

## **Quickscan Plan van aanpak Admiraalsplein op aspecten van sociale veiligheid**

Amsterdam, 18 februari 2002

Harm Jan Korthals Altes  
Nicole Smits

Met medewerking van:  
Tobias Woldendorp

# Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Vooraf</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Stedenbouwkundig niveau</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Bouwkundig niveau</b>	<b>6</b>
<b>4</b>	<b>Functies</b>	<b>8</b>
<b>5</b>	<b>Ontwerp openbare ruimte</b>	<b>9</b>
<b>6</b>	<b>Beheer</b>	<b>11</b>
<b>7</b>	<b>Tijdens de bouwfase</b>	<b>13</b>
<b>8</b>	<b>Communicatie</b>	<b>15</b>
<b>9</b>	<b>Slot</b>	<b>16</b>

# 1 Vooraf

DSP-groep (voorheen Van Dijk, Van Soomeren en Partners) is sedert het prille begin van de planontwikkeling betrokken bij de herstructurering van het Admiraalsplein. Eén van de eerste producten die daartoe ontwikkeld zijn is een Veiligheid Effect Rapportage (VER) in 1997. Sedertdien zijn adviseurs van DSP betrokken geweest bij het toetsen van plannen in verschillende stadia. Een deel van de adviezen is inmiddels door architecten, stedenbouwkundigen en ontwerpers openbare ruimten overgenomen. De laatste beoordelingsnotitie dateert van 19 mei 2000.

Inmiddels ligt het Plan van aanpak Admiraalsplein voor. Dit dateert van juli 2000. In opdracht van de projectleiding wordt het product van Stadsontwikkeling en Woondrecht op veiligheidsaspecten getoetst. Dit geschiedt aan de hand van commentaar op relevante hoofdstukken.

Het tweede deel van de opdracht is het beoordelen van VO en DO van het openbare ruimte plan. Daartoe wordt een losse notitie opgesteld waarbij dieper wordt ingezoomd op de veiligheidsrisico's van het openbare ruimteplan, zoals dat is opgesteld door ontwerpers van de Dienst Stadsontwikkeling van Dordrecht.

Hierna zullen onze bevindingen ten aanzien van het Plan van aanpak Admiraalsplein beschreven worden in zeven thema's:

- stedenbouwkundig ontwerp;
- bouwkundig niveau;
- functies;
- ontwerp openbare ruimte;
- beheer;
- tijdens de bouwfase;
- communicatie.

## 2 Stedenbouwkundig niveau

### *Bewonersdifferentiatie*

Vanuit het oogpunt van veiligheid is het positief dat in het gebied meer bewonersdifferentiatie (leeftijdsopbouw, inkomen, gezinssituatie) en variatie in typen woningen wordt nagestreefd. Daarmee samenhangend zullen bewoners meer doorstroommogelijkheden binnen het krijgen. Naar verwachting zullen bewoners hierdoor langer in het gebied blijven wonen, waardoor de betrokkenheid van de bewoners bij hun woonomgeving wordt versterkt.

### *Private binnenterreinen*

Dat de binnenterreinen van De Koophoek / Admiraalsflat als privaat terrein worden beschouwd is op zich zeer gunstig (§3.1).

Het westelijk gelegen terrein is bedoeld als private tuin voor omwonenden en als parkeervoorziening. Uit het Plan van Aanpak kan niet opgemaakt worden hoe het hele bouwvolume en deze parkeervoorziening in het bijzonder vormgegeven zal worden. Meer specifieke opmerkingen kunnen dan ook niet gemaakt worden.

Het oostelijk gelegen terrein van de Koophoek wordt tegen de admiraalsflat aangebouwd en is bedoeld voor de 'School in de Samenleving' (SIS). Er is in §3.1 sprake van twee te scheiden niet openbaar toegankelijke buitenruimten voor SIS. In de tekeningen, die de tekst begeleiden komen verschillende versies naar voren, waarin niet duidelijk is wat nou bedoeld wordt en de kans groot is dat het mijn en dijn (territorialiteit) niet helder gedefinieerd wordt. Dit is jammer omdat bij eerdere uitwerking van de Koophoek en Admiraalsflat het gesloten bouwblok zo duidelijk nageleefd werd. Een verkavelingswijze, die vanuit de optiek van zowel criminaliteitspreventie als sociale veiligheid voordelen biedt. E.e.a. is terug te voeren naar het meest veilig alternatief, zoals dat in de VER destijds naar voren kwam.

#### Advies:

Zorg bij de uitwerking van de binnenterreinen voor een duidelijk onderscheid tussen mijn en dijn. Het zou goed zijn meer uitgewerkte ontwerpen later nogmaals te laten toetsen.

### *Funcziemenging*

De concentratie van uiteenlopende functies op het Admiraalsplein zal de levendigheid bevorderen. Bij funcziemenging is het echter niet ondenkbaar dat functies ook overlast voor elkaar opleveren.

Met name het feit dat de basisscholen, buitenschoolse opvang en peuterspeelzaal zo dicht bij twee woongebouwen (de Admiraalsflat en één van de twee al bestaande woongebouwen van de Koophoek) is gevestigd is vanuit veiligheidsoptiek een zorgpunt. Hoewel het Plan van Aanpak (§2.1.6) geen inzicht biedt in de bouwvolumes van de schoolbebouwing, zou de ligging van het speelterrein in een inham wel eens geluidsoverlast voor de twee nabijgelegen woongebouwen kunnen opleveren.

#### Advies:

Aan de hand van meer exactere tekeningen kan de kans op geluidsoverlast beter ingeschat worden. Als geluidsoverlast inderdaad waarschijnlijk is, kan de overlast beperkt worden door daar bij de inrichting van het speelterrein rekening mee te houden (bijvoorbeeld het gebruik van zachte materialen die geluid absorberen, zoals gras en specifieke geluiddempende verharding of het niet toepassen van bomen met een horizontale takstand, zoals kastanjes).

### *Voorkantsituaties*

Zeer positief is het creëren van voorkantsituaties bij de Peter Stuyvesant flat en de Piet Hein flat door aanvullende woningbouw (§2.1.3).

Over de veiligheid in de binnenhoven van de twee gebouwen is aan de hand van het plan van aanpak echter zeer weinig met zekerheid te zeggen. De entree van de woningen in de binnenhof klinkt op voorhand niet gunstig, omdat het lijkt alsof de entree buiten het zicht van de openbare ruimte ligt. Ook de plint van parkeervoorzieningen is punt van zorg, omdat de vormgeving grote invloed heeft op de attractiviteit van de openbare ruimte.

**Advies:**

Aan de hand van gedetailleerdere tekeningen zouden de gevolgen van aanvullende woningbouw bij de Peter Stuyvesant flat en de Piet Hein flat nog eens goed bekeken moeten worden.

### *Politiekeurmerk Veilig Wonen*

In het gebied worden nieuwe woongebouwen gerealiseerd, andere gebouwen worden ingrijpend gerenoveerd en weer andere zullen nagenoeg hetzelfde blijven. Het Politiekeurmerk Veilig Wonen kan in principe in alle drie deze situaties toegepast worden.

**Advies:**

Aan de hand van meer gedetailleerde tekeningen zou gescand kunnen worden in hoeverre het nastreven van het Politiekeurmerk mogelijk en wenselijk is. Binnen deze opdracht is hier helaas onvoldoende ruimte voor. Het stedenbouwkundige niveau is zeker voor de nieuwe woningen van belang: behalve naar de woongebouwen dient ook naar de omgeving gekeken te worden. Bij renovatieprojecten kan naar een beperkter gebied (bijvoorbeeld één woongebouw) gekeken worden.

### 3 Bouwkundig niveau

#### *Parkeervoorzieningen en bergingencomplexen*

In het gebied zullen veel en grote parkeergarages komen, hetgeen voor de veiligheid op zich ongunstig is. Wanneer immers auto's op straat staan zullen bewoner-eigenaren eerder geneigd zijn eens op straat te kijken als ze iets horen. Zo verkrijg je eenvoudig sociale ogen. Bij het stallen van auto's in garages is de bereidheid om eens op straat te kijken minder, daar de auto veilig opgeborgen is en er niets met hun domein kan gebeuren. Vanwege het tekort aan parkeerplaatsen is het echter onvermijdelijk (hoofdstuk 4). Bewoners van nieuwe woningen kunnen parkeren in parkeergarages (§4.3.1), op het maai-veld zullen (volgens de uitgangspunten) de auto's van bezoekers van de winkels en bezoekers van bewoners staan. Waar bewoners van bestaande woningen kunnen parkeren wordt niet vermeld.

**Advies:**

Belangrijk aandachtspunt om de situatie in de parkeergarages toch zo veilig mogelijk te maken is dat parkeerplaatsen voor bewoners en voor personeel van winkels en andere voorzieningen van elkaar gescheiden moeten worden: ieder een eigen compartiment, echt fysiek van elkaar gescheiden.

Daarnaast moet goed gelet worden op verlichting en overzichtelijkheid in de parkeergarages. In de NEN-norm 2443 worden uitgebreide normen gegeven voor het verlichten van parkeergarages.

Ontsluitingsstructuren van bergingencomplexen verdienen ook veel aandacht bij het ontwerp: ze moeten goed verlicht en goed overzichtelijk zijn, met zo weinig mogelijk bochten.

In beide typen ruimten (parkeergarages en bergingencomplexen) is het van groot belang dat goed naar de sociale veiligheid gekeken worden. Zowel voor de beleving van de gebruikers als voor het voorkomen van criminaliteit zijn het ontwerp van groot belang. Het zou goed zijn meer gedetailleerde ontwerpen te laten toetsen.

#### *Entrees winkels en woningcomplexen*

De volgende opmerking in hoofdstuk 4 valt op: "Voor de spreiding van de parkeerdruk is het gewenst de ingangen van de winkels en de woningcomplexen zo ver mogelijk uit elkaar te houden."

**Advies:**

Let bij de positionering van entrees ook zeer goed op een sociaal veilige ligging: bijvoorbeeld goed in het zicht vanuit de omgeving en omliggende bebouwing en direct aan sociaal veilige routes.

#### *Bewonersdifferentiatie en -clustering*

Zoals hiervoor (§2: Stedenbouwkundig niveau) al gezegd is bewonersdifferentiatie van groot belang. Daarnaast zal gestreefd worden naar clustering (in kleine eenheden) van leefstijlen per portiek (§8.3.1). Naar verwachting zal dit een gunstige invloed hebben op de betrokkenheid van de bewoners. In tabel 8.1 zien we de clustering echter niet terug.

**Advies:**

Geef in meer detail aan hoe de bewonersdifferentiatie en -clustering er per woongebouw uit zal gaan zien.

In dezelfde paragraaf (§8.3.1) staat ook vermeld dat het afwerkingsniveau van de duurdere woningen hoger zal zijn. Het gevaar hiervan is stigmatisering en verwaarlozing bij goedkopere complexen.

**Advies:**

Maak uiterlijk verschillen tussen dure en goedkope woningen niet te groot en voorkom al te geforceerde mixen tussen koopwoningen en sociale huurwoningen (referentie: in Amsterdam Oost zijn hier recent erg slechte ervaringen mee opgedaan).

**Bevoorrading**

In §2.1.5 wordt gesproken over in pandige bevoorrading voor de supermarkten in de Zilvervlood. Insluiping in de bevoorradingstraat dient voorkomen te worden.

**Advies:**

Pas speedgates toe als afsluiting van de distributiestraat: deze hekwerken openen en sluiten zeer snel. De mogelijkheid voor insluipers om achter vrachtwagens aan de distributiezone binnen te komen wordt hiermee tot het minimum beperkt.

**Zilvervlood**

In de Zilvervlood (§2.1.5) bevindt zich een brede doorsteek.

**Advies:**

De passage wordt idealiter na winkelsluitingstijd afgesloten.

Het blok 'kleinhandel' heeft aan de kant van de passage geen vlakke gevelrooilijn. Als de passage niet afgesloten wordt 's avonds, moeten deze nissen in ieder geval weggehaald worden.

Overigens staan in §2.1.6 fragmenten over Zilvervlood die bij §2.1.5 horen.

**Doorgang Waterwiel / Piet Heinflat**

Op verschillende afbeeldingen in het Plan van Aanpak is een smalle doorgang te zien tussen het Waterwiel en de Piet Heinflat. In de Veiligheids Effect Rapportage Admiraalsplein Wielwijk (1 september 1997) wordt deze doorgang aangemerkt als plaats waar overlast is door vandalisme en rondhangen (overdag). Ook is het een 'vervelende locatie waar je wel eens moet komen' (ook 's avonds).

**Advies:**

Maak de doorgang zo breed mogelijk, goed overzichtelijk en goed verlicht. In de regel is een verhouding van een twee keer zo brede maat als de diepte een goed uitgangspunt. Boe-hoeken moeten voorkomen worden: moeilijk te overziene bebouwingshoeken worden bij voorkeur afgerond.

## 4 Functies

### *Routes*

De positionering van functies is erg belangrijk voor de sociale veiligheid in het gebied. (§6.1)

#### Advies:

Bij de positionering van functies moet goed gelet worden op de routes die die positionering teweeg brengt. Zeker avondfuncties moeten op een veilige plaats liggen, zodat bezoekers er veilig naar toe en vandaan kunnen. Idealiter zijn routes ook gebundeld (sturen door bepaalde looproutes goed en andere minder goed te ontwerpen).

Bijvoorbeeld tussen entrees van woongebouwen en avondfuncties moeten veilige routes lopen. Denk bij functies niet alleen aan winkels, restaurants en snackbars, maar ook aan een pinautomaat.

De route tussen de Admiraalsflat (ouderenhuisvesting) en het Waterwiel (bezigheden voor ouderen) is een belangrijk voorbeeld van een avondroute, die bij observaties en interviews in 1997 als zeer slecht werd bevonden. Een politiepost in de plint van de Piet Heinflat (§6.1) kan deze route, zeker als de post ook 's avonds open is, een belangrijke bijdrage leveren aan de veiligheid op de avondroute tussen Waterwiel en Admiraalsflat.

### *Hangplekken*

Functies, maar ook bouwkundige elementen (bijvoorbeeld een beschutte plaats onder een afdak) kunnen een aantrekkende werking op hanggroepen hebben. Daarop moet geanticipeerd worden. Hangplekken ontwerpen levert nogal eens problemen op, omdat ze vaak op een plaats komen te liggen, die voor jongeren niet aantrekkelijk is. Maar het hoeft ook niet aan het toeval overgelaten te worden. (§6.1)

#### Advies:

Betrek jongeren uit de buurt bij het ontwerp van de openbare ruimte, zodat zij aan kunnen geven wat hen een spannende plaats lijkt en welke functies de jongeren waar willen hebben. Een plaats dicht bij avondfuncties of op een ander levendig punt zal waarschijnlijk de voorkeur hebben. De wensen van de jongeren kunnen vervolgens afgestemd worden op de andere plannen, zodat de hangplek zo min mogelijk overlast bezorgt.

Goede ervaringen zijn opgedaan met het door DSP-groep ontwikkelde instrument Kids & Space. Recent is in een herstructureringsgebied in Amsterdam oost met veel allochtone hangjongeren samen een Jongeren Stedenbouwkundig Programma van eisen opgesteld en samen het wat en waar op maquettes geïmplementeerd.



## 5 Ontwerp openbare ruimte

In een volgend advies zal in detail bij het ontwerp van de openbare ruimte stilgestaan worden. Nu blijven de opmerkingen beperkt tot hetgeen in het Plan van Aanpak ter sprake komt en dingen die in het ontwerp openbare ruimte zelf niet ter sprake komen. Thema's die in het Plan van Aanpak ter sprake komen en die bij het ontwerp openbare ruimte geadviseerd worden zijn: water en verlichting (verlichting an sich en in combinatie met beplanting).

### *Ambitieniveau*

In §2.17 is een duidelijke spanningsboog tussen de doelstelling het verhard oppervlak te verminderen ten faveure van groenstructuren enerzijds en het in paragraaf §2.2.2 genoemde ambitieniveau een 'hoogstedelijk' functionerend plein te maken. De begeleidende ontwerpschetsen laten vooral zwaar aangezette water en groenstructuren zien waarbij dat hoogstedelijke karakter (levendig, ruimte voor manifestatie, dag en nacht attractief, grote mate van overzichtelijkheid) dreigt onder te sneeuwen.

#### **Advies:**

Bij nadere uitwerking van het openbare ruimte plan moet de levendigheid, zichtbaarheid, attractiviteit en toegankelijkheid, alle vier belangrijke peilers voor het sociaal veilig ontwerpen duidelijk naar voren komen teneinde een goed functionerend stedelijk plein te verkrijgen.

### *Verkeer*

In het Plan van Aanpak is veel aandacht voor verkeersveiligheid (geen doorgaand gemotoriseerd verkeer over plein, inrichting verblijfsgebied, geen achteruitrijdende grote voertuigen) (§4.1).

Bij het streven naar haaksparkeren hebben we onze bedenkingen, omdat auto-inbrekers dan meer gelegenheid hebben om in te breken. In het Plan van Aanpak staat echter beschreven (§4.3.2) dat haaksparkeren als één van de oplossingen voor het tekort aan parkeerplaatsen is.

#### **Advies:**

Pas zoveel mogelijk langsparkeren toe. Zorg bij iedere parkeerplaats in ieder geval voor goede verlichting (de lichtkegels moeten overlappend zijn) en het ontbreken van obstakels die het zicht belemmeren. In het interactieve advies voor de openbare ruimte zal hier nader op ingegaan worden.

### *Bushalte*

Op dit moment loopt aan de westzijde langs het plein (M.H. Trompweg) een bus. Aangezien er in het Plan van Aanpak niet gesproken wordt over deze halte, gaan we uit van de bestaande bushalte ter hoogte van de Zilvervloot.

#### **Advies:**

Als de positie of vormgeving van de bushalte onderwerp van studie is, is het goed het zicht op de bushalte te optimaliseren. Een positie dicht bij woningen en in ieder geval goed in het zicht van woningen is belangrijk. Een transparante vormgeving van de abri moet ervoor zorgen dat mensen die staan te wachten ook echt gezien kunnen worden.

### *Concentratiepunten*

Een eenduidige vormgeving van concentratiepunten (§2.5) (belangrijke punten waar mensen zich bewegen, vaak bij entrees van woningen en winkels) zal naar verwachting bijdragen aan de attractiviteit en leesbaarheid van het gebied.

## 6 Beheer

### *Integraal onderhoudsprogramma*

Voor het in stand houden van een hoogwaardige stedelijke kwaliteit is het integrale onderhoudsprogramma zoals dat in het Plan van Aanpak (§10.1.3) wordt voorgesteld een goede aanzet.

#### Advies:

Spreek in overleg met alle gebruikers in het onderhoudsprogramma duidelijke beheergrenzen af. Van geen enkel gebied mag onduidelijk zijn onder wiens verantwoordelijkheid het valt. Overweeg centrummanagement in het plangebied. De kern van centrummanagement is dat betrokkenen bij het gebied allerlei activiteiten gezamenlijk ondernemen en daarmee hogere kwaliteit en grotere efficiëntie bereiken. Bij beheer is de gezamenlijke aanpak erg belangrijk, omdat daarmee wordt voorkomen dat gebieden qua verantwoordelijkheid en beheer tussen wal en schip vallen. Maar bij centrummanagement ook kan gedacht worden aan gezamenlijke voorzieningen (kinderopvang, kopieerdiensten, communicatievoorzieningen etc.), gezamenlijke energievoorziening, distributie en afvalverwerking.

### *Beheergrenzen*

Bij de School in de Samenleving (SIS) zullen de twee basisscholen en de peuterspeelzaal ieder een eigen speelruimte krijgen (§3.1)

#### Advies:

Zorg goed voor duidelijke beheergrenzen. Zowel in afspraken tussen de partijen als bij het ontwerp van de buitenruimte moet glashelder zijn wie voor welke ruimte verantwoordelijk is. Deze duidelijke scheiding sluit gezamenlijk beheer echter niet uit. Onderzocht zou kunnen worden of het beheer van de buitenruimte en mogelijk ook van de binnenruimte gezamenlijk geregeld kan worden. Dit kan niet alleen een kostenbesparing opleveren, ook de kans op stukjes 'niemandsland' is kleiner.

### *Sleutelbeheer*

De gymzaal zal mogelijk multifunctioneel gebruik gaan worden, bijvoorbeeld ook door bewoners van de Admiraalsflat (§3.1).

#### Advies:

Zorg dat bij multifunctioneel gebruik strakke afspraken gemaakt worden over gebruik, beheer en herstelwerkzaamheden. Meerdere gebruikers stelt ook extra hoge eisen aan sleutelbeheer: voorkomen moet worden dat sleutels kwijt raken en gaan zwerven. Centrummanagement kan ook hierbij een rol spelen.

### *Wijkcentrum*

In tabel 3.1 is te zien dat voor het wijkcentrum gedacht wordt aan een beheerder die 10 dagdelen per week aanwezig zal zijn. Dan zullen er ook momenten zijn waarop groepen zelfstandig (zonder aanwezigheid van beheerder) gebruik maken van het gebouw.

#### Advies:

Onderzoek in hoeverre bij afwezigheid van de beheerder op bepaalde momenten (met bepaalde gebruikers) problemen verwacht worden. Wanneer een permanent aanwezige beheerder niet haalbaar of niet nodig blijkt te zijn, adviseren we de aanwezigheid van de beheerder en de gebruikers op elkaar af te stemmen. Dus: in ieder geval een beheerder op 'risico-momenten', maar bij voorkeur permanent.

### *Woongebouw*

Ook het beheer van de woongebouwen vraagt speciale aandacht.

**Advies:**

Stel voor de gemeenschappelijke ruimten van de woongebouwen een beheerplan op, waarin wordt vastgelegd hoe gezorgd zal worden voor schone, hele en veilige woongebouwen. Door te streven naar gezamenlijk beheer voor alle woongebouwen in het gebied kunnen niet alleen kosten bespaard worden, ook de kwaliteit van het beheer kan hoger worden. Het zal bijvoorbeeld eerder mogelijk zijn een onderhoudscontract af te sluiten voor schoonmaak- en herstelwerkzaamheden binnen hele korte termijn (in de regel betekent dit binnen 24 uur).

## 7 Tijdens de bouwfase

### *Beheer*

In §10.1.3 wordt gesproken over beheerafspraken over het tijdelijke beheer. De aspecten die worden genoemd (duidelijkheid, bereikbaarheid, verkeersveiligheid, schoon, heel, veilig, tijdelijk gebruik, aantrekkelijkheid van bijvoorbeeld leegstaande panden, bouwplaatsen en snel herstel) zijn voor de veiligheid van groot belang.

Advies: Idealiter is er een infocentrum op het plein, waar buurtbewoners en bezoekers zich kunnen verdiepen in de plannen, waar ze informatie kunnen krijgen, maar waar ze ook met hun klachten terecht kunnen.

### *Verlichting*

De veiligheid op het plein tijdens de bouwperiode staat op de agenda van de werkgroep fysiek beheer. Maatregelen als het aanbrengen van extra verlichting en het snoeien van groen om zichtlijnen te verbeteren worden genoemd.

#### Advies:

Extra verlichting op de routes langs bouwterreinen is in beginsel goed, mits aan de voorwaarden voor goede verlichting voldaan wordt: helder, gelijkmatig en niet verblindend. De norm uit het Politiekeurmerk Veilig Wonen (waaraan na afronding van het project voldaan zal gaan worden) is een goede richtlijn: 16K bij RA-waarde hoger dan 25, dan wel 17K of 16L bij een RA-waarde hoger dan 60.

#### Advies:

Leg (een deel van) de definitieve verlichting aan tijdens de bouwperiode. Hiermee zou een hogere belevingswaarde tijdens de bouwperiode bereikt kunnen worden en kunnen meer geleidelijke overgangen verkregen worden naar onverlichte gebieden buiten het plangebied. Goede verlichting is niet alleen in de publieke ruimte belangrijk. Ook het terrein binnen de bouwhekken dient verlicht te worden, zodat het publiek kan zien wat er gebeurt. Dit is niet alleen voor hun beleving gunstig, het voorkomt ook dat onbevoegden ongezien tussen de materialen kunnen zoeken. Belangrijk is dat de verlichting op het bouwterrein niet verblindend is voor mensen in de openbare ruimte. Ook hier geldt weer dat gelijkmatige overgang tussen terrein en omgeving van belang is. Daarnaast verdienen de bouwhekken speciale aandacht. Door een attractieve vormgeving kunnen ze bijdragen aan de beleving in het gebied. Transparantie is echter ook belangrijk om diefstal van binnen de hekken te voorkomen. Een voorbeeld dat aan beide voorwaarden voldoet zijn houten schuttingen met schilderingen en ruime kijkgaten.

### *Bouwverkeer*

Hinder veroorzaakt door het bouwverkeer dient zoveel mogelijk voorkomen te worden om de leefbaarheid te kunnen blijven garanderen. Het gaat immers over herontwikkeling in een gebied met veel bewoners, die jarenlang met bouwactiviteiten geconfronteerd worden.

#### Advies:

Leid het bouwverkeer zodanig over het plein dat zeker het doorgaande langzame verkeer (belangrijke routes van fietsers en voetgangers) niet gehinderd wordt.

### *Porto-cabines*

Als tijdelijke voorziening voor het wijkcentrum wordt in de exploitatie voorsiening rekening gehouden met het huisvesten in porto-cabines. Tijdelijke voorzieningen zijn kwetsbaar voor vandalisme. Een mogelijk reden hiervoor is dat de dader denkt dat het niet zo uitmaakt als hij het object beschadigd,

omdat het toch maar tijdelijk is. Ook zijn tijdelijke objecten nogal eens weinig aantrekkelijk, waardoor vandalisme wordt aangetrokken.

Advies:

Zorg ervoor dat tijdelijke voorzieningen een aantrekkelijk en duurzaam uiterlijk hebben.

## 8 Communicatie

Het is gezien de duurzame betrokkenheid van adviseurs sociaal veilig ontwerpen bij het planproces jammer dat in het Plan van Aanpak deze werkwijze niet expliciet in de tekst voorkomt. Dat had de communicatie met buurtbewoners en belanghebbenden in een vroeg stadium al kunnen dienen. Belangrijke aspecten uit de daartoe opgestelde sociale veiligheidsparagraaf van mei 2000 hadden als apart hoofdstuk gebruikt kunnen worden om duidelijk te laten blijken hoe belangrijk de gemeente de plaats van veiligheid in het planproces vindt. Ook in de colofon komt dit niet tot uitdrukking.

**Advies:**

Bij verdere uitwerking is het raadzaam om bij de externe communicatie aandacht te schenken aan de wijze waarop sociale veiligheid in de plannen is geïmplementeerd. Bij vergelijkbare plannen in Amsterdam is bij het opstellen van respectievelijk het Stedenbouwkundige Programma van Eisen (SPVE) Polderweggebied en het Ruimtelijk Programma van Eisen (RPVE) Lelylaan e.o. telkens getoond hoe de sociale veiligheid is ingebed (quick scan, participeren werkgroepen, adviezen planteams en het schrijven van een losse paragraaf met aandachtspunten voor verdere uitwerking): dat is goed voor de communicatie naar zowel politiek als bevolking.

## 9 Slot

Deze quick scan van het plan van aanpak is een opmaat naar het toetsen van het Voorlopig ontwerp van het Openbare ruimteplan van het Admiraalsplein. Op 21 februari is een interactieve workshop gepland met twee ontwerpers van de dienst Stadsontwikkeling. Adviezen uit het Plan van aanpak en opmerkingen ingegeven door het bestuderen van de plannen zullen een bijdrage leveren om veiligheid ook op het uitwerkingsniveau in de openbare ruimte in een vroegtijdig stadium mee te nemen.