

Toetsing VO en DO plannen voor de openbare ruimte van het Admiralsplein op sociale veiligheid en leefbaarheid

Amsterdam, 28 februari 2002

Tobias Woldendorp
Nicole Smits

Inhoudsopgave

1	Aanleiding	3
2	Stilstaan bij het Voorlopig Ontwerp	3
3	Water	3
4	Bepanting	4
5	Verlichting	5
6	Laden en lossen	6
7	Verblijfsplaatsen	6
8	Binnenterreinen	7
9	Entree Waterwiel	8
10	Bushalte	8
11	Jeugdparticipatie	8
	Bijlagen	
	twee kleurkopieën	

1 Aanleiding

DSP-groep (voorheen Van Dijk, van Soomeren en Partners) uit Amsterdam is sinds 1996 betrokken bij het herstructureren van het Admiraalsplein. Dit vindt zijn beslag in het interactief adviseren op het gebied van sociaal veilig ontwerpen. Zowel de bouwkundige plannen als de plannen van de openbare ruimte worden in een vroeg stadium op hun merites getoetst. In mei 2000 zijn de plannen voor de openbare ruimte voor het eerst becommentarieerd. In januari van 2002 is gevraagd een Quick scan te maken van het Plan van Aanpak Admiraalsplein. Dit is recent afgerond en opgestuurd. Aansluitend heeft een workshop plaatsgevonden tussen Hans van Wageningen van Stadsontwikkeling en Aasta Kalkman van het Ingenieursbureau. De resultaten van deze workshop worden hieronder per thema nader uiteengezet. Omdat het Voorlopig Ontwerp (VO) en Definitief Ontwerp (DO) gelijktijdig werden aangeleverd is besloten heel kort bij het VO stil te staan en de verdere aanbeveling op te hangen aan het DO.

2 Stilstaan bij het Voorlopig Ontwerp

In de Aanzet tot het Voorlopig Ontwerp (d.d. augustus 2001) is het concept van de belangrijke groene en blauwe dragers goed verwoord. Na eerdere opmerkingen (mei 2000) van onze kant over de veelheid aan kleine watergangen op maaiveld is dit in het VO versoepeld. Hierdoor zijn de toegankelijkheid van het plein en de beheerbaarheid van de watergangen verbeterd. Dit punt is bij het uitwerken naar het VO weer losgelaten. Zie daartoe opmerkingen paragraaf 3 Water.

In dit VO wordt voorts een vrij dicht bomendak aan de zijde van de M.H. Trompweg ontworpen. Dit zou o.i. genuanceerder kunnen. Bij dit onderwerp wordt nader stilgestaan in paragraaf 4 Beplanting.

3 Water

3.1 Goten

Het water wordt over het plein geleid via goten: één hemelwatergoot met een rooster en elders via drie open waterstroken. Over de open goten gaan gietijzeren bruggetjes. Aangezien zichtbaarheid van het water een belangrijk uitgangspunt voor het ontwerp is (en ook bijdraagt aan de attractiviteit), zullen we hier op dit moment ook verder vanuit gaan.

- Zoals hiervoor al gezegd (paragraaf 2) spreken we lof uit over de versimpeling van de waterstructuren op het plein. Bij de uitwerking in het DO wordt deze winst echter weer ingeleverd in het zuidelijk gedeelte van het plein. Dit wordt vooral ingegeven door de maat die overblijft voor het langzaam verkeer tussen banken en goten.

Aanbeveling: ga uit van twee goten in plaats van drie en neem iets meer breedtemaat. Dit kan met behoud van de slingerende vormgeving en kindvriendelijke waterdiepte/hoogteverhouding. In een eerder advies (d.d. 19 mei 2000) is al aangegeven dat smalle open waterstroken goten aantrekkelijk kunnen zijn voor het laten verongelukken van winkelwagentjes. Met twee wat bredere goten is de kans op dergelijk (erosie-) vandalisme kleiner.

- De scherpe hoeken in de goten zijn kwetsbaarder voor erosie en dichtslibben dan bij meer organisch vormgegeven goten/waterstroken. In het advies van 19 mei 2000 is al geadviseerd het water een grote stuwkracht te geven, bijvoorbeeld door een redelijke mate van verval te creëren door reliëf aan te brengen. Destijds werd verwezen naar het toepassen van waterstroken voor de Marlene Dietrich Platz, een deel van de openbare ruimte van het Masterplan Potsdammer Platz in Berlijn. Hier wordt het water ook als verkeersscheidend element ingezet.
In het DO wordt water van de vijver naar de goten gepompt. O.i. kan dit zorgdragen voor de gewenste stuwkracht.
Aanbeveling: regulier wegvangen van bladeren en zwerfvuil in de goten/waterstroken blijft geboden. Bovenal geldt de regel dat wanneer het beheer niet zorgvuldig en vroegtijdig wordt kortgesloten met het ontwerp je beter af kunt zien van dergelijke kwetsbare projecten in de openbare ruimte.
- Optioneel zou zijn het water overal onder roosters te laten lopen. Voordeel van roosters is, behalve dat er minder zwerfvuil en bladeren inkomen, dat er minder snel allerlei discussies over het afschermen van de waterstrook (preventief voor slechtzienden, kinderen) te verwachten valt.
Aanbeveling: laat het DO zo spoedig mogelijk ook toetsen door de Dordtse Adviesraad Gehandicapten (DAG).
- Ook bij het gebruik van roosters is het zaak een goede stuwkracht te hebben: een negatief referentiebeeld is de waterstrook, die dwars over het Schouwburgplein in Rotterdam loopt, ontworpen door West 8. Hier is veel zwerfvuil op een dun filttertje stilstaand water beeldbepalend.
- Behalve de open goten en het overal toepassen van roosters is een derde mogelijkheid het water verzonken in de verharding uit te voeren (in een soort vliegveldgoten): dan is het water wel voelbaar, maar niet tastbaar. Dergelijke goten zijn alleen in redelijk rechte lijnen toe te passen.
- De goten liggen in dit ontwerp beter in de zon dan bij eerdere voorstellen.
- Bij de Zilvervloot wordt het hemelwater langs twee schuinstaande kolommen opgevangen en in een overdekte goot verder getransporteerd. Een geruisloze opvang is noodzakelijk: een permanente douche van water geeft angstgevoelens omdat hulpgeroep wegvalt tegen watergeklater.
Aanbeveling: vang het water op in een stortbed van grind en zo mogelijk langs een geleider (zoals ketting) opdat het niet alle kanten opspat.

3.2 Waterpartijen

De waterkanten zijn naar verwachting veilig in het gebruik: een deel van de waterkanten is ontoegankelijk door schanskorven, de andere waterkanten hebben harde randen waardoor de grens duidelijk is.

- Verlichting (zeker bij de toegankelijke waterkanten) is zeer belangrijk: zie hieronder bij verlichting.

4 Beplanting

- Vanuit veiligheidsoogpunt is het zeer gunstig dat zowel in het Voorlopig Ontwerp als in het Definitief Ontwerp geen struikbeplanting is aangegeven. Dat maakt het plein veel overzichtelijker.

- Het Definitief Ontwerp is vergeleken met het Voorlopig Ontwerp in de zuidwesthoek luchtiger geworden. Eén rij bomen langs de parkeerplaatsen is weggehaald, waardoor er wat meer ruimte is: zowel fysiek (van belang bij het draaien van vrachtwagencombinaties) als visueel (zichtlijnen vanuit de Zilvervloot op parkeerplaatsen).
In de zuidwesthoek kan het luchtige uiterlijk echter teniet worden gedaan wanneer teveel hulsthagen rondom de bomen komen te staan. In combinatie met de winkelwagenstandplaats krijgt het parkeerterrein dan een enorm 'vol' karakter.
Aanbeveling: overweeg een bladverliezende heester als haag te gebruiken (o.a. Acer campestre of Cornus mas) of anders minder hulzenblokken in te zetten teneinde de zichtlijnen te verbeteren.
- Op het centrale deel van het plein staan linden. Sommige lindesoorten druipen erg (honingdauw): is dat bij de hier gebruikte soort het geval? Het zou een zware druk op het beheer leggen om te voorkomen dat op de pleinvloer (en op de bankjes: zie hieronder) een zwarte, plakkerige laag komt te zitten.
Aanbeveling: pas niet-druipende lindes toe.
- Langs de waterpartijen komen deels ecologische oevers.
Aanbeveling: pas in dergelijke gebieden beheer van standaard-plus-niveau toe. Ecologische gebieden zien er in de ogen van bewoners/bezoekers namelijk snel verwaarloosd uit en dat past niet bij het hoogwaardige karakter dat wordt nagestreefd. Referenties: Zuiderpark in Rotterdam en Tuin van Noord in Leiden. Simpelweg vaker zwerfvuil weghalen doet wonderen.

5 Verlichting

- Er is nog niet in een verlichtingsplan voorzien. Desgevraagd zeggen de ontwerpers dat de mensen, die voor de verlichting zorgdragen nog geen tijd hebben gehad om een plan op te stellen.
Dit Definitief Ontwerp openbare ruimte is niet compleet zonder verlichtingsplan. Zeker omdat een substantieel deel uit bestaande en/of verplante volwassen bomen bestaat. Uit ervaring is gebleken dat het afstemmen van de juiste verlichting op plekken de nodige voeten in de aarde heeft.
Aanbeveling: de ontwerpers van het Ingenieursbureau doen er goed aan het voortouw te nemen en een voorzet voor een verlichtingsplan te maken en voor te leggen aan hun collega's van verlichting.
Het héle plein zal goed verlicht moeten worden, waarbij 'goed' betekent: helder, gelijkmatig en niet verblindend. In het advies t.a.v. het Plan van Aanpak (d.d. 18 februari 2002) is geadviseerd de norm van het Politiekeurmerk Veilig Wonen te hanteren. In het kort komt dit neer op 16K bij RA-waarde hoger dan 25, dan wel 17K of 16L bij een RA-waarde hoger dan 60.
- Een stedelijk en levendig plein als dit verdient daarnaast ook speciale en extra attractieve verlichting. In de sfeerbeelden bij het DO (lichtmasten op pagina 18) wordt hiervoor al een goede aanzet gegeven. Op specifieke plaatsen kan licht daarnaast misschien als kunstproject aangemerkt worden.
Aanbeveling: neem contact op met de Lokale Kunstcommissie of er een

budget is, of onderzoek mogelijkheden voor extra kunst bij de Stichting Kunst Openbare Ruimte. Een recent fraai referentiebeeld van een gecombineerde water/licht project is de waterlijn op het stationsplein in Enschede (van OKRA landschapsarchitecten).

Op het plein vraagt een aantal plaatsen speciale aandacht.

- In de VER zijn destijds nadrukkelijk de looproutes naar en van het Waterwiel vanuit de Admiraalsflat en voor de Stuyvesantflat genoemd als aandachtspunt.
- Ook voor een goede wederzijdse afstemming van het verlichtingsplan op het groenplan is daarin al aandacht gevraagd. De verlichting mag niet tegengehouden worden door boomtakken of andere obstakels.
- Verder verdienen de zones bij het water extra aandacht om te voorkomen dat mensen per ongeluk het water inlopen.
- Een deel van het plein gaat onder de Zilvervloot door.
Aanbeveling: maak met zowel de inrichting van dit gebied als met de verlichting duidelijk dat dit gebied gewoon onderdeel van het plein en voor iedereen toegankelijk is.
- Bij parkeerplaatsen op maaiveld is gelijkmatigheid van de verlichting, overzichtelijkheid en kleurherkenning van groot belang, zowel voor het gevoel van veiligheid als om autocriminaliteit te vergroten.
Aanbeveling: Pas op parkeerplaatsen in de open lucht verlichting toe met een RA-waarde van minimaal 60. Dit betekent wit licht, waardoor kleuren van auto's en personen beter waargenomen kunnen worden. Daarnaast gelden voor parkeerplaatsen dezelfde verlichtingseisen als hierboven beschreven. Dus let op de hoogte en plaats van beplanting en maak de verlichting helder, gelijkmatig en niet verblindend.

6 Laden en lossen

- In het ontwerp is duidelijk te zien waar de personenauto's rijden en kunnen parkeren. Verder is het plein alleen in bijzondere gevallen toegankelijk, bijvoorbeeld bij manifestaties in de buurt, waarbij extra parkeergelegenheid aangeboden moet kunnen worden. Invaliden kunnen tussen de anti-parkeerpaaltjes door met hun karretjes.
Aanbeveling: maak op twee plekken een poller-systeem (verzinkbare palen) opdat invaliden in auto's, nooddiensten en in bijzondere gevallen grotere aantallen auto's het voetgangersgebied kunnen betreden. Een systeem met detectielussen lijkt het meest werkbare pollersysteem.
- Vrachtwagens zullen in de zuidwestpunt van de Zilvervloot inpandig laden en lossen. De truckdock van AH is vanaf de M.H.Trompweg eenzijdig in te rijden en daarna leidt de route met een riante draaicirkel via de ventweg tussen de Koophoek en de verzamelparkeerplaats weer naar de Trompweg.
De ruimte is voldoende. Dit komt mede doordat de bomenrij, die in het VO getekend was niet meer in het DO is opgenomen.

7 Verblijfsplaatsen

- Op het centrale plein staan twee (series van) banken aangegeven.
Aanbeveling: de schuine loopplijn op het plein kan sterker geaccentueerd worden door in het verlengde van de al aangegeven bank bij de Koophoek

en de Zilvervloot (in het zuidwesten van het centrale deel van het plein) een tweede bankenserie, met zicht op de vijverpartij, te plaatsen. Deze banken zouden mooi op de zon kunnen staan, hetgeen de gebruikswaarde én de belevingswaarde op het plein zou bevorderen. Bijkomend voordeel van een nieuwe rij is dat ze de terrasgrens markeren. Daardoor zullen er minder snel terrassen ontstaan aan het water en wordt de looproute gegarandeerd vrijgehouden.

- De route tussen de Admiraalsflat en het Waterwiel is erg belangrijk voor ouderen die tussen hun woning en activiteiten heen en weer lopen.
Aanbeveling: plaats ergens op deze route extra zitplaatsen, waarop ze even uit kunnen rusten.

8 Binnenterreinen

8.1 Westelijk binnenterrein

Het westelijke binnenterrein van de Koophoek zal in een gesloten bouwblok liggen, dat voorziet in parkeren voor bewoners. Daar is voorlopig voorzien in een carré van bomen op het binnenterrein, maar een echt inrichtingsplan is er nog niet.

- Het binnenterrein zal zo attractief mogelijk moeten zijn voor de erboven gelegen woningen. Ook de akoestiek is een punt van aandacht in een terrein omsloten door bebouwing.
Aanbeveling: onderzoek of bij de parkeerplaats het groene karakter nog versterkt kan worden door grasstenen te gebruiken of klinkers in molenwiel verband te leggen (referentie terrein PGGM Zeist). Dit komt niet alleen de attractiviteit ten goede, maar biedt ook soelaas bij het terugdringen van de akoestiek van het binnenterrein (open grond absorbeert meer dan verharding).
- Zicht op het binnenterrein moet zo min mogelijk gehinderd worden.
Aanbeveling: bij nadere uitwerking is het raadzaam bij de soortkeuze van eventuele bomen in te zetten op bomen met een ijel en transparant bladerdak. Te denken valt hierbij aan soorten als Gleditsia, Robinia, Betula.
- Indien er toch op maaiveld geparkeerd gaat worden bij het binnenterrein van de Koophoek moet het blik aan het gezichtsveld onttrokken worden.
Aanbeveling: maak een dek over de parkeerplaatsen. Dat parkeerdek kan een fraai ontworpen niet betreedbare kijktuin zijn (zoals het project op de Kop van Zuid van Frits van Dongen/ArchitectenCie en landschapsarchitecte Annette de Koning (zie referentiebeeld). Daar zijn vlakken uitgespaard waardoor groepen berkenbomen steken. Een ander project, waar het dek wel betreedbaar is en als een verkeersvrij speelplankier dienst doet is een project van Mecanoo in Utrecht (ten westen van het spoor, niet ver van de RAI)

8.2 Oostelijk binnenterrein

Het andere terrein hoort bij de SIS: School In de Samenleving.

- Voor het ontwerp van het binnenterrein is het van groot belang dat het mijn en dijn volstrekt duidelijk zijn.
Aanbeveling: Maak het speelterrein afsluitbaar. Sommige schoolpleinen vervullen na schooltijden een functie voor kinderen uit de buurt, maar in

dit gebied is de kans op vandalisme te groot.

- Tijdens het overleg met de ontwerpers bleek dat een deel van het openbare plein mogelijk als speelplaats voor de bovenbouw van de school gebruikt zal worden.

Aanbeveling: let zeer goed op de verkeersveiligheid: auto's rijden dicht bij. Daarnaast mag dergelijk dubbel ruimtegebruik niet ten koste gaan van het onderscheid tussen mijn en dijn. Zowel tijdens speeltijden als op momenten dat het gebied 'gewoon' openbaar plein is, moet voor iedereen duidelijk zijn wie verantwoordelijk is voor het terrein en welke gebruiksregels gelden.

Vanuit veiligheidsoogpunt zou het de voorkeur hebben alle speelterreinen voor de school op het binnenterrein te situeren.

- Bij de uitwerking van het ontwerp voor het binnenterrein moet ook op de akoestiek gelet worden. Van het speelterrein dat is ingesloten door bebouwing kan aanzienlijke geluidshinder voor de nabijgelegen woningen uitgaan.

Aanbeveling: onderzoek of geluidsoverlast te verwachten is en stem daar het inrichtingsplan op af.

9 Entree Waterwiel

- De secundaire entree aan de pleinzijde van het Waterwiel ligt al enigszins in een nis. Het verdere ontwerp moet de zichtbaarheid zo groot mogelijk maken.

Aanbeveling: plaats niet zoveel bomen voor de entree als nu in het ontwerp staat aangegeven.

10 Bushalte

- In de buurt van de Zilvervloot ligt op dit moment een bushalte aan de M.H. Trompweg. Deze zijn als bajonetprincipe uitgevoerd.

Aanbeveling: idealiter liggen de bushaltes tegenover elkaar. In die zin zouden de haltes het best tot hun recht komen ter hoogte van de Stuyvesantflat, dicht bij de woningen voor ouderen.

11 Jeugdparticipatie

- Het plein wordt ontworpen vanuit het oogpunt dat het aantrekkelijk moet zijn voor een breed publiek. Onze ervaring met herinrichting van moeilijk beheerbare pleinen is dat er vaak met jongeren te weinig rekening wordt gehouden. Ook zij zullen het plein weten te vinden en het is zaak ze op positieve wijze gebruik te laten maken van het Admiraalsplein.

Aanbeveling: leg in een zo vroeg mogelijk stadium de ontwerpschetsen voor aan een jongerenpanel of laat het onderwerp van discussie zijn van een jongerenavond. Dit om te voorkomen dat er JOP's ontworpen gaan worden op locaties waar jongeren naar eigen zeggen niets te zoeken heb-

ben.¹ Goede ervaringen met Kids & space zijn recent opgedaan in het Polderweggebied in Amsterdam ,waar met een groep veelal allochtone jongeren in de leeftijd van 12-18 eerst het spel is gespeeld en later samengewerkt is aan het verbeelden van hun fantasieën met maquettes.

Noot 1 DSP-groep heeft recent daartoe Kids & Space ontwikkeld, een instrument dat voorziet in het betrekken van jeugd bij het opstellen van een Jongeren SPvE. In het handboek Jeugdbeleid 2000 (SDU) is hierover een artikel opgenomen, geschreven door Gert Jan Slump en Tobias Woldendorp.