



Onderzoek – Advies – Management

Quick scan sociaal veilig ontwerpen Inverdan Zaanstad

Amsterdam, 18 november 2002

Harm Jan Korthals Altes

DSP - groep BV
Van Diemenstraat 374
1013 CR Amsterdam
T: +31 (0)20 625 75 37
F: +31 (0)20 627 47 59
E: dsp@dsp-groep.nl
W: www.dsp-groep.nl
KvK: 33176766 A'dam

Inhoudsopgave

1	Opdracht en werkwijze	3
2	Aandachtspunten "Knoop"	4
2.1	Stationshal	4
2.2	Busstation	4
2.3	Fietsenstallingen	6
2.4	Kiss and Ride plein	7
2.5	Bibliotheek	8
3	Overige aandachtspunten	9
3.1	Parkeergarages	9
3.2	Traverse oostzijde	9
3.3	Traverse westzijde	10
3.4	Noordse Bos	10
3.5	Hotel	10
3.6	Maaiveld milieu provinciale weg	11
3.7	Woningbouwproject naast voormalige vuilstort	11
3.8	Rozengracht	12
3.9	Rozenhof	12
3.10	Fietsparkeervoorzieningen	13
3.11	Dwarsverbindingen	13
3.12	Vinkenstraat	13
3.13	Gedempte Gracht	14
4	Samenvatting	16

1 Opdracht en werkwijze

In juli 2002 kreeg DSP-groep van de gemeente (mede namens NS-Vastgoed en een betrokken projectontwikkelingsmaatschappij) de opdracht om advies te geven op het ontwerp voor het project Inverdan door architectenbureau Soeters, Van Eldonk Ponec. Omdat het plan zich gedurende de advisering ontwikkelde, is gekozen voor een interactieve werkwijze. Er vonden gesprekken en workshops plaats met de architect, waar DSP-groep bij aanwezig was. Er werden tijdens die bijeenkomsten direct problemen geïdentificeerd en oplossingsrichtingen voorgedragen. Het is de bedoeling van de opdrachtgever dat een en ander ook op papier komt. Wat deze schriftelijke rapportage betreft, is de opdracht aan DSP-groep in twee delen opgesplitst. Het eerste deel betreft een quickscan, waarin alleen nog de probleempunten en de daarbij behorende oplossingsrichtingen weergegeven worden. In de vervolgrapportage gaat het op de beschrijving en de motivatie van de uiteindelijk door de architect gemaakte ontwerpkeuzen, en de problemen die daarmee opgelost zijn respectievelijk nog over blijven om uit te werken en op te lossen in de detaillering van het ontwerp.

De interactieve advisering vond plaats op de volgende tijdstippen:

- bilaterale gesprekken met de architect: 5 augustus 2002, 22 augustus 2002, 7 oktober 2002;
- workshops, waarbij ook de opdrachtgevers, NS-vastgoed, NS-Commercie, Railned en andere adviseurs aanwezig waren: 11 september en 25 september.

Op 17 september 2002 vond bovendien een gesprek plaats met de vertegenwoordiger van de opdrachtgevers, mevrouw Romeijnders. In dat gesprek werden de tot op dat moment ingebrachte veiligheidsadviezen toegelicht, en werden enkele aanvullende punten, die de zorg hebben van de opdrachtgever, besproken. Deze punten zijn in latere overleggen en workshops met de architect ook teruggekomen.

Voor u ligt de eerste rapportage, de Quickscan.

Ter wille van het overzicht zijn in deze rapportage de aandachtspunten (in totaal zijn het er 18) verdeeld over twee hoofdstukken. Het eerstvolgende hoofdstuk behandelt de aandachtspunten in de "knoop" (het station en het gebied daar om heen, waarin de functies liggen die met het station verbonden zijn). Het hoofdstuk daarna behandelt de overige aandachtspunten. De rapportage sluit af met een samenvatting van de belangrijkste aandachtspunten en oplossingsrichtingen.

2 Aandachtspunten "Knoop"

2.1 Stationshal

Opgave die partijen zich hier stellen is dat het station herkenbaar, bereikbaar en beheersbaar zal moeten zijn. In relatie tot veiligheid is de beheersbaarheiddoelstelling de belangrijkste. Beheersbaar betekent dat er een aparte, voor niet-reizigers afsluitbare stationshal zal moeten komen. Uitgangspunt hierbij is dat NS in de nabije toekomst BTS (beheerste toegang tot stations) zal invoeren. Bij de stationsingang (of op een achter de ingang gelegen punt) zullen poortjes komen te staan, waar men alleen langs kan op vertoon van een geldig vervoersbewijs, c.q. chipkaart. De zone achter de poortjes is dan niet-openbaar. Alleen reizigers en personen die betalen voor hun verblijf op het station (bijvoorbeeld om iemand van de trein te halen) zijn in deze zone toegelaten. Wellicht zal een kort verblijf (bijvoorbeeld 10 minuten) zonder kosten mogelijk worden gemaakt, bijvoorbeeld om een boodschap te doen in een van de winkeltjes die in de beveiligde zone liggen, maar altijd zal het uitgangspunt blijven, dat men door een poortje moet en daarvoor over een pasje moet beschikken. Dat zal hoe dan ook de beheersbaarheid van de stationshal vergemakkelijken. Op station Zaandam biedt de eventuele invoering van ET/BTS kansen om dit systeem een bijdrage te laten leveren aan het toezicht op de openbare ruimte, in dit geval de traverse. De gedachte bij ET/BTS is namelijk, dat bij de poortjes personeel aanwezig is, bijvoorbeeld om mensen te helpen waarvan het pasje niet werkt, of om mensen een dagpasje te verkopen die nog in het geheel niet in het bezit zijn van een pasje. De positie van dit personeel zou zodanig gekozen kunnen worden, dat ook een deel van de traverse te overzien is. De wand van de stationshal zal vrijwel geheel van glas worden gemaakt zodat er een goed in- en uitzicht is. De architect stelt een bolle wand voor die van verre zichtbaar is wanneer men de helling oploopt. Daarmee is de doelstelling "herkenbaarheid" ruimschoots gehaald. Dit heeft meteen ook een positief veiligheidseffect: door de herkenbaarheid kunnen mensen zich makkelijker oriënteren en ervaren zij de omgeving als veiliger.

Nog belangrijker voor de veiligheid is echter de beheersbaarheid. Door de gekozen opzet met een afsluitbare, maar transparante hal, voorzien van BTS, wordt een gunstige uitgangspositie voor de veiligheid bereikt.

De architect wil zoveel mogelijk openbare functies met een entree direct aan de traverse. Aanvankelijk waren de stationsfuncties ook gedacht als openbare functies, dat wil zeggen direct uitmondend in de openbare ruimte. Door de nieuwe inzichten met betrekking tot beheersbaarheid, liggen de stationsfuncties straks waarschijnlijk niet meer direct aan de traverse, doch in de beschermde zone achter de BTS-poortjes. Dit betekent echter niet dat er een onaanvaardbaar grote onderbreking van de openbare functies langs de traverse geschapen wordt. De breedte van de stationshal is namelijk zodanig, dat er aan weerszijde van deze hal ruimte overblijft om een of twee onafhankelijke, openbare functies te plaatsen.

2.2 Busstation

Het busstation was een van de grootste punten van zorg qua veiligheid. Immers: het zou een semi-ondergrondse ruimte (onder het stadshuis) worden, met aan weerszijde een drukke weg of spoorlijn, geen sociale controle vanuit woningen of drukbelopen openbare ruimten. Vanwege het anonieme karak-

ter, de uitgestrektheid, de afwezigheid van sociale controle en het beschutte karakter bestaat juist hier de vrees dat dit in het gebied de aantrekkelijkste plaats zal worden voor zwervers en verslaafden.

De vormgeving van het busstation is alles behalve compact: het is een langwerpig perron van meer dan 150 meter.

Het wordt een dynamisch busstation, dat wil zeggen: passagiers kunnen op een centrale plek wachten totdat aangekondigd wordt op welk perron hun bus zal stoppen. Dit verzacht het probleem van de langgerekte vorm enigszins, buspassagiers kunnen de meeste tijd op een kluitje blijven wachten en hoeven pas enkele minuten voordat hun bus komt te gaan lopen naar de plek waar hun bus zal stoppen.

Een eilandperron is uit oogpunt van verkeersveiligheid gunstig, wanneer de passagiers ongelijkvloers aankomen, dat wil zeggen de busroute niet kruisen maar direct via een trap of lift op het perron uitkomen. Dit zal ook het systeem in Zaanstad worden. Ter hoogte van het stadhuis zal vanaf de helling een roltrap, een trap en een lift toegang geven tot het busperron op maaiveld. Dit systeem betekent tevens dat de passagiersstroom geheel geconcentreerd wordt via één in- en uitgang (afgezien van de uitgangen, die alleen in geval van calamiteiten worden gebruikt).

Om het gehele perron kan een - vandaalbestendige - glazen wand geplaatst worden met schuifdeuren, die pas open gaan wanneer de bus aan de halte staat. Dit glazen scherm tezamen met de bundeling van passagiers via één toegang schept een ideale uitgangssituatie voor de invoering van beheerste toegang, net zoals die zal gelden bij het treinstation. Invoering van BTS, ook voor het busstation, geldt als de belangrijkste oplossingsrichting voor de veiligheid van het busstation. De inschatting is, dat met BTS de kans op het rondhangen van zwervers en verslaafden op het busperron aanzienlijk wordt verlaagd ten opzichte van een situatie zonder BTS.

Naast deze oplossingsrichting zijn er tijdens de workshops ook oplossingen verkend die het veiligheidsgevoel van de wachtende buspassagiers kunnen vergroten. De belangrijkste daarvan zijn het maken van een goed verzamelpunt voor wachtende buspassagiers in de nabijheid van het stijgpunt. Daarnaast is de vormgeving van de bouwmassa van het stadhuis van grote invloed op de veiligheidsbeleving van de buspassagiers. In het voorstel van de architect voor het bouwvolume dat in juli 2002 in de tekening stond, was de daglichttoetreding tot het busperron beperkt omdat er aan weerskanten van de lichte hof tamelijk hoge wanden zouden verrijzen. In de latere tekeningen is het stadhuis voorgesteld als een volume met een kamstructuur, dat een veel betere daglichttoetreding mogelijk zou maken. Daarnaast is door de architect gesuggereerd dat er een relatie kan worden gelegd tussen de architectuur van het gebouw en de vorm van het busperron. Dit zou op een zodanige manier gebeuren, dat het busperron als het ware ingekaderd wordt door wanden met ramen waarmee de mensen vanuit het stadhuis kunnen uitkijken op het busperron. Dit zou in ieder geval tijdens kantooruren en eventueel ook 's avonds wanneer het stadhuis dan in gebruik is, een aanzienlijke vergroting van de levendigheid te weeg brengen. Dit effect zou nog versterkt kunnen worden, wanneer er transparante liftschachten worden gemaakt, die vanuit de parkeergarage toegang geven tot het stadhuis. Uit oogpunt van veiligheid is het niet aan te bevelen om deze liften een stopplaats te geven op maaiveldniveau. Dan wordt het namelijk onmogelijk om het busstation beheerste toegang te geven en is ook een gesloten regime voor de onderliggende parkeergarage niet meer mogelijk.

Een punt van aandacht dat nog om een oplossing vraagt, is de entree tot het busstation vanaf de helling. Uit oogpunt van herkenbaarheid is het wenselijk dat dit een grootse, monumentale entree wordt. Echter: precies op ditzelfde punt in het plan komt ook de entree tot het stadhuis te liggen. Stadhuisingang en ingang tot het busstation concurreren hier dus.

Er ligt een opgave voor de architect, om voor beide functies te voorzien in een monumentale, goed herkenbare entree.

2.3 Fietsenstallingen

Er komen zowel aan de oostzijde als aan de westzijde van het station fietsenstallingen. Aan de oostzijde zal er behalve een onbewaakte stalling ook een bewaakte stalling worden gemaakt, terwijl er aan de westzijde alleen een onbewaakte stalling voorzien is.

Al bij aanvang van de adviesopdracht stond aan de westzijde een "fietsspiraal" in de tekening. Dit is een combinatie van een stalling en een hellingbaan, die het hoogteverschil overbrugt tussen het maaiveld en de traverse (7 meter). Een dergelijke oplossing is zeer gebruiksvriendelijk, omdat zowel de fietser die vanaf maaiveld het station benadert als de fietser die over de traverse aankomt een minimale afstand hoeft af te leggen naar de eerste de beste vrije fietsparkeerplek. Immers, men kan de parkeervoorziening zowel van bovenaf als van beneden uit benaderen. De fietsflat bij het Amsterdamse Centraal Station heeft een vergelijkbare werking. Deze blijkt een goede en sociaal veilige oplossing voor het fietsparkeren te bieden. Het is mogelijk om een fietsspiraal transparant en overzichtelijk te ontwerpen. In de gesprekken met de architect werd dan ook direct geadviseerd, dat aan de oostzijde naar een vergelijkbare oplossing zou moeten worden gestreefd. Bij de workshop op 25 september kreeg de architect van NS-vastgoed het verzoek om ook voor de oostzijde een fietsspiraal te ontwerpen, gecombineerd met de kiss and ridevoorziening. Bij het laatste gesprek met de architect op 7 oktober, bleek dat deze er uitstekend in was geslaagd om de voordelen uit oogpunt van veiligheid die de stalling aan de westzijde ook kenmerkt, aan de oostzijde toe te passen. De fietsspiraal aan de oostzijde heeft als aanvullend voordeel, dat er halverwege een uitgang naar het kiss and ride dek zal worden aangeboden, zodat de gebruikers meer overzicht en meer alternatieve routes aangeboden krijgen. Bij het gesprek op 7 oktober was de begane grond op de plek van de fietsenstalling nog niet geheel uitgekristalliseerd. Hier is geadviseerd om de beheerderruimte zodanig op te stellen dat deze uitzicht geeft op het begin van de hellingbaan en de ingang van het bewaakte deel. Een laad-en losruimte ten behoeve van de gebouwen naast en boven het kiss and ride dek zou geheel gescheiden van de fietsvoorziening en liefst afsluitbaar moeten worden uitgevoerd.

2.4 Kiss and Ride plein

Aan het begin van het adviestraject was de kiss and ride voorziening op een tussenlaag geprojecteerd, die grotendeels overbouwd was. met een dak erover heen. Er is toen sterk geadviseerd naar een andere oplossing te streven, omdat in een dergelijke ondergrondse ruimte het zeer onplezierig vertoeven is en er onvoldoende veiligheid kan worden geboden. Bij de eerstvolgende sessie met de architect bleek deze een oplossing voor te stellen, waarbij de kiss and ride voorziening omhoog was gebracht, tot op ongeveer een meter onder het niveau van de traverse. Een plein op deze plaats heeft het voordeel dat er een niet al te lange helling voor de auto's hoeft te worden gemaakt, en er toch een goed zicht is vanaf het kiss and ride plein, zowel richting traverse als richting busstation. Het plein ligt, en dat is uit oogpunt van veiligheid de belangrijkste winst, in de open lucht.

De flankerende bebouwing heeft tijdens het adviestraject een vormverandering ondergaan. In plaats van lange wanden die het plein in de lengterichting begrenzen, en waardoor de taxi's onder een luifel zouden moeten wachten, kwam er een meer open concept, waarbij de lange zijwanden vervielen en vervangen werden door een gebouw dat als een poort of boog over het kiss and ride plein heen zal worden gebouwd. De nieuwe opzet heeft een compacter plein tot gevolg, maar heeft als mogelijk nadeel dat de plek onder het gebouw niet plezierig is om te wachten. Veel hangt af van de detaillering van de poort en de plaatsing van de entree tot dit gebouw. Wanneer het lukt om een goede wachtplek te maken, gecombineerd met de entree tot het gebouw, zal de veiligheid een acceptabel niveau kunnen bereiken.

Een apart punt van aandacht, dat ook met de uitwerking van de entree tot het stadhuis en de uitvoering van de traverse te maken heeft, is de plaats waar de trouwauto's het stadhuis benaderen en moeten wachten tot de trouwceremonie is afgelopen. In een van de tekeningen van de architect is voor de trouwauto ruimte overgelaten op het kiss and ride platform. Echter dit laat nog een grote loopafstand voor het bruidspaar over. Het is wenselijk dat de trouwauto tot de ingang van het stadhuis kan rijden, eventueel gewoon via de traverse. Wanneer voor de trouwauto geen ruimte op het kiss and ride plein gereserveerd hoeft te worden, kan dit plein wellicht nog compacter worden uitgevoerd.

2.5 Bibliotheek

Er is tijdens de gesprekken en workshops met de architect verschillende malen gebrainstormd over de vraag, wat ideale functie tegenover het station. De architect ziet een bibliotheek als een ideale functie, omdat er een zeer regelmatige aan- en afvoer van bezoekers plaatsvindt en het gebouw lange openingstijden kent, zodat het kan bijdragen aan de levendigheid en de sociale controle. Verschillende andere opties zijn overwogen, zoals een megabioscoop en een zalencentrum. Van deze drie functies is de bibliotheek toch de meest geschikte. Een bioscoop geeft alleen op bepaalde tijden verkeersbewegingen en is verder grotendeels een doods gebouw. Een zalencentrum komt er al, nl. boven de stationshal. Het zou niet goed zijn van deze functie een verdubbeling te maken. Het gebied zou dan bijna een monofunctioneel karakter krijgen.

Naast de bibliotheek zal er ook een fitnesscentrum ("train station") worden gerealiseerd. Dit komt aan de westzijde, en zal een ingang kunnen hebben op maaiveld en ook aan de traverse.

Een punt dat ten aanzien van de bibliotheek nog niet is opgelost, is de overlast van geparkeerde fietsen. Zoals de situatie bij de Amsterdamse centrale bibliotheek aan de Prinsengracht laat zien, kan er een enorm fietsparkeerprobleem ontstaan bij een bibliotheekingang. Zoiets zou tegenover een het station, aan een dusdanig belangrijke doorgaande fietsroute, gevaar kunnen opleveren en visuele overlast veroorzaken. Er is gesproken over twee oplossingsrichtingen: verplaatsing van de entree naar de hoek, schuin tegenover het stadhuis, en het uitvoeren van de entree op een dusdanige wijze dat fietsen hier niet, of althans niet op hinderlijke plekken neergezet kunnen worden. De voorkeur van de architect gaat vooralsnog uit naar de laatste oplossingsrichting, omdat dit betekent dat de entree centraal in het gebouw kan blijven, wat voor de plattegrondontwikkeling een groot voordeel heeft. Een entree aan de zijkant heeft echter het voordeel van meer levendigheid aan het kiss and ride plein en een directere relatie met het stadhuis. Gevoelsmatig past de bibliotheekfunctie beter bij de stadhuisfunctie dan bij de stationsfunctie. Harde argumenten voor een koppeling tussen stadhuis en bibliotheek zijn echter niet te geven, waardoor de eerste oplossingsrichting zeker ook de moeite van verdere studie waard is.

3 Overige aandachtspunten

3.1 Parkeergarages

Onder het stadhuis/busstation, de provinciale weg en het woningbouwproject Noordse Bos zal een zeer grote parkeergarage worden gebouwd. Al meteen bij de eerste bijeenkomst met de architect is geadviseerd deze garage te compartimenteren in herkenbare delen die ofwel symbolisch of wel fysiek van elkaar afgescheiden kunnen worden. Bij een dergelijke grote garage is het zeer belangrijk om mensen te laten weten in welke compartiment zij zich bevinden en of er eventueel gereserveerde compartimenten zijn, bijvoorbeeld voor bewoners. Het verdient sterke aanbeveling het bewonersparkeren niet te mengen met parkeren voor het overige publiek, dat slechts korte tijd in het gebied verblijft. Wanneer je mengt, betekent dit dat bewoners op stille tijden soms lange einden door de garage moeten lopen, die verder bijna uitgestorven is. Verder is geadviseerd de in- en uitgangen voor voetgangers niet te combineren met het busplatform. Wanneer dit wel zou gebeuren, is het vrijwel niet meer mogelijk een gesloten regime voor de parkeergarage en evenmin voor het busplatform te realiseren. De voetgangers in- en uitgangen aan deze zijde zouden dan door moeten steken naar het stadhuis, boven het busplatform.

Voor de veiligheid in parkeergarages zijn behalve ontwerpeigenschappen ook het beheer en de exploitatie bepalend. In het huidige planstadium is nog niet bekend of en hoe de garage manbewaking zal krijgen. Geadviseerd wordt dit in het programma van eisen voor de kandidaat exploitanten op te nemen.

3.2 Traverse oostzijde

Een goede hellingshoek van de traverse, dat wil zeggen gebruiksvriendelijk voor ouderen en gehandicapten, is voor de sociale veiligheid niet strikt van belang. Maar omdat er in het planproces geen partij is die het plan beoordeelt uit oogpunt van bereikbaarheid voor ouderen en gehandicapten, kwam er het verzoek van de opdrachtgever, mevrouw Romeijnders, om aan dit punt aandacht te besteden. Vandaar dat dit punt in de gesprekken inderdaad aandacht heeft gehad.

Er is na veel puzzelen door de architect een oplossing uitgekomen waarbij de voetgangers en de fietsers op een bepaald punt gescheiden worden, en de fietsroute een andere hellingshoek heeft als de voetgangersroute. De fietsers komen daardoor zodanig beneden aan dat zij niet de Gedempte Gracht opgaan maar naar links of naar rechts afbuigen, onder de voetgangerstraverse door. Dank zij deze ontvlechting van voetgangers en fietsers, kan zowel de vereiste hellingshoek voor ouderen en gehandicapten worden gehaald als dat tegemoet wordt gekomen aan het voorzien van een goede fietsroute, ook in de noord-zuidrichting.

Onder de voetgangerstraverse aan de Gedempte Gracht zijn thans winkelruimten getekend, die ook een horecafunctie zouden kunnen krijgen, met een terras aan het water. Geadviseerd is echter deze horecafunctie op deze plek *niet* te realiseren, omdat het terras en de horeca-ruimten slecht bereikbaar zijn voor de hulpdiensten, en de horeca op deze plaats veel geluidsoverlast aan de omgeving zou kunnen veroorzaken.

Een oplossingsrichting is hier, om de ruimten toe te wijzen aan de winkels die hun hoofdingang aan de traverse hebben. In het centrum van Utrecht, bijvoorbeeld in de omgeving van de Lijnmarkt, zijn voorbeelden te vinden van winkels in twee niveau's, waarbij de onderverdieping over het water uitkijkt. Dit concept functioneert in de praktijk goed en brengt geen bijzondere veiligheidsproblemen met zich mee.

3.3 Traverse westzijde

Aan het begin van het adviestraject vormde de traverse aan de westzijde een strakke boog, begeleid door een massieve wand. Deze wand had als groot nadeel dat er een moeilijke voor-achterkant tegenstelling ontstond tussen de nieuwe wand en de bestaande gebouwen daarachter. Al bij het tweede gesprek bleek de architect een alternatief te hebben ontworpen. De traverse heeft een bochtiger verloop gekregen, en is daardoor speelser en afwisselender. De massieve wand is vervangen door drie losse volumes, die wel georiënteerd zijn op de traverse maar die hun entree aan de achterzijde hebben. Door deze opzet is het voor-achterkantprobleem feitelijk zo goed als opgelost. De bestaande gebouwen zijn door de grote openingen tussen de nieuwe volumes aan de traverse, goed vanaf de traverse te zien. Doordat bovendien de entrees van de nieuwe gebouwen aan de achterzijde zijn geprojecteerd, ontstaat er een goed ruimtelijk samenspel tussen de bestaande en de nieuwe volumes. Er slingert zich een toegangsweggetje tussen de bestaande en de nieuwe gebouwen door, die aan weerszijden beide gebouwen kan ontsluiten. Vanuit de gebouwen en vanaf de genoemde toegangsrouten is er goed zicht op de entrees.

In de uitwerking vormen de entrees en de garages en bergingen nog aandachtspunten. Vanwege de ligging aan de achterzijde, is de kans aanwezig, dat bij een "verkeerde" detaillering er toch nog een onveilige situatie ontstaat.

3.4 Noordse Bos

Tegenover het station, aan de provinciale weg, ligt een nieuw woongebouw, het project Noordse Bos. Dit bestaat uit woningen die via een binnenhof toegankelijk zijn. Alle entrees en de meeste belangrijke functies van de woningen liggen aan dit hof. Geadviseerd is het hof een besloten karakter te geven, en de mogelijkheid te scheppen het hof op bepaalde tijden (bijvoorbeeld 's nachts) geheel af te sluiten. Voorbeelden zijn te vinden bij het project 'de residentie' bij station Den Haag Centraal. Hier zijn bepaalde gedeeltes openbaar, maar zijn de meer besloten, hofachtige gedeeltes afsluitbaar.

In het huidige ontwerp is er uitsluitend een ingang tot het binnenhof aan de noordzijde. De architect overweegt om ook een ingang aan de oostzijde te maken. Daardoor wordt de looproute naar de woningen en eventuele andere functies in dit blok vanuit het station aanzienlijk bekort. Vanuit veiligheid is dit gunstig. De routes zijn korter en logischer, terwijl er toch geen doorgaande route door het hof ontstaat (het besloten karakter blijft gehandhaafd, evenals de mogelijkheid tot afsluiting).

3.5 Hotel

Ten zuiden van het project Noordse Bos is een hotel geprojecteerd. Er is ter plekke echter weinig ruimte om een goede, een hotelwaardige entree en voorrijdmogelijkheid te maken.

Ook is het de vraag, of op deze plek een goede koppeling met de traverse gemaakt kan worden. Een hotelentree zou de traverse bij uitstek kunnen verlevendigen, en zou de gasten die met de trein aankomen een zeer korte, veilige en directe route bieden.

Als oplossingsrichting voor dit probleem is gekeken naar verplaatsing van het hotel in noordelijke richting, waardoor het deel zou gaan uitmaken van het project Noordse Bos. Op deze plaats zijn goede mogelijkheden om het hotel te koppelen aan de traverse, en kan er beneden nabij de inritten van de parkeergarage waarschijnlijk een goede voorrijgelegenheid voor gasten die met de auto komen worden gemaakt. Met een dergelijke ingreep wordt meteen het probleem opgelost, dat de woningen in het zuidelijke gedeelte van het project Noordse Bos eigenlijk te weinig ruimte en licht aan het binnenhof hebben. Voor woningen is een dergelijke korte afstand van gevel tot gevel niet wenselijk, terwijl dit voor een hotel nog alleszins aanvaardbaar is.

3.6 Maaiveld milieu provinciale weg

De provinciale weg biedt ter hoogte van het station geen aangenaam milieu voor voetgangers en fietsers. Het is een drukke weg, die ter plaatse maar liefst acht rijstroken heeft, en er zijn bovendien in- en uitritten van de parkeergarage. De plint van het stadhuis is onaantrekkelijk, omdat hier de bussen aan- en afrijden en er dus geen gebouwde functie op die plaats aanwezig is. Het project Noordse Bos kan dit gemis niet compenseren. Het is onmogelijk om op deze plaats woningen te bouwen, die zouden eenvoudigweg geen woonkwaliteit hebben en niet aan milieunormen voldoen. In feite is de plint van het Noordse Bos aan de zijde van de provinciale weg alleen geschikt voor opslag, stalling en eventueel een werkfunctie (kleine kantoren die eventueel bij de woningen horen, en die via het binnenhof ontsloten kunnen worden). Als oplossingsrichting voor het probleem dat de provinciale weg de voetganger en de fietser onvoldoende veiligheid biedt, stelt de architect voor om nadrukkelijk te kiezen voor een profiel en een inrichting die duidelijk maakt dat dit het domein van de auto is. Er ligt ongeveer 100 meter verder oostwaarts een goede, veel veiligere alternatieve route, dus voor het voorstel van de architect is wel wat te zeggen. Aan de andere kant: we weten allemaal, dat voetgangers en fietsers (net als bloed) kruipen waar ze niet gaan kunnen. Een verbinding is altijd wel voor iemand de kortste weg van A naar B en de meeste mensen hebben nu eenmaal sterke drang om de kortste weg te volgen. Vanuit die filosofie zou juist eerder een oplossingsrichting gepropageerd moeten worden, die nog iets van het maaiveld tracht te maken. Dit zou bereikt kunnen worden door een minimaal 2 meter brede stoep te maken en deze te voorzien van goede verlichting. In dat geval zou ook kunnen worden overwogen de plint van het project Noordse Bos een wat sterkere functie te geven dan alleen stalling en opslag. Er zal dan méér ingezet moeten worden op kleine kantoren, werkplaatsen en ateliers, eventueel gekoppeld aan de woningen erboven. Kortom: dit punt van zorg blijft staan en zal in de volgende fase verder uitgewerkt moeten worden zodat gemotiveerd voor een bepaalde oplossingsrichting kan worden gekozen.

3.7 Woningbouwproject naast voormalige vuilstort

Bij de laatste bijeenkomst met de architect is gesproken over een woningbouwproject dat min of meer op een eiland gelegen is naast de voormalige vuilstortplaats. Aanvankelijk had dit een kasteelachtige vorm, vergelijkbaar met het project Haverleij in Den Bosch

De architect gaf echter aan dat hij van het kasteelconcept is afgestapt omdat

het "on-Zaans" zou zijn. In plaats daarvan kiest de architect voor een concept waarbij de woningen aan een verhoogd dek liggen, met parkeren daaronder. Met zo'n concept kan een hoge woningdichtheid worden bereikt, terwijl er toch een aangenaam woonmilieu kan ontstaan, omdat de auto's uit het zicht zijn. De ervaring met dergelijke woningbouwprojecten in Apeldoorn leert echter, dat een dergelijk concept veel aandachtspunten oplevert uit oogpunt van veiligheid. Met name de toegankelijkheid van de parkeergarages en de vormgeving van de hellingbanen naar het dek vereisen aandacht. De parkeergarages zouden uit oogpunt van veiligheid afsluitbaar moeten zijn. De hellingbanen dienen zo breed, overzichtelijk en gestrekt mogelijk te zijn, of in plaats van hellingbanen wordt gewerkt met een open trappartij, aan de zijkant voorzien van een plateaulift. Referentie voor deze laatste oplossing: het project stalhouderij te Zeist.

Het verdient aanbeveling, dit project in het stadium van het voorlopig ontwerp voor te leggen aan de politie van Zaanstreek-Waterland, teneinde advies te krijgen over het Politie Keurmerk Veilig Wonen®.

Door onder keurmerk te bouwen, wordt automatisch aandacht gegeven aan de gesignaleerde punten van zorg.

3.8 Rozengracht

De opdrachtgever heeft bijzondere aandacht gevraagd voor het ontwerp van de Rozengracht, aangezien dit thans een onaangename ruimte is waar de nodige problemen spelen met drugsverslaafden en dealers. De Rozengracht is nu grotendeels een achterkant van de Gedempte Gracht. In het nieuwe plan wordt echter voorzien in woningen boven de winkels, entrees aan de Rozengrachtzijde en afbakening van de ruimte aan weerszijden van het plein door de plaatsing van nieuwe bouwvolumes, waarin ook weer verlevigende functies opgenomen worden. Daarnaast zal de straat worden geherprofileerd, zodat het aanzien van de openbare ruimte erop vooruitgaat.

Door de intensivering van de functies in de wanden, het toevoegen van bebouwing en verbeteren van de openbare ruimte ontstaat een plezieriger, veiliger milieu en een hoger niveau van sociale controle. De Rozengracht wordt daardoor minder aantrekkelijk voor illegale activiteiten, zoals drugsgebruik en handel.

3.9 Rozenhof

De Rozenhof is een winkelpassage die pas 20 jaar geleden is aangelegd, maar die niet optimaal functioneert. Het gebied is opgekocht door het casino, dat hiervoor nieuwe plannen ontwikkelt. Ondanks de onzekerheid wat het gaat worden, is het ook op dit moment al mogelijk om enkele aandachtspunten te noemen die spelen uit oogpunt van veiligheid. Aandachtspunten liggen bij de entrees, het laden en lossen, en de fietsparkeervoorzieningen. De entrees liggen voor een deel op een minder aantrekkelijke, niet erg logische plaats, fietsparkeervoorzieningen in de directe omgeving zijn er niet, waardoor de kans op het neerkwakken van fietsen nabij de entree groot is. Het laden en lossen zit de andere functies bovendien in de weg.

Aan de initiatiefnemer van de herontwikkeling kan als oplossingsrichting mee worden gegeven de entrees beter aan te sluiten op het stedelijke netwerk van looproutes, de entrees opvallender te doen zijn, te voorzien in fietsparkeervoorzieningen bij de entrees, en het laden en lossen zo mogelijk inpandig op te lossen.

3.10 Fietsparkeervoorzieningen

Nabij het station bevindt zich weliswaar een zeer grote fietsenstalling, maar dat is te ver weg voor bezoekers van de functies aan het andere uiteinde van de Gedempte Gracht. In dit gebied is geen grootschalige fietsenstalling. Het aanbod van fietsparkeermogelijkheden voldoet hier (lang) niet aan de vraag. De architect stelt als oplossingsrichting voor om verspreid in het gebied, op strategische punten, bijvoorbeeld waar de dwarsstraten uitmonden op de Gedempte Gracht, fietsparkeervoorzieningen in de openbare ruimte op te nemen. Onder andere in Den Bosch zijn met dit concept goede ervaringen opgedaan. Aandachtspunt is dan, dat de fietsparkeervoorzieningen op de momenten dat ze niet gebruikt worden, het straatbeeld niet ontsieren, en liever nog, een verrijking van dit straatbeeld zijn. Er zijn diverse objecten in de handel die er bijna uitzien als kunst, bijvoorbeeld een roestvrijstalen spiraal van enkele meters lang, waarin zo'n 10 tot 20 fietsen kunnen worden gestald.

Belangrijk bij de keuze van het model parkeervoorziening is het criterium dat de staller zijn fiets eraan vast kan maken met zijn beugel of kettingslot. Dat verkleint de kans op diefstal, maar ook de kans dat de fietsen uit baldadigheid in het water van de Gedempte Gracht worden gekwakt.

3.11 Dwarsverbindingen

Op dit moment loopt de Gedempte Gracht over lange ononderbroken stukken door, dus er zijn weinig dwarsverbindingen met de achtergelegen straten. De architect heeft in zijn plan voorzien in een aantal nieuwe dwarsverbindingen die meer keuze in routes bieden en een betere doorbloeding van het gebied doen ontstaan. De meest rigoureuze dwarsverbinding is die ter hoogte van de entree van de Rozenhof, naar de Vinkenstraat. Maar er is ook voorzien in een nieuwe dwarsverbinding tegenover een van de bruggen die over het water van de Gedempte Gracht zullen voeren, waarlangs de Rozengracht bereikt kan worden. Uit oogpunt van veiligheid is toevoegen van dwarsverbindingen winst, omdat de routestructuur verbeterd wordt. Er ontstaat meer levendigheid op de parallelle routes (Vinkenstraat en Rozengracht) en er zijn meer route-alternatieven.

Voorwaarde is wel dat de dwarsverbindingen niet te smal worden, het moeten geen stegen met louter blinde wanden worden, maar echte straten en straatjes.

3.12 Vinkenstraat

Op dit moment is de Vinkenstraat, net als de Rozengracht, grotendeels de achterkant van de Gedempte Gracht. De architect propageert voor de aanpak van de Vinkenstraat, die alles behalve een aangenaam en veilig milieu biedt, hetzelfde recept als voor de Rozengracht: meer woningen, meer entrees, meer functies en het herinrichten van de openbare ruimte. Uit oogpunt van veiligheid zou een dergelijke aanpak zeer toe te juichen zijn, niet zozeer omdat er problemen spelen van vergelijkbare aard als op de Rozengracht, maar omdat de Vinkenstraat een belangrijke doorgaande fietsroute is.

De Gedempte Gracht is straks niet meer berijdbaar voor fietsers, de Vinkenstraat is het belangrijkste routealternatief. Aan een dergelijke belangrijke fietsroute kan en mag de eis gesteld worden dat deze veiligheid biedt.

3.13 Gedempte Gracht

De straat waar het allemaal om draait, de Gedempte Gracht, komt als laatste maar zeker niet als minste aan de beurt in dit hoofdstuk. De belangrijkste ingreep is hier het verwijderen van de paviljoens in het middengebied en het terugbrengen van het water in het profiel.

De architect acht van groot belang te voorzien in een aantal bruggen: op het traject tussen de uitmonding van de traverse en de entree tot de Rozenhof (250 meter) zijn maar liefst 6 bruggen gepland, dat wil zeggen om de 30 tot 50 meter kan de passant naar de overkant te gaan, bijvoorbeeld om daar een winkel te bezoeken. De bruggen werken zelf als objecten die soms het straatbeeld afsluiten, en op de bredere bruggen bijvoorbeeld bij de entree tot de Rozenhof, kunnen op de brug objecten worden geplaatst, bijvoorbeeld een kiosk. De architect beoogt daarmee de Gedemptegracht niet een kaarsrechte strip te laten zijn waarin men al vanaf de Rozenhof het station in de verte kan zien liggen, maar een ruimte die afwisselende beelden en beslotenheid biedt. Het profiel is afwisselend: op het ene stuk staan de bomen aan de noordzijde, op het andere aan de zuidzijde. Een deel van de kademuren zijn uitgevoerd als trap, en andere delen hebben gewoon rechte kademuren. Ook die afwisseling draagt bij aan een spannend en gevarieerd straatbeeld, dat mensen langer vasthoudt.

De Gedempte Gracht moet het tegengestelde worden van een gestrekte looproute waar men zo snel mogelijk doorheen loopt om bij het station te komen.

Uit oogpunt van veiligheid zijn de ingrepen van de architect positief te noemen. De attractiviteit draagt bij aan de veiligheidsbeleving. Aandachtspunt is wel dat de objecten die op de bruggen geplaatst worden, het zicht niet al te zeer belemmeren. Bruggen kunnen een hangplek worden, dat is nooit helemaal te voorzien, noch helemaal te vermijden. Overigens is de kans op het ontstaan van een hangplek op een brug het kleinst, wanneer de brug druk gebruikt wordt door voetgangers en fietsers. Bruggen die een schakel vormen in een noord-zuidroute, dat wil zeggen bruggen die aansluiten op bestaande of nieuw te maken dwarsverbindingen (zie paragraaf 3.11) zijn waarschijnlijk het minst kwetsbaar uit oogpunt van overlast door hanggroepen. Aandachtspunten bij het ontwerp zijn dan de vormgeving van de leuning en de breedte van de brug. De leuning is zo te ontwerpen, dat ze niet al te zeer uitnodigen om op te gaan zitten en te hangen.

De breedte van de brug is bepalend voor het veiligheidsgevoel dat passanten hebben, wanneer de ruimte op de brug gedeeltelijk wordt ingenomen door hanggroepen. Hoe breder de brug, hoe beter en makkelijker passanten eromheen kunnen. 2 meter is te smal, 3 tot 5 meter lijkt een betere maat. De leuning moet behalve ten aanzien van hanggroepen ook aandacht krijgen ten aanzien van het vastketenen van fietsen. Als de bruggen (zoals bijvoorbeeld op veel plaatsen in Amsterdam) een belangrijke functie als fietsparkeerverziening krijgen, belemmeren de vastgeketende fietsen de doorloop. De leuningconstructie kan dus het beste zodanig ontworpen worden, dat er geen fietsen aan kunnen worden vastgeketend. Dat kan bijvoorbeeld door toepassing van – vandaalbestendig! – glas of panelen van strekmetaal. Verder verdient de plaatsing van de bomen de nodige aandacht. De bomen moeten zo ver uit elkaar staan, dat er een lantaarn tussen kan staan, zonder dat het licht daarvan wordt weggevangen door de boomkronen. Het zou goed zijn om bij de aanpak van de openbare ruimte niet alleen een visie te hebben op groen en straatmeubilair, maar ook op verlichting. Bomen, straatmeubilair en verlichtingselementen kunnen als een geheel ontworpen worden voor het beste resultaat uit oogpunt van aantrekkelijkheid en veiligheid.

De architectuur van de gebouwen langs de Gedempte Gracht is op dit moment van wisselende kwaliteit. Er zijn naast aardige, wat oudere panden ook vrij veel na-oorlogse, plompe en massieve panden aan de Gedempte gracht te vinden. De architect stelt voor om panden met een onaantrekkelijk aanzien aan te pakken of te slopen. Daardoor kan een kleinschalige parcelering en een aantrekkelijkere gevelwand ontstaan. Ook dit type ingrepen draagt bij aan de attractiviteit, dus aan de veiligheidsbeleving van de Gedemptegracht. Water is in de nabijheid van een uitgaanscentrum erg uitnodigend voor wildplassen. Er zullen ter voorkoming daarvan nabij het oostelijk uiteinde van de Gedempte Gracht openbare toiletten moeten komen.

4 Samenvatting

Het veiligheidsadviestraject voor het project Inverdan, dat doorlopen is in de periode augustus-oktober 2002, heeft laten zien dat het plan voor Inverdan, zoals het er nu ligt tal van verbeteringen uit oogpunt van veiligheid op kan leveren ten opzichte van de huidige situatie. Tijdens het traject zijn deze mogelijkheden nog geoptimaliseerd, doordat adviezen direct door de architect konden worden omgezet in planaanpassingen. Het gaat in dit planstadium echter uitdrukkelijk nog om kansen en mogelijkheden. Die mogelijkheden moeten in de vervolgfase nog wel "even" verzilverd worden. Een gunstige stedenbouwkundige uitgangspositie betekent niet automatisch dat er aan het einde van de rit een veilige situatie is ontstaan. Het veilig ontwerpen verdient gedurende het gehele verdere proces voortdurende aandacht, om er voor te zorgen dat ook in de uitwerking en in de detaillering steeds de optimale keuzen worden gemaakt voor een betere veiligheid.

Onderstaand volgt een beknopt overzicht van de belangrijkste onderdelen van het plan, waar vermeldenswaardige verworvenheden uit oogpunt van veiligheid aan de orde zijn, dan wel nog aandachtspunten van aanmerkelijk belang zijn overgebleven.

- Stationshal: er is gekozen voor een afsluitbare hal en beheerste toegang, dit concept moet ook daadwerkelijk gerealiseerd worden en in de uitwerking door een veiligheidsadviseur worden gevolgd, zodat een optimaal veilige situatie ontstaat.
- Busstation: ook hier dient de invoering van beheerste toegang en de vormgeving van een compacte besloten wachtruimte, liefst met een relatie tot ruimten in het stadhuis, te worden gerealiseerd.
- Fietsenstallingen: de in potentie zeer veilige en gebruiksvriendelijke fiets-spiralen moeten in de uitwerking door een veiligheidsadviseur worden gevolgd, zodat het aantrekkelijke objecten worden die transparant en overzichtelijk zijn.
- Kiss and Ride plein: dit is potentie een veilige plek mede doordat nu gekozen is voor een ligging in de open lucht, maar er is een aantal aandachtspunten dat zorg behoeft om te zorgen dat het ook in de uitwerking een veilige plek wordt. Voornaamste aandachtspunt is hier de vormgeving van het gebouw dat boven het plein is geprojecteerd.
- Traverse: de traverse is in potentie veilig door de vele verlevendige functies die eraan geprojecteerd zijn, maar ook hier ligt nog een aantal aandachtspunten voor de toekomst. Voorbeeld daarvan is de bestemming van de ruimten onder de traverse, aan de Gedempte Gracht. Horecafuncties zijn hier uit oogpunt uit veiligheid niet wenselijk, wel is koppeling met de er boven gelegen winkelfunctie mogelijk.
- Maaiveld Provinciale weg: het traject van de provinciale weg ter hoogte van het station is op dit moment van de architect gedacht als een puur automilieue. Bij de verdere uitwerking dient te worden nagegaan of dit daadwerkelijk de beste keuze is, en zo niet dan dienen alle middelen aangegrepen te worden om toch nog een zo aantrekkelijk en veilig mogelijk milieu voor voetgangers en fietsers te bereiken.

In het proces dat nu volgt zullen keuzes definitief moeten worden. Daarbij spelen uiteraard veel meer belangen dan alleen veiligheid, de uitkomst is het resultaat van een meervoudige afweging en een onderhandelingsproces tussen verschillende partijen. Wanneer de uitkomst van die onderhandelingen bekend is, kan weer verder gekeken worden naar de veiligheid.

De belangen die hebben gespeeld om ergens niet de optimale keuze te maken uit oogpunt van veiligheid, dienen te worden gemotiveerd, waarbij moet worden vastgesteld wat de speelruimte voor verdere optimalisatie uit oogpunt van veiligheid nog is in de fase van uitwerking en detaillering. Voor deze fasen worden in het tweede deel van de rapportage zo concreet mogelijke aanbevelingen gedaan. In die rapportage kan tevens gekeken worden naar de consequenties van de gemaakte keuzes voor de meest wenselijke vorm van het *beheer* het gebied. Gezien de vloeiende overgangen tussen de vele ruimtes, routes en functies is het gewenst om vroegtijdig te denken aan een vorm van gebiedsmanagement, waarbij een beheerdienst voor alle opdrachtgevers tezamen het gehele beheer uitvoert aan de hand van een concreet bestek dat de opdrachtgevers vooraf gezamenlijk opgesteld hebben. Dit en meer kan allemaal in de vervolgrapportage worden uitgewerkt, naar de behoefte van de opdrachtgevers op dat moment.