

Quick scan naar de veiligheidsrisico's in het concept SPvE Sportparkstad in Bos en Lommer te Amsterdam

Eindrapport

Amsterdam, 24 oktober 2002

Nicole Smits
Tobias Woldendorp

Met medewerking van:
Jeanine Bacchus
Agnes Bürmann
Eric Lagendijk
Julia Mölck
Martien van Osch

Inhoudsopgave

1	Vooraf	4
1.1	Inleiding	4
1.2	Plangebied/studiegebied	4
1.3	Plan van aanpak	4
1.4	Leeswijzer	5
2	Gebruiks-, hinder- en gelegenheidsstructuur	6
3	Bevindingen quick scan en aanbevelingen SPVE	7
3.1	Inleiding	7
3.2	De kracht van het SPvE	7
3.3	De noordelijke woonzone	7
3.4	Ontsluiting over de Erasmusgracht	9
3.5	SportcityPlaza en de zuidelijke publiekszone	9
3.6	Openbare ruimte	10
3.7	Toegankelijkheid voor hulpdiensten	12
3.8	Realisatie en Beheer	12
4	Toetsing concept VO openbare ruimte Jan van Galen Sportpark Bos en Lommer	14
4.1	Inleiding	14
4.2	Ontwerp/programma	14
4.3	Verharding	14
4.4	Groen	16
4.5	Water	16
4.6	Bouwkundige elementen	17
4.7	Verlichting	17
4.8	De profielen	18
4.9	Kansen	18
4.10	Autoverkeer	19
4.11	Langzaam verkeer	19
4.12	Principedetail kademuur	19
4.13	Keermuur A10 t.h.v. Jan van Galenstraat:	19
5	Handreiking in relatie tot het Politiekeurmerk Veilig Wonen®	20
5.1	Inleiding	20
5.2	Helderheid in verantwoordelijkheid	20
5.3	Oriëntatie / herkenbaarheid	20
5.4	Parkeergarages	21
5.5	Bergingencomplexen	21
5.6	Woongebouwen	21
6	Slotwoord	23
	Bijlagen	
Bijlage 1	Verslag dagschouw plan-en studiegebied d.d. 18 juni 02	25
Bijlage 2	Avondschouw plan-en studiegebied d.d. 09 juli 02	28
Bijlage 3	Verslag interview buurtregisseur Robert Scottbuurt: Nick Daniëls d.d. 27 juni 2002	31
Bijlage 4	Verslag interview buurtregisseur Kolenkitbuurt:	

	Jaap van Zanten d.d. 16 juli 2002	32
Bijlage 5	Notulen Workshop 1 Jan van Galen Sportpark 16-07-02	34
Bijlage 6	Notulen Workshop Jan van Galen Sportpark 12-09-02	41
Bijlage 7	Eisen Bereikbaarheid Brandweer	44

1 Vooraf

1.1 Inleiding

Het Jan van Galen sportterrein, ook wel Sportparkstad genoemd, wordt omgevormd tot een stedelijk attractief woongebied met een mix van functies: wonen en commerciële voorzieningen alsmede sport en educatie zijn de bouwstenen van het plan.

Ten behoeve van deze omvorming is een Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) Sportparkstad opgesteld. DSP-groep heeft in opdracht van het Stadsdeel Bos en Lommer dit SPvE beoordeeld vanuit oogpunt van sociale veiligheid. Deze notitie is het resultaat van deze beoordeling. De aanbevelingen zijn puur vanuit de hoek van sociaal veilig ontwerpen gedaan. Het kan echter voorkomen dat andere invalshoeken van zwaarwegender belang zullen zijn.

1.2 Plangebied/studiegebied

Het plangebied wordt begrensd door de Erasmusgracht in het noorden, het ringspoor in het westen, de A10 in het oosten en de Jan van Galenstraat in het zuiden.

Een studiegebied is nodig om effecten vanuit omliggende buurten te kunnen inschatten. Daartoe wordt de volgende begrenzing aangehouden. In het westen wordt hij begrensd door de Burgemeester Cramergracht. In het oosten vormt de James Rosskade (met enkele zijstraten in de Robert Scottbuurt) de grens. In het zuiden is de Jan Evertzsenstraat grens. In het noorden wordt de grens over het water getild en vormt de Kolenkitbuurt onderdeel van studie.

1.3 Plan van aanpak

De nulsituatie is in kaart gebracht door middel van interviews met buurtregisseurs van politie en door middel van observaties overdag en in de schemeruren door adviseurs sociale veiligheid.

Aanvankelijk was het de bedoeling de nulsituatie niet met interviews in kaart te brengen, maar door BPS-gegevens van de politie te analyseren. Het bleek echter niet mogelijk die cijfers binnen voldoende korte termijn te bemachtigen. Vandaar dat daarvoor in de plaats gesprekken met twee buurtregisseurs zijn gevoerd: met dhr. Daniëls, buurtregisseur van de Robert Scottbuurt en dhr. Van Santen, buurtregisseur van de Kolenkitbuurt.

De gespreks- en de schouwverslagen zijn opgenomen in de bijlagen.

Parallel aan het inventariseren van de nulsituatie zijn de ontwerpvoorstellen getoetst vanuit veiligheidsoptiek.

Ter beschikking gesteld zijn:

- Sportparkstad, Stedenbouwkundig Programma van Eisen Jan van Galen Sportterrein, BGSV in opdracht van Stadsdeel Bos en Lommer/ Parkstad, maart 2002.
- Voorlopig Ontwerp openbare ruimte Jan van Galen Sportpark, Stadsdeel Bos en Lommer i.s.m. Mooie Nel Architecten, december 2001.

Of een situatie objectief of subjectief sociaal veilig is, kan door een veelvoud van factoren veroorzaakt worden. Van der Voordt en Van Wegen hebben deze factoren uitgebreid geanalyseerd in hun proefschrift 'Sociale veiligheid en gebouwde omgeving' uit 1991. Door voortschrijdend inzicht middels betrokkenheid bij bouwplannen op verschillende schaalniveaus zijn de criteria door DSP-groep bewerkt tot een viertal groepen factoren die van invloed zijn op de sociale veiligheid:

- toegankelijkheid (oriëntatie, vluchtwegen, surveillancemogelijkheden);
- attractiviteit (uitstraling, leefbaarheid, kwetsbaarheid, mate van schoonheid);
- zien en gezien worden (verlichting, zichtlijnen, sociale ogen);
- markering territoria (zoning, begrenzing beheereenheden).

Deze vier criteria zijn leidraad geweest voor de analyse van het plangebied en het opstellen van het advies.

Daarnaast wordt de reeks context-ontwerp-beheer-handhaving gebruikt om de samenhang van onderdelen binnen het plangebied alsmede in de stedelijke omgeving op dit abstracte schaalniveau niet uit het oog te verliezen.

De ontwerpen zijn ook op hoofdlijnen gescand met het Politiekeurmerk Veilig Wonen® in het achterhoofd. Aanbevelingen zijn gedaan voor onderwerpen en gebieden die in een later stadium extra aandacht verdienen.

De voorlopige uitkomsten uit de plantoetsing zijn gevisualiseerd en in een eerste workshop voorgelegd aan vertegenwoordigers van de brandweer, het stadsdeel, Het Bouwfonds. Ook aanwezig waren het stadsdeel (opdrachtgever) en de ontwerper openbare ruimte.

In deze workshop lag de nadruk op het in kaart brengen van mogelijke risico's in het ontwerp.

In een tweede workshop zijn de aanbevelingen voorgelegd aan stedenbouwkundigen van het stadsdeel en BGSV, de ontwerper openbare ruimte, het Bouwfonds, en de opdrachtgever. In deze workshop is met name gezocht naar oplossingen om de veiligheidsrisico's in het ontwerp te beperken.

Aan de hand van de uitkomsten van de twee workshops zijn de aanbevelingen uit de plantoetsing aangescherpt.

De notulen van de twee workshops zijn in de bijlagen opgenomen.

Tenslotte zijn ook de mogelijkheden voor sportieve vernieuwing/dubbel grondgebruik in relatie tot het voorkomen van overlast en onveiligheidsgevoelens verkend.

1.4 Leeswijzer

Hierna zal allereerst kort verslag worden gedaan van de inventarisatie van de gebruikers-, hinder- en gelegenheidsstructuur in de huidige situatie. De verslagen van de interviews met politie en de observaties zijn opgenomen in de bijlagen.

Vervolgens staan in hoofdstuk 3 de bevindingen op basis van het SPvE.

Vervolgens zijn in hoofdstuk 4 de analyse en aanbevelingen ten aanzien van het VO Openbare Ruimte geformuleerd. Hoofdstuk 5 geeft, vanuit het SPvE gedacht, enkele belangrijke aandachtspunten die voor het eventueel behalen van het Politiekeurmerk extra aandacht verdienen.

In hoofdstuk 6 tot besluit het slotwoord.

De bijlagen bevatten de verslagen van de dag- en avondschiouw, de twee interviews met buurtregisseurs van politie en de notulen van de twee workshops die zijn gehouden.

2 Gebruiks-, hinder- en gelegenheidsstructuur

Op basis van de observaties die overdag en 's avonds in het plangebied zijn gehouden én op basis van de interviews met de buurtregisseurs van de Kolenkitbuurt en de Robert Scottwijk zijn de gebruiks-, hinder- en gelegenheidsstructuur van het gebied in kaart gebracht.

In de twee workshops is de analyse gevisualiseerd op kaartmateriaal. Hieronder in het kort de bevindingen.

- *Gebruikstructuur huidige situatie (overdag)*

Er zijn veel mensen op straat in de Kolenkitbuurt en het toont 'gezellig'. Verder is hier het 'mijn & dijn' opgelost doordat de tuinen afsluitbaar gemaakt zijn. De parkeerplaatsen in het plangebied worden gebruikt door medewerkers van het ziekenhuis.

- *Gebruikstructuur huidige situatie ('s avonds)*

Er zijn veel jongeren op straat en ook nu weer overheerst het beeld van gezellig tot laat op de avond in de Kolenkitbuurt (en minder in de Robert Scottbuurt). De garageboxen in de zijstraten rond het Ernest Staesplein worden veelvuldig gebruikt om tegenaan te voetballen. De parkeerplaatsen worden gebruikt door bezoekers van VVA/Spartaan.

- *Hinder/ gelegenheidsstructuur huidige situatie (overdag)*

Er zijn hangplekken onder de viaducten. Uit onderzoek uit 1999 worden er de nodige uitzwermproblemen vanuit NOVA/ Esprit gesignaleerd, zoals jeugdprostitutie en dealen. De tijdelijke dagmarkt zorgt voor kleine criminaliteit, zoals 'zakkenrollerij'. Het gebied is relatief schoon. De fietsroute tussen het sportpark en de Erasmusgracht wordt als vervelend ervaren, omdat er door de woeste beplanting onvoldoende zicht is op het park.

- *Hinder/ gelegenheidsstructuur huidige situatie ('s avonds)*

Bepaalde trajecten in het plangebied en vooral aan de Jan van Galenstraat zijn onvoldoende verlicht en ogen op bepaalde plekken (o.a. onder de viaducten) 'vuil'. In de oude wijken vinden vervelende incidenten plaats (iemand die in een telefooncel plast of de inhoud van een jerrycan die in brand wordt gestoken op een speelplek), maar het gaat om incidenten op een bepaald tijdstip. Verder is het leeuwendeel van het plangebied zelf in de avonduren een 'nogo-area'. Na een bepaald tijdstip is het redelijk rustig en in de Kolenkitbuurt zijn veel jongeren met name in de omgeving van de coffeeshop.

3 Bevindingen quick scan en aanbevelingen SPvE

3.1 Inleiding

Onze bevindingen uit de analyse van het Stedenbouwkundig Programma van Eisen (maart 2002) en de aanbevelingen zijn hieronder gerangschikt naar de volgende thema's:

- De noordelijke woonzone
- Ontsluiting over de Erasmusgracht
- SportcityPlaza en de zuidelijke publiekszone
- Toegankelijkheid voor hulpdiensten
- Realisatie en beheer

De centrale zone met de sportvelden wordt besproken in hoofdstuk 4, waar het gaat over het VO openbare ruimte. Verder moet gesteld worden dat het SPvE, een grove mate van gedetailleerdheid heeft. In de Stedenbouwkundige Plannen (SP's) worden de plannen meer gedetailleerd uitgewerkt.

3.2 De kracht van het SPvE

Vanzelfsprekend zitten er vanuit veiligheidsoptiek in het SPvE sterke punten. De belangrijkste drie worden hieronder weergegeven.

- Het onderscheid, dat gemaakt wordt in een woonbastion (met genoeg kritische sociale massa om een hecht buurtje te kunnen vormen) en een sport- en stadswereld georiënteerd op de Jan van Galenstraat.
- Het positief nadenken over het ontwerpen van een jongerencentrum. Dit omdat dit soort programma vaal negatief benaderd wordt en veelal als hekkensluitertje nog wordt toegevoegd.
- Waardering voor het toevoegen van sociale ogen op de koppen van de sportvelden in het centrumgebied.

3.3 De noordelijke woonzone

De noordelijke woonzone is in het SPvE nog niet gedetailleerd vastgelegd. Op hoofdlijnen wordt gerept over binnenhoven met een 'intieme ontspannen woonsfeer'. De doorsneden van de woonhoven laten evenwel vrij hoge enveloppes zien met niet helder gedifferentieerde binnenterreinen, waarbij onduidelijk is hoe de verantwoordelijkheden geregeld zijn. In de workshop met de ontwerpers bleek dat de precieze vormgeving van de woongebouwen nog onderwerp van studie is dat in het SP nader wordt uitgewerkt.

Aanbeveling 1:

Bij nadere uitwerking is het in verband met de beheerbaarheid wenselijk de hoven ontoegankelijk te maken voor het publiek. Zicht op de hoven vanuit de openbare ruimte is wel een optie om de attractiviteit te vergroten.

Ook toegankelijkheid voor bewoners kan tot de mogelijkheden behoren, onder voorwaarde dat het aantal bewoners dat toegang heeft tot een bepaald gebied voldoende klein blijft. Bewoners moeten elkaar kunnen herkennen om elkaar te kunnen aanspreken op hun gedrag.

Een andere optie is om een oplossingsrichting te zoeken in de wijze waarop grote woonbouvvolumes met gedeeltelijk voorzieningen op de begane grond georganiseerd worden.

Zoals bij het Java-eiland met een openbare langzaamverkeersroute erdoorheen, die heel goed als oost-westelijke avondroute kan dienen.

Wat betreft de vormgeving van de bebouwing wordt geadviseerd de plinten van gesloten bouwblokken op maaiveld de rooilijn te laten volgen met vanaf 3 meter hoogte sterke verspringingen. Het zicht vanuit de woningen op de binnenterrein wordt daardoor sterk bevorderd, hetgeen zeker bij openbare binnenterreinen van groot belang is. Uiteraard kan dit principe ook toegepast worden aan de straatzijde. Samenvattend moeten de binnenterreinen dus ofwel duidelijk (semi) privé, of duidelijk openbaar vormgegeven worden.

Aanbeveling 2:

Bevorder in het ontwerp de relaties die tussen woningen en de openbare ruimte gelegd kunnen worden. Bijvoorbeeld door woningen zoveel mogelijk op maaiveldniveau te realiseren en ze voortuinen te geven.

Voor buurten als de noordelijke blokken valt mono-functionaliteit te prevaleren boven een wilde mix van functies. Immers, wanneer je geen mensen kunt verwachten die niks te zoeken hebben in een buurt kun je eenvoudiger een informele controle bewerkstelligen dan in een buurt waar alles en iedereen overal kan komen; gewenst en ongewenst.

Concentreer de bovenlokale rol met mix van functies aan de zuidzijde en streef naar een zo monofunctioneel mogelijk ontworpen noordzijde. Ontmeng de commerciële voorzieningen op deze plek. Tussen de woningen in het noorden zijn hoogstens op zichzelf staande functies zoals een kantoor-aanhuis of een enkele tandarts of huisartsenpraktijk wenselijk. Belangrijk is dat het om 'incidenten' gaat, dat die functies niet geconcentreerd worden en de woonsfeer niet wordt aangetast doordat het mensen trekt, die er normaliter niets te zoeken hebben.

Voor parkeren wordt in het SPvE gedacht aan half verdiepte parkeergarages. Vanuit veiligheidsoogpunt gaat de voorkeur bij gebouwde parkeervoorzieningen uit naar strikte scheiding van bewoners en andere gebruikers. Menging van deze groepen maakt dat de bewoners niet meer kunnen controleren wie wel of niet in de garage hoort te zijn.

Voor een sociaal veilige oplossing worden dan aan het ontwerp van de parkeergarage veel hogere eisen gesteld. Bij de uitwerking in het SP zal hier verder op ingegaan worden.

Een referentiebeeld is te vinden aan het Vondelpark in het nieuwbouwwijkje ten westen van Utrecht CS (Mecanoo architecten). De halfverdiepte parkeervloer toont hier een dak van roosters/houten plankdelen waarin uitsparingen voor daglicht en ontluchting opgenomen zijn (welig begroeid door klimmers). Zo kan een interessante openbare ruimte ontstaan, die de bouwblokken omspoelt en die uit de looproute ligt.

In hoofdstuk 5 wordt uiteengezet dat het Politiekeurmerk Veilig Wonen[®] ook eisen stelt aan de sociale veiligheid in parkeergarages.

Aanbeveling 3:

Houd bij de uitwerking van de parkeergarages goed rekening met de sociale veiligheid van de gebruikers. Vanuit de sociale veiligheid geredeneerd hebben parkeerplaatsen op maaiveld ook grote voordelen, aangezien het bewoners betrokken houdt bij de openbare ruimte.

Woonwerkruimten met eigen ontsluiting worden voorgesteld in de woongebouwen in het noordelijk deel van het plangebied. Deze woningen kunnen een goede bijdrage leveren aan het toevoegen van sociale ogen aan de openbare weg. Gevaar van teveel functiemening is echter, dat de bewoners zich minder betrokken voelen bij de openbare ruimte en moeilijker sociale controle kunnen uitoefenen.

3.4 Ontsluiting over de Erasmusgracht

Vanuit het oogpunt van sociale veiligheid is de barrière van de Erasmusgracht wenselijk, opdat de Kolenkitbuurt en het Bos en Lommerplein op een beperkt aantal momenten gelinkt is met Sportparkstad. Uitzwermen in de noordelijke woonzone wordt daarmee beperkt. Een extra brug zou spreiding van stromen langzaam verkeer tot gevolg hebben. Bovendien levert een extra ontsluiting tevens een nieuwe vluchtroute voor veroorzakers van overlast.

Aanbeveling 4:

Een tweede brug wordt voor de sociale veiligheid binnen het plangebied afgeraden. De stromen zouden hier het liefst gebundeld moeten worden. In die zin is het aan te raden de route parallel aan de A10 niet als doorgaande langzaamverkeersverbinding te realiseren en alleen de verbinding parallel met de ringlijn te handhaven.

Het is evident dat hiermee een eilandsituatie wordt nageleefd. Daarmee wordt het ideaal nageleefd van de burcht met slotgracht.

3.5 SportcityPlaza en de zuidelijke publiekszone

Er wordt in het SPvE gesproken over de goede symbiose van sport en scholen. Er is ruimte voor MBO/HBO-scholen. Grote problemen zitten vooral bij het openbaar vervoer in relatie tot bijzondere functies zoals scholen en jongeren-centra.

Aanbeveling 5:

Wijs nog meer scholen af in een toch al kwetsbaar gebied met scholen, die problematiek opleveren in Amsterdam- west.

In het SPvE wordt gesproken van functiemenging, hoge dichtheden en de daarmee samenhangende duurzame inrichting van de openbare ruimte. Dat is een lovenswaardig rijtje, die helaas ervaringsgewijs aangevuld moet worden met een belangrijk ander aspect. Stedelijkheid betekent ook dat de problematiek van de grote stad overwaait. Belangrijke toetsingsfactor is hoe de openbare ruimte in de buurt van publiekstrekkingen er uitziet. Vaak past een programma wel op de plek, maar is de openbare ruimte onvoldoende om de toegangsstromen en hangers te kunnen verwerken.

Aanbeveling 6:

Laat het gebouw omspoeld worden door openbare ruimte. Immers als aan de straatkant onvoldoende ruimte geboden wordt voor bezoekers en mensen die in de openbare ruimte blijven staan, zullen er verplaatsingsstromen naar het centrumgebied en de achterliggende woonwijk kunnen komen (het buurtje met de 390 woningen).

Meer ruimte voor de bezoekers kan ook in pandig opgelost worden, bijvoorbeeld in de vorm van een atrium met een verdeelplein.

Aanbeveling 7:

Zorg dat er bij grote evenementen voldoende parkeermogelijkheid is bij het jongeren centrum.

Er is een groot gebrek aan jongerenvoorzieningen in de Westelijke tuinsteden. In het plangebied wordt deze programmatische wens zowel in pandig als uitpandig verzilverd. Al eerder is opgemerkt dat het positief is dat er op een uitdagende manier wordt gesproken over het opnemen van een jongeren centrum.

Bij participatie/advisering in andere projectgroepen in Amsterdam en elders in het land wordt er vaak aanvankelijk neerbuigend gedaan over de komst van een jongerencentrum, terwijl hier een sleutel ligt voor het oplossen van problemen in het publiek domein.

Een jongerencentrum inpassen luistert nauw. Omdat west een gevoelige buurt is qua overlast van jongeren zou het goed zijn jongeren van meet af aan te betrekken bij de planvorming. Op de vraag of het wel wenselijk is jongeren uit de directe omgeving naar het plan te lokken is het antwoord dat de jeugd interessante openbare ruimte toch wel weet te vinden en dat er veel te winnen valt door ze van meet af aan medeverantwoordelijk te maken voor het publiek domein.

Aanbeveling 8:

Betrek jongeren uit de omliggende wijken bij de inrichting van het centrale sportplein. Het door DSP-groep ontwikkelde Kids & Space is daarvoor een beproefd instrument. Het stadsdeel heeft toegezegd Kids & Space ergens te willen toepassen. Wellicht dat Sportparkstad een casus kan zijn.

Sporten op het dak is een goede vorm van dubbelgebruik. De mate van openbaarheid luistert nauw. Er is met de beheerbaarheid, de bijzondere veiligheidsrisico's die het met zich meebrengt en de daaruit voortvloeiende aansprakelijkheid van zo'n bijzondere functie nog weinig bekendheid. Dit behoeft nadere studie.

De route vanaf de Jan Tooropstraat over de Jan van Galenstraat naar het westen zal een belangrijke route voor langzaam verkeer blijven. Voor doorgaand fietsverkeer heeft de Jan van Galenstraat een belangrijke functie en voor voetgangers is dit gedeelte een belangrijke verbindingsweg tussen het openbaar vervoer en het plangebied. De stedelijke wand zal de sociale controle op deze plaats vergroten. Dit zal versterkt worden door in het oostelijk blok (het blok van SportcityPlaza) woningen op te nemen.

Aanbeveling 9:

Genereer woningen met zicht op het maaiveld aan de verlengde Jan Tooropstraat, in het blok van SportcityPlaza en voorbij de hoeken aan de noordzijde van het blok.

3.6 Openbare ruimte

Hoewel de meeste aspecten over openbare ruimte in het hoofdstuk over het concept VO Openbare ruimte aan de orde komen wordt hier een aantal kanttekeningen geplaatst over het SPvE alsmede worden enige opmerkingen uit de workshops weergegeven.

Een Hoogbouw Effect Rapportage is volgens het SPvE bij gebouwen hoger dan 30 meter noodzakelijk. Sociale veiligheid is hierin één van de aandachtspunten, naast bezonning, uitzicht, privacy en windhinder. Plekken met windhinder kunnen ongewenst gebruik van de openbare ruimte tot gevolg hebben, zeker op plaatsen waar dit toch al aan de orde is.

Aanbeveling 10:

Let met name op klimaathinder rond SportcityPlaza.

In het SPvE wordt gesproken over het plaatsen van beeldende kunst in het plangebied. Kunst kan een belangrijke rol spelen bij het betrekken van bewoners en gebruikers van de openbare ruimte opdat deze tot publiek domein verwordt.

Aanbeveling 11:

Maak een masterplan voor kunst in de openbare ruimte, waarbij ook aandacht is voor kunstuitingen tijdens de bouwfase waarbij de rol van bewoners/gebruikers van meet af aan duidelijk is.

Op verschillende plaatsen worden volgens het SPvE routes voor langzaam verkeer onder overhangende bebouwing gelegd. Dit gebeurt o.a. langs de verlengde Jan Tooropstraat (de route ten westen van SportcityPlaza) en ten oosten van de zuidelijke strook bebouwing (de route parallel aan de A10). Deze route kan snel in samenhang met de voorgestelde overhuiving onaan-trekkelijk worden, ondanks het feit dat de uitstekende objecten zich op vrij grote hoogte bevinden. Vanwege de droogloop zijn deze plaatsen namelijk kwetsbaar voor hangjongeren, waardoor andere negatieve effecten kunnen optreden zoals vermijdingsgedrag van andere weggebruikers en vervuiling.

Aanbeveling 12:

Maak meer ruimte in sommige profielen in de openbare ruimte. Tijdens de tweede workshop bleek dat het noordoostelijke woningbouwwolume al verkleind was. Laat op kwetsbare locaties, zoals bij het jongerencentrum de overhuivingen achterwege.

Wanneer de overhuivingen toch gerealiseerd worden, vraagt de brandweer een minimale hoogte van 4,5 meter en toepassing van brandwerende materialen.

Bij de entree in de zuidwesthoek gaan twee routes het gebied in: een informeel wandelpad in het talud van het ringspoor en een functionele verbinding voor langzaam verkeer richting Kolenkitbuurt en verder. Een dergelijke scheiding van verkeersstromen betekent het verdunnen van de sociale controle. Bundeling van routes is voor de sociale veiligheid beter.

Aanbeveling 13:

Bundel de routes aan de westkant van het plangebied. Wanneer de route in het spoortalud om andere redenen toch wordt geprefereerd, voer deze route dan uit als een echte dagroute, die 's avonds niet gebruikt wordt. Het terugdringen van verlichting is in dit kader belangrijk om schijnveiligheid te voorkomen.

De weststrook van het zuidelijk deel van het plangebied voorziet in appartementen, die hangen boven dozen met voorzieningen. Dat levert vrij geïsoleerde woningen op. Verder wordt gewag gemaakt van grote verkeersruimten rondom het gebouw. Toch toont het allemaal erg minimaal.

Aanbeveling 14:

Creëer meer ruimte bij nadere uitwerking. In het SPvE is het programma te overspannen en heeft de openbare ruimte een breder profiel nodig.

Tijdens de tweede workshop is aangegeven dat de twee bouwblokken langs het spoor en de A10 noodzakelijk zijn in verband met geluidsoverlast. Zonder die blokken zouden de woningen erachter niet gebouwd kunnen worden. In een eerdere versie van het SPvE was dit in het oostelijk deel ook een probleem, doch dit is bij uitwerking in de herziene versie van het SPvE opgelost.

3.7 Toegankelijkheid voor hulpdiensten

Door de barrières in het plangebied en het beperkte aantal toegangswegen is ook de toegankelijkheid voor hulpdiensten beperkt. De verlengde Jan Tooropstraat en de oostelijke fietsroute (parallel aan de A10) zijn ontsluitingsweg vanuit het zuiden en vanuit het noorden de brug over de Erasmusgracht, die op zwaarder brandweermaterieel is gedimensioneerd.

Aanbeveling 15:

De huidige brug over de Erasmusgracht is al toegankelijk voor hulpdiensten. In de workshop heeft de brandweer benadrukt dat ook in de toekomst beide zijden van de gracht toegankelijk moeten zijn voor hulpdiensten.

De brandweer heeft in de eerste workshop aangegeven, dat de woningen aan de binnenterreinen goed bereikbaar moeten zijn.

Aanbeveling 16:

Dit stelt eisen aan het draagvermogen van het dak op de parkeergarages die onder de binnenterreinen zijn gepland. Aangegeven is dat het belangrijk is in een later planstadium het ontwerp door de brandweer te laten toetsen op aspecten zoals bereikbaarheid en bluswatervoorziening.

Ook de parkeergarages in het plangebied moeten bereikbaar zijn voor de brandweer.

Aanbeveling 17:

Garandeer bereikbaarheid voor de brandweer van de parkeergarages. Zorg er ook voor dat goede bluswatervoorziening aanwezig is.

Aanvullend op het bovenstaande zijn er enkele meer algemene bereikbaarheidseisen geformuleerd, die de afdeling Bereikbaarheid, Bluswatervoorziening en Aanvalsplannen van de brandweer in Amsterdam hanteert. Deze zijn opgenomen in bijlage 7.

In het SPvE staat vermeld dat de vrije hoogte tussen maaiveld en eventuele overkragingen (die we overigens bij voorkeur geschrapt zien) minimaal 6,5 meter moet zijn. Uitgaande van bovenstaande eisen is dit voldoende.

3.8 Realisatie en Beheer

Op pagina 8 van het SPvE staat te lezen: "Een veilige, schone en derhalve leefbare buurt zal tijdens alle fasen van het project, van ontwerp tot en met exploitatie een belangrijk aandachtspunt zijn." De bouwfase is een belangrijke periode, die vaak wordt verwaarloosd.

Aanbeveling 18:

Schenk aandacht aan de sociale veiligheid gedurende de bouwperiode. Dat kan door fysieke maatregelen, maar ook de volgorde van bouwen heeft invloed. De voorkeur gaat er bijvoorbeeld naar uit eerst het zuidelijke deel te realiseren en daarna pas het noordelijke deel. De meeste mensen komen in het noordelijke deel te wonen en op deze manier is de meeste overlast door de bouwwerkzaamheden al voorbij tegen de tijd dat hun woningen worden opgeleverd. Ook hoeven ze dan op hun route naar de Jan van Galenstraat niet over een bouwterrein te gaan.

Er wordt gewag gemaakt van het introduceren van Parkmanagement. Parkmanagement is meer dan het streven naar een schone buurt.

Aanbeveling 19:

Pak parkmanagement op om tot een integrale aanpak van beheer, verkeer- en vervoersproblematiek, reiniging, toezicht, crèchebeleid e.d. te komen. Met parkmanagement wordt momenteel goede ervaring opgedaan bij Teleport Sloterdijk (Westport). Tegelijkertijd is Parkmanagement geen toverwoord. Zo werkt het alleen als alle betrokkenen op elk onderdeel waarvoor een convenant wordt getekend, voordelen zien.

Dubbelgebruik van de sportvelden levert een levendige buurt op als het goed wordt afgestemd.

Keerzijde kan zijn dat de velden zo intensief benut worden door de buurt, dat ze bij wedstrijden van de vereniging al afgeleefd zijn. Daarmee treedt een gewoonterecht in werking, dat heel moeilijk terug te draaien is.

Aanbeveling 20:

Start van meet of aan een beheergroep, die een gebruikersplan met verantwoordelijkheden koppelt aan een communicatieplan.

Voor het hele plangebied wordt uitgegaan van een hoog kwaliteitsniveau van de openbare ruimte. In de tweede workshop bleek, dat binnen het stadsdeel al wordt nagedacht over hoogwaardig beheer.

Aanbeveling 21:

Koppel een hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte aan een standaard plus niveau (of vergelijkbaar) van het dagelijks beheer. Stem het niveau van beheer ook af op het gebruik: bijvoorbeeld bij het SportcitPlaza veel intensiever dan de binnenterreinen van de woonblokken.

Het idee om functies die grote bezoekersstromen genereren (bijvoorbeeld het jongerencentrum) dichtbij haltes voor openbaar vervoer te situeren is op zich goed voor de sociale veiligheid. Grote bezoekersstromen worden uit het woongebied geweerd. Dergelijke druk gebruikte routes vertonen echter ook vaak extra veel tekenen van vandalisme. Als scholengemeenschap Esprit gebruik zal maken van de sportvoorzieningen in Sportparkstad moet de route tussen deze school en het sportpark ook speciale aandacht krijgen

Aanbeveling 22:

In het SPvE wordt vermeld dat het beheer in het gebied naar kwaliteit gedifferentieerd zal worden. De trekroutes zullen in ieder geval, nog sterker dan de openbare ruimte sec een kwalitatief hoog beheerniveau nodig hebben. Dat betekent in de praktijk een ambitieniveau gelijk aan eerder genoemd standaard-plus niveau (of vergelijkbaar).

4 Toetsing concept VO openbare ruimte Jan van Galen Sportpark Bos en Lommer

4.1 Inleiding

Onderdeel van de Quickscan naar de veiligheidsrisico's van de plannen voor Sportparkstad in Bos en Lommer is het beoordelen van het concept Voorlopig Ontwerp (VO) openbare ruimte, zoals dat door ontwerpers van het stadsdeel is opgesteld en het geven van aanbevelingen ter verbetering op aspecten. Onderstaand advies volgt de kopjes uit het concept VO. Het concept VO is integraal meegenomen in het SpvE. Vanwege de grote mate van gedetailleerdheid wordt hier toch nog apart bij stilgestaan en van aanbevelingen voorzien.

4.2 Ontwerp/programma

Opvallend is dat het vrijliggende centrale sportgedeelte op de koppen wordt afgesloten door lichte bebouwing. Hierdoor ontstaan onoverzichtelijke plekken langs de doorgaande langzaamverkeersroutes. Tevens wordt openbare ruimte ontworpen op een plek in de schaduw.

Aanbeveling 23:

Breng de losstaande stedenbouwkundige massa in de middenzone meer naar de zuidelijke bebouwing en concentreer de openbare ruimte in het centrale gedeelte op een noord-zuid gerichte oriëntatie. Daarmee is het mijn en dijn verbeterd en is de zichtbaarheid vergroot. De attractiviteit voor het skaten wordt tevens vergroot door een zonnige ligging. Tevens is het dan ook beter verkoopbaar dat de beide andere velden niet gebruikt worden door de buurt, maar door een vereniging. De verhouding publiek openbaar wordt verbeterd

Ten noorden van de oost-west lopende watergang wordt voorzien in twee plekken met speelvoorzieningen. Dit is een vrij beperkte ruimte, gevoelig voor onbedoeld gebruik.

Aanbeveling 24:

Maak over de hele linie een kinderspeelstrook, voorzien van lage hekjes. Dat voorkomt dat deze strook tot hondenuitlaatstrook gaat worden als het een uniforme inrichting krijgt.

In de tweede workshop bleek de ontwerper van de openbare ruimte weinig te zien in het verbreden van de speelvoorziening, omdat er dan teveel ontsierende hekken langs het water geplaatst zouden moeten worden.

Ondanks het commentaar vanuit de ontwerphoek in de hechten wij waarde aan een hondennommetje in het zicht van woningen en adviseren deze strook wel op te nemen.

4.3 Verharding

In het programma wordt in de eerste versie van het concept VO veel aandacht besteed voor het skaten in het zuidelijk deel van het plangebied. Dit wordt in een tweede versie verlaten. Adviezen over dit specifieke gebruik worden dan ook niet meer opgenomen.

De zone tussen de noordelijke bouwblokken is een niet nader ingevulde openbare ruimte.

Aanbeveling 25:

Bij de uitwerking van de noordelijke bouwblokken zou het beeld zo moeten zijn dat er in het tussengebied (tussen de 2 hoofdblokken) óf een ruimte komt, die bijvoorbeeld plaats biedt aan het (haaks) parkeren in de openbare ruimte (gesloten bouwblok) óf een goed ingerichte ruimte verschijnt, die ruimtelijk wordt verbonden met de hoven (die natuurlijk afsluitbaar zullen moeten zijn).

Het pad ten noorden van de centraal gelegen sportvelden is nogal een geïsoleerd pad, dat overdag misschien een aantrekkelijk ommetje genereert, maar in de avonduren vooral oneigenlijk gebruik zal uitlokken.

Aanbeveling 26:

Opheffen wandelpad en sportvelden tot aan het water laten open. Daarmee wordt een gevoelige achterkant minder toegankelijk gemaakt.

In de workshop met de ontwerpers bleek het wenselijk te zijn dit pad te behouden, zodat toeschouwers voor de sportvelden buiten de hekken kunnen gaan staan kijken. Ontwerp deze route echter duidelijk als dagroute: laat bijvoorbeeld verlichting achterwege om gebruik van de route 's avonds te ontmoedigen.

Centraal in het plangebied ligt het openbare sportplein met daarom heen twee in principe niet toegankelijke sportvelden.

Er is gekeken of er mogelijkheden zijn voor sportieve vernieuwing. Criteria voor het in aanmerking komen van sportieve vernieuwing zijn de volgende:

- De velden moeten goed toegankelijk zijn voor de bredere omgeving (het plangebied ligt ingeklemd door vier barrières).
- Er moet goed informeel toezicht zijn op het gebied (daar is wel een mogelijkheid toe dat te realiseren).
- De plek moet goed bekend zijn, midden in de leefomgeving liggen van de potentiële gebruikers.
- Het moet een low-profile accommodatie zijn op een plek midden in een gebied waar jongeren opgevangen worden (broedplaats).
- Je moet als organisatie goed nadenken of je jongeren wilt aantrekken van buiten het gebied en openstaan voor vernieuwing in participatie.
- Er moeten actief jongeren bij betrokken zijn en blijven en geen hang-en-probleemjongeren die wel een keertje iets willen doen, maar niet autonoom structureel iets kunnen en willen; sportieve vernieuwing berust op het werken ZONDER professioneel toezicht.

Wanneer deze criteria losgelaten worden op de middenzone moet geconstateerd worden sportieve vernieuwing geen soelaas biedt.

Aanbeveling 27:

Openbaarheid is heel belangrijk, anders prevaleert de anonimiteit boven betrokkenheid. Gebruik de velden om op een manier vergelijkbaar met het Balbaoplein in west, waarbij onder leiding/toezicht van bijvoorbeeld buurtsportwerkers gesport wordt op de velden van VV Spartaan. Maak de velden daarna weer ontoegankelijk voor publiek. E.e.a. volgens de principes van de brede school of naschoolse opvang.

Het meest westelijk gelegen veld zou daartoe geschikt zijn. Afsluitbaarheid en ontoegankelijkheid blijven een vereiste.

De velden op het dak van Sportcity zijn niet geschikt voor medegebruik. Dat is een te hoogdrempelige accommodatie.

Dat er een keer onder toezicht van VV Spartaan een balletje gespeeld zou worden moeten evenwel niet uitgesloten worden.

Om het sportprogramma tijdig van de grond te krijgen, is een vroegtijdige organisatie van groot belang.

Aanbeveling 28:

Maak vanuit het stadsdeel alvast afspraken met jeugdwerk en sportbuurtwerk. Het is aan het jeugdwerk om vrije uren te reserveren voor activiteitenbegeleiding tijdens de bouwperiode en als het gerealiseerd is.

De middelste ruimte in het centrale gedeelte wordt opengesteld voor iedereen.

Aanbeveling 29:

Richt het sportpleintje niet in, maar geef enkel aanleiding tot spel. In het concept VO staan drie basketbalveldjes getekend. Beter is een asfalt strook te maken, waar 4 x 4 (de F-jes, zoals dat in voetbalkringen heet) gevoetbald kan worden.

4.4 Groen

Er worden aanbevelingen gedaan bomen van 1e, en 2e grootte te plaatsen. In totaal zijn dit veel exemplaren, die op een schaarse ruimte komen te staan, waar ook verlichtingsarmaturen moeten komen.

Aanbeveling 30:

In een vroeg stadium dient het verlichtingsplan en het bomenplan op elkaar afgestemd te worden.

Bij een dergelijk bomenplan is het belangrijk te weten welke boomsoorten gedacht wordt. Sommige smalle paden langs de bomenrijen in het centrale sportgedeelte zijn vermoedelijk moeilijk begaanbaar voor veegmachines.

Aanbeveling 31:

Plaats hier bomen met een kleine bladtextuur, waardoor het zelfreinigend vermogen (wegwaaien) aanwezig is. Soorten als berk, robinia e.d. zijn daar toe geschikt.

De hagen langs de fietsroutes laten samen met de lage bebouwing ruimte voor onbedoeld gebruik.

Aanbeveling 32:

Zie af van hagen op deze plek of zet ze aan de waterzijde van het pad.

4.5 Water

Het water loopt door de hoogteverschillen niet overal door en zal op een aantal punten een verzamelplaats van zwerfvuil kunnen worden. Dit geldt in belangrijke mate voor de zuidwesthoek van het plan. Daar is niet voorzien in bouwkundige voorzieningen om het water in het gebied rond te laten circuleren.

Aanbeveling 33:

Zorg voor een adequaat beheer om te voorkomen dat zwerfvuil de pompen ontregelt. Zwerfvuil levert een gevoel van onbehagen op en werkt vermijdingsgedrag in de hand. Trek het water (onder het viaduct van de ringlijn) door naar de westelijk gelegen/Dichtersbuurt.

Ten gevolge van eerder advies het wandelpad op te heffen aan de noordzijde van het sportcomplex ontstaat hier ca. 2.5 extra meter om de singel te vergroten.

Aanbeveling 34:

Omdat er gedacht wordt aan kinderspeelplekken langs het water is het realiseren van een onderwatertalud/plasberm goed uit deze ruimtewinst te laten halen. Dit om minder abrupte overgangen te genereren.

Aanbeveling 35:

Het water zou ingezet kunnen worden (bijvoorbeeld in de vorm van fonteinen) om geluidsoverlast van het skaten en van daar rondhangende jeugd te dempen.

4.6 Bouwkundige elementen

Het hek om de sportvelden sluit de middenruimte fysiek af van de omgeving, terwijl dit qua toegankelijkheid juist niet de bedoeling is.

Aanbeveling 36:

Stimuleer het uiterlijk van openbaarheid in het middengedeelte en geef de ballenvang op zorgvuldige wijze vorm. Voorkom ook poortjes in noord-zuidrichting.

Dat er in een hangplek met afdak wordt voorzien is een goede zaak. De lokatie luistert daarbij nauw. Vanuit mijddgedrag van een belangrijke doorgaande route is het wenselijk het afdak aan de overzijde te plaatsen. Dan kunnen mensen die door willen steken in een rechte lijn oversteken, terwijl dat in het ontwerp niet het geval is.

De twee visstoepen zijn goede ontwerpvoorstellen. Het worden door schaal en maat geen verborgen zones.

4.7 Verlichting

Er wordt veel verlichting ontworpen. Als er een bezuinigingsronde komt is het van belang dat er een helder lichtplan overeind blijft.

Aanbeveling 37:

Bezie op voorhand welke verlichtingsarmaturen zouden moeten blijven en welke eventueel zouden kunnen komen te vervallen. Zo is in het meest zuidelijk gelegen noord-zuid lopende pleintje in het verlengde van de Jan Tooropstraat erg veel verlichting opgenomen. Verder is alternerende verlichting (dat zijn masten die in zogenaamd driehoeksverband zijn geplaatst) beter dan gelijk opgaande. Dit omdat er bij alternerende verlichting de gelijkmatigheid beter te regelen valt. Bij geschakelde armaturen, zoals dat o.a. bij het meest westelijk gelegen fietspadprofiel het geval is worden lange schaduwen vooruitgeworpen en kunnen fietsers/wandelaars van hun eigen schaduw schrikken.

De dubbele lamp langs het rijwielpad levert het risico op dat vandalen zich tussen beide masten omhoog kunnen wringen om de armaturen te vernielen.

Aanbeveling 38:

Plaats de masten in driehoeksverband.

Sommige profielen laten zien dat de verlichting ongelijkmatig is.

Aanbeveling 39:

Om de gelijkmatigheid van licht te bevorderen is ook een armatuur dat op de voetgangerszone schijnt wenselijk.

Aanbeveling 40:

Zorg bij de uitwerking dat ten minste het verlichtingsniveau van het Politie-keurmerk wordt gehaald. Daarmee wordt een goed heldere, witte en gelijkmatige verlichting gerealiseerd. Bij nadere uitwerking kan dit bijvoorbeeld door een bouwplanadviseur van politie beoordeeld worden.

4.8 De profielen

Een aantal profielen toont verspringende rooilijnen op de verdiepingen, die zo ver overhuiden dat er naargeestige ruimten in de openbare ruimte ontstaan.

Aanbeveling 41:

Maak geen overhuivingen (of genereer bredere trottoirs).

Er ontstaan versnipperde gebruiksruimten in het profiel. Zo is de middenberm van het plein bij de verlengde Jan Tooropstraat een wandelzone met veel lichtarmaturen, zonder directe gebruikswaarde. Wandelaars lopen veel liever aan de gevelzijden. Ook de voetgangerszone tussen fietspad en rijweg (westzijde) en de uitstapruimte naast de taxistandplaats dragen bij aan die versnippering. Terwijl er een 13.00m brede zone parallel aan loopt.

In de workshop is echter toegelicht dat de westelijke lege zone noodzakelijk is als reservering voor een extra rijbaan. Verder is bewust gekozen voor de brede middenberm, als voortzetting van het profiel van de Jan Tooropstraat.

Aanbeveling 42:

Ontwerp een meer levendig profiel met minder opdeling van functies en een aanzienlijk rustiger verlichtingsbeeld in driehoeksverband.

4.9 Kansen

De vijf kansen, zoals die door de ontwerpers worden ingebracht houden het volgende in:

A gebouwen blok minder fors, meer maat voor kade en water;

B relatie gebouwhoven met midden straat;

C parkeerkelder ook onder skateplein, ingang aan straatzijde;

D gebouwen aan A10 als geluidsscherm;

E gebouw meer aan voetbalveld, ruimte aan kade zijde.

We onderschrijven de kansen voor A en D. Tijdens de tweede workshop is vermeld dat kansen A daadwerkelijk in het ontwerp is doorgevoerd. Ook B heeft een kans mits de erfscheiding goed wordt vormgegeven.

Kans C werkt minder goed bij een ingang als geschetst. Beter is de ruimte tussen de beide hoofdvolumes, waar weinig uitstraling is voorzien te benutten voor inritten naar parkeergarages en deze niet in het kwetsbare straatprofiel op te nemen. Voor E is te weinig ruimte in het profiel.

4.10 Autoverkeer

Een drempel op de kruising van de weg ten noorden van de sportvelden met de weg tussen de noordelijke blokken is onwenselijk.

Aanbeveling 43:

Maak van het hele gedeelte een verhoogd kruisingsvlak. E.e.a. conform de intenties van de verkeerskundige.

4.11 Langzaam verkeer

Het is voor sociale veiligheid onwenselijk het fietsverkeer te scheiden van autoverkeer. In het oostelijk deel van de route is dit gemengd, in het westelijke deel, ten zuiden van de centrale middenzone is dit idee echter losgelaten.

Aanbeveling 44:

Meng het auto-en het langzaamverkeer ook op deze route.

4.12 Principedetail kademuur

Aanbeveling 45:

Een onderwatertalud met een ca. 1.00 meter brede rechtstand, waar het waterpeil ca. 0,25 meter is, is wenselijk.

4.13 Keermuur A10 t.h.v. Jan van Galenstraat:

Samen met SportcityPlaza en het jongerencentrum op de hoek levert een dergelijke keermuur een erg vervelende openbare ruimte (met doorgaand fietspad) op. De openbare ruimte is hier kind van de rekening.

Aanbeveling 46:

Creëer meer ruimte in het profiel, zodat het langzame verkeer meer afstand tot de keermuur kan houden. Een ruimer profiel is ook van belang om de bezoekersstromen en personen die in de openbare ruimte blijven hangen, goed op te kunnen vangen. Meer hierover in hoofdstuk 4, bij de beoordeling van het SPvE.

5 Handreiking in relatie tot het Politiekeurmerk Veilig Wonen®

5.1 Inleiding

Hoewel nog niet bekend is of de woningen in het plangebied onder het Politiekeurmerk gebouwd zullen worden, worden hieronder enkele belangrijke aandachtspunten gegeven. Doel hiervan is om de mogelijkheid van toepassing van het keurmerk voor de toekomst open te laten.

5.2 Helderheid in verantwoordelijkheid

Om onbedoeld gebruik van ruimten te voorkomen is het belangrijk dat van iedere ruimte duidelijk is voor welk gebruik het bedoeld is en wie er verantwoordelijk voor is. Hier moet bij het nader uitwerken van de woningen rekening mee gehouden worden.

In dat opzicht is het concept van 'urban campus' uit de Nota van Uitgangspunten een wenselijk concept, in de zin dat het gebied in hoofdzaak wordt verdeeld in grotere gebouwde eenheden, die de openbare ruimten. De wanden van de bebouwing zijn daarin een duidelijke scheiding tussen openbaar en privé.

Aanbeveling 47:

Gesloten bouwblokken zijn qua criminaliteitspreventie te prefereren boven semi openbare terreinen: er wordt een duidelijkheid in territorialiteit gecreëerd zonder gebruik te hoeven maken van vaak ontsierende hekwerken. Indien toch gekozen wordt voor meer open verkaveling maak dan binnenterreinen duidelijk (semi) privé (zie ook hoofdstuk 4). Dit betekent dat ze alleen voor de bewoners die er direct omheen wonen toegankelijk zijn. Indien hekwerken worden toegepast is het raadzaam deze in de architectuur mee te ontwerpen en niet later toe te voegen. Daarmee kan een attractieve bijdrage aan het publiek domein geleverd worden.

5.3 Oriëntatie / herkenbaarheid

In het gebied komt een aantal duidelijke herkenningspunten. Een belangrijke is SportcityPlaza, gelegen aan de A10, op de hoek met de Jan van Galenstraat. Het is de bedoeling dat dit gebouw de identiteit van het gebied (centrum van sport- en leisurevoorzieningen) tot uitdrukking zal brengen. De huidige ontsluitingsstructuur (Erasmusgracht en Jan van Galenstraat met haaks daarop de Jan Tooropstraat) blijft gehandhaafd. Ook de A10 en het sporentalud, twee andere belangrijke structurerende elementen blijven vanuit de bebouwing zichtbaar. Hiermee blijft de cognitieve kaart die de huidige gebruikers van het gebied in hun hoofd hebben in tact: zo heeft het plangebied enerzijds een duidelijke relatie heeft met de bestaande stad en kunnen de gebruikers eenvoudig hun weg vinden.

In de huidige situatie ontbreekt duidelijke continuïteit in noord-zuid routes door het plangebied naar de omgeving. Daarin wordt verbetering gebracht doordat een route vanaf de Jan van Galenstraat via de Kolenkitbuurt richting Bos en Lommerplein deel zal gaan uitmaken van het fietsnet.

De westelijke route met brug over de Erasmusgracht (die er nu ook al is) is een goede route, die ook als avondroute ontworpen kan worden, opdat stromen gebundeld gaan worden.

5.4 Parkeergarages

In het SPvE is sprake van gedeeld gebruik van parkeerruimten door verschillende functies. Het is echter wenselijk dat gebruikers van een parkeergarage medegebruikers en daarmee ook vreemden herkennen.

Aanbeveling 48:

Deel parkeergarages op in eenheden van ongeveer 20 parkeerplaatsen met vaste gebruikers per eenheid. Zeker bewoners moeten apart van gebruikers van andere functies kunnen parkeren.

Maak parkeergarages daarnaast goed overzichtelijk, met weinig kolommen en zonder dode hoeken. Niet alleen de parkeervloer zelf moet goed overzichtelijk zijn, het is ook belangrijk dat er goed doorzicht is vanuit de lift en het trapenhuis (en andere gemeenschappelijke ruimten) naar de hal/parkeervloer. Als andere collectieve voorzieningen, zoals bergingen, op hetzelfde niveau liggen als de parkeergarage, moeten deze volgens het Politiekeurmerk een apart compartiment vormen. Dit betekent dat de deur van de individuele bergingen niet direct op de parkeervloer uitkomt.

In het SPvE is te lezen dat blinde plinten met berg- en opslagruimte voorkomen worden en dat de onderste verdiepingen zoveel mogelijk functies met een levendige uitstraling herbergen. In het ontwerp komen echter mogelijk ook half verdiepte parkeergarages voor en die hebben over het algemeen een plint die geen bijdrage aan de attractiviteit van de openbare ruimte bijdraagt.

Aanbeveling 49:

Besteed aan de vormgeving van de plinten. Dit geldt vooral voor half verdiepte parkeergarages. en goed voorbeeld van aantrekkelijke half verdiepte parkeerplaatsen is het project aan het Vondelpark van architectenbureau Mecanoo in Utrecht.

5.5 Bergingencomplexen

Bergingencomplexen onder woongebouwen zijn vaak criminaliteitsgevoelig. Ze zijn vaak massaal, met bochtige gangen en onoverzichtelijke hoeken. Het Politiekeurmerk zegt hierover het volgende:

- Het complex bevat maximaal 50 individuele bergingen of is onderverdeeld in compartimenten die elk maximaal 25 individuele bergingen bevatten. Eigenaren/gebruikers van de bergingen hebben alleen toegang tot het eigen compartiment.
- De toegang van het bergingencomplex ligt op maaiveldniveau.
- De ontsluitingsgang komt in een rechte lijn uit op de entreehal.
- Het complex of het cluster is voorzien van rechte ontsluitingsgangen, zonder bochten, knikken of nissen. Als bijvoorbeeld in verband met brandweereisen (vluchtroutes) geen rechte ontsluitingsgangen mogelijk zijn, wordt door het toepassen van slagvaste, halfronde spiegels en/of het onthoeken van de gangen een overzichtelijke ontsluiting gerealiseerd.

5.6 Woongebouwen

Om woongebouwen niet te massaal te maken (hiermee zorg je voor betrok-

kenheid van bewoners) gaat het Politiekeurmerk in principe uit van woongebouwen van maximaal vijf bouwlagen. In het plangebied zal het grootste gedeelte van de woongebouwen hoger zijn. Dat is voor het eventueel behalen van het keurmerk geen belemmering, al is het wel belangrijk dat op andere manieren de betrokkenheid van bewoners bij hun medebewoners en hun omgeving wordt bevorderd. Een belangrijke manier daarvoor is het aantal woningen per galerij en per entree te beperken. Volgens het Politiekeurmerk bevat een woongebouw ofwel maximaal 50 woningen, of als er meer dan 50 woningen in één gebouw liggen, geldt het volgende:

- bij een portiekontsluiting maximaal 10 woningen per portiek;
- bij een galerij of interne corridor (met aan 2 zijden woningen) liggen, vanuit de lift of het trapportaal gerekend, aan weerszijden niet meer dan 10 woningen aan elke zijde (dus maximaal 20 woningen aan een galerij of corridor).

De entreepartij van een woongebouw moet altijd in het zicht van het openbare gebied liggen: dus niet aan de semi-private binnenterreinen. In het huidige ontwerp worden hierover nog geen uitspraken gedaan, maar het is een belangrijk uitgangspunt voor de uitwerking.

Aanbeveling 50:

Leg entreepartijen van woongebouwen in het zicht van het openbare gebied.

Om een veilig woongebied te kunnen bieden moeten woningen in voldoende aantal bij elkaar staan. Daardoor ontstaat enige vorm van sociale kritische massa. Waar minder woningen opgenomen worden in de blokken zoals bij het blok van SportCityPlaza is het raadzaam de entrees te bundelen en zo te leggen dat over de straat heen zicht op entrees is.

Een deel van de woningen wordt grondgebonden, hetgeen gunstig is voor de sociale veiligheid, zeker ook in de avonduren wanneer andere functies niet meer actief zijn. Een groot deel van de woningen komt echter pas op grotere hoogte. Bijvoorbeeld het appartementencomplex in de weststrook ligt op een onderbouw van 3 lagen publieksfuncties. Op zo'n hoogte neemt de positieve invloed die de aanwezigheid van woningen kan hebben sterk af.

Aanbeveling: Overweeg meer grondgebonden woningen, met name in het zuidelijke deel. In hoofdstuk 4 worden specifiek het verlengde van de Jan Tooropstraat, in het blok van Sportcity en voorbij de hoeken genoemd. Zorg voor een zodanige locatie van entrees naar hoger gelegen woningen, dat de sociale controle op straat en bij de entrees wordt bevorderd. Daartoe dienen de entrees verspreid te worden over het gebied, maar wel met voldoende woning-ontsluitingen per entree: gebundelde deconcentratie.

6 Slotwoord

Gedurende het traject is er verschillende keren contact geweest met de ontwerpers, bilateraal en tijdens de workshops. Daardoor zijn er al verschillende aanbevelingen overgenomen in de verdere planvorming. Een deel van de aanbevelingen kunnen bij nader uitwerken van het SPvE gewogen worden en al dan niet overgenomen worden. Voor DSP-groep bestaat de tweede fase van de opdracht uit het op afroep participeren in de projectgroep om de veiligheidsaspecten bij het vervolgtraject te blijven bewaken.

Bijlagen

Bijlage 1 **Verslag dagschouw plan-en studiegebied** **d.d. 18 juni 02**

Vooraf

Op 18 juni zijn twee observaties uitgevoerd in het plangebied en het omliggende studiegebied. Twee onderzoekers/adviseurs van DSP-groep hebben het gebied tussen 16.00 en 17.00 uur en tussen 19.30 en 21.00 uur bezocht. Het was zonnig weer, waardoor een goed beeld is verkregen van het mogelijke gebruik van de openbare ruimte.

Het plangebied wordt afgebakend door vier verkeersroutes: Erasmusgracht met een doorgaande fietsroute aan de noordkant, de A10 aan de oostkant, de Jan van Galenstraat met vrij liggend fietspad aan de zuidkant en de trein- en metroporen aan de westkant. De A10 en de sporen liggen verhoogd en zijn echte barrières (zowel visueel als fysiek).

Sportpark Jan van Galenstraat

Het huidige sportpark wordt ontsloten via de Jan Tooropstraat, die alleen bereikbaar is vanaf de fietsroute langs de Erasmusgracht en via de Jan van Galenstraat. Een groot deel van het gebied bestaat uit sportvelden. Slechts enkele gebouwen zijn aanwezig. Opvallend is het parkeerterrein dat nu bestemd is voor het tegenover liggende ziekenhuis. Het parkeerterrein wordt bewaakt met een camera.

Bebouwingsvormen

De omliggende vooroorlogse woonbuurten hebben twee kenmerken die belangrijke aanwijzingen geven voor het ontwerp van het Sportpark. Allereerst de vorm van de bebouwingsblokken. Twee bouwblokken hebben steeds tussenin een semi-privé ruimte, die d.m.v. hekwerken ontoegankelijk is gemaakt. Hieruit kan afgeleid worden dat openbaar toegankelijke binnenterreinen op deze plaats niet wenselijk zijn.

In de tweede plaats komen in de gesloten bouwblokken aan de straatzijde heel veel anonieme plinten voor. Veelal bevinden zich in die plint de entrees en de bergingen. Slechts op enkele plaatsen is sociale controle vanuit de begane grond mogelijk.

Aan de zuidkant van de Jan van Galenstraat ligt het ziekenhuis, en de garage van het GVB. De bebouwing is erg grootschalig en het gebied heeft de uitstraling van een bedrijventerrein.

Verkeersstructuur

Rondom het plangebied heeft de kruising van verkeerswegen geleid tot drie onderdoorgangen en een grote gelijkvloerse kruising.

- De ruimte onder het viaduct op de kruising van de Erasmusgracht en de spoorbanen wordt, aan de graffiti en de vele blikjes en ander afval te zien, veel gebruikt als hangplek. De aanwezigheid van hangjongeren kan een erg negatieve invloed op de veiligheidsbeleving van passanten hebben. Op het moment wordt gewerkt aan verbreding van het spoortalud, waardoor de onderdoorgang langer zal worden. Dit zal de veiligheidsbeleving niet ten goede komen. De verlichting (één lantaarnpaal midden in) is onvoldoende. De vide tussen de bovenliggende sporen voegt weinig toe.
- De onderdoorgang op de kruising van de Erasmusgracht en de A10 is erg

laag. Hier zijn nauwelijks sporen van hangjongeren te vinden. Het autola-waai maakt de ruimte onprettig en mogelijk blijven ook hangjongeren daardoor weg. De verlichting (enkele balken in de zijwand) is onvoldoende. De armaturen zijn vuil, waardoor de verlichting minder goed is dan ze zou kunnen zijn. Positief is wel, dat door twee vides daglicht in de onderdoor-gang valt.

- Het viaduct op de kruising van de Jan van Galenstraat en de sporen is niet heel onaangenaam. Het voorbijrijdende verkeer geeft een gevoel van socia-le ogen, al rijden de auto's te hard om daadwerkelijk sociale controle te kunnen leveren. De metrohalte die met een trap onder het viaduct uitkomt en de tramhalte die onder het viaduct ligt maken het gebied vrij levendig. De ruimte onder het viaduct is redelijk hoog, wat de beleving ten goede komt. Jammer is wel, dat een deel van de kolommen een bijna gesloten wand vormt, waardoor de zichtbaarheid (bijvoorbeeld tussen het fietspad en het voetpad) wordt belemmerd.
- De grote kruising van de Jan van Galenstraat met de A10/Einsteinweg is overzichtelijk.

Het fietspad langs de Erasmusgracht is een aantrekkelijke groene dagroute. Sociale controle is (behalve van andere gebruikers van het pad) alleen moge-lijk vanaf de overkant van het water, waar een voetgangersroute loopt, de woonbebouwing ramen heeft in de kopse kanten en waar een speelterrein voor kleinere kinderen is. Tussen het pad en de sportvelden staat hoge en weinig transparante beplanting die eventueel aanwezige sporters het zicht op het pad ontnemt (en vice versa).

Op de Jan van Galenstraat aan de kant van sporen staat verlichting, al hoe-wel de bomen de lichtbundels tegenhouden. Meer naar de kant van de A10 houdt de verlichting opeens op. Onduidelijk is waarom de verlichting niet wordt doorgezet.

Op zowel de Jan van Galenstraat als het fietspad langs de Erasmusgracht waren 's middags en aan het begin van de avond redelijk veel mensen aan-wezig. Mogelijk heeft het mooie weer daar voor een belangrijk deel voor ge-zorgd.

Momenteel zijn er geen doorlopende NZ-fietsverbindingen. Fietsers zullen overdag vanaf de Kolenkitbuurt naar het zuiden de brug nemen parallel aan de sporen om vervolgens via een bajonet naar de Jan Tooropstraat in te slaan of over de Van Galenstraat fietsen. Parallel aan de Burg. Cramergracht loopt vlak langs het spoor een verlicht fietspad, waarop geen sociale controle van-uit de omgeving mogelijk is. Een deel van deze route is op het moment afge-sloten. Meer naar het oosten is de Hoofdweg waarschijnlijk een belangrijke noord-zuid route.

Speel- en sportvoorzieningen

In de omliggende woonbuurten (ten noorden en oosten van het plangebied) zijn op pleinen en grasvelden speel- en sportvoorzieningen voor jongere en oudere jeugd ingericht.

- Op de Leeuwendalersweg is een terrein voor jongere kinderen. 's Middags werd daar druk gebruik van gemaakt. Even verderop (in het noordelijke gedeelte van de straat) is een groenstrook die wordt gebruikt voor pick-nicken.

- Aan de Blauwvoetstraat ligt een plein waar een paar 'wipkippen' staan, maar waar vooral door oudere jeugd wordt gevoetbald en gekeken. Een aantal meisjes vertelde dat het plein veel gebruikt wordt, tot 's avonds laat, zowel door jongens als meisjes.
- Aan de Robert Scottstraat is een plein waar gevoetbald en getafeltenist wordt. Vroeg in de avond werd gevoetbald onder leiding van georganiseerd sportbuurtwerk. Voor kleinere kinderen zijn er bijvoorbeeld een zandbak en een klimtoestel. De terreinen voor de verschillende leeftijdsgroepen liggen direct naast elkaar, maar lopen dankzij hekwerken (om de voetbal binnen te houden) niet direct in elkaar over. Het terrein werd zowel overdag als aan het begin van de avond druk gebruikt. Een lange bank bij het deel voor de kleinere kinderen zat helemaal vol met vrouwen. Dit speelterrein ligt tegenover de Fatimaschool en even verderop is nog een basisschool. Onbekend is in hoeverre het speelterrein ook door de twee scholen wordt gebruikt.

Bijlage 2 Avondschouw plan-en studiegebied d.d. 09 juli 02

Vooraf

In navolging van de dagschouw, die op 18 juni plaatsvond tussen 16.00 en 17.00 uur en 19.30 en 21.00 heeft er op 9 juli een avondschouw plaatsgevonden tussen 21.30 uur en 23.00 uur. De projectleider van DSP-groep heeft de schouw per fiets uitgevoerd en vier keer het plangebied en studiegebied doorkruist.

Het was redelijk zomer weer, al waren de straten nog zompig van een enorme wolkbreuk eerder op de avond.

Het schouwverslag volgt een iets gewijzigde paragraafindeling als de dagschouw.

Sportpark Jan van Galenstraat

Er gebeurt opvallend weinig tussen genoemde tijdstippen. Er staan welgeteld 5 auto's op de parkeerplaats voor de sporthal. Dat die niet meer van bezoekers voor het Lucas-ziekenhuis zijn is evident. Het bezoekersspreekuur is tijdens de observatie al lang afgelopen.

Verkeerstructuur

- De ruimte onder het viaduct op de kruising Erasmusgracht en de sporen wordt op dit late tijdstip niet meer zoveel gebruikt. Het gebied tussen viaduct en sluisje en de omgeving van het woonwagencentrum is na 22.00 echt no go area. Dat heeft niet alleen te maken met de werkactiviteiten rond de uitbreiding van de sporen, maar vooral met het slingerende fietspad, dat het groene gat dat tussen de brug naar de Kolenkitbuurt en de Dichtersbuurt ligt inschiet. De route is verlicht, maar niet optimaal (wat ook weer een pre is, daar het ook geen schijnveiligheid oplevert). Een duidelijke no go area. Niks mee mis eigenlijk.
- De ruimte onder het viaduct kruising Erasmusgracht met de A10 is redelijk verlicht. De ruimte is schoon en overzichtelijk. Het nare zit hem van de knik, die komend vanuit het westen vlak voor het viaduct optreedt en zichtlijnen frustreert. De overzijde van de gracht kent ook zo'n route, die vrij intensief wordt gebruikt als pantoffelparade. Ook hier is het verlichtingsniveau redelijk laag, maar niet storend. Wellicht dat in de toekomst iets met de reflectie van het water en verlichting gedaan kan worden.
- Ook in de avonduren is het viaduct waar de Jan van Galenstraat de Sporen kruist niet erg onaangenaam. Het is wel zo dat de grens van het plangebied momenteel een sombere Lindenlaan is met een erg slechte verlichting. Ook de brede pilaren onder een deel van het viaduct belemmeren de zichtbaarheid.

Langzaam verkeerroutes

- De fietsroute langs de Erasmusgracht wordt in de schemer sporadisch gebruikt en wordt ronduit gemeden wanneer het duister helemaal heeft ingezet. Het weelderige bosplantsoen langs de sportvelden is daar debet aan. In samenhang met het gebrek aan sociale ogen. Langs het pad zitten groepjes mensen; te roken, te vissen of met de kinderwagen over het water uit te staren.
- Het fietspad aan de noordzijde van de Jan van Galenstraat is erg donker en wordt helemaal opgeslokt door de dubbele Lindenlaan. Zeker daar waar de verlichtingsarmaturen ontbreken.
- Momenteel zijn er geen doorlopende NZ-fietsverbindingen. Fietsers zullen

overdag vanaf de Kolenkitbuurt naar het zuiden de brug nemen parallel aan de sporen om vervolgens via een bajonet naar de Jan Tooropstraat in te slaan of over de Van Galenstraat fietsen. 's Avonds zullen ze deze route mijden omdat er geen informele controle is en te veel groen. Opvallend is dat op het pad tussen de sportvelden, de boomkruinen en de verlichtingsarmaturen elkaar erg vaak in de weg zitten.

Sport-en speelvoorzieningen

Deze zijn er momenteel niet in het plangebied, in het studiegebied is er een aantal.

- Het kinderspeelsterrein op de Leeuwendalersweg wordt druk gebruikt door kinderen in de categorie 3-8 jaar. Een stuk of twintig in totaal begeleid door een zevental moeders/tantes van Marokkaanse afkomst. Opvallend is dat de jeugd met de ouderen tot tegen elven nog steeds aanwezig is bij de speelplaats. Omdat ik veel rondfiets word ik op een gegeven moment toegebeten door een vierjarige: "hee meneer u mag niet hier komen".
- Op het Ernest Staesplein zijn ca 3 groepen van 17 plus jongeren aan het voetballen. Ook Een deel met ook meiden in genoemde leeftijd zit aan de kant. Het blijft druk met tot een stuk of dertig sporters, die na het succes van Turkije met het WK de wedstrijden nog even dunnetjes overdoen. Er heerst een gezellige en genoeglijke stemming. Tot een uurtje of 22.45. Dan gaan mensen weg. Deels per auto!
- Opvallend is dat de zijstraten, die op het plein uitkomen ook gebruikt worden door voetballende jeugd, maar dan is het juist de groep tussen 5 en 10 jaar die op de straathoeken tegen boxen en muren voetbalt.
- In de Robert Scottbuurt is ook nog een speelsterrein met voorzieningen voor verschillende leeftijdsgroepen. Daar is het evenwel opvallend rustig, Bij het begin van de schouw, om 21.45 uur hingen er vijf Marokkaanse jongens rond van een jaar of 17 die net een jerrycan benzine op het plein strooiden en in de fik staken. Na 22.00 is het plein verlaten en blijft verlaten. De oorzaak is vermoedelijk dat dit deel van Bos en Lommer een sterk vergrijsde buurt is en de wat oudere jongeren mede door het grijze publiek niet graag hier rondhangen. Bij de klimhal in de kerk is de hele avond enige druk, die zich niet naar de buitenruimte vertaalt.
- Bij de Roald Amundsenstraat is nog een kinderspeelplaatsje met een enkele wipkip, die door een jongetje de hele avond wordt gebruikt.
- Verder weg, net buiten het studiegebied ligt het grote plein met voorzieningen aan de Orteliuskade (achter het Jan van Galen Zwembad). Daar is het erg druk met jongeren in alle leeftijdsgroepen, een stuk of 25. Het is evident dat dit plekje als verbindingsschakel met het Rembrandtpark aan kwaliteit kan winnen (en overlast uit een groot deel van de buurten in west kan helpen voorkomen) wanneer het Rembrandt nu eens echt aangepakt gaat worden om er een levendig stadsdeelpark van te maken. Dit zou gelijk op moeten gaan met de ontwikkelingen bij het Jan van Galen Sportpark. Het is vooralsnog onbegrijpelijk dat een sterk parkconcept niet tot een goed gebruik kan leiden. (zie ook DSP-rapportage 3 veiligheidsscenario's voor het Rembrandtpark in opdracht van het stadsdeel Slotervaart/Overtoomse Veld uit 1998).

Verdere opmerkelijke zaken:

- Er is wat rumoer af en toe met jongeren in auto's die hasj komen halen bij de coffeeshop op de hoek van de Leeuwendalersweg en de Ernest Staesstraat. Die zit tegenover de speelplek, maar beide functies zitten elkaar ogenschijnlijk niet echt in de weg.
- Gedurende de schouw heb ik 1x een politiesurveillanceauto gezien in de Kolenkit buurt.
- Tegen elven, bij het verlaten van het studiegebied is de laatste waarneming een in een telefooncel urinerende Marokkaanse jongen van een jaar of 17. Het lijkt ook verderop in Bos en Lommer dat 23.00 uur het uur van de wolf is, het tijdstip dat alles grimmiger wordt.

Bijlage 3 Verslag interview buurtregisseur Robert Scottbuurt: Nick Daniëls d.d. 27 juni 2002

Nick Daniëls omschrijft de Robert Scottbuurt als volgt.

De buurt is in vergelijking met de rest van Bos en Lommer iets netter. Hoewel er wel vermogensdelicten zijn zoals inbraken in auto's, bedrijven en woningen heeft hij het gevoel dat dit minder is dan in de andere wijken van Bos en Lommer. Naast vermogensdelicten is er niet of nauwelijks sprake van andere delicten.

De bevolkingssamenstelling is in de buurt hetzelfde als in de rest van Bos en Lommer, al wonen er wel iets meer senioren dan in andere buurten. Zo'n 55 tot 60% van de bevolking is van allochtone afkomst. Er is over het algemeen weinig verloop in de Robert Scottwijk, wel natuurlijk verloop door het aantal senioren.

Op de vraag hoe het komt dat deze buurt anders is geeft Nick Daniëls de volgende verklaring:

De huurprijzen van de woningen zijn iets hoger dan in de rest van Bos en Lommer, er is bovendien een aantal koopwoningen. Behalve de Hoofdweg en de Orteliusstraat is er sprake van iets modernere bouw dan in de andere buurten. De meeste huizen stammen uit de jaren eind veertig begin vijftig. Er is sprake van luxe openbare ruimte. Veel ruimte en veel groen.

Voor de jeugd is er een voetbalveld, een basketbalveld en recent tafeltennis. Voor de kleintjes zijn er kleine speeltuintjes. Vanuit de buurt is er nog wel behoefte aan een buurthuis. Met de jeugd gaat het goed. Er is momenteel 1 hanggroep in de Robert Scottwijk. Zij zorgen voor een beetje overlast maar ze zijn niet crimineel. Ze staan meestal op het st. Jozefplein, bij de klimkerk. Er is min of meer een geformaliseerde hangplek daar. De jongeren zijn goed aanspreekbaar.

In de Robert Scottbuurt zijn ook twee sportbuurtwerkers, John en Jeroen. Zij organiseren sport en spel op het basketbal- en voetbalveld, maar ook in de Jan van Galenzaal.

Er zijn wat jongeren die op het Espritcollege zitten. De Erasmusgracht is geen prettige plek om te fietsen voor de meiden, maar dat verandert bij de herontwikkeling van het gebied.

Nick Daniëls heeft nog een paar adviezen voor de herontwikkeling:

- Geen vluchtwegen en geen donkere plekken creëren.
- Tijdens de bouw zorgen voor voldoende verlichting.
- Vooral goed kijken naar de turnhal, nu en later. Er komen daar veel meiden en de omgeving moet een veilig gevoel geven voor de meiden.
- Nick Daniëls verwacht een beetje dat er een aanzuigende werking is van de jeugd uit Slotermeer. Dat is in politietermen district 6 (Robert Scott en Bos en Lommer is district 8). Voor meer informatie kunnen we terecht bij bureau Lodewijk van Deijssel.

Nick Daniëls wordt graag uitgenodigd voor de workshops en hij zou het prettig vinden als de sportbuurtwerkers John en Jeroen ook worden uitgenodigd.

Bijlage 4 Verslag interview buurtregisseur Kolenkitbuurt: Jaap van Zanten d.d. 16 juli 2002

Jaap van Zanten omschrijft de Kolenkitbuurt (buurt ten noorden van het herstructureringsgebied) als een naoorlogse wijk die overwegend uit jaren 50 gebouwen bestaat. Het zijn vooral huurwoningen met meestal 3 kamers. In de wijk wonen grotendeels gezinnen met meer dan drie kinderen. De bewoners zijn meestal niet van Nederlandse afkomst (2^e, 3^e en 4^e generatie). Omdat de woningen krap zijn voor grote gezinnen speelt het leven zich gedeeltelijk op straat af; vooral in de avonduren is het op een leuke manier druk in de wijk.

De indruk van Van Zanten is dat de werkloosheid in de buurt hoog is en de scholing en opleiding laag; voor cijfers verwijst hij naar O&S en het stadsdeel. Vergeleken met de rest van Bos en Lommer is de Kolenkitbuurt niets bijzonders; wel is de jeugd hier op straat nadrukkelijker aanwezig dan in andere buurten.

De criminaliteit vertoont een golfbeweging: soms meer aangiftes, dan weer minder. Er worden vooral de volgende delicten gepleegd: inbraak in auto's, boxen en woningen; straatroof en diefstal. Zijn indruk is dat er in Bos en Lommer niet meer criminaliteit heerst dan in andere buurten. Voor de beleving van de bewoners verwijst hij naar de leefbaarheidsmonitor van het stadsdeel Bos en Lommer. Zijn indruk is dat vervuiling (klein- en grofvuil) en de algemene verpaupering van de buurt top één is. Gevolgd door vernieling en inbraken.

Van Zanten heeft veel contact met jongeren en kinderen in zijn buurt. Hij wil niet van jongerenproblematiek spreken. Een harde kern jongeren is crimineel, niet meer dan in de rest van de stad. Hij is frequent fysiek aanwezig en voert gesprekken met bewoners, onder meer jongeren.

Jongerenoverlast fluctueert en is merkbaar op specifieke plaatsen:

- in en rondom het jongerenactiviteitencentrum Horizon (vooral oudere jeugd);
- in en om het buurthuis Schaffelaar;
- bij de snackbaar Leeuwendalerweg;
- op de hoek Leeuwendalerweg-Bos en Lommerweg.

Hij benadrukt dat de herrieschoppende jongeren rondom het jongerenactiviteitencentrum niet altijd uit het centrum vandaan komen.

Horizon is een activiteitencentrum voor oudere jeugd. De Stichting Impuls organiseert activiteiten voor kinderen tot ongeveer twaalf jaar. De activiteiten vinden vooral plaats tijdens de vakanties en spelen zich vaak af op straat. Ook het buurtservicecentrum organiseert activiteiten. Stichting Impuls neemt ook jongerenwerk voor zijn rekening. Over de kwaliteit van al deze voorzieningen doet Van Zanten geen uitspraak.

Jaap van Zanten heeft eigenlijk geen adviezen voor de herontwikkeling van het sportpark. Hij hoopt dat de jongeren uit de Kolenkitbuurt er terecht kunnen om te sporten en dat er een groot aanbod komt voor jongeren vanaf 16 jaar.

Ik vroeg of de Erasmusgracht eventueel een barrière vormt voor de bewoners van de Kolenkitbuurt. Hierover wilde hij geen uitspraak doen. Ook zou het stadsdeel moeten beslissen of er een extra brug moet komen.

Van Zanten adviseert contact op te nemen met de heer Luyten (stadsdeelvoorzitter) en vooral voor werving van jongeren het jongerenactiviteitencentrum Horizon en het buurthuis Schaffelaar.

Bijlage 5 Notulen Workshop 1 Jan van Galen Sportpark 16-07-02

Aanwezig	Dhr. P.A. den Bak (brandweer), Dhr. F. Huisinga (brandweer), Mw. M. Nijpels (stadsdeel Bos en Lommer), Mw. A. van Straten (Ontwerper Openbare Ruimte in opdracht van stadsdeel Bos en Lommer), Dhr. S. Sjerps (Bouwfonds) en Dhr. T. Woldendorp (DSP-groep)
Voorzitter	Mw. C. Cuppen (projectmanager)
Notulist	Mw. J. Bacchus (DSP-groep)

1) Opening workshop

De voorzitter opent de workshop en heet iedereen welkom. De afwezige partijen op deze workshop zijn de sportvereniging, sportopbouwwerkers en enkele buurtbewoners. Ook de politie is niet aanwezig. Wel zijn er voorafgaande interviews gehouden met buurtregisseurs van politie van de Robert Scottwijk en Kolenkitbuurt. Verder zegt de voorzitter dat deze workshop bedoeld is om de aandacht te vestigen op risico's voor het Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) en dat het in deze workshop niet de bedoeling is om direct te zoeken naar oplossingen.

2) Introductieronde

Er volgt een voorstelronde, waarin iedereen zich voorstelt en zijn functie toelicht en of zijn/haar betrokkenheid bij het Jan van Galen Sportpark.

3) Uitleg Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE)

Er volgt een uitleg over het SPvE, gepresenteerd door Annette van Straten.

Ongeveer vier jaar geleden is gestart met de planning van het ontwerpen van een nieuwe sporthal in het stadsdeel Bos en Lommer op de locatie Jan van Galen Sportpark. Er volgde een Nota van uitgangspunten, waarin besloten werd dat de sporthal en de voetbalvelden in het gebied aanwezig moeten blijven; 'dicht bij de bewoners'. Daarna volgde het Stedenbouwkundig Plan van Eisen, waarin de profielen worden vastgelegd.

Drie voetbalvelden voor voetbalvereniging Spartaan op maaiveld bleken niet te realiseren. Er is daarom in overleg met projectontwikkelaar Bouwfonds gekozen om één voetbalveld op het dak van het 'Sport City Plaza' te leggen. Het uitgangspunt is een *Sport Park Stad*. Dat wil zeggen dat de nadruk op sport blijft liggen en dat de voetbalvelden centraal staan in een intensief bebouwd programma.

In het kort kan gezegd worden dat het 'wonen' geconcentreerd wordt in het noorden en de 'sport' voornamelijk gevestigd wordt in het zuiden van het plangebied. Tussen de voetbalvelden komt een openbaar sportplein. Naast wonen en bedrijvigheid zal ook onderwijs in het gebied geïntegreerd worden.

Er wordt vervolgens het item 'parkeren' ingebracht, waarop Sjaak Sjerps aangeeft dat parkeren zoveel mogelijk half verdiept wordt opgelost en parkeerplaatsen niet zichtbaar mogen zijn vanaf de openbare ruimte. Er volgt een discussie en de voorzitter stelt voor om dit item aan te houden tot na de presentatie van de bevindingen van DSP-groep.

4) Quickscan Veiligheidsaspecten en aanbevelingen

Er is een quickscan gedaan naar de veiligheidsaspecten van het SPvE en hierop zijn aanbevelingen geformuleerd door Tobias Woldendorp (senior adviseur Sociaal Veilig Ontwerpen).

Er is op hoofdlijnen gekeken naar de Sociale Veiligheid, waarbij een quickscan is gedaan op vier criteria. Er is getoetst op *zichtbaarheid*, *toegankelijkheid*, *attractiviteit* en *'mijn & dijn'*. Het gaat hier om een vereenvoudigde versie van de checklist opgesteld door Van der Voordt en Van Wegen.

DSP-groep is gevraagd om te kijken naar het SPvE en het Voorlopig Ontwerp van de Openbare Ruimte. Eerst is er een beeld geschetst van het gebruik van het gebied en van de hinderstructuren.

Bertus den Bak vraagt of de aanbevelingen van de PPA ook zijn meegenomen in de tekeningen. Dit is niet het geval, omdat dit onderzoek los hiervan staan. Maar het plan blijft wel in de toetsing van het Procuwo (de reguliere ronde waarlangs worden getoetst op aspecten van realiseerbaarheid).

Er zijn in totaal 8 tekeningen gemaakt. Tobias Woldendorp geeft eerst een uitleg over de tekeningen en waar nodig kunnen vragen gesteld worden of aanvullingen gegeven worden.

Het gaat om de tekeningen die het volgende weergeven:

- *Gebruikstructuur huidige situatie (overdag)*

Er zijn veel mensen op straat in de Kolenkitbuurt en het toont 'gezellig'. Verder is hier het 'mijn & dijn' opgelost doordat de tuinen afsluitbaar gemaakt zijn.

- *Gebruikstructuur huidige situatie ('s avonds)*

Er zijn veel jongeren op straat en ook nu weer overheerst het beeld van gezellig tot laat op de avond in de Kolenkitbuurt (en minder in de Robert Scottbuurt). De garageboxen in de zijstraten rond het Ernest Staesplein worden veelvuldig gebruikt om tegenaan te voetballen.

- *Hinder/ gelegenheidsstructuur huidige situatie (overdag)*

Er zijn hangplekken onder de viaducten. Uit onderzoek uit 1999 worden er de nodige uitzwermproblemen vanuit NOVA/ Esprit gesignaleerd, zoals jeugdprostitutie en dealen. De tijdelijke dagmarkt zorgt voor kleine criminaliteit, zoals 'zakkenrollerij'. Het gebied is relatief schoon. De fietsroute langs het sportpark wordt als vervelend ervaren, omdat er door de woeste beplanting onvoldoende zicht is op het park.

- *Hinder/ gelegenheidsstructuur huidige situatie ('s avonds)*

Bepaalde trajecten in het plangebied en vooral aan de Jan van Galenstraat zijn onvoldoende verlicht en ogen bepaalde plekken (o.a. onder de viaducten) 'vuil'.

In de oude wijken vinden vervelende incidenten plaats (iemand die in een telefooncel plast of de inhoud van een jerrycan die in brand wordt gestoken op een speelplek), maar het gaat om incidenten op een bepaald tijdstip. Verder is het leeuwendeel van het plangebied zelf in de avonduren een 'no-go-area'. Na een bepaald tijdstip is het redelijk rustig en in de Kolenkitbuurt zijn veel jongeren met name in de omgeving van de coffeeshop.

Fred Huisinga heeft weinig inzicht van de incidenten in dit gebied vanuit preventie. Er is wel geconstateerd dat in het westelijk deel van Amsterdam meer incidenten zijn dan in de rest van Amsterdam.

Mirjam Nijpels zegt dat deze buurt wel de aandacht heeft en toch gezien kan worden als een risicogebied. Dit hangt samen met de hoge concentratie van jeugd in dit gebied en de overlast die dat met zich mee kan brengen. Lastig blijft wel om de grens te trekken tussen overlast en criminaliteit, maar ook wanneer iets tot overlast gerekend kan worden. De openbare ruimte in de buurten rond het plangebied zijn zones waar jongeren zich nou eenmaal graag ophouden.

Belangrijke constatering voor het gebied is dat er geen directe effectverplaatsingen te verwachten vallen, maar dat het wel een risicogebied is omdat er van een blanco situatie een stedelijk gebied zal ontstaan. Hieronder volgen telkens een paar significante constateringen en aanbevelingen.

- *De kracht van het Stedenbouwkundig Programma van Eisen/ Voorlopig Ontwerp Openbare Ruimte*
 - 1 Het onderscheid, dat gemaakt wordt in een woonbastion (met genoeg kritische sociale massa om een hecht buurtje te kunnen vormen) en een sport en stadswereld.
 - 2 Het positief nadenken over het ontwerpen van een jongerencentrum. Dit omdat dit soort programma vaal negatief benaderd wordt en veelal als hekkensluitertje nog wordt toegevoegd.
 - 3 Waardering voor het toevoegen van sociale ogen op de koppen van de sportvelden in het centrumgebied.

- *Zwakke punten qua veiligheid van Stedenbouwkundig Plan van Eisen/ Voorlopig Ontwerp Openbare Ruimte Plan*
 - 1 Het moeizame onderscheid tussen 'mijn & dijn' in het noordelijk deel van het plangebied.
 - 2 De netto toegankelijke openbare ruimte (van het totale ruimtelijke patroon is dat misschien maar 10%).
 - 3 SportcityPlaza is gepland op een gebied met erg weinig openbare ruimte. Daardoor is er weinig uitloopmogelijkheid bij calamiteiten of gewoon opstelruimte bij evenementen.
 - 4 De nieuwe brug genereert langzaamverkeersstromen van en naar de Kolenkitbuurt die een uitwaaierende werking in het plangebied kunnen hebben.
 - 5 Er zit weinig lucht in de openbare ruimte in het zuidoostelijk deel van het plangebied.
 - 6 In het middendeel komt het skateplein gedeeltelijk in de schaduw te liggen.

Sjaak Sjerps vraagt of het mogelijk is om te vergelijken met andere parken/ gebieden wat betreft de percentages openbare ruimte en afgesloten terreinen.

- *Aanbevelingen voor het Stedenbouwkundig Programma van Eisen*
 - 1 Meer openbare ruimte in de vorm van water en taluds creëren op plekken waar er teveel bebouwing wordt voorgesteld.
 - 2 Tevens is het raadzaam om de tweede brug niet te realiseren. Daardoor worden langzaamverkeersstromen gebundeld. Publiek kan gebruik maken van de bestaande bruggen over de hoofdweg en Leeuwendalersweg. Door de brug niet toe te voegen haal je geen vreemd doorgaand verkeer in de buurt en heb je het enigszins in de hand om een mono-functioneel noordelijk woongedeelte te maken.
 - 3 In het midden zou ruimte moeten komen voor meerdere functies en het skateplein zou zodanig gesitueerd kunnen worden dat er meer samenhang met dit toegankelijke middengebied ontstaat.
 - 4 Pas tijdens de bouwperiode een zorgvuldige fasering toe: eerst het zuidelijk deel, dan het noordelijk deel. Dit om het wooncomfort tijdens de bouw niet te frustreren en de sociale veiligheid te vergroten.

- *Aanbevelingen op het Voorlopig Ontwerp Openbare Ruimte plan*
 - 1 Meer verlichting met afwisseling van bomen.
 - 2 Medegebruik van de voetbalvelden door de omgeving (expliciet: geen sportieve vernieuwing, maar onder begeleiding van VVA).
 - 3 Parkeermogelijkheden creëren op het maaiveld om informele controle te krijgen (mensen kijken nog wel eens naar buiten als hun auto daar geparkeerd staat).

De voorzitter stelt de volgende belangrijke discussiepunten vast, waarin het volgende deel van de workshop aandacht aan wordt besteed. Het gaat om:

- parkeren in garages en bereikbaarheid;
- openbaarheid binnenterreinen woningen noordelijk deel;
- openbaarheid sportvelden;
- knelpunten SportcityPlaza;
- de tweede brug.

5) Discussie over verschillende aspecten veiligheid

- *Parkeren in garages en bereikbaarheid*

Het is zaak dat er voldoende parkeerplaatsen halfverdiept worden gerealiseerd. Belangrijk hierbij is dat de garage niet te diep wordt en voldoende blusvoorzieningen aanwezig zijn. Het parkeren op straat is geen optie, omdat daar onvoldoende ruimte voor beschikbaar is en het profiel moet vrij zijn straatmeubilair.

Tobias Woldendorp vraagt of een combinatie niet mogelijk zou zijn tussen ondergronds en op maaiveld.

Mirjam Nijpels vraagt of er al gedacht is aan het wel of niet betalen in de parkeergarages. De parkeergarages kunnen een aantrekkingskracht hebben op jongeren voor het verrichten van bepaalde niet wenselijke activiteiten. De auto's staan onder de grond en zijn dus minder zichtbaar, waardoor het nodig kan zijn om een bewaakte of een beveiligde parkeergarage te maken.

In de hoek van het 'SportcityPlaza' komt een jongerencentrum met de bedoeling het een imago te geven als Paradiso. De vraag is hoe de parkeermogelijkheden worden geregeld bij een belangrijke, grote act. Het verdient de voorkeur om het gebied nogmaals onder de loep te nemen en dan te kijken naar het parkeerregime.

Tot slot vraagt Sjaak Sjerps of er normen bestaan ten aanzien van parkeervoorzieningen in de buurt van een jongerencentrum. Deze normen zijn aanwezig en er wordt gecheckt of BGSV deze heeft doorgerekend.

- *Openbaarheid binnenterreinen woningen Noordelijk deel*

Er zijn minder wegen dan de brandweer heeft gevraagd, maar het is afhankelijk aan welke kant van de woningen de ontsluitingen zijn. Het SPvE laat wel straatvormige ruimten tussen de woningen zien.

Randvoorwaarde is dat het gebied toegankelijk is. De brandweer moet in staat zijn om met hun materieel te kunnen blussen.

Zo is er ongeveer 4 meter nodig om te kunnen 'stempelen', maar voor gedetailleerde gegevens is het noodzakelijk om in een later planstadium terug te komen bij de brandweer.

Mirjam Nijpels zegt dat er voor zowel openbaar maken als niet openbaar maken van een woongebied voordelen en nadelen te noemen zijn, maar dat het ook afhankelijk is van de manier van bouwen en attractiviteit.

- *Openbaarheid sportvelden*

Het advies is om medegebruik van de sportvelden te stimuleren en het openbare sportgedeelte zo veelzijdig mogelijk in te delen. Door de onevenwichtige verhouding tussen niet toegankelijke sportvelden en openbare ruimte kunnen er spanningen ontstaan.

Annette van Straten vertelt dat kunstgras noodzakelijk is gezien de hoeveelheid wedstrijden, die er in een jaar gespeeld moeten worden.

Bertus den Bak geeft aan dat er onlangs een rapport is uitgekomen van de KNVB over het spelen op kunstgras.

- *Knelpunten 'SportcityPlaza'*

Het advies van Tobias Woldendorp is om meer 'lucht' te creëren, omdat het plan zoals het er nu uit ziet er met een schoenlepel ingelegd lijkt. Dat gaat goed voor de bebouwing, maar niet voor de openbare ruimte.

De brandweer geeft aan dat de hellingshoek van het talud niet meer dan 7% mag zijn. Annette van Straten zegt dat voor deze hellingshoek het percentage is aangehouden van fietspaden en dat ligt lager dan die van de brandweer.

De 'uitkraging' van het gebouw moet bestaan uit brandwerende materialen en mag niet lager zijn dan 4,5 meter.

Ook bij het gebouw 'SportcityPlaza' verdient het de voorkeur om meer 'lucht' in de openbare ruimte te creëren valt, omdat het nu heel smal en compact is. Dit kan ook in pandig opgelost worden in de vorm van een atrium of compartimenten.

Annette van Straten zegt dat de SJA in de hoek bij het talud is geplaatst, omdat wachtenden/rondhangende jongeren minder overlast zouden hoeven te geven. Daarom is de entree niet aan de verlengde Jan Tooropstraat gedacht. Er wordt verwacht dat veel jongeren op brommers en fietsen komen. Het is niet mogelijk om meer ruimte te krijgen door het SportcityPlaza op te schuiven naar de verlengde Jan Tooropstraat. Dit wegens de hoofdpersleiding in het profiel.

Tobias Woldendorp vraagt ook of het niet mogelijk is om een dubbelzijdig fietspad te maken aan de zuidzijde van de Jan Van Galenstraat om zo de stromen van en naar de stad te bundelen en om extra ruimte voor de entree van SportcityPlaza te genereren, zonder dat langzaam verkeer wordt gehinderd.

- **De tweede brug**

Vanuit veiligheidsmotieven zou de tweede brug kunnen komen te vervallen. De voordelen zijn resumerend: dat stromen gebundeld worden (vooral in de avonduren belangrijk), de woonbuurt meer afzijdig komt te liggen van doorgaand verkeer en er daardoor minder snel uitzwermen in de woonbuurt zal optreden, het zuidelijke meer stedelijke deel van het plangebied niet verbonden wordt met een kwetsbaar woongebied en op de stedelijke Jan van Galenstraat aantakt. Ook komt er geen extra vluchtroute voor overlastveroorzakers.

De andere brug (verlengde Leeuwendalersweg) is al toegankelijk voor hulpdiensten.

De tweede brug is wel een onderdeel van een doorgaande fietsroute. Bertus den Bak geeft nog aan dat de westelijke fietsbrug aan beide kanten van het landhoofd toegankelijk moet zijn voor de hulpdiensten.

Fred Huisinga wijst op de discussie in het kader van de externe veiligheid. Chantal Cuppen geeft aan dat ze dit scherp in de gaten houdt.

Mirjam Nijpels vraagt of er ook iets gedaan kan worden in het kader van het Politie Keurmerk Veilig Wonen. DSP-groep zegt dat een onderdeel van hun opdracht is te kijken of er knelpunten in het plan zitten, die het onmogelijk maken het keurmerk verleend te krijgen.

Tot slot nog een vraag van Bertus den Bak wat de verhouding is tussen sociale en niet-sociale woningbouw. Deze verhouding is als volgt: 30 % niet-sociale woningbouw en 70% sociale woningbouw.

6) Sluiting

De voorzitter sluit de workshop en bedankt iedereen voor zijn/haar aanwezigheid en inbreng.

Adressen deelnemers workshop

- **Brandweer**
P.A. den Bak
Afd. Bereikbaarheid, Bluswatervoorziening en Aanvalsplannen
Weesperzijde 99
1091 EL Amsterdam
Telefoon: 020 555 62 04
Fax: 020 555 68 20
E-mail: bakb@brandweer.amsterdam.nl
- **Brandweer**
F. Huisinga
Preventie-adviseur, afdeling Proactie en Preventie
Weesperzijde 99
1091 EL Amsterdam
Telefoon: 020 555 66 38/ 06 20 24 83 57
Fax: 020 555 68 62
E-mail: husingf@brandweer.amsterdam.nl
- **Stadsdeel Bos en Lommer**
M. Nijpels
Veiligheidscoördinator
Postbus 57239
1040 BC Amsterdam
Telefoon: 020 521 28 53
Fax: 020 682 94 21
E-mail: m.nijpels@bosenlommer.amsterdam.nl
- **Stadsdeel Bos en Lommer**
C. Cuppen
- **Bouwfonds**
S. Sjerps
- **Ontwerper Openbare Ruimte
in opdracht van stadsdeel Bos en Lommer**
A. van Straten
- **DSP-groep**
T. Woldendorp

Bijlage 6 Notulen Workshop Jan van Galen Sportpark 12-09-02

Aanwezig	Mw. C. Heitbrink (BGSV), Mw. A. van Straten (Ontwerper Openbare Ruimte in opdracht van stadsdeel Bos en Lommer), Dhr. S. Sjerps (Bouwfonds), Dhr. A. v.d. Laan (stedenbouwkundige van stadsdeel Bos en Lommer), Mw. C. Cuppen (projectmanager), Mw. I. de Jong (assistent projectmanager), Dhr. T. Woldendorp (DSP-groep), Mw. N. Smits (DSP-groep)
Afwezig	Mw. K. van Vliet (BGSV; wordt vervangen door mw. Heitbrink)
Voorzitter	Mw. C. Cuppen (projectmanager)
Notulist	Mw. N. Smits (DSP-groep)

1) Opening

Half juli heeft een eerste workshop plaatsgevonden waarin puur vanuit veiligheidsrisico's naar de plannen is gekeken. In deze tweede workshop vindt confrontatie plaats tussen het veiligheidsaspect en de stedenbouwkunde.

2) Gebruiks- en hinderstructuur

Tobias Woldendorp licht aan de hand van 8 kaarten toe hoe de huidige situatie en de plannen worden beoordeeld vanuit het oogpunten van sociale veiligheid. Deze kaarten zijn op enige punten aangepast op de bevindingen van de eerste workshop van 16 juli. De 8 thema's zijn:

- gebruiksstructuur huidige situatie overdag;
- gebruiksstructuur huidige situatie 's avonds;
- hinder/gelegenheidsstructuur overdag;
- hinder/gelegenheidsstructuur 's avonds;
- kracht SPvE en VO openbare ruimte;
- zwakke kanten SPvE en VO openbare ruimte;
- aanbevelingen t.a.v. het SPvE;
- aanbevelingen t.a.v. het VO openbare ruimte.

3) Discussie

Aan de hand van 8 thema's zijn de (bij 2) gepresenteerde opmerkingen en adviezen bediscussieerd.

Arjan v.d. Laan merkt voorafgaand aan de discussie op, dat het onderscheid dat in de veiligheidsanalyse gemaakt is in woonfort, recreatie en stadswereld niet zo is bedoeld. De drie gebieden moeten juist goede relaties hebben.

a) Maat SportcityPlaza, lucht, entree en tweede brug

Allerlei factoren bepalen de sociale veiligheid langs de oostelijke fietsroute: de entree van het jongerencentrum, de aanwezigheid van uitstekende volumes, de profielmaat, de aanwezigheid van een tweede brug in het verlengde van de fietsroute over de Erasmusgracht. Gesproken is over het al dan niet laten vervallen van de tweede brug, over het verplaatsen van de hoofdentree naar de Jan Tooropstraat (en het aanbrengen van allerlei nevenentrees), het dicht

bouwen van de oostelijke fietsroute tot aan de A10, het bouwen van een derde brug en het beheer van de zone rondom SportcityPlaza. Nieuw inzicht voor DSP-groep was de manier waarop het oostelijke fietspad zal aansluiten op de Jan van Galenstraat. Dit staat in het nieuwe Stedenbouwkundig Programma van Eisen. Het boekje zal naar DSP-groep opgestuurd worden en na bestudering van dit onderdeel zal het eindadvies geformuleerd worden.

b) Verlengde Jan Tooropstraat

Dit profiel is opgedeeld in veel verschillende zones. Annet van Straten legt uit waarom. De linker vrije zone is noodzakelijk als reservering voor een extra rijbaan. De centrale zone is voortzetting van het profiel van de Jan Tooropstraat. Deze zone is ook gunstig voor de verkeersveiligheid. De zijstroken zijn bedoeld als opgedikte trottoirs. Bij Turnace komt een extra plein. In de uitwerking van het SpvE wordt deze zone gedetailleerd vormgegeven.

c) Gesloten bouwblokken

Uit onderzoek is gebleken dat woninginbraken voor 70% vanaf de achterkant plaatsvinden. Dit pleit voor gesloten bouwblokken. Er zijn allerlei variaties mogelijk bij gesloten bouwblokken (wel of geen doorzicht vanaf de straat, wel of niet toegankelijk voor bewoners, wel of niet toegankelijk voor buitenstaanders). In verband met de beheersbaarheid gaat de voorkeur van Sjaak Sjerps uit naar gesloten bouwblokken met doorzicht vanaf de straat waar bewoners wel in kunnen komen (in verband met gevoel van betrokkenheid). Diverse projecten met open en gesloten bouwblokken zullen bezocht worden. Als referentie is de VaRa-strook genoemd.

d) Woonfort monofunctioneel

Het noordelijke gebied zou uit oogpunt van sociale veiligheid monofunctioneel moeten zijn. Dit betekent dat een supermarkt niet gewenst is, maar bijvoorbeeld een huisarts wel.

e) Bouwblokken zuidwest en noordoost

Arjan v.d. Laan vertelt dat de twee bouwblokken langs het spoor en de A10 noodzakelijk zijn in verband met geluidsoverlast en het tegenhouden van andere overlast. Zonder die blokken zouden de woningen erachter niet gebouwd kunnen worden. In het aangepaste SPvE is aan de noordkant meer ruimte in de openbare ruimte gecreëerd doordat de woonzone van het meest oostelijk gelegen grote bouwvolume smaller is geworden. Het probleem is daar dan ook opgelost. Aan de zuidwestkant blijft het probleem aanwezig, al is het daar minder nijpend.

f) Looprouten langs sportveld

In verband met de drooglegging moet het water aan de noordzijde van de sportvelden blijven. Voor een hondenuitlaatstrook zal geen extra ruimte gereserveerd worden, daarvoor zijn elders voldoende alternatieven. Het voorstel om de hele zone ten noorden van de sportvelden als speelruimte voor 2-6 jarigen te bestemmen lijkt Annet van Straten onnodig. Daar wordt in het woongebied al ruimte voor gereserveerd en er zouden teveel ontsierende hekken langs het water komen. Plasbermen kunnen binnen het waterprofiel gerealiseerd worden. Omdat het voetbalveld niet direct aan het water kan liggen en het noodzakelijk is de toeschouwers buiten het hek te houden, wordt voor de kijkers ruimte aan de buitenkant gereserveerd.

De uitwerking van het ontwerp voor het sportveld kan in het vervolg van de veiligheidsadvisering meegenomen worden.

g) Sportplein weinig inrichten

Aanleidingen geven voor spel is belangrijk. Enige echte speelobjecten (zoals een voetbaldoeltje en een basketbalpaal) zullen op het asfalt echter wel aangebracht moeten worden.

h) Auto's tussen de twee woonblokken

Parkeren in de openbare ruimte is voor de sociale veiligheid een manier om de bewoners betrokken te laten zijn bij de openbare ruimte. Arjan v.d. Laan vertelt echter dat het uitgangspunt is, dat auto's half verdiept geparkeerd worden. Parkeerplaatsen in de openbare ruimte zullen echter onvermijdelijk zijn, bijvoorbeeld voor de huisartsenpraktijk. Het parkeren (voor bewoners en bezoekers) zal nader uitgewerkt worden.

Als referentie is het project Vondelpark van Mecanoo in Utrecht genoemd. De half verdiepte parkeergarage ligt daar zo uit de route, dat de garage openbaar toegankelijk kan zijn voor zowel bewoners als bezoekers.

Bij de volgende fases blijft DSP-groep betrokken. Gekeken wordt op welke wijze. Zij kunnen dan vanuit hun deskundigheid meedenken over de vandaag besproken onderwerpen.

4) Slot

Chantal Cuppen bedankt de aanwezigen.

Bijlage 7 Eisen Bereikbaarheid Brandweer

- Doorrijbreedte minimaal 3.50 meter
- Doorrijhoogte minminimaal 4.20 meter
- Hellingbaan maximaal 7%
- Bochtstraal minimaal R7
- Straten bij voorkeur 2-zijdige bereikbaarheid
- Wegen, straten, daken van parkeergarages op binnenterreinen e.d. moeten een asbelasting hebben van minimaal 10 ton
- Bruggen moeten voldoen aan verkeersklasse 45
- Afstand opstelvak autospuit tot eengezinswoning. maximaal 40 meter
- Afstand opstelvak autospuit tot ingang flatgebouw e.d. maximaal 15 meter
- Afstand opstelvak autospuit tot voedingspunt droge blusleiding maximaal 15 meter
- Afstand opstelvak autoladder tot aan de gevel wooncomplex maximaal 10 meter

Bron: afdeling Bereikbaarheid, Bluswatervoorziening en Aanvalsplannen, Brandweer Amsterdam