

Veiligheidsscan Haveneiland Oost, IJburg Amsterdam

Eindrapport

Amsterdam, 17 december 2002

Nicole Smits
Petra Reijnhoudt
Tobias Woldendorp

Met medewerking van:
Martien van Osch

Inhoudsopgave

| | | |
|-----------|---|-----------|
| 1 | Inleiding | 3 |
| 1.1 | Aanleiding | 3 |
| 1.2 | Onderzoeksopzet | 3 |
| 1.3 | Vraagstelling | 4 |
| 1.4 | Werkwijze | 4 |
| 1.5 | Het plan- en studiegebied | 5 |
| 1.6 | Leeswijzer | 5 |
| 2 | Sterke punten Haveneiland Oost | 6 |
| 2.1 | Sterke punten algemeen | 6 |
| 2.2 | Sterke punten criminaliteit en sociale veiligheid | 6 |
| 2.3 | Sterke punten verkeerskundig | 7 |
| 3 | Belangrijkste veiligheidsrisico's | 8 |
| 3.1 | Risico's op gebied van de sociale veiligheid en criminaliteit | 8 |
| 3.2 | Risico's op gebied van brandveiligheid en externe veiligheid | 9 |
| 3.3 | Risico's op gebied van verkeersveiligheid | 10 |
| 3.4 | Samenvatting belangrijkste risico's | 11 |
| 4 | Aanbevelingen belangrijkste risico's | 12 |
| 4.1 | Aanbevelingen op gebied van sociale veiligheid en criminaliteit | 12 |
| 4.2 | Aanbevelingen op gebied van brandveiligheid en externe veiligheid | 14 |
| 4.3 | Aanbevelingen op gebied van verkeersveiligheid | 15 |
| 4.4 | Samenvatting belangrijkste aanbevelingen | 15 |
| 5 | Conclusies | 17 |
| 5.1 | Inhoudelijk | 17 |
| 5.2 | Procesmatig | 17 |
| | Bijlagen | |
| Bijlage 1 | Overzicht overige geconstateerde risico's door deelnemers veiligheidsscan | 20 |
| Bijlage 2 | Overzicht overige aanbevelingen gedaan door deelnemers | 24 |
| Bijlage 3 | Eisen bereikbaarheid Brandweer | 29 |
| Bijlage 4 | Betrokken personen bij de veiligheidsscan | 30 |
| Bijlage 5 | Gebruikt materiaal | 31 |
| Bijlage 6 | Overzichtskaart sterke punten | 32 |
| Bijlage 7 | Overzichtskaart risico's | 33 |
| Bijlage 8 | Overzichtskaart aanbevelingen | 34 |

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

IJburg moet een stedelijke eilandenwijk met 18.000 woningen en 12.000 arbeidsplaatsen worden. Het wordt een hoogwaardige woonwijk met kwaliteit op het gebied van stedenbouw, architectuur en inrichting van de woonomgeving. Er wordt uitgegaan van een integrale gebiedsontwikkeling, waarbij de gemeente het eiland maakt, de hoofdontsluiting realiseert en de daarbij behorende openbare ruimte verzorgt en de betrokken consortia de woongebieden. Het Stedenbouwkundig Plan voor Haveneiland West is in februari 2000 door de gemeenteraad vastgesteld.

Voor Haveneiland Oost (onderdeel van IJburg) is men op dit moment bezig met het opstellen van het Stedenbouwkundig Plan (SP), dat eind van dit jaar in een eindstadium moet zijn. Op basis van het SP wordt een Voorlopig Ontwerp (VO) voor de openbare ruimte gemaakt.

Het projectbureau IJburg, dat onder meer verantwoordelijk is voor de ontwikkeling van Haveneiland Oost, vindt dat veiligheid een integraal onderdeel uit moet maken van de ontwikkeling van Haveneiland Oost. Op dit gebied zijn er tot nu toe wel globale afspraken gemaakt over toepassing van het Politiekeurmerk Veilig Wonen voor de te bouwen woningen, maar er is geen convenant ondertekend. Het keurmerk richt zich voornamelijk op een vaste set van prestatie-eisen, terwijl het projectbureau ook geïnteresseerd is in een methode om meer partijen dan alleen de politie al in een vroeg stadium mee te laten praten over de veiligheid van het te bouwen Haveneiland Oost.

Via verschillende kanalen kwam het projectbureau in aanraking met het instrument Veiligheidseffectrapportage (VER). De VER is een instrument dat het mogelijk maakt om in een vroeg stadium veiligheidsrisico's, die kunnen kleven aan een nieuw te bouwen plan, te inventariseren en er oplossingen voor te bedenken.

Op 15 mei heeft een gesprek plaatsgevonden tussen het Projectbureau IJburg, in de personen van Mieketrien Kemps en Jeroen van Straten en DSP-groep (Petra Reijnhoudt en Tobias Woldendorp). Doel was te inventariseren in hoeverre een VER voor Haveneiland Oost een geschikt instrument zou zijn om toe te passen zodat veiligheid die plaats in de planontwikkeling krijgt die het verdient. Uitkomst was dat de VER in een iets gewijzigde vorm goed dienst kan doen om aan de vraag van het projectbureau te voldoen.

1.2 Onderzoeksopzet

Voor Haveneiland Oost is een 'maatwerk' VER opgesteld, anders dan de VER zoals deze beschreven staat in de 'handleiding Veiligheidseffectrapportage' van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. Naar voorbeeld van de VER die eerder voor het project Gerschwin van de Zuidas werd uitgevoerd, is een gecomprimeerde variant van de VER toegepast met meer sturingsmogelijkheden vanuit de opdrachtgever dan bij een 'klassieke' VER. De VER, zoals die door BZK is ontwikkeld, is opgebouwd uit een aantal modules (startnotitie, veiligheidsscan, alternatieven, maatregelen en implementatie) die stapsgewijs doorlopen worden en idealiter parallel lopen aan het planvormings- en bouwproces. Voor Haveneiland Oost zijn de verschillende

modules wel uitgevoerd, maar dan in een iets gewijzigde vorm. Module 2 (veiligheidsscan) is deels zelfstandig uitgevoerd door DSP-groep en deels in samenwerking met de 'veiligheids' betrokkenen rond Haveneiland Oost. Op grond van de geconstateerde risico's uit module 2 die door DSP-groep en de overige betrokkenen zijn geïnventariseerd, heeft DSP-groep voor module 3 en 4 een aantal voorstellen gedaan en zijn de betrokkenen gevraagd daarop te reageren.

Er is geen apart overlegcircuit in het leven geroepen: het veiligheidsoverleg is geïntegreerd in de bestaande vormen van overleg.

In deze rapportage worden, op basis van de werkzaamheden door DSP-groep uitgevoerd, de risico's en aanbevelingen voor het vervolgetraject op een rijtje gezet. Deze kunnen door de opdrachtgever verwerkt worden in het Stedenbouwkundig Plan. Dit wordt vervolgens in het traject van bestuurlijke besluitvorming gebracht (gemeente; B&W, commissie van Advies en gemeenteraad). Het is daarna aan de betrokken partijen om uitvoering te geven aan de gekozen maatregelen (de module implementatie uit de VER).

1.3 Vraagstelling

Als centrale vraagstelling voor het project Haveneiland Oost is geformuleerd:

Welke veiligheidsrisico's doen zich voor in en om het plan voor Haveneiland Oost, en welke alternatieven en oplossingen zou men hiervoor kunnen bedenken, die uiteindelijk verwerkt kunnen worden in de bouwplannen?

1.4 Werkwijze

Om de vraagstelling te beantwoorden, zijn de volgende werkzaamheden uitgevoerd.

- 1 Tijdens **gesprekken** met politie, brandweer, de gebiedscoördinator en de veiligheidscoördinator van stadsdeel Zeeburg is geïnventariseerd welke veiligheidsrisico's zij zien ten aanzien van het project.
- 2 De plannen van de gemeente zijn geanalyseerd door DSP-groep. Behalve een **analyse van het beschikbare materiaal** is hiertoe ook een gesprek met Ton Schaap, lid van het ontwerpteam en één van de stedenbouwkundigen van het gebied, gevoerd.
- 3 Om een compleet beeld te krijgen van veiligheidsrisico's en de oplossingen, zijn de eerste bevindingen van DSP-groep gevisualiseerd en in een **workshop** voorgelegd aan vertegenwoordigers van brandweer, politie, Stadsdeel Zeeburg, de consortia Waterstad en IJdelta en dRO. In een tweede workshop zijn vertegenwoordigers van het maatschappelijk overleg geraadpleegd.
- 4 Als laatste stap in de totstandkoming van deze rapportage is een presentatie gegeven aan alle betrokkenen die in de eerdere stadia betrokken waren bij dit traject. Risico's, aanbevelingen en vervolgetraject werden met betrokkenen besproken. Op grond daarvan werden de laatste wijzigingen aangebracht in de rapportage.

1.5 Het plan- en studiegebied

Het plangebied betreft het oostelijk deel van Haveneiland. Dit is het eilanden-gebied dat globaal vanaf de sluis en de meest westelijk gelegen binnenhaven oostwaarts loopt én het Rieteiland. Tot het studiegebied rekenden wij ook het westelijk deel van Haveneiland en het Diemerpark.

1.6 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 beginnen we met een korte introductie van de sterke punten van het plangebied.

Hoofdstuk 3 bevat de belangrijkste risico's zoals DSP-groep die ziet, op grond van de uitgevoerde werkzaamheden.

In hoofdstuk 4 bespreken we de aanbevelingen die het plan voor Haveneiland veiliger kunnen maken. Deze hebben we gerubriceerd naar de belangrijkste categorieën sociale veiligheid, brandveiligheid en verkeersveiligheid.

Hoofdstuk 5 bevat een korte conclusie over het proces en de bevindingen.

In de bijlagen vindt u een uitgebreid overzicht van alle risico's die door de verschillende partijen genoemd zijn en de aanbevelingen die aangedragen zijn. Daarnaast vindt u een overzicht van de eisen voor bereikbaarheid van de brandweer, een overzicht van betrokkenen, een overzicht van gebruikt materiaal en een aantal foto's van kaarten die gebruikt zijn tijdens de workshops.

2 Sterke punten Haveneiland Oost

Uit de huidige plannen voor Oost valt al goed op te maken dat men lering heeft getrokken uit het ontwerpproces voor Haveneiland West.

De sterke punten van zowel Haveneiland West als Haveneiland Oost en de beide Rieteilanden zijn tijdens de workshop gepresenteerd op een grote tekening. Een foto daarvan is in bijlage 6 opgenomen.

2.1 Sterke punten algemeen

- Wanneer we naar het grid van het oostelijk deel van Haveneiland kijken valt ons op hoe goed er in het oostelijke deel rekening wordt gehouden met oriëntatiemogelijkheden. Als een bezoeker zich vanaf de IJburglaan probeert te oriënteren en de dwarsstraten inkijkt ziet hij bij Haveneiland West in het noordelijk deel telkens hetzelfde: de einder biedt bij vijf van de zes doorkijken telkens zicht op water. Bij Haveneiland Oost is er vanaf de IJburglaan (en het verlengde ervan) telkens een ander blikpunt. Dat wordt versterkt door de knik waar hij in de Pampuslaan overgaat. Nu eens zijn de zichtlijnen gericht op een binnenhaven, dan weer een markante brug, dan weer een huizenblok of een zichtlijn op het Centumeiland en maar een enkele keer op open water.
- De mix van functies zoals voorgesteld voor Haveneiland West zou ook doorgezet moeten worden in Haveneiland Oost. Dat geldt voor zowel de wijze waarop sociale huur, middeldure en dure koop gemengd worden, als voor kleinschalige voorzieningen in de bouwblokken.

2.2 Sterke punten criminaliteit en sociale veiligheid

- De gesloten bouwblokken hebben het voordeel dat er geen bereikbare achterkanten zijn en er dus minder criminaliteit optreedt. De strakke rooi-lijn op de begane grond voorkomt nissen en inspringingen, die weer het gevoel van veiligheid vergroten.
- Het is ons inziens ook gunstig dat behalve parkeren op eigen erf er bij een groot deel van de straten langsparkeren in de openbare ruimte plaatsvindt. Dit lijkt haaks te staan op de attractiviteit van het publiek domein, maar de betrokkenheid van bewoners neemt sterk af als de auto veilig in parkeergarages en afgesloten erven opgeborgen staat. Op het moment dat er het vermoeden bestaat dat er bij onraad iets met de 'heilige koe' buiten op straat gebeurt zijn mensen geneigd toch even naar buiten te gaan of te kijken. Tevens worden de ramen minder snel fysiek 'afgegrendeld' door vitrages en rolgordijnen.
- De politie ziet de redelijke controleerbaarheid van het gebied als voordeel van het eiland. Ook de politiepost op Haveneiland is als positief punt genoemd in de eerste workshop.
- De binnenterreinen op Oost zijn autoluw, waardoor ze plaats kunnen bieden aan sport en spel (op buurtniveau).
- Het is wat ons betreft positief dat de eventueel door te trekken metro van de Diemertak ondergronds gerealiseerd kan gaan worden. Een ondergrondse lijn voorkomt onoverzichtelijke en moeilijk te beheren viaducten/fly-overs.

2.3 Sterke punten verkeerskundig

- De inrichting volgens 'Duurzaam Veilig' principe (30 en 50 km/uur zones) zorgt voor een heldere verkeersafwikkeling.
- Bij de profielen van de IJburglaan en Pampuslaan is rekening gehouden met inhaalmanoeuvres voor nood- en hulpdiensten. Daartoe is de middenberm aan weerszijden over de volle lengte overrijdbaar gemaakt voor twee wielen. Ook dit aspect moet er wat ons betreft bij nadere uitwerking zeker ingehouden worden.

3 Belangrijkste veiligheidsrisico's

De workshops en interviews hebben veel informatie gegeven over welke partij nu precies wat als een veiligheidsrisico ziet voor Haveneiland Oost. DSP-groep heeft deze informatie in bijlage 1 gebundeld zodat er tijdens het ontwerpproces naar terug gegrepen kan worden. In zekere zin vormen de geconstateerde risico's namelijk prestatie-eisen waar de ontwerpers mee aan de slag kunnen. Omdat het voor ontwerpers en stedenbouwkundigen echter moeilijk is om door de bomen het bos te zien wanneer er een lange opsomming volgt van alle mogelijke risico's op alle mogelijke schaalniveaus bespreken we in dit hoofdstuk op hoofdlijnen die risico's waarvan DSP-groep van oordeel is dat deze op termijn de grootste en meest permanente invloed hebben op de veiligheidssituatie in Haveneiland Oost.

De risico's zijn voor de overzichtelijkheid in drie hoofdcategorieën ingedeeld: sociale veiligheid en criminaliteit, brandveiligheid en verkeerskundige veiligheid. In hoofdstuk 4 volgt een overzicht van aanbevelingen.

3.1 Risico's op gebied van de sociale veiligheid en criminaliteit

3.1.1 Onduidelijkheid van de eigendoms- /beheergrenzen binnenterreinen

Op de maquette van Haveneiland is goed te zien dat er gedacht wordt aan een speciaal type woonmilieu. Er verschijnen in de binnenterreinen ca. 375 eengezinswoningen. Met dit soort verkavelingen, te scharen onder het gedachtegoed van WIMBY (Welcome In My Backyard) wordt her en der in de stad geëxperimenteerd.

Een grote zorg is dat deze binnenterreinen niet goed gaan werken. Vooral wat betreft het **mijn en dijn (markering)** valt op te merken dat de eigendoms grenzen en beheersverantwoordelijkheden moeilijk te regelen zijn. Een groot deel van de prototypes toont bijna middeleeuws aandoende stegenpatronen of groene varianten daarvan, de zogenaamde mews. Voor veiligheidsbeleving en duidelijkheid over beheer zijn rechte rooilijnen op maaiveld zonder nissen en inspringingen een eis. Hetzelfde geldt voor **toegankelijkheid**. Als deze gebieden openbare ruimte zijn (en dat zullen ze wel moeten zijn, omdat er voordeuren aan gelegen zijn), dan zijn ze voor iedereen toegankelijk, ook voor kwaadwillenden en andere onbevoegden. Hangplekken zijn goed denkbaar. Door de **onoverzichtelijkheid** kunnen onbevoegden zich hier langer ophouden dan wenselijk. Doodlopende stegen en hoeken/nissen zijn vanuit de onveiligheidsbeleving ongewenst. Zeker omdat deze binnenterreinen moeilijk te verlichten zullen zijn (qua streven naar gelijkmatigheid van het verlichtingsniveau zeker).

3.1.2 Criminaliteit rond auto's aan de parkzijde

Parkeren langs drie van de vier randen van het park levert risico's voor auto-inbraak en -diefstal op door de beperkte zichtbaarheid vanuit woningen. Vanuit het park is er geen zicht op de auto's; het is relatief eenvoudig om vanaf de parkzijde een poging te doen de auto open te breken.

3.1.3 Homejacking bij de lange verkavelingen op het Rieteiland

De smalle lange kavels op Rieteiland zouden ruimtelijk een interessant beeld op kunnen leveren. Juist door die vorm van de kavels is er echter wel een aanzienlijk risico voor 'homejacking' (gijzeling in de eigen woning). De kavels zijn zo lang en hebben een dermate smalle beukmaat, dat de voordeuren (naar verwachting) niet aan de voorzijde, maar aan de zijkant gemaakt zullen worden. Het grote gevaar is dat er geen sociale ogen zijn op de zijdeur en dat criminelen relatief eenvoudig de woningen kunnen binnendringen.

De woningen op Rieteiland worden daarnaast ook ongewenst toegankelijk door de geplande inspectiestrook van DWR (om de waterkering te kunnen beheren) aan de achterzijde van de woningen. Dit wordt zoals het er nu uitziet een openbaar toegankelijk pad tussen de kavel aan de achterkant en het water. Vanuit inbraakpreventie-oogpunt vormt dit een groot risico omdat het pad op die manier rechtstreeks toegang geeft tot de woningen terwijl er geen zicht op die kant van de woningen is.

3.1.4 Situering tramhalte Pampuslaan

De IJ-tram volgt de IJburglaan en knikt dan naar het Centumeiland via de Pampuslaan. De enige halte voor Haveneiland Oost is gesitueerd net na het knikpunt. De tramhaltes op de kopse kant van het park komen tegenover elkaar te liggen. Ondanks dat deze manier van halteren beter is dan een tramhalte met bajonetsgewijze perrons (waarbij wachtenden alleen in het gebied staan en er geen controle mogelijk is van het aan de overzijde gelegen perron) vormt de situering van de halte een risico omdat deze niet is ingebed in een volledig stedelijk gebied. Aan de ene zijde bevindt zich het park en aan de andere zijde de school, die 's avonds verlaten is.

3.1.5 Gebrekkige sociale kritische massa in haven (isolement)

Rond de binnenhaven wordt gedacht aan een kleinschalig kantorencomplex/bedrijfsgebied gecombineerd met appartementen. Of er voldoende sociale controle zal zijn en de woningen voldoende kritische sociale massa zullen krijgen is echter nog niet zeker. Met kritische sociale massa wordt bedoeld dat de woningen die er zijn buurtjes kunnen vormen en geen geïsoleerde entrees krijgen. Daarnaast is er zorg over het effect dat de bedrijven zullen hebben op de openbare ruimte. Vanuit bedrijven wordt 's avonds geen of veel minder sociale controle geleverd en de achterkanten van bedrijven kunnen de uitstraling ver naar beneden halen.

3.2 Risico's op gebied van brandveiligheid en externe veiligheid

3.2.1 Onduidelijkheid over bereikbaarheid van het eiland voor de brandweer

Tot nu toe was voor veel partijen onduidelijk of het eiland voor de brandweer goed bereikbaar is. De brandweer moet binnen de bebouwde kom binnen 8 minuten ter plekke kunnen komen in geval van een calamiteit. Vanwege de files is het in Amsterdam niet meer voldoende om voertuigen uit twee verschillende richtingen uit te laten rukken. Tegenwoordig worden drie voertuigen gestuurd om ervoor te zorgen dat de brandweer voldoende snel ter plaatse is.

Zoals in de loop van het VER-proces duidelijk is geworden zijn Haveneiland Oost en Rieteiland volgens de brandweer via voldoende toegangen bereikbaar, mits aan de voorwaarden wordt voldaan. Alle autobridgen moeten daarvoor verkeersklasse 45 hebben en de bruggen waar de tram overheen gaat verkeersklasse 60. Alle overige (fiets)bruggen worden klasse 30; dat betekent dat ze goed bereikbaar zijn voor de brandweer.

Een risico waar nog geen uitsluit over is, is de ontsluiting via het Diemerpark. De brug is zoals gezegd klasse 30 en dus bereikbaar voor de brandweer, maar ook de route door het park moet geschikt zijn voor brandweermaterieel.

De bouwperiode van het eiland levert vanuit brandweerperspectief nog een aantal andere risico's op, waaronder de beperkte toegang tot het eiland wanneer nog niet alle bruggen aangelegd zijn en de beperkte toegankelijkheid van de wegen op het eiland tijdens de bouwfase (wanneer de wegen nog niet aangelegd zijn).

3.2.2 Bereikbaarheid van de binnenterreinen voor materieel van de brandweer

Op de tekeningen voor Haveneiland Oost zijn mogelijke verkavelingen voor de binnenterreinen aangegeven. De scherpe bochten in de ontsluitingsstructuren die daarop te zien zijn, belemmeren de bereikbaarheid voor brandweermaterieel. Ook wanneer de bodem van een binnenterrein als dak voor een parkeergarage fungeert levert dit een risico op, doordat de bodem dan minder dan 10 ton asdruk kan dragen. Die asdruk is minimaal nodig om het terrein toegankelijk te maken voor brandweervoertuigen.

3.2.3 Aanrijtijden brandweer in verband met drempels

Haveneiland Oost wordt ingericht als Duurzaam Veilig-gebied. Dat betekent dat er snelheidsbeperkende maatregelen worden genomen, zoals bijvoorbeeld de aanleg van drempels. Voor de brandweer kunnen deze snelheidsbeperkende maatregelen echter van grote invloed zijn op de aanrijtijden en daarmee dus indirect op de veiligheid van bewoners.

3.3 Risico's op gebied van verkeersveiligheid

3.3.1 Kiss & ride overlast bij de scholen rond het park

Het afzetten van kinderen bij de scholen die gesitueerd zijn rond het park vormt een risico voor de verkeersveiligheid. Het zogenaamde 'kiss & ride' veroorzaakt opstoppingen op straat en levert het gevaar op van plotseling overstekende kinderen. Dit zal zeker een punt van aandacht voor de ontwerpers moeten zijn, met name waar ook de route voor de bus is gepland (noordzijde park).

3.3.2 Tijdelijke tramlus rond de school

De (tijdelijke) tramlus rond de school tegenover het park kan de verkeersveiligheid voor de leerlingen aantasten. De tramlus zal echter, als alles volgens planning verloopt, bij het gereed komen van het schoolgebouw buiten werking gesteld worden en alleen nog dienen als noodvoorziening, omdat de IJtram doorgetrokken zal worden naar het Centrumeiland.

De aanwezigheid van de tramlus belemmert echter wel de aanleg van drempels, zodat het autoverkeer daar sneller kan dan gewenst.

3.3.3 Hoogteverschillen Pampuslaan en omgevingsstraten

Dwars op de langzaam oplopende Pampuslaan komen straten te liggen, die het hoogteverschil naar de brug naar het Centru-meiland moeten overbruggen. Het loopt redelijk geleidelijk op, maar er moet toch een hoogteverschil van gemiddeld zo'n 2,5 meter overwonnen worden over de maat van een bouw-blok. Dat is ongeveer 4%; 5% is zo'n beetje het maximum waarbij ouderen en slechtzienden bij gladheid of natheid problemen krijgen. Bovendien werken hellingbanen toch altijd euforie in de hand bij fietsers en skaters. Bij kruisende wegen kan dit gevaarlijke situaties en zelfs ongelukken opleveren.

3.4 Samenvatting belangrijkste risico's

De belangrijkste risico's in het ontwerp van Haveneiland Oost bevinden zich op verschillende schaalniveaus, van stedenbouwkundige risico's zoals de bereikbaarheid van het eiland voor de brandweer, tot risico's die zich op wo-ningniveau afspelen zoals het risico op homejacking bij de woningen op Rie-teiland. Nog even puntsgewijs de risico's:

- onduidelijkheid van de eigendoms/beheergrenzen binnenterreinen;
- criminaliteit rond auto's aan de parkzijde;
- homejacking bij de lange verkavelingen op het Rieteiland;
- situering tramhalte Pampuslaan;
- gebrekkige sociale kritische massa in haven (isolement);
- onduidelijkheid over bereikbaarheid van het eiland voor de brandweer;
- bereikbaarheid van de binnenterreinen voor materieel van de brandweer;
- aanrijtijden brandweer in verband met drempels;
- kiss & ride overlast bij de scholen rond het park;
- tijdelijke tramlus rond de school;
- hoogteverschillen Pampuslaan en omgevingsstraten.

In het volgende hoofdstuk doen wij aanbevelingen voor de hierboven ge-noemde 'top tien' van risico's, deels gebaseerd op de gesprekken die met de verschillende betrokkenen zijn gevoerd.

4 Aanbevelingen belangrijkste risico's

Welke aanbevelingen kunnen gedaan worden om de veiligheidssituatie op Haveneiland te optimaliseren? In dit hoofdstuk bespreken we de aanbevelingen die naar de mening van DSP-groep de grootste bijdrage kunnen leveren aan een prettige en veilige wijk. Daarbij houden we de structuur van hoofdstuk 3 aan bespreken eerst de aanbevelingen op gebied van sociale veiligheid en criminaliteit, vervolgens die op het gebied van brandveiligheid, en we sluiten af met de risico's op het gebied van verkeersveiligheid.

4.1 Aanbevelingen op gebied van sociale veiligheid en criminaliteit

4.1.1 De binnenterreinen

Discussie bestaat over het al dan niet openbaar maken van de binnenterreinen. Vanuit het oogpunt van sociale veiligheid lijkt het ons wenselijk dat Haveneiland Oost een mix krijgt van binnenterreinen die variëren in mate van openbaarheid:

- geprivatiseerde binnenterreinen (gesloten bouwblokken);
- halfopen bouwblokken met hekwerken, die 's avonds afsluitbaar zijn;
- openbare binnenterreinen, waardoorheen *doorgaande* langzaam verkeer routes lopen.

Wat ons betreft zou het merendeel van de binnenterreinen niet zo maar toegankelijk voor derden moeten zijn, maar op z'n minst in het ontwerp de suggestie moeten wekken dat het hier om privéterrein gaat. Dat hoeft niet te betekenen dat er fysiek een gesloten bouwblok verschijnt; (onder architectuur gebouwde) hekwerken die bijvoorbeeld overdag open zijn kunnen enerzijds doorzicht en overzicht over de binnenruimte geven, en anderzijds voor onbevoegden toch heel duidelijk maken dat het terrein niet vrij toegankelijk is. Het idee van de politie om de binnenterreinen volgens een aantal thema's in te richten zou hier prima bij aansluiten.

Indien gekozen wordt binnenterreinen openbaar toegankelijk te maken moet ons inziens voldaan worden aan de volgende eisen:

- maaiveld kan asdruk van 10 ton verdragen;
- heldere eigendoms- en beheergrenzen;
- onoverzichtelijke hoeken worden vermeden en erfgrenzen zijn duidelijk bepaald (in ontwerp en beheer);
- verlichtingsniveau is gelijkmatig verdeeld;
- informele routes, die zorgdragen voor onverwachte controle worden door de hoven geleid;
- straatnamen en -nummering zijn duidelijk aangegeven en eenduidig.

Wanneer de woningen onder PKVW gebouwd gaan worden, zoals tijdens de presentatie is uitgesproken door de deelnemende consortia, moeten dit soort eisen in een beheerplan c.q. convenant opgenomen worden. De systematiek van het Politiekeurmerk voorziet in zo'n convenant tussen politie en opdrachtgever. DSP-groep zou in de beheerplannen (die ook onderdeel vormen van het PKVW) ook hele duidelijk afspraken willen zien over de rollen en taken van consortia, gemeente en stadsdeel. Het moet duidelijk zijn wie waar verantwoordelijk is en welke regels gelden bij een openbaar of een privé terrein.

4.1.2 Parkeren langs het park

Autoparkeren op maaiveld is voor sociale veiligheid prima, maar zie af van het parkeren aan de parkzijde. Doordat er vanaf de kant van het park geen zicht is op de auto's wordt inbreken gemakkelijk gemaakt. Maak het park daarnaast overzichtelijk vanaf de straat door een zone met geen of 'open' begroeiing of door het plaatsen van een hek.

4.1.3 Rieteiland

Om het gevaar van homejacking op Rieteiland te ondervangen zijn door DSP en het PBIJ twee oplossingen aangedragen. De eerste is om de beukmaat van de kavels breder dan voorgesteld te maken. Daarmee verdwijnt het risico dat de entree in de zijgevel komt (uit het zicht van woningen) en ontstaan er overzichtelijke straatprofielen.

De mogelijkheid die PBIJ opperde tijdens de presentatie, was aan de consortia de voorwaarde meegeven dat de voordeuren aan de voorzijde van de kavel geplaatst worden, met behoud van de smalle beukmaat. Beide opties zijn wat ons betreft bespreekbaar.

Voor wat betreft de voorgestelde inspectiestrook van DWR langs de achterkanten van de kavels, heeft het onze voorkeur om er een afgesloten pad van te maken, dat alleen toegankelijk is voor medewerkers van DWR of aanwonenden. Op deze manier voorkom je dat inbrekers ongezien via de achterkanten van de kavels inbreken.

Een andere mogelijkheid zou nog zijn om het pad juist openbaar en aantrekkelijk voor wandelaars en fietsers te maken, die zo via deze route naar het park kunnen lopen, maar dit levert waarschijnlijk alleen in de dagsituatie voldoende 'verkeer' op om een zekere mate van sociale controle te genereren. Niet doen dus.

4.1.4 Halte IJtram

De huidige stand van zaken ten aanzien van de halte voor de IJtram is dat deze uitgevoerd wordt met tegenoverliggende perrons. Op deze manier staan wachtenden op de tram niet helemaal alleen op een halte, maar is er zicht vanuit de tegenoverliggende halte. Wat ons betreft verdient dit vanuit oogpunt van sociale veiligheid absoluut de voorkeur boven de bajonet perrons en wij adviseren dan ook de tramhalte ook daadwerkelijk zo uit te voeren.

De halte Pampuslaan ligt, ook als de haltes tegenover elkaar worden gelegd, in een vrij 'leeg' gebied. Om de halte sociaal veiliger te maken, zouden de haltes meer moeten worden ingebed in stedelijkheid. Dat zou enerzijds kunnen door op de kop van het park een bouwblok met woningen te maken, maar dit is een vrij zware maatregel.

Een goed uitvoerbare aanbeveling is het maken van een plein op de kop van het park. Daarmee kan een stedelijke ruimte gemaakt worden en wordt voorkomen dat een halte vlak bij een duistere parkrand komt. Kiosken/patatkramen kunnen op zo'n plein levendigheid tot laat in de avond verzorgen. Parkeerzones langs het park op die plaats is uiteraard ongewenst.

4.1.5 Clustering entrees woningen havengebied

Om de gebieden waar bedrijvigheid voorkomt van voldoende kritische sociale massa te voorzien, is de voorgenomen menging met woningen een sterk punt. De stedenbouwkundige heeft in de eerste workshop aangegeven dat voor een groot deel ook woningen aan de straat zullen komen.

Concentreer de entrees van de woningen die er komen, opdat er op een paar plekken buurtjes verschijnen met informele controle en gebundelde looplijnen. Ons advies is dan ook de woningen op een centrale route uit te laten komen, bijvoorbeeld de noord-zuid lopende kade. In de plannen is dit kadeprofiel (nr. 2, voorontwerp S.P. Haveneiland Oost) vrij krap. Hier zou veel meer ruimte voor de buurt op de kade kunnen komen.

Waar kantoren de plint van de bebouwing vormen, let dan goed op de functie van naast- en tegenoverliggende gebouwen. Voorkom dat stukken straat een anonieme plint krijgen.

4.2 Aanbevelingen op gebied van brandveiligheid en externe veiligheid

4.2.1 Bereikbaarheid eiland voor brandweer

Op het gebied van brandveiligheid en de bereikbaarheid van het eiland is duidelijk de meerwaarde van de VER te zien. Toen DSP-groep begon met de veiligheidsscan was het voor de brandweer nog niet duidelijk vanaf hoeveel kanten zij het eiland konden benaderen, ook in het geval wanneer er bijvoorbeeld opstoppingen zijn op de autobridgen. Gaande het traject is inmiddels duidelijk geworden dat alle bruggen, dus ook de fietsverbindingsbruggen, geschikt zijn voor brandmaterieel, dat wil zeggen minimaal verkeersklasse 30 zijn. Voor de route vanaf het Diemerpark naar het eiland betekent dat dat ook het pad door het park geschikt moet zijn voor brandweermaterieel. Omdat in het Diemerpark ook manifestaties gehouden zullen worden, zal het pad daar naartoe niet alleen voor de brandweer, maar ook voor 'reguliere' vrachtwagens geschikt moeten zijn. Ook de middenberm van de Pampuslaan wordt zodanig uitgevoerd dat zwaar brandweermaterieel er overheen kan. Draagvlakverbreding en integraal nadenken, twee doelstellingen uit het VER-traject zijn hiermee bereikt en onze enige aanbeveling zou hier zijn om in de toekomst in planprocessen dit soort zaken eerder te bespreken met de betrokken partijen, bijvoorbeeld in de vorm van een VER.

De fasering van de bouwwerkzaamheden is nog een belangrijke factor bij de bereikbaarheid voor de hulpdiensten. Hulpdiensten moeten altijd vanaf twee kanten kunnen naderen en het verdient dan ook aanbeveling hier rekening mee te houden bij de planning van de werkzaamheden. Ook de wegen die tijdens de bouwperiode voor hulpdiensten toegankelijk moeten zijn, moeten daadwerkelijk van voldoende kwaliteit zijn. Het verdient aanbeveling om voor de bouwfase tijdelijke verkeerscirculatieplannen op te stellen en af te stemmen met alle partijen zodat inzichtelijk wordt hoe verkeer, hulpdiensten, bouwverkeer, vuilophaal etc. geregeld gaat worden.

Een punt dat tijdens de afsluitende presentatie nog besproken is, betreft de aanrijtijden van de brandweer. Ondanks dat het gebied op zich dus letterlijk goed bereikbaar is, blijft het de vraag of de brandweer inderdaad binnen acht minuten ten plaatse kan zijn in het geval er zich een calamiteit voordoet. Het toenemende wegverkeer zorgt voor opstoppingen en vertragingen en het ziet er niet naar uit dat dit in de komende jaren minder zal worden.

Het verdient daarom aanbeveling om te bekijken of het mogelijk is een brandweerkazerne op IJburg te vestigen nu er nog mogelijkheden zijn om zo'n functie in het planproces op te nemen. Beide partijen hebben hiervoor reserveringen opgenomen op Zeeburgereiland, dus mocht het nodig zijn, dan kan het ook.

4.2.2 Bereikbaarheid op het eiland

In de vorige paragraaf kwam de bereikbaarheid van het eiland als geheel aan bod. In deze paragraaf doen we aanbevelingen om de bereikbaarheid op het eiland voor brandweermaterieel te vergroten:

- Zorg dat de kades rond de binnenhaven en de (toegankelijke) binnenterreinen de asdruk minimaal 10 ton kan dragen; zo is het mogelijk voor de brandweer om dicht bij het water te komen met auto's en om zo dicht mogelijk in de buurt van de woningen te komen.
- Voorzie, vooral op de binnenterreinen, in zoveel mogelijk strakke rooilijnen op maaiveld opdat gemanoeuvrere met brandweermaterieel mogelijk is.
- Zoek alternatieven voor de verkeersdrempels (bijvoorbeeld in de vorm van de zogenaamde Abcouder bollen) in verband met de aanrijtijden van de brandweer.

4.3 Aanbevelingen op gebied van verkeersveiligheid

Het eiland wordt ingericht volgens de uitgangspunten van Duurzaam Veilig. Ten aanzien van de verkeersveiligheid valt op een aantal onderdelen van de plannen nog aanbevelingen te doen:

- Allereerst de scholen rond het park en de verwachte overlast van halende en brengende ouders die met hun auto de weg versperren. Ons advies zou zijn om legale kiss & ride stroken te maken tegenover de scholen, zodat er geen onveilige situaties ontstaan.
- Maak bij de (tijdelijke) lus van de IJ-tram rondom de school tegenover het park een heldere openbare ruimte met aan vier zijden goed beveiligde oversteekplaatsen en tramsignalering.
- Maak in het hellend vlak van de straten die haaks staan op de Pampuslaan verschillen in bestrating (zogenaamde schrikstroken) opdat fietsers/skeelers afremmen voor de kruisingsvlakken. Zo'n schrikstrook kan bestaan uit bijvoorbeeld klinkers, die in asfalt geprint zijn en enigszins uit elkaar liggen (zoals bijvoorbeeld is toegepast op de plekken waar de lange doorgaande fietsroute op het Java-eiland de dwarsgrachten nadert).

4.4 Samenvatting belangrijkste aanbevelingen

Onderstaand vindt u een samenvatting van de belangrijkste aanbevelingen die in dit hoofdstuk zijn gedaan op de verschillende gebieden. Deze aanbevelingen zijn tijdens de afsluitende presentatie door het Projectbureau IJburg (PBIJ) reeds voor een deel overgenomen. Wanneer dit het geval is zijn ze gemarkeerd met een *. Ten aanzien van de binnenterreinen werd tijdens de slotpresentatie voorgesteld dat de consortia samen met het PBIJ en het stadsdeel een apart Programma van Eisen hiervoor maken.

Sociale veiligheid en criminaliteit

- varieer toegankelijkheid binnenterreinen (openbaar vs. privé);
- creëer informele routes door binnenterreinen;
- goede verlichting, geen onoverzichtelijke hoeken en duidelijk bepaalde erf grenzen belangrijk bij ontwerp binnenterreinen;*
- geen parkeergelegenheid aan parkzijde;
- verbreed beukmaat kavels Rieteiland of stel als voorwaarde dat de voordeur aan de voorkant komt i.p.v. opzij;*
- creëer een stedelijke ruimte ter hoogte van de tramhalte (plein);
- cluster entrees woningen havengebied.*

Brandveiligheid

- communiceer bereikbaarheid eiland voor brandweer en probeer brandweerkazerne in het gebied te krijgen;*
- binnenterreinen en kades met asdruk van 10 t;*
- strakke rooilijnen op maaiveld binnenterreinen voor optimale manoeuvreerruimte;*
- probeer een alternatief voor verkeersdrempels te vinden zodat brandweer er wel goed overheen kan in geval van nood.

Verkeersveiligheid

- maak legale Kiss & ride stroken en handhaaf dit regiem;*
- maak bij de tramlus een heldere openbare ruimte met goed beveiligde voetgangersoversteekplaatsen en tramsignalering;
- creëer schrikstroken op het hellend vlak.*

5 Conclusies

5.1 Inhoudelijk

Met de aanbevelingen gedaan in het vorige hoofdstuk kunnen de ontwerpers en stedenbouwkundigen verder aan de slag om tot een SP te komen. In elke daaropvolgende fase van het project zal echter ook beoordeeld moeten worden op welke manier het ontwerp van invloed is op de veiligheidssituatie in Haveneiland Oost. Ons inziens zou het wenselijk zijn om vanuit het PBIJ een soort 'veiligheids supervisor' aan te wijzen die ervoor zorgt dat de verschillende inhoudelijke veiligheidsbelangen goed met elkaar in evenwicht zijn in alle volgende fasen van het project. Deze persoon zou bijvoorbeeld deel kunnen nemen aan de overleggen tussen consortia en politie over het behalen van het Politiekeurmerk en zou ervoor kunnen waken dat de eisen op het gebied van de openbare ruimte uitgevoerd worden. Ook kun je in dit geval denken aan overleg met de brandweer over hun eisen ten aanzien van de inrichting van de openbare ruimte. Deze kunnen nog wel eens conflicteren met de eisen voor het Keurmerk.

Kortom, in elke fase van het project moeten er beslissingen genomen worden die van invloed zijn op de veiligheid op Haveneiland Oost. Het zou goed zijn wanneer er één persoon is die dit veiligheidsbelang bewaakt, door het hele project heen. Dat zou ook tegemoet komen aan de vraag c.q. verzuchting van sommigen tijdens de presentatie dat er heel veel partijen geconsulteerd moeten worden om helderheid over bepaalde eisen te krijgen.

5.2 Procesmatig

Bij de ontwikkeling van een nieuw gebied wordt er door de opdrachtgevers uiteraard altijd met vele partijen overlegd over uiteenlopende aspecten van het plan. Sommige partijen zijn meer gericht op de economische aspecten van het plan, anderen meer op de beheersmatige aspecten en weer anderen hebben bereikbaarheid als eerste insteek. Zonder uitzondering zijn alle partijen er echter bij gebaat dat er al in een vroeg stadium gewerkt wordt aan het zo veilig mogelijk maken van Haveneiland Oost. Alles wat nu in deze fase 'integraal' veiliger wordt ontworpen en gebouwd voorkomt dat er later in de beheersfase onverwachte kosten of veiligheidsrisico's opduiken, die tot in lengte van dagen op het budget blijven drukken.

De uitvoering van deze veiligheidsscan heeft wat dat betreft inderdaad een schat aan informatie opgeleverd van de verschillende partijen, waarmee ontwerpers aan de slag kunnen. Doordat deze informatie niet alleen bilateraal is besproken met PBIJ of DSP-groep, maar ook gedeeld is door middel van workshops en de presentatie, is er ook gewerkt aan het creëren van een gezamenlijk denkkader op gebied van veiligheid voor Haveneiland Oost. Alle partijen zijn zich ervan bewust geworden dat er méér belangen spelen dan alleen de hunne en dat door met elkaar in gesprek te blijven gezocht kan worden naar de meest optimale oplossing voor meerdere veiligheidsproblemen tegelijk. PBIJ speelt in dit proces een belangrijke rol omdat dit de partij is die alle belangen met elkaar moet verenigen. Niet alle wensen en aanbevelingen kunnen overgenomen worden; er moet een afweging gemaakt worden op grond van zowel veiligheids-, economische-, verkeers- en beheersmatige gronden.

Deze afweging kan nu echter een stuk makkelijker gemaakt worden doordat er in dit vroege stadium al zoveel informatie is.

Het verdient aanbeveling om in de toekomst regelmatig te blijven overleggen met de verschillende partijen over veiligheid, waarbij iedere keer wanneer er een volgend stadium aanbreekt in het planproces voorgelegd kan worden welke oplossingen er zijn bedacht voor de veiligheidsrisico's die nu zijn geconstateerd. Door middel van informatie-avonden en workshops kan PBIJ de nu betrokken partijen weer uitnodigen om met suggesties en aanbevelingen te komen die de veiligheid vergroten.

Uit het enthousiasme van de betrokken partijen over deze vorm van inspraak en overleg kunnen we ook concluderen dat het zeker aanbeveling verdient om ook in het planproces van de toekomstige eilanden van IJburg het uitvoeren van een Veiligheidsscan op te nemen.

Bijlagen

Bijlage 1 Overzicht overige geconstateerde risico's door deelnemers veiligheidsscan

1.1 Inleiding

In dit hoofdstuk vindt u een overzicht van de risico's die door de verschillende betrokkenen zijn aangedragen voor zover ze niet al zijn opgenomen in hoofdstuk 3. In bijlage 5 vindt u een overzicht van deelnemende partijen.

Ze zijn geclusterd in vier groepen:

- risico's criminaliteit en sociale veiligheid;
- risico's brand, rampen en externe veiligheid;
- risico's verkeersveiligheid;
- risico's natuurgeweld.

1.2 Risico's criminaliteit en sociale veiligheid

Variatie in bebouwing

- Er wordt gestreefd naar een grote variatie in bebouwingsvormen. Daartoe wordt bijvoorbeeld een maximum aantal woningen afgesproken dat een architect per bouwblok mag ontwerpen. Een dergelijke variatie maakt woningen beter herkenbaar, waardoor de betrokkenheid van bewoners toeneemt. Toch is het met name bij meergezinswoongebouwen niet uitgesloten dat grootschaligheid ontstaat en als gevolg daarvan anonimiteit.

Woningen

- Vanwege de verkoopbaarheid van de woningen op Haveneiland Oost is een trend van ontmenging van duurdere en goedkopere woningen ingezet. In het interview met het stadsdeel Zeeburg is gewezen op het risico dat er grote concentraties van 'grote gezinnen' woningen ontstaan. Concentratie van overlast kan dan het gevolg zijn. Ook in het interview met de politie is voldoende menging (versus concentratie) van bevolkingsgroepen als aandachtspunt aangestipt.
- Op Haveneiland Oost wordt voor 75% geparkeerd op eigen erf. Daar zijn verschillende mogelijkheden toe, variërend van carport, zoals in de jaren tachtig vaak werd gebouwd tot gated-community-achtige constructies zoals op Borneo-Sporenburg veel te zien valt. Verschillende risico's hangen daarmee samen, waaronder een gebrek aan 'sociale ogen' op straat.
- Voor de woningen is in een uitgeefbare margestrook voorzien. Naar onze mening is deze zone dermate krap bemeten dat het risico bestaat dat mensen met woningen op maaiveld (de sociale ogen) het te indringend vinden dat passanten zo dicht langs hun ramen lopen. Vaak zie je dan dat de mensen zich van de openbare weg 'afsluiten' door middel van luxaflex en gordijnen.
- Het vele water levert al of niet in bevroren toestand het risico op dat er ingebroken wordt met behulp van boot of over het ijs.

Parkeren

- Hoewel de stedenbouwkundige van dRO het aantal parkeerplaatsen op maaiveld in het plangebied als voldoende beschouwt, plaatsen de stedenbouwkundige en DSP-groep kanttekeningen bij de gehanteerde norm. De norm van 1 parkeerplaats per woning zou wel eens te krap kunnen zijn, met opstoppingen en oneigelijk parkeren als gevolg.

Openbare ruimte

- In het park is volgens het stadsdeel Zeeburg altijd risico op hangjeugd.
- De rand van het park is ook als potentieel probleemgebied aangeduid. Mensen moeten 's avonds wel veilig langs de rand kunnen lopen zonder het risico vanuit de bosjes besprongen te worden.
- In de eerste workshop is aangegeven dat in het plangebied weinig groen aanwezig is. Er zijn geen uitrenplekken voor kinderen, laat staan honden-uitlaatplaatsen.
- Het is het voornemen zo weinig mogelijk straatmeubilair in de openbare ruimte te plaatsen. DSP-groep vindt dit ten dele een goede oplossing om een wildgroei van objecten, die tot obstakels verworden, tegen te gaan. Ontwerpers kunnen met deze slogan in het achterhoofd echter nog wel eens voorbij schieten aan de functies van straatmeubilair en ze bijna onzichtbaar 'wegasaneren'. Dit werkt contraproductief en werkt vervuiling in de hand.

Jachthaven

- De politie waarschuwt voor de overlast die de jachthaven kan veroorzaken. Als voorbeeld is Muiden genoemd. Daar geven de boten in de haven door de cafés bij de sluis levendigheid, maar ook overlast op de kade.

Bedrijven

- De Kamer van Koophandel verwacht dat de kans op roofoverval op Haveneiland Oost kleiner zal zijn dan op het 'vasteland', omdat de vluchtmogelijkheden beperkt zijn. Winkelcriminaliteit zal echter weinig verschillen met elders.

1.3 Risico's brand, rampen en externe veiligheid

Bereikbaarheid op het eiland

- Het risico van opstoppingen tijdens de bouwfase (voor zowel de hulpdiensten als bewoners) is volgens het stadsdeel Zeeburg één van de drie belangrijkste risico's. Het risico van opstoppingen (ook na realisatie) kan volgens de politie nog verder toenemen wanneer bewoners in de praktijk meer auto's hebben dan waar de parkeernorm vanuit gaat.

Bluswatervoorziening

- De brandweer heeft uiteraard bluswater nodig en signaleert ten aanzien van Haveneiland Oost de volgende risico's:
 - Op regionaal niveau speelt de kwestie van het privatiseren van het waterleidingnet. De gemeente heeft de plicht te zorgen voor bluswater, een particulier waterleidingbedrijf zou alleen verplicht zijn te zorgen voor het water van de consumenten. Gevolg van privatisering kan zijn, dat de leidingen dunner worden en dat gebruik als bluswater daardoor fysiek onmogelijk wordt.
 - De derde kwestie betreft het al dan niet aanleggen van een grijswater-net. Eerder zou IJburg een drinkwaternet en een grijswaternet krijgen.

De brandweer zou van het grijswaternet gebruik maken en er zou voor

gezorgd worden dat daar een capaciteit van 45.000 liter per minuut zou zijn. Nu komt er toch alleen een drinkwaternet en moet de brandweer opnieuw in discussie over dit punt.

Parkeergarages

- In het plangebied komt een parkeergarage met 400 plaatsen voor verschillende gebruikers: bedrijven, bezoekers en bewoners. Daarnaast komen er veel kleinere ondergrondse parkeervoorzieningen. De bluswatervoorziening en de bereikbaarheid zijn hier belangrijke punten van aandacht.

Risicovolle functies

- In het interview met de brandweer is geïnventariseerd welke potentiële bronnen van gevaar aanwezig zouden kunnen zijn op het eiland. Genoemd zijn een benzinestation, een ijsbaan (in verband met ammoniak), een zwembad (chloor), een vulstation voor brandstof of een verwisselpunt van gasflessen (bijvoorbeeld bij de jachthaven) of andere van dergelijke functies. Ook de grootte van boten en het type boten die in de jachthaven kunnen komen, kunnen invloed hebben op de brandveiligheid. Bijvoorbeeld brand op polyester boten kan gevaarlijke stoffen in de lucht tot gevolg hebben.

1.4 Risico's verkeersveiligheid

Openbaar vervoer

- In het huidige plan loopt de busroute door een 30 km/uur gebied met normaliter drempels. Drempels belemmeren de voortgang van de bus echter en zijn wellicht hier geen optie. Zonder verkeersremmende maatregelen zal geen 30 km/uur gereden worden. Het risico bestaat dat het woongebied op deze manier niet verkeersveilig wordt.
- De verharde trambaan kan door hulpdiensten gebruikt worden, hetgeen heel belangrijk is voor de toegankelijkheid van de brandweer. De verharde trambaan kan echter ook door taxi's gebruikt gaan worden. Dat laatste zou ongewenst zijn.

Fietsparkeren

- Zowel in het interview met het stadsdeel als door de vertegenwoordiger van de Fietsersbond is aangegeven dat een in pandige fietsenstalling voor de diverse woningen in Haveneiland Oost heel belangrijk is. In het nieuwe bouwbesluit zijn bergingen bij woningen niet meer verplicht, maar wanneer deze achterwege zouden blijven, levert dit een beduidend groter risico op voor fietsendiefstal.

1.5 Risico's natuurgeweld

Verdrinkingsgevaar

- Gelet op de mate van kinderrijkdom van Haveneiland en de bovenmatige hoeveelheid water afgezet tegen het gegeven dat van de verdrinkingsgevallen per jaar in Nederland het aandeel van kinderen tussen de 2 en 10 33% uitmaakt, is verdrinkingsgevaar een belangrijk punt van aandacht en vormt zeker een risico waar aandacht aan besteed zal moeten worden bij de uitwerking van de plannen voor de oevers.

Buitenwater

De politie, Vrouwen Bouwen Wonen en de deelnemers aan de tweede workshop hebben enkele risico's genoemd die samenhangen met weersinvloeden.

- Het buitenwater kan risico's voor kruierend ijs opleveren, met name aan de noordzijde.
- Een gebied zoals Haveneiland is kwetsbaarder voor ijs op bruggen, trappen, stoepen en bestrating.
- Windhinder is een aspect om rekening mee te houden in het ontwerp.
- De hevige wind kan volgens de politie waterplanten doen opwaaien die zorgen voor gladheid.
- Overstromingsgevaar van het eiland als geheel en het vollopen van kelders is door de deelnemers aan de veiligheidsscan niet als risico naar voren gebracht, maar heeft de aandacht van de brandweer.

Bijlage 2 Overzicht overige aanbevelingen gedaan door deelnemers

2.1 Inleiding

Onderstaand vindt u de overige aanbevelingen die door de verschillende deelnemers zijn gedaan, voor zover ze niet al opgenomen zijn in hoofdstuk 4. Daarbij maken we onderscheid in aanbevelingen op gebied van criminaliteit en sociale veiligheid, brandveiligheid en externe veiligheid, verkeersveiligheid, natuurgeweld en aanbevelingen rondom beheer en communicatie. Zowel aanbevelingen die een directe relatie hebben met de geconstateerde risico's als aanbevelingen die de deelnemende partijen op grond van hun expertise hebben gedaan, zijn in deze bijlage opgenomen.

2.2 Aanbevelingen criminaliteit en sociale veiligheid

Variatie in bebouwing

- Voor het gebied wordt gestreefd naar een grote variatie in bebouwingvormen. Toch is het met name bij meergezinswoongebouwen niet uitgesloten dat grootschaligheid ontstaat. Om dit te voorkomen adviseren we de norm volgens het Politiekeurmerk Veilig Wonen te volgen ten aanzien van de compartimentering binnen woongebouwen.

Woningen

- In het interview met het stadsdeel Zeeburg en met de politie is gewezen op het risico van eenzijdigheid in de woningconcentraties. Het mixen van verschillende woningtypen wordt aanbevolen. Het Stadsdeel heeft geadviseerd te kijken naar mogelijkheden voor bijvoorbeeld flexibel bouwen om tijdig in te kunnen spelen op de veranderende opbouw van de bevolking of op vraag- en aanbod van de woningmarkt. De politie op korpschefniveau en de consortia zouden overigens alle woningen in het gebied onder het Politiekeurmerk Veilig Wonen willen laten vallen.
- De krappe margestroken kunnen ten koste gaan van de sociale ogen vanuit de woningen op de openbare ruimte. Ons inziens moet dan ook geprobeerd worden de beoogde uitgeefbare zone 2.50 meter i.p.v. 1.20 meter diep te maken. Daarmee krijgen bewoners meteen een meer waardevolle buitenruimte, waardoor ze eerder naar buiten komen (zie hierboven). Maak van de margestroken een uniforme lijn, die in de architectuur of landschapsarchitectuur wordt mee ontworpen.
- Op hoger gelegen verdiepingen kunnen de sociale ogen gestimuleerd worden door de woningen te voorzien van erkers.
- Vrouwen Bouw Wonen stelde vindbare huisnummers voor, gekoppeld aan een logische naamgeving, vooral bij de binnenterreinen: een hof en een straat mogen o.i. nooit dezelfde naam hebben. Dat scheidt verwarring en daarmee is de stap naar onveiligheidsgevoelens gezet.

Parkeren

- Tijdens de planvorming zullen voldoende parkeerplaatsen ingecalculeerd moeten worden. Indien blijkt dat extra plaatsen nodig zijn, zullen deze (in verband met de kwaliteit van de openbare ruimte) ondergronds opgelost

moeten worden. Compartimentering in kleine ondergrondse eenheden met scheiding van gebruikerstypen dient daarbij uitgangspunt te zijn.

- De overzichtelijkheid van de parkeergarages (intern en zicht vanuit de openbare ruimte) zal in de uitwerking van het ontwerp een belangrijk punt van aandacht moeten zijn. Toepassing van het Politiekeurmerk Veilig Wonen en de Vexpan regels wordt aanbevolen. De garages moeten voor iedere gebruiker altijd veilig (in de DSP-groep opinie in ieder geval zo veilig mogelijk) zijn.
- Nog even los van de precieze invulling van de parkeerplekken (garages, carports of langsparkeren) zijn er een aantal aanbevelingen ten aanzien van het parkeren te doen: voorkom lange straten met dubbelzijdig parkeren op eigen erf achter gesloten rolluiken. Zorg dat er in grote delen van de straat grondgebonden woningen zijn met woonkamers/ ateliers/werkkamers aan de straatzijde. Geef bewoners daarnaast een eigen buitenruimte, zodat ze eerder naar buiten komen en de relatie tussen binnen en buiten wordt versterkt.

Openbare ruimte

- In de eerste workshop is aangegeven dat in het gebied weinig groen aanwezig is. Als oplossing voor het gebrek aan hondenuitlaatplaatsen is aangegeven dat in het park een rand geïntegreerd kan worden voor honden. Een soort houtsnipperstrook zou er volgens ons niet vervelend uitzien voor het openbare trottoir erlangs. Een goed voorbeeld is te vinden in de randen van het Oosterpark.
- Vrouwen Bouwen Wonen heeft de suggestie gedaan in de binnenterreinen ontspannen plekken te maken waar gespeeld kan worden. Omdat ook een deel van de straten autoluw wordt, kan ook daar gespeeld worden. Die mogelijkheid hangt af van de verkeerstechnische oplossing die wordt gekozen voor het 30 km/uur gebied.
- Ten aanzien van het straatmeubilair stellen we voor in een latere fase voor het hele plangebied te visualiseren waar vuilnisbakken, fietsenklemmen en vuilcontainers komen te staan. Dus niet alleen principe oplossingen, maar ook de context. Goede voorbeelden hiervan zijn te zien bij het SPvE van Gershwin op de Zuidas.
- De door dRO en NPK ontworpen mast met dubbele armatuur wordt bij de IJburglaan toegepast. Vooral voor de begeleiding van fietspaden is dit een gunstige oplossing. We adviseren deze constructie ook toe te passen bij de Pampuslaan en waar mogelijk ook bij andere plaatsen waar van vrijliggende fietspaden sprake is.
- De Stichting Gehandicapt Overleg Amsterdam heeft verzocht de toegankelijkheid en veiligheid voor mensen met een functiebeperking mee te nemen in de veiligheidsscan. Dit aspect zal in de uitwerking van de plannen specifieke aandacht moeten krijgen.

Jachthaven

- Om overlast van de jachthaven te voorkomen stelt de politie voor een strikt beheer van de facilitaire voorzieningen in te stellen om de rust bij de jachthaven te waarborgen.

Bedrijven

- De Kamer van Koophandel heeft de aandacht gevestigd op winkelcriminaliteit op Haveneiland Oost. Omdat het bouwkundige ontwerp een grote invloed heeft op deze criminaliteit, is voorgesteld de methodiek van het Keurmerk Veilig Ondernemen op Haveneiland Oost toe te passen. Voor bedrijventerreinen is overigens een soortgelijk handboek opgesteld.

Voorzieningen

- Voorzieningen voor kinderen en jongeren zijn nog geen punt van aandacht in het ontwerp. Het stadsdeel heeft in het interview aanbevolen om in de planfase reeds goed na te denken over deze voorzieningen. Opgroeijende jeugd moet op straat iets te doen hebben. Fysieke voorzieningen waar ze met slecht weer naar binnen kunnen (vraagt weer beheer), maar ook voetbalveldjes en hangplekken, anders dan die voor basisscholen. De politie vindt het belangrijk jongeren te betrekken bij het inrichten van de openbare ruimte en dit ook al in een vroeg stadium te doen. DSP-groep heeft in dit kader ruime ervaring met het toepassen van het instrument 'Kids & Space'.

2.3 Aanbevelingen brand- en rampenbestrijding

Bereikbaarheid binnenterreinen in relatie tot bluswater

- De brandweer beveelt aan dat er een droge blusleiding wordt aangelegd, waarop de brandweer desgewenst een watervoorzienig kan aansluiten.
- Vroegtijdig overleg tussen de brandweer en GWL (gemeentelijke waterleiding) is belangrijk om kosten te beperken en de aanwezigheid van bluswater te garanderen.

Bluswatervoorziening

- In bijlage 3 vindt u een overzicht van eisen die de brandweer stelt aan het gebied op het gebied van bereikbaarheid.
- De brandweer geeft ook aan brandkranen nodig te hebben met een capaciteit van 45.000 liter per minuut, die zijn aangesloten op het waternet. De brandweer geeft daarbij de voorkeur aan bovengrondse brandkranen in verband met de betere zichtbaarheid.

Parkeergarages

- De verschillende parkeergarages die in het gebied voorkomen zullen te zijner tijd bij de bouwaanvraag door de brandweer getoetst worden. Belangrijke aanbeveling op dit moment is dat de in- en uitgang voor de brandweer bereikbaar in en dat er droge blusleidingen aanwezig zijn.

Risicovolle functies

- In het interview met de brandweer is geïnventariseerd welke functies risico's met zich mee zouden kunnen brengen. Onderzocht moet worden of dergelijke functies in het gebied komen. Als dat zo is, moet gelet worden op gevarencirkels en de windrichting.

2.4 Aanbevelingen verkeersveiligheid

Algemeen

- De Fietsersbond geeft de voorkeur aan een ontsluiting van het gebied met lussen in plaats van een grid. Bij een grid is ook een grotere kans op sluipverkeer, omdat verkeersdeelnemers eenvoudig een parallelweg kunnen nemen. Om dit probleem alsnog aan te pakken stelt de Fietsersbond voor het aantal bruggen dat voor auto's toegankelijk is te beperken. Vanuit veiligheidsoptiek is DSP-groep echter tegen deze optie.
- Vrouwen Bouwen Wonen heeft in zijn algemeenheid opgeroepen veilige oversteekplaatsen te creëren. Specifiek voor de Pampuslaan heeft de Fietsersbond het ingrijpende voorstel gedaan om het doorgaande verkeer buitenom te leiden: ten zuiden van het park door en dan aan de noordoost-

kant richting Centru-meiland. Vanuit sociale veiligheid is dit volgens DSP evenwel geen optie.

- De oversteekbaarheid van de Pampuslaan is zeker bij de tramhaltes tegenover de school erg belangrijk. Hekken rond de haltes kunnen de veiligheid direct bij de haltes vergroten.
- Er moet een goede scheiding worden aangebracht tussen bouwverkeer en bewonersverkeer zodat men zo min mogelijk last heeft van elkaar tijdens de bouwfase.

Openbaar vervoer

- Wanneer de busroute door de woonwijk niet te combineren valt met de snelheidsremmende maatregelen die volgens 'Duurzaam Veilig' nodig zijn heeft de Fietzersbond aanbevolen dat het gebied voor alle weggebruikers (ook voor fietsers) helderder is wanneer het als 50 km/uur gebied ingericht wordt. In dat geval kunnen fietsstroken gescheiden worden van het snelle verkeer. Een aanvullend advies onzerzijds met betrekking tot de busverbinding is de bus twee keer te laten stoppen: een keer bij de kruising met de Pampuslaan en een keer voordat de bus aantakt op de boulevard op het Centru-meiland. Dat spoort ook met de dichtheden. Juist hier zijn de gewenste bouwhoogtes op zijn hoogst (6 a 8 bouwlagen).
- De verharde trambaan zou ongewenst door taxi's gebruikt kunnen gaan worden. Oplossingen daarvoor moeten in de handhaving gezocht worden. De politie zegt hier capaciteit voor te hebben.

Fietsparkeren

- Onze aanbeveling is om verzamel fietsparkeerplaatsen binnen 50 meter van belangrijke publiekstrekkende functies aan te leggen. Dit om te voorkomen dat bezoekers hun fietsen toch direct bij de entree 'wild stallen'.
- Zowel in het interview met het stadsdeel als door de vertegenwoordiger van de Fietzersbond is aangegeven dat een inpandige fietsenstalling voor de diverse woningen in Oost ook heel belangrijk is. Deze moet dan echter wel goed bereikbaar en veilig zijn. Gezamenlijke fietsenstallingen kunnen eventueel ook toegepast worden.

Autoparkeren

- Het trottoir ter hoogte van drempels dient ons inziens vrijgehouden te worden van langspaarkeerplaatsen. Dit omdat het middenstuk vaak als geleidestrook voor slechtzienden en ouderen wordt gebruikt. Dit ligt in het verlengde van de oproep van Vrouwen Bouwen Wonen om veilige trottoirs en duidelijke oversteekplaatsen te creëren.
- Bij autovrije woonmilieus binnen de woonblokken betekent het dat de auto wel overal kan komen maar niet mag parkeren. Dit moet ons inziens heel goed geregeld worden, want mensen willen toch parkeren waar ze willen. Fysiek onmogelijk maken en een sleutel bij de buurtconciërge is een mogelijkheid. Uiteraard kan een conciërge, waar Vrouwen Bouwen Wonen ook voor heeft gepleit, ook nog een groot scala aan andere taken vervullen.
- De Kamer van Koophandel heeft gewezen op het belang van voldoende parkeerplaatsen rond de haven. Niet alleen voor de kantoren en de detailhandel, maar ook voor de waterrecreanten.

2.5 Aanbevelingen natuurgeweld

Verdrinkingsgevaar

- Met het vele water is verdrinkingsgevaar een belangrijk punt van aandacht. Bij de inrichting van kademuuren en binnengrachten is ons advies om

voldoende uitklimmogelijkheden mee te ontwerpen, die bereikbaar zijn zelfs wanneer er bootjes in de gracht liggen.

- Het stadsdeel heeft ook geadviseerd de hekwerken aan de waterkant hoog genoeg te maken zodat er geen kinderen in kunnen vallen.

Buitenwater

- Tegen extreme weersomstandigheden zelf is niet zoveel te doen behalve verhuizen, maar de effecten die dan optreden (kruisend ijs, gladheid op bruggen, trappen, stoepen en bestrating, windhinder, enz.) zullen door een goed beheer- en communicatieplan voor extreme weersgesteldheid bestreden moeten worden.

2.6 Aanbevelingen beheer en communicatie

Beheer

- De politie adviseert samen met DSP-groep zorg te dragen voor een goed beheer om verloedering en verpaupering tegen te gaan. Wanneer eenmaal sporen van vernieling zichtbaar zijn, zal de drempel voor andere vernielingen lager zijn. Het is dus zaak om schade zo snel mogelijk te herstellen. Een beheerplan, waarin beschreven staat wie welke verantwoordelijkheid heeft en welke afspraken er zijn gemaakt over het beheer van de openbare ruimte, kan dit streven ondersteunen. Het stadsdeel benadrukt dat hierover vooraf goed overleg gevoerd moet worden met alle betrokken partijen. (bijvoorbeeld wanneer blijkt dat de fietsenstalling in de beheerfase niet blijkt te voldoen en dus extra kosten met zich meebrengt). Dat kan DSP-groep uiteraard alleen maar ondersteunen.
- Het Diemerpark is als voormalige vuilstortplaats een gebied waar bijzondere beheerseisen aan gesteld zullen worden. Volgens het Stadsdeel zou er een integraal beheerplan voor veiligheid en calamiteiten gemaakt moeten worden. Het moet bijvoorbeeld voor iedereen duidelijk zijn dat in het park niet gegraven of gevaren mag worden. Gebruikers moeten ook ingelicht worden over het gebruik als hondenuitlaatgebied. Duidelijk moet zijn waar honden wel of niet uitgelaten mogen worden. Voor het park zal ons inziens een blijvende vorm van parkmanagement nodig zijn. Deze zaken behoren tot de verantwoordelijkheid van het stadsdeel.

Communicatie

- In het algemeen wil het Stadsdeel goede, actieve informatie uitwisseling tussen alle partijen, ook bijv. tussen aannemer en overheid! Het maken van strakke afspraken is geboden; het liefst begint men hier zo snel mogelijk mee.
- Om de plantoetsingen door de politie en door anderen te vereenvoudigen is door de politie een pleidooi gehouden voor het toepassen van Virtual Reality. Door de driedimensionale visualisatie kunnen niet-ontwerpers veel eenvoudiger zien hoe de ontwerpers zich het nieuwe gebied voorstellen.

Bijlage 3 Eisen bereikbaarheid Brandweer

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

Bron: afd. Bereikbaarheid, Bluswatervoorziening en Aanvalsplannen¹

Noot 1 Deze eisen zijn overhandigd tijdens het interview met de brandweer.

Bijlage 4 Betrokken personen bij de veiligheidsscan

Interviews

- Ton Schaap, hoofd stedenbouwkundige vanuit dRO
- Jannie van Beeren, gebiedscoördinator stadsdeel Zeeburg
- Chris Wael, veiligheidscoördinator stadsdeel Zeeburg
- Bert Lockx, politie Amsterdam Amstelland
- De heer van Dam, Bereikbaarheid, Bluswatervoorziening en Aanvalsplannen, brandweer Amsterdam
- De heer Woerden, afdeling Proactie en Preventie, brandweer Amsterdam

Workshop 1: veiligheidsdeskundigen

- Wendy Kiel, Brandweer Pro-actie
- Patricia van Dijk, Brandweer Preventie
- Janny van Beeren, Stadsdeel Zeeburg
- Chris Wael, Stadsdeel Zeeburg
- Simon Gelens, Politie
- Pim Koelemij, Waterstad (consortia)
- Fred Langeslag, IJdelta (consortia)
- Menno Oost Indië, verkeerskundige dRO
- Frans de Rooy, stedenbouwkundige dRO

Workshop 2: Maatschappelijk overleg

- Annemiek Houtman, Kamer van Koophandel Amsterdam
- Natascha van Bennekom, Fietsersbond Amsterdam
- Mevrouw Berna Leegwater, Vrouwen Advies Commissie
- Mevrouw B. Alberts, Vrouwen Bouwen Wonen
- Bart Weggeman, Stichting Gehandicapten Overleg Amsterdam

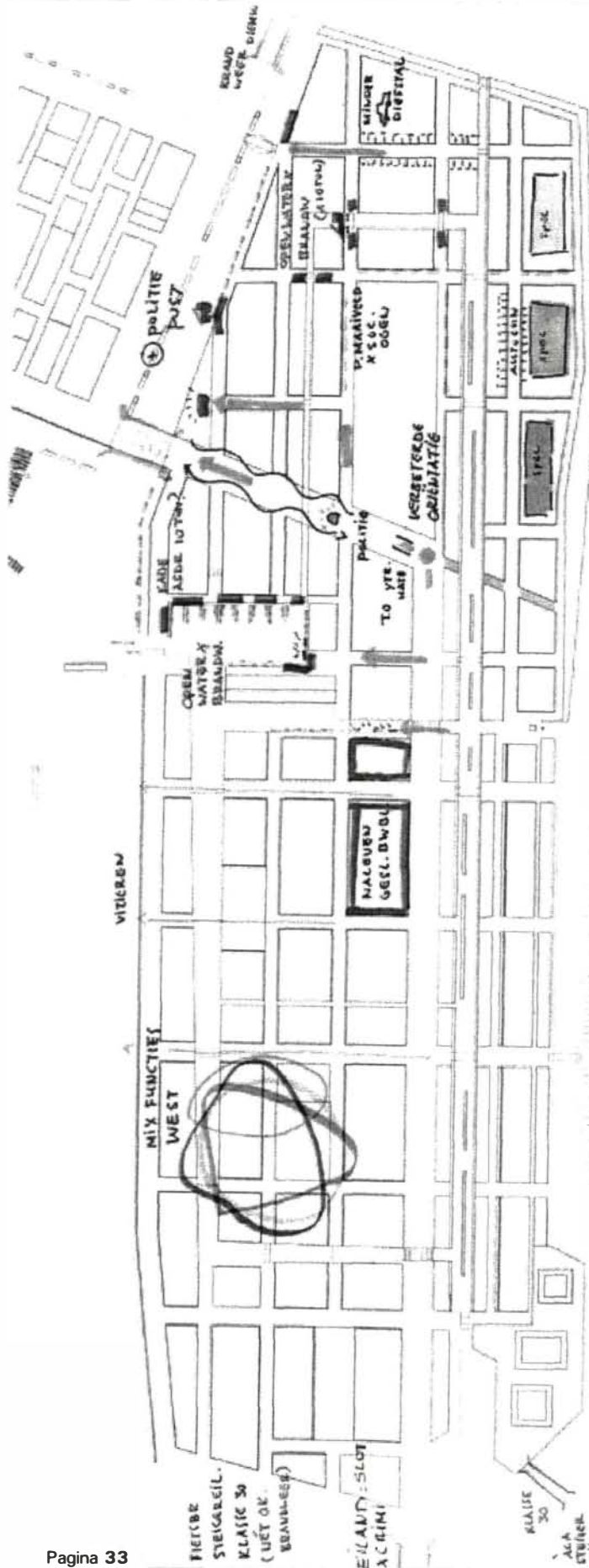
Bij de presentatie op 12 november waren aanwezig:

- Dhr. G. Landman, ANBO
- Dhr. J.Th. Nolte, ANBO
- Dhr. M. van Hees, Burgerij
- Mw. N. van Bennekom, Fietsersbond Amsterdam
- Mw. A. Houtman, Kamer van Koophandel A'dam
- Dhr. B. Weggeman, SGOA
- Mw. B. Leegwater, Vrouwen Advies Commissie
- Mw. B. Alberts, Vrouwen Bouwen Wonen
- Dhr. W. van Dam, Brandweer A'dam
- Dhr. J.A.M. Woerden, Brandweer A'dam
- Dhr. M.J.W. Oost Indië, dienst Ruimtelijke Ordening (dRO, verkeer)
- Dhr. F. de Rooy, Projectbureau IJburg (dRO)
- Dhr. J. Camphuysen, Groep Waterstad
- Dhr. E. Amory, IJburgermaatschappij
- Dhr. S. Gelens, Politie
- Dhr. A.G. Lockx, Politie
- Dhr.. J. Meijers, Politie (Regionaal Projectbureau Veilig Wonen)
- Mw.. J. van Beeren, Stadsdeel Zeeburg
- Dhr. C. Waal, Stadsdeel Zeeburg
- Mw. F. Swildens, Projectbureau IJburg (Stedelijke Woningdienst)
- Dhr. J. van Straten, Projectbureau IJburg
- Mw. M. Kemps, Projectbureau IJburg

Bijlage 5 Gebruikt materiaal

- Projectbureau IJburg, Haveneiland Oost en Rieteland, stand van zaken op 19 juli 2002.
- Stedenbouwkundig Programma van Eisen Extra, Ontwerp voor IJburg Haveneiland, mei 1997.
- Stedenbouwkundig Plan Haveneiland en Rieteilanden West, op 9 februari 2000 vastgesteld door de gemeenteraad.
- Voorontwerp Openbare ruimte Haveneiland en Rieteilanden West, versie 4, september 2001.
- Perspectief IJburg 2001, publieksversie, maart 2002.

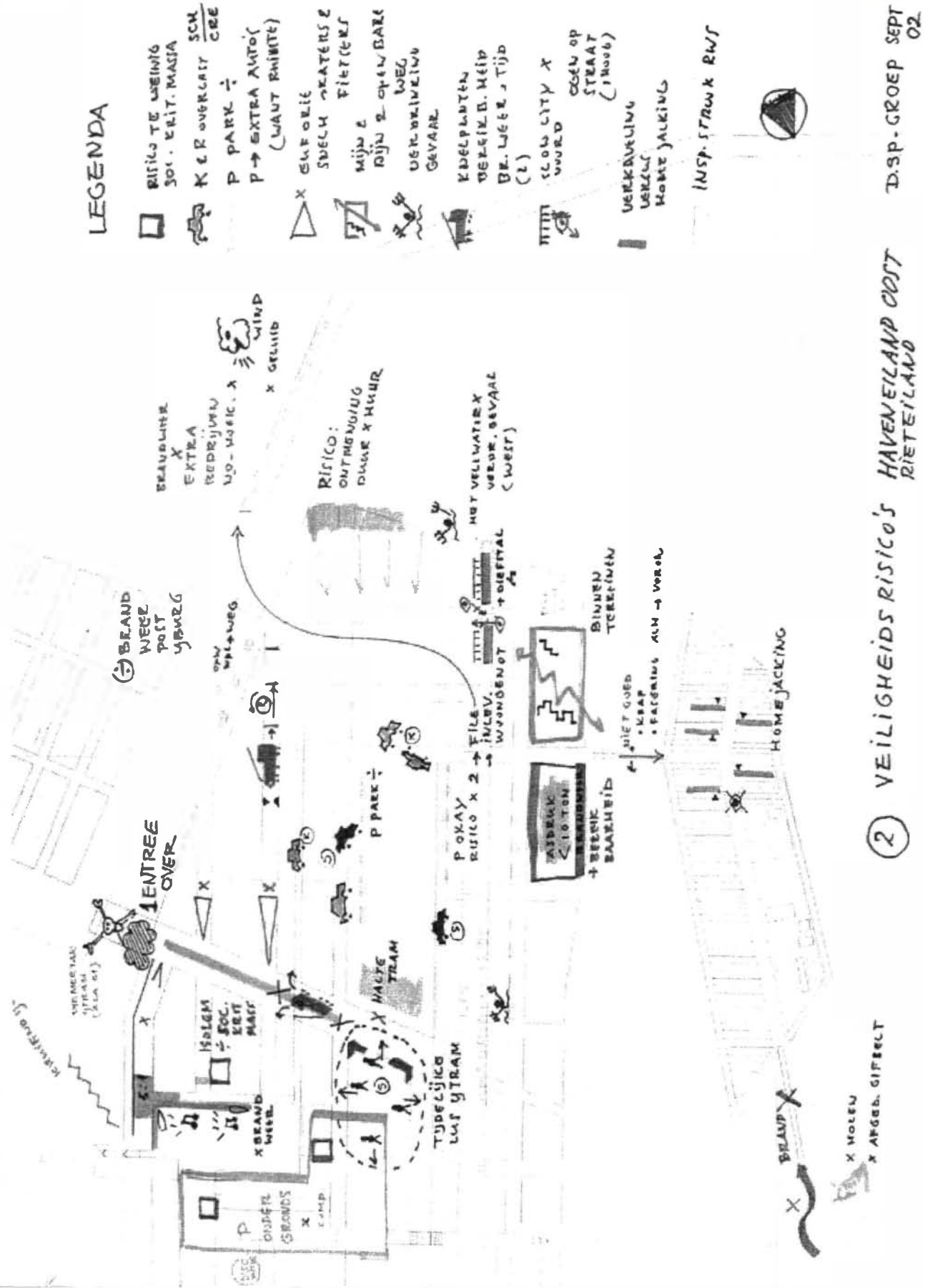
Bijlage 6 Overzichtskaart sterke punten



1) **STERKE PUNTEN HAVENELAND 2 HAVENELAND WEST**

D.S.P.-GRUPEY SEPT 02

Bijlage 7 Overzichtsk kaart risico's



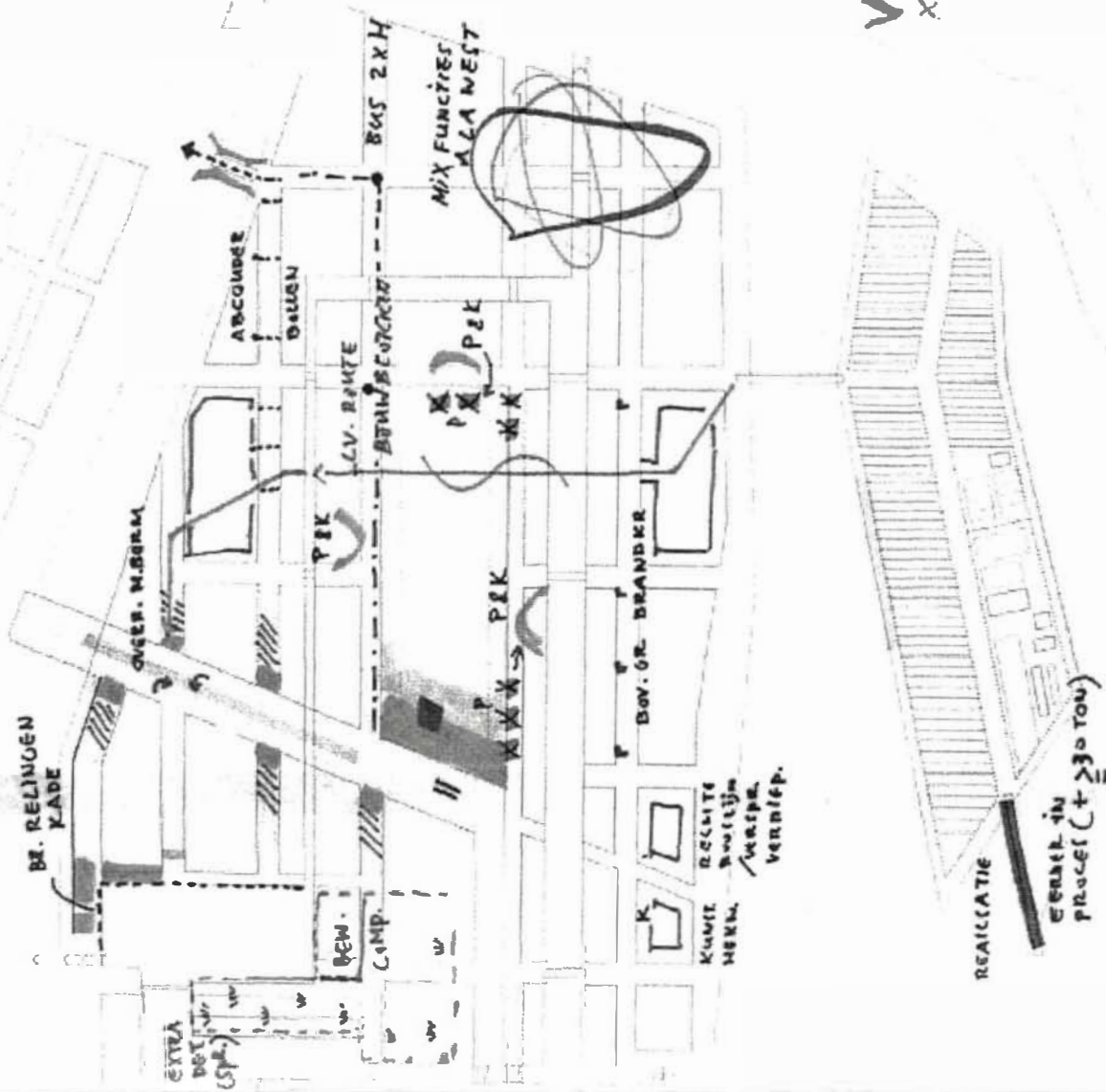
2 VEILIGHEIDS RISICO'S HAVENEILAND OOST RIETEILAND

D.SP.-GROEP SEPT 02

Bijlage 8 Overzichtskaart aanbevelingen

LEGENDA

- ANDERE PARKBEÏJUNGLING
- PARKEREN PARKERENDE OPTIE: V ER ACCËL
- ABCOMDE BALEN ipv. DEEMPELS
- P-GAR + BEN. COMP
- Z SPRINKLER (DETECTIE)
- INDICATIE LV. ROUTE
- DIV. INT. OYEBARE RUMTEN
- SCHRIKBESTRATING DOORS WEG X LV. (CALA JAVA)
- OPLOSSEN STRUK ALA OUDT (N.T.D)



③ AANBEVELINGEN STEDENBOUWK. PLAN HAVENEIL.OOST RIETVELAND
 VANUIT VEILIGHEIDSOPTIEK

D.S.P. GROEP SEPT. 02