

Quick Scan Basisplan Openbare Ruimte

(concept d.d. 28.11.02)

Amsterdam, 19 december 2002

Tobias Woldendorp

Met medewerking van:
Nicole Smits

Inhoudsopgave

1	Vooraf	3
2	Zwaartepunten uit afstemmingsgesprek:	4
3	Overige risicovolle items uit het Basisplan Openbare Ruimte	9

1 Vooraf

Projectbureau Polderweggebied heeft DSP-groep gevraagd een quick scan te maken van het Basisplan Openbare Ruimte en aanbevelingen te formuleren. Deze rapportage is het resultaat hiervan.

Hieronder worden telkens risico's beschreven, die direct gekoppeld worden aan aanbevelingen. Een deel van deze aanbevelingen ontstaat het niveau van de openbare ruimte en kan als handreiking dienen voor de uitwerking van de drie te ontwikkelen stedenbouwkundige plannen (SP's).

De beschrijving van de risicoanalyse en de aanbevelingen hieronder bestaat uit twee gedeeltes.

- 1 Zwaartepunten zoals die in het afstemmingsgesprek tussen Projectmanager, BGSV en DSP-groep op 3 december zijn opgesteld.
- 2 Aandachtspunten die uit een quick scan van het Basisplan Openbare ruimte nog aan de orde zijn gekomen. Deze aanbevelingen volgen de lijn van het rapport.

Voor de inventarisatie van de risico's en het formuleren van aanbevelingen op het gebied van sociale veiligheid gebruikt DSP-groep (voorheen Van Dijk, Van Soomeren en Partners) vier criteria:

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

Daarnaast is er aandacht voor de reeks: context-ontwerp-beheer-handhaving.

2 Zwaartepunten uit afstemmingsgesprek:

- Materialisering pleinen

Vanuit het Kids & Space traject dat parallel liep aan het opstellen van het definitieve SPvE werd kenbaar gemaakt dat jongeren zich maar al te goed realiseren dat ze wel eens overlast veroorzaken. Daarom was de wens geuit om meerdere soorten openbare ruimte te ontwikkelen waar ze geen problemen zouden geven. In de projectgroep en door de winkelier werd elke keer gehamerd op het ontwikkelen van een winkelplein dat geen ruimte zou bieden aan samenscholende jongeren. Maar dan moest er dus elders wat verschijnen. Bij uitwerking van de stedenbouwkundige visie kreeg de omgeving van de gashouder steeds meer een eigen gezicht dat jongeren ook zeker tot de verbeelding sprak. Dit bleek bij de presentatie aan het team Jongeren bij de 'terugkomdag'. Bij die presentatie werden de jongeren echter niet overtuigd van de materialisatie van het Ontspanningsveld, zoals die door Jeroen van de Ven naar voren kwam. Het grootste probleem vonden de jongeren dat er rondom de gashouder vooral halfverharding zou komen en ook nog klinkers: geen materialen waar jongeren skeeleren en skaten in de openbare ruimte mee associëren.

Bij uitwerking in het Basisplan Openbare Ruimte wordt gesproken over een overrijdbare zone aan de oostzijde, die wordt vormgegeven als een hardloopstrip. Dit is een minder tot de verbeelding sprekende vertaling van de wensen van jongeren. Ook is een langgerekte strip van niets naar nergens niet uitdagend om te skeeleren. De verwachte effecten van het materiaalgebruik op het Ontspanningsveld zullen zijn dat de jongeren de groots opgezette ruimte bij het Huis van de Dans zullen verruilen voor het plein bij het winkelcentrum en het Voorplein om te hangen omdat daar ter hoogte van de geplande horecafunctie hoogteverschillen in combinatie met verharding meer tot de verbeelding spreken dan de locatie waar je eigenlijk jongeren zou willen hebben.

Aanbeveling:

Neem in het Ontspanningsveld een skaterink o.i.d. op en verbind die met de langgerekte hardloopstrip of zet de rink in een asfaltomgeving door een 'loop' om de rink te maken. De westzijde van het plein geeft hiertoe meer aanleiding dan het oostelijke deel. Dit heeft te maken met geluidsoverlast bij woningen van de jongeren in de zomer.

- (Geluids)overlast van intensief sport en spel

Op het Ontspanningsveld zal op het verstevigde grasbed gespeeld worden en wellicht tot 's avonds laat rondgehangen worden. Er worden veel bomen getekend in de profielen. Bomen kunnen geluid absorberen.

Aanbeveling:

Om geluidsoverlast te beperken zijn bomen met een opgaande takstand te verkiezen boven bomen met een horizontale takstand, zoals kastanjes, maar ook platanen; door de horizontale takstand van dat soort bomen worden geluidsgolven horizontaal verplaatst tot de gevels van woningen.

- Uitwerking profielen (vooral de autoluwe straten in het oostelijk deel)

In het oriënterend gesprek is gepraat over de inrichting van de woonstraten in het oostelijk deel van het plangebied. Intentie was om telkens aan één zijde van het profiel in een zone van 1.50 meter breed (een format voor opname van verschillende ingrediënten in de openbare ruimte) geveltuinten te maken. Die zone wordt vervolgens door een langgerekte goot begrensd.

Vanuit ervaringen met beoordelingen Politiekeurmerk Veilig Wonen is gebleken dat een tuin minimaal 2.50 meter moet zijn willen mensen niet de neiging hebben hun domein van de openbare weg af te schermen door lamellen en gordijnen (ook overdag).

Aanbeveling:

Maak een uit te geven zone van 2.50 meter in de woonstraatjes en laat deze niet begrensd zijn door een goot: dat geeft enkel verstopping. Kies voor een centraal gelegen goot met daar naar toe leidende bestrating op één oor.

- Potenties waterkant Oranje- vrijstaatkade

In het Kids & Space traject kwam naar voren dat de jongeren ook graag iets speels aan het water zouden willen. De Oranje-vrijstaatkade leent zich uitstekend voor jongeren om van alles 'uit te vreten' zonder overlast te berokkenen. De strook voldoet aan alle eisen voor jongeren om zich op te houden (zonder direct overlast te berokkenen): er is gelegenheid om aan het water te zitten, je hebt goed zicht op leisure-activiteiten (een garantie voor de aanzuigende werking van jong publiek) en er zijn weinig woningen, die direct last zouden hebben van de jeugd.

Aanbeveling:

Als je kijkt naar de profielen van het centrale deel van de Oranje-vrijstaatkade dan zou hier ruimte zijn om nog trappen naar het water te maken om een soort waterplein te creëren (referentie: sluisje Utrecht in de oude Vecht bij de Adelaarsstraat). Dit kan over een grote lengte en kan qua positionering (op het zuiden) een prettige hangplek opleveren zonder overlast te veroorzaken.

- Noodzaak beveiligen oeverlijn

De kade is nu niet beveiligd, terwijl er veel passanten naar de Wethouder Verheij Sporthal en naar de scholen in oost langskomen.

Aanbeveling:

Om in de nieuwe stedelijke situatie toch enigszins tegemoet te komen aan kindveiligheid zou het goed zijn hier onderwatertaluds te realiseren. Hekwerken aan de rand van de kade zijn niet gewenst, zeker daar er op dit traject potenties liggen om informele verblijfsplekken voor jongeren te genereren.

- Uitwerking langzaamverkeerverbindingen

De uitwerking laat zien dat een veilige oost west avondroute aangeboden kan worden. Anders dan in het SpvE werd verwacht, dient deze zich nu aan als een bajonet, die door het plangebied loopt. Mensen, komend vanuit de Indische Buurt kunnen vanuit het tunneltje de Polderweg nemen. Het meest veilige alternatief is de route die vanaf het pleintje aan de tunnelmond rechtdoor naar het Ontspanningsveld wordt getrokken en dan ten oosten van het Huis van de Dans, voor de woningen langs, naar de Oranje-vrijstaatkade wordt getrokken. Vandaar uit kan gekozen worden voor een route via de Watergraafsmeer of via de Oranje-vrijstaatkade. Er is voorzien in een adequate uitwerking.

Datzelfde geldt voor de noord-zuidrouting. Daar is -uitgaande van het handhaven van de bestaande en geplande bruggen en het niet verplaatsen van de bruggen zoals door DSP-groep naar aanleiding van het SpvE is voorgesteld- de meest gunstige situatie nader uitgewerkt. De noord-zuidroute volgt het bestaande tracé en gaat in het zicht van woningen naar bestaande woningbouw in de Tuinwijk. Ook hier is er waardering voor de uitwerking.

- Kindlint getoetst op sociale veiligheid
Vanuit verkeersveiligheid valt nog op te merken dat de zoen- en zoefstroken goed gekozen zijn, maar dat beide stroken in het verlengde liggen van laad- en losplaatsen. Vooral bij de Oranje-vrijstaatkade kruist het Kindlint de laad -en losstroom.

Aanbeveling:

Maak met de leveranciers goede afspraken. Bijvoorbeeld dat ze mogen laden en lossen tussen 06.00 en 0.800 en 0.900 en 10.00 uur. Handhaaf streng in de periode 0.800-09.00. Een en ander natuurlijk afhankelijk van de tijden van de scholen en crèches.

Omdat verkeersveiligheid vaak prevaleert bij het toetsen van kindvriendelijke routes is het goed om ook bij aspecten van sociale veiligheid stil te staan. Vooralsnog geeft de vormgeving van het Ontspanningsveld geen aanleiding tot het ontstaan van zwakke schakels in het Kindlint.

Aanbeveling:

Als er toch een andere indeling komt van het Ontspanningsveld (o.a. door het advies op te volgen om meer spelaanleiding voor oudere jongeren op te nemen) is het zaak dit op effecten voor het Kindlint te toetsen.

- Het profiel van de Polderweg
Bij het commentaar ten aanzien van het SPvE is vanuit het oogpunt van sociale veiligheid zwaar ingezet om het relatief brede profiel van de Polderweg niet nog meer te belasten met parallel lopende inritten naar parkeergarages. Dat is in de uitwerking meegenomen. De profielen van de Polderweg laten nu een grote evenwichtigheid zien. We hebben waardering voor de voorzieningenstrook, waar verschillende elementen in opgenomen kunnen worden. De wijze waarop de bomen zijn opgenomen in het profiel, zeker bij profiel 3, getuigt van inzicht in de wijze waarop een dijklichaam/spoortalud en woningbouw op elkaar afgestemd kunnen worden. Het is prima dat in deze groene profielen geen parkeerplaatsen op maai-veld zijn opgenomen. Ook voor de profielen 1 en 2 geldt dat het goed is dat hier, gezien de autocriminaliteit op de Polderweg in de huidige situatie, geen parkeerplaatsen zijn opgenomen.
- De verlichting in algemene en specifieke zin
Het profiel van de Polderweg laat zien dat er uitgaande van de Selux armaturen aandacht is voor het langzaam verkeer. Uit de profielen valt evenwel niet op te maken of bomen en verlichting genoeg onderlinge afstand hebben om niet in elkaars vaarwater te zitten.

Aanbeveling:

Laat in een overzichttekening zien hoe bomen en armaturen zich tot elkaar verhouden.

Op een aantal locaties is in het plangebied in de grond verzonken grondspots ontworpen. In de praktijk blijkt meer en meer dat deze op rustige/luwe locaties door criminelen uitgegraven worden omdat ze op de zwart markt nogal wat opleveren.

Aanbeveling:

Zie af van grondspots langs het spoor, temeer daar de grondspots daar in open grond komen te staan en makkelijk uit te graven zijn. Bij het Ontspanningsveld zouden ze wel kunnen, mits niet in de halfverharding opgenomen.

- De bruggen over de Ringvaart
De twee bruggen over de Ringvaart zijn belangrijke ontsluitingsroutes voor langzaam verkeer van het plangebied met De Watergraafsmeer. Hangen door jongeren is hier niet gewenst, vooral niet bij de brug naar het Huis van de Dans. Daarom is het zo belangrijk ergens in het plangebied een gewenste hangplek in het zicht van activiteiten op te nemen, bij voorkeur op het Ontspanningsveld. In het Basisplan wordt ook gesproken over het combineren van houten vlonders met de bruggen. Dat is niet gunstig, want dan worden het per definitie hangplekken met goede aanrijroutes en stallingplaatsen voor brommers. Omdat de profielen tonen dat er kruipruimte onder de bruggen is, wordt dit extra aantrekkelijk voor de jeugd.

Aanbeveling:

Ontwerp de vlonders los van de bruggen. Neem elders langs de waterlijn, bij voorkeur in het zicht van activiteitstrekkende functies (cafetaria, leisu- re) deze vlonders boven het water op ruime afstand van de bruggen op.

Aanbeveling: Maak de landhoofden van de bruggen dicht, opdat er geen plekken voor zwervers of gelegenheid voor sexspelletjes wordt geboden.

- De overgangen van privé naar openbaar (het mijn en dijn van de stads- blokken)
De stadsblokken in het oostelijk gedeelte worden in dit Basisplan Openba- re Ruimte niet ontworpen.

Aanbeveling:

Omdat bij nadere uitwerking in het SP het binnenterrein in zijn geheel mee ontworpen zal worden, blijft een zorgvuldige benadering van het al dan niet openbaar maken geboden. Wanneer er een langzaamverkeerroute in opgenomen wordt, is openbaarheid noodzakelijk en kan dit een bijdrage aan informele controle leveren. Maar dan moeten de woningen op het binnenterrein goed gescand worden op de vormgeving van de rooilijnen, moeilijk te definiëren hoeken qua mijn en dijn en bereikbaarheid voor de brandweer.

Vanuit criminaliteitspreventie en sociale veiligheid blijven we evenwel voorstander van een afsluitbaar binnenterrein met attractief ontworpen hekwerken. Bijvoorbeeld als programma- onderdeel van een Masterplan Kunst en Openbare Ruimte.

- Relatie basisschool/Ontspanningsveld
In de uitwerking correspondeert de rooilijn van de school met de grens van de openbare ruimte. Een markering van het mijn en dijn in de vorm van hekken is dan ook niet nodig. Indien er geen inpandige sport- en spel- ruimte opgenomen kan worden, is het raadzaam een deel van het Ont- spanningsveld te bestemmen voor leerlingen.

Aanbeveling:

Om dubbelgebruik te stimuleren is het niet wenselijk een hoog hek om de- ze speelruimte te zetten. Omdat het hier een autoluw gebied betreft is er weinig verkeer. Toch is het raadzaam leerlingen te beschermen, niet alleen tegen de schaarse automobilisten, maar ook tegen het laad- en losverkeer op de Oranje-vrijstaatkade. Een laag traliehekwerk (ongeveer 1.20 meter hoog) is al afdoende. Ook zou met robuuste (bladverliezende) hagen ge- werkt kunnen worden, die wel overzichtelijk en regelmatig geknipt en ge- schoren moeten worden.

- **Stalling fietsen in openbare ruimte**
Er wordt voorzien in inpandige langparkeerplaatsen voor fietsen in bedrijven en kantoren. Kortparkerende fietsers parkeren liever in de openbare ruimte dan in gemeenschappelijke ondergrondse of inpandige stallingen. De verzamelparkeerterreintjes, zoals beoogd in het Basisplan worden geclusterd op plekken, die looproutes niet frustreren. Het systeem van 'nietjes' is adequaat. De maat roept echter vragen op. Dit omdat de fiets voor het grootste deel uitsteekt en geen steun heeft en door kwaadwillende platgetrapt/verwongen kan worden.

Aanbeveling:

Kies voor de meer horizontaal vormgegeven nietjes. Die bieden meer houvast en vormen een eenduidige lijn, waar ook blinden en slechtzienden bij gebaat zijn.

3 Overige risicovolle items uit het Basisplan Openbare Ruimte

Hieronder volgen nog enige risico's en aanbevelingen na lezing van het concept Basisplan Openbare Ruimte

- Sociale ogen op Ontspanningsveld en avondroute
Bij het Ontspanningsveld zijn aan de oostzijde vooral bedrijven getekend. Zeker 's avonds is daar vandaan weinig sociale controle te verwachten.
Aanbeveling:
Zorg bij nadere uitwerking in het SP dat hier toch ook voldoende woningen uitkijken op het veld en belangrijker, dat in de avonduren sociale ogen toegevoegd worden op de als veilig aangemerkte NZ-avondroute.
- Winkelplein
Het is positief dat het winkelplein voor fietsers toegankelijk wordt en er een alternatieve fietsroute wordt aangeboden.
- Bestratingsmateriaal
De basisklinker die gebruikt wordt heeft een hoge attractiewaarde. Gebakken klinkers zijn duurzaam en naarmate de jaren slijten worden ze mooier. Dit in tegenstelling tot betonklinkers. Waardering hiervoor. Ook voor het terugbrengen van de bestrating tot een 'kamerbreed tapijt' en het afzien van 'vloerkleden' op bijzondere locaties.
Aanbeveling:
Wijk af van dit concept bij het maken van bestrating waar op beperkte schaal op en om het Ontspanningsveld geskate en geskeelerd kan worden.
- Laden en lossen
De (in pandige) truckdocks zijn goed opgenomen in het bouwvolume. Zeker die aan de Polderweg. Bij de truckdock aan de Oranje-vrijstaatkade is echter een verspringing van de rooilijn getekend. Dat is ongunstig voor veiligheidsgevoelens.
Aanbeveling:
Neem het rolluik van de truckdock in de rooilijn op.

Het keerpunt voor vrachtwagens aan het eind van de Oranje Vrijstaatkade is een doodlopende nis aan het einde van een langgerekte langzaamverkeeroute.
Aanbeveling:
Verlicht dit deel zodanig dat langzaam verkeer al van tevoren ziet dat dit geen doorgaand fietspad is. Dit kan door de verlichting de bocht om in dezelfde armaturen en lichtkleur uit te voeren en aan het eind van de insteek voor vrachtwagens een afwijkende oriëntatieverlichting toe te passen.
- Afvalcontainers
De ondergrondse afvalcontainers staan op plekken binnen een straal van 75 meter van de woningen of bedrijven. De mentaliteit van de gemiddelde Amsterdammer kennende en het klimaat in oenschouw nemende is dat een te grote afstand.

Mensen zetten 's morgens of 's avonds laat (op sloffen) afval buiten. Mensen zijn bereid een meter of 25 in het openbare domein te lopen.

Aanbeveling:

Maak meer aanbiedingsplekken voor huisvuil.

- **Ontsluiting autoluwe gebied**

Het is voor de sociale veiligheid jammer dat er niet voor gekozen is om de oostelijke buurt via een lus te ontsluiten en bestemmingsverkeer en parkeren op maaiveld toe te staan. Uitgaande van deze principiële keuze beoordelen we de ontsluiting van het autoluwe gebied als volgt.

Het autoluwe gebied is bereikbaar via een systeem van pollers/verzinkbare palen, die bediend zouden moeten worden vanuit bijvoorbeeld het stadsdeelkantoor. Voor invaliden of mensen die in het weekend of 's avonds opgehaald en gebracht worden is dit evenwel ongunstig, omdat het stadsdeelkantoor (waarschijnlijk) niet altijd bemenst is.

Aanbeveling:

Werk met een systeem van pasjes of met een in combinatie met detectielussen (het weer kunnen verlaten zonder aan te melden. Een referentiebeeld is de toegang tot de pleintjes van het woonwinkelgebied de Kern Gezond in Den Haag.

Omdat de entrees naar het autovrije gebied tevens belangrijke fietsroutes zijn, moeten deze goed opvallen.

Aanbeveling:

Voer de verzinkbare palen uit met knipperlichten. Referentiebeeld is een systeem, zoals dat gebruikt is in Dordrecht aan het Statenplein. Daar is permanent een krans van kleine rode lampjes te zien, die gaan knipperen als de poller rijst of daalt.

- **Straataanduiding**

Voor de oriëntatie in het gebied is het -hoewel het in de huidige situatie ook Polderweg heet- ongunstig dat het stuk van de weg langs de Spoorwijk Polderweg blijft heten.

Aanbeveling:

Overweeg dit gedeelte een andere naam te geven, bijvoorbeeld Dulce Septemberweg.

- **Indicatie boomsoorten**

Het is opvallend dat er in deze fase voor de openbare ruimte nog geen indicaties gegeven worden van boomsoorten. Bij een aantal aspecten maakt het beoordeling moeilijk. Dat was bij de bomen op het Ontspanningsveld het geval (geluidsoverlast, zie §2), maar ook bij de toegankelijkheid van autoluwe gebieden kan de boomkeuze van invloed zijn op het bepalen van welk type veegmateriaal ingezet moet worden en hoe de paden gedimensioneerd moeten worden (blad van Robinia noopt tot een ander type veegmachine dan Platanenbladeren. Ook voor de afstemming van verlichting is inzicht in types wenselijk.

Aanbeveling:

Neem een boomsoorten(indicatie)plan op.

- **Bomen op eilandjes**

De profielen 6,7,8 roepen geen nadere opmerkingen op. Het voorplein ziet er goed uit, net zoals het plein bij de HEMA. Over het Ontspanningsveld zijn in §2 van deze notitie opmerkingen gemaakt. Ter aanvulling nog suggestie.

Overweging:

Neem de bomen op het Ontspanningsveld op eilandjes van groen op in een zee van asfalt. Dat geeft aanleiding voor verschillende soorten gebruikers en komt tegemoet aan de wensen uit het Kids & Space traject.

- **Beheerbaarheid 'deurmatten'**

Bij de woningen in het oostelijk deel is sprake van 'deurmatten'. Het beheer en onderhoud zou in een koopcontact geregeld moeten worden, omdat ze in het openbaar gebied liggen. Dit geeft onduidelijkheden over het mijn en dijn. Daarmee zijn dit soort gebiedjes erg gevoelig voor erosievan- dalisme.

Aanbeveling:

Houd het beheer van de 'deurmatten' voor zover deze op maaiveld liggen in beheer bij de gemeente (of in ieder geval één instantie).