

Richtlijnen sociale veiligheid voor de Zuidas

Amsterdam, 23 januari 2003

Nic Frederiks (Milieudienst Amsterdam)
Nicole Smits
Tobias Woldendorp

Met medewerking van:
Harm Jan Korthals Altes
Paul van Soomeren
Hein Stienstra
Jack Wever



Onderzoek – Advies – Management

Richtlijnen sociale veiligheid voor de Zuidas

Amsterdam, 23 januari 2003

Nic Frederiks (Milieudienst Amsterdam)
Nicole Smits
Tobias Woldendorp

Met medewerking van:
Harm Jan Korthals Altes
Paul van Soomeren
Hein Stienstra
Jack Wever

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Vooraf	3
1.2	Opzet	3
1.3	Werkwijze	4
1.4	Leeswijzer	6
2	Europese norm ENV 14383-2	7
2.1	Inleiding	7
2.2	Toelichting bij de norm	7
2.3	De ENV 14383-2 toegepast op de Zuidas	10
3	Ontwerprichtlijnen en beheerstrategieën	12
3.1	Inleiding	12
3.2	Drie categorieën, vijftien strategieën, meer dan honderd maatregelen	13
3.3	Hoe strategieën gekozen dienen te worden	14
3.4	Voorbeeld	15
4	Richtlijnen bouwperiode	17
4.1	Inleiding	17
4.2	Vorbereiding bouwwerkzaamheden	18
4.3	Bouwwerkzaamheden	23
4.4	Overdracht aan gebruikers	27
5	Conclusies	29
	Bijlagen	
Bijlage 1	Lijst van participanten	32
Bijlage 2	Notulen Workshop 'Richtlijnen Veiligheid Zuidas', 22 november 2002	33
Bijlage 3	Literatuur	37

1 Inleiding

1.1 Vooraf

In het najaar van 2001 is er voor het deelgebied Gershwin van de Zuidas een Veiligheid Effect Rapport (VER) gemaakt. In een projectgroep onder voorzitterschap van Lourens Loeven, projectmanager van Gershwin werd met vertegenwoordigers van bewonersorganisaties, nood- en hulpdiensten en externen een risicoanalyse gemaakt van de plannen.

Bij de evaluatie van de VER kwam naar voren dat er grote behoefte was om richtlijnen te hebben voor veiligheidsaspecten voor de gehele Zuidas. Dit om aan de projectleiders van de verschillende deelgebieden in de onderscheiden plaberumfasen¹ mee te geven. De Ambtelijke Kerngroep Zuidas (AKZ) heeft Nic Frederiks, themamanager Milieu en Duurzaamheid, gevraagd om samen met DSP-groep deze allround richtlijnen op te stellen, deze voor te leggen aan bewonersorganisaties en gemeentelijke gremia en zonodig bij te stellen. DSP-groep kan hiervoor terugvallen op 20 jaar nationale en internationale ervaring op het gebied van sociaal veilig ontwerpen of crime prevention through environmental design (CPTED). De internationale invalshoek is noodzakelijk bij een project zoals de Zuidas en wordt geconcretiseerd door aan te sluiten bij de Europese norm op het gebied van criminaliteitspreventie, sociale veiligheid en stadsontwikkeling. DSP-groep heeft ervaring opgedaan met grootstedelijke projecten zoals de Zuidas, onder andere door advisering op Gershwin, het Utrecht Centrum Project (UCP), Haveneiland Oost (IJburg) en Sportparkstad (Jan van Galen sportpark in Bos en Lommer).

Overigens is bij aanvang van het project door de opdrachtgever aangegeven dat het ondervangen van risico's die met ondergronds bouwen en meervoudig ruimtegebruik samenhangen buiten de scope van dit project vallen: het is een hele aparte materie is, waar apart aandacht aan besteed moet worden.

1.2 Opzet

Een analyse van al bestaande veiligheidsplannen maakt duidelijk dat veiligheid aan het begin en aan het eind van het proces beter ingebed zou moeten worden. Om die reden hebben de opstellers ervoor gekozen daar de zwaartepunten in richtlijnen te leggen.

Plaats van veiligheidsplannen in het Amsterdamse stelsel

	Plaberumfase						
	0	1	2	3	4	5	6
Veiligheidseffectrapport (vb. Gershwin) (december 2001)				ja	ja	ja	ja
BLVC = Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid, Communicatie (conform besluit B&W januari 2002)		ja	ja	ja	ja	ja	
Veiligheids- en Gezondheidsplan (aannemer) (ARBO 1998)					ja	ja	
Europese norm ENV 14383-2 (mei 2002)	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
Richtlijnen Veiligheid Zuidas (herfst 2002)	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja

Toelichting

Noot 1 In het plan- en besluitvormingsproces ruimtelijke maatregelen (Plaberum) worden de volgende fasen onderscheiden: 0 initiatief, 1 vooronderzoek, 2 nota van uitgangspunten, 3 programma van eisen, 4 stedenbouwkundig plan, 5 realisatie en 6 beheer.

In de Plaberum-fase 0, het initiatief, dienen de veiligheidsaspecten van de voorgenomen ontwikkeling te worden gemeld.

In fase 1, het vooronderzoek, zou moeten worden gekeken naar onveilige situaties in de omgeving die door het initiatief in positieve of negatieve zin kunnen worden beïnvloed.

Bij de nota van uitgangspunten (fase 2) zijn de veiligheidsaspecten bekend en wordt aangegeven welke aspecten verbetering behoeven. Dit dient als opmaat voor het programma van eisen.

Het programma van eisen (fase 3) geeft het hele scala aan veiligheidsaspecten en oplossingen voor de knelpunten.

Bij het stedenbouwkundig plan (fase 4) worden de eerder gesignaleerde risico's bewaakt en worden variantenstudies gemaakt op deelsaspecten.

In fase 5 (realisatie) moet worden bewaakt dat de afspraken om de (veiligheids)maatregelen te nemen daadwerkelijk worden uitgevoerd.

Daarnaast moet de uitvoering ook zodanig zijn dat er geen onveilige of hinderlijke situaties ontstaan.

In de beheersfase (6) tenslotte moet de gewenste veilige situatie zijn bereikt en moet regelmatig worden gecontroleerd of deze situatie niet in ongunstige zin verandert.

Zwaartepunten

Veiligheidsdenken aan het begin van het ontwikkelingsproces wordt bevorderd door:

- enerzijds aansluiting te zoeken bij de Europese norm² ENV 14383-2. Omdat de Zuidas een internationale uitstraling krijgt met investeerders en bewoners uit verschillende landen is een veiligheidsaanpak conform ENV 14383-2 een voor de hand liggende optie.
- Anderzijds krijgen ontwerpers en projectleiders in een beknopt hoofdstuk de basisprincipes van sociaal veilig ontwerpen aangereikt. Door vanaf het begin van het proces deze kennis in het achterhoofd te houden, kan veiligheid gedurende het totale ontwerpproces de aandacht krijgen die het verdient en kunnen veiligheidsproblemen in de beheersfase (zie bovenstaand schema, fase 6) voorkomen worden.

In het traject van de VER voor Gershwin bleek veiligheid tijdens de realisatiefase te vaak problemen op te leveren. Dit wordt ondersteund door bovenstaand schema. Om deze reden bestaat een belangrijk deel van deze richtlijnen uit aanbevelingen om de veiligheid tijdens de bouw te vergroten. De richtlijnen is daar een aanvulling op wat in gemeentelijke besluiten (BLVC) of in afspraken met aannemers (V&G-plan) al is vastgelegd.

1.3 Werkwijze

Deskresearch

Allereerst is een analyse gemaakt van de succes- en faalfactoren van de voor de VER Gershwin gemaakte lijst van aanbevelingen. De informatie daaruit is aangevuld met literatuuronderzoek. Behalve documentatie over de plannen die voor de Zuidas zijn en worden ontwikkeld en over de procedurele gang van zaken, is ook studie verricht naar veiligheid op de bouwplaats en veiligheid op de Zuidas in de beheersfase.

Noot 2 Deze norm is onlangs goedgekeurd in een 'formal vote' door de landen die zijn aangesloten bij de European Committee for standardization (CEN).

Om de veiligheidsrisico's op stedenbouwkundig niveau van een gebied zoals de Zuidas (met internationale allure) correct te kunnen benaderen, is aansluiting gezocht bij de Europese norm (ENV 14383-2). Door de betrokkenheid van DSP-groep bij het opstellen van deze norm kon over de meest recente informatie beschikt worden.

Observaties

Gedurende het proces van het opstellen van de richtlijnen is er door de adviseurs regelmatig geschouwd op de grotere bouwplaatsen in de stad (Teleport Sloterdijk, Centraal Station, de IJ-tram, Haveneiland op IJ-burg alsmede projecten in andere steden). Bij deze schouwen kwamen regelmatig succes- en faalfactoren in beeld. Een aantal sprekende voorbeelden is als positieve en negatieve referentiebeelden in de richtlijnen opgenomen.

Gesprekken met sleutelfiguren

Voortschrijdend inzicht ingegeven door het Symposium Zuidas van 6 juni 2002 heeft ons ertoe gebracht een aantal interviews met experts uit de bouwfase op te nemen. Deze gesprekken hebben plaatsgevonden met betrokkenen van IBA, het grondbedrijf en een preventie-ingenieur en verzekeringsdeskundige. De expertise die de brandweer in eerdere adviestrajecten (Gershwin, Haveneiland Oost, Sportparkstad in Bos en Lommer) heeft ingebracht, heeft DSP-groep in dit project toegepast.

Een overzicht van de vertegenwoordigers van genoemde instanties is opgenomen in bijlage 1.

Naast de gesprekken met externe expertise is er ook een interne workshop geweest waar projectleiders van grote projecten binnen DSP-groep aanwezig waren. Deze projecten betroffen onder andere de NS safety case (over de veiligheidsrisico's op de stations en sporen), de Europese norm, verschillende SBR-publicaties (waaronder die over problematiek op bouwlocaties) en veiligheids- en verzekeringsrisico's van verschillende voorzieningen.

Omdat een van de succesvolle factoren van het opstellen van de VER Gershwin het samenwerken met bewoners bleek te zijn, zijn ook binnen dit traject de bevindingen getoetst aan betrokkenen van het bewonersplatform. Dat is gebeurd via Rob Sjouken, algemeen manager van het Wijkopbouworgaan Zuid-West.

Presentaties

Op 20 november heeft een presentatie plaatsgevonden van de concept rapportage in het Project managers Overleg (PMO) van de Zuidas. Na de presentatie heeft een korte en heftige discussie plaatsgevonden over de rol die veiligheid in de verschillende bouwfasen zou kunnen en moeten spelen. Na de bijeenkomst is er in het bestuurlijk overleg tussen het Stadsdeel Zuideramstel en de Zuidas (ZaZa) doorgepraat over de rol van veiligheid. E.e.a. heeft geresulteerd in de vraag in 2003 een meer op maat gesneden werkbaar instrument te ontwikkelen waar de managers op terug kunnen vallen bij het implementeren van (vooral) sociale veiligheid.

Workshop

Op 22 november 2002 is de conceptversie van de richtlijnen voorgelegd aan bewoners en gebruikers van de Zuidas en de directe omgeving. Gedeeltelijk waren de aanwezigen ook betrokken geweest bij het opstellen van de VER Gershwin. De notulen van de bijeenkomst zijn opgenomen in bijlage 2.

1.4 Leeswijzer

Door het Europese comité voor standaardisatie is ENV 14383-2 'Prevention of crime – Urban planning and design – Part 2: Urban planning' opgesteld. In deze norm wordt aangegeven hoe criminaliteitspreventie als integraal onderdeel in het bouwproces opgenomen kan worden. In hoofdstuk 2 wordt de norm toegelicht en wordt aangegeven op welke manier hij voor de Zuidas kan worden toegepast.

Behalve met het proces, kan de veiligheid in de Zuidas ook in het ontwerp bevorderd worden. In hoofdstuk 3 staan aanbevelingen die betrekking hebben op sociaal veilig ontwerpen. Ook de noodzakelijke afweging tegen andere vormen van veiligheid, duurzaamheid, ecologie etc. wordt toegelicht. Vervolgens komt de veiligheid in de realisatiefase aan bod. De aanbevelingen in hoofdstuk 4 om de bouwperiode veiliger te maken spelen op drie momenten: tijdens de voorbereiding van de bouwwerkzaamheden, tijdens de bouw zelf en bij de overdracht aan de gebruikers.

2 Europese norm ENV 14383-2

2.1 Inleiding

In Nederland bestaan allerlei instrumenten waarmee veiligheid als integraal onderdeel in het bouwproces opgenomen kan worden. Het Politiekeurmerk Veilig Wonen[®] doet dit voor woongebieden, de Veiligheid Effect Rapportage is een instrument voor integrale veiligheid dat in alle soorten gebieden toegepast kan worden. Op Europees niveau is nu ook een gestandaardiseerd instrument voor criminaliteitspreventie beschikbaar de Europese norm ENV 14383-2. Deze norm is geen wetgeving, maar geeft een werkbare procedure aan waarmee gekomen kan worden tot een veiliger ontwerp van een specifiek gebied. Daarnaast geeft de normtekst in een informatieve bijlage een aantal aandachtspunten en tips om de ontwerpveiligheid in een gebied te verhogen. Omdat de Zuidas een internationale uitstraling krijgt met investeerders en bewoners uit verschillende landen, ligt het voor de hand om aan te sluiten bij deze nieuwe Europese norm.

We stellen daarom voor om bij de verdere ontwikkeling van de Zuidas als geheel – en de specifieke projecten daarbinnen – te werken conform ENV 14383-2³.

2.2 Toelichting bij de norm

Door het Europese comité voor standaardisatie is de norm 'Prevention of crime – Urban planning and design – Part 2: Urban planning' opgesteld. In deze norm wordt aangegeven hoe criminaliteitspreventie vormgegeven kan worden door het volgen van een bepaald proces en het nemen van bepaalde maatregelen.

Bij dat proces gaat het om de vraag hoe een effectieve en efficiënte procedure gevolgd kan worden waarin de betrokkenen de beste strategieën en maatregelen kiezen om toekomstige criminaliteits- en onveiligheidsproblemen te voorkomen en te verminderen.

De norm schrijft het proces voor waaraan alle partijen zich moeten houden. De maatregelen worden door de betrokkenen in onderling overleg gekozen, op basis van de handreikingen die in de norm worden gegeven.

Keuzes vooraf

Direct bij het begin van het proces (zie onder) moeten drie vragen helder beantwoord zijn:

- **waar:** over welk gebied spreken we (waar liggen exact de grenzen van het gebied dat we aanduiden als 'Zuidas' of van een specifiek project);
- **wie:** wie zijn de direct betrokkenen in de gehele Zuidas en/of per specifiek project;
- **wat:** welke bestaande of mogelijk in de toekomst te verwachten veiligheidsproblemen willen we verminderen/voorkomen?

Eventueel kunnen deze vragen beantwoord worden door de veiligheidswerkgroep (zie stap 1 hieronder) en het BOZ bij de start van het veiligheidstraject.

Noot 3 En misschien t.z.t. ook conform het broertje en zusje van ENV 14383-2. Dit betreft ENV 14383-1 (een overzicht van terminologie, definities e.d.) en ENV 14383-3 die zich vooral gericht op het niveau van gebouwwontwerp.

Het proces

Het via ENV 14383-2 gestandaardiseerde proces bestaat uit zeven stappen.

Stap 1 Organisatie

De eerste stap op weg naar een veilig gebied is het opzetten van de organisatie. De norm spreekt in algemene termen over een 'responsible body' (hieronder vertaald met 'verantwoordelijk orgaan'), dit mede omdat de norm alle planningsprocessen die in Europa voorkomen moet kunnen afdekken. Waar de Europese norm de nadruk op legt, is dat het hier om een afdekking en start op hoog politiek niveau gaat (de norm spreekt over een representatief orgaan dat ook democratisch gecontroleerd wordt). In de Nederlandse situatie van de Zuidas kunnen we de responsible body concretiseren tot het Stadsdeel Zuideramstel.

Het stadsdeel is nu en in de toekomst verantwoordelijk voor de openbare ruimte en de veiligheid daarvan.

Het verantwoordelijk orgaan neemt de besluiten. Zij stelt een 'mission statement' op, waarin de veiligheidsdoelen worden geformuleerd en waarin wordt aangegeven welke werkzaamheden (globaal geformuleerd) van de verschillende partijen wordt verwacht. Ook het te volgen proces wordt in algemene bewoordingen beschreven, inclusief bijvoorbeeld een planning met deadlines voor de verschillende stappen, een overzicht van documenten die opgesteld zullen worden, relevante regelgeving etcetera. Eén persoon van of namens het verantwoordelijk orgaan wordt als verantwoordelijke aangewezen voor het verloop van het onderdeel veiligheid binnen het totale proces. Deze persoon is ook verantwoordelijk voor de communicatie inzake alle veiligheidsonderwerpen naar de andere leden van het verantwoordelijk orgaan toe. Behalve het verantwoordelijk orgaan is er ook een veiligheidswerkgroep. Dit kan een gespecialiseerde werkgroep zijn, waarin alleen veiligheidsdeskundigen zitting hebben. Een andere mogelijkheid is dat enkele veiligheidsdeskundigen bij een ander overleg aansluiten, waardoor een integrale werkgroep ontstaat. De keuze tussen beide vormen moet zo vroeg mogelijk in het traject gemaakt worden. De werkgroep zorgt voor de dagelijkse gang van zaken. Zij ontwikkelt, implementeert en voert de mission statement van het verantwoordelijk orgaan uit. De werkgroep maakt voor haar eigen werkzaamheden een 'vertaling' of concretisering van de mission statement. In dat document staat beschreven welke doelen nagestreefd worden, welke stappen genomen zullen worden, welke partijen waarvoor verantwoordelijk zijn en hoe de documentatie tijdens het proces geregeld worden.

De Zuidas heeft voor het project Gershwin een deel van het proces al een keer doorlopen en vanwege het experimentele karakter gekozen voor een aparte veiligheidswerkgroep. In een volgend project zou, wederom als een pilot, de meer integrale variant kunnen worden beproefd, zodat aanbevelingen kunnen worden gedaan voor de meest optimale aanpak. Hoe past 'veiligheid' in de 'Zuidasmethode'?

Stap 2 Risico-inschatting

Een inschatting moet gemaakt worden van de veiligheidsrisico's (zowel tijdens de bouwperiode als in de beheerfase), zodat daar het pakket van maatregelen op afgestemd kan worden. De methode verschilt voor bestaande en nieuw te ontwikkelen gebieden.

Bij bestaande gebieden kunnen bijvoorbeeld politiecijfers geanalyseerd worden en kunnen bewoners geïnterviewd worden om de bestaande veiligheidsproblemen in kaart te brengen.

Bij nieuw te ontwikkelen gebieden moeten de risico's ingeschat worden. Die risico's hangen onder andere af van de functies die in het gebied komen, het stedenbouwkundig en architectonisch ontwerp en het soort mensen dat er zal wonen, werken en recreëren. Het plangebied kan bovendien niet als geïsoleerd gebied bekeken worden: invloeden uit de omgeving kunnen de veiligheid in het plangebied beïnvloeden. Bijvoorbeeld de nabijheid van een uitgaanscentrum even verderop kan het gebied vandalisme gevoelig maken. De deskundigen in de werkgroep moeten elk vanuit hun eigen discipline de risico's binnen het plangebied inventariseren. De Europese norm geeft richtlijnen hiervoor. We stellen voor te werken conform appendix A van ENV 14383-2.

Behalve naar criminaliteitsrisico's kan veiligheid ook integraal benaderd worden: door ook naar brandveiligheid en verkeersveiligheid te kijken. Overleg met de afdeling Proactie en Preventie van de brandweer en met de verkeerskundige dienst van de gemeente zijn dan belangrijke bronnen van informatie. Aangezien de doelstellingen van veiligheid niet incidenteel botsen met bijvoorbeeld die van duurzaamheid en ecologie, moet een vroegtijdige afweging tussen de verschillende belangen gemaakt worden.

Werken conform ENV 14383-2 vereist dat de hiervoor omschreven risicoanalyse wordt uitgevoerd en daarna expliciet – bijvoorbeeld in de vorm van een veiligheidsrapportage – wordt voorgelegd aan de politiek verantwoordelijke beslissers (het verantwoordelijk orgaan).

Het resultaat van de risico analyse wordt voorgelegd aan het verantwoordelijk orgaan.

Stap 3 Doelen

De veiligheidswerkgroep kan de doelen nu nauwkeuriger en in meetbare termen (cijfers) formuleren. Bijvoorbeeld: Het aantal bewoners dat in een jaar slachtoffer wordt van woninginbraak is minder dan x%. Het aantal gevallen van geweld op straat is lager of gelijk aan het gemiddelde in het stadsdeel. De onveiligheidsgevoelens zijn (in rapportcijfers uitgedrukt) een halve punt beter dan het stedelijk gemiddelde. Enzovoort.

Stap 4 Plan

Vervolgens wordt een plan opgesteld, waarin de te volgen strategieën, de te nemen maatregelen, de kosten van die maatregelen en de verwachte effecten worden beschreven. Ook de risico's die niet (volledig) met maatregelen weggenomen kunnen worden, worden geëxpliciteerd. Door te beschrijven hoe de toekomstige veiligheid eruit zal zien wanneer geen maatregelen worden genomen, kan de noodzaak voor de maatregelen aangegeven worden. Strategieën kunnen op drie niveaus onderscheiden worden:

- planologische niveau (bijvoorbeeld: creëer levendigheid, respecteer bestaande sociale en fysieke structuren, etc.);
- (steden)bouwkundig niveau (zichtbaarheid, toegankelijkheid, etc.);
- management niveau (surveillance en toezicht, onderhoud, etc.).

Voorbeelden van te nemen maatregelen voor verschillende soorten gebieden (woongebieden, scholen, commerciële zones, detailhandel, parken, etc.) staan in een bijlage van de Europese norm uitgebreid beschreven.

In hoofdstuk 3 wordt dit verder toegelicht en komen enkele voorbeelden aan bod.

Concreet onderdeel van het plan kan bijvoorbeeld zijn om de woningen in het plangebied in overeenstemming met het Politiekeurmerk Veilig Wonen te ontwikkelen. Door dit voornemen al in een vroeg stadium expliciet te maken, kan de advisering door de bouwplanadviseur van politie al vanaf stedenbouwkundig niveau gestart worden.

Dat vergemakkelijkt het behalen van het keurmerk: wanneer het ontwerp al ver gevorderd is, zijn wijzigingen veel lastiger door te voeren.

Stap 5 Besluit van verantwoordelijk orgaan

Het verantwoordelijk orgaan beslist uiteindelijk welke strategieën gevolgd zullen worden en welke maatregelen uitgevoerd zullen worden. De afspraken worden vastgelegd in een contract dat alle partijen ondertekenen

Stap 6 Implementatie

De gekozen maatregelen worden uitgevoerd.

Stap 7 Evaluatie

Tijdens de bouw wordt periodiek gecontroleerd of alle maatregelen volgens plan worden uitgevoerd en of er (onvoorziene) problemen opdoemen die om aanvullende maatregelen vragen. Daarna dient met enige regelmaat en objectief te worden vastgesteld of de veiligheidssituatie stabiel is en niet verslechtert.

2.3 De ENV 14383-2 toegepast op de Zuidas

Omdat de Zuidas een internationale uitstraling krijgt met investeerders en bewoners uit verschillende landen, ligt het voor de hand om aan te sluiten bij deze nieuwe Europese norm.

We stellen daarom voor om bij de verdere ontwikkeling van de Zuidas als geheel – en de specifieke projecten daarbinnen – te werken conform ENV 14383-2.

Dat vergt echter een stevig gefundeerde structuur die gedurende de komende jaren goed geborgd is op hoog niveau (responsible body) en midden management.

Een dergelijke aanpak waarbij conform ENV 14383-2 gewerkt gaat worden zou zeer interessant kunnen zijn en sluit mooi aan bij de hoge kwaliteitsniveaus en allure die men bij de Zuidas in gedachten heeft. Werken conform ENV 14383-2 heeft mogelijk ook een positieve uitstraling op binnen- en buitenlandse investeerders die soms – terecht of ten onterechte - enige hui- ver hebben inzake de veiligheidssituatie in Amsterdam. In dat geval zou een aanpak waarbij expliciet verwezen kan worden naar de serieuze aanpak conform een officiële Europese veiligheidsnorm mogelijk een doorslaggevend positief verkoopargument zijn.

Hieronder wordt een eerste aanzet gegeven voor de toepassing van de norm op de Zuidas.

Bij het ontwikkelen van de Zuidas zijn een groot aantal partijen betrokken. Direct of indirect hebben ze ook invloed op de veiligheid. Een inventarisatie van de belangrijkste betrokkenen geeft het volgende overzicht.

Bestuur en beleid:

- Bestuurlijk Overleg Zuidas;
- Stadsdeel Zuideramstel;
- Gemeente (centrale stad);
- Ambtelijke Kerngroep Zuidas (AKZ);
- Projectmanagersoverleg Zuidas (PMO).

Direct belanghebbenden:

- Rijk (VROM, Ministerie van Financiën, Ministerie van Verkeer en Waterstaat en zijdelings ook de Ministeries van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, Binnelandse Zaken Koninkrijksrelaties en Economische Zaken);
- Nederlandse Spoorwegen (Rail Infrabeheer, NS Vastgoed, NS Stations, NS reizigers, etc.)
- GVB en Connexxion;
- Consortia (projectontwikkelaars / bouwers).

Toezicht op uitvoering en hulp bij calamiteiten:

- Bouwregie (IBA en Stadsdeel);
- (Stads)toezicht;
- Hulpdiensten: Brandweer, Politie, GG&GD.

Gebruikers en betrokkenen:

- Bewonersplatform Zuidas;
- Scholen, VU, bedrijven, bewoners;
- Wijkopbouworgaan;
- Verzekeraars.

Deze rapportage is niet de plaats om voor te schrijven welke partijen wat moeten doen; dat zal per project verschillen. Partijen spreken dan onderling de taakverdeling af. De projectmanager kent de richtlijnen en de norm, draagt er zorg voor dat alle betrokkenen tijdig worden geïnformeerd en dat zij in staat worden gesteld om te participeren vóór het moment dat hun verantwoordelijkheid in het geding is.

Deze opsomming van betrokkenen suggereert misschien dat al deze groepen altijd allemaal belangstelling hebben voor het proces waarbij veiligheid zo goed mogelijk wordt ingebakken in het geheel en de onderdelen van de Zuidas. In de drukke en harde praktijk zal die belangstelling echter veel minder blijken te zijn. Nemen we als voorbeeld de gebruikers. Onder hen zijn vele doelgroepen met evenzoveel belangen te onderscheiden: omwonenden (rust, het liefst geen grote veranderingen), bewoners (oplevering, verhuizing, daarna als omwonenden), passanten (snel en veilig er doorheen, geen obstakels), geïnteresseerden (in bijvoorbeeld techniek, architectuur, omvang project), bedrijven (bereikbaarheid, parkeren, wanneer is het af) et cetera.

In een ontwerptraject is het veelal niet mogelijk de toekomstige bewoners en zelfs de toekomstige bedrijven op elk moment bij de planvorming te betrekken, simpelweg omdat vaak nog niet bekend is om welke bewoners en bedrijven het nu precies gaat. Om dat gebrek aan participatie te ondervangen, moeten de omwonenden van dat moment gestimuleerd worden zich ook te verplaatsen in de belangen van de toekomstige bewoners. Voor bedrijven is dat gecompliceerder omdat de bedrijven uit de omgeving soortgelijke bedrijven als concurrenten zien en van totaal andere bedrijven niet echt verstand hebben.

Daar waar (deel)belangen onvoldoende door direct betrokkenen kunnen worden behartigd, mag van de overheidsdeelnemers worden verwacht dat zij in hun inbreng ten aanzien van het algemeen belang de ondervertegenwoordigde deelbelangen meenemen. Ook daar kunnen deze rapportage en de norm houvast bieden.

3 Ontwerprichtlijnen en beheerstrategieën

3.1 Inleiding

Om te komen tot specifieke richtlijnen voor het voorkomen en/of verminderen van een criminaliteitsprobleem in een bepaald gebied is het noodzakelijk onderscheid te maken tussen verschillende soorten gebieden en verschillende criminaliteitsproblemen.

Soorten gebieden die voor kunnen komen zijn:

- woongebieden;
- scholen / voorzieningen voor de jeugd;
- commerciële functies/bedrijven/kantoren;
- winkels/detailhandel;
- parken;
- leisure centra;
- openbaar vervoer en parkeervoorzieningen, stations, bushaltes, parkeergarages etc, uitgezonderd het openbaar vervoersysteem zelf;
- stads- en dorpscentra en openbare ruimte.

Criminaliteitsproblemen kunnen worden onderscheiden in:

- gevoelens van onveiligheid;
- Inbraak (woningen/winkels/bedrijven);
- Vandalisme (waaronder graffiti);
- Geweld op straat;
 - bedreiging / beroving
 - vechten / geweldpleging
 - seksuele delicten / aanranding
- Criminaliteit t.a.v. auto's;
 - autodiefstal
 - diefstal uit de auto
 - brandstichting t.a.v. auto's
- Diefstal;
 - winkeldiefstal
 - zakkenrollen
 - fietsendiefstal, motoren enz.
- Brandstichting.

Er zijn veel maatregelen op planologisch, stedenbouwkundig en beheersmatig niveau om deze problemen te voorkomen of verminderen. De Europese norm 14383-2 bevat in bijlage D⁴ een zeer omvangrijk overzicht van allerlei *mogelijke* maatregelen (gerangschikt naar het type gebied). Deze lijst is opgebouwd door de bijdragen van verschillende specialisten op het gebied van criminaliteitspreventie en sociale veiligheid. Het strekt te ver deze bijlage hier tot in detail te bespreken, maar hierna worden wel de grondbeginselen van sociaal veilig ontwerpen toegelicht en worden een paar maatregelen genoemd.

Noot 4 Deze bijlage D is overigens informatief. Dat impliceert dat als men besluit te werken conform ENV 14383-2 de in deze bijlage voorgestelde zaken gezien moeten worden als niet verplichtende aanbevelingen en tips.

De oorzaken van criminaliteit zijn velerlei: werkloosheid, armoede, rechten tegenover verplichtingen, normen en waarden, opvoeding, verstoorde relaties in gezinnen, drugs, gelegenheidsstructuren die veranderen (bijv. veel meer dure spulletjes, auto's), etc.

We beperken ons hier tot de mogelijkheden die er bestaan op planologisch, stedenbouwkundig en beheertechnisch terrein. Ontwerpers en ontwikkelaars kunnen er immers voor zorgdragen dat hun projecten de mogelijkheden minimaliseren voor het plaatsvinden van criminaliteit en het optreden van onveiligheidsgevoelens. Daartoe is het van belang dat de aspecten van sociale veiligheid en criminaliteitspreventie, zeker bij complexe bouwprojecten in een vroeg stadium in de planvorming worden verankerd. Dan gaat het over het (laten) scannen van Nota's van Uitgangspunten (NvU's), Stedenbouwkundige programma's van Eisen (SpvE's) en later het toetsen van Voorlopige Ontwerpen (VO's), Definitieve Ontwerpen (DO's) van gebouw en omgeving en niet te vergeten bij het scannen van beheerplannen of convenanten (zoals bij Parkmanagement).

3.2 Drie categorieën, vijftien strategieën, meer dan honderd maatregelen

In de Europese norm wordt onderscheid gemaakt tussen drie typen strategieën:

- strategieën op het terrein van planologie en ruimtelijke ordening (RO);
- ontwerpstrategieën;
- beheerstrategieën.

De eerste twee strategieën zijn van toepassing op nieuw te ontwikkelen gebieden en buurten. Onderhoud- en beheerstrategieën zijn van belang in bestaande gebieden. In het geval van de Zuidas spelen alle drie de strategieën een rol. De eerste twee strategieën als grote delen van de Zuidas ontwikkeld worden. De derde (beheer) strategie speelt een rol bij reeds bestaande gebieden en na oplevering van de nu nog te ontwikkelen gebieden.

3.2.1 Planologische en RO-strategieën

Deze omvatten:

- het respecteren van bestaande sociale en fysieke structuren;
- het scheppen van levendigheid (het mengen van functies en het creëren van een aantrekkelijk ontwerp van het publiek domein);
- menging van bevolkingsgroepen met verschillende sociaal economische en demografische eigenschappen (vermijden van exclusion, isolatie en afzondering);
- bebouwingsdichtheid (het scheppen van een buurt/wijk gevoel, sociale binding, vermijden van braakliggend land en verlaten gebieden).

Deze strategieën richten zich op het kiezen van een schaal, functie en samsmelting van functies, op een manier dat deze een stimulans voor levendigheid, sociale controle, betrokkenheid en gevoel van eigendom worden. De implementatie van deze strategieën voorkomt dat de bestaande 'stedelijke structuur' (d.w.z. de kwetsbare structuur van straten, functies en sociale netwerken) aangetast wordt.

3.2.2 Ontwerpstrategieën

Ontwerpstrategieën omvatten:

- zichtbaarheid (overzichtelijkheid, bijvoorbeeld sociale controle vanuit woningen op openbare ruimten, verlichting, zichtlijnen, enz.);
- toegankelijkheid (oriëntatie, bewegingsruimte, alternatieve routes, beperkte toegang voor onbevoegde personen, mogelijkheden voor surveillance);
- territorialiteit (menselijke schaal, duidelijke afscheiding tussen publiek en privaat-het mijn en dijn, compartimentering);
- attractiviteit (kleur, materiaal, verlichting, geluid, geur);
- stevigheid (deuren, ramen, straatmeubilair).

Deze strategieën richten zich op het scheppen van voorwaarden voor sociale controle, gevoel van eigendom en ook het regelen van de toegankelijkheid van gebieden en gebouwen op een manier die maakt dat het individu de situatie onder controle kan houden en dat indringers ontmoedigd worden om het gebied of het gebouw binnen te gaan.

De ontwerpstrategieën vullen de strategieën op planologisch en RO niveau aan.

3.2.3 Beheerstrategieën

Beheerstrategieën omvatten:

- doelbewuste bescherming van objecten / verwijdering;
- onderhoud (schoonmaken en herstelwerkzaamheden);
- formele controle (surveillance door toezichthouders, het observeren middels camera's);
- voorzieningen voor de infrastructuur voor speciale groeperingen (jeugd, daklozen, drugsverslaafden);
- regelgeving (voor het gedrag in openbare gebieden, stadsetiquette);
- communicatie (regels, stadsetiquette en 'huisregels' duidelijk maken aan het publiek).

Bijna alle stedelijke gebieden behoeven een zeker niveau van professionele surveillance en beheer.

Deze specialisten kunnen de beheerstrategieën in werking stellen. Die strategieën richten zich op het ondersteunen en aanmoedigen van de natuurlijke surveillance en het gevoel van eigendom bij bewoners, gebruikers en bezoekers. Ze richten zich niet op het wegnemen van deze taken van de bewoners.

3.3 Hoe strategieën gekozen dienen te worden

Alle strategieën kunnen uitgewerkt worden in meerdere maatregelen en richtlijnen. De strategie 'toegankelijkheid' bijvoorbeeld kan worden uitgewerkt in richtlijnen voor het ontwerp van straten, het netwerk van voetgangersroutes en fietsers, het netwerk van vervoer, de plaatsen voor toegangen van gebouwen, enz. De allereerste vraag die beantwoord moet worden is echter welke strategie gekozen moet worden voor een bepaalde situatie. De gekozen strategieën dienen vervolgens uitgewerkt te worden in een reeks meer concrete maatregelen waarvoor bijlage D van ENV 14383-2 bruikbare suggesties en ideeën aandraagt.

Niet alle strategieën werken goed in alle omgevingen en onder alle omstandigheden. Er zijn strategieën die alleen werken in bepaalde omgevingen en/of voor het voorkomen van bepaalde soorten van criminaliteit.

Een definitieve reeks van strategieën, uitgewerkt in concrete maatregelen, wordt gekozen op grond van ruimte, tijd, budget en persoonlijke voorkeuren. De definitieve maatregelen zullen door de veiligheidswerkgroep worden voorgesteld aan het 'verantwoordelijk lichaam' (zie hoofdstuk 2, stap 1) c.q. de politiek verantwoordelijke(n), die de uiteindelijke beslissing neemt/nemen. Er moet rekening gehouden worden met eventueel conflicterende doelstellingen op andere terreinen (te denken valt aan andere vormen van veiligheid (brand- en rampenbestrijding en verkeersveiligheid), maar ook aan duurzaamheid en ecologische principes). Uiteindelijk gaat het om de best mogelijke mix van maatregelen. *Criminaliteitspreventie en sociaal veilig ontwerpen zijn een wezenlijk een onderdeel van het hele planning- en ontwerpproces en mogen niet op zichzelf staan.*

3.4 Voorbeeld

Om een op de Zuidas toegespitst beeld te geven van hoe de drie strategieën geoperationaliseerd kunnen worden is een belangrijk item voor de veiligheidsbeleving hieronder als voorbeeld verder uitgewerkt. Het gaat over het thema functiemenging.

Functiemenging wordt nog te vaak als een programmatisch toverwoord gezien, een antwoord op problemen van diverse aard. Maar functiemenging behoeft enige nuance. Er zijn grofweg drie schaalniveaus van functiemenging: op wijkniveau, buurniveau en gebouwniveau. Functiemenging op wijkniveau is een voorbeeld van een planningsstrategie, functiemenging op buurt- en gebouwniveau vallen onder ontwerpstrategieën. De gevolgen die functiemenging heeft op het beheer worden als vierde punt behandeld, als voorbeeld bij een beheersstrategie.

- wijkniveau: om een levendige wijk te krijgen is het wenselijk meerdere functies in het plangebied op te nemen. Heterogeniteit naleven. Grote fouten van veel nieuwbouwwijken uit de jaren zeventig en tachtig is dat er op grote schaal ontmengde wijken verrezen, waar geen sociale cohesie kon ontstaan omdat er geen sociaal leven mogelijk was (geen cafés, kleinschalige winkels, ontmoetingscentra etc.). Bij de grootstedelijke ontwikkelingen in Amsterdam van de jaren negentig bij KNSM, Java, Borneo/Sporenburg gaat het zichtbaar beter met het streven naar heterogeniteit. Daar bestaan meerdere goed lopende cafés en hebben zelfs winkels met een zeer specialistische grondslag bestaansrecht (denk aan de uitvaartwinkel aan de Levantkade op het KNSM-eiland);
- buurniveau: op dit niveau is het vaak weer wenselijk om liefst zo monofunctioneel mogelijk te bouwen. Onder het motto 'een homogene buurt in een heterogene wijk' wordt de criminaliteitspreventie beheersheer wanneer er niet in een buurtje allerlei functies zitten, die publiek aantrekken. Een referentiebeeld is Sportparkstad in stadsdeel Bos en Lommer. Daar is in het concept-SPvE een driedeling gemaakt: hoogstedelijk langs de stadsautoweg, een recreatief middengebied met medegebruik en een hoofdzakelijk monofunctionele woonbuurt. In het SPvE zijn in dit woonbuurtje echter ook enkele andere voorzieningen opgenomen.

Dat is vanuit sociale veiligheid/criminaliteitspreventie op dit schaalniveau ongewenst, omdat dan aan de overzichtelijkheid van bezoekers en gebruikers getornd wordt door andere gebruikers in het gebied te introduceren.

- gebouwniveau: een mix van wonen, werken en voorzieningen kan op gebouwniveau zorg dragen voor een bijna 24 uurs bedrijvigheid. Bij Mahler 4 zijn hier goede voorbeelden van uitgewerkt. De relatie tussen nieuwbouw en de bestaande stedelijke context moet door middel van het bundelen van stromen bewerkstelligen dat er levendigheid ontstaat.
- beheer: functiemenging brengt het risico met zich mee dat het beheer qua verantwoordelijkheden versnipperd raakt. Gevolg daarvan kan zijn, dat er allerlei beheerders zijn die ieder voor zich een minder efficiënt beheer voeren. Het beheer is vaak ook van minder kwaliteit, bijvoorbeeld omdat de randen van de verschillende gebieden worden verwaarloosd. De voorkeur gaat uit naar beheer in één hand, bijvoorbeeld in de vorm van parkmanagement.

4 Richtlijnen bouwperiode

4.1 Inleiding

Zoals al is vermeld in hoofdstuk 1, heeft veiligheid aan het eind van het planproces meer aandacht in de Amsterdamse praktijk. Dit kwam ook duidelijk naar voren in de VER die voor Gershwin is gemaakt.

In dit hoofdstuk wordt een schat aan aandachtspunten geboden die gebruikt kunnen worden om de veiligheid tijdens de bouwperiode te vergroten. De punten staan in de gebiedende wijs geformuleerd, maar afhankelijk van de concrete situatie kan een keuze gemaakt worden. De lijst kan beschouwd worden als aanvullend op het voorstellenpakket van het bureau Stadsregie ten aanzien van Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie (BLVC) die het college van B&W begin januari 2002 heeft vastgesteld.

De aandachtspunten hebben steeds betrekking op de bouwperiode. Allereerst worden de aspecten genoemd die in de voorbereiding (vóórdat met de bouwwerkzaamheden wordt begonnen) geregeld kunnen worden. Daarna komt de bouwperiode aan sich aan bod. Ook dan zijn er namelijk een groot aantal dingen waarop gelet moet worden om het bouwterrein⁵ en de omgeving daarvan veilig te maken. Als derde worden aandachtspunten genoemd waarop bij de overdracht aan de gebruikers gelet moet worden.

De opbouw van dit hoofdstuk is dan ook als volgt:

§4.2 Voorbereiding werkzaamheden

§4.3 Bouwwerkzaamheden

§4.4 Overdracht aan gebruikers

De aandachtspunten die hierna worden genoemd, beginnen steeds met een korte formulering van de gewenste prestatie. Indien nodig volgt hierop een toelichting en in een flink aantal gevallen staat ook een (positieve of negatieve) referentie vermeld. De referenties zijn zoveel mogelijk aan de Amsterdamse praktijk ontleend.

Noot 5 Hierna wordt met het begrip 'bouwterrein' bedoeld het gebied waarbinnen de bouwwerkzaamheden zich afspelen. Centraal op dit terrein is de plek waar feitelijk wordt gebouwd. Daaromheen is ruimte voor opslag, bouwketen, kranen en dergelijke. Veelal is rond het terrein een hekwerk geplaatst.

4.2 Voorbereiding bouwwerkzaamheden

4.2.1 Context

- Analyseer de omgeving van het plangebied.
Het is van belang te weten welk soort wijken er in de buurt liggen (bijvoorbeeld lage – of juist hoge - sociaal economische status, met hoge criminaliteit e.d.), want dat kan uitstraling hebben tijdens (en ook na de bouw). De uitkomsten van deze analyse hebben invloed op de keuze van beveiligingsmaatregelen tijdens de bouw en in de beheerfase.

4.2.2 Afstemming met de hulpdiensten

- Overleg met de hulpdiensten (brandweer⁶, politie, GGD) over hun bereikbaarheid van en op de bouwplaats, vluchtmogelijkheden en bluswatervoorziening.
Voor incidenten die naar aard en plaats (het plangebied) voorzienbaar zijn, dient een aanvalsplan of rampenbestrijdingsplan gemaakt te worden. De hulpdiensten beschikken over tekeningen van gebouwen en de openbare ruimte, zodat het aanvalsplan voor de tijdelijke situatie en de eindsituatie daarop afgestemd kunnen worden.
Referentie: bij de brand in het Pakhuis Australië (16 september 2002) kon de brandweer onvoldoende dicht naderen vanwege de enorme niveauverschillen op het terrein. Hierdoor werden de bluswerkzaamheden bemoeilijk.
- Overleg met de politie over surveillance bij en op de bouwplaats (indien noodzakelijk).
- Inventariseer samen met de uitvoerders risico's tijdens de bouw.
Voorbeelden van dergelijke risico's zijn brand, instorting, breuk van de waterleiding en van bekabeling.
Houd ook rekening met radicale activisten: bedenk vooraf waar ze hun acties op zouden kunnen richten en welke gevaren dat oplevert.
- Breng tegenstrijdigheid tussen de vele eisen in kaart.
Aan het project worden vele randvoorwaarden gesteld, bijvoorbeeld door brandweer, politie, milieuwetgeving, bewoners enzovoort. Tegenstrijdigheden moeten vroegtijdig opgespoord worden. In een open afweging worden vervolgens compromissen gesloten.
Referentie 1: de politie ziet verlichting van de bouwplaats graag op een hoog niveau en altijd aan, terwijl bewoners en milieubeschermers liever zo min mogelijk verlichting buiten de werktijden zien.

4.2.3 Transport / verkeer

- Omleidingsroutes voor langzaam verkeer worden beoordeeld op aspecten van sociale veiligheid.
Dergelijke routes mogen niet door onveilig gebied lopen. Korte routes zijn gewenst, bij voorkeur gebundeld met ander (snel of langzaam) verkeer. De routes moeten van goede kwaliteit zijn, ook geschikt voor minder validen. Routes tijdens de werkzaamheden mogen niet veel langer zijn dan anders en moeten voldoende comfortabel zijn. Een continue breedte is noodzakelijk, evenals goede overzichtelijkheid.

Noot 6 Brandweer, afdeling BBA: Bereikbaarheid Bluswater en Aanvalsplannen.

Fietsers en voetgangers moeten vroegtijdig kunnen beslissen of ze een route willen nemen of een andere weg willen volgen.

Referentie 1: bij het Westerpark (ter hoogte van het stadsdeelkantoor) is de genoemde keuzemogelijkheid aanwezig. Daar zijn twee routes. De ene is een onoverzichtelijke route die zich ook nog versmalt. In het Westerpark is er ook een alternatieve route die veel prettiger is: door de poort van het stadskantoor en dan via het park verder.

Referentie 2: door de werkzaamheden in verband met de IJtram waren kantoren aan de De Ruyterkade een aantal weken slecht bereikbaar. Pas na geruime tijd is een professionele houten verbinding gemaakt om de kantoren te bedienen.

- Onderzoek of veelgebruikte routes tijdelijk geasfalteerd kunnen worden. Dit is bijvoorbeeld wenselijk wanneer er manifestaties gehouden worden op de Zuidas. Te denken valt aan dancefestivals en spektakelstukken door de bijzondere inspirerende omgeving. Houd hier rekening mee bij de budgettering.
Referentie: bij Sloterdijk (Dance Valley), maar ook bij de Potsdamerplatz in Berlijn zijn hier ervaringen mee opgedaan.
- Tijdelijke haltes voor openbaar vervoer worden beoordeeld op aspecten van sociale veiligheid.
Haltes liggen dicht bij woningen en andere functies die bereikbaar moeten zijn, niet in (sociaal) onveilig gebied. Let daarbij ook op risicovolle functies in de buurt van de haltes.
Referentie 1: het Asielzoekerscentrum (AZC) op het Zeeburgereiland heeft in de jaren dat het er ligt geen problemen gehad met ongenodigde gasten en criminaliteit. Dat komt omdat het erg ver van de stad ligt en slecht bereikbaar is met het openbaar vervoer. Door de komst van de IJtram ligt het AZC ineens op enkele minuten afstand van het centraal station. Daarmee zijn de asielzoekers (weinig geld, ontvankelijk voor hand en spandiensten uit oogpunt van financieel bejag) eenvoudig doelwit voor risicogroepen zoals drugsdealers en souteneurs.
Referentie 2: de tijdelijke haltes bij het centraal station liggen in een levendig gebied, waar wederzijdse sociale controle mogelijk is tussen allerlei aanwezigen: fietsers, mensen bij bushaltes etc.
- Controleer het ontwerp voor het tijdelijke wegenplan op verkeersveiligheid.
Bijvoorbeeld kruisingen met werkverkeer moeten (verkeers)veilig zijn.
- Wegomleidingen (van snel en langzaam verkeer) en wegversmallingen in het plangebied worden afgestemd met werkzaamheden elders.
Verkeerschaos moet voorkomen worden.

4.2.4 Fasering bouwwerkzaamheden (lange termijn)

- Plan de bouwwerkzaamheden zodanig in de tijd, dat overlast voor omwonenden zoveel mogelijk voorkomen wordt.
Let bijvoorbeeld op de routes tussen nieuwe woningen die het eerst worden opgeleverd en de 'bewoonde wereld'. Door de nieuwe woningen direct aan te laten sluiten op al bestaande bebouwing, wordt voorkomen dat bewoners jarenlang dwars over het bouwterrein moeten gaan om van A naar B te komen.
Referentie: op IJburg huren nieuwe bewoners preventief particuliere bewaking in.
- Voorzieningen die worden verplaatst komen in een veilig gebied te staan en de oude locatie levert geen overlast op.

Wanneer bijvoorbeeld een bestaande bushaltes verplaatst moet worden om plaats te maken voor de bouwwerkzaamheden, moet de tijdelijke halte op een sociaal veilige plaats komen te staan.

De halte (hoewel tijdelijk) is attractief en niet kwetsbaar voor vandalisme. De plek die na de verplaatsing vrijkomt moet een nieuwe betekenis krijgen. Van zowel de oude als de nieuwe locatie mag de tijdelijkheid niet af te lezen zijn.

- Bij oplevering van de eerste woningen moeten al mogelijkheden voor sport en spel aanwezig zijn.

Houd vooral goed rekening met opgroeiende jongeren.

Referentie: Sportpark de Meer. Daar was veel aandacht voor de openbare ruimte, maar er is geen rekening gehouden met opgroeiende jongeren die vervolgens erg veel overlast in de omgeving hebben veroorzaakt.

- Bij oplevering van de eerste woningen moet de openbare ruimte al voldoende kwaliteit hebben.

Trottoirs en parkeerplaatsen en dergelijke zijn al aangelegd. Ook het beheer moet tijdens de bouwwerkzaamheden al van voldoende kwaliteit zijn.

- Denk vroegtijdig na over parkmanagement.

Het maken van goede afspraken kost veel tijd, zeker in een gebied als de Zuidas waarin veel partijen betrokken zijn. Leg de verantwoordelijkheid voor het beheer zoveel mogelijk in handen van één persoon: bij versnipperde verantwoordelijkheden bestaat de kans dat gebieden tussen wal en schip vallen en van goed beheer verstoken blijven.

Referentie: Sloterdijk Teleport. Een regulier overleg vindt plaats onder voorzitterschap van Parkmanagement. Met vertegenwoordigers van GVB/NS divv, bedrijvenorganisaties en de staf van Westportbeheer worden alle aspecten die er spelen tijdens het omvormingsproces voorbesproken of geëvalueerd (werking verlichting station Sloterdijk, terugblik op logistiek Dance Valley, trends in criminaliteit (bijvoorbeeld de laatste tijd insluipingen van brutale criminelen wier sleutelwoord voor insluipingen "Hoi en doe" is, waardoor het lijkt alsof hun aanwezigheid de gewoonste zaak van de wereld is).

- Gebruik aanwezige functies om de levendigheid in het gebied te bevorderen. Schijnveiligheid moet echter voorkomen worden en de omgeving van de betreffende functie moet wel voldoende veilig zijn om open te zijn. Referentie: in het Zuidasgebied gaat een fietsenstalling om 17 uur dicht, waardoor het gebied erg stil wordt.
- Ga na of op de betreffende bouwlocatie aan de verplichtingen uit de Arbowet en het Bouwprocesbesluit⁷ kan worden voldaan.
- Pas het veiligheids- en gezondheidsplan (V&G-plan) regelmatig aan aan de zich wijzigende situatie op de bouwlocatie.

4.2.5 Bouwplanning (korte termijn)

- Bij het Kabels en Leidingen Informatie Centrum (KLIC) (of een soortgelijke organisatie) dient te worden nagegaan of in het betreffende gebied de ondergrondse infrastructuur voldoende actueel in kaart is gebracht
- Coördineer de werkzaamheden van 'klein werk' in de verschillende fasen (bijvoorbeeld omleggen van kabels en leidingen), zodat niet voortdurend gegraven hoeft te worden.

Definitie van klein werk: "het aanleggen, omleggen, afsluiten en lassen en

Noot 7 Het Bouwprocesbesluit is de bundeling van allerlei uitvoeringsregels van de Arbowet.

wat er allemaal nog meer moet gebeuren om de 'ondergrondse infrastructuur' in stand te houden " (bron: nieuwsbrief Stationseiland).

- Voorkom overlast door trillingen en geluid.
Onderzoek of er trillings- of stofgevoelige bedrijven aanwezig zijn in de omgeving. Dergelijke bedrijven kunnen overlast ondervinden van de bouwwerkzaamheden, hetgeen zoveel mogelijk voorkomen moet worden. Verken de mogelijkheden en de noodzaak van geluidsarm heien en maak afspraken daarover met de uitvoerders.
Probeer ook aan te sluiten bij de tendens om trillingsvrij te heien. Zeker nabij bedrijven waar gevoelige apparatuur staat opgesteld is dit wenselijk.
- Benut de mogelijkheden om in de bouwvergunning eisen te stellen aan de werktijden en aan het voorkomen van overlast door de bouwactiviteiten.
- Laat potentiële aannemers screenen door Bureau Integriteit van de gemeente (om malafide aannemers te weren).
Referentie: een dergelijke screening gebeurde al bij de Noord Zuid lijn.
- Denk voor aanvang van de bouwwerkzaamheden na over het voorkomen van criminaliteit op de bouwplaats.
Coördineer afspraken tussen uitvoerders over (collectieve) beveiliging van het bouwterrein.
Streef naar 'just in time delivery' (waarbij langdurige opslag wordt voorkomen), vooral bij diefstalgevoelige bouwmaterialen.
Attendeer aannemers op de noodzaak uitzendkrachten te screenen
Referentie: bij de nieuwbouw van een sporthal in Dordrecht hielpen kleine criminelen, via uitzendbureau's in dienst van de aannemers, grotere criminelen bij het leveren van informatie over de beste tijd en de beste plek om diefstal op de bouwplaats te plegen.
- Maak afspraken met de uitvoerders hoe tijdens de bouwwerkzaamheden met vragen en opmerkingen van voorbijgangers (bewoners of anderen) wordt omgegaan.
Een incorrecte reactie kan vandalisme oproepen, een correcte reactie juist meer betrokkenheid.

4.2.6 Inrichting openbare ruimte

- Zorg voor goede verlichting in de openbare ruimte.
Wanneer kabels moeten worden verlegd, moet gegarandeerd worden dat het verlichtingsniveau in de openbare ruimte goed blijft/is/wordt.
Voorzie voor omleidingsroutes (snel en langzaam verkeer) in goede tijdelijke verlichting, die in lichtsoort afgestemd is op de gebruiker (geen oranje natriumlicht voor fietsers, maar wit licht). Pas indien gewenst intelligente/flexibele verlichting toe. Deze vorm van verlichten is op basis van detectie en licht personen aan, die gedurende enige tijd in de bouwfase zich bevinden. Deze verlichting gaat na verlaten van het gebied uit. Ervaringen met deze vorm van verlichten is opgedaan op de Gelderse kade (Amsterdam centrum) en in het recreatiegebied Kerkpolder in Delft
Probeer grondverlichtingsarmaturen te voorkomen.
Referentie: in Sloterdijk zijn dure grondverlichtingsarmaturen van de bouwplaats verwijderd omdat ze gestolen werden en/of vandalismegevoelig waren, maar ook omdat ze verkeerd aanlichtten en een zwart gat opleverden.
- Plaats in de openbare ruimte ook tijdens de bouwperiode voldoende straatmeubilair zoals fietsenrekken en brievenbussen. Deze laatste met de openingen naar het trottoirgedeelte.
- Laat het volstrekt helder zijn wie verantwoordelijk is voor de openbare ruimte dat binnen de bouwhekken ligt én dat al klaar is.

Het is niet alleen op papier helder, ook in de openbare ruimte is de verantwoordelijkheid af te lezen.

- Kwetsbare proefopstellingen zijn afgeschermd en goed beveiligd. Vaak worden proefstukjes ingericht om te kijken hoe profielen (inclusief verschillende verlichtingsarmaturen) er uit komen te zien. Deze zijn kwetsbaar en dienen achter hekwerken te komen, ontoegankelijk voor onbevoegden.

4.2.7 Communicatie

- Inventariseer belangengroepen die tijdens de bouwperiode een rol spelen.
- Organiseer participatie.

In de workshop is voorgesteld een cliëntenpanel samen te stellen uit de leden van het driepartijen-overleg die echt iets met veiligheid te maken hebben. Het cliëntenpanel kan aangevuld worden met extra leden die nog niet aan het driepartijen-overleg deelnemen. Het cliëntenpanel kan al naar gelang het onderwerp opgesplitst worden in meerdere werkgroepen. Mogelijke leden van het cliëntenpanel zijn: bewoners, de (toekomstige) beheerder, gehandicaptenraad, vertegenwoordigers van brandweer, politie (bijvoorbeeld bouwplanadviseur Politiekeurmerk), GGD (kan bij capaciteitsgebrek op afstand adviseren), Fietsersbond, Rover, GVB, NS Stations, VU/VUMC, bedrijven die zich op de Zuidas vestigen/zijn gevestigd. Zorg voor een goede inbedding in de organisatie die in het kader van de ENV 14383-2 is opgezet. Omwonenden moeten gestimuleerd worden zich ook te verplaatsen in de belangen van de toekomstige bewoners en in die hoedanigheid als 'ambassadeur' op te treden. Geef duidelijk aan hoeveel invloed de participanten kunnen hebben. Start ook een speciaal jongeren-communicatietraject, met het doel ze bij de inrichting te betrekken. Contact met de jongeren kan gelegd worden via de veiligheidscoördinatoren, de leerlingenraden of de juniorbegeleiders (oudere leerlingen die jongere begeleiden) op de scholen, in de mentorles, via jongerencentra of de jongerenraad zoals die in de Rivierenbuurt is. Ook sportverenigingen kunnen een ingang zijn. Referentie: Kids & Space project in het Polderweggebied.
- Reserveer ruimte bij de bouwplaats voor een informatiecentrum. Daar kunnen bewoners, gebruikers e.a. geïnformeerd worden over de voortgang van de werkzaamheden. In dat centrum kan ook een meldpunt ingericht worden om incidenten te melden. Door dit centrale meldpunt worden vervolgens de juiste personen gewaarschuwd. Een informatiepunt voor bewoners, gebruikers e.a. kan ook gekoppeld worden aan een coördinatiepunt voor de bouwwerkzaamheden zelf. Referentie 1: in de wijk Kloosterveen in Assen staat een bouwkeet van de gemeente van waaruit het bouwproces wordt begeleid. Referentie 2: in de oranje rode doos op het Potsdamerplatz in Berlijn is een informatiepunt ingericht.
- Vereenvoudig de communicatie naar participanten toe. Overweeg om Virtual Reality (VR) toe te passen bij de presentatie van de plannen. Reserveer hier vooraf budget voor. Op een storyboard kan aangegeven worden hoe het gebied in de tijd (in fasen) zal gaan veranderen. Dit kan op een scherm in het informatiecentrum bij de bouwplaats worden getoond. Referentie 1: de plannen voor het Stadscentrum Almere zijn gevisualiseerd door middel van Virtual Reality. Hierdoor werd de informatieoverdracht naar de participanten toe sterk vereenvoudigd.

Referentie 2: duimenboek Utrecht Centrum Project waarmee eenvoudig gevisualiseerd wordt hoe het gebied in de tijd verandert.
Referentie 3: bouwkalender Stationseiland.

4.2.8 Financiën

- Reserveer vroegtijdig budget voor beheer (onderhoud en herstel).
- Reserveer vroegtijdig budget voor veiligheidsmaatregelen die eventueel later aan het licht komen.
- Spreek sleutelgeld af met partijen die kabels en leidingen aanleggen / verleggen (bijvoorbeeld NUON, TPG en alle concurrerende telecommataatschappijen).
Sleutelgeld is een waarborg voor een goede oplevering na (kleine) werkzaamheden.
Referentie: Breda
- Stel een vaste begrotingspost in voor Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid (BLV): tijdens de bouw, maar ook voor de andere Plaberumfasen.
- Reserveer geld om een organisatie en aanpak mogelijk te maken waarbij gewerkt wordt conform ENV 14383-2.

4.3 Bouwwerkzaamheden

4.3.1 Afstemming met hulpdiensten

- Houd tijdens de bouwwerkzaamheden regelmatig (bijvoorbeeld ieder half jaar) contact met de hulpdiensten.
Houd periodiek overleg met de brandweer (afdeling BBA: Bereikbaarheid Bluswater en Aanvalsplannen) over bluswater tijdens de bouwperiode.
Voer periodiek overleg met de hulpdiensten over toegankelijkheid van hulpdiensten in de bouwput en vluchtmogelijkheden.
Organiseer periodieke schouwen door hulpdiensten, waardoor risico's aan het licht komen.

4.3.2 Transport / verkeer

- Wanneer bouwwerkzaamheden boven verkeersruimten plaatsvinden (bijvoorbeeld wanneer een gebouw over de weg heen gebouwd wordt), wordt de weg afgesloten als de werkzaamheden gevaar opleveren voor het verkeer.
- Het bouwverkeer levert geen overlast of verkeersonveiligheid op.
Laat het bouwverkeer zodanig rijden dat het niet snijdt met langzaam verkeer
Laat het bouwverkeer zodanig laten rijden dat het niet onnodig door woongebieden gaat.
- Het laden en lossen ten behoeve van de bouwwerkzaamheden vindt plaats op bouwterrein en niet op de openbare weg.
De handhaving kan zonodig geregeld worden door introductie van stadswachten en andere stadstoezichthouders op de bouwplaats, één en ander in overleg met de milieupolitie.
- Neem maatregelen ter bevordering van de verkeersveiligheid op de bouwplaats.

Te hard rijden door vrachtwagens en het neme van te scherpe draaicirkels op de bouwplaats moeten voorkomen worden, omdat daardoor levensgevaarlijke situaties ontstaan. Mobiele drempels zouden bijvoorbeeld een oplossing kunnen zijn. Ook moeten in het offertestadium (bij het gunnen van opdrachten) afspraken gemaakt worden om verkeersonveilig gedrag te voorkomen.

Referentie: IJburg.

- Het parkeren door de bouwvakkers levert geen overlast op voor de omgeving.

Afspraken met de aannemer zijn hiervoor noodzakelijk. Als in de openbare ruimte onvoldoende ruimte is, zal het parkeren op het bouwterrein zelf plaats moeten vinden. Wanneer geparkeerd wordt in de openbare ruimte, dient voldoende verlichting aanwezig te zijn om de geparkeerde objecten tijdig op te kunnen merken.

Referentie: IJburg. Er worden steeds vaker opleggers op de openbare weg achtergelaten, terwijl de IJburgweg nog niet verlicht is. Dat is in het zomerseizoen nog geen probleem, maar de bouwers met wie gesproken is schatten het voor het winterseizoen als een absoluut groot risico in. Een probleem op IJburg is, dat de politie in verband met een financieringsstekort niet kan wegslepen. De aannemers betalen de te lage boete en doen het bij gelegenheid weer.

- Voorkom een overdosis aan informatie/bebording en obstakels om het verkeer te geleiden.

Op sommige kruispunten is het een wirwar van borden en gele strepen en weer wijzigingen daarop. Vermijd overkill aan bewegwijzeringen (voor snel en langzaam verkeer). Zorg voor een wekelijkse/reguliere check van de actualiteit. Zorg liever voor minder dan zo veel mogelijk bebording.

Ons inziens moeten de aanbevolen rijrichtingen van autoverkeer een andere kleur hebben dan langzaam verkeer. Bijvoorbeeld de gebruikelijke 'fietserskleuren' rode letters op een witte ondergrond voor tijdelijke maatregelen.

Referentie 1: Sloterdijk. Bij Sloterdijk staan erg veel borden en een aantal is absoluut gedateerd, waardoor je door de bomen het bos niet meer ziet. Sloterdijk geeft hele aardige voorbeelden van te vroeg aangegeven omleidingen die in wezen geen omleidingen zijn, maar kleine verspringingen. Mensen gaan daardoor alternatieve wegen inslaan en raken het overzicht kwijt.

Referentie 2: bij de Panamaknoop raak je als fietser door de overdosis aan informatie (bebording, fysieke drempels en geluidshinder) totaal gedesoriënteerd.

- Stel bij grote werkzaamheden met gevaarlijk materieel een ordedienst in, die fietsers tegenhoudt.

Referentie: Sloterdijk. Bij het leggen van de hemboog bij Sloterdijk is een ijzeren dwarsligger over een fietspad heen getackeld. De veiligheidsman stond achter het gaas zodat hij mensen, die niet gehoorzamen niet fysiek tegen kon houden.

- Bij aanhoudende droogte wordt voorzien in het dagelijks nathouden van stuifzand op belangrijke langzaamverkeersroutes door/langs het bouwterrein.

Referentie: Oostelijke Handelskade, waar dit niet gebeurde in de droge periode afgelopen zomer.

- Slangen, kabels en leidingen zijn, waar ze de langzaamverkeersroutes kruisen, voorzien van tijdelijke (ruw) houten op- en afritjes.

4.3.3 Fasering bouwwerkzaamheden (lange termijn)

- Controleer periodiek het beheer in de openbare ruimte.
Wanneer bijvoorbeeld de bouwhekken (in verband met de werkzaamheden of door onbevoegden) zijn verplaatst, verschuiven de beheergrenzen. Het feitelijke beheer moet daar flexibel mee om gaan.
Opmerking: er wordt bij de Zuidas op mooie en betere bouwhekken gestudeerd. Die zullen waarschijnlijk minder makkelijk door onbevoegden verplaatst kunnen worden.

4.3.4 Bouwplanning (korte termijn)

- Analyseer de risico's voor criminaliteit op het bouwterreinen en stem daar de maatregelen op af. Hieronder enkele voorbeelden van maatregelen.
Maak het bouwterrein afsluitbaar (goed hek met stevig slot, keuze open of gesloten bouwhekken afstemmen op windhinder en noodzakelijke zicht vanuit de openbare ruimte).
Coördineer de beveiliging van verschillende bouwplaatsen / aannemers (bijvoorbeeld: afspreken dat alles opgeruimd moet zijn om de aandacht van gelegenheidsdieven niet te trekken).
Maak afspraken over collectieve beveiliging op het totale terrein: bijvoorbeeld een sluitronde door surveillancepersoneel en surveillance gedurende avond en nacht.
Sla materialen op in containers die goed afgesloten kunnen worden.
Voorzie voor bouwafval in containers die goed afgesloten kunnen worden, zodat het niet in brand kan worden gestoken en derden geen afval aan de containers kunnen deponeren. Plaats deze containers in het zicht van de opzichterskeet en zorg ervoor dat ze 's nachts in afgesloten/gecompartimenteerde gedeelte van het bouwterrein staan.
Indien de risicoanalyse daartoe aanleiding geeft, worden bouwketen elektronisch beveiligd.
- Bouwverlichting verlicht het bouwterrein en niet de wijde omgeving en wordt na de werkzaamheden getemperd.
De verlichting kan gekoppeld worden aan de aanwezigheid van personeel, uitvoering werkzaamheden of het houden van toezicht.
- Plaats toiletten op de bouw om wildplassen te voorkomen.
- Zorg dat ten tijde van wegomleggingen in het plangebied de beplanting vaker dan normaal wordt gemaaid of gesnoeid.
Referentie: in Sloterdijk staat de wilde beplanting huizenhoog, waardoor de oriëntatie op het omleidingstraject ontoereikend is en er door de vele knikken geen zicht is op eventuele kwaadwillenden.
- Let op dat er geen bouwketen en andere zaken worden neergezet op cruciale hoekpunten.
Referentie: een slecht voorbeeld is een ombouwde pomp op een belangrijk ontmoetingspunt van twee langzaamverkeersstromen op de Jan Schaeferbrug/Oostelijke Handelskade. Hier rijden fietsers erg hard, zeker als ze de stoplichten willen halen en zien derhalve niet of er verkeer vanaf de brug komt.
- Zorg al in de bouwfase voor straatnaamborden.
Tijdens de bouw vindt namelijk vaak criminaliteit plaats of worden er ongelukken veroorzaakt op de bouw, waarvan erg weinig aangifte wordt gedaan. Geen straatnaamborden betekent dat de plaatsbenoeming – bijvoorbeeld in een proces verbaal – onmogelijk wordt, waardoor monitoring moeilijk wordt.
- Overweeg een politiepost op de bouwplaats.

Dit zou een geruststellende gedachte kunnen opleveren voor de bewoners.

Referentie: Haveneiland, waar momenteel een politiepost is, als aanspreekpunt voor de bouwers en aannemers. Bijvoorbeeld klachten over vrachtwagens, die in het donker buiten het zicht van lantaarns geparkeerd staan en levensbedreigend zijn in het winterhalfjaar, kunnen er gemeld worden.

- Voorzie in vaste plaatsen voor het aanbrengen van reclame ('plakplaat-sen').
- Zet op plaatsen die kwetsbaar zijn voor graffiti een graffiti-wall.

4.3.5 Communicatie

- Houd de aandacht van het publiek (bewoners, gebruikers, scholen, e.d.) tijdens het hele proces vast.
Organiseer ieder half jaar een schouw met de bewoners en gebruikers om onveilige plaatsen aan te geven (o.a. aandacht voor routes langzaam verkeer en haltes openbaar vervoer, tijdelijke en permanente verlichting, beheer), gevolgd door communicatie over de manier waarop problemen worden opgelost. Betrek ook mindervaliden bij de schouw om de toegankelijkheid te beoordelen. In de workshop is voorgesteld hiervoor een vaste schouwgroep in te stellen, bijvoorbeeld uit het cliëntenpanel.
Organiseer een voortdurend jongerencommunicatietraject. Dit kan bijvoorbeeld bestaan uit een schouw met jongeren of een zogenaamde meiden-schouw. Jongeren kunnen ook door middel van bijvoorbeeld een prijsvraag gestimuleerd worden actief mee te denken.
Referentie 1: Kids & Space project in het Polderweggebied.
Referentie 2: jongerenparticipatie bij nieuwbouw in Almere.
Referentie 3: Handreiking Jeugd en ruimte van de VNG
- Informeer omwonenden en gebruikers van het gebied regelmatig over komende werkzaamheden, te verwachten overlast (bijvoorbeeld voor welke straten), over de bouwplannen en over verkeersomleidingen. Coördineer het verstrekken van informatie, zodat mensen alleen die informatie krijgen die voor hen nuttig is. Overvoer de betrokkenen niet.
Stel een telefoonnummer open, waar burgers overlast kunnen melden en waar ze met hun vragen terecht kunnen. De participanten aan de workshop stelden ook voor om het mogelijk te maken de buurtregisseur te kunnen mailen en een bouwkeet op de bouwplaats aan te wijzen als informatiecentrum.
In de workshop zijn als andere mogelijke informatiebronnen genoemd: het stadsblad, AT5, teletekst, internet, de huidige nieuwsbrief, informatieborden op verschillende plaatsen bij de projecten.
Referentie 1: nachtkalender Stationseiland, i.e. kalender waarop afwijkende werktijden en te verwachten overlast wordt aangegeven.
Referentie 2: voor de IJtram is er een regelmatig uitkomend journaal waarbij de belangrijkste wijzigingen worden gecommuniceerd met de buurt en gebruikers van het gebied. Naast geschreven tekst bestaat het ook uit een plattegrond met daarop in voor iedereen begrijpelijke pictogrammen weergegeven activiteiten van het moment (zowel activiteiten als de betekenis voor voetganger/fietser/automobilist).
- Overweeg kunst als communicatiemiddel.
Referentie 1: het omvormingsproces van de locatie waar eerst de Berlijnse muur stond tot een nieuw stadscentrum is door DS landschapsarchitecten in samenwerking met het Grif Theater gevisualiseerd. Theater op locatie is in verschillende fasen van het bouwproces op video vastgelegd en zal bij de opening van het nieuwe stadscentrum getoond worden.

Referentie 2: de Japanner Tadashi Kawamata bouwt met sloophout bruggen en staketsels.

- Presenteer bouwprojecten als bezienswaardigheden.
Referentie: Openbare Ruimte Plan voor Zuidas.

4.3.6 Toezicht

- Laat de Dienst Stadstoezicht ook al tijdens de bouwwerkzaamheden toezicht houden.
- Houd reguliere controles om onveilige plaatsen snel te signaleren.
Dit kan gecombineerd worden met de dagelijkse rondes van inspecteurs Bouwregie die controleren in het kader van Bereikbaarheid, Leefbaarheid en Veiligheid.

4.4 Overdracht aan gebruikers

4.4.1 Beheer

- Het beheer van de openbare ruimte rondom de reeds opgeleverde woningen is al van dezelfde kwaliteit als voor de eindsituatie is gepland.
De situatie dat de eerste bewoners voor jaren in een slecht beheerd gebied moeten wonen is niet aanvaardbaar.
Referentie: op KNSM-eiland was de buurtbeheerder al heel snel aanwezig. Deze persoon zorgde er bijvoorbeeld voor dat nieuwe bewoners goed met de verhuishagen bij hun huis konden komen.
- Regel het beheer zo collectief mogelijk.
Leg de verantwoordelijkheid voor het beheer zoveel mogelijk in handen van één persoon: bij versnipperde verantwoordelijkheden bestaat de kans dat gebieden tussen wal en schip vallen en van goed beheer verstoken blijven.
Sluit indien nodig pps overeenkomsten over het beheer van private gebouwen: ook wanden van private gebouwen moeten zonder graffiti zijn, de gemeente moet toestemming hebben om private gebouwen schoon te maken.

4.4.2 Communicatie

- Stel een herinneringsboek samen.
Voor een positieve afsluiting van de bouwperiode kan bewoners, omwonenden en andere gebruikers van het gebied een herinneringsboek aangeboden worden waarin het bouwproces is vastgelegd.
- Informeer bewoners over aangebrachte veiligheidsvoorzieningen in de woning.
Bijvoorbeeld inbraak-preventieve producten die in het kader van het Politiekeurmerk worden aangebracht zijn veel minder effectief als ze niet goed worden toegepast.
- Organiseer bewonersbijeenkomsten: 'wie is je buur'.
- Informeren bewoners en andere gebruikers van het gebied over al bestaande en nog te realiseren voorzieningen (culturele, recreatieve voorzieningen e.d.).
- Bied een forum voor de acquisitie door ondernemers, zodat nieuwe bewoners niet overstelpt worden met (agressieve) reclame (bijvoorbeeld glazenwassers).

- Voorkom leegstand van gebouwen.
Indien leegstand te verwachten is, wordt naar tijdelijke huurders gezocht (bijvoorbeeld gemeente of politie), die het gebouw beschermen tegen verwaarlozing en vandalisme.

4.4.3 Toezicht

- Zorg tijdens de overgang van de bouwperiode naar de oplevering aan de gebruikers voor goed toezicht.
In die periode zijn veel waardevolle objecten aanwezig en dan mag de aandacht van de toezichthouders zeker niet verslappen. Een eventuele overdracht van verantwoordelijkheden (als een andere partij het toezicht voor z'n rekening gaat nemen) moet goed geregeld worden.
- Coördineer overleg tussen de nieuwe eigenaren met betrekking tot collectieve beveiliging van bedrijventerreinen en kantorenparken.
- Introduceer wijk/gebiedsfunctionarissen (bijvoorbeeld buurtregisseur van politie of wijkconciërge) bij de bewoners.
Hiermee kan het contact tussen deze partijen vanaf een vroeg stadium bevorderd worden.

5 Conclusies

Conclusie 1

Over het onderwerp veiligheid in de bouwfase is al veel (en soms zelfs wettelijk) geregeld. (Aannemers maken een Veiligheids- en gezondheidsplan voor de uitvoering van het werk. B&W hebben met het Besluit over Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie (BLVC) aangegeven dat zij per plabermfase inzicht willen in de maatregelen die ten aanzien van BLVC zijn genomen en willen zien dat daarvoor de middelen beschikbaar zijn.) In de Zuidas: is Bouwregie met het toezicht op BLVC belast.

Aanbeveling: Projectmanagers stemmen af met Bouwregie en controleren in onderling overleg of maatregelen die door afzonderlijke partijen worden genomen elkaar niet tegenwerken en zorgen ervoor dat er door een opeenstapeling van activiteiten geen overmaat aan hinder ontstaat.

Conclusie 2: Focus de richtlijnen op het verankeren van veiligheid in het ontwerp.

De Zuidas heeft deskundige ontwerpers in dienst die het tot hun professie rekenen om met alle belangrijke aspecten rekening te houden. Veiligheid is een van die aspecten. De Europese norm 14383-2 bevat in bijlage D een zeer omvangrijk overzicht van allerlei mogelijke maatregelen (gerangschikt naar het type gebied). Deze lijst is opgebouwd door de bijdragen van verschillende specialisten op het gebied van criminaliteitspreventie en sociale veiligheid. De richtlijnen zet desgewenst de bijlage om naar aandachtspunten. We beperken ons daarbij tot de mogelijkheden die er bestaan op planologisch, stedenbouwkundig en beheertechnisch terrein. Ontwerpers en ontwikkelaars kunnen er immers voor zorg dragen dat hun projecten de mogelijkheden minimaliseren voor het plaatsvinden van criminaliteit en het optreden van onveiligheidsgevoelens. (let wel het plangebied is hier de beperking).

Wil de ontwerper, de projectmanager, het projectbureau of het bestuur een second opinion, dan kunnen (tussen)producten door externe deskundigen worden getoetst op algemene uitgangspunten ten aanzien van sociale veiligheid (veelal gebaseerd op de ervaring van de toetser) dan wel op vooraf vastgestelde uitgangspunten of veiligheidsdoelen.

De planologische strategieën worden meestentijds geconcretiseerd in de Nota van Uitgangspunten en zijn afgeleid van de Visie Zuidas en andere bestuurlijke richtlijnen die de ontwerpers meekrijgen. Dat pleit voor het scannen van aspecten als levendigheid, functiemenging en bebouwingsdichtheid op veiligheid, te beginnen met de Visie 2003.

Aanbeveling: Er komt een bouwsteen veiligheid voor de Visie 2003

De Ontwerpstrategie is gericht op: zichtbaarheid, toegankelijkheid, territorialiteit, attractiviteit en stevigheid (bestand tegen vandalisme). De ontwerpstrategie is een aanvulling of invulling van de planologische strategie.

De beheersstrategie is niet meer, maar ook niet minder dan het aangeven van het kwaliteitsniveau van het beheer. Dat niveau is door het treffen van de juiste maatregelen zodanig dat ze de natuurlijke surveillance en het gevoel

van eigendom bij bewoners, gebruikers en bezoekers ondersteunen en aanmoedigen.

Ook hier schetst de Europese norm legio maatregelen en mogelijkheden om dat te bewerkstelligen.

Het is wel van belang dat ontwerpers deze strategie kennen en hun ontwerp zodanig maken dat de beheersstrategie kan worden uitgevoerd.

Aanbeveling: de toekomstige beheerder van een gebied toetst, al dan niet met de hulp van externe deskundigen of het gebied dat straks aan zijn zorgen wordt toevertrouwd goed, efficiënt en veilig is te beheren.

Er zijn veel strategieën. Een richtlijnen kan onmogelijk één strategie voorschrijven. De keuze voor de strategie is de keuze van de ontwerper die geacht wordt alle (soms ook conflicterende) belangen in het ontwerp tot hun recht te laten komen en afwegingen te maken waarom een aspect in een bepaalde situatie zwaarder weegt dan een ander.

De helpende hand, naast een advies van een externe deskundige, die kan worden geboden zijn duidelijke (bestuurlijke) richtlijnen.

Tot slot het onderwerp 'participatie van bewoners'.

In maart 2001 heeft het bewonersplatform veiligheid aan de orde gesteld en met Stadsdeel en Projectbureau afgesproken dat er een Veiligheids Effect Rapportage(VER) zou worden gemaakt. Van meet af aan is bewust afgeweken van de VER-systematiek om het benodigde maatwerk te kunnen leveren en niet vast te zitten aan (soms als rigide ervaren) structuren. Resultaat was dat veiligheid voldoende en afdoende in Gershwin aan de orde is geweest.

Een tweede resultaat was dat de betrokkenheid van bewoners bij dit onderwerp overging in betrokkenheid bij het project, hetgeen in ieder geval tot een soepel verlopen inspraakproces heeft geleid.

Conclusie 3: Veiligheid lijkt dus een geschikt onderwerp om bewonersparticipatie op een positieve wijze te vorm te geven, maar het is niet het enige onderwerp.

Bijlagen

Bijlage 1 Lijst van participanten

Geïnterviewden:

- Dhr. Sjouken, Algemeen manager van het Wijkopbouworgaan Zuid-West
- Dhr. Stolk, IBA
- Dhr. van Geen, Projectmanager Zuidas bij het Stadsdeel Zuideramstel

Deelnemers bewonersworkshop

- Dhr. Groen, Ouderen Adviesraad Zuideramstel
- Dhr. Lion, Commissie Rowoc
- Dhr. Smit, Vrienden van het Beatrixpark (mede namens Wijkopbouworgaan)
- Mw. Tiersma, Vossius Gymnasium
- Mw. Muller, Stadsdeel Zuideramstel
- Mw. Huft, Stadsdeel Zuideramstel
- Dhr. Frederiks, Milieudienst Amsterdam
- Dhr. Korthals Altes, DSP-groep
- Mw. Smits, DSP-groep

Bijlage 2 Notulen Workshop 'Richtlijnen Veiligheid Zuidas', 22 november 2002

Dhr. Groen, Ouderen Adviesraad Zuideramstel
Dhr. Lion, Commissie Rowoc
Dhr. Smit, Vrienden van het Beatrixpark (mede namens Wijkopbouworgaan)
Mw. Tiersma, Vossius Gymnasium
Mw. Muller, Stadsdeel Zuideramstel
Mw. Huft, Stadsdeel Zuideramstel
Dhr. Frederiks, Milieudienst Amsterdam
Dhr. Korthals Altes, DSP-groep
Mw. Smits, DSP-groep (notulist)

1 Opening

Nic Frederiks heet iedereen hartelijk welkom en schetst het kader van de bijeenkomst. Alle aanwezigen hebben een handout van de presentatie ontvangen.

Naar aanleiding van de constatering van Nic Frederiks dat tijdens de VER Gershwin bewoners vooral opmerkingen hadden ten aanzien van de bouwfase vult dhr. Lion aan, dat dat kwam doordat over de eindfase weinig bekend was.

2 Workshop

Harm Jan Korthals Altes legt de aanwezigen een aantal vragen voor, aan de hand waarvan wordt gebrainstormd en gediscussieerd.

Wat is uw algemene indruk ten aanzien van de veiligheid in de Zuidas?

- Mw. Tiersma: grootste zorg is het verschil tussen de plannen en de realisatie. Bijvoorbeeld: volgens de plannen zullen er voldoende fietsenrekken zijn, maar dat is uiteindelijk nooit het geval. Ook aspecten als verlichting, tunnels, verkeersveiligheid, hangplekken, berovingen op stille plekken zijn vaak een probleem. Dit zijn dingen die moeilijk zijn voor te stellen en daarom is een schouwronde erg belangrijk: dan wordt pas echt inzichtelijk welke maatregelen nodig zijn. In het gebied van de Zuidas, bij station Zuid/WTC gaat de fietsenstalling bijvoorbeeld vroeg in de avond dicht, waardoor het gebied heel stil wordt.
- Mw. Muller is vooral geïnteresseerd in hoe het als beheerbaar gebied door de centrale stad naar het stadsdeel overgedragen zal worden. Het stadsdeel is vanwege haar beheerfunctie in de eindsituatie sterk bij de planvorming betrokken.
- Dhr. Lion wil graag weten in hoeverre bij de bestaande diensten (bijvoorbeeld de vuilophal diensten) rekening gehouden wordt met extra bewoners. Mw. Muller meldt dat het beheer nu al heel duur lijkt te worden en er wordt nu al uitgezocht hoe dat opgelost kan worden. Een mogelijke oplossing is het maken van afspraken met de bedrijven, bijvoorbeeld in het kader van 'parkmanagement'.

- Mw. Huft geeft (t.a.v. §4.2.6 van de richtlijnen) aan dat op de Mahlerlaan proefopstellingen staan, die juist niet worden afgeschermd van het publiek.
- Dhr. Groen vermeldt dat in de VER Gershwin het belang van doorzichtige schuttingen naar voren is gekomen.

Ontbreken betrokkenen?

- Sgewa, dhr. Weggeman namens gehandicapten
Het zou bijvoorbeeld goed zijn gehandicapten en ook niet-gehandicapten in een rolstoel tijdens de bouw een schouwronde te laten maken.
- Fietsersbond, mw. van Bennekom
- Rover, Richard Bakker
- GVB, Bettina Zeldenthuis
- VU/VUMC (maakt zich veel zorgen over de veiligheid op routes, bijvoorbeeld voor werknemers met nacht- en avonddiensten)
- Bedrijven die zich op de Zuidas vestigen/zijn gevestigd; het projectbureau Zuidas houdt een Benen Op Tafel overleg met geïnteresseerde bedrijven (secretariaat door M. v.d. Oever)
- hulpdiensten: brandweer, politie, GG&GD
Op de Zuidas, bij het WTC zal een mobiel steunpunt (MOK = mobiel onderkomen) komen te staan.
- NS-Stations, Eveline Tabink

Alle betrokkenen waren het erover eens dat een eventuele werkgroep (hierover verderop meer) wel een werkbaar grootte moet houden: teveel deelnemers werkt niet goed.

Hoe kunnen jongeren betrokken worden?

Nic Frederiks geeft aan dat verschillende pogingen om jongeren bij het project te betrekken zijn ondernomen, maar tot nu toe zonder succes. Een brainstorm in deze workshop levert de volgende mogelijkheden op.

- Via de veiligheidscoördinatoren op de scholen in de omgeving van de Zuidas. Behalve het Vossius en het Nicolaas zijn dat er nog meer.
- Ook de leerlingenraden op de scholen zijn een mogelijke ingang.
- Samen met de jongeren kunnen schouwen gehouden worden in het openbaar vervoer en in de openbare ruimte. Het is belangrijk dat de acties van de jongeren ook effect hebben: begin met kleine effectieve maatregelen. Meidenschouwen worden ook als goed middel gezien.
- In de mentorles kan aandacht besteed worden aan veiligheid in de omgeving van de school, vooral in de lagere klassen. Ook andere lessen zijn genoemd (aardrijkskunde, natuurkunde, tekenen), maar mw. Tiersma gaf aan dat dergelijke projecten vaak niet goed in het rooster passen. Los van de lessen kan een prijsvraag uitgeschreven worden.
- Op steeds meer scholen komen juniorbegeleiders, dat zijn hogerejaars die lagerejaars begeleiden.
- Ouders raken ook geïnteresseerd als leerlingen er thuis over vertellen.
- Jongerencentra (hoewel dat er te weinig zijn in dit gebied)
- Via een jongerenraad, zoals in de Rivierenbuurt.
- Kunstweb (op de Keizersgracht) of de Rietveldacademie kunnen leuke opdrachten bedenken.
- In de Remonstrantskerk vlakbij het Vossius zit een soort jongerencentrum in de kelder.
- Via sportverenigingen

Is een werkgroep zoals voorgesteld nuttig?

Het drie-partijen overleg bestaat al. Daarin zitten de deelraad, het projectbureau Zuidas en bewoners. Er worden geen besluiten genomen, het is puur informatief.

Hoe de inspraak van bewoners bij de formele besluitvorming geregeld zou moeten worden, is nog een belangrijk punt van aandacht. De presentatie van plannen op hoofdlijnen (contourenbesluit) is erg lastig, omdat bewoners vaak de plannen al concreter inschatten dan ze zijn (op de tekeningen staan gebouwen, maar dat is alleen om een idee te geven, zo zal het er niet echt uit gaan zien). Dit levert verwarring op.

Voorgesteld wordt om leden uit het drie-partijen overleg uit te nodigen voor een cliëntenpanel. Daarin moeten alleen mensen zitten die echt iets met veiligheid te maken hebben. Als extra leden kunnen bijvoorbeeld het gehandicaptenberaad uitgenodigd worden. Het cliëntenpanel kan al naar gelang het onderwerp opgesplitst worden in meerdere werkgroepen. Het werkt het best als mensen thema- en projectgewijs bij elkaar geroepen worden.

Is een periodieke schouw voldoende om aandacht vast te houden?

Opgemerkt wordt, dat er eigenlijk geen schouw nodig zou moeten zijn, dat problemen en klachten voorkomen zouden moeten worden. Aangezien dit in de praktijk nooit helemaal lukt, is een schouw nuttig en nodig.

Ook is daarnaast een meldpost nodig, zodat klachten en incidenten geregistreerd worden. Als op bepaalde plaatsen (of bij bepaalde aannemers) vaker problemen voorkomen, kan beleid daarop afgestemd worden.

Deelnemers aan schouwen moeten niet via een open uitnodiging aangetrokken worden. Vaste deelnemers (bijvoorbeeld uit het cliëntenpanel) kunnen gericht observeren, zien meer wat ze moeten zien. Uiteraard kunnen de vaste deelnemers wel introducés meenemen.

Daarnaast is het ook belangrijk dat toekomstige bewoners betrokken worden. Zij kunnen bijvoorbeeld via woningbouwverenigingen opgespoord worden.

Twee voorbeelden zijn genoemd:

1. Op KNSM eiland was de buurtbeheerder er eerder dan de bewoners. Deze persoon zorgde er bijvoorbeeld voor dat nieuwe bewoners met de verhuishuiswagens goed bij hun huis konden komen.
2. Op IJburg huren bewoners preventief particuliere bewaking in.

Waarover moeten omwonenden tijdens de werkzaamheden geïnformeerd worden?

- komende werkzaamheden
- te verwachten overlast
- wat er gebouwd wordt (in het kader van: 'overlast is ergens goed voor')
- waar informatie gehaald kan worden (Bureau Bouwregie zou met een mobiel nummer bereikbaar moeten zijn.)
- verkeersomleidingen

Op welke manieren kan de informatie het best verstrekt worden?

- stadsblad
- AT5 (bijvoorbeeld nu al voor de verkeersomleidingen)
- teletekst, bijvoorbeeld van AT5
- internet (bijvoorbeeld www.bereikbaarheidamsterdam.nl, www.zuideramstel.nl, www.zuidas.nl (knop 'contact'))
- mailen naar buurtregisseur (deze persoon zou ook meer bekend gemaakt moeten worden)
- huidige nieuwsbrief
- informatieborden op verschillende plaatsen (bij de projecten)
- op de bouwplaats, in een bouwkeet

Voor de informatievoorziening zijn de volgende aandachtspunten genoemd:

- De informatie moet alleen naar echte betrokkenen: goed kijken voor wie informatie nodig/nuttig is.
- Het verstrekken van informatie moet goed gecoördineerd worden: mensen mogen niet overvoerd raken.
- Wat betreft de frequentie van een nieuwsbrief is aangegeven dat drie keer per jaar het minimum is en dat het niet onnodig vaak moet gebeuren.

3 En nu verder...

In december zal duidelijk worden welke vorm de richtlijnen definitief zal krijgen. Ten aanzien van de definitieve bundel richtlijnen zal het uiteindelijk het projectbureau Zuidas zijn dat bepaalt welke voorgestelde maatregelen wel of niet worden uitgevoerd.

De deelnemers zullen op de hoogte gehouden worden.

Bijlage 3 Literatuur

Bureau Criminaliteitspreventie, Diefstal en vernieling op de bouwplaats, een oriënterend onderzoek onder aannemers, Amsterdam, december 1985.

Coördinatie Stationseiland Amsterdam Centraal, Nieuwsbrief Stationseiland Amsterdam Centraal, nr. 6, mei 2002.

Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer gemeente Amsterdam, IJtram Journaal 26, nr. 26, juni 2002.

Dienst Ruimtelijke Ordening Gemeente Amsterdam (Ruwan Aluvihare), Plan Amsterdam over Openbare ruimte op de Zuidas, oktober 2002.

Ebberink, Santhagens, Het Olympisch Gebied, Amsterdam Zuid aan de Schinkel, PlanAmsterdam 3/4, mei 2002.

European Committee for standardization, Prevention of crime – Urban planning and design – Part 2: Urban planning, European prestandard, final draft ENV 14383-2, May 2002.

Frederiks, Evaluatie Veiligheidseffectrapport Gershwin, concept 04, 27 maart 2002.

Gemeente Amsterdam, coördinatieteam Optimalisering Grondgebruik in samenwerking met Stedelijke Woningdienst, Wonen in compacte Amsterdamse hoogbouw, april 2002.

Projectbureau Amsterdam Zuidas, Special Nieuwsbrief Amsterdam Zuidas, nr 1, 2002.

Projectbureau Amsterdam Zuidas, Ontwerp openbare ruimte Amsterdam Zuidas (folder), mei 2001.

Projectbureau Amsterdam Zuidas, Werkprogramma 2002 Amsterdam Zuidas.

Railinfrabeheer en Stationseiland Amsterdam Centraal, Sporen bouw informatie 10a-15a, mei 2002.

Soomeren, van, Stienstra, Bruinink, i.o.v. SBR-studiecommissie SC 0920 'Beveiliging op de bouwplaats', Beveiliging op de bouwplaats, 1994.

Van Dijk, Van Soomeren en Partners, Veiligheidseffectrapport Gershwin, concept 04, 17 december 2001.

Woldendorp, T, Workshop Sociale Veiligheid & de bouwplaats Zuidas Gershwin, 6 juni 2002 en begeleidend verslag.