

## **Sociale veiligheidsparagraaf voor BLV-plan Polderweggebied, Amsterdam**

Amsterdam, 20 februari 2003

N. Smits  
T. Woldendorp

# Inhoudsopgave

|   |  |   |
|---|--|---|
| 1 | Aanleiding   | 3 |
| 2 | Werkwijze  | 4 |
| 3 | Aspecten verkeersveiligheid concept BLV-plan tegenover aspecten sociale veiligheid | 5 |
| 4 | Aspecten uit SPvE  | 7 |

# 1 Aanleiding

In het concept Bereikbaarheids-Leefbaarheids-Veiligheidsplan (BLV-plan) zoals dat door het Ingenieursbureau Amsterdam voor de sanering en herinrichting van het Polderweggebied is opgesteld (datum 31 oktober 2002) is een leemte in kennis ontstaan door het ontbreken van aspecten van sociale veiligheid. Daarom heeft het Projectbureau Polderweggebied DSP-groep opdracht gegeven om een sociale veiligheidsparagraaf samen te stellen, die integraal kan worden opgenomen in de definitieve versie van het BLV-plan. In dat plan wordt wat betreft het aspect veiligheid nog vooral stilgestaan bij de verkeersveiligheid van het Polderweggebied tijdens de bouwfase/sanering. Omdat het plangebied midden in bestaande woonbuurten ligt en er belangrijke fiets- en voetgangersroutes langs en door het gebied lopen zijn er ook voor sociale veiligheid belangrijke aandachtspunten, die in het BLV-plan alsmede in het hieraan analoog op te stellen communicatieplan opgenomen zouden moeten worden.

## 2 Werkwijze

De betrokkenheid van DSP-groep bestaat uit drie componenten:

- 1 de belangen van *verkeersveiligheid en sociale veiligheid* komen regelmatig in elkaars vaarwater. In een recent verleden prevaleerden, wanneer het over veiligheid ging, de verkeersbelangen boven de belangen van sociale veiligheid. Een zelfde scheve verhouding is vaak te zien tijdens de bouwputfase. Om deze knelpunten boven water te krijgen is het concept BLV-plan gescand;
- 2 gebiedsspecifieke zwaartepunten uit eerdere begeleidingstrajecten (Masterplan/SPvE/Kids & Space) worden gepareerd met de sociale aspecten van veiligheid;
- 3 terugkoppelen bevindingen met opdrachtgever en verwerken tot definitieve sociale veiligheidsparagraaf.

### 3 Aspecten verkeersveiligheid concept BLV-plan tegenover aspecten sociale veiligheid

- De uitvoeringsvolgorde is van west naar oost. Voor sociale veiligheid in relatie tot de verkeersveiligheid heeft dit het voordeel dat de meeste woningen het laatste gereed komen en dat de voorzieningen er eerder zullen zijn dan de meeste nieuwe woningen. Hierdoor zullen ongewenste verkeersbewegingen naar buiten het plangebied (door bewoners die elders naar voorzieningen toe moeten) uitblijven.
- Bij de afwikkeling van het bouwverkeer over de Polderweg en Linnaeusstraat is het zaak dat bouwverkeer 's nachts niet illegaal parkeert op de Polderweg. Naast verkeersonveiligheid levert illegaal geparkeerd zwaar materieel verstopplekken op voor potentiële daders en daar de Polderweg een belangrijke oost-west route is, moet dit voorkomen worden. Strikte handhaving is gewenst.  
Referentie IJburg: er worden steeds vaker opleggers op de openbare weg achtergelaten, terwijl de IJburgweg nog niet verlicht is. In het winterseizoen is dit een groot risico. Een probleem op IJburg is, dat de politie in verband met een financieringstekort niet kan wegslepen. De aannemers betalen de te lage boete en doen het bij gelegenheid weer.
- De informele controle, die vanuit het 'motortje' van het Polderweggebied (Tuinwijck) te verwachten valt, moet niet in de kiem gesmoord worden. Daartoe moeten de belangrijkste zichtlijnen vanuit woningen aan de Manshof-Breen- en van der Vijverstraat en Polderweg zelf op langzaamverkeerroutes niet gefrustreerd/beknot worden door houten schuttingen of gelijkwaardig ondoorzichtige omheiningen; vanuit sociale veiligheid is het zeer ongewenst dat er vooral in de avonduren geen of nauwelijks autoverkeer op en om de Polderweg zal zijn, terwijl dit toch de belangrijkste veilige oost-west langzaam-verkeer route moet worden door het plangebied. Vanuit verkeersveiligheid is het ongewenst doorstroom te hebben, maar vanuit sociale veiligheid zou een kortsluiting tussen Oosterspoorplein en Polderweg *tijdelijk* tijdens de bouwfase een positieve bijdrage kunnen leveren aan de informele controle; o.i. moet vanaf het Oosterspoorplein bij Muiderpoort de Polderweg bereikbaar blijven, waarmee de Tuinwijck tweezijdig bereikbaar is. Dit geldt vooral voor de eerste fase van de bouwput.
- Bij fietsverkeer wordt over uitbreiding van fietsroutes met de Indische buurt gesproken om het comfort te vergroten. Vanuit sociale veiligheid is een doorgaande fietsverbinding aan de Noordzijde van de Ringvaart *juist onwenselijk*. Dan worden stromen van elkaar gescheiden, waar ze juist gebundeld zouden moeten worden. Voor een eindsituatie is dit evenwel optioneel.
- Alternatieve routes buiten het plangebied zoals de Middenweg en de Celebesstraat zijn wenselijk. Bij het tunneltje in het verlengde van het Dulce Septemberpad moet het fietsverkeer zodanig op de tunnelmond aankomen, dat er goed doorzicht/overzicht is. De verlichtingsniveaus in de tunnel en de directe omgeving zijn op elkaar afgestemd, opdat een gelijkmatig verlichtingsniveau ontstaat.
- Het laden en lossen ten behoeve van de bouwwerkzaamheden moet plaatsvinden op het bouwterrein en niet op de openbare weg; dat levert weer onoverzichtelijke hoeken op in een toch al kwetsbaar gebied. Hetzelfde geldt voor het plaatsen van bouwketen. Onoverzichtelijke hoeken moeten voorkomen worden.

- Voorkom een overdosis aan informatie/bebording en obstakels om het verkeer te geleiden.  
Referentie: Station Sloterdijk. Hier staan bij de bouwputten op maaiveld erg veel borden en een aantal is absoluut gedateerd, waardoor je door de bomen het bos niet meer ziet.
- Slangen, kavels en leidingen zijn, waar ze de langzaamverkeerroutes kruisen, voorzien van tijdelijke (ruw) houten op- en afritjes.

## 4 Aspecten uit SPvE

### 4.1 Fasering deelprojecten en aspecten van leefbaarheid

- De uitvoeringsvolgorde is van west naar oost. Vanuit sociale veiligheids-optiek en leefbaarheid is dit een gewenste situatie: hierdoor is het gebied waar de meeste woningen komen het laatste gereed en ondervinden de bewoners het minste hinder van de bouwput.
- 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.
- Er is een Cultuur Historische Effectrapportage (Cher) gemaakt en in het bestemmingsplan opgenomen. Het aanwezige groen is in deze Cher niet meegenomen. Dit terwijl het gebied vele monumentale en beeldbepalende bomen kent, die -zeker tijdens de bouwfase- een belangrijke bron voor oriëntatie en herbergzaamheid/beschutting kunnen vormen. Voorkomen moet worden dat groen, ook al gaat het op langere termijn weg op voorhand weggaat, waarmee de desolaatheid van de bouwput kan worden voorkomen.
- Het is raadzaam om een deel van de openbare ruimte aan de randen /net buiten het plangebied tijdens de bouw te bestemmen en aanleiding te geven als ontmoetingsplek voor jongeren. Ze zijn er, ze zullen er komen en er kan beter al in een vroeg stadium met hun aanwezigheid rekening gehouden worden. Geluidsoverlast van skaterinks e.d. is aan de rand van een bouwplaats minder storend dan in een eindsituatie. Bovendien is er, als de eindsituatie bereikt wordt, dan al jongerenactiviteit en worden deze op organische wijze geïmplementeerd (eerst jongerenactiviteiten, dan woningen).
- De kademuur aan de Oranje-Vrijstaatkade neemt een uitzonderingspositie in bij het beleven van de groene ruimte in relatie tot veiligheidsgevoelens. Juist door de minder solide constructie is de kade een belangrijke ecologisch lint met aantrekkelijke beplanting. In het kader van beleving en positieve uitstraling zou het herstel van de kade naar achteren getrokken moeten worden en dan ook nog zo dat de varens e.d. ook bij de herstelde kade een bijdrage kunnen leveren aan de beleving van de zone.

### 4.2 Veilige routing voor langzaam verkeer

Hierbij gaat het om het aanbieden van een veilige routing/bereikbaarheid van enerzijds scholen aan de rand van de bouwput en anderzijds leisure (sporthal, zwembad en andere). Dit geldt vooral in de schemeruren.

Daarnaast is een veilige route vanaf Tuinwijk/ MCO naar het Openbaar Vervoer (Linnaeusstraat) wenselijk. In het hiernavolgende wordt stilgestaan bij genoemde eisen:

- Bied tijdens de bouwfasen telkens een noord-zuid route en een oost-westroute aan om de stromen te bundelen. Leg de noord-zuid route en de oost-west route bij voorkeur aan de rand van het saneringsgebied. Welke route precies wenselijk is, hangt af van de situatie. Het is goed denkbaar dat de route in de loop van de bouwperiode (gezien de drie fasen) verlegd moet worden.

- Geef de aanwezige functies (sporthal, zwembad e.d.) een directe aansluiting op de noord-zuid dan wel de oost-west route.
- Bundel de routes voor het langzame verkeer zoveel mogelijk met (tijdelijke) routes voor het autoverkeer.
- Belangrijke oost-westroute haaks op noord-zuidroute. Vooral de overgang naar de tunnelmond is evident. Maak een geleidelijke overgang tussen het verlichtingsniveau van de tunnel en het niveau van de route, zodat passanten niet verblind worden.
- Het Linnaeusplantsoen tussen Oosterspoorplein en Montessoricollege via Tuinwijck is nu al een belangrijke looproute, die tijdens de sanering en herinrichting nog belangrijker gaat worden. Het is van belang scholieren vanuit het MCO meteen richting Muiderpoortstation te laten gaan opdat uitwaaiing in de bouwput voorkomen wordt. Groenbeheer dient hier opgevoerd te worden (verwijderen zwerfvuil op standaard-plus niveau) en goede verlichting is van groot belang (zie hieronder voor meer details). Deze route wordt immers ook in de schemer en in het donker gebruikt.
- Zorg voor rechte, overzichtelijke routes. Fietzers en voetgangers moeten vroegtijdig kunnen beslissen of ze een route willen nemen of een andere weg willen volgen. De routes moeten herkenbaar zijn als de doorgaande route. Zonodig wordt bebording geplaatst om dit duidelijk te maken. Referentie: 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 sec is er ook een alternatieve route die veel prettiger is: door de poort van het stadskantoor en dan via het park verder.
- Voorzie de oost-west en noord-zuid routes voor het langzame verkeer van gelijkmatige, heldere en witte verlichting. Verlichting dient strikt gecontroleerd te worden op uitval en binnen 24 uur na melding hersteld te worden. Neem in het communicatie plan op hoe melding van defecte armaturen tot stand moet komen.
- De omgeving van een bouwterrein kan aanzienlijke overlast ondervinden van bouwlampen. Laat bouwverlichting alleen het bouwterrein verlichten en niet de wijde omgeving. Spreek met de aannemers af dat de bouwverlichting na de werkzaamheden wordt getemperd. De verlichting kan gekoppeld worden aan de aanwezigheid van personeel, uitvoering werkzaamheden of het houden van toezicht. Zorg voor gelijkmatige overgangen tussen de verlichtingsniveaus in bouwput en in de directe omgeving.
- Bereikbaarheid Tuinwijck garanderen door gelijkmatige overgang in verlichting. Er mogen geen 'zwarte gaten' in randgebieden opduiken.

#### 4.3 Beheer

- Het beheer van de openbare ruimte in het reeds opgeleverde gebied is al van dezelfde kwaliteit als voor de eindsituatie is gepland. Voorkomen moet worden dat bijvoorbeeld de eerste bewoners voor jaren in een slecht beheerd gebied moeten wonen.
- Bij het inrichten van de openbare ruimte moet er vooral in het begin voor zorggedragen worden dat aannemers in de openbare ruimte sleutelgeld betalen. Deze borg, die in de orde van enkele duizenden euro's moet liggen, krijgt de borggever terug als hij na gedane arbeid de openbare weg weer oplevert zoals hij het aangetroffen heeft. Dit aspect is van belang voor sociale veiligheid, daar vermijdingsgedrag/onveiligheidsgevoelens beginnen wanneer erosievandalisme optreedt (een slecht beheerde/bestrate openbare ruimte is de eerste stap naar verval).



- Houd reguliere controles om onveilige plaatsen snel te signaleren. Dit kan gecombineerd worden met dagelijkse rondes van inspecteurs Bouwregie die controleren in het kader van Bereikbaarheid, Leefbaarheid en Veiligheid (zoals op de Zuidas gebeurt).
- Ecologisch beheerd groen staat, ook in stedelijk gebied, vaak op gespannen voet met sociale veiligheidsgevoelens. Passanten denken vaak dat er geen geld is voor beheer en als het dan toch rommelig oogt, kan dat blijkje of zakje chips er ook nog wel bij. Ook dit is een vorm van erosievandalisme, die zeker in een gebied dat gesaneerd wordt en toch ook als transitroute gebruikt wordt kwetsbaar is. Het is daarom raadzaam om het technisch beheer van de belangrijkste routes in het gebied tijdens de bouw op standaard-plus niveau (of vergelijkbaar) te brengen.
- Langs de routes voor het langzame verkeer zal de frequentie van het groenbeheer opgevoerd moeten worden.

#### 4.4 Betrokkenheid bewoners/gebruikers tijdens de bouwfase

Wellicht ten overvloede, maar hieronder toch een aantal aspecten, die in het communicatieplan aan de orde zouden moeten komen.

- Stel een werkgroep samen van mensen die te maken hebben met de veiligheid van het Polderweggebied tijdens de bouw: bijvoorbeeld bewoners, medewerkers van de scholen, het zwembad en van bedrijven, politie, brandweer, GGD, de beheerder van de openbare ruimte, een vertegenwoordiger van de gehandicaptenraad, NS Stations en de coördinator van de bouwwerkzaamheden. Organiseer tijdens de bouw periodiek een schouw, zodat leden van de werkgroep problemen kunnen inventariseren. Koppel de genomen maatregelen ter verbetering terug naar de werkgroep.
- Informeer omwonenden en gebruikers van het gebied regelmatig over komende werkzaamheden, te verwachten overlast (bijvoorbeeld voor welke straten), over de bouwplannen en over verkeersomleidingen.
- Bied bewoners en andere gebruikers de mogelijkheid hun klachten te melden en vragen te stellen. Dit kan door een telefoonnummer open te stellen, maar bijvoorbeeld ook door bij de bouwplaats een informatiecentrum in te richten.
- Informeer de hulpdiensten (brandweer, politie, GGD) voor aanvang van de bouw over de bouwwerkzaamheden in de verschillende fasen. Houd tijdens de bouw regelmatig contact om eventuele gebreken op te sporen en te verhelpen.
- Houd de betrokkenheid van jongeren die bij het Kids & Space traject meededen vast. Dit kan bijvoorbeeld bestaan uit een schouw met jongeren of een zogenaamde meidenschouw. Jongeren kunnen ook door middel van bijvoorbeeld een prijsvraag gestimuleerd worden actief mee te denken over sport en spel in de bouwfase.
- Overweeg kunst als communicatiemiddel naar bewoners en andere gebruikers toe en om de attractiviteit van het gebied te vergroten.  
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 dit centrale plein van de Potsdamer Platz in het nieuwe stadscentrum getoond worden.  
Referentie 2: de Japanner Tadashi Kawamata bouwt met sloophout bruggen en staketsels (zoals bij de bouwput van het Spuithoofd in Den Haag).