

Veiligheidsscan Parooldriehoek

Sociale veiligheidsopgave bekeken voor Stadsdeel Oost/Watergraafsmeer

Amsterdam, 30 oktober 2003

Tobias Woldendorp
Nicole Smits

Inhoudsopgave

1	Aanleiding	3
2	Plangebied en studiegebied	4
3	Kader voor sociale veiligheid	5
4	Algemeen beeld huidige situatie	6
5	Deelgebied 1 en 2	7
6	Deelgebied 3 en 4	10
7	Parkeergarages	13
	Bijlagen	
Bijlage 1	Aanwezigen schouw en workshop	15
Bijlage 2	Scenario's deelgebied 4	16

1 Aanleiding

Op 15 september heeft een afstemmingsgesprek plaatsgevonden op het Stadsdeelkantoor Oost/Watergraafsmeer tussen Jaap Have, senior projectleider van de sector Wonen en werken en Tobias Woldendorp, senior adviseur sociaal veilig ontwerpen van DSP-groep. Aanleiding was het gereedkomen van het SPvE voor de Parooldriehoek in het stadsdeel. Binnen de projectgroep is behoefte aan een risicoanalyse van de sociale veiligheidsaspecten voor het hele plangebied en voor deelgebied vier (het geknikte gedeelte van de Vrolikstraat) in het bijzonder. Naast risico's is de projectgroep vooral ook geïnteresseerd in aanbevelingen die bij verdere uitwerking meegenomen zouden kunnen worden.

Als basis voor de risicoanalyse is aan DSP-groep een aantal tekeningen uit het SPvE ter beschikking gesteld. Input is ook gekomen uit de schouw die met bewoners en andere betrokkenen in het gebied is gehouden (zie bijlage). Aansluitend heeft DSP-groep de eerste bevindingen (risicoanalyse en aanbevelingen) in een workshop gepresenteerd en met de aanwezigen bediscussieerd. Dit alles heeft geresulteerd in onderhavige rapportage. Daarin staat het advies van DSP-groep om het gebied zo sociaal veilig mogelijk te maken. De afweging met andere belangen (zoals financiën, en verkeerstechniek) dient hierna door de projectleiding gemaakt te worden.

Hierna wordt eerst het plangebied en studiegebied gedefinieerd. Vervolgens wordt het sociaal veilig ontwerpen in een kader geplaatst.

Daarna volgt een risicoanalyse van de SPvE Parooldriehoek. Bij elk risico staat een aanbeveling, die overwogen kan worden als ruimtelijke maatregel bij verdere uitwerking over te nemen.

2 Plangebied en studiegebied

De Parooldriehoek, de locatie waar in de zestiger jaren een aantal grote dagbladen zich vestigden, wordt in het noorden begrensd door het verlengde van de 2^e Oosterparkstraat (hier en daar nog Vrolijkstraat). In het oosten heet de grens eerst Vrolijkstraat, dan Olmenstraat om vervolgens in de Populierenweg over te gaan. Het spoortalud van de lijn Amstelstation-Muiderpoortstation vormt de Zuidgrens van het plangebied. De oostzijde van de Wibautstraat tenslotte, vormt de westgrens. Tot aan het spoorviaduct. Omdat de effecten van veiligheid altijd grensoverstijgend zijn is er gekozen voor een groter studiegebied. Hier is ook geschouwd en gekeken naar effecten op de veiligheidssituatie. Daartoe is het tunneltje als aanloop naar de Transvaalbuurt ook geanalyseerd en zijn het 'Belgiëplein' en het Afrikanerplein tenslotte als aanjager van overlast/uitzwermen van jongeren bekeken op risico's.

3 Kader voor sociale veiligheid

Of een situatie sociaal veilig is, kan door een veelvoud van factoren worden veroorzaakt. Van der Voordt en Van Wegen hebben deze factoren uitgebreid geanalyseerd in hun proefschrift 'Sociale veiligheid en gebouwde omgeving' uit 1991.

De criteria die in dit proefschrift zijn opgesteld¹, zijn door DSP-groep vanuit voortschrijdend inzicht bewerkt tot een viertal groepen factoren die van invloed zijn op de sociale veiligheid. Onafhankelijk van een concreet toepassingsgebied komen de criteria op het volgende neer.

- **Zichtbaarheid**
Gebruikers van een gebied moeten het gebied kunnen overzien en het gevoel hebben dat andere aanwezigen hen kunnen zien. Ook toezichthouders moeten het gebied goed kunnen overzien. Goede verlichting en lange zichtlijnen zijn noodzakelijk. Tevens moet schijnveiligheid voorkomen worden.
- **Toegankelijkheid**
Een duidelijke routing met goede oriëntatiemogelijkheden is belangrijk voor een positieve beleving. Het gebied moet voor zijn gebruikers goed toegankelijk zijn, maar indien nodig wordt de toegankelijkheid beperkt. Tevens is goede bereikbaarheid voor politie en andere hulpdiensten van belang.
- **Attractiviteit**
Een omgeving waar plezierige materialen en kleuren en prettige verlichting aanwezig zijn en waar bovendien alles heel en schoon is, draagt bij aan een veilig gevoel van de gebruikers.
- **Zonering**
Zowel voor bezoekers als voor beheerders dient duidelijk te zijn welke status een gebied heeft (privé, semi-privé, semi-openbaar of openbaar) en wie voor het beheer verantwoordelijk is.

Noot 1 Van der Voordt en van Wegen hanteerden de volgende acht criteria: aanwezigheid van potentiële daders, aanwezigheid van sociale ogen, zichtbaarheid, betrokkenheid/verantwoordelijkheid, attractiviteit van de omgeving, toegankelijkheid/vluchtwegen, aantrekkelijkheid van een potentieel doelwit, fysieke kwetsbaarheid van een potentieel doelwit.

4 Algemeen beeld huidige situatie

Tijdens de schouw hebben de aanwezigen de huidige problematiek beschreven. Aangevuld met eigen kennis over het gebied levert dit het volgende beeld op van de bestaande situatie.

'Hangen' en de bedreiging die daarvan uit gaat zijn de rode draad. Rondom de noordelijke metro-ingang hangen enerzijds veel scholieren van ROC-ASA en anderzijds junks en daklozen rond en geweld komt niet sporadisch voor. De Tweede Oosterparkstraat ligt op de route naar de Dapperbuurt en ook daar komt veel geweld voor. Het laatste half jaar is dat sterk toegenomen. De coffeeshop en het uitgiftepunt van de daklozenkrant trekken ook mensen aan die bijdragen aan gevoelens van onveiligheid en overlast veroorzaken. Positief in dit verband is het nieuwe Surinaamse restaurant aan de Vrolijkstraat: de eigenaar heeft zijn klanten prima onder controle. Scholieren verschuilen zich in de portieken en ook in het speeltuintje bij de Platanenweg en Olmenweg vinden ze een beschutte plek uit het zicht.

Op het parkeerterrein van de 'Parooltoren' (Lufthansatoren) worden veel auto-inbraken gepleegd.

De route vanuit Transvaal, via het tunneltje, naar de metro is zeker 's avonds een onprettige route. Hoewel de tunnel tamelijk breed is en de tunnelmond breed uitloopt, zijn onder andere de hangende/wachtende mensen in de tunnel een probleem. De beplanting in het plantsoen is transparanter gemaakt en daarmee is de situatie buiten de tunnel verbeterd.



Tunnel tussen Parooldriehoek en Transvaalbuurt

5 Deelgebied 1 en 2

Route tussen tunnel en metro

De route vanuit de Transvaalbuurt, via het tunneltje, richting metro wordt veel gebruikt. Intentie is op dit moment dat op de begane grond van het PCM gebouw functies komen die 24 uur per dag levendig zijn, zoals een journalistencafé. Het is echter niet zeker dat een dergelijk gebruik ook over een aantal jaren nog gehandhaafd blijft. Aan de overkant komen woningen, maar de kans is groot dat deze zich op het binnenterrein zullen oriënteren. Sociale controle op deze route is dan ook in het huidige plan nog niet verzekerd.

Aanbeveling

Blijf inzetten op een levendige plint van het PCM gebouw langs de route tussen tunnel en metro. Maak daarnaast in de plint van het woongebouw cultureel-maatschappelijke functies, die zeker gedurende de avonduren actief zijn. Let bij de keuze van deze functies ook op het publiek dat aangetrokken zal worden: deze mogen de beleving van veiligheid niet verslechteren (dus bijvoorbeeld geen slaaphuis voor daklozen). Ook moet erop gelet worden dat deze voorzieningen de woningen erboven en ernaast niet teveel overlast bezorgen.

Het PCM gebouw heeft bij de metro-ingang aan de onderkant een afgesloten hoek. De overhuiving die zo ontstaat biedt gelegenheid tot rondhangen en dat is op een plaats die daar toch al gevoelig voor is (de metro-ingang) absoluut ongewenst. De doorgang tussen het woongebouw en de metro-ingang is bovendien erg smal (zoals een fuik) en er moet een goede alternatieve route voorhanden zijn.

Aanbeveling

Laat het metrogebouwtje omspoeld worden door openbare ruimte. Zorg er met andere woorden voor dat zowel op maaiveldniveau als in de hoogte veel ruimte om de metro-ingang heen is. De afsnuiting, die nu al is toegepast op de onderste verdieping(en), dient daarvoor tot op grote hoogte (ruim boven het metrogebouwtje uit) doorgezet te worden.

Vergeleken met de hoogte van de gebouwen is de straat tussen de tunnel en de metro-ingang erg smal. Om de menselijke maat in deze straat terug te brengen kunnen bomen geplant worden, maar ook dan is een ruimer profiel nodig dan nu is getekend. Bovendien is het wenselijk autoverkeer hier doorheen te leiden (zie verderop) en ook daarvoor is in het huidige ontwerp onvoldoende ruimte.

Aanbeveling

Maak de route tussen de tunnel en de metro-ingang breder, zodat ruimte is voor bomen, autoverkeer en zodat de verhouding tussen de hoogte van de gebouwen en de breedte van de openbare ruimte prettiger wordt. Deze ruimte kan gewonnen worden door de gevellijn van het PCM gebouw verder terug te leggen.

Gesloten bouwblokken

In deelgebied 2 ontstaan nieuwe gesloten volumes. Vanuit de optiek van criminaliteitspreventie en sociale veiligheid is dat gunstig.

De doorsteek die op verzoek van de raad in het SPvE is opgenomen maakt het binnenterrein echter semi-openbaar en dat is binnen de context van dit plangebied niet wenselijk.

Het mijn en dijn is dan namelijk onvoldoende helder en bovendien worden de stromen van langzaam verkeer gescheiden van het overige verkeer. Afsluitbaarheid van deze doorsteek 's avonds en 's nachts zou overdag nog steeds een problematische situatie opleveren.

Aanbeveling

Zie af van het openbreken van het gesloten bouwblok. Het gesloten bouwblok, ten noorden van de tunnelmond, is idealiter niet toegankelijk voor onbevoegden.

Route onder aan spoortalud

Route tussen spoortalud en deelgebied 2 is in de huidige situatie een zone die vanaf de Populierenweg naar het tunneltje naar Transvaal langs de koppen van galerijflats loopt. Het goede van de huidige situatie is dat er op vier momenten 'lucht' en zicht optreedt op de route die langs het spoor loopt (vier keer korte hoven van de Platanenweg). In de nieuwe situatie komt er een lang gebouw zonder breukvlakken of ontsnappingsmogelijkheden. Dat, in combinatie met de voortzetting van het gebouw na de tunnelmond op de plek waar nu het plantsoen is gesitueerd, levert een route op met een lage belevingswaarde. Dit vanwege de hoge gebouwen, de in verhouding smalle straat en de geringe mogelijkheden om uit te wijken in het geval mensen een persoon tegenkomen die ze niet vertrouwen.

In het plan is voorzien in afsluiting van het gebied tussen het talud en deelgebied 2, indien noodzakelijk tot boven aan het talud. Het risico van afsluiten is, dat de doorbloeding van het zuidelijke deel van het plangebied slecht wordt en dat de route tussen de tunnel en de metro-ingang enorm stil wordt. Bovendien zouden mensen die aan de westkant uit de tunnel komen minder uitwijkmogelijkheden hebben.

Aanbeveling

Houd de weg tussen deelgebied 2 en het talud open en toegankelijk voor auto's. Maak de straat niet doodlopend, maar geef autoverkeer de mogelijkheid bij de tunnel af te buigen en bij de zuidelijke metro-ingang de Wibautstraat op te draaien.

Autoverkeer alleen is echter niet voldoende om de weg onder aan het talud voldoende levendig te maken. Realiseer dan ook appartementen direct op de begane grond en niet (zoals nu op de doorsnede B-B op pag. 37 van het SP-vE is te zien) pas boven op een plint van de half verdiepte parkeergarage. Geef de woningen, zowel die op maaiveld als de bovengelegen woningen, entrees aan deze straat en oriënteer de woningen op de ecologische zone van het spoortalud. Geef ook kopgevels uitzicht op de openbare ruimte.

Het is niet aan te raden in het superblok van deelgebied 2 semi-openbare doorsteken te maken, omdat een gesloten bouwblok zowel voor criminaliteitspreventie als sociale veiligheid gunstige condities schept. Om het gebrek aan uitwijkmogelijkheden langs het talud op te heffen zijn we er wel voorstander van deelgebied 2 te splitsen in twee gesloten bouwblokken. De route daar tussendoor moet dan nadrukkelijk echt openbaar zijn, voldoende breed en overzichtelijk. Zo'n doorsteek moet ook net zo verlicht worden als de overige openbare ruimte: wit, helder, gelijkmatig en niet verblindend.

Tenslotte verdient het aanbeveling de zichtbaarheid door de flauwe bocht onder aan de spoordijk te optimaliseren, bijvoorbeeld door beneden aan het talud laagblijvende planting neer te zetten of als zodanig te beheren.

Het zuidelijke deel van de weg, tussen deelgebied 1 en het talud, kan om logistieke redenen alleen voor fietsers en voetgangers toegankelijk zijn. Vanwege dezelfde redenen als hierboven genoemd (doorbloeding en alternatieve routes) zijn we ook voor dit gedeelte vóór toegankelijkheid en tégen afsluiten.

De route is in het huidige plan echter zeer smal. Bovendien heeft het PCM gebouw, dat verschijnt op de plaats van het huidige plantsoen, een scherpe hoek tussen de route langs het spoortalud en de Wibautstraat. De kruising wordt daardoor slecht overzichtelijk, wat niet alleen gevolgen heeft voor de sociale veiligheid, maar ook voor verkeersveiligheid.

Aanbeveling

Zie af van de verspringende rooilijn bij de tunnelmond en leg de gevel terug in lijn met de gevel van deelgebied 2. Snuit het gebouw op de hoek met de Wibautstraat af, maak hem rond (referentie: gebouw van Erick Egeraat Associates aan de rotonde bij het Tropenmuseum) en/of maak hem transparant.

De intentie is het spoortalud ecologisch te beheren. Onze ervaring is dat mensen vaak vinden dat het er snel verwaarloosd uit komt te zien. Daardoor gooien scholieren en anderen sneller iets weg in het openbaar groen. En dan komt ecologie al snel op gespannen voet met sociale veiligheid te staan.

Aanbeveling

Voer het technisch beheer op. Haal wat sneller dat chipszakje en dat bierblikje uit de ecologisch beheerde zone.

Verlengde Populierenweg

De verlengde Populierenweg is een belangrijke route voor langzaam verkeer. De aanwezigheid van de woningen (met name in deelgebied 2, maar ook een aantal in deelgebied 3) biedt goede kansen om voldoende sociale ogen op deze route te genereren. De attractiviteit van het binnenterrein is echter een bedreiging: woningen georiënteerd op het binnenterrein leveren minder sociale controle.

Aanbeveling

Realiseer zoveel mogelijk woningen langs de verlengde Populierenweg (ook die in deelgebied 3) direct op de begane grond en niet op een plint van voorzieningen of bedrijven. Oriënteer de woningen indien mogelijk op de openbare straat en zorg er in ieder geval voor dat over de hele lengte van het bouwblok entrees naar de woningen liggen. Groepeer niet teveel woningen op één entree: maximaal 50 is de richtlijn van het Politiekeurmerk Veilig Wonen®. Geef ook kopgevels uitzicht op de openbare ruimte.

6 Deelgebied 3 en 4

Hét grote knelpunt van deelgebied 3 en 4 is dat rondom alle gebouwen slecht gedefinieerde openbare ruimte ligt. Ingesloten tussen de bebouwingblokken van deelgebied 3 zal de openbare ruimte nooit echt openbaar worden.

Ook de status van de ruimte binnen deelgebied 4 is niet duidelijk. Bovendien kan het ROC niet zonder eigen afgeschermd ruimte voor de leerlingen, zo bleek tijdens de schouw.

Om het nadenken over deze kwetsbare en moeilijk te beheren situatie te bevorderen heeft DSP-groep vier scenario's opgesteld, die in de workshop zijn gepresenteerd en bediscussieerd. De scenario's gaan uit van behoud van bouwvolume en aspecten van leefbaarheid komen bij het beschouwen van de scenario's boven water. Zo ligt bijvoorbeeld in het SPvE een groot deel van de openbare ruimte voor een groot deel van de dag in de schaduw van nieuwe woningen en de Parooltoren. De vier scenario's zijn opgenomen in bijlage 2.

Tijdens de workshop bleek scenario 4 de voorkeur van de aanwezigen te hebben en ook DSP-groep geeft aan deze oplossing de voorkeur. Hierna is dit scenario uitgangspunt voor de aanbevelingen.

Eén openbare ruimte

Het principe van het gesloten bouwblok heeft vanuit oogpunt van sociale veiligheid en criminaliteitspreventie de voorkeur. Door de monumentale status van het ROC gebouw is dit echter niet mogelijk. Resultaat is, dat de ruimte tussen het woon- en voorzieningengebouw en de school niet geprivatiseerd kan worden. Semi-openbare of semi-private ruimten leveren in dit gebied teveel risico's op, vandaar dat gekozen dient te worden voor echte openbare ruimte. De openbare ruimte lijkt in het SPvE echter een opeenstapeling van plantsoenen en pleinen om aan een bepaald quotum te komen.

Aanbeveling

Definieer de ruimte boven de openbare parkeergarage en tussen ROC en woon- en voorzieningengebouw als één grote openbare ruimte. Laat deze ruimte als eenheid inrichten door een landschapsarchitect: deze kijkt naar kritische ruimte en niet naar kritische massa zoals stedenbouwkundigen. Voorkom restruimten die geen betekenis hebben.

Benut de woningen van deelgebied 3, die grenzen aan de openbare ruimte boven de parkeergarage, om zoveel mogelijk sociale ogen op het nieuwe plein te laten kijken.

ROC

De vertegenwoordiger van het ROC heeft gewaarschuwd om de leerlingen vooral niet "de wijk in te sturen".

Aanbeveling

Baken voldoende ruimte af als buitenruimte voor de leerlingen. Het hekwerk dient door de landschapsarchitect als onderdeel van het volledige plein ontworpen te worden. Referentie daarvoor is het hekwerk dat in Sportparkstad in Bos en Lommer rondom sportvelden wordt gerealiseerd.

In het ROC wordt in de huidige situatie regelmatig ingebroken. Wanneer het hek aan de voorkant wordt verwijderd, is het gebouw voor ouders nog beter toegankelijk. Specifiek de verdiept liggende leerlingentree is voor inbraak bijzonder kwetsbaar.

Aanbeveling

Zorg ervoor dat het zicht op het schoolterrein en op de gevels van alle kanten vanuit de openbare ruimte goed is. Hierbij dienen objecten die het zicht belemmeren verwijderd te worden en dient het terrein en de gevel goed verlicht te zijn. Zoek aanvullend inbraakpreventieve maatregelen in de hoek van toezichthouders, beveiliging van gevelementen en inbraaksignalering.

Woon- en voorzieningengebouw

Het is positief voor de sociale veiligheid dat er een gebouw op de kop van de Derde Oosterparkstraat staat en er ogen de straat inkijken. Met dit ontwerp wordt de sociale controle vanuit woningen op het pleintje rondom de noordelijke metro-ingang echter niet vergroot.

Aanbeveling

Trek het gebouw langs de Vrolikstraat verder naar het westen door. Geef woningen ook ramen in de kopgevels. Realiseer zo dicht bij de metro-ingang geen woningen op de begane grond, maar plaats ze op een plint van tenminste een halve verdieping. Maak uiteraard wel goed zicht vanuit de woningen op de openbare ruimte mogelijk.

Let erop dat dit woongebouw de bezonning van het terras van het nieuwe restaurant aan de Vrolikstraat niet aantast. Dit restaurant bleek tijdens de schouw namelijk een aanwinst te zijn voor de buurt en het zou spijtig zijn hieraan afbreuk te doen.

Het woon- en voorzieningengebouw van deelgebied 4 heeft nu al een enorme lengte en wordt, als onze aanbeveling wordt overgenomen (zie hierboven), nog langer. Daarmee wordt het zicht op de openbare ruimte tussen dit gebouw en het ROC belemmerd. Bovendien komt deze pleinruimte buiten de reguliere routes te liggen, waardoor de doorbloeding van dit gebied wordt belemmerd.

Aanbeveling

Maak meerdere doorsteken door het woon- en voorzieningengebouw. Zorg voor een flinke maat van de doorgangen, zodat de openbaarheid van het plein wordt versterkt (te smalle poorten zouden de indruk wekken dat erachter een privaat terrein ligt). Om geen extra hangplekken te bieden adviseren we de poorten ofwel zo hoog te maken dat geen sprake is van een droge beschutte ruimte, ofwel losse bouwblokken te ontwikkelen.

De plint van voorzieningen zal zowel voor de Vrolikstraat als voor het nieuwe plein aan de andere kant van het gebouw belangrijk zijn. Een dergelijk gebouw heeft echter vaak ook een minder aantrekkelijke kant waar de distributie plaatsvindt. Een dergelijke onattractieve wand mag noch langs de Vrolikstraat, noch aan het plein komen te liggen.

Aanbeveling

Geef de plint van het woon- en voorzieningengebouw naar beide kanten een gezicht en voorkom achterkanten.

Toegankelijkheid deelgebied 3

De Parooltoren en de rest van deelgebied 3 begrenzen een ruimte, die volgens het SPvE semi-openbaar moet zijn. In dit gebied is semi-openbaarheid niet duidelijk genoeg en de situering van de Parooltoren maakt het zeer goed mogelijk er een private zone te maken.

Aanbeveling

Ontwerp fraaie hekwerken en streef een gesloten bouwblok na voor dit onderdeel van het plan.

Tot zover de aanbevelingen op grond van scenario 4.

Pleintje Vrolikstraat

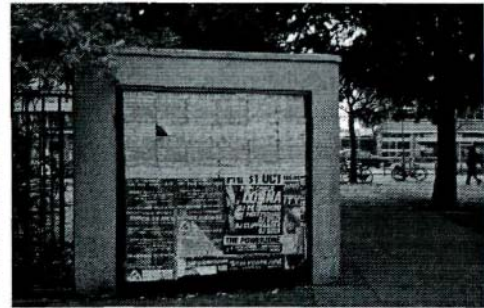
Het pleintje bij de noordelijke metro-ingang wordt veel gebruikt als hangplek. Het trafohuisje verergert de situatie nog, doordat rondom verstopte plekken zijn.

Aanbeveling

Neem deze zichtbelemmering weg. Bij voorkeur zou het trafohuisje verdwijnen of worden opgenomen in aangrenzende bebouwing, maar dat lijkt ons niet uitvoerbaar. De beste oplossing is dan ook het gebouwtje te omspoelen met openbare ruimte en van alle kanten zicht mogelijk te maken. Eventueel aanwezige nissen worden opgevuld. Een goed voorbeeld staat op het Bickersplein, waar een trafohuisje is bekleed met nachtfoto's van dit plein.



Noordelijke metro-ingang



Trafohuisje op plein Vrolikstraat

In de ondergrondse metrogangen is zeker 's avonds het gevoel van onveiligheid een probleem.

Aanbeveling

Sluit één van de twee metro-ingangen 's avonds af, zodat het publiek wordt gebundeld. Voor welke ingang wordt gekozen is afhankelijk van de definitieve invulling van de bebouwing en openbare ruimten rondom beide metro-ingangen en van het 'Belgiëpleintje' (dat mogelijk zal worden bebouwd).

7 Parkeergarages

In het totale plangebied komen meerdere parkeergarages voor. De garage aan de oostkant van deelgebied 3 staat als enige aangeduid als openbare parkeergarage. Op dit moment is nog niet duidelijk wie precies van welke garage gebruik zal maken, maar dubbelgebruik door meerdere functies ligt voor de hand. Parkeren door bewoners is echter niet geschikt om met parkeren door andere functies te mengen. Bij bewoners is de kans namelijk het grootst dat ze zich betrokken voelen bij hun parkeergebied en dat ze mensen die er niet thuis horen als zodanig herkennen. Dergelijke sociale controle is zeer waardevol en moet optimaal benut worden.

Aanbeveling

Geef bewoners een eigen cluster van parkeerplaatsen, ontoegankelijk voor andere gebruikers.

Aangezien in het huidige gebied auto-inbraken al een probleem zijn, is het wenselijk de toegankelijk zoveel mogelijk te beperken. Dat betekent zo min mogelijk openbare parkeergarages en zoveel mogelijk gereguleerd gebruik door middel van bijvoorbeeld pasjes.

Let er daarnaast bij het ontwerp van de garages op, dat de garages goed overzichtelijk worden, dat de routes die de voetgangers door de garage moeten afleggen kort en overzichtelijk zijn en dat ook de routes van en naar eventuele fietsenstallingen kort en overzichtelijk zijn.

De concentratie van parkeergarages in het gebied bieden goede mogelijkheden het toezicht te combineren: bijvoorbeeld één post met toezichthouders, van waaruit de camera's in de verschillende garages in het oog worden gehouden.

Bijlagen

Bijlage 1 Aanwezigen schouw en workshop

- de heer Have, senior projectleider, stadsdeel Oost-Watergraafsmeer
- mevrouw de Jager, projectcoördinator, stadsdeel Oost-Watergraafsmeer
- de heer Dolman, klankbordgroep
- de heer Pickkers, klankbordgroep
- de heer Krozer, klankbordgroep
- de heer Teunissen, klankbordgroep
- de heer Beekman, buurtregisseur
- de heer Siegmann, coördinator veiligheid, stadsdeel Oost-Watergraafsmeer
- de heer Blijleven, beheerder groen, stadsdeel Oost-Watergraafsmeer
- mevrouw Gaartman, opbouwwerker, MDSO
- mevrouw Smits, DSP-groep
- de heer Woldendorp, DSP-groep

Bijlage 2 Scenario's deelgebied 4

Scenario 1

Streef het gesloten bouwblok na en maak het nieuwe woongebouw vast aan het ROC/ASA. Omdat het ROC-gebouw een monumentale status heeft is dit fysiek niet mogelijk. Wel zou gestudeerd kunnen worden op een kunstzinnige verbinding (referentie: Seniorenwoningen Lepelkruisstraat of het ronde gebouw van Bruno Albert op het KNSM-eiland). Het woongebouw kan vervolgens door een ijle hoge poort verbonden worden met het andere wooncomplex aan de zuidzijde van de Platanenweg. Dat ijle is voorwaarde om geen hangplek te creëren (voorbeelden van de architect Christian de Portzamparc in Parijs). Door deze ingrepen ontstaat een openbare ruimte, die qua mijn en dijn / territorialiteit meer vertrouwen inboezemt dan de situatie in het SPvE. Een dergelijke situatie leent zich uitstekend om iets verhoogd uit te voeren: dat is eenvoudig te realiseren door de parkeergarage iets hoger uit te voeren. Een voorbeeld (qua principe, niet qua uitstraling) is de reeks pleintjes achter de kantoorgebouwen aan de Weesperstraat. De voorzieningen worden dan opgetild, waarboven de woningen komen te liggen. De afsluitbaarheid van het opgehoogde deel is ook mogelijk.

Scenario 2

Het woongebouw wordt naar het ROC toegeschoven en krijgt, om restruimte te voorkomen, daardoor een licht gebogen vorm. Door de bolle vorm en de terug liggende vorm ontstaat een pleinvormige ruimte aan de Vrolikstraat. Door deze vorm is de ruimte tussen ROC en woongebouw beperkt. In deze variant zijn er ook woningen op maaiveld: door hier een rastervormige afscheiding aan te bieden is het mogelijk toch een goede overgang tussen privé en openbaar te creëren. Er ontstaat aan de zijde van de Vrolikstraat een ovale ruimte, die goed als plantsoen in te richten valt en waar eventueel een speelplek in opgenomen kan worden.

Scenario 3

Het gebouw blijft staan zoals het is getekend, maar het krijgt vanuit sociale veiligheid en criminaliteitspreventie een stevig programma van eisen mee. Zo moet het gebouw op een stevige plint komen te staan, mogelijk zelfs met een alzijdig bordes van enige maat. Dit kunnen voorzieningen zijn, maar ook kan hier aan woningen gedacht worden. Het bordes zorgt voor een markering van de domeingrens. Voorbeelden op iets grotere schaal van opgetilde grondgebonden woningen zijn de woningen op de kop van het KNSM-eiland of woningen op het Rijswijkse plein in Den Haag, beiden van Jo Coenen. De ruimte die overblijft is dan goed als openbare ruimte te bestemmen. Voorwaarde is dat het gebouw twee voorkanten heeft. Andere tot de verbeelding sprekende voorbeelden zijn het woongebouw van De ArchitectenCie (Frits van Dongen) in Hillesluis en het gebouw aan het Kruisplein van Mecanoo architecten, beiden in Rotterdam.

Scenario 4

Het gebouw staat op maaiveld en een deel van de openbare ruimte kan enigszins opgetild worden, waarmee aanleiding tot zitgelegenheid wordt geboden. Voorwaarde is wel dat de plantsoenen en pleinen in het gebied tussen ROC en het spoortalud als een eenvormige openbare ruimte worden uitgevoerd. Een mooi voorbeeld hiervan is te zien bij het Joubertplantsoen in de Transvaalbuurt in Den Haag.

Daar is een klein openbaar plein op maaiveld en zijn twee opgetilde golvende heuvelen de markering naar ander bouwvolume. Op het pleintje kan gebald worden. Daartoe is een prachtig element parallel aan het bouwvolume ontworpen dat dienst doet als ballenvanger waarin tevens zitelementen zijn opgenomen. Deze pergola sluit de achtertuinten van het bouwvolume op logische en duidelijke manier af en kan beplant worden met klimmers. Dit scenario leent zich ook meer voor grondgebonden woningen dan voor voorzieningen.