

Quick scan van twee modellen van het Oostblok

nadere uitwerking van het SPvE voor Sportparkstad in Bos en Lommer

Amsterdam, 19 maart 2004

Tobias Woldendorp

Met medewerking van:
Nicole Smits

Inhoudsopgave

1	Vooraf	3
2	Theoretisch kader sociale veiligheid	4
3	Algemeen	6
4	Modellenvergelijking	7
5	Conclusie	9

1 Vooraf

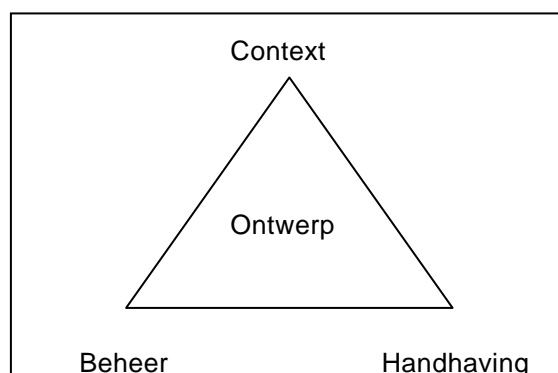
In de zomer van 2002 en het voorjaar van 2003 heeft DSP-groep in opdracht van het Stadsdeel Bos en Lommer verschillende opdrachten gedaan in het kader van het SPvE voor Sportparkstad. In alle gevallen ging het om het adviseren van de projectgroep op het gebied van sociaal veilig ontwerpen. Op 11 maart 2004 vroeg Chantal Cuppen, projectmanager voor de nieuwbouw van het voormalige Jan van Galen terrein, aan DSP-groep om twee door Claus en Kaan ontwikkelde modellen voor het zogenaamde Oostblok te bestuderen, op veiligheid te toetsen en waar mogelijk van aanbevelingen te voorzien. Deze beoordeling wordt voorafgegaan door een theoretisch kader over de toetsingscriteria. In het afrondende hoofdstuk staan de conclusies.

2 Theoretisch kader sociale veiligheid

Of een situatie sociaal veilig is, kan door een veelvoud van factoren worden bepaald. De Delftse onderzoekers Van der Voordt en Van Wegen hebben deze factoren uitgebreid geanalyseerd in hun proefschrift 'Sociale veiligheid en gebouwde omgeving' uit 1991. DSP-groep heeft bij het ontwikkelen van het Politie Keurmerk Veilig Wonen deze toetsingscriteria ook in dit handboek opgenomen. De criteria die in dit proefschrift zijn opgesteld, zijn door DSP-groep door 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. 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 van de openbare ruimte. Het gebied moet voor zijn gebruikers goed toegankelijk zijn, maar tegelijkertijd niet zó toegankelijk dat potentiële daders alle gelegenheid hebben om zich na een delict snel en geruisloos uit de voeten te maken. Daar zal dus altijd een evenwicht tussen moeten bestaan. Tevens is goede bereikbaarheid voor politie en andere hulpdiensten van belang.
- **Attractiviteit.**
Een omgeving met plezierige materialen en kleuren en prettige verlichting, 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.

Bij de uitvoering van de werkzaamheden zijn deze criteria als leidraad gehanteerd naast de reeks context-ontwerp-beheer-handhaving. Deze vier aspecten zijn sterk met elkaar verbonden.



Bij de beoordeling van de effecten die het ontwerp zal hebben op sociale veiligheid, dient de context van het plangebied betrokken te worden. Allereerst om te voorkomen dat effectverplaatsingen aan de aandacht ontsnappen.

Daarnaast heeft het weinig zin om alleen naar het plangebied zelf te kijken zonder de effecten mee te nemen die de omgeving kan hebben op het plangebied.

De afstemming tussen ontwerp en beheer is een ander belangrijk aandachtspunt, omdat nog te vaak omgevingen ontworpen worden die een zeer hoog beheerniveau nodig hebben, terwijl dat niet gerealiseerd kan worden. Het is dan niet mogelijk het beoogde kwaliteitsniveau vast te houden.

Hetzelfde geldt voor de link tussen ontwerp en handhaving: elementen die in de ontwerpfase worden bedacht en die later intensieve handhaving (door politie of andere toezichthouders) nodig zullen hebben, mogen alleen gerealiseerd worden wanneer die handhaving daadwerkelijk geleverd kan worden.

3 Algemeen

Alvorens tot de toetsing over te gaan wordt kort stilgestaan bij een aantal algemene punten. Beide modellen laten over het algemeen een zorgvuldige benadering van privé en openbaar zien, alsmede een goed doordacht concept over hoe op een lange en smalle strook grond een superblok een bijdrage kan leveren aan een prettig verblijfsklimaat.

Wel vinden we dat het aantal entrees erg klein is in relatie tot het totale aantal woningen. Appartementen en studentenwoningen zorgen samen toch voor ruim tweehonderd woningen. Aangezien op de tekeningen vier entrees naar de woningen zijn aangegeven, levert dat (gemiddeld) ongeveer vijftig deurbellen per entree op. Dat is de bovengrens van wat het Politiekeurmerk Veilig Wonen[®] voor nieuwbouw toestaat.

4 Modellenvergelijking

Er zijn twee modellen onderscheiden; te weten een model, waarbij er tussen bouwvolume en talud A10 5 meter is en een variant waarbij dat 9 meter is. Verder is er een subvariant van 5 meter met grondgebonden woningen ter hoogte van de waterpartij.

In onderstaande matrix zijn de eerder genoemde toetsingscriteria bestudeerd en onderverdeeld in aandachtspunten.

Tabel 4.1 Toetsingscriteria

Criteria	Aandachtspunten	Model 5 meter	Model 9 meter
Toegankelijkheid	Entree woningen	Alle entrees zijn gebundeld aan de voorzijde in het zicht van woningen (overzijde) en aan de langzaamverkeersroute. Dat is gunstig.	Er is een geïsoleerde entree aan de achterzijde van het gebouw. Dat is ongunstig, want deze ligt uit het zicht vanaf de straat en het ontbeert sociale ogen vanuit woningen.
	Entree bedrijfsruimten	Alle entrees zijn geconcentreerd aan de voorzijde.	Alle entrees zijn geconcentreerd aan de voorzijde.
	Bereikbaarheid nood en hulpdiensten	Het gebouw is slechts vanaf één van de lange zijden bereikbaar voor nood- en hulpdiensten. Dat is ongunstig. Wel bestaat de mogelijkheid om een gedeelte van de achterzijde bereikbaar te maken door een brandweerroute (met bijvoorbeeld gestabiliseerde Nid-daplastplaten) in het gazon op te nemen.	Het gebouw is vanaf twee zijden bereikbaar: dat is gunstig, vanuit de optiek van brandweer, maar zeker ook voor surveillance door politie.
Zichtbaarheid	Levendigheid openbare ruimte	Alle activiteiten spelen zich aan de voorzijde af en dat maakt het overzichtelijk (als er aan de achterzijde iets voorvalt is dat snel op te merken). Extra voordelig is de aanwezigheid van grondgebonden woningen in de plint.	Aan de voorzijde is de levendigheid geconcentreerd op een plein voor het Oostblok en een brug over de vijverpartij. Om de fysiek sterk teruggebrachte openbare ruimte ook goed als publiek domein te laten functioneren, is het wenselijk het driehoekige plein als ontmoetingsplein in te richten en niet als parkeerterrein.
	Avondgebruik fietsroutes	De lineaire doorgaande fietsroute ligt in het zicht van woningen (immers parkeren niet op begane grond). Dat is gunstig. Minder gunstig is het vervolgtraject naar De Kolenkitbuurt. Daar wordt voorzien in een rechte lijn vlak bij een viaduct (risico's hangjongeren, onveiligheid).	Doordat geen expliciete fietsroute is aangegeven en een route achterlangs niet logisch is, rijden fietsers met het verkeer op langs de westzijde van de waterpartij. Dat samen opgaan is vanuit de optiek van verkeersveiligheid ongewenst, maar vanuit sociale veiligheid juist gunstig (bij snelheden van 30-50 km/uur).
Mijn en dijn / zonering	Duidelijkheid begrenzing achterzijde	Door de smalle ruimte tussen het talud van de A10 en het Oostblok is er slechts ruimte om auto's naar de inpandige parkeergarages te laten lopen vanaf de kop van de gracht; het verlengde van de inritten kan afsluitbaar gemaakt worden (alleen toegankelijk voor nood- en hulpdiensten).	Op zich is een duidelijke markering mogelijk, doordat er een rijroute tussen gebouw en talud komt te lopen. In die zin is het positief. Maar de vraag is of het door de maat van 9 meter wel een aantrekkelijke openbare ruimte kan worden. Het onttrekken aan de openbaarheid is gewenst (afsluitbaarheid nastreven).

Attractiviteit	Voorkomen dode gevels	De hele begane grond heeft in potentie levendige gevels omdat er op de 2 ^e en 3 ^e verdieping over de volle verdieping wordt geparkeerd. Vooral model 2B levert een goede bijdrage doordat hier op de eerste 2 lagen woningen zijn ontworpen. Samen met de waterpartij wordt dit een levendig geheel.	Parkeren vindt inpandig plaats op een deel van de begane grond en de 1 ^e verdieping en op de hele 2 ^e verdieping. Alleen ter hoogte van het pleintje is er interactie met de begane grond. Op maaiveld en 1 ^e verdieping worden auto's gecombineerd met de waterpartij, waarmee een blinde gevel wordt gerelativeerd. Hier zou een zone met ecologisch beheerde floating gardens nog voor uitstraling kunnen zorgen.
	Parkeren maaiveld	Het driehoekige pleintje is dermate klein, dat inrichting als openbare ruimte weinig extra's oplevert. Informeel parkeren zou hier wenselijk zijn, omdat op momenten dat auto's buiten staan er nog wel eens informele controle vanuit de woningen / bedrijfsruimten plaatsvindt.	Op het driehoekige plein wordt voorzien in parkeren: op zich is dat gunstig (zie opmerking bij model 5 meter), maar omdat er in dit model een groot deel openbare ruimte vergeven is aan water wordt eerder gedacht aan een attractieve verblijfsruimte dan aan een parkeerplein. Het evenwicht raakt dan zoek.
	Parkeren inpandig	Parkeren op de tweede en derde verdieping laat ruimte voor voorzieningen (en zelfs woningen in model 2B) op de begane grond. De kleinschaligheid van de oplossingen, zoals in model 9 op maaiveld en de eerste verdieping wordt getoond, heeft deze variant niet.	Model 9 meter laat op de begane grond en de eerste verdieping twee parkeerlagen zien, die een overzichtelijke maat hebben. Dat is positief. De parkeerlaag op de tweede verdieping heeft een grote maat, en te weinig vluchtwegen (telkens aan de noordzijde op de drie parkeerlagen). Model 5 toont een betere uitwerking hiervan.
	Ruimtelijke implementatie hellingbanen	Doordat er over de lagen twee en drie hellingbanen moeten komen (en dus ook over de eerste verdieping) neemt de constructie vrij veel ruimte in.	Door de grotere maat aan de achterzijde en het feit dat het parkeren op de begane grond en de eerste en tweede verdieping nodig is, is er minder constructieruimte nodig.
	Bevoorrading	Bevoorrading vindt aan de straatzijde plaats. Dat geeft levendigheid, maar ook overlast. E.e.a. is afhankelijk van stringente naleving van laad- en lostijden	Laden en lossen vindt plaats aan de achterzijde. Dit is vanuit de optiek van leefbaarheid en veiligheid positief, omdat er minder overlast te verwachten valt. Anderzijds zitten er geen grote winkels waardoor de overlast aan de voorkant uit de hand zou lopen en is de achterkant het grootste deel van de dag en avond een kwetsbare plek.
	Waterplein	Heeft alzijdige beleving en is daardoor een centrale openbare ruimte in het gebied. De loper voor de deur aan het water levert verblijfskwaliteit (avondzon).	Een deel van het waterplein loopt strak tegen de gevel aan. Vanuit levendigheid en bruikbaarheid levert het minder op dan model 5 meter.
	Fietsenstalling	Fietsen komen aan de voorzijde binnen, in het zicht van andere stromen gebruikers in de openbare ruimte. Dat is gunstig. Fietsparkeren op de eerste verdieping (zoals bij 2B) is ongunstig, omdat mensen dan vanaf de achterzijde de hellingbaan moeten nemen.	Locaties alleen op de begane grond zijn gunstig (maar lijken gelijktijdig ook minder stallingsruimte op te leveren dan bij variant 5 meter). De ontsluiting is evenwel vanaf de achterzijde en dat is ongewenst. Onderzoek of een entree voor fietsers over de zigzag-route over het water mogelijk is.

5 Conclusie

Model 5 meter heeft, vanuit de optiek van sociaal veilig ontwerpen bezien, de meeste kansen op een goed stedelijk gebouw in zijn omgeving. Model 9 meter bevat ook sterke punten, maar we zijn van mening dat het bij dit model moeilijk wordt van de openbare ruimte tussen talud en het ruim dertig meter hoge superblok een goede publieksruimte te maken. Laanbomen zouden toegevoegd kunnen worden om de bedieningsstraat en hellingbanen te verlevendigen, maar dan ontbreken nog de sociale ogen vanuit de openbare ruimte. In model 9 meter zijn verschillende functies in de achterzone gesitueerd en dat kan ook ander gebruik uitlokken, dat op die plaats, dicht bij een potentieel onveilige onderdoorgang van de A10, ongewenst is. Bij keuze voor model 9 meter is een afsluitbare bedieningsstraat aan de achterzijde evident.

We adviseren evenwel om uit te gaan van verdere ontwikkeling van model 5 meter, met implementatie van de positieve aspecten uit model 9 meter. Het gaat dan vooral om de tweezijdige bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten en de wijze waarop de aansluiting met de Kolenkitbuurt wordt gemaakt: via de Jacob van Arteveldstraat in plaats van de Leeuw van Vlaanderenstraat. De Leeuw van Vlaanderenstraat komt dicht bij de overbouw van de Bos- en Lommerplein uit en geeft een verdichting van het ruimtelijk profiel, die niet correspondeert met de herbergzaamheid, die een langzaamverkeersroute verlangt.

Variant 2B (Model 5) is op sommige aspecten helemaal perfect, zeker waar wordt voorzien in grondgebonden (studenten)woningen op maaiveld en er, nog meer dan in de oervariant, gewerkt wordt aan een levendige plattegrond.