

Sociale veiligheidsparagraaf SPvE Omgeving Amstelstation

Amsterdam, 8 oktober 2003

Nicole Smits
Tobias Woldendorp

1 Inleiding

DSP-groep heeft op verzoek van Peter Jan Kannegieter (projectleider van het PMB), Andrea Aquina (senior projectleider vanuit het stadsdeel Oost/Watergraafsmeer) en Wouter Stoeken (project secretaris vanuit het stadsdeel) het SPvE voor de omgeving van het Amstelstation geanalyseerd. De bevindingen zijn voorgelegd in een workshop en vervolgens verwerkt tot onderhavige definitieve notitie.

2 Bedreigingen

Het los in de ruimte staande gebouw aan het stationsplein met voorzieningen voor reizigers staat ca. 25 meter uit de rooilijn van de architectuur van het Amstelstation. Tussenin is een grote concentratie fietsenstalling in de openbare ruimte gedacht. Hier kan een *renweg* eenvoudig tot *remweg* worden. Omdat er in de paviljoens laden en lossen zal moeten komen en er daardoor achterkanten zullen ontstaan wordt de openbare ruimte een knelpuntenzone. De huidige functie onder de sporen draagt weinig bij aan de sociale controle. Dat de route naar de bewaakte fietsenstalling door de onbewaakte gaat is wel positief.

Aanbeveling

Overweeg de paviljoens op te nemen in de rooilijn van het Amstelstation, zodat het de zuidzijde van het plangebied vormt. De fietsenstalling kan dan op de plek van het paviljoen komen.

Een tweede optie is het cluster paviljoens op te nemen op wat in het SPvE het stationsplein heet, zodat er een echte gemarkeerde pleinruimte ontstaat. Omdat de trams om de paviljoens komen te rijden is een transparante architectuur voorwaarde. Eventuele terrassen kunnen niet op maaiveld komen (vanwege de trams), maar zouden heel goed op de eerste verdieping ontworpen kunnen worden.

Wanneer het paviljoen op de huidige plaats blijft en de fietsenrekken in een relatief smalle zone komen te liggen, is het belangrijk dat de rijen fietsenrekken regelmatig onderbroken worden, zodat gebruikers in bedreigende situaties uit kunnen wijken.

Het Nieuwe Julianaplein wordt een smalle transitoruimte, doorsneden door de Julianalaan, met grote hoogteverschillen. De kans is groot dat op de trappartijen gehangen wordt. Dat is niet erg, omdat dit als onderdeel van het plein opgevat kan worden. Zolang de route naar het Julianapark niet wordt geblokkeerd, want dan is vermijdingsgedrag denkbeeldig. De inrichting luistert nauw.

Aanbeveling

Zorg voor een scheiding tussen *ren-* en *remweg*. Wanneer de doorgaande voetgangers voldoende ruimte hebben, kunnen de trappen prima gebruikt worden als wachtplaats voor bus en tram. Maak zicht op de haltes mogelijk, bijvoorbeeld door de hoek van het gebouw tussen Julianalaan en het nieuwe busstation af te snuiten (referentie: afronding gebouw van Erick van Egeraat associates op de rotonde bij het Tropenmuseum/hoek Mauritskade). Om onveiligheidsgevoelens, veroorzaakt door hangjongeren, te voorkomen, dienen verkooppunten van snacks vlak naast de trappen voorkomen te worden.

- Een alternatieve route over de Julianalaan in de vorm van een traverse is op zich gunstig. Dat de traverse uitkomt in een gebouw (hotelfunctie) is echter problematisch, omdat het onderscheid tussen openbaar en privé niet helder is. Door de traverse zullen er bovendien minder mensen op straat komen.
- Aanbeveling* Maak geen traverse die voor iedereen toegankelijk is (negatieve referentie: Hoog Catharijne). Laat het publiek via gebundelde routes over het maaiveld gaan. Vaste gebruikers (bijvoorbeeld bewoners) zouden wel van een semi-private traverse gebruik kunnen maken, bijvoorbeeld door middel van een sleutel- of pasjessysteem.
- Het losstaande gebouw, waarin de traverse aan de westkant uitkomt, levert onoverzichtelijke hoeken op en is door zijn massa 'net niks'.
- Aanbeveling* Geef het gebouw voldoende massa en voorkom een veredeld trappenhuis. Zorg in de onderbouw voor functies die de sociale controle op het plein en op de route naar de traverse bevorderen.
- Gedacht wordt over een school nabij het station. Uit oogpunt van sociale veiligheid luistert de keuze van het type school zeer nauw, omdat rondhangen door scholieren in het stationsgebied voorkomen moet worden.
- Aanbeveling* Kies voor een schooltype waarbij rondhangen in de omgeving een beperkt risico is. In dit opzicht scoort bijvoorbeeld een HBO veel gunstiger dan een VMBO.
- Om dubbelgebruik van parkeerplaatsen mogelijk te maken, zal het parkeren ten minste gedeeltelijk in een openbare parkeergarage worden ondergebracht. Parkeren door bewoners is niet geschikt om voor dubbelgebruik te bestemmen. Bij bewoners is de kans namelijk het grootst dat ze zich betrokken voelen bij hun parkeergebied en dat ze vreemden kunnen onderscheiden van medebewoners. Ondergronds parkeren heeft daarnaast het nadeel dat bewoners minder betrokken zijn bij de openbare ruimte.
- Aanbeveling* Geef bewoners een eigen cluster van parkeerplaatsen, ontoegankelijk voor andere gebruikers. Laat indien mogelijk ook parkeren op maaiveld, bijvoorbeeld op de Bertrand Russelstraat.
- Een dynamisch systeem voor het busstation is op dit moment geen onderdeel van het stedenbouwkundig programma van eisen. Een dynamisch systeem zou echter het grote voordeel hebben dat reizigers bij elkaar staan te wachten en niet verspreid bij de haltes.
- Aanbeveling* Maak één centrale plaats in de openbare ruimte waar reizigers zich logisch kunnen concentreren. Let erop dat de reizigers vanaf de wachtplaats het nummer en de bestemming van de bussen (wanneer ze aan komen rijden én wanneer ze klaarstaan bij de halte) kunnen zien.

3 Kansen

Het stationsplein en het nieuwe busstation zijn direct bij de toegangen tot de stationshal gelegd. Hierdoor kunnen reizigers die op tram of bus wachten eenvoudig 'tussen de mensen' blijven.

Heel positief is verder dat het tunneltje tussen Eenhoorn en Price Waterhouse Coopers (PWC) is verdwenen. Tot een jaar of tien geleden was dit nog een redelijk prettige (want breed en hoog met lange zichtlijnen) doorsteek, maar na het bouwen van PWC is er een rare bocht gekomen, waarmee fietsers helemaal uit het zicht van iedereen een stuk langs de Gooiseweg moeten fietsen.

Op het nieuwe Prins Bernardplein brengt de tunnelbak echter het risico met zich mee dat de opstaande randen met hekwerken de zichtbaarheid voor fietsers en voetgangers over het plein belemmeren.

Aanbeveling

Plaats alleen opstaande randen en hekwerken waar dit voor de verkeersveiligheid noodzakelijk is, dus bijvoorbeeld bij oversteekplaatsen.

Oversteken op maaiveld is prima voor sociale veiligheid, maar ook dan is het belangrijk de routes voor fietsers en voetgangers te bundelen.

Aanbeveling

Inventariseer de belangrijkste voetgangers- en fietsersstromen in het gebied rondom het station en bundel de stromen indien mogelijk.

Zorg vervolgens voor logische oversteekplaatsen. De westelijk oversteek tussen het Prins Bernardplein en het viaduct ligt bijvoorbeeld beter in het verlengde van de dagroute langs de Renaultgarage.

Het toevoegen van woningen en 24-uurs voorzieningen in het gebied is een belangrijk uitgangspunt. Dit biedt goede kansen om de levendigheid van de stationsomgeving te vergroten. Bijvoorbeeld de woningen tussen de Juliana-laan en het nieuwe busstation zijn positief.

Aanbeveling

Leg de functies waarvan een bijdrage aan de levendigheid wordt verwacht (overdag en 's avonds) aan de belangrijkste gebundelde routes voor fietsers en voetgangers.

Woningen direct op de begane grond zijn alleen wenselijk wanneer de bewoners voldoende privacy hebben. Anders sluiten de bewoners zich af (gordijnen, rolluiken) van de openbare ruimte. Op plaatsen buiten de directe routes kunnen woningen wel direct aan de straat.

Op de drukke plaatsen leveren de entrees van woningen ook al een bijdrage aan de sociale controle. Zorg voor voldoende aantallen woningen per entree en leg entrees niet in verder verlaten gebied. De bewoners moeten immers ook prettig bij hun voordeur kunnen komen.

Taxi's komen nu aan de oostzijde van het station te staan, op een strook ten noorden van het busstation. Daarmee hebben de taxi's lange uitrijlijnen naar de stad en achterland. Daardoor is het niet ondenkbeeldig dat er illegaal getaxied gaat worden aan de westzijde van het stationsplein, dichterbij de rotonde. Voor de sociale veiligheid is zo'n spontane taxihalte positief, omdat daardoor meer sociale controle aan de westkant van het plangebied geleverd zal worden.

Ten zuidoosten van het nieuwe busstation is een bufferruimte beschikbaar waar ongeveer acht bussen geparkeerd kunnen worden. Dit is zeer gunstig voor de sociale veiligheid op het busstation, omdat bufferende bussen anders op het busstation zelf het zicht (langdurig) zouden belemmeren. Het risico bestaat echter wel, dat de buschauffeurs door een stil gebied moeten lopen tussen hun bus en de pauzeruimte.

De overkapping waaronder de buffer komt kan in dit verband voor een extra onplezierige ruimte zorgen.

Aanbeveling

Zorg dat buschauffeurs een veilige, overzichtelijke en goed verlichte route hebben tussen hun bus en de pauzeruimte. Positioneer de pauzeruimte zodanig, dat van daaruit zowel zicht is op het nieuwe busstation als op de busbuffer.