

Stadshart Almere 2005

Integrale aanpak  
fysieke en sociale  
aspecten van veiligheid

**\* Tussenrapport \***

Amsterdam, 14 september 1995

Samenwerkingsverband:

- Van Dijk, Van Soomeren en Partners
- Bureau Van der Bijl
- Bureau SAVE

# Inhoud

|          |                                 |          |
|----------|---------------------------------|----------|
| <b>1</b> | <b>Opdracht en werkwijze</b>    | <b>1</b> |
| <b>2</b> | <b>Parkeerlaag</b>              | <b>2</b> |
| 2.1      | Algemene analyse                | 2        |
| 2.2      | Sociale aspecten van veiligheid | 2        |
| 2.3      | Fysieke aspecten van veiligheid | 3        |
| 2.4      | Handreikingen                   | 3        |
| <b>3</b> | <b>Dek</b>                      | <b>5</b> |
| 3.1      | Algemene analyse                | 5        |
| 3.2      | Sociale aspecten van veiligheid | 5        |
| 3.3      | Fysieke aspecten van veiligheid | 6        |
| 3.4      | Handreikingen                   | 6        |
| <b>4</b> | <b>Vertikale verbindingen</b>   | <b>7</b> |
| 4.1      | Algemene analyse                | 7        |
| 4.2      | Sociale aspecten van veiligheid | 7        |
| 4.3      | Fysieke aspecten van veiligheid | 7        |
| 4.4      | Handreikingen                   | 7        |

# 1 Opdracht en werkwijze

De ontwikkeling van het plan 'Almere Stadshart 2005', waarvoor de gemeente Almere het architectenbureau OMA heeft ingeschakeld, wordt begeleid door onder meer een 'werkgroep veiligheidscriteria', waarin naast de gemeente ook politie en brandweer zitting heeft. Er is sprake van een integrale aanpak van fysieke en sociale aspecten van veiligheid: brandpreventie, criminaliteitspreventie en onveiligheidsbeleving. De werkgroep kwam in juni 1995 reeds met een eerste rapportage aan de gemeentelijke projectorganisatie. De werkgroep heeft in augustus 1995 een samenwerkingsverband van externe bureaus ingeschakeld om zich te laten ondersteunen bij genoemde planbegeleiding.

De werkgroep heeft inmiddels een tweetal werkbijeenkomsten gehad met de externe bureaus. Op verzoek van de projectorganisatie komt het samenwerkingsverband nu met het tussentijdse schriftelijke resultaat van de gemeenschappelijke bevindingen.

Het is met nadruk een **tussenrapport**. Het eerdere rapport van de werkgroep moet bijvoorbeeld nog meer in dit stuk worden geïntegreerd. Bovendien is alleen aan hoofdzaken aandacht besteed. Elementen van het plan die ook in een later planstadium nog zinvol van advies kunnen worden voorzien, komen ter sprake in het eindrapport.

De indeling van dit tussenstuk volgt de hoofdonderdelen van het planconcept:

- parkeerlaag beneden maaiveld (met Hospitaalweg, busbaan, winkels en openbare ruimte);
- gebogen bovenmaaiveld (het dek met winkels, woningen, cultuur, horeca, openbare ruimten);
- de verticale verbindingen tussen deze twee 'werelden'.

## 2 Parkeerlaag

### 2.1 Algemene analyse

De parkeerlaag (beneden maaiveld) is in het planconcept voorgesteld als een openbare ruimte, die méér is dan een 'garage'. Het is echter op grond van het programma niet realistisch deze ruimte voor te stellen als een bruisende publieksruimte. De parkeerfunctie bepaalt 90% van het programma en door toevoegen van een aantal functies zoals een supermarkt en een bushalte wordt dit nog geen aangename verblijfsruimte. Het echt interessante programma bevindt zich op het niveau daarboven, het dek.

Ook een hoogwaardige afwerking en heldere verlichting, die overigens noodzakelijke voorwaarden zijn in het kader van de veiligheid, doen nog geen plek ontstaan die levendig is. Met name in de avond- en nachtelijke uren zal het een uitgestorven gebied zijn.

### 2.2 Sociale aspecten van veiligheid

#### - *Verdeling van publiekstrekkers (dagsituatie)*

Bij een spreiding van de winkelfuncties op de diagonaal welke de twee bestaande winkelgebieden verbindt ontstaan de meeste voetgangersbewegingen. Voor sociale aspecten van veiligheid is dit de gunstigste situatie. Eerder uitgangspunt was de projectie van *drie* winkelvoorzieningen op de parkeerlaag, nu is er nog slechts *één* excentrisch gelegen warenhuis geprojecteerd.

#### - *Vides*

De werking van de vides is beperkt. We verwachten een minder positieve werking van de sfeer die door de vides wordt opgeroepen. De vides in de garage zijn in feite lichtschachten. Het is in die zin weinig meer dan openbaar groen in een kuil (in twee gevallen) en een glazen doos in het andere geval; een doos, die overdag een bijdrage zal leveren aan de levendigheid omdat hierin de opgang naar het warenhuis geprojecteerd is, maar waar 's avonds geen heilzame werking van te verwachten valt (het zal eerder een potentieel doelwit van vandalisme zijn).

#### - *Kolommenstructuur*

Ondergronds is sprake van een heldere, orthogonale verkaveling. Als de kolommenstructuur dit 'grid' zou volgen, kan er een overzichtelijke situatie ontstaan. De bebouwing bovengronds is echter kris-kras verkaveld. Daardoor zal de kolommenstructuur waarschijnlijk niet kunnen corresponderen met het parkeergrid. Dit resulteert in belemmerde zichtlijnen en het ontstaan van overlast- en brandgevoelige resthoeken. Omdat de uitwerking - aldus de architect - 'niet als een vaststaande verkaveling doch als een illustratie van potenties' opgevat moet worden, kan dit punt voortdurend de nodige aandacht blijven genieten.

#### - *Fietsroute langs busbaan*

De fietsroute in combinatie met de busbaan is absoluut geen gelijkwaardig alternatief voor de mogelijkheden die er op maaiveld aangeboden kunnen worden. Een alternatieve route 'buitenom' is niet vanzelfsprekend beter dan de

route door de garage. Door de weinig overzichtelijke openbare ruimte over en langs het gebogen maaiveld is dit alternatief minstens zo onbehaaglijk als de ondergrondse fietsverbinding. Het meest preventieve alternatief loopt over het dek, pal langs woningen.

- *Bushalte*

Een bushalte ondergronds is geforceerd, zeker wanneer daar een positieve bijdrage aan de levendigheid aan toe geschreven wordt; het verdiepte plein zal naar verwachting eveneens niet levensvatbaar zijn; daar bij de ondergrondse openbare gewelfde ruimte ter hoogte van de boog telkens extra lagen voor parkeren geprojecteerd worden prevaleert de technische functie, waardoor de ruimtelijke werking van het verhoogde plafond niet benut wordt.

### 2.3 Fysieke aspecten van veiligheid

- *Vuurlast*

Brandveiligheidseisen die straks gesteld worden aan het ontwerp worden onder meer bepaald op basis van de aanwezige vuurlast (brandbare massa) in de parkeervoorziening. Daarbij moeten niet alleen de auto's, maar ook de materialen van vloeren en wanden meegeteld worden voorzover deze materialen brandbaar zijn. Toepassing van asfalt als verharding geeft een aanmerkelijke verhoging van de vuurlast en zal resulteren in meer ingrijpende eisen aan het ontwerp, zoals de hierna te noemen compartimentsgrootte.

- *Compartimenteren en/of sprinkleren*

Van groot belang is dat de definitie van 'compartiment' in de nieuwe regeling gaat veranderen. Ook een parkeervoorziening als in Almere Stadshart kan daardoor als compartiment worden opgevat. De parkeerlaag zal, afhankelijk van het aantal en de grootte van de rookschachten/rookafzuiging, waarschijnlijk in 4 of meer compartimenten moeten worden verdeeld, tenzij men een sprinklerinstallatie aanlegt.

Toepassing van een dergelijke installatie vergroot weliswaar het toelaatbare oppervlak van het compartiment met een factor 10, maar heeft het nadeel van de vandalismegevoeligheid, daar waar de sprinklerkoppen binnen handbereik hangen. Zeker waar de vrije hoogte beperkt wordt door het 'tussenschuiven' van een extra parkeerlaag moet voor de effectiviteit en beheerbaarheid van de sprinklervoorziening worden gevreesd.

Er is op het punt van compartimentering dus een duidelijke keuze tussen twee oplossingsrichtingen: grote compartimenten met sprinklers dan wel kleinere compartimenten zonder.

### 2.4 Handreikingen

- Compartimenteren van de garage levert beter te beheren eenheden op en is ook uit oogpunt van brandpreventie gunstig; tevens is het aan te bevelen een onderscheid te maken in parkeergarage(s) voor de woningen (met een in pandig stijgpunt) en een openbare garage (met een beperkt aantal stijgpunten uitkomend op pleinachtige ruimten op maaiveld die goed in het zicht van woningen liggen).
- Contingent vaststellen voor het aantal parkeerplaatsen. In plaats van alle denkbare ruimte te benutten door het tussenschuiven van een extra parkeerlaag

waar de bouwhoogte dit toelaat, zou deze hoogte speelruimte kunnen geven voor het ontwikkelen van prettig gedimensioneerde ondergrondse openbare ruimten.

- Concentreren van de als publieksruimte bedoelde en daarop in te richten openbare ruimte bij de winkelvoorzieningen en deze publieke ruimten niet verspreiden over de hele parkeerlaag.
- Zoeken naar een alternatieve fietsroute over het dek, zodat fietsers naar Filmwijk/Parkwijk niet gedwongen zijn altijd de ondergrondse route te nemen.



## 3 Dek

### 3.1 Algemene analyse

Vanuit sociale aspecten van veiligheid geeft de manier waarop met het ontwerp van de openbare ruimte is omgegaan redenen tot zorg. Ter toelichting op deze zorg citeren wij allereerst de betreffende tekstpassages uit het document van OMA 'Almere aanpassing planconcept', paragraaf 'het onderzoek':

"Dit model leverde door de grootte van zijn elementen een relatief eenvoudig te begrijpen patroon van openbare ruimten op. Verder was een sterk punt dat de stedelijke ruimte zich losmaakt van het traditionele patroon van straten en pleinen, zodat het niet concurreert met de al aanwezige patronen en eigenschappen in de rest van Almere".

Het onderzoek - zoals hier bedoeld - vertrekt vanuit de massa en niet vanuit de ruimte. Door het manipuleren van bouwmassa in grootte in richting ontstaan openbare ruimten, als resultante en niet als ordenend principe. Door de kriskrasstructuur van de neergezette gebouwen ontstaat een labyrint van openbare ruimten op het dek. Deze verschijningsvorm genereert ongunstige randvoorwaarden voor sociale aspecten van veiligheid, in het bijzonder wat betreft de onveiligheidsbeleving en de beheerbaarheid van de openbare ruimte.

Vanuit de geschetste werkwijze ontstaat niet als vanzelf een logisch netwerk van openbare ruimten met een bepaalde hiërarchie, oriëntatiemogelijkheid, functionele differentiatie en goede aansluitingen op de bestaande stad; aspecten die alle bijdragen aan de beoogde kwaliteit van de openbare ruimte als publiek domein. Het afstappen van de vertrouwde openbare ruimte-typen (straat, plein, passage) geeft nog geen garantie voor het ontstaan van leefbaarheid. Voordat men de overstap maakt van vertrouwde ruimtetypen naar experimentele ruimtetypen, dient men zich er terdege van te vergewissen of aan voorwaarden van zichtbaarheid, sociale ogen en betrokkenheid van het publiek bij de ruimte is voldaan.

### 3.2 Sociale aspecten van veiligheid

#### - *Sokkels van winkels*

Een groot deel van de gebouwen voorziet in een sokkel van winkels met daarboven niet direct woningen maar kantoren of bergingen. Het aantal mensen dat direct uitkijkt op de openbare ruimte is in die gevallen erg gering. Het onbewoonde deel van het gebouw beslaat soms de *drie* onderste lagen, en dat zijn nu juist de lagen die voor de sociale ogen het belangrijkste zijn. Slechts de blokken 10 en 3 voorzien deels in de aanwezigheid van woningen op maaiveld. In de omgeving van alle andere blokken zijn onvoldoende 'sociale ogen'. Daarbij komt dat alle auto's benedendeks staan en de bereidheid naar buiten te rennen bij onraad nihil zal zijn ("Mijn auto staat er niet dus waarom zou ik?").

#### - *Diagonaal*

Hoe origineel en spectaculair het netwerk van openbare ruimten straks ook zal worden, er zal bij het publiek altijd een grote behoefte aan duidelijke oriëntatie blijven bestaan. De hoofdrichting van de as (diagonaal) die de beide bestaande winkelgebieden met elkaar kortsluit moet op de een of andere wijze altijd zichtbaar en voelbaar blijven in het beloop van de openbare ruimte. De verkavelingsmodellen 1, 2 en 3 die de architect bestudeerd maar vervolgens ver-

worpen heeft, voldoen beter aan deze eis dan model 10, het voorkeursmodel van de architect.

- *Woontorens*

De woontorens zijn als losstaande massa geprojecteerd en niet geïntegreerd in grotere bouwmassa's. Daardoor ontstaan gefragmenteerde, moeilijk beheerbare openbare ruimten en worden de nadelige effecten van hoogbouw op het vlak van wind- en bezonningshinder sterker voelbaar dan strikt nodig is.

### 3.3 Fysieke aspecten van veiligheid

- *Brandweerroutes*

De bereikbaarheid en berijdbaarheid van het dek voor brandweerwagens en de aanwezigheid van bluspunten bij afzonderlijke gebouwen zijn voorwaarden. In de sterkte van het dek moet rekening worden gehouden met brandweervoertuigen van 15 ton (een autoladder moet kunnen 'stempelen' met vier stempels van 30 x 30 cm.).

Een overzichtelijk stelsel van openbare ruimten, zoals bepleit in paragraaf 3.2, is ook in het belang van een goede bereikbaarheid van de gebouwen op het dek voor de brandweer.

- *Woontorens*

De slanke, hoge woontorens die in het plan geprojecteerd zijn doen de vraag rijzen of daarbinnen ruimte te vinden is om twee onafhankelijke vluchtwegen te realiseren. Een recente ministeriële Regelgeving stelt dat op een vluchtweg/ingang/trappenhuis hoogstens 800 m<sup>2</sup> woningoppervlak mag uitkomen. Daar gaat men ruim overheen.

Dit zou tot gevolg kunnen hebben dat aanmerkelijke vorm- en volumewijzigingen nodig blijken, die mogelijk ook doorwerken in het ontwerp van de parkeerlaag.

### 3.4 Handreikingen

- Vergroting van het aantal woningen dat zicht heeft op het dek en het zo veel mogelijk naar het maaiveld (*dek* in dit geval) halen van de sociale ogen.
- Her-introductie van de diagonaal als heldere openbare ruimte, die zicht en oriëntatie kan garanderen en waaraan verblijfsplekken gekoppeld kunnen worden.



## 4 Verticale verbindingen

### 4.1 Algemene analyse

Doordat de enscenering van de bouwmassa op het dek volgens de woorden van OMA "niet als een vaststaande verkaveling doch als een illustratie van potenties gezien moet worden", staan ook de stijpunten van de parkeerlaag naar het dek nog niet vast. Het planconcept kan hierop dus nog niet beoordeeld worden. Paragraaf 4.2 en 4.3 worden daardoor in dit tussenrapport blanco gelaten. Mogelijk kan er in het eindrapport al wèl meer over gezegd worden.

### 4.2 Sociale aspecten van veiligheid

- *stijpunten*
  - . lokatie: ...
  - . grootte: ...
  - . uitvoering: ...

### 4.3 Fysieke aspecten van fysieke veiligheid

- *vluchtwegen*
  - ...
  - ...
- *overige ( o.a. rookafvoer)*
  - ...
  - ...

### 4.4 Handreikingen

- Bundelen van publieksstromen, zodat er ook op stille uren voldoende publiek en betrokkenheid aanwezig is.
- Ruime openingen in verband met een goed zicht en toetreding van daglicht in de parkeerlaag. Dit is tevens een voordeel uit oogpunt van brandveiligheid (snellere rookafvoer).