

## **Beoordeling 3 ontwerpen voor de Javabrug op Sociale Veiligheid**

**Amsterdam, 24 februari 1997**

**Tobias Woldendorp  
m.m.v. Harm Jan Korthals Altes**

# Beoordeling 3 ontwerpen voor de Javabrug op Sociale Veiligheid

## Vooraf

Het Java-eiland/KNSM-eiland is in de toekomst langs twee bruggen te bereiken. Dat is belangrijk voor de veiligheid. Voel je je niet prettig op één route dan kun je gebruik maken van een tweede. Eén van beide moet in ieder geval een goede sociaal veilige avond-en nachtroute krijgen. Een eerste beoordeling van de bestaande brug en de directe aanlanding op het scharnierpunt van KNSM/Java (aan de hand van het in de Zuiderkerk hangende masterplan) toont dat dit overdag een goede route is, maar dat over de veiligheid 's avonds twijfels rijzen. Dat heeft er alles mee te maken dat er een parkgebied is waar je langs/door moet om naar het Java-eiland te komen. Reden te meer om qua sociale veiligheid hoog in te zetten bij de definitieve keuze voor de Javabrug. Omdat de brug door het gebouw Willem de Zwijger gaat en er op die plaats niet direct aan woningen gedacht wordt (overigens een gemiste kans voor de veiligheid) is de samenhang van de brug met de omgeving, zeker aan deze zijde, van belang.

## Sociale Veiligheid

Sociale veiligheid is een erg rekbaar en tevens ongrijpbaar begrip. Gevoelens van onveiligheid hangen nauw samen met verschillende aspecten: de leeftijd, de sexe en eerdere ervaringen met criminaliteit e.d. maken dat veiligheid voor iedereen anders ervaren wordt. Hoe een gebouwde omgeving eruit ziet en hoe die beheerd wordt is een aspect dat het beleven van (on)veiligheidsgevoelens mede beïnvloedt.

Uit onderzoek komt de invloed van de ontwerp-eigenschappen van de gebouwde omgeving als constante factor naar voren. Dit betekent dat het altijd goed is om rekening te houden met een zo gunstig mogelijk ontwerp uit oogpunt van sociale veiligheid. Om dit aspect objectief te kunnen beoordelen zijn door Van der Voordt en Van Wegen, die in 1990 op dit onderwerp gepromoveerd zijn, toetsingscriteria ontwikkeld.

## Toetsingscriteria

Voor het toetsen van (stede)bouwkundige plannen zoals hier bij de Javabrug kunnen de volgende toetsingscriteria worden gebruikt:

- aanwezigheid van potentiële daders;
- aanwezigheid van 'sociale ogen';
- zichtbaarheid (zichtlijnen, verlichtingsgraad);
- betrokkenheid/verantwoordelijkheid;
- attractiviteit (vernielingsgevoeligheid);
- toegankelijkheid/vluchtwegen (ontwijken);
- aantrekkelijkheid potentieel (slachtoffer);
- fysieke kwetsbaarheid potentieel doelwit (slachtoffer).

## De brug op onderdelen

Bij de bruggen zijn niet alle criteria even belangrijk. Wat bij de drie

ontwerpen van de bruggen van belang is dat er telkens terugkerende elementen zijn waarop met de toetsingscriteria in het achterhoofd, een oordeel over de veiligheidsrisico's te geven valt. Deze elementen zijn als volgt te benoemen:

- A het ontwerp van de brug op hoofdlijnen;
- B de aanlanding van de brug op het Java-eiland en Oostelijke handelskade;
- C de relatie tot gebouw Willem de Zwijger;
- D de inrichting van de brug op details.

### **De drie ontwerpen langs de lat**

Hieronder worden de ontwerpen van respectievelijk Quist/Wintermans, Venhoeven en Verburg/Hoogendijk op de vier hierboven beschreven items getoetst. We analyseren op deze losse onderdelen en maken vervolgens een synthese (conclusie). Bij de analyse worden aspecten als positief of negatief beoordeeld. Uit deze vergelijkende analyse wordt de grootste gemene deler bepaald, waarna een advies (voorkeur voor een bepaald ontwerp) uit te spreken valt.

### **Quist/Wintermans**

#### ***A Het ontwerp op hoofdlijnen***

Positief:

- De verhoogde rijweg met de stalen constructie geeft bij slecht weer beschutting aan het langzaam verkeer.

Negatief:

- Door het gescheiden houden van auto's en het situeren van het langzaamverkeer aan twee zijden van de rijweg in combinatie met de hoger gelegen stalen wanden ontstaan sterk geïsoleerde routes. Er is door de geperforeerde wand weinig contact met de overzijde en bij onraad is het erg lastig om even snel naar de overkant te komen; als je één keer een kant gekozen hebt ben je er eigenlijk door het hoogteverschil voor de rest van de route aan gebonden.
- De lengte van de brug komt door het ontbreken van oriëntatie tot uitdrukking en zal snel als 'naar' ervaren worden. Je hebt weliswaar lange zichtlijnen, maar je kunt bij dreiging niet makkelijk weggomen. 280 meter lijkt dan een eeuwigheid (zie ook onder het kopje 'aanlanding').
- Bij onraad op de langzaamverkeerroutes mag door de verhoogde ligging van de rijweg niet gerekend worden op signalering van het onraad door passagiers van de auto's.

#### ***B De aanlanding van de brug***

Negatief:

- Om op de brug te komen zijn er aan weerszijden smalle, korte voetgangersafgangen. Die komen op de Oostelijke Handelskade op een nare plek uit, vlak bij de zware peilers van de brug. Weinig ruimte, licht en zicht dragen ertoe bij dat de (verlaagde) kade snel als onheimisch ervaren kan worden: het is bijna spelonkachtig vormgegeven. Dit geldt in mindere mate voor de Javazijde. Aan beide kanten is de optrede naar hoger gelegen openbare ruimten erg krap en niet in verhouding tot de menselijke maat.

### *C De relatie tot gebouw Willem de Zwijger*

#### Negatief:

- Het plan laat te weinig zien dat er vanuit de visie op de onderbouw een bijdrage aan veiligheid te verwachten valt. Het is een dichte doos die zich naar de kade keert. Dat wordt niet snel een prettig publiek domein.

### *D De inrichting van de brug op details*

#### Positief:

- Het toepassen van asfalt: staal geeft vermoedelijk meer herrie zodat bij onraad het autogeraas de hulpkreet overstemd.

#### Negatief:

- Er worden geen of nauwelijks uitspraken over de verlichting gedaan, iets dat voor langzaam verkeer erg belangrijk is. Het lijkt net of het niet meeontworpen is.

## **Venhoeven**

### *A Het ontwerp op hoofdlijnen*

#### Positief:

- De voet-en fietspaden liggen ongeveer op hetzelfde niveau als de rijweg. Door de lichtgolvende beweging is zowel privacy als contact met de rijweg en het voet-en fietspad aan de andere kant gewaarborgd. Ook kun je bij onraad op verschillende plekken oversteken.
- Door separate ligging van de brede voet/fietspaden naar en van het Java-eiland worden twee routes aangeboden: dat betekent dat er in principe twee stromen zijn. Je hoeft zo niet bedacht te zijn op mogelijke daders uit tegenovergestelde richting.
- Door de vroeg inzettende voetgangersafgangen is de brug optisch verkleind, waardoor je de 280 meter niet als lang ervaart.
- Bij noodgevallen is er hulp vanuit de hoek van de automobilisten mogelijk, tegelijkertijd geeft de golfbeweging beschutting tegen weer en wind.
- Door de golfbeweging is er oriëntatie en menselijke maat.

### *B De aanlanding van de brug*

#### Positief:

- De voetgangersafgangen verkorten de brug en zorgen daarmee dat er meerdere vluchtwegen aangeboden worden. De helling zijn niet te lang en komen op een prettige lokatie aan weerszijden van de brug op de kade uit.
- Onder de brug is door het langzaam om zijn as 'wentelende' brugdek veel ruimte, licht en zichtlijnen. Doordat de twee peilers aan de randen staan en ijl zijn vormgegeven kan er veel licht toetreden. Het heeft de potenties in zich een prettige openbare ruimte te worden. Ook de trappen vanaf de kade naar hogere delen in de openbare ruimte zijn helder gedimensioneerd.

#### Negatief:

- De voetgangersafgangen kunnen als hangplekken gaan fungeren. De afstemming van de functies in en om Willem de Zwijger luistert nauw.

### *C De relatie met Willem de Zwijger*

#### **Positief:**

- De weg zweeft door het gebouw en staat in contact met de functies in de onderbouw. Daaruit valt in ieder geval op grote delen van de dag controle te verwachten.
- De voorstellen in dit plan laten een luchtige onderbouw zien met veel glas en goed zicht op de ruimte onder de brug. Een en ander geeft vertrouwen in het ontstaan van een prettige sfeer en enige mogelijkheid van sociaal toezicht vanuit het gebouw Willem de Zwijger.
- Het plan stopt niet bij het gebouw, maar er wordt meegedacht over de routing richting binnenstad.

### *D De inrichting op details:*

#### **Positief:**

- Er is een op het langzaam verkeer afgestemde in de leuning mee ontworpen verlichtingsarmatuur.

#### **Negatief:**

- De stalen roosters kunnen zorg dragen dat er in noodgevallen teveel geluidsoverlast is zodat hulpkreten niet direct opgevangen worden.

### **Verburg/Hoogendijk**

#### *A Het ontwerp op hoofdlijnen*

#### **Positief:**

- De asymmetrische opbouw zorgt ervoor dat er in het langzaamverkeergebied ruimte is om uit te wijken bij onveiligheidsgevoelens.
- Er is enige mate van maat en schaal; de brug is weliswaar lang, maar door de pilonen opgedeeld in redelijk te overziene eenheden.

#### **Negatief:**

- Het langzaamverkeergebied wordt door de maat en de inrichting behandeld als een verblijfsplek. Dat wordt het in ons winderige en regenachtige klimaat waarschijnlijk nooit echt, temeer daar elke vorm van beschutting ontbreekt (dit in tegenstelling tot de beide andere plannen). De gezelligheid die hier wordt gesuggereerd kan in het ergste geval leiden tot schijnveiligheid.
- Een als verblijfsgebied ingerichte langzaamverkeerroute op een dergelijke licht bollende lokatie kan een hangplek worden voor skaters en dergelijke. En rondhangen wordt al snel ervaren als bedreigend.
- Doordat de rijweg 90 cm lager ligt dan de langzaamverkeerroute en een hekwerk de afscheiding vormt zal het hek door de snelheid van de auto's als 'een wand' gaan werken, waardoor de automobilisten eventuele onveilige situaties bij voetgangers en fietsers niet waarnemen; alleen bij stilstand kan van automobilisten hulp verwacht worden.
- Doordat er maar aan één kant gelopen en gefietst kan worden heb je ondanks de uitwijkruimte geen mogelijkheden van een andere route op de brug gebruik te maken. Je hebt daardoor altijd te maken met tegemoetkomend langzaamverkeer. Bij onraad kun je maar op een paar plekken oversteken; een echte veilige vluchtroute is er aan de andere kant van het dek niet.
- De stalen rijweg heeft ook hier weer het nadeel van geluidsoverlast in relatie tot het mogelijk overstemmen van hulpkreten.

### *B De aanlanding van de brug*

#### Positief:

- Onder de brug is door de lichtspelen in het wegdek een redelijke lichte openbare ruimte. De centraal geplaatste peilers doen hier evenwel weer enigszins afbreuk aan.
- De voetpaden naar hogere niveaus zijn helder en van een goede maat.

#### Negatief:

- De afgang naar de kades is erg smal en krap bemeten en gesitueerd op een allerlaatste moment (waardoor de brug erg lang wordt), bovendien is zij alleen bestemd voor voetgangers. Als fietser 'moet' je altijd door Willem de Zwijger.
- Door de asymmetrische behandeling is de verkeersafwikkeling erg omslachtig. Met name aan de zijde van de Oostelijke Handelskade. En onoverzichtelijkheid / moeilijke oriëntatie komt de sociale veiligheid niet ten goede.

### *C De relatie met Willem de Zwijger*

#### Negatief:

- De brug bereikt onder het gebouw Willem de Zwijger de begane grond. De gesuggereerde openheid in het gebouw draagt niet bij aan veiligheid daar de losstaande kolommen erg zwaar zijn en er in de ruimte verder geen programma voorgesteld wordt. Dit zal vooral in de late uurtjes als zeer onveilig ervaren worden.

### *D De inrichting van de brug op details*

#### Positief:

- Er is duidelijk onderscheid gemaakt tussen de verlichting van de rijweg en het langzaamverkeergedeelte.

#### Negatief:

- Een houten brugdek is een aantrekkelijk potentieel doelwit. Een vuurtje loert om de hoek, zeker op een plek als deze waar verder weinig woningen direct op uitkijken.
- Bij tijd en wijle zijn er onduidelijke oversteekpunten op de brug, vermoedelijk zijn het vluchtwegen maar ze kunnen door fietsers opgevat worden als stimulans alvast over te steken met alle verkeersonveiligheid vandien.

### **Conclusies/Advies**

Het ontwerp van de brug van Venhoeven komt qua sociale veiligheid veruit als beste naar voren. Op alle fronten boezemt dit ontwerp vertrouwen in: de aan twee zijden gesitueerde brede voet-en fietspaden geven volop mogelijkheid om uit te wijken en ook over de rijweg heen is contact en uitwisseling met de overzijde mogelijk. De beschutting en privacy die de 'golfbeweging' geeft, maken het ook aantrekkelijk voor langzaam verkeer. Doordat de aanlanding al vrij snel in zicht is, is de brug relatief kort. Dat de lange trap naar de kades ook een onbedoelde hangplek kan worden is een potentieel risico, maar dat hangt mede af van de bestemmingen die Willem de Zwijger krijgt.

De relatie met het gebouw Willem de Zwijger komt in het ontwerp van Venhoeven het best naar voren mede door de functies in de onderbouw : de openbare ruimte onder de brug voor het gebouw heeft de potentie een goed openbaar domein te worden.

Het ontwerp van Verburg/Hoogendijk heeft weliswaar 'slechts' 0.90 meter hoogteverschil tussen automobilisten en langzaamverkeer, maar door dit hoogteverschil zal een rijdende automobilist het hekwerk met de betonnen constructie als een wand ervaren. Hierdoor vervalt nagenoeg de mogelijkheid tot visueel contact. De manier waarop de asymmetrische bundeling van alle bewegingen is gedacht roept vraagtekens op. De ronduit onplezierige manier waarop voetgangers op de kade moeten uitkomen en de door de asymmetrische benadering moeizame verkeersafwikkeling dragen nog eens bij aan de onveiligheidsgevoelens. De keuze voor de openbare ruimte met de losstaande zware kolommen in Gebouw Willem de Zwijger levert ook geen bijdrage aan de veiligheidsbeleving. Conclusie is dat dit plan weliswaar niet zo laag scoort op onveiligheidsgevoelens als dat van Quist/Wintermans, maar dat het qua sociale veiligheid niet kan tippen aan de brug van Venhoeven.

De brug van Quist scoort veruit het laagst op het veiligheidsaspect. Het is vooral een op auto's vormgegeven brug. Voor de sociale veiligheid zijn de ten opzichte van de weg verlaagd liggende fiets/voetpaden zeer ongunstig. Ook de aanlanding en het te verwachten klimaat onder de brug stemmen verre van gerust.

Amsterdam 24 februari 1997  
Van Dijk, van Someren en Partners

Tobias Woldendorp  
m.m.v. Harm Jan Korthals Altes  
Adviseurs Sociaal Veilig Ontwerpen