

**Bundeling adviezen sociale veiligheid voor de IJtram aan
Ontwerpers op de werkvloer.
winter 1998 - zomer 1999**

Amsterdam, 6 oktober 1999

Tobias Woldendorp
Harm Jan Korthals Altes
m.m.v. Julia Mólck en Rob v.d. Bijl

Toets Stedenbouwkundige Programma van Eisen Kop Oostelijke Handelskade

Aan: Liesbeth Brink (DRO) en Erna Hollander (Projectbureau IJtram)
van: Harm Jan Korthals Altes en Tobias Woldendorp (DSP)
Betreft: resultaten gesprek met L. Brink d.d. 3. 2.99
Datum: 10 februari 1998

Vooraf:

DSP is gevraagd te reageren op het SPVE voor de Kop van de Oostelijke Handelskade. Dit SPvE bevat ook de uitgangspunten voor de routes van en naar de IJ-tram haltes. De reactie is gezien de opdrachtstelling toegespitst op zaken die van belang zijn voor de veiligheid van de IJ-tram. Voor het opstellen van de reactie zijn ook gesprekken gevoerd aan de hand van tekeningen en de maquette bij DRO. De schriftelijke bron is de notitie SPVE 'Kop Oostelijke Handelskade'.

Algemeen beeld:

Het PVE bevat bemoedigende aanzetten voor sociale veiligheid. Dit komt tot uiting in het werken aan de identiteit van de plek. Vooral bij de uitwerking van het PVE van het Dijkgrachtplein (Van Gessel i.s.m. DRO) wordt dit duidelijk. Bijvoorbeeld in het streven naar heldere en lange zichtlijnen, vooral waar vanaf de Kop van de Oostelijke handelskade de route onder het viaduct door vormgegeven zou moeten worden. Het viaduct zelf (de onderdoorgang) is evenwel nog zwaar onderbelicht in het PvE. In hiernavolgend advies zijn naast de onderdoorgang nog enkele ontwerponderdelen onderscheiden. Bij elk onderdeel wordt een constatering gevolgd door een advies. In concreto zijn de volgende onderdelen onderscheiden:

- **1 het Dijkgrachtplein en de aanlanding van de langzaamverkeersbrug,**
- **2 de ruimte onder het viaduct en de hal, geprojecteerd onder de halte,**
- **3 de openbare ruimte rondom het ventilatorgebouw en de aantakking op de zoutkade.**

ad 1. het Dijkgrachtplein en de aanlanding van de langzaamverkeerbrug

- Het plein is in het concept met het verhoogde plein (1.50 +) hoger gelegen ten opzichte van een smalle rand aan het water van het Oosterdok en de aansluitende Dijkgracht (waaraan de woonboten zijn gelegen). De zichtlijnen zijn goed, al zal de ca. 15m. hoge 'enveloppe' daar enigszins afbreuk aan kunnen doen, daar deze de zichtlijn breekt.

advies

De route tussen enveloppe en spoortalud zou verbeterd kunnen worden door de enveloppe op maaiveld een afgesloten hoek te geven. Nog wenselijker zou het zijn de enveloppe in het talud op te nemen waardoor er een vrije ruimte aan het water ontstaat. Dat dit geen nieuwe gedachte is bewijst de weergave in het SVPE Oostelijke Handelskade uit juli 1996.

- Bij de aanlanding van de brug aan de oever van het Oosterdokseiland

staat een urinoir, een oude 'krul'. Daar dit een veelgebruikte ontmoetingsplek is op een verlaten plek, is het risico dat vermijdingsgedrag optreedt aanwezig.

advies:

Overweeg verwijdering (herplaatsing elders of definitief uit functie nemen) van de 'krul' nabij de toekomstige brugaanlanding.

Hoe de veiligheidsrisico's zich verhouden heeft te maken met de keuze voor een al dan niet verhoogd plein. Een aantal variabelen is daarbij af te zetten tegen beide varianten (verhoogd of niet verhoogd). De gevolgen voor veiligheid en toegankelijkheid dragen verder dan het Dijkgrachtsplein. Onderstaand worden de voordelen van een lage ligging respectievelijk van een verhoogde ligging van het plein uit oogpunt van veiligheid op een rijtje gezet.

Onderstaand worden de voordelen van een lage ligging vergeleken met de voordelen van een verhoogde ligging.

Voordelen verhoogd plein Dijkgracht:

- Aansluiting Zoutkade: Zoutkade ligt op zelfde niveau als Dijkgrachtsplein, er zijn geen hellingbaan en/of trappen nodig om de meter hoogteverschil te overbruggen; de zichtlijnen zijn beter dan bij een laaggelegen plein.
- De afstand tot de halte is minder groot (de helling die de trap moet maken wordt met ca. één meter bekort) en de hal onder het platform krijgt de hoogtemaat van een kamer (meer appellerend aan de menselijke maat).
- Een verhoogd plein heeft een rechte korte brug omdat de beide wallekanten op 1.50 + verbonden zijn. Het voordeel van zo'n rechte brug is dat er minder hoogteverschillen zijn en dat de routes (gemiddeld) korter worden mede dankzij minder trappen en hellingen. Ook de trap naar het perron van de IJtram wordt korter en dus (iets) veiliger.

Voordelen laaggelegen plein:

- Wanneer de brug op niveau 0.56 + (het huidige maaiveld van het Dijkgrachtsplein) zou moeten aantakken is een schuine langere brug nodig. Die zou in de zichtlijn vanaf de Kop vanaf de Oostelijke Handelskade en het viaduct komen te liggen, waarmee een logische relatie wordt gelegd tussen New Metropolis en het Nieuwe Muziekcentrum. Méér mensen worden verleid de oostkant van de Oosterdoksdoorgang te nemen, minder mensen zullen de westzijde blijven volgen.
- Ruimten onder de viaducten zijn hoog, waardoor de ruimte voor de gebruiker niet als beklemmend ervaren kan worden
- De brandweer kan éénvoudiger bij het ventilatorgebouw komen; bij een verhoogd plein is het wellicht noodzakelijk dat een aparte verlaagde rijroute door het plein moet komen; hetgeen de toegankelijkheid/bereikbaarheid van de route naar de halte niet ten goede komt.

concluderend

Beide oplossingen hebben hun specifieke voor- en nadelen uit oogpunt van sociale veiligheid. Bij de verhoogde ligging zijn de zichtlijnen goed en de routes (met name de trappen en hellingen) korter en overzichtelijker, maar 'verliest' men wellicht wat publiek aan de oostkant doordat meer mensen de westkant nemen en is de onderdoorgang aan de lage kant, waardoor

sommigen hem als beklemmend zullen ervaren.

Bij de huidige laaggelegen oplossing is dit precies omgekeerd: hoge ruimten en een vloeiende lijn tussen New Metropolis en Nieuwe Muziekcentrum, maar gemiddeld wat langere en minder heldere routes.

Uit oogpunt van veiligheid is dus niet een eenduidig advies te geven. Daarom wordt voor beide situaties een advies gegeven.

Adviezen ten aanzien van een verhoogd plein:

- De hellingbaan van het hoger gelegen plein naar de Dijkgracht toe zou zo veel mogelijk direct in het verlengde van de looplijn vanaf de brug leggen.
- Bestuderen of de trap naar de IJtram kan worden aangetakt op het verhoogd liggende gedeelte (de meest oostelijk gelegen onderdoorgang zal altijd op het huidige niveau blijven liggen vanwege de toegang voor de brandweer), waardoor men 'trapje af - trapje op' voorkomt. De wachthal heeft bij die oplossing overigens op de nu geprojecteerde plaats geen bestaansrecht meer. De begane grond van het ventilatorgebouw kan dan die functie krijgen. Waarschijnlijk spaart dat ook kosten.

Adviezen ten aanzien van een laaggelegen plein:

- Zo vloeiend mogelijk verloop van de helling naar de brugaanlanding, leg deze in noord-zuid richting langs het water zodat de oriëntatie op de onderdoorgang optimaal is.
- Zo vloeiend mogelijk opvangen van het hoogteverschil naar de Zoutkade, zodat de zichtlijn naar waar je toe moet zo duidelijk mogelijk is.
- Met ruimtelijke middelen en verlichting zorgen dat de grote vrije hoogte naar de menselijke maat gebracht wordt.

ad 2. de ruimte onder het viaduct en de hal geprojecteerd onder de halte

In het rapport Inrichtingsplan Oostelijke Handelskade wordt aangegeven dat er zoveel mogelijk ontmanteld moet worden van de bestaande constructie. De realiteit zal zijn dat het gezien toepassing van vierendeeligers (de draagconstructie van de IJtunnel) vrijwel onmogelijk is te 'strippen'. Openheid en zichtbaarheid worden daarmee des te belangrijker.

adviezen

- Bundelen en mengen van loop en fietsbewegingen (dit betekent dat verkeersfuncties zo min mogelijk gescheiden moeten worden).
- Afzien van de schuine route door het landhoofd. Het landhoofd zou dan dicht moeten blijven en indien mogelijk voorzien worden van een functie die (de suggestie van) sociale ogen geeft.
- De drie te handhaven onderdoorgangen op het (al dan niet verhoogde) plein attractief verlichten. Het gebruik van glazen bouwstenen wanden, waarachter licht geplaatst is (al dan niet als kunstobject) zou een goede uitwerking kunnen zijn. Een referentie hiervan is de gang aan de noordzijde van Utrecht C.S., waar een licht gebogen overzichtelijke gang de voetgangers naar de sneltram leidt. Referentie dichterbij huis: de onderdoorgang bij station Muiderpoort (route Oosterspoorplein - Domselaerstraat), waar dienst ruimten van NS onder het viaduct zijn afgeschermd met een 'lichtgevende' muur van glazen bouwstenen. Ruimtelijk zijn de oplossingen niet helemaal vergelijkbaar maar het gaat vooral om de beeldvorming van de wandafwerking en de verlichting.
- Evident is de verlichting zo aan te pakken dat het verlichtingsniveau onder het viaduct en in de 'buitenlucht' gelijkmatig is. Met andere woorden dat er geen scherpe overgangen zijn tussen licht en donker (de

fout wordt nogal eens gemaakt, dat de rand van een onderdoorgang heel goed verlicht wordt, waardoor eenmaal 'buiten' tijdelijke desoriëntatie optreedt).

Een ander goed referentiebeeld is de goedverlichte onderdoorgang van station Muiderpoort die gedecoreerd is door de kunstenaar Fabrice Hund. Idealiter zou zijn de oplossing, alhoewel hier vermoedelijk niet realiseerbaar, niet dragende delen van het viaduct te 'strippen' zoals recent bij de metro-halte Waterlooplein (uitgang Hortusplantsoen) is geschied alsmede bij de Nieuwmarkt.

ad 3. de openbare ruimte rondom het ventilatorgebouw en de aantakking op de zoutkade.

Voor de sociale veiligheid is een grote winst dat de IJtram niet één overspannende onderdoorgang vormt met het spoorviaduct. Tussendoor treedt daglicht binnen. Een referentiebeeld van het opnemen van zo'n lichtschacht in het ontwerp van Schiphol Plaza. De verhoogde weg die op het niveau van de vertrekhal ligt, is door middel van een glazen kap met de dakconstructie van Schiphol Plaza verbonden. Daardoor stroomt een verrassend grote hoeveelheid daglicht binnen, hetgeen de route een stuk plezieriger maakt dan wanneer men voortdurend het gevoel houdt binnen en ondergronds te zijn.

Het is positief dat de ruimte onder de verhoogde De Ruyterkade betrokken wordt bij de openbare ruimte. Het is echter de vraag of het uit oogpunt van veiligheid wenselijk is dat het langzaam verkeer langs beide zijden van het ventilatorgebouw naar de Zoutkade wordt geleid. De beoogde opname van publieksfuncties in de hal onder het perron werkt positief, maar dat effect straalt uit op de oostelijke onderdoorgang en niet op de westelijke (of er moet aan die kant een publieksfunctie in/aan het ventilatorgebouw opgenomen worden). Door het geheel dichtbouwen van de passage wordt een grotere bundeling van verkeersstromen bereikt. Dat betekent grotere sociale veiligheid, maar mogelijk een negatief effect op de verkeersveiligheid (meer kruisende bewegingen van fietsers van/naar de Zoutkade en voetgangers van/naar de IJ-tram. De keuze wel/niet bundelen hangt ook af van de keuze wel/niet verhogen van het maaiveldniveau in tenminste 2 van de 3 onderdoorgangen onder het spoor. Bij een verhoogde ligging bundelt men alle fietsers tussen oude stad en Zoutkade in de westelijke en midden-onderdoorgang. Afsluiten van de westelijke onderdoorgang onder de Piet Heinkade dwingt fietsers en voetgangers elkaar te kruisen.

Bij handhaving van het laaggelegen maaiveld zullen veel fietsers al meteen de oostelijke onderdoorgang opzoeken (kortste route) en ligt afsluiting van de westelijke onderdoorgang meer voor de hand.

De situatie kan definitief beoordeeld worden op het moment dat de maaiveldligging en de situering van de opgangen naar de IJ-tramperrons definitief bekend zijn.

De Zoutkade kan, zoals hij nu beschreven is in het SPvE, een positieve bijdrage leveren aan de belevingswaarde van het gebied, al vormt de ver uitkragende voet/fietsbrug een bedreiging voor het verblijfsklimaat. Of het doel 'beschutting en toch veiligheid' bereikt wordt zal afhangen van de vrije hoogte en de afwerking van de onderkant van de fietsersbrug; het effect van massief meton is heel anders dan van een elegante metalen constructie, waarin ook nog eens eigzinnige verlichtingselementen opgenomen zijn.

adviezen

- Overwegen van het dichtmaken/houden van de onderdoorgang naar de

Zoutkade westelijk van het ventilatorgebouw en het opnemen van een functie hierin, die bijdraagt aan de kwaliteit van het gebied. Door het bundelen van de verkeersstromen op de oostelijk van het ventilatorgebouw gelegen route blijven passanten min of meer in het zicht van de looproute van en naar de Kop. Het pleintje aan het water (de visplek tussen beide viaducten) kan zijn oorspronkelijke status behouden en ligt bij leuze voor 'dichtbouwen' enigszins afzijdig van -edoch wel in het zicht van- de doorgaande langzaamverkeerroute.

- Voor de toegang tot de noordelijke halte zou een aparte ontsluitingsroute aan te bevelen zijn, daar anders botsingen kunnen ontstaan tussen mensen die op de zuidzijde staan te wachten en mensen die een tram moeten halen die aan de noordhalte aankomt. Daartoe zou een route parallel aan de zuidhalte kunnen worden aangelegd of kan een hellingbaan die langzaam oploopt van maaiveld naar het punt waar kan worden overgestoken naar het Nieuwe Muziekcentrum (tussen de 'koppen' van de noord- en zuidhalte door), in die verbindingsfunctie voorzien.
- Ter uitbreiding van de publieksfuncties in de hal onder de perrons van de IJtram kan overwogen worden hier functies in op te nemen, die ook voor een deel van de avond bemenst zullen zijn. Daar de grens tussen twee stadsdelen hier loopt zou het aan te bevelen zijn een gecombineerde post voor stadswachten/toezichthouders hier te vestigen. Dan zou het mogelijk zijn tot ca. 23.00 uur activiteiten te genereren op en rond de stijgpunten naar de tramhalte.
- Als er een lift moet komen, dan is het aan te bevelen deze in een bouw massa op te nemen. Bij nadere uitwerking dient aandacht besteed te worden aan de ruimtelijke inrichting van de wachtplek vóór de lift om te voorkomen dat dit een hangplek voor zwervers en drugsverslaafden wordt (negatieve referentie: de gemiddelde metrohalte in het centrum). Overigens is een lift niet noodzakelijk, wanneer voor de ontsluiting van de noordhalte gekozen wordt voor handhaving van de hellingbaan globaal op de plaats waar deze thans ligt. Besparing van kosten gaan dan samen met vermindering van een veiligheidsrisico.
- Het is erg belangrijk dat de gevel van de hal, zoals beoogd in het concept van het inrichtingsplan, doorzichtig is en een zichtrelatie tussen Dijkgrachtsplein en Zoutkade mogelijk maakt. Te allen tijde dient een blinde gevel voorkomen te worden. Ook hier geldt weer dat een gelijkmatige verlichting belangrijk is op de overgang tussen licht en donker.

Samenvatting adviezen onderdoorgang en tramhalte:

Dijkgrachtsplein:

- hoofdroute op onderdoorgang richten;
- vloeiende route naar Dijkgracht;
- lange zichtlijn naar Dijkgracht;
- geen 'storende' functies nabij de brugaanlandingen.

Onderdoorgang:

- maaiveldniveau 50 à 100 cm omhoog brengen in minimaal 2 van de 3 onderdoorgangen, d.w.z. het profiel van een 'autotunnel' terugbrengen naar de menselijke maat van een fiets- voetgangerstunnel;
- zeer veel aandacht geven aan wandafwerking en verlichting; mogelijkheden zijn: wand bekleden met glazen bouwstenen, waarachter verlichting is aangebracht, wand decoreren met een 'masterpiece' of wand bekleden met tegelwerk;
- zo veel mogelijk vermijden van hoogteverschillen, zeker de situatie 'trapje af - trapje op' vermijden;
- functies onderbrengen in de ruimte, waartoe de aangewezen plekken zijn: de holle brugconstructie aan het water, de bouwmasa van het ventilatorgebouw en de geprojecteerde hal onder de weg;

- gelijkmatige overgangen tussen licht en donker.

Rondom ventilatorgebouw & route naar Zoutkade:

- overwegen om de route westelijk van het ventilatorgebouw te schrappen en hier een bouwvolume/functie te realiseren (groter bundelingseffect);
- als er een lift moet komen, dan niet vrijstaand maar opnemen in een bouwvolume (de geprojecteerde hal of een eventuele aanbouw aan het bestaande ventilatorgebouw komen daarvoor in aanmerking);
- geprojecteerde hal onder de weg aan de kant van de Zoutkade zo open mogelijk;
- aparte ontsluiting naar het noordperron van de IJ-tram (voorkomen dat de gebruikers daarvan over het zuidperron moeten lopen);
- gelijkmatige overgangen tussen licht en donker.

Tekstvoorstel 'onderdoorgang' voor opname in SPvE:

Onderdoorgang

De onderdoorgang is een van de moeilijkste plekken in het plangebied om plezierig en veilig te maken. Het gegeven van lange tunnels met dichte wanden is onveranderbaar, alsook de situering van de opgang naar de haltes van de IJ-tram op een anonieme, volstrekt van de buitenwereld afgesloten plek tussen spoor en weg.

Door zichtlijnen zo lang mogelijk en routes zo kort en zo vloeiend mogelijk te maken, goed te letten op een aangename hoogte <-> breedte verhouding van tunnels, functies in het gebied te brengen die continu 'sociale ogen' opleveren en zeer veel aandacht te geven aan afwerking en verlichting, kan de verblijfskwaliteit en de sociale veiligheid toch op een aanvaardbaar niveau gebracht worden. Dit is eens te meer van belang, daar de onderdoorgang de scharnierfunctie tussen de oude stad en de 'nieuwe stad aan het water' moet gaan vormen. Alleen wanneer men erin slaagt deze plek echt goed te krijgen, zal men aan de doelstelling kunnen voldoen om het nieuwe centrum aan het water adequaat te verbinden met de oude stad.

VO Van Heeswijk Bruggen Kop Oostelijke Handelskade

Aan: Projectbureau IJ-tram t.a.v. Erna Hollander
Van: Tobias Woldendorp (DSP)
Betreft: Analyse twee modellen fiets/voetbrug Van Heeswijk ter hoogte van brug 485
Datum: 7.5. 1998

Aanleiding

Bij het overleg maaiveldinrichting IJtram d.d. 23 april worden door DRO twee opties voor een fietsbrug ter hoogte van brug 485 opgevoerd; te weten een fiets/voetbrug die direct tegen de rijweg aangelegd zal worden en een fiets/voetbrug, die op enige afstand van de bestaande brug als autonoom element wordt voorgesteld.

Mede doordat de brug als scheidslijn tussen het oostelijke en westelijke deel van de De Ruyterkade is gebruikt komt tijdens de vergadering naar voren dat een totaalbeeld qua voor-en nadelen zich niet één-twee-drie laat lezen. Besloten wordt dat Van Heeswijk de twee opties uitwerkt en dat integraal gekeken wordt naar de voor- en nadelen aan weerszijden van de brug. Omdat de veiligheid van deze routes sterk samenhangt met de beleving van de haltes van de IJtram Kop Oostelijke Handelskade worden beide modellen vanuit de optiek van sociale veiligheid geanalyseerd. Onderliggende analyse is verricht teneinde een bijdrage aan de discussie te leveren.

Twee opties

De twee onderscheiden opties worden op hun merites bezien. Bij beide is het van belang dat beide zijden van de brug integraal afgewogen worden :

- a. Model fiets/voetbrug gekoppeld aan de bestaande brug 485,
- b. Model fiets/voetbrug losliggend van brug 485.

ad a. 'koppeling'

westzijde:

- Het heeft de voorkeur vanuit sociale veiligheid de fietsers/voetgangersstroom te bundelen met de autoostroom. In het geval van onveiligheids-gevoelens kunnen de mensen bij een incident nog verschillende kanten opvluchten (mits er niet al te veel hekwerken staan) respectievelijk te hulp schieten.
- Omdat er in de huidige situatie ondanks het verbod en een terugdringbeleid nog steeds straatprostitutie plaatsvindt en onduidelijk hoe dit in de nabije toekomst zal zijn is het geen pré dat de fiets/voetbrug tegen de brug aan komt te liggen. Het 'opereren' en mogelijk opstappen vanaf de fiets/voetbrug kan een gevaar vormen voor achteropkomende automobilisten.

oostzijde:

- De fiets-voetbrug vormt als het ware een afdak boven de 'strip' langs de Zoutkade. De houten vlonder zoals die in de maaiveldontwerpen naar voren komt wordt in die hoedanigheid een beschutte 'kamer'- met uitzicht op zee- en zal mogelijk gebruikt worden als slaapplek voor zwervers en bij mooi weer als onderkomen voor toeristen die geen onderkomen hebben kunnen vinden ('rugzakkers'). Rondhangenden kunnen vermijdingsgedrag

van potentiële doorgaande wandelaars naar het Dijkgrachtplein en de halte Kop Oostelijke Handelskade in de hand werken. Dit moet gezien de vermoede moeilijke beheerbaarheid van de hele zone op en om de halte vermeden worden.

ad b. 'losliggend'

westzijde:

- Doordat de fiets-voetbrug los van de rijweg komt te liggen is de vluchtmogelijkheid beperkt tot vooruit en achteruit. Immers tussen nieuwe brug en oude brug is een ruimte die vermoedelijk niet eenvoudig te overbruggen is. Voorwaarde zal zijn het talud naar het water toe niet te steil te maken zodat dit als mogelijke vluchtroute gebruikt kan worden. Bomen in deze ruimte zoals ingetekend dragen niet bij aan de overzichtelijkheid (maar dit is vooralsnog geen zwaarwegende factor).
- Voordeel is dat mogelijk medegebruik van prostituées van fiets/voetpad in dit model niet voor de hand ligt.

oostzijde:

- Het nadeel van een dak, waar de fiets/voetbrug bij het vorige model in voorziet, ontbreekt (er vanuit gaande dat er ook een redelijke afstand tussen beide bruggen is). In de zo ontstane ruimte wordt de passant op de onderliggende 'strip' de weergoden niet onthouden. De kans dat er zwervers zullen huizen wordt daarmee teruggebracht.
- Hoewel de vluchtwegen beperkt zijn is dat aan deze zijde minder bezwaarlijk dan aan de westkant. De passant loopt er eigenlijk al in bewoond gebied: er liggen schepen en de nabijheid van de Kop van de Oostelijke Handelskade is voelbaar, mogelijk is daardoor de verlichtingsgraad ook al sterker dan dat aan de westzijde het geval is. Het is nog wel de vraag hoe de losliggende brug zich verhoudt tot de geplande bootligplaatsen aan de 'strip.'

Conclusie:

Een los van de hoofbrug gelegen fiets/voetbrug zou vanuit sociale veiligheid, wanneer alle aspecten gewogen worden, voorkeur hebben boven een aan de bestaande brug opgehangen fiets/voetbrug. *Voorwaarde is dan wel dat er een redelijke maat (van zeg 3 meter) tussen ligt.*

Het voordeel van het aanbieden van meerdere vluchtwegen weegt in dit geval minder dan het gevaar van het creëren van een hangplek onder de fiets/voetbrug ter hoogte van de 'strip' (Zoutkade) en het oneigenlijke gebruik door prostituées aan de westzijde. Dit wordt mede ingegeven door de verkorting van het dijklichaam ten opzichte van de huidige situatie (westzijde); de fietsers/voetgangers komen enkele tientallen meters eerder op maaiveld dan in de status quo waarmee de te vluchten route aan de westzijde aanzienlijk verkort is.

Idealiter ligt dit fietspad dan iets lager ligt dan de rijweg (max. 0.75m.): het contact met het maaiveld (aan weerszijden van de brug) wordt daarmee vergroot en het hellingspercentage van de fiets/voetbrug wordt verkleind. Bijkomend voordeel is dat de lichttoetreding bij de tunnel (ter hoogte van het ventilatorgebouw) beter is indien het fiets/voetdek niet aansluit aan het bestaande brugdek (en daardoor als lichtschacht functioneert).

Panamaknoop

Aan: Projectbureau IJ-tram
Van: Harm Jan Korthals Altes (DSP)
Betreft: Wensen vanuit sociale veiligheid t.a.v. kunstwerk
Datum: 4 juni 1998 (minimaal aangepast d.d. 21.10.1998)

Bijdrage aan identiteit

Een van de doelen die met plaatsing van een kunstwerk worden beoogd is te bereiken dat een bezoeker en bewoner zich met het gebied kan identificeren. Voor de veiligheidsbeleving is dit een goede bijdrage.

Als eisen gelden:

- Dat het kunstwerk geen 'fremdkörper' is, maar voor de leek/passant op een logische plek staat en een duidelijke verbintenis heeft (qua vorm en/of historie) met de plek.
Als motto zou kunnen gelden: van kuil naar knoop (het kunstwerk als bijdrage aan de identiteit van de plek als verkeersknoop, en de plek uit de sfeer van louter 'kuil' zien te trekken).
- Dat er eerst een duidelijke identiteit voor de Panamaknoop als geheel wordt vastgelegd. Wat wordt het scenario voor de omgeving van de halte: een zelfstandig ruimtelijk geheel, behorend bij de halte, dan wel een uitloopgebied voor de woon-/en kantoororens, dat door de halte slechts 'aangeraakt' wordt.

Beschutting

Gezien de onherbergzaamheid van het gebied (wind, verkeerslawaaai) is plaatsing van een kunstwerk de kans om tevens bij te dragen aan beschutting en schuilmogelijkheden. De kunstenaar heeft al aangegeven dat concurrentie van een standaard-abri op korte afstand van het kunstwerk niet gewenst is. Vanuit de eisen die gesteld worden aan 'identiteit' (zie vorig kopje) geldt dit uit oogpunt van sociale veiligheid evenzeer als wens.

Licht en zicht

Het kunstwerk mag geen licht en zicht op de halte wegnemen, liever nog: er juist aan bijdragen.

Als eisen gelden:

- vrij zicht vanaf het gehele trottoir langs de weg op de halte (vanaf 'boven' naar 'beneden'), kunstwerk mag niet zichtlijnen niet blokkeren;
- vrij zicht van de tegenoverliggende wachtperrons op elkaar;
- vrij zicht van grote afstand (zeg: 100 meter) op de plek waar de trappartij zich bevindt die toegang geeft tot de perrons;
- goede verlichting van/onder het kunstwerk, wanneer ervoor gekozen wordt dit tevens eenabri-functie te geven.

Toegankelijkheid

- Het kunstwerk mag de toegankelijkheid van de perrons niet belemmeren, liever juist een bijdrage leveren aan de vindbaarheid van de stijpunten.
- Het kunstwerk zelf mag niet al te gemakkelijk opklimbaar zijn en daar-

door aanleiding geven tot baldadigheid/graffiti.

- Het kunstwerk mag niet uitnodigen tot schuilplaats voor zwervers, verslaafden, prostituees.

Materiaalgebruik

Er moet een duidelijke keuze gemaakt worden voor materiaalgebruik en beheerfilosofie:

- óf heel stevig en vrijwel onderhoudsvrij;
- of heel kwetsbaar (ogend) gepaard aan zeer alert onderhoud (vergelijk;

Panamaknoop

Aan: Ontwerpers Maaiveldoverleg & Projectbureau IJtram
Van: Tobias Woldendorp & Arie van Osch (DSP)
Over: Randvoorwaarden kiosk/dienstverlenend punt
Datum: 17.6.1998

- transparant van alle kanten (blinde kant kan hangkant worden);
- directe omgeving goed verlicht (luifelverlichting in kleine overstek);
- geen beschutting bieden (geen overstek);
- inbraakwerendheid; rolluiken (liefst lexaan) aan de binnenzijde (grotere vertraging);
- geen opklimmogelijkheden;
- geen zitrillen (enigszins afwijkende vorm dan rooilijn die hangers aantrekt);
- anti-ramkraak voorziening (eventueel gecombineerd met fietstallingen/beugels).

Dit zijn randvoorwaarden die vooral gelden wanneer er detailhandel opgenomen zou worden in de bebouwing bij de knoop.

Maar een korte exercitie leert dat er ook andere functies op deze locatie zou kunnen komen die wellicht veel meer voor de hand liggen en het probleem van hangende jongeren niet in de hand werkt.

De meest sprekende functie is het Kinderdagverblijf.

Eigenschappen/voordelen een kinderdagverblijf op die plek zijn:

- het wordt niet zo snel een hangplek (pubers gaan niet hangen bij een kleuteropvang);
- het is comfortverhogend, op weg naar huis/werk op een centraal punt je kind stallen is erg luxueus;
- er wordt veel op uit gekeken door kantoren ('starende ogen'; als er kinderen van belendende kantoren zitten wordt de betrokkenheid vergroot);
- een kinderopvang is van 's morgens vroeg tot 's avonds 21.00 a 22.00 uur open;
- strakke snelle vormgeving leent zich uitermate goed voor zo'n Kita (duitse afkorting van Kindertagesstätte);
- wanneer een (traditionele) detailhandel als kiosk verdwijnt is het erg lastig zoeken naar een nieuwe functie; bij leegstand wordt het een hangplek, een Kita heeft daar minder last van (continuïteit stabiel).

Geluidshinder hoeft geen probleem te zien. Een goed voorbeeld is de kinderopvang die is opgenomen in een geluidswal in de wijk Nieuwland in Amersfoort. Voorwaarde is wel dat er enige mogelijkheid tot Kiss en ride aanwezig is.

Doordenkend zijn er ook andere functies die zich erg goed lenen voor deze lokatie:

- traiteur: de nieuwste trend in detailhandel is de zogenaamde halfklaarmaaltijd. Zeker op een scharnierpunt tussen oude stad en nieuwbouw (IJburg en Javaeiland e.d.);
- alternatieve traffic detailhandel (stomerij, kledingreparatie, elektronicareparatie, videotheek).
Kenmerkend is dat voor de 'nieuwe' detailhandel je 's morgens iets brengt en 's avonds weer ophaalt (en bij een videotheek net andersom).

Het zou helemaal mooi zijn als elke halte een eigen 'feestje' heeft die zo sterk is dat het een ontwerpaanleiding geeft voor de sfeer. Zo zou je op de lijn de Halte Kinderland kunnen hebben (Panamaland wordt dan Pa en ma land), een andere halte staat in het teken van eten en weer een ander in het teken van de snelle nieuwe detailhandel.

Ontwikkelingsvisie Stationseiland

Aan: Erna Hollander (Projectbureau IJtram)
Van: Tobias Woldendorp (Van Dijk, van Soomerren en Partners)
Betreft: Gesprek met Jack Hock Project Management Bureau
Datum: 29 juli 1998

Vooraf

Doel van het gesprek was de situatie van de halte van de IJtram bij CS in beeld te krijgen ten behoeve van onze adviezen (de halte valt bij de bijeenkomsten 'Maaiveldinrichting' altijd een beetje buiten het vizier, daar niemand de stand van zaken in de vergadering weet te melden en er ook bijna nooit tekeningen van die locatie op tafel komen). Op het projectbureau staat de maquette en door de uitleg van Jack en Eline konden we ons een beeld vormen van de toekomstige context (met nieuwe busterminal, N.Z. lijn etc.) Het is een nuttig gesprek geweest. Een aantal punten laat ik de revue passeren:

Zorgpunten:

- Ons grootste punt van zorg t.a.v. de IJtram is de geïsoleerde ligging van de geplande vertrekhalte. Daarnaast zijn er ook geen sociale ogen op die plek (doodse bebouwing 's avonds). Onze voorkeur zou zijn de bezoekers in de IJ-tram ook om te laten rijden, waardoor je weliswaar 1-2 minuten langer op weg bent, maar waarmee je wel bereikt dat je kunt opstappen/uitstappen bij een halte, die meer centraal gelegen is en die gecombineerd is met de 'gewone' tram. Je krijgt dan gebundelde stromen, meer levendigheid en een locatie, die 's avonds beter te vinden is.
- Verder hebben we ons gebogen over de (te ontmoedigen) voetgangersroute over de tram/busbaan onder de sporen (westzijde van de oostelijke doorgang). Jack denkt dat iedere aanleiding om daar te lopen weggenomen is, terwijl wij daar nog twijfels over hebben. Hetgeen we in de bijeenkomst 'Maaiveldontwerp regelmatig ventileren. Het moeilijk beloopbaar zijn dient dan ook vormgegeven te worden. Dat kan bijvoorbeeld de ongewenste beloopbaarheid in de bestrating te accentueren. Suggestie: basalt (want groot en hobbelig/oneffen).
- In het verlengde hiervan hebben we ons -niet voor de eerste keer- sterk gemaakt voor een verbetering van het comfort van de fietser/wandelaar bij de Oostertoegang. Door de huidige toestand, een brede reeks viaducten met een open karakter ('je hebt altijd het gevoel dat je iets uit de treintoiletten in je nek krijgt bij passage'), zijn mensen eerder geneigd deze relatieve omweg te mijden. Wat schetst mijn verbazing wanneer ik een dag later zie dat er een constructie gebouwd is om deze gevoelens van onbehagen in de nabije toekomst te voorkomen (en om voetgangers/fietser te stimuleren de oostelijke zijde van de Oostertoegang te nemen. Het is wel van belang dat dit comfort *niet* aan de ander kant van het water te realiseren.
- De geplande fietsroute achter CS blijkt okay. In een eerder stadium leek ons dit een bron van zorg. We hebben gebrainstormd over verkeersveiligheid ter plekke van kruisingen met de voetgangersstroom van/naar de ponten, levendige plint, aftakkende fietsroute in tunnel onder CS naar fietsenstalling. Voor het IJtram-ontwerp niet direct van belang, maar prettig om te weten als context-informatie.

Toets Voorlopig Ontwerp Haltes en omgeving

Aan: Erna Hollander (Projectbureau IJtram)
Van: Tobias Woldendorp & Harm Jan Korthals Altes (DSP)
Betreft: Toets VO van NPK
Datum: 12.10. 1998

Algemeen

Het Voor Ontwerp oogt op hoofdlijnen goed. Met name de tekeningen aan het einde van het rapport boezemen vertrouwen in (33,34,35). Natuurlijk zijn er nog aspecten die wij onder de aandacht hebben gebracht tijdens de workshop bij NPK (op 2 juli), die er nog niet voldoende inzitten. Deze en andere punten komen hiernavolgend paginagewijs aan de orde.

Per pagina

- 4 de afvalbakken zijn los geplaatst ten opzichte van de wachthokjes en wel op zo'n afstand dat er de ruimte tussen afvalelement en hokje mogelijk problemen oplevert; zwerfvuil kan zich makkelijk ophopen. Eén en ander heeft ook te maken met de vormgeving van de zijkant van het wachthokje (zie ook p.9).
- 5 sommige van de tekeningetjes vertonen nog een hoge mate van opstapmogelijkheden. Met name de perronoptie binnenstad laat zien dat met enige hulp iemand eenvoudig via het hek op het afdak kan klimmen. De tram rijdt vlak langs het afdak en braneschoppers zouden op de tram kunnen springen. Bij het perron met schanskorven is dit in mindere mate het geval. Dit komt door de hellingshoek van de 'luifel'. Die hellingshoek zou idealiter nog iets meer omhoog kunnen komen te staan om de beklimbaarheid (gebruikmakend van de zwaartekracht!) te verkleinen.
- 9 tussen de glazen zijwanden en de grond zit ruimte, die (in combinatie met de op geringe afstand geplaatste massieve afvalbak) kwetsbaar wordt voor zwerfvuil. Het glas is op zo'n voetje geplaatst ook wel heel uitdagend om te testen hoe sterk het is.
- 15 het hek als natuurlijke gidslijn lijkt een prima gedachte.
Vraag: wat is dat gestippelde grondvlak op de rechter tekening?
Vraag: wanneer weet een slechtziende wanneer hij af moet buigen van de route langs het hek? Op de middelste tekening lijkt de slechtziende door het glas geleid te worden!
Vraag: wat is dat vierkantje met kruis erdoor? Vermoedelijk de rolstoelgebruiker. Beter aangeven, want nu lijkt het een grondvlak van een obstakel.
- 16 er is vanuit veiligheid/toegankelijkheid een duidelijke voorkeur voor het principe van het middelste prentje. In de beide andere gevallen volgt de lijn van het hek een andere weg dan dat een slechtziende/blinde loopt. Dan wordt een hoogteverandering te laat ingeluid; op het moment dat je stok naar beneden gaat (rechter plaatje) of ophoudt (linker plaatje), ben je al voorovergevallen. Alleen het middelste plaatje biedt soelaas, al moet er meer afstand tussen knikpunt en eerste traprede zijn.

- 18 rechter hek oogt gevoelig voor graffiti. Linker niet, heeft dan ook de voorkeur.
- 19 hoe slanker de poten van de banken hoe beter. Dan zijn de kopse kanten minder kwetsbaar voor graffiti. De schetsjes van de banken rechts van het midden ogen zwaar en gevoelig voor beheer.
- 24 De vorm van de haltes is veranderd (overleg van Heeswijk d.d. 9.10.); daarmee vervalt het bezwaar van de krappe ruimte tussen afdaalpunt trap, en haaks hierop staande overkapping of muppi.
- 32 screening glaspanelen fraai, maar (te) kwetsbaar omdat er bij de meeste haltes geen woningen zijn. 's nachts zijn de haltes publiek toegankelijk en er is geen toezicht. De vraag is of glas met (dure) inscripties hier verantwoord is.

Reacties op schetstekeningen Voorlopig Ontwerp Van Heeswijk

Aan: Gerard De Koo (Projectbureau IJ-tram)
Van: Harm Jan Korthals Altes & Tobias Woldendorp (DSP)
Betr: bijeenkomst bij Architectenbureau Van Heeswijk op 9.10
Datum: 14-10-1998

Vooraf

Op 9 oktober is op het bureau van Van Heeswijk een bijeenkomst geweest waar in aanwezigheid van de opdrachtgever per alignement de schetsen van het voorlopig ontwerp van de kunstwerken de revue gepasseerd zijn. Ter plekke is mondeling commentaar geleverd op de verschillende tekeningen. Op 12 oktober heeft DSP de tekeningen toegestuurd gekregen. Hiernavolgend wordt per pagina het commentaar nog eens verwoord en zo mogelijk suggesties ter verbetering gegeven.

Tekeningsgewijs

Viaduct 485, Basculebrug (en bijbehorende doorsneden 0.5 t/m 0.7);

- Aandachtspunt uit eerdere vergaderingen maaiveldontwerp; zorg dat er een goede bestemming komt voor de ruimten onder het bestaande viaduct. Vermijdt dat het een openbare ruimte wordt. Eerdere tekeningen van Van Heeswijk, destijds gepresenteerd door Derk Wentink, waarin opgenomen functies met veel toezicht, kunnen hierbij richtinggevend zijn. Indien een parkeerfunctie gezocht wordt biedt enige verlaging van het maaiveld al soelaas opdat de overzichtelijkheid gewaarborgd blijft.
- Twijfel over de wenselijkheid van twee trappen ter hoogte van de bascule. De trap aan de IJ-zijde voldoet en is overzichtelijk, de andere niet. Deze komt uit in een naar gebied, waar je geen mensen naar toe wilt 'lokken'. Bovendien is de manier waarop de trap op maaiveld uitkomt ongewenst (schuilgelegenheid achter gebouw). Door de trap te laten vervallen krijg je een bundeling van stromen (de nieuw schuin aan te leggen brug en de route langs het water over de nieuwe fiets/-voetbrug). Zie ook doorsnede 0.6. Door deze ingreep krijg je ook geen voetgangersstromen aan de zuidzijde van de IJweg, op een plek waar je ze niet wilt hebben.
- De langzaamverkeerroute ziet er op hoofdlijnen goed uit. Prima dat hij wat los ligt van de brug. Aandachtspunt is opstapbaarheid vanaf de weg. Idealiter ligt de langzaamverkeerbrug iets hoger dan het bestaande wegdek. Een hek is dan niet meer nodig. Sterker nog, bij onraad wordt je dan een extra vluchtmogelijkheid aangeboden.
- Ter hoogte van de doorsnede 0.6.1 ligt de fietsvoetgangersbrug niet meer los van de weg. Dit is onwenselijk. Wind en regen zorgen er dan niet meer voor dat de vlonder onder dit deel van de brug geen 'hotel aan zee' wordt. In de vergadering van 9.10 is dit aan onze aandacht ontglipt, maar we hebben hierop in een eerder stadium al gewezen en we raden met klem aan toch ook hier de brug los te leggen. Bij doorsnede 0.6.2 en 7.0 lijkt het losliggen weer wel terug te keren. Mogelijk dat doorsnede 0.6.1 niet de juiste weergave is.
- De halte Kop Oostelijke Handelskade wordt hierna in relatie tot de onderbouw besproken.

Brug 485/fragment A en bijbehorende doorsneden (o.a. 0.7)

- In de vergadering hebben we al onze zorg geuit over de weergave van de stijpunten in relatie tot het platform waar de trams halteren. Overigens hebben we waardering voor het opnemen van de lift in de afsluitbare centrale hal. Het beheer van de toegang moet wel goed geregeld zijn (geen dicht rolluik, liefst een glazen wand met eventueel daarachter een rolluik).

Niveau maaiveld: Het begint al in de hal. De lift ligt erg ongelukkig ten opzichte van de straat. Daar de roltrap verdwijnt zou de lift naar achteren geplaatst kunnen worden. De trap ligt nu net buiten het gezichtsveld. Het zou goed zijn indien deze wat verder uitsteekt, zodat hij al vanonder het spoorviaduct gezien wordt. Dan snijdt het mes aan twee kanten; degene die de trap op loopt komt daarmee echt in een openbare ruimte uit en de aankomende bezoeker ziet al vanaf enige afstand waar hij moet zijn. De oriëntatie is daardoor goed. Indien er een balie komt in de hal dan kan deze fungeren als loket naar de vlonder aan de Zouthaven en als informele controle op de lift én de trap (zie principeschetsje).

Niveau perron: De Z-route, die de trampassagier moet maken vanaf de trap wordt als heel vervelend ervaren. De maat is vrij smal en de hoek is scherp, waardoor de zichtlijnen erg onderbroken raken. Zeker als je ervan uitgaat dat de bezoekers van het Muziekcentrum van de 21e eeuw hierlangs zullen gaan (en dat moeten ze als ze naar het plein aan de Dijkgracht willen) wordt dit een moeilijke hoek. Temeer daar de vide in de voorgestelde vorm nu een barrière is.

Voorgesteld wordt de vide kleiner en mogelijk ronder te maken (de beeldtaal van de Panamaknoop) en om de lift aan de vide uit te laten komen. Een en ander conform bijgevoegde principeschetsjes.

De wachtplaats voor de lift en het stijppunt liggen in elkaars zicht.

- Het punt vlak voordat het wandelpad onder de loopbrug naar het centrum van de 21e eeuw doorgaat is kwetsbaar. Door de stompe hoek krijg je omdat je daar twee niveau's hebt een plek waar zich eenvoudig vuil ophoopt.

Doorsneden 0.12

- Op dit traject, waar de trambaan langzaam ondergronds gaat, is de sociale veiligheid niet direct in het geding. Dit komt omdat aan deze zijde geen langzaam verkeer te verwachten valt. Wel moet er aandacht zijn voor baldadige jongelui, daar waar de tram de grond inschiet. Om vandalisme te voorkomen zou er aandacht moeten zijn voor een hekwerk of anderszins ter bescherming van de passagiers en de bestuurder. Dit hek staat ook ter wille van de elektrische veiligheid. Het fraaiste is als dit in de vormgeving door de architect wordt meegenomen.

Panamaknoop en bijbehorende doorsneden 0.12.4 en 0.12.5

- De ruimte op de perrons is sterk verbeterd, ten opzichte van de eerder puur lineair voorgestelde situatie. Met name de noord-oost zijde oogt prima. Het uitkragend bordes is ook een goede geleider, een soort intermediair tussen voetgangersstromen op de openbare weg en de trappen naar het perron. Idealiter is de ruimte onder de trappen niet toegankelijk (ook in het kader van het beheer lijkt dit wenselijk). De plaats van de liften lijkt prima al zou je willen dat bij het zuidelijk perron iets meer uitkragend bordes aangeboden zou worden. De noord-oostelijke toegang is, vergeleken met de oostzijde nogal krap vormgegeven. Dit wordt mede ingegeven door het vreemde eindknikje aan straatzijde. Dat geeft door de veranderende oriëntatie botsingen wanneer gehaaste bezoekers de weg op rennen. Punt van aandacht bij verder uitwerking is het tegengaan van onbe-

doeld gebruik op het moment dat de trap omhoog loopt en de hoofdroute de tunnel in (vooral problematisch aan de noordwestzijde van het perron).

- Het plateau is een aantrekkelijk element, dat mits goed schoongehouden, een bijdrage aan de kwaliteit van de plek kan leveren.

Bron van zorg blijft de aanwezigheid van water in de zuidhoek van de openbare ruimte in de knoop. Door de maat is het een restruimte, gevoelig voor vervuiling ('hup even het colablikje in de kuil').

Misschien moet er toch meer stromend water in om de wateroppervlakte optisch te vergroten (een watermuur à la Rockefeller Plaza in N.Y. of dichterbij huis de Nieuwmarkt).

Ons inziens is dit de plek om een kunstwerk integraal in de openbare ruimte op te nemen (in tegenstelling tot de heersende ideeën over kunst voor de Panamaknoop).

Bijlagen

- Eerder uitgebracht advies langzaam verkeerverbinding d.d. april 1998.
- Twee principeschetsjes.

Aanvullende Reacties op Voorlopig ontwerp IJtram

Aan: Floris van Gennip (Architectenbureau van Heeswijk)
Van: Harm Jan Korthals Altes en Tobias Woldendorp (DSP)
Betr: Laatste wijzigingen d.d. 22.10.98
Dat: 27.10. 1998

Tekening OhP

- Op zich is het een verbetering ten opzichte van de tekening van 9.10 dat de trappen naar de zuidzijde van het maaiveld aan van de De Ruyterkade lineair gericht is, waarmee dode onoverzichtelijke hoeken zijn verdwenen. Maar we blijven hameren op het feit dat je uitkomt in een gebied met weinig uitstraling en zonder sociale ogen. Anderzijds onderkennen we dat je als medewerker/bezoeker van de kantoren op eenvoudige wijze bij de halte Kop Oostelijke Handelskade wilt komen. Maar het is niet wenselijk verschillende gebruikersstromen over de halte te leiden, daar zich dan hier een nieuw veiligheidsprobleem aandient; de doorgaande wandelaars van en naar het muziekcentrum op de KOHK hebben een smalle strook om te lopen en moeten dan ook nog over het perron. Die noodzakelijke confrontatie is heel vervelend wanneer er over brug 485 (zuidzijde) vier figuren aan komen lopen en je alleen staat te wachten op de IJtram, terwijl er geen halte tegenover je is waar mensen kunnen staan en de vier wandelaars langs je heen moeten gaan.

Er dienen zich twee oplossingen aan:

- in het model 'routes splitsen' zijn er twee zones ter hoogte van het perron onderscheiden, te weten; een zone waar je alleen staat wanneer je op de tram wacht en een zone waar doorgaand voetgangersverkeer, dat op weg is van de De Ruyterkade naar de Kop van de Oostelijke Handelskade, zich langs beweegt.
- in het model 'routes versmelten' is er een gemeenschappelijk domein voor doorgaand voetgangersverkeer en wachtenden op de halte. Hier is om de twee verschillende gebruikersgroepen onafhankelijk van elkaar te laten zijn, de mogelijkheid om zich ter hoogte van de lift langs de doorgaande route op te stellen.

Beide modellen zijn op schetsen bijgevoegd. Tevens is op een derde schets een variant op het splitsen van de routes opgevoerd. We hebben zelf een lichte voorkeur voor schets B.

Het luistert nauw hoe dit perron zich gaat verhouden tot het concept van NPK; verlichting en verplaatsing van voorzieningen, met name deabri..

Tekening maaiveld bij halte Kop Oostelijke Handelskade:

- Waardering voor het 'lucht geven' van de omgeving rond de trap naar het perron nu de glazen voorhal waarin de lift uitkomt uit de plannen verdwenen is; tevens is daardoor het routebeloop van en naar de Zoutkade vloeiender geworden. Ten aanzien van de gebruikswaarde van de ticketverkoop adviseren we uit te gaan van twee varianten, die ten dienste staan van de sociale veiligheid:
 - De hele ruimte wordt gebruikt voor kaartverkoop. De deur aan de zijde van het viaduct komt in rechte lijn uit op een balie waar naast bootkaartjes ook strippenkaarten verkocht worden. De gevel zou dan om de uitstraling te vergroten voor een substantieel deel in vrij hard

glas uitgevoerd kunnen worden, dat idealiter niet tot de grond doorloopt (met de voeten glas intrappen!). Voor het beheer zijn er daaruit voortspruitende maatregelen noodzakelijk, omdat je toch met een kwetsbare zijde te maken hebt (een deur aan deze kant is erg inbraak-gevoelig). Referentiebeeld is de Bogen onder het spoor naar Haarlem ter hoogte van het Bickerseiland (Architecten Anke Zeinstra en Tymen Ploeg). Daar zijn ervaringen opgedaan met het ingooien van ruiten van bedrijfsruimten onder een niet optimaal controleerbaar viaduct. Omdat het te ver gaat daarbij in het VO voor de architect stil te staan zullen wij daar t.z.t. een aparte notitie over schrijven; het gaat met name over het afstemmen van het ontwerp op het beheer wat meer een zaak is van het projectbureau dan van de architect.

- Indien er geen mogelijkheid is kaartjes te verkopen voor de trams vervalt de noodzakelijkheid een toegang aan de viaductzijde te situeren. Eén toegang, te weten aan de zijde van de Zoutkade is dan voldoende. Het deel van de ruimte, waar de route onder het viaduct langsloopt, wordt dan niet persé gebruikt als representatiedeel. Om deze kwetsbare kant toch uitstraling te geven zou hier een glazen bouwstenen wand kunnen komen met daarachter ook 's avonds licht. Die ruimte kan dan bergruimte o.i.d zijn, maar door de verlichting heeft het uitstraling. Als referentiebeeld noemen we de passage onder het viaduct bij het Muiderpoortstation.
- De losse trap, van/naar het perron, uitkomend in een overzichtelijke openbare ruimte, ligt goed vrij. Al zou hij nog iets verder uit mogen steken, opdat hij in het zicht van de uit de richting van het viaduct komende voetganger komt te liggen (conform schetsjes bij eerdere reactie op het VO). Bij voorkeur is de ruimte onder de trap geheel open, waardoor de lift vanuit verschillende zijden ook goed in het zicht ligt. De opstelruimte zou aan de westzijde, aan de kant van de optrede dienen te komen.
- De garage voor de auto's van tunnelbeheer, zoals die is voorgesteld op de vergadering van 23.10 is bij voorkeur deels opgenomen in het talud. Dit om te voorkomen dat er van twee kanten gezien een op een garagebox doodlopend pad komt. Wij houden ons aanbevolen voor verder advies op dit kwetsbare punt.

Tekening maaiveld Panamaknoop:

- In de vergadering van 23.10 werd niet duidelijk wat wij met het rechte trekken van het 'knikje' bij de noordwestelijke trap bedoelden. Het gaat om de vorm van het bordes tussen de trap vanaf het perron en het hoger gelegen maaiveld. Kan dit niet net zo behandeld worden als de trap bij het zuidelijk perron? Dit ter verbetering van zichtlijnen, zodat o.a. botsingen voorkomen worden en er niet onverwacht mensen in beeld kunnen komen.

Samenhang IJtram en halte lijn 10 op de Panamaknoop

Aan: Erna Hollander (omgevingsmanager Projectbureau IJtram)
Van: Tobias Woldendorp & Harm Jan Korthals Altes (DSP)
Betr: Beoordeling van de door Van Heeswijk opgestuurde varianten
A t/m E
Dat: 2 november 1998

Vooraf

Toen DSP de eerste keer de varianten te zien kreeg (dit was op de vergadering ten kantore van Van Heeswijk op 9.10.98), was er sprake van vier getekende varianten en een nog niet getekende variant E. Toen DSP de 5 varianten opgestuurd kreeg bleek bij navraag bij het projectbureau, dat zowel het projectbureau als de dienst Ruimtelijke Ordening een voorkeur had voor de variant E. Omdat uit een eerder gesprek naar voren kwam dat variant D als enige andere variant in de discussie betrokken bleef is er voor gekozen beide varianten tegen elkaar af te zetten waar het de sociale veiligheid betreft. Dit heeft ook te maken met het feit dat de haltes van variant E in een later stadium meer naar het noordwesten zijn opgeschoven. Zonodig wordt verwezen naar de andere varianten.

de criteria

Evidente criteria die hier als ingang voor het toetsen op de sociale aspecten van veiligheid gelden zijn:

- oriëntatie
- zichtlijnen/zichtbaarheid;
- toegankelijkheid/vluchtwegen;
- kwetsbaarheid en aantrekkelijkheid potentieel doelwit;
- uitstraling/attractiviteit;
- aanwezigheid potentiële daders;
- beheersbaarheid voetgangersstromen

Algemeen

Twee tegenover elkaar liggende haltes betekent een groot winstpunt voor veiligheidsgevoelens van wachtende passagiers. Voor de sociale veiligheid verdient het zeker in een buitengebied zonder directe sociale ogen, zoals dat bij de Panamaknoop het geval is, de voorkeur dat de haltes tegenover elkaar zijn gesitueerd. Daardoor wordt de *zichtbaarheid* vergroot en *kwetsbaarheid en aantrekkelijkheid van het potentieel doelwit* verkleind. Bij E is dat dus goed geregeld. Bij D en alle andere varianten is dat niet het geval. Variant E heeft dat voordeel als enige en scoort op dit belangrijke onderdeel als enige. Hiernavolgend wordt op de andere aspecten gedetailleerd ingegaan.

De varianten tegen de lat

De *oriëntatie* is bij variant E goed. De vanaf KNSM/Borneo komende trams halteren en hebben een korte loopafstand naar de perrons van de IJtram. Passagiers uit de tram komend vanaf de Czaar Peterstraat stappen achter uit en zijn ook vlakbij de stijgpunten naar de perrons. De oriëntatie is goed, maar aan verkeersveiligheid boet de situatie wellicht in, daar de trams naast elkaar staan en de tram in tegenovergestelde richting kan optrekken als de passagiers net uitstappen. Bajonetvarianten zoals D hebben dit probleem ook, maar dan in een iets andere vorm; die krijgen te maken met uitstappers

en een net optrekkende tram.

Omdat de tramsporen in de nieuwe optie voor variant E meer naar het noordwesten komen te liggen, neemt de *beheersbaarheid van de voetgangersstromen* af. Dit heeft te maken met het gegeven dat veel voetgangersbewegingen zich afspelen vlak voor de stijpunten. Terwijl hier ook de trams halteren. Het is wenselijk meer ruimte te genereren. In de oorspronkelijke opzet van variant E zat dit punt wel goed. Ook variant D kent dit probleem niet.

Over de *zichtlijnen* is in algemene zin nog wel bezorgdheid. Bij zowel de varianten D als E zijn nog grote twijfels over de voorgestelde locatie van de fietsenstallingen aan de oostzijde (de westzijde is wel gunstig uit oogpunt van veiligheid) De stalling aan de oostzijde is te ver af gelegen van de stijpunten van de IJtram. Daardoor is het risico groot dat er tegen de hekken rondom de knoop wordt gestald. Tevens worden zowel belangrijke loop-als zichtlijnen gefrustreerd. Omdat er geen directe woningbouw rondom de haltes is en daarmee informele (sociale) controle niet optimaal is, zijn de weinige zichtlijnen vanuit de woningen die er wél zijn erg belangrijk. Ook de invloed van het ruimtelijk ontwerp van de fietsenstalling is natuurlijk evident, maar daarover kan pas in een later stadium iets worden gezegd.

De *toegankelijkheid/vluchtwegen* is redelijk geregeld, mits niet overal hekken verschijnen om de bezoekers te begeleiden. Ook de situering van de fietsenstalling luistert nauw bij dit criterium, omdat de stalling in de weg kan staan.

Conclusie en adviezen

Vanuit sociale veiligheid kunnen wij ons met name door de tegenover elkaar gesitueerde haltes vinden in de *voorkeur voor variant E*. Wanneer verkeersveiligheid meegewogen wordt zou het wenselijk zijn, zeker nu de ruimte tussen halte en stijtpunt aanmerkelijk kleiner wordt, te bezien of er toch niet een kleine verspringing in de haltes ten opzichte van elkaar moet komen teneinde beter zicht te krijgen op de vertrekkende trams in tegenovergestelde richting. Maar dan praten we over een meter of vijf en niet over vijftig.

Voor de standplaats van de *fietsenstallingen* adviseren wij een locatie uit de zichtlijnen van woningen op de halte. Voorgesteld wordt een locatie dicht bij de stijtpunten van de perrons; de plek grenzend aan het kruispunt tussen tramsporen en de beëindiging van de knoop komt o.i. eerder in beeld (zie bijgevoegd schetsje). Een tweede alternatief, aangedragen door het projectbureau, gelegen tussen de opening van de Piet Heintunnel en de haltes, lijkt vanuit sociale veiligheid bezien vooralsnog geen verbetering (Het is een geïsoleerd stukje niemandsland). Overigens is het wel goed de ruimtelijke weergave van de fietsenstallingen zo spoedig mogelijk te laten toetsen, daar we nu alleen over plattegronden praten.

Slotwoord

Hoewel het een verhaal apart is willen we in deze notitie toch nog wijzen op de geplande locatie van het kunstwerk. Doordat het kunstwerk, volgens de laatste beelden, een dakachtige constructie zonder functie krijgt is het risico dat dit een hangplek wordt niet ongegrond. Een overhuiving vlak bij de haltes kan een aanzuigende werking hebben voor *potentiële daders*.

We zijn bezorgd over het verworden tot hangplek. Het voldoet namelijk aan de eisen van een ontmoetingsplek. Het is er beschut, er is veel te zien en er zijn reizigers, die als ze met velen zijn (zakkenrollen) of alleen zijn (lastig vallen) potentiële slachtoffers zijn. Schuilgelegenheid voor mensen, die de reizigers van en naar de perrons zouden hinderen moet voorkomen worden. Hinder kan betekenen: bedreigend rondhangen, spugen en gooien naar de perrons. In die zin is wat ons betreft de situering van het kunstwerk juist op deze gevoelige plek, twijfelachtig en heeft een open stijgpunt veruit de voorkeur.

Het kunstwerk zou in onze optiek op een andere plek moeten komen. Bezien kan worden of de constructie niet in de ronding van de knoop zou kunnen komen, met zijn voet in het watervlak (het kleinste van de twee) dat in het benedenvlak van de Panamaknoop geprojecteerd is. Dan heb je de problemen met zichtlijnen rond de stijpunten en het verworden tot een hangplek voor potentiële daders niet en je biedt de mogelijkheid een helder punt van oriëntatie te verkrijgen op een plek, die dat voor alle verkeerssoorten hard nodig heeft. Door het kunstwerk op het benedenniveau te plaatsen lever je tevens een bijdrage aan de uitstraling van dit moeilijke gebied. Het kunstwerk zal wel boven het niveau van de weg moeten uitsteken, wil het ook voor het verkeer op het bovenniveau als landmark dienen.

Definitieve toets Voorlopig Ontwerp Civiele Kunstwerken Van Heeswijk voor de IJtram

Aan: Projectbureau IJtram
Van: Tobias Woldendorp & Harm Jan Korthals Altes (DSP)
Datum: 3 december 1998

Vooraf

Gedurende de maanden september, oktober en november 1998 heeft DSP verschillende vergaderingen bijgewoond onder voorzitterschap van het Projectbureau IJ-tram, waar Van Heeswijk tussenstadia toonde. In deze vergaderingen heeft DSP mondeling gereageerd op plannen van het architectenbureau en er is tweemaal een schriftelijk advies, voorzien van principeschetsjes, aan Van Heeswijk gestuurd. Naar deze correspondentie wordt ook verwezen in de bijlage van het rapport van Van Heeswijk. Bij het bestuderen van de rapportage komt naar voren dat er een groot deel van de adviezen van DSP is overgenomen danwel dat er afwegingen zijn gemaakt die tot verbeteringen op het gebied van veiligheid van het concept hebben geleid. In het navolgende toetsingsrapport komt per vak ons commentaar naar voren. Niet enkel de adviezen ter verbetering, maar ook de goede punten worden opgevoerd.

Vak 2 (onderdoorgang Oostertoegang)

- Geen commentaar.

Vak 3 (brug 276 bij de Oostertoegang)

- Geen commentaar.

Vak 4/5 (brug 485 de Ruijterkade/Oosterdoks doorgang)

- Bij de hoofdtekst zou in de laatste alinea nog iets opgenomen kunnen worden over de wenselijkheid de ruimten onder het viaduct een bestemming te geven die de kwaliteit van het gebied ten goede komt, echter zonder dat dit ten laste van de overzichtelijkheid komt. Temeer daar er bij vak 6 onder 'uit te werken elementen' op wordt teruggekomen.
- Bij doorsnede 0.5.1 is ons inziens vergeten dat er een voetgangersstrook aan de zuidzijde van de brug komt te hangen (zie kleurenprent vak 6 op 6000+).
- Doorsnede 0.5.2 is sterk verbeterd; aan beide zijden ligt de trap goed en is er goed zicht op de omgeving.

Vak 6 brug 485, halte Muziekcentrum (kop Oostelijke handelskade)

- Waardering voor het vormgeven van de stijpunten als opengewerkte straatmeubels. Dit komt de overzichtelijkheid en beheerbaarheid ten goede. Ook de afwerking van de keerwand aan de zijde van de Zouthaven oogt goed (punt 5).

- Bij de kleurenprent van het maaiveldontwerp op 6000 + is het wenselijk dat de route aan de zuidzijde van het spoor splitst opdat de wachtenden gescheiden worden van het doorgaande voetgangersverkeer (referentie; model A uit de principeschetsjes d.d. 27.10). *Advies:* idealiter ligt de tramhalte iets verhoogd ten opzichte van deze doorgaande wandelroute. Dan is het wenselijk dat de route in grijs tint iets breder wordt.
- De als opengewerkt straatmeubilair behandelde trap ligt ten opzichte van de vorige prent goed in het zicht; hij is nu zelfs vanaf de route onder het viaduct al zichtbaar. Prima.
- Bij vak 6 niveau 1500 + vragen we ons af of het niet logischer is dat aan de westzijde de steiger ophoudt ter hoogte van de hellingbaan, zodat je niet een doodlopend stuk steiger krijgt (op 600 +) maar een balkon aan het water op 1500 +. Dit komt de beheerbaarheid ten goede en je krijgt een verblijfsplek aan het water.
- De maat voor de voetgangersbrug, zegge 5.00 m. lijkt een goede (en veel beter dan de eerder voorgestelde 3.50 m.).
- Bij de locatie voor de bedrijfsruimte zijn de hoeken en nissen die de ruimte vormt met de betonnen schrijven ongewenst. Nu ontstaan tot drie keer toe plekken waar kwaadwillenden kunnen schuilen en die snel als pishoek gebruikt kunnen worden. *Advies:* leg de rooilijn op de grens tussen twee bestratingmaterialen (lichtgrijs en rood). Voor de afstemming van ontwerp op beheer, die juist op deze locatie van groot belang is, wordt door DSP in een later stadium een aparte notitie voor het Projectbureau IJ-tram opgesteld.
- Doorsnede 0.6 ogt goed.

Vak 10 (tunnel toegang Piet Heinkade Oost)

Vak 11 t/m/ 13 (Panamaknoop)

Bewondering voor de ruimtelijkheid en de goede zichtlijnen die gecreëerd worden op en om de Panamaknoop. De computersimulaties geven een goed beeld van de situatie. Wat moeilijk te beoordelen valt is de avondsituatie. Dit komt omdat er momenteel nergens uitspraken over de verlichting gedaan worden. Dit aspect komt de integrale benadering niet ten goede. We hebben dit reeds bij het Projectbureau onder de aandacht gebracht. Er zal door DSP, in samenspraak met dRO, nog nader lichtadvies worden uitgebracht.

Ook voor deabri's van NPK geldt dat de integrale benadering niet bereikt wordt; deze moeten nog in de tekeningen geïmplementeerd worden. Je zult echt dit comfort op deze locatie aan de reizigers moeten aanbrengen om de bezoekers niet op voorhand weg te jagen. Verder blijven qua beheerbaarheid zorgen bestaan om een waterpartij, vooral het kleine gedeelte ervan.

Opmerkingen ten aanzien van de losse onderdelen van vak 11 t/m 13 (Panamaknoop):

- De stijpunten komen nu op een evenwichtige wijze aan op het maaiveld. Wel zou het raadzaam zijn de trappen aan de westzijde van de knoop meer opstelruimte te geven. Nu lopen mensen die naar beneden lopen vrij snel op tegen mensen die (massaal) omhoog willen. Mogelijk dat aan de oostzijde de plateaus op maaiveld juist wat smaller (minder diep) worden.

Met name bij de kleurenkopie waaruit blijkt dat vanuit de woontoren zicht is op de halte valt op hoe groot zo'n plateau is; hierdoor lijkt je extra

draagconstructies nodig te hebben en dat betekent automatisch minder zichtlijnen.

- Aan de noordzijde van het perron moet goed overwogen worden in welk materiaal je de rand wilt uitvoeren om mensen op te laten zitten wachten. Dit omdat voorkomen moet worden dat een hangplek ontstaat. Roestvrij metaal zou aan die eis goed kunnen voldoen.
- Bij de transparante liften is het bij uitwerking van belang dat de eerste meter (circa) van de lift ondoorzichtig is. Dit in verband met privacy (inkijk van anderen bij jurken en rokken).
- Dat de opslagruimtes in de tunnel afsluitbaar zijn is prima. Dat kan een hoop problemen voorkomen. De enige opmerking die we nog hebben betreft de schuine lijnen van de westelijke ruimten; Daar ontstaan uiterst scherpe hoeken, die erg moeilijk te beheren zijn eenvoudig tot vuil-/pishoeken verworden.
- Het hek rondom het verdiepte plein is prima ontworpen; het gaat erom de aanbindmogelijkheid voor fietsen zo veel mogelijk weg te nemen.
- Ronde vormen van het grondvlak zijn te verkiezen boven meer geometrische vormen; zo'n vervoersknooppunt is gebaat bij vloeiende looplijnen.
- De verdiepte pleinvorm is wel nu erg groot uitgevallen. Mede door het ontbreken van bomen in of aan de randen van het verdiepte plein is de menselijke maat soms zoek. *Advies:* implementeer zonder al te zeer belangrijke zichtlijnen te frustreren toch (ijle) bomen. Te denken valt aan berken of essen of de eerder opgevoerde italiaanse populieren.
- De horizontale waterplateaus zijn kwetsbaar voor vuilophoping. Uit oogpunt van beheerbaarheid zal een wat 'dikkere' waterfilm, die onder één hellingshoek over de plaat stroomt beter werken. Een groot deel van het vuil dat op de plateaus terechtkomt zal dan automatisch mee de opvanggoot instromen.
- het bordes voor de kantoortoren is een prima toevoeging. Hiermee wordt het gebouw een intermediair tussen Rietlanden en de halte. De openbare ruimte rondom het gebouw Q5 mag nog wat rianter, teneinde de mogelijkheid te laten ontstaan dat er echt een 'plein aan een plein' wordt aangeboden. De functies voor de begane grond luisteren daarbij nauw. Publieksfuncties hebben sterk de voorkeur.
- Fietsen-aanbindgelegenheid wordt op de tekening niet aangeboden. *Advies:* O.i. zijn fietsbeugels, de zogenaamde nietjes, adequaat. De locatie kan meeliften op het licht van de lantaarns langs de rijweg. De nietjes zouden op een drietal locaties aangeboden kunnen worden, zodat de stromen toch gebundeld zijn;
 - bij de 'schollen' aan de westzijde van de knoop;
 - ten zuiden van de knoop, tussen kruispunt en stijgpunten naar de tram;
 - op de overgang naar de rijweg, (voordat de auto's de tunnel ingaan); de fietsen staan dan in de koplampen van de auto's die de tunnel uitkomen (kan preventief werken bij fietsendiefstal).

Materialisatie:

- Geen verder commentaar.
- Advies over verlichtingsarmaturen volgt bij DO.

Verlichtingsarmaturen in het detail

Aan: Erna Hollander (Projectbureau IJtram)
Van: Harm Jan Korthals Altes, Julia Mölck & Tobias Woldendorp (DSP)
Betreft: Verlichtingsvisieaspecten
Datum: januari 1999

Vooraf

Bij het adviseren over de verlichtingsarmaturen op detail-niveau komen de sociale aspecten van veiligheid nauwelijks aan de bot. Aandachtspunt is de vandalismegevoeligheid van deze armaturen. Voor het gevoel van een veilige omgeving is het wel van belang waar de armaturen precies geplaatst zijn. Dit komt echter in het stuk van Deco flood niet aan de orde.

Hoogte van de masten:

Bij de hoogte van de masten moet de passende lichteigenschap gekozen worden. Met de volgende aspecten moet hierbij rekening gehouden worden:

- gelijkmatigheid;
- schaal (aangepast aan verkeerssoort - snelheid);
- schaduwwerking;
- kleurtemperatuur;
- gelaatsherkenning (de lichthoeveelheid halfcilindrisch i.v.m. herkenning op de 'beroemde' 4 meter afstand);
- kleurherkenning;
- lichthoeveelheid;
- verblinding;
- inschijnen in woningen;
- reflectie door gevels.

Het valt op dat de laagst lichtmast maar 4 meter hoog is. Voor fietsers en voetgangers is in bepaalde situaties een lagere verlichtingsmast prettiger. Dat moet echter per situatie beoordeeld worden.

De armatuur

Een verlichtingsarmatuur heeft in het algemeen twee vandalismegevoelige plekken: de serviceluik en de armatuur zelf. Deze moeten dus zodanig beschermt zijn dat ze nauwelijks te beschadigen zijn.

Onder vandalisme wordt hier verstaan: trappen tegen de mast en steenworp tegen de armatuur. De mast kan graffiti afstotend geschilderd worden.

Toetsing Stedebouwkundig Programma van Eisen Steigereiland

Aan: Erna Hollander, Projectbureau IJtram
Van: Tobias Woldendorp, Harm Jan Korthals Altes (DSP)
Datum: Uitgebreide versie d.d. 11 januari 1999
De notitie op basis van een eerste globale toets van het Masterplan d.d. 21 november komt hiermee te vervallen.

Vooraf

In de reeks reacties op planvisies voor IJburg is naast een uitgebreide reactie op de Concept Nota Van Uitgangspunten Zeeburgereiland (toegespitst op de haltes voor de IJtram en de routes ernaar toe), een eerste aanzet gegeven voor een advies op de halte op het Steigereiland. Omdat destijds DSP nog niet in het bezit was van een Nota SPVE is een eerste reactie op basis van de in november verstrekte kleurenprent van het Masterplan opgesteld. Aanvang januari werd het Stedebouwkundig Programma van Eisen ter becommentariëring aan DSP toegestuurd. Op basis daarvan is een uitgebreid advies opgesteld, dat het oude advies vervangt. Net als dat bij het Zeeburgereiland het geval is beperkt DSP zich hoofdzakelijk tot adviezen die nauw samenhangen met de haltes en de routes naar de IJtram. op enkele punten wordt een bredere context in de advisering betrokken.

Algemeen

- Het Steigereiland laat een woongebied zien, waarbij verschillende woonmilieu's gecreëerd worden rond een binnenmeer. Waardering voor de eigen karakteristiek. Oriëntatie/herkenbaarheid is op abstract niveau een belangrijke factor voor gevoelens van veiligheid. Het plan scoort goed op dit punt.
- De IJtram ligt, net als dat bij het Zeeburgereiland het geval is, vrij excentrisch. Ruimtelijk wel ongeveer centraal, maar qua bebouwingsdichtheden niet. Onder het kopje 'De routes van en naar de halte' wordt hier verder op ingegaan.
- De axonometrische schets geeft een goed beeld van de beoogde stedelijkheid, zoals die de ontwerpers voor ogen staat. Met name bij de Noordbuurt zijn er kansen om een hoge mate van stedelijkheid te genereren met de sociale binding van een dorp (referentiebeeld: Noordereiland, Rotterdam). De buurten hebben een heldere oriëntatie, dat wil zeggen lange zichtlijnen. Dit komt de veiligheid ten goede.
- De experimentele nautische woonvormen voegen naast identiteit ook sociale ogen toe in een gebied, waar anders door het tracé van de hoogspanningsleiding weinig woningbouw gerealiseerd zou worden. Waar woningen node gemist worden kunnen woonboten, arken en andersoortige nautische woonmilieu's uit oogpunt van sociale veiligheid soelaas bieden. In die zin zijn er, veel meer dan bij het Zeeburgereiland, bij het Steigereiland potenties ter vergroting van de sociale veiligheid.
- De ruimte die voor zelfbouw en zelfbeheer geschapen wordt is uit oogpunt van sociale veiligheid gunstig! Door de mensen van meet af aan betrokken te maken bij woning en woonomgeving zal de leefbaarheid en daarmee de veiligheid vergroot worden.
- Er treedt nogal eens discrepantie op tussen de Plantoelichting (hoofdstuk 3) en de nadere uitwerking in hoofdstuk 4 (Plandocument). Zo laat de legenda behorend bij het Stedebouwkundig Programma van Eisen op

pagina 20 zien dat een aantal goede intenties uit hoofdstuk 3 (Plantoelichting) bij nadere uitwerking geen stand weet te houden. De wijzigingen zijn vanuit de optiek van sociale veiligheid veelal ongunstig, bijvoorbeeld het 'verbannen van woningen op cruciale locaties naar de verdiepingen.

In het onderstaande volgen adviezen, toegespitst op de routes van en naar de halte en de halte zelf.

De routes van en naar de halte:

- Het zuidelijk deel van het eiland voorziet in een goede stedelijke omgeving, waardoor het goed mogelijk is minimaal één veilige route van en naar de buurt aan te bieden.
Het noordelijk van de haltes gesitueerde gebied ligt erg geïsoleerd. Langs beide verbindingroutes is het aantal sociale ogen te gering om 's avonds op een veilige wijze bij de halte te komen. Je loopt zowel ten oosten als ten westen langs het water voor een groot deel in niemandsland; af en toe geen woonbebouwing is niet erg, maar in beide opties loopt de route enkele honderden meters door het landschap. Dit is volgens ons het grootste knelpunt van het SPVE, waar het gaat om sociale veiligheid.
Advies: Richt één van beide routes als veilige avondroute in. Daarmee krijg je ook dat mensen die route in de avonduren zullen nemen. De westelijke route lijkt het meest voor de hand liggend, omdat daar de locatie van het Sluishuis qua veiligheid, samen met de woonarken een bruggenhoofd kan vormen. Je loopt niet de hele weg eenzaam, maar je bent tot halverwege dichtbij mensen. Dat het Sluishuis geen woningen op begane grond krijgt is jammer, maar door de wandelstroom aan de binnenbaazijde te plannen heb je vanaf de eerste verdieping én vanuit de arken zicht op het voetpad. Door het appartementencomplex als 'zelfbeheer'-project te bestemmen kun je een grote betrokkenheid bewerkstelligen. Wanneer je in het bestemmingsplan opneemt dat er over de begane grond en eerste verdieping(en) de ruimtelijke opdeling vrij is en de functies flexibel zijn, biedt je door zelfbeheer de gelegenheid de betrokkenheid bij gebouw en omgeving te vergroten. Een deel van de bewoners zal dan bijvoorbeeld kiezen voor wonen op de begane grond. Referentieproject is De stad als casco' (Podium aan het IJ) en Bouwen met de burens (het project De gespleten Hendrik aan de Frederik Hendrikstraat in Amsterdam) .¹
- Opvallend is hoe excentrisch de IJtram gelegen is: de meeste woningen, vooral in de Noordbuurt, liggen veel verder dan 400 m. van de halte. Terwijl dit eigenlijk als uiterst gewenste waarde gehanteerd wordt voor loopafstanden tot een halte.
Advies: Varieer de dichtheden zodanig dat de verst weg gelegen gebieden de laagste dichtheid kennen.
- Een specifiek stedenbouwkundig punt vormt de komst van de drijvende woningen en arken.
Advies: Voor zover ze een vaste positie krijgen is het het overdenken waard de arken en drijvende woningen ook gelegenheid tot het maken van tuinen aan de wal te geven.
Hoewel dit vaak vanuit esthetisch oogpunt verguisd wordt, betekent een (voor)tuin betrokkenheid bij de openbare weg. En zeker in dit gebied zijn sociale ogen zeer gewenst.

Noot 1 Documentatie bij DSP beschikbaar.

De halte en directe omgeving:

- Anders dan bij het Zeeburgereiland ligt de halte redelijk in het zicht van bebouwing, al is het maar aan één zijde. Wat wel opvalt is de grote afstand van de halte tot aan de eerste woningen. Bij profiel 9C valt te zien hoe ver de halte van de bebouwing af ligt.
Advies: Leg de tramrails echt zo zuidelijk mogelijk, dus nog meer asymmetrisch dan nu voorgesteld wordt. Pas dan komen de haltes en de routes ernaar toe in het zicht van woningen. (referentiebeeld: Churchill-laan, Amsterdam).
Advies: neem in het bestemmingsplan op dat er een regelarme zone op de Steigerdam komt. Opdat bij de anderhalve verdieping slaag naast publieksvoorzieningen de mogelijkheid bestaat dat er gewoon gaat worden²
- Bij punt 6 (aanlanding brug, pagina 15) is sprake van een verhoogde positie door de geleidelijke afdaling van het niveau van de brug naar het niveau van de Steigerdam. Er is over een groot deel van dit traject in een twee meter hoge kademuur voorzien. Daardoor zou dit een loze ruimte kunnen worden, waar van alles gebeurt dan wel een kale muur die het verblijfsklimaat langs de ventweg negatief beïnvloedt.
Advies: onderzoek of een parkeerruimte in de loze ruimte opgenomen kan worden. Referentiebeeld kan zijn de ruimte onder de aanzet tot het viaduct aan de De Ruyterkade. Wellicht dat met enige verdieping een prachtige parkeergarage kan ontstaan zoals de parkeergarage behorend bij de ateliers in een deel van de Bogen (aan de Haarlemmerhouttuinen, onder het spoor naar Haarlem/Zaandam). De bedrijven die aan de westzijde van het eiland gepland zijn kunnen hier dan gebruik van maken.
- Het is een uitstekende keuze een HOED centrum te situeren in de nabijheid van de halte!
Advies: Kies de positie bij de westelijke halte aan de Steigerdam. Bij de oostelijke halte staan in de regel meer mensen te wachten (naar het centrum toe). Daar hebben we het liefst woningen met zicht op de halte, die bovendien een deel van de avondroute over de Dwarslaan naar de Noordbuurt.
- Openbaar vervoer wordt centraal en belangrijk gesteld, maar vooral vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid; minder aantrekkelijk voor sociale veiligheid is de keuze voor het toepassen van een bajonetsituatie en dat er een enorme maat voor het profiel is, met de tram in zuidligging en afgeschermd door een flinke groenzone.
Advies: kijk of het mogelijk is de haltes toch tegenover elkaar te situeren, ten voorkeur ten oosten van de Dwarslaan.
Advies: Schuif de tram enigszins op naar het zuiden en maak het groengebied zo open mogelijk, dus met een minimum aan struikbeplanting om de zichtlijnen te garanderen.
- Er ontbreekt een paragraaf voetgangersverkeer (pagina 29), terwijl het evident is bij het voor-en het na-transport naar het openbaar vervoer.
- Fietsverkeer Steigerdam: Hierbij wordt aandacht voor sociale veiligheid geveinsd; door de fietsroute enkel over de ventweg vlak langs de bebouwing te laten lopen is de veiligheid nog niet gegarandeerd.
Advies: Ook de mate van dichtheid van beplanting (zicht/zichtlijnen) en de hoeveelheid woningen begane grond spelen een rol bij het beleven van veiligheid.
Er moet aandacht komen voor de brug naar het toekomstige park op de Diemerzeedijk.
Advies: toets in een zo vroeg mogelijk stadium ook de plannen voor deze routes, die zo belangrijk zijn voor het woonklimaat.

Noot 2 Dit zou ook voor het Sluishuis kunnen gelden, met een gunstig verwacht effect op de sociale veiligheid.

Advies Voorontwerp openbare verlichting

Aan: Rob Aben (dRO) en Erna Hollander (Projectbureau IJtram)
Van: Harm Jan Korthals Altes, Julia Mölck m.m.v. Tobias Woldendorp (DSP)
Betreft: Verlichtingsplan NPK/ENW/dRO
Datum: 19 januari 1999

Vooraf

DSP heeft in december 1998 geconstateerd dat bij het ontwerpen aan het IJtramtracé, verlichting nog veel te veel als aparte grootheid wordt ontwikkeld. We hebben geadviseerd dit integraler te benaderen (en in ieder geval ons als adviseur sociale veiligheid erbij te betrekken). We hebben toen een notitie opgesteld voor het projectbureau IJtram. Begin januari 1999 nam Rob Aben contact op en stuurde ons desgevraagd het rapport "Gemeente Amsterdam Openbare verlichting" van NPK/dRO/ENW/Marc van Gelder op over verlichting. Met het verzoek hier alvast naar te kijken. Ter voorbereiding op een vergadering die later in januari is gepland.

Algemeen

Het rapport is vooral een verkenning van de beoogde armatuur aan de hand van locaties in de hoofdstad en werkt beeldvormend. Voor het gevoel van een veilige omgeving is het echter van belang waar de armaturen precies geplaatst worden en met welke lamp wordt gewerkt. Dit komt echter in het rapport nauwelijks aan de orde. De context van de keuze voor het voorgestelde type Deca Flood en de lichtkleur luistert nauw. Voor zover we opmerkingen over het Openbare verlichtingsconcept hebben komen die in het navolgende aan de orde. De aanscherping van kritiek en bijbehorende adviezen zullen in de bijeenkomst eind januari moeten komen.

Opmerkingen n.a.v. Voor-ontwerp Openbare verlichting

- Waardering voor de keuze voor een 'familie' van verlichtingsarmaturen. Dat vergroot de herkenbaarheid en daarmee de oriëntatie. Tevens zorgt het voor een goede uitstraling in de openbare ruimte. En dit aspect, in veiligheidskringen attractiviteit genoemd, is een belangrijke onderlegger voor sociale veiligheid.
- Bij de inleiding wordt verwezen naar de onderhoudsvriendelijkheid van de armatuur; vandalismebestendigheid vormt hier de opmaat toe.
- In onze eerder aan het projectbureau IJtram aangereikte 'verlichtingswijzer' spreken we over de schaal (aanpassing aan verkeerssoort en snelheid) en de gewenste hoogte die daarmee voor fietsers en voetgangers gewenst is.
Het valt op dat de laagste lichtmast 4 meter hoog is. Voor fietsers en voetgangers is dit principe een lagere verlichtingsmast prettig en veilig, echter dit moet per situatie beoordeeld worden. Bij een masthoogte van 4 meter neemt de vandalismegevoeligheid toe en is de kans op verblinding groter.
- Op pagina 5 staat een serie voor de IJweg waarvoor we waardering willen uitspreken voor de gecombineerde mast; hier schijnt de armatuur zowel op de weg als op de langzaam verkeerroute.
- Op pagina 6 wordt voor IJburg de hangende armatuur geïntroduceerd;

eerder overleg met NPK heeft geleid tot het advies niet te trachten de lichtvlek uit deze masten 'dekkend' te laten zijn voor zowel rijweg en trottoir/fietspad, daar dan altijd het langzaamverkeer behandeld wordt met dezelfde waarden als het snelverkeer. De armatuur als onder 5 bedoeld is in de meeste gevallen adequater.

- Aandachtspunt is zoals hiervoor al opgemerkt de vandalismegevoeligheid van de lage armaturen.

Een verlichtingsarmatuur heeft in het algemeen twee vandalismegevoelige plekken: het serviceluik en de armatuur zelf. Deze moeten dus zodanig beschermd zijn dat ze nauwelijks te beschadigen zijn.

Onder vandalisme wordt hier verstaan: trappen tegen de mast, steenworp tegen de armatuur en in de mast klimmen, waarna het armatuur met de beschadigd kan worden.

- Vanuit sociale veiligheid is een tegen het witte licht grenzende keuze van kleur aan te bevelen. Voor de verkeersveiligheid wordt vaak gekozen voor oranje (natrium licht). Het door dRO (mondeling toelichting Rob Aben) aangekaarte roze licht, zijnde een compromis, verdient nadere analyse.

De kleurweergave-index uitgedrukt in de grootheid RA, dient tenminste 25 te bedragen. De streefwaarde is echter hoger, $RA = 60$; een en ander conform het Politiekeurmerk Nieuwbouw.

- De belangrijkste factor voor de bijdrage van licht aan sociale veiligheid is de *gelijkmatigheid*. Donkere plekken tussen de masten zijn fnuikend voor het veiligheidsgevoel. Op die gelijkmatigheid zijn naast het type armatuurlamp ook de afstand tussen de masten en de masthoogte van invloed. Wij stellen voor om daarvoor streefwaarden in het Voorontwerp Verlichting vast te leggen. Zodat zeker gesteld wordt dat de vereiste gelijkmatigheid met gemak gehaald wordt, zonder kans op verblindingseffecten (waarbij nog wel speelruimte gelaten wordt voor de keuze van type armatuur en lamp).

Als streefwaarde voor de gelijkmatigheid adviseren wij $U_h = 0.3$ (conform de eis in het Politiekeurmerk Nieuwbouw).

Panamaknoop

Aan: Floris van Gennep (Hans Van Heeswijk Architect BNA)
Van: Tobias Woldendorp en Harm Jan Korthals Altes (Van Dijk, Van Soomeren en Partners)
Betr: Verdere uitwerking Panamaknoop
Datum: 11 februari 1999

We hebben jullie tekening d.d. 2 februari nog even tegen het licht gehouden. Op hoofdlijnen zijn er nog drie punten die bij uitwerking de aandacht vragen:

- Alle plekken op het perron zouden een functie moeten hebben opdat er zo weinig mogelijk restruimte, waar rondgezworven wordt zal ontstaan. Met het intekenen van de abri's zie je dat er af en toe vrij krappe ruimten ontstaan tussen bijvoorbeeld stijgpunt en abri. Tegelijkertijd heb je heel veel onbruikbare ruimte, die in het voorstel door het wegvallen van de waterpartij fors uitgevallen is.
Het transparant zijn van de stijgpunten onderschrijven we en het lijkt nog steeds een goed idee toch hier iets met water te doen; daarmee verklein je de toegankelijkheid van kwetsbare ruimten. Er zijn 2 varianten ontwikkeld, die beide uitgaan van het verkleinen van de uitzwerfruimte. Zie schetsjes ter ondersteuning van ons gedachtengoed.
- De zuidwand van het perron zou enigszins schuin kunnen lopen; daarmee verklein je optisch de wachtruimte. Een 'hangende tuin' of een verlichtingskunstwerk geïntegreerd in de wand zou nog aan het juiste gevoel van massa en ruimte kunnen bijdragen.
Bovendien schep je de mogelijkheid op maaiveldniveau meer ruimte te creëren voor voetgangersbewegingen, door de wand nog iets op te schuiven naar het perron (zie variant).
- Het is een goed idee in een wandelpad te voorzien langs de noordrand van de knoop. Alleen is het uitkragende bordes bij het kantoorgebouw te hoekig, hier zou je een meer vloeiende beweging willen hebben, opdat het lopen wordt vergemakkelijkt. Tevens doen we de suggestie de helling naar het verhoogde maaiveld wat naar het noorden te verschuiven. De route voor het kantoorgebouw langs gaat dan meer bij de knoop horen.

Ik zou de boomkronen nog wat forser tekenen, dat verkleint de ruimte en maakt de entourage groener. Nu hebben ze kronen van een kleine 10 meter in doorsnede, maar dat mag best naar 15 of 20 meter gaan. Te denken valt daarbij aan boomsoorten als kastanje of wilg, die beschutting kunnen geven aan de knoop.

Aandachtspunten voor de Panamaknoop n.a.v. schets van Van Heeswijk (12 februari)

Aan: Floris Van Gennep (Hans van Heeswijk Architect BNA)
Van: Tobias Woldendorp (DSP)
Betreft: Voorbereiding vergadering Panamaknoop d.d. 16.2
Datum: 15.2.99

Bij de vorige toets (schriftelijk commentaar d.d. 11.2.99) hebben we een drietal aandachtspunten voor de veiligheid aangelicht.

Resumerend:

- a. Alle plekken op het perron zouden een functie moeten hebben opdat er zo weinig mogelijk restruimte, waar rondgezworven wordt, zal ontstaan.
- b. De openbare ruimte rond het kantoorgebouw moet op een logische manier verbonden zijn met de knoop; het is goed dat er een pad loopt op de scheidslijn, maar het betekent dat het bordes goed toegankelijk moet zijn, liefst in een vloeiende beweging om het gebouw. Ook de hellingbanen zouden deze ruimten moeten ondersteunen.
- c. de toegankelijkheid van het perron vanaf de stadstrappen is een methode om de halte ruimtelijk onderdeel te laten uitmaken van de openbare ruimte. Dit vinden wij een goede oplossing (referentie: onze kleurenschetsen, zoals die in juni 1998 in de bijeenkomst maaiveldoverleg getoond is en ook aan jullie in juli na telefonisch contact met Hans zelf destijds is toegestuurd, gaan hier vanuit).

ad a:

- Dit betekent o.a. dat de stijgpunten of heel open en transparant zijn of gesloten volumes moeten worden, een en ander afhankelijk van de zichtlijnen);
- Minpunt is nu nog de hoek aan de noordwestelijke zijde van het meest noordelijk gelegen perron. Dit kan beheerproblemen opleveren daar dit snel tot vuilhoek kan verworden. Wellicht dat hier een stompere hoek kan komen;
- Van zuidzijde perron zou nog wat ruimte afgesnoept mogen worden (ten faveure van het maaiveld).

ad b:

- bordes aan kantoorgebouw is nog erg smaller als op eerder voorstel. Ongeschikt als route (tenzij de route onder het gebouw doorloopt en het bordes niet meer als een privéruimte is. Anders blijft ons voorstel d.d. 11.2 gelden. We zijn benieuwd naar doorsnede 0.12;
- Het is wenselijk de hellingbaan, indien mogelijk, meer naar de kantorenzone te trekken (zie schetsen 11.2). Daarmee wordt de Panamaknoop veel meer een heldere eenheid.

ad c:

- Water accoord; geeft uitstraling aan geheel en mits goed rondgepompt en adequaat beheerd positieve bijdrage aan schaalverkleining gebied leverend;
- Twee oversteekpunten naar perron op zich prima, omdat er nog twee stijgpunten zijn. De meest oostelijk gelegen route komt evenwel onhandig uit. Is geen logische plek, daar de trappartij uit directe zicht is van perron;

Noot: Bomen zijn nog kleiner getekend dan op vorige tekening. Liever kronen van rond de 15 m. voor de optische verkleining van de Panamaknoop en het vergroten het groene karakter van de omgeving. Anders komen er voor je het weet weer allerlei kuipen en bakken om de ruimte op te vrolijken (en verlies je snel aan uitstraling).

Verdere verkenningen Zeeburgereiland

Aan: Jan Elderhorst (Projectbureau IJtram)
cc: Gerda van Rossum (Projectgroep IJburg)
Van: Harm Jan Korthals Altes & Tobias Woldendorp (Van Dijk, Van Soomeren en Partners)
Betreft: Bijeenkomst n.a.l.v. commentaar Projectbureau IJtram op Nota van Uitgangspunten Zeeburgereiland 11.2.99
Datum: 24 februari 1999

Aanleiding

Van Dijk, van Soomeren en Partners (DSP) werd uitgenodigd om in aanwezigheid van Gerda van Rossum (PMB), Jan Elderhorst (dIVV) en Johan Karst (dRO) hun advies op de Nota van Uitgangspunten toe te lichten. Het gesprek was tevens bedoeld om kennis te nemen van de bijgestelde plannen ten aanzien van de aspecten die van direct belang voor de IJtram zijn. En daarmee hun invloed op de sociale veiligheid kunnen hebben.

Hoofdlijnen

Johan Karst licht een aantal belangrijke aspecten ten aanzien van de planontwikkeling toe. Over het algemeen lijkt het dat de ontwikkelingen ten gunste van (sociale) veiligheid gaan.

- De westelijke halte wordt beter in de bebouwing opgenomen. Vooral tussen Baaibuurt en Sluisbuurt wordt meer naar continuïteit in de bebouwing gezocht. Het opnemen van een brug voor alle verkeer over het tracé maakt hier onderdeel van uit. De buurtvoorzieningen worden daartoe voorgesteld in de buurt van de westelijke halte.
- De slaapplek voor trams wordt meer opgenomen in de bebouwing; dubbel grondgebruik wordt niet uitgesloten.
- De oostelijke halte blijft een bron van zorg. De oorspronkelijke halte, in combinatie met de Veerdam is helaas verlaten omdat de boten van Flevoferries niet onder de brug in ongeopende versie door kan. De locatie onder het viaduct wordt door alle partijen als ongunstig ervaren en alle ogen zijn nu gericht op de nieuwste locatie, vlakbij de oksel van de afrit van de A10. Alleen indien er bebouwing in een hoefijzervorm in de oksel kan komen gekoppeld aan een pleinvormige ruimte bij de halte achten wij het haalbaar dat de gewenste veiligheid geboden kan worden. Voor de oversteekbaarheid zou uitgeweken kunnen worden naar een profiel zoals dat ter hoogte van de Lelylaan is vormgegeven (tijdelijk van twee rijbanen naar één rijbaan).
Blijft onverlet dat de locatie nauw gevolgd moet worden. Indien de veiligheid niet tot aanvaardbaar niveau gebracht kan worden is het beter de halte toch op de oude locatie, westelijk van het viaduct te plannen. Indien het echt niks lijkt te worden met veiligheid is het zelfs beter de halte te laten vervallen en een goede busverbinding te maken vanaf de halte aan de westzijde van het eiland. Anders krijg je vrij snel met schijnveiligheid te maken.
- Er wordt een meer realistisch beeld van de 'stadstuin' gegeven. Goede aantrekkelijke routes naar de buurtjes komen in beeld. De aantrekkelijkheid van dagroutes wordt aannemelijker. Voor veilige avondroutes is nog veel studie nodig.
- Er wordt onderzocht of er ook woningen boven of vlak naast de A10

gebouwd kunnen worden. Een menging van kleinschalig werken en wonen juichen we toe. Indien dat gerealiseerd kan worden dienen zich nieuwe mogelijkheden goed routes vanaf een tramhalte te krijgen, ook naar de Havenbuurt.

Afspraken

Met Jan Elderhorst wordt afgesproken dat de Projectgroep IJburg inzake het Zeeburgereiland nog een keer een beroep zal doen op DSP om te toetsen of de aangescherpte Nota van Uitgangspunten voldoende sociale veiligheid kan bieden voor het uitwerken van het Stedenbouwkundig Programma van Eisen. De werkgroep Zeeburgereiland zal in overweging nemen DSP apart opdracht voor het toetsen of het begeleiden van het SPVE te geven.

Toetsing Voorlopig Ontwerp Panamaknoop

Aan: Gerard de Koo (projectbureau IJtram)
Van: Tobias Woldendorp en Harm Jan Korthals Altes (Van Dijk, Van Soomeren en Partners)
Betreft: Aanpassen VO van Van Heeswijk d.d. 9 maart 1999
Datum: 29 april 1999 (wijziging op verzoek van Lourens Loeven)

Vooraf

Op 29 maart werd het maaiveldontwerp dat Van Heeswijk heeft gemaakt bij DSP ontvangen. Over dit ontwerp is instemming bereikt met de supervisors Michael van Gessel en Ton Schaap en Hans Epskamp, als verantwoordelijke voor het maaiveldontwerp Panamaknoop. DSP geeft eerst een algemeen bevinden op het gebied van sociale veiligheid en volgt voor detaillering de lijn van de materiaalstaat, zoals die bij het ontwerp is meegestuurd.

Algemeen

Het plan laat een verfijning zien van de waterhelling met daarin opgenomen de twee trappen naar het perron. De trappen komen in tegenstelling tot een vorige versie goed uit op het perron. De breedte oogt acceptabel. Het verkleinen van het verlaagde plein, waardoor kantoor Q5 meer vrij komt te liggen komt de overzichtelijkheid van het geheel ten goede. Het brede bordes zoals door DSP bij tussenadviezen werd voorgesteld, heeft de architect niet overgenomen, maar door het nieuwe ontwerp rond Q5 is de halte en de trappartij meer onderdeel gaan uitmaken van het totale maaiveld. Dat zal de identiteit van de plek zeker ten goede komen. Er worden geen uitspraken gedaan over de verlichting van de trappen in de waterhelling; het is belangrijk dat daar in dit stadium consensus met de maaiveldontwerper komt. Omdat masten geen optie lijkt is een verzonken verlichting ons inziens een optie. De scherpe hoek aan de noordwestzijde van de halte is vervangen door een stompe hoek. Dat maakt de beheerbaarheid van de watergang beter.

Wand

Opnemen van verlichting in wand: hoe incidenteel is incidenteel? Dit zal bij het DO inzichtelijk gemaakt moeten worden.

Helling

Het watersysteem oogt goed. Omdat het water rondgepompt wordt en er ongetwijfeld zwerfvuil in verzeild raakt moeten er roosters komen, die het vuil tegenhoudt. Het beheer hiervan dient adequaat geregeld te zijn. De keuze voor scoria bricks is een fraaie en geeft met water een prachtige waterkleur. Daarmee wordt de uitstraling van het plein, waar eerder door de veelheid aan beton kritiek op werd geleverd, verbeterd. De scoria bricks zijn een restproduct van de Hoogovens; het is wijselijk vooraf te checken of dit materiaal -een geliefd object bij landschapsonwerpers- niet voorkomt op een 'zwarte lijst' (qua duurzaamheid). De scoria bricks zijn vrij glad van oppervlak. Het lijkt ons niet wenselijk de traptreden ook in dit materiaal uit te voeren.

Perron

Het ruwe hardstenen oppervlak is prima tegen het uitglijden en heeft een goede uitstraling.

Trappen en roltrappen

Er is goed zicht en er is geen aanleiding om op niet direct bestemde delen van de halte te hangen.

Liften

We herhalen hier een eerder gemaakte opmerking over de wenselijkheid de eerste meter (ca.) uit te voeren in gezandstraald glas o.i.d. Dit om ongewenste inkijk bij jurken en rokken tegen te gaan. Dit blijft aandachtspunt bij nadere uitwerking.

Hekwerken

Materiaal oogt goed. Wel geven we aandachtspunten mee voor verdere uitwerking:

- om het aanbinden van fietsen tegen te gaan dient de ruimte tussen stalen buisconstructie en het kader voor het strekmetaal niet te breed te zijn;
- strekmetaal liefst voorzien van perforaties om graffiti minder aantrekkelijk te maken;
- de breedte van het kader voor het strekmetaal dient genoeg breed te zijn opdat het strekmetaal niet eenvoudigerwijze uit het frame getrappt kan worden.

Niet genoemde aspecten

- Bij uitwerking van de twee bruggen aandacht voor het materiaal. In aansluiting bij de trappen van het perron naar het maaiveld zou metaal fraai zijn, mits rekening gehouden wordt met begaanbaarheid (qua hakken).
- De *fietsenstallingen* zijn niet meer in beeld, maar wellicht dat buiten de verantwoordelijkheid van Van heeswijk is komen te vallen.
- Aandachtspunt blijft de locatie waar aan weerszijden van de knoop de *hellingbanen* zijn geplaatst. Indien mogelijk is het wenselijk de hellingbanen meer naar de kantorenzone te trekken. Daarmee wordt de Panamaknoop veel meer een heldere eenheid. Afstemming met maaiveldontwerper is o.i. nodig.

Toetsing Voorlopig Ontwerp Kunstwerk Panamaknoop

Aan: Muriël Hendrikse en Gerard de Koo (projectbureau IJtram)
Van: Tobias Woldendorp en Harm Jan Korthals Altes (Van Dijk, Van Soomeren en Partners)
Betreft: Expertmeeting rond implementatie kunstwerk Panamaknoop d.d. 27 april 1999
Datum: 5 mei 1999

1 Vooraf

Het afgelopen jaar is DSP op verzoek van het projectbureau IJtram twee keer aanwezig geweest bij presentaties/besprekingen over het te realiseren kunstwerk voor de Panamaknoop. Bij de eerste gelegenheid bij dRO in de zomer van 1998 waren Frank Mandersloot, Ton Schaap, Hans van Heeswijk en Tobias Woldendorp aanwezig. DSP heeft toen een aantal randvoorwaarden uitgereikt waaraan een kunstwerk van die proporties op die locatie zou moeten voldoen. Die heeft Mandersloot als input meegenomen. Bij de tweede gelegenheid op 19 oktober was ook het projectbureau IJtram (Gerard de Koo, Erna Hollander en Muriël Hendrikse) aanwezig en is teruggekomen op de eerder aangedragen aandachtspunten. In deze vergadering is afgesproken dat Van Heeswijk eerst het VO voltooit. Daarna zal Mandersloot zijn kunstwerk, uitgaande van een zuidelijke ligging, toevoegen.

De presentatie van dit voorontwerp vond plaats bij het Fonds van de Amsterdamse Kunsten en de aanwezigen konden hierop reageren. Tobias Woldendorp is namens DSP aanwezig. Hiernavolgend wordt de reactie op het werk schriftelijk verwoord. Eerst op hoofdlijnen, daarna nader uiteengezet. Hiertoe is de lijst van aandachtspunten, zoals die eerder opgesteld is, als onderlegger gebruikt.

2 Commentaar op hoofdlijnen

Na presentatie van Mandersloot worden twee positieve aspecten blootgelegd, te weten:

- Het toekennen van een woonfunctie aan het kunstwerk op de plek van de Panamaknoop is een goede impuls voor de sociale controle. DSP hoopt van harte dat het initiatief de strenge eisen ten aanzien van een woonbestemming het hoofd kan bieden. Wellicht dat hier ook een precedent kan worden geschapen voor de opname van beheerderswoningen in de onderbouw van de kantoortorens Q5 en Q7. Door die maatregel zou de gewenste sociale controle rondom de halte nog eens extra worden verhoogd.
- Door het kunstwerk een slag groter uit te voren en het in de uiterste zuidpunt van de Panamaknoop te plaatsen wordt het een belangrijk baken, een oriëntatiepunt voor verschillende verkeerssoorten. Tevens wordt identiteit verleent aan de halte als totaal: bezoekers en bewoners kunnen zich met het gebied identificeren, het kunstwerk is geen 'fremdkörper', maar staat voor de passant op een logische plek.

Het door Mandersloot gepresenteerde concept kent evenwel ook een keerzijde. Negatieve aspecten op hoofdlijnen zijn:

- De winst die door de ruimtelijkheid en overzichtelijkheid in het VO van Van Heeswijk voor de haltes en het plein is verkregen, wordt door het toevoegen van een 'tafelblad' met dubbele poten op het perron teniet gedaan. In het VO van Van Heeswijk is er juist naar gestreefd de verblijfsruimte aan de zuidzijde van het perron zo beperkt mogelijk te houden en aan alle ruimten een functie toe te kennen. De maquette van de kunstenaar laat zien dat er erg veel gebeurt op een klein oppervlak. En dan heeft hij de roltrappen en trappartijen nog niet eens in de maquette opgenomen.
- Het daktuintje is op zich charmant, maar lijkt moeilijk te beheren. Het heeft vooralsnog de potentie in zich een rommelig stukje niemandsland te worden. Het ontbeert privacy omdat de plek tweezijdig omsloten wordt door de rand van het verdiepte plein.

Beide punten genereren problemen met het mijn en dijn. Wanneer we de sterke en de zwakke punten uit het concept van Mandersloot naast elkaar leggen komen we tot het volgende *advies*:

- Handhaven woningidee en ook de hoogte en de schaal van het kunstwerk voortzetten.
- Til de daktuin naar een hoger niveau, en voer het dak bijvoorbeeld als dakterras bij de atelierwoning uit. Haal het in ieder geval zoveel mogelijk weg bij de halte zelf.
- Gebruik een enkele zich verjongende kolom op de halte om het kunstwerk te dragen (zie schetsje). Dit verdient de voorkeur boven de acht voorgestelde kolommen.

3 Commentaar naar aanleiding van de DSP- checklist

Als richtlijn geldt de notitie met eisen ten aanzien van het kunstwerk, die DSP op 4 juni heeft opgesteld. Er worden vijf eisen gesteld: identiteit, beschutting, licht en zicht, toegankelijkheid en materiaalgebruik. De eerste hiervan, identiteit is bij het commentaar op hoofdlijnen al uiteengezet. De andere vier worden in het onderstaande verder uitgewerkt. Bij elke eis wordt vermeld of hieraan in het huidige voorstel geheel, gedeeltelijk of geheel niet wordt voldaan.

3.1 Beschutting

Gezien de onherbergzaamheid van het gebied (wind, verkeerslawaaai) is plaatsing van dit kunstwerk de kans om bij te dragen aan beschutting. Omdat het kunstwerk niet meer aan de voet van de roltrap staat en uit de looproute van en naar tram 10 ligt zal het kunstwerk niet snel een plek worden waar hangers de bezoekers van de IJtram tot last zullen zijn. Mandersloot, de toekomstige bewoner van het kunsthuis zegt geen problemen met de entree te verwachten. Hier hebben wij nog twijfels over, maar daar de ontsluiting van de woning nog niet op papier is ontworpen valt hier vooralsnog weinig over te zeggen.

De kunstenaar heeft al aangegeven dat concurrentie van een standaard-abri op korte afstand van het kunstwerk niet gewenst is. Dit werd destijds onderschreven vanuit sociale veiligheid. Gaande het ontwerpproces van Van Heeswijk is de verblijfsruimte sterk verkleind en afgestemd op een zakelijke wachtruimte met een hierop aangepasteabri. Dit is in strijd met de wensen van de kunstenaar. Op maaiveldniveau lijkt het VO wel te kunnen voldoen, op het niveau van het perron voldoet het plan niet.

Advies

- We adviseren uit te gaan van deabri's zoals die door NPK zijn vormgegeven en het kunstwerk geen abrifunctie toe te kennen. Mandersloot zijn ontwerp levert teveel schuil-en rondhanggelegenheid op; de maat van het tuindak is nog teveel een doosachtige massa in plaats van een ruimtevormende entiteit.
- Een mogelijkheid zou nog kunnen zijn de tafel groter en hoger te laten zijn, waardoor er echt een dak voor de hele halte komt. Hier kunnen deabri's aan beide zijden van het spoor gerust onder kunnen blijven staan. Referentiebeeld is het dakenplan voor het (voormalig) stationsplein La Placa dels països Catalans in Barcelona van de architecten Viaplana en Pinon (zie twee kopiën).

3.2 Licht en zicht

Het kunstwerk mag geen licht en zicht op de halte wegnemen.

- Er is door de relatief geringe hoogte van het tuindak geen vrij zicht vanaf het gehele trottoir langs de weg op de halte (vanaf 'boven' naar 'beneden'); in die zin blokkeert het kunstwerk belangrijke zichtlijnen en wordt niet aan de eis voldaan.
- Er is redelijk vrij zicht van de tegenoverliggende wachtperrons op elkaar; op ooghoogte voldoet het plan wel aan de eis.
- Vanaf de trap is het zicht onvoldoende door de relatief geringe hoogte van tuindak en de schots en scheef op de looplijn staande dubbele kolommen; dit is behalve onoverzichtelijk een struikelblok bij calamiteiten. Bovendien is dit voor slechtzienden in een 'normale' situatie ook een struikelblok. Het voldoet niet aan de eis.

Advies

Het is raadzaam het bijgestelde VO in een vroegtijdig stadium voor te leggen aan de SGOA (Stichting Gehandicapten Overleg Amsterdam).

3.3 Toegankelijkheid

- Het kunstwerk belemmert de toegankelijkheid van de perrons niet; door de zuidelijke ligging kan het een bijdrage leveren aan de vindbaarheid van de stijpunten; dit lijkt uitstekend te kunnen werken. Het voldoet.
- Het kunstwerk zelf mag niet al te gemakkelijk opklimbaar zijn en daardoor aanleiding geven tot baldadigheid/graffiti; dit is een punt van aandacht bij verdere uitwerking.
- Het kunstwerk mag niet uitnodigen tot schuilplaats voor zwervers, verslaafden, prostituees; dit lijkt voor het kunstwerk dat op maaiveld gerealiseerd wordt -met enige begeleiding bij de materialisatie- te kunnen slagen: voor het deel van het kunstwerk dat aan het perron opgehangen is hebben we hierin nog geen vertrouwen.

3.4 Materiaalgebruik

Er moet nog een duidelijke keuze gemaakt worden voor materiaalgebruik en de beheerfilosofie:

- óf heel stevig en vrijwel onderhoudsvrij;
- of heel kwetsbaar (ogend) gepaard aan zeer alert onderhoud (vergelijk; Publex).

Toets Maaiveld ontwerp IJweg deel oude land

Aan: Cees van Beek (Projectbureau IJtram)
Van: Tobias Woldendorp (DSP)
Over: Notitie n.a.v. gesprek d.d. 8.6 1999
Datum: 24 juni 1999

Vooraf

Tijdens het afstemmingsgesprek op woensdag 8 juni is een aantal aspecten van de IJtram en IJweg in relatie tot sociale veiligheid aan de orde geweest. In een bondige samenvatting worden opmerkingen en adviezen hiernavolgend per lignement of halte weergegeven.

Vak 2 tot en met vak 5

- Bij de Oosterdoorgang is het evident dat het fietspad een zuidligging krijgt. Daarmee wordt het aantal kruisingen met trams teruggebracht tot één.

Advies:

In aansluiting hierop is het van belang het tweezijdige fietspad aan de oostzijde van de onderdoorgang zo aantrekkelijk mogelijk te maken opdat fietsers niet de westzijde nemen. Materiaalgebruik (ruwe keien) en het weer weghalen van de overhuiving (die geplaatst is tegen water en faeces uit de treinen) aan de westzijde kunnen dit entameren.

- Omdat het viaduct wordt verbouwd moeten de parkeerplaatsen, die in de onderbouw gehuisvest zijn, verdwijnen. Dit is niet alleen voor de periode van de verbouwing, maar ook voor daarna. In de onderbouw komen in de plannen van Van Heeswijk functies, iets wat we vanuit veiligheidsoogpunt altijd gestimuleerd hebben.

Aan de parallelweg van de De Ruyterkade worden er ten faveure van de Stichting De Ruyterkade parkeerplaatsen gereserveerd.

Voorkeur:

De voorkeur van DSP gaat uit naar de variant waarbij, met behoud van bomen, haaksparkerplaatsen langs de weg komen. Aan het begin van de inrit (ter hoogte van de huidige locatie klimhal) komt daarbij een cabine met een slagboom waar een groot deel van de dag iemand zit. Dit is een prettig gevoel voor voetgangers op weg naar IPTA/halte IJtram die over de De Ruyterkade onderlangs naar het stijgpunt bij brug 485 komen gelopen. In eerdere sessies is op instigatie van DSP de trap ook al gedraaid om de voetgangers die vanaf de ventweg komen, tegemoet te komen.

Vak 5/6

Brug 485

- Bij brug 485 ter hoogte van halte KOHK moeten auto's van nooddiensten gemiddeld zes keer per dag uit kunnen rijden. Daartoe is een uitrit achter de hooggelegen halte en overrijdbaarheid van het tramtracé noodzakelijk.

Advies:

Indien gekozen wordt voor deze optie is het wenselijk dat deze extra route vanaf het maaiveld bij de liften naar het perron open blijft opdat een extra vluchtweg mogelijk blijft. Een hek is dan niet wenselijk. Aan-trekkelijke verlichting (die de weg naar een alternatief te gebruiken route kan stimuleren) evenwel ook niet.

Bushalte KOHK

- Bij de halte van de tram dreigt er door het toevoegen van een bus in-en uitstapmogelijkheid een perronwand te ontstaan, nodig om het hoogteverschil tussen halte IJtram en de aanlandende IJweg te overbruggen. Dit is een ongunstige ontwikkeling, daar er dan vermoedelijk geen zicht is op de wachtende passagiers op de zuidelijke bushalte. Bovendien krijg je zo twee groepen wachtenden boven elkaar en dat levert gevoelens van onbehaaglijkheid op. Graag zagen we hier op korte termijn nog doorsneden.
- De halte aan de IJ-zijde ligt goed ten opzichte van het perron. Hier zal informele controle kunnen plaatsvinden.
- Een punt van aandacht was tijdens het gesprek de afwatering van de halte. DSP wijst op de gevaren van een al te groot afschot, dat nodig kan zijn om af te wateren. Dit omdat invalidenwagens en kinderwagens mogelijk uit zichzelf zouden kunnen gaan bewegen.

Advies: raadpleeg in een vroeg stadium de Stichting Gehandicapten Overleg Amsterdam (SGOA).

Vak 6/10 Hekken en hagen langs het tracé

- Voor verkeersveiligheid is het opnemen van een hek in combinatie met een hangconstructie een goede oplossing. Voor sociale veiligheid is dit minder omdat je in geval van nood minder makkelijk van de ene zijde van de weg naar de andere kunt vluchten. Maar dit is momenteel geen zwaar punt, daar er vooralsnog van uitgegaan wordt dat je als voetganger niets te zoeken hebt tussen de haltes KOHK en Kattenburgerstraat.

Advies:

Wel is het wenselijk in de omgeving van de halte de gelegenheid te vluchten aan te bieden. Dit kan door de halte aan het uiteinde open te laten en over een korte strook wel een overklimbaar hek aan te bieden.

Halte Kattenburgerstraat

- Lijkt goed te gaan. De opstelruimte voor fietsers op het eiland tussen de rijbanen is voldoende groot en breed om passagiers die hun fiets in de IJtram meegenomen hebben, veilig op te kunnen laten stellen.
- Een punt van aandacht is het uitwerken van een gecombineerde bus/tramhalte aan de noordzijde van de IJtram. Hier zou NPK ons inziens een halte moeten ontwerpen, die twee voorkanten heeft. Dit om te voorkomen dat de smalle strook tussen bus en tram een onbestemd

onbeheerbaar stukje grond wordt.

Advies: In één hand ontwerpen bushalte en tramhalte op deze specifieke locatie.

Panamaknoop

Bij de Panamaknoop is de afgelopen periode bij het tot stand komen van een VO van Van Heeswijk regelmatig stilgestaan. Nieuw in de maaiveldtekening is het aanbod van bushaltes in de directe omgeving van het verdiepte plein.

- De halte aan de noordzijde van de IJweg is in onze optiek goed gesitueerd. In het zicht van de stijpunten en van de belangrijkste aanlooproute vanaf de Rietlanden. Al is op de tekening deze niet ingetekend.

Advies: Idealiter ligt de halte nog iets meer naar het kruispunt, opdat de plaats van de chauffeur in de zichttas ligt van laatstgenoemde route.

- De halte aan de zuidzijde van de IJweg/Panamaweg ligt voorbij de inrit naar de tunnel en is te ver van de Panamaknoop gelegen om als sociaal veilig ervaren te worden. Ons inziens komen daar naast sociaal onveilige ook (verkeers)onveilige situaties uit voort.

Advies:

Idealiter zou de halte voor het kruispunt moeten komen te liggen. Dan lopen de busreizigers via de zebra naar de Panamaknoop en zo verder naar Borneo/Sporenburg. In de getekende situatie worden de passagiers ook geacht terug te lopen om bij Borneo/Sporenburg te komen.

Noot

Een aantal aspecten behoeft een blik in breder verband. Eén zo'n telkens terugkerend fenomeen is verlichting. Om een goed advies te kunnen geven is soms meer samenhangende informatie nodig dan verstrekt wordt. DSP heeft in het voorjaar van 1999 het concept verlichtingsplan becommentarieerd. Maar zicht op bijvoorbeeld de actuele situatie aan de overzijde van de IJweg (van belang in verband met routes naar de haltes) maar is er niet voldoende bekend. Zo is de schijnwerper bij de Panamaknoop nog steeds één van de laatste voorstellen die we officieel gezien hebben.

Advies:

We blijven hameren op een meer integraal verlichtingsplan, waarbij alle aspecten van verlichting naast elkaar gezet kunnen worden. Opdat de winst die je bijvoorbeeld haalt bij het afstemmen van de hoogte en de onderlinge afstand niet teniet gedaan wordt door een slechte gelijkmatigheid. De belangen tussen verkeersverlichting en verlichting ten dienste van sociale veiligheid botsen nogal eens en vaak trekt sociale veiligheid dan aan het kortste eind. Bijvoorbeeld wanneer er een onzorgvuldige afweging over het type lamp plaatsvindt.

Toetsing Definitieve Ontwerp voor Halte-inrichting en bovenleidingmasten

Aan: Muriël Hendrikse en Gerard de Koo (projectbureau IJtram)
Van: Tobias Woldendorp en Rob van der Bijl (Van Dijk, Van Soomeren en Partners)
Betreft: toetsing DO van NPK IJ-tram d.d. juli 1998
Datum: 7 september 1999

Vooraf

DSP is gevraagd commentaar te leveren op het DO dat NPK heeft gemaakt voor de halte-inrichting en bovenleidingsmasten. Het commentaar volgt eerst op hoofdlijnen en vervolgens wordt er ingegaan op een aantal accenten. Tenslotte worden punten die bij het toetsen van het VO naar voren zijn gekomen nog eens gecheckt.

Algemeen

Het ontwerp oogt zeer goed. Het is verzorgd en attractief en ademt een hoog ambitieniveau. Niettemin willen we een aantal opmerkingen plaatsen. Omdat niet duidelijk is of deze aspecten al dan niet in de opdracht van NPK zitten worden ze hier als 'te bewaken aspect' opgevoerd.

- Bij de tekst die opgenomen moet worden binnen de Grafische Elementen (informatie-vitrine) ontbreekt een tekstdeel over huisregels (o.i.d.). De huisregels en de tekst moeten nu al worden opgesteld c.q. vormgegeven. Gebruikers van de haltes moeten straks kunnen weten wat wel en niet mag (zowel binnen de haltevoorzieningen als in de trams). Het gaat hier dan over beperkingen ten aanzien van het nuttigen van eetwaren en het al dan niet toestaan van het stallen van fietsen op en om de haltes.
- Anti-graffiti wordt niet expliciet genoemd. Is er voorzien in een coating o.i.d. ? Zie ook: paragraaf Beheeraspecten.
- Idem: CCTV
- Idem: Intercom. Intercom c.q. de mogelijkheid te alarmeren is zeker voor de haltes op het Oude Land wenselijk. Daar de Panamaknoop meer is dan een halte en eerder een station te noemen is, is het opnemen van een intercom zelfs verplicht.
- De (verlichtings)masten en ogen goed (1400-200 e.v.) ; weinig kwetsbaar door inpandig opnemen van gewichten en weinig aanleiding tot het beklimmen door verjonging van de mast en het ontbreken van aanleiding om 'op te stappen'. Uiteraard zegt het nog niets over de lichtopbrengst.

Beheeraspecten

Er wordt geen informatie verstrekt over het beheer van de haltes. In het ontwerp (ook dus in dit onderdeel van NPK) moet worden geanticipeerd op toekomstig beheer.

Beheer moet beslist worden uitgewerkt voor beveiliging en bewaking, alsmede regulier onderhoud en anti-graffiti.

Toets eerdere reacties op V.O. NPK d.d. 2.10.1998

- de afvalbakken zijn los geplaatst ten opzichte van de abri en wel op zo'n

afstand dat er de ruimte tussen afvalbak en abri mogelijk problemen oplevert; zwerfvuil kan zich makkelijk ophopen en voor vegen met een machine is weinig ruimte.

Advies

Bezien of een afvalbak aan een verticaal element opgehangen kan worden.

- tekening 1400-010; er blijft een opklimmogelijkheid van abri's. Met enige hulp iemand eenvoudig via het hek op het afdakje klimmen. Het afdakje is horizontaal.

Advies

Idealiter is het afdakje onder een lichte hellingshoek geplaatst; die hellingshoek zou iets meer omhoog kunnen komen te staan om de beklimbaarheid (zwaartekracht!) te verkleinen.

- Ook op tekening 1400-010 is nog steeds te zien, dat de lijn van het hek een andere weg volgt dan dat een slechtziende/blinde loopt. De hoogteverandering wordt te laat ingeluid; op het moment dat je stok naar beneden gaat of ophoudt, bestaat het risico dat je al bent voorovergevallen.

Advies

Laat knikpunt in de leuning van het hek corresponderen met hellingbaan.

- de zitbanken ogen goed; het zitvlak nodigt niet uit tot langer zitten dan je mag verwachten bij wachten en liggen lijkt door de perforaties niet aannemelijk.