

Pre advies ontwerp-ontwikkeling Bos en

Lommerplein e.o.

Aan: Seline Geijskes (stadsdeel Bos en Lommer)

Van: Tobias Woldendorp m.m.v. Rob van der Bijl (Van Dijk, van Soomeren en Partners, Amsterdam)

Over: Sociale Veiligheidsaspecten planvorming
Bos en Lommerplein

Datum: 4 oktober 1999

1. Vooraf

Voor het Bos en Lommerplein in het Stadsdeel Bos en Lommer zijn plannen ontwikkeld die een revitalisatie van dit belangrijke scharnierpunt tussen Amsterdam west en het centrum beogen. De belangrijkste ingrepen zijn: het plaatselijk overbouwen van de A10, het toevoegen van woonbebouwing op verschillende plekken om de immense maat terug te brengen, het verhogen van de markt daaronder een parkeergarage. Van Dijk, Van Soomeren en Partners (DSP) is gevraagd om de verschillende aspecten van sociale veiligheid die in het planproces naar voren komen te signaleren en daarop te adviseren. Op 1 oktober is samen met Seline Geijskes een schouw gehouden in het plangebied en is afgesproken een beknopte weergave van de bevindingen te geven als 'munitie' voor een op 5 oktober te houden workshop. Na deze workshop worden nadere afspraken gemaakt over de wijze waarop DSP in het planproces ondersteuning kan bieden.

2. Opzet

DSP is de afgelopen jaren betrokken bij de adviezen over sociale veiligheid voor de haltes van de IJtram en de routes ernaar toe. Bij deze lopende opdracht worden telkens korte bevindingen gekoppeld aan een advies. We hebben gekozen voor dit pre-advies een vergelijkbare opzet aan te houden. Tijdens de schouw is uitputtend gereageerd op verschillende aspecten. In overleg met Seline Geijskes is afgesproken de volgende onderwerpen nader aan een toets te onderwerpen:

- de looproutes in het algemeen en door de twee tunnels in het bijzonder;
- de toegevoegde woningen aan het Jan van Schaffelaarplantsoen;
- de parkeergarage aan de voet van de Blauwe Toren;
- het voorstel een bouwopslagplaats te maken aan de noordoostzijde van het Bos en Lommerplein /hoek Hoofdweg.

Onderstaande adviezen zijn vooral gebaseerd op basis van de mondelinge overdracht van kennis tijdens de schouw. Op maandag 4.10. is enkel een tekening van het 0 niveau per fax binnengekomen. Daardoor is het mogelijk dat er hiaten in kennis van de stand van zaken opgetreden zijn. Vooralsnog is deze tekening maatgevend.

3. De looproutes

Vanuit de planvorming wordt er aandacht besteed om de langzaamverkeerroutes tussen de wijken aan beide delen van de snelweg te herstellen. Dit is een ingreep, waarvan de gevolgen tot op stedelijk niveau zijn neerslag heeft. Uit eerder onderzoek is gebleken dat er onvoldoende veilige avond-langzaamverkeerroutes tussen het centrum en westelijke tuinsteden voor

handen zijn (Bron: Rembrandtpark Amsterdam; drie scenario's voor een betere veiligheid en bereikbaarheid, DSP juni 1997).

Door te bouwen over de snelweg en ook woonbebouwing en kantoren naar de snelweg toe te brengen wordt de grote, lege stedelijke ruimte verkleind. Door de hoofdweg als T-splitsing op het plein aan te laten takken ontstaat een heldere stedenbouwkundige opzet. In de schetsplannen worden suggesties gedaan voor een arcade, die de passanten begeleidt op hun weg naar en van de overzijde van de A10. Daarmee wordt beoogd een belangrijke avondroute te kunnen ontstaan, opdat de sociale veiligheid toe zal kunnen nemen. Achter deze arcade ligt het plein, waarop de dagmarkt wordt gehouden.

- De arcade op zich verhoogd de veiligheid niet.
Advies: Het zou dan ook wenselijk zijn functies toe te voegen aan deze arcade. Liefst functies, die 's avonds levendigheid toevoegen aan de plek. Te denken valt aan huisvesting voor stadswachten of een post van parkeerbeheer. Als dit niet bereikt wordt is het zaak goed te analyseren of er geen ongewenste hangplek ontstaat, die de potentieel veilige avondroute op scherp stelt.
- Bij het uitwerken van het Stedenbouwkundig Programma van Eisen zal de continuïteit van de rooilijn een belangrijk aandachtspunt moeten zijn.
Advies: Introduceer geen versnippering van de langzaam verkeerroutes. Zo is het bij de oversteek van de A10 wenselijk de langzaamverkeerroutes aan de autoroute te koppelen en niet te scheiden door bijvoorbeeld het fietspad achter de woningen langs te trekken zoals in het planproces wel eens gesuggereerd is.
- Er zijn ook elders veel voetgangersroutes in het plangebied. Dit levert versnippering van stromen op.
Advies: Bundel de stromen naar en van de Burgemeester De Vlugtlaan. Door deze route op te vatten als avondroute betekent het dat andere routes -zoals die bij de tunnel onder de A10- niet concurrerend moet zijn. Anders zal schijnveiligheid ontstaan. Dit stelt nadere eisen voor de verlichting (en bewegwijzering). Zie hiertoe paragraaf 4.1.
- Door het introduceren van een nieuwe infrastructuur veranderen stedelijke ruimten.
Advies: Pas in een zo vroeg mogelijk stadium de naamgeving van veranderde ruimten aan. Zo is de naam Gulden Winckelplein i.p.v. plantsoen meer voor de hand liggend en zal ook overwogen moeten worden of de naam Bos en Lommerplein gehandhaafd moet worden teneinde om verwarring te voorkomen en desoriëntatie te introduceren.
- Aan het Bos en Lommerplantsoen worden woningen toegevoegd, die naar de straat gericht zijn. In de bebouwing is voorzien in een poort, waaronder een belangrijke voetgangersroute tussen de AH zijde en het GAK-terrein wordt opgenomen.
Advies: deze route kan fungeren als belangrijk scharnierpunt van routes op maaiveld. Het is dan ook af te raden de tunnel als alternatieve route te handhaven. Hierop wordt verder bij paragraaf 4.2 op ingegaan.

4. De twee tunnels in het plangebied

4.1 De tunnel onder de A10 in het verlengde van het Van Schaffelaarplantsoen.

Door de aanwezigheid van de AH en de dagmarkt wordt de route door de tunnel overdag veel gebruikt. In de nieuwe situatie zal dat ook het geval zijn.

Advies: het is aannemelijk de tunnel in de nieuwe plannen te bestemmen als route. Daar gelden evenwel belangrijke

randvoorwaarden voor, die hieronder aspectsgewijs worden uiteengezet:

- De tunnel kenmerkt zich door enkele inspringingen onder een hoek van 90 graden. Een aantal is onontkoombaar gezien de civieltechnische constructie.
Advies: Verwijder de kleinere nissen in de tunnel, zodat je aan tenminste één zijde een rechte rooilijn hebt.
- Door de toevoeging van woningen komt er informele controle op een gedeelte van de tunnel.
Advies: Houdt evenwel ook zicht op de tunnel vanaf de woningen aan het Jan van Schaffelaarplantsoen. Alleen vanaf hier is er immers zicht op de andere zijde van de tunnel. Idealiter wordt aan deze zijde de grote rechte hoek eruit gehaald door de kolommen in de rooilijn op te nemen en een taps toe lopend plein gemaakt als voorhof van de nieuwe woningbouw aan de Leewendalersweg/ het Jan van Schaffelaarplantsoen.
- De verlichting is afgestemd op autoverkeer; de Friso Kramerlampen worden niet doorgezet.
Advies: maak met een lichtstructuur een duidelijke langzaamverkeer-route naar de tunnel zichtbaar en maak tevens met verlichting duidelijk dat er een alternatieve avondroute 'bovenlangs' is. De overgang van lichtintensiteit tussen tunnel en open lucht luistert nauw (zie bijvoorbeeld de normen in het Politiekeurmerk Veilig Wonen).
- De grond op het talud is verzakt en het bosplantsoen is qua massa erg mager. Hierdoor ontstaat schuilgelegenheid van waarachter kwaadwillenden zo op een slachtoffer kunnen springen.
Advies: vul de wanden van het talud ter hoogte van de tunnel op, zodat het talud geen schuilgelegenheid meer biedt.

4.2 De tunnel tussen het Gulden Winckelplantsoen en het Bos en Lommerplantsoen.

Daar het Bos en Lommerplein in de huidige situatie een moeilijk oversteekbare verkeersruimte is wordt de tunnel overdag veel gebruikt. Vooral 's avonds is de tunnel erg naar. Dit wordt versterkt door de aanwezigheid van de stijpunten naar de tramhaltes. Er zijn geen sociale ogen in de vorm van woningen, die de passant kunnen zien. Bovendien maakt de aanwezigheid van de vele inspringingen (onder een hoek van 90 graden) dat je als passant geneigd bent zigzaggend door de tunnel te lopen. In de nieuwe situatie verdwijnt de rotonde en gaan de tramhaltes naar de zijkanten van de wegen. Dit is een grote verbetering ten aanzien van de huidige situatie: de oversteekbaarheid verbeterd, de stijpunten kunnen verdwijnen.

De noodzaak van een tunnel wordt ondermijnd. Handhaven is niet wenselijk daar in de nieuwe situatie de tunnel vooral een verbinding vormt tussen twee parkeergarages.

Advies:

Haal deze tunnel uit het langzaamverkeerscircuit en gebruik de ruimte met de achterliggende opslagruimte als parkeerplaatsen voor de nieuwe woningen aan het Bos en Lommerplantsoen.

Deze parkeergarage kan in pandig aansluiten op stijpunten in het nieuwe woongebouw en krijgt idealiter een privé karakter. Dit in tegenstelling tot de parkeergarage aan de AH zijde, die een publieke functie krijgt.

Extra motivatie om deze tunnel niet te gebruiken in de nieuwe situatie is het feit dat de doorgaande fietsroute naar het Rembrandtpark doodloopt op de Erasmusgracht.

5 De toegevoegde woningen aan het Jan van Schaffelaarplantsoen;

- In het plan is voorzien in een nieuw bouwblok ter hoogte van de huidige brandweerkazerne, het buurthuis en de moskee. Dit bouwblok toont twee openingen die toegang verschaffen tot een semi-openbare ruimte.

Advies: streef zoveel mogelijk het gesloten bouwblok na en voorkom moeilijk beheerbare semi-openbare ruimten. Het gesloten bouwblok geeft het minste gelegenheid tot inbreken. Een andere optie is het binnenterrein als gemeenschappelijke ruimte op te vatten, doch ook hier de toegang voor niet bewoners te beperken. Er is dan sprake van een semi-privé terrein. Voordeel van deze optie is dat de betrokkenheid van bewoners bij hun leefomgeving groot kan worden. Referentiebeelden van deze optie zijn er o.a. uit Den Haag (Moerwijk - hoek Troelstrakade/Erasmusweg- en Morgenstond in Den Haag Zuidwest). Duidelijkheid in beheer is hier cruciaal.

- De woningen aan de zijde van de Leeuwendalersweg lopen parallel aan de straat.

Advies: dit is een goede verkaveling voor sociale veiligheid mits het zicht vanuit de woningen op de hoek van het Jan van Schaffelaarplantsoen zicht op de tunnelmond blijven houden. Dat betekent dat een eventueel pleintje geen zichtlijn op de langzaam verkeersroute mag frustreren.

Noot: Een punt van zorg is de kans dat het creëren van interessante ontsluitingsmogelijkheden voor het blok wordt bemoeilijkt door de restricties die de eisen ten aanzien van geluidshinder en milieu alsmede externe veiligheid met zich meebrengen.

6 de parkeergarage aan de voet van de Blauwe Toren;

De parkeergarage lijkt een goede optie om deze als naar ervaren 'put' te voorkomen. De garage wordt ontsloten aan de Leeuwendalersweg. Op het dek wordt de nieuwbouw van het Stadsdeel ontsloten.

Advies: Elke parkeergarage genereert zijn eigen voordelen, maar ook risico's. Bij deze is het van belang geen onbevoegden mee te laten liften met de automobilisten. Het verdient aanbeveling het aantal entrees te beperken en bij voorkeur in het oog van toegangsposten te situeren. Een adequaat toegangsbeheersingssysteem is evident (optie: de toegangsdeuren naar de garage alleen open gaan nadat het parkeerkaartje door het systeem is gelezen.¹ Recente referentiebeelden zijn: Museumplein Amsterdam (uit eigen ervaring: gevoelig) en het Plein te Den Haag.

Noot: een interessant referentiebeeld voor een markt in relatie tot de parkeergarage en gewijzigde toegangsstromen is de Haagse markt aan de Herman Costerstraat.

7 Bouwopslagplaats aan de noordoostzijde van het Bos en Lommerplein

Het idee is om gedurende het bouwproces, de opslag van materiaal op één locatie te houden en wel op een locatie, die aan het eind van het proces pas in beeld komt om te herzien.

Advies: dit is een goede zet. Het is evenwel aan te raden dit te koppelen aan een infocentrum voor buurtbewoners. Dan wordt het een centrale plek, waar niet alleen een negatieve connotatie aan verbonden is, maar waarbij de buurt ook weet waar ze moet zijn.

Noot 1 Literatuur: Inventarisatielijst European Standard Parking Award Vexpan.