

Toets plannen omgeving Amstelstation op aspecten van sociale veiligheid

Aan: Gerrit Jolink (PMB)

Van: Tobias Woldendorp (DSP)

Betr: Beeldvorming na presentatie plannen studio UN d.d. 13.10

Datum: 14 oktober 1999 (aanpassing van de versie voorafgaande aan de presentatie d.d. 12.10)

1 Vooraf

Half september vroeg het Project Management Bureau in de persoon van Gerrit Jolink aan Tobias Woldendorp van DSP aanwezig te zijn bij de presentatie van de plannen van Studio UN voor de omgeving van het Amstelstation. Vanuit andere disciplines zijn Ton Schaap (dRO) en Geert Timmermans (Holland Rail) uitgenodigd.

Bij het toetsen van de plannen op sociale veiligheid worden de criteria van Van der Voordt en Van Wegen gebruikt en wordt gekeken naar de context, het ontwerp zelve en de beheerbaarheid.

Ter voorbereiding van de workshop zijn drie documenten ter beschikking gesteld:

- Nota van Uitgangspunten Amstelstation/Eenhoorn, Stadsdeel Watergraafsmeer, februari 1998;
- Opdracht stedenbouwkundige modellen t.b.v. Omgeving Amstelstation Stadsdeel Oost/Watergraafsmeer januari 1999;
- Stedenbouwkundige visie omgeving Amstelstation, UN Studio Van Berkel & Bos, mei 1999.

Daarnaast zijn gegevens uit een schouw in het gebied in de visie over de toekomstige ontwikkeling van het plangebied meegewogen.

2 Werkwijze

Het stationsgebied kenmerkt zich momenteel door een groot aantal problemen. De plannen van het architectenbureau voorzien in het oplossen van een aantal knelpunten. In die zin zou het een verbetering van de status quo moeten zijn. Toch worden er ook de nodige nieuwe problemen geïntroduceerd. Om daar enig inzicht in te verkrijgen worden kort de belangrijkste ruimtelijke ingrepen, die hun neerslag op veiligheid van de openbare ruimte hebben gescand. Daar worden kort adviezen aan gekoppeld.

De onderdelen zijn:

- het toevoegen van woningen aan het bestaande arsenaal (laagbouw en hoogbouw);
- de introductie van de achtvormige lus;
- de nieuwe locaties voor busstation en tramopstelplaats in relatie tot nieuwbouw kantoren in het hart van de lus en aan de zijde van de Omval.
- de routes voor langzaam verkeer
- de invloed op context plangebied (Louise Went/Renault), gebieden buiten directe invloedssfeer van Van Berkel.

2.1 Toevoegen woningen aan het bestaande arsenaal

- Belangrijke verbetering is het toevoegen van woningen recht tegenover de entree van het station. Dat voegt over de hele linie een hoeveelheid patiowoningen toe, waarmee de informele controle toe kan nemen.

Commentaar/advies

Het gedeelte Julianapark ligt een stuk lager dan de omgeving. Het verdient dan ook aanbeveling te onderzoeken of hier geen hogere dichtheid mogelijk is. Al is het maar het aanzetten van de rand van het nieuwe stationsplein (drie a vier lagen). Dat werkt twee kanten op: er verschijnt zicht op zowel maaiveld als de verbinding in de vorm van de opgetilde lus.

- De woningen die in het hart van de nieuwe lus komen voegen weinig toe aan de nieuwe situatie. Sterker, ze verschijnen in een gebied, dat hoe je het ook bekijkt, vrij geïsoleerd ligt. Het is de vraag of het sterk genoeg is om een eigen buurtje te vormen, daar een substantieel deel van het bouwvolume uit hotel-en kantoorfuncties bestaat.

Commentaar/advies

Omdat bij nieuwe planvorming de Renaultgarage geen woningen oplevert en het voortbestaan van het Louise Wenthuis (seniorenwoningen) ter discussie staat komt de cluster nog meer geïsoleerd te liggen dan in de stedenbouwkundige visie tot uitdrukking komt.

Het gebied zou veel meer gebaat zijn bij het openhouden van het middengebied en te onderzoeken of er geen woon/hotelfunctie kan komen tegen het spoortalud. Daarmee krijg je van twee kanten in het plangebied aanvullende informele controle en ontstaan goede zichtlijnen. Ook ontstaat er duidelijk adres aan een plein en worden geen zichtlijnen gefrustreerd. De ontsluiting luistert dan ook nauw.

Probleem is dat dit nou juist de plek is waar ook waardevolle bomen staan. Handhaving hiervan is een belangrijke randvoorwaarde uit het SPvE. Een interessant parkje zal het evenwel nooit worden.

- Het is jammer dat er geen woningen terugkomen in de uiterste zuidwest hoek van het plangebied. De dienstwoningen van de NS verdwijnen om plaats te maken voor kantoren. Dit is geen verbetering ten opzichte van de huidige situatie.

Commentaar/advies

Het zou wenselijk zijn ook hier dienstwoningen/beheerderswoningen in het kantoor op te nemen.

2.2 De introductie van de achtvormige lus

- Door deze 'intelligente' oplossing worden een aantal knelpunten in het plangebied opgelost: de verkeersafwikkeling van het Prins Bernardplein, de moeilijke routes op en rond het stationsplein.
Een aantal aspecten wordt niet opgelost, zoals de onveilige langzaamverkeertunnel onder de Gooise weg, die sinds de komst van Coopers en Lybrand nog ongelukkiger ligt dan voor die tijd al het geval was blijft onveranderd in de plannen gehandhaafd.
Tevens genereer je nieuwe problemen met het introduceren van een dergelijke fly-over. Hoewel de constructie bij de referentiebeelden ijl en 'jong' oogt blijft het een overkluizing, die het zicht op belangrijke zichtlijnen zal wegnemen. De breedte van de overkluizing roept helemaal

vraagtekens op.

Daar wordt een brede zone openbare ruimte gesuggereerd, die naast een verkeerszone een verbinding wordt tussen de twee blokken kritische massa, een verbinding die net zomin als die tussen beide woonprogramma's vooral vormgevingstechnisch ingegeven lijkt. Deze ingreep gaat ten koste van de helderheid t.o.v. de nieuwe situatie van het busstation. Een referentie is eerder het Roermondplein in Arnhem dan een ijle Calatrava-achtige pleinruimte omgeven door infrastructuur (Sevilla).

Commentaar/advies

Als je deze oplossing per se zo zou willen zou het wenselijk zijn te onderzoeken of de fly over niet meer de uitstraling van een gebouw kan krijgen: een aantal belangrijke looproutes naar het Julianapark, het busstation/tramhaltes worden uitgespaard en in de onderbouw komen doorzichtige dozen, die functies opnemen die nu belangrijke zicht-en looplijnen in stationshallen (zoals stomerij, dassenwinkels, platenshops e.d.) frustreren. Het Amstelstation verschilt daarin niet van andere stations.

2.3 Nieuwe locaties voor busstation en tramhaltes/relaties nieuwe kantoren

- Het busstation heeft de potentie goed in het in het zicht vanaf de centrale stationshal te liggen, maar dat geldt maar voor één van de drie uitgangen. En dan kom je als passagier toch nog van de zijkant, terwijl het juist prettig is wanneer de vertrekkende busse (bij voorkeur naast elkaar) in de zichtlijn van de aanstormende passagiers staan opgesteld. In de huidige situatie is dit niet het geval. En niets is vervelender dan tegen de achterzijde van een vertrekkende bus te moeten kijken.

Commentaar/advies

- Het is onduidelijk of je een gemiste bus nog kunt halen op het opgetilde niveau van de lus; dit vereist een veilige aanvoerroute naar de busstop bij de kantoren van section 1. Ook zou het o.i. wenselijk zijn het hele maaiveld als busstation te bestemmen en niet ook nog een parkeerplaats te maken, zoals op sommige prenten wordt gesuggereerd.
- Er wordt niet gesproken van een vergroting van de capaciteit van de fietsenstalling of een duidelijke plek aangewezen waar buiten fietsen gestald kunnen worden.

Commentaar/advies

Een aspect waar zeker in dit visiestadium rekening mee gehouden zal moeten worden, wil je geen situatie als bij NS-station Leiden krijgen: daar is een helder busstation (vormgeving NPK) verrezen, die helemaal geblokkeerd wordt door een zee van gestalde fietsen.

- Trams staan, zeker vergeleken met de huidige situatie, goed opgesteld.
- De euroliners, een specifieke gebruikersgroep, die op onregelmatige tijden het plein aandoet, staan opgesteld onder de fly over.

Commentaar/advies

Het zou veel beter zijn indien de bussen op het daarachter gelegen plein komen te staan en dat het gebied onder de fly over goede zichtlijnen blijft beschikken. Dit is voor de oriëntatie evident.

2.4 Routes langzaam verkeer

- Het is voor het publiek heel vervelend om zich op een achtbaan te oriënteren. Je weet bij eerste kennismaking niet welke kant je op gaat bij het voortzetten van het natransport. Ook geredeneerd vanuit het voorttransport heb je problemen je te oriënteren op het Amstelstation. Dat wordt toch weggedrukt door de toegevoegde kritische massa. De menselijke maat komt hier toch in het gedrang.

Commentaar/advies

De voetgangersstroom, die komt te zweven tussen Coopers en Lybrand en de nieuwe kantoren/woningschijven gaat toch vooral van niets naar nergens: de Wibautas is niet echt een geweldige avondroute en in oversteekbaarheid wordt niet voorzien. De plannen voorzien ook niet in verbetering van deze opzet. Het bundelen van stromen is aan te raden, maar de loupes die de woonstromen en kantorenstromen moeten maken lijken toch geforceerd.

- De route van en naar Julianapark krijgt volop de ruimte en kan een belangrijke fietsverbinding worden tussen station en Watergraafsmeer. Voor het station wordt het fietspad 'geknipt'.

Commentaar/advies

Hoe de fietsbewegingen over het hernieuwde stationsplein zullen moeten lopen is nog erg onduidelijk. Fietsers zoeken zich toch hun weg hun weg in de openbare ruimte. Vooralsnog ziet het er ernaar uit, dat er erg veel programma op dit scharnierpunt in de openbare ruimte plaats moet vinden. Een heldere oriëntatie op het station zit er vooralsnog niet genoeg in.

2.5 Context

Wanneer je kijkt naar de bredere context (Eenhoorn) valt een aantal aspecten op, die verbeteringen van veiligheidssituaties zouden kunnen betekenen, maar die blijven liggen. Hoewel dit wellicht niet het moment is hierover te adviseren is het o.i. wel van belang deze punten te signaleren opdat er bij een verdere uitwerking rekening mee gehouden kan worden.

- De route achter de Renaultgarage is momenteel een erg vervelende langzaam verkeersroute. In de avonduren helemaal, maar ook overdag is hier door de nare uitstraling van de onderbouw van de garage en het spoortalud weinig uitstraling. Bij de planontwikkeling wordt hier weinig aan verbeterd, daar in de onderbouw is voorzien in een parkeergarage met daarboven kantoren.

Commentaar/advies

Verbeteren route door te bezien of de langzaamverkeerroute niet langs de brandweerkazerne doorgetrokken kan worden als logische dagroute. Voorkomen moet worden dat er schijnveiligheid ontstaat; momenteel is er geen enkele route stadinwaarts die, 's avonds echt over de hele linie veilig is.

- Het Louise Wenthuis heeft een aantal woningen dat een belangrijke schakel vormt voor de informele controle. Indien dit zou verdwijnen en vervangen zou worden door kantoren zal hier een hoek ontstaan waar 's avonds weinig levendigheid te verwachten valt. Zet dit af tegen de tunnel, die hier aantakt op het Julianapark/fietspad langs Gooise weg en je krijgt een moeilijk beheerbare zone.

Commentaar/advies

Handhaven woningen Louise Wenthuis, dan wel terug laten keren woningen.

- De tunnel onder de Gooise weg komt momenteel erg ongelukkig uit (geen zichtlijnen door een hoek van bijna 90 graden bij de mond van de tunnel aan zuidzijde). Oplossingsrichtingen zouden integraal meegenomen moeten worden.

3 Resumerend

Gekeken naar de sociale veiligheid is het algemene beeld van de planvorming dat er meer vraagtekens dan antwoorden zullen ontstaan. Vooral de introductie van de achtvormige lus geeft voor publiek een infrastructuur waarop het moeilijk te oriënteren valt. De nieuwe bouwwerken, die deels aspecten van ondergrondse bouwwerken meekrijgen halen de helderheid van de openbare ruimte uit het gebied. We voorzien dan ook grote problemen met veiligheid in relatie tot het naleven van het programma. Daarnaast is het opvallend dat vooral naar de randen van het plangebied toe er problemen blijven liggen.