

Quickscan sociale veiligheid Waterlandplein Amsterdam-Noord

Eindrapportage

Amsterdam, 25 maart 2004

Nicole Smits
Tobias Woldendorp

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
2	Theoretisch kader sociale veiligheid	4
3	Bestaande veiligheidssituatie	6
3.1	Inleiding	6
3.2	Documentenanalyse	6
3.3	Politiegegevens	9
3.4	Schouw	9
3.5	Conclusie	11
4	Plananalyse	12
4.1	Inleiding	12
4.2	Positieve punten	12
4.3	Risico's en aanbevelingen	14
4.3.1	Bebouwingswanden	14
4.3.2	Parkeerdekken	15
4.3.3	Woningen	17
4.3.4	Detailhandel	18
4.3.5	Openbare ruimte	19
4.3.6	Bouwfase	21
Bijlage	Aanwezigen workshops	23

1 Inleiding

Op 18 december 2003 heeft DSP-groep de opdracht gekregen om het Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) voor het Waterlandplein in Amsterdam-Noord aan een risicoanalyse te onderwerpen. Deze risicoanalyse bestaat uit een analyse van de problematiek in de huidige situatie en doet uitspraken over de vraag of het voorliggende plan een verbetering vormt op de geschetste problematiek. Dit mondt uit in aanbevelingen voor een definitieve versie van het SPvE.

De huidige veiligheidssituatie is in kaart gebracht door middel van documentenanalyse, analyse van politiecijfers (inclusief een kort gesprek met de buurtregisseur) en een dag- en avondschoon op het Waterlandplein en omgeving.

Inzicht in het SPvE is verkregen door bestudering van de volgende documenten:

- Waterlandplein, de Architecten Cie., 10-12-2003 (SPvE);
- Waterlandplein, de Architecten Cie., 27-01-2004 (SPvE);
- Waterlandplein, de Architecten Cie., 11-02-2004 (SPvE);
- Stedenbouwkundig plan Herontwikkeling Waterlandplein, de Architecten Cie., 25-02-04;
- Notitie Waterlandplein inzake globale brancheverkeveling d.d.29-10-2003;
- WLP, toelichting openbare ruimte, Stadsdeel Amsterdam-Noord, 18-02-2004.

De documenten van 28-02-04 en 25-02-04 zijn in een later stadium ingebracht met het verzoek hier kort naar te kijken. Opmerkingen hieromtrent zijn in deze rapportage meegenomen.

De bevindingen zijn op 11 februari gepresenteerd en bediscussieerd op een workshop met projectleiding en ontwerpers en op 25 februari op een workshop met bewoners en gebruikers. Alle bevindingen zijn samengebracht in een rapportage, die door de projectgroep is besproken. Enkele wijzigingen zijn verwerkt in onderhavige definitieve rapportage.

De basis van deze quickscan is het theoretisch kader van sociale veiligheid zoals dat in het volgende hoofdstuk uiteen wordt gezet. Daarnaast is ook gekeken door de ogen van twee concrete instrumenten: het Politiekeurmerk Veilig Wonen[®] voor nieuwbouw en het Keurmerk Veilig Ondernemen voor nieuwe winkelgebieden. Nadrukkelijk is het SPvE niet integraal aan beide eisenpakketten getoetst: wél hebben we in dit advies aangegeven wat de belangrijkste aandachtspunten zijn wanneer die instrumenten als leidraad worden genomen.

Leeswijzer

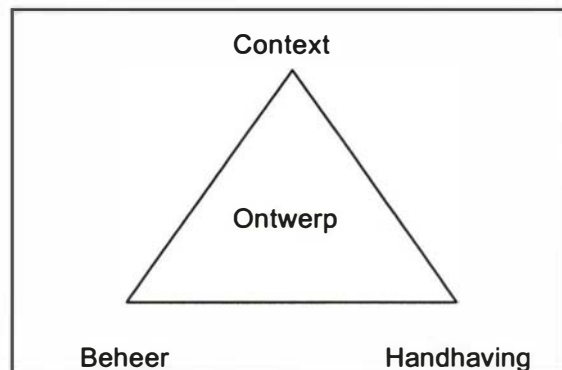
Zoals gezegd hierna eerst het theoretisch kader van sociale veiligheid. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 de bestaande veiligheidssituatie geschetst, gebaseerd op documentenanalyse, politiecijfers en een dag- en avondschoon. In hoofdstuk 4 staat de beoordeling van het SPvE centraal en de aanbevelingen die vanuit het oogpunt van sociale veiligheid gegeven kunnen worden.

2 Theoretisch kader sociale veiligheid

Of een situatie sociaal veilig is, kan door een veelvoud van factoren worden bepaald. De Delftse onderzoekers Van der Voordt en Van Wegen hebben deze factoren uitgebreid geanalyseerd in hun proefschrift 'Sociale veiligheid en gebouwde omgeving' uit 1991. DSP-groep heeft bij het ontwikkelen van het Politie Keurmerk Veilig Wonen deze toetsingscriteria ook in dit handboek opgenomen. De criteria die in dit proefschrift zijn opgesteld, zijn door DSP-groep door voortschrijdend inzicht bewerkt tot een viertal groepen factoren die van invloed zijn op de sociale veiligheid. Onafhankelijk van een concreet toepassingsgebied komen de criteria op het volgende neer:

- Zichtbaarheid.
Gebruikers van een gebied moeten het gebied kunnen overzien en het gevoel hebben dat andere aanwezigen hen kunnen zien. Goede verlichting en lange zichtlijnen zijn noodzakelijk. Tevens moet schijnveiligheid voorkomen worden.
- Toegankelijkheid.
Een duidelijke routing met goede oriëntatiemogelijkheden is belangrijk voor een positieve beleving van de openbare ruimte. Het gebied moet voor zijn gebruikers goed toegankelijk zijn, maar tegelijkertijd niet zó toegankelijk dat potentiële daders alle gelegenheid hebben om zich na een delict snel en geruisloos uit de voeten te maken. Daar zal dus altijd een evenwicht tussen moeten bestaan. Tevens is goede bereikbaarheid voor politie en andere hulpdiensten van belang.
- Attractiviteit.
Een omgeving met plezierige materialen en kleuren en prettige verlichting, en waar bovendien alles heel en schoon is, draagt bij aan een veilig gevoel van de gebruikers.
- Zonering.
Zowel voor bezoekers als voor beheerders dient duidelijk te zijn welke status een gebied heeft (privé, semi-privé, semi-openbaar of openbaar) en wie voor het beheer verantwoordelijk is.

Bij de uitvoering van de werkzaamheden zijn deze criteria als leidraad gehanteerd naast de reeks context-ontwerp-beheer-handhaving. Deze vier aspecten zijn sterk met elkaar verbonden.



Bij de beoordeling van de effecten die het ontwerp zal hebben op sociale veiligheid, dient de context van het plangebied betrokken te worden. Aller-

eerst om te voorkomen dat effectverplaatsingen aan de aandacht ontsnappen.

Daarnaast heeft het weinig zin om alleen naar het plangebied zelf te kijken zonder de effecten mee te nemen die de omgeving kan hebben op het plangebied.

De afstemming tussen ontwerp en beheer is een ander belangrijk aandachtspunt, omdat nog te vaak omgevingen ontworpen worden die een zeer hoog beheerniveau nodig hebben, terwijl dat niet gerealiseerd kan worden. Het is dan niet mogelijk het beoogde kwaliteitsniveau vast te houden. Hetzelfde geldt voor de link tussen ontwerp en handhaving: elementen die in de ontwerpfase worden bedacht en die later intensieve handhaving (door politie of andere toezichthouders) nodig zullen hebben, mogen alleen gerealiseerd worden wanneer die handhaving daadwerkelijk geleverd kan worden.

3 Bestaande veiligheidssituatie

3.1 Inleiding

Om de bestaande veiligheidssituatie in kaart te brengen zijn documenten en politiegegevens geanalyseerd en is een dag- en avondschouw gehouden. Van deze drie onderdelen wordt hieronder verslag gedaan.

De bestudeerde documenten zijn:

- De toekomst van Amsterdam-Noord, concept.
- Verslag van onderzoek onder ondernemers.
- Stadsdeel Amsterdam-Noord en de woningcorporaties, Nieuwsflits Waterlandplein, november 2003.
- Stadsdeel Amsterdam-Noord (Projectbureau Grote Steden Beleid en Sector Bestuurszaken), Wijkveiligheidsplan Nieuwendam-Noord, Amsterdam, 1 juli 1997.
- Stadsdeel Amsterdam-Noord (Projectbureau Grote Steden Beleid en Sector Bestuurszaken), Tussentijds evaluatierapport Wijkveiligheidsplan Nieuwendam-Noord, Amsterdam, juni 1998.
- Politiebureau Waddenweg, afdeling POA, Aangifte cijfers Werengouwbuurte te Amsterdam, 8 januari 2004.

3.2 Documentenanalyse

Demografische ontwikkeling

In 'De toekomst van Amsterdam-Noord (concept)' wordt geschetst hoe dit stadsdeel zich demografisch ontwikkelt. De verwachting is dat specifiek in Nieuwendam-Noord steeds meer allochtonen zullen gaan wonen. Daar zijn veel ruime woningen (geschikt voor grote gezinnen) die relatief goedkoop zijn. De goedkope woningen zijn oud, niet zo goed onderhouden en liggen in een enigszins verloederde woonomgeving. Op dit moment wonen in Nieuwendam-Noord meer allochtonen dan Nederlanders en als de huidige trend zich doorzet zal die verhouding verder scheef trekken. Daaraan zouden de nieuwbouwplannen van onder andere IJburg, de Bongerd of het Shellterrein nog verder kunnen bijdragen, in de zin dat bewoners met wat hogere inkomens uit Noord naar elders verhuizen.

Overigens ligt het aandeel allochtonen in Amsterdam-Noord nog onder het gemiddelde van heel Amsterdam, maar Noord loopt gestaag in.

Wijkveiligheidsplan

Volgens het wijkveiligheidsplan (1997) is het economische fundament al aan het afbrokkelen en nemen in zo'n situatie over het algemeen de onveiligheidsgevoelens toe "en kan de schade die ten gevolge van criminaliteit ontstaat minder goed opgevangen en minder snel hersteld worden".

Nieuwendam-Noord is een relatief veilige wijk, waar geen sprake is van veel en/of ernstige criminaliteit zoals in andere delen van Amsterdam wel voorkomt. Dat wordt benadrukt in het Wijkveiligheidsplan van Nieuwendam-Noord uit 1997. In dit gebied spelen twee pregnante problemen:

- 1 jongerenoverlast / jeugdcriminaliteit, vooral op en rond het Waterlandplein;
- 2 onveiligheidsgevoelens, met name 's nachts in de openbare ruimte.

Ad 1. Uit analyse van de jongeren is gebleken dat de overlast wordt veroorzaakt door ongeveer 150 jongeren, in 12 verschillende groepen. Het aantal jongeren zal naar verwachting verder toenemen, in overeenstemming met het toenemende aantal allochtone gezinnen. Het risico dat de overlast door jongeren daarmee ook verder toeneemt is reëel.

De overlast wordt vooral veroorzaakt door samenscholende jongeren, soms in combinatie met drugsgebruik en overmatig alcoholgebruik. De aanwezigheid op zich is al bedreigend voor bewoners, maar zij ervaren ook verbale bedreigingen, intimidaties en soms hangen de jongeren in de (niet-afgesloten) flatingangen. Het busstation op het Waterlandplein heeft te leiden onder de soms grote groepen wachtende scholieren op of direct rond het Waterlandplein: het busstation is begin- en eindhalte. Jongeren zwerven tijdens schoolpauzes uit over de buurt en een deel van hen veroorzaakt overlast op het Waterlandplein. Sommigen plegen winkeldiefstallen en volgens de politie (in 1997) is het aantal gepleegde winkeldiefstallen hoog. Volgens de bewoners komt op het Waterlandplein veel inbraak, drugsgebruik, vernielingen, geweld, vandalisme, graffiti en vervuiling voor.

Ad 2. De onveiligheidsgevoelens hangen samen met de jongerenoverlast, maar ook met de hoge mutatiegraad (veel verhuisbewegingen), waardoor relatief veel bewoners onbekend zijn met de buurt en de andere buurtbewoners. Een derde factor van belang is de toename van het aantal ouderen: ouderen ervaren over het algemeen eerder gevoelens van onveiligheid.

In het wijkveiligheidsplan worden allerlei maatregelen genoemd om de problemen aan te pakken. Sommige daarvan moeten op dat moment (1997) nog opgestart worden, andere lopen al. Voorbeelden van maatregelen zijn: het verlengen van de werkzaamheden van de wijkveiligheidspost, het meldpunt Bestrijding Extreme Overlast en acties specifiek gericht op jongeren (bijvoorbeeld bevordering jeugdparticipatie en individuele trajectbegeleiding van overlast veroorzakende jongeren. Met het bestuur van de middelbare scholen in Amsterdam-Noord is een convenant gesloten, dat er onder andere op gericht is om de overlast door scholieren buiten de school te verminderen. Om de veiligheid van winkeliers op het Waterlandplein te vergroten wordt gedacht aan maatregelen in de winkels zelf (buren-bel-systeem, camera's, etc.) en in de omgeving (bijvoorbeeld stadswachten). Stadswachten zijn ook bedoeld om de woonomgeving te controleren. Wat betreft de woongebouwen is het streven te voldoen aan het Politiekeurmerk Veilig Wonen[®]. Tenslotte worden maatregelen genomen om de contacten tussen bewoners te verbeteren en het onderlinge begrip te vergroten.

Tussentijdse evaluatie wijkveiligheidsplan

In 1998 is het wijkveiligheidsplan tussentijds geëvalueerd. Van de maatregelen die in het wijkveiligheidsplan zijn genoemd is een deel dan nog onvoldoende van de grond gekomen. Jongerenoverlast bleek nog steeds de belangrijkste bron van overlast te zijn voor bewoners en deze vorm van overlast was ook niet afgenomen. Geluidsoverlast, burenoverlast en drugs-overlast waren wel afgenomen. De verhuigeneigdheid onder de bewoners is toegenomen. De criminaliteitscijfers zijn licht gestegen, maar dat kan mogelijk verklaard worden uit de grotere aangiftebereidheid. Het hoeft niet te betekenen dat er daadwerkelijk meer incidenten zijn geweest. Het percentage van bewoners dat zich 's avonds op straat onveilig voelt is nagenoeg gelijk gebleven. Het aantal winkeldiefstallen door scholieren is flink afgenomen, doordat ze tijdens de kleine schoolpauzes op de scholen blijven.

Jongeren die in de grote pauze naar het Waterlandplein gaan, veroorzaken geen overlast. De coffeeshop Bros veroorzaakt geen overlast meer, doordat de beheerder zich strak aan de afspraken houdt.

Vanuit het stadsdeel is geprobeerd om beleidsmatige ruimte te scheppen voor een verhuizing van coffeeshop Bros, naar een plek die minder overlast gevoelig is. Deze verhuizing is voorgesteld naar aanleiding van de renovatie van het Waterlandplein. Het toenmalige gedoogbeleid bood echter geen ruimte biedt voor een verplaatsing van een coffeeshop. Ten tijde van het opstellen van deze evaluatie (1998) werd gezocht of binnen het toenmalige beleid nog mogelijkheden waren om de coffeeshop te verhuizen.

In de winkels is het burenbel-systeem vanwege de hoge aanschafkosten nog niet aangelegd. Misschien gebeurt dit tegelijk met de renovatie. De woningcorporaties zijn bezig met het beveiligen van de woningen. Het stadsdeel heeft budget gereserveerd om de woonomgeving aan het Politiekeurmerk Veilig Wonen[®] te laten voldoen.

Nieuwsflits

Dat was 1997 en 1998. Inmiddels zijn we een aantal jaar verder, is er een coördinator Integrale Veiligheid en is er door toenemende problematiek op en om het Waterlandplein sedert het najaar van 2003 een pleinwerker aangesteld.

Het stadsdeel en Ymere geven een nieuwsflits uit om bewoners en winkeliers van het Waterlandplein op de hoogte te houden van de aanpak van de veiligheid.

In de nieuwsflits van november 2003 wordt bericht dat een aantal maatregelen is getroffen om op korte termijn de veiligheid op het Waterlandplein te vergroten. Zo is een alcoholverbod ingesteld en houden de buurtconciërges 's ochtends toezicht bij het openen van de winkels op het plein. De buurtconciërges zijn in het nieuwe paarse gebouw beter zichtbaar geworden, in het winkelcentrum speelt tot 22.00 uur klassieke muziek (tegen het rondhangen) en voor de jeugd worden activiteiten georganiseerd. Thuis op Straat en het Sportbuurtwerk organiseren jeugdactiviteiten.

Winkeliers

Uit onderzoek verricht onder winkeliers blijkt, dat de omzet bij de meeste winkeliers gelijk is gebleven of is gedaald. Onveiligheid en hangjongeren wordt het meest genoemd als zwakke punten van het winkelcentrum.

De veiligheidssituatie op het Waterlandplein en de directe omgeving wordt door veel winkeliers als slecht bestempeld. De meeste vinden ook dat er de laatste jaren sprake is van verslechtering. Zowel overdag als 's avonds zijn er onveilige plekken. Voor overdag noemen veel ondernemers de doorgangen/poortjes bij de Beverwijkstraat. 's Avonds vinden ze het op en rondom het hele plein en bij de coffeeshop en cafés onveilig. De problemen spelen niet alleen buiten: ook in de winkels zelf voelen veel ondernemers zich (soms of vaak) onveilig. In veel gevallen komt dat door personen in de winkel waar dreiging vanuit gaat.

De overlast bestaat, van het meest naar het minst vaak genoemd, uit: rondhangen, baldadigheid, personeel lastigvallen, geluidsoverlast, vernielen, fietsen/skaten, klanten lastigvallen en bedelen. Vooral jongeren/scholieren veroorzaken de overlast.

3.3 Politiegegevens

De buurtregisseur Werengouw, de heer Stolk, heeft in een kort telefoongesprek verteld dat er op en rond het Waterlandplein veel gevoelens van onveiligheid zijn, maar dat het aantal incidenten dat de politie ter ore komt (en dat in het cijfermateriaal is terug te vinden) erg meevalt vergeleken met andere Amsterdamse regio's. Mogelijke oorzaken voor de grote onveiligheidsbeleving zijn volgens de buurtregisseur het uiterlijk van het plein, de grote concentratie van jongeren, de vele verhuizingen en (voor de autochtone bevolking) het feit dat de buurt zo snel veranderd is de laatste tijd.

De politiecijfers die ter beschikking zijn gesteld hebben betrekking op de hele Werengouwbuurt, dus op een veel groter gebied dan alleen het Winterdijkplein. De cijfers hebben betrekking op het aantal aangiften.

De meeste aangiften in de Werengouwbuurt zijn in 2003 gedaan van 'diefstal uit/vanaf motorvoertuigen' en 'vernietiging c.q. zaakbeschadiging'. Het aantal vernietigingen varieerde sterk in de periode 1998 tot en met 2003. De hoogste piek lag in 2001 en het op één na grootste aantal in 2003. Het aantal diefstallen uit/vanaf motorvoertuigen varieerde ook flink en dit type incident heeft over alle perioden gezien de meeste meldingen in 2003.

Na deze twee meest voorkomende incidenten komen vijf typen waarvan in 2003 30 tot 40 keer aangifte is gedaan. Van hoog naar laag zijn dit:

- diefstal/inbraak box/garage/schuur/tuinhuis (38x);
- diefstal/inbraak woning (34x);
- mishandeling (34x);
- diefstal/inbraak bedrijven en instellingen (waaronder winkeldiefstal)(31x);
- diefstal van motorvoertuigen (30x).

Zonder een waardeoordeel uit te willen spreken over de zwaarte van de verschillende incidenten en zonder te vergelijken met andere gebieden in Amsterdam vallen de 34 aangiften van mishandeling op. Soortgelijke incidenten zijn bedreiging en straatroof. Het aantal bedreigingen is vanaf 1998 flink toegenomen tot 27 keer in 2002 en 24 keer in 2003. Het aantal mishandelingen schommelt. De piek lag met 18 in 2000 en in 2003 is het 13 keer gebeurd.

Zoals hierboven naar voren komt treedt diefstal/inbraak in bedrijven en instellingen relatief vaak op. Winkeldiefstal kwam in 2003 relatief weinig voor (hoewel, nog altijd 17 keer), maar in 1999 en 2000 was het een groter probleem met 29 en 27 aangiften.

Zakkenrollerij nam tot en met 2002 sterk toe (tot 33 in 2002), maar in 2003 is het aantal aangiften opeens afgenomen tot 11 voor het hele jaar.

3.4 Schouw

Het Waterlandplein en omgeving is op dinsdag 13 januari in de middag en vroege avond (16.00-18.15 uur) geschouwd. Het weer was regenachtig met sterke windstoten.

Opvallend is dat het een heel ingetogen winkelcentrum is met over het algemeen, behalve aan de noordzijde, smalle toegangen onder de laagbouw van het winkelcentrum door. Overdag is dat geen groot probleem, maar 's avonds is het niet prettig voor de bewoners die via die doorgangen naar hun woning moeten.

Er zijn veel onoverzichtelijke hoeken, bijvoorbeeld de portieken van de flatgebouwen. Ook flatgebouwen die minder ingesnoerd zijn, zijn niet prettig als het om bereikbaarheid in de avonduren gaat. Vooral de woontoren aan de Beverwijkstraat ter hoogte van de buscirculatielus is ongunstig: de zichtlijnen op de entree worden gefrustreerd door een cluster van lage winkels, waar ook de bibliotheek in is opgenomen. Ook het grote aantal bellenborden (100 adressen) levert geen bijdrage aan betrokkenheid van bewoners: het grote aantal werkt de anonimiteit in de hand. Verder speelt de uitstraling van de omgeving een rol, bijvoorbeeld de defensief vormgegeven noodtrappenhuizen. Tenslotte spelen de vele blinde muren op maaiveld een grote rol bij de onveiligheidsbeleving van de woontoren.

Het aantal woningen in het hele gebied dat per portiek wordt ontsloten is erg groot.

De winkelsfeer is prettig. Dat komt doordat het redelijk druk is, er een redelijk aanbod van winkels is en doordat de luifelwand het plein begrenst en herbergzaamheid geeft. Er is opvallend veel bewakingspersoneel bij de grotere winkels.

Met een Turkse ondernemer is kort gesproken. Hij bleek best tevreden te zijn met de huidige situatie, maar houdt toch op. Het plein is te weinig bekend en heeft een te kleine reikwijdte voor mensen met een te klein draagvlak, aldus de ondernemer. Ook verwacht hij dat de huren door de nieuwbouw omhoog zullen gaan.

Tijdens de schouw zijn rondhangende mensen gezien met tekenen van dealen. Opzichtig fotograferen werd bestraft door een persoon die er vrij dreigend naast kwam lopen. Op de hoek van snackbar Capitool wordt rondgehangen en dat heeft ook een negatieve uitstraling naar de omgeving toe: het straatje achter het plein, met de buurtpost en de garage. Bij het U-vormige plein achter de galerijflat aan de Beverwijkstraat liep een vrouwelijke junk richting Wijkveiligheidspost.

Het pad achter de bedrijvenloodsen en de garage (zijde Beverwijkstraat) ziet er unheimisch uit. Hier lopen en hangen af en toe mensen rond. Bij de bushalte is weinig loos. De chauffeurs zijn weinig zichtbaar aanwezig in hun wachtruimte en daardoor ontbreekt het gevoel dat zij in geval van nood te hulp kunnen komen. De woningen in de kubus liggen redelijk dicht bij de halte, maar het is twijfelachtig of hier veel sociale controle van verwacht kan worden.

Aan de zijde van de Volendammerweg oogt het winkelcentrum levendig. Er zijn veel activiteiten in de plint. Ook na sluiting is dit nog wel een prettige plek. Verderop richting het zuiden is dat minder. Daar staat de galerijflat, met zicht op plein, die aan de zijde van de Volendammerweg een anonieme plint van bergingen en garageboxen heeft.

Datzelfde geldt voor de eerder genoemde woontoren aan de Beverwijkstraat. Die heeft aan drie zijden een dode gevel. Beide woonkernen keren in de nieuwe plannen terug. Het enige gebouw met uitstraling is de buurtpost aan de Werengauw. Deze is echter tijdelijk en zal in de plannen niet terugkeren.

De omgeving bestaat uit nette, overzichtelijke straten met groen en speelplekken. Bij een voetbalkooi op een pleintje aan de Spanderswoudstraat wordt 's avonds nog door kinderen gespeeld/gevoetbald.

De grote wanklanken komen zo tegen zessen van de parkeerplaats. Een rode sportauto met geblindeerde zwarte ramen staat met stationair draaiende motor, de lampen aan en onduidelijke bedoelingen voor de woontoren. Typisch dealergedrag.

3.5 Conclusie

Bij de analyse van het SPvE streven we naar een zo veilig mogelijk gebied, waar mensen zich veilig voelen en daders geen kans krijgen. In het toekomstige gebied moeten bestaande problemen zoveel mogelijk voorkomen worden. Uit voorgaande analyse blijkt dat het vooral gaat om:

- hangjongeren in de openbare ruimte, portieken en onderdoorgangen;
- bedreigende situaties in winkels;
- diefstal van en uit motorvoertuigen;
- woninginbraak en inbraak in bergingen, garages etc.;
- inbraak in bedrijven en instellingen (waaronder winkels).

Van de bestaande situatie hebben we geleerd de volgende ruimtelijke kenmerken zoveel mogelijk te voorkomen:

- veel woningen per gemeenschappelijke entree;
- achterkanten en kale plinten van woongebouwen, winkels, bergingen en garages;
- routing naar woningentrees via stil gebied;
- onoverzichtelijkheid: zowel in bebouwing (nissen, portieken) als in de buitenruimte (objecten die zichtlijnen belemmeren).

De huidige luifel werkt juist positief.

4 Plananalyse

4.1 Inleiding

Aan de hand van het inzicht in de bestaande veiligheidssituatie kan de vraag beantwoord worden of het voorliggende plan een verbetering vormt op de geschetste problematiek.

Inzicht in het SPvE is verkregen door bestudering van de volgende documenten:

- Waterlandplein, de Architecten Cie., 10-12-2003 (SPvE);
- Waterlandplein, de Architecten Cie., 11-02-2004 (SPvE);
- Notitie Waterlandplein inzake globale brancheverkeveling, 29-10-2003;
- WLP, toelichting openbare ruimte, Stadsdeel Amsterdam-Noord, 18-02-2004.

Het SPvE en het openbare ruimteplan bevatten vanuit het oogpunt van sociale veiligheid een groot aantal goede onderdelen, die in de volgende paragraaf kort worden benoemd. Vervolgens staan in §4.3 de risico's waarmee rekening gehouden zou moeten worden, steeds vergezeld van aanbevelingen.

In hoofdstuk 1 is al aangegeven dat we het ontwerp niet alleen gescand hebben vanuit het algemene kader van sociaal veilig ontwerpen, maar dat we ook specifiek naar de instrumenten Politiekeurmerk Veilig Wonen[®] voor nieuwbouw en het Keurmerk Veilig Ondernemen voor nieuwe winkelgebieden hebben gekeken.

Onderwerpen waarbij de eisen uit het Politiekeurmerk Veilig Wonen[®] zijn toegepast zijn de parkeerdekken, woningen op parkeerdekken, de compartimentering van bergingen en woongebouwen en openbare verlichting. Aanbevelingen die betrekking hebben op attractiviteit van gevelwanden, de menging van functies, inpandige distributie, parkeren in de open lucht, de aansluiting van het winkelgebied op zijn omgeving en samenwerking tussen winkeliers komen terug in het Keurmerk Veilig Ondernemen.

Voor de woongebouwen die behouden blijven zou het goed zijn het Politiekeurmerk Veilig Wonen voor bestaande bouw toe te passen. In het huidige planstadium is dat nog niet urgent, maar zodra de bebouwing op tekening meer vorm en detail krijgt, adviseren we daar beslist naar te kijken.

4.2 Positieve punten

Het SPvE bevat al zeer veel goede punten, die een positieve invloed hebben op preventie van criminaliteit en onveiligheidsgevoelens. Hieronder worden ze kort benoemd. Voor al deze punten geldt ons advies ze in de uitwerking van de plannen intact te houden.

- Identiteit
Een aantal bestaande gebouwen blijft behouden en wordt in het ontwerp ingepast. Ook een aantal belangrijke structurerende elementen in de openbare ruimte, zoals de wegen aan de rand en de pleinruimte waar nu het busstation is, wordt behouden.

Hierdoor blijft het gebied herkenbaar voor de huidige bewoners, gebruikers en bezoekers.

- **Gesloten bouwblok**

De functies worden geclusterd in een klein aantal volumes, die het principe van het gesloten bouwblok volgen. Hierdoor ontstaat een overzichtelijke openbare ruimte met een goed leesbare routing. De grens tussen openbaar en privé is zo ook duidelijk: buitenruimte is openbaar, binnenruimte niet.

In de versie van 10-12-2003 staat nog een voetgangersroute getekend door het scholenblok, maar die is in de versie van 10-02-2004 geschrapt. Dat is veel beter. Deze route is nooit als openbare doorsteek bedoeld geweest.

- **Verbetering mijn en dijn**

Aansluitend bij het bovenstaande (heldere grens tussen openbaar en privé door de gesloten bouwblokken) worden de huidige gebieden met een onduidelijke status opgeheven. Het gaat dan bijvoorbeeld om de onduidelijke begrenzing bij het huidige benzinstation. Positief is ook, dat de rooilijn langs de groene wig en de rooilijn van het schoolblok recht zijn getrokken: in een eerdere versie waren er verspringingen, waardoor het zicht op het Waterlandplein werd belemmerd.

- **Geanimeerde daken**

De daken bovenop de parkeerdekken zijn vooral bedoeld als kijkgroen en zullen beperkt toegankelijk zijn voor bewoners. Dit biedt kansen voor een aantrekkelijke woonomgeving die bovendien goede beheersbaar is. De referentie met het Landhoofd op de Kop van Zuid in Rotterdam (ook ontworpen door de Architecten Cie.) boezemt vertrouwen in.

- **Prettige 'afroming'**

De twee verbindingsstraten tussen het plein en de Volendammerweg en de IJdoornlaan lopen breed uit, waardoor de ruimten beter overzichtelijk zijn (vanaf afstand kun je al de straat inkijken) en mensen in geval van nood meer uitwijkmogelijkheden hebben dan in de huidige smalle, lange stegen.

- **Helder gedefinieerd plein**

Een plein is gebaat bij duidelijke randen. Dit plan voldoet hieraan, doordat de openingen van de twee straten aan de kant van het plein worden geknepen. De maat van het plein oogt prettig en is overzichtelijk.

- **Het maaiveld heeft een positieve uitstraling**

Zeer positief is het streven om alle plinten in het plangebied aantrekkelijk en zo levendig mogelijk te maken. Waar mogelijk komen er functies in de plint en waar dat niet mogelijk is, wordt de wand zo attractief mogelijk vormgegeven. De inpandige distributiegang is in dit opzicht ook een groot pluspunt.

- **Gelaagdheid / geborgenheid**

De bebouwing zal redelijk grootschalig zijn en toch zullen de openbare ruimten en dan met name het plein naar verwachting voldoende intimiteit krijgen. De maat van het plein en de luifel aan de gevels dragen daartoe bij.

- **Verankering in de buurt**

Het plangebied sluit goed aan op het omliggende stratenpatroon. Door middel van heldere zichtlijnen is het winkelcentrum ook visueel goed met de omgeving verankerd.

- **Levendigheid**

Doordat allerlei functies een plaats in het gebied krijgen, zijn er goede kansen dat het gebied op tijden dat de winkels gesloten zijn levendig is.

- **Parkeren op maaiveld**
De bewoners van de woningen die behouden blijven zullen op maaiveld Voordeel hiervan is, dat deze bewoners het maaiveld meer in de gaten zullen houden uit ongerustheid dat er iets met hun auto gebeurt. De parkeerplaatsen liggen goed in het zicht van woningen.

Ook vanuit het openbare ruimteplan (versie 18 februari) worden nog enkele punten geëxpliciteerd.

- **Materialisering**
Hoogwaardige materialen zullen worden toegepast, die mooi oud worden en niet snel kapot gaan. Samen met de nagestreefde optimale afstemming tussen ontwerp en beheer biedt dit goede kansen dat het gebied ook jaren na oplevering nog de gewenste kwaliteit heeft.
- **Objecten in de openbare ruimte**
De buitenruimte wordt vrij gehouden van overbodige obstakels. Dit is goed voor de overzichtelijkheid van het gebied, voorkomt ophoping van zwerfvuil en geeft minder aanleiding voor het plaatsen van afval en grof vuil door bewoners.
- **Toegankelijkheid**
De toegankelijkheid voor autoverkeer van de winkelstraten, het Plein en de Groene Zoom wordt beperkt. Daardoor worden niet alleen overdag ongewenste auto's in het gebied voorkomen: 's avonds kunnen de 'oude hangjongeren' er ook niet met hun auto komen. Dankzij mechanische middelen is het gebied echter wel toegankelijk voor distributieverkeer en de hulpdiensten.

4.3 Risico's en aanbevelingen

4.3.1 Bebouwingswanden

In het hele plangebied worden plinten zoveel mogelijk levendig of tenminste aantrekkelijk gemaakt. Op één plaats is dit nog een probleem: de plint van de 21flat aan de Volendammerweg. De bestaande garageboxen blijven bewaard. Tijdens de tweede workshop gaven bewoners aan dat zij zich 's avonds niet onveilig voelen bij deze boxen en dat er geen probleem is met junks of hanggroepen. Het is echter een betrekkelijk anoniem gebied en wanneer de rest van de omgeving sterk verbeterd wordt, is dit een plaats waar de problemen zich naartoe zouden kunnen verplaatsen.

Aanbeveling Pak de plint van de 21flat in met nieuwe functionele bebouwing. Wonen kan bijvoorbeeld naar de begane grond gebracht worden wanneer er maisonnettes gemaakt worden (referentie: Hoogoordflat in Amsterdam Zuidoost van architectenbureau Verheijen, Verkoren, De Haan). Eén of andere functie is een vereiste, daar bij een onbestemde ruimte het middel erger kan zijn dan de kwaal (in Zuidoost zijn garages soms omgevormd tot 'woningen' van zwervers).

Ook voor de winkels is levendigheid en attractiviteit van de wanden het devies. Bij de kiosk op het plein verwachten we echter problemen, omdat een winkel of horecavoorziening érgens zijn opslag een plaats moet geven.

Aanbeveling Houd vast aan de alzijdige transparantie en veranker dit ook in toekomstige documenten (in plan- en beheerstadium). We adviseren onder de kiosk een kelder te maken, zodat de opslagruimte niet ten koste hoeft te gaan van de uitstraling van de wand op maaiveld.

*Verder zal de transparantie van de gevels ook bij de andere winkels be-
waakt moeten worden. Dichtgeplakte wanden moeten koste wat kost voor-
komen worden.*

De kiosk heeft op de tekeningen een grillige, indicatieve vorm. Een dergelij-
ke vrije vorm biedt ongewenste verstoppelken en levert plaatsen waar
zwerfvuil zich eenvoudig kan ophopen.

*Aanbeveling Geef het paviljoen een heldere vorm met strakke wanden. Een rond gebouw
heeft de voorkeur, omdat de overzichtelijkheid dan het best is en er geen
hoeken zijn.*

De entrees naar de woningen liggen goed verspreid in de plint. De entrees
liggen echter niet optimaal in elkaars zicht. Omdat de woningentrees naar
verwachting op stille tijden de meest levendige plaatsen zullen zijn, is het
belangrijk dat vanuit iedere entree zoveel mogelijk zicht is op de andere
entrees. Posities op de hoek zijn ideaal.

*Aanbeveling Verleg de entree ten noorden en die ten zuiden van de kiosk naar de hoek,
zodat zowel de entree in het schoolblok als de andere entrees aan het plein
in het zicht komen te liggen.*

*Maak alle entrees verder zo transparant mogelijk. Laat postkasten of trap-
penhuizen / liftschachten het zicht niet belemmeren.*

Het ontwerp van het schoolblok is nog maar in een heel pril stadium. De
toegankelijkheid van het schoolplein vanuit de openbare ruimte zal echter bij
de uitwerking belangrijk aandachtspunt zijn. In het Stedenbouwkundig plan
van 25-02-04 (pagina 9 en 13) wordt namelijk de indruk gewekt dat het ver-
hoogde schoolplein vanaf maaiveld direct toegankelijk is en dat zou uit oog-
punt van sociale veiligheid en criminaliteitspreventie zeer onwenselijk zijn.

*Aanbeveling Bewaak de aansluiting van het verhoogde schoolplein op de openbare
ruimte: maak het schoolplein duidelijk privaat en voorkom publieke toegan-
kelijkheid.*

4.3.2 Parkeerdekken

De woongebouwen, zowel nieuw als bestaand, worden opgenomen in vier
clusters van bebouwing. In twee van deze clusters zijn alle woningen in de
marktsector. In de andere twee clusters maken gebouwen met marktwonin-
gen van hetzelfde parkeervloer gebruik als een gebouw met sociale huur-
woningen. Het risico daarbij is, dat het gebied niet op het beheerniveau kan
worden gehouden dat waarschijnlijk het gros van de bewoners zou willen.
Dat komt enerzijds doordat bewoners van de huurwoningen geen financieel
belang hebben bij de kwaliteit van hun woonomgeving. Anderzijds bestaat
het gevaar dat onduidelijk is wie voor het beheer van de gezamenlijke ruimte
verantwoordelijk is.

*Aanbeveling Verdeel de koop- en de huurwoningen zodanig over de bebouwingsblokken,
dat de parkeervloer steeds óf alleen voor de koopwoningen, óf alleen voor
de huurwoningen toegankelijk is.*

*Dit betekent niet dat de huurwoningen niet op hetzelfde blok mogen staan
als de koopwoningen. Wanneer een huurflat bestaande bouw is, zullen de
bewoners op maaiveld parkeren en hoeven ze geen toegang te hebben tot
de dekken. Wanneer die toegankelijkheid technisch goed wordt geregeld,
kunnen koop- en huurwoningen prima in elkaars nabijheid staan.*

Door Ymere wordt nog nagedacht over dekgebonden woningen. In dit stadium is er nog weinig over te zeggen. Ten aanzien van het principe zien we twee risico's: dat de grens tussen openbaar en privé onduidelijk is en dat bewoners in hun privacy worden aangetast. In dat laatste geval zullen bewoners waarschijnlijk hun woning of private buitenruimte afschermen van het dek, waardoor de kans op sociale ogen verloren gaat.

Aanbeveling Geef bewoners voldoende mogelijkheden voor privacy, bijvoorbeeld door de semi-private routing over het dek niet vlak langs de woning te leggen en door bewoners een eigen buitenruimte te geven. Let er daarbij op dat de grens tussen openbaar en privé volstrekt helder en logisch is.

De auto's die op de vier dekken worden geparkeerd, staan weliswaar binnen een gesloten bouwblok, maar ook uit het zicht van woningen. Tijdens de eerste workshop uitte Sander Vermeer, de pleinwerker, zijn angst dat de parkeerdekken de nieuwe hangplekken van het gebied zullen worden. Reden voor die angst is vooral het feit dat bewoners nu geregeld vreemden of 'bekenden met kwaad in de zin' binnenlaten in het gebouw.

Aanbeveling Maak de parkeerdekken om te beginnen zo overzichtelijk mogelijk. Plaats daarvoor objecten die het zicht kunnen belemmeren (zoals bergingen, technische ruimten, collectieve fietsenstallingen, trappenhuizen en liftschachten) aan de zijkant en in ieder geval buiten de lange zichtlijnen. Zorg ook voor goed zicht tussen de parkeervloer en de gemeenschappelijke ruimten daar omheen (zoals de halletjes bij lift en trap).

De kans op insluipen (dus zonder opzet van bewoners) kan technisch aanzienlijk verkleind worden. Door bijvoorbeeld de toegangen tot de parkeerdekken te voorzien van speedgates (hekken die zeer snel open en dicht gaan) krijgen onbevoegden minder kans om achter een auto aan naar binnen te lopen. Ook bij de entredeuren tot de woongebouwen moet op het snel openen en weer sluiten worden gelet: een deur die 30 seconden open blijft staan is niet nodig en zeker niet gewenst.

Naar verwachting laten bewoners daarnaast minder snel vreemden binnen als ze kunnen zien wie voor de deur staat. Maak dan ook videofoons als aanvulling op de normale deurbellen.

Daarnaast is het belangrijk dat niet teveel woningen via dezelfde entree ontsloten worden. Bewoners weten dan beter wie wel en wie niet in het gebouw thuis hoort. In §4.3.3 staat meer over de compartimentering van woongebouwen.

Alleen met technische middelen wordt het probleem echter niet volledig opgelost. Het gedrag van bewoners is zeer bepalend voor het uiteindelijke resultaat en gedragsverandering is niet zo even bereikt. Voorlichting over het risico van het binnenlaten van vreemden of 'bekenden met kwaad in de zin' én het aanspreken van bewoners op het ongewenst binnenlaten is nodig. Verder zouden bewoners op elkaars steun én die van de politie of stadswachten moeten kunnen rekenen wanneer iemand toch is binnengekomen en naar buiten 'geholpen' moet worden.

Een combinatie van ruimtelijke, technische en organisatorische maatregelen is dus noodzakelijk.

Bovenop de parkeerdekken komt een extra laag, die bij drie van de vier bebouwingsblokken bestaat uit kijkgroen. Bij de vierde is daar het schoolplein. Het kijkgroen is in het SPvE beperkt toegankelijk voor bewoners. Dit impliceert een onduidelijke situatie, waarin bewoners wel bij het groen kunnen komen, maar dat eigenlijk niet zouden moeten doen.

Aanbeveling Maak het kijkgroen niet toegankelijk voor bewoners en alleen toegankelijk voor de beheerder. Daarmee valt ongewenst gebruik ook direct uit de toon.

Het eerder aangehaalde concept van het Landhoofd op de Kop van Zuid in Rotterdam (overigens koopwoningen) gaat ook van dat principe uit: daar maakt een simpel ingericht dek op basis van berken, glazen 'lichthappers' en een vloer van zwarte lavagravel een compositie die wél prettig is om op uit te kijken, maar niet aantrekkelijk is als verblijfsgebied.

Op drie van de vier parkeerdekken komen ook bergingen te liggen. De combinatie van bergingen met een parkeergarage is in de praktijk vaak lastig en om een prettig gebruik door de bewoners mogelijk te maken dienen hoge eisen te worden gesteld aan de vormgeving en de routing.

Aanbevelingen *Zorg ervoor dat de route die bijvoorbeeld bewoners met een fiets moeten afleggen over het parkeerdek zo kort en overzichtelijk mogelijk is. Soms is het prettiger voor bewoners om via de gemeenschappelijke ingang van het woongebouw binnen te kunnen komen (met de fiets in de lift of over de trap) dan via de autohelling.*

Verder moeten niet teveel bergingen bij elkaar gelegd worden. Parallel aan het aantal van 50 woningen dat maximaal in een woongebouw zit (zie §4.3.3) bevat iedere groep bergingen ook bij voorkeur niet meer dan 50 bergingen. Als dat aantal overschreden wordt, wordt het cluster onderverdeeld in compartimenten van elk maximaal 25 bergingen.

Ontsluit de bergingen via rechte gangen. Op die manier wordt een web van gangetjes met een spiegel op elke hoek voorkomen.

4.3.3 Woningen

De woningen zijn geclusterd in redelijk kleine eenheden. Uitgaande van de norm in het Politiekeurmerk Veilig Wonen[®] dat een woongebouw bij voorkeur niet meer dan 50 woningen bevat, voldoen de meeste gebouwen. Het idee hierachter is, dat bewoners elkaar (en vreemden) beter herkennen als maar een klein aantal huishoudens een entree deelt. Ook is de betrokkenheid van de bewoners bij de collectieve ruimten dan groter. Twee woongebouwen hebben duidelijk meer dan 50 woningen.

Aanbeveling *Overweeg deze gebouwen op te delen en ieder deel een eigen entree te geven. Als dat niet mogelijk of wenselijk is, kan ook binnen het gebouw een compartimentering aangebracht worden, bijvoorbeeld per verdieping.*

Er zijn of komen halletjes waarvan de eerste deur overdag open staat, zodat de postbode bij de brievenbussen kan komen. De tweede deur, die toegang verschaft naar de appartementen op de verdiepingen zit dan dicht. Deze oplossing is een alternatief voor doorwerppostkasten die het zicht vanuit en in de entreehal belemmeren. Zo'n door derden (zwervers!) toegankelijke gemeenschappelijke hal heeft echter risico's.

Aanbeveling *Onze voorkeur gaat uit naar doorwerppostkasten. Door de hierboven geadviseerde compartimentering van het woongebouw is het aantal postkasten beperkt en kan gezocht worden naar een zodanig verdeling van de postkasten over de gevel dat toch voldoende zicht tussen binnen en buiten mogelijk is.*

Een voorportaal dat toegankelijk is voor iedereen is ons inziens binnen dit plangebied te kwetsbaar. Een compromis zou kunnen zijn om het halletje 's nachts af te sluiten, maar dit lijkt ons praktisch erg lastig, aangezien bijvoorbeeld de eerste krantenjongen al rond 6 uur 's ochtends verwacht kan worden.

In het plangebied komen zorgwoningen, zo bleek in de tweede workshop.

De randvoorwaarden ten aanzien van toegankelijkheid die bij zorgwoningen soms worden gesteld, kunnen strijdig zijn met het Politiekeurmerk. Recent bleek een complex met zorgwoningen elders in het land niet aan het keurmerk te kunnen voldoen, omdat alle gemeenschappelijke deuren met één druk op de knop geopend konden worden. Het bleek noodzakelijk dat de zorgverleners direct tot bij de woningen kunnen komen.

Aanbeveling Wanneer bij de zorgwoningen binnen het plangebied soortgelijke eisen van vrije toegankelijkheid gelden, worden deze woningen bij voorkeur in een eigen compartiment gelegd. De toegang tot de 'normale' woningen kan dan wel beperkt worden.

4.3.4 Detailhandel

Voor winkelgebieden die nieuw worden gebouwd kan het Keurmerk Veilig Ondernemen (KVO) voor nieuwe winkelcentra gebruikt worden als handleiding om de veiligheid van het nieuwe winkelgebied te optimaliseren. Dit is een methode waarin samenwerking tussen alle partijen (winkeliers, pandeigenaren, projectontwikkelaar, gemeente, hulpdiensten, etc.) centraal staat. Beschreven wordt welke fasen in het planvormingsproces worden doorlopen en welke acties daarin genomen moeten worden in het kader van veiligheid. Het is de bedoeling dat de samenwerking die tijdens de planvorming is opgebouwd ook tijdens de beheerfase in stand blijft. Dat is een belangrijke basis voor een veilig winkelgebied. Daarnaast worden in het handboek voor verschillende typen winkelgebieden (waaronder het wijkwinkelcentrum dat het Waterlandplein is) richtlijnen gegeven voor het ontwerp van de bebouwing, openbare ruimten en winkelruimten. Verschillende thema's die in onderhavig advies ter sprake komen, worden ook in het KVO handboek genoemd. Voorbeelden zijn de attractiviteit van gevelwanden, de menging van functies, inpandige distributie, parkeren in de open lucht en de aansluiting van het winkelgebied op zijn omgeving.

Aanbeveling Betrek de winkeliers zoveel mogelijk bij het ontwerp van het nieuwe winkelgebied en versterk de onderlinge samenwerking: zowel tussen gemeente als winkeliers als tussen de winkeliers onderling. Werk samen aan een veilig winkelcentrum. Maak bijvoorbeeld in het nieuwe winkelgebied een burenbel-systeem, waarmee winkeliers hun burenen kunnen waarschuwen als ze zich bedreigd voelen.

In dit planstadium is nog geen uitspraak gedaan over de coffeeshop. Onduidelijk is nog of de coffeeshop in het gebied terugkomt en zo ja: waar. Het stadsdeel heeft geen beleid op dit punt. Tijdens de tweede workshop is gevraagd of we hierover een advies kunnen geven.

Aanbeveling Wij zijn niet van mening dat de coffeeshop van het Waterlandplein geweerd zou moeten worden. Dat zou niet passen in het landelijke (gedoog)beleid en bovendien horen coffeeshops bij de stad. Het is de kunst om een goede plaats te zoeken en de overlast binnen de grenzen van aanvaardbaarheid te houden.

Wat betreft de plaats adviseren we een locatie die goed in het zicht van de openbare ruimte ligt. Bijvoorbeeld opgenomen als winkel aan een relatief drukke stedelijke route, zodat ook 's avonds en 's nachts sociale controle geleverd wordt. Een locatie ergens achteraf lokt juist stiekem gedrag uit. Verder is het belangrijk dat met de beheerder afspraken gemaakt worden: bijvoorbeeld dat zijn klanten niet voor de deur of in de buurt van de coffeeshop op straat blijven hangen.

Uit de deskresearch is gebleken dat indertijd met de coffeeshop afspraken zijn gemaakt die de beheerder strak naleeft en dat daardoor de overlast aanzienlijk is afgenomen.

En aangezien de klanten wel eens aan de aandacht van de beheerder kunnen ontsnappen dient de coffeeshop op ruime afstand van entrees naar avondfuncties (woningen, cultureel centrum, sportschool, ingang parkeergarage, etc.) te liggen. Het idee hierachter is dat mensen die 's avonds naar binnen willen niet vlak langs een groep hoeven te gaan.

De nabijheid van de basisschool (IJdoornschool) en zeker de VMBO school is een risico voor de winkeliers. De nieuwbouw zal naar verwachting weinig veranderen in de huidige situatie waarbij leerlingen in de winkels overlast veroorzaken.

In de deskresearch is gebleken dat het aantal winkeldiefstallen door scholieren flink is afgenomen, doordat ze tijdens de kleine schoolpauzes op de scholen blijven.

Aanbeveling *Betrek ook de scholen in het samenwerkingsverband dat hierboven is bepleit en maak afspraken om de overlast binnen de perken te houden.*

4.3.5 Openbare ruimte

Het plein heeft een prettige schaal en maatverhouding. De enige zorg, en die werd vooral gevoed door opmerkingen in de tweede workshop, is dat de zichtlijnen van plein naar openbare weg aan de pleinzijde onvoldoende zouden kunnen zijn (daar is niet zo'n afgesloten¹ hoek als aan de zijde van de openbare weg).

Aanbeveling *Overweeg een dergelijke trechtersvorm ook aan de pleinzijde te ontwerpen. Indien dit niet mogelijk is dient in ieder geval de hoek transparant te zijn. Een afgesloten hoek met bebouwing op de verdiepingen biedt geen soelaas. Dan ontstaat er een overhuifde hanggelegenheid en zal het middel erger zijn dan de kwaal.*

De groene corridor gaat dwars over het nieuwe Waterlandplein. Deze parkcorridor zal volgens het openbare ruimteplan geen dicht bos worden, maar juist bestaan uit gras met bomen. Dat biedt als concept soelaas. Risico's als onduidelijkheid over routeverloop, onveiligheidsgevoelens in het donker worden daarmee in de kiem gesmoord.

Aanbeveling *Laat de groene wig het winkelgebied niet fysiek doorsnijden. Onderbreek de wig ter hoogte van het plein en geef het groen daar een meer stedelijk karakter. Bomen in verharding. Zorg er in de beheerfase voor dat de groene corridor waar het de onderbeplanting betreft zo transparant blijft als in de ontwerpfase is gepland.*

De soberheid is vanuit sociale veiligheid positief, maar luidt ook saaiheid in. Bomen met gras in de groene corridor en stedelijke bomen als platanen, bomen van de 1^e grootte (groter dan circa 20 m.), zullen het megalomane van de gebouwen enkel onderstrepen en niet de gewenste geborgenheid geven.

Noot 1 Afsnuiten betekent, dat een haakse of scherpe hoek stomper wordt gemaakt door de punt er af te halen, zodat de zichtbaarheid wordt verbeterd.

Aanbeveling *Neem bollen op in het gras, waarmee ook in het voorjaar de eentonigheid wordt onderbroken. Overweeg i.p.v. platanen bomen van de 3^e (tot 8 à 10 meter of 2^e grootte (van 10-20 meter hoog) te nemen. In die categorie zitten relatief veel bomen met attractiewaarde, zoals bloesem, herfstkleur, vruchten en of bijzondere zaden.*

Aan de kant van de Werengouw is het plangebied niet sterk in zijn omgeving verankerd: daar is de voetgangersoversteekplaats gesitueerd op een knikpunt van de weg in de groene wig. Dat is ongunstig voor verkeersveiligheid en sociale veiligheid.

Aanbeveling *Zorg voor een rechte verankering met de buurt, door de oversteekplaats meer in westelijke richting te trekken (in zicht van woningen boven de school)*

In het openbare ruimteplan staat beschreven hoeveel fietsenstallingen (niet-jes) naar verwachting nodig zullen zijn. Deze stallingen zullen echter niet in één keer geplaatst worden: voorgesteld wordt om met minder te beginnen en bij te plaatsen naar behoefte. In de tweede workshop is aangegeven dat al wel een ruimtereservering is gemaakt voor het volledige aantal.

Aanbeveling *Aanvullend daarop adviseren we om ook al de momenten vast te leggen waarop het aanwezige aantal stallingen wordt geëvalueerd. Met zo'n faseeringsplan kan voorkomen worden dat de mogelijke uitbreiding wordt vergeten en dat er een tekort aan stallingen ontstaat.*

Ten aanzien van de verlichting wordt onderscheid gemaakt tussen de Zoom, Mantel, Stoep en Plein. Behalve enkele algemene criteria voor sociaal veilige verlichting geven we hieronder ook enkele specifieke aandachtspunten per deelgebied.

Aanbeveling *Realiseer in het hele gebied heldere, niet verblindende en gelijkmatige verlichting, die wit van kleur is. In het Politiekeurmerk wordt de volgende norm gehanteerd: '16K bij een RA-waarde van minimaal 25' of '17K of 16L met een RA-waarde van minimaal 60'. Hiermee worden waarden voor de horizontale gemiddelde verlichtingssterkte, de gelijkmatigheid en de kleur van het licht aangeduid.*

Op de Stoep zal verlichting aan de gevel of in de luifel opgehangen worden. Risico daarvan is, dat de verlichting buiten de luifel onvoldoende is.

Aanbeveling *Zorg voor goede gelijkmatigheid over het hele gebied en niet alleen onder de luifels.*

In de Mantel komen dezelfde armaturen als op de toekomstige IJdoornlaan. Aangezien de IJdoornlaan een redelijk grote verkeersweg is, bestaat de kans dat voor oranje licht gekozen wordt. Voor de herkenbaarheid van mensen en objecten is dat ongunstig.

Aanbeveling *Pas alleen wit licht toe, overeenkomst de hierboven genoemde algemene norm van sociaal veilige verlichting. Op een kruising (bijvoorbeeld bij de ingang naar de parkeerplaats) kan eventueel een andere kleur licht toegepast worden, mits de RA-waarde minimaal 25 is.*

In de Groene Zoom komen lage masten langs de centrale route door het park.

Aanbeveling *Let erop dat de bomen en de lichtmasten voldoende ver uit elkaar staan (richtlijn: 8 meter afstand van stam tot mast) en dat de lichtbundels niet door de boomkruinen belemmerd worden.*

4.3.6 Bouwfase

Sociale veiligheidsbeleving in de bouwfase is een onderwerp op zich. In het plangebied is het een belangrijk item omdat er gewoond wordt in een gebied dat voor een langere duur een bouwput zal zijn. Mensen zullen er dus tijdens de bouw moeten kunnen komen. Hieronder volgt een aantal aanbevelingen, dat zeker overwogen moet worden.

- Neem in het BLVC-plan ook een paragraaf op over sociale veiligheid tijdens de bouwfase. De V staat namelijk vooral voor verkeersveiligheid en dat staat vaak haaks op de belangen van sociale veiligheid.
- Maak een goed verlichte langzaamverkeerstrook aan de rand van de bouwput met goede bewegwijzering naar de winkels in hun tijdelijke onderkomens en zorg dat er gelijkmatigheid is in licht tussen route en de bouwput (verblinding moet voorkomen worden).
- Bij de afwikkeling van het bouwverkeer over de Werengouw, Volendammerweg en IJdoornlaan en zeker ook het parkeergedeelte van het Waterlandplein is het zaak dat bouwverkeer hier 's nachts niet illegaal parkeert. Naast verkeersonveiligheid levert illegaal geparkeerd zwaar materieel verstoppingen op voor potentiële daders. Strikte handhaving is gewenst.
- De informele controle, die vanuit het 'motortje' van het Waterlandplein (flats Zandvoortstraat, woontoren Beverwijkstraat) te verwachten valt, moet niet in de kiem gesmoord worden. Daartoe moeten de belangrijkste zichtlijnen vanuit woningen op langzaamverkeerroutes niet gefrustreerd/beknot worden door houten schuttingen of gelijkwaardig ondoorzichtige omheiningen.
- Het laden en lossen ten behoeve van de bouwwerkzaamheden moet plaatsvinden op het bouwterrein en niet op de openbare weg; dat levert weer onoverzichtelijke hoeken op in een toch al kwetsbaar gebied. Hetzelfde geldt voor het plaatsen van bouwketen. Onoverzichtelijke hoeken moeten voorkomen worden.
- Bij oplevering van de eerste woningen moet de openbare ruimte al voldoende kwaliteit hebben. Trottoirs en parkeerplaatsen en dergelijke zijn al aangelegd. Ook het beheer moet tijdens de bouwwerkzaamheden al van voldoende kwaliteit zijn.
- Het is raadzaam om een deel van de openbare ruimte aan de randen (net buiten het plangebied) tijdens de bouw te bestemmen en aanleiding te geven als ontmoetingsplek voor jongeren. Ze zijn er, ze zullen er komen en er kan beter al in een vroeg stadium met hun aanwezigheid rekening gehouden worden. Geluidsoverlast van skaterinks e.d. is aan de rand van een bouwplaats minder storend dan in een eindsituatie. Bovendien is er, als de eindsituatie bereikt wordt, dan al jongerenactiviteit en worden deze op organische wijze geïmplementeerd (eerst jongerenactiviteiten, dan woningen).
- Bundel de routes voor het langzame verkeer zoveel mogelijk met (tijdelijke) routes voor het autoverkeer.
- Bij het inrichten van de openbare ruimte, vooral bij het hart van het Waterlandplein moet er vooral in het begin voor zorggedragen worden dat aannemers in de openbare ruimte sleutelgeld betalen. Deze borg, die in de orde van enkele duizenden euro's moet liggen, krijgt de borggever terug als hij na gedane arbeid de openbare weg weer oplevert zoals hij het aangetroffen heeft. Dit aspect is van belang voor sociale veiligheid, daar vermijdingsgedrag/onveiligheidsgevoelens beginnen wanneer erosievanalisme optreedt (een slecht beheerde/bestrate openbare ruimte is de eerste stap naar verval).

- Bied bewoners, winkeliers en andere gebruikers de mogelijkheid hun klachten te melden en vragen te stellen. Dit kan door een telefoonnummer open te stellen, maar bijvoorbeeld ook door bij de bouwplaats een informatiecentrum in te richten. Daar liggen ook de BLVC plannen ter inzage.

Bijlage Aanwezigen workshops

Aanwezigen workshop 1

- Marise Ent (PMB)
- Tamara Koster (PMB)
- Ed Heijstee (Woningcorporatie Ymere)
- Oresti Sarafopolous (ArchitectenCie)
- Sander Vermeer (Seinpost)
- Simon van Wijnen (Stadsdeel Noord)
- Nicole Smits, (DSP-groep)
- Tobias Woldendorp, (DSP-groep)

Aanwezigen workshop 2

- Marise Ent (PMB)
- Tamara Koster (PMB)
- Frans Werter (Tr3um Advies, voorzitter overleggroep)
- de heer K. Poldervaart (Winkeliersvereniging Waterlandplein)
- Jacqueline van Wijngaarden (Stichting buurtwerk Noord)
- De heer Bakboord (Huurdervereniging Waterlandplein)
- mw. W. Blankenstein (Buurtbeheer Werengouw)
- de heer R. Wessendorp (Huurdervereniging Waterlandplein)
- Mevrouw J. Huikeshoven (Ouderen Advies Raad)
- Ed Heijstee (Projectleider Ymere)
- de heer K. Langkemper (Buurthuis 't Zwanemeer)
- A. Schorn (buurtregisseur Politie Amsterdam-Amstelland)
- Bert Weggeman (SGOA)
- Tobias Woldendorp (DSP-groep)
- Nicole Smits (DSP-groep)

Quickscan sociale veiligheid Waterlandplein

Nieuwendam-Noord is een relatief veilige wijk, waar (volgens de objectieve politiecijfers) geen sprake is van veel en/of ernstige criminaliteit zoals in andere delen van Amsterdam wel voorkomt. Veel bewoners, winkeliers en andere gebruikers van het Waterlandplein voelen zich er echter onveilig. Vooral jongeren veroorzaken veel overlast, criminaliteit en onveiligheidsgevoelens. Door de hoge mutatiegraad (veel verhuisbewegingen) en het grote aandeel ouderen wordt de beleving van onveiligheid verder versterkt. Daarnaast heeft de bestaande situatie een aantal ruimtelijke kenmerken dat negatief werkt: veel woningen die een entree delen, veel kale plinten, routes naar woningentrees die door stil gebied lopen, onoverzichtelijke nissen in de bebouingswand en onderbroken zichtlijnen in de openbare ruimte.

De nieuwbouwplannen bieden een kans om problemen die op dit moment spelen in de toekomst te voorkomen. Vanuit die gedachte heeft DSP-groep de plannen voor het Waterlandplein aan een risicoanalyse onderworpen en waar nodig van advies voorzien. Op twee momenten tijdens de analyse zijn de bevindingen afgestemd met de projectleiding, woningbouwvereniging, stedenbouwkundig architect en vertegenwoordigers van het maatschappelijk overleg.

Positieve punten

Het SPvE bevat al zeer veel goede punten, die een positieve invloed hebben op preventie van criminaliteit en onveiligheidsgevoelens.

De belangrijkste pluspunten zijn:

- plinten worden aantrekkelijk en levendig;
- de menging van functies biedt kansen voor levendigheid op tijden dat de winkels gesloten zijn;
- behoud van bestaande gebouwen en structuren in de openbare ruimte zorgen voor behoud van identiteit;
- clustering van de functies in een klein aantal gesloten bouwblokken zorgt voor een heldere grens tussen openbaar en privé en maakt de routing in de openbare ruimte overzichtelijk;
- bestaande gebieden met een onduidelijke status worden opgeheven.

Aanbevelingen

Om de sociale veiligheid in het ontwerp van het woon-winkelgebied naar zo hoog mogelijk niveau te tillen zijn aanbevelingen van uiteenlopende aard gedaan: van een hoog tot een laag schaalniveau. Hieronder staan de highlights.

- Leg de entrees naar de woningen zo goed mogelijk in het zicht van elkaar en maak de entrees goed transparant.
- Compartimenteer woningen tot maximaal 50 woningen per entree.
- Openbaar toegankelijke portalen bij de gemeenschappelijke woningentrees zijn niet gewenst.
- Verdeel de koop- en huurwoningen zodanig over de bebouingsblokken, dat de parkeervloer steeds óf alleen voor de koopwoningen, óf alleen voor de huurwoningen toegankelijk is.
- Combineer ruimtelijke, technische en organisatorische maatregelen om hangplekken op de parkeerdekken te voorkomen.

- Realiseer prettige en veilige ontsluiting van de bergingen op de parkeerdekken.
- Voorkom publieke toegankelijkheid van het schoolplein.
- Maak het kijkgroen op de extra laag boven de parkeerdekken niet toegankelijk voor bewoners.
- Pak de plint van de 21flat in met nieuwe functionele bebouwing, zodat de huidige kale plint wordt opgeheven.
- Bewaak de alzijdige transparantie van de kiosk.
- Stimuleer samenwerking tussen winkeliers, pandeigenaren, projectontwikkelaar, gemeente, hulpdiensten, scholen, etc.: samen werken aan een veilig Waterlandplein.
- Onderbreek de groene wig ter hoogte van het plein en geef het groen daar een meer stedelijk karakter. Overzichtelijkheid is van groot belang.
- Verlicht het nieuwe Waterlandplein en zijn omgeving goed: helder, wit van kleur, gelijkmatig en niet verblindend. Stem het groenplan af op het verlichtingsplan.
- Kijk vooruit naar de bouwfase en zorg ervoor dat het ook in die periode een veilig woon- en winkelgebied is.

Bovenstaande positieve punten en aanbevelingen zijn gericht uit de complete veiligheidsanalyse die DSP-groep van de plannen voor het Waterlandplein heeft gemaakt. Het uiteindelijke effect van de adviezen op de objectieve én subjectieve veiligheid zal afhangen van de implementatie bij de uitwerking van het SPvE.