

[DSP - groep]

Onderzoek – Advies – Management

Quickscan Vivaldi

Sociale veiligheid op de Zuidas

Amsterdam, 9 september 2004

Nicole Smits
Tobias Woldendorp

DSP - groep BV
Van Diemenstraat 374
1013 CR Amsterdam
T: +31 (0)20 625 75 37
F: +31 (0)20 627 47 59
E: dsp@dsp-groep.nl
W: www.dsp-groep.nl
KvK: 33176766 A'dam

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Werkwijze	3
1.3	Leeswijzer	4
2	Theoretisch kader sociaal veilig ontwerpen	5
3	Analyse huidige veiligheidssituatie	7
3.1	Inleiding	7
3.2	Schets van de bestaande ruimtelijke situatie	7
3.3	Huidige veiligheidssituatie	8
3.4	Conclusie	10
4	Beoordeling plandocumenten	11
4.1	Inleiding	11
4.2	Sterke punten	11
4.3	Risico's en aanbevelingen	12
5	Tenslotte	22

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

DSP-groep is vanaf het najaar van 2000 betrokken geweest bij projecten op de Zuidas. In december van genoemd jaar zijn het Stedenbouwkundig ontwerp en het Werkboek openbare ruimte voor Mahler 4 doorgelicht. In 2001 hebben we voor Gershwin een Veiligheidseffectrapportage gemaakt en in 2003 en 2004 zijn het voorlopig en definitief ontwerp van Gershwin Plaza doorgelicht.

Op 20 april 2004 vroeg Willemijn Gribnau, assistent-projectmanager bij het projectbureau Zuidas, Tobias Woldendorp (senior adviseur sociaal veilig ontwerpen) van DSP-groep offerte uit te brengen voor het beoordelen van een aantal plandocumenten voor Vivaldi. De offerte is besproken en, mede na commentaar van projectmanager Gijs Mol, akkoord bevonden.

1.2 Werkwijze

Kick-off bijeenkomst

Op 5 juli vond de kick-off bijeenkomst plaats. Aanwezig waren PMB, dRO, stadsdeel, ontwikkelaar en een vertegenwoordiging van eigenaren. Daarin zijn het ontwerp en de fasering toegelicht en is de precieze behoefte ten aanzien van ons veiligheidsadvies besproken.

Nulmeting

Vervolgens stond 13 juli in het teken van de huidige veiligheidssituatie. Vertegenwoordigers van bedrijven en de sportvereniging die in het gebied zullen blijven en een vertegenwoordiger van de Oram hebben verteld hoe zij de veiligheidssituatie op het bestaande terrein inschatten. Daarnaast is stilgestaan bij de nieuwbouwplannen en is besproken welke positieve en negatieve effecten de plannen volgens hen zullen hebben op de veiligheidssituatie. Tenslotte heeft DSP-groep het plangebied op 13 juli geschouwd.

Deskresearch

Voor het analyseren van risico's in de bouwplannen zijn de volgende documenten ter beoordeling toegestuurd:

- Stedenbouwkundige uitwerking Vivaldi, concept, opgesteld door dRO, Amsterdam december 2003.
- SPvE De Boelehoven, opgesteld door KCAP Rotterdam, 6 juni 2002. Later is ook 'Oplossingsrichtingen de Boelehoven van KCAP', 31-01-03 opgestuurd). Deze is door de late inbreng niet als maatgevend beschouwd, maar op onderdelen, die in de workshop van 15 juli, door met name Fred Langeslag te berde werden gebracht, beoordeeld dan wel bijgesteld.
- Vivaldi, the Green and Red zones of the Vivaldi Park Area, opgesteld door Kohn Pedersen and Fox, 6 februari 2004.
- Ontwerp binnenterrein Eurocenter (kavel 8/9) door Copijn Utrecht, tuin & landschapsarchitecten, 9 maart 2004.

De plannen hebben binnen dit onderzoek een verschillende status. Het SU en het plan van Copijn wegen zwaar, de ontwerpen van KPF en KCAP zijn visies en zijn minder zwaar beoordeeld.

De aanbevelingen hebben vooral betrekking op de eindsituatie. De bouwfasering en het gebied in transformatiefase is alleen op hoofdlijnen bekeken. Enerzijds is gekeken of in de plannen risico's schuilen en anderzijds welke aspecten juist een oplossing bieden voor bestaande veiligheidsproblemen, zoals die in de nulmeting zijn geconstateerd.

Workshop

De bevindingen uit de nulmeting en de deskresearch zijn op 15 juli gepresenteerd aan de hand van vier tekeningen:

- risicoanalyse huidige situatie
- sterke punten SU
- risicoanalyse SU
- aanbevelingen

Aanwezig waren PMB, dRO, stadsdeel, ontwikkelaar en een vertegenwoordiging van eigenaren.

Dankzij de discussie die plaatsvond over de bevindingen kon onze analyse van de huidige situatie en de plannen verder aangescherpt worden.

Rapportage

In onderhavige rapportage staan onze analyse en bijbehorende aanbevelingen. Na een commentaarronde is een veiligheidsparagraaf gedestilleerd voor in het definitieve SU Vivaldi.

1.3 Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk zal allereerst de achterliggende gedachte van 'sociaal veilig ontwerpen' toegelicht worden. Daarna volgen de analyse van de huidige veiligheidssituatie (hoofdstuk 3) en de beoordeling van de plandocumenten (hoofdstuk 4). Hoofdstuk 5 bevat een slotwoord.

2 Theoretisch kader sociaal veilig ontwerpen

Of een situatie sociaal veilig is, kan door allerlei factoren worden bepaald. DSP-groep hanteert vier criteria die deze factoren samenvatten:

- zichtbaarheid
- toegankelijkheid
- attractiviteit
- zonering/markering

Deze criteria kunnen op alle soorten gebieden toegepast worden en ook op een bijzonder hoogstedelijk gebied zoals de Zuidas.

Zichtbaarheid betekent dat gebruikers van een gebied de omgeving moeten kunnen overzien en het gevoel hebben dat andere aanwezigen hen kunnen zien. In een hoogstedelijk gebied kan het vanwege de aanwezige functies 18 uur per dag druk en gezellig zijn, maar, zeker in monofunctionele gebieden, is de kans groot dat het er op bepaalde tijden uitgestorven is. In een gebied waar woningen met commerciële functies gecombineerd worden, bevinden woningen zich vaak op hoge verdiepingen, waardoor het directe zicht op de straat beperkt is. Maar de aanwezigheid van woningen zorgt er tenminste wel voor dat bewoners door de openbare ruimte van en naar hun gezamenlijke entree lopen. De aanwezigheid van parkeergarages (en de afwezigheid van parkeren op maaiveld) doet hier echter weer afbreuk aan, omdat bewoners direct vanuit de garage naar hun woning kunnen.

Bij *toegankelijkheid* is een duidelijke routing met goede oriëntatiemogelijkheden belangrijk voor een positieve beleving. Het gebied moet voor zijn gebruikers goed toegankelijk zijn, maar indien nodig wordt de toegankelijkheid beperkt. Tevens is goede bereikbaarheid voor politie en andere hulpdiensten van belang. Specifiek voor hoogstedelijke gebieden valt wat toegankelijkheid betreft op dat er veel lobbies en andere semi-openbare of semi-private ruimten zijn. Het uit elkaar houden van groepen die wel of geen toegang tot ruimten hebben, wordt hierdoor gecompliceerder.

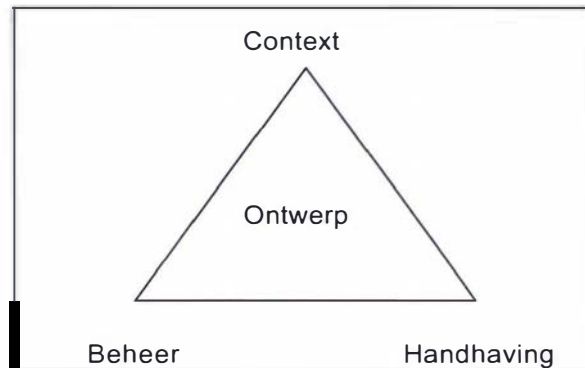
Attractiviteit draait om schoon, heel, plezierige materialen en kleuren en prettige verlichting. Dergelijke kenmerken dragen bij aan een veilig gevoel van de gebruikers. In een hoogstedelijk gebied als de Zuidas is daarnaast de factor 'menselijke maat' van speciaal belang. De hoge en brede gebouwen en de brede lanen kunnen mensen op straat een nietig gevoel geven en dat gaat ten koste van de beleving van veiligheid. Door de bouwvolumes komen ook windhinder en bezonning om de hoek kijken: een plein met levendige functies er omheen zal niet werken als het verblijfsklimaat er onprettig is.

Zonering/markering tenslotte betekent dat zowel voor bezoekers als voor beheerders duidelijk dient te zijn welke status een gebied heeft (privé, semi-privé, semi-openbaar of openbaar) en wie voor het beheer verantwoordelijk is. Dit hangt gedeeltelijk samen met toegankelijkheid.

De vele semi-openbare en semi-publieke ruimten die in een hoogstedelijk gebied voorkomen, kunnen onduidelijkheid in beheer en gebruik opleveren, evenals ongewenste toegankelijkheid.

Deze vier criteria zijn leidraad geweest voor de analyse en de aanbevelingen.

Daarnaast houden we rekening met 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. Allereerst 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 Analyse huidige veiligheidssituatie

3.1 Inleiding

De huidige veiligheidssituatie is op verschillende manieren in beeld gebracht.

Allereerst is een groepsinterview gehouden met bedrijven die in het gebied zullen blijven. Namens de bedrijven waren aanwezig:

- de heer Overste, facility manager Ernst & Young;
- de heer Van der Wissel, hoofd beveiliging Holiday Inn;
- de heer Rutsen, DynamischABC, beheerder namens ING Vastgoed;
- de heer De Meyer, beveiliging gebouw en transporten Sotheby's.

Drie personen, die niet bij het groepsinterview aanwezig konden zijn, zijn apart geïnterviewd: mevrouw Dokkum van Oram (face to face), de heer Van der Meent, beheerder van AFC (telefonisch) en de heer Smit van KPN (telefonisch).

Verder heeft DSP-groep het gebied geschouwd.

In de nu volgende paragraaf wordt allereerst de bestaande ruimtelijke situatie beschreven, vooral gebaseerd op de schouw. De interviews en de schouw worden in de paragraaf daarna gebruikt om de daadwerkelijke problematiek weer te geven.

3.2 Schets van de bestaande ruimtelijke situatie

Context

Het plangebied wordt begrensd door de A10, de Europaboulevard en de De Boelelaan. De westelijke grens loopt halverwege het AFC terrein.

Aan de overkant van de Beethovenstraat staan grote kantoorgebouwen. Langs de De Boelelaan staan ter hoogte van de sportvelden woningen en meer naar het oosten kantoorgebouwen. Tegenover het Holiday Inn staat het Novotel. Aan de oostkant van de Europaboulevard is dicht groen en het talud van de A10 is ook een barrière waardoor niet verder weg gekeken kan worden. Op de kruising van de Europaboulevard en de A10 ligt het RAI station, dat door veel werknemers van het gebied wordt gebruikt. Autogebruik komt echter ook veel voor.

Het huidige plangebied bestaat uit twee aparte delen: het sportgedeelte van AFC en het Universitair Sportcentrum (USC) en het bedrijvengedeelte. Die twee delen zijn door dichte begroeiing van elkaar gescheiden.

Sportgedeelte

Het sportgedeelte bestaat uit de kantine van AFC met daar omheen voetbalvelden en de sporthal van de UvA. Tijdens de schouw werden de sportvelden niet gebruikt. De voormalige tennisvelden zijn nu in gebruik als opslag- en bouwterrein. Het hoge en dichte groen maakt het gebied minder overzichtelijk.

De toegang van het AFC terrein is duidelijk gemarkeerd met twee toegangspoortjes. Een fysieke afsluiting, in de zin van een hek dat het terrein echt kan afsluiten, ontbreekt nog. In september wordt de slagbouw, die in verband met de herinrichting van AFC was verwijderd, teruggeplaatst. Bij de ingang van het USC was aardig wat levendigheid door in- en uitlopende mensen. Achter het USC is een wat onbestemde zone, maar tijdens de schouw leek geen sprake te zijn van misbruik.

Bedrijvengedeelte

In het bedrijvengedeelte grenzen sommige gebouwen direct (eventueel met een arcade) aan de openbare weg. Andere staan vrij op een kavel met een eigen parkeerterrein. De kavel is dan met een hek afgeschermd. De grenzen tussen openbaar en privé zijn bij de kantoorgebouwen over het algemeen helder, maar de openbare parkeerterreinen lijken onder niemands verantwoordelijkheid te vallen. Ook de hoek tussen KPN en Nuon, waar grote containers staan, is niet duidelijk openbaar of privé. Het voet-/fietspad naar de tramlus is door meerdere bochten onoverzichtelijk. De hekken aan weerszijden geven een opgesloten gevoel.

3.3 Huidige veiligheidssituatie

De huidige veiligheidssituatie is door middel van interviews in kaart gebracht. Waarnemingen uit de schouw zijn gebruikt om de bevindingen uit de interviews waar mogelijk aan te vullen of te toetsen.

Algemeen beeld

Het algemene beeld is dat de huidige veiligheidssituatie aardig onder controle is en dat er niet zoveel incidenten gebeuren. De beleving van veiligheid in het bedrijvengedeelte is als belangrijkste probleem naar voren gekomen. In de volgende alinea zal dit beeld genuanceerd worden. Belangrijk om daarbij te vermelden is dat de beschrijving volledig is gestoeld op de waarneming van een aantal mensen. Cijfermateriaal is in overleg met de opdrachtgever niet bestudeerd en de politie heeft na overleg aangegeven niet aan het groepsinterview en de schouw deel te nemen.

Beleving van veiligheid

De aanwezigen bij het groepsinterview gaven aan, dat de beleving van onveiligheid het belangrijkste probleem is in de bestaande situatie. Vanaf ongeveer 23.00 uur is het gebied uitgestorven. De route langs de gebouwen van KPN en Nuon is stil, er is geen/weinig sociale controle vanuit de gebouwen en er zijn veel donkere hoeken. Het huidige bouwterrein tussen Nuon en Holiday Inn draagt bij aan de negatieve uitstraling. Werknemers van de verschillende bedrijven lopen, indien mogelijk, samen op als ze 's avonds naar het RAI station gaan.

DSP-groep heeft aan het eind van de dag geschouwd en kan de beschrijving van de situatie later op de avond dus niet uit eigen ervaring staven, maar overdag hebben we wel het gebrek aan sociale controle en de negatieve uitstraling waargenomen. Langs het voet-/fietspad staan lichtmasten, maar uit de beschrijving van de geïnterviewden maken we op dat de aanwezige verlichting het gebrek aan sociale controle niet goedmaakt.

Volgens de geïnterviewden is de route via de De Boelelaan en de Europaboulevard geen goed alternatief om voor om te lopen: ook hier is weinig sociale controle en de auto's rijden zo hard dat daar weinig hulp van wordt

verwacht.

In de schouw zagen we dat het trottoir en het fietspad langs de De Boelelaan breed zijn en dat voetgangers niet vlak bij de rijbanen voor de auto's (en dus in het zicht van de bestuurders) lopen. Langs een deel van deze route (ter hoogte van het sportcentrum) grenst het trottoir aan weinig transparant groen. Beide aspecten kunnen ons inziens bijdragen aan het gevoel van onveiligheid. Over het algemeen vinden we de route langs de De Boelelaan echter een goede overzichtelijke route.

Een laatste aspect ten aanzien van de subjectieve veiligheid dat tijdens de interviews naar voren kwam is, dat de algemene uitstraling van het terrein aangetast wordt doordat regelmatig de straat open moet voor werkzaamheden: in het gebied liggen veel kabels en leidingen en vanwege de bouwwerkzaamheden moeten delen verlegd worden.

Tijdens de schouw waren ook werkzaamheden in uitvoering. Ons inziens wordt de attractiviteit er inderdaad door aangetast en in dat opzicht dragen de opengebroken straten bij aan gevoelens van onveiligheid. Dit zien we echter niet als meest belangrijke oorzaak.

Objectieve veiligheid

De objectieve onveiligheid heeft betrekking op het aantal incidenten dat voorkomt. De volgende typen incidenten zijn genoemd door de aanwezigen in het groepsinterview en de apart geïnterviewden. In hoeverre dit beeld geldt voor het hele gebied kunnen we niet beoordelen (zie hierboven 'algemeen beeld')

- Er wordt wel eens ingebroken in de kantoren; losliggend materiaal van bouwwerkzaamheden wordt daarvoor gebruikt.
- Diefstal uit auto's komt voor (vooral 's nachts op de private parkeerplaatsen in de open lucht en in de openbare ruimte).
- Congestie op de De Boelelaan (vooral als RAI groot publieksevenement heeft) leidt soms tot agressie.
- In tenminste twee gebouwen is insluiping een probleem geweest, bij één daarvan is het probleem met intensieve toegangsbeveiliging (tourniquets) en bewustwording van het personeel opgelost.
- De parkeergarage van Ernst & Young wordt gebruikt als slaapplek.
- Het talud van de A10 is een 'losbandige zone' (seks, drugs, etc.).
- De kantine van AFC heeft in het verleden veel last gehad van inbraak, maar dat is sinds een paar jaar flink afgenomen (mogelijk dankzij een beheerder met een forse hond): op dit moment zijn er geen noemenswaardige problemen.

Organisatie

Op het huidige terrein beheren private en publieke partijen ieder hun eigen gebied en is er geen parkmanagement¹. In het verleden is geprobeerd collectieve beveiliging op poten te zetten, maar dat is gestrand.

Bedrijven bleken hun eigen kavel goed onder controle te hebben en er was weinig behoefte aan een collectieve aanpak.

Wel is er een beheergroep voor Vivaldi, die periodiek een schouw houdt.

Noot 1 Parkmanagement is een vorm van beheer waarbij private en publieke partijen in meerdere of mindere mate samenwerken. De samenwerking kan bijvoorbeeld betrekking hebben op het beheer van de openbare ruimte en de ruimten op eigen terrein, maar ook het gezamenlijk exploiteren van voorzieningen (kopieshop, tearoom, kinderopvang, etc.) kan binnen een parkmanagement organisatie geregeld worden.

3.4 Conclusie

Op grond van het groepsinterview, de individuele interviews en de schouw kunnen we concluderen dat de huidige veiligheidssituatie aardig onder controle is en dat er (zowel in de openbare ruimte, op de kavels als in de gebouwen) niet zoveel incidenten gebeuren (objectieve onveiligheid). Het belangrijkste probleem is de beleving van veiligheid; mensen voelen zich 's avonds in het gebied niet helemaal veilig en met name bij de KPN en NUON gebouwen is de beleving ronduit slecht. Onze inschatting is, dat het gebrek aan sociale controle (aanwezigheid van andere mensen) de belangrijkste oorzaak is.



Zone achter Universitair Sportcentrum



Entreesituatie AFC



Containers tussen KPN en Nuon



Langzaam verkeersroute richting RAI station



Arcade in huidige oost-west Drentestraat

4 Beoordeling plandocumenten

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk staat onze reactie op de vier plandocumenten. De plannen hebben veel elementen die een positieve invloed kunnen hebben op sociale veiligheid. De sterke punten moeten wat ons betreft in de verdere uitwerking bewaakt worden. Daarnaast herbergen de plannen ook een aantal risico's. Die bespreken we in paragraaf 4.3, inclusief de bijbehorende aanbevelingen.

4.2 Sterke punten

De bestudeerde plannen bevatten al de nodige positieve elementen:

- Het plangebied is aan drie kanten helder begrensd door water. Dat is een aantrekkelijke manier om de toegankelijkheid te beperken. Iedereen (dus ook potentiële daders) komt het gebied binnen via een klein aantal toegangen en daardoor kan goed gecontroleerd worden wie het gebied betreedt of verlaat. Daders hebben bovendien relatief weinig vluchtwegen.
- Dankzij de multifunctionaliteit wordt het gebied veel levendiger dan het nu is. Dat zal positieve effecten hebben op de veiligheidsbeleving, zeker buiten kantooruren. Aangezien dit het belangrijkste knelpunt is in de bestaande situatie, is dit een belangrijk pluspunt.
- De sportvelden komen direct tegen de bebouwing te liggen en kunnen profiteren van de nieuwe bronnen van sociale controle. Er zijn veel woningen, die uitkijken op de velden, maar ook op de Drentestraat.
- De bestaande plaatsen waar niet duidelijk is wie verantwoordelijk is (de grote parkeerplaatsen en de hoek met containers tussen KPN en Nuon) verdwijnen.
- Parkeren in de openbare ruimte blijft beperkt mogelijk. Dat kan de sociale controle vanuit de bebouwing op de openbare ruimte vergroten, omdat mensen eerder geneigd zijn bij onraad uit het raam te kijken wanneer hun auto daar geparkeerd staat.
- Doordat het water in het noorden op de plaats komt van een onbestemd groengebied wordt de 'losbandige zone' langs de A10 opgeheven: het talud wordt op termijn vervangen door een keermuur.
- Langs de De Boelelaan komt een aantrekkelijke route voor langzaam verkeer: de voetgangerstromen worden gebundeld op de boardwalk.
- Het ILT tracé zal de attractiviteit van de openbare ruimte ten goede komen. Doordat de straat minder vaak opengebrouwen hoeft te worden, wordt 'erosievandalisme' voorkomen.
- Tussen kavel 10 en 11 komt een plein met 2 inritten naar de parkeergarages van die kavels. Door de komst van het plein zal met weinig ruimtelijke middelen duidelijk gemaakt kunnen worden dat de doorgaande route naar Oud zuid elders loopt.
- De arcade van de parkrandbebouwing heeft een prettige maat: flink breed en hoog (heel anders dan de bestaande arcade in het gebied). Slanke kolommen zijn hier nog wel een aandachtspunt: kolommen mogen de overzichtelijkheid niet belemmeren.
- Langs de bebouwing aan de A10 wordt de overgang tussen openbaar en privé terrein gemarkeerd met een luifel. De luifel geeft de buitenruimte

een betere menselijke maat: de bebouwing is in dat opzicht erg massaal. Daarnaast is een voordeel van de luifel dat hij aan de bebouwing wordt bevestigd, waardoor kolommen in de openbare ruimte niet nodig zijn. Daardoor is de openbare ruimte overzichtelijker en eenvoudiger te beheeren (om kolommen heen vegen is niet nodig).

- In het Programma van Eisen staat dat de kantoorgebouwen langs de A10 levendige koppen aan de straatkant krijgen. Voor mensen op straat betekent dat, dat de mensen in de gebouwen meer zichtbaar worden dan nu het geval is en er meer interactie tussen binnen en buiten mogelijk is.
- Waterpartijen bij de entrees van de kantoorgebouwen in de A10 zone dragen bij aan een attractieve uitstraling en dringen de toegankelijkheid terug.
- In kavel 8 wordt door de ontwerpers een aanzet gegeven hoe de toegankelijkheid beperkt kan worden.
- Het fraai vormgegeven hekwerk, zoals dat bij de recente nieuwbouw van het KPN gebouw in de architectuur is opgenomen, is een goed voorbeeld van de intentie om erfafscheidingen uitstraling te geven.

4.3 Risico's en aanbevelingen

Funcziemenging

De funcziemenging is een enorme vooruitgang. Het gebied zal meer gaan leven en er zullen minder echt stille plaatsen en momenten zijn. De woningen die worden toegevoegd leveren hier een belangrijke bijdrage aan. Ten aanzien van de woningen hebben we echter een aantal opmerkingen.

Woningen worden omwille van kwaliteitsmotieven vaak op de hogere verdiepingen gesitueerd. Hoe hoger een woning ligt, des te minder hebben mensen op straat het gevoel dat ze gezien worden en des te minder zijn bewoners betrokken bij de openbare ruimte. In de regel geldt dat van woningen boven de tweede verdieping geen informele controle op straat valt te verwachten.

Aanbeveling Creëer ook woningen op de begane grond of tenminste op de onderste twee lagen. Concentreer deze vooral langs routes die 's avonds en 's nachts gebruikt worden door langzaam verkeer.

In de parkrand is een aanzienlijk aantal woningen gepland. Op kavel 1 en 2 komen 400 woningen, in Boelehoven 218 en op kavel 8 komen er 80. Alleen in de Boeiegrachtzone betwijfelen we of er voldoende woningen bij elkaar gesitueerd worden, om voldoende sociale kritische massa te hebben om een 'buurtje' te vormen. Achterliggend idee hiervan is dat woningen niet zodanig verspreid mogen worden over een gebied, dat de bewoners zelf geïsoleerd komen te liggen.

Aanbeveling Bewaak bij de flexibel in te vullen Boelehoven de situering van de entrees: zorg daar dat de woningen niet verspreid worden over het gebied, zorg dat de woningen in flinke clusters (in de orde van grootte van 100 woningen) bij elkaar komen te liggen. Per cluster zijn er bij voorkeur meerdere entrees (bijvoorbeeld 1 entree voor 50 woningen), anders wordt het gebouw te massaal en voelen bewoners zich minder betrokken bij hun gebouw.

Zonering

In de huidige situatie komt een aantal plaatsen voor waar niet duidelijk is wie er verantwoordelijk voor is. Het gaat dan vooral om de openbare parkeerterreinen en de hoek tussen KPN en Nuon, waar containers staan op-

gesteld. In de nieuwe situatie verdwijnen de grote openbare parkeerterreinen en dat is positief. Op de plaats waar nu de containers staan zal een nieuwe straatprofiel ontworpen worden en ook dat probleem lijkt daarmee opgelost. Er worden echter in met name het gebied Boelehoven veel nieuwe binnenterreinen tussen de gebouwen gecreëerd. Die binnenterreinen worden in erfpacht uitgegeven, maar dat is geen garantie dat voor alle voorbijgangers duidelijk zichtbaar is of ze zich aan de regels van het openbaar gebied of aan die van de private eigenaar moeten houden.

Aanbevelingen

Maak overal zichtbaar in de openbare ruimte of terreinen openbaar of privaat zijn. Gesloten bouwblokken zijn daarin het meest helder. Het huidige concept bevat echter veel losstaande gebouwen met tussenruimte. Ruimte tussen kantoorgebouwen in wordt bij voorkeur privaat en ook als zodanig vormgegeven. Om dat helder te maken kunnen hoge hekwerken gebruikt worden.

Zeker als het binnenterrein niet goed zichtbaar is vanaf de openbare weg is echte afsluiting belangrijk. Maar als het terrein wel goed zichtbaar is vanaf de openbare weg, kan de grens tussen openbaar en privé ook bijvoorbeeld met een laag hekwerk, beplanting of water aangegeven worden. Eventuele hekken worden zoveel mogelijk in de architectuur mee-ontworpen.

Het hele gebied van kavel 8, 9 en Holiday Inn wordt in erfpacht uitgegeven. Aangezien het binnengebied een belangrijke functie heeft voor laden en lossen, als toegang naar de parkeergarage en het hotel fungeert en ook als verblijfspot voor kantoorpersoneel, is openbare toegankelijkheid van dit gebied op zich een logische keuze. In het gebied zijn echter veel verspringende gevels, waar zwerfvuil zich kan ophopen en die als urineerplek gebruikt kunnen worden. De openbare toegankelijkheid en de verspringende gevels gaan waar het onveiligheidsgevoelens betreft niet goed samen. Het plan van Copijn toont daarnaast teveel functies, waardoor de ruimtelijke verblijfskwaliteit ondergeschikt blijft. Tenslotte zijn er teveel toegangen (vluchtwegen/aanlooproutes).

Aanbeveling

Gezien de bouw al ver gevorderd is en de rooilijnen niet meer verlegd kunnen worden, dienen de adviezen in het beheer gezocht te worden. De terreinen in erfpacht worden niet door het stadsdeel beheerd en ook de politie surveilleert er niet. De aan deze ruimten grenzende functies zouden gemeenschappelijk (dus niet voor hun eigen cluster alleen) speciale beheersafspraken moeten maken: dus een beperkte vorm van parkmanagement. Maak dit binnengebied duidelijk openbaar terrein. Zorg ervoor dat voor iedereen duidelijk is wat openbaar is en wat bij het gebouw hoort: door met bomen en hagen grillige inspringingen in rooilijnen te 'negeren', is het mogelijk ruimtelijk de grenzen tussen wel en niet betreedbaar in te leiden. De entree naar de parkeergarage in samenhang met laden en lossen op het binnenterrein moet voorkomen worden. Studeer op mogelijkheden de entree naar de parkeergarage vanaf de centrale straat in Boelehoven te regelen. Maak het openbare terrein van twee zijden toegankelijk en laat de voetgangersbrug naar de Boelelaan en een tweede aansluiting (naar de Europaboulevard of naar de vernieuwde centrale Drentestraat) achterwege.

Routes langzaam verkeer

Door het plangebied lopen van oost naar west twee routes voor langzaam verkeer. De meest zuidelijke wordt naar verwachting de belangrijkste, omdat die doorloopt verder naar het westen.

In het SU staat dat het wenselijk is dat de publieksgerichte voorzieningen vooral langs de langzaamverkeerverbindingen komen. Vanuit het oogpunt van sociale veiligheid kunnen we dat aanscherpen.

- Aanbeveling Voorzieningen die buiten kantooruren levendigheid en sociale controle bieden zijn met name van belang langs de avondroutes. Dat zijn de routes voor langzaam verkeer die 's avonds en 's nachts gebruikt zullen worden. Ook woningen (vooral dicht bij het maaiveld) en entrees naar woningen zijn belangrijk langs de avondroutes. Aangezien de meest zuidelijke de belangrijkste route is, dienen ons inziens met name levendige functies langs die zuidelijke route gelegd te worden.
- De noordelijke route voor langzaam verkeer door het gebied zal, als bovengstaand advies wordt overgenomen, niet 'verstevigd' worden door levendige functies. Aan de westkant gaat de route tussen de sportvelden door en aan de oostkant is het een korte doorsteek richting RAI station. In de alinea 'sportvelden' wordt toegelicht dat deze route het beperken van de toegankelijkheid van de sportvelden bemoeilijkt. Aan de oostkant gaat de route door een weinig levendig gebied: de nieuwe toren langs de A10 moet de belangrijkste sociale controle gaan leveren. Het Nuon terrein (het gebouw, terrein en hekwerken) zal door middel van kunst aantrekkelijker worden gemaakt, vanaf het Nuon terrein zal waarschijnlijk nog steeds maar weinig controle te verwachten zijn. De stromen voetgangers en fietsers richting RAI worden bovendien verdeeld over de twee routes, hetgeen ook ten koste gaat van sociale controle.
- Aanbeveling Bundel het langzame verkeer op één route van oost naar west en laat de noordelijke route over de sportvelden achterwege.
- Het voetpad tussen Nuon en kavel 9 (Euro Center) komt rechter te lopen dan in de huidige situatie het geval is, al zit er nog steeds een knik in bij de aansluiting op de hoofdweg.
- Aanbeveling Laat deze route voor langzaam verkeer zoveel mogelijk rechtdoor lopen. Wanneer een bocht onvermijdelijk is, dient die zo overzichtelijk mogelijk te zijn, met doorzicht 'door de bocht'.
- In het ontwerp van KPF bevat de wig twee routes voor langzaam verkeer die in de parkzone over de A10 verdwijnen. Stromen van voetgangers en fietsers worden daardoor verdeeld over een groter gebied, terwijl het zeker op stille tijden beter is wanneer ze zoveel mogelijk geconcentreerd worden (concentratie van sociale controle).
- Aanbeveling Maak één route voor langzaam verkeer door de wig. De uitwerking van dRO geeft een aanzet die ruimte biedt voor vertrouwen op een goede uitwerking.
- In de wig zijn in het ontwerp van KPF twee forse viaducten opgenomen voor de oost-west routes. Op maaiveldniveau ontstaan daardoor onaantrekkelijke ondergrondse situaties, die sociale onveiligheid in de hand werken.
- Aanbeveling Maak in plaats van viaducten 'Calatrava' achtige bruggen, zo ijl mogelijke oversteken van de opgetilde wig over het maaiveld.
- De straat tussen kavel 10 en 11 loopt dood tegen het dok. Dat is een ongunstige situatie voor het langzaam verkeer. Voetgangers en fietsers moeten op een logische wijze naar de route komen, die over de A10 naar het Beatrixpark gaat.
- Aanbeveling Zet in op een heldere en overzichtelijke doorgaande route naar de wig. Dat betekent dat al in een vroeg stadium duidelijk moet zijn dat dit gebied geen doorgaande langzaamverkeerroute is en aan het eind geen mogelijkheid meer is op het dok te komen. Door de centrale fietsroute duidelijk te dimensioneren en aan te sluiten op de wig, moet voorkomen worden dat er desoriëntatie ontstaat.

Door het maaiveld tussen kavel 10 en 11 als parkeerplaats vorm te geven, mogelijk zelfs met een slagboom zal duidelijk zijn dat dit gedeelte voor fietsers/voetgangers aan de openbare weg wordt onttrokken

Tussen kavel 1 en 2 en tussen 2 en 10 overbruggen de twee oost-west lopende routes voor langzaam verkeer met een trap het niveauverschil. Voor fietsers zou dit betekenen dat ze af moeten stappen en dat zou niet prettig zijn.

Aanbeveling Voorzie in een route waarin naast trappen ook hellingbanen worden opgenomen, zodat transport naar de wig en over de A10 mogelijk is en fietsers 'de vaart erin' kunnen houden.

Aan de oostkant van het plangebied, waar het water de voet-/fietspaden kruist, wordt het rooster met rubber dichtgemaakt.

Aanbeveling Zorg voor goede begaanbaarheid van de route. Maak het rubber goed beloopbaar en zorg ervoor dat het rubber overal ligt waar mensen logischerwijs willen lopen (eventueel dus ook buiten de geplande route). Nog beter is de toegankelijkheid te verkleinen en het open water door te zetten (ten koste van roosters).

Nieuwe routes voor alle verkeer

Tussen KPN en Nuon komt een nieuwe straat te lopen. Aan de bebouwing verandert weinig, dus de wanden van deze nieuwe straat zullen bestaan uit anonieme gevels. De noordelijke gevel van KPN zal attractiever gemaakt worden, bijvoorbeeld door reclame of zichtgaten in de muur op te nemen. Dit om de nieuwe gebouwen langs de A10 een beter uitzicht te geven. Ook Nuon pakt z'n terrein aan. De uitstraling wordt dus wel beter, maar meer sociale controle komt er niet.

Aanbeveling Houd voldoende afstand tussen de openbare ruimte en de wanden zonder uitstraling. Zorg voor goede overzichtelijkheid. Dat betekent bijvoorbeeld dat opslag van objecten in de openbare ruimte, zoals de huidige containers, uit den boze zijn. De nieuwe toren in de A10 zone kan dit deel van het plangebied levendiger maken: plaats op maaiveld functies, die een goede visuele relatie met de zone tussen KPN en Nuon bewerkstelligen (referentie: de torens van o.a. SBS6 bij de halte Rietlandpark van de IJtram; daar zijn restaurantfuncties in de onderbouw). Neem ook de oostelijke wand van KPN mee in de attractiviteits-slag, zodat de route tussen KPN en Nuon attractiever wordt.

Over de status van de nieuwe straat door Boelehoven is nog geen duidelijkheid, zo bleek in de tussenpresentatie op 15 juli.

Aanbeveling Vanwege de bereikbaarheid van de gebouwen is een openbare straat volgens ons de beste optie. Vanuit sociale veiligheid is dit het beste, maar ook voor bereikbaarheid, surveillance en beheer. Maak met die openbaarheid ook een duidelijke grens met de private binnenhoven (zie ook hierboven bij 'zoning').

Aan de zuidkant van Boelehoven, tegen de nieuwe De Boelegracht aan, is door KCAP een boardwalk aangegeven, die een ontsluiting voor voetgangers biedt. Alle overige ontsluitingen en toegangen naar de parkeergarages bevinden zich aan de middenstraat. Door de boardwalk worden de gebouwen ons inziens onnodig vaak ontsloten en is het onderscheid tussen de voor- en de achterkant minder helder. Ook worden extra mogelijkheden geboden om op de binnenterreinen te komen en dat is niet wenselijk.

- Aanbeveling Zie af van de straat langs de De Boeegracht en ontsluit de gebouwen alleen via de meer noordelijk gelegen straat die dwars door Boelehoven loopt.
- Op de plaats waar nu het talud van de A10 ligt, komt een distributiestraat. De distributiestraat wordt afgesloten en is alleen toegankelijk voor de gebouwen die eraan grenzen. Als openbaar toegankelijke straat is deze zone niet geschikt: de kromming maakt het onoverzichtelijk en sociale controle ontbreekt vanuit de openbare ruimte en mogelijk ook vanuit de bebouwing. De kans op inbraak in de gebouwen en misbruik van de zone (bijvoorbeeld drug gerelateerd) is dan aanzienlijk.
- Aanbeveling Bewaak de afsluitbaarheid van de distributiestraat, in ieder geval voor autoverkeer, maar bij voorkeur ook voor voetgangers en (brom)fietsers. Overdag zou de straat eventueel open kunnen zijn, wanneer verkeer voor laden en lossen af en aan rijdt. Buiten kantooruren is afsluitbaarheid noodzakelijk.
- Het openbaar vervoer op de Zuidas zal een flinke kwaliteitssprong maken. In de toekomst zal een HOV lijn over de De Boelelaan lopen en het station Zuid-WTC wordt halteplaats voor intercity's, HSL en noord-zuid-lijn. Vivaldi ligt op loopafstand van station RAI en de tramhalte, maar buslijnen op het terrein zelf ontbreken. Ingezet wordt op een goede route voor langzaam verkeer door het gebied, waarlangs functies liggen die ook 's avonds levendigheid uitstralen.
- Aanbeveling Overleg met het GVB of een busverbinding over Vivaldi haalbaar is. Optioneel is een constructie, zoals bedacht is voor lijn 48. Die is feitelijk opgeheven na 19.00 uur, maar het IBIS hotel heeft afspraken gemaakt met het IBIS hotel aan de Transformatorweg; het Hilton zou samen met andere bedrijven een dergelijke regeling kunnen naleven. Een andere optie is dat bedrijven zelf busjes laten rijden, vooral tijdens de bouw zoals tussen het transferium van de Arena en station Bijlmer gebeurt.
- Sportvelden*
- De sportvelden zullen niet alleen door AFC gebruikt worden, maar ook door andere instellingen. Bijvoorbeeld een school kan van de velden gebruik maken. Tijdens de tussenpresentatie op 15 juli bleek dat nog wordt nagedacht over hoe openbaar de verschillende velden kunnen worden. Vanuit het oogpunt van sociale veiligheid is het positief wanneer de sportvelden voor een breder publiek bestemd zijn, onder voorwaarde dat het beheer daarop wordt afgestemd.
- Aanbeveling Maak goede afspraken met de partijen die de sportvelden gaan gebruiken. Dat nu al sprake is van een beheerplan dat in overleg met AFC opgesteld zal worden, is in dit opzicht positief.
- De toegankelijkheid van de velden is een punt van zorg. De velden zijn niet bedoeld voor openbaar gebruik: schade door vandalisme of recreatie aan de velden is een reëel risico. De twee routes die tussen de sportvelden door lopen bemoeilijken dit, omdat mensen vanaf de route (zonder maatregelen) eenvoudig op de sportvelden kunnen komen. Maatregelen in de vorm van ontworpen hekwerken zijn dan noodzakelijk
- In de alinea 'routes langzaam verkeer' wordt geadviseerd alleen de zuidelijke route in stand te houden. Voor de sportvelden zou dit een vereenvoudiging van de toegankelijkheidsproblematiek betekenen. Alleen aan de zuidkant van die route ligt namelijk een sportveld op hetzelfde niveau: het sportveld aan de noordkant ligt op een hoger niveau. De toegankelijkheid wordt dus op natuurlijke wijze beperkt door het niveauverschil.

Aanbeveling Reserveer het meest zuidelijke veld voor de meer openbare activiteiten en maak de hoger gelegen velden privaat. Tref maatregelen aan de kant van de wig om toegankelijkheid vanaf die kant op de private velden te voorkomen. Denk ook aan andere middelen dan hekwerken: bijvoorbeeld met landschappelijke beplanting. Dat zou tevens tegemoet komen aan de wens van AFC de zichtbaarheid terug te dringen: ze hebben een professionele afdeling en zijn bang voor 'pottenkijkers'

Een doorgetrokken waterstructuur tussen parkrandgebouw en de sportvelden zou de 'gracht' om het gebied compleet maken (mooi concept) en zou tegelijkertijd bij kunnen dragen aan het oplossen van het toegankelijkheidsvraagstuk. Door het hellend vlak is dit op natuurlijke wijze niet haalbaar, maar de inzet van water op architectonische wijze moet niet op voorhand uitgesloten te worden.

Tijdens de tussenpresentatie is gevraagd of we aanbevelingen kunnen doen voor de plaats van de basisschool binnen de parkrandzone. Nu is het nog te vroeg om daar uitspraken over te doen. Als ervoor gekozen wordt de routing tussen de velden van AFC te beperken tot één, dan zouden we adviseren de basisschool in het meest levendige deel te situeren (blok 1 of 2). Indien dit niet het geval is, zou er ook levendigheid moeten komen bij de noordelijke doorsteek. Daar is het voordeel dat er in de wig ruimte is om voor de school een apart plein te hebben, gekoppeld aan een doorgaande LV-route (referentie: basisschool Weesperzijde ter hoogte van de Blasiusstraat).

Voor de kantine van AFC zijn drie varianten gemaakt. Bij variant A is het AFCclubgebouw aan de westzijde gesitueerd, haaks op de zuidelijke langzaamverkeerverbinding. Variant B heeft een clubgebouw, dat parallel aan de zuidelijk gelegen langzaamverkeerverbinding loopt en variant C heeft een tussen de noordelijke terrassen gesitueerd clubgebouw. Vanuit het oogpunt van sociale veiligheid en criminaliteitspreventie zijn wij voorstander van variant C. Hewt clubgebouw maakt dan onderdeel uit van het Parkgebouw. In variant A staat het clubgebouw met z'n rug naar Gershwin toe en belemmert het het zicht op de sportvelden vanuit de aangrenzende bebouwing. In variant B zitten veel niveauverschillen en komt het clubhuis direct langs de doorgaande route. Referenties uit Basel (sporthal) en Arnhem (Hogeschool Arnhem) laten zien dat glas in dergelijke situaties soms heel dicht bij het maaiveld wordt toegepast. De doorgaande route er vlak langs zou eventueel glas op deze plaats erg kwetsbaar maken voor vernieling. In variant C is er het meeste directe zicht op het gebouw vanuit woningen en voorzieningen en kan het clubgebouw toch enigszins uit de loop liggen.

Aanbeveling Kies voor variant C en zorg voor stevige materialen in de onderste laag indien het clubgebouw meer aan de openbare weg zou grenzen.

Inrichting openbare ruimte

Volgens het SU krijgen de straten die oost-west liggen, overeenkomstig het standaardprofiel voor oost-west straten in de Zuidas, een asymmetrisch profiel met laanbomen aan de noordkant. Bezonning is al een belangrijk onderwerp in dit hoogstedelijke gebied, maar door de bomen aan de noordkant te zetten, wordt de zon op de openbare ruimte juist verder beperkt (aan de zuidzijde loop je bij hoogbouw bijna altijd in de schaduw). Wanneer de bomenrij wordt gecombineerd met de droogloop, is de schaduwwerking nog groter.

Aanbeveling Plaats de bomen aan de zuidzijde en maak aan de noordzijde een breed asymmetrisch trottoir waar zowel ruimte is voor de luifel als voor trottoir zonder luifel. Mensen kunnen dan zowel in de zon als onder de luifel lopen.

Het plangebied wordt aan drie kanten begrensd door water. Dat is een heldere en attractieve manier om de toegankelijkheid te beperken. Aan de westkant is niet voor een waterstructuur gekozen. In de alinea 'sportvelden' adviseren we de waterstructuur door te trekken als middel om de toegankelijkheid van de sportvelden te beperken.

In het SU wordt kort stilgestaan bij kunst. We onderschrijven het belang dat kunst kan hebben, zowel tijdens de bouwperiode als in de eindsituatie. We vinden het een goed idee om bijvoorbeeld de grenzen tussen openbaar en privé door middel van kunst te verduidelijken: dat kan aantrekkelijke alternatieven opleveren voor de standaard hekken zonder uitstraling. Ook zou kunst gebruikt kunnen worden om de bestaande gebruikers, die een lange bouwperiode voor de boeg hebben, meer betrokken te maken bij het gebied. Ook de eerste bewoners, die waarschijnlijk nog een weinig attractieve omgeving zullen hebben, kunnen door middel van participatie in kunst bij hun nieuwe woongebied betrokken worden.

Parkeren

Het parkeren gebeurt in Vivaldi in complexe garages. Ze zijn (soms of altijd) bestemd voor meerdere soorten gebruikers, groot in omvang en in meerdere lagen. Hieronder worden de verschillende facetten belicht.

Langs de A10 is veel parkeeroppervlak nodig voor de kantoorstorens. De kelders worden per gebouw ontwikkeld en in de toekomst worden de verschillende kelders mogelijk aan elkaar geschakeld.

Zowel geschakelde garages als aparte garages hebben voors en tegens. Vaste gebruikers van de parkeergarage zouden andere vaste gebruikers kunnen herkennen (en zouden daarmee ook onbevoegden als zodanig kunnen herkennen), mits het er niet teveel zijn. Maar met teveel verschillende gebruikers door elkaar wordt herkenning van onbevoegden erg moeilijk. Dit pleit ervoor de parkeergarage op te delen en per kantoorgebouw een eigen deel te reserveren.

Het voordeel van één grote parkeergarage is echter, dat op stille tijden de kans groter is dat verderop in de parkeergarage ook nog bezoekers aanwezig zijn. Bovendien is het prettig om ruim zicht te hebben en daardoor geen opgesloten gevoel te hebben. Als sprake is van 'geschakelde kelders', verwachten we echter geen hele brede verbindingen en het is dus de vraag in hoeverre sprake zal zijn van zicht tussen de verschillende delen.

Aanbeveling

Ons inziens wordt het parkeren het best gecompartmenteerd per toren. De hele A10 zone zou dan dus 4 aparte parkeergarages krijgen met ieder een eigen toegang.

De grens tussen de verschillende compartimenten wordt het best transparant, bijvoorbeeld door doorzichtige maar stevige gaashekken toe te passen. Derde aandachtspunt is de grillige vorm van de plint. Als de parkeergarage dezelfde vorm krijgt, ontstaan parkeervloeren die niet in één oogopslag zijn te overzien. Garages met een eenduidige vorm zijn in dit opzicht verkieslijker.

In de parkeergarage in het parkgebouw zullen allerlei gebruikers bij elkaar parkeren: werknemers van de kantoren en voorzieningen, sporters, bewoners en mogelijk ook bezoek van bewoners, kantoren en voorzieningen. Ook bij deze garage is de afweging tussen de herkenning door vaste gebruikers en de gewenste zichtbaarheid aan de orde.

Aanbeveling Reserveer tenminste voor de bewoners een apart compartiment. Dit kan de vorm hebben van een fysiek afgeschermd gedeelte (bijvoorbeeld transparant hekwerk) van de parkeergarage, waar alleen bewoners toegang tot hebben. Bij voorkeur kunnen de bewoners dan direct vanuit hun eigen compartiment naar hun eigen woongebouw. Bijkomend voordeel van compartimentering is dat de mogelijkheid tot insluiting in het woongebouw via de parkeergarage wordt beperkt.

Aanbeveling De parkeergarage in het parkgebouw kan ook door bedrijven in andere gebouwen gehuurd worden.
Zorg ervoor dat tussen de parkeergarage en de andere gebouwen een goede route is, ook 's avonds. Dat betekent dat niet alleen de route door de parkeergarage zelf prettig moet zijn, maar ook de route vanaf de in-/uitgang van de parkeergarage naar de kantoren.

Aanbeveling Sommige parkeergarages (zo niet alle) zullen uit meerdere lagen bestaan. Voor de beleving is dat minder positief dan één enkele laag.
Overzichtelijkheid van de parkeervloeren is bij iedere garage van groot belang en dat is bij parkeren in meerdere lagen niet anders. Let specifiek op de overzichtelijkheid bij het betreden van een parkeervloer: Vanaf dat punt kunnen mensen bij voorkeur de hele vloer in één keer overzien.

Aanbeveling Voordeel van grote parkeergarages is dat er meer kans is dat een toezicht- houder, ondersteund met camerabewaking, rendabel wordt.
Overweeg om toezichthouders in de parkeergarages aan te stellen. Wanneer voor heel Vivaldi een toezichtorganisatie opgezet wordt, kunnen de camera's bijvoorbeeld vanaf één plaats bekeken worden en kan één toezichthouder door meerdere garages heen lopen. Zijn fysieke aanwezigheid is gunstig voor de beleving van veiligheid.

Aanbeveling In één van de bestaande parkeergarages (Ernst & Young) 'logeren' nog al eens zwervers, zo bleek in het groepsinterview.
Andere risico's zijn jongeren met brommers die er komen racen, mensen die anderen lastig willen vallen, auto-inbraak en insluiting in de gebouwen. Een slagboom bij de entree houdt voetgangers en brommers met kwaad in de zin niet buiten. Bij een garage met publieke toegankelijkheid is het alleen na bepaalde tijden mogelijk de garage volledig af te sluiten (bijvoorbeeld met een hekwerk van grond tot plafond). Bij garages met alleen vaste gebruikers is volledige afsluiting ook overdag mogelijk.
Beperk de toegankelijkheid zoveel mogelijk. Houd daarbij rekening met de mate van openbaarheid op verschillende momenten van de dag. Als voor volledige afsluiting wordt gekozen, hebben speedgates onze voorkeur. Die openen en sluiten snel en geven daardoor weinig gelegenheid aan onbevoegden om achter de auto's aan mee naar binnen te sluipen.
Het aantal toegangen moet ook zo klein mogelijk zijn. Bij voorkeur heeft iedere garage maar één gecombineerde in- en uitgang. Dan kan eenvoudiger gecontroleerd worden wie in en uit gaat en bovendien is de routing voor de gebruikers helderder.

Parkmanagement

In het verleden is de poging om parkmanagement in te voeren op niets uitgelopen. De aanwezigen bij het groepsinterview vonden parkmanagement voor de nieuwe situatie echter wel belangrijk.

Ook wij verwachten dat gezamenlijk beheer en collectieve beveiliging in dit nieuwe multifunctionele gebied veel voordelen kan hebben, zowel financieel (schaalvoordelen) als kwalitatief (beheer in één hand, overal hetzelfde niveau).

Aanbeveling Hoewel parkmanagement met zoveel verschillende gebruikers niet eenvoudig te realiseren zal zijn, adviseren we toch het overleg met alle relevante partijen te starten met de vraag of een slanke dan wel uitgebreide vorm van parkmanagement wenselijk en haalbaar is. Wanneer samenwerking voor het totale gebied onhaalbaar is (en dat ligt in de lijn der verwachtingen), adviseren we de samenwerking per deelgebied vorm te geven.

Toegankelijkheid voor brandweer

Tijdens de tussenpresentatie op 15 juli is ons gevraagd onze visie te geven ten aanzien van de toegankelijkheid voor hulpdiensten.

Onze ervaring is dat de hulpdiensten 2 toegangen tot een gebied nodig hebben, die de grote vrachtwagens van de brandweer kunnen dragen. In dit kader kan het een probleem zijn dat de twee auto-ontsluitingswegen dicht bij elkaar op de De Boelelaan aantakken. Vanwege congestie op de De Boelelaan is het immers denkbaar dat beide wegen geblokkeerd worden. Dit kan opgelost worden door bijvoorbeeld aan de oostkant één van de twee routes voor langzaam verkeer geschikt te maken voor de hulpdiensten (de bruggen moeten bij twee routes begaanbaar zijn voor verkeersklasse 45). Maar de echte aanbeveling in deze is om contact op te nemen met de brandweer van Amsterdam, afdeling preventie. Alleen daar kunnen ze uitsluitel geven over de noodzaak van een extra toegang.

Fasering

Tijdens het groepsinterview bleek de nieuwe gebruiker van kavel 11 te vrezen voor een isolement in het geval de bouw en oplevering van de aangrenzende kavels op zich laat wachten. Dat risico speelt in het bijzonder bij deze excentrische kavel, maar ook bij de andere kavels moet ervoor gezorgd worden dat de gebruikers, die tijdens de bouw in Vivaldi wonen, werken, recreëren, etc. altijd op een prettige en veilige manier door het gebied kunnen gaan. Op dit moment worden de (on)mogelijkheden voor de fasering verkend.

Aanbeveling Voorkom dat gebouwen (en dus de routes voor werknemers) geïsoleerd komen te liggen.

Gebruik in een lager stadium het BLVC plan, dat voor sloopwerkzaamheden, bouwrijpmaken en de bouwwerkzaamheden gemaakt moet worden, om het bouwterrein en omgeving zo min mogelijk negatieve effecten hebben op de beleving van gebruikers. Volgens het SU zal voor de BLVC plannen een omgevingsscan gemaakt worden en daarin kunnen bovengenoemde risico's ondervangen worden. Dan kan er bijvoorbeeld voor gezorgd worden dat langzaam verkeer tijdens bouwperiodes altijd een goede route heeft.

Gedurende meerdere fasen blijft het USC, met z'n weinig aantrekkelijk achterzone, onaangetast. Dat is prima, zolang gebruik van de achterzone maar niet uitgelokt wordt. Op die kant is namelijk erg weinig sociale controle.

Aanbeveling Houd de huidige situatie, waarin de achterzone nergens naartoe leidt, intact. Voorkomen moet worden dat het aantrekkelijk wordt achter het USC langs te lopen.

Bij het gebouw 'Hoop Fortuyn en Liefde' op Borneo en Park De Meer (Watergraafsmeer) zijn kort na oplevering problemen in de openbare ruimte ontstaan.

De bewoners woonden er al, terwijl de openbare ruimte nog niet was ingericht voor de vele opgroeiende jongeren, die er kwamen te wonen.

Aanbeveling Richt de openbare ruimte vóór oplevering van de woningbouw zodanig in dat het past bij het type toekomstige bewoners. Zorg er bovendien voor dat de openbare ruimte van voldoende kwaliteit is en voldoende voorzieningen heeft (denk aan speelgelegenheid), zodat in de behoefte van de bewoners wordt voorzien.

In 2001 en 2002 heeft DSP-groep in opdracht van het Projectbureau Zuidas de 'Richtlijnen Sociale Veiligheid Zuidas' opgesteld. Daarin worden allerlei mogelijkheden genoemd om de sociale veiligheid tijdens de bouw zo groot mogelijk te laten zijn.

Aanbeveling Gebruik dit document als onderlegger bij het opstellen van de BLVC plannen.

5 Tenslotte

De plannen voor Vivaldi bieden aanknopingspunten voor verfraaiing en verlevendiging van het gebied. De wijze waarop functies gemengd worden biedt goede perspectieven voor nadere uitwerking, vooral als één van onze adviezen, het gebundeld deconcentreren van woonfuncties, wordt meegenomen. Dankzij het huidige concept met de singelstructuur wordt de toegankelijkheid van het plangebied al beperkt. Vanuit het oogpunt van sociale veiligheid en criminaliteitspreventie zou dat concept sterker doorgezet kunnen worden, waardoor de toegankelijkheid van woongebied en sportpark verder wordt beperkt.

Waar het de routes betreft zijn er nog wel zorgen. De belangrijkste betreft het concentreren van stromen tussen Vivaldi en Gershwin door het terugbrengen van het aantal verbindingen naar twee: één langs de De Boelelaan (avond) en één tussen de sportvelden door. Bij deze laatste luistert de aantakking met de Drentestraat nauw: viaducten, die ondergrondse ruimten introduceren, moeten vermeden worden en er moet ingezet worden op ijlere constructies.

Een punt van aandacht, dat in het hele plangebied (en ook elders op de Zuidas) speelt, is de openbaarheid van ruimten die een privé-uitstraling hebben. Wanneer van meet af aan onduidelijkheid hierover is, zal dit zijn (negatieve) uitstraling naar beheer en verantwoordelijkheid krijgen.

De aanbevelingen over de complexe parkeergarages zijn belangrijk om op uitwerkingsniveau te toetsen.

Deze en andere verbeterpunten op hoofdlijnen zijn in een autonoom aangeleverde sociale veiligheidsparagraaf gevat, die opgenomen wordt in het definitieve SU.