

# **Veiligheidseffectrapport Gershwin**

Amsterdam, 17 december 2001

Tobias Woldendorp  
Petra Reijnhoudt

Met medewerking van:  
Nic Frederiks

# Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Aanleiding en inleiding</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Leeswijzer</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>Veiligheidseffectrapport</b>	<b>6</b>
<b>4</b>	<b>Veiligheidsdoelen</b>	<b>8</b>
<b>5</b>	<b>Werkwijze</b>	<b>10</b>
<b>6</b>	<b>Het bouwen</b>	<b>11</b>
6.1	Routes	11
6.2	Logistiek	12
6.3	Verlichting	12
<b>7</b>	<b>Beheer in de bouwfase</b>	<b>14</b>
<b>8</b>	<b>Beheer in de eindfase</b>	<b>15</b>
<b>9</b>	<b>Hinder en overlast</b>	<b>16</b>
<b>10</b>	<b>Bereikbaarheid hulpdiensten</b>	<b>18</b>
<b>11</b>	<b>Openbare ruimte</b>	<b>19</b>
11.1	Routes voor voetgangers en fietsers	19
11.2	Openbaar vervoer	21
11.3	De Profielen	21
11.4	De noord-zuid straatjes	22
11.5	Het materiaalgebruik in de openbare ruimte	22
<b>12</b>	<b>Gebouwen</b>	<b>23</b>
12.1	De woongebouwen algemeen	23
12.2	Het Hotel The Amsterdam Arch	24
12.3	Toegankelijkheid Amsterdam Arch	25
12.4	De plint	25
12.5	Woningen in de plint	26
12.6	Waterblokken	26
12.7	Stadsblokken	26
12.8	Funciemenging	27
12.9	Parkeergarages	28
12.10	Airrights-regeling	28
<b>13</b>	<b>Wind en schaduw</b>	<b>30</b>
<b>14</b>	<b>Controle</b>	<b>31</b>
<b>15</b>	<b>Communicatie</b>	<b>32</b>
<b>16</b>	<b>Aanbevelingen per hoofdstuk</b>	<b>33</b>

<b>17</b>	<b>Lessen van Gershwin voor de Zuidas</b>	<b>38</b>
17.1	Algemeen	38
17.2	Het proces	38
17.3	Gebruikte methode	39
17.4	Het proces	40
17.5	Inhoud	41
17.6	Het resultaat	42
17.7	Lessen en vragen uit het voorgaande	42
17.8	Afsluitend	44
	<b>Bijlagen</b>	
Bijlage 1	Samenstelling van de werkgroep VER	46
Bijlage 2	De startnotitie Veiligheidseffectrapport	47
Bijlage 3	Verslag bewonersbijeenkomst op 11 december 2001	51

# 1 Aanleiding en inleiding

Veiligheid staat in Nederland door de vuurwerkcramp in Enschede en de cafébrand in Volendam duidelijk op de agenda van het Rijk en het lokale bestuur. Het bewonersplatform Zuidas had voordien al geformuleerd dat 'bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid' de speerpunten zijn waaraan de plannen en voornemens zouden worden getoetst.

In maart 2001 werd afgesproken dat er een VER, een Veiligheidseffectrapportage, zou worden gemaakt voor het gebied Gershwin en dat bewoners nadrukkelijk bij de opstelling van zo'n rapportage worden betrokken. Er ging een kleine werkgroep aan de gang die een startnotitie opstelde waarin het doel van het Veiligheidsrapport werd vastgelegd.

Citaat uit de startnotitie:

"Doel van dit Veiligheidsrapport is

- 1 Het in beeld brengen van de veiligheidsaspecten in alle fasen van het plan;
- 2 Het aandragen van oplossingen voor veiligheidsvraagstukken;
- 3 Het formuleren van een voorstel voor de integratie van veiligheid in de nog resterende fasen van het project Gershwin  
Daarnaast is het de bedoeling ervaring op te doen met deze specifieke focus op het onderwerp veiligheid, een onderwerp dat anders veel meer impliciet aan de orde komt.  
Om de ervaring goed te kunnen beoordelen zal tijdens en na het proces worden geëvalueerd om:
  - 4 Waarde, nut en rendement (inspanning versus resultaat) van een Veiligheidsrapport of Veiligheidseffectrapportage (VER) te kunnen bepalen;
  - 5 Praktische aanbevelingen te kunnen doen over of en hoe het Veiligheidsrapport wordt opgenomen in het gebruikelijke overleg tussen gemeente en bewoners bij het ontwikkelen van gebieden;
  - 6 De uitkomsten en aanbevelingen te kunnen plaatsen in de formele verhoudingen tussen burgers en overheid, zoals bijvoorbeeld bij bestemmingsplannen en bouw- en milieuvergunningen."

Er waren in het land al experimenten gedaan met het maken van een VER. Het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties heeft het initiatief tot een VER genomen, daarvoor een handleiding laten schrijven en gemeenten gefaciliteerd om als experiment een VER te maken.

Bij de Zuidas is gediscussieerd over hoe zo'n veiligheidsrapport of VER zou kunnen worden ingepast in de planvormingprocedure zonder deze te vertragen, maar ook zonder afbreuk te doen aan het doel van de VER, namelijk veiligheid van begin af aan meenemen in de plannen, de uitvoering en het beheer.

Met die kanttekeningen is eind augustus de werkgroep VER van start gegaan en het eindresultaat van ruim drie maanden hard werken ligt nu voor u.

## 2 Leeswijzer

In de eerste hoofdstukken wordt kort ingegaan op de VER, op de veiligheidsdoelen die aan het begin van het proces gezamenlijk zijn geformuleerd, op de werkwijze, op de samenstelling van de werkgroep en op de vraag hoe dit rapport straks zijn plaats vindt in de besluitvormingsprocedure. Vanaf hoofdstuk zes wordt ingegaan op de verschillende aspecten die bij veiligheid aan de orde zijn. Daarna volgt een kort hoofdstuk waarin alle aanbevelingen zijn weergegeven. Het hoofdstuk 'Lessen voor de Zuidas' wordt na de evaluatie, begin 2002, toegevoegd.

### 3 Veiligheidseffectrapport

De VER is door het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties ontwikkeld als een methode die nu in de praktijk wordt getoetst. Van het begin af aan heeft de Zuidas gekozen voor een volwaardige behandeling van het thema veiligheid, maar een VER als nieuw los staand element in de planvorming afgewezen. De Zuidas tracht in projecten alles integraal aan te pakken, dus ook de veiligheid. Daarom is er een Veiligheidsrapport geschreven waarbij de methode, zoals die is opgesteld door Berenschot en Van Dijk, Van Soomer en Partners (VDSP), versie 2.0, november 2000, als hulpmiddel is gehanteerd. Deze methode geeft een sjabloon aan voor het te volgen proces. Dit rapport voor het project Gershwin is maatwerk.

Kenmerk van de methode is het verkrijgen van bestuurlijk draagvlak, een heldere en duidelijke communicatie en een transparante, traceerbare besluitvorming. Door aan te sluiten bij het planvormingsproces zoals dat bij de Zuidas wordt gehanteerd komen deze kenmerken tot hun recht.

Het aansluiten bij het planvormingsproces heeft enige tijdsdruk gezet op de werkgroep Veiligheidseffectrapportage Gershwin. Om een bijdrage te kunnen leveren aan het Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) zou het rapport in circa drie maanden klaar moeten zijn. Door het gedegen voorbereidende werk dat zowel ambtelijk als door de ondersteuning van het bewonersoverleg is gedaan, kon eind augustus 'vliegend' worden gestart.

Met een werkgroep onder leiding van de projectmanager Gershwin waarin bewoners, vertegenwoordigers van hulpdiensten en in- en externe deskundigen is in vijf bijeenkomsten van gedachten gewisseld over alle mogelijke veiligheidsaspecten van het project. De samenstelling van de werkgroep vindt u in bijlage 1. De resultaten van die gedachtewisseling liggen vast in dit rapport.

Het proces kan als volgt worden beschreven:

- Vergadering 1: Concept startnotitie  
Bespreken werkwijze en samenstelling Werkgroep
- Vergadering 2: Bespreking van de startnotitie  
Kennismaken met het plan
- Vergadering 3: Opstellen veiligheidsdoelen  
Formuleren van vragen over het plan
- Vergadering 4: Toelichting op de verschillende facetten van het plan aan de hand van de vragen
- Vergadering 5: Bespreking 1e concept Veiligheidsrapport (inhoudelijk deel)

Daarna is het concept voorgelegd aan een delegatie van het Bewonersplatform Zuidas. Een verslag van deze bijeenkomst vindt u in bijlage 3.

Door deze werkwijze kan het rapport onderdeel uitmaken van de stukken die bij het SPvE ter inzage worden gelegd ten behoeve van de inspraakavond voor het Uitvoeringsbesluit Gershwin op 10 januari 2002.

In januari 2002 komt de werkgroep nog een keer bijeen om te evalueren. Zonder op de evaluatie vooruit te lopen kan nu al worden gesteld dat het voor ontwerpers en straks ook voor uitvoerders en beheerders niet moeilijk is om met veiligheid rekening te houden als maar tijdig duidelijk wordt gemaakt waar de eventuele problemen liggen en hoe die zouden kunnen wor-

den opgelost. Bewoners hebben vanuit hun ervaring en beleving aangegeven hoe zij tegen veiligheid aankijken. Die blik richt zich natuurlijk eerst op de veranderingen die zich in het projectgebied aandienen, maar daarna op hoe het gebied er in de definitieve vorm zal uitzien en hoe de veiligheid dan zal worden beleefd. De werkgroep heeft ervoor gezorgd dat niet de angst, maar het gezonde verstand regeert.

Niet onvermeld mag blijven dat de derde vergadering van de werkgroep plaats vond op 13 september 2001, twee dagen na de dramatische gebeurtenissen in New York. De impact daarvan ontlokte bij velen de gedachte 'waar doen we het eigenlijk voor?'. Daarna besloot de werkgroep unaniem dat dit een extra motivatie was om aan veiligheid voor de Zuidas in het algemeen en Gershwin in het bijzonder te werken.



## 4 Veiligheidsdoelen

In de derde vergadering heeft de werkgroep de Veiligheidsdoelen voor Gershwin vastgesteld. De doelen richten zich op de eindfase, de bouwfase en de communicatie. Omdat ze het ijkpunt van deze rapportage vormen, zijn ze onderstaand integraal weergegeven. In de inhoudelijke hoofdstukken wordt telkens op deze doelen teruggegrepen en wordt aangegeven hoe de realisatie van het doel in Gershwin zijn vorm krijgt.

### Eindfase

Uitgangspunten voor het plan zijn:

- 1 Bewoners en bezoekers kunnen in de openbare ruimte elkaar zien en dus ook gezien worden; de vormgevers voorkomen onoverzichtelijke hoeken en obstakels. Er komt een adequaat verlichtingsplan dat is afgestemd op het bomenplan (nu en in de toekomst).
- 2 Gebouwen, kantoren en voorzieningen zijn goed, en voor iedereen, toegankelijk. Er is een duidelijke scheiding tussen 'het mijn en het dijn'. Goed toegankelijke en beveiligde gebouwen zijn zo ontworpen dat mensen er gemakkelijk in kunnen, maar ook weer eruit als dat noodzakelijk is. Dat eisen van brandweer, politie en milieuwetgeving soms tegenstrijdig zijn, mag een optimaal ontwerp niet in de weg staan.
- 3 Gebouwen en de openbare ruimte zijn attractief: het ziet er schoon en verzorgd uit, materiaal en ontwerp dagen niet uit tot vernieling en mocht er al iets beschadigd raken dan wordt het snel en netjes hersteld. Van het begin af aan zijn de financiën voor onderhoud en beheer afdoende geregeld. Dit is een pleidooi om ontwerp en beheer op elkaar af te stemmen en niet bedoeld als een utopie.
- 4 Duidelijk is waar de openbare ruimte ophoudt en de private ruimte begint. Daarnaast is er de semi-openbare ruimte. Van al deze ruimten moet duidelijk zijn wie er voor beheer, onderhoud en veiligheid verantwoordelijk is.
- 5 Er is in de openbare ruimte een duidelijk zichtbare, reguliere controle in wisselende frequentie en ook op tijden dat niemand het meer verwacht.
- 6 Er is een duidelijk toezicht in de private en semi-openbare ruimte.
- 7 Voor routes die 's avonds en 's nachts weinig worden gebruikt zijn alternatieven voor handen.
- 8 Er komt een halfjaarlijkse schouw waarbij bewoners en gebruikers aangeven wat en welke situaties zij als onveilig ervaren en de verantwoordelijken meedelen hoe zij de aangedragen problemen oplossen en welke maatregelen worden uitgevoerd.

### (On)veiligheidsaspecten in de eindfase

- 1 Windhinder wordt onderzocht en door een juist ontwerp voorkomen. In een land waar het regelmatig en soms ook hard waait is bij harde wind enige overlast niet te voorkomen. Daar waar de windhinder het grootst kan zijn worden geen functies gepland, die gevoelig zijn voor windhinder, zoals de ingang van gebouwen.
- 2 De concentratie van autoverkeer zowel in de Mahlerlaan als nabij de ingang(en) van parkeergarages mag er niet toe leiden dat de Mahlerlaan moeilijk oversteekbaar wordt. Hiertoe worden voetgangersstromen gebundeld en naar veilige oversteekplaatsen geleid.



- 3 Langs de drukke routes komen er voldoende attractiepunten die zorgen voor de levendigheid tussen 06.00 en 24.00 uur.

### **Veiligheidsdoelen in de bouwfase**

- 1 Bouw- en werkverkeer worden zodanig gereguleerd dat de veiligheidsdoelen niet in het gedrang komen.
- 2 Overlast wordt in principe niet afgewenteld op de omliggende woonbuurten.
- 3 Er worden veilige (omleidings)routes aangelegd voor voetgangers en fietsers. De routes zijn van goede kwaliteit en ook geschikt voor mindervaliden. De bereikbaarheid voor hulpdiensten wordt gegarandeerd.
- 4 Bouwterreinen worden goed afgesloten en beveiligd zodat kinderen het terrein of het bouwwerk niet als speelplaats kunnen gebruiken en ook andere onbevoegden worden geweerd.
- 5 Bouwverlichting verlicht het bouwterrein en niet de wijde omgeving en wordt na de werkzaamheden uitgeschakeld. De mogelijkheden van 'intelligente verlichting' worden onderzocht. De bouwterreinen worden afdoende beveiligd.
- 6 Geluidshinderlijke werkzaamheden vinden plaats tussen 07.00 uur en 19.00 uur. Indien er buiten deze tijden wordt gewerkt, wordt de omgeving geïnformeerd.

### **Communicatie**

- 1 Voor het bouwproces worden duidelijke afspraken gemaakt en er wordt aangegeven bij wie burgers met hun klachten terecht kunnen.
- 2 Er komt een plaats waar bewoners, gebruikers en anderen over de voortgang van de werkzaamheden worden geïnformeerd.
- 3 Ten behoeve van het bouwproces wordt duidelijk gemaakt welke werkzaamheden in welke fase zullen worden uitgevoerd. Het verdient aanbeveling om dit te visualiseren.

In de inhoudelijke hoofdstukken zijn de veiligheidsdoelen *cursief* aangegeven.

## 5 Werkwijze

In hoofdstuk 3 is stil gestaan bij het werk van de werkgroep.

Inhoudelijk is het proces uitgevoerd door een inhoudelijk trekker (redacteur) en een externe deskundige. De redacteur heeft ervoor gezorgd dat de resultaten van de werkgroepbesprekingen in het rapport werden vertaald en dat de vragen bij de verschillende inhoudelijk deskundigen werden uitgezet. De externe deskundige heeft een quick scan van het concept SPvE gemaakt en op basis daarvan met de inhoudelijk deskundigen (stedenbouw, openbare ruimte, bouwlogistiek, ontwikkelaar hotel The Arch) bilaterale gesprekken gevoerd. De resultaten van de quick scan en de gesprekken zijn, voor zover nodig opgenomen in dit rapport.

Een duidelijke en heldere werkwijze die in redelijk korte tijd tot een bevredigend resultaat heeft geleid.

## 6 Het bouwen

Het bouwproces is van oudsher een proces waarbij dagelijks veel mensen zijn betrokken en veel transport nodig is. Daardoor kunnen congestie, overlast en hinder ontstaan. Soms is het niet eenvoudig om vast te stellen in hoeverre de overlast van het bouwen leidt tot onveilige situaties.

In het begin van het overlegproces is een aantal veiligheidsdoelen geformuleerd die specifiek betrekking hebben op de bouwfase. Deze worden in dit hoofdstuk weergegeven en van op- en aanmerkingen voorzien zodat ze uiteindelijk worden vertaald naar aanbevelingen.

*Het bouw- en werkverkeer wordt zodanig gereguleerd dat de veiligheidsdoelen niet in het gedrang komen.* Dit eerste uitgangspunt zal aan de deskundigen op het gebied van de bouwlogistiek worden meegegeven. Hen wordt gevraagd om in hun werk vanuit de veiligheidsfilosofie te denken en te handelen en daarmee bij het opstellen van contracten rekening te houden.

Maar het kan nu al concreter worden gemaakt. Het bouwverkeer moet eigenlijk op het bouwterrein zelf worden ontvangen en de vrachtauto's moeten daar worden gelost of geladen. Het gebruik van de openbare weg als opstel-, laad- of losplaats moet worden vermeden tenzij er afdoende maatregelen zijn getroffen waardoor verkeersdoorstroming en dus toegang voor hulpdiensten is gegarandeerd.

In het tweede uitgangspunt wordt gesteld dat *'overlast in principe niet wordt afgewenteld op de omliggende woonbuurten'*. Onder overlast wordt hier verstaan: verkeers- en parkeerdruk, stof-, lawaai- en lichthinder. Bij het voorbereiden van de bouwwerkzaamheden zal de aannemer duidelijk moeten aangeven hoe het parkeren van werknemers, onderaannemers en toeleveranciers wordt geregeld. In de bouwvergunning worden eisen gesteld aan de werktijden en aan het voorkomen van overlast van de bouwactiviteiten. Maar er is meer. Heien of schroeven zijn beide funderingstechnieken. De een veroorzaakt veel geluidhinder, de andere is praktisch geluidloos. Wat geeft de doorslag bij de keuze, de prijs of de mogelijkheid om overlast voor de omgeving te voorkomen? Misschien zijn er zelfs wel geluidarme alternatieven voor het aanbrengen en verwijderen van stalen damwanden? Bouwen aan de Zuidas duurt al lang genoeg. Iedere mogelijkheid om overlast of hinder te voorkomen zou moeten worden aangegrepen.

### 6.1 Routes

Het inrichten van een bouwterrein kan ook tot gevolg hebben dat bestaande routes voor fietsers en voetgangers worden afgesloten. Daarom is het volgende veiligheidsdoel: *'er worden veilige (omleidings)routes aangelegd voor voetgangers en fietsers. De routes zijn van goede kwaliteit en ook geschikt voor mindervaliden. De bereikbaarheid voor hulpdiensten wordt gegarandeerd'*. Wederom zal de aannemer bij het uitwerken van de inrichting van het bouwterrein met extra aandacht moeten kijken naar de gevolgen die dat heeft voor de huidige routes. Met name de in- en uitritten van het bouwterrein moeten voor voetgangers en fietsers veilig oversteekbaar zijn. Een goede logistiek en afwikkeling van het bouwverkeer levert idealiter geen belemmeringen voor het overige verkeer op.

De bereikbaarheid van hulpdiensten is daarmee behoorlijk gegarandeerd.

Voorkomen moet worden dat de openbare ruimte een soort werkplaats wordt. Kunnen voetgangers, fietsers, hulpdiensten en mindervaliden dan nog wel een veilige weg vinden? In de bouwfase is dat alles nog een maat ingewikkelder. Bordjes als 'fietsers afstappen' of 'pas op! Oliespatten' behoren eigenlijk niet te worden geplaatst. Er is klaarblijkelijk een onveilige situatie en die moet worden opgelost. In het hoofdstuk 'communicatie' wordt daarop verder in gegaan.

## 6.2 Logistiek

Essentieel is waar met bouwen wordt begonnen. Zo is uitvoerig van gedachten gewisseld over bouwen van noord naar zuid en beginnen bij het hotel. Door Gershwin van het noorden naar het zuiden te bebouwen wordt de leefbaarheid en daarmee de (sociale) veiligheid in het kerngebied van de Zuidas het best gewaarborgd. Het gebied rondom de Mahlerlaan kan dan in korte tijd als volwaardig en hoogwaardig stedelijk leefgebied gaan functioneren. Een fasering van oost naar west zou inhouden dat het gebied rondom de Mahlerlaan een langere tijd in ontwikkeling is.

Voor de leefbaarheid van de nieuwbouw van Gershwin zijn er wel bezwaren: door van noord naar zuid te bouwen blijft er langdurig bouwverkeer door reeds gerealiseerd woongebied van Gershwin rijden. Het bouwverkeer komt immers vanuit het noorden en de flanken aanrijden.

Indien bouwverkeer vanaf het zuiden over de De Boelegracht Gershwin gaat bedienen, komt de leefbaarheid van de stadsblokken in Gershwin na oplevering minder in de "bouwrui" te liggen.

Een volgend veiligheidsdoel heeft betrekking op de toegankelijkheid en de beveiliging van het bouwterrein: *Bouwterreinen worden goed afgesloten en beveiligd zodat kinderen het terrein of het bouwwerk niet als speelplaats kunnen gebruiken en ook andere onbevoegden worden geweerd.* Bouwterreinen oefenen een grote aantrekkingskracht uit op avontuurlijke kinderen. Kwaadwillenden worden aangetrokken door bouw materiaal en - gereedschap. Een goed beveiligd en na werktijd niet toegankelijk terrein voorkomt beschadiging, diefstal en ongelukken.

## 6.3 Verlichting

De overmatige verlichting van bouwterreinen is een steen des aanstoots. Door de overgangen in lichtsterkte tussen bouwterrein en de omgeving worden passanten soms verblind. Daarom is het volgende veiligheidsdoel geformuleerd: *Bouwverlichting verlicht het bouwterrein en niet de wijde omgeving en wordt na de werkzaamheden uitgeschakeld. De mogelijkheden van 'intelligente verlichting' worden onderzocht. De bouwterreinen worden afdoende beveiligd.*

Zoals het bij een theatervoorstelling mogelijk is om de scène exact te verlichten, zo zou door een goed verlichtingsplan moeten worden voorkomen dat de gehele omgeving in het licht baadt. Het koppelen van verlichting aan de aanwezigheid van personeel, de uitvoering van werkzaamheden of het houden van toezicht verdient de voorkeur.

Het laatste veiligheidsdoel heeft betrekking op de hinder die het bouwproces kan opleveren: *Geluidshinderlijke werkzaamheden vinden plaats tussen 07.00 uur en 19.00 uur. Indien er buiten deze tijden wordt gewerkt, wordt de omgeving geïnformeerd.* Hiervoor is al een opmerking gemaakt over de keuze voor een bepaalde techniek, waarmee de mate van overlast die de omgeving ondervindt al min of meer wordt bepaald. Dit doel heeft vooral betrekking op geluidhinder ten gevolge van activiteiten die noodzakelijk zijn en niet op een stille wijze kunnen worden uitgevoerd. Het beperken van de werktijd lijkt daartoe een probaat middel. Als dat nodig is kunnen geluidshinderlijke werkzaamheden na werktijd, of zelfs 's nachts plaats vinden, bijvoorbeeld werkzaamheden t.b.v. het openbaar vervoer die alleen dan kunnen worden uitgevoerd. In die gevallen worden de omwonenden daarover tijdig geïnformeerd.

In zijn algemeenheid geldt voor de aannemers die met de uitvoering van werkzaamheden zijn belast, dat zij zich ten opzichte van de omwonenden moeten gedragen als een goede, zij het tijdelijke, buur. Ervaringen wijzen uit dat er veel begrip is voor tijdelijke overlast, mits daarover maar voldoende is gecommuniceerd en er telefoonnummers beschikbaar zijn voor nadere informatie en acute klachten. (meer over 'Hinder en overlast' in hoofdstuk 10)

#### Aanbevelingen Bouwen:

- Het bouwverkeer wordt zoveel mogelijk op het bouwterrein zelf ontvangen en de vrachtauto's worden daar gelost of geladen, waardoor de verkeersoverlast in de buurt wordt voorkomen.
- Om de overlast in de omringende buurt te beperken stelt de aannemer een plan op dat voorziet in parkeren voor werknemers en toeleveranciers en aangeeft hoe de hinder van de werkzaamheden en activiteiten is teruggebracht.
- De routes voor fietsers en voetgangers langs het bouwterrein zijn veilig en goed verlicht. Bij de in- en uitritten wordt gezorgd voor een goede regeling van verkeersstromen en wordt de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers gegarandeerd.
- De geluidsoverlast ten gevolge van werkzaamheden wordt beperkt tot het minimum en vindt alleen plaats gedurende werktijden. Indien hiervan moet worden afgeweken worden de omwonenden tijdig geïnformeerd.
- Zorg voor een gelijkmatige spreiding van lichtsterkte rond een bouwplaats.



## 7 Beheer in de bouwfase

De omgeving van het bouwterrein krijgt het gedurende bouwwerkzaamheden zwaar te verduren: extra, zwaar verkeer, opbrekingen voor de aanleg van kabels en leidingen, allerlei tijdelijke voorzieningen waarvoor 'even' een plek moet worden gevonden. De beheerder maakt duidelijk wat er wel en niet kan en zorgt ervoor dat er geen afbreuk wordt gedaan aan de veiligheid van de gebruikers van het gebied. Dat betekent afzettingen, routes markeren, opruimen en schoon houden. De aanbevelingen die gelden voor het bouwen zijn evenzeer geldig voor het beheer in de bouwfase. Zie verder ook het hoofdstuk communicatie.

Bij het opstellen van de veiligheidsdoelen is geopperd om: *een halfjaarlijkse schouw te houden waarbij bewoners en gebruikers aangeven wat en welke situaties zij als onveilig ervaren en de verantwoordelijken meedelen hoe zij de aangedragen problemen oplossen en welke maatregelen worden uitgevoerd*. Aan een dergelijk doel hoeft niet veel te worden toegevoegd. Het heeft alle elementen in zich om tot een waardevol instrument uit te groeien. Er is contact tussen betrokkenen en verantwoordelijken die in een actief proces bepalen wat er moet gebeuren om de situatie te verbeteren.

Aanbeveling 'Beheer in de bouwfase':

- Er komt een halfjaarlijkse schouw waarbij bewoners en gebruikers aangeven wat en welke situaties zij als onveilig ervaren en de verantwoordelijken meedelen hoe zij de aangedragen problemen oplossen en welke maatregelen worden uitgevoerd.

## 8 Beheer in de eindfase

In een zorgvuldig vorm gegeven, aangelegde en onderhouden openbare ruimte is het goed toeven. Dat verhoogt het gevoel van veiligheid. Voorkomen moet worden dat de straat regelmatig moet worden opgebroken. Het komt maar zelden voor dat het herstel onzichtbaar geschiedt. Regelmatig schouwen, bij voorkeur met een vaste groep gebruikers, zal er voor zorgen dat het aantal klachten niet groeit en snel kan worden verholpen.

Bij de veiligheidsdoelen is expliciet ingegaan op het beheer: *Gebouwen en de openbare ruimte zijn attractief, het ziet er schoon en verzorgd uit, materiaal en ontwerp dagen niet uit tot vernieling en mocht er al iets beschadigd raken dan wordt het snel, een werkdag na melding, en netjes hersteld. Van het begin af aan zijn de financiën voor onderhoud en beheer afdoende geregeld.*

Tijdens de besprekingen is daar expliciet aan toegevoegd dat dit een pleidooi is om het ambitieniveau van ontwerp en beheer op elkaar af te stemmen en niet is bedoeld als een utopie. Uit die toevoeging blijkt duidelijk dat de bewonersdelegatie al langer met de overheid overlegt. Afspraken zijn snel gemaakt, maar het nakomen ervan wordt vaak verhinderd door onvoldoende financiële dekking of door de zorgen van alledag die met een beperkte groep mensen en een beperkt budget moeten worden weggenomen.

Aanbevelingen 'Beheer in de eindfase':

- Stem ontwerp, materiaal, uitvoering en onderhoud op elkaar af.
- Zorg van begin af aan voor het budget voor beheer en onderhoud.



## 9 Hinder en overlast

Een omgeving waar mensen rekening met elkaar houden en dus hinder en overlast voorkómen, geeft ontegenzeggelijk een veilig gevoel. Van oudsher heeft de overheid een regulerende rol bij het voorkomen en terugdringen van hinder en overlast. De algemene plaatselijke verordening (APV) bevat veel artikelen die daarop betrekking hebben. De overlast en hinder die bedrijven kunnen veroorzaken worden tegengegaan in milieuvergunningen. En eerder is aangegeven dat door het maken van afspraken met opdrachtgevers en uitvoerders van bouwprojecten veel overlast en hinder kan worden voorkomen.

Geluid is verreweg de meest voorkomende vorm van overlast en hinder. Geur- en stofhinder komen daarna.

Voor geluid is niet alleen het geluidsniveau, maar vooral het tijdstip waarop het hoorbaar is van belang. In paragraaf 7.3 is aangegeven binnen welk tijdvenster werkzaamheden kunnen worden uitgevoerd: van 07.00 tot 19.00 uur. Dat neemt niet weg dat voor bewoners met een ander leefpatroon 07.00 uur rijkelijk vroeg kan zijn. Werkzaamheden buiten dat tijdvenster worden slechts bij wijze van uitzondering toegestaan. De omwonenden worden daarover geïnformeerd.

Er zijn omstandigheden denkbaar die hinder en overlast bevorderen. In een zomerse periode wanneer ramen en deuren openstaan en bewoners buiten willen genieten, komt geluidhinder harder aan dan in de winter. Als na een periode van droogte het plotseling hard gaat waaien kan er vanaf een bouwterrein een ware zandstorm opsteken. Dergelijke omstandigheden laten zich niet sturen.

Wel mag van uitvoerders van werkzaamheden worden verwacht dat zij zich aanpassen aan die omstandigheden en eventueel extra maatregelen treffen. Bereikbaarheid en communicatie zijn daarbij sleutelbegrippen, zie ook hoofdstuk 16. Toezicht en controle spelen ook een belangrijke rol, zie hoofdstuk 15.

Hinder en overlast ontstaan ook bij calamiteiten. Calamiteiten zijn niet te voorkomen. Wel kunnen door een goede voorbereiding en training de negatieve effecten van de calamiteit worden beperkt. Brandweer, Politie en GG&GD zullen in alle fasen van het bouwen de bereikbaarheid willen waarborgen. Dat kan met hulp van het stadsdeel, dat toeziet op de (tijdelijke) verkeersmaatregelen en de aannemers die zowel voor hun eigen veiligheid, die van hun werknemers en onderaannemers en die van de omgeving verantwoordelijk zijn. Het zogenaamde Veiligheids- en Gezondheidsplan van de aannemer maakt onderdeel uit van de bouwvergunning.

Extra aandacht is nodig voor de benzinestations aan de Buitenveldertselaan. Enerzijds gelden de veiligheidszones rond deze stations voor de toekomstige bouwactiviteiten en anderzijds wordt er overlegd over beëindiging van de LPG-verkoop. In de Milieuvergunningen zijn de veiligheidsaspecten voldoende meegenomen. De bouw- en transportactiviteiten in de omgeving mogen een veilig functioneren van het benzineverkoop punt niet in de weg staan.

Aanbevelingen 'Hinder en overlast':

- Geluidshinderlijke werkzaamheden worden in de normale werktijd uitgevoerd.
- Bij uitzondering mag van die regel worden afgeweken. Omwonenden worden daarover tijdig geïnformeerd.
- Onder bijzondere omstandigheden worden hinderlijke werkzaamheden aangepast om extra overlast te voorkomen.
- De uitvoerders van werkzaamheden zijn goed voorbereid op calamiteiten.
- Zorg tijdens de bouwfase voor duidelijke, veilige en goed begaanbare omleidingsroutes.
- Bouw van noord naar zuid en let op de routing van het bouwverkeer om overlast in fase waarin zowel wordt gewoond als gebouwd zoveel mogelijk te beperken.
- Maak duidelijk wie verantwoordelijk is voor de openbare ruimte en maak duidelijke afspraken waar beheersgebieden, bijvoorbeeld privaat en openbaar aan elkaar grenzen.

## 10 Bereikbaarheid hulpdiensten

Te allen tijde dient er rekening te worden gehouden met de bereikbaarheid van Gershwin, zowel gedurende de bouwfase als in de definitieve fase. Gedurende de bouwfase wil de brandweer op de hoogte worden gehouden van welke werkzaamheden in welke fase worden uitgevoerd (zie ook het hoofdstuk over communicatie), opdat er ingespeeld kan worden op mogelijke problemen met betrekking tot bereikbaarheid. Hierover zal overleg moeten worden gevoerd met de brandweer. Naar aanleiding van stukken die in de werkgroepvergaderingen zijn gepresenteerd maakte de brandweer al de opmerking dat zij bij elk gebouw op een redelijke afstand ter plaatse moet kunnen komen (zo zullen de wegen minimaal 3.50 meter breed dienen te zijn).

De brandweer pleit ervoor om in een vroegtijdig stadium hier de nodige aandacht aan te geven en contact op te nemen met de afdeling Bereikbaarheid, Bluswater en Aanvalsplannen (BBA) van Brandweer Amsterdam.

### Bluswatervoorziening

Net zoals bij bereikbaarheid gelden voor bluswatervoorziening bepaalde eisen opdat er ten tijde van een brand voldoende bluswater aanwezig is. Een vereiste is bijvoorbeeld dat er brandkranen op een bepaalde afstand worden geplaatst. Ook hier geldt het advies contact op te nemen met de afdeling Bereikbaarheid, Bluswater en Aanvalsplannen. Een en ander moet op tekening worden vastgelegd en net als fietsenstallingen, afvalcontainers etc. worden verwekt in het SPvE of Masterplan Openbare ruimte.

De GG&GD (het bureau GHOR) is door omstandigheden niet in staat geweest om de werkgroepvergaderingen bij te wonen, maar zal op dit concept reageren.

# 11 Openbare ruimte

## Algemeen

De openbare ruimte is de plaats waar veiligheid het meest manifest is. Het SPvE Gershwin biedt voldoende perspectief om dat te bereiken. Zo is het mogelijke conflict tussen straatverlichting en bomen uitgebreid aan de orde geweest en heeft de aandacht van de ontwerpers.

De belangrijkste criteria waar naar gekeken wordt zijn:

- territorialiteit (mijn en dijn);
- zichtbaarheid (zien en gezien worden);
- toegankelijkheid;
- attractiviteit.

Deze criteria worden toegepast in de reeks context-ontwerp-beheer-handhaving.

In de werkgroepvergaderingen hebben de voorbereidings- en de bouwfase veel aandacht gekregen. In hoofdstuk 7 zijn de vragen over de openbare ruimte als tijdelijke werkplaats aan de orde geweest.

Zien en gezien worden' is het uitgangspunt voor een veilige openbare ruimte. Een ander vraagstuk is de scheiding tussen de openbare en de private ruimte. Die moet duidelijk zijn, zodat helder is wie verantwoordelijk is voor de veiligheid, het onderhoud en het beheer.

Er moet daarnaast aandacht zijn voor de semi-openbare ruimte.

## Bevindingen

Over het algemeen verdient het lof dat in dit stadium van planvorming er uitspraken gedaan worden over uniformiteit van inrichting en de intentie om heldere overzichtelijke oplossingen voor objecten in de openbare ruimte, zoals fietsparkeren en afvalinzameling en ander straatmeubilair te ordenen. Een en ander wordt weergegeven in de in ontwikkeling zijnde Catalogus Openbare Ruimte Zuidas. Over de beoogde kwaliteit zijn goede verwachtingen. Belangrijk is wel dat het ambitieniveau van het ontwerp ook vertaald moet worden naar het ambitieniveau van het beheer. Maar al te vaak zie je dat er erg veel geld voor materiaal is, maar dat zich niet terugvertaalt in beheerskosten. Daarmee ligt de aanzet naar verloedering op de loer.

Aanbevelingen 'Openbare Ruimte, algemeen':

- Houdt bij het ontwerpen van straatverlichting en bomenplannen rekening met de situatie waarin bomen zijn volgroeid en voorkom dat bladeren en takken de straatverlichting afschermen.
- Kapitaliseer het beheer op basis van een hoog ambitieniveau van het ontwerp van de openbare ruimte

### 11.1 Routes voor voetgangers en fietsers

Voetgangers en fietsers zijn de meest betrokken gebruikers van de openbare ruimte. Uit het oogpunt van veiligheid is het van belang dat voor alle weggebruikers steeds duidelijk dat er sprake is van een fiets- of voetpad, juist als het om tijdelijke situaties gaat.

Gershwin ligt tussen het openbaar vervoersknooppunt/Station WTC enerzijds en het universiteitsziekenhuis VU-MC en het voorzieningencentrum Gelderlandplein anderzijds in.

De verbindingen vanuit het gebied ten noorden van Gershwin met het achterland dienen voldoende veilig te zijn. In de planvorming is overdag in een goede noord-zuid verbinding voorzien. Maar het aanbieden van een veilige avondroute is momenteel minder te garanderen: dat heeft te maken met het gegeven dat de gebundelde langzaamverkeersroute vanaf Mahler 4 langs de Arch over de De Boeiegracht niet doorgezet wordt in bebouwd gebied, maar langs het water oostwaarts geleid wordt om dan eerst op de Beethovenstraat naar het gebied rond het Gelderlandplein geleid kan worden. 's Avonds is dit door het ontbreken van ogen voor het stuk langs de De Boeie laan zeker het geval.

Binnen Gershwin is maar één doorgaande fietsverbinding: tussen Mahlerplein en de De Boeie laan. De fietsverbinding tussen Mahler en de De Boeie laan is door zijn maat, overzichtelijkheid en het feit dat deze staat voor een gebundelde stroom langzaam verkeer een potentieel veilige verbinding. Binnen de Zuidas als geheel wordt een duidelijk onderscheid tussen de verschillende verkeerssoorten gemaakt. De fietsverbinding wordt pas operationeel bij een voltooid Dokmodel waarin de Minerva-as een doorgaande route kan vormen. Gershwin is eerder dan het Dok. De brug over de De Boeie laan moet de maat hebben voor een toekomstige fietsroute. In de straten worden d.m.v. een normaal hoogteverschil onderscheiden van het trottoir.

Voor goede fietsroutes zijn de aansluitingen op vervolgroutes belangrijk. De knelpunten zitten hier in het vervolgtraject: zowel aan de Mahlerzijde als aan de zijde van Buitenveldert zijn problemen met de routing te verwachten. Met name aan de Mahlerzijde omdat de afwikkeling van fietsers op het Stationsplein/Minervaplein nog niet helder gedefinieerd is. Zo is bij de Quick Scan sociale veiligheid van Mahler voorgesteld de auto meer op maaiveld toe te staan teneinde vooral in de avonduren meer informele controle te genereren. Dat is overigens alleen zinvol als het een 30 km gebied is, anders valt er weinig sociale controle vanuit auto's te verwachten.

Vanuit de optiek van sociale veiligheid is het bundelen van langzaam verkeersstromen in de avonduren gewenst. Door het maken van een veilige avondroute, zie de aanbevelingen, kan meer informele controle worden aangeboden dan in het SPVE staat. Bovendien wordt zo een belangrijk als leeg ervaren traject (de Gershwinlaan tussen Arch en waterblok) leven ingeblazen.

Over deze oplossing is met de ontwerpers gesproken. Zij zien, desgevraagd, het belang van een veilige avondroute in, maar ze willen vooral inzetten op drie doorgaande fietsstromen en voorkomen dat er een officieel vormgegeven fietsverbinding door een gedeelte van de Gershwinlaan komt. Wellicht zijn er in samenspraak andere mogelijkheden te bedenken. Te denken valt aan bebording en bewegwijzering die 's avonds extra wordt verlicht, waardoor de fietser als het ware tot die route wordt verleid. Een andere, meer geavanceerde, technische oplossing is de flexibele verlichting waarbij fietsers worden gedetecteerd en de verlichting met hen meebeweegt. Een dergelijke optie zou kunnen gelden voor de westelijke fietsroute richting VU en VU Medisch Centrum.

Aan de De Boeie laan wordt de doorgaande fietsroute voortgezet aan de waterzijde, waardoor de woningen nogal veraf gelegen zijn. Idealiter zou de fietsstroom aan de zuidzijde gebundeld lopen, binnen gezichtsafstand van de woningen. Omdat de ontwerpers daarnaast aan deze zijde een ecologische oever beogen is extra zorg geboden. Over het algemeen staan ecologie en sociale veiligheid in stedelijk gebied op gespannen voet.



Gebruikers van routes, die ecologisch beheerd worden, zien over het algemeen de charme van de gecreëerde natuur niet en ervaren vooral de veelal rommelige uitstraling.

Overigens bleek bij overleg dat een ecologische oever bijvoorbeeld ook kan worden ingericht als een kademuur met varens. In dat geval valt een deel van de genoemde bezwaren weg.

Aanbevelingen 'Routes voor voetgangers en fietsen':

- Maak een duidelijk onderscheid tussen routes voor voetgangers en fietsers en tracht conflicten tussen deze stromen te voorkomen.
- Als, mede uit het oogpunt van sociale veiligheid, routes worden gecombineerd met autoroutes, dan moeten er maatregelen worden getroffen om de snelheid van de auto's te beperken tot maximaal 30 km/uur
- Maak een veilige avondroute tastbaar door in het hart van het centrum van Gershwin de fietsroute door de Gershwinlaan te laten lopen, over het plein voor de Arch, oostwaarts en dan tussen twee waterblokken door naar de volgende langzaamverkeersbrug, die in het verlengde van de Willem van Weldammelaan.
- Ecologische oever en plantsoenen langs fietsroutes dienen zodanig te zijn ingericht en te worden beheerd dat de natuur niet als rommelig wordt ervaren.

## 11.2 Openbaar vervoer

In Gershwin zijn binnen een loopafstand van 250-500 meter belangrijke vervoermiddelen aanwezig. Nou is 400 meter algemeen een uiterste afstand, die acceptabel wordt geacht. Op dat punt kan dus nog wel iets worden verbeterd.

Aanbeveling 'Openbaar vervoer':

- Neem een kaartje op in het SPvE met bus- en tramhaltes en toets bij volgende gelegenheid of de routes vooral 's- avonds veilig zouden kunnen worden.

## 11.3 De Profielen

De Gershwinlaan is een brede straat van zo'n 18 meter, die als langzaam verkeersverbinding is opgevat. De overgang naar de woningen wordt vormgegeven door middel van een drietal scheidingen tussen openbaar en privé. Deze circa 1.20 meter hoge heiningen worden in de architectuur mee ontworpen en dragen zo bij aan een helder en uniform beeld van het publiek domein. Fietsers en wandelaars kunnen in dit profiel hun weg vinden.

De fietser is te gast in de woonstraat. Het ligt niet voor de hand om een snelweg voor fietsers vorm te geven. Door middel van rabatstroken in hetzelfde verhardingsmateriaal kan duidelijk gemaakt worden waar fietser geacht worden te fietsen en wat het domein van de voetganger is.

Hetzelfde geldt voor auto's. Duidelijk moet zijn waar ze kunnen rijden en laden en lossen. Auto's zullen om de sociale veiligheid, zeker in de avonden, te vergroten, welkom moeten zijn in de Gershwinlaan. Dat geeft bij een maximumsnelheid van 30 km per uur informele controle. Dat geldt evenzeer voor 24 uur laden en lossen voor personenauto's i.p.v. vaste parkeerplaatsen, net zoals dat in binnenstadsituaties wordt gestimuleerd. (Referentie Integraal Buurt Kwaliteitsplan Openbare ruimte -IBOR- Rembrandtpleinbuurt; Dienst Binnenstad 1998).

Een vereiste is dan wel dat er een stringent handhavingsbeleid wordt gevoerd.

Bij Mahler 4 hebben de ontwerpers van dRO inmiddels ervaringen opgedaan met het ontwerpen van autoluwe gebied met autolussen. Een dergelijke lus verschaft de auto op rustige tijdstippen toegang, waardoor er extra informele controle mogelijk is. Het opnemen van een dergelijke lus behoort bij nadere uitwerking tot de mogelijkheden. Een en ander ter aanvulling van de ontsluitingsprincipes, zoals in het SPVE zijn opgevoerd.

Aanbevelingen 'De profielen':

- De plekken waar fietsers worden geacht te fietsen worden duidelijk in de bestrating gemarkeerd.
- In autoluwe gebieden moet de plaats van de auto duidelijk zijn en moet goed worden aangegeven waar laden en lossen, in- en uitstappen mag plaats vinden. Een stringente handhaving is bepalend voor het succes of het falen van dergelijke maatregelen.

#### **11.4 De noord-zuid straatjes**

De noord-zuid straatjes hebben een maat van 15 meter. Dit is een prettig profiel voor straatjes, waar geen zwaar laad-en losverkeer komen zal. Maar het kan hinder opleveren bij de noord-zuid straat waar vanuit zowel de Parkeergarage als de truckdocks van de Arch worden ontsloten én de parkeergarages van achterliggende waterblokken hun voeding krijgen.

Aanbeveling 'noord-zuid straatjes':

- De straat moet op één niveau liggen om laders en lossers ongehinderd hun draaicirkel te kunnen maken. Voor de uitstraling dienen inritten van parkeergarages en truckdocks niet tegenover elkaar te liggen, doch alternerend in het straatbeeld opgenomen te worden.

#### **11.5 Het materiaalgebruik in de openbare ruimte**

Ontwerpers van de openbare ruimte worden met vele wensen en eisen geconfronteerd. Materialen moeten mooi en duurzaam zijn, gemakkelijk aan te brengen en te vervangen. Het mag niet te duur zijn. Dat is slechts het topje van de ijsberg. Veiligheid speelt daarbij ook een rol. Materialen zullen onder verschillende weersomstandigheden de voetganger en de fietser voldoende grip moeten bieden. Het toepassen van verschillende materialen naast elkaar kan problemen veroorzaken. Van natuurstenen stroken in gewone bestrating is bekend dat ze bij regen veel gladder zijn dan het omringende materiaal.

Aanbeveling 'Materiaalgebruik in de openbare ruimte':

- Veiligheidseisen maken onderdeel uit van de selectie van materialen ten behoeve van de openbare ruimte. Bestratingmaterialen geven onder alle weersomstandigheden voldoende grip aan voetganger en fietser.



## 12 Gebouwen

Gebouwen (kantoren en voorzieningen) zijn, voor zover nu bekend is, goed en voor iedereen toegankelijk. Dat is een mooi streven, dat soms op gespannen voet staat met de bescherming die gebouwbeheerders en bewoners van appartementen ambiëren. Zij willen een duidelijke scheiding is tussen 'het mijn en het dijn'. Daarnaast moeten de goed toegankelijke en beveiligde gebouwen zijn zo ontworpen dat mensen er gemakkelijk in kunnen, maar ook weer eruit als dat noodzakelijk is. Dat eisen van brandweer, politie en milieuwetgeving soms tegenstrijdig zijn, mag een optimaal en afgewogen ontwerp niet in de weg staan.

### 12.1 De woongebouwen algemeen

Omdat deze rapportage geen zaken overdoet die al gebeuren is aangenomen dat de ontwerpen van de woningen en de toegankelijkheid met de brandweer en de andere hulpdiensten zijn of worden besproken. De woningen en gebouwen zijn straks getoetst aan het bouwbesluit, waarin de veiligheid elementair is geregeld.

Het hang- en sluitwerk zal ongetwijfeld van gedegen kwaliteit zijn. Dat neemt niet weg dat individueel gedrag van bewoners incidenteel aanleiding kan geven tot problemen. De drie O's: onachtzaamheid, onoplettendheid en onvoorzichtigheid liggen, zo is ons van jongsaf aan ingeprent, altijd op de loer. Een deur die alleen maar met een sleutel toegankelijk is, maar waar even een blokje tussen wordt gezet, raakt op dat moment zijn functie kwijt. Bewoners die elkaar op dat gedrag aanspreken en een beheerder die een groot deel van de dag aanwezig is, kunnen veel van dit soort problemen voorkomen.

Als zich toch een probleem voordoet dan moeten de gevolgen daarvan zo beperkt mogelijk blijven. De vlam in de pan mag er niet toe leiden dat het hele appartement of de boven- en naastliggende appartementen uitbranden. Deels is dat een kwestie van constructie, deels is dat een zaak van goede en veilige inrichting, een zaak van de individuele bewoners. Het zou geen kwaad kunnen als bewoners, naast de sleutel die zij krijgen, ook instructies ontvangen over hoe een aantal mogelijke calamiteiten kan worden voorkomen.

Zoals bij alle voorzieningen aan gebouwen, kantoren en woningen geeft de bouwverordening een basisniveau van bescherming aan. Er kan, omwille van bijvoorbeeld de brandveiligheid, altijd voor een hoger beschermingsniveau worden gekozen. Niet alleen projectontwikkelaars en opdrachtgevers, maar juist verzekeringsmaatschappijen zijn hierin geïnteresseerd. Een lager risico zal dan leiden tot een lagere premie.

Aanbevelingen 'Woongebouwen Algemeen':

- De ontwerpen van woningen en woongebouwen worden getoetst door de brandweer, maar ook door de politie (inbraak) en de GG&GD (toegankelijkheid voor ambulance).
- Bewoners ontvangen instructies over hoe zij onveilige situaties in eigen huis kunnen voorkomen en welke bijdrage zij kunnen leveren aan de algehele veiligheid in een woongebouw.
- In het woning-/gebouwontwerp wordt veiligheidsvoorzieningen boven de standaard als optie aangeboden.

## 12.2 Het Hotel The Amsterdam Arch

In eerste instantie gaf de veelheid van functies die in het gebouw the Arch zal worden gehuisvest aanleiding tot vragen over de veiligheid. Zo werd bijvoorbeeld nu al gekozen om de liften voor de verschillende functies volledig te scheiden, zodat branduitbreiding kan worden voorkomen.

Voor specifieke functies worden door zowel de wet en het bouwbesluit als door de eindgebruikers en het ontwerpteam hoge en specifieke veiligheids-eisen gesteld. Het vijfsterrenhotel heeft een heel uitgebreid programma van eisen waarin de veiligheid van de gast centraal staat. De internationale kantoorhuurders in het topsegment van de markt stellen eveneens hoge eisen aan zaken als brandpreventie en vluchtwegen.

De rampenplannen en veiligheidsvoorzieningen worden op elkaar afgestemd. Zo wordt er bij het ontwerp van de noodtrappenhuizen binnen het kantoor in de Wing rekening gehouden met de capaciteit van meer dan 300 hotelkamers die zich boven het kantoor in de top van het gebouw bevinden.

Er heeft al een eerste overleg tussen de brandweer van Amsterdam en de architect heeft plaatsgevonden. Tijdens het ontwerp is de brandweer nauw betrokken bij het uitwerken van de veiligheidsvoorzieningen en installaties. Het overleg met de veiligheidswerkgroep en de andere bij veiligheid betrokkenen is in deze fase van het ontwerp zeer waardevol.

In het najaar van 2001 wordt het ontwerpteam inzake brand en wind veiligheid ondersteund door specialisten op deze gebieden. In een later stadium zullen veiligheidsspecialisten bij het ontwerp betrokken worden om zaken als bewaking op en rond het Sundeck en in de parkeergarage goed af te stemmen binnen het ontwerp en met de buurt.

De zogenaamde extended stay-appartementen waren aanleiding tot opmerkingen over de plaats waar ze -binnen het gebouw- zouden kunnen worden gevestigd.

Met namen met het oog op de sociale veiligheid en de veronderstelde weinig actieve bijdrage die van deze bewoners wordt verwacht, wordt de voorkeur gegeven aan vestiging op hogere etages binnen the Arch. Het huidige plan van de Amsterdam Arch voorziet extended-stay in de 'Leg' van het gebouw. De extended-stay appartementen vallen onder de hotelfunctie en zullen als zodanig gemanaged worden. De combinatie van extended-stay met het beoogde vijfsterrenhotel van meer dan 300 kamers, met restaurants en een sportclub, staat garant voor een levendigheid en luxeniveau dat de sociale veiligheid aan de Gershwinzijde van de Mahlerlaan ten goede zal komen. De functies van het hotel zullen tot na middernacht open zijn en het kunstcluster zal in het weekend voor extra levendigheid zorgen.

Tevens zal het publiek van de Arch niet geïsoleerd zijn ten opzichte van andere functies in het plangebied. De locatie van de entrees van de appartementen en het hotel moeten idealiter in elkaars buurt liggen zodat de stromen eenvoudig bundelen en mixen met ander publiek op de doorgaande langzaam verkeersroute. Een grote bijdrage aan sociale ogen ofwel informele controle op het stationsplein en het plein voor de ABN-AMRO bank valt evenwel niet te verwachten. Daarvoor is de Arch te ver weg. Bovendien vormt de Mahlerlaan een barrière in metafysische zin (geluid) en fysieke zin (de Arch staat niet aan het plein zoals in de artist-impressies bijna wordt gesuggereerd, maar staat aan de drukke Mahlerlaan).

Op deze plaats is het goed stil te staan bij de twee pleinen bij de Arch, te weten het opgetilde sundeck en het plein aan het water.

Desgevraagd zeiden de ontwerpers van dRO niet te vrezen voor de concurrentie van beide pleinen, zoals gesteld bij het gesprek met Trimp & Van Tartwijk, de ontwikkelaars van The Arch. Wel waren ze ontvankelijk voor opmerkingen over risico's in de avonduren, wanneer het dek er verlaten bij ligt en er geen logische looproute is. De ontwerpers van dRO zijn het eens met de stelling dat het programma bewaakt moet worden en dat bij het ontwikkelen van het Voorlopig Ontwerp van de Arch hier definitief gekeken moet worden naar hoe een veilig openbaar toegankelijk bovenplein gerealiseerd kan worden zonder direct uit te gaan van afsluitbaarheid in de avond en nachtelijke uren.

Aanbevelingen 'Hotel The Amsterdam Arch':

- Gedurende het gehele ontwerpproces wordt het ontwerp teruggekoppeld met de brandweer en andere deskundigen op het gebied van veiligheid.
- Het mixen van de verschillende functies in het gebouw komt ook tot uiting op de begane grond, waar de mix met het gebied plaatsvindt. Een dergelijke mix is van belang voor het gevoel van veiligheid in de directe omgeving.
- De ontwerpers houden de kwetsbaarheid van de semi-openbare ruimten bij het hotel op de agenda voor het voorlopig ontwerp. Oplossingen moeten gezocht worden in het verlichten en attractief inrichten van het sundeck. Een mogelijke afsluitbaarheid van het sundeck in de avond en nachtelijke uren is vooralsnog geen optie, maar moet niet uit beeld verdwijnen.
- Verhoog de attractiviteit van dit deel van de Gershwinaan door het Wintertuinprincipe door te trekken naar dit deel van de straat.

### 12.3 Toegankelijkheid Amsterdam Arch

De toegankelijkheid van the Arch is nog een punt van zorg. De talrijke leveranciers en de bezoekers van de parkeergarage moeten bewegen door het vrij krappe profiel van de oostelijke aanvoerroute. In de gevel zullen waarschijnlijk 'truck-docks' worden opgenomen terwijl de straat ook een doorgaande fietsroute is en de ontsluiting vormt voor de achtergelegen 'waterblokken'.

Aanbeveling 'Toegankelijkheid Arch':

- De openbare ruimte wordt zo aangepast dat er geen verhoogde trottoirs zijn en de manoeuvreerruimte voor leveranciers wordt vergroot.

### 12.4 De plint

De functies in de plinten worden door velen als essentieel gezien voor de levendigheid en veiligheid in het gebied. Ze zouden dan zodanig gekozen moeten worden dat de meerwaarde van toezicht tot z'n recht komt. Gedacht kan worden aan functies met een duidelijke interactie met de openbare ruimte op plekken waar dat gewenst is zoals de langzaamverkeersroutes. In dit stadium en de komende jaren nog zullen de functies in de plint worden ingevuld. Elke functie zal specifieke eisen met zich meebrengen in verband met de te verwachten aanloop en het al dan niet gericht zijn naar buiten. Dit is duidelijk een onderwerp waarbij de vinger aan de pols moet blijven. Voor negen tot zes functies gelden ongetwijfeld andere uitgangspunten dan voor functies die 24 uur in bedrijf zijn. Wel moet worden gewaakt voor grote verwachtingen voor de veiligheid vanuit die functies. De levendigheid in de openbare ruimte is de grootste bijdrage aan het gevoel van veiligheid.

Aanbeveling 'De plint':

- Houd de verschillende functies in de plinten goed in de gaten op de aspecten: aantrekking van publiek, openingstijden, (mogelijke) ogen op straat, etc....

## 12.5 Woningen in de plint

Bij de Gershwinlaan zijn bij zowel de stadsblokken als de waterblokken grondgebonden woningen in de plint opgenomen. Behalve in het centrum, waar bij de Arch een stedelijke plint met een mix van functies is voorzien. Deze grondgebonden woningen kunnen een goede bijdrage leveren aan informele controle op de autoluwe centrale Gershwinlaan. Ook als ze uitgevoerd zijn als bel-etage, zoals de referentiebeelden in het SPVE laten zien. Naar de randen van het plangebied toe worden de grotere zelfstandige werkunits geplaatst in de plint. Hier komen geen grondgebonden woningen. Omdat belangrijke doorgaande routes ook langs de randen plaatsvinden is het van belang dat woningen op de eerste twee verdiepingen boven de plint georiënteerd kunnen zijn op de openbare ruimte langs de plint. Parkeren in de plint, een mogelijke optie, is uit het oogpunt van sociale veiligheid ongewenst.

Aanbevelingen 'Woningen in de plint':

- Grondgebonden woningen leveren een goede bijdrage aan de informele controle.
- Laat erkers uit de rooilijn springen om met de lengte van het bouwblok mee te voorzien in goede zichtlijnen op de openbare ruimte.
- Zie af van langparkeren (behoudens entrees naar parkeergarages in de noord-zuid straatjes). Laden, lossen, in en uitstappen dragen bij tot de beoogde stedelijke levendigheid.

## 12.6 Waterblokken

De waterblokken voorzien in een aantal hoven; in één geval betreft het een honderd procent gesloten bouwblok, in de andere grenst bebouwing aan drie zijden aan het water of zelfs aan twee zijden aan het water. Dat maakt ze aantrekkelijk voor de bewoners, maar soms kwetsbaar voor onbedoeld gebruik (het betreden door derden), zeker als je het, zoals bij water, niet verwacht.

Het is aan te bevelen om in alle gevallen het gesloten bouwblok te benaderen. Deze vorm van verkavelen is vanuit criminaliteitspreventie veruit de meest gunstige vorm. Bij de waterblokken is het belangrijk te tonen dat het geen openbaar terrein is. Soms is een psychologische drempel, bijvoorbeeld een ijl vormgegeven pergolaconstructie of een lage haag in combinatie met een bordje "verboden toegang" al voldoende. Zo'n bordje is evident, daar bij overtreding of overlast de politie ingeschakeld kan worden.

Aanbeveling 'Waterblokken':

- Let bij het uitwerken op de overgang tussen het mijn en dijn.

## 12.7 Stadsblokken

Deze kennen in vier voorkomende gevallen hetzelfde principe als de waterblokken alleen betreft het hier altijd een situatie waarbij een hof aan drie zijden wordt begrensd door gebouwen en één zijde grenst aan de openbare weg.



Dat maakt het terugdringen van de toegankelijkheid minder makkelijk te regelen dan bij een situatie met aan twee zijden water. Wederom geldt dat een psychologische barrière al een afdoende maatregel kan zijn om in combinatie met een bordje "Verboden Toegang" het onbedoeld gebruik tegen te gaan.

Als de toegankelijkheid nog verder wordt teruggebracht kan het betekenen dat een fraai hekwerk in de architectuur wordt mee ontworpen, waarin een afsluitbare poort is opgenomen, waarvan een klein aantal verantwoordelijken de sleutel beheert. En waarbij duidelijke afspraken over afsluitingstijdstippen gehanteerd worden. Belangrijke voorwaarde is dat de attractiviteit van het totale bouwblok niet mag lijden onder de ingrepen (dus geen fenced community). Bij de woonblokken aan de Potsdammerplatz in Berlijn zijn hier fraaie voorbeelden van te vinden.

Aanbeveling 'Stadsblokken':

- Denk bij nadere uitwerking na over de gewenste mate van toegankelijkheid.

## 12.8 Functiemenging

Bij de voorbeelduitwerking van verschillende blokken wordt bij de stadsblokken -meer dan bij de waterblokken- het principe gehanteerd van een plint waar verschillende functies naast en door elkaar voorkomen. Deze mix op de laagste verdiepingen komt de activiteit in het publiek domein over het algemeen ten goede. Dit wordt mede ingegeven door de intentie kleinschalige woon/werkvormen in de bouwblokken op te nemen. Kavels, waar atelierachtige woonwerkvormen zijn opgenomen kunnen heel goed een bijdrage leveren aan informele controle. Vaak wordt in dit type woningen tot laat in de avond gewerkt, hetgeen de uitstraling in de avonduren ten goed komt

Het is aan te bevelen de woningen op te nemen in de eerste twee lagen, die dan bijvoorbeeld rondom het hele blok alzijdig verspreid voorkomen (horizontale compartimentering). Daarnaast is het wenselijk om ook verticaal te compartimenteren. Dat wil zeggen dat er in de blokken die vooral voorzieningen en werkruimten op maaiveld hebben zo nu en dan woningen verticaal geclusterd zijn. Door dit principe zijn gebundelde entrees van woningen te ontsluiten, die gekoppeld zijn aan grondgebonden woningen aan weerszijden van die entree Dit soort ontsluitingsprincipes kunnen een belangrijke bijdrage leveren aan stukken plint, die een minder gunstige uitstraling vertonen.

Desgevraagd gaven de ontwerpers van dRO aan dat bij nadere uitwerking dit soort ontsluitingsprincipes inderdaad voor ogen staat. Bij nadere uitwerking zullen ze hier alert op zijn, zeker aan de zuidoostzijde van de Arch, waar nog twijfels over de attractiviteit zijn.

Woningen boven de eerste twee verdiepingen dragen in de regel niet bij aan informele controle op straat, grondgebonden woningen wel. Het goede van concentraties woningen is dat er voldoende sociale kritische massa ontstaat om buurtjes te kunnen laten ontstaan.

Aanbevelingen 'Functiemenging':

- Mix woon- en werkvoorzieningen zowel horizontaal als verticaal en bevorder daarmee het 'buurtgevoel' en de sociale, informele controle.
- Gebruik het Politiekeurmerk Veilig Wonen. Daarin worden aanbevelingen gedaan over het wenselijke aantal ontsluitingen per entree.

- Gebruik dit Handboek als richtlijn/middel om veiligheid mee te nemen, niet als doel op zich. Het gaat dan vooral over hoeveel postadressen nog op een entree kunnen uitkomen om niet het gevoel van anonimiteit te krijgen.

## 12.9 Parkeergarages

Parkeergarages kunnen snel onveiligheidsgevoelens oproepen. De Voorlopige Ontwerpen van de clusters dienen dan ook getoetst te worden op veiligheidseffecten. Zo luistert de wijze waarop de entrees in een smal straatprofiel ten opzichte van elkaar gesitueerd zijn nauw.

'Herenwoningen' zouden tot drie etages gestapeld parkeren kunnen krijgen in de plint. Dit is vanuit sociale veiligheid minder gewenst (gebrek aan uitstraling naar maaiveld).

Afhankelijk van de inrichting en het beheer van de parkeergarage kan de route tussen autodeur en voordeur een probleem vormen. In de private parkeergarage zal een goede verlichting en een goede routing ervoor zorgen dat men zich veilig weet. Als de garage voor een breder publiek toegankelijk is dan zullen er aan verlichting en beveiliging nog hogere eisen worden gesteld om het veilige gevoel bij een ieder te bewerkstelligen. In sommige openbare parkeergarages in Duitsland is er rond het altijd bemande kantoor van de beheerder een aantal plaatsen gereserveerd voor alleengaande vrouwen. Die komen nooit op het laatste plekje in de onderste garage terecht. Niet iedereen ziet dit als een oplossing en sommigen (v) beschouwen dit als symptoombestrijding. Er zijn ook andere concepten denkbaar, bijvoorbeeld met meer personeel.

Aanbeveling 'Parkeergarages':

- Zie af van parkeren in de plint, dan wel ga er zorgvuldig mee om en analyseer in welke context het toelaatbaar is. Voorkomen moet worden dat straatbeelden zoals in Borneo/Sporenburg verschijnen, met een afsluitbare autokamer en geen woonkamer aan de straat meer op de begane grond. Dat zijn in de avonduren vaak ziellose straten.
- Indien de Herenwoningen (term uit SPVE) toch in pandig parkeren zullen moeten krijgen dan is het mogelijk om op de eerste, tweede en derde verdieping te parkeren en op maaiveld voorzieningen te hebben. Recente voorbeelden hiervan zijn te vinden op de Maasoever in Rotterdam.
- Indien er onder de NZ straten verbindingen tussen parkeergarages gemaakt worden, dan dienen om de anonimiteit tegen te gaan bewoners wel eigen compartimenten te krijgen onder hun eigen toren.
- De route tussen autodeur en voordeur wordt geschouwd op veiligheid.
- De parkeergarage wordt zodanig ingericht dat alleengaande vrouwen, indien gewenst, in het zicht van het toezicht kunnen parkeren.

## 12.10 Airrights-regeling

Op zich is het bij de hoge stadsblokken gunstig dat er meer woningen toegevoegd worden, doch als dit gaat ten koste van grondgebonden woningen in de plint is dit ongunstig. Bij de airrights-regeling is het evenwel zo geregeld dat er functies worden toegevoegd in de binnenterreinen en dat er op één locatie in de plint een entree moet komen. Deze entree kan de levendigheid op maaiveld vergroten op plekken, die in de avonduren minder attractief zijn

**Aanbeveling ' Airrights-regeling':**

- Zorg bij het invullen van de airrights, dat de levendigheid en de veiligheid op maaiveld blijft gehandhaafd



## 13 Wind en schaduw

Van het begin af aan heeft de mogelijke windhinder bij de beoordeling van de plannen op veiligheid en rol gespeeld. In de rapportage van bureau Peutz komen nog twee plekken naar voren waar vanuit het bouwkundig ontwerp extra aandacht voor dit fenomeen wordt gevraagd. Met name de toegangs-partijen van gebouwen en de hoeken van straten met hoge gebouwen zijn bekend om de problemen die de wind kan veroorzaken. Het gaat dan niet altijd om gevaarlijke situaties, maar om vervelende. Het voorkomen van het probleem door een goed ontwerp van het gebouw verdient de voorkeur boven maatregelen in de openbare ruimte om achteraf te corrigeren.

De ontwerpers van the Arch hebben zelf al aangegeven dat de windhinder op het zogenaamde 'sundeck' (het terras op het gebouwdeel aan de De Boelegracht) door zijn zuidwestelijke ligging en zijn positie ten opzichte van het 'gat' in het gebouw gevoelig is voor windhinder. Het ontwerp zal worden aangepast, mede om de geplande gebruiksfunctie te kunnen realiseren.

Naarmate de hoeveelheid hoogbouw toeneemt, neemt de schaduwwerking toe. In de hoogbouw-effect-rapportage wordt dat exact weergegeven. De vraag werd gesteld of functies in de plint niet te lijden zouden hebben van de schaduwwerking. Het stedenbouwkundig ontwerp houdt goed rekening met de schaduwwerking. Zo zorgt de afwisseling van hoge en lage blokken ervoor dat

de zuidgevels afwisselend in de zon en de schaduw liggen.

Uit ervaring is bekend dat fiets- en looproutes die altijd in de schaduw liggen, sneller worden gemeden. Maar zulke routes komen straks in Gershwin niet voor.

Aanbevelingen 'Wind en schaduw':

- De gebouwen op de plekken waar nu windhinder kan optreden worden zodanig vorm gegeven dat windhinder zoveel als mogelijk wordt beperkt.
- Van nieuwe en definitieve ontwerpen wordt opnieuw bepaald of windhinder kan optreden, om te voorkomen dat veranderingen en verbeteringen ongewenste neveneffecten hebben.
- Situeer geen gevoelige functies (zoals pinautomaten, draaideuren voor seniorenflats e.d.) op locaties waar de windhinder groot kan zijn.

## 14 Controle

Controle vormt samen met communicatie de laatste hoofdstukken van dit rapport. Het zouden ook de eerste hoofdstukken kunnen zijn. Voor alle afspraken die in het kader van de veiligheid worden gemaakt is het van essentieel belang dat ze worden nagekomen. Dat vergt helder vastleggen in plannen, aangeven hoe financiering en beheer geregeld zijn en wie toeziet op uitvoering en beheer. Bij de bespreking van de veiligheidsdoelen is daarbij uitgebreid stil gestaan. Een schouw, zoals beschreven in het hoofdstuk over de openbare ruimte, is daarvoor een goed middel.

Onder controle valt tevens het dagelijkse toezicht op veiligheid en de handhaving van de openbare orde. Blauw op straat geeft een gevoel van veiligheid, de nabijheid van een politiepost doet dat evenzeer. Er zullen andere toezichthouders zijn die zich met specifieke taken bezighouden: bewaking, controle op parkeren, toezicht bij parkeergebouwen en bij de entrees van (openbare) gebouwen. Het is een uitdaging om deze toezichthouders gecoördineerd te laten werken. Mogelijk kan toezicht via camera's daarbij een rol spelen.

Bij de veiligheidsdoelen wordt gepleit voor *een duidelijk zichtbare, reguliere controle in de openbare ruimte in wisselende frequentie en ook op tijden dat niemand het meer verwacht.*

En daaraan werd toegevoegd: *Er is een duidelijk toezicht in de private en semi-openbare ruimte.*

In het SPVE wordt melding gemaakt van de serviceverlening (conciërges, pakketdiensten e.d.) ten dienste van de veiligheid. Dit kan inderdaad een gevoel van veiligheid geven. Voorwaarde is wel dat er een direct visueel contact is met de openbare ruimte.

Aanbevelingen 'Controle':

- Zorg voor een duidelijk zichtbare, reguliere controle in wisselende frequenties en ook op tijden dat niemand het meer verwacht.
- Serviceverlening in woongebouwen levert een goede bijdrage aan de gevoelens van veiligheid.

## 15 Communicatie

Er zou voor de buurt een informatiepunt moeten komen waar men op de hoogte kan komen van de planning en de voortgang van de werkzaamheden. Daar moet het mogelijk zijn om te zien of op de geplande verhuisdatum, de auto wel voor de deur kan komen. Het informatiepunt verschaft inzicht in de tijdelijke routes en de eventuele stremmingen en opbrekingen. Vooral over hoe lang die zullen duren. Een draaiboek geeft de planning van de werkzaamheden weer, in een storyboard is te zien welke consequenties dat in de praktijk voor de omgeving heeft. Een storyboard is een gevisualiseerd document waarmee in een oogopslag is te zien wat de consequenties van plannen en maatregelen zijn. (Deze techniek is onder meer gebruikt bij het UCP in Utrecht.)

In het informatiepunt kunnen mensen vooruit blikken en zien wanneer grote veranderingen in verkeersstromen gepland zijn etc. Een en ander kan een bijdrage aan de leefbaarheid van vers opgeleverd woongebied betekenen. Informatiepunt en storyboard zijn in de veiligheidsdoelen met name genoemd. Daarnaast is onderstreept dat er *'Voor het bouwproces duidelijke afspraken worden gemaakt en er wordt aangegeven bij wie burgers met hun klachten terecht kunnen.*

Dat lijkt een van de meest cruciale voorwaarden om het feestelijk gevoel dat bouwen bij sommigen losmaakt niet te laten ontaarden in een kater voor de omwonenden.

Bij de Zuidas wordt gesproken over en gewerkt aan de integratie van kunst in de (tijdelijke) ruimte en bij het bouwproces. Deze vorm van communicatie met de bevolking levert betrokkenheid op en betrokkenheid is een opmaat naar sociale veiligheid. Een goede referentie is de Potsdammerplatz in Berlijn, waar het transformatieproces van het stadslandschap het Amsterdamse Landschapsarchitectenbureau DS de opdracht heeft om het centrale plein te ontwerpen. Naast het ontwerpen volgen zij samen met het Griftheater en een filmploeg al enige jaren de transformatie van de omgeving en leggen dit op film vast. Dit kunstproject wordt als een belangrijk communicatiemiddel om de omgeving van het bouwgebied te informeren en te vermaken opgevat.

Aanbevelingen 'Communicatie':

- Maak een plaats waar bewoners, gebruikers en anderen over de voortgang van de werkzaamheden worden geïnformeerd.
- Maak ten behoeve van het bouwproces duidelijk welke werkzaamheden in welke fase zullen worden uitgevoerd. Het verdient aanbeveling om dit te visualiseren (storyboard) en in een informatiepunt ook te tonen aan belangstellenden.
- Gebruik kunst als communicatiemiddel naar bewoners, gebruikers en belangstellenden.

## 16 Aanbevelingen per hoofdstuk

### Aanbevelingen Bouwen

- 1 Het bouwverkeer wordt zoveel mogelijk op het bouwterrein zelf ontvangen en de vrachtauto's worden daar gelost of geladen, waardoor de verkeersoverlast in de buurt wordt voorkomen.
- 2 Om de overlast in de omringende buurt te beperken stelt de aannemer een plan op dat voorziet in parkeren voor werknemers en toeleveranciers en aangeeft hoe de hinder van de werkzaamheden en activiteiten is teruggebracht.
- 3 De routes voor fietsers en voetgangers langs het bouwterrein zijn veilig en goed verlicht. Bij de in- en uitritten wordt gezorgd voor een goede regeling van verkeersstromen en wordt de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers gegarandeerd.
- 4 De geluidsoverlast ten gevolge van werkzaamheden wordt beperkt tot het minimum en vindt alleen plaats gedurende werktijden. Indien hiervan moet worden afgeweken worden de omwonenden tijdig geïnformeerd.
- 5 Zorg voor een gelijkmatige spreiding van lichtsterkte rond een bouwplaats.

### Aanbeveling 'Beheer in de bouwfase'

- 6 Er komt een halfjaarlijkse schouw waarbij bewoners en gebruikers aangeven wat en welke situaties zij als onveilig ervaren en de verantwoordelijken meedelen hoe zij de aangedragen problemen oplossen en welke maatregelen worden uitgevoerd.

### Aanbevelingen 'Beheer in de eindfase'

- 7 Stem ontwerp, materiaal, uitvoering en onderhoud op elkaar af.
- 8 Zorg van begin af aan voor het budget voor beheer en onderhoud.
- 9 Zorg dat bij het opbreken garanties worden gegeven zodat minstens dezelfde kwaliteit kan worden terug gelegd, bijvoorbeeld in de vorm van sleutelgeld (zie hoofdstuk 12 over openbare ruimte).

### Aanbevelingen 'Hinder en overlast'

- 10 Geluidshinderlijke werkzaamheden worden in de normale werktijd uitgevoerd.
- 11 Bij uitzondering mag van die regel worden afgeweken. Omwonenden worden daarover tijdig geïnformeerd.
- 12 Onder bijzondere omstandigheden worden hinderlijke werkzaamheden aangepast om extra overlast te voorkomen.
- 13 De uitvoerders van werkzaamheden zijn goed voorbereid op calamiteiten.
- 14 Zorg tijdens de bouwfase voor duidelijke, veilige en goed begaanbare omleidingsroutes.
- 15 Bouw van noord naar zuid en let op de routing van het bouwverkeer om overlast in fase waarin zowel wordt gewoond als gebouwd zoveel mogelijk te beperken.
- 16 Maak duidelijk wie verantwoordelijk is voor de openbare ruimte en maak duidelijke afspraken waar beheersgebieden, bijvoorbeeld privaat en openbaar aan elkaar grenzen.

### **Aanbevelingen 'Bereikbaarheid hulpdiensten'**

volgen nog

### **Aanbevelingen 'Openbare Ruimte, algemeen'**

- 17 Houdt bij het ontwerpen van straatverlichting en bomenplannen rekening met de situatie waarin bomen zijn volgroeid en voorkom dat bladeren en takken de straatverlichting afschermen.
- 18 Kapitaliseer het beheer op basis van een hoog ambitieniveau van het ontwerp van de openbare ruimte.

### **Aanbevelingen 'Routes voor voetgangers en fietsen'**

- 19 Maak een duidelijk onderscheid tussen routes voor voetgangers en fietsers en tracht conflicten tussen deze stromen te voorkomen.
- 20 Als, mede uit het oogpunt van sociale veiligheid, routes worden gecombineerd met autoroutes, dan moeten er maatregelen worden getroffen om de snelheid van de auto's te beperken tot maximaal 30 km per uur.
- 21 Maak een veilige avondroute tastbaar door in het hart van het centrum van Gershwin de fietsroute door de Gershwinlaan te laten lopen, over het plein voor de Arch, oostwaarts en dan tussen twee waterblokken door naar de volgende langzaamverkeersbrug, die in het verlengde van de Willem van Weldammelaan.
- 22 Ecologische oever en plantsoenen langs fietsroutes dienen zodanig te zijn ingericht en te worden beheerd dat de natuur niet als rommelig wordt ervaren.

### **Aanbeveling 'Openbaar vervoer'**

- 23 Neem een kaartje op in het SPVE met bus- en tramhaltes en toets bij volgende gelegenheid of de routes vooral 's- avonds veilig zouden kunnen worden.

### **Aanbevelingen 'De profielen'**

- 24 De plekken waar fietsers worden geacht te fietsen worden duidelijk in de bestrating gemarkeerd.
- 25 In autoluwe gebieden moet de plaats van de auto duidelijk zijn en moet goed worden aangegeven waar laden en lossen, in- en uitstappen mag plaats vinden. Een stringente handhaving is bepalend voor het succes of het falen van dergelijke maatregelen.

### **Aanbeveling 'noord-nuid straatjes'**

- 26 De straat moet op één niveau liggen om laders en lossers ongehinderd hun draaicirkel te kunnen maken. Voor de uitstraling dienen inritten van parkeergarages en truckdocks niet tegenover elkaar te liggen, doch alternerend in het straatbeeld opgenomen te worden.



### **Aanbeveling 'Materiaalgebruik in de openbare ruimte'**

27 Veiligheidseisen maken onderdeel uit van de selectie van materialen ten behoeve van de openbare ruimte. Bestratingmaterialen geven onder alle weersomstandigheden voldoende grip aan voetganger en fietser.

### **Aanbevelingen 'Woongebouwen Algemeen'**

28 De ontwerpen van woningen en woongebouwen worden getoetst door de brandweer, maar ook door de politie (inbraak) en de GG&GD (toegankelijkheid voor ambulance).

29 Bewoners ontvangen instructies over hoe zij onveilige situaties in eigen huis kunnen voorkomen en welke bijdrage zij kunnen leveren aan de algehele veiligheid in een woongebouw.

30 In het woning/gebouwoontwerp wordt veiligheidsvoorzieningen boven de standaard als optie aangeboden.

### **Aanbevelingen 'Hotel The Amsterdam Arch'**

31 Gedurende het gehele ontwerpproces wordt het ontwerp teruggekoppeld met de brandweer en andere deskundigen op het gebied van veiligheid.

32 Het mixen van de verschillende functies in het gebouw komt ook tot uiting op de begane grond, waar de mix met het gebied plaats vindt. Een dergelijke mix is van belang voor het gevoel van veiligheid in de directe omgeving.

33 De ontwerpers houden de kwetsbaarheid van de semi-openbare ruimten bij het hotel op de agenda voor het voorlopig ontwerp. Oplossingen moeten gezocht worden in het verlichten en attractief inrichten van het sundeck. Een mogelijke afsluitbaarheid van het sundeck in de avond en nachtelijke uren is vooralsnog geen optie, maar moet niet uit beeld verdwijnen.

34 Verhoog de attractiviteit van dit deel van de Gershwinlaan door het Wintertuinprincipe door te trekken naar dit deel van de straat.

### **Aanbeveling 'Toegankelijkheid Arch'**

35 De openbare ruimte wordt zo aangepast dat er geen verhoogde trottoirs zijn en de manoeuvreerruimte voor leveranciers wordt vergroot.

### **Aanbeveling 'De plint'**

36 Houd de verschillende functies in de plinten goed in de gaten op de aspecten: aantrekking van publiek, openingstijden, (mogelijke) ogen op straat, etc.....

### **Aanbevelingen 'Woningen in de plint'**

37 Grondgebonden woningen leveren een goede bijdrage aan de informele controle.

38 Laat erkers uit de rooilijn springen om met de lengte van het bouwblok mee te voorzien in goede zichtlijnen op de openbare ruimte.

39 Zie af van langparkeren (behoudens entrees naar parkeergarages in de noord-zuid straatjes). Laden, lossen, in en uitstappen dragen bij tot de beoogde stedelijke levendigheid.

### **Aanbeveling 'Waterblokken'**

40 Let bij het uitwerken op de overgang tussen het mijn en dijn.

### **Aanbeveling 'Stadsblokken'**

41 Denk bij nadere uitwerking na over de gewenste mate van toegankelijkheid.

### **Aanbevelingen 'Functiemenging'**

- 42 Mix woon- en werkvoorzieningen zowel horizontaal als verticaal en bevorder daarmee het 'buurtgevoel' en de sociale, informele controle.
- 43 Gebruik het Politiekeurmerk Veilig Wonen. Daarin worden aanbevelingen gedaan over het wenselijke aantal ontsluitingen per entree.
- 44 Gebruik dit Handboek als richtlijn/middel om veiligheid mee te nemen, niet als doel op zich. Het gaat dan vooral over hoeveel postadressen nog op een entree kunnen uitkomen om niet het gevoel van anonimiteit te krijgen.

### **Aanbeveling 'Parkeergarages'**

- 45 Zie af van parkeren in de plint, dan wel ga er zorgvuldig mee om en analyseer in welke context het toelaatbaar is. Voorkomen moet worden dat straatbeelden zoals in Borneo/Sporenburg verschijnen, met een afsluitbare autokamer en geen woonkamer aan de straat meer op de begane grond. Dat zijn in de avonduren vaak ziellose straten.
- 46 Indien de Herenwoningen (term uit SPVE) toch inpandig parkeren zullen moeten krijgen dan is het mogelijk om op de eerste, tweede en derde verdieping te parkeren en op maaiveld voorzieningen te hebben. Recente voorbeelden hiervan zijn te vinden op de Maasoever in Rotterdam.
- 47 Indien er onder de NZ straten verbindingen tussen parkeergarages gemaakt worden, dan dienen om de anonimiteit tegen te gaan bewoners wel eigen compartimenten te krijgen onder hun eigen toren.
- 48 De route tussen autodeur en voordeur wordt geschouwd op veiligheid.
- 49 De parkeergarage wordt zodanig ingericht dat alleengaande vrouwen, indien gewenst, in het zicht van het toezicht kunnen parkeren.

### **Aanbeveling 'Airrights-regeling'**

50 Zorg bij het invullen van de airrights, dat de levendigheid en de veiligheid op maaiveld blijft gehandhaafd.

### **Aanbevelingen 'Wind en schaduw'**

- 51 De gebouwen op de plekken waar nu windhinder kan optreden worden zodanig vorm gegeven dat windhinder zoveel als mogelijk wordt beperkt.
- 52 Van nieuwe en definitieve ontwerpen wordt opnieuw bepaald of windhinder kan optreden, om te voorkomen dat veranderingen en verbeteringen ongewenste neveneffecten hebben.
- 53 Situeer geen gevoelige functies (zoals pinautomaten, draaideuren voor seniorenflats e.d.) op locaties waar de windhinder groot kan zijn.



### **Aanbevelingen 'Controle'**

- 54 Zorg voor een duidelijk zichtbare, reguliere controle in wisselende frequenties en ook op tijden dat niemand het meer verwacht.
- 55 Serviceverlening in woongebouwen levert een goede bijdrage aan de gevoelens van veiligheid.

### **Aanbevelingen 'Communicatie'**

- 56 Maak een plaats waar bewoners, gebruikers en anderen over de voortgang van de werkzaamheden worden geïnformeerd.
- 57 Maak ten behoeve van het bouwproces duidelijk welke werkzaamheden in welke fase zullen worden uitgevoerd. Het verdient aanbeveling om dit te visualiseren (storyboard) en in een informatiepunt ook te tonen aan belangstellenden.
- 58 Gebruik kunst als communicatiemiddel naar bewoners, gebruikers en belangstellenden.

## 17 Lessen van Gershwin voor de Zuidas

### 17.1 Algemeen

De VER is opgezet om tegemoet te komen aan de wens van het bewonersplatform om veiligheid expliciet op te nemen en mee te wegen in het gehele Zuidasproces.

Gezamenlijk is gekozen om Gershwin als 'pilot' uit te voeren om:

- een veiligheidsrapport te maken voor het project Gershwin;
- ervaring op te doen met het instrument VER;
- de uitkomsten van het veiligheidsrapport te betrekken bij de gebruikelijke plan- en besluitvorming bij de Zuidas.

Daarna is een ambtelijke notitie opgesteld waarin het doel van de pilot werd geschetst:

- Het in kaart brengen van alle veiligheidsaspecten die te maken hebben met het bouwproces in de periode 2001-2007;
- Het bepalen van de veiligheidsaspecten in de eindfase op een zodanig moment dat daarmee in de uitvoeringsfase rekening kan worden gehouden;
- Het opstellen van de VER volgens de modulaire methode en het daarmee voorleggen van mogelijke maatregelen;
- Bepalen wie in welke fase verantwoordelijk is voor de beslissing over de maatregelen;
- Conclusies en aanbevelingen uit de VER voorleggen aan de opdrachtgever met het verzoek ze te laten opnemen in bestekken, uitvoeringsplannen, instructies aan toezichthouders, vergunningen, afspraken, etc.

Deze afspraken zijn vervolgens neergelegd in een startnotitie die bestuurlijk werd goedgekeurd. In die notitie werd ook de ambtelijke inzet vastgelegd en het geplande budget.

Met deze startnotitie als uitgangspunt is eind juni 2001 een kleine groep mensen bijeen geweest die de eerste werkgroepvergadering heeft voorbereid.

In deze evaluatie is het proces vanaf de eerste werkgroepvergadering tot en met het eindproduct, het rapport, het onderwerp. Proces en resultaat zullen worden afgezet tegen de hiervoor genoemde punten.

### 17.2 Het proces

Deelnemers aan het proces

De werkgroep bestond uit de voorzitter ondersteund door een inhoudelijk projectmedewerker en een secretariaat. Daarnaast was er een bewonersdelegatie die de Ouderen Adviesraad ZuiderAmstel en de ROWOC vertegenwoordigden en waren de hulpdiensten (politie, brandweer en GG&GD) in de groep vertegenwoordigd. Voorts was er procesmatige en inhoudelijke ondersteuning vanuit het bureau Van Dijk, Van Soomeren en Partners. In de bijlage is de samenstelling van de werkgroep weergegeven.

Namens het bewonersplatform Zuidas heeft de vertegenwoordiger van het Wijkopbouworgaan de leden aangedragen. Vergaderfrequentie en tijdstip leidden ertoe dat deze leden soms moesten verzuimen en ook hun vervangers niet beschikbaar waren.

? In de toekomst lijkt 3-5 leden met elk een vaste vervanger een juiste omvang (was nu 3).

Door capaciteitsproblemen bij Politie en GG&GD is de actieve inbreng door deze diensten minimaal geweest. De Brandweer heeft wel van het begin af aan geparticipeerd. Politie en GG&GD bleken te zijn gehandicapt door capaciteits en/of roosterproblemen.

Met het rapport Gershwin in de hand kan het management van deze diensten misschien worden overtuigd van het nut en de noodzaak van hun tijdige inbreng.

Gemist werd de inbreng van de toekomstige bewoners (was op dit moment ook nog niet mogelijk), van het Midden- en Kleinbedrijf en van de bij de ontwikkeling betrokken marktpartijen (was eveneens nog niet aan de orde). Het rapport is overigens wel aan de consortia ter hand gesteld en bij de kick-off meeting toegelicht.

De inbreng van jongeren en/of studenten zou in de toekomst ook vorm moeten krijgen. Vast staat wel dat de gekozen werkvorm voor hen niet geschikt of aantrekkelijk is.

### 17.3 Gebruikte methode

Als aanzet en methode is de handleiding Veiligheidseffectrapportage gebruikt (versie 2.0, november 2000) zoals die in opdracht van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties is opgesteld door Berenschot en Van Dijk, Van Soomeren en Partners (DSP).

In de handleiding fungeert meestentijds het gemeentebestuur als opdrachtgever en essentieel onderdeel is het ondertekenen van de startnotitie door de gemeente, de initiatiefnemer(s) en eventuele andere partijen.

De methode is als richtsnoer gehanteerd. *Er is afgeweken van de methode omdat het ontwerpproces van Gershwin al een flink stuk was gevorderd en er zowel vanuit het project als vanuit het projectbureau werd aangedrongen op concrete aanbevelingen op het moment dat het Stedenbouwkundig Programma van Eisen voor inspraak zou worden vrij gegeven. Dat is ook gelukt.*

Daarnaast wilde men maatwerk leveren voor het plan Gershwin dat medio 2001 al in zo'n stadium van ontwerp was dat het beschouwen van veel alternatieven niet meer aan de orde kon zijn. *Voor het vervolg van het planproces zo de methode VER wel kunnen worden gehanteerd.*

In de methode VER gaat men na de startnotitie over tot het opstellen van een veiligheidsscan: de inventarisatie van de risico's. Bij Gershwin is gekozen om Veiligheidsdoelen te formuleren, die waren gebaseerd op een eerste ambtelijke inschatting van de risico's en op de inbreng van de bewonersdelegatie in de werkgroep dienaangaande. Daarna zijn de veiligheidsdoelen 'geconfronteerd' met het plan Gershwin en hebben de bewoners naar aanleiding van deze confrontatie vragen geformuleerd. De antwoorden op die vragen, door de ontwerpers en de deskundigen gegeven, vormden de aanzet tot de aanbevelingen en de maatregelen.

In de methode VER is dat de 3e en 4e module. Met het rapport veiligheid in Gershwin zijn we een flink stuk in de 4e module gevorderd. De 5e en laatste is de implementatie. Onnodig te zeggen dat we daar nog niet aan toe zijn.

Om te voorkomen dat het veiligheidsrapport een vreemde eend in de bijt zou worden, is van meet af aan gekozen voor het inpassen en inbedden van het rapport in de bestaande planvormingprocedures. Voor het pilotproject Gershwin bijvoorbeeld was gepland dat eind 2001 het concept Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) gereed zou zijn en 'de inspraak zou ingaan'. Het veiligheidsrapport is met dat proces in de pas gaan lopen. Voordeel daarvan is dat er werd gefocust op de plannen en voorstellen die in het najaar van 2001 werden vervaardigd of afgerond. Door de werkgroep is ook verder gekeken; naar de eindfase en het beheer van het plan, maar ook naar de realisatiefase en alle aspecten die daarbij aan de orde zijn. Of ook de aanbevelingen die daarop betrekking hebben een rol zullen spelen is iets dat nu nog niet kan worden beoordeeld.

Door het aanpassen van de methode VER, die als een waardevolle handleiding heeft gewerkt, kon het plan en besluitvormingsproces zoals dat voor Gershwin werd gehanteerd goed worden gevolgd en konden de aanbevelingen op het juiste moment worden gegeven. Er zijn relatief weinig opmerkingen over het plan zelf gemaakt. De focus lag vooral op de uitvoeringsfase. Een voorzichtige conclusie is dat in het plan al goed rekening was gehouden met allerlei veiligheidsaspecten en dat de interactieve werkmethode: het stellen van vragen en het verkrijgen van antwoorden daarin zeker een rol heeft gespeeld.

#### **17.4 Het proces**

Uiteindelijk is in vijf efficiënte bijeenkomsten het eindproduct tot stand gekomen. Bewoners en diensten waren in een zeer vroeg stadium betrokken. Het plan is voor hen gaan leven, waardoor er natuurlijk ook nieuwe vragen komen. Er is een vrij sterk 'wij-gevoel' ontstaan hetgeen er zeker toe heeft bijgedragen dat alle betrokkenen positief reageerden en vragen constructief werden beantwoord.

Het onderwerp veiligheid blijkt dus geschikt te zijn om op thematische basis met bewoners over het plan van gedachten te wisselen.

Suggesties die zijn gedaan om dit proces te verbeteren zijn:

? Houdt aan het begin een grote presentatie van het plan voor de hele werkgroep inclusief de vervangers van de bewoners.

? Koppel daaraan een brainstormsessie waarin de eerste opmerkingen en vragen over en associaties met veiligheid naar voren komen.

? Probeer ook jongeren bij dit proces te betrekken, de jeugdraad ZuiderAmstel werd genoemd.

Er heeft een bijeenkomst plaatsgevonden voor de deelnemers en deelnemende organisaties aan het bewonersplatform. Daar waren, naast de reeds betrokken bewoners nog drie anderen aanwezig. Het rapport, zo bleek ter vergadering, gaf degenen die om commentaar was verzocht weinig aanleiding tot het maken van opmerkingen. De lage respons had niet te maken met onverschilligheid maar met het feit dat er geen kritiek was.

De uitkomsten van het veiligheidsrapport zijn gelijk met het SPvE ter visie gelegd en in het definitief SPvE kunnen de aanbevelingen en maatregelen die betrekking hebben op deze planfase, worden meegenomen.



Sommige maatregelen zullen straks in vergunningen of gemeentelijke voorwaarden bij ingebruikgeving worden opgenomen. Andere maatregelen zullen als aanbeveling worden gegeven aan de ontwerpers, bouwers, exploitanten of beheerders. Er zal expliciet worden aangegeven voor wie de maatregelen zijn bestemd. Een ordening naar verantwoordelijke en/of procesfase ligt daarbij voor de hand.

Voor het bewaken van de voortgang en de uitvoering, met name van de maatregelen die betrekking hebben op het bouwproces en de beheersfase, is het stadsdeel de aangewezen organisatie.

## 17.5 Inhoud

De inhoudelijke vraag die tot het eind speelde was: 'zijn we niets vergeten?'. Voor deze planfase, het ontwerp, zijn alle veiligheidsaspecten beschouwd en zo nodig becommentarieerd. Wel wordt opgemerkt dat door eerder te beginnen er meer met alternatieven kan worden gewerkt. Het plan Gershwin is goed, maar had misschien nog beter kunnen zijn.

Bij de volgende plan-, uitvoerings- en beheersfase zullen er zeker aspecten zijn die consequenties hebben die wij nu nog niet kennen. Dat heeft voor een deel te maken met het feit dat veiligheid voor het eerst op deze wijze wordt beschouwd en we nog geen referentie hebben, voor een ander deel is het inherent aan het maken van plannen voor de toekomstige inrichting van een gebied.

De tweede vraag waarmee is geworsteld is de afbakening van het onderwerp veiligheid, zeker als dit wordt gerelateerd aan de beleving van veiligheid. De vraag bijvoorbeeld of geluidhinder te maken heeft met veiligheid kan niet zonder meer met nee worden beantwoord. Bij een hoog geluidsniveau kan een roep om hulp gesmoord worden in het lawaai, anderzijds kan een verlaten en dus stille straat als beklemmend worden ervaren. Vooral nog lijkt een gezond uitgangspunt om aspecten die in wetten en verordeningen zijn geregeld niet mee te nemen. Hooguit kan de vergunningverlener of de handhaver expliciet worden gewezen op de gevoelens van onbehagen die een bepaald fenomeen met zich mee kan brengen.

Complicatie daarbij is wel dat de transformatie van Gershwin: van sportvelden naar een woonwijk, voor bewoners een grote stap is. Het vergt dus enige tijd en een denkproces waarbij alle mogelijkheden in ogenschouw worden genomen, alvorens men tot een oordeel kan komen.

Het heeft voor het proces goed gewerkt om alle veiligheidsaspecten aan de orde te laten komen. Wat ontbrak was de tijd om de waaier aan aspecten te convergeren tot een beperkt aantal essentiële aanbevelingen. Voordeel van een brede discussie is dat alle aspecten van fysieke en sociale veiligheid aan de orde kunnen komen en er raakvlakken worden ontdekt. De inbreng van de politie is daarvoor essentieel en is node gemist.

Wel mag worden geconcludeerd dat veiligheid heeft te maken met 'rekening houden met elkaar'. Als dat gebeurt dan kunnen mensen veel van elkaar hebben. Als een bouwer onverhoopt 's avonds of 's nachts geluidshinderlijke werkzaamheden moet verrichten, maar hij informeert de omwonenden tijdig en duidelijk, stelt een klachtnummer open en geeft aan dat hij alles in het werk zal stellen om de overlast te beperken, dan is de kans groot dat het aantal klachten klein zal zijn.



Als bewoners het idee hebben dat ze worden genegeerd of veronachtzaamd, dan kunnen hinderlijke activiteiten als onprettig en zelfs bedreigend worden ervaren. Het is dan ook terecht dat in het rapport wordt gepleit voor een goede communicatie.

Een van de opmerkingen bij de bespreking van het rapport had betrekking op de aanbevelingen en maatregelen. Het Projectmanageroverleg (PMO) en ook de Ambtelijke Kerngroep Zuidas (AKZ) hadden graag een verdeling gezien in nevenschikkende maatregelen en onderschikkende. Daarmee kan in het vervolg rekening worden gehouden. Bij sommigen (PMO) leefde de gedachte dat de maatregelen en aanbevelingen in de werkgroep waren genoemd en min of meer klakkeloos waren genoteerd. Er is in het proces weinig geschift omdat veiligheid in vrij ruime zin is beschouwd. Een nadere inperking van het begrip kan het gevoel van klakkeloos opnemen voorkomen. Hiervoor is al aangegeven dat convergeren in het proces en clusteren van aanbevelingen en maatregelen een van de lessen is die uit het proces is getrokken. Anderzijds bepaalt de werkgroep zelf het eindproduct. Wel kan er over sommige punten een apart ambtelijk standpunt worden geformuleerd, waarin, vanuit disciplines die niet in de werkgroep waren vertegenwoordigd, een nadere nuancering kan worden gegeven.

#### **17.6 Het resultaat**

Werkwijze en product hebben elkaar en het resultaat beïnvloed. Het gezamenlijk formuleren van veiligheidsdoelen en het confronteren van die doelen met het plan zoals het er nu ligt, leidde tot de gewenste discussie en tot maatregelen en aanbevelingen. Het rapport kent deze structuur evenzo. In de inhoudelijke hoofdstukken worden planonderdeel en veiligheidsdoel(en) naast elkaar gezet, hetgeen na analyse en discussie leidt tot aanbevelingen. Het maakt het rapport wel helder en overzichtelijk, maar het voorkomt niet dat er, zeker bij de kleine paragrafen, dubbels in zitten. Paragraaftekst en aanbevelingen liggen dan zeer dicht bij elkaar. Dat kan in de toekomst worden ondervangen door de maatregelen en aanbevelingen te rubriceren en met een checklist te werken.

Het huidige materiaal leent zich zeker voor een bondige samenvatting. Voordeel van de uitgebreide rapportage is wel dat de achtergrond van aanbevelingen duidelijk is en de lezer wordt uitgedaagd tot meedenken en reageren.

De vraag die bij sommigen, na lezing van het rapport, op kwam was of er niet te veel 'open deuren' in stonden. Het is naar het oordeel van de werkgroep goed om bij een eerste rapport alles te noemen, de kennis als het ware op te frissen. In het vervolg zal duidelijk worden wat meer algemene veiligheidsaspecten zijn en wat specifiek is voor bijvoorbeeld Gershwin.

De checklist, die op basis van het rapport kan worden opgesteld is daarvoor een eerste aanzet.

#### **17.7 Lessen en vragen uit het voorgaande**

De werkwijze die we hebben gevolgd heeft geleid tot commitment bij de bewoners. Het proces is met een positief gevoel bij de werkgroep afgesloten.

Het draagvlak dat hiermee is ontstaan is een opmaat voor de veiligheid in de realiteit. Daarnaast is draagvlak voor het gehele plan ontstaan. Men is zich ook bewust dat het plan een grote potentie heeft om een succes te worden, maar dat er vele valkuilen en problemen zullen opdoemen die de glans kunnen wegnemen en het succes kunnen doen vervagen.

Door met de werkgroep te beginnen bij de start van het proces: het opstellen van het Projectbesluit, kan meer betrokkenheid worden verkregen en meer winst worden geboekt. Nadeel is wel dat het proces -in de tijd- nog langer gaat duren en het lastig lijkt om mensen voor zo'n langere periode te interesseren.

*De complexiteit van plannen en van het beoordelen daarvan op veiligheid mag niet worden onderschat. Het veiligheidsrapport geeft eisen en beperkingen aan de ontwerpers en uitvoerders mee. Anderzijds wint het plan daardoor wel aan gebruikskwaliteit.*

Voor het bewaken van de uitvoering van de maatregelen die betrekking hebben op het (bouw)proces en het beheer ziet een ieder het stadsdeel als de aangewezen organisatie. In de stadsdeelnota 'Zuidas-Accenten' bevestigt het stadsdeel deze zienswijze. Daarnaast krijgen de consortia van Gershwin veiligheid met dit rapport als het ware op een presenteerblaadje aangeboden. Uit het feit dat onze externe adviseur al voor veiligheid al voor een van de consortia ten aanzien van veiligheid heeft gewerkt mag worden afgeleid dat veiligheid ook voor hen een nastrevenswaardig doel is. Dat zal de taak van het stadsdeel verlichten.

*Omdat 90% van de aanbevelingen in het Veiligheidsrapport over uitvoering gaat ligt hier voor het Stadsdeel een belangrijke taak, zowel in het tot stand brengen van de afspraken en het toezicht op het naleven daarvan als in het communiceren met de buurt over het plan en alle veiligheidsaspecten die daarmee zijn gemoeid.*

Het gevolgde proces biedt nu en straks de mogelijkheid om de effecten van het plan op de Zuidas als geheel te bekijken en ook omgekeerd. Dat kan leiden tot aanbevelingen voor de veiligheid over de plangrens heen. Gezien de capaciteitsproblemen bij met name politie en GG&GD zou ten behoeve van hen een concept plan ter commentaar worden toegezonden en kan de reactie in het rapport worden opgenomen.

Het omwerken van het rapport naar een checklist leidt zeker tot een grotere aandacht voor veiligheid in het ontwerpproces. Het hanteren van een checklist is geen vervanging van het interactieve proces, maar een structurerend hulpmiddel.

Maatregelen en aanbevelingen kunnen door het hanteren van de checklist in aantal fors worden teruggebracht. Ze worden in het vervolg gegroepeerd naar fase van het project en/of naar verantwoordelijke.

Als de visie wordt gedeeld dat het verkregen commitment minstens even belangrijk is, dan zal voor ieder project van enige omvang de VER-benadering moeten worden gevolgd. Dat vergt budget en capaciteit, maar het lijkt vooralsnog een goede investering.

## 17.8 Afsluitend

Bij een opkomend maatschappelijk vraagstuk als veiligheid moet men zich ook zonder methode of checklist afvragen:

- Hebben we de juiste voorzorgsmaatregelen genomen om onveilige situaties te voorkomen?

En omdat die vraag nooit voor 100% met ja kan worden beantwoord is de volgende vraag:

- Kunnen we, als zich onverhoopt een onveilige situatie voordoet de juiste maatregelen treffen.

Op de langere termijn is de laatste vraag van belang:

- Wie is er straks verantwoordelijk en kan men die verantwoordelijkheid ook waar maken.

De laatste vraag is een pleidooi om zo snel als mogelijk beheerders en gebruikers bij de veiligheidsdiscussie te betrekken. Het rapport is misschien afgerond, het proces is dat nog zeker niet.

## Bijlagen

## **Bijlage 1 Samenstelling van de werkgroep VER**

### **Projectbureau Zuidas**

- Lourens Loeven
- Sandra Thesing

### **Milieudienst Amsterdam**

- Nic Frederiks

### **Van Dijk, Van Soomeren en Partners**

- Petra Reijnhoudt
- Tobias Woldendorp

### **Stadsdeel ZuiderAmstel**

- Henry van Geen
- Saskia Huft

### **Bewonersplatform Zuidas**

- Jelle Houtsma

### **Ouderen Adviesraad ZuiderAmstel**

- Jan Groen

### **Commissie Rowoc**

- Fred Lion
- Ru Sanders
- Rosemarie Silbermann

### **Brandweer Amsterdam, Bureau Proactie & Preventie**

- Hans Veldhuis
- Wendy Kiel
- Alexander Kruisman

### **Regiopolitie Amsterdam – Amstelland, Wijkteam Van Leijenberghlaan**

- Fred Kluit (later Sandra Keijer)

### **Regionaal Bureau GHOR**

- Dhr Th. Aalders



## Bijlage 2 De startnotitie Veiligheidseffectrapport

### Startnotitie Veiligheidsrapport

Definitief 0.6 03-10-2001

Op 8 maart 2001 is er een startbijeenkomst Veiligheidseffectrapportage (VER) geweest waarbij onder meer is afgesproken dat er een Startnotitie zou worden opgesteld. Bij deze bijeenkomst waren naast het projectbureau Zuidas en het stadsdeel ZuiderAmstel vertegenwoordigers van het bewonersplatform Zuidas en het adviesbureau Van Dijk, Van Soomeren en Partners (VDSP) aanwezig.

De navolgende notitie is de invulling van deze afspraak. Doel van deze startnotitie is voor alle partijen duidelijkheid te scheppen over doel, aanpak, proces en planning van het Veiligheidsrapport.

### Veiligheidsrapport Gershwin

Er wordt een Veiligheidsrapport opgesteld voor het Zuidasproject Gershwin. Doel van dit Veiligheidsrapport is:

Het in beeld brengen van de veiligheidsaspecten in alle fasen van het plan;

- 1 Het aandragen van oplossingen voor veiligheidsvraagstukken;
- 2 Het formuleren van een voorstel voor de integratie van veiligheid in de nog resterende fasen van het project Gershwin.

Daarnaast is het de bedoeling ervaring op te doen met deze specifieke focus op het onderwerp veiligheid, een onderwerp dat anders veel meer impliciet aan de orde komt. Om de ervaring goed te kunnen beoordelen zal tijdens en na het proces worden geëvalueerd om:

- 3 Waarde, nut en rendement (inspanning versus resultaat) van een Veiligheidsrapport te kunnen bepalen.
- 4 Praktische aanbevelingen te kunnen doen over hoe het Veiligheidsrapport wordt opgenomen in het gebruikelijke overleg tussen gemeente en bewoners bij het ontwikkelen van gebieden.
- 5 De uitkomsten en aanbevelingen te kunnen plaatsen in de formele verhoudingen tussen burgers en overheid, zoals bijvoorbeeld bij bestemmingsplannen en bouw- en milieuvergunningen.

Met name punt 5 zal goed worden beschouwd omdat er -in de rijke Amsterdamse traditie- al vele fora zijn waarin gemeente, initiatiefnemers en burgers met elkaar van gedachten wisselen over alle mogelijke aspecten van plannen en projecten. Er is eerder een behoefte aan vereenvoudiging dan aan uitbreiding.

Bij punt 6 zal worden vastgesteld in welke veiligheidsaspecten in de bestaande procedures al aan de orde komen c.q. kunnen worden ingepast.

Samengevat leren we welke veiligheidsaspecten er in de huidige en de toekomstige planfasen spelen en hoe we veiligheid meer kunnen integreren in het reguliere plan- en besluitvormingsproces. Eindproduct is een veiligheidsrapport dat bestaat uit 2 delen: een veiligheidstoets en veiligheidsaanbevelingen voor het project Gershwin en aanbevelingen hoe veiligheid op te nemen en te integreren in het Plan en Besluitvormingsproces zoals dat aan de Zuidas wordt geïmplementeerd.

## **Beschrijving van het plan Gershwin**

In juni 2001 is het Projectbesluit Gershwin door de stadsdeelraad vastgesteld, na advies van B en W. In het najaar van 2001 wordt vervolgens het Stedenbouwkundig Programma van Eisen Gershwin vrijgegeven voor inspraak, waarna besluitvorming door de centrale stad plaatsvindt (na advies van het stadsdeel). In het SPvE wordt expliciet aangegeven dat 'het plan moet worden getoetst op veiligheid en sociale controle (p7, SPvE, concept maart 2001).

In de doelstelling is aangegeven dat de strategische ligging van de locatie leidt tot 'een nieuwe omgevingskwaliteit, met als kenmerken hoge dichtheid en functiemenging'. Binnen de Zuidas wordt dat geïnterpreteerd als een hoogwaardig en dicht stedelijk milieu, waarbij leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid kernbegrippen zijn. De gekozen verkavelingstructuur (gridstructuur) garandeert een grote transparantie in noord-zuidrichting.

Op basis van het Plan Openbare Ruimte Zuidas is er een goed samenspel tussen functies, architectuur en openbare ruimte. Dit moet leiden tot een publiek domein met een aangenaam karakter waarbij het onderscheid tussen openbaar en privé-gebied duidelijk is.

Vergelijken we dit met de zogenaamde vuistregels voor sociale veiligheid: 'zien en gezien worden', 'toegankelijkheid', 'attractiviteit' en 'markering van territoria' dan mag voorzichtig worden vastgesteld dat zeker impliciet met een aantal elementaire veiligheidsaspecten rekening is gehouden.

Er moeten nog vele stappen worden gezet alvorens het project daadwerkelijk is gerealiseerd: de selectie van ontwikkelaars en architecten, het bouwrijp maken van het terrein, de selectie van de aannemers, de inrichting van het werkterrein, het bouwen, het aanleggen van de openbare ruimte, het opruimen van bouwterreinen, de ingebruikname en het beheer. Voor deze fasen van het project zal moeten worden aangenomen welke veiligheidsaspecten aan de orde zijn en hoe veiligheidsrisico's kunnen worden voorkomen of geminimaliseerd.

## **Methode**

Bij dit Veiligheidsrapport zal de methode, zoals die is opgesteld door Berenschot en Van Dijk, Van Soomeren en Partners, versie 2.0, september 2000, als hulpmiddel worden gehanteerd. Deze methode geeft een sjabloon aan voor het te volgen proces. Voor het project Gershwin streven we naar maatwerk. Kenmerk van de methode is het verkrijgen van bestuurlijk draagvlak, een heldere en duidelijke communicatie en een transparante, traceerbare besluitvorming. Door aan te sluiten bij het planvormingsproces zoals dat bij de Zuidas wordt gehanteerd zullen deze kenmerken tot hun recht komen.

## **Aanpak**

Om in goed overleg tot het Veiligheidsrapport te komen worden 5-7 bijeenkomsten belegd waarin achtereenvolgens de volgende onderwerpen aan de orde zullen komen:

Bespreking van het plan Gershwin en vaststellen van de veiligheidsdoelen.  
Het opstellen en vaststellen van een veiligheidsscan;  
Het aandragen en toetsen van alternatieven om veiligheidsdoelen te realiseren;

Het uitwerken van maatregelen, het zoeken van oplossingen voor eventuele geschilpunten en het aangeven van de eventuele restricties;  
Het vaststellen van het concept eindrapport en het maken van afspraken over de uitvoering.

Bij elk van deze bijeenkomsten zullen ten behoeve van de evaluatie gegevens worden vastgelegd die betrekking hebben op het verzamelen van de benodigde informatie, de criteria voor de oordeelsvorming, het uiteindelijke oordeel en de waardering van de betrokkenen voor het proces.

Voor Gershwin kunnen tot eind 2001 de volgende stappen worden gezet:

- Vaststellen van de startnotitie en toelichting op het ontwerp SPvE
- Bespreking veiligheidsaspecten in deze fase van het proces
- Advies over veiligheid in SPvE en aanbevelingen voor de volgende processtappen.

### **Betrokkenen**

*Vanuit het Projectbureau Zuidas wordt gezorgd voor:*

- Voorzitter i.c. de projectleider Gershwin
- Inhoudelijk medewerker

*Logistieke ondersteuning door het stadsdeel:*

- secretariaat

*Voorts participeren:*

- deskundige politie
- deskundige brandweer
- deskundige GG&GD
- op uitnodiging deskundige VER (DSP)
- op uitnodiging deskundige rampenbestrijding centrale stad
- op uitnodiging deskundige op specifieke thema's
- bewoners, aangedragen en uitgenodigd door het wijkopbouworgaan (bijvoorbeeld
- vertegenwoordigers van de Ouderenadviesraad en de commissie ROWOC)
- gebruikers

Om logistieke redenen wordt het aantal deelnemers beperkt tot 10-15 personen met dien verstande dat er een redelijk aantal bewoners betrokken zal moeten zijn en het niet uitsluitend een bijeenkomst van en voor deskundigen wordt.

### **Planning**

De eerste vergadering heeft in juli 2001 plaatsgevonden. De sessies genoemd onder B zullen na het zomerreces hun beslag moeten krijgen. Daarna volgen dan de bijeenkomsten C en D.

De afrondende bijeenkomst zou voor medio december 2001 moeten plaats vinden. Met een dergelijke planning kunnen de resultaten en aanbevelingen worden meegenomen bij de volgende fasen van het project.

### **Eerste aanzet Veiligheidsdoelen Gershwin**

De toename van bouw- en werkverkeer leidt niet tot overlast en onveilige situaties in de omringende woonbuurten

Tijdens de bouwwerkzaamheden worden veilige (omleidings)routes aangelegd voor voetgangers en fietsers.

De bouwwerkzaamheden worden zodanig ingericht dat er geen gevaarlijke (vloeistof)stoffen worden geloosd in of via de openbare ruimte. Bouwterreinen worden goed afgesloten en beveiligd zodat kinderen het terrein of het bouwwerk niet als speelplaats kunnen gebruiken. De openbare ruimte en de bebouwing aan de openbare ruimte is schoon en aantrekkelijk vorm gegeven en roept zo een 'gevoel van veiligheid' op. De scheiding tussen privé en openbaar is duidelijk waardoor er geen 'niemandsland' ontstaat.

Publieke voorzieningen zoals haltes van het openbaar vervoer, openbare fietsenstallingen en de toegangen tot openbare parkeergarages zijn zo gelegen dat in de 'stille uren' vervoersstromen kunnen worden gebundeld, waardoor er altijd mensen aanwezig zijn.

Voor de volgende punten worden ook doelen geformuleerd:

- inbraakgevoeligheid
- graffiti
- bereikbaarheid toegang gebouwen
- bewaking en toezicht
- verlichting
- collectieve voorzieningen
- etc.

Taken en bevoegdheden werkgroep Veiligheidsrapport

De werkgroep heeft tot taak de veiligheidsaspecten in deze fase van het plan Gershwin in beeld te brengen en het voorliggende plan (SPVE) als het ware te toetsen. Vervolgens zullen dan oplossingen worden aangedragen voor veiligheidsvraagstukken en voorstellen worden geformuleerd voor de implementatie van veiligheid in de volgende fasen van het project Gershwin. Het lijkt heel praktisch om de adviezen te formuleren als aanbevelingen voor het ontwerp van de gebouwen en voor het maaiveldontwerp.

Het projectbureau ondersteunt en faciliteert deze taak.

De werkgroep stelt de startnotitie vast binnen de logistieke, financiële en juridische kaders.

De werkgroep is niet bevoegd zaken te regelen die krachtens wet of verordening aan de gemeente zijn opgedragen. In deze zaken adviseert de werkgroep en is de gemeente bevoegd om van dit advies geheel, gedeeltelijk of niet over te nemen.

Vastgesteld in vergadering van 31 augustus 2001.

## **Bijlage 3 Verslag bewonersbijeenkomst op 11 december 2001**

### **Verslag bespreking Concept Veiligheidseffect Rapportage van de werkgroep VER Gershwin**

Datum: 11 december 2001

Locatie: Willem de Zwijgerkerk, Olympiakade 8

#### **Aanwezig:**

Werkgroep VER Gershwin: L. Loeven, (PBZ), N. Frederiks (MDA), T. Woldendorp (DSP), H. van Geen, Saskia Huft (SDZA), R. Silbermann, F.Lion (cie Rowoc), J. Groen (OAR ZA), J. Houtsma (WOOZW).  
Werkgroep Verkeer en Vervoer Zuid-West, de heer Weve  
Vereniging Vrienden van het Beatrixpark, de heer Smit  
Bewonersvereniging De Mirandabuurt, mevrouw Dulfer

#### **Afgemeld:**

Wijkopbouworgaan Zuid-West, Wijkraad Zuid-West, Buurtcomité RAI, Fietsersbond, Rover, Architectenburo G. van Overbeek.

Verslaglegging: J. Houtsma, Wijkopbouworgaan Zuid-West

---

J. Houtsma opent de bijeenkomst om 19.40 uur. Volgt een kennismaking met elkaar maken.

De opkomst is lager dan verwacht mocht worden, zeker gezien het belang dat het Bewonersplatform Zuidas stelt in het uitvoeren van Veiligheidseffectonderzoek in de Zuidas, zoals de VER. Desalniettemin is hij blij met de aanwezigheid van een ieder. Van deze bijeenkomst wordt een kort verslag gemaakt.

Achtereenvolgens komt deze avond aan de orde:

1. Organisatie en werkwijze van de werkgroep VER Gershwin
2. Korte schets van de vervolgpcedure van de Veiligheid Effect Rapportage Gershwin  
Beide punten zullen ingeleid worden door Lourens Loeven.
3. Bespreking van de inhoud van het concept rapport  
Dit punt zal ingeleid worden door Nic Frederiks.
4. Eventuele conclusies en wat verder ter tafel komt

#### **1. Organisatie en werkwijze van de werkgroep VER Gershwin**

Lourens Loeven geeft een uitleg over de totstandkoming van deze werkgroep en de werkwijze. De organisatie en werkwijze zijn beschreven in het concept rapport, en derhalve niet nogmaals in dit verslag opgenomen. Aanvulling: er zijn 5 bijeenkomsten geweest van de werkgroep VER Gershwin, en deze bijeenkomst zijn intensief en doelmatig geweest.  
Er zijn geen verdere opmerkingen of vragen



## **2. Korte schets van de vervolprocedure van de Veiligheid Effect Rapportage Gershwin**

Lourens Loeven geeft een overzicht van de vervolgstappen. Deze stappen zijn achtereenvolgens:

- a. Op 12 december bespreekt de Ambtelijke Kerngroep Zuidas de concept-rapportage VER Gershwin
- b. Op 18 december zal het stuk aan het Projectmanagersoverleg Zuidas worden voorgelegd;
- c. Piet Polderman is (namens Wethouder Stadig) gemachtigd om 19 december 'akkoord' te geven om vervolgens op 20 december dit stuk ter inzage te leggen met de stukken voor het Uitvoeringsbesluit Gershwin. (SPVE Gershwin en Voorontwerp Bestemmingsplan Gershwin)
- d. De inspraakavond over het Uitvoeringsbesluit is op 10 januari (20.00 uur)
- e. De werkgroep VER komt op 23 januari om 9.30 weer bij elkaar (Pres. Kennedyplantsoen 1-3, stadsdeelkantoor)

Mevrouw Dulfer wil graag weten welke status het stuk krijgt.

Lourens Loeven antwoordt dat in 'normale' situaties de gemeente een rapport maakt. Nu is er een rapport gemaakt door een breed samengestelde groep. Dit rapport is een advies, en zal als zodanig aan de gemeente worden aangeboden. Bij het advies zal de werkgroep het advies meezienden om de aanbevelingen 'over te nemen'. De meeste aanbevelingen kunnen door het College van B&W van Amsterdam en het Dagelijks Bestuur van stadsdeel ZuiderAmstel worden overgenomen. Enkele adviezen moeten door de bouwers en projectontwikkelaars worden opgepakt.

Jan Groen stelt vast dat aan de aanbevelingen en veiligheidsdoelen een 'prijskaartje' hangt.

Nic Frederiks beaamt dit. Tegelijk refereert hij aan de uitspraak van de Brandweer die stelt dat investeren in goede veiligheidsmaatregelen de kosten bij calamiteiten zal verlagen. De investeringen verdienen zichzelf dus terug.

Willem Smit wil graag weten of de GG&GD nog een bijdrage aan het rapport hebben geleverd. Lourens Loeven meldt dat dit nog niet gebeurd is, maar dat de GG&GD beloofd hebben om dit zeer binnenkort te doen. De GG&GD heeft al wel laten weten dat een Veiligheid Effect onderzoek (zoals bv. de VER) wel precies is waar de GG&GD grote waarde aan hecht.

De politie is weinig bij de totstandkoming van dit rapport betrokken geweest, omdat de buurtregisseur van het Zuidasgebied een andere functie heeft gekregen, en er momenteel nog geen opvolger is.

## **3. Bespreking van de inhoud van het concept rapport**

Nic Frederiks geeft een overzicht van de inhoud van het concept rapport. In het concept rapport zijn de veiligheidsdoelen opgenomen. In de concepttekst zijn die als cursief gedrukte tekst terug te vinden. In totaal zijn er 19 veiligheidsdoelen geformuleerd die 58 aanbevelingen hebben opgeleverd.

Een deel van de aanbevelingen is nu al te gebruiken, een deel van de aanbevelingen zal verderop in het ontwerp- en bouwproces van Gershwin actueel worden. Daarbij gaat het met name om de aanbevelingen op het terrein van het beheer en het 'volhouden van de veiligheidsambities'.

Naar aanleiding van de bespreking van de inhoud van het concept rapport zijn de volgende vragen gesteld:

*Mevrouw Dulfer (Mirandabuurt)*

1. Welke veiligheidsonderwerpen zijn vergeten ?
2. De invloed van het DOK komt er niet in voor. Waarom niet?
3. Waarom is er geen aandacht geweest voor geluidshinder in de woningen/tussen de woningen?

*Antwoorden:*

1. Vanavond hopen we te ontdekken welke onderwerpen wij vergeten zijn
2. De Werkgroep VER Gershwin heeft zich nadrukkelijk gericht op de veiligheidsaspecten voortkomend uit het vormgeven van het plangebied Gershwin.
3. Geluidhinder in de woningen/tussen de woningen is niet per definitie een 'veiligheidsonderwerp'. In de werkgroep is over dit onderwerp (maar ook over andere onderwerpen) enige malen een discussie geweest over de vraag 'wat is veiligheid, wat is niet. In dit geval is geconcludeerd dat het onderwerp niet paste in de taakstelling van de werkgroep VER Gershwin.

*Rosemarie Silbermann (Commissie ROWOC):*

1. Hoe zal er omgegaan worden met het optreden van scheuren in de gevels van panden in de omliggende buurten tijdens de bouw van Gershwin?
2. Gaat het informatiecentrum tijdens de bouw van Gershwin hier ook iets mee doen?

*Antwoord:*

1. Voor het signaleren van het ontstaan van scheuren in panden rondom een bouwlocatie bestaan geen standaardprocedures. Oftewel: Een nulmeting in verband met mogelijke schade door heien is geen standaardprocedure. Er wordt zoveel geheid niet altijd is dat nodig. De afstand is redelijk groot, dus we zullen nog moeten nagaan of het hier nodig/ nuttig is. Voor omwonenden die desondanks twijfelen, is het belangrijk dat zij vooraf foto's maken van hun panden (liefst met datum geprint op de foto of het negatief. Overigens heeft het hoofdkantoor van de ABN AMRO (pal naast het plangebied Gershwin) computerapparatuur die slechts weinig trillingen kunnen verdragen. Die factor zal er waarschijnlijk toe leiden dat er aandacht zal zijn voor het heien in dit gebied.
2. Het informatiecentrum zal betrokken worden bij de communicatie over bouwoverlast. Hoe exact is nog niet bekend.

*De heer Weve (Werkgroep Verkeer en Vervoer Zuid-West)*

1. Is er aandacht voor de tegenstrijdigheden in de voorschriften van Bouw & Woningtoezicht en de voorschriften van bijvoorbeeld de Brandweer?

*Antwoord:*

1. Ja, dat probleem is bekend en beschreven in de conceptrapportage (in de conceptrapportage op pag. 14). Dat probleem zal geregeld moeten worden in overleg met de bouwers.

*De heer Smit (Vereniging Vrienden van het Beatrixpark)*

1. De Veiligheid Effect Rapportage richt zich op het plangebied zelf. Om het plangebied liggen drukke wegen. De eventuele hinder daarvan –met name sluijverkeer- zie ik niet terug in het rapport
2. Niet alleen de omliggende woonbuurten mogen geen hinder van de bouw ondervinden, dit zou ook moeten gelden voor de omliggende parken. De parken mogen niet gebruikt worden voor opslag van bouwmaterialen, tijdelijke parkeerplaatsen, e.d.

*Antwoord:*

1. De wegen vallen buiten het plangebied Gershwin en zijn daarom niet opgenomen in het rapport. Wel is er naar gekeken. Het gebied Gershwin (en in het bijzonder de toegankelijkheid van de Gershwinlaan) is zodanig vormgegeven dat sluijverkeer niet mogelijk is.
2. De parken liggen op zodanige afstand van het plangebied Gershwin, dat niet te verwachten valt dat in de parken sprake zal zijn van genoemde bouwhinder. Opslag van bouwmaterialen en plaatsen van keten e.d. kunnen in het plangebied Gershwin plaatsvinden op de strook waar – uiteindelijk - de De Boeigracht zal komen.

*Rosemarie Silbermann (ROWOC)*

1. Wordt Gershwin een 30km-gebied?

*Antwoord*

1. Ja.

*De heer Weve (Werkgroep Verkeer en Vervoer Zuid-West)*

1. Krijgt het gebied hoge toren, en welke hoogte krijgen zij?
2. Hoe groot is het plangebied Gershwin?

*Antwoord:*

1. Ja, Gershwin krijgt een aantal hogere torens. Deze zullen maximaal even hoog worden als de torens in Mahler. In de hele Zuidas komen hogere gebouwen te staan volgens het 'dambord-model'. Overigens is bij het onderwerp 'hoogbouw' door de werkgroep VER Gershwin ook de opmerking geplaatst dat hoogbouw op zich geen veiligheidsonderwerp is
2. De grootte van het plangebied Gershwin is niet precies bekend, maar bij benadering is het drie keer de oppervlakte van het terrein van het hoofdkantoor van de ABN-AMRO. Overigens is bij het onderwerp 'hoogbouw' door de werkgroep VER Gershwin ook de opmerking geplaatst dat hoogbouw op zich geen veiligheidsonderwerp is.

*Mevrouw Dulfer, buurtgroep De Mirandabuurt:*

1. Zijn er speelplaatsen en speelvoorzieningen gepland in Gershwin, en hoe zit het met de veiligheid daarbij.

*Antwoord:*

1. ja, er zijn twee speelplaatsen geprojecteerd in het Gershwingebied (in de groene gebieden bij de De Boeigracht). In de rapportage is een tekst opgenomen over een veilige vormgeving van de wal van de De Boeigracht.

Via het Wijkopbouworgaan Zuid-West zijn de volgende twee vragen binnengekomen:

*De heer van Overbeek, architectenbureau G. van Overbeek:*

1. De uitgangspunten in het conceptrapport zijn mooi, veelbelovend, maar hoe kan de uitvoering bewaakt worden?

*Antwoord:*

1. Het Projectbureau Zuidas deelt de wens van Bewonersplatform Zuidas ten aanzien van een zeer goede leefbaarheid, veiligheid en duurzaamheid in het Zuidasgebied. De beleggers en projectontwikkelaars hebben er ook groot belang bij dat het gebied een goed functionerend gebied wordt. Bij de aanbesteding zal geprobeerd moeten worden om aannemers te selecteren die gevoelig zijn voor de aanbevelingen.

*Mevrouw Voshaar, Buurtcomité RAI:*

1. Is de VER geschikt om door de gemeente Amsterdam te laten toepassen op andere locaties?

*Antwoord:*

1. De evaluatie van de werkgroep VER Gershwin zal hier op ingaan. Beantwoording van deze vraag is nu nog te vroeg.

#### **4. Eventuele conclusies en wat verder ter tafel komt**

De openingsvraag van mevrouw Dulfer komt nogmaals aan de orde: "Wat zijn we vergeten?" Het antwoord lijkt te zijn dat de werkgroep grondig te werk is gegaan. Er zijn vanavond geen onderwerpen op tafel gekomen die een antwoord kunnen geven op de gestelde vraag.

De aanwezige bewonersgroepen beoordelen het concept rapport Veiligheid Effect Rapportage Gershwin positief. De gestelde vragen worden opgenomen in het verslag dat bij de concept Veiligheid Effect Rapportage VER Gershwin zal worden gevoegd.

De afwezigheid van zoveel bewonersgroepen wordt door de werkgroep VER Gershwin en de aanwezige bewonersgroepen betreurd.

J. Houtsma bedankt iedereen voor de aanwezigheid en de inbreng en sluit de bijeenkomst om 21.15 uur.