

Quick Scan Sociale Veiligheid Masterplan Polderweggebied

Eindrapportage

Amsterdam, 2 november 2000

Tobias Woldendorp
Nicole Smits

Inhoudsopgave

1	Vooraf	3
2	Werkwijze	4
3	Analyse Politiegegevens	5
3.1	Objectieve veiligheid	5
3.2	Conclusies	5
4	Conclusies uit schouwen	6
5	Analyse Masterplan en adviezen	8
5.1	Toegankelijkheid	8
5.2	Zien en gezien worden	11
5.3	Attractiviteit	12
5.4	Markering territoria (zonering)	13
6	Samenvatting constatering	15
	Bijlagen	
Bijlage 1	Politiegegevens	16
Bijlage 2	Dag- en nachtschouw	20
Bijlage 3	Gelegenheidsstructuur	
Bijlage 4	Gebruikstructuur overdag	
Bijlage 5	Gebruikstructuur 's avonds	
Bijlage 6	Samenvatting adviezen	
Bijlage 7	Referentiebeeld Darmstadt	

1 Vooraf

Op 12 september jl. heeft een oriënterend gesprek plaatsgevonden tussen Gerrit Jolink, projectleider van het Project Management Bureau voor het Polderweggebied in Amsterdam Oost en Tobias Woldendorp, adviseur Sociaal Veilig Ontwerpen van de productgroep Miletus van Van Dijk, Van Soomeren en Partners (DSP). Aanleiding voor het gesprek was de wenselijkheid het Definitief Concept van het Masterplan voor het Polderweggebied, zoals dat in juli 1999 is opgesteld door BGSV bureau voor Stedebouw te Rotterdam, op sociale veiligheid te toetsen. Er is offerte uitgebracht voor twee aspecten (Quick scan en begeleiding workshops, fora e.d.). Deze offerte werd in de derde week van september gehonoreerd. Het concept rapport van de Quick scan ligt nu voor u. De inhoud van deze beknopte rapportage is op de klankbordbijeenkomst van 23 oktober en de workshop van 25 oktober met opdrachtgever en stedebouwkundig bureau gepresenteerd en op een enkel aspect bijgesteld.

2 Werkwijze

In de Quick scan wordt antwoord gegeven op een aantal vragen over sociale veiligheid en leefbaarheid, dat gerezen is tijdens het planproces. DSP hanteert bij dit soort veiligheidsadviezen bij stedelijke plannen de criteria op het gebied van sociaal veilig ontwerpen, zoals die in 1990 door Van Voordt, Van Wegen zijn opgesteld (TU Delft 1990). DSP heeft de afgelopen tien jaar bij diverse onderzoeken en adviezen (Kwaliteitsboek Leefbaarheid en Veiligheid Utrecht Centrum Project, opstellen diverse Veiligheid Effect Rapportages) deze criteria gehanteerd en verder ontwikkeld. Dit heeft geresulteerd in een uitgebreide verzameling criteria, normen en praktische vuistregels. In de recente studies naar sociale en fysieke aspecten van veiligheid (o.a. SPVE Stationseiland Amsterdam, Masterplan Stadshart Alphen aan den Rijn) is deze verzameling in een vierluik als volgt samengevat:

- toegankelijkheid;
- attractiviteit;
- zien en gezien worden;
- markering territoria (zoning).

Naast deze criteria vormt de reeks context-ontwerp-beheer-handhaving een rode draad voor advies op het te beoordelen rapport.

De volgende documenten zijn ter beschikking gesteld:

- Definitief Concept Masterplan Polderweggebied opgesteld door BGSV, Bureau voor Stedebouw uit Rotterdam; 27 juli 1999).
- Voordracht Stadsdeelraad DB 7 juni 2000.

Bij deze Quick scan is de werkwijze zo, dat in een beknopte rapportage de geconstateerde punten van aandacht/problemen altijd gekoppeld worden aan concrete adviezen. Daartoe wordt naast deskresearch een schouw gehouden en politiegegevens geanalyseerd om tot een ijkpunt te kunnen komen. De adviezen worden gegeven aan de ontwerpers, of aan de beheerders. In een enkel geval ontstijgen evenwel de adviezen de materie en worden bestuurlijke punten aangeroerd.

Leeswijzer

In hoofdstuk 3 wordt een summiere analyse van de politiegegevens gemaakt. Andere gegevens over de veiligheidssituatie in het plangebied volgen uit de dag-en avondschoon. Conclusies uit deze schouwen worden in hoofdstuk 4 aangereikt. In hoofdstuk 5 volgt een beoordeling van het rapport gekoppeld aan adviezen om de veiligheidssituatie te verbeteren. In hoofdstuk 6 tenslotte volgt een samenvatting van de conclusies.

Bijlage 1 geeft meer inzicht in de politiegegevens. Bijlage 2 visualiseert objectieve veiligheid (gelegenheidsstructuur). Bijlage 3 is een verslag van de dag-en avondschoon. Bijlage 4 en 5 geven respectievelijk de gebruikstructuur overdag en in de avond weer. Bijlage 6 tenslotte visualiseert de belangrijkste conclusies/aanbevelingen. Bijlage 7 laat een Duits voorbeeld van hergebruik van een remise zien.

3 Analyse politiegegevens

3.1 Objectieve veiligheid

Aan de hand van politiecijfers (X-pol), verstrekt door Politie Amsterdam-Amstelland is de objectieve veiligheid in het Polderweggebied bestudeerd. De cijfers hebben betrekking op misdrijven (waarvan aangifte is gedaan, maar ook waarvan geen aangifte is gedaan) en overtredingen die in 1998, 1999 en 2000 zijn gebeurd. De gegevens zijn per straat weergegeven. Ze zijn per jaar verdeeld over drie perioden: periode 1 loopt van januari t/m april, periode 2 van mei t/m augustus en periode 3 van september t/m december.

Hieronder zullen alleen de opvallende gegevens (uitschieters, trends) worden weergegeven. In bijlage 1 zijn de cijfers uit de jaren 1998, 1999 en 2000 per straat in het plangebied en ontwikkelingsgebied terug te vinden. Belangrijk is het feit, dat het jaar 2000 nog niet is voltooid: de gegevens lopen t/m 26 september 2000.

3.2 Conclusies

De cijfers overziend kunnen de volgende conclusies getrokken worden. Het aantal diefstallen uit/vanaf motorvoertuigen is veruit het meest voorkomende incident. Vooral op de Polderweg, de Oranje Vrijstaatkade, de Beijersweg en de Wesselsstraat komt dit vaak voor. De meeste inbraken in bedrijven en instellingen komen voor op de Polderweg. Hier komen ook de meeste vernielingen voor. Het aantal woninginbraken is het grootst in de Linnaeusstraat en het aantal fietsdiefstallen is het grootst op het Oosterspoorplein. Overige diefstallen komen zowel op de Oranje Vrijstaatkade als op de Polderweg veel voor.

Wat betreft het aantal incidenten dat grote persoonlijke gevolgen heeft, komen de Linnaeusstraat, het Oosterspoorplein en de Polderweg er duidelijk het slechtst vanaf. Het Oosterspoorplein scoort steeds het minst hoog van deze drie, behalve bij het aantal zedendelicten en een aantal incidenten van straatroof. Straatroof komt ook vaak voor op de Polderweg, maar toch lang niet zo vaak als op het Oosterspoorplein. Bedreigingen, mishandelingen en overige misdrijven tegen de persoonlijke integriteit gebeuren het vaakst op de Linnaeusstraat en de Polderweg (ongeveer even vaak). Zakkenrollerij tenslotte komt het meest voor op de Linnaeusstraat, het winkelgebied. Opvallend is dat net buiten het plangebied in oost het aantal gewelddelicten (moord) opvallend veel is (Celebesstraat).

In bijlage 2 worden de gegevens omtrent objectieve veiligheid gevisualiseerd door middel van de zogenaamde gelegenheidsstructuur. Van belang is dat er op basis van de informatie geen onderscheid tussen dag-en nachtsituatie te maken valt.

4 Conclusies uit schouwen

De observaties zijn uitgevoerd voor het hele gebied tussen de twee spoortracées op dijklichamen, de Linnaeusstraat en de Ringvaart. De conclusie is toegespitst op het daadwerkelijke plangebied: het gebied tussen de Polderweg, de Linnaeusstraat, het spoor naar Diemen/Weesp en de Ringvaart. In bijlage 3 is het verslag van de dag-en avondschoouw opgenomen. Bijlage 4 en 5 tonen respectievelijk de gebruikstructuur overdag en in de avond.

Zichtbaarheid

- De 'groene' paden voor voetgangers en fietsers (het Linnaeusplantsoen, het Dulci Septemberpad en het pad langs het spoor naar Diemen/Weesp) zijn stil en zeker 's avonds is het hier onprettig vertoeven. Het D. Septemberpad en aantakende verbindingen zijn typisch van die plekken, waar overdag nog wel gefietst wordt, maar die in de avonduren worden gemeden. Voor het voorkomen van schijnveiligheid is dit een belangrijk gegeven. In de nieuwe situatie blijft de rand aan dit deel van het plangebied, mede door bebouwingsvoorschriften vanwege geluidscontouren van het spoor, rustig en groen ingericht. Goed moet afgewogen worden hoe hier op langzaam verkeer ingezet kan worden.
- De brede straten in de status qua hebben een positief effect op de beleving. Om toezicht van buiten het plangebied mogelijk te maken, zouden de groenvoorzieningen langs de Linnaeuskade transparanter gemaakt dienen te worden.
- Tenslotte zou het goed zijn de lange zichtlijn tussen de Ringvaart en het Muiderpoortstation, zoals die in de huidige situatie naar voren komt om oriëntatie-redenen uit te buiten bij de uitwerking van de plannen.

Toegankelijkheid

- Een nieuwe belangrijke NZ-langzaam verkeersroute zou in samenhang met een areaal aan woningen in het verlengde van de Nic. de Roe-verstraat gelegd kunnen worden.
- De Linnaeusstraat is prettig druk, ook in de avonduren. Vanuit verkeersveiligheid is dit misschien minder aantrekkelijk, maar vanuit sociale veiligheid is het hier wel prettig fietsen. Vervelend op deze route zijn de portieken, die de entree naar winkels en woningen vormen; deze zijn kwetsbaar voor ongewenst gebruik en geven onoverzichtelijke momenten.

Attractiviteit

- De functies binnen het plangebied leveren overdag weinig levendigheid, het zwembad en het Montessori College uitgezonderd. Het zwembad is 's avonds nog steeds goed voor sociale controle, een aspect dat voor de toekomstige situatie een bijdrage kan leveren aan uitstraling. Daarnaast is The Force een grote bron van levendigheid.
- Dat de functies in het gebied net als dat in de huidige situatie het geval is, een zuigende werking op jongeren hebben hoeft op voorhand geen negatief aspect te zijn. Wel zou in een vroeg stadium jeugd betrokken kunnen worden om hun ideeën over de openbare ruimte mee te laten spelen bij verdere invulling van programma in het publiek domein. Enkele andere functies zijn 's avonds ook actief, maar deze leveren nauwelijks tot geen bijdrage aan de veiligheidsbeleving.
- In tunnels kan tenslotte de beleving verbeterd worden door lichtkoepels aan te brengen. Al moet voorkomen worden dat er schijnveiligheid wordt gecreëerd, wanneer verwachtingen niet waargemaakt kunnen worden.

Markering territoria

- In het gebied zijn alle noemenswaardige private terreinen afsluitbaar met hekken. Deze zijn goed om de toegankelijkheid voor onbevoegden te beperken, maar ze hebben een negatief effect op de attractiviteit. In de toekomstige situatie kan dezelfde duidelijkheid bereikt worden door middel van onder architectuur ontworpen maatregelen.
- Het gevoel van territorialiteit zal tussen de bedrijfsvestigingen en culturele voorzieningen naar verwachting niet zo groot zijn. Meer extravert gebruik zou beter zijn, met name voor de veiligheid 's avonds: meer functies, die een relatie met de buitenwereld aangaan (al zetten ze de deuren open of maken ze terrasjes buiten).

5 Analyse Masterplan en adviezen

De werkwijze volgt de keuze van het stedenbouwkundig bureau. In die zin is hun voorkeursmodel maatgevend. Mochten er bij de Quick scan constatering gedaan worden, die nopen tot nadere studie van eerdere varianten uit de ruimtelijke en programmatische verkenningen, dan wordt daarnaar verwezen. Als eerste actie wordt op deze plek stilgestaan bij de verkenningen naar de verkavelingstypologiën en hun specifieke sociale veiligheidsconsequenties.

Bij de verkenningen worden vier modellen aangereikt:

- Die Gasse;
- Binnen-buiten;
- Hofjes;
- Mixed City.

Gasse: de introvertie is vanuit sociale veiligheid weinig aantrekkelijk in combinatie met de introductie van smalle stegen. De betrokkenheid bij de openbare ruimte wordt daarmee nihil.

Bij **Hofjes** wordt de introductie van halfopen bouwblokken aan de ringvaart niet positief bevonden, omdat onbevoegden dan eenvoudig toegang tot het binnengebied hebben. De aanwezigheid van grondgebonden woningen is weer wel positief voor veiligheidsgevoelens vanuit de openbare ruimte.

Binnen-buiten maakt het plangebied geïsoleerd t.o.v. zijn omgeving. Daardoor ontstaat echt een voorkant en een achterkant en een tussengebied met geringe kwaliteiten. Verknoping met de omgeving wordt moeilijk geacht.

Bij **Mixed city** is het mengen van functies extra doorgevoerd. Daardoor ontstaat een stedelijk milieu, waar veel kansen liggen voor veiligheid. Dit wordt gevoed door de intentie het gesloten bouwblok als richtlijn te nemen. Deze bouwvorm heeft vanuit criminaliteitspreventie altijd sterk de voorkeur. Een gesloten bouwblok schept ook anno 2000 goede vooruitzichten voor dit aspect van leefbaarheid.

De keuze om het plangebied verder te ontwikkelen op basis van model Mixed city met ingrediënten uit de andere drie kan dan ook vanuit sociale veiligheidsoptiek op onze instemming rekenen. Waarbij vooral Model Hofjes uitkomst lijkt te kunnen bieden.

Hiernavolgend wordt het Masterplan met de criteria geconfronteerd.

5.1 Toegankelijkheid

De hoofdontsluiting van het gebied vindt plaats conform model 1 uit de verkenningen in Hoofdstuk 3. In dit model vindt ontsluiting vanaf de Linnaeusstraat en één vanaf de Linnaeuskade/ zijde Archimedesweg plaats. Hiertoe wordt de Polderweg doorgetrokken en komt voor een deel parallel aan het spoor te lopen. Ook de weg naar het Oosterspoorplein, parallel aan het spoor wordt in dit model benut voor verbindingen buiten het plangebied. Kenmerkend is de excentrische infrastructuur. Hierdoor wordt het plangebied in hoge mate autovrij (immers, het parkeren vindt plaats in twee grote parkeergarages aan de randen van het gebied).

De keuze het verkeer zo af te handelen heeft voordelen:

- Het fietspad en het sombere tunneltje t.h.v. het dierenasiel ligt niet meer zo geïsoleerd als dat in de huidige situatie het geval is: auto's begeleiden de fietsers naar de tunnelmond. Tevens kunnen fietsers kiezen of ze in de avond- of nachtelijke uren door de tunnel willen gaan of dat ze om fietsen en het volgende (nieuwe tunneltje nemen of met de auto's meerijden over de Archimedesweg/Molukkenstraat. Het gevaar van deze keuze van ontsluiting is dat het autovrije gebied in de avonduren zo uitgestorven raakt, dat de mensen die er moeten komen zich niet prettig voelen. Immers, de auto's staan in de parkeergarage en mensen zijn niet meer zo snel geneigd op straat te kijken bij onraad. Kortom de betrokkenheid met het publiek domein zal minder zijn (zie ook markering territoria).

In die zin is het wenselijk om model 2 te scannen: dit model takt ook aan op de Polderweg, maar heeft een ontsluiting in het midden van het plangebied en sluit dan ter hoogte van de bestaande fiets/voetgangersbrug aan op de Linnaeuskade. De afwerking naar het Oosterspoorplein gaat in het verlengde van de brug, midden door het plangebied. Kenmerkend is de centralistische infrastructuur. Nadeel is de nog steeds geïsoleerde ligging van de tunneltjes. Voordeel is de aanwezigheid van autoverkeer in het centrum van het plangebied. Op deze wijze is in een autovrij plangebied toch enige informele controle aanwezig. In die zin heeft de labyrintische opzet van de ruimtelijke structuur zijn voordelen. De levendigheid neemt in dit model in de avonduren toe, zonder dat de leefkwaliteit van een autoluwe buurt teniet wordt gedaan. Dit geldt ook voor Tuinwijk, het jaren vijftig-wijkje aan de grens van het plangebied.

Advies

Kijk of er nog een combinatie van beide modellen gemaakt kan worden. Dit wordt extra interessant indien je bedenkt dat een doorgaande fietsroute van Watergraafsmeer via Polderweggebied/Tuinwijk naar Muiderpoort een belangrijke avondroute kan worden, waar de fietsers sociale controle krijgen van het begeleidende (auto)verkeer. Zo kan een alternatieve noord-zuid gerichte avondroute ontstaan voor de vaak (te) drukke en verkeersonveilige Linnaeusstraat. De meerwaarde wordt zeker aangeboord indien ook de gesuggereerde route tussen Montessorischool-oost en Tuinwijk met de tunnel onder het spoor naar de Domselaerstraat vorm kan krijgen.

Advies

Indien gekozen wordt voor model 1 zou het nog aan te bevelen zijn om de Oranje Vrijstaatkade ook voor doorgaand autoverkeer te ontsluiten. Daarmee ontstaat een autovrij binnengebied, met genoeg informele controle vanuit alle randen van het plangebied. Een dergelijke autozone, die ook op de doorsneden op pagina 44 al voorgesteld worden, zou informeel uitgevoerd kunnen worden (referentiebeelden: de kades op Borneo/Sporenburg, zuidelijke kade Java-eiland, maar ook dichterbij; de noordzijde van de Transvaalkade). Daarmee ontstaat als contrast met de groene Linnaeuskade een stedelijke overzijde (en daarmee stedelijke continuïteit vanaf de Transvaalkade).

Dit is het belangrijkste punt qua toegankelijkheid. Verder inzoomen levert nog de volgende punten op:

- Er zijn twee nieuwe fietsverbindingen, die de ontsluiting met de Watergraafsmeer verzorgen. Beide komen uit op de Oranje Vrijstaatkade, een levendige langzaam verkeersroute.

Het is wel jammer dat er niet één van beide routes ook in verschijningsvorm een doorgaande, eenvoudig te vinden fietsroute is. Oriëntatiemogelijkheden zijn aanwezig. Zo is tussen de Ringvaart en het station Muiderpoort een fietsroute mogelijk, die volgens een nu reeds aanwezige zichtlijn kan lopen.

Advies:

Voor de algehele levendigheid van het centrale gebied en de logica van het hechten van het plangebied aan de omgeving zou het wenselijk zijn één route in het verlengde van een nieuwe brug te leggen en als één lijn door het gebied te trekken. Dat betekent weliswaar twee bruggen dicht bij elkaar, maar wel mogelijkheden om doorgaand langzaamverkeer te stimuleren. Voor deze doorgaande route zijn twee opties:

- een route centraal in het plangebied (langs het plein) met een voortzetting via een tunnel naar de Doormaelstraat;
- een route, die door het oostelijke woongebied loopt en via de Nicolaas de Roeverstraat aantakt op het stationsplein met twee vervolgroutes met onderdoorgangen.

De eerste zou als dagroute een goede levendige verbinding kunnen vormen tussen Dappermarkt en Watergraafsmeer. Dat betekent dat de westelijke brug idealiter zo'n 75 meter opschuift. De meest oostelijke langzaamverkeersbrug zou een goede avondroute kunnen vormen; over het hele traject wordt de route begeleidt door woningen. De brug zou ook een dergelijke afstand naar het oosten kunnen opschuiven, maar kan ook via de bestaande brug geschieden: de gebruikers uit de omgeving kennen deze route al en het recht afkomen op een woningenblok levert informele controle op hetgeen voor veiligheid een prettig gevoel oplevert. Nadeel is dat er twee bruggen dicht bij elkaar liggen.

- Van de drie tunnels die het plangebied met de Indische buurt verbinden zijn de noordelijke (Muiderpoort) en zuidelijke (Ringdijk) logisch vertakt in het stedelijk weefsel. De middelste, de bestaande tunnel ligt eigenlijk heel ongunstig: slechte zichtlijnen (zie verderop) en geen logische verknoping met een fietsroute binnen het plangebied en de daarachter gelegen Transvaalbuurt.

Advies

Zie af van het handhaven van deze verbinding. Het gebied is door zoveel barrières omringd, dat de stromen langzaam verkeer beter gebundeld kunnen worden. Dan zijn doorgaande routes toch meer voor de hand liggend dan een bestaande, die verbeterd wordt uit hoofde van sociale veiligheid, maar die niet goed aansluit op omringende structuren. Een dergelijke afgesloten tunnel zou aan de zijde van de Indische buurt een functie kunnen krijgen als opslagruimte o.i.d.

- Daar waar de Oranje Vrijstaatkade aansluit op de Linnaeusstraat wordt het fietspad gesplitst. Bij sociale veiligheid geldt in de regel, dat gebundelde stromen de voorkeur hebben, maar hier is een continuïteit langs de Ringvaart en een voortzetting van de Oranje Vrijstaatkade opportuun. Vandaar dat dit ons een goede keuze lijkt.
- Voor de algehele oriëntatie op het nieuwe wijkdeel is het gunstig dat er vanaf de Linnaeusstraat één hoofdonsluiting is en dat de oriëntatie hierop helder is. Indien de Oranje Vrijstaatkade ook voor auto's toegankelijk wordt, zoals elders in dit stuk wordt geadviseerd, is het raadzaam de openbare weg anders te dimensioneren dan de Polderweg.

Advies

Een hele speciale inrichting, zoals dat bij de zuidelijke kade van het Java-eiland is geschied kan al soelaas bieden.

5.2 Zien en gezien worden

- Bij het hierboven genoemde (bestaande) tunneltje is het in de planvorming niet gunstig dat hier een pleintje komt. Je zou sociale ogen zo dichtbij mogelijk willen brengen, dus tot aan de straat. Een plein op deze plek tegenover de tunnelmond is dan ook ongewenst, omdat door de positionering van de woningen informele controle wordt misgelopen. Het verschil met de status quo is ondanks de bebouwing miniem. De keuze van een plein op die plek wordt ingegeven door de geluidscontouren: geluidshinder van het spoor is een beperkende factor.

Advies

Er wordt ook vanuit dit criterium een nieuw argument aangedragen om het bestaande tunneltje af te sluiten. Dit om te voorkomen dat de 'speldenprik' (het verbeteren van de bestaande tunnel) uit de toets niet al te letterlijk een speldenprik wordt.

Indien toch gekozen wordt voor het handhaven van genoemd tunneltje zouden woningen parallel aan dit deel van de Polderweg met direct zicht op de tunnelmond geplaatst moeten worden. Ongeveer zoals is voorgesteld onder het kopje geluid (pagina 65). Al is de vraag of dat een gesloten wand moet zijn.

- De wijze waarop de NZ-verbindingen voor langzaam verkeer vanuit het Polderweggebied op de Watergraafsmeer aantakken oogt goed. Zowel in de lager gelegen bestaande buurt als langs de route in het plangebied bestaan goede vooruitzichten om sociale ogen te richten op het langzaam verkeer. Waarbij opgemerkt moet worden dat de ten oosten van de tramremise gelegen verbinding door de situering van de woningen parallel aan de vaart een beter zicht op komende en gaande voetgangers en fietsers heeft dan die ten westen daarvan. Bij 'toegankelijkheid' is hier uitgebreid op ingegaan.
- De OW-verbindingen zijn moeilijker. De route langs de Ringvaart heeft naar de tunnel onder het spoor toe een groot traject zonder sociale ogen vanuit woningen om echt een goed avondroute te worden. Door de andere route eruit te halen en stromen te bundelen bestaan hier wel kansen.
Advies: er zou een studie moeten komen naar de gevolgen voor de intensiteit van langzaamverkeersstromen wanneer het bestaande tunneltje wordt afgesloten en in welke mate gebruik gemaakt gaat worden van de nieuwe tunnel langs de Ringdijk.
- Op het eind van het rapport worden nog twee bebouwingsvarianten van de tramremise onderscheiden.

Advies

Onze voorkeur zou uitgaan naar de variant, waarbij meerder losse ensembles voorkomen. Deze voorkeur heeft te maken met het feit dat elk blok voldoende sociale kritische massa met zich meebrengt om een steunpunt van levendigheid/activiteit in een fremdkörper te kunnen bewerkstelligen. Daardoor kunnen aan het plein op een aantal plaatsen meergezinswoningen ontsloten worden, waarmee stepping stones van levendigheid kunnen ontstaan. De plaats van de entree dient evenwel goed in het zicht van omringende woningen te liggen.

Een tweede voordeel van deze variant is de wijze waarop een zijruimte van het hoofdplein is gesitueerd aan de winkelstraat. Bij de andere variant ontstaan minder overzichtelijke ruimten.

5.3 Attractiviteit

- In een gebied waar de status quo, de rommeligheid en perifere uitstraling eerder regel dan uitzondering is, worden voorstellen gedaan ter verbetering van het imago. In het Masterplan wordt een mengvorm van nieuwbouw met behoud van industriële relictten nagestreefd. Dat laatste kan een belangrijke bijdrage leveren aan de identiteit en daarmee indirect aan de oriëntatie in het gebied (ook van belang voor toegankelijkheid).
- Het centrale plein in het plangebied heeft een aantal moeilijke kenmerken:
Er zijn op hoofdlijnen drie functies aan het plein: (winkel)voorzieningen, een werkruimte (achterkant) en wonen boven winkels. Overdag levendig, maar in de avond een groot plein, met op de begane grond voorzieningen, nooit woningen. Verder komen er theoretisch geen auto's, waarmee de levendigheid nog meer teruggebracht wordt. Een doorgaande fietsroute, die niet verknoopt is met de omgeving draagt daar ook niet aan bij. Ook de ver doorgevoerde functiemenging levert ertoe bij dat er te weinig woningen komen op het centrale plein. Om een levendige omgeving te krijgen is een functiemenging hier minder op zijn plaats: een nagenoeg monofunctionele invulling van de pleinwanden met 100% woningen zou hier pas echt wenselijk zijn.

Advies

Breng levendigheid naar het plein. Probeer de auto-ontsluiting uit model 2 aan de pleinzijde te realiseren: het plein is dan aan drie zijden autovrij, maar heeft één zijde, waar in de vorm van informele controle onverwachte levendigheid te verwachten valt. Daarnaast zou de maat van het plein verkleind moeten worden en het programma 'verhevigd': de beoogde functie stadsdeelkantoor is geen antwoord op deze wens.

Advies

Kijk nog eens goed naar voorbeelden en programma's voor plekken, waarbij hergebruik van panden in combinatie met daarin voorzieningen, leisure en woningen in combinatie met een autoluw programma wel zijn vruchten heeft afgeworpen. Een aanstekelijk buitenlands voorbeeld is het centrum van Darmstadt, waar een duo-spoorremise is herontwikkeld: er is een poppodium met grand-cafe gekomen in de ene hal (overdag relatief rustig, 's avonds vaak druk) en een verzameling eethuisjes van multiculturele signatuur in de andere (overdag prettig hectisch en 's avonds relatief rustig). Dit complex Zentral Bahnhof is opgenomen in een straatvormig ruimtelijk concept waarin veel (winkel)voorzieningen met een kleine pleinvormige ruimte. Het gebied is behalve voor laden en lossen autovrij (zie bijlage 7).

Naast de hoofdpunten op het gebied van attractiviteit zijn er nog de volgende opmerkingen over dit toetsingscriterium:

- Het tunneltje naar de Indische buurt, waarvan wij zeggen dat het beter niet meer opgenomen kan worden in het netwerk van langzaamverkeer, wordt verbeterd. De verbeteringsvoorstellen, uitgaande van een betere verhouding van hoogte ten opzichte van de breedte, extra daglichttoetreding en een beter contact met woningen in de Indische buurt, ogen in principe goed.

Advies

Hanteer dit wensbeeld bij de nadere uitwerking van het nieuw geïntroduceerde fietstunneltje in het verlengde van de Oranje Vrijstaatka-de. Een belangrijke hint is, gezien de voorstellen op het terrein van de NS in een vroeg stadium gesprekken met de eigenaar/beheerder aan te gaan.

5.4 Markering territoria (zonering)

- Bij de uitwerking valt op dat de intentie voort te gaan op het model Mixed city (gesloten bouwblokken) niet waargemaakt wordt. Het leeuwendeel van de verkaveling betreft hier halfopen bouwblokken, waar het verschil tussen privé en openbaar (het mijn en het dijn) niet altijd even duidelijk is.

Advies

Keer terug naar het principe van het gesloten bouwblok om de grens tussen privé en openbaar zo helder mogelijk te houden. Indien het gesloten bouwblok niet gehaald wordt, moet minimaal de erfscheiding mee ontworpen worden in de architectuur. Goede voorbeelden zijn er mede dankzij het Politie Keurmerk Veilig Wonen te over. Oudere voorbeelden die hun waarde hebben bewezen zijn: Corpus den Hoorn (Groningen) en Prinsenland (Rotterdam) beide van de hand van Mecanoo architecten.

- De stadstuin is een aardige opzet, maar eerder onderzoek heeft uitgewezen, dat voortuinen erg gewenst zijn. Zo is dit in het Politiekeurmerk Veilig wonen voor de nieuwbouw bijvoorbeeld een belangrijke aanvullende eis. Achterliggende gedachte is de betrokkenheid bij de straat. Woningen zonder voortuin, zeker wanneer daar keukens zijn, hebben de neiging zich naar binnen te richten (mensen lopen te dicht langs de huizen). En omdat er geen auto's in de straat geparkeerd staan, zijn mensen al helemaal niet bereid een blik op straat te werpen bij onraad.

Advies

Probeer, om de betrokkenheid te vergroten het groen van de stadstuin een privaat karakter te geven. Dat dit niet per definitie een rommelig karakter hoeft op te leveren tonen de geslaagde pogingen overtuinen een nieuw leven in te blazen (Ecologie-wijkje, Delft) maar ook oudere voorbeelden uit Frankfurt Hausen/Westhausen. Een kader van lage hagen kan de structuur garanderen.

- De doorgang door de passage is op zich prima om een goede doorbloeding tussen woongebied-oost en voorzieningencentrum te maken.

Advies

Deze dient in de avonduren afgesloten te kunnen worden.

- Bij de uitwerking wordt het woonprogramma nader gedefinieerd. In het oostelijk deel worden veel atelierwoningen voorgesteld, woningen met kleinschalige bedrijfsruimten aan huis. Deze woningen zijn in een hoge dichtheid en laten zien dat er op de begane grond veelzijdig andere activiteit dan wonen plaatsvindt. Dit kan een positieve uitwerking hebben voor betrokkenheid bij de openbare ruimte. Vaak wordt er bij dit soort bedrijven in de avonduren gewerkt en gaat hier meer levendigheid vanuit, dan van de gemiddelde grondgebonden woning in een monofunctionele nieuwbouwwijk.

Door op deze wijze functies kleinschalig te mengen is het mogelijk sociaal kapitaal op te bouwen.

- In het westelijk gedeelte is op sommige plekken te weinig kritische sociale massa om een gevoel van een buurtje te krijgen. Dit geldt vooral voor het centrale plein waar slechts twee beneden-bovenwoningen aan het plein en vier eengezinswoningen aan een aanvoerroute een hoge mate van onbehagen bij het naderen van de entree kan opleveren: te weinig ontsluitingen van woningen aan een groot plein levert al snel een sociaal isolement op.

Advies

Om te bewerkstelligen dat bewoners hun entrees niet in een geïsoleerd buurtje hebben is het van belang meerdere woningen bij elkaar te ontsluiten. Daarmee worden condities geschapen om door geconcentreerd wonen een buurtje aan het centrale plein te laten ontstaan. 'Niet teveel functies mengen op de schaal van de buurt' is hier het devies.

- De meest westelijke parkeergarage van 1000 auto's oogt groot en overzichtelijk.

Advies

Door de vorm (twee rechthoeken haaks op elkaar) leent de ruimte zich uitstekend om een scheiding tussen privé en openbaar parkeren te maken. Idealiter is het achterste gedeelte (zijde ringvaart) in de avonden gesloten, opdat de grote ruimte verkleind wordt op momenten dat voorzieningen gesloten zijn. Daarmee 'verdwalen' de bewoners 's avonds niet in een te grote lege ondergrondse ruimte, die snel als unheimisch wordt ervaren. Deze compartimentering hoeft geen ruimtelijke consequenties te hebben, daar er gewoon één entree naar de parkeergarage kan blijven.

6 Samenvatting constatering

Puntsgewijs komen de belangrijkste consequenties hiernavolgend puntsgewijs aan de orde. De belangrijkste planonderdelen worden zo gediend. In bijlage 6 worden de belangrijkste aspecten gevisualiseerd.

- Mixed city is een goed model om vanuit te gaan, maar bij nadere uitwerking is van de intentie het gesloten bouwblok na te streven nog weinig terug te vinden;
- Om goede en veilige langzaam verkeersverbindingen te krijgen worden volgende voorstellen gedaan:
 - OW: de stromen bundelen en mede daardoor bestaande tunneltje onder spoor naar Diemen/Weesp niet opvijzelen, maar afsluiten en geen onderdeel meer van een breder netwerk laten zijn;
 - NZ: één belangrijke dagroute maken en westelijke brug in zichtlijn leggen (75 meter oostwaarts opschuiven). De oostelijke route kan een goede avondroute worden. De plaats van de bestaande brug kan ongewijzigd blijven of een meter of 75 meter oostwaarts opschuiven;
- Het toelaten van autoverkeer in het plangebied. Bij model 1 zou verkeer over de Oranje Vrijstaatkade moeten gaan; Bij model 2 (het voorkeursmodel vanuit sociale veiligheid gezien) zou het een verbetering kunnen zijn de verkeersontsluiting het centrale plein aan te laten doen en te combineren met eerder genoemde NZ-fietsroute;
- Het centrale plein zou verkleind moeten worden en/of het programma verlevendigd;
- De woningen zouden in het westelijk deel van het plangebied, zeker in en om het plein meer geconcentreerd moeten worden tot buurtjes. Nu is er te veel functiemenging, waardoor isolement optreedt;
- De parkeergarage kan gecompartmenteerd worden door een in de avonden afsluitbaar gedeelte te maken, waar alleen bewoners kunnen komen, zonder dat er een extra entree komt.

Bijlage 1 Politiegegevens

Criminaliteitsgegevens per straat in plan-en ontwikkelingsgebied

Beijersweg

Veruit het grootste aantal incidenten betreft diefstal uit of vanaf motorvoertuigen. Hierbij is bovendien sprake van een toename: in 1998 waren er in totaal 20 registraties, in 1999 55 en in 2000 53. Aangezien het jaar 2000 nog niet is voltooid, lijkt het aantal van 1999 overschreden te gaan worden. Voor de plannen is dit gegeven van groot belang. Het brengt namelijk duidelijk de noodzaak aan het licht motorvoertuigen goed te beschermen tegen diefstal.

De twee parkeergarages passen hier goed bij, onder voorwaarde dat de beveiliging daadwerkelijk goed geregeld wordt.

Veel minder frequent, maar wel met een flinke stijgende lijn, is het aantal vernielingen/zaakbeschadigingen (5 in 1998, 3 in 1999 en op dit moment al 7 in 2000). Een dalende lijn is te zien bij diefstal/inbraak in bedrijven en instellingen (11 in 1998, 5 in 1999 en 2 in 2000). Ook in de categorie overige diefstallen vallen tamelijk veel incidenten.

Dulci Septemberpad

Op het Dulci Septemberpad gebeurt opvallend weinig. De enige uitschieter heeft betrekking op de categorie straatroof: alleen in 1999 4 incidenten (met de piek in de eerste periode), en geen meldingen in 1998 en 2000. Deze cijfers duiden op vermijdingsgedrag. In het verslag van de observatie (bijlage 2) is het pad als zeer onveilig bestempeld. De gebruikers vinden dit blijkbaar ook: ze mijden het pad, waardoor er maar weinig gebeurt. In de toekomst zal het pad niet in de huidige vorm bewaard blijven. Indien soortgelijke paden in het Masterplan komen en er naar verwachting veel meer gebruik van gaat worden door nieuwe bewoners en andere gebruikers moet voorkomen worden dat het pad de uitstraling van schijnveilig krijgt, wat inhoudt dat het pad er veilig uitziet maar dat in werkelijkheid niet is. Dan ben je beter af met vermijdingsgedrag.

Fronemanstraat

In deze straat valt vooral de stijgende lijn in het aantal diefstallen uit/vanaf motorvoertuigen op. De reeks gaat van 2 incidenten in 1998, via 6 in 1999 naar 9 in 2000. En dit zal mogelijk nog toenemen. Net als bij de Beijersweg al is opgemerkt, stelt dit bijzondere eisen aan de parkeervoorzieningen in het toekomstige gebied.

Bij de categorie overige diefstallen valt een grote piek in 1999 op: 3 diefstallen in 1998, 10 in 1999 en 1 in 2000 tot nu toe. Op deze piek is moeilijk beleid te baseren.

Hajo Brugsmanshof en J.C. Breenstraat

Zoals in de cijfers is te zien, worden in deze woonstraten weinig misdrijven gepleegd. Vergeleken met de andere woonstraten in de buurt, bijvoorbeeld de Van der Vijverstraat, hebben zich opvallend weinig woninginbraken voorgedaan. Dit heeft vermoedelijk te maken met de aanwezigheid van sociale ogen en goede zichtrelaties tussen binnen en buiten.

Linnaeusplantsoen

Dit pad is in het verslag van de observaties als stil en groen getypeerd. Het aantal delicten is er op zich niet groot, maar de persoonlijke impact van de misdrijven die er zijn gepleegd is enorm: een geval van bedreiging in 1999 en moord dan wel doodslag, ook in 1999. Hoewel dit pad niet in het echte plangebied ligt, is gebruik door bijvoorbeeld nieuwe bewoners (zoals als onderdeel van een hardlooproute of om de hond uit te laten) zeer wel denkbaar. Verbeteringen aan de situatie zijn dan ook beslist gewenst.

Linnaeusstraat

De gehanteerde cijfers hebben betrekking op de hele Linnaeusstraat en niet alleen op het deel dat binnen het plangebied valt. De uitkomsten zijn alleen bedoeld om een beeld te schetsen van de problematiek, maar de genoemde aantallen incidenten kunnen niet alleen aan het plangebied toegeschreven worden.

In de Linnaeusstraat gebeuren veel misdrijven en overtredingen. Maar omdat de lengte van de Linnaeusstraat het plangebied overstijgt geeft het hoge aantal delicten een vertekend beeld. Hieronder worden de incidenten besproken, beginnende bij het incident dat over de drie jaren gezien het meest is gemeld. Dit incident is winkeldiefstal. In 1999 zat een piek van 47 meldingen, met een aantal van 29 in 1998 en 21 in 2000.

Op de Linnaeusstraat gebeuren ook veel verkeersongevallen: in totaal 48 over de drie jaar. Het aantal incidenten van zakkenrollerij en overige diefstallen is groot, maar deze twee categorieën nemen over de drie jaren gezien af.

Het aantal incidenten van fraude en bedrog en het aantal vernielingen is flink. Het aantal vernielingen is in 2000 al groter dan in voorgaande jaren en bij de categorie fraude en bedrog is een duidelijke stijgende lijn te zien met een zeer grote piek in 2000. Vernielingen zijn vaak duidelijk zichtbaar in de openbare ruimte en hebben grote invloed op de veiligheidsbeleving. In de Linnaeusstraat zal veel aandacht aan het beheer geschonken worden, waaronder snel herstel van vernielingen.

Het totale aantal in de categorieën overige criminaliteit en overige vermogensdelicten ontlopen elkaar over de drie jaren gezien niet veel. Wel

zijn de trends anders. Dat overige criminaliteit zo hoog scoort, komt vooral door de piek in 1998. De overige vermogensdelicten zijn gelijkmatiger voorgevallen. Bij brom-, snor- en fietsdiefstal is een stijgende trend zichtbaar. Ook het aantal diefstallen uit/vanaf motorvoertuigen stijgt, al liggen de getallen wel lager dan bij de brom-, snor- en fietsdiefstallen. In de plannen moet dan ook goed nagedacht worden over goede stalvoorzieningen voor brom-, snor- en fietsen en over goed beveiligde parkeerplaatsen voor motorvoertuigen.

Overige verkeersmisdrijven en diefstallen/inbraken in bedrijven en instellingen komen vergeleken met de hiervoor besproken incidenten niet zo vaak voor, maar nog altijd resp. 12 en 11 keer in drie jaar.

Tenslotte verdienen drie categorieën speciale aandacht. Het gaat om bedreiging, mishandeling en overige misdrijven tegen de persoonlijke integriteit. Wat betreft het aantal meldingen lijken deze in vergelijking met die in andere categorieën wel mee te vallen. Maar men mag niet vergeten, dat deze misdrijven zeer grote persoonlijke impact hebben. In 1998 zijn 8 bedreigingen en 9 mishandelingen gemeld, in 1999 8 bedreigingen en 6 mishandelingen en in 2000 van beide 3 gevallen. Een licht dalende trend lijkt zich voor te doen.

Vergeleken met andere straten komen deze drie incidenten op de Linnaeusstraat zeer vaak voor. Alleen de Polderweg evenaart of benadert de getallen.

Nic. de Roeverstraat

In deze straat zijn het meest diefstallen uit/vanaf motorvoertuigen gebeurd: ieder jaar 3. Ook zijn ieder jaar wat meldingen van woninginbraken. Opvallend zijn twee gevallen van moord of doodslag in 2000.

Oosterspoorplein

Op dit plein bij het Muiderpoortstation horen de grootste getallen bij overige diefstallen, brom-, snor- en fietsdiefstallen en straatroof. Dit pleit voor veiligere stallingsmogelijkheden en meer maatregelen om diefstal en straatroof tegen te gaan.

Per jaar zijn meerdere gevallen van mishandeling gemeld, met een piek van 6 in de derde periode van 1999.

Diefstallen uit/vanaf motorvoertuigen komen gemiddeld ruim 5 keer per jaar voor, evenals inbraak in bedrijven en instellingen.

Zakkenrollerij en vernieling zijn tenslotte resp. 11 en 10 keer gemeld in drie jaar.

Oranje Vrijstaatkade

Hier is het allergrootste probleem het aantal diefstallen uit/vanaf motorvoertuigen: 40 in 1998, 62 in 1999 en 55 in 2000.

Op flinke afstand volgt de categorie overige diefstallen, waarbij een piek is geweest in 1999. Gevolgd door brom-, snor- en fietsdiefstallen, en diefstal van motorvoertuigen.

Vernielingen zijn ook niet zeldzaam, waarbij in 2000 de piek dreigt te komen.

Overige verkeersmisdrijven komen tenslotte nog altijd gemiddeld 4 keer voor, over de drie jaar gezien.

Al met al lijken op de Oranje Vrijstaatkade vooral alle soorten voertuigen beter beschermd te moeten worden. Bovendien moet getracht worden vernielingen te voorkomen en toch aangebrachte schade zo snel mogelijk te herstellen.

Polderweg

Diefstallen uit/vanaf motorvoertuigen spannen hier de kroon met in totaal 264 meldingen. De categorie heeft in 1999 een grote vlucht genomen en in 2000 lijkt het aantal even hoog of misschien iets lager uit te komen. Veilige parkeervoorzieningen voor bezoekers zijn zeer gewenst.

Een goede tweede is inbraak in bedrijven en instellingen, waarbij 2000 een flinke stijging ten opzicht van 1999 laat zien.

Ook het aantal overige diefstallen is groot, met een piek in 1999. Hetzelfde geldt voor vernielingen. Hierbij lijkt het aantal in 2000 echter dicht in de buurt van 1999 te komen.

Brom-, snor- en fietsdiefstallen scoren ook hoog, met opnieuw het grootste aantal in 1999.

Op de Polderweg gebeuren ook vrij veel incidenten die grote persoonlijke gevolgen hebben. In totaal zijn 20 meldingen van bedreiging gedaan. Het aantal mishandelingen is groot en stijgt. In 1998 waren er 4 meldingen, in 1999 7 en evenveel in 2000 tot nu toe. Dit getal kan dus nog hoger worden. Overige misdrijven tegen persoonlijke integriteit hadden ongeveer even hoog uit kunnen komen als mishandelingen, maar de aantallen zijn in 2000 sterk gedaald ten opzichte van de twee voorgaande jaren.

Diefstallen van motorvoertuigen en gevallen van straatroof komen in totaal even hoog uit, namelijk op 14 over 3 jaar bezien. Het aantal verkeersongevallen ligt hier met 15 iets boven.

Ter Gouwstraat

In de Ter Gouwstraat komen diefstallen uit/vanaf motorvoertuigen het meest voor: 8 in 1998, 6 in 1999 en 8 in 2000.

Bij inbraken in bedrijven en instellingen is een verontrustende trend te zien: van 3 in 1998, via 0 in 1999 naar 6 in 2000.

Van der Vijverstraat

Deze straat is vrij rustig wat betreft misdrijven en overtredingen. De enige relatief grote cijfers staan bij woninginbraken: 3 in 1998 en 4 in 1999 en 2000.

Wesselsstraat

Zeer opvallend is het grote aantal diefstallen uit/vanaf motorvoertuigen.

Waar andere incidenten niet boven de 10 meldingen in 3 jaar uitkomen, scoort deze categorie 84. Het aantal voor 2000 is momenteel nog een stuk lager dan de andere twee jaren, dus wellicht is een dalende trend ingezet.

Bijlage 2 Dag- en nachtschouw

Op 25 september zijn zowel de dag- als de avondschouw uitgevoerd. De dag-schouw vond laat in de ochtend plaats, bij redelijk zonnig weer. De avond-schouw is tijdens de schemering en het invallen van het donker uitgevoerd.

Het studiegebied is bij beide schouwen meerdere keren doorkruist, waarbij de straten vanuit verschillende richtingen langzaam zijn doorgefietst.

De observaties zullen besproken worden aan de hand van vier onderwerpen, waaronder alle factoren die van invloed zijn op de sociale veiligheid ingedeeld kunnen worden. Deze vier onderwerpen zijn zichtbaarheid, toegankelijkheid, attractiviteit en territorialiteit.

De kern van *zichtbaarheid* is, dat een gebied overzien kan worden en dat gebruikers van het gebied het gevoel hebben dat andere aanwezigen hen kunnen zien.

Toegankelijkheid betekent, dat de routing duidelijk is, dat er goede oriëntatiemogelijkheden zijn en dat gebieden waar nodig goed toegankelijk zijn en elders juist afgesloten kunnen worden.

Een ruimte is *attractief*, als er allerlei voorzieningen, plezierige materialen en kleuren en prettige verlichting aanwezig zijn. Daarnaast dient alles heel en schoon te zijn.

Territorialiteit betekent, dat duidelijk is wie verantwoordelijk is voor het gebied. Is het gebied *privé*, *semi-privé*, *semi-openbaar* of *openbaar*? Als niet duidelijk is wie de verantwoordelijkheid draagt, zal minder snel opgetreden worden tegen ongewenst gedrag.

Zichtbaarheid

In grote delen van het plangebied komen maar weinig mensen, ook overdag. Het meest eenzaam zijn de fiets/wandelpaden van het Linnaeusplantsoen, het pad langs het spoor naar Diemen en het Dulci Septemberpad. Deze paden worden gekenmerkt door weinig sociale controle en veel groen. Langs het Linnaeusplantsoen staan enkele woningen en even verderop het Montessori College. Van beide gaat weinig tot geen sociale controle uit. De woningen liggen met hun achtertuinen naar het pad toe. Bovendien belemmert groen de zichtbaarheid. Op de hoogte van het Montessori College staat geen groen tussen de bebouwing en het pad, maar nu zijn er weinig mensen aanwezig. Tijdens de dagobservatie is wel een aantal leerlingen binnen waargenomen, maar door het spiegelen van het glas waren ze niet heel duidelijk zichtbaar. Een gebruiker van het pad kan dan ook eenvoudig redeneren dat ook het toezicht van binnen naar buiten niet veel zal zijn. Bovendien staat er een flink hek tussen de school en het pad. Dit versterkt het gevoel van eenzaamheid nog verder. Gedurende schooltijden zal het pad gebruikt worden om van het Muiderpoortstation naar school en omgekeerd te lopen. Tijdens de dagobservatie is dit gebruik echter niet waargenomen. 's Avonds zal dit gebruik waarschijnlijk ontbreken. Tijdens de avondobservatie had het pad een zeer onveilige uitstraling. Met name het hoge groen, het kronkelige verloop van het pad en de slechte verlichting (het licht werd tegengehouden door het groen) waren hier debet aan.

Langs het Dulci Septemberpad staan geen gebouwen waaruit sociale controle geleverd kan worden. De enige controle kan uitgaan van andere gebruikers van het pad. Een klein deel van het pad langs het spoor naar Diemen ligt in de buurt van huizen. Het groen tussen de woningen en het pad belemmert de zichtbaarheid echter. De beplantingsstrook loopt van smal naar breed en eigenlijk alleen op het smalste stuk is voldoende zichtbaar-

heid. 's Avonds is dit stuk van het pad (vanaf de allergie-kliniek tot de hoek van het Oosterspoorplein) bijzonder onaangenaam, omdat verlichting volledig ontbreekt. De rest van het Dulci Septemberpad is beter verlicht, met niet te hoge verlichtingspunten op regelmatige afstand. Enkele opslagvelden in de buurt van het Dulci Septemberpad zijn extra verlicht met zeer hoge masten, maar het gebied buiten die velden heeft daar geen profijt van. De andere wegen in het plangebied zijn redelijk verlicht, met standaard verlichtingsarmaturen. Langs de Oranje Vrijstaatkade, op de hoogte van de tramremise hangen de verlichtingspunten aan de gevel. De afstand waarover het licht moet schijnen is hier wat groter dan elders. In de Tuinwijk zijn achterpaden achter de woningen. Sommige hiervan zijn verlicht, andere niet. Ze zijn smal, met vaak veel en hoog groen erlangs. Het achterpad tegen het Montessori College aan is weliswaar verlicht, maar erg lang en bevat bovendien een bocht. Voor de veiligheid zijn beide elementen niet wenselijk.

Behalve de afgelegen paden zijn ook de twee tunnels onder het spoor richting Diemen niet aantrekkelijk. De tunnels zijn vrij lang en smal en dit onderscheidt deze twee van de andere onderdoorgang in het plangebied: die onder het spoor in de richting van het Amstel station door. Deze laatste heeft door zijn breedte en de aanlichting vanachter glazen bouwstenen een positief effect op de beleving heeft.

In de noordelijke tunnel onder het spoor naar Diemen bevinden zich functies in de tunnelwand. Tijdens de dagobservatie was een deel daarvan dicht en afgeschermd met rolluiken: geen aantrekkelijk gezicht. Het feit dat het maandag ochtend was, kan het afsluiten echter verklaren. In de tunnelwand zijn ook de loketten gevestigd, evenals een pauze-ruimte voor GVB-personeel. Helaas is het effect van deze functies niet zo groot. Ze zijn namelijk niet goed op de tunnel georiënteerd (de lokettisten kijken bijvoorbeeld niet in de richting van de tunnel) en de ramen zijn deels ondoorzichtig door raamstoffering.

's Avonds werden de tunnels nog wel gebruikt, maar de aanwezigheid van enkele anderen is niet genoeg om een onprettig gevoel te vermijden.

In het gebied zijn ook gunstige plaatsen als het gaat om sociale controle. De Linnaeusstraat is zo'n drukke straat, dat van het verkeer al voldoende toezicht uitgaat. Ook in de Tuinwijk zijn voldoende ogen aanwezig om de situatie op straat in de gaten te houden.

De gebieden die nu nog niet zijn besproken (Oosterspoorplein, Polderweg, Fronemanstraat, Beijersweg, Oranje Vrijstaatkade, Wesselsstraat), profiteren niet van veel sociale controle. De bebouwing wordt voor het grootste deel gebruikt door bedrijven en culturele functies. De wanden zijn meestal groot en ondoorzichtig. De straten zijn echter vrij breed, waardoor het gevoel van beklemming niet zo groot is als op de hiervoor beschreven groene paden.

Aan de randen van het gebied komen een aantal onoverzichtelijke plaatsen voor. In de eerste plaats de portieken langs de Linnaeusstraat. Een aantal portieken bestaat uit een stijle trap, waarbij nauwelijks te zien is wat boven aan de trap gebeurt. Ook zijn er portieken zonder trap, maar met een nis voor twee entrees naar winkels. Deze hoeken kunnen eenvoudig dienen als beschutte plek voor ongewenst gebruik en maakt het houden van toezicht moeilijk.

Onoverzichtelijk is ook de ingang naar de sportschool aan de Fronemanstraat. Deze ligt aan het eind van een pad dat wordt begrensd door een muur en een hek. Een meer overzichtelijke situatie zou sociale controle op de entree beter mogelijk maken.

Avondgebruik is belangrijk voor de sociale controle 's avonds. In de vestiging van het Montessori College dat in Don Bosco huist, zijn tijdens de avondobservatie twee actieve lokalen waargenomen. Helaas werd het directe zicht tussen binnen en buiten gehinderd door geblindeerd glas in de onderste helft van de ramen. Om leerlingen niet af te leiden is dit belangrijk, maar beter zou het voor de sociale veiligheid zijn als de blindering kan worden opgeheven, bijvoorbeeld door (semi-transparante) gordijnen te openen.

De winkels in de Linnaeusstraat zijn 's avonds gesloten en vervullen geen rol meer voor levendigheid of toezicht.

Het zwembad daarentegen was in de avond drukker dan overdag. Dit kan aan het moment liggen, maar het wordt in ieder geval 's avonds gebruikt. De drukte was af te lezen aan het grote aantal gestalde fietsen en het grote aantal mensen dat naar het zwembad toe fietste.

In het westelijke deel van de Oranje Vrijstaatkade waren 's avonds allerlei voorzieningen actief: The Force, het snooker centrum en het squash centrum. Vooral The Force had een zeer open uiterlijk: openstaande deuren waaruit muziek kwamen en waardoor de mensen binnen te zien waren. De andere twee voorzieningen waren veel meer introvert. Alleen het aankomen en vertrekken van bezoekers levert hier een bijdrage aan de sociale veiligheid.

In de Beijersweg stond een deur open die waarschijnlijk naar een oefenruimte leidt. Mensen of geluid werden hier niet waargenomen. Meer naar het oosten stonden deuren open (op de hoek met het Dulci Septemberpad, bij de fel beschilderde deuren en luiken), maar ook hier was geen positieve invloed van zichtbaarheid van aanwezigen. Hoewel het voorbijgangers een prettig idee geeft dat anderen aanwezig zijn, zou daadwerkelijk visueel contact beter zijn.

Vanaf plaatsen die buiten het plangebied liggen, is nauwelijks zicht op het plangebied mogelijk. De twee sporen zijn visuele barrières, waar de aanwezige tunnels weinig aan veranderen. De Linnaeusstraat is voldoende druk, maar er zijn maar weinig zijstraten waar vandaan zicht naar het gebied erachter mogelijk is. Vanaf de Linnaeuskade zijn wel zichtrelaties met het gebied aan de andere kant van het water.

Opvallend is de lange zichtlijn vanaf de Ringvaart naar het Muiderpoortstation, over het Dulci Septemberpad en de Nic. de Roeverstraat. Vanaf het Dulci Septemberpad kan het torentje van het stationsgebouw gezien worden. Deze zichtlijn zou in de toekomst uitgebuit kunnen worden. Op dit moment loopt het fiets- en voetpad wel tussen het station en de ringvaart, maar via een grote omweg. In de toekomst zou deze route beter volgens de zichtlijn kunnen komen te lopen.

Toegankelijkheid

De toegankelijkheid is in het plangebied over het algemeen duidelijk. De straten zijn toegankelijk, het gebied achter de rooilijn meestal niet. Het valt op hoeveel hekken er staan. Het voordeel hiervan is, dat de ruimten naast gebouwen meestal afgesloten kunnen worden. Voor de attractiviteit is het echter niet zo gunstig.

In de toekomstige situatie is dezelfde duidelijkheid met betrekking tot de toegankelijkheid gewenst, maar dit kan beter in de architectuur mee ontworpen worden in plaats van het gebruik van hekken.

De achterpaden van de woningen zijn als zodanig herkenbaar, maar ze zijn voor iedereen toegankelijk. Onbekend is hoe vaak de achterpaden daadwerkelijk misbruikt worden (over het algemeen vinden veel inbraken plaats via de achterkant van woningen): ze zijn smal en wat rommelig en niet altijd verlicht.

Attractiviteit

Goede voorbeelden van een aantrekkelijke en een onaantrekkelijke wand zijn te vinden in de Wesselsstraat. Aan de ene kant van de straat zijn metalen deuren en rolluiken besmeurd met graffiti. Aan de andere kant zijn zeer recent kleinere deuren allemaal in dezelfde stijl beschilderd met stripfiguren. De zorgvuldig geschilderde deuren getuigen van aandacht en zorg voor de ruimte en dit heeft een positieve uitstraling naar de omgeving.

Een belangrijke reden voor de onaantrekkelijkheid van tunnels is het ontbreken van daglichttoetreding. De tunnel die bij station Muiderpoort onder het spoor naar Diemen toe gaat, heeft een koepel waardoor licht naar binnen kan. Zo'n lichtkoepel zou ook voor de andere tunnels goed zijn, maar het hangt van de constructie erboven af of het gerealiseerd kan worden. Het afgebrande gebouwtje langs het spoor naar Diemen met het verwaarloosde stukje grond er omheen oogt onaantrekkelijk en heeft daardoor een negatieve invloed op het gevoel van veiligheid. Zulke gebieden dienen altijd zo snel mogelijk weer opgeknapt te worden om het imago van de route niet te verslechteren.

Op het plein voor het Montessori College zijn veel zitgelegenheden geïntegreerd in het ontwerp. Dit voorkomt dat leerlingen elders rondhangen. Het schoolplein heeft niet alleen tijdens schooluren, maar ook daarna een functie. Tijdens de avondobservatie was bijvoorbeeld een jongen tegen de muur aan het voetballen. Zolang niets wordt beschadigd, zijn zulke activiteiten goed voor de levendigheid.

Territorialiteit

Het gevoel van betrokkenheid zal naar verwachting het grootst zijn in de woonwijk Tuinwijk. De kans dat hier wordt ingegrepen als zich ongewenst gedrag voordoet, wordt hier het grootst ingeschat. Op de stille, groene paden is het gevoel van territorialiteit waarschijnlijk het kleinst. Deze zijn zo duidelijk openbaar, dat bewoners en andere gebruikers zich weinig of niet verantwoordelijk voelen voor wat er gebeurt. Bovendien zijn deze plaatsen zo afgelegen, dat een voorbijganger zich weinig gesteund weet als hij ongewenst gedrag probeert te corrigeren. Waarschijnlijk is het voor die voorbijganger veiliger een straatje om te gaan en zo nodig buiten het zicht de politie te bellen.

De status van de achterpaden is niet duidelijk. Ze zijn voor iedereen toegankelijk, maar niet openbaar. Aangezien het niet de bedoeling is dat vreemden in de achterpaden komen, dient het gebied er duidelijk privé uit te zien. Dit kan met symbolische barrières zoals wandversieringen, maar ook met een stringenter middel van een afsluitbare poort.

De Linnaeusstraat is druk en openbaar, met uitzondering van de portieken met de entrees naar woningen en winkels. Hier zijn voldoende mensen aanwezig om een persoon die ongewenst gedrag corrigeert te ondersteunen. De kans dat omstanders bang zijn er iets van te zeggen is hier kleiner dan op de stille, groene paden.

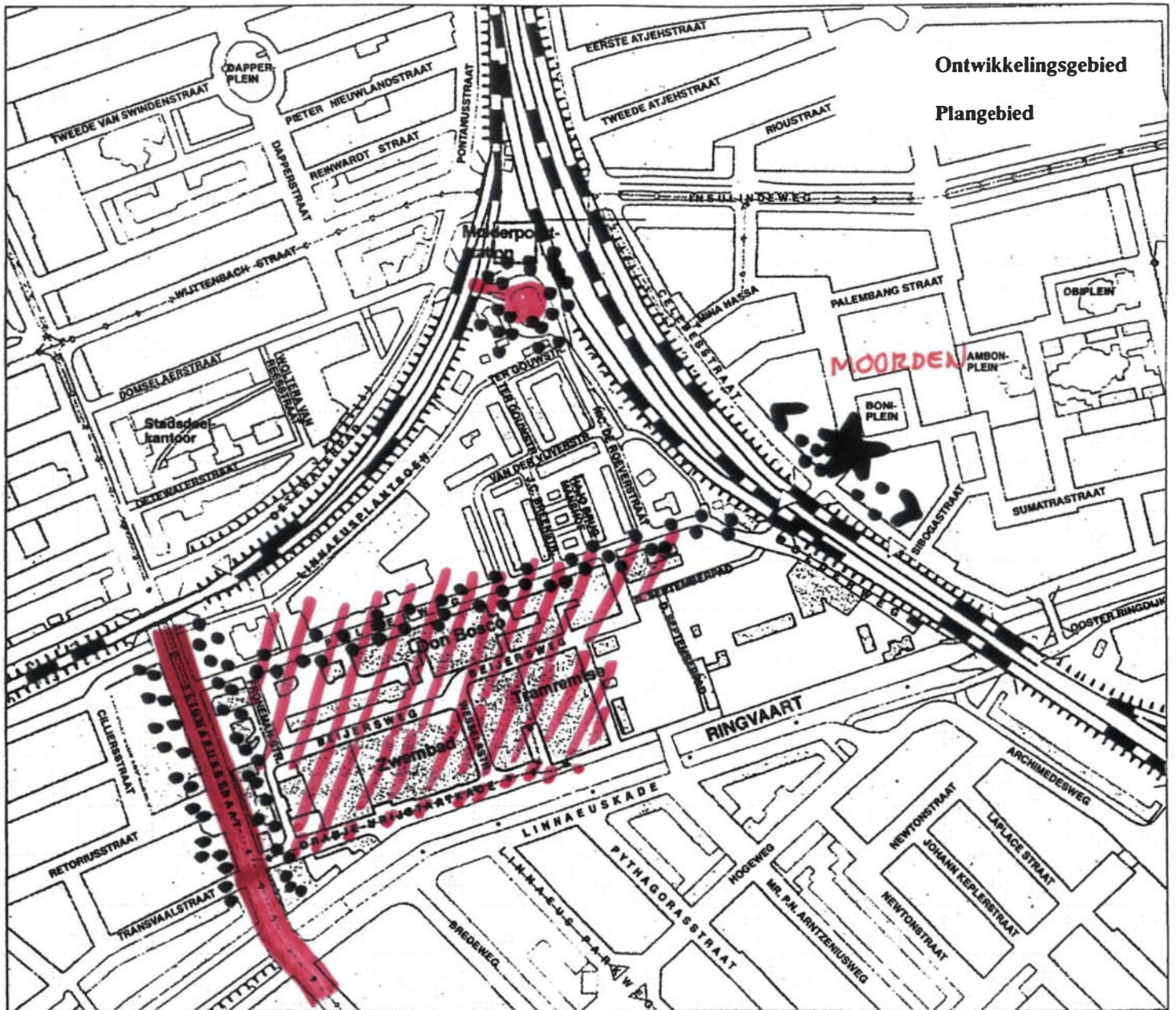
In het gebied met de bedrijfsvestigingen en de culturele voorzieningen is het gevoel van territorialiteit naar verwachting niet zo groot. De straat lijkt

alleen gebruikt te worden voor verkeersverplaatsingen en het parkeren van auto's. In hoeverre de culturele voorzieningen een relatie aangaan met de openbare ruimte is moeilijk in te schatten. Achter de hekken zijn op meerdere plaatsen stoelen waargenomen, maar of van daaraf daadwerkelijk toezicht op de straat wordt geleverd, is onduidelijk.




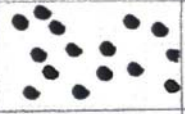
De bedrijven zullen zich in sommige gevallen wel en in andere gevallen weinig bekommeren om wat er op straat gebeurt. Sommige bedrijven zijn erg naar binnen gekeerd. Andere hebben een grote etalage of een rolluik dat open staat, waardoor meer betrokkenheid met de openbare ruimte verondersteld kan worden. Zoveel als in de woonwijk is echter niet te verwachten. Meer extravert gebruik zou voor de veiligheid beter zijn.

BILAGE 3 GELEGENHEIDSTRUCTUUR

1

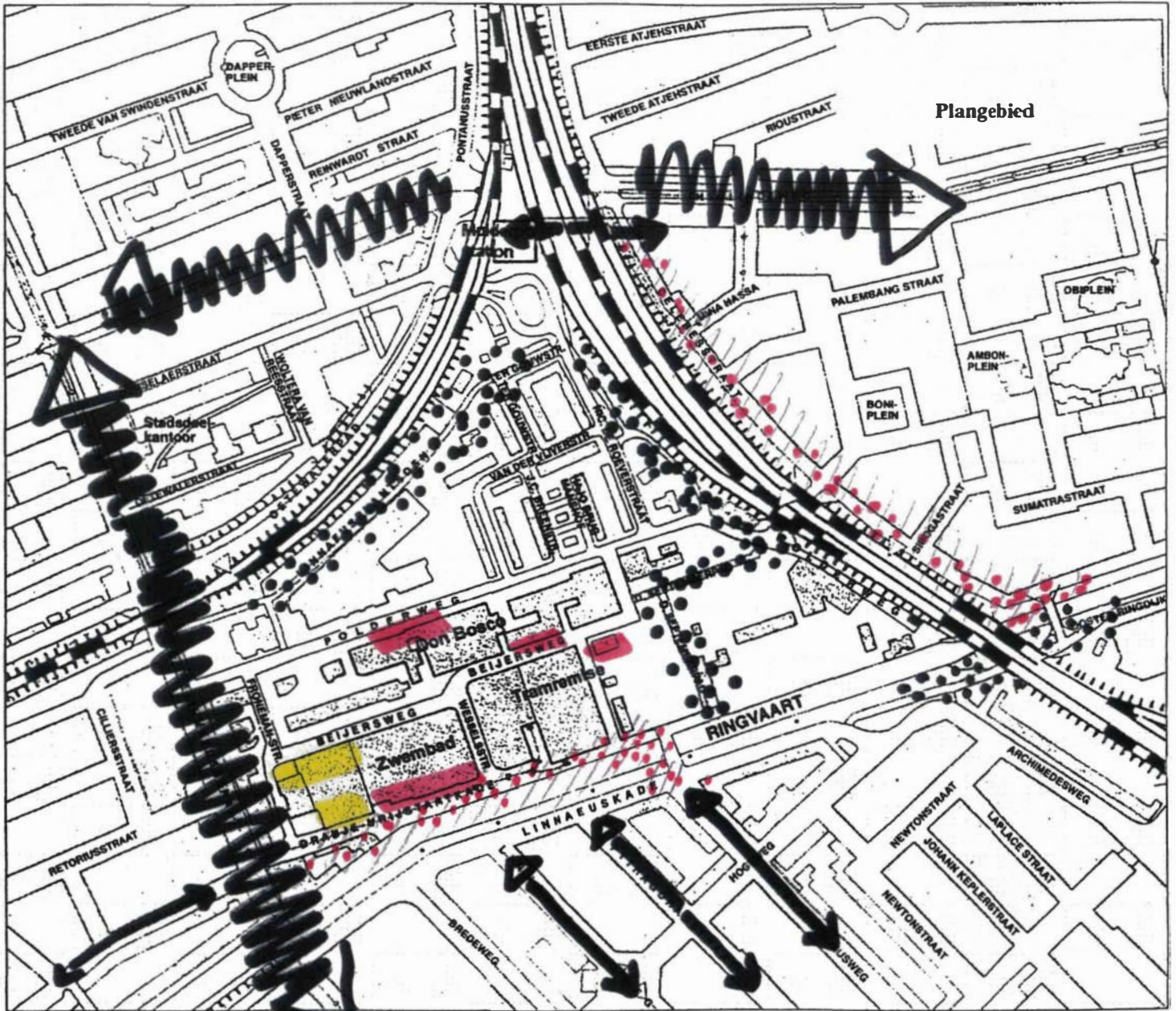


plangebied en ontwikkelingsgebied

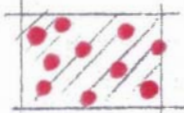
	VERMOGENSDELICTEN VANUIT AUTO'S/GEBOUW		WINKELDIEFSTAL/ ZAKKENROLLERIJ
	(BROM)FIETSDIEFSTAL		INCIDENTEN MET GROTE PERSOONL. GEVOLGEN (ZEDENDELIG BEROV. MUURD)

BOLAGE 5 GEBRUIKSTRUCTUUR AVOND

1



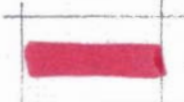
INTENSIEF GEBRUIK
DOOR ALLE VERKEERS-
SOORTEN



REDELIJK DRUKKE
ZÔNE / ONREGELEMATIG



PRETTIGE LV. AANSL.
OP OMGEVING



AVOND
GEBRUIK INTROVERT

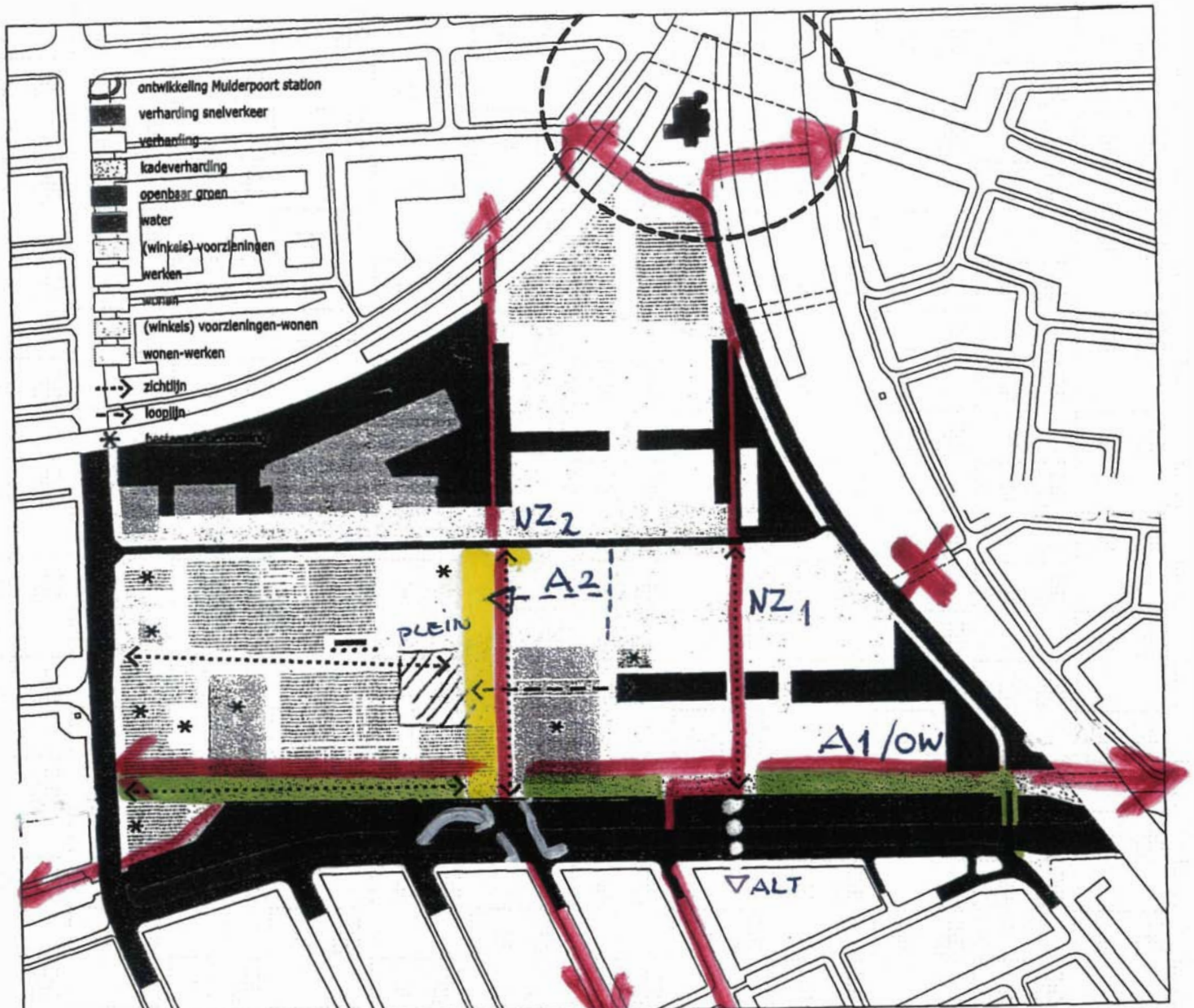


ZEER STILLE GEBIEDEN



AVOND
GEBRUIK EXTRAVERT

BIJLAGE 6 : SAMENVATTING ADVIEZEN MET BETREKKING OP TOEGANKELIJKHEID/ZICHTBAARHEID



mogelijke toekomstige stedenbouwkundige structuur



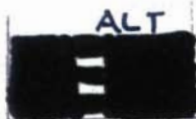
GERUNDELDE OOST-
WESTROUTE BIJ KEUZE
MODEL 1 SAMEN MET
AUTO



AF TE SLUITEN
LV-TUNNELTJE



DOORGAANDE 'LV-
ROUTE BIJ KEUZE
MODEL 2 SAMEN MET
AUTO



BRUG EVENTUEEL
VERPLAATSEN NAAR
AS MULDERPOORT



DOORGAANDE LV-
ROUTE (AVOND)



BRUG 75 M. VER-
PLAATSEN

IM CARREE

Sanierung und Wiederbelebung des HEAG-Areals in Darmstadt

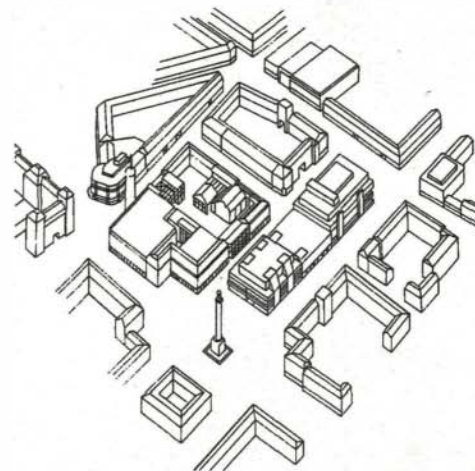
Architekten: Suter + Suter, Borchers Metzner Kramer, Buahr + Simon

Das Leben einer Stadt kann als ein Prozeß verstanden werden, der einer ständigen Veränderung und Anpassung an die jeweiligen Gegebenheiten unterliegt. Durch solche kontinuierlichen Entwicklungsprozesse entstehen gewachsene Strukturen, die das Bild und Flair einer Stadt prägen. Einen schweren Einschnitt in die kontinuierliche Entwicklung ihres städtischen Lebens erfuhr Darmstadt durch die enormen Schäden, die der zweite Weltkrieg der Stadt zugefügt hatte. Noch bis Anfang der 70er Jahre zögerte die Stadt, die »Leerstellen« auf

daherkam und gerade aus heutiger Sicht nicht unproblematisch ist. Durch eine kürzliche Umgestaltung von Rathaustreppe, Fassade und anderen Modifikationen wirkt der Komplex inzwischen jedoch freundlicher.

FUNKTIONSMISCHUNG

Das nach wie vor gültige und auch funktionierende Konzept der »Funktionsmischung« wollte man auch Anfang der 90er Jahre wieder umsetzen, als es darum ging, für das unmittelbar an das Luisen-Center angrenzende HEAG-Areal eine neue Nutzung zu finden, um die brachliegenden

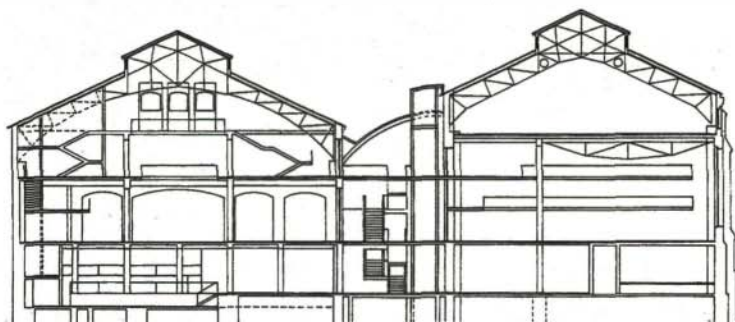


Konsum- und Dienstleistungsgesellschaft, in erster Linie auf die beiden Pfeiler »Einzelhandel« und »Gastronomie«. Mit der »Markthalle« soll dabei an die Funktion des Marktes im ursprünglichen Sinne, das heißt Warenpräsentation, Verkauf und Direktverzehr, angeknüpft werden.

Ergänzt wird das Konzept durch freieinteilbare Büroflächen, die neben der modernen Ausstattung auch ein attraktives Arbeitsumfeld zu bieten haben. Um der nach Feierabend um sich greifenden Verödung der Innenstadt entgegenzuwirken, soll neben den in den Abendstunden geöffneten Gastronomiebetrieben auch kulturelles Leben ins Carree einziehen. Die Maschinenhalle B wird deshalb als reine »Kulturhalle« zurückgehalten. Ein endgültiges und vor allem auch tragfähiges Konzept wurde hierfür allerdings bis jetzt noch nicht gefunden.

GESTALTERISCHE UMSETZUNG

Die gestalterische Umsetzung dieses Marketing-Konzeptes beruht auf einem städtebaulichen Entwurf der Architekten Suter + Suter, der aus die-



Schnitt durch die beiden Maschinenhallen

der Südseite des Luisenplatzes zu füllen. Die Erkenntnis, den Standort Innenstadt als Oberzentrum erhalten und aufbauen zu müssen, führte in den 70er Jahren aber zur Realisierung eines »multifunktionalen« Raumprogramms, bestehend aus unterirdischen Straßen, Tiefgaragen, Einkaufspassagen (Luisen-Center) und städtischer Verwaltung. Dieses Konzept war prinzipiell erfolgreich und setzte sich wohltuend von den monofunktionalen Wiederaufbaukonzepten manch anderer Innenstädte ab, wenn auch die architektonische und städtebauliche Gestaltung sehr »zeitgemäß«

genden und verbauten Blockinnenflächen aus ihrem Schattendasein zu befreien und zu neuem städtischen Leben zu erwecken. Besonders die beiden unter Denkmalschutz stehenden Maschinenhallen, die der HEAG (Hessische Elektrizitäts AG) früher als Maschinen- und Kesselhaus dienten, sollten erhalten und innerhalb des städtischen Kontextes einer adäquaten Nutzung zugeführt werden.

Das Konzept der Funktionsmischung für das nächste Jahrtausend stützt sich, entsprechend dem sich immer stärker vollziehenden Wandel zur

Durch die filigrane Dachkonstruktion fällt Tageslicht in die Markthalle

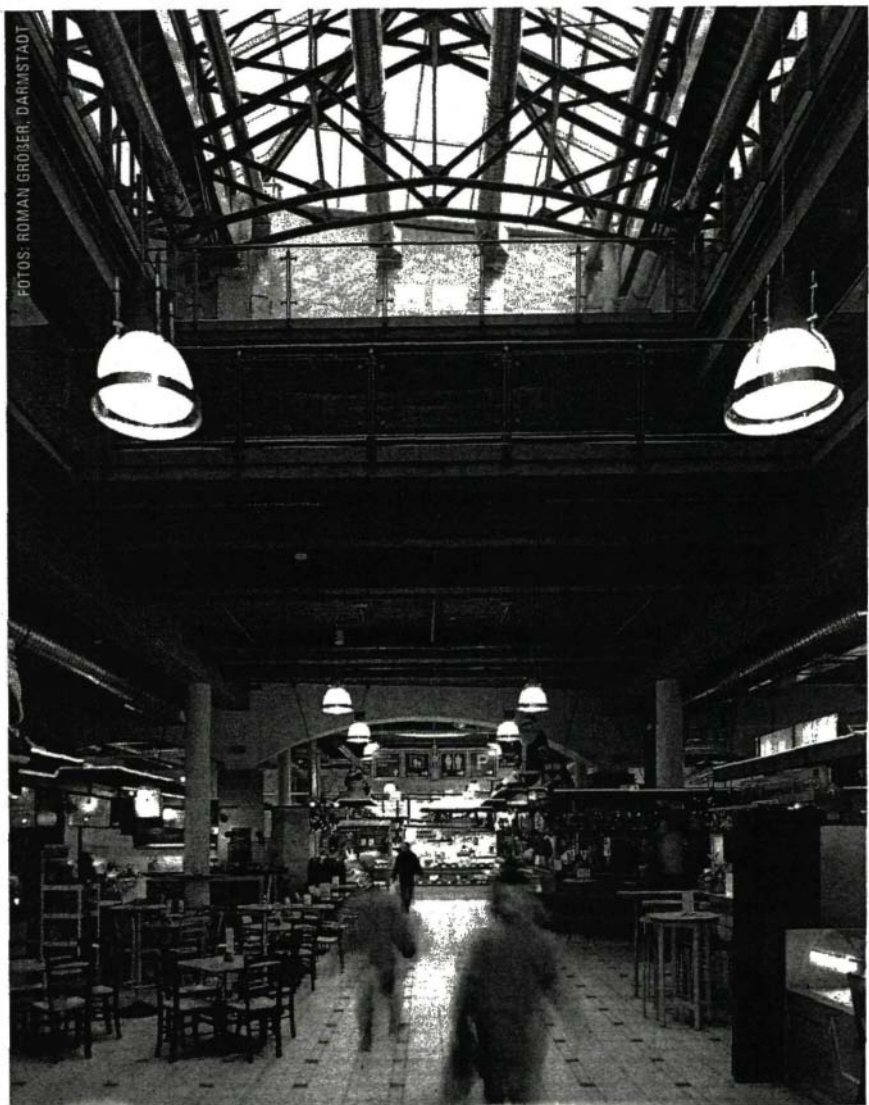
Auf der Galerie im 1. DG soll noch ein Restaurant eingerichtet werden, um das Schnellimbibangebot zu ergänzen

sem, für Darmstadt so wichtigen Gebiet, einen unverwechselbaren städtischen Raum entstehen läßt - ein öffentliches Forum, das vielfältig in das bereits bestehende Wegenetz eingebunden werden und die schon vorhandenen Funktionen sinnvoll ergänzen soll.

Keimzelle dieser Forumsidee ist der bis auf die beiden Maschinenhallen entkernte Innenhof des HEAG-Areals. Er wird allseitig von mehrgeschossigen Büro- und Geschäftshäusern umsäumt, bei denen es sich zum einen um bestehende Gebäude aus der Nachkriegszeit, zum anderen um auf das neue Konzept des »Carrees« abgestimmte Neubauten handelt.

Das Carree ist kein Einkaufszentrum im herkömmlichen Sinne - es unterscheidet sich von diesen durch die Philosophie eines durchlässigen Stadtquartiers mit verschiedenen Gebäuden (mehrere Architekturbüros wurden für das Carree tätig), die durch großräumige Fußgängerbereiche und teils überdachte Passagen, Arkaden und offene Plätze verbunden sind. Dabei sind sämtliche öffentliche Bereiche nicht-klimatisierte Außenräume, im Gegensatz zur künstlichen Atmosphäre in den Shopping-Malls.

Im Blockinnenbereich entstand so ein großzügiger und frei von störenden Einbauten angelegter Hof, in dem die bestehenden Hallen in das Höhenrelief mit einer einheitlichen Pflasterung aus Granitsteinen sinnvoll eingebunden sind. Er stellt somit einen attraktiven Aufenthaltsbereich mit Verweilqualität dar - ein öffentliches Forum zur freien Verfügung und für unterschiedlichste Nutzungen (Gastronomie, Sitzgelegenheit, Weihnachtsmarkt, Musik- oder Theaterdarbietungen). Insbe-



Eine glasüberdachte Passage verbindet die beiden Hallengebäude

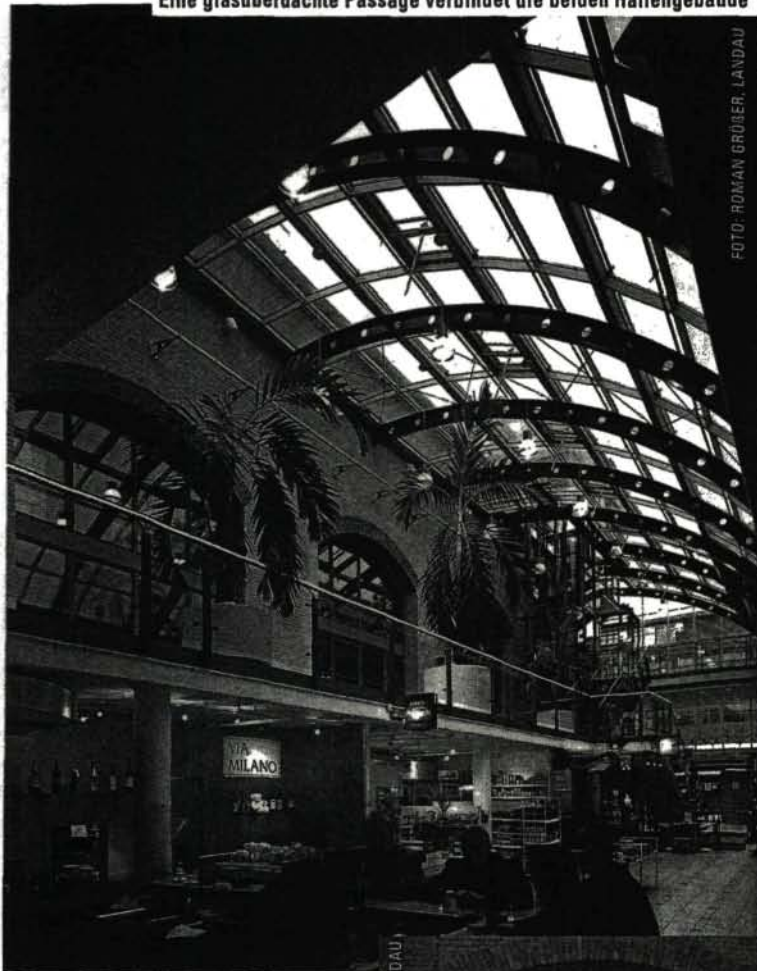


FOTO: ROMAN GRÖBER, LANDAU

sondere die Freitreppe vor der »Kulturhalle« und die in die Topographie eingebundene Stufenanlage als Tribüne und Bühne lassen vielseitige Möglichkeiten der Inbesitznahme dieses Raumes zu.

Besonders wichtig war die fußläufige Anbindung des Carrees an seine Umgebung. So gibt es aus allen vier Himmelsrichtungen Zugangsmöglichkeiten in den Blockinnenraum. Zwei als Brückenbauten ausgebildete Gebäudeteile definieren an den Nahtstellen zwischen Luisenstraße im Westen und

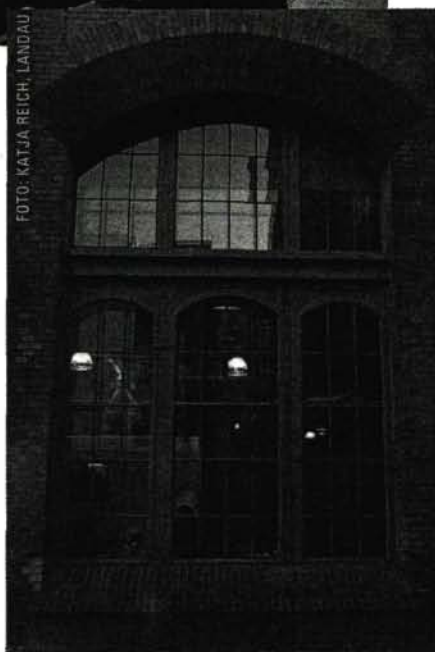


FOTO: KATJA REICH, LANDAU

konnte 1994 mit den notwendigen Abrißarbeiten der veralteten Zweckbauten der 50er Jahre und der Neugestaltung des Carrees begonnen werden.

Besonders aufwendig war die Sanierung

Ernst-Ludwig-Straße im Osten die Übergänge zwischen Innen und Außen und gliedern zudem die ehemals vorhandene Enge, gerade in der Luisenstraße. Im Nordbau, der mit einer verputzten Lochfassade feinfühlig in das bestehende Ensemble am Luisenplatz integriert wurde, liegt die zweigeschossige HEAG-Galerie, die diagonal vom Luisenplatz aus ins Carree führt.

SANIERUNG DER HALLEN

Nachdem mit diesem Städte Konzept die Grundlage für die vertiefende Planung geschaffen war,

ließ sich aber gut mit dem Konzept verbinden, Darmstadts Zentrum als wichtigen Handels- und Kommunikationsstandort weiter zu beleben.

Für die Architekten Borchers, Metzner und Kramar bedeutete dies allerdings nicht nur, die strengen Vorgaben des Amtes für Denkmalschutz und des Stadtplanungsamts zu beachten und gestalterisch umzusetzen, sondern auch eine Reihe technischer Probleme, die es zu bewältigen galt. Vom Bestand sollte selbstverständlich soviel wie möglich erhalten bleiben, insbesondere die Stahlträger der Dachkonstruktion und die alten Ziegelwände, was sich aber leider nicht überall bewerkstelligen ließ. Beispielsweise war die Ostwand der Halle B durch Kriegseinwirkungen dermaßen beschädigt, daß ihre Standfestigkeit nicht mehr gewährleistet war. Dies stellte vor allem deshalb ein nicht unerhebliches Problem dar, da diese Wand als Auflager für die Stahlbinder der Dachkonstruktion diente, die ja erhalten bleiben sollten und deswegen nicht bewegt werden durften. Die Architekten lösten das Problem mit zusätzlichen Abfangungen für die Stahlträger mit eigenen Fundamenten. Erst dann konnte die alte Wand abgebrochen, neue Fundamente eingebracht und darauf eine neue Wand freistehend betoniert werden. Jetzt war es auch möglich, die erforderlichen Zwischendecken einzubauen. Das zusätzliche Sichern des Gebäudes war übrigens während einem Großteil der Bauzeit erforderlich, da auch der Bau der Tiefgarage zu Erschütterungen des Gebäudes hätte führen können, so

Das Vordach entlang der Ladenzeile markiert die Durchwegung in Ost-West-Richtung, schützt die gastronomischen Freibetriebe und vermittelt zwischen den unterschiedlichen Gebäudetypen

und der Umbau der beiden in zeittypischer Klinkerarchitektur der Jahrhundertwende errichteten Maschinenhallen. Der Plan, die denkmalgeschützten Hallen erstmals für alle Bürger zu öffnen

JA REICH, LANDAU



FOTO: ROMAN GRÖBER, DARMSTADT

nah ging man mit dem Aushub an die alten Hallen heran. Auch für das Problem des Wärmeschutzes im Fensterbereich mußte eine Lösung gefunden werden. Da man die alten Stahlfenster erhalten wollte, wurden sie durch eine zweite Einfachverglasung zu Kastenfenstern ergänzt, mit denen die erforderlichen k-Werte eingehalten werden konnten.

Eine aufwendige Arbeit bedeutete auch die Restaurierung der alten Klinkerwände, denn etwa 5 % der Bausubstanz war so stark verschmutzt und/oder beschädigt, daß sie nicht mehr verwendet werden konnte. So begann die Suche nach neuen Klinkern, die annähernd die Farbigkeit der Originalsteine besitzen sollten - man wurde fündig und so fügen sich neu und alt inzwischen wieder zu einer harmonischen Wandfläche zusammen.

Die Farbigkeit der alten Ziegelmauern findet ihre Entsprechung übrigens in der gegenüberliegenden Fassade des Nordbaues, die in einem warmen Ziegelrot gestrichen ist. Ansonsten herrschen eher kühle Grautöne vor, die mit den Glas- und Aluminiumflächen an den Fassaden der Neubauten korrespondieren.

RESÜMEE

Mit dem Carree wurde eine zeitgemäße Antwort auf das Konzept »Funktionsmischung« gefunden - denn nicht nur die verschiedenen Funktionen des urbanen Lebens wurden in ein verträgliches Mischungsverhältnis gebracht, sondern auch mit der Architektur ist ein differenziertes Miteinander gelungen, welches es schafft, die gestalterischen Stärken der vorhandenen Architektur zu erhalten und neu erlebbar zu machen, gleichzeitig Bausünden aus der Nachkriegszeit zu mildern und das Carree zusammen mit den zeitgemäßen Neubauten zu einer scheinbar gewachsenen Struktur zusammenzufügen.

Von Katja Reich



FOTO: KATJA REI

Bauherr:
City Bau GmbH & Co Anlagen KG, Darmstadt
Planung:
Suter + Suter, Darmstadt (Städtebauliches Konzept)
Borchers Metzner Kramer, Darmstadt (Sanierung und Umbau der HEAG-Hallen)
Städtebauliche Beratung und Gestaltung:
Architekturbüro Heinz Buehr, Darmstadt
Bauleitung und Bauingenieure:
Schuwirth, Ermann & Partner, Hannover
Heizungs-, Klima-, Elektro- und Sanitärplanung
Ingenieurbüro Nitschek GmbH, Darmstadt