

Quick Scan Veiligheid Amsterdamse Poort en Arena Boulevard

Amsterdam, 23 januari 2006

Carolien van den Handel
Harm Jan Korthals Altes
Nicole Smits



Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Vraagstelling	3
1.3	Werkwijze	4
1.4	Leeswijzer	4
2	Theoretisch kader	6
2.1	Definitie sociale veiligheid	6
2.2	Factoren van invloed op sociale veiligheid	7
2.3	Soorten maatregelen	7
3	Hot issues	9
3.1	Inleiding	9
3.2	Bijlmerjunks	9
3.3	Toegankelijkheid woondekken en opgangen	10
3.4	Entrees parkeergarages	14
3.5	Toegankelijkheid elders Amsterdamse Poort	17
3.6	Opgangen naar de dreven	18
3.7	Plannen ING Amsterdamse Poort	19
3.8	Oriëntatie	25
3.9	Ontwerp openbare ruimte	25
3.10	Menselijke maat en capaciteit Arena Boulevard	28
4	Hot spots	32
4.1	Inleiding	32
4.2	Straat TPG	32
4.3	Busstation	33
4.4	Distributiestraten	33
4.5	Fietsenstalling onder viaduct	35
5	Conclusie	36
Bijlage 1	Geïnterviewde personen	38
Bijlage 2	Literatuur	39
Bijlage 3	Plattegronden	41

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De Amsterdamse Poort en de Arena Boulevard zijn winkelgebieden aan weerszijden van station Bijlmer, die uiterlijk sterk van elkaar verschillen. De Arena Boulevard valt op door de grote schaal van openbare ruimte en bebouwing. De Amsterdamse Poort is veel kleinschaliger en het straatbeeld is meer dat van een 'normaal' winkelcentrum.

De Amsterdamse Poort, de Arena Boulevard én de openbare ruimte van het tussengelegen station Bijlmer zijn plangebied.

Deze gebieden hebben een belangrijke overeenkomst: de komende jaren staan in het teken van renovatie en nieuwbouw. De werkzaamheden aan het station zijn al in volle gang. Aan de Boulevard zal een nog braakliggende kavel ingevuld worden met een omvangrijk uitgaanscentrum en in de Amsterdamse Poort wordt het winkelcentrum gedeeltelijk geherstructureerd en op enkele plaatsen aangevuld met nieuwbouw. De openbare ruimte in het hele gebied krijgt een nieuwe inrichting.

Veiligheid is in het gebied een belangrijk thema, al verschilt de aard van de problematiek per (sub)gebied. Om de veiligheid te vergroten wordt al heel wat gedaan, maar de nieuwbouwplannen geven aanleiding om het nog eens extra goed en systematisch onder de loop te nemen.

1.2 Vraagstelling

Het Stadsdeel Zuidoost heeft DSP-groep gevraagd een analyse te maken van de bestaande veiligheidssituatie én een inschatting te maken van de toekomstige veiligheidssituatie. De centrale vraag bestaat vervolgens uit twee onderdelen:

- of de plannen de knelpunten en risico's die er al zijn oplossen en of extra maatregelen wenselijk zijn;
- of met de plannen nieuwe problemen (dreigen te) ontstaan en op welke manier die risico's verkleind kunnen worden.

Het resultaat is een opsomming van de belangrijkste knelpunten en risico's, uitgesplitst naar thema's en locaties, voorzien van concrete aanbevelingen. Het Stadsdeel heeft nadrukkelijk gevraagd aan DSP-groep om onze eigen visie te geven. Voor die eigen visie is een stap verder gemaakt dan de informatie die we uit de diverse bronnen hebben verkregen.

Veiligheid beperken we in dit project tot sociale veiligheid. Als we sociale veiligheid willen vergroten bedoelen we, dat we willen bevorderen dat mensen zich veilig voelen in het gebied, terwijl we feitelijke problemen zoals criminaliteit, vandalisme, vernieling, vervuiling en drugsoverlast zoveel mogelijk willen voorkomen.

De aanbevelingen zijn bedoeld om op te nemen in de herinrichtings- en renovatieplannen. Om die reden liggen de aanbevelingen allemaal op het fysieke vlak.

In het plangebied spelen problemen, die met alleen fysieke maatregelen niet (of niet in voldoende mate) op te lossen zijn. Een belangrijk voorbeeld daarvan is het probleem van de 'Bijlmerjunks'. Met fysieke maatregelen kan voorkomen worden dat zij op bepaalde plaatsen kunnen komen. Ook kan rondhangen op bepaalde plekken onaantrekkelijk worden gemaakt. Maar zonder maatregelen als repressie en zorg (de twee pilaren van de bestrijding drugsoverlast in Zuidoost) is het maatregelenpakket niet volledig. En zolang met geld wordt betaald bij de betaalautomaten van de parkeergarages, zal daar gebedeld worden.

In deze rapportage geven we aan wat op het fysieke vlak tegen de problemen gedaan kan worden. De andere oplossingsrichtingen (beheer, organisatie, communicatie: zie §2.3) laten we buiten beschouwing.

1.3 Werkwijze

Informatie over het plangebied hebben we verkregen uit groepsinterviews¹, literatuurstudie² en schouwen.

Een eerste schouw is door DSP-groep alleen gehouden. Aansluitend op één van de groepsinterviews is een tweede schouw gehouden in aanwezigheid van vertegenwoordigers van politie, Ymere en Stadsdeel.

Om te komen tot de vraag wat de belangrijkste thema's en plekken zijn hebben we onszelf de vraag gesteld: "Hoe erg zou het zijn als hier geen maatregelen getroffen zouden worden?" Een belangrijk argument daarbij is, of mensen de bewuste plaats kunnen vermijden. 'Verplichte routes' tellen in onze adviezen altijd veel zwaarder dan plekken die mensen ook makkelijk uit de weg kunnen gaan.

Het project is begeleid door een begeleidingscommissie, bestaande uit:

- Mandy de Vree, Stadsdeel Zuidoost, Sector Ruimtelijke- en Economische Ontwikkeling;
- Jan Kroon, Stadsdeel Zuidoost, Sector Ruimtelijke- en Economische Ontwikkeling;
- Anita Alewa, Stadsdeel Zuidoost, Sector Beheer en Milieu;
- Frank Karssing, Ontwikkelingsbedrijf Gemeente Amsterdam.

1.4 Leeswijzer

In het eerstvolgende hoofdstuk staan de achterliggende gedachten van sociaal veilig ontwerpen toegelicht.

De hoofdstukken daarop geven de belangrijkste thema's (hoofdstuk 3 Hot issues) en de belangrijkste plekken (hoofdstuk 4 Hot spots) waar we problemen of risico's gesignaleerd hebben. De meeste plekken die we als problematisch aanmerken komen in hoofdstuk 3 al aan bod. In hoofdstuk 4 worden alleen de specifieke plekken besproken die daarvoor nog niet zijn besproken.

Hoofdstuk 5 bevat onze conclusies.

Noot 1 Een lijst met geïnterviewde personen staat in bijlage 1.

Noot 2 Een lijst met bestudeerde documenten staat in bijlage 2.

In de bijlage tenslotte staan de namen van geïnterviewde personen en bestudeerde documenten. Ook zijn daar kaarten opgenomen van het plangebied met enkele herkenningspunten. Belangrijk voor de locatieaanduiding in de tekst hierna zijn de termen Bijlmerplein en Kleine Bijlmerplein. Officieel heten bijna alle straten in de Amsterdamse Poort Bijlmerplein. In deze rapportage doelen wij met 'Bijlmerplein' op de grootste pleinvormige ruimte in het gebied, waar het Abcouderpad doorheen snijdt. Met het 'Kleine Bijlmerplein' bedoelen we de kleinere pleinvormige ruimte, waaraan de Passarelle een ingang heeft.

2 Theoretisch kader

2.1 Definitie sociale veiligheid

Sociale veiligheid heeft een objectieve en een subjectieve kant. Aan de ene kant gaat het om het daadwerkelijk vóórkomen van criminaliteit en problemen als vandalisme, vernieling, vervuiling en drugsoverlast. Aan de andere kant gaat het om het gevoel van veiligheid dat mensen hebben.

Hoe veilig mensen zich ergens voelen is afhankelijk van allerlei factoren, zoals:

- weerbaarheid en karakter van de persoon (sexe, leeftijd);
- ervaringen met criminaliteit (slachtofferschap);
- berichtgeving in de media;
- opvoeding;
- sociale omgeving (milieu);
- omgevingsfactoren (beheer en aantrekkelijkheid omgeving).

Soms voelen mensen zich ergens onveilig, terwijl daar nooit iets gebeurt. Maar het kan ook zijn dat mensen zich ergens veilig voelen, terwijl ze beter zouden maken dat ze wegkwamen.

Hoe de objectieve en de subjectieve kant samenhangen is in onderstaand schema te zien.

	<i>objectief</i> veilig	<i>objectief</i> onveilig
<i>subjectief</i> veilig	Het voelt veilig en het is ook veilig; prima dus! Geen maatregelen treffen.	Het voelt veilig maar is in werkelijkheid onveilig. ALARM! Schijnveiligheid! (1)
<i>subjectief</i> onveilig	Het voelt onveilig maar is in werkelijkheid wel veilig. Ook dit probleem telt! (2)	Het voelt onveilig en dat is ook terecht. Hier zal niemand zich wagen. Zeker een probleem bij 'verplichte routes'. (3)

- (1) Neem zodanige maatregelen dat het er ook onveilig uitziet, dan wagen mensen zich er niet in. Of beter: zorg dat het objectief veilig wordt op die plek.
- (2) Verbeter het veiligheidsgevoel met bijvoorbeeld communicatieve maatregelen.
- (3) Laat het zo (zwaktebod) of pak de veiligheid op twee fronten aan: objectief en subjectief. Doe dit laatste zeker bij 'verplichte routes'.

Het schema laat zien dat beide kanten van sociale veiligheid belangrijk zijn. Om die reden is in dit onderzoek zowel onderzocht waar problemen zich voordoen als waar mensen zich onveilig voelen.

2.2 Factoren van invloed op sociale veiligheid

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

- zichtbaarheid;
- toegankelijkheid;
- attractiviteit;
- zonering/markering.

Hieronder volgt puntsgewijs wat deze criteria inhouden. Dit is een algemene toelichting en heeft niet specifiek betrekking op het plangebied.

Zichtbaarheid betekent dat gebruikers van een gebied de omgeving moeten kunnen overzien en het gevoel hebben dat andere aanwezigen hen kunnen zien. Zichtlijnen, functiemenging en de momenten waarop de verschillende functies actief zijn, zijn van groot belang voor de aanwezigheid van sociale ogen.

Bij *toegankelijkheid* is een duidelijke routing met goede oriëntatiemogelijkheden belangrijk voor een positieve beleving. Het gebied moet voor zijn gebruikers goed toegankelijk zijn, maar indien nodig wordt de toegankelijkheid beperkt. Tevens is goede bereikbaarheid voor hulpdiensten van belang.

Attractiviteit draait om schoon, heel, plezierige materialen en kleuren en prettige verlichting. Dergelijke kenmerken dragen bij aan een veilig gevoel van de gebruikers. Ook de factor 'menselijke maat' heeft invloed op het gevoel van mensen in een ruimte. Hoge en brede gebouwen en een grote lege ruimte kunnen mensen op straat een nietig gevoel geven en dat gaat ten koste van de beleving van veiligheid.

Zonering/markering ten slotte betekent dat zowel voor bezoekers als voor beheerders duidelijk dient te zijn welke status een gebied heeft (privé, semi-privé, semi-openbaar of openbaar) en wie voor het beheer verantwoordelijk is. Motto: alles is van iemand en niets is van niemand.

2.3 Soorten maatregelen

Sociale veiligheid kan met verschillende soorten maatregelen vergroot worden:

- fysieke maatregelen (dat is een breed scala van maatregelen; van het egaliseren van een trottoir tot wijzigingen in het stedenbouwkundige ontwerp of landschapsontwerp);
- organisatorische maatregelen (zoals handhaving door politie, het instellen van een overlegstructuur, het bevorderen van samenwerking en afstemming of het benoemen van een gebiedsverantwoordelijke);
- maatregelen met betrekking tot beheer (schoonmaken, onderhouden, herstellen);

- communicatieve maatregelen (bijvoorbeeld aangifte doen bevorderen, bewoners en winkeliers vragen naar hun ervaring en hen informeren over het daadwerkelijke aantal geregistreerde incidenten).

DSP-groep is binnen deze opdracht gevraagd alleen aanbevelingen te geven ten aanzien van fysieke maatregelen.

3 Hot issues

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk staan de thema's die DSP-groep als meest belangrijk aanmerkt. Bij ieder thema wordt het probleem steeds kort geschetst, waarna aanbevelingen worden gegeven.

De aanbevelingen zijn steeds fysiek van aard. Zoals hiervoor al is aangegeven zijn fysieke maatregelen vaak maar een deel van de totale oplossing, maar deze opdracht beperkt zich hier bewust toe.

Tijdens het onderzoek zijn ook problemen genoemd die wij niet als thema in deze rapportage hebben opgenomen. De reden daarvoor is in veel gevallen, dat het geen fysiek probleem is. In enkele gevallen is het probleem ons inziens niet een heel groot probleem. Aangezien we ons in deze quick scan beperken tot de belangrijkste problemen, komen deze niet terug in de rapportage.

3.2 Bijlmerjunks

Voorafgaand aan de concrete aanbevelingen dient het verschijnsel van de 'Bijlmerjunks' toegelicht te worden. Hun aanwezigheid en de problemen die dat met zich meebrengt liggen namelijk aan de basis van veel van de problemen en risico's die hierna aan bod komen.

In het hele plangebied zijn de 'Bijlmerjunks' een groot probleem. Deze wat oudere junks worden omringd door dealers, die gebruik maken van loopjongens en snorders.

De drugsoverlast is overal groot, met name in de Amsterdamse Poort, maar vooral hinderlijk in het straatje van Mc Donalds³ en in de Shopperhal⁴. Daar hangen veel junks, dealers en handelaartjes rond en dat geeft het normale publiek een bedreigend gevoel. Daarnaast bieden de vele onoverzichtelijke hoeken in de Amsterdamse Poort de mogelijkheid zich aan het zicht te onttrekken. Voor politie en andere toezichthouders is de situatie te onoverzichtelijk.

Ook in de parkeergarages wordt veel gehangen door de drugsgebruikers en handelaars. Een belangrijke maatregel staat al op stapel: Q-park gaat alle parkeergarages afsluiten.

Noot 3 Bij Mc Donalds hangen tot 's avonds allerlei groepen rond.

Noot 4 Vanaf 15-16 uur komt het drugssfeertje in de Shopperhal. Bij sluitingstijd wordt het minder.



Het 'straatje van Mc Donalds'



De Shopperhal

Aanbevelingen

- Op grond van het bovenstaande achten we het noodzakelijk om in het gebied de grens tussen openbaar en privaat gebied te verduidelijken en het zicht hierop te vergroten. Dit uitgangspunt zal hierna bij verschillende thema's terugkomen.

3.3 Toegankelijkheid woondekken en opgangen

Kenmerkend voor de Amsterdamse Poort zijn de niveauverschillen. Het winkelgebied ligt lager dan de omliggende dreven. In de openbare ruimte van het winkelgebied is de overgang naar het hogere drevengebied duidelijk zichtbaar, omdat daar trappen zijn. Binnen de bouwblokken zijn de niveauverschillen veel diffuser. Bovendien worden in de bouwblokken verschillende functies gecombineerd (wonen, kantoren en parkeren). De twee ING gebouwen (ontworpen door Alberts en van Huut) ten zuiden van het Bijlmerplein én het meest noordoostelijke blok (hoek Bijlmerdreef en Flierbosdreef) hebben dekken die alleen voor woningen bestemd zijn. De andere woondekken lopen over in parkeerplaatsen die openbaar toegankelijk zijn.

De woondekken zijn bedoeld als openbare ruimte, maar ons inziens zijn de galerijen niet geschikt voor openbare toegankelijkheid. De gebieden zijn daarvoor niet levendig (druk) genoeg en er zijn te weinig sociale ogen. Omdat de woondekken allemaal tenminste twee opgangen hebben, is er bovendien altijd een vluchtweg voor ongewenst bezoek. We hebben gezocht naar mogelijkheden om de woondekken écht openbaar gebied te maken, maar daarvoor zien we onvoldoende gelegenheid.

Ongewenste toegankelijkheid is aan de orde op alle woondekken. Op de dekken wordt gedeald en hangen drugsgebruikers rond, ze slapen in de beplanting en afvalcontainers en verstoppen soms drugs tussen de planten. De trappen naar de dekken zijn specifiek problematisch: dat zijn vaak platen poephoecken en ook daar wordt drugs gebruikt. Bewoners worden bij de trappen bedreigd of verbaal agressief bejegend door verslaafden. In de groepsinterviews zijn alle trapopgangen als problematisch aangeduid; dit is ook de visie van DSP-groep. Ons inziens zijn onderstaande maatregelen dan ook op alle trapopgangen van toepassing.



Route naar bergingen, woondek, parkeergarage en parkeerplaats



Onoverzichtelijke trap en hellingbaan naar woondek



Plantenbak op woondek: verstoppelijk drugs



Bestaande afsluiting



Opgang naar woondek met links bordje op deur (zie hiernaast)



Bordje op deur

Aanbevelingen

- Privatiseer alle woondekken en maak ze alleen toegankelijk voor bewoners en hun bezoekers.
- Plaats afsluitingen op de grens van het woongebied en de echte openbare ruimte. Waar het dek van de bewoners grenst aan openbare parkeerterreinen, moet de grens daartussenin komen te liggen. Een deel van het dek blijft dan openbaar toegankelijk, maar een deel wordt privaat⁵. Als het dek alleen voor bewoners en hun bezoekers is bestemd, dient het hele dek afsluitbaar gemaakt te worden.
- Het voert te ver om binnen deze opdracht de precieze vorm en plaats van de afsluitingen aan te geven. We zijn betrokken geweest bij twee andere afsluit-projecten (Ten Kateplein in Amsterdam en Haagplein in Amersfoort) en daar bleek de exacte uitwerking van het afsluiten zaak van lan-

Noot 5 Het zou absoluut onze voorkeur hebben om de parkeerplaatsen volledig te privatiseren en de parkeerplaats aan de dreef af te sluiten, maar vanwege de toegangen naar de parkeergarages en de aanwezige kantoren lijkt dat niet haalbaar.

ge adem en goed overleg met alle betrokkenen. Vervolgonderzoek is nodig op dit punt.

- Zorg ervoor dat tenminste één toegang tot het woondek direct in het zicht van de openbare ruimte ligt. Dit wordt dan de nieuwe hoofdentree van het woondek. Deze toegang moet ruimte hebben voor bellenborden en postkasten. Geef deze entree attractief en zeer transparant vorm. Als geen van de bestaande toegangen voldoet aan bovenstaande criteria, zal een hele nieuwe entree gemaakt moeten worden, bijvoorbeeld midden in het blok, aan de (winkel-)straat. De entrees die niet als nieuwe hoofdentree van een woondek gaan fungeren, worden het best alleen als nooduitgang gebruikt. Mensen worden dan zoveel mogelijk geconcentreerd op de beste route. Wanneer de bewoners aangeven daar echt behoefte aan te hebben, zouden de overige entrees ook als nevenentree kunnen dienen (bewoners kunnen er dan alleen met een sleutel naar binnen).
- Leg de afsluitingen vlak in de gevel, zodat nissen en andere onoverzichtelijke hoeken zoveel mogelijk binnen de afsluiting komen te liggen.
- Maak de afsluitingen transparant, zodat mensen kunnen zien wat aan de andere kant is, voordat ze de deur openen.



Huidige entree in winkelcentrum: niet transparant genoeg

- Besteed veel aandacht aan de attractiviteit van de afsluitingen. Laat een architect ze ontwerpen.



Positief voorbeeld van hekwerk (ING kantoor Bijlmerdreef)

- De afsluitingen mogen vluchtroutes uiteraard niet belemmeren.
- Omdat afsluiten (ook met goed hang- en sluitwerk) geen garantie is dat ongewenst bezoek ook echt buiten wordt gehouden, is het belangrijk dat de dekken meer overzichtelijk worden. Snoei de beplanting regelmatig of (een meer structurele oplossing) vorm de beplanting om naar lage en transparante borders. Zorg voor lange zichtlijnen. Bijvoorbeeld op het dek boven de ING binnentuin staat een hoge muur langs het geknikte dek, waardoor niet 'door' de hoek gekeken kan worden. Verwijder muren en afvalcontainers die in de zichtlijnen staan. Afvalcontainers geïntegreerd in de bebouwing of een afvoersysteem voor het vuilnis waardoor op de dekken geen opslag meer hoeft te zijn maar alleen een inwerppunt zouden de overzichtelijkheid ten goede komen.
Hang in trappenhuizen en op hellingbanen die niet in een rechte lijn uitkomen op een woondek spiegels op om de hoeken beter overzichtelijk te maken.



Links ontransparante beplanting, rechts goed alternatief voor dichte muur

Tijdens de gesprekken hebben meerdere respondenten betoogd, dat de junks alleen vanuit het winkelcentrum naar de woondekken gaan en niet vanaf de dreven. Toch adviseren we om ook de 'achterdeur' af te sluiten. De woondekken achten we, ook als we de junks buiten beschouwing laten, ongeschikt als openbaar gebied.

Voorbeeld uitwerking

In het meest noordwestelijke blok komen op het binnenterrein de binnentuin van ING, distributieruimte voor de winkels, openbaar parkeren en toegangen naar woningen samen. De route wordt gebruikt door kantoorpersoneel, maar wat dieper in de tuin, tegen de achterkanten van de winkels aan, is overlast door slapen en drugsgebruik.

Aanbevelingen

- Onttrek de binnentuin aan de openbaarheid en maak hem afsluitbaar: aan de kant van het Bijlmerplein én aan de kant van de parkeerplaats / Bijlmerdreef. De ING kan de poorten overdag openzetten voor personeel en andere passanten, maar 's avonds wordt het terrein afgesloten.
- Maak de binnentuin zeer overzichtelijk. Transparante beplanting is heel belangrijk daarbij. Indien overdag mensen zich in de tuin proberen te verschuilen of als ze zich 's avonds in willen laten sluiten, moet dat eenvoudigesignaleerd kunnen worden.
- Maak het woondek afsluitbaar. Combineer de afsluiting van de binnentuin en van het woondek aan de kant van het winkelcentrum, maar geef de opgang naar het woondek een eigen deur. Anders zou het woondek overdag toegankelijk zijn en dat is niet gewenst. Sluit ook de toegang naar het woondek vanaf de parkeerplaats af.
- Als de ING de route overdag open zet, zal de route opgewaardeerd moeten worden van smal smokkelpaadje (aan de kant van de Bijlmerdreef) naar een echte doorsteek. Verlicht de route voor in de donkere maanden. 's Nachts is de tuin afgesloten en kan de verlichting uit of naar een lager niveau. Zorg voor gelijkmatige overgangen in verlichting.



Onoverzichtelijk pad achterin de binnentuin



Distributiestrook slecht zichtbaar uit omgeving



Olifantspad naar Bijlmerdreef

3.4 Entrees parkeergarages

Afsluiten parkeergarages

In de Amsterdamse Poort is in de parkeergarages veel overlast door drugs-gerelateerd hangen en soms slapen (bijvoorbeeld in noodtrappenhuizen). Ook vindt regelmatig auto-inbraak plaats. Dat Q-park alle ingangen naar de parkeergarages gaat afsluiten is een belangrijke maatregel. Het beheer/toezicht zal daarnaast van groot belang zijn, want afgesloten parkeergarages in het gebied laten nu al zien dat 'ongewenst bezoek' eenvoudig met de reguliere gebruikers mee naar binnen loopt.

Verder zijn bij de ingangen van de parkeergarage veel onoverzichtelijke hoeken en hoeken waar wordt geürineerd.



Entree P22 al afgesloten



Entree naar bergingen, woondek en P22

Aanbevelingen

- Plaats de afsluitingen van de parkeergarages direct aan de openbare ruimte en vlak aan de gevel, zodat nissen en andere onoverzichtelijke hoeken zoveel mogelijk binnen de afsluiting komen te liggen.
- Bij de entrees naar P21 en P22 zijn ook opgangen naar de woondeks. Combineer de afsluiting van de parkeergarages zorgvuldig met die van de woondeks. Gebruikers van de parkeergarages mogen niet op de woondeks kunnen komen, maar een oerwoud aan hekken is ook niet gewenst.

Voorbeeld uitwerking

Naast de Mc Donalds is een overdekte onderdoorgang, waar zowel de ingang naar de parkeergarage (P22), als de toegangen naar woningen en woningbergingen zijn. De ingang naar de parkeergarage zal binnenkort worden afgesloten en zal (i.i.g. voor regulier gebruik) niet meer gebruikt worden.

Aanbevelingen

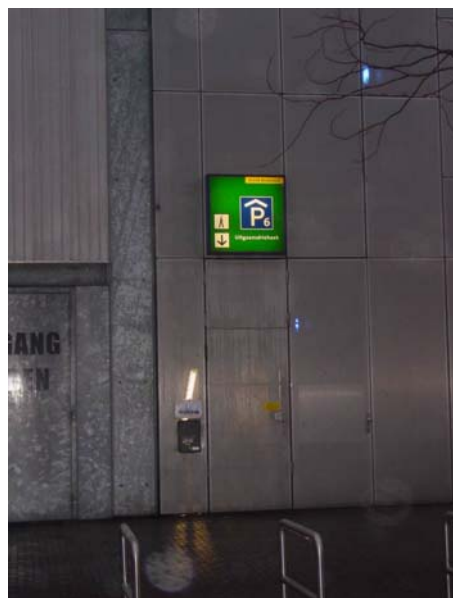
- Sluit deze hele onderdoorgang direct aan de straat af. Daarmee komen ramen van de Mc Donalds dus binnen de afscheiding te liggen.
- Zorg ervoor dat mensen vanuit de parkeergarage niet eenvoudig het woongebied in kunnen. In geval van nood dienen mensen vanuit de parkeergarage naar de openbare ruimte geleid te worden en niet naar het woongebied.

Bedelen

Het (vaak agressief) bedelen bij de entrees van de parkeergarages is een belangrijke oorzaak voor gevoelens van onveiligheid. Dit speelt in het algemeen bij alle betaalautomaten in het gebied (zowel op de Arena Boulevard als in de Amsterdamse Poort). Specifiek op de Boulevard is de toegangsdeur in de noordgevel van Pathé berucht: daar wordt de deur vaak opgehouden in de hoop daar geld voor te krijgen. Als in de Amsterdamse Poort meer afgesloten parkeergarages komen, verwachten we dat ook daar de deuren opgehouden zullen worden. Als de deuren worden opgehouden gaat een groot stuk van de effectiviteit van het afsluiten verloren.



Transparante entree van Pathé garage



Niet-transparante entree van Pathé garage

Aanbevelingen

- Toegangsdeuren in de wand van Pathé transparant maken, zodat mensen van binnenuit kunnen zien of er iemand bij de deur staat. Als dat niet mogelijk of wenselijk is stellen we een ingrijpendere maatregel voor: de ontransparante toegangsdeuren alleen nog als nooddeuren gebruiken en de reguliere stromen via het 'glazen huisje' tussen Pathé en de nieuwe stationshal leiden. Die toegang zal dan waarschijnlijk verruimd moeten worden, om te voorkomen dat gedrang ontstaat (niet alleen onprettig, maar ook risico van zakkenrollerij).
- De twee voetgangersingangen naar P1 aan de Arena Boulevard dienen beter in het zicht gelegd te worden. Nu liggen ze donker en verscholen onder trappen. Leg bij voorkeur de schuifdeuren verder naar voren (zodat de ruimtes onder de trappen bij de ingang worden getrokken) of verplaats de trappen.



Verstopte entree van P1

- Zorg er bij Getz ervoor, dat de ingangen van de parkeergarage transparant en ruim zijn en goed in het zicht van de openbare ruimte liggen.
- De belangrijkste maatregelen om het bedelen te voorkomen moeten ons inziens echter in het beheer worden gezocht: goede opvang en werkvoorziening, toezichthouders die bedelaars bij de deuren wegsturen en het stimuleren van het gebruik van plastic geld.

Met bovenstaande maatregelen worden de ingangen naar de parkeergara-

ges beter als zodanig herkenbaar. Daarmee wordt tegemoet gekomen aan een ander probleem op de Arena Boulevard: dat mensen de entrees niet goed kunnen vinden.

Aanvullend hierop staan in §3.8 aanbevelingen om de vindbaarheid van o.a. de parkeergarages te verbeteren.

3.5 Toegankelijkheid elders Amsterdamse Poort

Achter het ING gebouw (ten zuiden van De Boot) is een pleintje, dat voor publiek toegankelijk is, maar alleen voor het personeel van de ING een functie heeft. Het pleintje ziet er netjes onderhouden uit, maar de lucht verradt dat er wordt geürineerd.



Pleintje ING

Aanbevelingen

- Sluit dit pleintje af. Dat kan met een hek of (misschien attractiever) met een muur, maar beter is nog dit pleintje te betrekken bij de nieuwbouwplannen op de kop van het gebouw aan het Bijlmerplein. Net zoals de arcade aan het Bijlmerplein wordt dichtgezet met een functie, zou ook dit pleintje bij de bebouwing getrokken kunnen worden en bij kunnen gaan dragen aan de levendigheid.

De tuin tussen het ANWB kantoor en het viaduct van de Foppingadreef is met een laag muurtje afgesloten, maar dat blijkt drugsdealers en – gebruikers niet tegen te houden.



Tuin naast ANWB

Aanbevelingen

- Omdat beter zicht op de tuin lastig te realiseren is, adviseren we een hogere afscheiding te plaatsen.

3.6 Opgangen naar de dreven

De trap naar de Bijlmerdreef ter hoogte van het Kleine Bijlmerplein belemmert de zichtlijn in de lengte van de straat enorm en eronder is een akelige nis⁶. Achter de trap verstoppen mensen zich en hoopt veel vuil zich op, aldus onze respondenten. Naar verluidt wil de ING deze opgang echter niet kwijt, omdat de route over het viaduct te smal is. Het trottoir op het viaduct is inderdaad smal.

Noot 6 Deze nis is aan de kant van het winkelcentrum afgesloten, maar van de andere kant niet.

Aanbevelingen

- De visuele barrière moet in ieder geval op maaiveldniveau opgeheven worden. Haal de huidige trap weg. Op het niveau van de dreef zal dan een goede route over het viaduct gemaakt moeten worden.
- Als een goede route over het viaduct niet mogelijk is, kan eventueel op de plaats van de huidige zichtbelemmerende trap een helemaal opengewerkte trap (zoals een metalen trap) gemaakt worden. Onze voorkeur gaat echter uit naar het volledig verwijderen van de trap (zie eerste bullet).

De trap naar de Bijlmerdreef, waar het Abcouderpad langs loopt, biedt verstoppelken, al is dit niet zo erg als bij de meer oostelijk gelegen trap (zie hierboven).

Aanbevelingen

- Verwijder het onderste deel van de trapleuning: dat stuk heeft geen functie voor het veilig gebruik van de trap en belemmert alleen het zicht.



Opgang naar Bijlmerdreef ter hoogte van Kleine Bijlmerplein



Opgang naar Bijlmerdreef ter hoogte van Bijlmerplein

3.7 Plannen ING Amsterdamse Poort

Overzichtelijke gevels

In de herontwikkelingsplannen van ING staat het idee om een deel van de ruimte onder de arcade van het gebouw ontworpen door Alberts en van Huut aan het Bijlmerplein dicht te maken. In de arcade zien we vooral een risico: het is niet overzichtelijk. Daadwerkelijke problemen hebben we echter niet ontdekt. Dit geldt zowel voor het gebouw aan het Bijlmerplein als bij het viaduct van de Foppingadreef.



Arcade aan Bijlmerplein



Positief voorbeeld bij ANWB: geen arcaden met behoud van oorspronkelijke architectuur

Aanbevelingen

- Maak de onderkanten overzichtelijker en levendiger door de ruimte onder de arcaden in te vullen met bebouwing. Houd uiteraard wel rekening met de oorspronkelijke architectuur.

Op de hoek van het Bijlmerplein wordt het 'Dansende gebouw' toegevoegd. Het is positief dat dit gebouw in lijn ligt met de bestaande gevels. Als de overhuiving die hoger begint op maaiveld had gelegen, had hij de overzichtelijkheid teveel belemmerd. De twee nissen aan weerszijden van de nieuwe bebouwing op maaiveld zijn echter voor sociale veiligheid (zichtbaarheid) niet goed.



Hoek van toekomstig 'Dansend gebouw'

Aanbevelingen

- Maak de gevel glad en verwijder de twee nissen.

Een voorbeeld van een extreem verspringende gevel in de bestaande bouw is te vinden in de route tussen het Kleine Bijlmerplein en de Hoogoorddreef. Een aanbouw belemmert hier de zichtlijn.



Aanbouw tussen Kleine Bijlmerplein en Hoogoorddreef

Aanbevelingen

- Verwijder de aanbouw.

De Boot krijgt golvende wanden. Enigszins gebogen gevels kunnen bijdragen aan de attractiviteit, maar het mag niet ten koste gaan van de overzichtelijkheid.

Aanbevelingen

- Overdrijf de golven niet: maak overzichtelijke gevels en voorkom nissen.

In de bestaande situatie zijn voorbeelden te zien van goed en slecht overzichtelijke hoeken. Met heel wat nieuwbouw op komst willen we het belang van transparante hoeken onder de aandacht brengen: dankzij transparante hoeken kun je mensen 'om de hoek' aan zien komen en is de kans op plotselinge ontmoetingen kleiner.



Transparante hoek Arena Boulevard



Raam in hoek, maar toch niet transparant



Transparante hoek, maar toch niet overzichtelijk

Aanbevelingen

- Maak transparante hoeken op de begane grond. Dat betekent dat hoeken ofwel doorzicht bieden (glas), ofwel dat hoeken afgerond of ont-hoekt worden.

Kiosken en paviljoens

In het plan van Jerde zijn zowel bij de huidige bloemenkiosk als op het Bijlmerplein drie kiosken op een rij bedacht. Op het Hoekenrodeplein zijn de nieuwe gebouwen groter dan deze kiosken, maar ook dit zijn losse toevoegingen in de openbare ruimte. Ook het kleinste onderdeel van de nieuwe Boot rekenen we hieronder, omdat het een klein object is van slechts één verdieping hoog.

Aanbevelingen

- Voor de overzichtelijkheid van de openbare ruimte is het het best de nieuwe bebouwing te integreren in de bestaande bebouwing, waarbij de oude en nieuwe wanden vloeiend (zonder nissen) op elkaar aansluiten. Losse kiosken worden dus het best voorkomen.
- Als losse objecten toch gerealiseerd worden, zorg er dan voor dat er flink ruimte omheen zit en dat er geen smalle doorgangen ontstaan. De afstand gevel - kiosk en de afstand kiosk - kiosk zal toch overal minimaal 1,5 maal de hoogte van de kiosk moeten zijn. Bij één verdieping hoog betekent dat zo'n 5 meter tussenruimte.

Op het bestaande Hoekenrodeplein staat een paviljoen dat aan de voorkant mooi transparant is, maar aan de andere kant een dichte en rommelige achterkant heeft. Uitgangspunt voor de nieuwe paviljoens op het Hoekenrodeplein is, dat de paviljoens geen achterkant krijgen en dat opslag e.d. inpan-dig wordt opgelost. Dat is zeer positief. Hieronder enkele aandachtspunten voor de vormgeving van de kiosken en paviljoens, geldend voor het hele gebied.



Voorkant paviljoen op Hoekenrodeplein



Achterkant paviljoen op Hoekenrodeplein

Aanbevelingen

- Voorkom achterkanten en laat het gebouw naar alle kanten toe een positieve uitstraling hebben.
- Indien alzijdige oriëntatie niet mogelijk is, zorg dan voor een attractieve gevel zonder nissen. De huidige bloemenkiosk is daar een goed voorbeeld van.



Bloemenkiosk

Het Wybertje belemmert het zicht op de Amsterdamse Poort en scheidt bovendien de loopstromen. Zeker op stille momenten is dat een probleem, omdat het ten koste gaat van de sociale controle. We steunen het plan dan ook het Wybertje te verwijderen. Ook de toevoeging van bouwvolume in de zijwanden van de poort vinden we een goed idee, omdat de ruimte onder de

poort anders een te groot 'gat' zou worden. Bij de bebouwingsvorm zoals die wordt voorgesteld hebben we echter bedenkingen. De nieuwe bebouwing verspringt namelijk ten opzichte van de bestaande en daarmee wordt de overzichtelijkheid aangetast.



Het Wybertje

Aanbevelingen

- Laat de nieuwe bebouwing naadloos aansluiten op de bestaande. Voorkom nissen.
- Bestem de rand van de onderdoorgang voor levendige functies, die bij voorkeur ook 's avonds actief zijn.
- Voorkom dat de trappen naar de Foppingadreef in akelige nissen komen te liggen. Maak daarvoor de nieuwe bebouwing ook aan de zijkanten attractief en geef deze transparante hoeken.

Op het Bijlmerplein dreigt het gedeelte voor het kantoor té rustig te worden. Met de nieuwe kiosken aan de zuidkant komt dit deel van het plein ons inziens teveel buiten de looproutes te liggen. Daardoor wordt het aantrekkelijker om in dit rustigere deel (bijvoorbeeld onder de arcades) te hangen.



Bijlmerplein, waar kiosken gepland zijn

Aanbevelingen

- Laat de kiosken op het Bijlmerplein achterwege of maak er hooguit één, die rondom voldoende ruimte overlaat.

Drooglopen

In ons onderzoek hebben we geen aanwijzingen gevonden dat de bestaande luifels en arcades specifieke problemen opleveren. Vanuit veiligheid is er dan ook geen aanleiding om de arcade bij KFC dicht te maken.



Arcade om de hoek van KFC

In de nieuwbouwplannen zien we wel risico's. Allereerst de toevoeging van vele zitplaatsen. Een zitplaats onder een overkapping zou een extra aanleiding kunnen zijn om er (zeker buiten winkeltijden) te hangen of te slapen.

Aanbevelingen

- Geen zitplaatsen onder een overkapping.

Het 'Dansende gebouw' op het Bijlmerplein is gedacht als een uitbreiding op de begane grond en een verder uitspringende uitbreiding op hogere verdiepingen. Op maaiveldniveau ontstaat dan een relatief beschutte plek, die meer risico loopt om met name buiten winkeltijden als hangplek gebruikt te worden.

Aanbevelingen

- Voorkom een beschut klimaat. Dat kan door de overhuiving te beperken (denk aan de breedte van arcades en luifel in het gebied), óf door de overhuiving pas op hogere verdiepingen in te zetten.

Rolluiken

In de groepsinterviews hebben we vernomen dat het gebied 's avonds een verlaten indruk maakt. De dichte rolluiken hebben daarbij een negatieve invloed op de beleving.



Transparant rolluik op Hoekenrodeplein



Transparant rolluik op Hoekenrodeplein, dat van afstand echter niet transparant oogt

Aanbevelingen

- Streef naar transparantere rolluiken.

3.8 Oriëntatie

Tijdens het schouwen en uit de gesprekken bleek oriëntatie in met name de Amsterdamse Poort lastig te zijn. De bewegwijzering is onvoldoende, de winkelstraten lijken veel op elkaar en bijv. het terugvinden van een bepaalde ingang van een parkeergarage valt niet mee.

Met het plan van Jerde worden herkenningspunten in de Amsterdamse Poort toegevoegd: bijvoorbeeld de toren en het 'Dansende gebouw' op het Bijlmerplein, de nieuwe Boot en de nieuwe ingang van de Shopperhal. Daarmee wordt de openbare ruimte al beter leesbaar. Aanvullend op deze grote maatregelen hebben we enkele minder ingrijpende suggesties.

Aanbevelingen

- Betere bewegwijzering naar parkeergarages, straten, pleinen, functies in de openbare ruimte (zoals een fietsenstalling) en grote functies (Shopperhal, de Passage en de Boot).
- Plaats een plattegrond bij iedere ingang van het gebied en op de pleinen.
- Met alleen betere bewegwijzering wordt de routing echter nog niet vanzelfsprekend. Geef ook meer herkenningspunten in de openbare ruimte door variatie in bijvoorbeeld bestratingsmateriaal of kleur. De kunstroute kan ook herkenningspunten bieden.

Bezoekers van de Arena Boulevard ervaren ook aan die kant problemen bij het terugvinden van een parkeergarage. In §3.4 zijn al maatregelen voorgesteld om de entrees naar de parkeergarages aan de Boulevard beter zichtbaar en herkenbaar te maken. Aanvullend daarop zijn de maatregelen die hierboven voor de Amsterdamse Poort zijn voorgesteld (bewegwijzering, herkenningspunten), ook op de Arena Boulevard van toepassing.

Voorbeeld uitwerking

Het vinden van de juist ingang naar een parkeergarage valt niet altijd mee.

Aanbevelingen

- Geef de ingangen van de parkeergarages een eigen identiteit (een naam of symbool als kenmerk, kleur). Iedere in- en uitgang kan bijvoorbeeld een eigen kleur krijgen. Door die kleur ook buiten bij de entree en in de openbare ruimte terug te laten komen, wordt de route logischer. Bijvoorbeeld: een in/uitgang wordt rood, de gevel aan de buitenkant krijgt die kleur ook, evenals de fietsenklemmen in de straat ernaartoe.

3.9 Ontwerp openbare ruimte

Het concept van Karres en Brands is positief voor sociale veiligheid, omdat het aansluit op de behoefte aan doorstromen én rustpunten. Bovendien wordt betoogd dat het concept rekening houdt met routing die mensen willen nemen.

Zitplekken

In het ontwerp openbare ruimte van Karres en Brands zijn zitplekken een belangrijk onderdeel. In een winkelgebied zijn zitplekken noodzakelijk voor het winkelende publiek, maar het zijn ook plekken die kunnen uitnodigen om te blijven hangen. Tijdens dit onderzoek hebben respondenten gesuggereerd de zitranden zodanig te maken, dat er niet op gelegen kan worden. Ons inziens zijn de randen echter de beste plaats voor het hangen. Als het hangen op de banken/randen niet zou kunnen, zal dat waarschijnlijk gebeuren in de hoekjes, nissen en op de trappen in het gebied.



Bestaande zitplek op Kleine Bijlmerplein



Nieuwe zitplek

Aanbevelingen

- Tref op de zitranden géén maatregelen om liggen op de banken tegen te gaan.
- Plaats de zitranden vrij in de ruimte: laat voldoende ruimte (ongeveer 4 meter vanaf de bank) vrij om te passeren. Als een persoon op de bank angst inboezemt, kunnen anderen er met een ruime boog omheen lopen.
- Voorkom dat mensen zich vastlopen in de verhoogde bogen. Leg de zitbanken buiten de looproutes. Bijvoorbeeld de zitrand voor het plein van Getz belemmert de route tussen Villa Arena en het station.
- Maak in de grote gebogen vormen openingen (indicatie: 3-5 meter breed), zodat mensen ook halverwege erdoor kunnen.

Openbaar deel station

Ondanks de flinke verlichting die op het toekomstige 'grootste overdekte plein van Nederland' gerealiseerd zal worden, vinden we de zitranden geen goed idee. Ons inziens wordt die ruimte geen prettige ruimte om te zitten en zal 'normaal' publiek er geen gebruik van maken. Ongewenst gebruik krijgt dan vrij spel op de banken.

Aanbevelingen

- Laat de zitranden achterwege. Bestem de ruimte onder de sporen als pure doorgangruimte en niet als zitruimte.

In de doorgang onder de sporen speelt niet alleen het punt van de banken: ook de attractiviteit en de overzichtelijk zijn voor ons punten van zorg. Dat Karres en Brands veel aandacht hebben voor de attractiviteit blijkt zeker uit het ontwerp, maar voor de ruimte onder de sporen zien we nog onvoldoende zekerheid op dit gebied. Het gevaar van windhinder, het vele grijze beton en de anonimiteit en grote maat van het gebied zijn aanleiding op deze plaats extra aandacht aan attractiviteit te besteden. De kolommen en de trappen naar de sporen, die naar verluid ook in de openbare doorsteek uitkomen, zijn risico's voor de overzichtelijkheid.



Huidige situatie onder de sporen

Aanbevelingen

- Tijdens de schouw met enkele respondenten werd geopperd de overzichtelijkheid aan de voet van de kolommen en trappen op te lossen met spiegels. Daar zijn wij geen voorstander van. Zeer veel spiegels zouden nodig zijn en voor de attractiviteit (en de beheerbaarheid) zou dit weinig goeds opleveren.
- De ruimte is ons inziens groot genoeg om op voldoende afstand voorbij de kolommen te lopen. Tref aan de kolommen alleen cosmetische maatregelen die de attractiviteit vergroten, zoals toepassing van kleur en/of verlichting.
- Trappen naar de sporen die in de openbare doorgang uitkomen zijn ongewenst, omdat ze (binnen het concept van ET/BTS) met omvangrijke maatregelen afsluitbaar gemaakt zouden moeten worden. Laat geen trappen uitkomen in het openbare deel, maar alleen in het afsluitbare deel van de stationshal.
- Als toch trappen in het openbare deel komen, werk de maatregelen die nodig zijn om de trappen af te sluiten dan zeer aantrekkelijk af. Voorkom akelige hekken en denk in transparante afscheidingen. Zorg ervoor, dat door de afscheidingen heen gekeken kan worden⁷. Aan de achterkant van de trap zou bijvoorbeeld een transparante etalage gemaakt kunnen worden, waar kunstobjecten (onderdeel van het kunstproject in het centrumgebied) of informatie over het project en de kunstroute getoond kunnen worden.
- Maak alle wanden, kolommen en objecten onder de sporen van eenvoudig te reinigen materiaal (i.v.m. graffiti) en bestand tegen vandalisme.

Openbare verlichting

In de plannen worden verschillende suggesties gedaan ten aanzien van de openbare verlichting. Attractiviteit staat hoog in het vaandel en dat is ook wat ons betreft erg belangrijk. Hieronder enkele algemene aandachtspunten.

Aanbevelingen

- Zorg voor heldere, gelijkmatige, niet verblindende verlichting, die wit van kleur is. Volg de normen van de NSVV en het Politiekeurmerk Veilig Wonen[®].
Wat betreft de verblinding zijn de 'strong uplifts' van Jerde een risico. Op verschillende plaatsen twijfelen we aan de gelijkmatigheid. Jerde stelt bijvoorbeeld onder de onderdoorgangen bij het huidige Wybertje een onregelmatig patroon van flonkerende sterren voor. Karres en Brands stel-

Noot 7 Beheer van de afsluitingen is vanzelfsprekend van groot belang, maar valt buiten het bereik van deze rapportage.

len op de Arena Boulevard spandraden voor en ook hier staan de lichtpunten niet gelijkmatig verdeeld. Ook op het Hoekenrodeplein staan de lichtmasten op ongelijke afstand. Tenslotte staan de grote lichtmasten op het Kleine Bijlmerplein allemaal aan één kant. Dit zijn maar voorbeelden: controleer het hele ontwerp op gelijkmatigheid.

- Zorg voor gelijkmatige overgangen bij de ingangen van parkeergarages, de opgangen naar de woningen en onder viaducten.
- Geef wanden en plafonds van viaducten en andere onderdoorgangen een lichte kleur.
- Verhoog het verlichtingsniveau onder viaducten en laat het ook overdag branden: in de bestaande situatie is het onder de viaducten donkerder dan in de omgeving.
- Laat verlichting ook overdag branden in de openbare doorgang van het station en in de distributiestraat achter kavel 3.
- Omdat het toekomstige verlichtingsniveau niet zomaar van kaart afgelezen kan worden is een goede verlichtingsberekening onontbeerlijk. Neem ook beplanting op in die berekening, want bomen kunnen de lichtbundels jammerlijk tegenhouden. Maak verlichtingsberekeningen van zowel de nacht- als de dagsituatie.

In de volgende paragraaf wordt verder ingegaan op het ontwerp van de openbare ruimte, maar dan toegespitst op een belangrijk kenmerk van de Arena Boulevard: de grote maat van bebouwing en openbare ruimte.

3.10 Menselijke maat en capaciteit Arena Boulevard

De maat van de Arena Boulevard en van de gebouwen geeft bezoekers van het gebied een onprettig gevoel. In het nieuwe ontwerp voor de openbare ruimte worden niveauverschillen, zitranden, beplanting en verlichting gebruikt om meer differentiatie en attractiviteit aan te brengen.

We kunnen ons (met uitzonder van onderstaande punten) vinden in het ontwerp. Aan de bebouwing verandert echter nog niets. Getz biedt echter goede kansen.



Maquette van toekomstige Arena Boulevard

Aanbevelingen

- Laat het ontwerp van Getz aansluiten bij de menselijke maat. Besteed vooral aandacht aan de onderste meters van de bebouwing: die hebben de meeste invloed op het 'klein voelen'. Een arcade (zoals op het rijtje van Perry/Mediamarkt) of een luifel zijn manieren om een groot gebouw op maaiveldniveau 'behapbaar' te maken.

- Maak de grote grijze wanden van het pand van Pathé attractiever, met inachtneming van de architectuur. Een beeldscherm met aankondiging van evenementen of een kunstproject (zoals eerder de 'rode handjes') zijn voorbeelden.

Grote stromen uitgaanspubliek en voetbalsupporters moeten op de Boulevard verwerkt kunnen worden. In het huidige ontwerp van de openbare ruimte biedt de kant van de Heineken Music Hall de meeste ruimte. De inrichtingselementen staan aan de kant van Perry dicht bij de gebouwen, waardoor die kant een kleinere maat krijgt. Dit principe ondersteunen we. De inrichtingselementen tussen de uitgaanskant en de winkelkant heeft bovendien als kans, dat de grote stromen uitgaanspubliek bij de winkels weg worden gehouden. In de huidige situatie ondervinden de winkels en hun klanten overlast door uitgaanspubliek dat rondhangt bij en in de winkels. Met de zitranden blijft dat publiek mogelijk meer in de openbare ruimte en komen ze minder naar de winkels toe.

We zien echter risico's ten aanzien van de doorstroming.

Als het rustig is, kunnen bezoekers ver voor zich uitkijken en zullen ze de doorgaande route waarschijnlijk wel herkennen. Als het drukker is en de overzichtelijkheid veel minder, verwachten we dat mensen opeens een zitrand voor zich op zien doemen of zich 'klem' lopen in de gebogen vormen.

Aanbevelingen

- Maak in de grote gebogen vormen tussenruimten, zodat mensen ook halverwege erdoor kunnen. Plaats de zitranden vrij in de ruimte: laat voldoende ruimte vrij om te passeren. (zie §3.9, zitplekken)
- Maak de objecten van afstand en op grotere hoogte herkenbaar. Dit kan bijvoorbeeld door transparante bomen of andere vlaggenmastachtige objecten op de randen te plaatsen.

We hebben onvoldoende inzicht in de mogelijke omvang van mensenmassa's om in te kunnen schatten of de Boulevard de massa's (met al deze inrichtingselementen) nog wel goed kan verwerken. En behalve voor de bezoekers dient ook voldoende ruimte te zijn voor hulpdiensten. Voertuigen moeten voldoende manoeuvreerruimte hebben.

Aanbevelingen

- Controleer of in het ontwerp voldoende ruimte is voor grote hoeveelheden mensen en de hulpdiensten.

Voetbalsupporters Arena Boulevard

Voetbalsupporters leveren regelmatig problemen op. Rellen komen vooral voor bij Soccer World en aan de kant van Strandvliet. Wanneer ME-ers de rellen bestrijden worden ze gehinderd door de trappen voor de hoofdingang: ze struikelen op de treden. De bestrating wordt door relschoppers gebruikt als munitie.



Trap bij hoofdingang Arena

Met de verdere invulling van de Arena Boulevard zal de weg 'De passage' dichtgebouwd worden. De politie vreest dat hulpdiensten daardoor minder goed bij een calamiteit bij de Arena kunnen komen.

Aanbevelingen

- Overleg met de ME over de trap bij de hoofdingang. Maak indien gewenst een nieuw ontwerp voor het voorplein, waarin de criteria van de ME zijn verwerkt.
- Overleg met de hulpdiensten over de gewenste aanrijroutes.
- Zorg ervoor dat de bestrating goed vast komt te liggen.
- Op grond van wat we hebben gehoord over de nieuwe draailus voor bussen, lijkt ons dat een goede maatregel om uit- en thuissupporters beter uit elkaar te houden.
- Maak een ondoorzichtige afsluiting tussen de nieuwe draailus voor bussen en het gebied waar thuissupporters kunnen komen. Visueel contact blijkt namelijk agressie te versterken.

Ontwerp Getz

In het ontwerp van Getz is een doorsteek gedacht. Op de maquette ziet het er als smal en onoverzichtelijk uit. We twijfelen of dit concept past bij het afhandelen van grote mensenstromen. Verder zal het aantal 'hangers' naar verwachting toenemen aan de kant van de Boulevard als het daar drukker wordt. Overzicht is dan juist heel belangrijk.

Naast Heineken Music Hall loopt nu een pad van een paar meter breed, dat een horecaondernemer graag wil behouden.



Maquette Getz

Aanbevelingen

- Bundel de stromen voetgangers. Vanuit dit perspectief dient voor één van beide doorsteken gekozen te worden.
- Geef de doorsteek voldoende capaciteit voor de te verwachten mensenmassa's. Een paadje van enkele meters lijkt ons onvoldoende, maar voor

die beoordeling is meer inzicht in de omvang van de voetgangersstromen nodig.

- Maak de route zeer overzichtelijk: één rechte weg met gladde wanden zonder verspringingen.
- Zorg voor sociale controle vanuit de bebouwing (op begane grond) op de route.

4 Hot spots

4.1 Inleiding

In het vorige hoofdstuk zijn al heel wat problematische plekken over het voetlicht geweest. In dit hoofdstuk presenteren we de plekken die nog niet aan de orde zijn geweest, maar ons inziens wel een belangrijk probleem zijn.

4.2 Straat TPG

In de straat vanaf het Kleine Bijlmerplein via het Postkantoor naar de Flierbosdreef wordt veel rondgehangen. Extra negatief voor de beleving zijn de onoverzichtelijkheid (grote knik in de straat), de anonieme gevels en het gebrek aan sociale ogen aan de oostkant van de straat en onder het viaduct.

De nieuwbouwplannen voor het blok van de Shopperhal bieden kansen om deze straat structureel te verbeteren, al lijken maatregelen vooral aan de kant van het Kleine Bijlmerplein plaats te vinden en niet aan de kant van het viaduct.



Tussen TPG en parkeergarage



Onder het viaduct richting Flierbosdreef

Aanbevelingen

- Maak met de herstructurering van de Shopperhal levendige wanden naar deze straat toe, met veel zicht vanaf de straat het blok in en vice versa. Hopelijk kunnen ook in het blok van TPG bouwkundige maatregelen getroffen worden. Op dit moment is er zicht op de kantine van TPG, maar dit is voor deze plek te mager.
- Zorg voor gladde gevels, zonder nissen en verspringingen.
- Maak de straat overzichtelijker door de hoek in de straat te verwijderen of door tenminste de bocht flauwer te maken.
- Verwijder het overhangende gebouwdeel van het TPG gebouw: tenminste de onderste laag (zodat de onderdoorgang hoger wordt), maar beter nog volledig.
- Trek de nieuwbouw door tot onder het viaduct, zodat ook de sociale controle op de route wordt verbeterd.
- Laat de parkeergarage niet grenzen aan de straat: pak deze in met levendiger functies.

4.3 Busstation

Uit de ligging van de opstelplaatsen van de bussen is op te maken, dat veel mensen zullen staan te wachten voor de nu nog onbestemde ruimte. Uitgangspunt van dit gebouw is, dat de bebouwing een open uitstraling krijgt en dat er ook avondgebruik is. Dat is gunstig.

Een andere onzekerheid is nog de plaats van het chauffeursverblijf en van de ruimte voor beheer en onderhoud.

Aanbevelingen

- Bewaak de uitgangspunten van zicht en avondgebruik van de onbestemde ruimte.
- Kies de plaatsen van het chauffeursverblijf en de ruimte voor beheer en onderhoud zodanig, dat gebruikers van de ruimten bijdragen aan de sociale controle op de wachtruimte.
- Maak zitgelegenheid dichtbij de instapplaats voor de bussen én goed in het zicht (sociale controle uit gebouwen en openbare ruimte).
- Verhinder bij deze zitplekken dat mensen gaan liggen. Voor de rest van het gebied zijn we geen voorstander van deze maatregel, maar omdat bij het busstation zitplekken onder een overkapping komen te staan achten we dit hier wel noodzakelijk.

4.4 Distributiestraten

Rond Arena

Achter de winkelblokken van Perry Sport en Mediamarkt en aan de zuid-, oost- en noordkant van de Arena is een distributie-achtig gebied. De wanden zitten vol verspringingen en er is een groot gebrek aan sociale controle. Toch bleken er tijdens de schouw enkele mensen te zijn, die deze route gebruiken als route van en naar de Arena Boulevard. Op dit moment zijn hier nog maar weinig problemen. Het grootste probleem zijn de containers, die eigenlijk binnen zouden moeten staan en een enkele zwerver die in een container slaapt.

Wanneer het opjagen van daklozen en drugsgebruikers in de Amsterdamse Poort doorgaat, zou deze plaats ontdekt kunnen worden als alternatieve verblijfsplek.



Onoverzichtelijk distributiegebied



Verspringende wand onder de Arena

Aanbevelingen

- Op dit moment adviseren we nog geen fysieke maatregelen te treffen. Wanneer de problemen toenemen, kan de oplossing eerst nog in organisatorische maatregelen gezocht worden (alle containers binnen stallen, keer op keer wegsturen van zwervers door particuliere en publieke toe-

zichthouders). Als dat onvoldoende effect heeft, is de zone ten zuiden en oosten van de Arena relatief eenvoudig af te sluiten. Voor distributie betekent dit een extra hindernis, vandaar dat we voorstellen met deze maatregel te wachten tot er echt noodzaak toe is.

Onder de sporen

Achter het nog te ontwikkelen kavel 3 komt een distributiestraat. Centrale vraag hierbij is, of deze straat toegankelijk moet blijven of juist afgesloten moet worden.

Met het talud aan de noordkant en de achterkanten van winkels aan de zuidkant zal op dit gebied weinig sociale controle zijn. Omdat aan de achterkant van de winkels waarschijnlijk warmteroosters komen, wordt dit gebied kwetsbaar voor ongewenst hangen en slapen. Dit pleit voor afsluiten.

Extra argument vóór afsluiten is, dat anders de voetgangersstromen gespreid worden, terwijl concentratie van sociale ogen op de hoofdroute langs de stationshal juist wenselijk is.



Toekomstige distributiestraat achter kavel 3

Aanbevelingen

- Sluit de distributiestraat aan beide zijden af en maak hem alleen toegankelijk voor distributieverkeer. Een toegangspoort die direct sluit als de vrachtwagen is gepasseerd (speedgate) is het meest wenselijk. Een voorbeeld van zo'n systeem is te zien bij het transferium: aan de zuidkant is een poort⁸, die opent en sluit om een busje van het transferium te laten passeren.
- Plaats de afsluiting direct aan de 'echte' openbare ruimte, zodat geen nis ontstaat.
- Aangezien mensen achter de vrachtwagens aan kunnen lopen en zo toch in het gebied kunnen komen, is het belangrijk dat het gebied overzichtelijk wordt. Maak de achterwanden vlak en zonder nissen: niet met de verspringingen zoals aan de voet van de Arena. Maak het hekwerk aan begin en eind transparant, zodat vanuit de openbare ruimte in de straat gekeken kan worden. De politie of een bewakingsdienst kan dan vanaf de rand controleren en hoeft er niet in. Verlicht de distributiestraat (zie §3.9, openbare verlichting) en geef wanden en plafond een lichte kleur.

Op welke plaats de winkels in de stationshal bevoorraad zullen worden is niet duidelijk. Voor attractiviteit en sociale controle (dichte wanden) betekent dit een risico.

Noot 8 Bij dit voorbeeld blijft de poort echter open staan als in de omgeving nog beweging wordt gesignaleerd. Dat is niet de bedoeling: snel open en dicht voorkomt juist dat mensen met het voertuig mee de garage in sluipen.

Aanbevelingen

- Voorkom dat deze distributie de attractiviteit of de mogelijkheden voor sociale controle aantast. Kies de plaats van dit laden en lossen buiten de stromen van reizigers en winkelend publiek.

4.5 Fietsenstalling onder viaduct

Onder een viaduct van de Bijlmerdreef is een fietsenstalling voor het personeel van het stadsdeel. De stalling ziet er niet attractief uit (vuil en rommelig) en er is onvoldoende sociale controle. Binnenkort zal het stadsdeel verhuizen en komt de stalling leeg te staan. Een dergelijke functie kan, doordat het mensen aantrekt, de sociale controle onder een viaduct vergroten. In de huidige vorm heeft het echter vooral negatieve invloed op de ruimte van het viaduct.

Overwogen wordt de stalling voor openbaar gebruik te bestemmen en te laten beheren door mensen die meedoen aan een werkgelegenheidsproject.



Fietsenstalling onder viaduct Bijlmerdreef



Fietsenstalling onder viaduct Bijlmerdreef

Aanbevelingen

- Geef de stalling uitstraling en maak er een positief herkenningspunt van. Daarvoor zal de stalling een facelift nodig hebben: attractiever hekwerk, goede verlichting, kleur, etc.
- Het werkgelegenheidsproject is een goede kans. Zonder toezicht is een openbare stalling op deze plaats niet gewenst.

5 Conclusie

De openbare ruimte van de Amsterdamse Poort, het station en de Arena Boulevard wordt integraal aangepakt. Daarnaast wordt op veel plekken in het gebied nieuw gebouwd. Aan de kant van de Arena Boulevard zullen enkele nog lege vlekken ingevuld worden, terwijl in de Amsterdamse Poort herstructurering de overhand heeft.

Met uitvoering van alle plannen zal het gebied ingrijpend veranderen. En dat is ook nodig, want zoals het nu is, is het voor veel partijen niet goed genoeg.

Binnen dit project hebben we door middel van schouwen, documentenanalyse en groepsinterviews inzicht verkregen in de sociale veiligheid van het gebied. Aan de ene kant hebben we vernomen dat het gebied in objectieve zin redelijk veilig is en in ieder geval vooruit gaat. Aan de andere kant hebben mensen (bewoners, ondernemers, bezoekers, werknemers, etc.) nog steeds onprettige en zelfs akelige ervaringen, die schreeuwen om maatregelen.

In het voorgaande hebben we aangegeven welke problemen⁹ in het gebied spelen en welke fysieke maatregelen ons inziens daartegen ingezet moeten worden.

De maatregelen variëren van het vastleggen van bestratingsmateriaal tot maatregelen die het gebruik van de ruimte ingrijpend zullen veranderen. De nieuwbouwplannen zijn ons inziens een enorme verrijking van het gebied. Wel zien we enkele risico's voor sociale veiligheid en daarvoor hebben we aanbevelingen gedaan. Ook voor problemen die met de plannen niet of onvoldoende worden opgelost hebben we aanbevelingen gedaan.

Hieronder de hoofdlijn van onze adviezen.

- Privatiseer alle woondekken en maak ze alleen toegankelijk voor bewoners en hun bezoekers. Zorg ervoor dat tenminste één toegang tot het woondek direct in het zicht van de openbare ruimte ligt. En omdat afsluiten geen garantie is tegen ongewenst bezoek, dient de overzichtelijkheid van de woondekken en de trappenhuisen verbeterd te worden.
- Sluit ook de parkeergarages af. Combineer afsluitingen van parkeergarages en woondekken en maak ze zo attractief mogelijk.
- Bij de entrees van parkeergarages is 'zicht' het centrale thema. Zicht op wie aan de andere kant van de deur staat en zicht (en herkenbaarheid) vanuit de openbare ruimte.
- Vlakke gevels, zonder nissen, die transparant zijn op de hoeken, dienen in de nieuwbouwplannen opgenomen te worden.
- Nieuwe bebouwing wordt zoveel mogelijk geïntegreerd in bestaande gevels. Als losse objecten toch gerealiseerd worden, zorg er dan voor dat er flink ruimte omheen zit en dat er geen smalle doorgangen ontstaan. Voorkom achterkanten.

Noot 9 We hebben geen uitputtend verslag van de problemen gedaan: we hebben ons beperkt tot degene die (ons inziens) het belangrijkste zijn.

- Op de nieuwe zitplekken zal waarschijnlijk gehangen worden en daar dient het ontwerp op te anticiperen. We zien de oplossing níet in het onmogelijk maken van liggen; wél in bijzondere aandacht voor locatie en vormgeving. Geen zitplekken onder overkappingen en ook niet op het 'grootste overdekte plein van Nederland', maar wel bij het busstation. Maak voldoende ruimte om de zitplekken heen en maak openingen in de grote bogen, zodat mensen ook halverwege er doorheen kunnen.
- Maak de doorsteek onder de sporen een echte doorgangsruijnte. Bij voorkeur geen trappen in het openbare gedeelte en anders de ruimte aan de voet van de trappen zeer attractief vormgeven. Ook bij de kolommen dient op attractiviteit geïnvesteerd te worden.
- Voor de openbare verlichting hebben we algemene richtlijnen gegeven: heldere, gelijkmatige, niet verblindende verlichting die wit van kleur is, is gewenst. Gelijkmatigheid is specifiek aandachtspunt bij overgang naar parkeergarages, woningen en viaducten. Op sommige plaatsen is ook overdag verlichting nodig.
- Betere bewegwijzering en meer herkenningpunten zijn in de Amsterdamse Poort en op de Arena Boulevard nodig voor de oriëntatie.
- Op de Arena Boulevard brengt de nieuwe inrichting de menselijk maat meer in het gebied. Omdat het gebied ook grote hoeveelheden mensen moet kunnen verwerken, adviseren we openingen in de zitelementen aan te brengen, de banken op afstand van de bebouwing te zetten en de objecten van afstand beter zichtbaar te maken. De bebouwing van met name Getz, maar ook Pathé dient aan te sluiten bij de menselijke maat. Of in het ontwerp voldoende ruimte is voor grote hoeveelheden mensen en de hulpdiensten dient gecontroleerd te worden.
- Het probleem van rellende voetbalsupporters zou in ieder geval verkleind moeten worden met de aanleg van de nieuwe draailus voor bussen. Over het ontwerp van de openbare ruimte (trap) voor de hoofdingang en over de aanrijroutes voor hulpdiensten dient met de hulpdiensten overlegd te worden.
- Bij Getz en Heineken Music Hall dient voor één van de mogelijke doorsteken gekozen te worden. Die doorsteek moet overzichtelijk worden, voorzien van sociale controle en breed genoeg voor het te verwachten aantal gebruikers.
- De nieuwbouwplannen voor de Shopperhal dienen aangegrepen te worden om de sociale controle, attractiviteit en overzichtelijkheid van de TPG straat te verbeteren.
- Bij verdere uitwerking van de onbestemde ruimte bij het busstation moet vastgehouden worden aan het streven naar een open uitstraling en avondgebruik.
- De distributiestraat achter kavel 3 wordt het best afgesloten. Voor de ruimte rondom de Arena vinden we dat nog niet nodig.
- De fietsenstalling onder het viaduct van de Bijlmerdreef heeft een facelift nodig om een positief herkenningpunt te kunnen worden.

Bijlage 1 Geïnterviewde personen

- Anita Aleva, Stadsdeel Zuidoost, Sector Beheer en Milieu
- Patrick Struiken, Politie
- Simone Seegers, Politie
- Anita Roosendaal, Stadsdeel, Sector Algemene Zaken
- Marcel Terlinden, Ymere
- Saskia Park, Ontwikkelingsbedrijf Gemeente Amsterdam
- Jaques Neeleman, WPM
- Rob de Wit, Ondernemersvereniging Amsterdamse Poort
- Marco Hoogeboom, Hema
- Jaap van der Aa, programmamanager bestrijding drugsoverlast
- Birgit Smulders, Q-park
- Marcel La Rose, Vazo
- Dhr. Heinzberger, Mediamarkt
- Peter van der Valk, Pathé
- Henk Berkelaar, Gemeente Amsterdam, Dienst Parkeerbeheer
- Mandy de Vree, Stadsdeel Zuidoost, Sector Ruimtelijke- en Economische Ontwikkeling
- Frank Karssing, Ontwikkelingsbedrijf Gemeente Amsterdam
- Jan Kroon, Stadsdeel Zuidoost, Sector Ruimtelijke- en Economische Ontwikkeling
- Tjibbe Spoelstra, NS Stations

Omdat het aantal personen en instanties dat ervaring heeft met veiligheid in het plangebied groot is, zijn de interviews groepsgewijs gehouden. Enkele personen zijn telefonisch gesproken.

Bijlage 2 Literatuur

Akkerman, Securitasgroup, Security Scan, 14 oktober 2005.

Aleva, de Vree, Stadsdeel Zuidoost, Sector BenM en REO, Notitie aan Projectgroep Amsterdamse Poort / Hoekenrodeplein & Ambtelijke kerngroep Centrumgebied Zuidoost, betreft Initiatieven ING en ontwerp Amsterdamse Poort, 29 juli 2005.

Amsterdamse Poort, Niet alleen leuk om te winkelen, maar ook om te wonen.

Arcadis, Veiligheidsstudie Station Amsterdam Bijlmer, Sociale veiligheid, 10 december 1999.

Bedrijvenvereniging Amsterdam Zuidoost, werkgroep veiligheid, Kwaliteits-Check 2004, 10 november 2004.

Bun Sani, Integrale aanpak veiligheid Winkelcentrum Amsterdamse Poort Amsterdam Zuidoost, Plan van Aanpak, Subsidieregeling aanpak urgente bedrijfslocaties.

DSP-groep, i.o.v. Auditteam voetbalvandalisme, Ministerie van Binnenlandse zaken, Verslag audit AFC Ajax-FC Brugge d.d. 1 oktober 2003.

Gemeente Amsterdam, Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer, Integraal Programma van Eisen Busstation Bijlmer (concept), juni 2005.

Intentieverklaring tot de oprichting van een stuurgroep veiligheid Amsterdam Zuidoost, 20 april 2004.

Jerde, Sketch ideas to discuss the new vision for Amsterdamse Poort, 14 October 2005.

Karres en Brands landschapsarchitecten bv, Arena Boulevard Amsterdamse Poort, Voorlopig Ontwerp, oktober 2005.

Karres en Brands landschapsarchitecten bv, Arena Boulevard Amsterdamse Poort, concept Voorlopig Ontwerp 1:500, 30 juni 2005.

Karssing, Park, Gemeente Amsterdam, OGA, Memo betreffende Schouw gebiedsschouw Amstel III (ten noorden A9), kavel 206a, CZO en de Amsterdamse Poort en omgeving, 13 december 2004.

Kroon, Stadsdeel Zuidoost, Sector REO, Innovatieve aanpak veiligheid Amsterdam Centrumgebied Zuidoost, Subsidieregeling Bestrijding Winkelcriminaliteit G30, 19 oktober 2005.

Platform Criminaliteitsbeheersing Amsterdam-Amstelland (PCA), Scorekaart Veilig Ondernemen in Amsterdam, Over veiligheid in winkel- en bedrijven-gebieden, november 2005.
Sluiskes, Kaderplan Beheer Arena gebied, 29 juni 2004.

Stadsdeel Zuidoost, Sector Maatschappelijke Ontwikkeling, Bestrijding drugsoverlast Zuidoost, voortgangsrapportage (concept), juni 2005.

de Vree, Stadsdeel Zuidoost, Sector REO, Notitie aan PG Hoekenrodeplein, betreft concept programma Hoekenrodeplein, 13 september 2005.

Bijlage 3 Plattegronden

Legenda

Amsterdamse Poort

- 1 Bijlmerplein (in dit rapport alleen het plein)
- 2 Kleine Bijlmerplein (in dit rapport alleen het plein)
- 3 Hoekenrodeplein
- 4 Abcouderpad
- 5 Bijlmerdreef
- 6 Foppingadreef
- 7 Hoogoorddreef
- 8 Flierbosdreef
- 9 Wybertje
- 10 Bloemenkiosk
- 11 ANWB kantoor
- 12 Fietsenstalling
- 13 De Boot
- 14 Shopperhal
- 15 Postkantoor/TPG
- 16 Mc Donalds
- 17 Kentucky Fried Chicken (KFC)
- 18 Dansende gebouw*
- 19 De toren*

Station

- 20 Busstation
- 21 Kavel 3

Arena Boulevard

- 22 Pathé
- 23 Mediamarkt
- 24 Heineken Music Hall
- 25 Perry Sport
- 26 Villa Arena
- 27 De passage
- 28 Hoofdingang Arena
- 29 Soccer World
- 30 Getz*
- 31 Draailus bussen*

P...= Parkeergarage

* = nieuwbouw

