

## **Beoordeling IJ-tram op sociale veiligheid**

Amsterdam, 3 november 1997

Harm Jan Korthals Altes  
Julia Mólck  
Tobias Woldendorp

## Inleiding

In de nazomer van 1997 is Van Dijk, Van Soomeren en Partners gevraagd te adviseren over sociale veiligheid op een expertmeeting rond het thema Veiligheid van het door de raad gekozen tramtracé, de zogenaamde zuidelijke ligging. Ter voorbereiding van deze expertmeeting op 8 september 1997 is het rapport 'IJ-tram, stedenbouwkundige inpassing' (gemeente Amsterdam, juni 1997) bestudeerd.

Tijdens deze bijeenkomst werden de ontwerpen naast sociale veiligheid ook op de verschillende aspecten van verkeersveiligheid getoetst. Een belangrijke conclusie uit de bijeenkomst was dat de commentaren uit beide veiligheidshoeken soms synchroon lopen, maar regelmatig ook haaks op elkaar staan, een bekend fenomeen bij het beoordelen op Integrale Veiligheid. Bij nadere uitwerking zal er dan ook ruim aandacht moeten zijn voor de sociale veiligheid van haltes en routes, alsmede de stedenbouwkundige inpassing van de lijn, met name op het traject tussen Centraal Station en Zeeburg.

Omdat het tramtracé al een ontwikkelingstraject achter de rug heeft en een aantal keuzes gemaakt is, zijn de volgende aspecten als vertrekpunt voor de sociale adviezen genomen:

- het tracé zoals vastgesteld met het Raadsbesluit van 17 september 1997; zijnde de zuidelijk van de IJ-weg gelegen variant;
- de planning van het projectbureau IJ-tram: zijnde dat de tram moet rijden in 2002;
- het taakstellend budget van de aanleg; zijnde 330 miljoen;
- de vastgestelde Stedenbouwkundige Programma's van Eisen Oostelijke Handelskade, Rietlanden en het Haveneiland.

## Werkwijze

In het gemeentelijk rapport worden vier thema's opgevoerd, te weten: materieel, haltes, de stad en tracédelen.

In voorliggende notitie wordt het commentaar gerangschikt per thema, in een iets andere volgorde dan in het rapport: de stad, de tracédelen en het materieel. Het commentaar op de haltes in hoofdlijnen is verwerkt onder het kopje 'tracédelen'.

Alvorens in die mate van detail te treden, worden allereerst de criteria genoemd waarop is getoetst. Deze toets is terug te voeren naar de criteria voor Sociaal Veilig Ontwerpen, die Van der Voordt en van Wegen (Tu Delft; 1990) hebben ontwikkeld.

Waar moet een sociaal veilige tram aan voldoen?

- 1 het bedieningsgebied van elke halte moet zo groot zijn, dat er ook op stille uren altijd enig publiek op de halte verwacht mag worden;
- 2 de tram stopt in de nabijheid van woningen, liefst op een afstand tussen 10 en 50 meter;
- 3 tramhaltes zijn gesitueerd bij een kruising, zodat de halte van 4 kanten benaderd kan worden, looproutes makkelijk te vinden zijn en de halte altijd goed in het zicht ligt;
- 4 haltes zijn tegenover liggend, zodat publiek dat wacht voor de ene richting oogcontact heeft met publiek dat wacht voor de andere richting;
- 5 haltes zijn goed en gelijkmatig verlicht, maar zeker niet te sterk verlicht (dat geeft verblinding en maakt het contrast met de donkerder omgeving sterker, waardoor deze onnodig eng lijkt);
- 6 er is op het perron altijd een extra vluchtweg, d.w.z. de halte is nooit een 'dead end' en het vluchten wordt niet bemoeilijkt door geleidingshekken;

- 7 haltes kennen een lichte en transparante opzet, beheer en informatievoorziening zijn goed geregeld (Publex-filosofie).

Het is niet in alle situaties mogelijk om aan alle criteria te voldoen, ook al omdat de criteria van verkeersveiligheidsdeskundigen soms strijdig zijn met bovenstaande.

Een positieve score op alle criteria geeft het maximaal haalbare veiligheidsniveau. Wanneer op bijv. één criterium negatief wordt gescoord, is er niet onmiddellijk sprake van een sociaal onveilige situatie. Er kan dus op onderdelen toegegeven worden aan andere (veiligheids-)belangen, zonder door de bodem van het minimaal vereiste veiligheidsniveau te vallen.

In het geval van de IJ-tram komt het echter voor, dat er aan 3 of 4 criteria niet voldaan wordt. Concreet wordt bedoeld op de haltes Oosterdok, Kattenburgerstraat en Panamaknoop/Rietlanden. Soms wordt een dergelijk advies ondersteund door verkeersveiligheidsdeskundigen en krijgt het belang van onderzoek naar alternatieve oplossingen bij nadere uitwerking extra nadruk.

## Commentaar per thema

### *De stad*

- er is waardering voor het resoluut hameren op de begrippenparen: identiteit, herkenbaarheid, oriëntatie.
- de haltes tussen Oosterdok en Panamaknoop/Rietlanden liggen aan de 'verkeerde kant', dat wil zeggen de kant waar de voeding niet hoofdzakelijk vandaan komt. Gegeven deze kwetsbare zuidelijke ligging luistert het nauw hoe de aan- en afvoerroutes ontworpen worden en hoe er op detailniveau oplossingen aangedragen kunnen worden, die de veiligheidssituatie kunnen vergroten.
- verderop in de tekst maar o.i. onder het kopje 'Stad' vallend wordt als bindend element een platanenallee voorgesteld. Dit is een erg vanuit de auto gedachte keuze. De plataan is een echte 'autoboorn' en staat de menselijke maat (geborgenheid) in de weg. Hier zullen fietsers en wandelaars zich, zeker gezien de lengte van het traject en de afstand tussen de beide overkanten niet snel lekker voelen. Vermijdingsgedrag kan het gevolg zijn. Het lijkt meer voor de hand bij de fiets- en wandelpaden meer op de menselijke maat afgestemde boomsoorten te gebruiken. Extra onveiligheidsaspect bij platanen is dat de bladeren erg groot zijn en in de herfst, wanneer de bladeren op de rails vallen, ze de remweg kunnen verlengen. Aandachtspunt is een boomsoort te zoeken, die een kleiner blad heeft (wegwaaien vanaf rails!).

### *De tracégedeelten; de haltes*

#### **Vooraf:**

Gezien de te verwachten problemen met de veiligheid van de haltes, Kop Oostelijke Handelskade en Kattenburgerstraat, verdient het verreweg de voorkeur deze twee haltes te combineren. De halte zou dan halverwege kunnen komen te liggen, zo ergens na Compartiment A: dit heeft het voordeel dat een combinatie met de eindhalte van de circletram gemaakt kan worden en de halte in één keer de voedingsgebieden Kattenburg, Java-eiland en het nieuwe Muziekcentrum e.o. kan voorzien. Deze keuze voorkomt de te verwachten problemen en levert tevens ruimtewinst op voor

de te realiseren route vanaf het post-eiland via de Oosterdoksdoorgang naar het Muziekcentrum.

Hiernavolgend de beoordelingen van de haltes en hun mogelijke varianten. Deze gaan uit van het gemeentelijke voorkeursmodel met een gesplitste halte Kop Oostelijke Handelskade/Kattenburgerstraat; qua veiligheid een sub-optimale keuze.

#### **Kop Oostelijke handelskade:**

Er worden twee varianten getoond; één waarbij het tracé ten zuiden loopt van het ventilatiegebouw van de IJ-tunnel en een variant waarbij het tracé ten noorden van dit gebouw loopt. Bij beide varianten geldt dat het vooralsnog geen prettige plek lijkt om op de tram te wachten. De locatie doet denken aan de halte 'Centrum' aan de Amstelveenlijn (lijn 51) 'bij' het muziekcntrum: geen sociale ogenen én lange looplijnen naar de te bezoeken functies. Bij deze halte komt de moeilijk te leggen looprelatie met de binnenstad nog bij.

De noordelijke variant en het voorkeursmodel, kennen beide vanuit sociale veiligheid gezien problemen, zodat het niet zinnig is een voorkeursvariant vanuit sociale veiligheid te bestemmen. Geen van beide zijn echt veilig: elke variant heeft knelpunten maar biedt desondanks mogelijkheden om onveiligheidsknelpunten op te lossen.

#### *Punten van aandacht bij voorkeursmodel:*

- De verblijfsruimte op en rond de haltes is vrij groot, dat kan ook, zeker in relatie tot het ventilatiegebouw en de optredende hoogteverschillen, anderen dan wachtenden, aantrekken (potentiële daders).
- De wachtplek voor de lift ligt 'verstopt' en in een 'dode hoek' en is uiterst ongunstig; er zal dan ook gezocht moeten worden naar een uitwerking die meer in de geest van de variant ligt, liefst met een inpandige lift.
- De route onder het spoorviaduct naar de binnenstad is door de verlenging met het tramviaduct langer en onoverzichtlijker dan bij de variant. Dit komt mede door het 'ophangen' van het perron aan de ruimte rond het ventilatiegebouw. De uitwerking verdient grote aandacht.
- De route naar het Muziekcentrum van de 21e eeuw lijkt korter, maar de voetganger moet de IJ-weg zonder wachtmogelijkheid in één keer oversteken.
- De haltes zijn niet direct tegenoverstaand ontworpen, hetgeen een ongewenste spreiding van wachtenden oplevert.
- Door de ruimte van de Zouthaven te waarderen kan er voor het Muziekcentrum een haven komen waar uitstraling vanuit te verwachten valt.

#### *Punten van aandacht variant:*

- Ook hier is een groot verhoogde restruimte 'opgehangen', nu aan de zuidkant van de halte, die potentiële daders kan aantrekken.
- Hoewel niet optimaal biedt de manier waarop lift en trappen zijn gesitueerd betere oplossingen voor een veilige halte dan bij het voorkeursmodel.
- De haltes liggen tegenover elkaar, hetgeen in een gebied met weinig 'sociale ogen' de voorkeur heeft boven een bajonet- situering.
- De wandelroute naar het station langs de De Ruyterkade is in de variant niet aantrekkelijk, omdat de vluchtmogelijkheden worden beperkt; in geval van nood of bij onveiligheidsgevoelens is de brug door de de scheiding tussen de rijgedeelten (de 'waterkloof') niet oversteekbaar; de voorkeursvariant kent dit probleem niet.

Een punt van aandacht, in beide varianten niet getekend, maar bij het Stedenbouwkundig Programma van Eisen wel op te nemen, is de invulling van het Dijkgrachtplein. De plek verdient functies waardoor de route vanaf het Post-eiland druk gebruikt zal worden, overdag en 's avonds. Gezien de ervaringen met het gebruik van het gebied rond het station en de De Ruyterkade/Piet Heinkade in de laatste jaren, is het evident dat sociale veiligheid in het Programma van Eisen meegenomen wordt. Om te voorkomen dat de plek tot een verzamelplaats voor junkies en straatprostituees verwordt.

### **Kattenburgerstraat**

Ook hier zijn twee varianten getekend: een voorkeursvariant met een aparte voet-en fietstunnel (gebudgetteerd) en een variant (met een verbreding van de Kattenburgertunnel). Omdat het verschil schuilt in de onderdoorgang worden de varianten eerst daarop en verder op gemeenschappelijke knelpunten beoordeeld.

- Er komt in het voorkeursmodel i.v.m. te krappe maat Kattenburgertunnel een aparte nieuwe fiets-voettunnel. Maar het scheiden van verkeerssoorten is hier niet gewenst. Door te bundelen in plaats van te scheiden kan verdunning van verkeersstromen juist worden tegengaan. De variant met de verbrede verlichte tunnel verdient veruit de voorkeur. Bij een dergelijke lange tunnel heb je immers veel lucht en licht nodig wil je je een beetje prettig voelen.  
*Daar de wijziging van de onderdoorgang niet binnen het project IJ-tram valt zal de planvorming en financieringsmogelijkheden zeker afgestemd moeten worden op het IJ-tramtraject.*
- Haltes zijn op bajonet-wijze gesitueerd. Op zich prima als de halte goed in het directe zicht van woningen zou zijn gelegen, maar daarvoor is de afstand te groot en de barrièrewerking van de drukke IJ-boulevard te sterk. De voorkeur gaat daardoor uit naar haltes die tegenover elkaar zijn gelegen. Dit conflicteert evenwel met de eisen vanuit verkeersveiligheid.
- Door het gebrek aan sociale ogen op de haltes zal het wachten hier 's avonds niet als prettig ervaren worden. Mensen zullen snel geneigd zijn de halte te mijden waardoor het nog enger wordt. Kattenburgers zullen vermoedelijk 'aan hun bus blijven hangen'. Aanvullend onderzoek naar het reëel te verwachten gebruik van de tram vanuit Kattenburg is gewenst.

Zoals eerder gesteld is mwellicht de beste oplossing *géén* halte op deze plek te maken. In dat geval kan de tram doorrijden naar de Rietlanden en zal er plaatselijk een verhoogd tracé kunnen komen waardoor de tram de Kattenburgerstraat ongelijkvloers komt te kruisen.

### **Panamaknoop, halte 'Rietlandpark':**

- ook hier weer weinig sociale ogen (vooral kantoren en scholen; woningen in verband met de geluidscontouren pas op de tweede rang). Het is aan te bevelen te bezien of er toch geen woningen in de directe omgeving van de verdiept gelegen halte zouden kunnen komen. De voorkeursgrenswaarde van 60 dB(A) wordt dan weliswaar niet gehaald, maar de maximum toelaatbare waarde van 73 dB(A) hoeft daarentegen ook niet overschreden te worden daar de geluidscontouren hier variëren van 67-71 dB(A).
- door de verdiepte ligging wordt de halte visueel aan het oog onttrokken. Daarmee is er geen zicht op mensen die mogelijk in nood verkeren. Ook het van twee kanten voorbijrazen van het verkeer maakt dat eventueel hulpgeroep van mensen niet gehoord wordt. De halte is te ver van de bebouwing gelegen. Overdag is het mogelijk hier een prettige halte /verblijfsplek te genereren. Om de halte 's avonds een plek te laten zijn waar het in- of uitstappen als veilig wordt ervaren, moet bij nadere



- uitwerking veel aandacht aan de landschappelijke inpassing worden.
- Het vormgeven van het routebeloop luistert bij deze halte nauw. Geadviseerd wordt de routes zoveel mogelijk te bundelen en compacte overstappunten met andere openbaar vervoerlijnen te arrangeren. Het weinige publiek dat hier 's avonds wacht of loopt, heeft dan maximaal oogcontact. Bij beperking van de toevoerroutes tot routes die bovenlangs lopen, wordt behalve maximale bundeling ook bereikt dat oversteken van de tramsporen nergens een afsnijroute oplevert. Dat maakt dat een hoog hek, waar de verkeersveiligheidsdeskundigen tijdens de expertmeeting voor pleitten, niet nodig is. Een dergelijk hek zou de belevingswaarde en daarmee de sociale veiligheid aanzienlijk schaden.
- de kiosk die voorgesteld wordt nabij het overstappunt aan de oostzijde kan voor veiligheid een nuttige rol spelen. Om deze kans optimaal te benutten moet de kiosk aan de belangrijkste looproute staan, geen zichtlijnen vanaf de straat op de perrons blokkeren en geen extra bochten in de aanlooproutes met zich mee brengen.
- de waterpartij staat niet in open verbinding met ander water. Door de lage ligging en de geplande waterfilm zal het snel een plek worden waar zwerfvuil zich zal ophopen. Kortom moeilijk te beheren. En een verloederde plek zal de reiziger snel geneigd zijn te mijden. Indien de waterplas gerealiseerd wordt zal op detailniveau aan aspecten van sociale veiligheid en beheerbaarheid gestudeerd moeten worden; een intensief beheer moet tevoren gegarandeerd kunnen worden door de betrokken diensten.
- juist bij deze halte is frequent gebruik van de fiets als voortransportmiddel te verwachten. De afstand tot de meeste woningen op Borneo/Sporenburg is te groot om te lopen. Er moet dus een goede stallingsmogelijkheid voor fietsen geschapen worden nabij de belangrijkste toegang tot de sporen. Een koppeling met de eerder genoemde kiosk ligt voor de hand. Er is dan maximaal toezicht op de gestalde fietsen en de loopafstand naar de perrons is geminimaliseerd.

#### **Zeeburg (Piet Hein tunnel):**

- De halte ligt alleen in het zicht van de supermarkt. Dit type voorzieningen kent echter veelal een blinde gevel. Na sluitingstijd werkt dit extra 'doods'. Wanneer er gewoond zou worden boven de supermarkt zou dit een waardevolle bijdrage kunnen leveren aan informeel toezicht. Indien dit niet tot de mogelijkheden behoort wordt geadviseerd om de supermarkt 'opzij' te schuiven waardoor er een plein kan ontstaan. In ieder geval ontstaat daardoor meer ruimte en overzicht op de halte.

#### **Zeeburg A10, veerhaven, reservering:**

- vanuit recreatief oogpunt een aantrekkelijke halte, maar in de avonduren zijn de woningen erg ver van het blikveld van de halte. Het is toch een landelijke halte in de omgeving van een tunnel en een overdaad aan infrastructuur waar bij schemeruren de onveiligheidsgevoelens snel zullen toeslaan. De facultatieve passerelle, die schuin over het knooppunt steekt, lijkt vooralsnog geen soelaas te bieden daar de route erg lang en smal gepland is.

#### **Haltes oostelijk van halte 'Zeeburgereiland':**

Deze voldoen aan de meeste criteria die in de inleiding zijn genoemd. Aandachtspunten zijn:

- de haltes dienen van twee zijdes te benaderen te zijn. Eén looproute, zoals vanuit verkeersveiligheid gewenst is betekent voor sociale veiligheid dat er geen vluchtwegen zijn. Vluchtwegen anders dan via de rijweg behoren bij nadere uitwerking tot de te bestuderen opties.
- grasbermen: je hoort de trams minder goed aankomen; in de omgeving van haltes en ongelijkvloerse kruisingen met de trambaan is het beter het

- gras te vervangen door minder 'fluisterend' materiaal.
- windhinder: waar flinke windstoten over het eiland kunnen blazen is het door de fysieke kracht van de wind en het allesoverheersende geluid. Uit de wind en in het zicht van woningen is het advies.
  - fietsenstallingen: om te voorkomen dat fietsen her en der worden neergesmeten of aan hekjes vastgeketend, waar ze gevaar voor de verkeersveiligheid opleveren, zal er dicht bij de halte worden voorzien in stallingmogelijkheden.

### ***Materieel***

- het systeem van aanbieden van verschillende mogelijkheden om te zitten is aan te bevelen. Bij de Combino is hier een bemoedigend voorstel gedaan. Vooral de tegenover elkaar staande langere rijen zijn prima en werken prettig (modellen te zien in New York, Londen en Milaan, om maar wat te noemen); in de uitwerking is het onlogisch dat de stoelen gedraaid zijn ten opzichte van elkaar. Daardoor kun je onnodig op iemand zijn lip zitten, waardoor mensen geneigd zijn weg te draaien, hetgeen weer agressie kan oproepen bij mensen waarvan weggedraaid wordt. Recht is het credo.
- aandachtspunt is de aanwezigheid van doorgetrokken plexiglas schermen bij de deuren. In sommige steden (Rotterdam) leunen de junkies zo op de schouders van de reizigers hetgeen gevoelens van onveiligheid met zich meebrengt (ook de foto in de rapportage laat een minder goed systeem zien). De manier waarop het nu in de treinstellen naar Gein en Gaasperplas is uitgevoerd is waar het dit aspect betreft prima.
- aandacht nog voor de hoogte van de tramstoelen; de hoogte van lijn 51 (de sneltram) is erg vervelend want te laag. Op de een of andere manier ben je verplicht iemand die op een stoel achter de stoel voor je zit, recht in de ogen te kijken. Een hoogte zoals in de trein het geval is veel prettiger en roept minder snel gevoelens van onbehagen op.