

Toetsing Planvarianten Overtoom op Sociale Veiligheid

Amsterdam, 5 februari 1999

Tobias Woldendorp

Toetsing Planvarianten Overtoom op Sociale Veiligheid

Vooraf

Van Dijk, Van Soomer en Partners (DSP) is gevraagd een aantal planvarianten voor de Overtoom op veiligheid te toetsen. Aanvankelijk lag het in de bedoeling enige dagen van te voren de tekeningen opgestuurd te krijgen en hierover een schriftelijke analyse op te stellen. Op maandag 1 februari werd duidelijk dat Oranjewoud de varianten niet op tijd gereed zouden hebben en werd in overleg met Alex Sheerazi overeengekomen dat er voorafgaande aan de expertmeeting van woensdag 3 februari om 18.00 een toelichting gehouden zou worden op locatie "De Overtoom Centraal". Daarmee is de schriftelijke analyse vooraf komen te vervallen en is er meer interactief op de plannen gereageerd en is deze notitie opgesteld.

Nulvariant

DSP heeft zich gebonden aan de vraag geen nieuwe variant te ontwikkelen, maar kritisch te reageren op de 2 planvarianten en de subvariant. Onze werkwijze is dat we integraal veiligheid bezien, dat wil zeggen, dat we zoveel mogelijk naast sociale aspecten van veiligheid ook fysieke aspecten van veiligheid meewegen (verkeersveiligheid, bereikbaarheid hulpdiensten e.d.). Om een goed beeld te krijgen van de aspecten die spelen is een korte inventarisatie van veiligheidsaspecten in de huidige situatie gemaakt (de nulvariant). Teneinde een toetsingskader te hebben. Daartoe is een kort gesprek gevoerd met één van de buurtregisseurs van Politie, mevrouw Joldersma (bureau Oud West aan de tweede Constantijn Huygensstraat) en is een avondschouw gehouden.

De *route* over de Overtoom wordt van Overtoomse Sluis tot Nassaukade veel als avondroute gebruikt door fietsers, die van de Westelijke tuinsteden naar het centrum fietsen (uit eerder DSP onderzoek is in het kader van het rapport 'Sociale veiligheid Rembrandtpark e.o.' gebleken hoe lastig het is om hier een aaneengesloten sociaal veilige avond/nachtroute te genereren). Het Vondelpark biedt de ultieme dagroute, de Overtoom is een veelgebruikte avondroute, die doordat er altijd sociale ogen zijn (veel fietsers, auto's en voetgangers) als redelijk prettig ervaren wordt. Zeker als je dit deel van de route afzet tegen het meer westelijk gelegen traject (Lelylaan).

- Heikel punt is vooral de verkeersveiligheid door de vele parkeerplaatsen aan (en op!) het fietspad. Daar zijn in het verleden doden door gevallen.
- Een tweede punt is de problematische oversteekbaarheid van de trambaan voor fietsers. Nu liggen er echt 'barrierebanden'.

De *verlichting* wordt als goed ervaren. De hangende armaturen verlichten zowel weg als een groot deel van het trottoir. Hoewel er geen specifieke verlichting meer is voor het langzaamverkeer is de combinatie met het vele licht dat er uit de winkels, bedrijven en woningen van de rijweg valt, redelijk voldoende. Vanuit een surveillance-auto heeft de politie goed zicht op de vele, niet altijd even vriendelijke inspringen van de rooilijn. Bij avondopname valt toch een ongelijkmatigheid op van de lichtverdeling op het trottoir, die als hinderlijk wordt ervaren. Dit wordt naast de grote verschillen tussen de intensiteit van de lichtbronnen ingegeven door de lichtreclame, die geen uniform karakter heeft en een onrustig beeld oplevert.

Het *parkeren* is momenteel ongunstig voor de verkeersveiligheid. Grote knelpunten zijn er bij o.a. het revalidatiecentrum. Overigens is het voor de sociale veiligheid aan sich prettig dat de fietsers zich in de huidige situatie op de rijweg bevinden. Daardoor is er goed zicht op de omgeving (lange zichtlijnen). Dit is een punt dat bij het creëren van een losliggend fietspad enigszins minder wordt, maar vanuit verkeersveiligheid is dit gunstiger. Bij een vrijliggend fietspad wil de politie graag dat er in het ontwerp rekening mee gehouden wordt dat er niet alsnog illegaal op het fietspad geparkeerd gaat worden ('even de trottoirband op').

De *bomen* nemen geen licht weg van de hangende verlichting, waardoor het verlichtingsniveau op maaiveld goed is. Voor sociale veiligheid is de aanwezigheid van bomen op de Overtoom geen heel groot item. Voor de belevingswaarde en leefbaarheid (een afgeleide van sociale veiligheid) wel. De politie hecht grote waarde aan de gezondheid van de bomen. Niet lang geleden is een boom in de directe omgeving van de Overtoom afgebroken en op een auto met een baby op de achterbank gevallen; met de dood tot gevolg.

Criminaliteitsaanjagers zijn er volgens de politie weinig. Wel worden de coffeeshops in de omgeving van de kruising met de J.P. Heijenstraat als vervelend ervaren. In die zin dat de op straat rondhangende jongeren vooral 's avonds onveiligheidsgevoelens in de hand werken.

Toetsing Planvarianten

Voor het toetsen op sociale veiligheid wordt gemaakt van de toetsingscriteria van Van der Voordt en Van Wegen (Delft 1990). Voor de Overtoom zijn belangrijke criteria: aanwezigheid sociale ogen, zichtlijnen, attractiviteit potentieel doelwit, fysieke kwetsbaarheid van potentieel doelwit, attractiviteit, betrokkenheid, toegankelijkheid/vluchtwegen. Met deze criteria in het achterhoofd is gekeken naar de gepresenteerde planvarianten. Ook wordt kort stilgestaan bij een door één van de bewoners opgestelde variant. Tijdens de avond bleek al dat er voor de sociale aspecten van veiligheid in dit stadium nauwelijks enige voorkeur is voor één van de planvarianten.

Toch zijn er een paar punten van onderscheid:

1 Variant Handhaven bomen

- a - de uitstraling door de grote bomen vergroot de leefbaarheid voor de bewoners en het gevoel van 'prettig doorgangsgebied' boven een variant met jonge bomen.
- b De schrikstrook tussen parkeerplaats en fietspad is breder uitgevoerd dan bij variant 2, hetgeen voordeliger is.
- c Het trottoir lijkt smaller dan in variant 2, maar dat is op zich geen criterium. Bij randvoorwaarden wordt hier verder op ingegaan.

2 Variant Nieuwe bomen

- a - voordeel boven variant 1 is dat bij een geheel nieuw profiel er gelegenheid is de bomen evenwichtiger te verdelen over de straat; daarop kun je regeren met je verlichtingsconcept. Opdat er regelmaat en consequentie komt in het verlichtingsniveau.
- een punt van zorg is de kwetsbaarheid van jong geplante bomen voor vandalisme. Het planten van bomen met een zekere stamomvang is dan ook noodzaak.
- in één keer alle bomen rooien komt de leefbaarheid van de straat niet ten goede; bezie of het mogelijk is een fasering in te bouwen.

- b De smalle schrikstrook is minder breed. Dit gaat ten faveure van het trottoir.
- c Een iets breder trottoir, met een minder brede schrikstrook geeft een oneigenlijke discussie ten opzichte van de variant met het handhaven van bomen.

3 *Variant Versmalling opstelstroken kruispunten*

- De variant heeft dezelfde voor- en nadelen als variant 2. Als positief punt lijkt de extra ruimte voor voetgangers, die (soms) ontstaat bij de oversteekplaatsen. Het is raadzaam bij nadere uitwerking deze ruimten overzichtelijk te houden (geen opstelplaats bovengrondse afvalcontainers).

4 *Variant Bewoner Carlas*

- Positief is de wijze waarop op stedenbouwkundige wijze gezocht is naar een ordening. Vooral het ritme-principe waarbij parkeren voor auto's en fietsenbeugels, en bomen gepland worden geeft een goede voorzet tot ordening op uitwerkingsniveau. En helderheid komt sociale veiligheid over het algemeen altijd ten goede.
- De manier waarop oriëntatiepunten ingebouwd worden spreekt tot de verbeelding. Voor sociale veiligheid is herkenning een belangrijk (afgeleid) criterium.

Aanzet algemene randvoorwaarden voor verder uitwerking

Belangrijker dan op grond van sociale veiligheid een voorkeur uit te spreken voor een variant is het een aantal randvoorwaarden voor verdere uitwerking op te stellen. Deze zijn variant-onafhankelijk.

- De beoogde sobere en doelmatige inrichting is zeker voor het trottoir evident. De voetganger heeft ruimte nodig om te passeren en in geval van nood uit te kunnen wijken. Om het gebruik van het trottoir niet nodeloos te versmallen zijn de volgende maatregelen aan te raden:
 - Stringente randvoorwaarden aan uitstallingsruimte voor winkeliers (maar ook bewoners). Deze discussie moet gevoerd worden, voordat een voorkeur voor een variant uitgewerkt wordt.
 - Fietsenbeugels in stroken (op parkeerplaatsen).
 - Afvalcontainers ondergronds.
- Momenteel vindt er in het kader van het ontwikkelen van een verlichtingsconcept voor de IJtram en IJweg, waar DSP als veiligheidsadviseur aan verbonden is, een pilotproject plaats met armaturen met een (rozewitte) lichtkleur, een kleursoort, die de kwaliteiten van licht voor verkeersveiligheid én sociale veiligheid zou kunnen verenigen. Het zou goed zijn te volgen wat de uitkomsten van deze cases (Zuid, De Pijp, Zeeburg) zijn om te bezien of hier voor de Overtoom nog bruikbare informatie uitgehaald kan worden.
- Het zou om het oversteken van fietsers te vereenvoudigen bij de trambaan aanbeveling verdienen over te stappen op de zogenaamde Rijkswaterstaatbanden (o.a. bij de Weteringsschans toegepast).

Nawoord ter overpeinzing

- De 1e Helmersstraat is een route met volop woningen, die over de hele lengte parallel aan de Overtoom loopt en een goed alternatief vormt als sociaal veilige avondroute. Hier zou over het laatste stuk (JP Heijenstraat-Kostverlorenkade) tweezijdig fietsverkeer gelegaliseerd kunnen worden.
- Bij de expertmeeting kwam er felle kritiek van een mevrouw uit de zaal, die voorzag dat het programma überhaupt niet in het profiel van de Overtoom past. Mocht gedurende het traject blijken dat er een steeds grotere aanslag op de breedte van het trottoir gepleegd wordt dan geniet vanuit sociale veiligheid gezien, een fietspad op de rijweg en een voldoende breed trottoir de voorkeur.