

Quicksan sociale veiligheid voor Teleport Sloterdijk, Amsterdam

Carolien van den Handel
Tobias Woldendorp



Quickscan sociale veiligheid voor Teleport Sloterdijk, Amsterdam

Amsterdam, 11 juli 2005

Carolien van den Handel
Tobias Woldendorp

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
2	Achtergrond en doelstelling aanpak Teleport	4
3	Resultaten veiligheidsanalyse	6
3.1	Eerste bespreking	6
3.2	Schouw	6
4	Beoordeling Stedenbouwkundig Programma van Eisen met aanbevelingen	9
4.1	Sterke punten	9
4.2	Risicopunten en aanbevelingen	10
	Bijlagen	13
Bijlage 1	Foto's visualisatieprenten sterke punten en risico's	14
Bijlage 2	Foto's studiegebied	16
Bijlage 2	Foto's studiegebied	17
Bijlage 2	Foto's studiegebied	18

1 Inleiding

De afgelopen drie jaren is DSP-groep verschillende keren betrokken geweest bij sociale veiligheid in relatie tot ontwikkelingen in het Teleportgebied. Die betrokkenheid betrof veelal het bus-/tramstation. Deze keer zal de Quicksan sociale veiligheid een breder plangebied bestrijken¹.

Daartoe is het concept SPvE dat door dRO is ontwikkeld gescand. Zowel het geschreven programmatische rapport Herziening Stedenbouwkundig Programma van Eisen Teleport Amsterdam (concept April 2005) als de tekeningen, die hierbij behoren.

Op 5 april 2005 is een eerste bijeenkomst belegd met Arthur Morriën (Ontwikkelingsbedrijf Gemeente Amsterdam en opdrachtgever voor DSP-groep), Arjan Snellenberg (dienst Ruimtelijke Ordening), Anthony van Kaam (Parkmanagement Amsterdam Teleport), Joke Aafjes (buurtregisseur), Tanneke Tevooren (vergunningen en handhaving Westpoort beheer), Alex Piepenbrock (openbaar beheer Westpoort), en Tobias Woldendorp en Carolien van den Handel van DSP-groep.

Doel van deze bijeenkomst was het kort bespreken van de uitgangspunten en visie voor het ontwikkelingsgebied Teleport, die de contouren vormen voor het Stedenbouwkundig Programma van Eisen. Vanuit dit startpunt zijn de eerste reacties van de werkgroepleden verzameld op de huidige en te verwachten sociale veiligheid in het plangebied.

Vervolgens is gezamenlijk te voet een schouw uitgevoerd in het zuid-oostelijk gebied en het gebied direct rond en onder het station Sloterdijk. DSP-groep heeft per fiets het bredere gebied nader verkend.

DSP-groep heeft de resultaten verwerkt en gevisualiseerd. Daarnaast is een eerste aanzet voor een advies opgesteld. Een en ander is besproken op de workshop op 14 april. Hierbij waren aanwezig Arthur Morriën, Dirk van de Weerd (projectmanager Westpoort), Alex Piepenbrock, Tobias Woldendorp en Carolien van den Handel.

De reacties uit de workshop zijn in de rapportage niet als aparte paragraaf opgenomen, maar integraal in de rapportage verwerkt. 15 April is de conceptversie van het rapport naar de projectmanager gestuurd.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt een samenvatting gegeven van de doelstellingen van de gemeente, en de achtergrond daarvan, voor het Teleport gebied. Hoofdstuk 3 biedt een weergave van de eerste bespreking en de resultaten van de schouw. Zowel positieve als risicopunten worden benoemd. In hoofdstuk 4 wordt verslag gedaan van de beoordeling van het Programma van Eisen. Niet alleen de risicopunten worden benoemd, maar ook de sterke punten uit het programma worden belicht. Ten aanzien van de risicopunten zijn aanbevelingen geformuleerd.

In de bijlage zijn foto's van de visualisaties van de quickscan opgenomen, alsmede enkele foto's van het plangebied.

Noot ¹ Sociale veiligheid is: beleving van veiligheid en afwezigheid van criminaliteit.

2 Achtergrond en doelstelling aanpak Teleport

Achtergrond

Enkele jaren geleden heeft de gemeente vastgesteld dat de ontwikkelingen rond Station Sloterdijk niet goed van de grond zijn gekomen. Tevens constateert men dat het imago van het gebied terug loopt.

In vervolg daarop is onderzoek uitgevoerd en zijn de knelpunten vastgesteld. Dit heeft zijn vertaling gekregen in een Visie voor het gebied, waarin ideeën voor oplossingen van de knelpunten.

De problemen zijn als volgt samen te vatten:

- Het busstation op het Orlyplein is nu al te klein. Uitbreiding op de huidige locatie is niet mogelijk. Het bus-/tramstation zal daarom verplaatst worden naar de achterzijde van het station, op het Carrascoplein.
- Rondom het station is te weinig verdichting; het gebied kan veel meer reizigers hebben dan in de oude programma's was opgenomen (binnen een reisafstand van een half uur is Station Sloterdijk bereikbaar voor 1,5 miljoen reizigers.)
- Na 18.00 uur is er niets meer te beleven. Dat maakt het gebied onaantrekkelijk en sociaal onveilig. Met de komst van steeds meer semi-overheids kantoren, wordt de levendigheid en de sociale controle in de openbare ruimte nog sterker beperkt tot de periode tussen 8.00 en 18.00 uur. Alleen het ROC is 's avonds open.
- Het gebied is in functioneel opzicht te eenzijdig; er ontbreken bijvoorbeeld winkels en voorzieningen voor de kantoren. Naast kantoren omvat het gebied drie opleidingscentra: het ROC, het Hout en Meubileringscollege en het TIO.
- De openbare ruimte is rommelig geworden; er ontbreekt een overzichtelijke structuur en er is geen eenheid.

Doelstellingen

De doelstellingen die zijn geformuleerd:

- Sloterdijk wordt (als 9^e station in Nederland) als vervoersknooppunt geoptimaliseerd; het geheel zal het station Sloterdijk, het Hemboogstation, het metrostation, het bus-/tramstation en het Orly- en het Carrascoplein omvatten.
- Door invoering van ET/BTS, zal de oost-west doorgang via het station (gedeeltelijk) worden afgesloten.
- Het stationsgebied wordt vergroot. Rond het station komt een (semi-) openbaar circuit. De stationshal wordt uitgebreid richting Radarweg door overkapping van het Orlyplein, waardoor een geklimatiseerd verblijfsgebied ontstaat. De OV-terminal omvat dan een overdekt plein, een stationshal en het bus-/tramstation.
- Het station zelf zal gefaseerd worden aangepast.
- Basisvoorwaarde voor de nieuwe ontwikkelingen is het realiseren van een betere openbare ruimte.
- Er wordt een gebiedscentrum rond het station ontwikkeld waarin diverse functies zijn gepland. Voorzieningen als hotels, congresfaciliteiten, business support centre, retail en sport en fitness, moeten bijdragen aan meer levendigheid – en meer sociale controle – in het gebied. Het voorzieningencentrum richt zich in eerste instantie op het kantoreng gebied zelf.

- Milieunormen en -zoneringen maken het onmogelijk woningbouw van enige schaal te ontwikkelen; hiervan is dus afgezien.
- Op de Radarweg, het Orlyplein, het Carrascoplein en het Piarcoplein wordt het ruimtelijk kwaliteitsniveau flink opgevijseld. De inrichting van de openbare ruimte wordt in de rest van het gebied op standaard niveau gebracht.
- De straten zullen zo veel mogelijk een 'normaal' profiel krijgen, rechtgetrokken en zo mogelijk met bomenrij.
- Nieuwe bouwblokken zullen beter worden ingepast in de openbare ruimte; de overgang tussen openbaar en privaat zal helder worden aangegeven.
- Ten zuidwesten van Station Sloterdijk loopt de Hemboog en zal het Hemboogstation worden gebouwd.
- Noordwestelijk van het Station Sloterdijk wordt de Westrandweg aangelegd: op kolommen over het drukke kruispunt Radarweg/Basisweg heen.

3 Resultaten veiligheidsanalyse

3.1 Eerste bespreking

In de eerste ronde werden enkele aandachtspunten naar voren gebracht, die meegenomen dienen te worden bij de uitwerking van de plannen:

- Wanneer nieuwe voorzieningen in het gebied worden gebracht zal dat ander publiek aantrekken, hetgeen zijn weerslag zal hebben in de problematiek van sociale veiligheid.
- Er bestaat enig gevoelsmatig onbehagen over de aanwezigheid van de scholieren in het gebied. Feitelijk is dit niet te onderbouwen. Er wordt wel wat rondgezworven en er wordt gedeald, maar verder zijn er weinig problemen.
- Er wordt wel veel in de bedrijven ingebroken; dit probleem verspreidt zich door het gebied heen. Of de scholieren hiermee te maken hebben is onbekend. Grote glasoppervlakten op maaiveldniveau moeten het nogal eens ontgelden.
- Op het station, en soms op de wegen tussen de kantoren en het station, is sprake van tasjesroof.
- In het hele gebied is particulier beveiliging aanwezig (PreNed beveiliging). Overdag en 's avonds wordt het gebied doorkruist (24 uur). De politie surveilleert eveneens overdag en 's avonds. Tot slot houdt stadstoezicht 16 uur per dag ogen en oren open.
- Er is een taxiservice waar een deel van de bedrijven gebruik van maakt voor vervoer van medewerkers van en naar het station en tram- of bus-halte.
- Om de menselijke maat in het gebied in het oog te houden, wordt gestreefd naar transparante plinten, waarin (semi)openbaar toegankelijke voorzieningen (referentie Zuidas, Amsterdam).
- Hoeveel aandacht is er eigenlijk voor ecologische zones in het gebied?
- De parkeerdruk is in sommige delen van het Teleport gebied nu al hoog.
- Overwogen wordt parkeerruimtes van kantoren in de avonduren beschikbaar te stellen aan gebruikers van de te realiseren voorzieningen.
- Het nieuwe bus-/tramstation moet goed worden gemonitord. (Voldoet het ook in de avonduren en bij slecht weer?)

3.2 Schouw

Na de bespreking werd gezamenlijk een deel van het gebied geschouwd. Vervolgens heeft DSP-groep het ruimere gebied geschouwd.

Het plangebied heeft enkele opvallende kenmerken. In het gebied direct rond het station betreft het een nogal open verkaveling, die vooral op het hoger gelegen Orlyplein tot een minder aangename en niet aantrekkelijk klimaat leidt. Rond en onder het station weeft zich een wirwar van fietspaden en autowegen dooreen in een patroon, waarin men zich moeilijk oriënteert. Het gebied onder het station, een woud van kolommen die het spoor van trein en metro en de autowegen dragen is verlaten, kaal en men voelt zich er gedesoriënteerd. Wat voor de dagelijkse reiziger misschien helder zal zijn, is dat beslist niet voor de eenmalige bezoeker, die heeft weinig idee waar te gaan en hoe op de plek van bestemming te komen.

Door de gebouwen die in de loop der jaren om het station heen zijn geplaatst vormt het station allang niet meer het kenmerkende centrum. Door het plaatsen van de glazen 'doos' over het station (de transferzone), moet het geheel weer meer allure krijgen.

De achterzijde van het station, waar zich ook de entree van de metro bevindt heeft veel kenmerken van een verwaarloosd gebied. Het is rommelig en men kan zich er slecht oriënteren. De zichtlijnen zijn vanaf veel posities goed genoeg, maar vanuit oogpunt van zonering en aantrekkelijkheid kan er veel verbeterd worden. Het is opvallend anoniem gebied.

Op de Teleportboulevard is bij de kantoren Aristo, Tauro en ING (kavel P) ruime aandacht voor detaillering zichtbaar. De heldere architectuur en de detaillering van de openbare ruimte uit zich in een wel heel erg clean gebied, waardoor het zwerfvuil onmiddellijk in het oog springt. De zorgvuldige inrichting van de openbare ruimte zou doorgezet moeten worden in intensief beheer. Het ontwerp lijkt volledig te zijn uitgegaan van autoverkeer. Want fietsenberging ontbreekt. Dit resulteert in het her en der tegen lantarenpalen geplaatste fietsen, hetgeen afbreuk doet aan het geheel.

Ook de aan de Arlandaweg gelegen gebouwen van het ROC en het Hout en Meubileringscollege hebben een aantrekkelijke vormgeving. Rechte rooilijnen en door de transparante plinten is hier goed zicht op de openbare ruimte.

Een goed voorbeeld van een aantrekkelijke kantorenlocatie vormt het bedrijfsterrein Callcenter (kavel M) ten westen van de Radarweg (Barajasweg). Strak vormgegeven bouwblokken in een overzichtelijke structuur bieden een aantrekkelijk geheel. Hier is gewerkt vanuit de menselijke maat en met een vriendelijke invulling van de openbare ruimte. De naar het centrale plein gerichte entrees van de panden bieden een plezierig besloten geheel. Het centrale plantsoen met riante zitgelegenheid heeft daarin een toegevoegde waarde.

Deze schouw leverde ook enkele meer specifieke aandachtspunten op. Overigens was het niet de bedoeling het gebied minutieus te analyseren, maar een indicatie te geven van hetgeen zich momenteel in het gebied afspeelt.

Positieve elementen:

- Het groentalud aan de doorgang van de Tempelhofstraat naar de Arlandaweg tussen de bebouwing Tele Spy en Hout en Meubileringscollege (kavel P' west en midden), biedt een aantrekkelijk recreatieve verblijfsvoorziening. Dit verhoogt de levendigheid hier aanmerkelijk. Nadeel wordt gevormd door de residuen: de grasmat is bezaaid met zwerfvuil.
- Op de hoek van het spoor en het Piarcopelein (doorsteek binnenterrein UWV) is de semi-openbare ruimte op zeer aantrekkelijke en overzichtelijke wijze ingericht.
- In het gehele gebied is particuliere bewaking aanwezig. Slechts op één punt troffen we daarvan een bord aan, meer borden zouden raadzaam zijn.

Risicopunten:

- Het station kent een duidelijke en zeer onaantrekkelijk 'achterkant': de trap aan de achterzijde ligt erg afgelegen en de oriëntatie op de vervolgroute is erg slecht. Om deze entree heen bevindt zich een kale vlakte

met rommelige fietsenberging en enkele fietswrakken. Het heeft de uitstraling van niemandsland. Volgens de politie wordt dit gedeelte niet door toezichthouders bewaakt.

- Het Carrascoplein, waar het bus-/tramstation wordt gerealiseerd, heeft aan de westzijde (het verlengde van de Zaventemweg) de uitstraling van een restgebied, dergelijke restgebieden moeten in het ontwerp vermeden worden; zij geven een negatieve uitstraling.
- De fietsonderdoorgang aan de noordzijde van het station (Piarcopein, overgaand in Hatostraat) oogt zeer onaantrekkelijk, donker en de lager gelegen strook oogt als een gevaarlijk gapend gat. Dit is bovendien een verzamelplaats van zwerfvuil.
- Rondom het station bevinden zich zeer veel fietsenrekken. Omdat dit er altijd te weinig zijn ontstaat toch een rommelig beeld. Op het Orlyplein staan fietsen niet alleen tegen de nietjes maar overal waar maar tegen en aangestald kan worden, net als bijvoorbeeld aan de achterzijde van het station bij de opgangen naar de passerelle, waar fietsen tegen en rond de entrees worden 'gestald'.
- In het kantorengedeelte treffen we nauwelijks fietsenbergingen aan. Fietzers worden kennelijk niet verwacht en dienen zelf een oplossing te vinden. Dat resulteert in rommelige taferelen rond entrees, aan hekken en lantarenpalen.
- Het beheer in de openbare ruimte blijft soms achter bij de doelstellingen; op meerdere punten troffen we zwerfvuil aan en hier en daar werden onduidelijke opgebroken of losse bestratingsblokken aangetroffen.
- De achtergevel van pand Tauro (kavel P midden)aan de Tempelhofstraat is een voorbeeld van ongewenste bouwwijze; deze gevel is over langere afstand blind.
- Op de hoek van de Tempelhofstraat en de doorsteek naar de Teleportboulevard treffen we een voorbeeld aan van een ingeslagen gevelruit.
- De bewegwijzering in het hele gebied ontbreekt. Zowel in/rond het station als bij de bedrijven. Straatnaamboren zijn spaarzaam geplaatst.

4 Beoordeling Stedenbouwkundig Programma van Eisen met aanbevelingen

4.1 Sterke punten

Het Programma van Eisen kent een aantal kwaliteiten vanuit sociale veiligheid, die zeker behouden moeten worden bij verdere uitwerking:

- Het omvormen van de monofunctionele kantorenlocatie in een multifunctionele kantorenlocatie met o.a. centrumfuncties, zal de levendigheid en daarmee de sociale controle ten goede komen.
- Toename van het bouwvolume brengt de openbare ruimte terug, waardoor langzaamverkeerstromen meer gebundeld worden.
- Dat er theoretisch mogelijkheden zijn voor woonbebouwing in de scheg langs de Radarweg is positief. Anno 2005 zijn de geluidscontouren weliswaar niet geschikt om woningbouw toe te staan, maar bij bouwplannen, die enkele decennia beslaan kan voortschrijdend technisch inzicht veranderingen mogelijk maken, die nu nog niet in te schatten zijn. En dan is het goed mogelijk, de scheg, die van het station uitwaaiert naar de Haarlemmerweg als woonzone aan te laten sluiten op de zuidelijk gelegen wijk, waardoor een dergelijke wooninpassing niet geïsoleerd zal komen te liggen.
- Op een goede locatie voor het bus-/tramstation is in het verleden lang gestudeerd. Het bus-/tramstation heeft in het huidige programma een aantal positieve kwaliteiten gekregen, die uit eerdere varianten zijn teruggekeerd:
 - de uitstaphalte van de tram ligt in het zicht van kantoren;
 - de instaphalte van de tram ligt in het zicht van de stationshal;
 - de Teleportboulevard wordt vervangen door een ijl vormgegeven fietsverbinding, wat een transparanter beeld oplevert;
 - de oriëntatie van de bussen ligt goed ten opzichte van de aanlooproute van de reizigers;
 - door het terugdringen van de openbare ruimte en het gebruik van het gebied als transitoruimte wordt het ontstaan van hangplekken voorkomen.
- Door de toevoeging van hoogbouw rond het station ontstaat opnieuw een goede oriëntatie van het gehele gebied (waar dat voorheen door het station alleen gevormd werd). Oriëntatiepunten ondersteunen het gevoel van veiligheid.
- De transitohal, waar de BT/ETS gerealiseerd zal worden krijgt een openbaar toegankelijke omloopmogelijkheid met aantakkingen naar omliggende kwadranten. In die zin is het raadzaam de huidige passerelle aan de oostzijde te handhaven als transitoroute (buiten het ET/BTS gebied om).
- De ruimtelijke aanpak van het kantorengedrag Callcenter (kavel M) is een mooi voorbeeld van hoe de vier criteria van sociale veiligheid in het ontwerp zijn verwerkt. De half verdiepte garages markeren een goede overgang tussen publiek en privé.
- De intentie om de eerste drie lagen van de nieuwe bouwblokken een strakke rooilijn te geven (geen nissen, geen inspringingen), met daarboven ruimte voor uitbouw zal bijdragen aan de sociale veiligheid.
- Het bovendien realiseren van levendige plinten, in relatie met de openbare ruimte, zoals hier en daar al te zien is, versterkt deze kwaliteit.

- Het Piarcoplein is een zorgvuldig ingericht P+R gebied, met 24-uurs toezicht.
- De inrichting van de punt van het Piarcoplein, uitkomend op de Hatostraat, is van kwalitatief hoog niveau: overzichtelijk en attractief.
- ROC en het Hout- en Meubileringscollege zijn aantrekkelijk vormgegeven en de overgang naar de openbare ruimte is helder aangegeven. De groenstrook voor de bebouwing aan de verbinding tussen Tempelhofstraat en Arlandaweg is mooi aangelegd. Het trekt bermtoerisme aan, hetgeen de levendigheid ten goede komt. De overlast (zwerfvuil) is goed te beheersen (geconcentreerd).

4.2 Risicopunten en aanbevelingen

Het Programma van Eisen kent ook risicopunten. Deels daar waar huidige problemen niet (voldoende) worden opgelost, deels als gevolg van de huidige plannen.

We maken eerst twee algemene opmerking die de sociale veiligheid overstijgen, maar daarvoor wel consequenties kunnen hebben:

- De lange ontwikkelingstijd die een concept als Teleport met zich mee brengt, kan een risico vormen voor de kwaliteit van het gebied, omdat in de loop van de tijd de kans groot is dat de plannen worden achterhaald door de werkelijkheid. Als voorbeeld kan het kwaliteitsverschil tussen het oudere Sita en het nieuwere Callcenter dienen.
- Er wordt veel verwacht van de beoogde functiemix; het invoegen van voorzieningen is echter geen panacee voor alle problemen.

Op concreet niveau zijn de volgende risico's te benoemen, gevolgd door aanbevelingen voor verbetering:

- Ten zuiden van het bus-/tramstation dreigt een vrij grote aaneengesloten onbestemde ruimte te ontstaan.
Tijdens de workshop kwam naar voren dat het gebied de eerstkomende 10 jaar niet zal worden ingevuld met kantoren, maar dat er een tijdelijk gebiedscentrum zal komen, "the village". Dat is een gunstige ontwikkeling, daar ruimte wordt geboden om tijdelijk voorzieningen voor sport, horeca, etc. te creëren, waarmee een horeca-leisure-mix kan ontstaan, die dit gebied een eigen bestemming geeft.

Aanbeveling: Maak hier een stedenbouwkundig gebaar door het gebied bijvoorbeeld te bestemmen voor een waterpartij en zo met de ruimte onder de sporen te verbinden. In de workshop werden nog andere ideeën naar voren gebracht, zoals het maken van een grootse skateplek. Beide ideeën kunnen ook in een gecombineerd concept ontwikkeld worden. Wat de uiteindelijke (tijdelijke) bestemming ook zal zijn, van belang is dat het gebied een duidelijke eigen functie krijgt.

Overweeg om, wanneer na tien jaar gebleken is dat dit een organisch gegroeid levendig hart voor Teleport is geworden, het tijdelijke gebiedscentrum een meer permanent karakter te geven en niet te slopen en kantoren neer te zetten.

- In het noordelijk gebied, waar Westrandweg en spoorlijn elkaar benaderen is minimumruimte voor water gereserveerd, een maatvoering die niet overeenstemt met de potentie van het gebied.

Aanbeveling: Geef de watergebieden meer maat, zodat zij als een markeringslijn in het gebied fungeren.

- De aanleg van de Westrandweg kan een bedreiging vormen voor een

veilige fietsroute naar het noorden (richting pontje Zaanstad). In de workshop kwam naar voren dat beoogd wordt de Westrandweg hoog aan te leggen (vrije hoogte circa 10 meter), in een transparante constructie.

Aanbeveling: Houdt deze optie vast en bewaak zowel de open vormgeving als de maatvoering. Het moet voor langzaamverkeer een prettige ruimte worden en dient niet als weer een ondergrondse ruimte ervaren te worden. Denk ook nu al na over alternatieven om het bestaande drukke kruispunt Radarweg/Basisweg beter oversteekbaar te maken, bijvoorbeeld door ook hier een ijle transparante fietsbrug te ontwerpen.

- In de plannen is voorzien in een nieuwe fietsverbinding, daar waar nu de viaduct van de Teleportboulevard ligt. In de meest aantrekkelijke variant wordt de Teleportboulevard vervangen door een iets hoger liggende ijle vormgegeven fietsverbinding. Wordt hiervoor niet gekozen, en wordt de huidige Teleportboulevard gehandhaafd (maar dan enkel bestemd voor fietsers), dan zal het bus-/tramstation verdiept moeten worden. Nadeel is dat er ter hoogte van het bus-/tramstation dan minder transparantie wordt bereikt en het zicht afneemt. Tijdens de workshop werd duidelijk dat het uitgraven ter hoogte van het nieuwe bus-/tramstation nauwelijks mogelijk is.

Aanbeveling: Handhaaf de optimale variant en vervang de Teleportboulevard plaatselijk door een verhoogde ijlere fietsverbinding.

- Het geplande station aan de Hemboog komt erg geïsoleerd te liggen.
Aanbeveling: Zoek in het ontwerp naar een betere afstemming tussen beide stations en tussen Hemboogstation en omliggende ruimte. Overwogen kan worden om het station zuidelijker te plaatsen, waardoor betere integratie in de gebouwde omgeving bereikt kan worden.
- De invoering van ET/BTS zal eerder plaatsvinden dan de aanpak van het station. De vraag rijst wat op dit moment de beste keuze is voor de plaatsing van de toegangspoortjes.

Aanbeveling: plaats de toegangspoortjes boven, zodanig dat de overloop op de passerelle vrij begaanbaar blijft. Dit is overigens wel afhankelijk van de wijze waarop de NS de toegangspoortjes precies wil gaan vormgeven. Er moeten geen opstoppen op de passerelle ontstaan.

- Geen van de drie pleinen is een plein in de ware zin van het woord. Zo neigt het ontwerp voor het Piarcoplein er toe een P+R gebied met wat leuke pleinachtige oplossingen te krijgen. Dat schept onduidelijkheid: het gebied is vooral parkeerplaats. Een tweede bezwaar betreft de kans dat versieringen en opleukingen in de tijd verdwijnen, waarmee het ontwerp aan kracht inboet (het boomstronkenproject van West 8 is ook zo begonnen). Schoon, heel, veilig en aantrekkelijk staan dan direct onder druk.
- Er bestaat in het hele gebied spanning tussen de hoogwaardige bouwen en inrichtingskwaliteit en het niveau van het beheer. Het risico daarvan is erosievandalisme.

Aanbeveling: Breng het niveau van het beheer op standaard plus.

De beheerder van het gebied bracht in de workshop naar voren dat naast schoon, heel en veilig van elk object dat in de openbare ruimte wordt geplaatst duidelijk moet zijn wat de functie ervan is. Dit blijkt een respectvol gebruik van de openbare ruimte ten goede te komen. We sluiten ons bij deze aanbeveling aan.

- De trap in de het opstijgpunt naar het perron, onder de spoorlijn bij het Piarcopein, heeft een vormgeving met haakse hoeken. Dit is een erg onveilig punt, waar bovendien geen sociale ogen op gericht zijn.
Aanbeveling: Trek deze trap recht, zodat deze zonder hoeken omhoog steekt.
- De rooilijn op het plein voor Busitel heeft een onwenselijke inspringing; dit wordt een waaigat, waar zwerfvuil zich snel zal ophopen en waar de passant geen zicht heeft op wat om de hoek gebeurt.
Aanbeveling: Trek de rooilijn recht. Dit kan gecombineerd worden met de volgende aanbeveling.
- De fietsroute die noordelijk langs het station loopt (van Hatostraat, via Piarcopein, westwaarts richting Haarlem, loopt langs bovengenoemde plek. De tunnelonderdoorgang hier is bijzonder onaantrekkelijk en vanuit oogpunt van sociale veiligheid een 'enge plek'. De vraag rijst wat de meerwaarde is van de fietsroute ter plekke. Vanuit de stad tot aan het station is deze duidelijk, daarna niet meer.
Aanbeveling: Deze plek vraagt om een betere en veiligere oplossing. De fietsroute zou bij het station (vóór de tunnel) kunnen eindigen. Fietzers richting Haarlem kunnen de zuidelijker gelegen route gebruiken. Als de route gehandhaafd blijft kan worden overwogen deze ter hoogte van het station noordelijk te verleggen. Fietzers rijden dan om het Piarcopein en Busitel heen, waarna verderop de oude route opgepakt kan worden. In beide gevallen adviseren we om de loze leegte onder het spoor dicht te maken en hier een goede bestemming aan te geven (bijvoorbeeld oefenruimte voor muziek, jongerenruimte o.d.).
- In de workshop werd besproken dat het 'waaigat' bij Busitel semi-openbaar gebied betreft, evenals bijvoorbeeld de doorsteek over het binnenterrein van het UWV, waar zich 's avonds skaters ophouden; deze gebieden zijn door de gemeente uitgegeven. Uit de praktijk blijkt dat onduidelijkheid bestaat over de verantwoordelijkheden voor deze gebieden (ook bij politie). 's Avonds is het bovendien wenselijk om langzaamverkeersstromen te bundelen en juist niet te spreiden over het gebied.
Aanbeveling: Overleg met Parkmanagement om samen tot een oplossing te komen. Als niet voor afsluiten wordt gekozen moet een oplossing in organisatie en beheer worden gezocht.

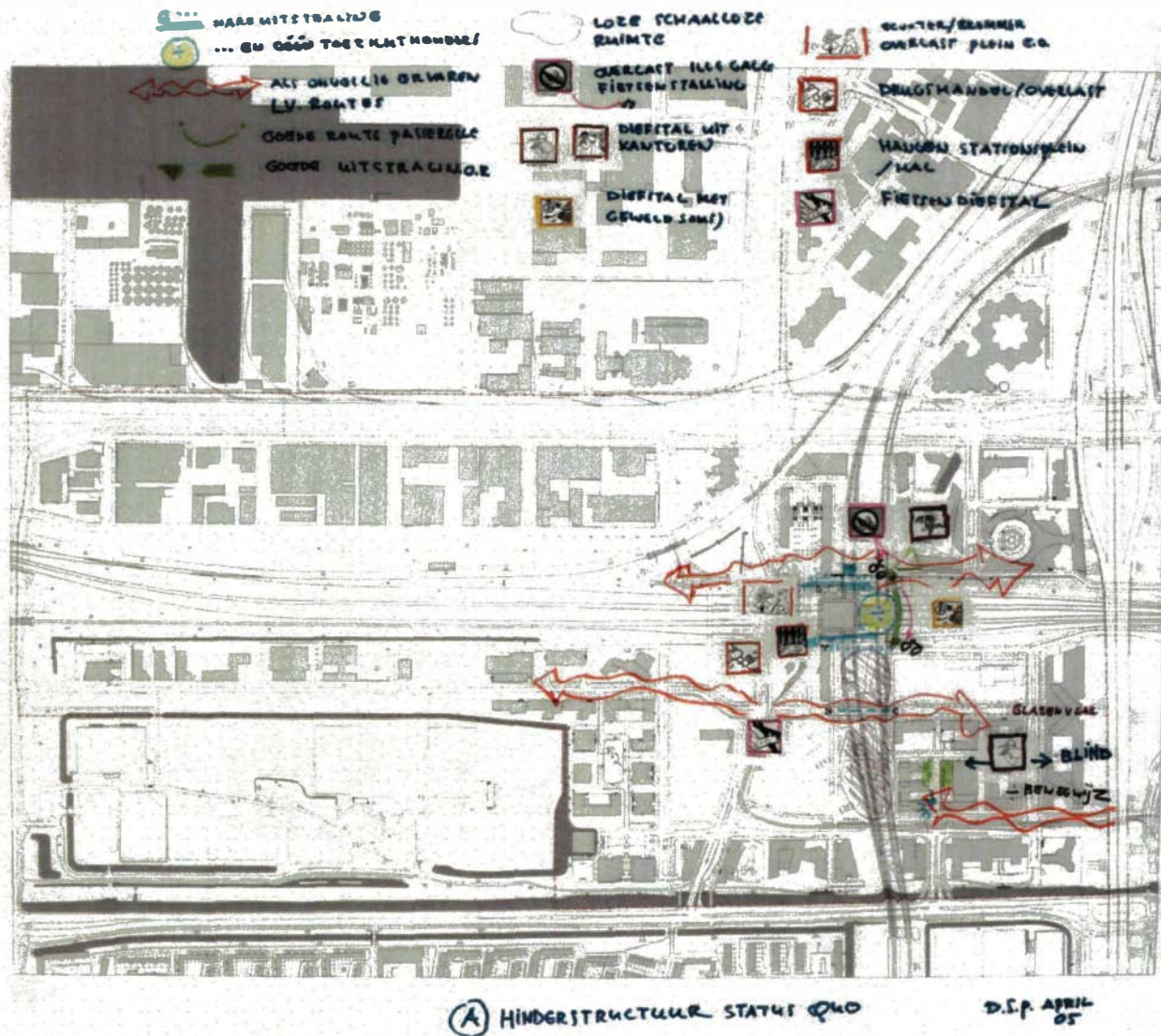
In het PvE en in onze aanbevelingen voor verbeteringen zijn de meeste kwetsbare punten die in de schouw zijn opgemerkt reeds verwerkt.

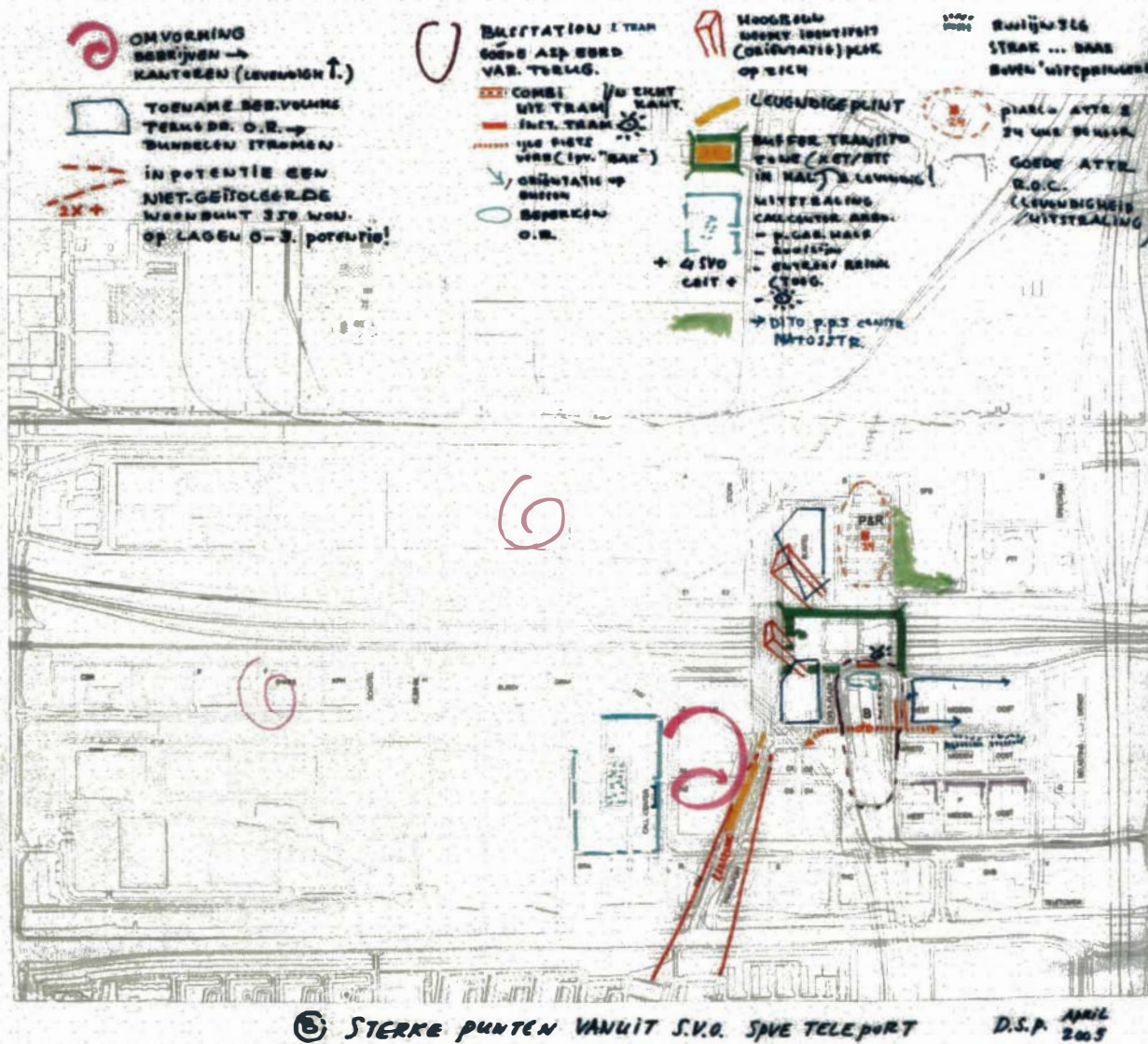
We geven hier nog enkele aanvullingen:

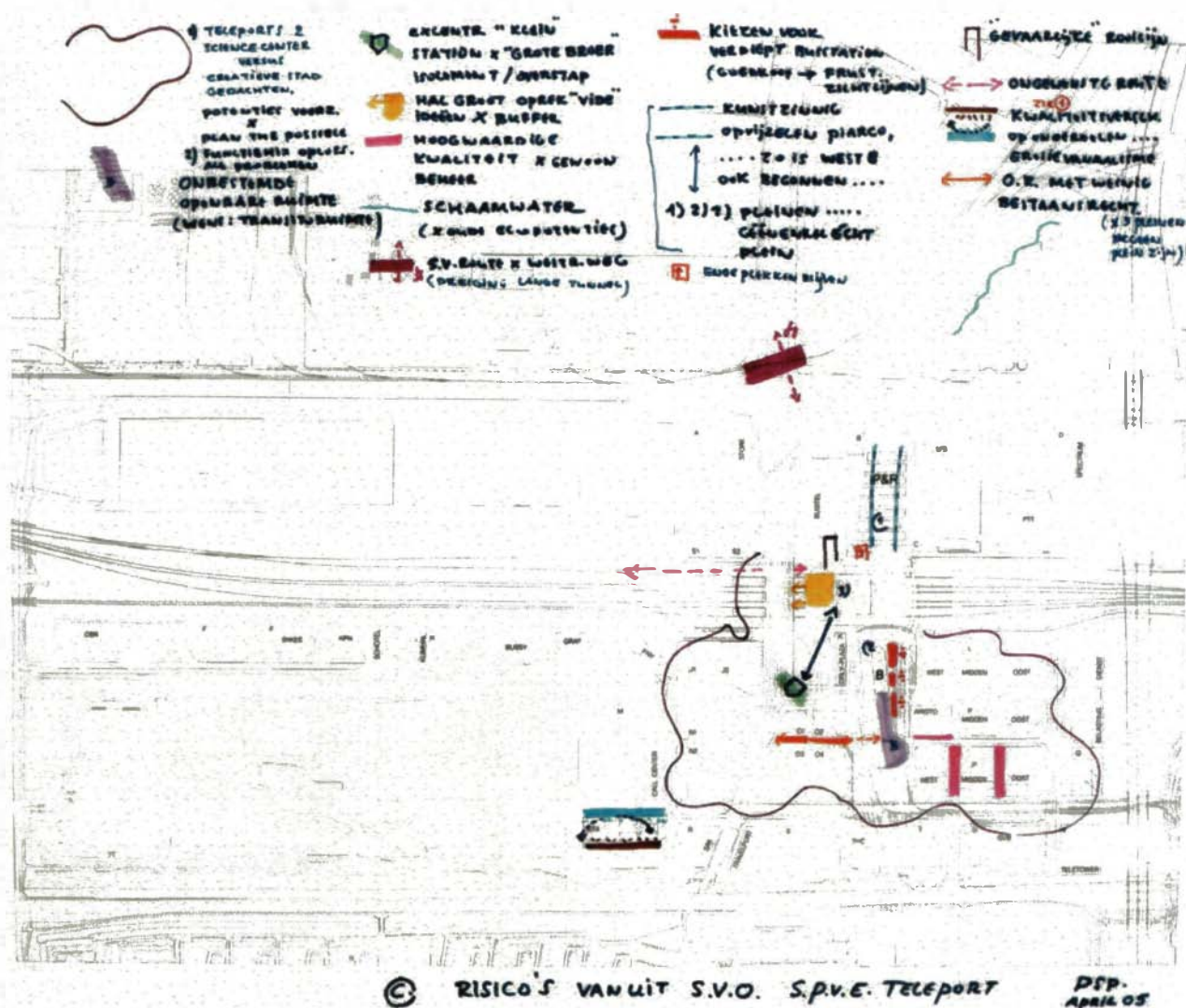
- *Zorg bij het station voor een grote, goede fietsenberging. Deels bewaakt (maar niet te duur) deels onbewaakt. De beoogde fietsenstalling van Architectenbureau Benthem en Crouwel direct aan het station, met rechtstreekse toegang tot de stationshal, is een gunstige oplossing. Wanneer fietsenberging met enkele voorzieningen gecombineerd kan worden is dit een pré voor het gebruik van de stalling.*
- *Zorg ook bij de kantoren voor goede fietsenberging.*
- *Zorg voor duidelijke bewegwijzering en straatnaamborden.*
- *Vermijdt blinde gevelwanden.*

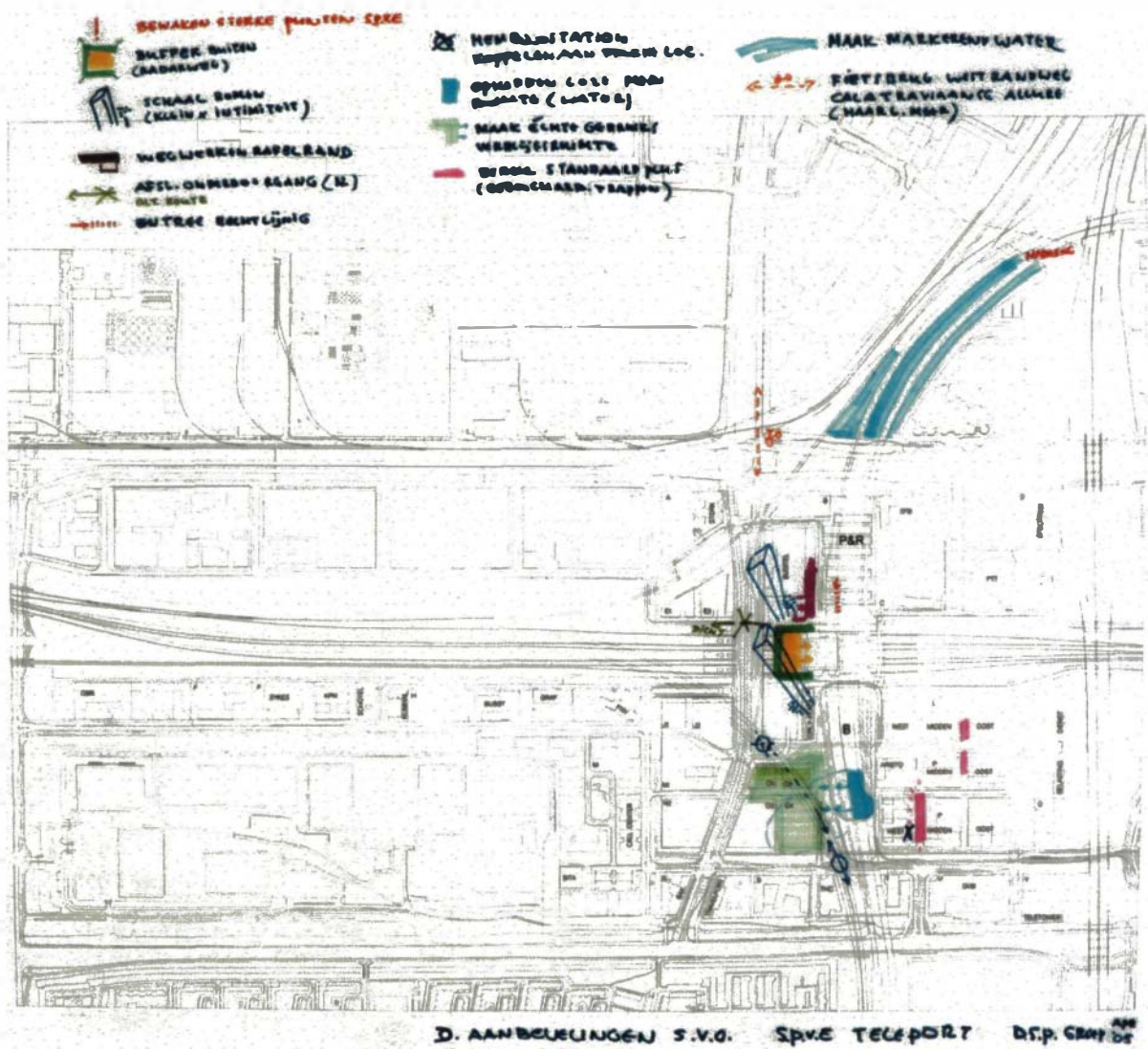
Bijlagen

Bijlage 1 Foto's visualisatieprenten sterke punten en risico's









Bijlage 2 Foto's studiegebied



Voorbeeld van duidelijke verkaveling met strakke rooilijnen



Punt Piarccoplein: voorbeeld van goed vormgegeven openbaar gebied



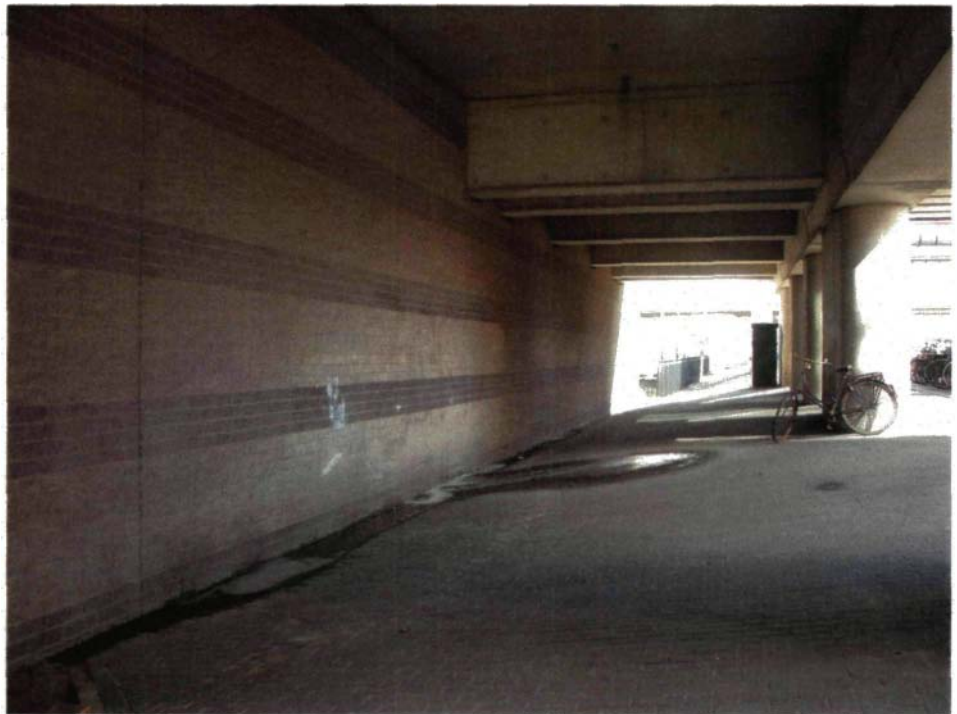
Groenstrook bij doorsteek in Aristo kavel verhoogt attractiviteit



Blinde gevel Tempelhofstraat: geen sociale ogen



Lege ruimte geeft een verloren en onveilig gevoel



Lege onduidelijke ruimte roept onbehagen en onzekerheid op



Zwerfvuil en slecht zicht door inspringende rooilijn



Fietstunnel noordzijde station: te lang, te laag en met een donkere verdiepte zijstrook waarop onvoldoende zicht is



Fietsen bij perronopgang onder spoor



Bij een hoogwaardig ontwerp hoort hoogwaardig beheer