Roel van Gerwen,
Landschapsarchitect Vista landscape and urban design, Ontwerper Admiraal de Ruijterweg

Ferry Theunisse
Projectleider Herprofilering Admiraal de Ruijterweg Stadsdeel Bos en Lommer

Frans Werter
Tr3um Advies, Socioloog, Communicatiedeskundige Admiraal de Ruijterweg

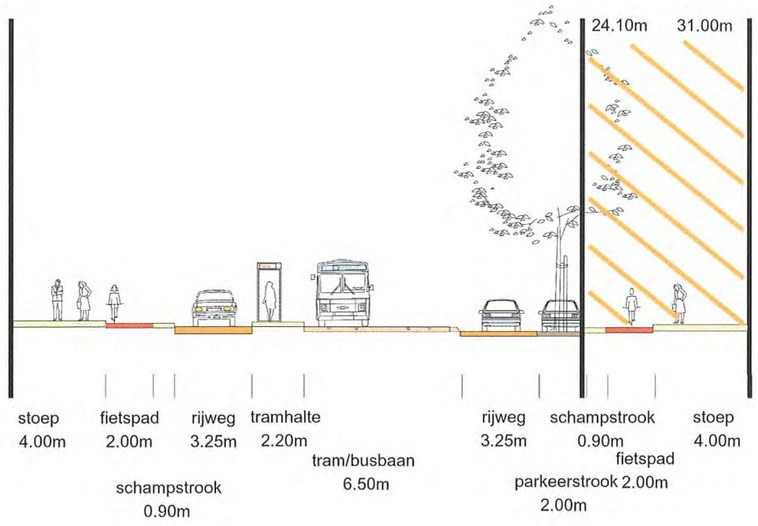
Afbeeldingen: Vista

Herprofilering Admiraal de Ruijterweg

De herprofilering van een straat is een complexe aangelegenheid. Dit geldt zeker in stedelijke situaties, waar veel verschillende typen verkeersdeelnemers vòòr, tijdens en na de herinrichting de straat zeer intensief gebruiken. Bewoners, ondernemers, maatschappelijke belangenorganisaties en de politiek, allen eisen ze hun invloed op het resultaat van de herinrichting. Het ontwerp moet functioneel zijn voor alle weggebruikers, een duurzaamheid hebben die de komende vijf en twintig jaar weerstand kan bieden aan intensief stedelijk gebruik en een prettige leefomgeving vormen voor de stadsbewoners. In dit artikel wordt beschreven hoe de herprofilering van de Admiraal de Ruijterweg, een vijftienhonderd meter lange straat met woon-, werk- verkeer- en winkelfuncties net buiten het centrum van Amsterdam, is aangepakt.

Het gebogen profiel van de Admiraal de Ruijterweg

Het Amsterdamse Stadsdeel Bos en Lommer is in 1996 gestart met Het Plan voor Stedelijke Vernieuwing Admiraal de Ruijterweg, een integraal project met een economische, sociale en een fysieke pijler. De fysieke pijler omvat woningverbetering, herstel van gevels, het splitsen van woningen en een uitgebreide herprofilering van gevel tot gevel. De herprofilering, gestart in december 2000, is op dit moment in volle uitvoering. Binnen een beperkt budget (de totale herinrichting is in 2000 vastgesteld op 90,75 euro per vierkante meter inclusief voorbereiding, toezicht en BTW), is een duurzame inrichting gerealiseerd met een hoog ambitieniveau. Beperking van voorbereidingskosten heeft ertoe geleid dat relatief veel middelen kunnen worden gebruikt voor duurzame inrichting, nauwkeurige uitvoering en professioneel toezicht. Beperking in voorbereidingskosten is bereikt door te investeren in een open planproces, dat wil zeggen, een intensief communicatieproces met bewoners en ondernemers, maar ook met bestuurders, ambtenaren en de ontwerper, zodat een onder betrokkenen 'breed gedragen', acceptabel profiel met voldoende kwaliteit is ontstaan. De tijdinvesteringen in het planproces leveren daarmee tijdwinst en besparing van kosten op in het besluitvormings- en uitvoeringstraject.



Een optelsom van wensen levert een profiel op van 31 meter breed, terwijl de fysieke breedte van de straat slechts 24 meter is. Dit noopt tot onderhandelen.

COMMUNICATIE EN PLANPROCES

Bieden van keuzemogelijkheden binnen harde randvoorwaarden

In voorbereiding op het communicatieproces met ondernemers en bewoners heeft Vista een studie gedaan naar mogelijke verkeerstechnische profielen voor de straat en deze laten toetsen en verbeteren door de Verkeerscommissie Bos en Lommer waarin Stadsdeelambtenaren, maar ook belangenorganisaties als de Fietsersbond, Politie, Brandweer en het Gemeentevervoersbedrijf vertegenwoordigd zijn. Dit leverde, behalve zes realistische verkeersmodellen met één- en tweerichtingsverkeer, draagvlak op binnen deze belangrijke vertegenwoordigingsgroep. De modellen gaven tevens handvaten aan het Dagelijks Bestuur van het Stadsdeel om randvoorwaarden te stellen bij de herinrichting, in dit geval vrij liggende fietspaden.

Breedte en diepte in communicatie

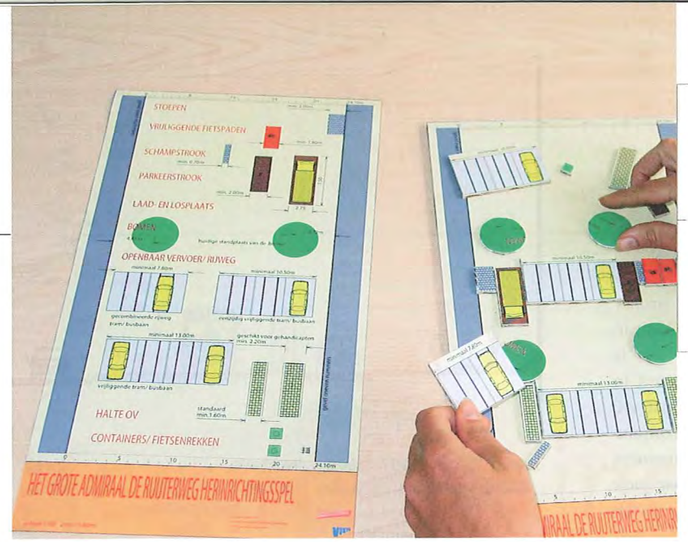
Een gebrekkige communicatie bij herinrichtingen leidt niet zelden tot rechtszaken die tot aan de Raad van State dienen. Dit werkt vertragend en kostenverhogend. Actiegroepen die zich verzetten tegen het verwijderen van bomen of parkeerplaatsen, protesten tegen aanleg van vrij liggende fietspaden, het komt allemaal voor. Het opzetten van een communicatieproces om mogelijke weerstanden en conflicten met en tussen belanghebbenden te voorkomen, is in het geval van de Admiraal de Ruijterweg dan ook zeer serieus aangepakt. Om een voor iedereen acceptabel profiel te ontwikkelen moeten alle belangen en argumenten 'op tafel' komen en serieus behandeld worden. Het is daarom van belang activiteiten met een groot bereik te organiseren zodat veel mensen hun argumenten naar voren kunnen brengen. Daarnaast is het effectief om de argumenten in een kleinere, divers samengestelde werkgroep van bewoners en andere belanghebbenden zorgvuldig te wegen en de consequenties van de argumenten in kaart te brengen. Een bijkomend positief effect van deze aanpak is dat de werkgroep als 'ambassadeur voor de herinrichting' gaat functioneren in de grotere bijeenkomsten. Het maatschappelijk draagvlak creëert als het ware zichzelf.

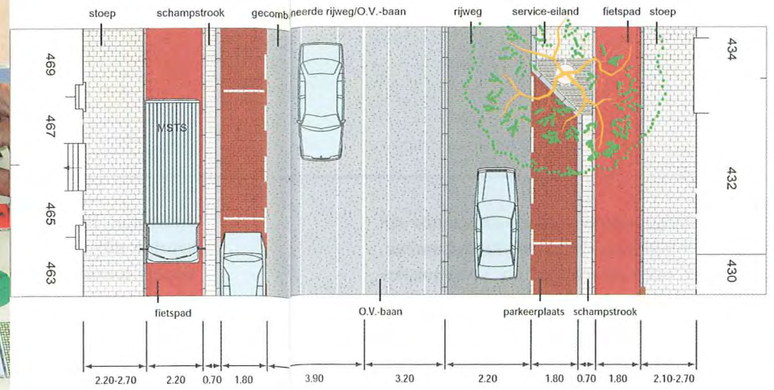
Om toe te werken naar een breed gedragen straatprofiel zijn vier brede 'meedenkavonden' georganiseerd en tweewekelijkse bijeenkomsten van een werkgroep van tien bewoners en ondernemers die zich daarvoor opgegeven hadden, de 'Werkgroep Herprofilering'. Deelnemers aan de werkgroep waren vaak de 'lastige', maar betrokken insprekers van de eerste meedenkavond. Boosheid en negatieve energie werd in de werkgroep omgebogen in betrokkenheid en actieve deelname. De 'meedenkavonden' werden strategisch gehouden in centraal gelegen buurtcentra, waar ook met name allochtone organisaties gehuisvest zijn. Dit zorgde voor een brede en diverse belangstelling van inwoners van Bos en Lommer. De werkgroep had zitting in de Projectwinkel Admiraal de Ruijterweg, een permanente voorziening, gelegen aan de Admiraal de Ruijterweg, dienend als inlooppunt voor belanghebbenden en werklocatie van het Projectbureau.

Creatieve werkvormen

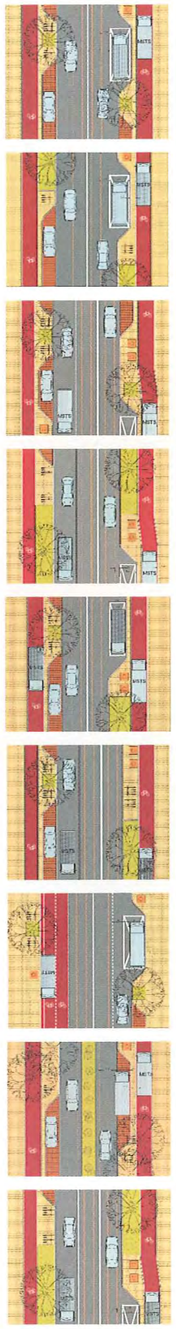
Op de tweede 'brede meedenkavond' werden de aanwezigen uitgedaagd zelf hun ideale profiel te ontwerpen in het 'Grote Admiraal de Ruijter

Het grote 'Admiraal de Ruyterweg Herprofileringsspel'





Het inzichtelijk maken van de situatie vòòr en na de herprofilering met behulp van ruimtelijke impressies heeft veel ondersteuning geboden bij discussies en presentaties.



De negen verschillende profielen.

Herinrichtingsspel'. Doel van de avond was alle aanwezigen mede probleemeigenaar te maken in de beperkte keuzemogelijkheden en consequenties van gemaakte keuzen te kunnen doorgronden. Bijvoorbeeld: om een vrij liggend fietspad aan te leggen moeten alle bestaande bomen sneuvelen. Met behulp van de zes reeds ontwikkelde profielen werden mensen uitgedaagd zelf hun ideale profiel te ontwerpen, binnen de door de politiek, Stadsdeelbeleid en ASVV 1996 (aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom) gestelde randvoorwaarden. De randvoorwaarden waren in het spel verwerkt, bijvoorbeeld: de breedte van een stoep is minimaal twee meter, een rijweg is minimaal drie meter. Groepsgewijs werd beargumenteerd een mogelijk profiel uitgewerkt. Deze creatieve sessie had als resultaat dat aan het eind van de avond iedereen wist wat een schampstrook en een gedeeltelijk vrij liggende trambaan is. Ook werden drie nieuwe verkeersprofielen ontwikkeld, zodat er geen zes, maar negen verkeersmodellen waren om over verder te praten. In de volgende drie avonden is inhoudelijk gediscussieerd over de wenselijkheid van de modellen. Zo is systematisch getrechterd van negen naar drie modellen. Deze drie modellen werden over een tracé van 250 meter geheel uitgewerkt. Op deze wijze gingen de ruimtelijke consequenties per model, bijvoorbeeld het aantal parkeerplaatsen of de breedte van een tramhalte meespelen in de discussie. Uiteindelijk is unaniem gekozen voor één model, dat voorziet in vrij liggende fietspaden, verbrede tramhaltes en een half vrij liggende Openbaar Vervoerbaan. Om dit profiel over de totale lengte van de straat in te passen zou de trambaan in zijn geheel moeten worden opgeschoven. Om kosten te besparen is het profiel zo ontworpen dat de trambaan slechts over een lengte van vijfhonderd meter moet worden opgeschoven.

Werkgroep 'Herprofilering' met een budget

De leden van de werkgroep 'Herprofilering' waren zich terdege bewust van de verantwoordelijkheid van hun taak en de soms tegenstrijdigheid van hun belangen. De taak van de werkgroep was het uitbrengen van een advies onafhankelijk van het ontwerpbureau of het stadsdeel over het gewenste profiel. De werkgroep stond daarom onder onafhankelijk voorzitterschap. Om haar taak naar behoren uit te voeren kreeg de werkgroep - op eigen verzoek - een budget om straatenquêtes te laten uitvoeren. De werkgroep stelde samen met onderzoeksbureau De Jonge Honden de vragen op en begeleidde het onderzoeksproces. Daarnaast heeft de werkgroep aan een onafhankelijk bureau (DHV) een second opinion gevraagd over het toenmalige verkeerscirculatieplan. Het Dagelijks Bestuur had behalve vrij liggende fietspaden, eigenlijk ook éénrichtingsverkeer op de verlanglijst staan, gemotiveerd vanuit het Verkeerscirculatieplan. Vanuit de omwonenden was hier felle oppositie tegen. De uitkomsten van de enquête en van de second opinion zijn op een brede meedenkavond gepresenteerd. Uit de second opinion bleek onder andere dat de noodzaak voor éénrichtingsverkeer, ondanks de sterke wens van het bestuur, afwezig was. Eén van de uitkomsten van de enquête was dat behoud van bestaande bomen ondergeschikt was aan het aantal parkeerplaatsen. De uitkomsten van de onderzoeken, de meedenkavonden en de werkgroepbijeenkomsten zijn opgenomen in het advies van de werkgroep aan het Dagelijks Bestuur. De zorgvuldigheid van het proces heeft er toe geleid dat niet de 'grootste schreeuwers' hun profiel in het advies kregen, maar dat een voor een grote groep acceptabel model met voldoende kwaliteit werd voorgesteld. Overigens volgt de werkgroep herprofilering op dit moment ook de uitvoering van de plannen op de voet.

Houding stadsdeelbestuur

Een cruciale factor voor het succes van het open planproces was de houding van het stadsdeelbestuur. De verantwoordelijke portefeuillehouder was bereid het open planproces serieus te nemen zonder daarmee een eigen mening in te leveren. De mening van het bestuur bleek onder meer uit de randvoorwaarden die meegegeven werden, maar ook uit de inbreng in discussies bij meedenkavonden. Op basis van argumenten is uiteindelijk het voorstel van werkgroep herprofilering door het bestuur overgenomen. Nog even dreigde de besluitvorming mis te lopen toen de stadsdeelcommissie - met net nieuw aangetreden raadsleden in een duaal stelsel - eiste het uiteindelijk uit te voeren profiel te mogen kiezen, voorbijgaand aan het hele communicatieproces dat er met

Om bewoners te tonen hoe de Admiraal de Ruijterweg er na herprofilering uit komt te zien is een animatiefilm gemaakt, waarin bestaande en nieuwe situatie steeds achter elkaar zijn gemonteerd. Dit geeft inzicht in de ruimtelijke concequenties van het ontwerp.

bewoners en belanghebbenden gehouden was. De Werkgroep Herprofilering nam daarop haar verantwoordelijkheid en verdedigde het voorstel voor een nieuw profiel op 'heldhaftige' wijze waarop het in de stadsdeelraad unaniem aangenomen werd.

INZETTEN OP DUURZAAM IN PLAATS VAN DUUR

Bij veel projecten wordt een onevenredig deel besteed aan voorbereidingskosten. Doel is steeds geweest om het gestelde budget van 90,75 euro per vierkante meter inclusief voorbereiding, toezicht en BTW optimaal te benutten voor een duurzame inrichting. Dit kan alleen door het behalen van een maximale efficiency in de voorbereiding, waardoor de kosten hiervan laag blijven. (Voor het communicatietraject met de Werkgroep Herprofilering is door het Stadsdeel een apart budget beschikbaar gesteld).

Efficiency in voorbereiding

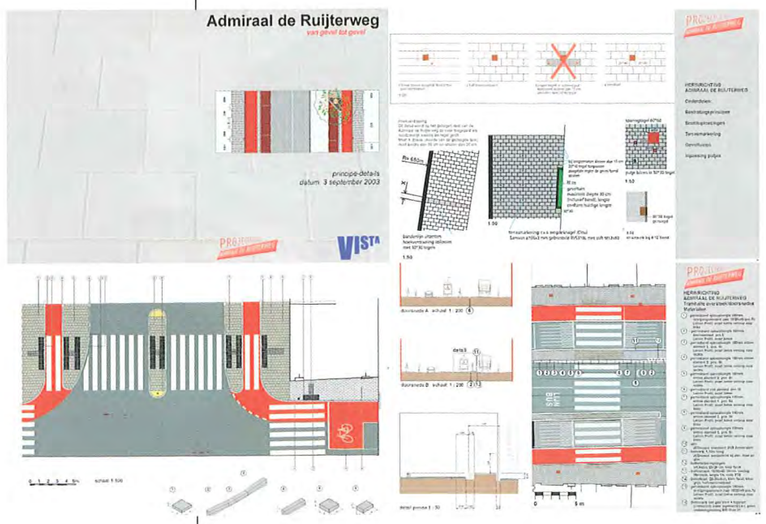
Bij aanvang van het project is een werkgroep Openbare Ruimte ingesteld waarin alle benodigde disciplines zijn vertegenwoordigd. Per lid is bij aanvang van het project de inhoudelijke taakstelling geformuleerd passend binnen de kaders van het stedelijk vernieuwingsplan. Voordeel van deze werkwijze is dat iedereen een heldere taak had en zeer efficiënt kon worden gewerkt. Een team van stadsdeelmedewerkers bestaande uit een stedenbouwkundige, verkeerskundige, medewerker economische zaken, volkshuisvesting, een beheerder openbare ruimte en een landschapsarchitect van Vista werkten gezamenlijk voor de projectleider Stadsdeelwerken die als eindverantwoordelijke mensen op afroep agendeerde voor vergaderingen afhankelijk van hun inbreng. Dit resulteerde in korte en compacte overlegmomenten. De beheerder had een prominente rol bij de voorbereiding. Hij moet tenslotte zorgen dat de herinrichting over 25 jaar nog steeds succesvol is en toetsen op duurzaamheid en beheersbaarheid.

Ontwerp als bindende discipline

Een moedige en achteraf kostenbesparende keuze is geweest om de eindverantwoordelijkheid voor het ontwerp primair bij de landschapsarchitect te leggen. Deze kreeg hierdoor ruimte om het complete ontwerp te maken, variërend van het verleggen van de trambaan, inrichten van de kruispunten tot en met het ontwerp van de boomroosters en maken van de kwaliteitsfolder. De ambtelijke werkgroep zorgde voor sectorale toetsing en leverde bouwstenen voor het ontwerp, gevoed vanuit de verschillende expertisevelden.

Ontwerpers hebben wel eens de neiging zich weinig flexibel op te stellen als een plan de tekentafel eenmaal verlaten heeft. Ze willen zoveel mogelijk overeind houden van 'hun' plan. Dit is funest in open planprocessen, waar de ontwerper zijn energie juist moet inzetten om de discussie aan te scherpen door mogelijkheden te onderzoeken en te visualiseren. De ontwerper moet nauw overleg voeren met de communicatiedeskundige en de projectleider van Stadsdeelwerken, om in de grote dynamiek van het planproces een gemeenschappelijke koers te kunnen bepalen. De communicatiedeskundige krijgt via de werkgroep Herprofilering locale meningen door, de projectleider zet zijn antennes uit binnen het stadsdeel en de ontwerper benut deze informatie om de kansrijkheid van het ontwerp te vergroten.

Om het ambitieniveau van het ontwerp te vertalen naar de uitvoering is een kwaliteitsfolder gemaakt, met hierin een complete materialenlijst, alle mogelijke voorkomende principedetails en uitwerkingen van haltes, poortconstructies, verkeerseilanden, kruisingen, boomroosters, gedetailleerd tot op de voeg. De folder hangt in de schaftkeet en geeft de uitvoerder een toetsingskader voor kwalitatieve uitvoering.



De landschapsarchitect kreeg tevens als taak gemaakte ontwerpkeuzes door het maatschappelijk veld te 'loodsen', met presentaties aan bewoners en ondernemers, maar ook overleg met de Stichting Gehandicapten Overleg Amsterdam en het Gemeentevervoerbedrijf en de Centrale Verkeerscommissie van Amsterdam. Dit dwong de landschapsarchitect te ontwerpen met gevoel voor maatschappelijke weerstand. De slogan: effectiviteit = kwaliteit x maatschappelijke acceptatie werd zo optimaal in praktijk gebracht. Het intensief contact heeft ondermeer geleid tot het integraal 'mee-ontwerpen' van voorzieningen voor blinden en minder validen en drempelloze oversteekplaatsen van stoepen naar Openbaar Vervoer-haltes.

EFFICIENCY IN BESTEDING VAN HET UITVOERINGSBUDGET

Bij herprofileringen willen ontwerpers zich vaak onderscheiden met dure en opvallende bestratingsmaterialen. Probleem hierbij is dat te weinig geld overblijft voor overige materialen, waardoor een armoedige straat ontstaat met een chique bestrating. In dit project is gekozen voor een standaardmateriaal, namelijk een grijze betontegel met een afmeting van 30 x 20 x 8 centimeter.
De markt van uitvoeringsprojecten schommelt nogal. Om gevoel te krijgen voor de hoogte van de uiteindelijke aanbesteding is voorafgaand enkele malen een risicomodel gemaakt. In praktijk betekende dit rondbellen voor prijzen met andere stadsdelen over vergelijkbare projecten in uitvoering en aanbesteding. De inschatting was hierdoor, dat de aanbesteding ruim onder directieramingsniveau zou uitkomen. Besloten is om een kwaliteitsimpuls door te voeren op de, naar alle waarschijnlijkheid, gunstig uitvallende aanbesteding. De kwaliteitsimpuls werd zodanig ingevoerd in het bestek dat het makkelijk ongedaan gemaakt zou kunnen worden bij tegenvallende aanbesteding.

De gunstige risico-inventarisatie in combinatie met het standaard bestratingsmateriaal heeft het mogelijk gemaakt alle straatmeubilair, zoals verkeersbordpalen en fietsenrekken, uit te voeren in roestvast staal. Ook ontstond budget voor een speciaal boomrooster en zijn de openbaar vervoer haltes met een speciale betonband uitgevoerd.

Ontwerpbelofte inlossen in perfecte uitvoering

In planpresentaties zijn steeds fotorealistische beelden gepresenteerd van de situatie na herinrichting. Ambitie is steeds geweest om deze beelden niet te beschouwen als 'verleidingsplaatjes' voor maatschappelijk draagvlak, maar het kwaliteitsniveau van de beelden ook daadwerkelijk uit te voeren. Zo is de werkgroep openbare ruimte ook betrokken geweest bij het maken van het bestek door ingenieursbureau Fugro, omdat technische oplossingen niet altijd stroken met ruimtelijke bedoelingen. In het bestek werden bijvoorbeeld alle putten in de stoepen ingetekend, vanwege de moeilijke afwatering. Hierop is een nieuw afwateringsvoorstel gemaakt, zodat de putten naar het fietspad konden worden verplaatst. De moeilijke ligging van de riolering heeft geresulteerd in het aanpassen van de boomroosters.

Als een bestek 'rammelt', geeft dit gelegenheid voor aannemers tot claimen van meerwerk dat sterk prijsverhogend werkt op de uitvoering. Om dit te voorkomen is het bestek meerdere malen zeer zorgvuldig gescreend totdat het 'waterdicht' was.

Professioneel toezicht tijdens uitvoering

Een aannemer, ook al heeft hij het beste voor met

Zorgvuldige detailering en uitvoering :
- *geen hakwerk aan de band, maar 10*20 tegels;*
- *alle metalen onderdelen in rvs;*
- *de Leiconprofielband voor de O.V.halte;*
- *geen kort knipwerk aan de gevel, maar 40*20 tegels toepassen bij overmaten korter dan vijftien centimeter;*
- *putten passend in de fietspadband;*
- *de werkgroep openbare ruimte heeft in 2001 al bomen gereserveerd, die tot 2005 kunnen doorgroeien, zodat de Admiraal de Ruijterweg na uitvoering direct ook een groene straat is .*

Een drempelloze oversteek, ontstaan door verkeersdrempels te combineren met oversteekplaatsen naar O.V-haltes.

De tramhaltes zijn verhoogd aangelegd, waardoor de tram toegankelijk is geworden voor rolstoelgebruikers.

Twee meter brede vlonders langs de gevels (normaal één meter breed) en fluoriserende banen langs de hekwerken, die voor slechtzienden een beter zicht bieden en blinden kunnen gebruiken als geleidelijn.

een project, zal de gegeven korting in de aanbesteding ook aan zijn onderaannemers opleggen. Veel partijen in de uitvoering moeten dus werken voor zeer lage prijzen. Om te zorgen dat de overeengekomen kwaliteit wordt geleverd is vaktechnisch toezicht noodzakelijk. Voor de uitvoering is gekozen voor een senior toezichthouder.
Hij moet in staat zijn de taal van de straat te spreken, zorgen dat het dagelijks leven doorgang kan vinden tijdens de werkzaamheden, extra aandacht hebben voor ondernemers en minder validen, heeft de coördinatie over het leggen van kabels en leidingen door diensten en bedrijven en ziet erop toe dat een aannemer een goed product levert.

Maximale communicatie, minimale overlast

Om overlast voor bewoners en ondernemers tijdens de uitvoering tot een minimum te beperken zijn verschillende maatregelen getroffen. Ten eerste is een BLVC medewerker aangesteld die toeziet op specifieke onderdelen van bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie. Hij is niet belast met de logistieke en kwalitatieve eisen van het werk en staat geheel ter beschikking van de omwonenden. In geval van conflicterende maatregelen neemt de toezichthouder een eventuele eindbeslissing. Het voordeel van deze werkwijze is dat beter is nagedacht over de gevolgen van de te nemen maatregelen. Op de Admiraal de Ruijterweg heeft de BLVC medewerker ook de taak oudere en hulpbehoevenden persoonlijk te helpen indien dit gewenst is. Te denken valt aan hulp bij het naar de auto komen of het ophalen van vuilniszakken vanwege de afstand tot tijdelijke huisvuil inzamelpunten.

Om iedereen te informeren over de werkzaamheden en fasering van de uitvoering is een zeer handzame folder gemaakt waarop kan worden afgelezen in welk deel van de straat er op welk moment gewerkt wordt. Bij aanvang van iedere fase is een bewonersavond belegd om de folder en het plan toe te lichten. In de Projectwinkel worden inloopspreekuren gehouden, waar een ieder zijn mening of klachten kwijt kan.

Ten slotte is tijdens uitvoering gezorgd voor minimale overlast, door het plaatsen van extra voorzieningen zoals twee meter brede vlonders langs de gevels (normaal één meter breed) en fluoriserende banen langs de hekwerken, die voor slechtzienden een beter zicht bieden en blinden kunnen gebruiken als geleidelijn. Op het project worden in samenwerking met Stadsregie, Dienst Maatschappelijke Ontwikkeling en de Stichting Gehandicapten Overleg Amsterdam diverse producten uitgeprobeerd om de toegankelijkheid voor minder validen tijdens de werkzaamheden te verbeteren. Deze maatregelen worden geëvalueerd om te kijken of er producten standaard voorgeschreven kunnen worden. De nadruk ligt op praktische uitvoerbaarheid en betaalbaarheid.