

Bouwstenen Sociale Veiligheid Busstation Sloterdijk e.o.

Eindrapport

Amsterdam, 13 maart 2003

Harm Jan Korthals Altes
Rob van der Bijl
Tobias Woldendorp

Met medewerking van:
Maaïke Scheringa (dRO)
Iris van Scheppingen (dIVV)

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
2	Beknopte Typologie Busstations	4
3	Vragenlijst als opmaat naar Bouwstenen sociale veiligheid Teleport Sloterdijk	11
3.1	Inleiding	11
3.2	Ruimtelijke thema's	12
3.3	Verkeersveiligheid	13
4	Vraagstelling per criterium sociale veiligheid	14
4.1	Aanwezigheid sociale ogen/zichtbaarheid	14
4.2	Toegankelijkheid en vluchtwegen	15
4.3	Attractiviteit	16
4.4	Markering/territorialiteit	17
5	Vraagstelling verkeersveiligheid	18
6	Vraagstelling programmatische thema's	19
7	Vraagstelling beheertechnische thema's	20
8	Nawoord	21
	Bijlagen	
Bijlage 1	Trends onveiligheid Sloterdijk /Teleport	23
Bijlage 2	Werkgroepleden Sociale veiligheid Busstation Sloterdijk Teleport	27

1 Inleiding

Sinds begin 2002 is DSP-groep door het Ontwikkelingsbedrijf Gemeente Amsterdam (OGA) betrokken bij het project 'Teleport' als veiligheidsadviseur. Nadat in de loop van 2002 een eerste verkenning van de veiligheidseffecten van verschillende planvarianten was uitgevoerd (de notitie 'Plussen en minnen'), werd begin 2003 een nieuwe opdracht vastgesteld: maak een checklist waarin welke variant ook voor het ontwerp van een openbaar vervoerknoop (op subregionaal schaalniveau) beoordeeld kan worden.

In een tweede fase van de opdracht (voorjaar 2003) zou deze checklist losgelaten worden op de dan beschikbare planvarianten. De checklist is vooral bedoeld als een (zo objectief en dekkend mogelijk)

beoordelingsinstrument voor een reeds vervaardigd ontwerp. Het is echter ook geschikt als input *vooraf*: de architect kan zich zelf de vragen stellen die straks de toetser stelt. De checklist is echter niet richtinggevend voor het ontwerp: hij stuurt niet in de richting van een bepaalde oplossing.

De checklist spitst zich toe op het busstation. Omdat het busstation op Sloterdijk hoe dan ook flink aangepakt en misschien ook verplaatst wordt, is het busstation de belangrijkste variabele op dit moment, waar de meeste veiligheidswinst in het ontwerp te behalen valt.

Bouwstenen voor sociale veiligheid, zoals we het document waarin de checklist is opgenomen genoemd hebben, ligt nu voor u. De bouwstenen beginnen met een uitgebreide inleiding over busstations: welke typen zijn er te onderscheiden, welke uitgangssituatie bieden die voor veilig ontwerpen?

De bouwstenen zijn, waar nuttig of noodzakelijk, geïllustreerd met voorbeelden.

Als daaraan behoefte bestaat kan in een eventuele latere, aanvullende versies, afhankelijk van beschikbare tijd en budget, een grotere, meer gedetailleerde verzameling referenties worden samengesteld.

2 Beknopte Typologie Busstations

Vanuit het oogpunt van sociale veiligheid kunnen haltevoorzieningen voor bussen, in het bijzonder busstations, in een eenvoudige typologie worden geordend. Voor sociale veiligheid is met name het onderscheid tussen compacte en niet-compacte busstations relevant. Compact betekent dat de bufferfunctie van het station gescheiden is van de overige functies, zoals verblijfs- en wachtruimten. Dat wil dus zeggen dat de bufferruimte geen onderdeel van het station uitmaakt. En dat ook in eindpuntsituaties de betreffende bus niet ter plekke 'buffert' tussen aankomst en vertrek.

Verder is met name de organisatie en vorm van de perrons van belang. Hier geldt – vanuit sociale veiligheid gezien – het onderscheid tussen een centraal eilandperron en een oplossing waarbij meerdere perrons vrij in de stationsruimte, of in de gewone openbare ruimte, zijn gesitueerd. De visgraatordeining van een groep kleinere perrons is een voorbeeld van zo'n vrije situering. Er zijn tal van tussenvormen denkbaar, in de onderstaande typologie samengevat onder de noemer 'hybride'.

Een typologie op basis van genoemde onderscheidingen levert een zestal basistypes op:

Schema 2.1

	Niet Compact	Compact
Vrij	type 1	type 2
Eiland	type 3	type 4
Hybride	type 5	type 6

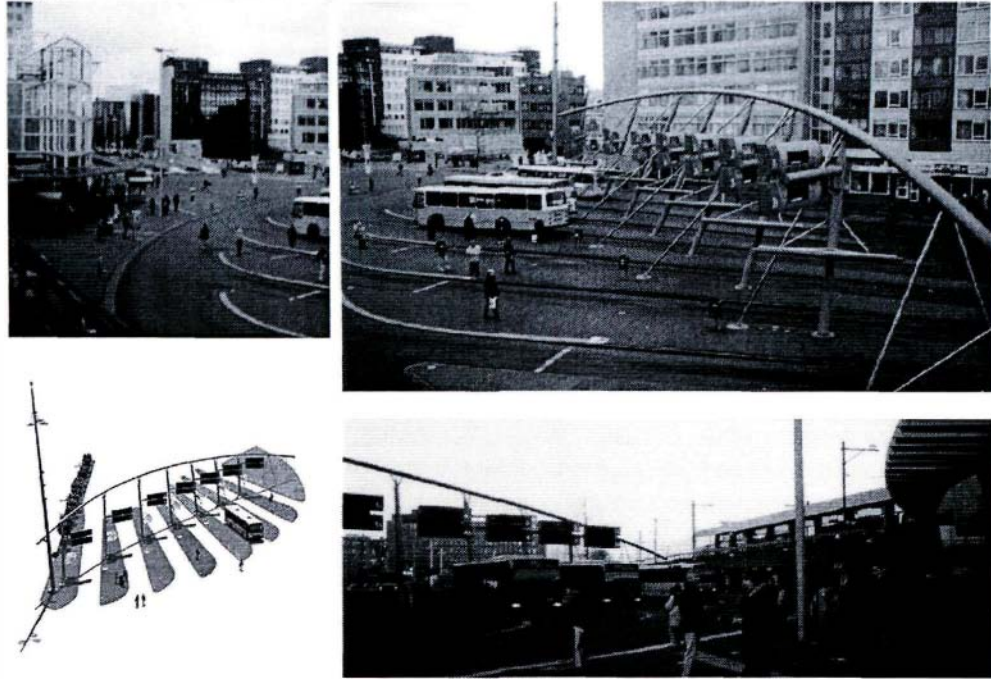
Op basis van een reeks van aspecten kan elk van de zes typen verfijnd worden. Vanuit sociale veiligheid zijn dan met name de volgende aspecten onderscheidend:

- de status - openbaar, semi-openbaar, etc.- van de stationsruimte;
- het station als min of meer open ruimte, of als bouwwerk;
- de aanwezigheid van centrale wachtvoorzieningen;
- het al dan niet dynamische halteringsbeheer;
- de kwaliteit van de verbinding tussen bus- en treinstation.

Onderstaand volgt een beschrijving van de zes typen, en wordt een zo algemeen mogelijk oordeel gegeven over de uitgangssituatie voor sociaal veilig ontwerpen.

Vooraf dient gezegd te worden dat het bij geen van de 6 typen op voorhand onmogelijk moet worden geacht tot een sociaal veilig eindresultaat te komen. De verschillen die worden aangegeven moeten nadrukkelijk worden gezien als een beoordeling van de *uitgangssituatie*: hoeveel (extra) moeite moet je doen om het veilig te krijgen.

Type 1: Niet-Compact/Vrij



Busstation Leiden

Dit type vertegenwoordigt de klassieke oplossing. In de uiterste vorm is de facto geen sprake van een station, maar halteren de bussen tamelijk willekeurig in de openbare ruimte aan verschillende haltes, en is de ruimte voor bufferende bussen in het station zelf opgelost.

In stationsvorm bestaat dit klassieke type vrijwel altijd uit een openbaar plein waarop een reeks kleine, in bijvoorbeeld een visgraatpatroon geordende perrons is gesitueerd. Vaak zijn op elk perron Abris geplaatst, soms is er excentrisch gesitueerd ook een wachtruimte. Dat is dan dus niet letterlijk een *centrale* wachtruimte, immers: het publiek wordt er niet gebundeld, het gros van de mensen staat op de haltes te wachten, een relatief klein groepje wacht bij de 'centrale' voorziening.

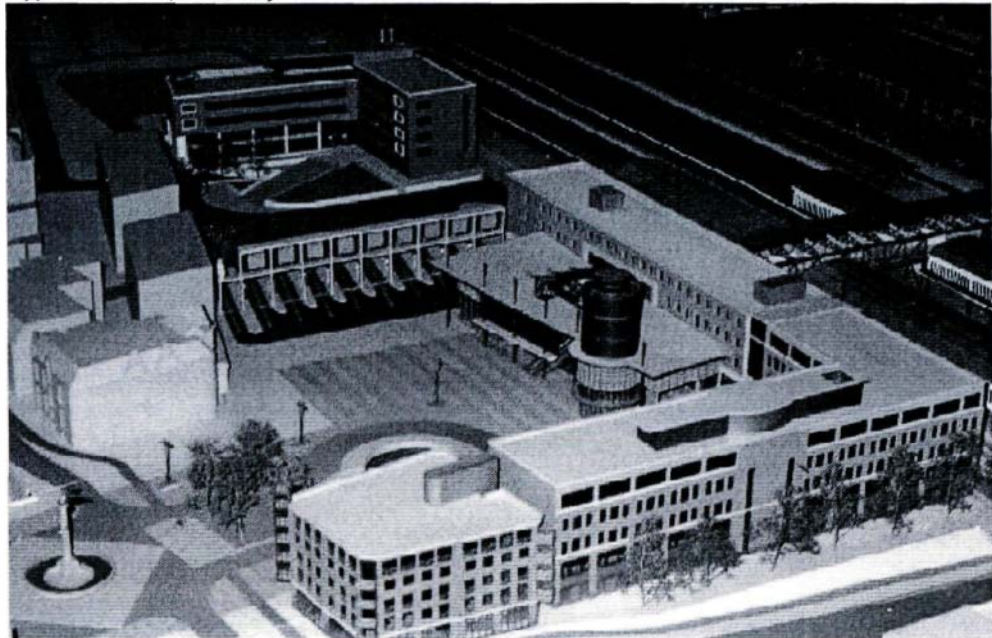
Er zijn heel veel voorbeelden in Nederland te vinden, zoals bij de hoofdstations van Apeldoorn, Eindhoven en Leiden. De nieuwe situatie in Arnhem vormt een gebouw-variant van dit type. Het busplatform van Den Haag C.S. valt gedeeltelijk als gebouw op te vatten en valt daardoor ook onder dit subtype: niet-compact/vrij, in gebouw.

De uitgangssituatie is niet gunstig voor sociale veiligheid, en ook niet voor verkeersveiligheid. Er moet veel moeite gedaan worden om werkelijk overzichtelijkheid te bereiken en er bestaan verkeerstechnisch conflictpunten tussen publiek en bus. De verkeersveiligheid is alleen met veel moeite goed te regelen en wordt nooit optimaal.

Dit type komt overwegend voor in de vorm van openbare ruimte. Voor sociale veiligheid is dan, naast de opstelling van de perrons en de bussen, vooral van belang hoe die ruimte is ingericht en vormgegeven, en met name hoe die ruimte wordt beheerd en gebruikt.

Ook is van belang waar de bufferruimte zich bevindt. Wanneer die volkomen buiten de publieksstroom ligt en de bufferende bussen geen zichtlijnen blokkeren, is er geen nadelig veiligheidseffect, behalve dat de ruimte al snel groot, kaal en weinig besloten wordt.

Type 2: Compact/Vrij



Busstation Den Bosch

De nadelen van het eerste type kunnen deels worden ondervangen door de bufferruimte buiten het stationscomplex te plaatsen. Den Bosch is daarvan een voorbeeld. Maar ondanks het gebruik van dynamisch haltebeheer is de ruimtewinst daar toch beperkt. De overzichtelijkheid is echter relatief groot. In het algemeen zijn de condities voor sociale veiligheid binnen situaties conform type 2 gunstiger dan conform type 1. Het is daarom opmerkelijk dat dit type in Nederland (nog) betrekkelijk weinig voorkomt. In Groningen wordt er thans aan gewerkt.

Type 3: Niet Compact/Eiland



Ontwerp busstation Amsterdam-IJ-zijde

In situaties conform dit type halteren alle bussen aan hetzelfde eilandperron. Of een eilandperron gunstig dan wel ongunstig is als uitgangssituatie voor sociale veiligheid, hangt in eerste instantie af van de lengte.

Als in de directe omgeving van dit perron, en zelfs ook aan het perron zelf, bussen bufferen kan voor sociale veiligheid een betrekkelijk ongunstige situatie ontstaan.

De overzichtelijkheid en de zichtbaarheid van de bussen (weten waar "jouw bus" staat) neemt af naarmate het perron langer wordt.

Een discriminerende variabele is de al dan niet gelijkvloerse benadering van het perron. Wanneer die ongelijkvloers is, kruist men niet de eventuele bufferende bussen in de buitenring en is ook de verkeersveiligheid optimaal. Een voorbeeld daarvan is het busstation bij het Academisch ziekenhuis Utrecht. De entree van het ziekenhuis ligt op plus 1 niveau, de bussen komen aan op maaiveld. Het eiland is compact van vorm (eivormig) en zeer overzichtelijk. Het stijgpunt geeft toegang tot een passage die direct naar de entree van het ziekenhuis loopt. Daarbij loopt men "over" de bufferende bussen zonder het te zien of te merken.

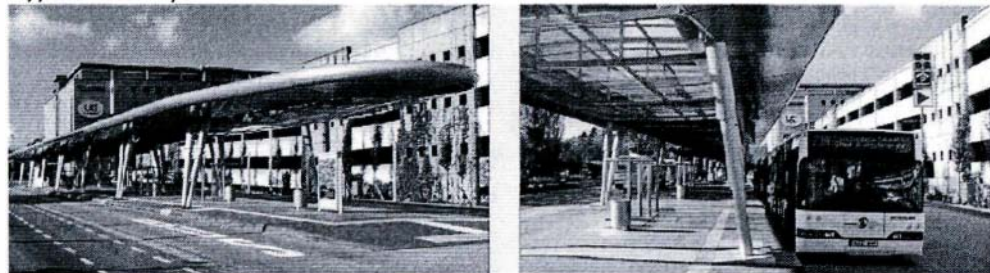
Ook kruist men niet de af- en aanrijdende bussen. Een ongelijkvloerse toegang tot het eilandperron vergroot ontegenzeggelijk de verkeersveiligheid. Een voordeel uit oogpunt van veiligheid van eilandperrons is de mogelijkheid om een doelmatige, centrale wachtruimte te plaatsen.

Mits goed gedetailleerd en beheerd kan zo'n voorziening een belangrijke bijdrage leveren aan een verhoogde sociale veiligheid.

De halteringscapaciteit van een perron kan worden vergroot door het toepassen van zogenaamde zaagtanden. Een voordeel hiervan is dat de oriëntatie op de lijn- en richtingsaanduiding op de bussen wordt verbeterd, hetgeen de afhankelijkheid van elektronische informatiepanelen vermindert.

Het ontwerp voor het busstation Amsterdam CS-IJzijde is een voorbeeld van dit type in het subtype 'gebouwde vorm'. In het licht van sociale veiligheid illustreert dit voorbeeld alle voordelen van dit type. En ook enkele nadelen, zoals de grote lengte van het eilandperron.

Type 4: Compact/Eiland



busstation Hürth (BRD)

Dit type verschilt van het voorgaande type in het feit dat de bufferfunctie buiten het station wordt geplaatst. Dit type levert vergeleken met het vorige type een gunstiger uitgangssituatie op dan het voorgaande, omdat de ruimte compacter kan zijn. Immers: er hoeft geen ruimte te worden gereserveerd voor bufferende bussen. Dit type leent zich vanwege zijn compactheid goed voor uitvoering in gebouwde vorm. Mits een goede beheerorganisatie aanwezig, vormt dit type voor sociale veiligheid misschien de meest gunstige uitgangssituatie.

En wanneer het perron ongelijkvloers benaderbaar is, is ook uit oogpunt van verkeersveiligheid de uitgangssituatie gunstig.

Er zijn in Nederland tot nu toe geen voorbeelden van dit type in gebouwde vorm gerealiseerd. In Maastricht naast het hoofdstation is een fraai voorbeeld te zien op maaiveld, niet in gebouwde vorm maar in de openbare ruimte: doelmatig, compact, overzichtelijk en veilig. Dit type wordt recentelijk ook veel in het buitenland toegepast, zoals ons voorbeeld in het Duitse stadje Hürth toont.



Busstation Amstelveen

Eilandperrons worden in de praktijk bijna altijd aangevuld met extra (zij)perrons. In zowel functioneel als ruimtelijk opzicht werkt dit nagenoeg altijd complicerend, zeker ook omdat in dit type eveneens in het station gebufferd wordt. Qua toepassing komt dit type na het klassieke type nummer 1 op de tweede plaats. Het busstation van Wageningen is een voorbeeld, met een bescheiden omvang. Het nadeel van bufferen binnen het station is hier goed te zien; de reguliere perrons zijn niet overkapt, het 'reserve'-perron dat wel (gedeeltelijk) overkapt is, is in de eerste plaats toegewezen aan bufferende bussen.

Utrecht C.S. is een voorbeeld waar het centrale, deels overbouwde eilandperron (voor de stadsbussen) op hybride wijze is aangevuld met haltevoorzieningen voor streekbussen en sneltram. Qua sociale veiligheid en verkeersveiligheid is dit voorbeeld een negatief precedent bijna zonder weerga, ook al omdat allerlei details erg ongelukkig zijn opgelost, zoals de stijpunten die zichtlijnen blokkeren, en het feit dat de middenruimte van het perron voor een groot deel is volgebouwd met allerlei voorzieningen, zoals kiosken, kaartverkoopruimte en chauffeurswachtruimte.

Het busstation in het centrum van Amstelveen is een voorbeeld van dit type in gebouwde vorm.

Het bestaat uit een eilandperron en een ringvormig buitenperron. Echter, een van de belangrijkste buslijnen, de Zuidtangent, heeft een aparte halte tamelijk ver buiten het gebouw (ca 100 meter) en is van daaruit niet zichtbaar. Ook worden de vertrektijden van deze bussen niet aangegeven op het centrale informatiepaneel! Al met al is een tamelijk onoverzichtelijke situatie ontstaan, hetgeen nog versterkt wordt door de ambivalente wijze waarop de toegang tot het station geregeld is. Aan één kant als klassieke entree, aan de andere kanten als ongearticuleerde open wanden.

De ruimte van het station is aldus openbaar. Amstelveen combineert zo de nadelen van een open, openbare ruimte met de nadelen van een semi-openbaar gebouw. Een gemiste kans.

Type 6: Compact/Hybride

Bij dit type is de bufferfunctie buiten het station geplaatst. Daarmee worden de nadelen van het vorige type enigszins ondervangen. Het is lastig om algemene uitspraken te doen over de uitgangssituatie voor de sociale veiligheid en verkeersveiligheid van dit zesde type. Wel is zeker dat als de perronsituatie tendeert naar een relatief eenvoudige oplossing in de vorm van twee zijperrons, dat dan de kwaliteit van type 4 redelijk benaderd kan worden. De meest uitgesproken vorm van zo'n oplossing is het subtype waarin het station als bouwwerk is uitgevoerd, dat alleen gebruikt wordt voor doorgaande bussen. In beginsel kan dan een mooi goed beheerbaar station gerealiseerd worden. Een voorbeeld daarvan is te zien in Oberhausen CentrO, waar een opgetild bus/tramstation is gerealiseerd met twee zijperrons. Door het optillen van de perrons is ook uit oogpunt van verkeersveiligheid een gunstige situatie ontstaan. Feitelijk heeft het dezelfde voordelen als een eilandperron dat ongelijkvloers benaderbaar is. Het enige verschil is dat de passagiersstroom over twee stijgpunten wordt verdeeld in plaats van dat de stroom op een centraal stijgpunt is geconcentreerd. Dat hoeft uit oogpunt van veiligheid geen nadeel te zijn wanneer de stijgpunten transparant zijn uitgevoerd en in elkaar zicht liggen. Bij de meeste haltes van de Ringlijn in Amsterdam zijn de stijgpunten op die wijze uitgevoerd en daar is goed te zien hoe dit voor de sociale veiligheid werkt.



Busstation Schiphol

Het busstation van Schiphol is een voorbeeld van dit type op maaiveld en in de openbare ruimte. Door het complexe programma (verschillende soorten buslijnen, taxivoorzieningen, etc.) is daar toch een vrij onoverzichtelijke situatie ontstaan. Met name de verkeersveiligheid laat veel te wensen over. Het busstation in Zeist is een voorbeeld dat qua veiligheid beter is opgelost. De ruimte is daar exclusief gereserveerd voor bussen. De situatie is rustig en overzichtelijk, er zijn geen echt gevaarlijke oversteekpunten en kruisende verkeersbewegingen. Er is weliswaar geen centrale wachtruimte (dat is bij dit type niet logisch, omdat dan de helft van de bussen bereikt wordt door de

busbaan over te steken, hetgeen zeer verkeersonveilige situaties zou opleveren), maar in Zeist is te zien dat dit niet echt een nadeel hoeft te zijn. De abris van de beide perrons zijn pal tegenover elkaar geplaatst waardoor wachtende passagiers oogcontact hebben met wachtende passagiers aan de overzijde.

3 Vragenlijst als opmaat naar Bouwstenen sociale Veiligheid Teleport Sloterdijk

3.1 Inleiding

In het kader van de veiligheidstoetsing en –advisering voor het project Amsterdam Teleport (station Sloterdijk en omgeving) wordt een checklist voor de sociale veiligheid gemaakt, die toegespitst is op gebruik voor dit project. Het doel van de checklist is: de planontwikkeling voor het gehele openbaar vervoer knooppunt (het betreft een knooppunt op subregionaal niveau) kunnen toetsen, inclusief de directe omgeving.

Een studiegroep die voor dit doel is opgericht, is met het opstellen van deze checklist belast. Binnen deze studiegroep is een werkgroep aan de gang gegaan, bestaande uit vertegenwoordigers van dIVV, dRO en DSP-groep. Als indeling van de vragenlijst is gekozen:

- ruimtelijke thema's;
- programmatische thema's;
- beheertechnische thema's.

De checkpunten zijn vooralsnog geformuleerd in vraagvorm.

Een station(-somgeving) laat zich goed analyseren wanneer men kijkt naar 'bewegingen' die er plaats vinden (stroompatronen tussen de verschillende vormen van vervoer, inclusief het wachten dat daar soms bij hoort).

De vragen hebben betrekking op de volgende bewegingen:

- autobeweging en parkeren;
- fiets;
- lopen;
- bus (openbaar vervoer);
- bus (besloten personenvervoer);
- tram;
- taxi;
- trein;
- metro.

Programma-onderdelen waar de bewegingen plaatsvinden:

- bus/tramstation;
- openbare ruimte;
- taxistandplaats;
- P&R-terrein;
- fietsenstalling(en), bewaakt en onbewaakt;
- hal station Sloterdijk;
- perrons (station Sloterdijk, laagliggend);
- perrons (station Sloterdijk, hoogliggend);
- hal station Hemboog;
- perrons (station Hemboog).

3.2 Ruimtelijke thema's

Voor de structurering van de vragen in deze categorie zijn vier groepen criteria gedefinieerd. Per criterium volgt hieronder een korte beschrijving waarna in paragraaf 4 de bijbehorende vragen worden weergegeven.

3.2.1 Aanwezigheid van 'Sociale ogen'/zichtbaarheid

Aanwezigheid van mensen is een noodzakelijke maar geen voldoende voorwaarde voor sociale controle. Men moet namelijk ook kunnen zien wat er gaande is. Zicht en overzicht is van groot belang voor een gevoel van veiligheid. Het vergroot de persoonlijke controlemogelijkheden en daarmee de ongelijkheden om zich, wanneer men bedreigd wordt of zich bedreigd voelt, snel uit de voeten te maken. Het gaat hier om zichtlijnen, verlichting, aantal en omvang van obstakels in de ruimte, de locatie en de zichtbaarheid van de locatie en de indeling en inrichting van de buitenruimte. Donkere, kleine toegangen, smalle gangen (met onoverzichtelijke bochten) etc. moeten dus voorkomen worden.

Sociale ogen kunnen onderverdeeld worden in 3 vormen van toezicht:

- formeel toezicht door politie, stadswachten, stationschefs, parkmanagement, etc. Deze mensen zijn direct voor deze functie aanwezig;
- semi-formeel toezicht door personeel dat met een duidelijk doel ergens aanwezig is, zonder dat dit doel direct betrekking heeft op preventie van veel voorkomende criminaliteit. Hierbij moet gedacht worden aan personeel van voorzieningen op het station, schoonmakers, beheerders van fietsenstalling etc. Het is evident dat de omgeving door zo'n informeel personeelslid is geadopteerd;
- informeel toezicht door passanten: dit zijn de medereizigers op het station. Of deze mensen daadwerkelijk zullen ingrijpen is onbekend maar de kans daarop is groter naarmate er meer medereizigers aanwezig zijn. Voor potentiële daders is het gedrag van omstanders onvoorspelbaar en de aanwezigheid van mensen verhoogt hoe dan ook de kans op sancties. Deze vorm van toezicht neemt een zeer belangrijke plaats in, aangezien het onmogelijk is om overal formeel en semi-formeel toezicht aanwezig te laten zijn. Met name in de uren dat de meeste voorzieningen op de stations dicht zijn, is de aanwezigheid van andere reizigers zeer belangrijk. Reizigersstromen moeten dan ook zoveel mogelijk gebundeld worden zodat het kleine aantal reizigers dát er is in ieder geval geconcentreerd wordt.

3.2.2 Toegankelijkheid en vluchtwegen

Bereikbaarheid en toegankelijkheid zijn belangrijke voorwaarden om formele en informele surveillance te kunnen uitoefenen. Ook is het belangrijk dat eventuele slachtoffers in geval van nood snel kunnen vluchten. Aan de andere kant verlaagt een gemakkelijke toegankelijkheid van gebouwen, stations en buitenruimte de drempel voor potentiële daders terwijl vluchtwegen de pakkans verkleinen en het risico op het delict laat toenemen. Een evenwicht hierin is noodzakelijk. Routes moeten zo kort en eenduidig mogelijk zijn. Stille, afgelegen routes moeten worden voorkomen. De routes zijn veelal een gevolg van het aantal en de posities van entrees. Door beperking van het aantal entrees, wordt ook het aantal routes beperkt en wordt de publieksstroom gebundeld. Ofwel; er moet gekeken worden of het mogelijk is loopstromen te ontvlechten tijdens de spits en te vervlechten/bundelen tijdens de rustige (avond)uren.

3.2.3 Attractiviteit

Attractieve inrichting van gebouwen en buitenruimten heeft een positief effect op het voorkomen van vandalisme en onveiligheidsgevoelens. Een aantrekkelijk, goed onderhouden station en omgeving geven minder aanleiding voor vandalisme dan een omgeving met graffiti en andere sporen van vandalisme. Het gaat hierbij vooral om kleur- en materiaalgebruik en een zorgvuldig beheer en onderhoud. Een kanttekening, die hierbij gemaakt kan worden is dat bij sommige "open" organisatievormen van busstations de inrichting niet al te attractief gemaakt moet worden, omdat het dan onbedoeld gebruik kan stimuleren.

3.2.4 Markering/Zonering

Een reiziger moet het gevoel hebben dat er duidelijkheid bestaat over de manier waarop het beheer geregeld is. En wie waarvoor verantwoordelijk is. Een ruimtelijke inrichting die bepaalde zones onderscheidbaar maakt, helpt daarbij. Bijvoorbeeld een afsluitbare hal: die geeft voor reizigers een herkenbare overgang van openbare ruimte naar stationsruimte. Wanneer onduidelijk is welke beherende instantie wat onderhoudt zal er erosievandalisme ontstaan en daarmee kan vermijdingsgedrag op gaan treden.

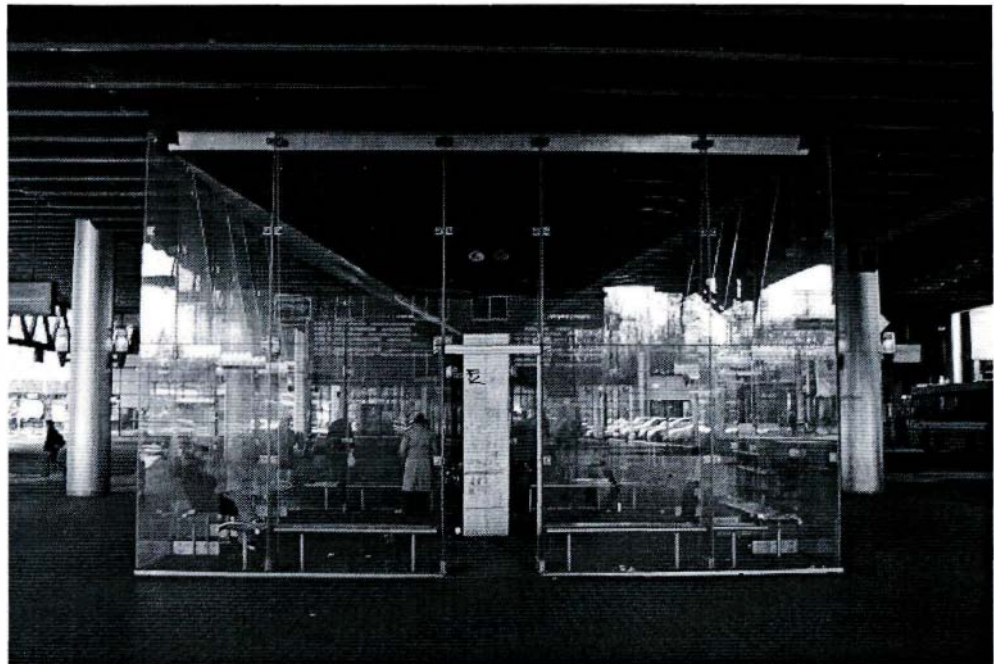
3.3 Verkeersveiligheid

Hoewel de opgave primair is een checklist voor sociale veiligheid op te stellen, is er een apart criterium Verkeersveiligheid opgenomen, omdat sociale veiligheid en verkeersveiligheid in de praktijk soms tegenstrijdige eisen opleveren.

4 Vraagstelling per criterium sociale veiligheid

4.1 Aanwezigheid sociale ogen/zichtbaarheid

- Is de wachtgelegenheid voor de chauffeurs op een drukke, beschermde plaats gelegen? is er zicht op de wachtende reizigers vanuit de wacht-ruimte?
- Is er centrale controle op bussen en reizigers?
- Worden de reizigersstromen geconcentreerd en worden de wachtende reizigersgeconcentreerd?
- Worden ondergrondse ruimten, of ruimten die als ondergrondse ruimte op te vatten zijn voorkomen?
- Kun je komend uit het station de bussen zien en aflezen welke lijn en richting de bussen rijden?
- Is de uitstapplaats zodanig dat je de stationsingang ziet liggen?
- Hebben de passanten snel zicht op de overstapmogelijkheden?
- Indien niveauverschillen: heb je zicht van het ene niveau op het andere? indien niet, is dit gecompenseerd door goede bebording?



Sociale ogen: transparante wachtruimte Amstelveen

- Heb je uitzicht vanuit de (centrale) wachtruimte op de perrons (zijn de stijgpunten bijv. zodanig geplaatst dat ze het zicht niet belemmeren?)
- Bij een (overkapte) gebouwachtige oplossing: is de ruimte afsluitbaar en beheersbaar, duidelijk gezoneerd (binnen/buiten), transparant (dwz dat je van buitenaf kunt zien wat er binnen gebeurt, en omgekeerd)
- Als er stijgpunten zijn: vormen deze geen obstakel voor belangrijke zichtlijnen? Kun je vanaf het stijgpunt al zien waar je uitkomt? In het geval van een roltrap is er wijds zicht direct nadat de roltrap op maaiveld/plusniveau is uitgekomen?

- Zijn belangrijke gebouwen en bestemmingen die op loopafstand van het station liggen, vanuit de verte (en liefst meteen vanuit de voorruimte van het station) al zichtbaar?
- Zijn er zowel overdag als 's avonds voorzieningen in de directe nabijheid van het bus/tramstation zodat er "sociale ogen" zijn?
- Zijn er voorzieningen aanwezig in avonduren zodat er sociale ogen zijn?
- Is er toiletgelegenheid met (betaald) toezicht?
- Is de verlichting van verschillende ruimten gelijkmatig en van zodanig niveau, dat gezichtsherkenning op enige meters afstand mogelijk is?
- Zijn de licht-overgangen tussen verschillende ruimten geleidelijk (is vermeden dat een reiziger van een lichte ruimte plotseling in een donkere ruimte komt)?

4.2 Toegankelijkheid en vluchtwegen



Toegankelijkheid: sociaal onveilige toegankelijkheid, Amstelveen

- Kun je op het bus/tramstation een centrale wachtgelegenheid maken, waar je het publiek concentreert? Hoe betrek je de bus/tramreizigers bij de overige wachtruimten OV?
- Hoe zijn de routes tussen openbaar vervoer en parkeerterrein, kiss & ride (lengte, zicht, bebording), taxi's?
- Zijn er obstakelvrije zones bij de verblijfsruimte, de stroomruimte en de instapruimte, en staat de maat ervan in verhouding tot de intensiteit van het publiek
- Is het aantal toegangen tot het (bus)station zo beperkt mogelijk, wordt voorkomen dat er nauwelijks gebruikte routes ontstaan, sluiten de aangeboden entrees (en de daaraan gekoppelde routes) aan op de behoeften?
- Zijn de looproutes eenduidig, kort en comfortabel?
- Hoe is de overstap aangegeven (visueel en/of met bebording) tussen: bus en trein; bus en tram; bus en metro; bus en bus; bus en taxi; trein en taxi; bus en fiets; trein en fiets; NB al deze vragen ook apart voor het Hemboogstation stellen.

- Hoe is de oriëntatie op de stijpunten (kun je ze vanuit de hal/het perron al zien liggen, of is er een goed bewegwijzeringsysteem)?
- In afsluitbare ruimten: is er een nooduitgang?
- Is effectief politieoptreden mogelijk (logistiek aanrij routes, snelparkeren voor surveillancewagens?)

4.3 Attractiviteit

- Voorziet het plan waar het de openbare ruimte betreft in een aantrekkelijk verblijfsklimaat, zonder dat het tot onbedoeld gebruik uitnodigt?
- Is er bij de eventuele overkapping van bus/trein een duidelijke keus gemaakt voor een openbare (maar wel overkapte) ruimte dan wel een meer gebouw-achtige kapoplossing?
- Bij een (overkapte) openbare ruimte oplossing: zo hoog dat je het gevoel van (vrije) ruimte hebt, en goed doorzicht, en goede doorwaaimogelijkheid (dwz wel comfortverhogend voor reizigers maar niet uitnodigend voor rondhangers)?
- Bij ondergrondse situaties: is er voldoende toetreding van daglicht?
- Bij een stationssituatie: is er een barrière voor niet-reizigers, bijvoorbeeld door middel van tourniquets?
- Gegeven een gebouwachtige oplossing: zijn er mogelijkheden om het gebouw afsluitbaar te maken?
- Nemen de stijpunten niet teveel ruimte in, waardoor er loop- of verblijfsruimte ingenomen wordt waar je hem hard nodig hebt?
- Is de openbare ruimte bij het station ingericht op snelle doorstroming (afwikkeling van passagiersstromen), en (omgekeerd): nodigt de ruimte niet uit tot rondhangen?
- Is de wachtruimte bij vertrekhaltes beschut, qua ligging en vormgeving?
- Is er vanuit de wachtruimte zicht op bussen of informatiebord?
- Is het bus/tramstation "verbonden" met het NS-station?



Attractiviteit: opvallende architectuur bushalte Zuidtangent, Haarlem

4.4 Markering/zonering

- Kun je op het busstation een centrale wachtgelegenheid maken, waar je het publiek concentreert?
- Zijn er duidelijke normen, zoals duidelijk zichtbaar opgehangen huisregels, waarmee de politie/geautoriseerde toezichthouders een instrument in handen hebben om effectief op te treden/ in te grijpen?
- Is de wachtruimte apart afsluitbaar?
- Is er de mogelijkheid om de loopstromen op tijdens de spits te ontvlechten en op stille tijden te bundelen?



Zonering: (links entree tot station, rechts transparante wand voor instappers), busstation in Glasgow (Schotland)

5 Vraagstelling verkeersveiligheid

- Worden conflictpunten tussen voetganger en bus/tram en overig verkeer voorkomen?
- Is er voldoende ruimte op perrons ter voorkoming van gedrang?
- Hebben de chauffeurs overzicht bij het in/uitrijden van bussen/trams vanaf de haltes?
- Is er zicht vanuit bus/tram op reizigers?
- Wordt er op het busstation rekening gehouden met een lage ontwerpsnelheid?
- Kun je het busperron ongelijkvloers benaderen?
- Ligt de fietsroute naar en langs het station zodanig dat er zo min mogelijk kruisende bewegingen met belangrijke looproutes ontstaan (is vermeden dat de kruisende bewegingen op qua verkeersveiligheid kritische punten plaatsvinden)?



Verkeersveiligheid: gelijkvloerse oversteek, Schiphol

6 Vraagstelling programmatische thema's

- Zijn er in de plinten van (kantoor)gebouwen in de (directe en wijdere) stationsomgeving functies opgenomen die een substantieel deel van het etmaal in gebruik zijn?
- Wat voor programma zou voor specifiek deze plek identiteitsverhogend kunnen werken en dag-en nachtstromen kunnen genereren, die een substantieel deel van het etmaal levendigheid genereren, zonder dat het potentiële daders trekt (zoals een verzameling fastfood tenten)?
- Zijn toegevoegde programmaonderdelen, zoals ateliers, zo gelegen dat ze veilig bereikbaar zijn en ze een meerwaarde leveren voor het toezicht op de openbare ruimte?



Toegevoegde programma's: kantoren en winkelvoorzieningen, Schiphol

- Is er voorzien in het bundelen van voorzieningen, die open zijn op de avond/nachtelijke uren?
- Wordt de ruimte in de hal niet opgeofferd aan functies zoals kiosken, die als obstakels werken? is ervoor gezorgd dat de functies in de wanden opgenomen zijn, maar dan weer niet de wanden die vrij moeten blijven in verband met doorzicht naar de openbare ruimte. Worden de wanden ook vrijgehouden van "bedrijfsmatig plakwerk"?

7 Vraagstelling beheertechnische thema's

- Leent de gekozen oplossing zich ruimtelijk en programmatisch voor efficiënt beheer (zelfde inspanning -> meer effect)?
- Zijn er functies opgenomen die een speciale vorm van beheer eisen (bijv. verslaafdenopvang)?
- Vereist het gebied door zijn opzet (gebundelde/verstrengelde functies) een speciaal soort beheer (bijvoorbeeld park management)?
- Is er een duidelijke afstemming mogelijk tussen de verschillende beheerpartijen (doordat duidelijkheid bestaat waar de grenzen van deelgebieden liggen)?
- Blijft er niemandsland over en wie zou dat dan moeten beheren?
- Zijn de verschillende beheerders bereid één coördinator aan te wijzen (bijvoorbeeld Parkmanagement)?
- Kan een hoog beheerniveau geleverd worden in het station en het stationsgebied? Referentievoorbeeld van een beheerplussniveau is zoals bij de busstations van de Zuidtangent wordt geleverd.



Beheer: parkeergarage boven busstation vereist specifiek beheer, Amstelveen

8 Nawoord

Een checklist zoals deze blijft een papieren tijger, wanneer er niet actief mee wordt gewerkt. Het is dus van belang om het proces zodanig te regisseren dat de checklist op het juiste moment bij de juiste persoon is.

Zodra er een ontwerpteam is samengesteld, zou dit de checklist uitgereikt moeten krijgen, met het verzoek kennis te nemen van de voorbeelden en de toetsingscriteria.

En zodra er vanuit het ontwerpteam planvarianten beschikbaar komen, zullen de toetsers (DSP-groep) in het bezit moeten worden gesteld van de planinformatie, teneinde de toetsing uit te voeren en de bevindingen op papier te zetten.

Een stuurgroep of projectgroep die bevoegd is beslissingen te nemen, geeft het ontwerpteam opdracht bepaalde planwijzigingen door te voeren en/of varianten (verder) uit te werken, en daarbij de veiligheidssituatie te optimaliseren.

De toetsers zouden dan het gewijzigde ontwerp nog eens onder ogen kunnen krijgen om vast te stellen of aan bepaalde criteria, waarin het ontwerp of de variant aanvankelijk niet voldeed, nu alsnog wordt voldaan.

Bijlagen

Bijlage 1 Trends onveiligheid Sloterdijk /Teleport

Vooraf

Dit stuk gaat eerst in op de veiligheidsgeschiedenis van Sloterdijk Teleport in een bredere context (de problemen en maatregelen uit het verleden), waarna als opmaat voor een Programma van Eisen voor Sociale Veiligheid een globaal inzicht gegeven wordt van de knelpunten, die op en om NS station Sloterdijk en het busstation optreden. Door deze trends in beeld te brengen kan gekeken worden of er adequaat een Programma van Eisen op het gebied van ruimtelijke, programmatische en beheertechnische maatregelen geformuleerd kan worden. Teneinde in de toekomst onveiligheidsproblemen in het stationsgebied te tackelen.

Historisch perspectief

De eerste plannen voor Teleport dateren uit begin jaren '80. De wensen en eisen omtrent inrichting van de openbare ruimte en veiligheid zijn inmiddels anders geworden, ook door de opkomst van andere soortgelijke gebieden in de stad.

In de zomer van 1999 hield dRO, EZ en GrB op directieniveau een schouw in Teleport over de uitstraling van het gebied en hoe het zou kunnen worden verbeterd. Gea Dekkers, adjunct directeur GrB, deed op 26 augustus 1999 enige verbeteringsvoorstellen: de architectuur wordt door velen als niet aantrekkelijk ervaren, de stedenbouwkundige structuur voldoet niet en inrichting en beheer van de openbare ruimte worden als onvoldoende gezien. Als oplossing wordt ook met name het verplaatsen van het busstation gezien, zodat op de vrijgekomen ruimte op het Orlyplein voorzieningen kunnen worden gerealiseerd.

De samenwerkende bedrijven in het Westpoortgebied en Teleport luidden de noodklok eind september 2001. Gevoelens van onveiligheid waren zo groot dat werknemers met bussen naar het station werden gebracht. De eisen waren een politiepost bij station, het verplaatsen van het busstation en camera-toezicht op het station. Er vond volgens de bedrijvenvereniging een verdrijvingseffect van criminelen naar Sloterdijk plaats door het ingestelde cameratoezicht op station Lelylaan en het CS. De noodkreet was gericht aan minister Benk Korthals die op 19 februari 2001 een bezoek zou brengen aan station Sloterdijk, maar uiteindelijk werd vervangen door het kamerlid Atzo Nicolai.

De bedrijvenvereniging Teleport onderschrijft het verzoek van burgemeester Job Cohen om 500 extra politiemensen voor de hoofdstad: "gezien de criminaliteit en de aanwezigheid van bijkomende problemen door tippelzone, asielzoekers, stadsnomaden, ook in relatie tot de groei van het aantal werknemers op de bedrijventerreinen." (artikelen verschenen in het Parool, feb. 2001)

Op 21 mei 2001 vond de start plaats van de pilot Parkmanagement Teleport. Stef Pessel van BAM NBM Infra wordt als parkmanager aangesteld. In de Management rapportage parkmanagement Teleport van 8 oktober 2001 wordt melding gemaakt van de georganiseerde Actieweken veiligheid, begin september (2 weken). Er vond verhoogde surveillance plaats, fietswrakken werden verwijderd en er volgden extra schoonmaakacties. Er werd een veiligheidsoverleg Teleport opgezet tussen NS, GVB, Westpoortbeheer, Politie en Stadstoezicht met het GrondBedrijf.

In het najaar van 2001 is een tijdelijke kinderopvang faciliteit gerealiseerd met 125 plaatsen en wordt een interactieve workshop voor gebruikers van het gebied met als onderwerp parkmanagement georganiseerd. Ook werd een vragenlijst door bedrijven ingevuld over de kwaliteit van de openbare ruimte en de veiligheid. De openbare ruimte werd met een 6,5 beoordeeld. Veiligheid kreeg een 6,2 op een schaal van 10. Niemand had hinder van asielzoekers, alleen het CBR ondervond hinder van de tippelzone. De conclusie was dat hoewel er wel verbeteringen wenselijk zijn, er geen speciale maatregelen nodig waren. Sloterdijk behoort inmiddels dan ook niet meer tot de 28 onveiligste stations van Nederland.

Ook in het blad Binnenlands Bestuur wordt melding gemaakt van een landelijk probleem van onveiligheid: 61 % van het vervoerspersoneel heeft incidenten meegemaakt en 1 op de 3 reizigers is ooggetuige geweest van incidenten. Als reactie wordt een Aanvalsplan Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer in het najaar 2002 aan het parlement aangeboden. BTS (beheerste toegang stations) is er prominent in aanwezig. NS komt met een plan van invoering op risicostations. De ergste risicostations, Lelylaan en Heerlen, krijgen tot die tijd permanente in- en uitgangscntrole door toezichthouders.

Op Teleport en in het Westpoortgebied is de CBA actief. De stichting CBA (Collectieve Beveiliging Amsterdam) wordt medio 1996 opgericht op initiatief van GHA, KvK, AIV, ANZG en een aantal ondernemingen met als doel het vestigingsklimaat te verbeteren door verhoging van de veiligheid. Bij aangesloten bedrijven wordt buiten kantooruren gesurveilleerd, via een collectief contract en dus tegen lage kosten. Op Teleport valt op dat de beveiliging per bedrijf geregeld is en men maakt er relatief weinig gebruik van de CBA.

De criminele risicokaart Westpoort Amsterdam ofwel het 'Van Traa rapport' werd in april 2002 gepubliceerd. Dit rapport gaat over Westpoort en niet over het Teleportgebied als zodanig. Algemene eindconclusie is dat het Westpoortgebied een probleemgebied is dat aandacht behoeft. Naar aanleiding hiervan wordt een verbeterde bestuurlijke en ambtelijke afstemming voor het gebied nagestreefd en aan een verbeterde handhavingstructuur gewerkt. Parkmanagement Teleport lijkt hierop aan te haken.

Conclusies

Concluderend betreft de onveiligheid op Teleport vooral inbraak en diefstal delicten bij aanwezige bedrijven. Het gevoel van onveiligheid rond het station wordt veroorzaakt door geweldsdelicten van 'rondhangende jongeren' tegen werknemers en reizigers. Een punt van aandacht in het veiligheidsoverleg Teleport is ook om een betere verlichting aan te brengen in het gebied.

Groslijst trends

Onderstaande punten zijn ten behoeve van de groslijst gedistilleerd en hebben de volgende bronnen:

- interviews met Parkmanagement (Isabel Wouters en Stef Pessel) op respectievelijk 15 januari 2002 en 29 augustus. Het laatste in aanwezigheid van Cor Stolk, buurtregisseur van Politie (bureau Lodewijk van Deijssel);
- schouwen in het kader van NS safety cases (i.v.m. ET/BTS systemen; maart 2002);
- schouwen in het kader van sociale veiligheid Sloterdijk (januari 2002);
- input uit Veiligheidswerkgroep Teleport (PM via Jan Faken/Laurens Ohlenroth van NS Commercie).

De hiernavolgende punten van overlast zijn het resultaat van studies in 2001 en verdienen op enkele aspecten nuancering.

Voor de leesbaarheid zijn de aspecten van station en busstation enerzijds en Teleport in breder verband anderzijds uit elkaar gehaald. Waar nodig worden in het stuk kanttekeningen geplaatst bij de meest recente stand van zaken:

NS-station en busstation

- overlast van verslaafden op de perrons en het voorplein en de aanzuigende werking hierop van dealers. Die hebben hun vaste 'zuilen' op het voorplein.;
- grote problemen zijn er met de passerelle en de slecht verlichte openingen onder de sporen en de moeilijke oriëntatie bij het P & R gebied;
- om mensen veilig naar en van hun kantoren te brengen is er sprake van een shiftbus van 17.00-24.00. Trend is dat deze bussen, maar ook het Kiss & Ride verkeer, steeds meer op officiële bushalteplaatsen stoppen en de logistiek hinderen;
- onveiligheid van het station zelf is een beetje over de top. Sloterdijk werd in 2002 enige tijd als zeer onveilig ervaren, zeker in de stationshal en de opgangen naar de sporen. Dit had te maken met het feit dat alle ogen op station Lelylaan gericht waren de effecten op Sloterdijk terug te voeren. Sedert het team van To Serve and Protect (nieuwe naam per december 2002 Always Alert Security) ook op Sloterdijk patrouilleert zijn de angstgevoelens duidelijk afgenomen.
- verder heeft personeel van het Belastingkantoor veel te verduren van overvallen op de aanlooproute van station naar het kantoor. Laptops vormen een geliefkoosd roofobject;
- schijnveiligheid ontstaat bij het fietspad langs het spoor (noordzijde) en in de omgeving van de Aristozalen. Dit spruit voort uit de gedachte dat wanneer een route maar goed verlicht is het met de veiligheid wel goed zit, maar als er geen informele controle op een dergelijke route is kunnen passanten zich veilig wanen, terwijl dit nergens op gebaseerd is;
- er is te weinig politiecapaciteit vanuit de bureaus in de buurten;
- er is te weinig inzet vanuit het KLPD (de voormalige spoorwegrecherche). Achterliggend probleem is dat sedert de beveiligers van de KLPD opsporingsbevoegdheid hebben, ze bij andere beveiligers gaan werken. Er is dan ook duidelijk sprake van leegloop bij de voormalige spoorwegpolitie. Structureel toezicht ontbreekt. De politie neemt taken over om het gebied niet verder in verval te laten treden;
- intimidatie van het buspersoneel: agressie van jongeren in de bussen aan het adres van de chauffeurs. Die worden tot aan de wachthuisjes achtervolgd;
- het ondergebied (Piarccoplein) langs het spoor wordt als absoluut eng ervaren, hetgeen, behalve door de fysiek uitstraling, versterkt wordt door wildplasserij en achterstallig beheer. Overdag is alleen het café open waar men naar de WC kan gaan. 's Avonds kun je nergens terecht (alleen de buschauffeurs kunnen in hun portocabin naar de wc).
- fietsendiefstal komt veel voor; er zijn ook erg veel fietsen op allerlei plekken en in hoeken en gaten illegaal gestald;
- de oriëntatie is slecht: nieuwe reizigers kunnen op en om het station moeilijk de weg vinden. Bijkomend probleem is dat sommige gebieden in ontwikkeling geen adres hebben, hetgeen aangifte ontmoedigt en monitoren lastig maakt.

Teleport breder verband

- toenemende trend is het aantal rofovervallen de overval in treinen op traject Rotterdam-Amsterdam, vooral de Schiphollijn. Maar ook de Zuidtak (lijn 50) heeft er last van en natuurlijk de Schiphollijn. Het is een vrij ernstige situatie aan het worden. Berovingen van treinreizigers met laptops

hebben verontrustende vormen aangenomen. *(Nb. destijds met stip op 4 PM, maar inmiddels al weer op zijn retour, mede door de waakzaamheid die geboden wordt door lijn surveillance van de KLPD en het optreden van Always Alert);*

- gebouwen zoals van Deloitte en Touche e.a. hebben veel last van insluiting, gepaard gaande met ontvreemding;
- soms worden nieuw gehuisveste bedrijven totaal gestript. Het is recent voorgekomen dat een bedrijf op vrijdag naar Teleport verhuisde en toen het echt wilde beginnen met installeren op maandag een lege ruimte aantrof. Namen van bedrijven waar dergelijke gevallen van bekend zijn mogen niet opgenomen worden. Een groot probleem bij criminaliteit bij Teleport Sloterdijk is dan ook de weigering om aangifte te doen. Bedrijven zien hier een opmaat naar imagooverlies in en door geen aangifte te doen denken ze dit te voorkomen. De politie is bezig bedrijvenverenigingen te stimuleren om elektronisch aangifte te doen;
- de kern van het Teleportgebied is gebaat bij een goed OV: er is weliswaar in de wijde omgeving van het station voldoende parkeergelegenheid, maar dit is op een ongunstige plek gesitueerd.

Bijlage 2 Werkgroepleden Sociale veiligheid Busstation Sloterdijk Teleport

- Dirk van de Weerd (Ontwikkelingsbedrijf Amsterdam), voorzitter;
- Ton van Haaster (Ontwikkelingsbedrijf Amsterdam), secretaris;
- Iris van Scheppingen (dIVV);
- Rein de Haas (dIVV);
- Maaïke Scheringa (dRO);
- Laurens Ohlenroth (NS Commercie);
- Rob van der Bijl (namens DSP-groep)
- Harm Jan Korthals Altes (DSP-groep)
- Tobias Woldendorp (DSP-groep)