

Quick scan sociale veiligheid plannen station Lelylaan e.o. , Amsterdam

Eindrapport

Tobias Woldendorp
Myrthe Schillings

Quick scan sociale veiligheid plannen station Lelylaan e.o. , Amsterdam

Eindrapport

Amsterdam, 25 januari 2007

Tobias Woldendorp
Myrthe Schillings

Met medewerking van:
Noëmi Hartvelt

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Vraagstelling	3
1.2	Werkwijze	3
1.3	Leeswijzer	3
2	Theoretisch kader sociaal veilig ontwerpen	4
2.1	Definitie sociale veiligheid	4
2.2	Factoren van invloed op sociale veiligheid	4
3	Gebiedsomschrijving	6
3.1	Het plangebied en de omgeving	6
4	Zwakte- en sterkte analyse huidige situatie	7
4.1	Zwakke punten oude situatie	7
4.2	Sterke punten huidige situatie	10
5	Sterke punten nieuwe situatie	11
6	Risico's en aanbevelingen nieuwe situatie	13
6.1	Stationsvloer en plein	13
6.2	Multifunctioneel gebouw	15
6.3	Noordzijde (parkeereiland, tramhalte)	16
	Bijlagen	19
Bijlage 1	Zwakke punten huidige situatie	20
Bijlage 2	Sterke punten nieuwe situatie	21
Bijlage 3	Risico's nieuwe situatie	22
Bijlage 4	Aanbevelingen	23

1 Inleiding

1.1 Vraagstelling

DSP-groep is sedert 2000 betrokken geweest bij het adviseren op het gebied van sociale veiligheid bij het project Lelylaan e.o.: vanaf de Nota van Uitgangspunten Lelylaan tot bij het tot stand komen van het SPvE. Het zwaartepunt lag in de periode 2000-2003; daarna is op afroepbasis nog incidenteel geadviseerd.

Eind november 2006 werd DSP-groep in de persoon van Tobias Woldendorp de opdracht gegund te kijken vanuit sociale veiligheid en criminaliteitspreventie naar recente ontwerpen voor de omgeving van het stationsgebied, zodat ook in deze fase de sociale veiligheid gewaarborgd is in de stedenbouwkundige plannen en plannen voor de openbare ruimte.

Bestudeerde documenten:

- Concept programma van eisen openbare ruimte stationsomgeving Lelylaan, Gemeente Amsterdam, stadsdeel Slotervaart juli 2006.
- SP woon- en voorzieningengebouw, door de ArchitectenCie in opdracht van Van der Looy Projectmanagement, september 2006.
- Concept Uitwerkingsplan Stationslocatie, versie november 2006 (met bijbehorende plankaarten, versie 06.12.06).

1.2 Werkwijze

Bij het toetsen van het plangebied hebben wij gebruik gemaakt van de aanwezige schriftelijke informatie, tekst en tekeningen, zoals onder paragraaf 1.1 is opgesomd. Naast de schriftelijke informatie hebben wij op locatie geschouwd. Tijdens de schouw zijn er foto's gemaakt van de huidige situatie. Deze foto's komen terug in het rapport om inzicht te verschaffen in bepaalde situaties. Na het inventariseren van onze bevindingen, heeft er een workshop plaatsgevonden met partners die bij het project betrokken zijn. Deze workshop, die plaatsvond op maandag 11 december, had tot doel de bevindingen van DSP-groep tot nu toe voor te leggen en aan te scherpen en te nuanceren. Na de workshop zijn de bevindingen in onderhavige rapportage gegoten. De conceptrapportage is 20 december opgestuurd en nu als eindrapport gereed.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk twee van het rapport vindt u informatie over het theoretische kader over sociaal veilig ontwerpen. Dit theoretische kader is de basis waarop de adviezen zijn gebaseerd. In hoofdstuk drie van het rapport wordt het plangebied in relatie tot het studiegebied omschreven, gevolgd door hoofdstuk vier waar een sterke en zwakte analyse is beschreven voor de huidige situatie. In hoofdstuk vijf staan de sterke punten van de nieuwe plannen, die verankerd zullen moeten worden bij nadere uitwerking. In hoofdstuk zes tenslotte worden de risico's van de nieuwe plannen en de aanbevelingen gegeven. In de bijlage van het rapport zullen de vier tekeningen, die in de workshop zijn gepresenteerd, worden opgenomen.

2 Theoretisch kader sociaal veilig ontwerpen

2.1 Definitie sociale veiligheid

Sociale veiligheid heeft een objectieve en een subjectieve kant. Aan de ene kant gaat het om het daadwerkelijk voorkomen van criminaliteit en problemen als vandalisme, vernieling, vervuiling en drugsoverlast (objectieve veiligheidskant). Aan de andere kant gaat het om het gevoel van veiligheid dat mensen hebben (subjectieve veiligheidskant).

2.2 Factoren van invloed op sociale veiligheid

Of een situatie sociaal veilig is, kan door allerlei factoren worden bepaald. DSP-groep hanteert vier criteria die deze factoren samenvatten:

- zichtbaarheid
- attractiviteit
- toegankelijkheid
- zonering/markering

Hieronder worden alle criteria puntsgewijs uitgelegd. Dit is een algemene toelichting en heeft niet specifiek betrekking op het toetsgebied. In hoofdstuk vijf wordt kort bij de toetsingscriteria en het plangebied stilgestaan. De toets op het deelgebied Stationsgebied is voornamelijk een toets op stedenbouwkundig planniveau; hierdoor zullen de hieronder genoemde criteria wel worden gebruikt bij de toets, maar minder gedetailleerd.

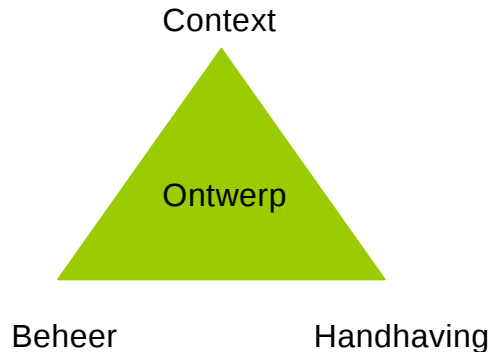
Zichtbaarheid betekent dat gebruikers van een gebied de omgeving moeten kunnen overzien en het gevoel moeten hebben dat andere aanwezigen hen kunnen zien. Het zien en gezien worden vormen samen de 'sociale ogen'. Zichtlijnen, functiemenging en de momenten waarop de verschillende functies actief zijn, zijn van groot belang voor de aanwezigheid van sociale ogen.

Bij *toegankelijkheid* is een duidelijke routing met goede oriëntatiemogelijkheden belangrijk voor een positieve beleving. Het gebied moet voor zijn gebruikers goed toegankelijk zijn, maar indien nodig worden beperkt. Tevens is goede bereikbaarheid voor hulpdiensten van belang.

Attractiviteit draait om schoon, heel, plezierige materialen en kleuren en prettige verlichting. Dergelijke kenmerken dragen bij aan een veilig gevoel van de gebruikers. Ook de factor 'menselijke maat' heeft invloed op het gevoel van mensen in een ruimte. Hoge en brede gebouwen en een grote lege ruimte kunnen mensen op straat een nietig gevoel geven en dat gaat ten koste van de beleving van veiligheid.

Zonering markering tenslotte betekent dat zowel voor bezoekers als voor beheerders duidelijk dient te zijn welke status een gebied heeft (privé, semi-privé, semi-openbaar of openbaar) en wie voor het beheer verantwoordelijk is. Motto: alles is van iemand en niets is van niemand.

Deze vier criteria zijn leidraad voor de analyse en de aanbevelingen. Daarnaast houden we rekening met de reeks context-ontwerp-beheer-handhaving. Deze vier aspecten zijn sterk met elkaar verbonden. Daar waar sociale veiligheid raakt aan verkeersveiligheid en brandveiligheid (te denken valt aan toegankelijkheid), wordt deze meegenomen.



Bij de beoordeling van de effecten die het ontwerp zal hebben op sociale veiligheid, dient de context van het plangebied betrokken te worden. Allereerst om te voorkomen dat effectverplaatsingen aan de aandacht ontsnappen. Daarnaast heeft het weinig zin om alleen naar het plangebied zelf te kijken zonder de effecten mee te nemen die de omgeving kan hebben op het plangebied.

De afstemming tussen ontwerp en beheer is een ander belangrijk aandachtspunt, omdat nog te vaak omgevingen ontworpen worden die een zeer hoog beheerniveau nodig hebben, terwijl dat niet gerealiseerd kan worden. Het is dan niet mogelijk het beoogde kwaliteitsniveau vast te houden. Hetzelfde geldt voor de link tussen ontwerp en handhaving: elementen die in de ontwerpfase worden bedacht en die later intensieve handhaving (door politie of andere toezichthouders) nodig zullen hebben, mogen alleen gerealiseerd worden wanneer die handhaving daadwerkelijk geleverd kan worden.

3 Gebiedsomschrijving

3.1 Het plangebied en de omgeving

De plannen rond het station Lelylaan vormen een onderdeel van een groter vernieuwingsproject Lelylaan. Het op sociale veiligheid en criminaliteit te toetsen plangebied rond station Lelylaan wordt ingesloten door twee grotere oost-westverbindingen, de Schipluidenlaan en de Johan Jongkindstraat. In het westen is dat de watergang tussen de opgetilde sporen en de (bestaande) bebouwing aan het meest zuidelijk gelegen hof aan de Comeniusstraat. In het noorden is de grens de Johan Jongkindstraat. In het oosten is het tussen Schipluidenlaan en Cornelis Lelylaan de doorgetrokken Jan Tooropstraat en in het daarboven gelegen gebied de watergang tussen de het station en de zogenaamde Kam, een nieuw te ontwikkelen gesloten bouwblok aan de Johan Jongkindstraat.

Het plangebied is gelegen temidden van verschillende woonbuurten, bedrijventerreinen/kantoren/scholen en aan de oostzijde het Rembrandtpark.

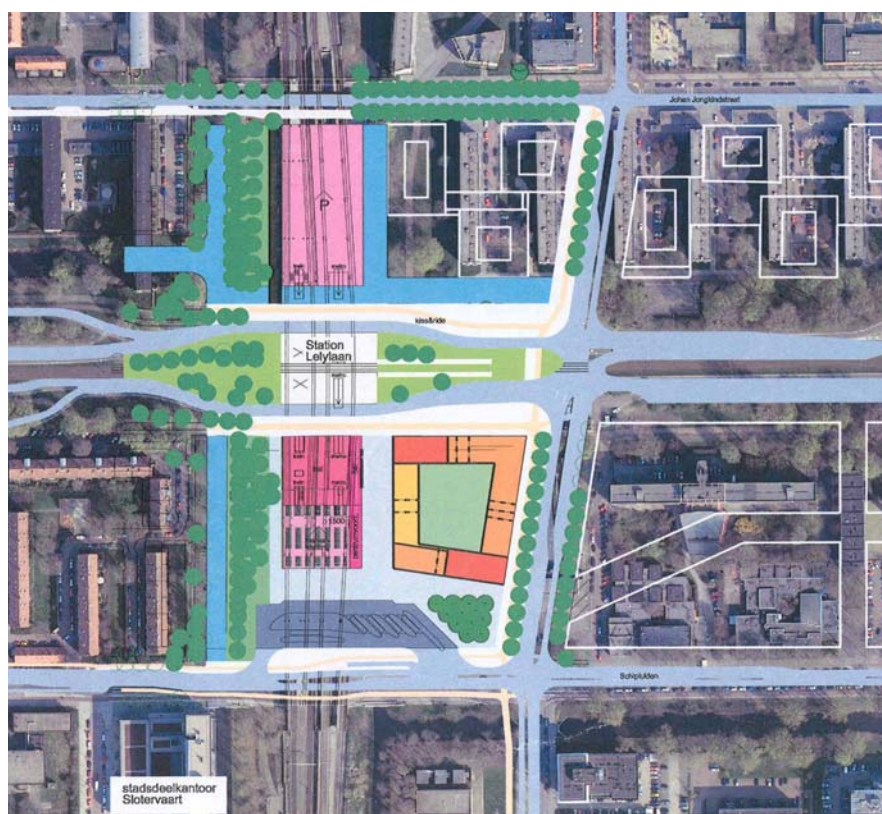


Fig. 1 Begrenzing plangebied

4 Zwakte- en sterkte analyse huidige situatie

4.1 Zwakke punten oude situatie

- Naast het huidige station Lelylaan ligt een ROC opleidingsinstituut. Jongeren die hier op school zitten, veroorzaken grote stromen van en naar het station. Deze stromen kunnen door het gedrag van de scholieren worden ervaren als bedreigend.
- Groepen scholieren houden zich op en rond het station op. Dit belemmert de (onbezorgde) toegang tot het station, omdat deze groepen door sommige reizigers/passanten als bedreigend worden ervaren. Tevens zijn er groepen scholieren en in de avond andere jongeren die vechtpartijen beginnen/uitlokken op de hoek Schipluidenlaan/Willem Frogerplein (het stationsplein). Deze vechtpartijen vinden voornamelijk plaats tussen de moeilijk overzichtelijke fietskluizen.
- Scooters veroorzaken overlast door te hard rijden op de fietspaden en gebieden waar ze eigenlijk niet behoren te rijden.
- De parkeervoorziening voor fietsen en scooters/bromfietsen ligt verspreid over het gehele stationsgebied. Er is weinig overzicht. Hierdoor neemt de kans op diefstal en andere ongeregelde heden, zoals vechtpartijen, toe.
- Doordat de stallingvoorzieningen voornamelijk bestaan uit fietskluizen ontstaan er als het ware 'muren' in het gehele gebied. Deze muren vormen een barrière voor de transparantie en zichtbaarheid in het gebied waardoor er enge plekken ontstaan.
- Het materiaalgebruik in het gehele gebied oogt defensief en hard (veel grijs beton). Dit geeft een onaangename en weinig attractieve uitstraling aan het gebied. Doordat het er zo 'hufterproof' uitziet, krijgen vandalen echt zin om rottigheid uit te halen.



Fig. 2 Noordzijde, plein met fietskluizen.

- Het illegaal stallen van fietsen tegen en aan palen, hekken en bomen is voornamelijk bij de toegangen tot het station een probleem.
- In het gehele gebied kom je fietswrakken tegen. Dit geeft een rommelige uitstraling waardoor de attractiviteit van het gebied afneemt.
- De fietskluizen zijn slecht onderhouden en bespoten met graffiti: dit geeft een rommelige aanblik en draagt bij aan onveiligheidsgevoelens. Daarnaast trekken ze, doordat ze er verwaarloosd uitzien, vandalisme aan (het zogenaamde erosievandalisme).
- De kaartautomaat bij de trambaan en de metro-ingang is zeer ongelukkig gelegen langs de doorgaande Lelylaan. Deze plek is vooral in de avonden zeer onveilig om je kaartje uit de automaat te halen. Zakkenrollers of overvallers in een voorbijrijdende auto of op een scooter kunnen gemakkelijk stoppen, de portemonnee van een reiziger weggrissen en weer verder rijden.



Fig. 3 Situering kaartautomaat.

- De oversteek bij de trambaan is gevaarlijk. Trams komen daar met grote snelheid aanrijden waardoor verkeersonveilige situaties ontstaan. Tijdens het schouwen in het gebied reed er regelmatig een tram door zonder te stoppen bij het perron. Je verwacht dat trams stoppen voor de halte.
- Er is een aantal enge plekken in het stationsgebied. De afgesloten trappen naar de perrons vormen een hangplek voor zwervers, drugsverslaafden en jongeren. De zichtbaarheid in het gebied neemt door deze trappen af en het ziet er niet attractief uit. Wanneer een bezoeker vanaf het perron naar beneden wil, komt hij een aantal afgesloten stijgpunten tegen. Dit werkt erg verwarrend.

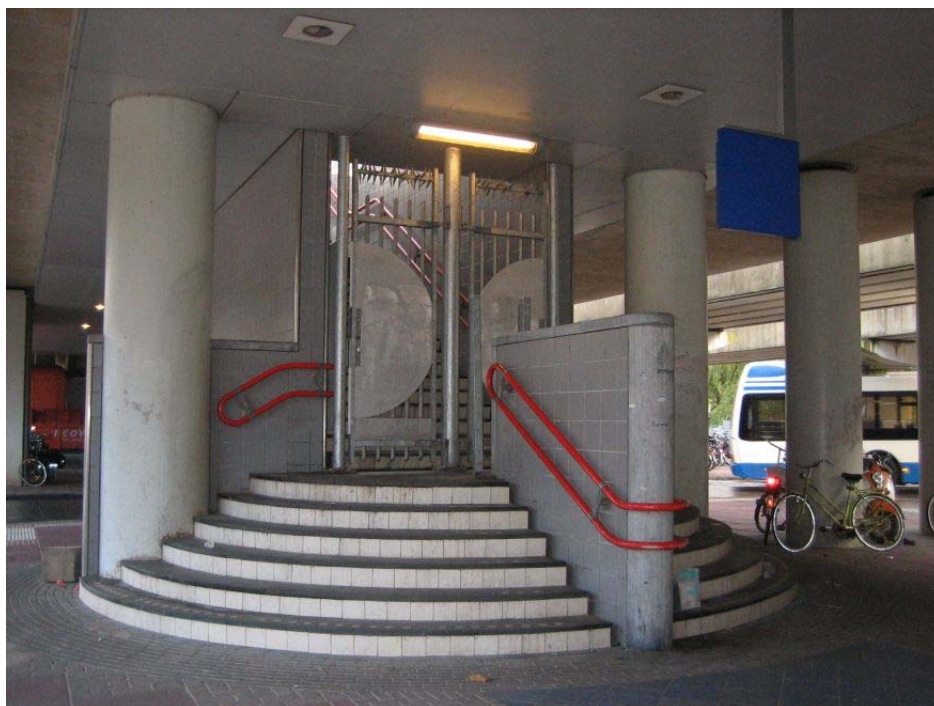


Fig. 4 Afgesloten trap

- Rond de kaartautomaten en op andere plaatsen in het gebied ligt zwerf-
vuil Dit geeft het gebied een verloederde indruk waardoor criminaliteit en
onveiligheidsgevoelens ontstaan. Er is geen respect meer voor de omge-
ving omdat deze er niet attractief uit ziet.



Fig. 5 Zwerfvuil in de hoeken bij de kaartautomaat.

- Het tijdelijke onderkomen van de chauffeurs van het GVB staat midden
op het plein. Hierdoor ontstaan er onnodige hoeken en wordt het zicht

over de omgeving belemmerd. Vanuit het onderkomen is beperkt zicht op het gebied waardoor er weinig informele controle is.



Fig. 6 Chauffeursonderkomen GVB.

- Door de verschillende toegang- en uitgangswegen naar de perrons is de stationsomgeving voor zakkenrollers een plek om eenvoudig hun slag te slaan. Ze nemen een trap naar het perron, gaan de trein of metro in, grissen een tas en nemen een andere uitgang weer naar beneden (dan wel geven de buit aan handlangers). Doordat het gehele stationsgebied veel uit- en ingangen heeft, zijn er veel vluchtmogelijkheden.

4.2 Sterke punten huidige situatie

- De lijnen (groenstroken, fietspaden, voetpaden en autowegen) in het gebied zijn zeer duidelijk als een gritpatroon geordend en zorgen voor een open en overzichtelijk gebied (Amsterdams Uitbreidingsplan). Hierdoor ontstaan duidelijke zichtlijnen.
- De doorgaande fietsroute tussen de Schipluidenlaan en Johan Jongkindstraat zorgt voor een goede doorstroom van fietsers en bromfietzers in het gebied en aangrenzend woongebied.
- Station Lelylaan en het ROC zijn duidelijk door water gescheiden, waardoor scholieren in pauzes op het schoolterrein blijven en niet directe uitloop in het stationsgebied hebben.

5 Sterke punten nieuwe situatie

- Er komt een attractieve brede stationsvloer van noord naar zuid en van oost naar west. Het is een transitoruimte geworden, meer dan in eerdere ontwerpen getoond werd. Toen was het vaak nog te veel een verblijfsruimte. Dit is een verbetering.
Aanbeveling *Houdt de 18 meter brede vloer vrij van obstakels.*
- De prettige uitstraling van de promenade en de hieraan gelegen gevels van het multifunctionele gebouw. De textuur loopt op: verfijnd en gedetailleerd op de lagere verdiepingen en rustiger en minder gedetailleerd naar de verdiepingen toe. Een vergelijkbare aanpak heeft ook het door de ArchitectenCie ontworpen gebouw Amsterdams Symfonie op de Zuidas.
- Er is een mooie ruime entree voor het station met een attractieve luifel . Hierdoor wordt de entree ook vanaf de Lelylaan en de Schipluidenlaan herkenbaar.
- De woningen in het multifunctionele gebouw zien naar alle zijden uit op cruciale functies: busstation, op de perrons, op tramhalte .
- De parkeergarage oogt goed.
Aanbeveling *Parkeergelegenheid in het multifunctionele gebouw alleen voor bewoners en de mensen die er werken reserveren. Indien er toch gekozen wordt voor dubbelgebruik is het aan te raden met compartimenteren te werken: een vast compartiment voor bewoners en een compartiment voor werkenden en met gebruik door derden, die in het gebied moeten zijn (betaald parkeren)*
- Het multifunctionele gebouwd heeft twee daktuinen. Daar is het prettig op uit kijken (mits goed verzorgd), zowel vanuit de woningen als vanaf de perrons.
- De plint van het multifunctionele gebouw zal voor 70% met transparante materialen worden uitgevoerd. Dit geeft in potentie goede kansen voor zicht op de stationsvloer en zorgt voor sociale controle, levendigheid en attractiviteit.
- De fietsenstalling waarbij voorzien wordt dat alle fietsen inpandig gestald kunnen worden (1500 plaatsen), het voorkeursmodel, is naar ons idee de beste optie.
Aanbeveling *De fietsenstalling zal een volwaardige fietsenstalling moeten worden (zonder fietskluizen), gratis, maar met informele controle/bewaking vanuit een beheerder. Waarbij geldt dat we liever zien dat er een bewaakte stalling is, waarvoor een gering bedrag betaald moeten worden, dan geheel gratis en geen bewaking anders dan met camera's. De openingstijden van de fietsenstalling moet ruim zijn. Een goed voorbeeld is de fietsenstalling bij station Amsterdam Zuid – WTC.*
- Het onderkomen van de chauffeurs van de GVB is inpandig opgenomen, waarmee losse bouwelementen op het stationsplein worden voorkomen .
- De toegevoegde doorgaande waterstroom is attractief en sluit het noordelijk deel enigszins af van de omgeving, waardoor het minder toegankelijk is voor mensen die er niets te zoeken hebben.
- De situering van het nieuwe busstation is goed. Een reiziger, die aan komt lopen vanuit de richting van de sporen, ziet direct de voorkant van

de halterende bus.

- Het noordelijk gelegen parkeereiland is een mooi afgesloten gebied. De intentie om van het parkeergedeelte ook echt een gebouw te maken is goed/ noodzakelijk.

Aanbeveling

Bestudeer de oplossingsrichtingen voor de loze ruimten voor o.a. het viaduct van de Prins Hendrikkade. in het kader van de IJtram (Hans van Heeswijk Architecten).

- Het is uitstekend dat er aan beide zijden van het parkeereiland stroken voor voetgangers komen met ingangen tot de garage.

6 Risico's en aanbevelingen nieuwe situatie

6.1 Stationsvloer en plein

- Aanbeveling*

 - Het fietspad aan de oostzijde van het stationsplein is verdwenen en er zal daardoor illegaal over de stationsvloer gefietst gaan worden vanaf de Schipluidenlaan en de Cornelis Lelylaan; als doorstekertje en als logische route naar de ingang van de fietsenstalling aan de westzijde. Er is hier niet echt voorzien in een fietsroute. Hierdoor ontstaan onveilige situaties tussen fietsers, scooters en voetgangers. In de laatste tekeningen is er wel meer ruimte dan in de eerder gescande versie (gebruikt voor de workshop).

Ontwerp een goede fietsroute aan de westzijde van het stationsplein en maak een goede verkeersveilige aansluiting op de Schipluidenlaan.
- Aanbeveling*

 - Indien er in de winkelplint van het multifunctionele gebouw een supermarkt zal komen, zal dit een ongewenste stroom fietsers op de stationsvloer leveren, die voor de winkel hun fiets zullen stallen. Dit belemmert de doorgang op de stationsvloer en zorgt voor onveilige situaties (botsingen tussen fietsers en voetgangers) en het belemmert het zicht.

Zie af van een supermarktfunctie in de plint. Denk liever aan kleinschalige bedrijven, die een relatie hebben met het station. Zorg in ieder geval voor een adequaat beleid op de transparantie van de winkelplint naar het stationsplein toe.
- Aanbeveling*

 - De levendigheid onder de sporen is nog niet optimaal, zeker niet in de avonduren.

Trek de centrumvoorzieningen aan de stationsvloer de hoek om, en neem hierin aan de zuidzijde van de bebouwing het onderkomen voor de chauffeurs van het GVB op: in het zicht van de bussen en taxi's en reizigers, dus parallel aan het busstation. Het liefst transparant of anders met glazen bouwstenen (referentie: fietsenstalling station Leiden) ook hoeken transparant zodat er zicht is op de hoeken.
- Aanbeveling*

 - De maat van 18 meter voor de stationsvloer oogt breed, maar als daar terrassen in gedacht worden en er een voorziening in de vorm van een kleine supermarkt komt, is het risico dat dit dichtslibt groot. Deze terrassen maken van de straat een hang/verblijfplaats in plaats van een transitruimte. De toegankelijkheid door reizigers zal belemmerd worden en ook voor de brandweer bezien lijkt dit geen gunstige invulling.

Laat de terrassen achterwege in de plint aan stationszijde. De onderbouw aan de zuidzijde leent zich beter voor een horecafunctie. Hier is meer ruimte en bovendien is de gevel helemaal op het zuiden. Daarnaast belemmeren deze terrassen de doorstroom van voetgangers in het gebied en de toegankelijkheid voor hulpinstanties bij ongevallen of calamiteiten.

- Aanbeveling*

 - Er is nog weinig zicht op verlichting in de openbare ruimte
In dit stadium dient er een verlichtingsvisie ontwikkeld te worden, liefst in samenhang met NS/GVB.
- Aanbeveling*

 - De ruimte bij het busstation die is gereserveerd voor het laden en lossen van goederen, de kiss & ridestrook en de taxistandplaats ogen te krap. Wegrijdende bussen moeten ook langs deze strook en dit zal de nodige verstopping en irritatie veroorzaken.
Verplaats de kiss & ridestrook bij de brede inrijdroute (min of meer parallel aan de stationsvloer). De ruimte voor taxi's en laden en lossen zou meer de stationsvloer op moeten. De taxistandplaats zou in het verlengde van de stationsvloer parallel aan de sporen moeten komen. Daarmee is er zicht op beide delen van het stationsplein. Het laden en lossen is incidenteel en levert weinig bijdrage aan informele controle in de openbare ruimte. Die strook zou meer onder de sporen kunnen komen.
- Aanbeveling*

 - Wanneer de fietsenstalling inpandig wordt, moet je buiten langs de minder drukke kant (niet de hoofdentree) naar het station. Als de fietsenstalling een onbewaakte fietsenstalling gaat worden, zal hij worden voorzien van fietskluizen. Deze kluizen zorgen voor een weinig transparante fietsenstalling door de muurtjes van kluizen die het zicht belemmeren.
Maak de fietsenstalling inpandig met een beheerder/rijwielhersteller en voeg camerabewaking toe, wanneer geen beheerder aanwezig is. De routing naar de fietsenstalling moet duidelijk worden aangegeven en gemakkelijk zijn voor fietsers, anders gaan deze over de stationsstraat fietsen of over voetpaden.
- Aanbeveling*

Er zal een streng wrakkenbeleid moeten worden gevoerd in en om het stationsgebied. Fout geparkeerde fietsen moeten worden verwijderd. Monitor tevens het aantal beschikbare legale stallingplaatsen. Wanneer er meer fietsen zijn dan plaatsen moet er een andere oplossing worden bedacht. Bij het centraal station in Utrecht gaat dit bijvoorbeeld fout.
- Aanbeveling*

 - Het is zonde om beheer, toezicht en handhaving allen apart te organiseren.
Zorg voor een goed camerabewakingsbeleid met alle betrokken partners. Wanneer dit samen gebeurt kan het tevens schelen in de kosten¹. Zorg ook voor beheer plus niveau. Het is geen standaardomgeving, een stationsomgeving verdient extra aandacht.
- Aanbeveling*

 - De textuur van de bladeren van de bomen (linden) is ongeschikt om doorheen te kijken; zicht op het busplatform wordt doordoor belemmerd.
Kies voor bomen met een kleine bladstructuur (denk aan berk of Robinia), die zorgdragen voor een grote mate van transparantie naar het busstation. Hierdoor voorkom je dat het zicht vanuit de woningen op wachtende reizigers wordt gefrustreerd.
 - Het risico bestaat dat er veel aandacht is voor de nieuwe stationsomgeving, maar dat de aantakking op de omgeving uit het oog wordt verloren.

Noot 1 DSP-groep heeft ervaring in het organiseren en bij elkaar brengen van partners voor een totaal concept voor een camera bewakingsplan (o.a. Centraal Station).

Aanbeveling	<i>Zorg dat niet alleen het stationsgebied sociaal veilig is, maar ook de wegen ernaar toe. Vooral de Schipluidenlaan en de Comeniusstraat worden door fietsers en voetgangers veel gebruikt om naar het station te gaan. Deze straten zouden sociaal veiliger kunnen door beter groenonderhoud en een verlichtingsplan dat afgestemd is op die van het stationsgebied (meenemen in het verlichtingsplan van het stationsgebied).</i>
Aanbeveling	• De vlonder boven de ecologische corridor, zoals die in de laatste ontwerp-tekening werd vertoond, is geen verbetering van de situatie, zoals op de tekeningen die in de workshop gebruikt zijn: Dit is typisch een plek waar jongeren gaan rondhangen en dat is bij de entree van de fietsenstalling ongewenst. Verder geven de bomen, die door de vlonder steken, volop gelegenheid om fietsen tegenaan te stallen/aan te binden. <i>Keer terug naar een situatie zonder vlonder, maar met legaal fietspad.</i>
Aanbeveling	• Ecologische corridor kan op gespannen voet staan met sociale veiligheid. Dat komt omdat de corridor grenst aan de ingang naar de fietsenstalling in het zuidelijke gedeelte en aan de entree naar de parkeergarage in het noordelijke gedeelte. De woningen zijn in de huidige situatie al ver weg; indien hier riet met wilgenstruweel komt is dat ongunstig voor sociale veiligheid. <i>Maak een adequaat verlichtingsplan langs de ecologische route op basis van wit (SOL) licht en houd strategische zichtlijnen open.</i> <i>Ecologische aspecten hoeven niet verloren te gaan wanneer je bedenkt dat wit licht motten en nachtvlinders trekken en dat deze op hun beurt weer grotere vleermuissoorten aantrekken. Daar valt nog wel een winwinsituatie te behalen.</i>

6.2 Multifunctioneel gebouw

Aanbeveling	• Er zijn vier toegangen tot de binnenhof van het gebouw. Dat levert teveel in- en uitgangen op, die ook op te vatten zijn als vluchtwegen voor daders, waardoor de situatie te weinig beheersbaar wordt. Vooral de toegangspoort aan het stationsplein is onwenselijk. Helemaal met de referentiebeelden, waarbij trappen onder de poort opgenomen worden. Dit worden hangplekken voor mensen, die zich om wat voor redenen dan ook in stationsomgevingen ophouden. <i>Maak de binnenplaats van het multifunctie gebouw alleen toegankelijk voor bewoners. Breng aantal toegangen terug tot twee en maak ze afsluitbaar door op voorhand een fraai hek in de architectuur op te nemen</i>
Aanbeveling	• De woningen worden vanaf een openbaar toegankelijke binnenhof ontsloten. Dat is ongunstig, daar dit type woningen vanaf de straat moeilijk te vinden zijn en deze typologie ongekend is in dit deel van de stad. <i>Adressering woningen in het multifunctionele gebouw verspreiden over twee adressen; Lelylaan en Verlengde Jan Tooropstraat. De brievenbussen van deze adressen zouden aan de buitenzijde van het gebouw moeten worden geplaatst, zodat de postbode niet in de binnentuin hoeft te komen en ook ongewenste derden niet op de binnenhof hoeven komen.</i>

Aanbeveling	• Het gebouw heeft twee grote daktuinen. Omdat deze een substantieel deel van de dag in de schaduw liggen, luistert de inrichting van verblijfsplekken en kijkgroen nauw. <i>Deze dakterrassen zouden alleen toegankelijk mogen worden voor bewoners van het multifunctie gebouw. De kans op insluipen (dus zonder opzet van bewoners) kan technisch aanzienlijk verkleind worden. Door bijvoorbeeld de toegangen tot de parkeergarage te voorzien van speed-gates (hekken die zeer snel open en dicht gaan), krijgen onbevoegden minder kans om achter een auto aan naar binnen te lopen. Ook bij de entree-deuren tot de woongebouwen moet op het snel openen en weer sluiten worden gelet: een deur die 30 seconden open blijft staan is niet nodig en zeker niet gewenst.</i> <i>Naar verwachting laten bewoners daarnaast minder snel vreemden binnen als ze kunnen zien wie voor de deur staat. Maak dan ook videofoons als aanvulling op de normale deurbellen.</i> <i>Daarnaast is het belangrijk dat niet teveel woningen via dezelfde entree ontsloten worden. Bewoners weten dan beter wie wel en wie niet in het gebouw thuis hoort.</i> <i>Onbevoegden mogen ook niet door kunnen steken naar de daktuinen. Deze moeten afsluitbaar zijn en enkel met een sleutel door bewoners te openen zijn.</i> <i>Alleen met technische middelen wordt het probleem echter niet volledig opgelost. Het gedrag van bewoners is zeer bepalend voor het uiteindelijke resultaat en gedragsverandering is niet zo even bereikt. Voorlichting over het risico van het binnenlaten van vreemden of 'bekenden met kwaad in de zin' én het aanspreken van bewoners op het ongewenst binnenlaten is nodig. Verder zouden bewoners op elkaars steun én die van de politie moeten kunnen rekenen wanneer iemand toch is binnengekomen en naar buiten 'geholpen' moet worden.</i> <i>Een combinatie van ruimtelijke, technische en organisatorische maatregelen is dus noodzakelijk.</i>
Aanbeveling	• De tuinen op de daken moeten goed onderhouden worden, anders worden het geen fijne verblijfsplekken. <i>Maak een beheerplan voor de twee daktuinen.</i> <i>Wees zorgvuldig in het aanwijzen van woningen. Een mix van sociale huur en koop is zeker bij medegebruik van de daktuinen geen optie.</i>

6.3 Noordzijde (parkeereiland, tramhalte)

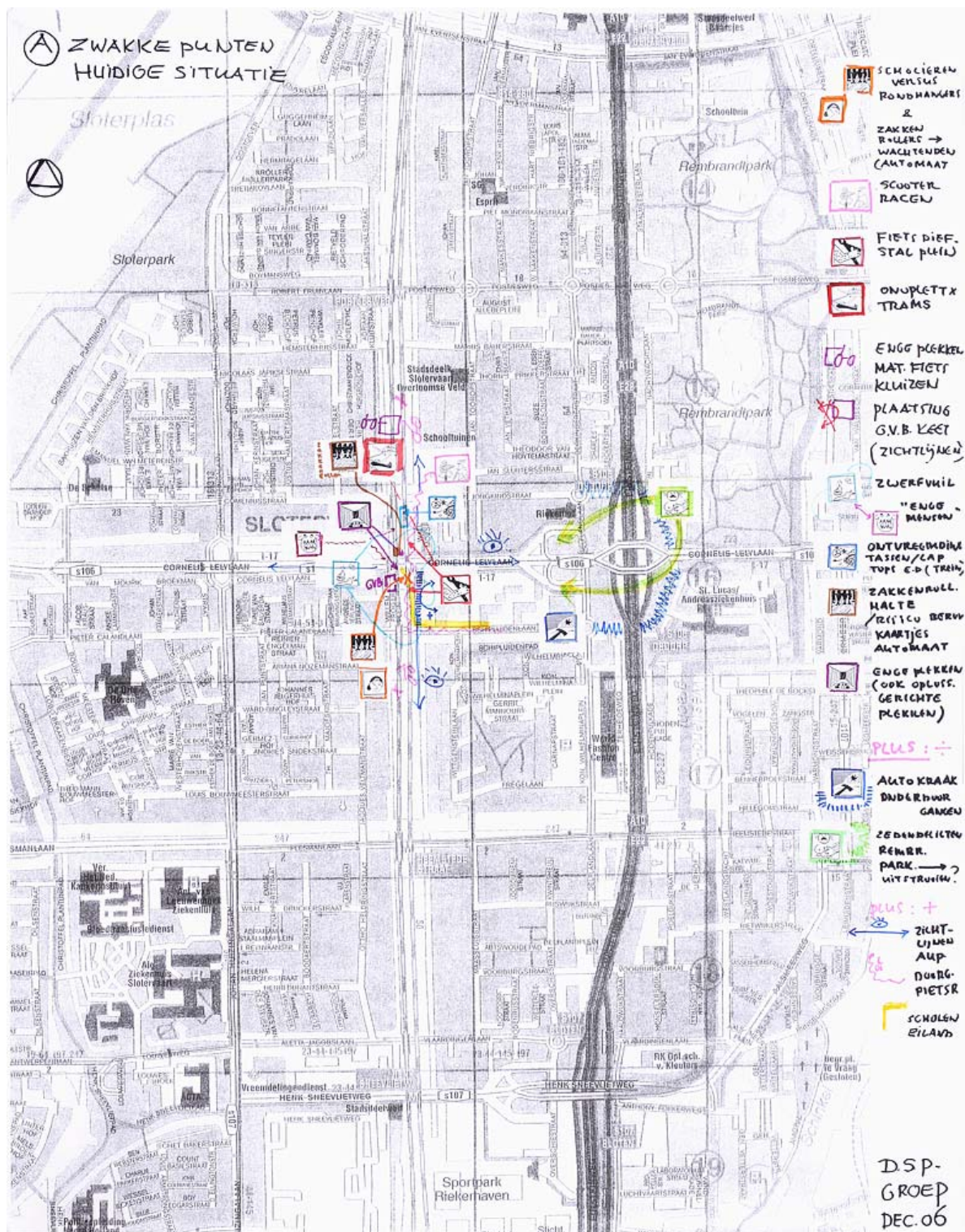
Aanbeveling	• Vanuit het parkeereiland is het goed dat er voorzien is in een directe aantakking op het perron. Vanaf het perron kun je ook de parkeergarage weer in. Dit is voor mensen die daar hun auto hebben staan aangenaam, maar onbevoegden zullen geweerd moeten worden. In de avonduren kan het in de parkeergarage nog wel eens erg rustig zijn waardoor er weinig sociale controle is. <i>Maak een goede toegangsregeling voor het parkeereiland. Alleen toegang vanaf het perron voor reizigers met een parkeerkaartje. Omdat het in de avonduren hier nogal eens rustig kan zijn, is bewaking met camera's (CCTV) in deze parkeerruimte gewenst</i>
-------------	---

- De parkeergarage ligt in een minder levendig gebied van de stationslocatie Lelylaan, met beduidend minder sociale ogen. Dit komt doordat er aan de westzijde de ecologische corridor is gepland en aan de oostzijde een flinke singel de scheiding vormt met daarachter gelegen (nieuw geplande) woningen. Wanneer een auto in de parkeergarage staat en je vanaf de tram komt, moet je langs niet levendige kanten de parkeergarage binnen.
- Aanbeveling* *Neem een route aan de oostzijde op, die langs de parkeergarage leidt en zorg voor goede zichtlijnen vanaf de nieuw te bouwen woningen aan de verlengde Jan Tooropstraat.*
Omdat we een kleine supermarkt in de onderbouw van het multifunctionele gebouw niet stimuleren zou het goed zijn te onderzoeken of er in de hier gedachte onderbouw een supermarktfunctie kan komen. Eenvoudige te bereiken met auto en fiets en geen bedreiging voor de doorlooptfunctie. Bekijk of er mogelijkheden zijn deze gedeeltelijk te combineren met de parkeergarage.
- De kiss & ride locatie aan de Lelylaan is ongunstig gesitueerd: bijrijders, die uitstappen en haast hebben bij de sporen te komen, kunnen onverwacht het portier openslaan en daarbij fietsers/bromfietsers raken. Een ander punt is dat ze de route afsnijden en schuin naar het stationsplein toe lopen, hetgeen gevaar voor verkeersveiligheid oplevert.
- Aanbeveling* *Kiss & ride is veel beter af op een plek parallel aan de busperrons. De tweede kiss & ride aan de Cornelis Lelylaan ligt te krap op het fietspad. Openslaande deuren van stoppende auto's kunnen voor de fietsers gevaarlijke situaties opleveren. Er zal wel een kiss & ride in de buurt van de lift naar het perron moeten komen voor minder valide mensen.*
Zorg voor een scheiding van taxistandplaatsen en kiss & ride en laden en lossen.
- Indien de kiss & ride locatie hier toch gehandhaafd blijft, is het wenselijk een schampstrook/schrikstrook te ontwerpen tussen inparkeerders en fietspad. Om overstekende mensen enigszins te belemmeren zomaar over te steken, is enige geleiding wenselijk. Doe dit in goed overleg met het GVB; zij zullen hekken langs de sporen plaatsen. Ook de overgang van tramplatform naar openbare weg dient stevig vormgeven te worden. Groenstroken hebben hier geen overlevingskansen; zij worden toch vertrapt door voetgangers die de route afsnijden.
- Het pleintje bij de huidige tramhalte tram onder de metro- en treinsporen, wordt in de nieuwe situatie een gebied waar veel voetgangers zich zullen ophouden. Dit gebied is daar nu niet op ingericht. De tram die passeert komt vaak met een behoorlijke vaart aanrijden. Daarnaast zijn de ingangen van de (rol)trap naar de metro en de lift niet goed gelegen. Deze liggen nu vlakbij de trambaan. Wanneer hier grotere groepen mensen langs moeten, kan dit voor gevaarlijke situaties zorgen.
- Aanbeveling* *Een gedegen oplossing van de afgesloten trappen is er niet. De trappen zijn in het huidige ontwerp nog steeds met hekken afgesloten. Hier zullen nog steeds mensen gaan hangen. Zorg nu voor een gedegen oplossing voor deze fout.*
Entree van metro en lift niet verborgen tegen de sporen, waar de tram rijdt, maar in het zicht van de nieuwe halte.
Er zal een plan moeten worden gemaakt voor een goede routing voor blinden in het stationsgebied.

- Aanbeveling* *Er moet een goede ontwerpoplossing worden gezocht voor de afgesloten trappen naar het de perrons. Je moet niet meer kunnen zien dat hier in het verleden een fout is gemaakt.*
- In de huidige situatie staan de reizigers onder de sporen te wachten, dus droog. In de nieuwe situatie wordt dit in de open lucht.
- Aanbeveling* *Zorg voor een behaaglijke tramhalte zodat reizigers beschermd tegen wind en regen kunnen wachten op de tram. Hierdoor zullen ze minder geneigd zijn zich bij de ingang naar de metro, onder het viaduct, op te houden in afwachting van de tram.*

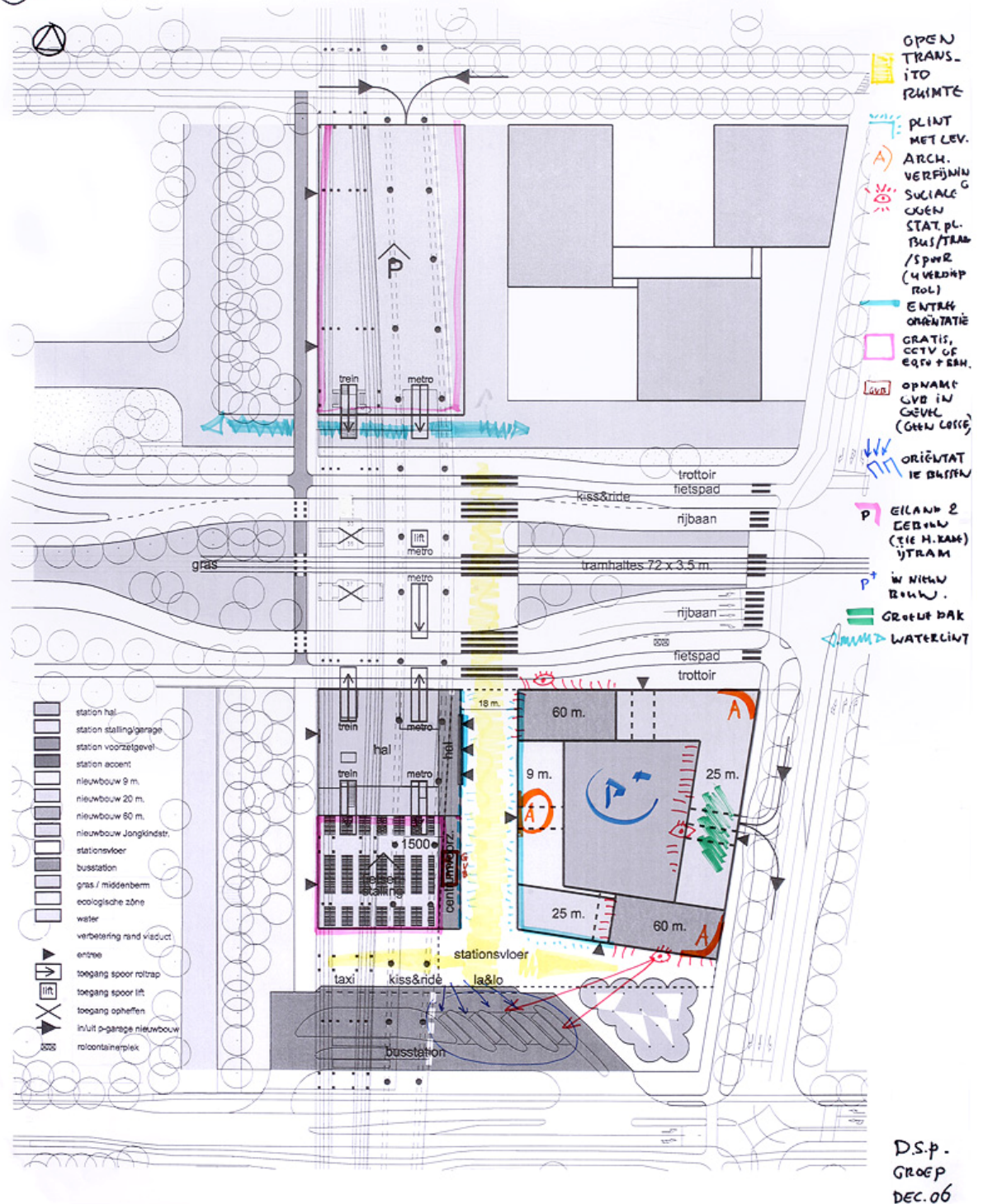
Bijlagen

Bijlage 1 Zwakke punten huidige situatie

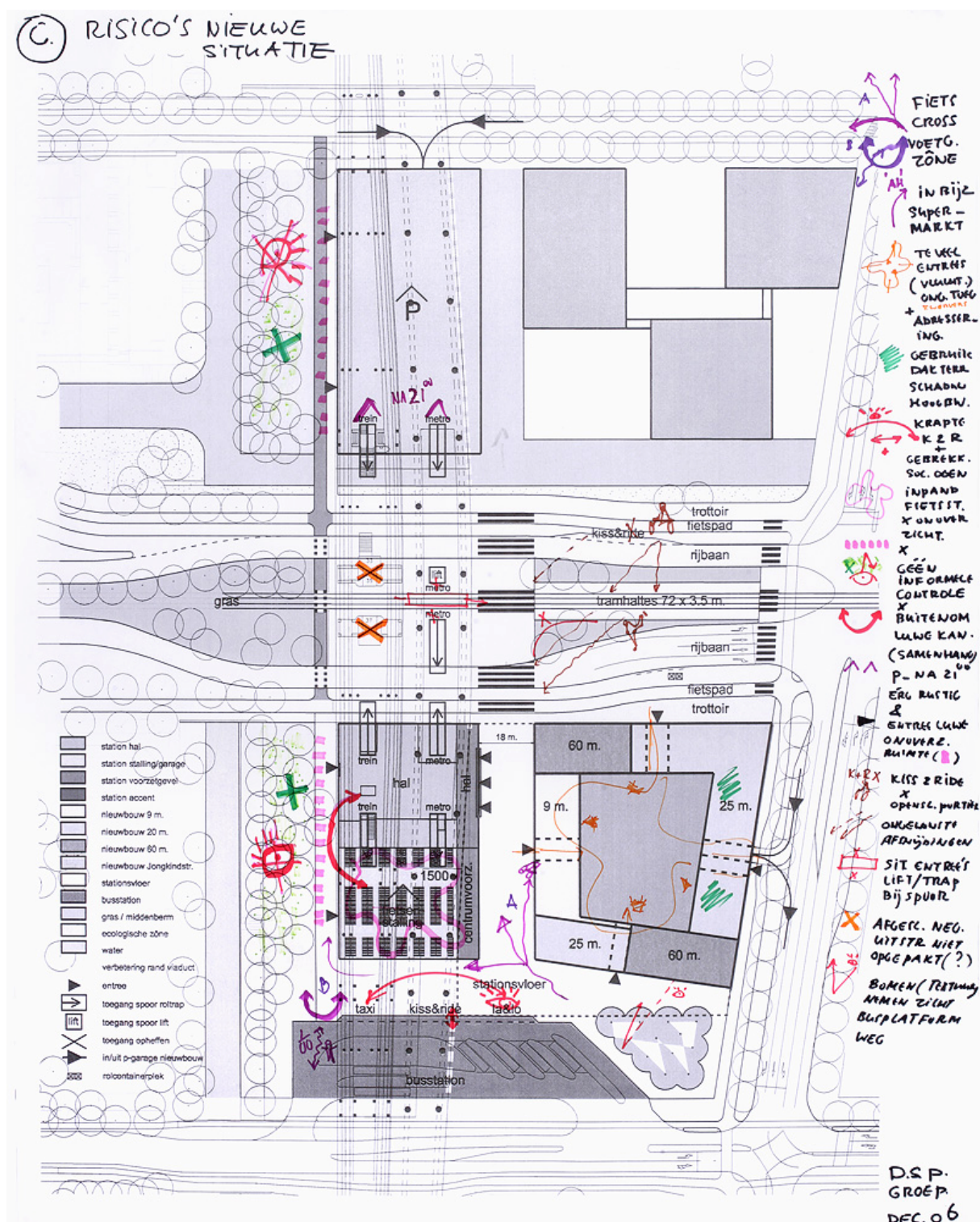


Bijlage 2 Sterke punten nieuwe situatie

②) STERKE PUNTEN NIEUWE SITUATIE



Bijlage 3 Risico's nieuwe situatie



Bijlage 4 Aanbevelingen

