



Veiligheidseffectrapportage station Amsterdam Lelylaan

Veiligheidsrisico's in huidige situatie en Voorkeursvariant

Randy Bloeme, Paul van Egmond, Paul van Soomeren

i.s.m. Tobias Woldendorp (WoldendorpWildervank | Veilig Ontwerp Ruimte & Infra)

Inhoud

1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Veiligheidseffectrapportage (VER) station Lelylaan	5
1.3	Bronnen	8
1.4	Leeswijzer	9
2	Ontwikkelingen station Lelylaan	10
2.1	Reizigersgroei	10
2.2	Vervoerstromen	10
2.3	Overstapcapaciteit	11
2.4	Toename behoefte fietsparkeren	12
2.5	Behoeft tramkeerlus	12
2.6	Uitstraling past niet in vernieuwingsgebied	12
3	Sociale veiligheid door de jaren heen	13
3.1	Knelpunten oude situatie	13
3.2	Maatregelen oude situatie	14
4	Knelpunten in de huidige situatie	17
4.1	Sociale veiligheid	17
4.2	Transferveiligheid	19
4.3	Verkeersveiligheid	20
4.4	Reisbeleving	21
5	Ontwerp, beheer & organisatie	23
5.1	Ontwerp	23
5.2	Beheer en Organisatie	30
6	Conclusie	31
7	Naar een veilige en aantrekkelijke OV-knoop	34
7.1	Sterke punten en risico's Voorkeursvariant	34

7.2	Verbeterscenario's: ambitie bepalen	37
Bijlagen		
	Bijlage 1 Schouwverslag	42
	Bijlage 2 Politie cijfers	42
	Bijlage 3 Verbeterscenario's Lelylaan	43
	Bijlage 4 Respondenten	46
	Bijlage 5 Veilig Ontwerp en Beheer	47

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In Stadsdeel Amsterdam Nieuw-West ligt - net buiten de Ring A-10 - het station Amsterdam Lelylaan. Het is een OV-knoop, waar trein, metro, tram, bus, fiets, auto en een aantal aanvullende functies (zoals het P+R terrein) samenkomen. Het gebied heeft al jaren met diverse problemen en ontwikkelingen te maken die samen aanleiding zijn voor een verbetering van dit station. In februari 2015 hebben de gemeente Amsterdam, ProRail, NS en Stadsregio tijdens een 'station safari' daarom uitgesproken dat ze gezamenlijk aan de slag willen gaan met een integrale verbetering van het station en de directe omgeving. Er is een projectgroep Vernieuwing Station Amsterdam Lelylaan opgericht met de volgende organisaties:

- 🕒 Gemeente Amsterdam (IB, PMB & MET¹)
- 🕒 Vervoerregio Amsterdam
- 🕒 ProRail
- 🕒 GVB
- 🕒 NS stations

De projectgroep heeft eind 2019 een Nota van Uitgangspunten opgesteld, waarin verschillende ontwerpgegevens zijn opgenomen. Deze losse ontwerpgegevens zijn samengevoegd tot een eindbeeld (Voorkeursvariant). Op dit moment worden diverse ontwerp mogelijkheden verder verkent, evenals de financiële ambities voor het project. De projectgroep heeft DSP-groep gevraagd in deze fase een Veiligheidseffectrapportage uit te voeren, met een focus op sociale veiligheid in de huidige situatie en de Voorkeursvariant. Sociale onveiligheid is namelijk sinds jaar en dag een terugkerend probleem in dit stationsgebied.

1.2 Veiligheidseffectrapportage (VER) station Lelylaan

Wat is een VER?

De Veiligheidseffectrapportage (VER) is een procesinstrument voor een gestructureerde veiligheidsdialoog in ruimtelijke projecten. Een VER geeft inzicht in de veiligheidsrisico's in een plangebied en komt daarmee ten goede aan de duurzaamheid en economische waarde van het ruimtelijke project. Het is tevens een middel voor verantwoording. Met de uitvoering van de VER kan de projectgroep aantoonbaar maken dat er zorgvuldig is omgegaan met veiligheidsrisico's².

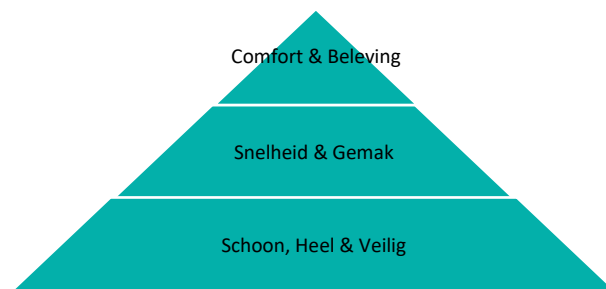
¹ De afkortingen staan voor: Ingenieursbureau, Projectmanagementbureau en Metro en Tram

² In opdracht van BZK ontwikkelden DSP-groep en Berenschot in 2000 de Veiligheidseffectrapportage. Op Europees niveau bestaat er een 'Europese Veiligheidseffectrapportage' in de vorm van de CEN norm NEN/CEN TR 14383-2:2007. Deze CEN-norm maakt onderdeel uit van de normen in de CEN 14383 serie (CEN TC 325) waarin ook een aparte norm bestaat voor openbaar vervoer voorzieningen en sociale veiligheid: CEN/TR 14383-7:2009 (Prevention of crime - Urban planning and building design - Part 7: Design and management of public transport facilities). DSP leverde jarenlang – in opdracht van BZK NL - de voorzitter voor de werkgroep die deze norm(en) ontwikkelde. Op dit moment is Paul van Soomeren in opdracht van CEN wederom benoemd tot voorzitter van de

Het voorliggende rapport betreft de eerste fase van de VER Station Amsterdam Lelylaan: een probleemanalyse van de huidige situatie, een beoordeling van de Voorkeursvariant en adviezen op het gebied van Veilig Ontwerp en Beheer om sociale veiligheid te borgen in het Voorlopig Ontwerp. Voorafgaand aan deze fase is reeds een startnotitie opgesteld, in samenspraak met de projectgroep. In deze startnotitie is de aanpak en afbakening van deze VER bepaald.

Definitie sociale veiligheid

Onder sociale veiligheid in het plan- en studiegebied verstaan we dat gebruikers zich veilig moeten voelen en vrij van incidenten gebruik kunnen maken van het gebied. Sociale veiligheid is een randvoorwaarde voor het behalen van de doelstellingen van het project Vernieuwing station Amsterdam Lelylaan. We benadrukken dat sociale veiligheid echter geen afzonderlijk aspect is. Sociale veiligheid is geïntegreerd in overkoepelende klantwensen die een rol spelen bij de beleving van OV-omgevingen.



Figuur 1 Piramide van klantwensen (kwaliteitscatalogus OV-omgevingen, 2013³)

Doelen VER

Het uitvoeringsproces van de VER kent de volgende doelen:

- 1 Een aantrekkelijke en veilig ingericht OV-knooppunt voor alle gebruikers. Er is aandacht voor de verblijfsfunctie en het creëren van een huiskamer gevoel. Sociale veiligheid is volgens de principes van Veilig Ontwerp en Beheer⁴ ingebouwd in het ontwerp.
- 2 Reizigers kunnen zich veilig en snel door het OV-knooppunt bewegen, met aandacht voor behoeften van lust- en mustreizigers⁵.
- 3 Een efficiënt en goed beheerbaar OV-knooppunt. Door rekening te houden met beheer in het ontwerp, worden latere beheerkosten tijdens het gebruik beperkt.

wergroep die deze norm(en) gaat updaten. Tobias Woldendrop werkt met het CCV in opdracht van Min. J&V aan een herijking van de VER.

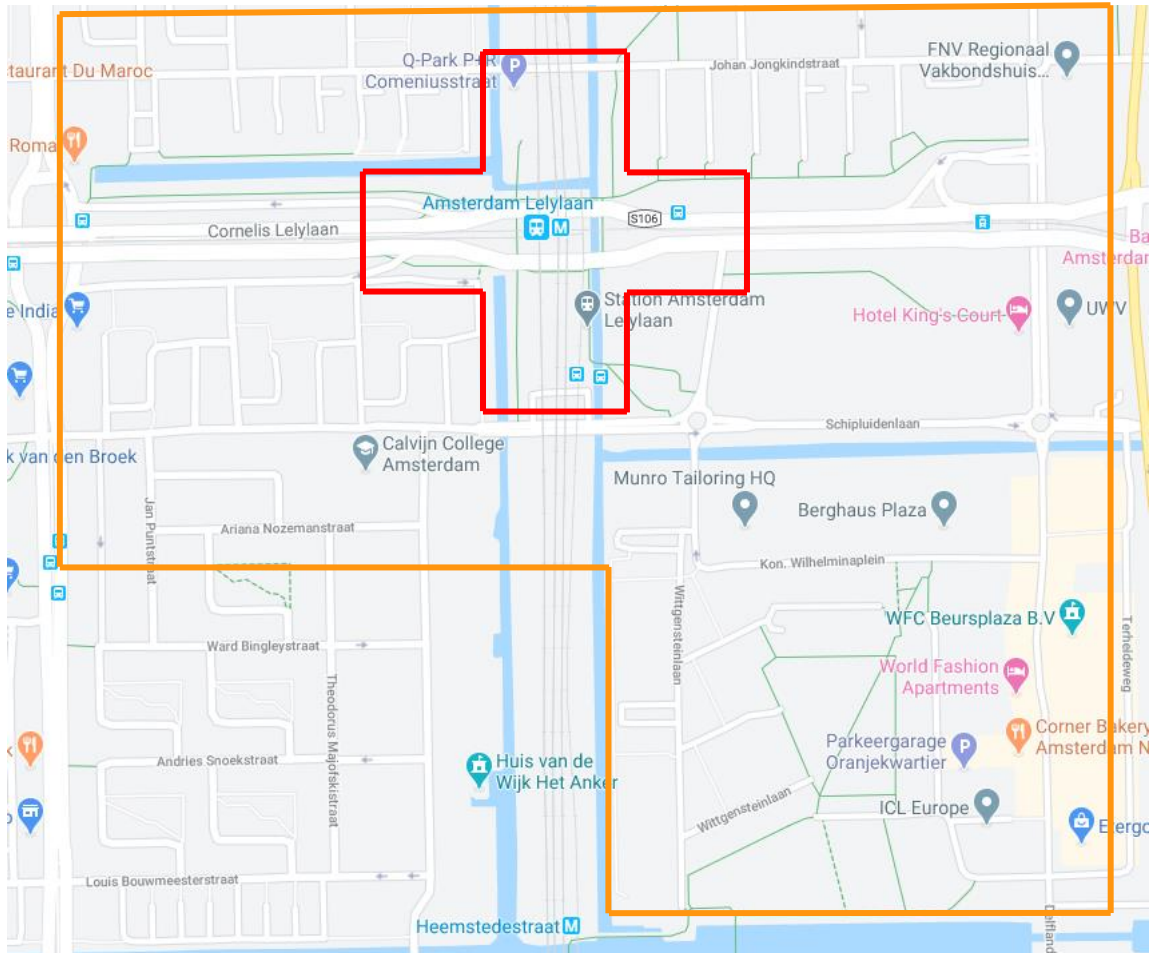
³ Deze kwaliteitscatalogus van het CROW werd ontwikkeld door DSP-groep, Movares, Cyber en Boiten Advies + Projecten.

⁴ Zie bijlage 4 voor meer info over Veilig Ontwerp en Beheer

⁵ Mustreizigers zijn voornamelijk forenzen en scholieren. Deze – dagelijkse – reizigers reizen voornamelijk in de spits en hebben behoefte aan een snelle en efficiënte stationsomgeving. Lustreizigers zijn dagjesmensen en bezoekers die meer behoefte aan comfort en beleving. Een prettige reis staat voorop bij deze reizigersgroep.

Plan- en studiegebied

Het projectgebied van de VER bestaat uit een plangebied en een studiegebied, weergegeven op onderstaande kaart. In het plangebied (rood) vindt de vernieuwing van station Amsterdam Lelylaan plaats en bevinden zich alle OV-gerelateerde functies. Het studiegebied (oranje) is het bredere gebied waarin ontwikkelingen plaatsvinden die in positieve of negatieve zin invloed kunnen hebben op het plangebied.



Plan- en studiegebied van de Veiligheidseffectrapportage OV-knoop Lelylaan

In het rode plangebied bevinden zich de diverse vervoersmodaliteiten op maaiveld- en +1 niveau. Daarnaast is de direct aangrenzende openbare ruimte, met daarin de diverse toegangen, onderdeel van dit rode gebied. In het plangebied hebben we te maken met verschillende organisaties en eigenaren. Daarnaast wordt gesproken over modaliteiten en domeinen. We spreken in deze VER over reisdomeinen, met verschillende eigenaren. Bij reizigers spreken we ook wel van gebruikers.

De VER beperkt zich niet tot het rode plangebied, maar legt nadrukkelijk de link met het bredere oranje studiegebied. Gebruikers bewegen zich door beide gebieden (de klantreis) en zowel sterke als zwakke punten van het studiegebied hebben (in)direct invloed op het plangebied en omgekeerd.

1.3 Bronnen

Interviews met betrokkenen

Er zijn gesprekken gevoerd met ruim 25 betrokkenen van de gemeente Amsterdam, ProRail, NS, GVB, Vervoerregio en overige betrokken partijen. In bijlage 4 is een lijst opgenomen met respondenten. De gesprekken zijn digitaal gevoerd. Dit in verband met de corona-crisis ten tijde van fase 1 en de daarmee samenhangende richtlijnen van het RIVM.

Documenten

De belangrijkste documenten die zijn bestudeerd zijn:

- ② Nota van Uitgangspunten OV-knoop Lelylaan, inclusief Voorkeursvariant en deelontwerpen. Versie februari 2020 (hierna: NVU)
- ② Sprong over de ringweg, het ruimtelijke programma van eisen voor Lelylaan en omgeving, 2001
- ② Uitwerkingsplan stationslocatie Lelylaan, versie oktober 2009
- ② Quick scan sociale veiligheid plannen station Lelylaan e.o., Amsterdam. DSP-groep, 2007
- ② Kwaliteitscatalogus OV-omgevingen 2013, landelijke standaard voor integrale kwaliteit
- ② Monitor Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer, OIS gemeente Amsterdam
- ② Klantmonitor ProRail/NS
- ② Integrale transferstudie OV-knoop Lelylaan
- ② Openbare politiedata via data.politie.nl en wijkagent
- ② Netwerk- en projectenkaart Stedenbouw Westflank Ringzone, versie BASIS 2020
- ② Beheerconvenant stationsgebied Amsterdam Lelylaan, 2015
- ② Value Engineering Sessies Arcadis (26 mei en 2 juni)

Schouwen

Geregistreerde experts (RCE⁶) van DSP-groep en WoldendorpWildervank | Veilig Ontwerp Ruimte & Infra hebben het gebied op diverse momenten (dag en avond) geschouwd⁷. Tijdens deze schouwen zijn het stationsgebied en haar omgeving beoordeeld op uitgangspunten van Sociaal Veilig Ontwerp en Beheer: Zichtbaarheid, Eenduidigheid, Toegankelijkheid, Aantrekkelijkheid. Zie bijlage 5 voor meer info over Veilig Ontwerp en Beheer.

Werksessies en overleggen

In een aantal interne werksessies hebben we de resultaten geanalyseerd en verbeterscenario's ontwikkeld. Tussentijds zijn werksessies en overleggen met de projectgroep en andere betrokkenen georganiseerd om

⁶ RCE staat voor Registered CPED Expert. CPED staat voor Crime Prevention through Environmental Design. Meer info: https://www.nlloyd.nl/registers/cpted/?pageSize_2039=all

⁷ Onze schouwen voldoen aan de speciale Europese norm die hiervoor is ontwikkeld: CEN/TR14383-2: 2007.

uitkomsten te toetsen en tussentijdse adviezen mee te geven. We hebben twee Value Engineering Sessies bijgewoond om input te halen uit de discussies over de Voorkeursvariant.

Bewoners

De uitkomsten van de probleemanalyse worden via een online bewonersplatform getoetst bij bewoners. De projectgroep werkt op dit moment aan het uitzetten van de resultaten binnen dit platform.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 starten we met de ontwikkelingen op en rond station Lelylaan. In hoofdstuk 3 volgt een korte terugblik op sociale veiligheid in de afgelopen decennia. De huidige veiligheidsrisico's en knelpunten op het gebied van veilig ontwerp en beheer worden in hoofdstuk 4 en 5 behandeld. In hoofdstuk 6 en 7 volgen ten slotte de conclusies en adviezen om sociale veiligheid te borgen in het Voorlopig Ontwerp (VO).

2 Ontwikkelingen station Lelylaan

Op de achtergrond van deze VER speelt een aantal ontwikkelingen in het stationsgebied, zoals opgenomen in de Nota van Uitgangspunten⁸.

2.1 Reizigersgroei

Naast de verwachte standaard groei van 5%, wordt een grotere reizigersgroei verwacht door de komst van de Airport Sprinter. Deze gaat vanaf 2022 6 tot 8 keer per uur per richting rijden. Een verdere toename wordt nog verwacht door de wens van het College om de tramlijnen 1 en 17 vaker te laten rijden. In de hele Ringzone West worden verder extra woningen gerealiseerd⁹. De Vervoerregio heeft op basis van deze ontwikkelingen de volgende prognoses voor in/uitstappers op station Lelylaan opgesteld.

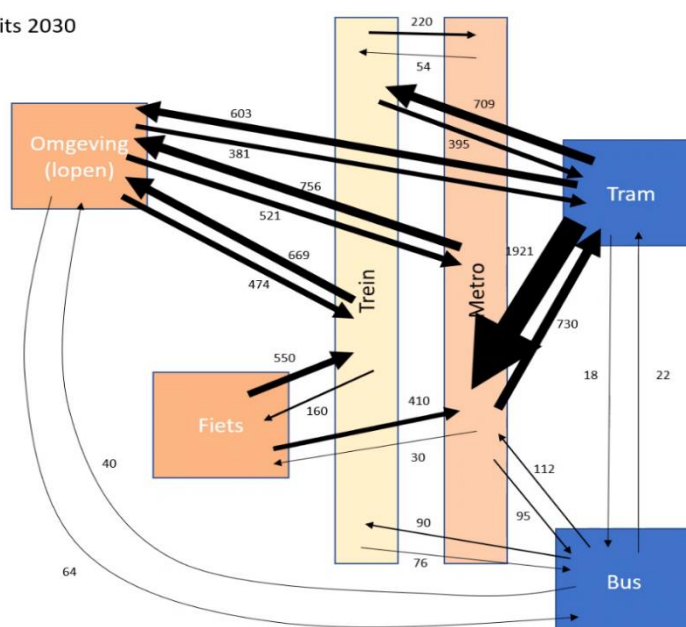
Figuur 2 Prognose in/uitstappers 2020 en 2040 door Vervoerregio Amsterdam (bron: NvU)

	Prognose 2020	Prognose 2040
Trein in/uitstappers per dag	29.000	35.000
Metro in/uitstappers per dag	40.000	43.000

2.2 Vervoerstromen

Op basis van bovenstaande prognoses en loopstromenanalyses heeft Arcadis voor de Value Engineering Sessies de vervoerstromen gevisualiseerd. In de ochtendspits valt als eerste de overstap van tram naar metro op met 1921 reizigers. Hierna komen de stromen metro -> omgeving (lopen)

Ochtendspits 2030



⁸ De beschreven ontwikkelingen zijn opgesteld in de Nota van Uitgangspunten vóór de coronacrisis in 2020. Ongetwijfeld heeft deze crisis gevolgen voor de gegeven prognoses. Bijvoorbeeld op het terrein van gezondheidspreventie (1,5 meter houden, alleen reizen indien noodzakelijk) als op economisch vlak. De effecten zijn op dit moment onmogelijk in te schatten en voorsnog buiten deze prognoses gehouden.

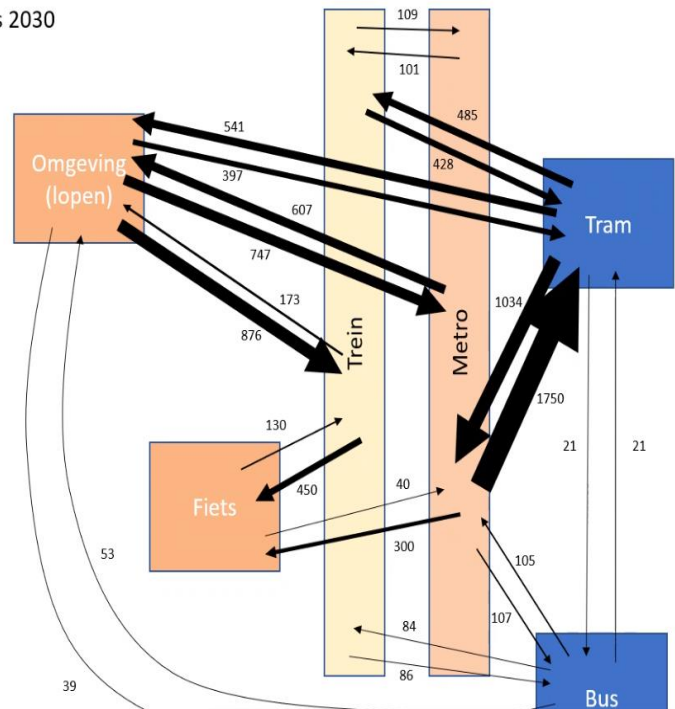
⁹ In 'Koers 2025, Ruimte voor de stad, gemeente Amsterdam, April 2016' staat dat in de omgeving van OV-knoop Lelylaan naar verwachting 5.200 woningen tussen 2016 en 2025 worden gerealiseerd.

756), metro -> tram (730) en tram -> trein (709). De bus wordt het minst gebruikt.

In de avondspits draait het beeld, maar zijn dezelfde overstappen populair. De overstap tussen metro -> tram (1750) wordt het vaakst gebruikt, gevolgd door tram -> metro (1034), omgeving (lopen) -> trein (876) en omgeving (lopen) -> metro (747).

De aantallen van en naar de bus en de overstap trein <-> metro liggen relatief laag.

Avondspits 2030



De afbeeldingen komen uit de VE Sessies van Arcadis. Er volgt nog een update van de loopstromenanalyse.

2.3 Overstapcapaciteit

In de Nota van Uitgangspunten wordt aangegeven dat er met name tijdens de spits grote drukte is vanaf het tramperron naar het metroperron. Vanwege de smalle tramperrons verloopt het in- en uitstappen van reizigers langzaam, waardoor trams vertraging oplopen. Bij verdere groei kan de drukte volgens betrokkenen zelfs tot onveilige situaties leiden. De overstapcapaciteit van tram naar metro en trein is onvoldoende om de stroom reizigers in de spits te kunnen verwerken. Dit leidt tot lange wachtrijs voor de OV-chipkaart poortjes.



Links en rechts: beperkte wacht- en overstapcapaciteit op het tramplatform

2.4 Toename behoefte fietsparkeren

Door de reizigersgroei groeit ook de behoefte aan fietsparkeren. In de huidige situatie zijn er 2.357 onbewaakte stallingsplekken voor fietsen. Met de huidige behoefte van 2.695 plekken is er al een tekort van 338 plekken. In onderstaande tabel is weergegeven hoe de behoefte in tot 2030 en 2040 verder groeit en welke tekorten er ontstaan als er geen aanpassingen worden gedaan.

Figuur 3 Prognoses fietsparkeren 2030 en 2040 o.b.v. reizigersgroei, door ProRail (bron: NvU)

	Huidige situatie (2018)	Prognose 2030	Prognose 2040
Huidig aantal stallingsplekken voor fietsen	2.357		
Benodigd aantal stallingsplekken voor fietsen	2.695	3.491	3.797
Tekort zonder aanpassing fietsenstalling	338	1.134	1.440

2.5 Behoeft tramkeerlus

De OV-knoop Lelylaan heeft haltes voor de tramlijnen 1 en 17, die beide met een hoge frequentie rijden. In de Nota van Uitgangspunten wordt beschreven dat de OV-knoop Lelylaan veel baat heeft bij tramlijn 1, als belangrijke oost-west verbinding in de stad. De trams worden op dit moment voornamelijk gebruikt om naar station Lelylaan te reizen vanuit Nieuw West. Vanaf station Lelylaan naar het centrum zijn de trams minder vol. Om hierop in te spelen is er behoefte aan een tramkeerlus. Tramlijnen 1 en 17 kunnen dan – naar wens van het College – frequenter rijden tussen station Lelylaan en Nieuw West. Indien er een tramkeerlus met eindpunt komt, is er ook een pauzeplek nodig voor chauffeurs.

2.6 Uitstraling past niet in vernieuwingsgebied

Het gebied rondom station Lelylaan is volop in ontwikkeling. Er worden woon- en onderwijsfuncties toegevoegd, evenals stedelijke en culturele voorzieningen en kantoren. Samen met de komst van de Airport Sprinter krijgt station Lelylaan een nog belangrijkere reis- en ontvangstfunctie in de westelijke stad. Op dit moment voldoet de uitstraling van het station volgens betrokkenen niet aan de hoogwaardige kwaliteit die wordt beoogt in het vernieuwingsgebied. We merken daarbij ook op dat station Amsterdam Lelylaan is vernoemd naar de autoweg die eronder ligt. Ooit was dat misschien een logische keuze, maar anno 2020 lijkt het station een 'eigen' naam te verdienen.

3 Sociale veiligheid door de jaren heen

Het thema sociale (on)veiligheid is een hardnekkig fenomeen op station Lelylaan, waar al een aantal decennia veel tijd, energie en geld in wordt geïnvesteerd. Voordat we ingaan op de huidige situatie schetsen we in dit hoofdstuk een beeld van de problematiek in het verleden en de diverse maatregelen die zijn getroffen.

3.1 Knelpunten oude situatie

In 2009 werd door de stadsdeelraad Slotervaart het 'uitwerkingsplan stationslocatie Lelylaan' vastgesteld. De stationslocatie kreeg eerder al een belangrijke plek in 'De Sprong over de ringweg' uit 2001, het ruimtelijk programma van eisen voor het vernieuwingsplan Lelylaan en omgeving. In het uitwerkingsplan werd over het station geschreven:

Op dit moment is het verre van het visitekaartje van het stadsdeel. Het station wordt als onplezierig en sociaal onveilig ervaren en kampt als gevolg van enkele incidenten in het verleden met een slecht imago. Deze situatie vormde voor het stadsdeel een belangrijke aanleiding om station Lelylaan en omgeving aan te wijzen als stedelijk vernieuwingsgebied en het gebied te transformeren tot een veilige en aantrekkelijke stedelijke stationsomgeving. (Bron: Uitwerkingsplan stationslocatie Lelylaan, 2009, pagina 5)

In de 'Quick scan sociale veiligheid plannen station Lelylaan e.o., Amsterdam' werden in **2007** samenvattend de volgende knelpunten genoemd:

- 🕒 Groepen scholieren houden zich op en rond station op. Belemmeren onbezorgde toegang tot station. Soms vechtpartijen.
- 🕒 Scooters veroorzaken overlast op fietspaden door te hard te rijden en rijden op andere plekken waar ze niet mogen rijden.
- 🕒 Parkeervoorzieningen voor fiets en scooters liggen verspreid door stationsgebied. Weinig overzicht, veel gelegenheid voor diefstal en ongeregelde heden.
- 🕒 Fietskluizen vormen barrières in het gebied en zijn slecht onderhouden en bespoten met graffiti.
- 🕒 Materiaalgebruik in hele gebied oogt defensief en hard (veel grijs beton).
- 🕒 Illegaal stallen van fietsen aan en tegen palen, hekken en bomen.
- 🕒 Fietswrakken door hele gebied.
- 🕒 Kaartautomaten zijn ongelukkig gelegen langs doorgaande straten. Vooral 's avonds en in drukte onveilig om je kaartje uit de automaat te halen. Veel gelegenheid voor zakkenrollers.
- 🕒 Oversteek trambaan is gevaarlijk. Trams stoppen niet altijd bij perron, terwijl overstekers daar vaak op gokken.

- ⦿ Meerdere enge plekken in het stationsgebied. Afgesloten trappen vormen hangplek voor zwervers, drugsverslaafden en jongeren. Deze afgesloten trappen zijn daarnaast ook verwarrend.
 - Het sluiten van de trappen was destijds wel een effectieve maatregel tegen berovingen op het perron. Daders konden via de noordelijke en zuidelijke opgangen eenvoudig het perron op en af.
- ⦿ De pauzeplek voor chauffeurs biedt in potentie sociale ogen, maar de ramen zijn afgeplakt.



Fietskluizen vormen barrières en zijn slecht onderhouden (2007)



Afgesloten trappen worden hangplekken en ogen onveilig (2007)



Afgeplakte ramen van de pauzeplek voor chauffeurs (2007)



Overlast van illegaal fietsparkeren (2007)

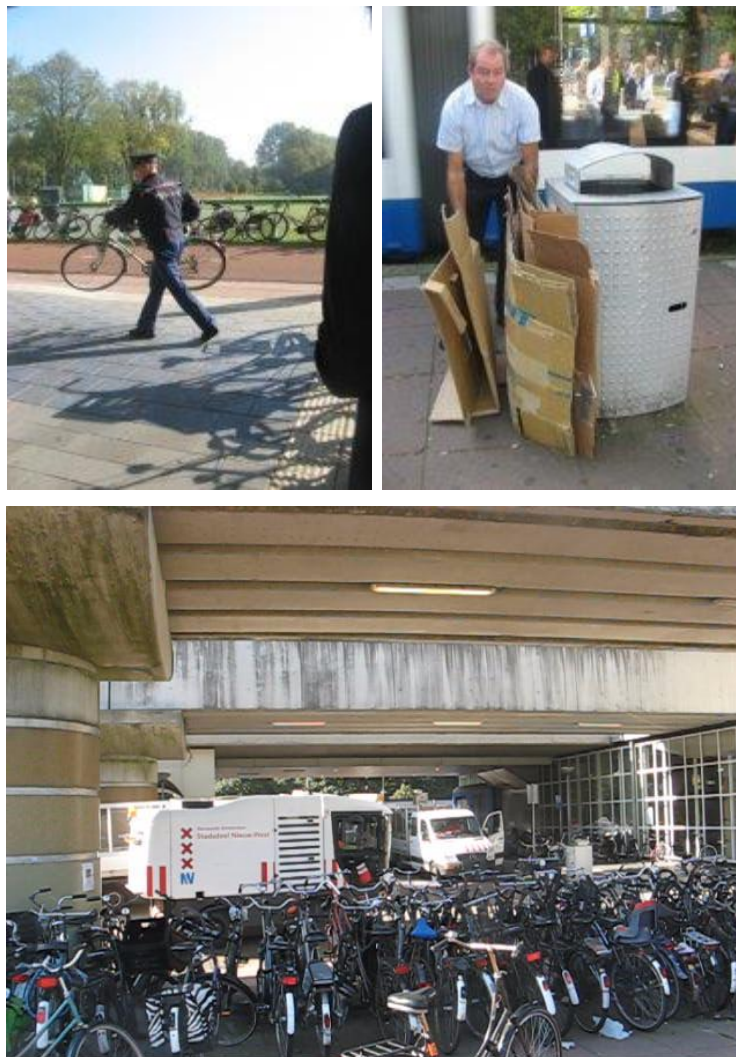
3.2 Maatregelen oude situatie

Sinds de quick scan in **2007** – maar ook in de jaren daarvoor – is er veel aandacht voor sociale veiligheid geweest. Een aantal goede maatregelen die zijn doorgevoerd zijn:

- ⦿ Busplatform omgedraaid
- ⦿ Metro: toepassing van meer glas in stationshal en op perron.
- ⦿ Opgangen gesloten, ingrepen in de routing.
- ⦿ Maatregelen met en door Calvijn College, waaronder VIOS projecten¹⁰.

¹⁰ DSP-groep deed ook in het kader van VIOS (Veilig In en Om School) voor gemeente Amsterdam onderzoek naar de veiligheid van routes van en naar school.

- 🕒 Komst GVB loket in stationshal (tegenwoordig weer gesloten)
- 🕒 Aparte borden geplaatst voor toeristen
- 🕒 Bouw Little Manhattan en terras met paviljoen met zicht op het station
- 🕒 Gemeente druk met de openbare ruimte (zie foto's):
 - plein tussen busstation en Little Manhattan gerealiseerd
 - Groen en bestrating westelijke toegang
 - Actief op fietswrakken en verkeerd stallen
 - Aangepaste verlichting, samen met andere eigenaren/beheerders
- 🕒 AH to go geen cash en sigaretten meer en toegang alleen nog vanuit de stationshal achter de poortjes.



Gemeente druk met de openbare ruimte (na Quick scan 2007)



Een Tickets & Info zorgde voor sociale ogen in de stationshal (2007) Een schouw tijdens een van de eerdere projecten (2007)

Pappen en nathouden

Er zijn zoals gezegd veel goede dingen gedaan. Betrokkenen merken echter ook op dat er weinig structurele maatregelen zijn doorgevoerd. Er sprake van een lange periode van 'pappen en nathouden', een term die door verschillende betrokkenen spontaan wordt gebruikt en eigenlijk door bijna iedereen wordt onderschreven. In de volgende hoofdstukken zetten we uiteen wat dit betekent voor de huidige situatie.

4 Knelpunten in de huidige situatie

In dit hoofdstuk volgen de resultaten van de probleemanalyse van de huidige situatie. In de analyse is gekeken naar veiligheidsrisico's op het gebied van sociale veiligheid, transferveiligheid, verkeersveiligheid en reisbeleving.

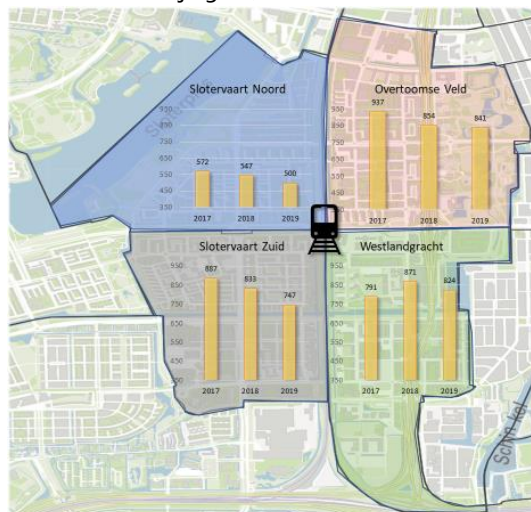
4.1 Sociale veiligheid

Sociale veiligheid is opgedeeld in de onderdelen criminaliteit en overlast door personen.

Criminaliteit

Om een beeld van de huidige criminaliteit te schetsen gebruiken we politiecijfers en ervaringen van betrokkenen. Voordat we ingaan op de details valt op dat de OV-knoop precies op de grens ligt van vier wijken en zes buurten (zie wijken in onderstaand figuur en buurten in bijlage 2).

In bijlage 2 is een gedetailleerd overzicht opgenomen met de top 5 geregistreerde incidenten per buurt in 2019. Het vaakst geregistreerde delict in de omliggende buurten is diefstal van brom-, snor-, fietsen. Daarnaast worden er relatief veel economische delicten en ongevallen op de weg geregistreerd. In de Jacob Geelbuurt zijn in 2019 tot slot 24 incidenten van diefstal af/uit/van OV-voertuigen geregistreerd.



Politicijfers 2017-2019 op wijkniveau. Bron: politie.data.nl

Op basis van gesprekken met betrokkenen zoomen we verder in op het stationsgebied. Er wordt dan voornamelijk gesproken over fiets- en brommerdiefstal in de grote stalling en diefstal uit auto's op de P+R. In sommige periodes gebeurt dit wekelijks, zien betrokkenen door het glas dat op de grond blijft liggen. 'Vooral in periodes dat er veel toeristen gebruik maken van de P+R', aldus de wijkagent. In 2019 zijn er 8 incidenten geregistreerd op het P+R terrein, maar dit lijkt een forse onderregistratie te zijn. Het gebied is formeel van de NS, maar gebruikers kunnen de Veiligheidscentrale van NS niet zelf bereiken. Ook aangifte bij de politie wordt maar beperkt gedaan. Vooral toeristen lijken daar aan het einde van hun bezoek geen tijd aan te willen besteden, aldus de wijkagent.



Op het P+R terrein zijn regelmatig auto-inbraken



Diefstal van brom-, snor-, fietsen wordt het vaakst geregistreerd in het projectgebied

Betrokkenen geven verder aan dat incidenten zoals diefstal, zakkenrollerij en beroving minder zijn geworden in de loop van tijd. De sluiting van een aantal toegangen en de komst van de poortjes in de stationshal hebben daar volgens betrokkenen aan bij gedragen. Ook het aantal diefstallen en overvallen bij de AH to Go zijn afgenomen sinds de ingang achter de poortjes is en er geen cash en sigaretten meer aanwezig zijn.

Op het P+R terrein en onder het viaduct over de Comeniusstraat zien betrokkenen regelmatig signalen van drugshandel. Volgens de wijkagent gaat het vaak om bekende gezichten.

Station Lelylaan kwam ten slotte in eerder onderzoek van DSP-groep naar voren als aandachtsgebied voor seksuele uitbuiting van (minderjarige) meiden. Bewoners en professionals gaven aan hier regelmatig te zien dat er (minderjarige) meiden worden opgepikt in auto's¹¹.

Overlast door personen

Er zijn drie vormen van overlast door personen: vervuiling en verloedering, ongewenst rondhangen en baldadigheid/hinderlijk gedrag.

Vervuiling en verloedering is zichtbaar door het hele gebied. Zwerfafval valt het meeste op en is vooral zichtbaar in de fietsenstallingen en in waaihoeken. Verder zijn er op diverse plekken sporen van wildplassen en is er zichtbaar graffiti en plak en klad.

¹¹ Kwetsbare jonge meiden in Amsterdam West en Nieuw-West, DSP-groep, 2019.



In de vele hoeken en nissen zijn sporen van wildplassen



Zwerfafval blijft liggen tussen objecten en in waaihoeken

Er is sprake van ongewenst rondhangen van hangjongeren en daklozen. Hangjongeren zijn deels scholieren (Calvijn) en deels jongeren uit de buurt. Hun aanwezigheid belemmert in sommige gevallen een onbezorgde toegang tot het station. Jongeren hangen onder de viaducten en zijn er signalen van drugshandel en/of -gebruik. De mate waarin deze hangjongeren ook baldadig en/of hinderlijk gedrag vertonen is beperkt volgens betrokkenen.

Er is verder regelmatig overlast van daklozen. Soms slapen ze in de hoeken van de stationshal. De afgelopen periode is er structureel één overlastgever aanwezig, die ook verbaal agressief is naar reizigers. NS is bezig met een stationsverbod voor deze overlastgever.

Op het gebied van overlast door personen is de aanwezigheid van scholen – waaronder het Calvijn College – risicovol. Betrokkenen geven aan dat er regelmatig scholieren rondhangen op het station. De overlast lijkt echter minder te zijn dan jaren geleden.

4.2 Transferveiligheid

Transferveiligheid houdt in dat reizigers zich veilig kunnen bewegen door de stationsomgeving. Op diverse plekken is er op dit moment struikelgevaar door verzakkingen in het straatwerk en uitstekende tegels. Daarnaast zijn er een aantal cruciale plekken in de reizigersstromen (te) krap. Het treinperron voldoet niet op alle plekken aan de minimale breedte en de drukke overstap tussen tram en metro is erg krap (zie ook paragraaf 2.2). Tot slot is het in de huidige situatie niet overal mogelijk om 1,5 meter afstand van medereizigers te houden¹².

¹² Hoewel het grootste deel van het gebied voldoende ruimte heeft, zijn er een aantal plekken die aandacht behoeven, zie: <https://covid19.social-glass.tudelft.nl/#16.37/52.357157/4.83706>



Obstakel op treinperron blokkeert doorstroming en zichtlijn



De tramhalte is én voelt nauw

Brandveiligheid

De krappe ruimte op cruciale plekken is niet alleen een risico voor de transferveiligheid, maar ook voor de brandveiligheid. Vluchtroutes zijn daardoor kwetsbaar. De brandweer is benaderd om deze knelpunten verder toe te lichten, maar heeft nog niet gereageerd. In de volgende fase van de VER wordt de brandweer betrokken.

4.3 Verkeersveiligheid

Het stationsgebied – met daarin de reisdomeinen en transfergebieden – wordt doorkruist door de Cornelis Lelylaan. Uit verkeersmetingen in 2016¹³ blijkt dat er op de Cornelis Lelylaan regelmatig door auto's te hard wordt gereden, met pieken tot ruim 140 km/h. Op de noordelijke rijbaan met een snelheidslimiet van 70 km/u reed 15% van het verkeer te hard. Op de zuidelijke rijbaan met een snelheidslimiet van 50 km/u zelfs 80%. De snelheid van auto's op de Lelylaan wordt ook door betrokkenen als risicovol beschreven. Vooral omdat er onder het viaduct ook door voetgangers wordt overgestoken buiten de officiële oversteekpunten.

Verder gaat er veel scooterverkeer over het busplatform en functioneert het shared space gedeelte naast het busplatform niet optimaal. Fietzers zijn hier de dominante groep en het is onduidelijk of fietsen is toegestaan.

¹³ Verkeersonderzoek gebied Nieuw-West, intensiteiten en snelheden, Ecorys, 21 december 2019



De auto prevaleert boven de voetganger in het stationsgebied

4.4 Reisbeleving

Naast objectieve veiligheidsrisico's speelt de subjectieve beleving van reizigers een belangrijke rol in de beleving en waardering van de OV-knoop. In de Monitor Sociale Veiligheid OV wordt jaarlijks de reisbeleving van het Amsterdamse OV in kaart gebracht door de afdeling Onderzoek, Informatie en Statistiek van de gemeente Amsterdam. In de monitor 2018 – uitgebracht in 2019 – worden de stations Lelylaan, Amsterdam Centraal en Bijlmer Arena uitgelicht als aandachtspunten. Reizigers die aangeven zich onveilig te voelen in het OV, noemen het station Lelylaan het meest. 4% van alle reizigers in Amsterdam voelt zich onveilig op station Lelylaan. In de Monitor wordt toegelicht dat reizigers zich op station Lelylaan met name 's avonds onveilig voelen in en rond de trein, tram en metro. Redenen hiervoor zijn dat het station als donker of verlaten wordt ervaren en dat er vaak hangjongeren zijn. In de Monitor wordt verder opgemerkt dat reizigers in het verleden aangaven het station te mijden. In de Monitor 2018 staat Lelylaan niet meer in de top 3 stations die door reizigers worden gemeden.

In de klantbelevingsmonitor van NS en ProRail – die wordt afgenomen op de perrons – scoorde station Lelylaan in het eerste kwartaal van 2020 een 6,1 op klanttevredenheid en een 6,5 op veiligheid. Opvallend zijn de slechte scores op sfeervol (4,4) en wachttijdbeleving (4,6).



Het station wordt 's avonds als donker en verlaten ervaren



Het station scoort slecht op sfeer en wachttijdbeleving

5 Ontwerp, beheer & organisatie

De veiligheidsrisico's die zijn beschreven in het voorgaande hoofdstuk hangen nauw samen met het ontwerp van het gebied en het beheer en de organisatie aan de 'achterkant'. In dit hoofdstuk zetten we de knelpunten en kansen/sterke punten uiteen op deze onderwerpen.

5.1 Ontwerp

Een sociaal veilige omgeving voldoet aan de zogenaamde ZETA-richtlijnen (zie bijlage 5). Zichtbaarheid, Eenduidigheid, Toegankelijkheid en Aantrekkelijkheid (ZETA) zijn de ontwerprijtlijnen om sociale veiligheid te waarborgen en bestaande omgevingen op te toetsen. In deze paragraaf zetten we beknopt uiteen hoe de huidige inrichting scoort op deze richtlijnen. In bijlage 1 is ter aanvulling een uitgebreid fotoverslag van de schouw te vinden.

Zichtbaarheid

Lange zichtlijnen, overzichtelijkheid en goede verlichting verminderen gelegenheid voor potentiële daders en dragen bij aan de vindbaarheid en oriëntatie van gebruikers. Zichtbaarheid geeft controle en versterkt het gevoel van veiligheid. Daarnaast zijn de aanwezigheid van mensen (sociale ogen) en formeel en informeel toezicht van belang.

Knelpunten

- 🕒 De vele kolommen en losse objecten zijn obstakels en onderbreken zichtlijnen. Deze obstakels bieden tevens verstoppelken voor potentiële daders en beperken het zicht van camera's en de oriëntatiemogelijkheden van reizigers. Op en om het P+R terrein en de fietsenstallingen bieden obstakels gelegenheid om uit het zicht een auto open te breken, een fiets te stelen, of andere handelingen uit te voeren die het daglicht niet kunnen verdragen..
- 🕒 Er zijn nauwelijks optische verbindingen tussen maaiveld en +1 niveau (perrons). Dit komt grotendeels door de dichte bebouwing met forse betonnen constructies. Daarnaast zijn een aantal trappen gedraaid ontworpen, waardoor er geen directe zichtlijnen tussen boven en beneden is.
- 🕒 Hoewel er relatief veel woningen in de omgeving zijn, bevinden woningen en andere functies zich te ver van het station om sociale controle te bieden.
- 🕒 Door hoogte verschillen en onderdoorgangen in de omgeving zijn zichtlijnen op fietsroutes van en naar station Lelylaan beperkt. Vooral 's avonds maakt dit de routes sociaal onveilig.
- 🕒 In de avonden is goede verlichting cruciaal voor goede zichtbaarheid. Er zijn op dit moment veel verschillende lichtarmaturen die verschillen in kleur, gelijkmatigheid en moment waarop ze aan gaan. Dit geldt voor een groot deel van het studiegebied. Hierdoor ontstaan contrasten die – ondanks dat ze voldoen aan de technische vereisten – tot donkere plekken leiden. Naast de

lichtopbrengst is de gelijkmatigheid het belangrijkste aspect voor goede openbare verlichting. Door de lage gelijkmatigheid - in combinatie met de verschillende kleuren van de verlichting - is het moeilijk om gezichten en kleuren van objecten waar te nemen. Dit versterkt onveiligheidsgevoelens en maakt het op camerabeelden bijvoorbeeld lastig om signalen van daders waar te nemen.

- De pauzeplek voor chauffeurs is verplaatst naar Little Manhattan, terwijl deze sociale controle in het stationsgebied kan bieden. Nu is er sprake van een dode plint.



Door grote contrasten in verlichting ontstaan donkere plekken



Inrichting en constructies beperken zichtlijnen

Sterke punten en kansen

- Met de toekomstige ontwikkelingen groeit naar verwachting het aantal gebruikers. Door de komst van meer bezoekers/toeristen ontstaat er naar verwachting ook meer activiteit buiten spitsuren. Dit biedt kansen voor meer sociale controle in met name de avonduren.
- In het reisdomein van de metro is veel glas toegepast. Dit materiaalgebruik scoort hoog op zichtbaarheid.
- Chaufeurs van halterende bussen op het busplatform hebben goed zicht op de fietsenstalling en de stationshal.



Toepassing van glas bij de metro toegang



Op het metro perron scoort de toepassing van glas hoog op zichtbaarheid

Eenduidigheid

Duidelijke functies en grenzen door zonering en markering van ruimte stelt gebruikers in staat een omgeving te begrijpen. Goede en duidelijke grenzen maken daarnaast duidelijk wie verantwoordelijk is voor beheer en stimuleert eigenaarschap.

Knelpunten

- ⦿ Er is een grote diversiteit aan materiaalgebruik in de bebouwing en het straatwerk. Hetzelfde geldt voor de verlichtingsarmaturen en de bebording. Dit oogt rommelig en het is onduidelijk wie waarvoor verantwoordelijk is. Het geheel straalt een lage mate van eigenaarschap uit.
- ⦿ Er zijn veel verschillende toegangen en opgangen. Daarnaast sluit de formele hoofdingang niet goed aan bij het gebruik. Dit maakt het vooral voor onbekende reizigers lastig om het stationsgebied te begrijpen.
- ⦿ Door de toepassing van stoeptegels in het shared-space gedeelte naast het busplatform is het onduidelijk dat hier mag worden gefietst.



Verschillende verlichtingsarmaturen met andere kleuren



Verschillend materiaalgebruik en onduidelijke toegang

Sterke punten en kansen

- ⦿ Tussen het busplatform en Little Manhattan ontstaat een aantrekkelijke openbare ruimte met duidelijke verblijfsfunctie
- ⦿ Het reisdomein van de metro is vanuit de stationshal een voorbeeld van een eenduidig reisdomein.



Eenduidige verblijfruimte naast Little Manhattan



Verderop in het studiegebied meer voorbeelden van eenduidigheid

Toegankelijkheid

Het staat voorop dat de stationsomgeving toegankelijk moet zijn voor gewenst gebruik: gemakkelijk te bereiken, gebruiken en verlaten. Daarbij is extra aandacht nodig voor kwetsbare gebruikersgroepen en vluchtroutes in geval van nood. Ten behoeve van sociale veiligheid geldt ook dat de stationsomgeving ontoegankelijk moet zijn voor ongewenst gedrag. Bijvoorbeeld door fysieke afsluitingen (afsluitingen door deuren/hekken, beplanting, etc.) en organisatorische inzet (toezicht en handhaving).

Knelpunten

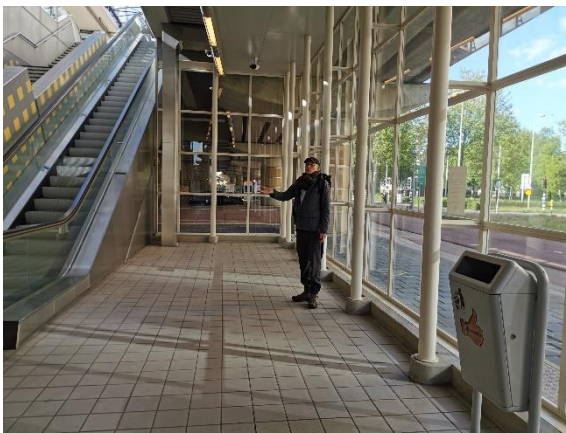
- 🕒 Op verschillende plekken eindigen loop- en fietsroutes uit het niets. Dit maakt het gebied minder toegankelijk en werkt onjuist gebruik in de hand.
- 🕒 De krappe opzet, gedraaide trappen en grote obstakels (objecten en de Cornelis Lelylaan) zijn fysieke en visuele barrières die de reisdomeinen minder toegankelijk maken.
- 🕒 Het station is niet of nauwelijks aangesloten op doorgaande loop- en fietsroutes in het stedelijke netwerk. Vooral aan de noordelijke kant ontbreken goede aansluitingen. Hier is ook het P+R terrein slecht aangesloten op doorgaande autowegen.
- 🕒 Er is sprake van struikelgevaar door verzakkingen en afwijkende bestratingen. Dit is extra risicovol voor gebruikers met een fysieke en/of visuele beperking.
- 🕒 De geleidelijnen voldoen niet overal.
- 🕒 Door het ontbreken van duidelijke en goede routes in het hele projectgebied is het stationsgebied meer een barrière dan onderdeel van de omgeving en stedelijk fiets- en voetgangersnetwerk.
- 🕒 De Cornelis Lelylaan is een barrière in het stationsgebied. De auto is hier een dominante verkeersstroom en daarmee een obstakel voor loop- en fietsverkeer. Dit leidt tot (risicovolle) kruisende verkeersstromen.



Ontoegankelijkheid door verzakkingen en abrupt stoppend fietspad Verkeersobstakels voor fietsers en voetgangers

Sterke punten en kansen

- 🕒 De poortjes en afsluitingen van opgangen hebben de reisdomeinen minder toegankelijk gemaakt voor ongewenste gebruikers.
- 🕒 Met de Schipluidenlaan loopt een belangrijke oost-west fietsverbinding door het stationsgebied.
- 🕒 De twee liften leveren een belangrijke bijdrage aan de toegankelijkheid voor gebruikers met een fysieke beperking.
- 🕒 Er is relatief veel loze ruimte in het gebied met potentie om de toegankelijkheid te verbeteren.



Loze ruimte in de stationshal



In potentie is er een goede aansluiting op de Schipluidenlaan

Aantrekkelijkheid

De aantrekkelijkheid van de OV-knoop speelt een belangrijke rol in de reisbeleving. Een aantrekkelijke omgeving nodigt uit om te verblijven en draagt bij aan de uitstraling van het station. Goed beheer en onderhoud, maar ook een aantrekkelijk functieaanbod en esthetische kwaliteit dragen bij aan de aantrekkelijkheid. Een verwaarloosde omgeving daarentegen straalt uit dat het overschrijden van sociale normen wordt toegestaan.

Knelpunten

- ⦿ Er is sprake van achterstallig beheer en vervuiling. Er is zichtbaar graffiti, plak en klad, zwerfafval en kapot straatwerk. Daarnaast zijn er plekken met (zeer) veel duivenpoep.
- ⦿ De vele hoeken en nissen trekken waaivuul en wildplassen aan.
- ⦿ Er zijn geen aantrekkelijke functies die voor gewenste activiteit zorgen.
- ⦿ De relatief lage plafonds (spoorbakken) geven – in combinatie met het robuuste materiaalgebruik – een beklemmend gevoel. Vooral op en rond de tramhalte kan dit onveiligheidsgevoelens versterken.
- ⦿ In de wijken rondom het station zijn bijplaatsingen bij ondergrondse containers.



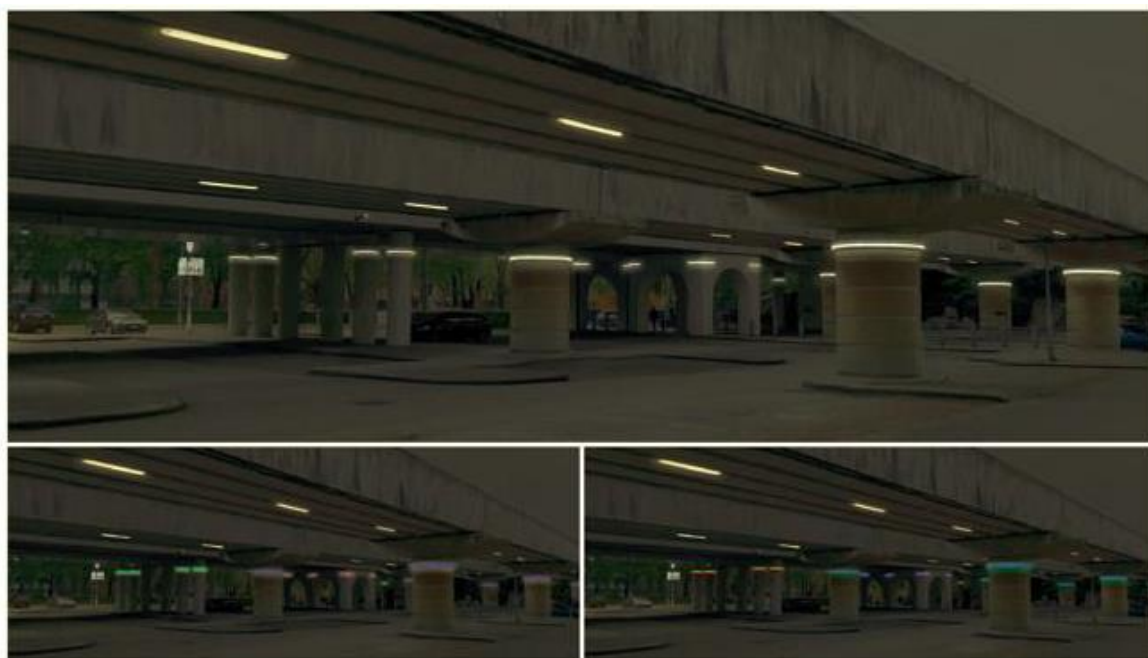
Graffiti in combinatie met negatieve waarschuwing



Het station oogt ruw en defensief

Sterke punten en kansen

- ⦿ Met de komst van Little Manhattan en Bar Lely is er een aantrekkelijke functie toegevoegd aan de directe omgeving.
- ⦿ In het ontwikkelgebied ten zuidoosten van het station worden hoogwaardige architectuur en functies toegevoegd.
- ⦿ Er is veel loze ruimte in het gebied met potentie voor aantrekkelijke functies op wijk- en buurniveau.
- ⦿ Het aankomende lichtproject is een waardevolle toevoeging bij de P+R en noordelijke fietsenstalling. Dit project betreft de realisatie van een interactief lichtkunstproject, waarbij de lichtbanden rondom de pilaren op onderstaande foto's als ringen in een flipperkast fungeren. Het project wordt op korte termijn gerealiseerd en is in de bestaande situatie een goede manier om meer beleving toe te voegen aan het station. De Jacob Geelschool wordt betrokken bij de programmering van de interactieve verlichting. De afstemming met de huidige verlichting is nog wel een aandachtspunt. De gelijkmatigheid dient gewaarborgd te worden.



Ontwerp lichtkunstwerk P+R terrein en noordelijke fietsenstalling



In de omgeving van het station is aantrekkelijke gebiedsontwikkeling



De zuidoostelijke hoek van het station profiteert nu al van de ontwikkelingen

5.2 Beheer en Organisatie

Sociale veiligheid is naast goed ontwerp gebaat bij een bepaalde mate van beheer en organisatie. In het stationsgebied van Amsterdam Lelylaan valt op dat het huidige beheer en de organisatie versnipperd is. Betrokken partijen werken allen individueel aan het eigen reisdomein. In het beheerconvenant staat letterlijk: 'ieder doet zijn eigen deel'. Deze versnippering leidt in de praktijk tot de vele verschillen in beheer en onderhoud die zijn beschreven en met foto's weergegeven in de vorige paragraaf. Een erg opvallend voorbeeld van het versnipperde beheer is de schoonmaak van de stationshal. Een betrokkene vertelt:

NS en GVB huren beide apart schoonmakers in voor hun deel van de stationshal. Dit kan in de praktijk betekenen dat het ene deel van de stationhal op een bepaald moment wordt schoongemaakt en de andere helft pas dagen of weken later. Al die tijd is er een overgang tussen schone en vieze tegels waar te nemen.

Dezelfde versnippering is ook terug te zien in andere organisatie-aspecten. Het stationsgebied ligt bijvoorbeeld op de grens van vier wijken en zes buurten (zie kaart in paragraaf 4.1 en bijlage 2). Hierdoor zijn er verschillende wijkagenten, gebiedsmanagers, etc. actief. Dit vraagt om extra afstemming en eigenaarschap in de praktijk. Verder geldt op de P+R dat er camera's van NS en Q-park hangen die de politie niet live kan uitkijken. Een deel van de camera's is alleen voor parkeerregistratie, de overige camera's zijn vaste camera's. De politie moet Q-park betalen om deze beelden te vorderen. Opsporing is hierdoor lastig.

Wijkagenten hebben geen formele rol in het station. Toezicht en handhaving vindt daar plaats door Service en Veiligheid medewerkers van NS. Station Lelylaan heeft voor hen echter een lagere prioriteit. Deze medewerkers zijn hierdoor zelden aanwezig op het station. Daar staat tegenover dat er 's nachts particuliere beveiliging wordt ingezet om rondhangende personen te verwijderen bij het tijdelijk sluiten van het station.



Verskillende beheerders maakt het lastig om partijen aan te spreken



Fysieke afscheidingen werken door in het beheer en organisatie

6 Conclusie

Sociale veiligheid is al jaren een kwetsbaar onderwerp op en rondom station Amsterdam Lelylaan. De afgelopen decennia zijn er diverse maatregelen getroffen om de situatie te verbeteren. Een (samenstel van een) aantal maatregelen is effectief gebleken in de aanpak van diefstal, overvallen en zakkenrollerij. Desondanks stellen we vast dat station Lelylaan nog steeds slecht wordt beoordeeld door reizigers. De stationsomgeving scoort daarnaast slecht op uitgangspunten van Sociaal Veilig Ontwerp en Beheer en de versnipperde organisatie leidt tot gebrekkig beheer en onderhoud.

De beleving, gebruiksvriendelijkheid en persoonlijke veiligheid van reizigers worden verder negatief beïnvloed door risico's op het gebied van transferveiligheid (krappe en drukke overstapplekken) en verkeersveiligheid (snelheid en kruisende autoverkeerstromen Cornelis Lelylaan).

Pappen en nathouden

We concluderen dat er in de huidige situatie nog steeds sprake is van 'pappen en nathouden'. Er zijn vele losstaande initiatieven en maatregelen, maar een gezamenlijke, fundamentele en gecoördineerde aanpak van problemen is uitgebleven.

Schaalniveaus

Om een dergelijke aanpak te ontwikkelen is meer nodig dan kleinschalige maatregelen. We stellen vast dat de problematiek zich niet alleen op stations niveau voordoet, maar op meerdere schaalniveaus. Dit maakt dat kleinschalige en losstaande maatregelen relatief weinig effect sorteren. Hier volgen de schaalniveaus waarop zich problemen voordoen.

1. Stedenbouwkundig / wijkniveau

In het projectgebied zien we een aantal barrières. De trambaan en de Lelylaan zijn – in combinatie met hoogteverschillen en dichte beplanting – scheidende elementen op wijkniveau. De verhoogde trein- en metrosporen zijn haaks hierop een tweede scheidend element. Vergelijkbare barrières zijn er op wijkniveau in de vele onderdoorgangen te vinden. Hierdoor sluit het stationsgebied niet fijnmazig aan op het stedelijke netwerk. Met name voor fietsers en voetgangers is het station lastig bereikbaar.

Tot slot is het opvallend dat de fysieke barrières ook op organisatieniveau zijn terug te vinden. Zoals beschreven ligt station Amsterdam Lelylaan op het snijvlak van 4 wijken. Als gevolg van deze indeling is vanuit de politie en gemeente geen eenduidig eigenaarschap over de stationsomgeving.

2. Infrastructuur

Op infrastructuur niveau is er een spanningsveld tussen de technische inrichting van reisdomeinen en de aantrekkelijkheid van het stationsgebied (het reizigersperspectief). Zoals beschreven zijn er toegankelijkheidsproblemen op stedenbouwkundig niveau, deze problemen werken door in het stationsgebied.

Het P+R terrein en de noordelijke fietsenstalling worden mede door hun lage toegankelijkheid beperkt gebruikt. Vooral het gebruik van het P+R terrein is erg laag (en risicovol).

Midden in het stationsgebied prevaleert vervolgens de auto boven de ov-reiziger, waardoor een obstakelvrije overstap vaak niet mogelijk is.

Aan de zuidzijde is het stationsgebied beperkt aangesloten op de Schipluidenlaan, waardoor fietsers en scooters over het busplatform gaan en een kans wordt gemist om het stationsgebied aan te sluiten op deze belangrijke en veilige oost-west fietsroute tussen Osdorp en het centrum.



Barrières op stedenbouwkundig niveau



Het gebruikersperspectief ontbreekt op infrastructuurniveau

3. Architectuur

Op architectuur niveau valt als eerste op dat de inrichting niet overal goed aansluit op het gebruik. Er is enerzijds veel loze ruimte in het gebied, terwijl anderzijds de transferveiligheid op plekken in gevaar komt door krappe ruimtes. Het is daarnaast opvallend dat de veelgebruikte overstap tussen tram en metro/trein zich in de middenberm van de autoweg bevindt. Ruimte is hier beperkt en het zorgt voor veel kruisende bewegingen tussen snel en langzaam verkeer. Dit heeft negatieve effecten op de reisbeleving en transfer- en verkeersveiligheid.

In de inrichting van de verschillende reisdomeinen komt ten slotte ook de versnipperde organisatie terug. Het zijn losse reisdomeinen met wisselend materiaalgebruik, verschillende verlichtingsarmaturen en bebording, en eigen/wisselend beheer en onderhoud. Objecten zoals fietsenstallingen en -kluizen bevinden zich verspreid door het gebied en er is geen duidelijke hoofdingang. Het geheel geeft een

rommelige uitstraling. Dit is nadelig voor de sociale veiligheid en heeft een negatief effect op de reizigersbeleving.

4. Openbare ruimte

Op het niveau van de openbare ruimte zijn de consequenties van bovenstaande niveaus voelbaar. Er is geen verbinding tussen station en openbare ruimte en er is niet of nauwelijks verblijfsruimte ontworpen. Het is hierdoor een stationsgebied waar reizigers komen en zo snel mogelijk weer weggaan. Gezien de groeiende bezoekers-/ontvangstfunctie van station Lelylaan in het stedelijke netwerk, is dit een belangrijke missende schakel.



Verskillende vormen en objecten op architectuur niveau



De openbare ruimte is slachtoffer van keuzes op eerdere niveaus

7 Naar een veilige en aantrekkelijke OV-knoop

We eindigen dit rapport met een advies voor het verbeteren van de sociale veiligheid en dit te borgen in de plannen voor de vernieuwing van station Amsterdam Lelylaan. We starten met de risico's en kansen van de Voorkeursvariant vanuit het perspectief van sociale veiligheid. Vervolgens geven we drie verbeterscenario's. Deze helpen bij het bepalen van de ambities voor het Voorlopig Ontwerp.

7.1 Sterke punten en risico's Voorkeursvariant

In de Nota van Uitgangspunten is onderstaande Voorkeursvariant opgenomen. Voor de fietsenstalling is tevens een voorlopig ontwerp geleverd. Op basis van dit totaalbeeld en enkele artist-impressions geven we op dit moment een aantal adviezen mee voor het Voorlopig Ontwerp.

TOTAALBEELD STATIONSGBIED AMSTERDAM LELYLAAN



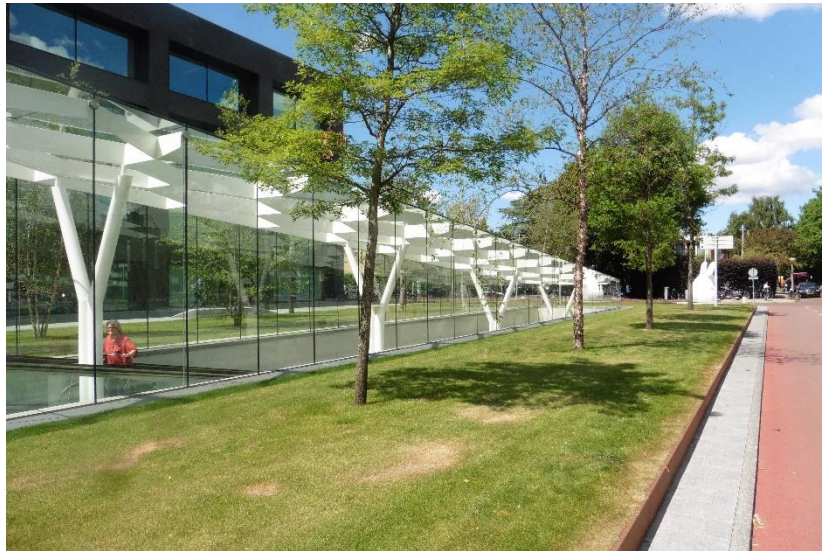
Voorkeursvariant Vernieuwing station Amsterdam Lelylaan

Sterke punten en kansen

Uit de huidige Voorkeursvariant en de samenwerking in de huidige fase spreekt een hoge mate van betrokkenheid en intentie om het goed te regelen. Partijen zijn bewust van de benodigde integraliteit van de aanpak. Dit biedt goede kansen om tot een vorm van gezamenlijk ontwerp en beheer te komen. Dit ontbreekt overigens nog bij de ontwikkeling van de huidige Voorkeursvariant. Deze bestaat uit verschillende deel-ontwerpen.

Inhoudelijk zien we de volgende - aanvullende - kansen:

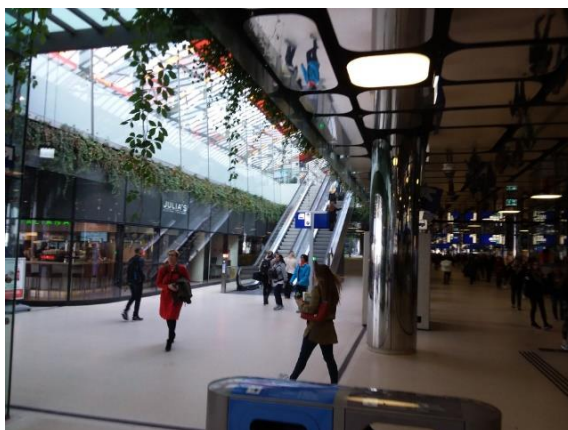
- 🕒 De noord-zuid fietsroute koppelen aan de entree van de fietsenstalling aan de westzijde.
- 🕒 Indien schijfgebouw niet uitgevoerd wordt, kan een ondergrondse stalling met entree op het stationsplein voor Little Manhattan komen. Referentie: Strawinsky-stalling Zuid (foto).



- 🕒 Meer algemeen geldt voor het voorlopig ontwerp van de fietsenstalling: een stalling met +1 niveau en één toegang kan sociaal veilig worden uitgevoerd, mits er sprake is van een beheerder bij de toegang (zie voorbeeld zuidwest stalling Amsterdam Centraal, incl. OV-fiets en servicepunt). Het huidige ontwerp waarin veel glas wordt toegepast is positief voor de zichtbaarheid. Indien een +1 niveau op dit moment nog niet nodig is voor de benodigde capaciteit adviseren we adaptief te bouwen: eerst de stalling op maaiveld. Later kan deze worden uitgebreid met een +1 of worden vervangen door een ondergrondse stalling. Hier speelt ook de reservering voor een extra spoor aan de westzijde mee. Als die er komt lijkt de +1 van de fietsenstalling in de weg te zitten. Een ondergrondse stalling los van bovenstaande punten de voorkeur om aan hoogwaardige OV-omgeving te werken.
- 🕒 Openbare ruimte stationsplein zo inrichten dat het een prettig groen verblijfsgebied wordt. Tussen het busstation en Little Manhattan is al een goed begin gemaakt. Referentiebeeld Station Sloterdijk (foto), maar ook station Amstel is een goed voorbeeld.



- De stationshal oogt overzichtelijk en de overbodige hoeken zijn verdwenen. Het is aan te raden alle objecten die later nog toegevoegd worden in te tekenen. Op onderstaande voorbeelden zijn links de artist-impression en rechts en de werkelijkheid op Amsterdam Centraal weergegeven. Er werden in de gebruiksfase diverse banken, metrokrant-houder, AED defibrillator etc. toegevoegd.



Links: artist-impression



Rechts: zelfde gebied na toevoegen objecten

Risico's en aandachtspunten

Naast de hiervoor genoemde sterke punten en kansen zien we ook een aantal risico's en aandachtspunten in de huidige voorkeursvariant.

Zichtbaarheid en eenduidigheid

- Het schijfgebouw ontnemt zicht op de stationshal en routes. Er is extra aandacht nodig voor het ontwerp en de plint om een echte toevoeging te zijn. Een alternatief is om af te zien van dit gebouw ten faveure van een goed plein met entree naar een ondergrondse fietsenstalling. We adviseren extra onderzoek te doen naar de vraag in hoeverre het schijfgebouw en een goede openbare ruimte samen kunnen gaan.

- Er is in de artist-impressions nog geen verlichting getekend. Dat moet van meet af aan goed en vooral gelijkmatig afgesteld worden. Ook is er één lichtbeheerder nodig.
- Er is één eenduidig beboddingsplan nodig, vooral om reizigers die niet bekend zijn met de situatie – denk aan toeristen – duidelijk te ondersteunen.
- De fietsroutes en aantakking op het netwerk zijn nog steeds kwetsbaar. Langs de Cornelis Lelylaan is de fietser uit het zicht door beplanting op taluds. De Schipluidenlaan is een betere (avond)route.
- De OV-fietsstalling (object; glazen doos) keert als object terug in de voorkeursvariant. Het is beter om deze in het gebouw op te nemen.

Toegankelijkheid en aantrekkelijkheid

- Het noordelijke deel (P+R en Fietsenstalling) is op dit moment geen onderdeel van de voorkeursvariant. Het is voor de integraliteit cruciaal dat ook dit gebied onderdeel wordt van het stationsgebied.
- In de artist-impressions is nog weinig aandacht voor verblijven in de openbare ruimte.
- De technische ruimtes zijn nog niet ingetekend in de voorlopige ontwerpen. Dit maakt het lastig om te toetsen of ze straks goed bereikbaar zijn voor aannemers en hulpdiensten en of ze zichtlijnen blokkeren. We adviseren de technische ruimtes zo snel mogelijk in 3d in te tekenen. Besteed ook aandacht aan de vormgeving. Creëer geen grijze obstakels, maar aantrekkelijk vormgegeven objecten (bijv. verven, kunst, licht, of glas (maak technische ruimtes bijvoorbeeld zichtbaar naar voorbeeld Center Beaubourg Pompidou Parijs).
- De nieuwe brug aan de westzijde geeft een verdunning van stromen, terwijl je die in de avonduren juist zou willen bundelen. Een alternatief is om deze niet op te nemen en met één hoofdroute voor fietsers in het stationsgebied te werken.
- Het uitbreiden van het lichtkunstwerk door het hele stationsgebied biedt kansen om de aantrekkelijkheid en eenduidigheid te versterken.
- De tramkeerlus en bijbehorend transfereiland verdienen extra aandacht vanuit sociale veiligheid. Trams blokkeren zichtlijnen en 's avonds kan het een unheimische plek met veel loze ruimte worden. Het lijkt op dit moment een ontwerp te zijn vanuit verkeersveiligheid bedacht, minder vanuit het reizigersperspectief. Door verschillende betrokkenen is aangegeven dat dit de enige variant is die past, maar dat is geen geldig argument vanuit het gebruikersperspectief. Het wordt moeilijk om daar een gebruiksvriendelijke en aantrekkelijke openbare ruimte voor langzaam verkeer van te maken. Een alternatief is om van dit gebied een shared space te maken waar langzaam verkeer prevaleert.

7.2 Verbeterscenario's: ambitie bepalen

De huidige Voorkeursvariant is al een ontwerp. Gedurende fase 1 van de Veiligheidseffectrapportage is duidelijk geworden dat er echter nog veel discussie is over het ambitieniveau. Daarom hebben we als DSP-

groep drie verbeterscenario's opgesteld om op verschillende ambitieniveaus na te denken over het toekomstige stationsgebied. Het doel van de scenario's is om verbeeldingskracht en discussie te stimuleren.

Deze scenario's - small, medium en large - zijn denkrichtingen die voortbouwen op de Voorkeursvariant, met meer aandacht voor het reizigersperspectief en sociale veiligheid. In potentie zijn ze ook adaptief: (dure) objecten en/of functies die in het small of medium scenario worden gerealiseerd mogen – op een later moment – onderdelen uit het large scenario niet in de weg zitten. Doorgroei is dus mogelijk als er kleinschalig wordt gestart met de vernieuwing van het stationsgebied.

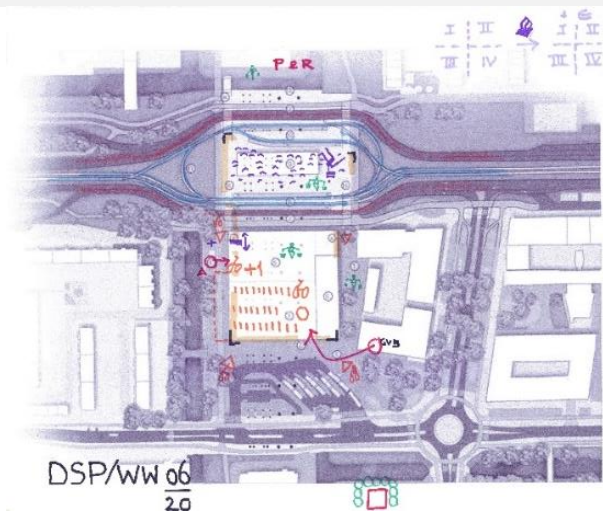
We zetten de scenario's hieronder kort uiteen. De impressies bevatten niet uitsluitend voorgestelde en onderbouwde maatregelen, maar ook ideeën ter inspiratie en/of discussie. In een werksessie hebben betrokkenen gereageerd op de scenario's door online 'geeltjes plakken'. De resultaten worden hieronder per scenario samengevat. In bijlage 3 zijn alle reacties en de scenario kaarten in groter formaat opgenomen.

We adviseren aan de hand van de scenario's, bijbehorende doelen en input van betrokkenen na te denken over de ambitie voor het Voorlopig Ontwerp. In fase 2 van de VER blijven experts van DSP-groep en WoldenDorp Wildervank | Veilig Ontwerp Beheer & Infra betrokken bij de verdere invulling van de scenario's en het Voorlopig Ontwerp.

Scenario Small

Onder het scenario small vallen alle individuele verbeteringen door organisaties en upgrades van reisdomeinen op bestaande plekken, met behoud van eigen beheer.

De P+R en fietsenstalling noordzijde horen wat ons betreft in de small variant al onderdeel van het project te worden.



In scenario Small kan winst worden gehaald op het gebied van sociale veiligheid door verbeteringen door te voeren op de ZETA-richtlijnen van Veilig Ontwerp en Beheer (zie bijlage 4). Denk dan aan het verwijderen van zicht belemmerende objecten en obstakels, eenduidige verlichting en bebording, goed en continu onderhoud en het aantrekkelijker maken van het gebied door het toepassen van bijvoorbeeld groen en lichtkunst.

Samenvatting aandachtspunten en ideeën van betrokkenen voor scenario Small

Beheer

Beheer is het meest genoemde aandachtspunt in dit scenario. Er zijn veel vragen over wie wat onderhoud en er is behoefte aan een uniform beeld. Een beeldkwaliteitsplan en daarbij behorende uitvoeringswijze, op basis van één beheerder.

Zichtbaarheid & Toegankelijkheid

Er is veel behoefte aan meer overzichtelijkheid en goede verlichting. Aandachtspunten zijn daglicht, doorzicht (bij stijgpunten), overzichtelijke voet- en fietsroutes en een verlichtingsplan onder één ontwerp en één beheerder.

P+R & Fietsenstalling

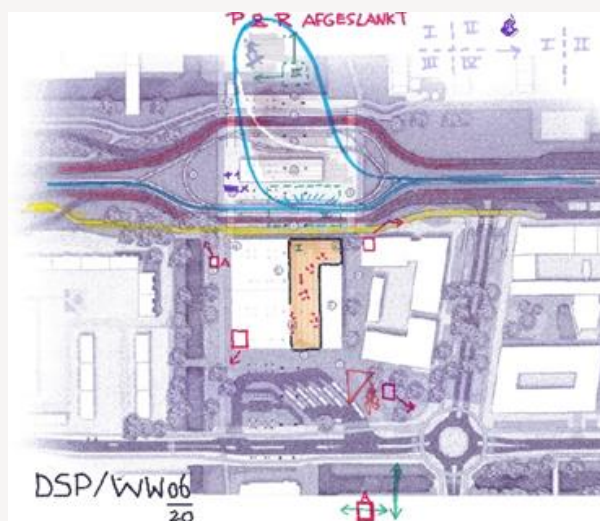
Er zijn twijfels bij het handhaven van de noordelijke fietsenstalling en het P+R terrein. Anderen zien met name de fietsenstalling wel graag blijven vanwege de noordelijke bereikbaarheid. Bij een stalling zoals in de Voorkeursvariant is minimaal een beheerder nodig.

Tram & Tramkeerlus

Er zijn twijfels bij de veiligheid van de opstelplaats en wachtplek. Wachtende trams blokkeren zichtlijnen en de open vlakte kan vooral 's avonds een onaantrekkelijke plek worden. Het middeneiland van de keerlus wordt door het hoge gebruik van de tram een ontvangstdomein. De bereikbaarheid hiervan en de aansluiting met de rest van het stationsgebied heeft daarom extra aandacht.

Scenario Medium

In scenario Medium wordt geschoven met reisdomeinen en aanvullende functies (zoals fietsenstalling en tramkeerlus), om zoveel als mogelijk een obstakelvrije overstap te creëren.



Scenario 2 Medium - impressie

In dit scenario is sprake van één stationshal met toegang tot alle reisdomeinen en ondersteunende functies. Inclusief één beheerder van de stationshal. In dit scenario is meer kans om een eenheid van het stationsgebied te maken. Voorbeelden van ontwerpmaatregelen die mogelijk zijn in dit scenario zijn: de stationshal als huiskamer vormgeven, het verleggen van de tramkeerlus naar het P+R terrein om obstakelvrij overstappen mogelijk te maken en een ondergrondse en bewaakte fietsenstalling met één entree vanaf de Schipluidenlaan. Organisatorisch kan worden gestreefd naar meer eigenaarschap door de 4 wijken met een grens in het stationsgebied, terug te brengen tot 2.

Samenvatting aandachtspunten en ideeën van betrokkenen voor scenario Medium

Aantrekkelijkheid & Beheer

Ook hier is gezamenlijk beheer een belangrijk aandachtspunt. Ook is aandacht nodig voor de materiaalgebruik en ontwerp, zodat in de toekomst het gebied eenvoudig kan worden onderhouden. Betrokkenen zien in dit scenario ook graag aantrekkelijke functies toegevoegd. Bijvoorbeeld een fietsenmaker in de stalling en commercie bij het schijfgebouw en de P+R. In de stationshal moet aandacht zijn voor een huiskamergevoel. Voor zowel de stationshal als het tramdomein wordt gewezen naar station Amstel als goed voorbeeld.

Cornelis Lelylaan

In dit scenario zien betrokken veel potentie in aanpassingen aan de Cornelis Lelylaan om langzaam verkeer meer prioriteit te geven. Van snelweg naar stadstraat.

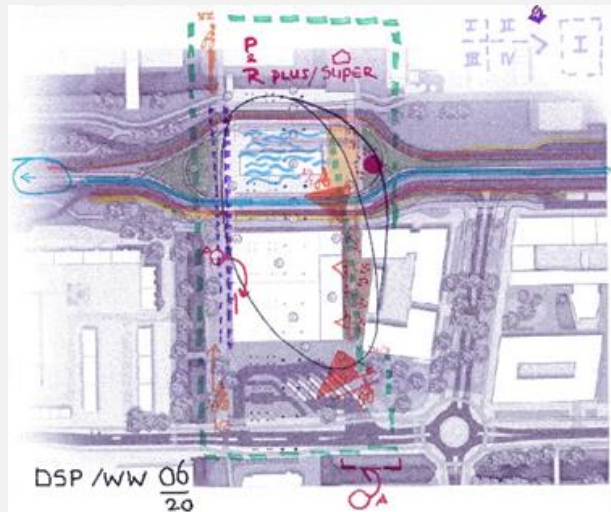
Toegankelijkheid

De toegankelijkheid tussen modaliteiten lijkt hoger in dit scenario, maar de aansluiting met de wijk en fiets- en voetgangersroutes behoeft nog aandacht. Men ziet potentie om in dit scenario een ondergrondse fietsenstalling te creëren.

Scenario Large

In scenario Large zien reizigers het station al van verre liggen onder één kap. Een groot overzichtelijk voorplein – met daaronder de fietsenstalling – verbindt alle reisdomeinen. Reizigers weten direct waar ze moeten zijn voor hun (verdere) reis of bestemming in de omgeving.

Naast een efficiënte OV-knoop is er veel aandacht voor verblijf, ontmoeting en functies die ook een bredere buurtfunctie hebben (bijvoorbeeld een supermarkt op het P+R terrein). In het hele stationsgebied prevaleert de voetganger boven andere verkeersmodaliteiten. De Cornelis Lelylaan wordt afgeschaald tot stadstraat.



Scenario 3 Large - impressie

De perrons zijn breder gemaakt om de westtak-reservering te benutten en de tramhalte is opgeschoven naar het oosten, zodat er één zichtlijn over het plein is ontstaan. Deze zichtlijn loop van de tram naar de bus via de entree naar trein en metro.

Er is letterlijk en figuurlijk één kap over het stationsgebied; een duurzame en aantrekkelijke kap reikt over trein, metro en (een deel van) het stationsgebied. Beheer en ontwerp zijn onder één dak geregeld en het stationsgebied vormt één volwaardige wijk/werkgebied van politie en gemeente.

Samenvatting aandachtspunten en ideeën van betrokkenen voor scenario Large

Functies & Beheer

Zorg voor een goede link met de omringende bebouwing. Maak Lelylaan ook aantrekkelijk voor 20'ers en 30'ers en voeg horeca, retail, meetingruimtes en kantoren toe.

Houdt rekening met beheer en onderhoud bij ontwerp en inrichting.

Ook in dit scenario kan de fietsenstalling beter met één entree (aan de zuidkant) ontworpen worden. Anders vereist het dubbel beheer en controle.

Eén kap, één plein en een nieuwe naam

Large heeft duidelijk de grootste uitstraling: één kap, één plein met verblijfsfuncties en alle reisdomeinen bijeen.

Daar past de naam Station Amsterdam Lelylaan niet meer bij. Het station is in dit scenario de autoweg ontgroeit. Een alternatief is een directe verwijzing naar Cornelis Lely, de Amsterdamse ingenieur, waterbouwkundige, minister en politicus: Station Lely.

Ontvangstdomein

In dit scenario heeft het station een beeldmerk nodig en veel vides en daglicht. Denk ook na over duurzaamheid door hout en groen toe te passen.

Bijlage 1 Schouwverslag

Een fotoverslag van de schouw is als externe bijlage toegevoegd aan dit document.

Bijlage 2 Politiecijfers

Politieregistraties per buurt 2019 (bron: <https://data.politie.nl>)

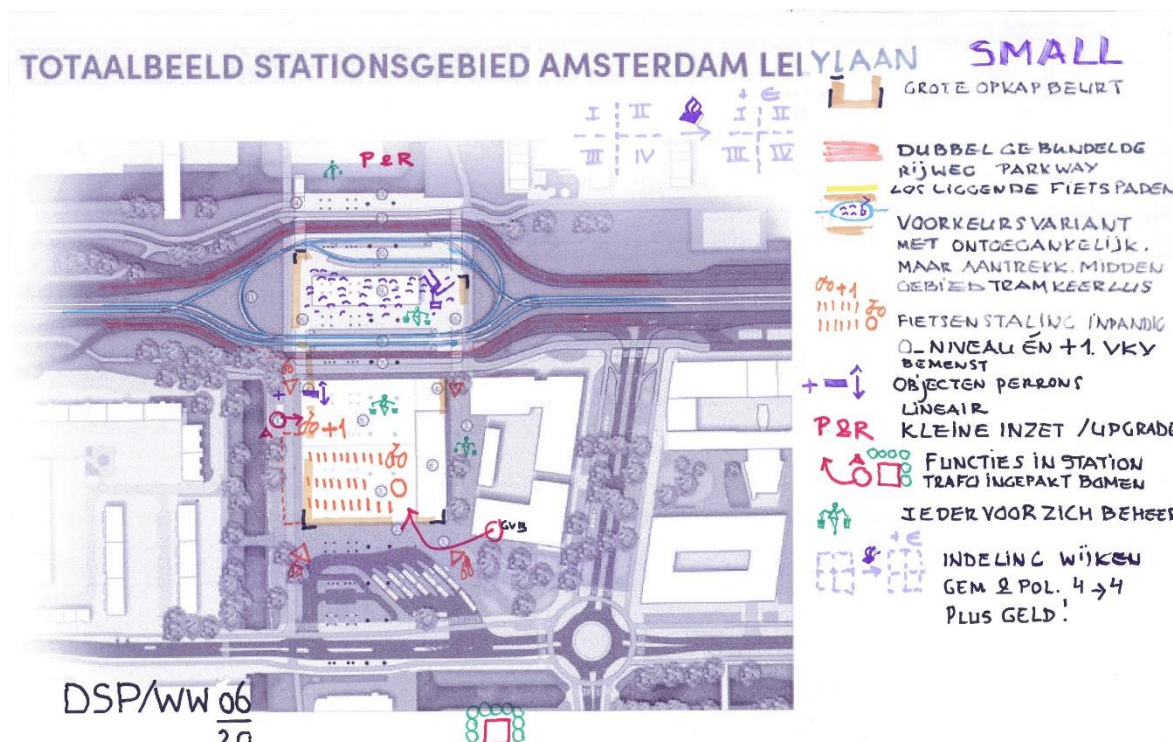


Ten noorden van de Lelylaan grenzen de Jacob Geelbuurt, Overtoomse Veld Zuid en Johan Jongkindbuurt. Vooral in de Jacob Geelbuurt valt het hoge aantal diefstallen van brom-, snor-, fietsen op (109 keer in 2019). Verder worden er in deze buurten relatief veel vermogensdelicten (98 in totaal), vernieling cq. zaakbeschadiging (54) en diefstal uit/vanaf motorvoertuigen (38) geregistreerd. In relatie tot de OV-knoop Lelylaan verdient ten slotte de registratie van diefstal af/uit/van ov. voertuigen (24) aandacht.

Ten zuiden van de Lelylaan grenzen de buurten Jacques Veltmanbuurt, Koningin Wilhelminaplein en de Schipluidenbuurt. Ook hier wordt diefstal van brom-, snor-, fietsen het vaakst geregistreerd (81 keer in deze buurten samen). In de Jacques Veltmanbuurt valt het verder op dat net als in Overtoomse Veld Zuid relatief veel economische delicten en incidenten in het verkeer worden geregistreerd. In de buurt Koningin Wilhelminaplein wordt de top 5 ten slotte gecomplementeerd met diefstal/inbraak woning, diefstal uit/vanaf motorvoertuigen en diefstal van motorvoertuigen. Een mogelijke verklaring hiervoor zijn de vele bezoekers in dit gebied en de komst van nieuwe bewoners (met nieuwe spullen).

Bijlage 3 Verbeterscenario's Lelylaan

Onderstaande verbeterscenario's zijn gepresenteerd aan ongeveer 15 betrokkenen in een digitale werksessie op 16 juni 2020. Per scenario zijn de belangrijke opmerkingen weergegeven aan de hand van gele briefjes. Deze zijn tijdens de werksessie door deelnemers op een digitaal whiteboard geplakt.



Input uit werksessie



[illegible]

DSP/VWV06
20

- T** HUISKAMER
-  RIJWEG
SOCIALE VEILIGE AVOND
ROUTE (GEBUNDELD)
-  OBSTAKEL VRIJE OVERSTAP
ALLE MOBILITEITEN
TRAMKEERLUS OP P&R
-  EEN ENTREE IN ONDER-
GRONDSE STALLING FIETS
(24/7)
-  +1
OPTISCH VERBREDEN PERENN
DOOR SCLOOP
- P&R** AFGESLANKT COMBI
SKATEPARK (ZAANS MODEL)
- 
 GLAZEN OV-FIETSHUIS
IN 4 RICHTINGEN
-  TRANSFORMATORHUIS
HORIZONTAAL EN VERTI-
CAAL VERGROENEN
AFGESLAKT P. MANAGEMENT
3 DEELGEBIED.
- 
 INDELING W'IKEN
GEM 2 POL 4 → 2

Input uit werksessie:





Input uit werksessie:



Bijlage 4 Respondenten

Betrokken partijen (interviews en werksessies)

Organisatie	Contactpersonen
Gemeente Amsterdam - Ingenieursbureau - Metro en Tram - Projectmanagementbureau - Verkeer en Openbare Ruimte - Gebiedsbeheer - Ruimte en Duurzaamheid - Gebiedsmakelaar - Openbare Orde en Veiligheid	
ProRail - Technisch manager - Projectmanagement - Adviseurs	
NS Stations - Technisch manager - Stationsmanager	
Bureau Spoorbouwmeester	
GVB	
Vervoerregio Amsterdam	
Hulpdiensten - Brandweer - Politie (wijkagent)	
Bewoners en ondernemers	
	Bewoners hebben via een online platform input geleverd.

Bijlage 5 Veilig Ontwerp en Beheer

Veilig Ontwerp en Beheer¹⁴ gaat uit van een aantal basisrichtlijnen voor sociaal veilige omgevingen:

Zichtbaarheid, Eenduidigheid, Toegankelijkheid en Aantrekkelijkheid (de zogenaamde ZETA-richtlijnen).

- ④ **Zichtbaarheid** pleit voor het creëren van zichtlijnen, overzichtelijkheid, verlichting en een bepaalde kleinschaligheid. Dit geeft een gevoel van zien en gezien worden, horen en gehoord worden en kennen en gekend worden. Zichtbaarheid stelt ons in staat om te zien wat zich afspeelt in een omgeving en erop te vertrouwen dat anderen ons zien en in staat zijn te helpen indien nodig. Zichtbaarheid gaat ook over het voorkomen van schijnveiligheid. Bijvoorbeeld door terughoudend te zijn met verlichting op plekken waar je 's avonds geen mensen wilt hebben, en terughoudend te zijn met cameratoezicht als niet geborgd kan worden dat beelden worden uitgelezen.
- ④ **Eenduidigheid** maakt de status en functie van een gebied duidelijk en herkenbaar. Heldere grenzen en eenduidige routing creëren een gevoel van territorialiteit, controle en veiligheid, omdat het mensen in staat stelt zich te oriënteren en de omgeving te begrijpen. Eigenaarschap en sociale cohesie zijn belangrijke factoren voor eenduidige omgevingen.
- ④ **Toegankelijkheid** kan ervoor zorgen dat ongewenste gebruikers met bouwkundige - en soms louter symbolische maatregelen zoals poorten of welkom borden - buiten de deur en de buurt worden gehouden. Daarnaast draait toegankelijkheid om het bereikbaar en toegankelijk maken van plekken voor gewenste gebruikers. Bijvoorbeeld spelende kinderen, sporters, ouderen en personen met een visuele en/of fysieke beperking. Natuurlijk staan ook de bereikbaarheid voor hulpdiensten en vluchtroutes voor potentiële slachtoffers centraal.
- ④ **Aantrekkelijkheid** stelt de ontwerper en beheerder in staat bepaalde gedragssnormen uit te stralen. Sociale veiligheid is gebaat bij een schone en hele omgeving waar zichtbaar zorg en aandacht aan is besteed. Onder aantrekkelijkheid valt ook een aantrekkelijk functieaanbod voor diverse gebruikersgroepen. Een aantrekkelijke omgeving zorgt ervoor dat mensen de deur uit gaan en zich in een omgeving willen en durven bewegen.

Veilig ontwerp en beheer is de Nederlandse vertaling van het internationale vakgebied Crime Prevention Through Environmental Design (CPTED). In Nederland beheert de Stichting Veilig Ontwerp en Beheer (SVOB) een register met zogenoemde Registered CPTED Experts (RCE). RCE'ers voldoen aan het door de SVOB ontwikkelde kwaliteitskeurmerk op het gebied van Veilig ontwerp en beheer¹⁵. De betrokken adviseurs van DSP-groep en WoldendorpWildervank zijn allen RCE geregistreerd.

¹⁴ We baseren ons op het handboek Veilig Ontwerp en Beheer (<https://thoth.nl/Rubrieken/Architectuur---stedenbouw/Handboek-veilig-ontwerp-en-beheer>) van de Stichting Veilig Ontwerp en Beheer (SVOB, www.svob.nl)

¹⁵ Zie het register via: https://www.nilloyd.nl/registers/cpted/?pageSize_2039=all

DSP-groep BV
Van Diemenstraat 410
1013 CR Amsterdam
+31 (0)20 625 75 37

dsp@dsp-groep.nl
KvK 33176766
www.dsp-groep.nl

DSP-groep is een onafhankelijk bureau voor onderzoek, advies en management, gevestigd aan de IJ-oeveren in Amsterdam. Sinds de oprichting van het bureau in 1984 werken wij veelvuldig in opdracht van de overheid (ministeries, provincies en gemeenten), maar ook voor maatschappelijke organisaties op landelijk, regionaal of lokaal niveau. Het bureau bestaat uit 40 medewerkers en een groot aantal freelancers.

Dienstverlening

Onze inzet is vooral gericht op het ondersteunen van opdrachtgevers bij het aanpakken van complexe beleidsvraagstukken binnen de samenleving. We richten ons daarbij met name op de sociale, ruimtelijke of bestuurlijke kanten van zo'n vraagstuk. In dit kader kunnen we bijvoorbeeld een onderzoek doen, een registratie- of monitorsysteem ontwikkelen, een advies uitbrengen, een beleidsvisie voorbereiden, een plan toetsen of (tijdelijk) het management van een project of organisatie voeren.

Expertise

Onze focus richt zich met name op de sociale, ruimtelijke of bestuurlijke kanten van een vraagstuk. Wij hebben o.a. expertise op het gebied van transitie in het sociaal domein, kwetsbare groepen in de samenleving, openbare orde & veiligheid, wonen, jeugd, sport & cultuur.

Meer weten?

Neem vrijblijvend contact met ons op voor meer informatie of om een afspraak te maken. Bezoek onze website www.dsp-groep.nl voor onze projecten, publicaties en opdrachtgevers.

