

Quick scan veiligheidsadviezen Masterplan Alphen aan den Rijn

- eindrapportage deel 1 - Samenhangende problematiek Stadshart

Amsterdam, 30 november 2000

Tobias Woldendorp
Rob van der Bijl

Inhoudsopgave

1	Vooraf	3
2	Werkwijze	4
3	Quick scan	5
3.1	Beknopte gegevens	5
3.1.1	Politiegegevens	5
3.1.2	Toetsingscriteria sociaal veilig ontwerpen	7
3.1.3	Brandweer	7
3.1.4	Schouw	8
3.2	Overstijgende knelpunten Masterplan Stadshart	9
4	Nawoord	13
	Bijlage I	

1 Vooraf

In januari 1999 heeft Van Dijk, Van Soomeren en Partners (DSP) in de vorm van een zogenaamde 'munitiebrief' op hoofdlijnen adviezen over sociaal veilig ontwerpen gegeven voor plannen voor het Stadshart Alphen aan den Rijn. Een zwaartepunt vormde destijds het beoordelen van het DO van het Stadskantoor, ontworpen door Erick van Egeraat Associated Architects (EEA).

In februari 2000 is opdracht verleend aan DSP om te komen tot een integrale veiligheidsbeoordeling van de diverse projecten van het Stadshart. Deze rapportage is gedeeltelijk gebaseerd op reeds eerder uitgebrachte veiligheidsadviezen van brandweer en politie. De opdracht is opgebouwd uit twee onderdelen:

- 1 Quick scan samenhangende problematiek van het Stadshart om tot integrale beoordeling te komen;
- 2 Toets betreffende de wijze waarop adviezen van de hulpdiensten is overgenomen in de VO's uitgebreid met adviezen, die DSP nog mee wil geven ter verbetering van de DO'.

De concept rapportage d.d. 23 mei is op 5 juli 2000 in de stuurgroep behandeld en becommentarieerd. Intern is gewerkt aan verdere uitwerking van de adviezen. Eén en ander heeft geresulteerd in een samenvatting van adviezen, die als bijlage I en II in respectievelijk eindrapport 1 en 2 zijn opgenomen.

In overleg met Laurent de Jong, projectmanager IVR voor het Stadshart, is in aanwezigheid van Dirk Bijkerk van de Politie Hollands Midden/District Rijn-en Aarlanden) op een bijeenkomst op 30 oktober afgesproken het conceptadvies 'op te knippen' en in de twee eerder genoemde delen aan te leveren. Het onafhankelijk advies, te weten de Quick scan, is het eerste deel en ligt hierbij voor u. Het tweede deel volgt separaat.

2 Werkwijze

De Quick scan betreft een beknopte analyse van de nulsituatie, gevolgd door een uitgebreide analyse van de verschillende bouwplannen in hun onderlinge samenhang. Daartoe is het MAB rapport met de VO's van blok 3 & 4 (Atelier Zeinstra, van der Pol), Blok 5 & 6/Winkelhart (bOb van Reeth) en blok 7/Stepping stone gebouw (Gunnar Daan) bestudeerd. Daarnaast werd de eerste versie van het VO (juni 1999) van het Theater bioscoopcomplex, ontworpen door Kraaijvanger/Urbanis ingebracht om te bestuderen. Voor de ruimtelijke context is gebruik gemaakt van de overzichtstekening *Stand van Zaken Stadshart* van augustus 1998; later werd gebruik gemaakt van het *Inrichtingsplan openbare ruimte centrum* van de dienst Ruimtelijke Ordening d.d. 16.11. 1999.

Bij deze Quick scan is de werkwijze zo, dat in een beknopte rapportage de geconstateerde punten van aandacht/problemen altijd gekoppeld worden aan concrete adviezen. Daartoe is naast deskresearch een schouw gehouden en zijn politiegegevens geanalyseerd om tot een ijkpunt te kunnen komen. De adviezen worden gegeven aan de ontwerpers, of aan de beheerders. In een enkel geval ontstijgen evenwel de onafhankelijke adviezen de materie en worden bestuurlijke punten aangeroerd. Die kunnen overgenomen worden of verworpen, al naar gelang andere aspecten binnen het gemeentebestuur hogere prioriteit hebben dan aspecten van veiligheid. Ook kunnen bepaalde adviezen verworpen worden omdat procedureel geen wijzigingen meer mogelijk zijn (zoals het nog verplaatsen van bouwvolumes).

Op 29 mei 2000 is er in een workshop met o.a. Arjan Schipper en Egbert Schuttert van het Ingenieurs Bureau Den Haag, gereageerd op de ontwikkelingsschetsen van het Openbare Ruimteplan. De opmerkingen ten aanzien van het Openbare Ruimteplan zijn gebundeld en gaat als autonome Integrale Veiligheid (IV) paragraaf verder het planproces in.

Na deze Quick scan zijn de adviezen, die politie en brandweer op de eerder genoemde bouwplannen hebben gegeven, nader beschouwd en is gekeken naar de wijze waarop hun commentaar in de VO's is verwerkt. Deze analyse wordt vergezeld van adviezen, die DSP vanuit eigen ervaring nog mee wil geven aan de architecten bij het opstellen van de DO's.

De door DSP uitgevoerde Quick scan is begeleid door Laurent de Jong (Projectmanager Integrale Veiligheid voor het Stadshart) en Dirk Bijkerk (Politie Hollands Midden/District Rijn-en Aarlanden). Een gedeelte van het traject is ook Johan Kooistra, medewerker Integrale Veiligheidszorg van Politie Hollands Midden aanwezig geweest. Daarnaast heeft een oriënterend gesprek plaatsgevonden met Aad Oosterlee, plaatsvervangend commandant van de Brandweer, afdeling preventie en preparatie.

3 Quick scan

3.1 Beknopte analyse nulsituatie

3.1.1 Politiegegevens

De politie Hollands Midden District Rijn-en Aarlanden heeft een aantal gegevens uit hun Bedrijfs Processen systeem (BPS) ter beschikking gesteld om inzicht te verkrijgen in de meest voorkomende problematiek in het stadshart en de aanloopstraten ernaar toe. De periode waarover gegevens zijn geanalyseerd loopt van 1.1. 1999 tot 1.1. 2000. Van de volgende straten zijn gegevens opgevraagd: Burgemeester Visserpark, Dr. Lovinklaan, De Smethstraat, Stevinstraat, Samsonlaan, Postkade, Julianastraat, Prins Clauskade, St. Jorisplein, St. Jorisstraat, Raoul Wallenbergplein, Castellumstraat, Pieter Doelmanstraat, Paradijslaan, Hoflaan, Rijnsteeg. Als losse entiteit zijn ook gegevens over de Alphense Brug beschikbaar gesteld.

BPS cijfers zijn in de regel niet altijd maatgevend, omdat delicten of meldingen soms onder wisselende incidentcodes worden weggeschreven. Dit komt omdat het ondoenlijk is om elk proces apart in te lezen. Een tweede handicap bij BPS is dat een straatnaam in veel gevallen doorloopt buiten het plan- gebied. Hierdoor kan de informatie 'vervuilend' werken voor de problematiek in het stadscentrum sec. Daarom is het voor de Quick scan vooral interessant te bezien op *welke locaties* in het plangebied deze aantallen van toepassing zijn. Om te analyseren of speciale plekken of routes eruit springen. De bij de analyse opgevoerde getallen zijn derhalve indicatief; er mogen dan ook geen conclusies uit getrokken worden.

De analyse bestaat uit drie hoofdonderdelen, te weten: diefstal (vermogensdelicten), overlast en geweld: twee soorten delicten steken er met kop en schouders bovenuit: opvallend is de grote hoeveelheid gestolen fietsen (50) en het aantal geweldzaken (37). Minder significant maar zeker niet verwaarloosbaar zijn de diefstal van/uit auto's (31). Ook overlast van rondhangende jeugd (20 meldingen), verslaafden (drugs/alcohol) en psychiatrische patiënten (respectievelijk 17 en 4 meldingen) komen redelijk vaak voor.

Ook is een aantal meldingen van *geluidsoverlast* gedaan. De meldingen betreffen puur horeca-overlast. Deze klachten komen zowel bij de politie als bij de milieutelefoon van de gemeente binnen. Ook in de huiselijke situatie komt geluidshinder naar voren (te denken valt aan geluidsoverlast door burenen).

Opvallend is dat ruim tachtig procent van de gevallen van geweldpleging hebben plaatsgevonden aan de Julianastraat. De mishandelingen vinden plaats rond sluitingstijd van de horecagelegenheden, zowel binnen als in de Julianastraat en directe omgeving.

Overlast door rondhangende jongeren vindt vooral op en nabij de Alphense brug plaats. In de Pieter Doelmanstraat, vindt in aansluiting op genoemde brug, veel van de overlast plaats (vooral wildplassen). Dit zet zich door in de Julianastraat: daar wordt tot grote ergernis na een uitgaansweekend veel vuil, braaksel en urinesporen aangetroffen.¹ In het verleden waren het vooral de deuren van de kerk in de Julianastraat, die ondergeplast werden. Enige tijd terug zijn in de nissen naar de kerk toe hekken geplaatst, waarmee de deuren inmiddels ontzien worden. De entrees van woningen en winkels zijn evenwel nog steeds de dupe van wildplassers. Ondanks dat het verlichtingsniveau al eens opgehoogd zou zijn, blijft dit een voortdurende bron van zorg. Mogelijke oorzaak is dat er weinig (professioneel) toezicht is. Dit geldt zowel voor de politie, die zeer sporadisch door het centrum rijdt (gemiddeld 1 maal per uur op de uitgaansavonden) als voor de portiers van de uitgaansgelegenheden.

Een trend is dat er wel een stijging is qua overlast, maar dat dit (nog) niet schrikbarend is. Door de toename van het aantal horecagelegenheden in het stadscentrum zal dit naast een positieve uitstraling ook zeker een negatieve neerslag in de openbare ruimte kunnen krijgen: een toename van overlast door uitgaanspubliek wordt verwacht. Deze verwachting moet gezien worden tegen het licht van een toename met een groot aantal woningen in het Stadshart (en daardoor meer mensen die met overlast te maken kunnen krijgen). Naast het advies in de toekomst de horecavereniging te verplichten ook portiers voor toezicht op straat in te zetten zal ook op dit onderdeel aandacht moeten zijn bij het uitwerken van het Masterplan Openbare Ruimte.

De Julianastraat en de Castellumstraat (vooral het pleintje bij de Alphense brug), zijn ook dé plekken, waar *fietsen gestolen* worden.

De Politiemonitor Bevolking 1999 Uitkomsten voor het District Rijn-en Aarlanden laat zien dat het team Centrum op de meest buurtproblemen slechts op een paar aspecten hoger scoort dan dat elders in de regio het geval is. Alleen het aantal mensen dat lastig gevallen wordt op straat ligt aanmerkelijk hoger dan elders in de regio of op andere delen van het District. Bij het ontwikkelen van het Masterplan is dit belangrijke aspect voor sociale veiligheid een punt van aandacht voor de wijze waarop de relatie openbare ruimte vorm moet krijgen. Temeer ook daar het percentage overlast van groepen jongeren erg hoog ligt (al verschilt het niet met het percentage elders in de regio).

Gegevens over verkeersoverlast komen niet direct uit de BPS-bestanden. Toch komen er uit politiebronnen twee kenmerkende vormen van overlast, die invloed uitoefenen op de veiligheidsgevoelens naar voren:

- Taxi-overlast; er is geen vaste taxi-standplaats. Daardoor rijden taxi's rond of staan illegaal geparkeerd op de trottoirs van (weer vooral) de Julianastraat. Ook de Castellumstraat (ter hoogte van de kruising met de Julianastraat) heeft te kampen met overlast. Het is raadzaam bij nadere uitwerking van het Masterplan Openbare Ruimte te onderzoeken of het mogelijk is een permanente standplaats te maken. Een mogelijke zoeklocatie zou de Paradijslaan zijn.
- Sinds de reconstructie van het Raoul Wallenbergplein zijn er regelmatig kleinere ongelukken geweest. De crux zit hem in de korte rechtstanden, die de bochtstanden afwisselen. Daardoor heeft de automobilist alle aandacht nodig voor het sturen. De fietspaden zijn in de nieuwe situatie weliswaar wat verder van de rotonde gesitueerd, maar

Noot 1 Deze overlast hoort eigenlijk te ressorteren onder horecaoverlast, maar dit wordt niet als zodanig in het computerbestand ingevoerd.

veel automobilisten beschouwen dit nog als onderdeel van de rotonde. Anders dan bij de gemiddelde rotonde heeft de fietser op de rotonde géén voorrang.²

Omdat automobilisten, die deze rotonde naderen (tegen de regels in) wel voorrang verlenen aan langzaam verkeer, ontstaan hier onduidelijke situaties, met regelmatig blikshade. Achteropkomende auto's, die van een voorrangssituatie uitgaan, enige snelheid hebben door de rechtstanden botsen op voorgangers die remmen voor voorrang nemende fietsers.

Ook is door korte rechtstanden het rechts invoegen lastig.

3.1.2 Toetsingscriteria sociale veiligheid

Bij het beoordelen van zowel de nulsituatie als de plannen maakt DSP gebruik van de criteria op het gebied van sociaal veilig ontwerpen, zoals die in 1990 door Van der Voordt en Van Wegen zijn opgesteld (TU Delft 1990). DSP heeft de afgelopen tien jaar bij diverse onderzoeken en adviezen deze criteria gehanteerd en verder ontwikkeld. Dit heeft geresulteerd in een uitgebreide verzameling criteria, normen en praktische vuistregels. In recente adviezen voor o.a. het Masterplan Polderweggebied te Amsterdam, het Kwaliteitsboek Leefbaarheid en Veiligheid voor het Utrecht Centrum Project, het Complex Mahler 4 op de Zuidas te Amsterdam en verschillende woningbouwprojecten (o.a. Haarlem, Zeist en Apeldoorn) is deze verzameling als volgt samengevat:

- toegankelijkheid;
- attractiviteit;
- zien en gezien worden;
- markering territoria (zoning).

Deze door DSP ontwikkelde toetsingscriteria lopen als een rode draad door de adviezen heen. Daarnaast is een belangrijke reeks, waarop getoetst wordt: context-ontwerp-beheer-handhaving.

3.1.3 Brandweer

De brandweer zegt bij monde van de heer Aad Oosterlee dat de bereikbaarheid van mogelijke brandhaarden vanuit de brandweerkazerne aan de Havenstraat op dit moment goed is. De brandweer heeft een verplichting om binnen een gesteld aantal minuten op de plaats van de vuurhaard aanwezig te zijn (de zogenaamde opkomsttijd). Het is momenteel zo dat in 9 van de 10 gevallen de meldingen vanuit de Lage Zijde van Alphen komen. De brandweer is afhankelijk van één uitrukpunt. Een belangrijk verschil met de politie is dat deze ook aanvoerroutes vanuit steunpunten elders in Alphen hebben, alsmede dat auto's surveilleren. Toegankelijkheid/optimale bereikbaarheid voor van een groot deel van Alphen staat bij de brandweer op nummer 1, wanneer het gaat over integrale veiligheid. De route ernaartoe gaat in bijna alle gevallen over het Raoul Wallenbergplein: de keten is hier zo sterk als de zwakste schakel; het Wallenbergplein. Een belangrijke constatering is derhalve dat het Wallenbergplein een uiterst belangrijke rol speelt bij de aanvoer- en verdelingsroutes en dat hier ten allen tijde een goede doorstroming gewenst is. In noodgevallen kan er uitgerukt worden via de Castellumstraat, om zo aan de Lage Zijde te komen. Ook in deze situatie zijn de doorstromingsmogelijkheden op het

Noot 2 Nederland onderscheidt zich van veel andere Europese landen door het enorme aantal fietsers op de openbare weg. Dit gegeven maakt het ontwerpen van goede rotondes erg gecompliceerd. Er is geen standaardmodel te ontwikkelen (bron: C.R.O.W.)

Wallenbergplein maatgevend.

In de toekomst zal het gebruik van de Castellumstraat minder voor de hand liggen omdat het profiel drastisch versmalt wordt.

De komst van CBK en het Steppingstone gebouw, dat op de as van de Castellumstraat is gepland, laat erg weinig manoeuvreerruimte voor zwaar materieel over. Een bron van zorg voor de brandweer, zeker wanneer het Wallenbergplein 'vast' zou komen te zitten! Bij het uitwerken van het Masterplan Openbare Ruimte zal aandacht moeten zijn voor het zo obstakelloos mogelijk inrichten van de openbare weg en een stringent handhavingsbeleid ten aanzien van laden/lossen en kortparkeren voeren.

In het centrum zijn momenteel voldoende brandkranen om in bluswater te voorzien. Daarnaast voldoet het centrum aan de secundaire mogelijkheden bij het open water (in casu de Oude Rijn) te komen. Er is een blusboot, die kan uitvaren over de Oude Rijn. Voor nieuwe plannen is deze huidige goede bereikbaarheid maatgevend.

3.1.4 Schouw

Aanvullend op gesprekken is een schouwronde geweest teneinde een beeld te krijgen van aspecten die in de openbare ruimte een rol spelen.

Enkele belangrijke constateringenvolgd door adviezen, die als input voor het op te stellen openbare ruimte plan gelden zijn:

- De ruimte bij de kerk is een achterafgelegen ruimte met nogal veel grote bomen. Door de bouw van het Centrum voor Beeldende Kunst, die reeds in een vergevorderd stadium verkeerd is, alsmede de nieuwbouw van Hoogvliet komt de openbare ruimte erg onder druk te staan. Deze plek heeft alles om tot uitlooplek van de Julianastraat, uitgaansstraat bij uitstek te verworden. En dan in negatieve zin. Het is een plek, die zich uitermate goed leent voor rondhangen, urineren, seksuele intimidaties e.d. Uit de route en uit het zicht. Nu het Centrum voor Beeldende Kunst gereed is valt op dat aan de Castellumstraat vlak bij de hoek van het omloopkanaal, nieuwe nissen zijn gekomen, die zeer uitnodigend zijn tot wildplassen.

Advies:

Wellicht dat bij de uitwerking van het Masterplan Openbare Ruimte er een systeem kan komen waarbij het verlichtingsniveau op de uren dat de nachthoreca sluiten, tijdelijk verhoogd kan worden. DSP heeft in 1999 voor de gemeente Delft een project gedaan over intelligent verlichten. Daarbij is een plan ontwikkeld om flexibele verlichting aan te brengen langs een fietsroute. Deze kennis kan ingebracht worden bij de begeleiding van de ontwerpers voor het Masterplan Openbare Ruimte.

Advies:

Een tweede handreiking naar het plan voor de openbare ruimte zou zijn te bezien of er geen doorgaande route gemaakt kan worden op deze plek: een brug in het verlengde naar de Paradijslaan. Een en ander zou in combinatie kunnen met een opstelruimte voor taxi's op die locatie. Dit laatste komt naar voren uit de analyse van de politiegegevens (paragraaf 3.1.1).

- Het naar de Oude Rijn oplopende Rijnplein creëert een hoogteverschil, waardoor er laaggelegen wandelpad langs de rivier loopt. Dit is een brede, goed op de (ochtend)zon gelegen verblijfsruimte van ca. 7 meter breed. Deze kade, de Prins Clauskade heeft één nadeel: de optrede naar de brug is erg gevoelig gesitueerd: een zware constructie, die de hoek omgaat. Deze is gevoelig voor zwerfvuil en voor rondhangende lieden, die voor passanten vermijdingsgedrag in de hand kunnen werken.

Advies:

Haal bij reconstructie van plein de hoek uit de trap. Indien dit onmogelijk is lijkt een zware aanlichting van de trappen optioneel.

- Het Beatrixpark vormt een belangrijke aantrekkelijke aanvoerroute tussen station en centrum. Alleen loopt het wandelpad op de kop dood en wordt de wandelaar via een ontmoedigende kruipdoor/sluipdoor (achter de ING-bank) naar de Castellumstraat geleid. Hoewel buiten het plangebied gelegen, moet een goede aansluiting op de openbare ruimte van het Stadshart een punt van aandacht zijn.

Advies:

Maak een goed pad, parallel met de Prins Bernhardlaan, dat het park op een attractieve wijze met het Wallenbergplein verbind.

- Aansluitend op politieconstateringen valt op dat het Wallenbergplein met zijn afwijkende ovale vorm erg veel onduidelijkheid over voorrangrechten teweegbrengt. Los van verdere constateringen in deze Quick scan adviseren we het Wallenbergplein bij de uitwerking van het Masterplan Openbare Ruimte als centraal aandachtspunt te laten gelden.

3.2 Overstijgende knelpunten Masterplan Stadshart

Vier belangrijke knelpunten, die deels ook in de munitiebrief van voorjaar 1999 aangeroerd zijn, willen we ook nu in een bredere context uiteenzetten. Dit omdat verwacht wordt dat problemen hieromtrent bij verdere planvorming te herleiden zullen zijn op deze aspecten. De opmerkingen dienen dan ook vooral als 'feminder' opgevat te worden:

- 1 Congestie Wallenbergplein en alternatieve routing;
- 2 Aanbod van nieuwe openbare ruimte zonder functionele/programmatische wijzigingen;
- 3 Krappe opzet openbare ruimte t.h.v. gebouw 7;
- 4 Krappe opzet openbare ruimte t.h.v./ Theater Bioscoop Complex (TBC);

ad 1 Het is een bekend gegeven dat veel Nederlandse steden hun centrum aan het opwaarderen zijn en dat auto's tot in de kern van het winkelhart moeten kunnen komen om aldaar te parkeren. Dit is een lovenswaardig streven op zich, maar het is zaak na te gaan of het verkeerscirculatieplan ook voldoende rekening houdt met de toename van verkeersbewegingen: de parkeerplaatsen zijn weliswaar technisch te realiseren in ruim opgezette parkeergarages maar het blijkt maar al te vaak dat er te weinig rekening gehouden wordt met de consequenties van aan-en uitrijden (een berucht voorbeeld is de Bijenkorf in Amsterdam met enorme files in de binnenstad, vooral op zondag). Ook de binnenstad van Arnhem heeft om die reden soms te maken met files in een groot deel van het centrum.

Zoals in de munitiebrief van januari 1999 ook al is aangekondigd voorzien wij vergelijkbare congestieproblemen in het centrum van Alphen bij het inrijden en verlaten van de gebundelde parkeergarage(s). Cruciaal daarbij is o.i. de hoeveelheid verkeersbewegingen, die het Raoul Wallenbergplein te verwerken krijgt:

- als druk verkeersplein op stadsniveau (en deels interlokaal niveau);
- als scharnierpunt voor het openbaar vervoer en hulpdiensten;³
- als dubbel uitgevoerde parkeergarage, al met al goed voor ruim 925 auto's, die met slechts één toegang direct op het Wallenbergplein uitkomt;
- als belangrijk scharnierpunt tussen langzaamverkeersverbindingen tussen Alphen west en het centrum.

Congestieproblemen kunnen zich als volgt voordoen: Bij grote drukte of het niet snel genoeg een plek kunnen vinden, stagneert de toevoer bij het Wallenbergplein. Auto's die de parkeergarage in willen kunnen door de korte opstelruimte van de twee stroken (de ruimte tussen verkeersplein en de slagbomen) vast komen te staan, waardoor het doorgaande verkeer zal worden belemmerd. Een doomsценario is dat de hulpdiensten het Wallenbergplein (een cruciaal punt op stedelijk niveau, ook bij naleving GVVP) niet kunnen doorkruisen bij calamiteiten. De bereikbaarheid van de parkeergarage vormt een belasting voor het bestaande netwerk.

Advies

Breng nog eens goed in beeld welke vervoersstromen te verwachten zijn en of er (en waar) problemen te verwachten zijn. De hulpdiensten kunnen aan de hand hiervan een noodplan samenstellen om bij optredende congestie de bereikbaarheid van stad en ommeland te kunnen garanderen.

Advies

Ontwerp een adequaat route-en parkeerverwijzingssysteem, waarbij duidelijk wordt welke mogelijkheden er zijn om het centrum op andere wijzen te bereiken. Tevens dient ter hoogte van de Sacharovlaan, de laatste afslag voor het Wallenbergplein, duidelijk gemaakt te worden of er voldoende parkeerplaatsen vrij zijn of dat er een alternatieve parkeerlocatie gezocht moet worden. Het is raadzaam een dergelijk verwijssysteem ook in beide rijrichtingen bij de Prins Bernhardlaan aan te brengen.

Advies

Aangezien een extra entree voor de parkeergarage niet optioneel lijkt is het raadzaam te onderzoeken of een directe aantakking van één van de twee uitvoegstroken op de Prins Bernhardlaan soelaas biedt. Het verkeer dat naar het noorden moet kan zo zonder het verkeersplein aan te doen zijn weg vervolgen. De andere uitvoegstrook kan zo het Wallenbergplein minder belasten.

Noot 3 Het aan het verkeersplein geschakelde busstation is volgens actuele informatie niet meer aan de orde. Ook de noordelijke tak van het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) om een lightrailverbinding door het centrum aan te leggen is voorlopig van de baan. Voor de middellange termijn is enige manoeuvreerruimte voor hoogwaardig Openbaar Vervoer op dit cruciale punt in Alphen evenwel een sterke aanbeveling.

ad 2 Er wordt tot twee keer toe openbare ruimte in de vorm van wandelpaden langs het water toegevoegd, terwijl er geen noemenswaardige opwaardering van het programma komt ten dienste van die openbare ruimte: er wordt publiek domein toegevoegd, terwijl geen functies worden aangereikt om dit te voeden.

- er wordt een looppad achter blok 6, het winkelhart gepland. Dit pad loopt weliswaar langs het water, maar ontbeert attractiviteit⁴:
 - het nieuwe pad maakt geen onderdeel uit van een logisch netwerk;
 - het pad voert voor een groot deel langs een hoge, gesloten muur, er zijn weinig sociale ogen zowel vanaf de achterkanten van de bestaande woningen als vanuit de nieuwbouw; (blok 6 en 4);
 - er is geen totaaloverzicht over het pad: de bocht is vanaf beide zijden pas na enige tientallen meters te overzien; dat is ongunstig voor de veiligheidsbeleving, temeer er geen mogelijkheid is een alternatieve route te nemen;
 - gezien de centrumfunctie is het niet ondenkbeeldig dat de hoogteverschillen kunnen uitnodigen tot rondhangen.

Advies

Onze voorkeur zou zijn af te zien van een pad achter blok 6. De wenselijkheid van een pad wordt o.i. nergens aannemelijk gemaakt en introductie kan een hoop problemen met zich meebrengen. Wij adviseren dan ook met klem dit pad niet te introduceren. Een alternatief, waarbij een deel van het pad wordt gebruikt en halverwege het omloopkanaal een brug word geïntroduceerd zou het overwegen waard zijn.

Indien tegen dit advies in toch gekozen wordt voor een pad dan zou het 's avonds als doorgaande route afgesloten moeten worden.

Omdat de 24 bewoners van de Castellumstraat, die hun berging aan de zijkant hebben hier wel bij moeten kunnen komen moet dit door middel van een hek met sleutel bereikbaar worden gemaakt (op de rooilijn).

Ook is denkbaar dat alleen het pad naar de bergingen van af één zijde aangelegd wordt en dat dit geprivatiseerd wordt. Dus ook overdag geen ander publiek. Idealiter wordt het bergingencomplex evenwel op andere wijze ontsloten. Wellicht dat dit vanaf de expeditieplaats te realiseren valt.

- het doorgetrokken voetpad langs de Oude Rijn, parallel aan de Julianastraat kent vergelijkbare problemen:
 - de ontoegankelijke achterkanten van de panden aan de Julianastraat worden 'toegankelijk' en daarmee kwetsbaar voor inbraak, vernieling;
 - er worden geen sociale ogen toegevoegd;
 - de Julianastraat, een belangrijke uitgaansstraat, wordt door het introduceren van een 'rondje' leverancier van uitgaanspubliek op de kade, waardoor derden het gebied kunnen mijden;
 - er wordt een tamelijk geïsoleerd stuk route aan de openbare ruimte toegevoegd, die tot aan de Hofbrug in het verlengde van de Julianastraat loopt. In die zin is er nauwelijks sprake van een doorlopende aantrekkelijke route.

Noot 4 N.b. attractiviteit is één van de vier toetsingscriteria (zie paragraaf 3.1.2)

Advies

Afzien van het openbaar maken van het pad langs de kade.

- Alleen het pad aan het water ter hoogte van de schouwburg voldoet redelijk aan de normen van veiligheid: dit wordt mede ingegeven door de functies, die toegevoegd worden op de plek van plein en schouwburg: café-restaurant en zomerterras op de (avond)zon.
- ad 3 De krappe opzet van de openbare ruimte komt vooral voort uit de positionering van het CBK ten opzichte van gebouw 7 (Stepping stone gebouw). Er is bij het plannen van de gebouwen o.i. teveel vanuit het Rijnplein gedacht: hier kan evenwel een prettige ruimte ontstaan, maar dit gaat ten koste van de Castellumstraat. De wendbaarheid van stadsbussen (maar ook brandweermaterieel en touringcars, die theaterbezoek komen afleveren) en daarmee een vlotte afwikkeling en een goed overzicht komen o.i. in het geding. De optie om in de toekomst lightrail via de Castellumstraat naar de Lage Zijde aan te leggen is door de gemeente niet meer in de plannen opgenomen. Maar het probleem van de krappe manoeuvreerruimte blijft overeind voor de hulpdiensten, die met zwaar materieel de Castellumstraat gebruiken.

Advies

Leg de openbare ruimte van gevel tot gevel op één niveau aan en laat door middel van zogenaamde rabbatstroken zien waar verschillende verkeersgebruikers gewenst zijn.

Gebruik zo weinig mogelijk obstakels. Te denken valt daarbij aan een juxtapositie van verlichtingsmasten en ander straatmeubilair, maar ook leibomen, zoals getekend op het inrichtingsplan uit 1999.

- ad 4 De positionering van het Theater/bioscoopcomplex (TBC) kent dezelfde problemen als die geconstateerd worden bij het Stepping Stone gebouw. Er ontstaat een krappe openbare ruimte aan de Julianastraat, terwijl hier juist de bevoorrading van het theater plaatsvindt. Ook blok 6 wordt vanaf de Julianastraat bediend en heeft op nagenoeg dezelfde hoogte de uitrit vanaf het bevoorradingsplatform. En bijkomend punt van zorg is het aanrijden van touringcars voor het bezorgen en weer ophalen van het theaterpubliek (maar vooral het tijdelijk wachten) van de touringcars in de directe omgeving van het complex.

Advies

We vinden de locatie van het TBC weinig riant en ongunstig gekozen, maar uitgaande van de situatie, zoals die geschetst is in het Masterplan, vinden we dat:

- *zeer goed gestudeerd moet worden op de draaicirkels van het bevoorradingsverkeer vanaf blok 6 in relatie tot het TBC in de Julianastraat;*
- *afgezien zou moeten worden van kortparkeren in de Julianastraat;*
- *ter verbetering van de bereikbaarheid voor touringcars, taxi's e.d. in de Julianastraat zou de bestrating op één niveau uitgevoerd moeten worden. E.e.a. conform de adviezen zoals bij ad 3 ook gegeven zijn voor de Castellumstraat;*
- *er moet een opstelplaats komen voor touringcars/bussen in de directe omgeving van het theater/bioscoopcomplex.*

4 Nawoord

Omdat het bij de Quick scan om een eerste verkenning van de problematiek rond integrale veiligheid betreft, is bij aanvang van het traject bepaald welke plannen maatgevend waren. Gedurende het proces zijn er door de architecten door voortschrijdend inzicht nieuwe ideeën ontwikkeld, die nog niet meegewogen zijn bij de Quick scan. Dit geldt vooral voor het Theater/bioscoopcomplex, maar ook voor het opstellen van het Openbare Ruimteplan.

Door de wijze van werken in dit traject is de werkgroep Integrale Veiligheid Masterplan Stadshart weer en meer een klankbord geworden, zoals DSP zich dat heeft voorgesteld bij het opstellen van de offerte. Vooralsnog bestond de werkgroep uit de heren de L. Jong, D. Bijkerk en T. Woldendorp. Inmiddels is de *Nota Lokaal Integraal Veiligheidsbeleid 2000-2004* van de hand van mevrouw G. Mohebbi ontwikkeld en zou het een uitstekend moment zijn om de tweede fase van de offerte in te laten gaan. Dit zou bijvoorbeeld onder voorzitterschap van mevrouw Mohebbi kunnen, waarbij ook andere werkgroepleden verworven zouden moeten worden.

De eerste actie van deze tweede fase zou kunnen zijn een inventarisatie van nieuwe plannen te maken en in de werkgroep te toetsen. Ook zou het verder onder de aandacht brengen van de adviezen voor de DO's, zoals die in het tweede deel van deze rapportage zijn gebundeld, vanuit deze werkgroep kunnen geschieden.

