



Quick scan sociale veiligheid voor de bouwplaats Lammenschanspark

Carolien van den Handel
Nicole Smits

Quick scan sociale veiligheid voor de bouwplaats Lam- menschanspark

Amsterdam, 27 juni 2006

Carolien van den Handel
Nicole Smits



DSP – groep BV
Van Diemenstraat 374
1013 CR Amsterdam
T: +31 (0)20 625 75 37
F: +31 (0)20 627 47 59
E: dsp@dsp-groep.nl
W: www.dsp-groep.nl
KvK: 33176766 A'dam

Inhoudsopgave

1	Vooraf	3
2	Plantoetsing en advies sociale veiligheid	5
2.1	De randen en omheining van het bouwterrein	5
2.2	Nieuw entree ROC terrein westkant	5
2.3	Nieuw entree ROC terrein oostkant	7
2.4	Verlichting	7
2.5	Parkeerplaatsen	8
2.6	Fietsenstallingen	9
2.7	Tweede fase van de bouw	9
3	Verkeersveiligheid	10
4	Checklist voor verdere uitwerking	12
5	Conclusie	14
Bijlage	Visualisatie veiligheidsrisico's en maatregelen	15

1 Vooraf

ROC Leiden start half augustus 2006 met de nieuwbouw van de school aan het Lammenschanspark. De bouwwerkzaamheden zullen ongeveer drie jaar in beslag nemen. De nieuwbouw grenst direct aan de bestaande bouw, overlapt deze zelfs deels. Het is daarom van groot belang dat gekeken wordt naar de effecten die de bouwplaats en de bouwwerkzaamheden op de omgeving zullen hebben.

BFB Zwolle, Bouw- en bouwkostenadviseurs, heeft voor de uitvoering van het werk een Plan van Aanpak opgesteld en een tekening van de bouwplaatsinrichting gemaakt. De effecten op de sociale veiligheid in de omgeving zijn hierin niet uitgewerkt.

ROC Leiden, bij monde van de heer D. Hottentot, directeur Community College Leiden, heeft daarom DSP-groep gevraagd een veiligheidsscan uit te voeren om de effecten van de bouwplaats en de bewegingen hier rondom (waaronder bouwverkeer en aanpassing van rij- en looproutes) op de omgeving in kaart te brengen.

Vraagstelling

Welke risico's voor sociale veiligheid levert de bouwplaats en de bewegingen hier rondom op voor de omgeving en op welke manier kunnen die risico's beperkt worden?

Afbakening

De scan spitst zich toe op sociale veiligheid. Verkeersveiligheid komt alleen in beeld, indien dat relatie heeft met sociale veiligheid. Risico's met betrekking tot brand en explosies behoren niet tot de onderwerpen van deze quick scan. Toegankelijkheid voor nood- en hulpdiensten (op de bouwplaats én in het gebied daar omheen) zijn slechts beperkt meegenomen, we gaan ervan uit dat het bouwmanagement hiervoor de verantwoordelijkheid neemt.

De scan richt zich, kort gezegd, op het effect van de bouwplaats op de omgeving. Het is dus geen totaal advies om de omgeving van de bouwplaats zo veilig mogelijk te maken. Tijdens de schouw (zie werkwijze) hebben we bijvoorbeeld geconstateerd dat op het huidige ROC terrein de beplanting erg hoog en onoverzichtelijk is en dat de verlichting onder de maat is. Omdat die dingen geen effect zijn van de bouwplaats, besteden we er geen aandacht aan in deze rapportage.

Plangebied

Het plangebied omvat de locatie van de bouwplaats zelf, de routes erheen en de omgelegde routes voor het bestaande bestemmingsverkeer ROC. Als studiegebied hebben we de gehele driehoek tussen spoorlijn, Kanaalweg en Lammenschansweg genomen.

Werkwijze

De plantekeningen en het Plan van Aanpak van BFB Zwolle is geanalyseerd en het gebied is geschouwd, bij dag en bij avond. Ook zijn gesprekken gevoerd met enkele sleutelfiguren. De volgende personen hebben we gesproken:

- de heer Van Soest van BFB Zwolle;
- de heer Pieters, conciërge van het ROC;

- de heer Hofstra, appm projectmanagement, namens de gemeente Leiden;
- de heer Hottentot, directeur Community College Leiden;
- de heer Van Geest, wijkagent (telefonisch).

Op grond van de gesprekken, de schouw, de plantoetsing en de analyse van het Plan van Aanpak zijn de risico's in kaart gebracht. Die risico's worden in hoofdstuk 2 beschreven. Aan de risico's zijn aanbevelingen voor maatregelen gekoppeld.

Hoewel de verkeersveiligheid strikt genomen niet binnen het kader van de opdracht valt, zijn in hoofdstuk 3 toch enkele belangrijke aandachtspunten daaromtrent naar voren gebracht.

Omdat het behalve om een eenmalige toets bij het begin van de werkzaamheden ook om de veiligheid gedurende de gehele bouwperiode gaat, geven we in hoofdstuk 4, in de vorm van een checklist, aandachtspunten voor verdere uitwerking.

In de conclusie besluiten we met een opsomming van de belangrijkste aanbevelingen.

2 Plantoetsing en advies sociale veiligheid

2.1 De randen en omheining van het bouwterrein

Slechts een klein stuk van het bouwterrein grenst aan de openbare ruimte. De langste zijden liggen tegen het ROC terrein en tegen het spoortalud aan. De oostelijke korte zijde grenst aan het naastliggende Kanaalpark. De kantoren op het terrein aan het Kanaalpark zullen van de bouwplaats zelf weinig bemerken (het is alleen helemaal achterin de hoek te zien), maar het bouwverkeer over het Kanaalpark heen zal wel een zware stempel drukken.

Aan de kant van het spoortalud zal een gaashek worden geplaatst van twee meter hoogte. De drie andere zijden van het bouwterrein worden afgesloten met een bouwschutting, eveneens met een hoogte van twee meter. Overwogen wordt om de schutting door leerlingen van het ROC te laten beschilderen. Dat idee juichen we toe.

Aanbeveling Maak dergelijke schilderingen in ieder geval op plaatsen die kwetsbaar zijn voor graffiti. Overweeg bepaalde plaatsen te bestemmen als plakplaats, voor het plakken van reclame.
Maak openingen in de schutting, zodat nieuwsgierigen de werkzaamheden kunnen zien. Dit is niet alleen 'leuk' voor voorbijgangers, maar hiermee beperkt men ook pogingen tot overklimmen van de schutting en binnensluipen bij de toegangspoorten. Onbevoegden op de bouwplaats zijn bovendien zichtbaar vanuit de openbare ruimte.

2.2 Nieuw entree ROC terrein westkant

Aan de Lammenschansweg wordt voor voetgangers en fietsers een nieuwe ingang naar het ROC terrein gerealiseerd, ongeveer 250 meter ten zuiden van de huidige entree. Vooral voor voetgangers, die over het algemeen vanaf het station of de bushalte komen lopen, betekent dit een langere route. Ze lopen langs een ventweg en langs bedrijfspanden. Het is niet zo'n attractieve route, maar wel voldoende overzichtelijk. In overleg met de gemeente wordt een verkeersveilige langzaamverkeersroute gerealiseerd (voor opmerkingen: zie hoofdstuk 3). Punt van aandacht zijn de auto's, die in de huidige situatie bij de Ford garage op het trottoir worden geparkeerd. Met grote stromen voetgangers blijft er in de huidige situatie onvoldoende ruimte voor de voetgangers over (op straat lopen) en is de kans op beschadiging (langs de lak schuren) reëel.

Aanbeveling Spreek met de garagehouder af, dat auto's ten tijde van de omgeleide route niet op het trottoir geparkeerd worden.

Tussen de Lammenschansweg en het schoolterrein wordt een nieuwe doorsteek gemaakt, ter hoogte van AKB. De route komt over privaat terrein te lopen. Op dit moment is het terrein afgesloten met een hoog hekwerk. Aan de kant van AKB ligt een soort oprijlaan, die tot achterop het terrein doorloopt en verder liggen achter het hek een grasveld met rijen bomen. Tijdens de bouwperiode zal een nieuwe toegangspoort worden geplaatst, ongeveer vijftien meter naar voren (in verband met het creëren van enkele parkeerplaatsen). Dit heeft geen nadelige gevolgen voor de veiligheid. Het toegangspad zal bestaan uit een voetgangers- en een fietsersdeel, beide 2,4

meter breed, en van elkaar onderscheiden door vloerafwerking en hoogteverschil. Aan weerszijden van het pad wordt een afbakening geplaatst. Aan de zijde van het AKB is dat een schutting ter hoogte van ruim 2 meter (het AKB wil geen zicht op de in- en uitgaande scholierenstroom hebben), aan de andere zijde zal een gaashek worden geplaatst. In verband met de bestaande bomenrijen ontstaat een lang en gevoelsmatig betrekkelijk smal pad, waar ook nog bochten in zitten. We ondersteunen de doelstelling om zoveel mogelijk bomen te sparen en dat de kavels van de kantoren ontogankelijk worden gemaakt is belangrijk, maar voor de beleving is de route zoals die nu wordt voorgesteld ongunstig.

Aanbeveling

Schermd de kavels af met hoge afscheidingen, maar plaats die zo dicht mogelijk langs de bomenrijen, zodat de voet- en fietspaden zo breed mogelijk worden. Geef de volledige route, tot op het schoolterrein, diezelfde breedte. Zorg voor goede verlichting langs het hele pad. Onderzoek of het voetpad tussen de achter op het pad staande bomen door gelegd kan worden, zodat zowel het fiets- als het voetpad zo recht mogelijk kan worden.



Locatie van de nieuwe entree aan de westkant, gezien vanaf de Lammenschansweg

Op het ROC terrein wordt de route om de nieuwe parkeerplaatsen heen geleid, langs het Da Vinci College. Op dit moment is dit een enorm begroeid gebied. Voordeel van deze nieuwe route is, dat de leerlingen van Da Vinci niet meer de lange route vanaf de huidige hoofdentree langs het water hoeven te fietsen. Er bestaat wel een veiligheidsrisico omdat vanuit de schoolgebouwen hoegenaamd geen zicht op de nieuwe ingangroute mogelijk is. Om ervoor te zorgen dat de fietsers daadwerkelijk die route volgen en om te voorkomen dat mensen over de parkeerplaats gaan lopen en fietsen, wordt een afscheiding gemaakt. Er zit echter een scherpe bocht in de route, waar met name fietsers niet kunnen zien of er tegenliggers aankomen, hetgeen tot botsingen kan leiden. Ook de sociale veiligheid is hier in het geding, omdat fietsers en voetgangers niet kunnen zien wat zich om de hoek afspeelt, wat een onveilig gevoel geeft. De hoge afscheiding kan ook een 'opgesloten' gevoel geven en mensen kunnen niet van het pad af als ze bijvoorbeeld bang zijn voor andere personen op de route. Op de inrit is bovendien, net als op de naastgelegen nieuwe parkeerplaats, nauwelijks zicht vanuit de schoolgebouwen. Alles bij elkaar vormt deze nieuwe ingang een cluster van risico's.

Aanbeveling

Maak deze hoek waar fietsroute, voetpad en parkeerplaats samen komen zeer overzichtelijk. Snoei het groen dat er nu staat ingrijpend en plaats géén dicht hoog hekwerk. Geleid het langzame verkeer met een lage afscheiding, zoals een stoeprand of een laag hekje. Haal de scherpe hoek uit het voet- en fietspad. Overweeg het plaatsen van een (tweede) portiersloge. Als dat niet kan plaats dan camera's en plaats een monitor bij de portier.



Plaats van de nieuwe route voor fietsers en voetgangers op het ROC terrein

2.3 Nieuw entree ROC terrein oostkant

Autoverkeer voor het ROC terrein zal tijdens de bouwperiode via Kanaalpark rijden. Aan de oostzijde, op de hoek van bouwplaats, Kanaalpark en ROC terrein komt, uitsluitend voor de auto's met bestemming ROC terrein, een toegangspunt.

Aanbeveling De toegang dient buiten 1e tijden te zijn afgesloten met een hek/poort. Plaats bij deze toegang de portiersloge.

De nieuwe toegang komt op een plaats, waar nu veel hoge beplanting en hoge hagen staan.

Aanbeveling Snoei de beplanting tot op ruime afstand van de nieuwe route (denk aan 4 meter vanaf de rand van de weg), zodat er goed overzicht is.



Locatie van de nieuwe entree aan de oostkant gezien vanuit ROC terrein



Locatie van de nieuwe entree aan de oostkant gezien vanuit Kanaalpark

2.4 Verlichting

Het ROC terrein is nu onvoldoende verlicht. Die bestaande situatie is echter niet het punt van studie in dit geval. Het gaat om de nieuwe routes die gecreëerd worden. Waar het snelle en het langzame verkeer nieuwe routes krijgt, zal erop gelet moeten worden dat die routes voldoende verlicht zijn. In het Plan van Aanpak is aangegeven welke lichtpunten verdwijnen, maar niet of er ook nieuwe lichtpunten voor in de plaats komen. De gemeente is bezig met een verlichtingsplan, maar dat is buiten dit project gehouden. Om die reden beperken we ons hier tot enkele algemene opmerkingen.

Aanbeveling Plaats langs de nieuwe routes, op de nieuwe parkeerplaatsen en bij de nieuwe fietsenstallingen verlichting, die helder, gelijkmatig, niet verblindend en wit van kleur is. Laat het verlichtingsniveau goed aansluiten op dat van het bestaande gebied: voorkom grote verschillen in verlichtingssterkte.

Zoals de bouwverlichting staat ingetekend, lijken de bouwlampen allemaal van de openbare ruimte af te schijnen of in ieder geval niet tot aan de openbare ruimte te reiken. Dat principe is gunstig.

Aanbeveling Zorg ervoor, dat de bouwverlichting niet verblindend is voor mensen buiten het bouwterrein. Als er doorzicht is door de schuttingen (hetgeen wenselijk is), zorg er dan voor, dat op het bouwterrein op plaatsen die vanuit de openbare ruimte zichtbaar zijn licht schijnt. Getemperde bouwverlichting kan daarvoor dienst doen.

2.5 Parkeerplaatsen

Parkeren zal plaatsvinden op een aantal bestaande parkeerplaatsen en aanvullend daarop zullen ook enkele nieuwe parkeerplaatsen worden aangelegd.

De twee bestaande parkeerplaatsen op het midden van het ROC terrein zijn op dit moment slecht verlicht. Ook is er weinig zicht op de auto's, zowel doordat er weinig ramen op de parkeerplaatsen uitkijken – met uitzondering van de ramen van het Da Vinci College op het direct voorliggende parkeerterrein -, maar ook doordat de hoge en dichte beplanting het zicht vanuit de omgeving beperkt.

Aanbeveling Omdat dit nu al zo is en de bestaande situatie geen punt van onderzoek is, beperken we ons hier tot de aanbeveling de verlichting hier op veilig niveau te brengen (zie ook bovenstaande opmerkingen over verlichting).



Twee bestaande parkeerplaatsen

De nieuwe parkeerplaatsen komen langs het westelijke water (achter Kwik-Fit en AKB) en bij de nieuwe autotoegang. Bij de autotoegang zal door in- en uitrijdend autoverkeer relatief veel sociale controle zijn. Vanuit gebouw 1 is zicht op de parkeerplaatsen langs het westelijk water mogelijk. Op de parkeerplaatsen achter AKB, naast de nieuwe fietsinrit, is dit echter zeer beperkt. In deze hoek bestaat een risico op auto-inbraak en ongewenste activiteiten.

Aanbeveling Plaats de portiersloge bij de autotoegang zodanig, dat ook zicht op de parkeerplaatsen is. Voor toezicht op de parkeerplaats bij de fietsinrit verwijzen we terug naar de paragraaf over de nieuwe westelijke entree: we bevelen aan hier een tweede portiersloge te situeren dan wel camera's op te hangen. Indien voor de tweede optie wordt gekozen dienen de camera's zowel op de inrit als op het parkeerterrein te worden gericht en buiten bereik te worden geplaatst (in verband met vandalisme).

2.6 Fietsenstallingen

Aanbeveling Veel bestaande fietsenstallingen op het ROC terrein moeten wijken voor parkeerplaatsen. Hiervoor moeten nog nieuwe stallingen worden geplaatst. Plaats voldoende fietsenrekken, bij voorkeur nabij de fietsinrit. Hiermee wordt gestimuleerd dat fietsers de juiste inrit nemen en niet over het Kanaalpark rijden. Zorg ook voor goede verlichting en goede aanbindmogelijkheden.

2.7 Tweede fase van de bouw

Aanbeveling In de tweede fase van de bouwperiode worden de gebouwen 1 en 5 gesloopt. In het Plan van Aanpak is niet beschreven hoe het ROC terrein dan ingericht zal worden.

Aanbeveling Maak ook een plan voor de tweede bouwfase. Neem in dat plan op hoe de autoroutes dan zullen lopen, waar parkeerplaatsen komen, waar het bouwhek staat, waar de portier komt te zitten, etcetera.

Aanbeveling Breek leegstaande gebouwen zo snel mogelijk af. De noodlokalen van 5A hebben laten zien wat voor overlast een leegstand pand kan opleveren: in dit geval slapen mensen erin en werden ramen ingegooid.

3 Verkeersveiligheid

In dit adviestraject is verkeersveiligheid buiten beschouwing gelaten. Er zijn echter wel een aantal punten aan het licht gekomen, die we niet verloren willen laten gaan. Om die reden worden ze hieronder kort weergegeven.

Lammenschansweg

- De oversteek op de Lammenschansweg wordt in zuidelijke richting verplaatst, in het verlengde van de Tomatenstraat. De verkeersveiligheid op die oversteek is nog een knelpunt. Eigenlijk moet het kruispunt gereconstrueerd worden, maar dat gaat niet meer lukken in de korte tijd die beschikbaar is.
- De verkeersveiligheid op de Lammenschansweg, waar bouwverkeer de fiets- en voetstromen kruist, is niet goed. Om dat punt wat overzichtelijker te maken, stelt de wijkagent voor het reguliere autoverkeer dat de ventweg gebuikt tot één richting te beperken. Het is dan het meest logisch om alleen de rijrichting naar de stad toe te staan ('op de rechter ventweg rijdt men rechts').

Kanaalpark

- Op het Kanaalpark ligt langs één helft van de rond-rij-lus een vrij liggend fietspad, langs de andere helft niet. Op het stuk waar wel een vrij liggend fietspad ligt, zal het reguliere bouwverkeer rijden. Dit komt goed uit: waar het meeste bouwverkeer is, hebben fietsers een eigen pad. Op het andere stuk, zonder vrij liggend fietspad, zal gedurende een beperkte periode (ongeveer 3 maanden) grondtransport rijden. Dat het maar een beperkte periode is, is een meevaller, maar het feit blijft, dat fietsers gedurende die periode de weg met de (lege) vrachtwagens moeten delen. Gedurende de hele bouwperiode zal het autoverkeer naar het ROC over deze weg gaan. Met name het punt waar de inrit naar het ROC terrein aantakt op de rond-rij-lus wordt een gevaarlijk punt. Hier kruisen in- en uitrijdende ROC auto's elkaar en moeten fietsers op te veel verkeersbewegingen tegelijk letten. Niet prettig en gevaarlijk. Zorg daarom dat fietsers *niet* over deze route naar het ROC terrein gaan. Laat de portier hierop streng controleren.
- Ten behoeve van een opstelruimte voor vrachtwagens wordt aan de inrit van het Kanaalpark het voetpad opgeofferd. Voetgangers kunnen de overzijde van de inrit nemen, maar zullen dat niet doen als zij daarna weer over moeten steken om naar een van de oostelijk gelegen panden te gaan. Zij gaan door de berm lopen of meer waarschijnlijk: over het (tweezijdig) fietspad. Dit is onveilig. Zorg voor een nieuw veilig voetpad naast het fietspad.



Entree van Kanaalpark, links van de weg komt de opstelruimte

- Voor de route van het uitrijdende bouwverkeer moeten enkele parkeerplaatsen op het Kanaalpark worden opgeofferd. Hiervoor in de plaats worden nieuwe parkeerplaatsen gemaakt aan weerszijden van de route van het bouwverkeer. Om deze parkeerplaatsen te bereiken moet men een stukje tegen het bouwverkeer in rijden. Dit is niet veilig. Deze parkeerplaatsen moeten via een andere en veilige route bereikbaar gemaakt worden of naar elders op het Kanaalpark worden verplaatst. Dit laatste is zeker aan te bevelen voor de plaatsen aan de zijde van het
- ~~Spoorwiel~~ verkeer (zowel bouwverkeer als bestemmingsverkeer) op het Kanaalpark moet duidelijk worden aangegeven (bebording) dat eenrichtingsverkeer is ingesteld en waar men wel en niet rijden mag.

4 Checklist voor verdere uitwerking

Hieronder staan aandachtspunten voor de langere termijn en voor de verdere uitwerking.

Communicatie

- Inventariseer belangengroepen die tijdens de bouwperiode een rol spelen. Denk aan: omwonenden, de (toekomstige) beheerder, gehandicaptenraad, vertegenwoordigers van brandweer, ambulancedienst en politie, Fietsersbond, Rover, de busmaatschappij, NS Stations, kantoren aan Kanaalpark.
- Maak een plan voor communicatie en participatie.
- Informeer omwonenden en gebruikers van het gebied regelmatig over komende werkzaamheden, te verwachten overlast, over de bouwplannen en over verkeersomleidingen. Coördineer het verstrekken van informatie, zodat mensen alleen die informatie krijgen die voor hen nuttig is. Overvoer de betrokkenen niet.
- Stel een telefoonnummer open, waar burgers overlast kunnen melden en waar ze met hun vragen terecht kunnen.
- Reserveer ruimte bij de bouwplaats voor een informatiepunt. Daar kunnen bewoners, gebruikers e.a. geïnformeerd worden over de voortgang van de werkzaamheden. Daar kan ook een meldpunt ingericht worden om incidenten te melden. Een informatiepunt voor bewoners, gebruikers e.a. kan ook gekoppeld worden aan een coördinatiepunt voor de bouwwerkzaamheden zelf.
- Onderzoek tussentijds, gedurende de bouwperiode, hoe gebruikers de tijdelijke situatie ervaren en welke punten verbeterd zouden kunnen/moeten worden. Reserveer budget voor tussentijdse maatregelen. Laat later ook weten wat met de opmerkingen is gedaan. Dit onderzoek kan bijvoorbeeld door ieder half jaar een schouw (observatieronde) te organiseren, samen met gebruikers e.a. Door dit met regelmaat te doen, wordt de aandacht vastgehouden.
- Maak afspraken met de uitvoerders hoe tijdens de bouwwerkzaamheden met vragen en opmerkingen van voorbijgangers (bewoners of anderen) wordt omgegaan. Een incorrecte reactie kan vandalisme oproepen, een correcte reactie juist meer betrokkenheid.
- Presenteer het bouwproject als bezienswaardigheden. Overweeg kunst als communicatiemiddel.

Openbare ruimte buiten het bouwterrein

- Voorkom een overdosis aan informatie/bebording en obstakels om het verkeer te geleiden. Gebruik bijvoorbeeld kleuren om onderscheid te maken in de aanbevolen rijrichtingen van autoverkeer en van langzaam verkeer.
- Stel bij grote werkzaamheden met gevaarlijk materieel een ordedienst in, die fietsers tegenhoudt.
Referentie: Amsterdam Sloterdijk. Bij het leggen van de hemboog bij Sloterdijk is een ijzeren dwarsligger over een fietspad heen getackeld. De veiligheidsman stond achter het gaas zodat hij mensen, die niet gehoorzamen niet fysiek tegen kon houden.

- Als slangen, kabels en leidingen nodig zijn en over de openbare ruimte lopen, zijn deze, waar ze de langzaamverkeerroutes kruisen, voorzien van tijdelijke (ruw) houten op- en afritjes.
- Spreek sleutelgeld af met partijen die kabels en leidingen aanleggen / verleggen in de openbare ruimte buiten de bouwhekken. Sleutelgeld is een waarborg voor een goede oplevering na (kleine) werkzaamheden.

Beheer

- Bouwhekken mogen niet eenvoudig te verzetten zijn door onbevoegden.
- Voor de tweede fase: Laat het volstrekt helder zijn wie verantwoordelijk is voor de openbare ruimte die binnen de bouwhekken ligt én het gedeelte dat al klaar is. Het moet niet alleen op papier helder zijn, maar ook in de openbare ruimte af te lezen.

5 Conclusie

In het voorgaande zijn diverse risico's voor sociale veiligheid beschreven, die de bouwplaats en de bouwwerkzaamheden oplevert voor de omgeving. Ook zijn aanbevelingen gegeven om die risico's te ondervangen. Alle opmerkingen overziend vinden we de volgende aanbevelingen het belangrijkste:

- maatregelen om de nieuwe route voor voetgangers en fietsers vanaf de Lammenschansweg tot voorbij het Da Vinci College prettiger en overzichtelijker te maken;
- toezichthouders bij beide nieuwe entrees naar het ROC gebied (fiets/voetgangers entree vanaf Lammenschansweg, auto entree vanaf Kanaalpark);
- het voorkomen dat fietsers de auto entree aan de kant van het Kanaalpark gebruiken;
- plaats en ontwerp van de vervangende fietsenrekken;
- inzicht in de tweede fase van de bouw.

Hoewel verkeersveiligheid buiten deze opdracht valt, hebben we de belangrijke knelpunten, die tijdens dit project aan het licht zijn gekomen, kort weergegeven.

Tenslotte zijn aandachtspunten gegeven voor de verdere uitwerking van het Plan van Aanpak. Deze punten hebben betrekking op communicatie, de openbare ruimte buiten het bouwterrein en beheer.

Bijlage Visualisatie veiligheidsrisico's en maatregelen



