

Veiligheidseffectrapportage Stationsomgeving Alphen aan den Rijn

Amsterdam, 22 december 2004

Nicole Smits
Tobias Woldendorp

Met medewerking van:
Carolien van den Handel

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Vooraf	3
1.2	De opdracht	3
1.3	Plangebied en studiegebied	4
1.4	Werkwijze	4
1.5	Leeswijzer	5
2	Huidige veiligheidssituatie	6
2.1	De hoofdlijn	6
2.2	Overige kenmerken	7
2.3	Vergelijking met eerder onderzoek	7
3	Analyse plandocumenten	9
3.1	Inleiding	9
3.2	Positieve elementen	9
3.3	Risico's en aanbevelingen	11
3.4	De bouwfase	19
4	Conclusie	20
	Bijlagen	
Bijlage 1	Schouwverslag	22
Bijlage 2	Aanbod fietsers/voetgangers	26
Bijlage 3	Politiecijfers	27
Bijlage 4	Deelnemers workshop	29
Bijlage 5	Afbeeldingen workshop	30

1 Inleiding

1.1 Vooraf

Augustus 2004 nam mevrouw Mohebbi, Projectmanager integraal veiligheidsbeleid in de gemeente Alphen aan den Rijn, contact op met DSP-groep met het verzoek een Veiligheidseffectrapportage (VER) voor het stationsgebied op te stellen. De opdracht daartoe is op 3 november 2004 verstrekt door de heer van Klaveren, projectmanager van het Masterplan Stationsomgeving.

De methodiek van de VER bestaat uit vijf modules: startnotitie, veiligheidsscan, alternatieven, maatregelen en implementatie.

Met de opdrachtgever is afgesproken dat de definitieve offerte dienst kon doen als startnotitie. De kern van onze opdracht bestond uit het uitvoeren van de tweede en derde stap volgens de systematiek van de VER: de veiligheidsscan en het aandragen van alternatieven. De daadwerkelijke keuze van maatregelen en de implementatie in volgende plandocumenten zijn voor rekening van de eindverantwoordelijke van het Masterplan Stationsomgeving.

Voor het stationsgebied is een Masterplan ontwikkeld en dat plan is de basis geweest voor deze Veiligheidseffectrapportage.

1.2 De opdracht

Als probleemstelling voor de opdracht is gehanteerd: "hoe kunnen kansen om de veiligheid in het station en de stationsomgeving te verankeren worden verzilverd? Hoe kan voorkomen worden dat er door de nieuwbouwplannen nieuwe onveilige situaties ontstaan?"

Concreet is de bestaande veiligheidssituatie onderzocht, zodat de toekomstige veiligheidssituatie (uitgaande van het Masterplan) kon worden ingeschat. Positieve elementen uit het Masterplan zijn benoemd met als doel deze bij nadere uitwerking in Beeldkwaliteitsplan en voorlopig en definitief ontwerp te bewaken. Daarnaast zijn de risico's binnen het Masterplan in beeld gebracht en zijn aanbevelingen gegeven om de risico's te verkleinen.

Zoals in het startdocument is opgenomen is het begrip veiligheid waarover deze VER gaat als volgt afgebakend: behalve criminaliteit en veiligheidsbeleving (sociale veiligheid) zijn ook toegankelijkheid voor nood- en hulpdiensten en verkeersveiligheid meegenomen. Externe veiligheid is in overleg met de opdrachtgever niet opgenomen in deze VER, aangezien¹ aan externe veiligheid in een eerdere fase al aandacht is besteed. Toegankelijkheid voor mindervaliden valt niet direct onder de opdracht maar wordt op hoofdlijnen meegenomen.

Noot 1 Volgens de eindverantwoordelijke van het Masterplan Stationsomgeving.

1.3 Plangebied en studiegebied

De nieuwbouwplannen voor het station en de stationsomgeving staan centraal binnen de veiligheidsscan. De grenzen zoals die in het Masterplan zijn gehanteerd, zijn ook voor de VER als begrenzing van het plangebied gehanteerd (zie daartoe pagina 6 van het Masterplan).

Aangezien het gebied echter niet geïsoleerd ligt en beïnvloed wordt door en zelf invloed uitoefent op zijn omgeving, is ook een (groter) studiegebied in het onderzoek betrokken. Als grenzen van het studiegebied hebben we gehanteerd: Prins Hendrikstraat, Paradijslaan, Raoul Wallenbergplein, Laan der Continenten, Euromarkt, Flevolandstraat, Australiëlaan en vervolgens de eerste rij woonblokken langs de (bestaande) Aziëlaan.

1.4 Werkwijze

De VER is eigenlijk niet zozeer een rapportage, maar een proces. Een proces dat leidt tot de omarming door uitvoerders en door beslissers van de aanbevelingen in de rapportage over de meest veilige planalternatieven en de maatregelen die nodig zijn om het meest kansrijke alternatief zo veilig mogelijk te maken. Als de materie voor de betrokken hulpdiensten en voor beslissers niet tot leven wordt gebracht, is de kans groot, dat de rapportage een dode letter wordt. Met de opdrachtgever is de offerte doorgesproken over de mogelijkheid waarop de draagvlakvorming gestalte zou kunnen krijgen in deze VER. De vertaling van dit gesprek voert naar de volgende werkzaamheden.

- In het gesprek op 25 oktober is in aanwezigheid van mevrouw Mohebbi (projectmanager Integraal Veiligheidsbeleid), de heer van Klaveren en mevrouw Louise-Rohde (respectievelijk projectmanager en projectassistente van het Masterplan Stationsomgeving) en de heer Bijkerk (veiligheidsadviseur van politie Hollands Midden) overlegd over de concrete invulling van de opdracht
- Op 4 november hebben twee medewerkers van DSP-groep samen met de heer Bijkerk van politie het plan- en studiegebied geschouwd². De heer Bijkerk heeft daarbij zijn visie op de veiligheid in het stationsgebied uit de doeken gedaan.
- Cijfermateriaal uit het Bedrijfsprocessensysteem van de politie is bestudeerd.
- Het verslag van de 'Bijeenkomst integrale veiligheid stationsomgeving op 22 juni 2001' en het 'Voorlopig overzicht veiligheid risico's stationsomgeving Alphen aan den Rijn' (van Guity Mohebbi en Dirk Bijkerk, 2 september 2004) zijn bekeken.
- De beschikbare plandocumenten zijn bestudeerd. Het Masterplan is maatgevend geweest, maar ook enkele planwijzigingen en de voorlopige kaart van het Beeldkwaliteitsplan zijn in de analyse meegenomen.
- De eerste bevindingen uit de analyse van de huidige situatie en de analyse van de plandocumenten zijn op 29 november in een workshop besproken. Aanwezig was een breed gezelschap van projectleiding, realisatoren, supervisor en hulpdiensten. De volledige lijst van aanwezigen is opgenomen in bijlage 3. De afbeeldingen die tijdens de workshop zijn

Noot 2 Het drietal heeft de middagschouw uitgevoerd, de twee medewerkers van DSP-groep de avondschouw.

gebruikt (met daarop de gevisualiseerde bevindingen) zijn in bijlage 5 opgenomen.

- De conceptrapportage is vervolgens opgesteld, besproken met de opdrachtgever en definitief gemaakt.

1.5 Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk wordt allereerst de bestaande veiligheidssituatie beschreven. Het hoofdstuk daarna draait om de analyse van de plandocumenten. Na een opsomming van de positieve elementen geven we aan welke risico's we in de plannen zien. Voor ieder risico worden aanbevelingen ter verbetering gegeven. Aan het eind van dit hoofdstuk wordt kort ingezoomd op de bouwfase. Hoofdstuk 4 bevat de conclusie van deze Veiligheidseffectrapportage.

In de bijlagen staan achtereenvolgens het schouwverslag, informatie over het aanbod van fietsers en voetgangers, het resultaat van de analyse van de politiecijfers en de lijst met deelnemers aan de workshop op 29 november.

2 Huidige veiligheidssituatie

2.1 De hoofdlijn

De belangrijkste veiligheidsproblemen in het stationsgebied zijn, uitgaande van de schouw, het gesprek met de heer Bijkerk van de politie, de analyse van de politiecijfers en de toevoegingen tijdens de workshop:

- fietsendiefstal (vooral in de Dwarsligger, maar zeker ook in de stalling ten westen van het spoor);
- inbraak in auto's (vooral in de Dwarsligger³, op het Stationsplein en op de tijdelijke parkeerplaats ten westen van het spoor);
- overlast, soms ook met bedreiging door junks/daklozen (op het station, in de stationshal, bij de bewaakte fietsenstalling en verder weg op het plein-tje bij de Paradijslaan);
- onveiligheidsgevoelens, o.a. door de verlatenheid 's avonds en 's nachts;
- gebrekkige verlichting (onvoldoende, licht met beperkte kleurherkenning, geen aparte verlichting voor langzaam verkeer of lichtmasten te dicht bij bomen; vooral op het busstation, op de fietsroute ten zuiden van het Connexxion huisje en in de Korte Conradstraat, maar ook op de Prins Bernhardlaan, in de Dwarsligger en op de Azië- en Australiëlaan);
- gedrang op het middenperron (veel objecten, weinig vrije loopruimte en veel reizigers, moeilijk bereikbaar voor hulpdiensten).



Fietsenstalling Dwarsligger



Parkeerplaats Dwarsligger



Gebrekkige verlichting op het fietspad langs de Conradstraat



Gedrang op het middenperron

Noot 3 Bij de gemeente is (volgens de eindverantwoordelijke van het Masterplan Stationsomgeving) inmiddels het verzoek ingediend om het parkeerterrein aan de Dwarsligger beperkt toegankelijk en met betaald parkeren te maken, zo bleek tijdens de workshop.

2.2 Overige kenmerken

Behalve bovenstaande problemen kwam ook de volgende aan het licht:

- gebrekkige toegankelijkheid voor mindervaliden in het stationsgebied;
- geweld (vooral op het Stationsplein en in mindere mate op de Prins Bernhardlaan);
- zakkenrollerij/tasjesroof (vooral op het Stationsplein);
- schijnveiligheid in de Dwarsligger doordat camera's aanwezig zijn (aangekondigd op borden), maar de beelden niet worden bekeken;
- vernielingen en defect straatmeubilair op de Prins Bernhardlaan en het Stationsplein;
- vandalisme en graffiti op het station;
- verkeersonveilige uitrit bij het busstation;
- verkeersonveilige oversteek voor fietsers op Stationsstraat kruising Prins Bernhardlaan;
- overlast door jeugd op het station en op de route tussen station en jongerenhuis Rijnhove;
- onprettige en onoverzichtelijke plinten zonder voldoende sociale controle langs de Prins Bernhardlaan;
- slechte verlichting en een gebrek aan sociale controle aan de oostkant van de Conradstraat (in zuidoostelijke richting);
- weinig zicht op de bushalte naast het Kluwer gebouw;
- achterkanten bij de Euromarkt;
- de doorgaande fietsroute wordt bij het spoor onderbroken;
- er zijn twee illegale oversteekplaatsen over het spoor, die overigens (voor zover de politie bekend) niet vaak gebruikt worden;
- zicht vanuit Connexxion huisje wordt vaak belemmerd door bussen;
- overlast door brommers in de Provinciëpassage, maar dat is minder geworden sinds het voetgangersgebied is geworden.

2.3 Vergelijking met eerder onderzoek

In juli 2001 is de sociale veiligheid van het stationsgebied in kaart gebracht door middel van een schouw, uitgevoerd door een breed gezelschap. De bevindingen uit de schouw werden aangevuld met behulp van de cijfers uit het bedrijfsprocessensysteem (BPS) van de politie (2000) en de stadspelling van de gemeente Alphen aan den Rijn. Samengevat bleek, dat de volgende punten als veiligheidsrisico's gezien werden:

- overlast door zwervers op het station;
- fietsendiefstal;
- auto-inbraak;
- gebrek aan sociale controle en gebrek aan formeel toezicht;
- verloedering openbare ruimte;
- openbaar dronkenschap;
- overlast door o.a. jeugd;
- onoverzichtelijke verkeersstromen;
- geweld en agressie tegen personeel en reizigers;
- onveiligheidsgevoelens bij zowel het personeel als de gebruikers (vooral in de avond en nacht treedt vermijdingsgedrag op);
- onoverzichtelijke structuur van het stationsgebied;
- onduidelijke verantwoordelijkheden in verband met functiemenging;
- gebrekkige toegankelijkheid mindervaliden;

Op grond van onze analyse (november 2004) kunnen we niet inschatten in hoeverre het beeld is veranderd, maar de meeste van bovenstaande punten herkennen we wel. Alleen de verloederdheid van de openbare ruimte viel ons tijdens de schouw niet op. Een verouderde indruk maakte de openbare ruimte wel, maar bijvoorbeeld de hoeveelheid graffiti vonden we erg meevallen. Ook de laag gesnoeide heg langs perron 1 viel ons in positieve zin op. Daarnaast zijn in onze analyse ook de volgende punten aan het licht gekomen (zie paragraaf 2.1 en 2.2): gebrekkige verlichting, gedrang middenperron, zakkenrollerij/tasjesroof, schijnveiligheid door camera's, vernielingen/vandalisme, verkeersonveiligheid, onprettige en onoverzichtelijke plinten, achterkanten, onderbroken fietsroute, illegale oversteken over het spoor, overlast door brommers in Provinciëpassage.

3 Analyse plandocumenten

3.1 Inleiding

Ter voorbereiding van de workshop op 29 november heeft DSP-groep het Masterplan Stationsomgeving van april 2004 (opgesteld door VHP en Kuiper Compagnons) gescand op veiligheidsrisico's. Tekeningen zijn gemaakt met daarop de sterke punten uit het plan en risico's voor verdere uitwerking. Een derde kaart betrof de aanbevelingen. De afbeeldingen zijn opgenomen in bijlage 5.

De analyse van het Masterplan stond centraal, maar we hebben ook enig inzicht verkregen in het concept van het door Kuiper Compagnons op te stellen Beeldkwaliteitsplan. In deze rapportage wordt, waar nodig, naar aspecten ter verbetering/verslechtering van dit Beeldkwaliteitsplan verwezen.

3.2 Positieve elementen

Het Masterplan bevat al vele positieve elementen, die in de uitwerking tot Beeldkwaliteitsplan en voorlopig en definitief ontwerp beslist behouden moeten blijven.

- Over het algemeen ontstaat er op plekken, die nu vrij perifeer ogen, stedelijkheid, die de levendigheid ten goede kan komen. Dat kan een belangrijke verbetering ten opzichte van de bestaande situatie betekenen.
- In het Singelkwartier ontstaat een heldere markering en beperkte toegankelijkheid door water en opgetild maaiveld. Door het basement van de vier kantoortorens in het water te leggen en het maaiveld tussen de blokken te bestemmen als lobby met palmen boven een parkeergarage ontstaat een niet toegankelijke, maar wel aantrekkelijke plint. Eigenlijk ontstaat er zo een goed beheerbaar gesloten (mega)bouwblok.
- Op de zonnige noordzijde van de singel in het Singelkwartier ontstaat op het stadsbordes een prettige pauzeplek aan het water met treurwilgen als groene buffer. Een mooi referentiebeeld van genoemde combinatie is te zien aan de grachten in Stockholm. De waterpartij wordt in het Beeldkwaliteitsplan overigens niet meer opgenomen en vervangen door een andersoortige invulling van de openbare ruimte.
- In de versie van april 2004 is in het Singelkwartier sprake van drie gesloten bouwblokken. Ongezien de functies is het vanuit zowel de optiek van sociale veiligheid als van criminaliteitspreventie gunstig dat er door voortschrijdend inzicht in plaats van drie bouwblokken twee blokken komen. De projectmanager heeft toegelicht dat gekozen is voor het samenvoegen van het kleine blok (aan de grote rotonde/Kluwerzijde) en het grotere ernaast gelegen blok. De voordelen van deze ingreep zijn drieledig:
 - Door het samenvoegen van blokken verdwijnt een doorkruisbare openbare ruimte, waarmee stromen meer gebundeld worden. Dat is (vooral 's avonds) gunstig voor sociale veiligheid.
 - Door het vergroten van twee kleine bouwblokken tot één groter blok is er minder kans op geluidsoverlast op de binnenterreinen. Vooral het aan de rotonde gelegen blok in de versie van april 2004 toont een moeilijke stedelijke binnenuimte met risico's voor overlast van geluid.

- De openbare ruimte tussen de twee blokken verdwijnt. Dit is ook gunstig vanuit de optiek van geluidshinder. Een dergelijke autovrije plek wordt bij gebrek aan openbare ruimte snel een hangplek, waar, gezien de stenige inrichting, ook snel geluidsoverlast zal optreden. Een recent voorbeeld van een dergelijk plek en problematiek is de openbare ruimte bij het gebouw Hoop, Fortuyn en Liefde van architect Rudy Uytenhaak (Borneo/Amsterdam).
- Een voordeel van de gesloten bouwblokken met woonbebouwing is dat de criminaliteitspreventie beter geborgd is dan bij meer open verkavelingen. Ongeveer 70% van de inbraken vindt aan de achterzijde van woningen plaats. Wanneer er geen achterzijde is, zo valt een gesloten bouwblok op te vatten, dan wordt het risico op inbraak/insluiping aanzienlijk kleiner.
- In het Singelkwartier zijn levendige plinten. Dat is gunstig, zeker als voetgangersstromen gebundeld worden, zoals bij de waterpartij het geval is.
- Het is positief dat er woonbebouwing komt aan de Australiëlaan (4-6 lagen). Daarmee wordt ook aan deze zijde sociale kritische massa toegevoegd, die een bijdrage kan leveren aan informele controle op een, ook voor langzaam verkeer, belangrijke route.
- In het Masterplan wordt de Conradstraat met de Prins Bernhardlaan verbonden middels een riantere stationsomgeving dan in de huidige situatie. De Korte Conradstraat is verdwenen. Dat is gunstig, omdat dit in de huidige situatie een wat perifeer gebied is.
- In het Stationskwartier komt een breed laanprofiel met meer gevelwanden. Daardoor krijgt deze route, die in de huidige setting een groot waai-gat is, herbergzaamheid.
- De kwetsbare parkeerplaatsen aan de Dwarsligger worden grotendeels bebouwd en parkeren wordt in garages opgenomen. Daarmee verdwijnt een moeilijk te beheren openbare ruimte en ontstaan kansen om de bestaande autocriminaliteit (één van de belangrijkste problemen) te verminderen.
- Het is ook gunstig dat het hotel over de bovengrondse fietsenstalling is heen gebouwd, zodat er niet een monofunctionele en over het algemeen weinig aantrekkelijk doos op een cruciaal scharnierpunt aan het plein komt.
- Het busstation is zodanig georiënteerd, dat de reizigers tegen de voorkant van een dynamisch busstation aanlopen. Ook de zichtaspecten tussen busstation enerzijds en taxi's, lightrail bieden potenties tot een goede afwikkeling.
- Dat er een hele grote fietsenstalling in een kelder onder het plein komt is gunstig, zeker als de fietsenstalling (zoals nu) aan een rijwielhandel o.i.d. wordt gekoppeld. De maat lijkt op het eerste gezicht volop ruimte te bieden om ook te kunnen functioneren op koopavonden en bij uitgaansavonden. Goede voorbeelden van dergelijke fietsenstallingen zijn het Piusplein in Tilburg (met bewaking, wc's en lange openingstijden tegen een relatief goedkope stalling). De nieuwe situatie biedt kansen om de bestaande fietsencriminaliteit (één van de belangrijkste problemen) te verminderen.
- De ongelijkvloerse oversteek onder de sporen heeft een brede maat en is zowel voor doorgaande fietsers als voor reizigers. Deze bundeling van langzaamverkeersstromen is gunstig. Dat er geen kruisende stromen ontstaan met de sporen is zeer zeker ook gunstig vanuit de optiek van spoorveiligheid en is een absolute verbetering ten aanzien van de huidige situatie.

- De onderdoorgang zal niet opgevat worden als een ondergrondse wereld. Enerzijds is de afstand dat passanten verdiept (dus niet ondergronds) lopen vrij kort, anderzijds is het verdiepte traject onderbroken met daglichttoetreding. Verder toont het Masterplan aanzetten voor een heldere ondergrondse route, met goede zichtlijnen.
- De openbare ruimte die opgehangen is tussen de noordkant van het station en de zuidkant heeft een soort haltermodel. Door de verkaveling door te zetten over het spoor kan door de stompe hoek van het geschaalde woon-/kantoorgebouw een bijzondere ruimte ontstaan met een goede oriëntatie. Dat er een los paviljoen in de zichtas ligt, is voor de markering van het plein gunstig (minder voor de zichtlijnen). Daardoor heeft de plek echt potenties om een plein te worden (aan een wijkontsluitingsweg).
- Op het hellende Stationsplein zijn de trappen, voor zover ons inzichtelijk, goed ingepland (bij risico's van de hellingen en trappen wordt in §3.3. nader stilgestaan).
- De twee bestaande verkeersonveilige oversteken (bij de uitrit van het busstation en bij de fietseroversteek kruising Stationsstraat en Prins Bernhardlaan) verdwijnen. De nieuwe oversteek tussen station en centrum wordt overzichtelijker.
- Bestaande illegale oversteken over het spoor verdwijnen door de inzet van water.

3.3 Risico's en aanbevelingen

Behalve bovengenoemde positieve punten signaleren we ook risico's. Deze worden hieronder toegelicht en voorzien van aanbevelingen. Allereerst risico's die voor het gehele gebied gelden, daarna de risico's specifiek voor de verschillende deelgebieden.

3.3.1 Algemeen

De toegankelijkheid voor de hulpdiensten is over het algemeen goed in het Masterplan. Brandweer en ambulance hebben echter wel problemen met de enorme hoeveelheid rotondes, die in het plangebied ontworpen zijn. Aangezien dit een gegeven is voor de ontwerpende externe stedenbouwkundige partij is het niet mogelijk hier visionaire aanbevelingen op te geven.

Aanbeveling **Maar dat maakt het daarom des te wenselijker om op korte termijn een speciaal bereikbaarheidsoverleg te voeren (zie onderaan deze paragraaf).**

De hulpdiensten hebben in de huidige praktijk te maken met allerlei verschillende sleutels, die nodig zijn om paaltjes, pollars etc. weg te kunnen halen. Dat remt de snelheid van hulpverlening enorm.

Aanbeveling **Werk met alle gemeenten binnen de regio toe naar één uniform systeem.**

In de bestaande situatie is gebrekkige openbare verlichting gesignaleerd. Bijvoorbeeld op de Conradstraat, waar sociale controle vanuit de woningen wordt belemmerd door het geluidsscherm, verergert de gebrekkige verlichting de situatie nog meer.

Aanbeveling **Plaats in het toekomstige plangebied én in de omgeving goede verlichting. Hanteer daarvoor de criteria uit het Politiekeurmerk Veilig Wonen®.**



Fietspad langs Conradstraat en geluidsscherm

Een punt om te bewaken is dat parkeergarages niet alsnog opgetild worden. Daarmee zou de potentiële winst van de aantrekkelijke lobby's tenietgedaan worden: er zouden alsnog levenloze plinten ontstaan. Half optillen behoort tot de mogelijkheden, maar geeft vaak een voor graffiti gevoelige muur en is vanuit sociale veiligheid minder gewenst. Dit is bijvoorbeeld het geval bij een halfverdiepte parkeergarage bij de vier torens in het Singelkwartier: de lobby boven de inrit van de parkeergarage is enigszins opgetild.

Aanbeveling Bij een (eventuele) halfverdiepte garage roosters opnemen in de plint of er een haag voor plaatsen.

Bij deze toetsing van het Masterplan kon de (sociale) veiligheid in de parkeergarages nog niet beoordeeld worden.

Aanbeveling Houd bij de planuitwerking rekening met sociale veiligheid. Inhoudelijke criteria zijn bijvoorbeeld te vinden in de NEN-norm 2443, in de toetslijst van de European Parking Association en in de toetslijst van de ANWB in samenwerking met de Vexpan (Vereniging van Exploitanten van Parkeeraccommodaties Nederland) ten behoeve van de European Standard Parking Award.

Voor zover ons bekend wordt op de nieuwe woningen in het plangebied het Politiekeurmerk Veilig Wonen[®] nog niet toegepast. Dit is een goed hulpmiddel om bij verdere planuitwerking de veiligheid van de woningen en de woonomgeving te toetsen.

Aanbeveling Pas het Politiekeurmerk Veilig Wonen[®] toe en neem daarvoor contact op met de politie.

In deze rapportage worden vele aandachtspunten voor het ontwerp aangedragen die in de verdere uitwerking tot Beeldkwaliteitsplan en VO en DO in het oog gehouden moeten worden. Bovendien zullen in de verdere planuitwerking ongetwijfeld nieuwe aspecten aan de orde komen die van invloed zijn op sociale veiligheid, criminaliteitspreventie, toegankelijkheid voor de hulpdiensten, verkeersveiligheid, etc. (bijvoorbeeld een mogelijk opvangcentrum voor daklozen waarvoor een locatie wordt gezocht⁴).

Aanbeveling Roep vanaf het Beeldkwaliteitsplan beslist een veiligheidswerkgroep in het leven, die de VO en DO plannen becommentarieert, risico's analyseert en aanbevelingen geeft. Deze werkgroep houdt ook de veiligheid tijdens de bouwfase in het oog.

Noot 4 Besteed bij de locatiekeuze van een opvangcentrum voor daklozen zorgvuldig aandacht aan de communicatie naar burgers. Referentie: onderzoek door DSP-groep over de effecten van de komst van het RIBW in Gouda (september 2004).

Een dergelijke veiligheidsgroep is niet nieuw voor Alphen aan den Rijn. Na de Quicksan voor het Masterplan Stadshart (Van Dijk, van Soomeren en Partners⁵, november 2000) is ervaring opgedaan met een vergelijkbare werkgroep.

3.3.2 Wonen langs het water (De Staart)

Het ontwerp voor De Staart is in het Beeldkwaliteitsplan inmiddels gewijzigd ten opzicht van het Masterplan. Eerst reageren we hieronder op het Masterplan, daarna op het Beeldkwaliteitsplan.

In het Masterplan liggen de bouwvolumes erg ver van elkaar en bovendien ingeklemd tussen twee singels. Dat lijkt ingegeven door de aanwezigheid van een Trafostation aan de Conradweg. Het profiel van de singels is aan beide zijden dermate groot dat er geen sprake kan zijn van enige mate van sociale controle. Deze risicoanalyse geldt vooral voor de twee meest zuidoostelijk gelegen segmenten. Het groen tussen de blokken heeft anders ook weinig betekenis. Het risico is dat het een schemergebied wordt waar geen betrokkenheid bij zal zijn en waar erosievandalisme op de loer ligt.

Aanbeveling

Realiseer, uitgaande van het Masterplan, ca. twee keer zoveel woningen in de strook tussen singel en brede watergang tussen Aziëlaan en het spoor. Dit is echt noodzakelijk om een beetje een gevoel te krijgen van een buurtje tussen twee waterpartijen. Daartoe zal wellicht het trafostation moeten verdwijnen. Privatiseer het groen, wellicht op vergelijkbare wijze als de blokken ten noordwest van het station.

Een optie om helemaal geen woningen in deze zone te realiseren lijkt financieel niet haalbaar. Wanneer aan de ligging van het trafostation niet te tornen valt zou de stedenbouwkundige/verkeerskundige opzet veranderd moeten worden. Daartoe zou de route lang het water kunnen lopen en de woningen naar achteren gelegd moeten worden. De woningen zijn dan eerder gericht op de Thailandsingel, dan op eerder genoemd water.

Een tweede voordeel vanuit de optiek van sociale veiligheid is dat de woningen dicht bij de bestaande woningen van Kerk en Zanen komen te liggen. Een derde voordeel is dat door de verspringende rooilijn er meerzijdige mogelijkheden voor zichtlijnen gegenereerd worden. Tenslotte zou je een andere, meer op de menselijke schaal toegesneden, woningtypologie kunnen nastreven, bijvoorbeeld urbanvilla's met vier appartementen per verdiepingvloer.

De plannen voor het Beeldkwaliteitsplan, dat Kuiper Compagnons momenteel maakt, tonen een duidelijke verbetering ten opzichte van de visie in het Masterplan. Er zijn meer woningen, die dicht op elkaar staan en dus goed aansluiten bij de aanbeveling zoals we die hierboven gegeven hebben.

In het Beeldkwaliteitsplan richten de woningen zich, in tegenstelling tot het Masterplan, veel meer op de Thailandsingel. Omdat niet alle auto's inpandig geparkeerd kunnen worden, komen er ook auto's in de openbare ruimte. Op zich is dat positief. Immers, als alle auto's inpandig zijn zijn de bewoners vaak 'niet thuis' als het om informele controle gaat bij onraad. Op het moment dat er een auto voor de deur staat is men nog wel eens geneigd de gordijnen open te doen en controle uit te oefenen op straat.

Noot 5 Van Dijk, van Soomeren en Partners heet sedert 1 januari 2002 DSP-groep.

Dat er een informele wandelroute tussen de blokken en het water langs het spoor komt te lopen is ook gunstig voor de informele controle. Maar voor de attractiviteit van de route zijn de nodige vraagtekens: deze loopt langs geparkeerde auto's, op de noordkant. De kans dat dit een plek is die gemeden wordt is redelijk groot. Op zo'n moment is de meerwaarde van het stallen van auto's in de open lucht eerder een risico dan een verbetering. Dit is een aandachtspunt voor verdere uitwerking.

Een tweede verbetering in het Beeldkwaliteitsplan is de organisatie van de entrees van de parkeergarages. Die tonen een verbeterde compartimentering ten opzichte van het Masterplan.

Het is een risico dat de plinten tot op maaiveld met kantoren gevuld worden of dat er (dunnetjes/verspreid) een mix van voorzieningen en mogelijk zelfs woningen zal gaan plaatsvinden. Dit doet geen recht aan het genereren van kritische sociale massa.

Aanbeveling **Zorg dat je (hoe weinig woningen ook) deze bundelt, opdat zich toch als het ware verticale buurtjes kunnen vormen.**

De meest noordwestelijk gelegen blokken worden ontsloten door slechts een enkele inrit naar een parkeergarage. Dat is ongunstig voor oriëntatie, identiteit en herkenning.

Aanbeveling **Compartimenteer de ondergrondse parkeerruimte en maak per blok een entree.**

3.3.3 Kantorengedebied en mix van functies in Singelkwartier (ten westen van Kerk en Zanen)

Het is vanuit de optiek van veiligheid niet gunstig dat er aan de noordzijde van het Singelkwartier vier monolithische blokken komen met enkel kantoren daarin. Omdat er op de kop van De Staart ook enkel woningen zitten op de verdiepingen is er wel enige informele controle op de looproute naar Kerk en Zanen, maar toch zitten er grote gaten in de continuïteit.

Aanbeveling **Idealiter komen er ook woningen in het meest zuidoostelijk gelegen blok van de vier blokken. Een dergelijke oplossing valt ook te zien bij de achterkant van station Den Bosch. Daar zijn erg veel kantoren (o.a. Gerechtshof), maar enkele woningen zijn toegevoegd op de verdiepingen, die goed zicht hebben op het stationsplein. Die zitten verspreid over het blok, maar hebben wel een gemeenschappelijke entree. Ook is er een café, waardoor er toch enige levendigheid op een scharnierpunt van de wijk is.**

In het Masterplan is nog sprake van een singel tussen kantoren en woningen aan de Australiëlaan. In het Beeldkwaliteitsplan is dit wensbeeld ook nog opgenomen, maar tijdens de workshop werd duidelijk gemaakt dat dit water tot hoogwaardig groen gevormd zou worden. Vanuit de optiek van sociale veiligheid is dit een achteruitgang. Enerzijds omdat een aantrekkelijk verblijfsgebied verdwijnt. Aan de andere kant omdat er daardoor meer vluchtwegen komen en de voetgangersstromen minder gebundeld zullen zijn.

Aanbeveling **Houd vast aan water op die plek en keer terug naar het beeld uit het Masterplan van april 2004. Als open boezemwater niet mogelijk is probeer dan een vijver (bijvoorbeeld boven op een halfverzonken parkeergarage) te realiseren.**

Wanneer toch gekozen wordt voor hoogwaardig groen, reserveer dan ook budget voor standaard plus beheer. Op dit moment wordt nog geen rekening gehouden met een hoger beheerniveau en dat is een risico voor erosievan- dalisme.

De brandweer schat de toegankelijkheid in het huidige plan goed in. Belang- rijk is wel, dat de doorgang halverwege de singel bruikbaar is.

Aanbeveling De brug moet berekend zijn op een asbelasting van 12 ton (klasse 45). Recent is een brug bij Nieuwe Sloot gerealiseerd: dat is een goede referen- tie. Belangrijk is, dat de doorsteek met het eventueel omvormen van de wa- terpartij tot groen niet verloren gaat.

In de plannen wordt gedacht aan treurwilgen langs de singel. Deze bomen hebben een goede uitstraling, maar herbergen een risico, namelijk dat er een gordijn van bladeren ontstaat, waar zwervers kunnen gaan 'wonen' dan wel waar plekken ontstaan, waar zij hun behoeften doen.

Aanbeveling Zoek naar een andere aantrekkelijke boom aan de waterkant, bijvoorbeeld de vleugelnoot (Pterocarya), die niet het vermogen heeft organische 'wonin- gen' te vormen.

De drie lobby's tussen de kantoren kunnen een levendige bijdrage leveren aan de omgeving. Bewaken van de invulling blijft evident.

Aanbeveling Om deze levendigheid zo goed mogelijk na te streven is het zaak hier bijvoorbeeld de bedrijfsrestaurants te vestigen.

3.3.4 Invulling NUON-terrein (onderdeel Stationskwartier)

Positief is dat in het Stationskwartier een breed laanprofiel komt met meer gevelwanden. Daardoor krijgt deze route, die in de huidige setting een groot waaigat is, herbergzaamheid. Toch komen er veel pleinvormige ruimten, al dan niet toegevoegd aan de bestaande situatie.

Daardoor wordt het stationsplein minder sterk dan dat het zou kunnen zijn.

Aanbeveling Probeer de non describe ruimte tegenover het politiebureau meer bij de planontwikkelingen te betrekken (parkeren NUON). Hier liggen kansen om de gevel naar de weg door te zetten.

3.3.5 Stationsknoop (stationspleinen en transfer)

Centrumkant

Het stationplein heeft een flinke maat en wordt voor een groot deel benut voor het afhandelen van busbewegingen. Dat er verkeersruimte is, is op zich gunstig omdat er dan veel transitoruimte is en weinig verblijfsruimte. Vanuit de optiek van sociaal veilig ontwerp en beheer is het niet gunstig om veel rondhangende mensen te hebben, Dat trekt dealers, hangjongeren etc. aan. De pleinwanden bestaan soms uit grotere ensembles, zoals het hotel, soms uit kleinere elementen. Heet is een risico dat er weinig levendigheid van zal uitgaan. Maar er zijn ook goede kansen.

Aanbeveling Bij het grote ensemble van het hotel is gelegenheid om een levendige plint met restaurant met bar en lobby te genereren. Zorg er dan wel voor dat de sociale ogen ook als zodanig ervaren kunnen worden in de openbare ruimte: het huidige hotel heeft zulke donkere beglazing en zoveel planten voor de ramen staan, dat de sociale controle minder voorstelt en minder wordt

ervaren dan had gekund. De wenselijke oplossing is vergelijkbaar met het IBIS-hotel in Amsterdam op een dode hoek van het stationsplein. Hier is een levendig restaurant over een grote lengte op een stuk straat, waar mensen hun fiets stallen en waar anders geen sociale ogen zouden zijn. Een ander mooi voorbeeld is het vernieuwde stationsplein in Den Bosch (stadszijde).

De verschijningsvorm van het busstation lijkt erg op de zogenaamde T-bone, een verschijningsvorm van busstations, die je vaak in Zuid- en Midden-Europese steden aantreft, waarbij de bussen deels in gebouwde voorzieningen halteren en waar een goede afsluitbaarheid/compartimentering bereikt kan worden (bron: Bouwsteen sociaal veilig busstation Amsterdam Sloterdijk DSP-groep i.s.m. divv, dRO, april 2003). Voorbeelden in Nederland die an sich goed werken zijn Arnhem (al is de opstelruimte voor wachtende reizigers te krap) en Amstelveen.

Aanbeveling Bij nadere uitwerking bewaken dat de bebouwing boven de uitrijroute van de bussen voldoende open blijft, opdat er geen hang- en schuilgelegenheid komt en ook de klimaatregulering gehandhaafd blijft. Houd de ruimte van het busstation open en overzichtelijk: voorkom bijvoorbeeld dat enorme kolommen of zelfs hele muren de zichtlijnen frustreren (in dit opzicht is Arnhem een negatieve referentie).

In de workshop bleek dat de keuze tussen een dynamisch of statisch busstation nog niet is gemaakt.

Aanbeveling Vanuit het oogpunt van sociale veiligheid gaat de voorkeur uit naar een dynamisch systeem. Dan is minder verblijfsruimte nodig, belemmeren bufferende bussen de overzichtelijkheid niet en rijden de bussen goed in het zicht aan.

De situering van de wachtruimte voor buschauffeurs is niet gedefinieerd.

Aanbeveling Neem deze op in het bouwvolume op zodanige wijze dat zowel chauffeurs, die naar en van de bussen lopen, als de wachten in het gezichtsveld liggen. Voorkom een los gebouw in de openbare ruimte.

Onder het plein komt een hele grote fietsenstalling. Dat is gunstig (zie bij de positieve elementen). In de huidige situatie is de combinatie van de fietsenstalling met de rijwielhandel belangrijk voor de sociale veiligheid (met name vanwege het toezicht dat wordt geleverd)

Aanbeveling Combineer ook de nieuwe fietsenstalling met een rijwielhandel of vergelijkbare voorziening.

Blok 2 staat op enige meters van de sporen en toont een smalle ruimte, waar nog een lift/stijgpunt is getekend. Dit is erg krap allemaal en door de scherpe hoeken zal dit een moeilijk te beheren omgeving worden. Dat er een hellend plein komt draagt nog eens extra bij aan die zorg.

Aanbeveling Sluit af van de openbare weg of maak er een goed geproportioneerde openbare ruimte van.

Het Stationsplein wordt een combinatie van hellingen en trappen. De hellende pleinen aan weerszijden van de ongelijkvloerse kruising genereren risico's voor de toegankelijkheid van blinden en slechtzienden, maar kunnen ook gevaarlijk zijn voor passanten, die op hun renweg de minieme hoogteverschillen verkeerd inschatten. De westhal van station Amsterdam Centraal is zo'n voorbeeld waar zeker bij natheid mensen nogal eens onderuit gaan.

Risico's dat niet onderschat mogen worden zijn samenscholing en skaten op trappen (zeker op de zonzijde) en skaten op de hellingbanen. Het risico van vermijdingsgedrag is aanwezig.

Aanbeveling Voorkom vlakke bordessen in een trappartij en voer zowel trappen als hellingbanen uit in materiaal dat niet aantrekkelijk is om te skaten; bijvoorbeeld klinkers of geveegd beton of iets hoogwaardiger gedacht in een bepaald bewerkte natuursteen, het zogenaamde Praags product. Overleg bij nadere uitwerking met een vertegenwoordiging van mindervaliden.

In de workshop werd lang stilgestaan bij het punt van bereikbaarheid/toegankelijkheid voor nood-en hulpdiensten. Vooral de ambulance-dienst, vroeg aandacht voor een onderdoorgang, die ook te gebruiken zou moeten zijn voor lichte voertuigen. In de workshop is daar geen consensus over bereikt.

Aanbeveling De eerste vervolgactie na de VER zou zijn om een workshop te organiseren specifiek voor de bereikbaarheid en toegankelijkheid van de onderdoorgang en het stationsplein (aan beide zijden van de sporen).

Een belangrijk punt is de invoering van Electronic Ticketing (ET) en Beheerste Toegang Stations (BTS). Omdat nog meer dan in de huidige situatie de route van Kerk en Zanen naar het centrum via het station zal gaan is dit een belangrijk punt om te bewaken.

Het plaatsen van toegangspoortjes aan beide kanten van de onderdoorgang is niet mogelijk, omdat de interwijkverbinding dan verloren gaat⁶. Het alternatief is om de poortjes in de onderdoorgang zelf te plaatsen. Het risico is, dat er structureel ruimteverlies optreedt: het ET/BTS systeem voorziet behalve in tourniquets uit glazen of hardplastic transparante schotten. Behalve het terugdringen van fysieke ruimte in een toch al smalle onderdoorgang zijn de schotten ook gevoelig voor wildplakkerij. Indien er in de doorgaande route 'happen' uit de openbare ruimte genomen moeten worden om glazen schotten en tourniquets te plaatsen, wordt daarmee een aanslag gepleegd op alle aspecten die opmaat zijn voor sociale veiligheid.

Aanbeveling Omdat er sprake is van een doorgaande wijkverbinding is afsluiting van de route met tourniquets niet mogelijk (en in ieder geval niet aan te bevelen). Omdat er niet veel perrons aan de route liggen is een ET/BTS systeem in de ondergrondse ruimte aan het begin van de stijpunten een goede oplossing, mits ingelaten in een nis. Voordeel van deze oplossing is dat de doorgaande route niet gehinderd wordt, de zichtlijnen niet gefrustreerd raken, ambulances (eventueel) in geval van nood in de onderdoorgang kunnen rijden en hekwerken voorkomen kunnen worden. Stem deze oplossing in een vroeg stadium met Prorail af. Indien de voorzieningen niet in een nis ingelaten kunnen worden, zal de onderdoorgang in de breedte opgerekt moeten worden.

Gedrang op het middenperron is in de bestaande situatie een belangrijk probleem.

Aanbeveling Zorg voor voldoende capaciteit van de poortjes, zodat een soepele afwikkeling van passagiers gegarandeerd is.

Noot 6 De ET/BTS plannen voor het station in de huidige situatie maken het doorgaande fietsers en voetgangers onmogelijk gebruik te maken van de route over de sporen. Daarmee wordt een belangrijke connectie tussen Zuid Alphen en het Centrum aan de openbaarheid onttrokken.

Het ET/BTS systeem levert ook een risico voor de hulpdiensten als het gaat om de toegankelijkheid en het ontvluchten⁷ van de perrons. Oponthoud vanwege de poortjes is niet gewenst.

Aanbeveling Bied hulpdiensten directe doorgang door de poortjes. Zorg voor goede ontvluchtingsmogelijkheden en overleg met de brandweer over de eisen die het Bouwbesluit aan de constructie stelt.

Kant Kerk en Zanen

Aan de rand van het stationsplein, aan de westzijde van het spoor, is een woontoren gedacht met wonen op alle verdiepingen, ook op maaiveld. Verwarrend is dat er bij hoofdbestemming een aanvullende bestemming gegeven wordt. De woontoren is van een dermate curieuze vorm en maat, dat het haast onrealistisch lijkt hier ook daadwerkelijk woningen te realiseren.

Aanbeveling Studeer op een groter volume om woningen in onder te brengen. De plek is vanuit sociale veiligheid immers zeer waardevol.

In het afstemmingsoverleg bracht de projectleider in dat dit onderdeel in het Beeldkwaliteitsplan op twee punten gewijzigd zal worden. De stompe hoek van het kantoorblok wordt rechtgetrokken en het rugbybalvormige paviljoen zal verkleind en rond worden. Daarmee verdwijnt enerzijds de bijzondere wijze van oriëntatie en is de kans verkeken dat er een goed plein komt: door een dergelijke oplossing ontstaat eerder een waaiyat aan een bovenwijkse verbinding dan een stedelijk plein.

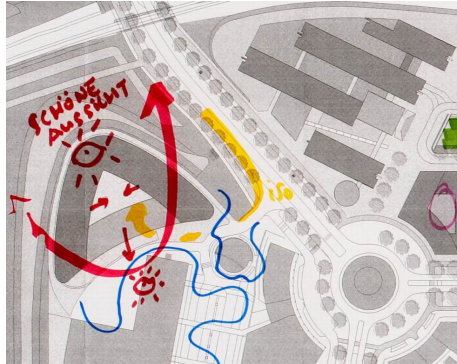
Aanbeveling Keer terug naar de oervorm van het Masterplan (d.d. april 2004).

3.3.6 Euromarktlocatie

Tijdens de schouw kwam naar voren dat dit een gebied is met veel rafelranden en schimmige, slecht beheerbare hoeken. In het Masterplan wordt dit risico niet getackeld. Er wordt een gebouw toegevoegd met een naar binnen gerichte functie met prachtig zicht op de Molenwetering voor de woningen op de etages. Dat lijkt ten koste te gaan van gewenste informele controle op de rafelige bestaande bouw (geen interessant blikveld). Een tweede risico is, dat te weinig sociale kritische massa in een deelgebied gerealiseerd wordt, ook nog eens aan een doodlopende openbare weg, die gedeeld wordt door bedrijven en kantoren (het nieuwe Trendcenter). Dat is niet prettig thuis komen met de fiets 's avonds. De weinige sociale ogen zijn niet op de openbare weg gericht.

Aanbeveling Meer enzijdige woningen toevoegen en het gedeelte van de Euromarkt ook betrekken bij de planontwikkeling. Nu alleen deze toren bijplaatsen is niet ontsproten aan duurzaam gedachtegoed.

Noot 7 Tijdens de workshop gaf de brandweer aan dat het nieuwe station binnen de ET/BTS afsluitingen mogelijk als gebouw wordt beschouwd. Dat zou grote gevolgen kunnen hebben voor de eisen die aan het ontvluchten worden gesteld.



Detail van de Euromarktlocatie uit de tekening met aanbevelingen, gepresenteerd in de workshop

3.4 De bouwfase

De Stationsomgeving zal gedurende een lange tijd in het teken staan van de bouw. Zeker omdat door het gebied belangrijke doorgaande routes lopen en omdat in de loop van de tijd nieuwe gebruikers de gebouwen zullen betrekken, moet de veiligheid tijdens de bouwfase nauwgezet in de gaten gehouden worden.

Aanbeveling Maak een gedegen analyse van de gevolgen die de bouw in de verschillende fasen heeft voor de veiligheid en tref maatregelen (referentie: Checklist sociale veiligheid Zuidas, door DSP-groep, voor Milieudienst Amsterdam, 2002).

Denk bijvoorbeeld aan:

- overleg met de hulpdiensten over toegankelijkheid en bluswatervoorziening (daarvoor is de werkgroep integrale veiligheid uitermate geschikt);
- overzichtelijkheid en recht verloop van (omleidings)routes voor voetgangers en fietsers;
- gelijkmatige verlichting bij de combinatie van bouwverlichting en openbare verlichting;
- ligging van tijdelijke bushaltes;
- beheer van de openbare ruimte tijdens de bouw;
- routing van het bouwverkeer in combinatie met de routing van het reguliere verkeer;
- communicatie met gebruikers en bewoners over geplande werkzaamheden (referentie: in Amsterdam werd in november 2004 een reuzenrad op de bouwplaats van het Westerdokseiland gezet om de toekomstige bebouwingshoogte aan te geven en potentiële kopers een indruk van het uitzicht te geven);
- kunst als uiting om betrokkenheid te bewerkstelligen (referentie: de Japanner Tadashi Kawamata bouwt met sloophout bruggen en staketsels).

4 Conclusie

In deze Veiligheidseffectrapportage voor de Stationsomgeving van Alphen aan den Rijn is het Masterplan met een uitstap naar het Beeldkwaliteitsplan beoordeeld. De bestaande veiligheidssituatie is in kaart gebracht en de toekomstige veiligheidssituatie is ingeschat met behulp van het Masterplan (met een uitstap naar het Beeldkwaliteitsplan).

De plannen hebben een groot aantal positieve elementen. Sommige bestaande problemen worden erdoor verminderd en er zijn ook andere kansen voor een grotere veiligheid. Het Masterplan en het Beeldkwaliteitsplan brengen echter ook nieuwe risico's mee. Die zijn geïdentificeerd en van aanbevelingen voorzien. Sommige aanbevelingen gelden voor het gehele gebied, andere hebben betrekking op specifieke deelgebieden.

Misschien wel de belangrijkste aanbeveling is om de kritische houding ten aanzien van veiligheid vast te houden. Voorgesteld is om een werkgroep op te richten die zich op de integrale veiligheid van het gebied richt. Taak van die werkgroep zal zijn om de positieve onderdelen van de plannen, zoals die in deze rapportage zijn aangegeven, te bewaken en om te werken aan risicoreductie. Ook de veiligheid tijdens de bouwfase dient deze werkgroep in het oog te houden.

De eerste opgave van de werkgroep is om tot een eensluidende visie te komen over de wenselijkheid de onderdoorgang in het stationsgebied ook bereikbaar te maken voor ambulances en andere lichte voertuigen van de nooddiensten. Ook een regionale uniformiteit van sleutels op paaltjes en pollars is belangrijk gespreksonderwerp op korte termijn. In een later stadium zullen meer gedetailleerde randvoorwaarden van de hulpdiensten, zoals de bruikbaarheid van liften voor brancards en bluswatervoorzieningen, ter sprake moeten komen.

Bijlagen

Bijlage 1 Schouwverslag

Op 4 november is een schouw uitgevoerd van het plangebied en omliggende wijken (studiegebied). Deze schouw is gehouden bij daglicht en in het donker. De schouw bij daglicht werd uitgevoerd door twee medewerkers van DSP-groep en Dirk Bijkerk, veiligheidsadviseur van politie Hollands Midden. De schouw in het donker werd uitgevoerd door de twee medewerkers van DSP-groep.

Eerst geven we een algemeen beeld, daarna worden de bevindingen per gebied en per thema samengevat.

Algemeen beeld

Het plangebied is een langgerekt gebied waar het spoor als centrale as doorheen loopt. In het studiegebied⁸, dat is de directe omgeving van het plangebied, staan aan de zuidkant aan beide zijden van het spoor woningen. Aan de oostkant is een flinke variatie: oude kleine rijtjeshuizen, flinke vrijstaande villa's en kleine vlekken waar nieuw wordt gebouwd. Aan de westkant is het gebied meer uniform: het is een nieuwe wijk met gestapelde woningen bij het wijkcentrum (nabij Europaplein) en vooral veel rijtjeshuizen. Het wijkcentrum heeft een winkelstraat (Provincieëpassage) en dienstverlenende functies (o.a. een medisch centrum) aan het Europaplein en langs de Australiëlaan.

Tijdens de schouw bleken (bij monde van Dirk Bijkerk) fietsendiefstal, inbraak in auto's, onveiligheidsgevoelens en overlast door junks/daklozen de belangrijkste problemen. De verlichting is over het algemeen onvoldoende in de openbare ruimte. Aparte verlichting voor fietsers en voetgangers komt weinig voor. Fietsers liften over het algemeen mee met het oranjekeurige licht voor de auto's.

Station

In de stationshal verblijven soms zwervers en junks, maar volgens de kioskhouder⁹ is de overlast beperkt. Volgens de politie wordt het personeel van de kiosk soms bedreigd. De kioskhouder zelf laat weten dat zich nauwelijks incidenten voordoen en hij zich absoluut niet onveilig voelt. Als zich een enkele keer een probleem voordoet is de politie snel ter plekke. Het stationsgebouw is voor mindervaliden bijzonder slecht toegankelijk.

Perrons

Volgens de politie is er weinig criminaliteit (zoals zakkenrollerij). Het middenperron is krap bemeten, er staan bovendien erg veel objecten/obstakels waardoor het overzicht slecht is en zichtlijnen geblokkeerd worden. Naar verwachting zal het station met het doortrekken van de lightrail naar Noordwijk nog drukker worden. Overigens is dit nog niet zeker, want de kans bestaat dat de NS haar lijn opheft als de lightrail wordt doorgetrokken.

Noot 8 Na de schouw is besloten om het studiegebied als volgt te begrenzen: Aan de oostkant de Conradstraat, via de Paradijslaan naar het Raoul Wallenbergplein; aan de noordzijde via de Laan der Continenten naar de westzijde van het spoor, via de Euromarkt en de Flevolandstraat naar de Australiëlaan en vervolgens de eerste rij woonblokken langs de Aziëlaan.

Noot 9 Gesproken is met een medewerker van De Kiosk: één van de twee winkels in de stationshal.

Op de perrons verblijven soms zwervers en junks; incidenteel overnachten zij hier.

Het groen langs perron 1 is op goede hoogte gesnoeid, waardoor wachtenden op het perron in het zicht staan.

De kioskhouders op het tussenliggende perron werd volgens de politie van tijd tot tijd ook bedreigd, in de kiosk werd ingebroken en deze ziet er nu uit alsof hij geen dienst meer doet.

Volgens de politie springt er in de buurt van het station wel eens iemand voor de trein. In de aanliggende wijk Kerk en Zanen staat een vestiging van de RIAGG, waar ook 24 uur opvang is.

De looproutes voor blinden (o.a. op perron 1) lopen hier en daar dood of gaan over in een trap of lopen vast in de struiken.

De perrons zijn redelijk goed verlicht. Tijdens de schouw was één lamp op het eerste perron defect: aan de gevel van het stationsgebouw, bij de trap tussen perron 1 en het busstation. Hierdoor ontstaat een onplezierige donkere plek.

Stationsplein en busstation

De wachtruimte van de buschauffeurs is vaak verscholen achter wachtende bussen: sociale ogen vallen weg. Bij deze wachtruimte staan tevens veel los geparkeerde fietsen.

Op het busstation staan hoge lichtmasten die geel licht verspreiden. Hierdoor wordt het gebied onplezierig en erg mager verlicht. Volgens een medewerker van Connexxion is het vanaf 22.00 uur erg stil op het busstation. De stadsbussen rijden dan nog maar eens per half uur.

De fietsroute langs het busstation en verder zuidwaarts is niet verlicht: het fietspad moet het hebben van de autoverlichting en die straalt maar weinig af. Direct voorbij het busstation staan aan de spoorzijde onplezierig donkere struiken. Op dit fietspad zijn geen sociale ogen gericht en fietsers zijn slecht te zien vanaf de weg. De hagen tussen fietspad en rijweg zijn wel op goede hoogte (lees laag) geschoren.

Daar waar uitrijdende bussen het fietspad kruisen bestaat een (verkeers)gevaarlijke situatie omdat auto's nogal eens door rood rijden en te hard rijden. Vooral 's nachts en 's ochtends vroeg, wanneer de verkeerslichten staan te knipperen, moet bussen soms abrupt remmen om auto's van links te ontwijken.

Aan de overzijde van de straat is te weinig openbare verlichting; de gevels van de woningen zijn niet verlicht en op de ventweg is het te donker voor voetgangers en fietsers en daardoor onvoldoende veilig.

Fietsenstallingen

Fietsendiefstal in de onbewaakte fietsenstallingplaatsen ten noorden van het station (Dwarsligger) en ten westen van het spoor is volgens de politie het belangrijkste probleem. Beide gebieden zijn 's avonds stil en daardoor onplezierig. Vooral de westelijke stalling ligt 'in the middle of nowhere'.

De Dwarsligger is in het donker geen plezierige straat om door te gaan: de verlichting is matig (de masten staan aan één kant van de weg maar zijn wel laag en de lichtkleur is wit) en er zijn geen sociale ogen (geen zicht vanuit de bewaakte fietsenstalling). Vooral de fietsenrekken aan de zijde van de bewaakte stalling krijgen te weinig licht. Aan de overzijde is het passeren van de uitrit van het parkeerterrein van het Golden Tuliphotel onplezierig omdat dit parkeerterrein slecht verlicht is. De stalling is lang en smal: te smal om iemand te passeren die men niet vertrouwt.

Fietswrakken worden volgens de politie door de gemeente verwijderd, omgevallen fietsen rechtgezet; het ziet er dan ook redelijk ordelijk uit, maar is door andere aspecten onplezierig.

De beheerder van de bewaakte fietsenstalling/-winkel maakt melding van overlast van junks in en voor zijn stalling. De fietsenstalling is tot 24 uur open, terwijl de kiosken in het stationsgebouw al om 20.00 uur dicht zijn. De fietsenstalling is laat op de avond dus nog één van de weinige aantrekkelijke plaatsen voor junks. Hoewel er altijd voldoende mensen rond de stalling/winkel zijn is de beheerder toch meer dan eens bedreigd door junks, al heeft hij ze de laatste twee weken niet meer gesignaleerd. In de ervaring van de beheerder reageert de politie niet adequaat op meldingen; hij is het vertrouwen kwijt

Stationsomgeving

In de aan het plangebied grenzende woonwijken bestaan geen bijzondere problemen, aldus dhr. Bijkerk. Uitgaansoverlast is er wel, maar verder het stadscentrum in.

In de omgeving van het station staan wel enkele bijzondere functies/voorzieningen:

- Het jongerenhuis Rijnhove geeft onderdak aan jongeren uit de hele regio. Veel jongeren komen met de trein aan en gaan te voet richting centrum. Zij zorgen regelmatig voor overlast in de Stationsstraat; het gaat vooral om vandalisme en onplezierig gedrag.
- Op het pleintje aan de Paradijslaan vertoeven regelmatig dak- en thuislozen die soms voor overlast zorgen. Vooral in de uren dat de opvangvoorziening ('Het open venster') nog niet open is.
- Verder weg en buiten het centrum zijn drie opvangvoorzieningen: dagactiviteitencentrum Woutershof, kinderdagcentrum Zonnehoef en Rijnhove dagbehandeling.

Het groen bij de kruising van de Korte Conradstraat en de Oranjestraat is slecht onderhouden. De verlichting is hier onvoldoende, net als in de Korte Conradstraat zelf.

Aan de oostkant van de Conradstraat, meer in zuidoostelijke richting, staat over ongeveer 350-400 meter een geluidsscherm. Daardoor kunnen fietsers op de parallelweg alleen vanuit de woningen gezien worden en niet door het doorgaande autoverkeer. Deze parallelweg is slecht verlicht: de hoge masten aan de Conradstraat stralen onvoldoende af naar de parallelweg.

Op de Prins Bernhardlaan vanaf het Station naar het Raoul Wallenbergplein is het voor fietsers en wandelaars niet prettig toeven. Voor het Nuon gebouw ligt een onduidelijk en rommelig pleintje; het vormt als het ware een dode hoek. De gevel van het Nuon gebouw is op begane grondniveau over een lange afstand blind waardoor sociale ogen op de openbare weg ontbreken. Het omheinde parkeerterrein is goed verlicht. Aan de overzijde vormt de doorgang tussen het gebouw waarin Start gevestigd is en het politiebureau een donkere doorgang naar een nog donkerder achtergelegen parkeerterrein. Dit terrein is toegankelijk voor fietsers en voetgangers. De fietsroutes aan beide zijden van de Prins Bernhardlaan zijn slecht verlicht; vooral het laatste gedeelte langs de bosschages rond de kerk is erg donker en slecht voor de veiligheidsbeleving.

Aan de Hoflaan staat een u-vorming bejaardenhuis met een binnentuin. De entree naar het binnenterrein zit aan de Julianastraat/Prins Hendrikstraat en is niet fysiek afgesloten. Wel staan er bordjes dat het privé terrein is. Het heeft ook een duidelijke privé uitstraling.

De Dwarsligger is alleen in de middenberm voldoende verlicht; aan beide zijden is onvoldoende licht.

Vóór het nieuwe pand van Kluwer ligt een verloren bushalte. Deze is onvoldoende verlicht, te meer daar hierop nauwelijks sociale ogen zijn gericht. De woningen er tegenover zijn op de rotonde georiënteerd en alleen met moeite kunnen bewoners vanuit een aantal woningen de bushalte zien.

Het Kluwer gebouw staat aan de kant van het spoor in het water. Elders (ook bij de bushalte) zijn veel blinde plinten. De rooilijn kent veel verspringingen en er zijn vele inhammen en onoverzichtelijke hoeken.

Aan de overzijde van de Laan der Continenten kijkt de voorbijganger aan tegen achterkanten van de bebouwing aan het Europaplein en de cirkelvormige meubelzaak. Sociale ogen ontbreken.

De Australiëlaan is erg matig verlicht: langs de hoofdweg staan hoge masten, op de parallelweg iets lagere masten. Beide systemen verlichten de openbare ruimte onvoldoende. Compensatie is echter de goede overzichtelijkheid.

De Aziëlaan is ook goed overzichtelijk, maar bomen staan te dicht op de lichtpunten. Langs de Aziëlaan loopt een dubbelzijdig fietspad (dat is op zich positief), maar het fietspad heeft geen aparte verlichting.

In de Provinciepassage zorgen clandestiene bromfietzers voor overlast.

Spoor e.o./verbinding oost-west

De fietsroute bij het station loopt niet door. Vanaf zowel de oost- als de westkant houdt het fietspad op en moeten fietsers afstappen en met de fiets aan de hand tussen de hekjes door. Aan de overkant van het spoor kan de route weer opgepakt worden.

Er zijn twee illegale (fiets)doorsteken over het spoor ten zuiden van het station. Eén is met een hek afgesloten, maar te voet kan men daar wel omheen.

Parkeerplaatsen

Ten noorden van het Golden Tuliphotel ligt een parkeerterrein: hier is een camerasysteem ingezet dat niet werkt: de beelden worden niet afgekeken; de alarmcentrale doet, aldus de politie, niets met de informatie van de beelden. De borden die aangeven dat er cameratoezicht is, veroorzaken schijnveiligheid. Hier vindt volgens politie auto-inbraak plaats. De verlichting is beperkt en bestaat uit enkele hoge masten. Vooral aan de rand zijn donkere hoeken.

De parkeerplaats van Golden Tuliphotel grenst aan de openbare ruimte en is slecht verlicht.

Op het tijdelijke parkeergebied aan de Australiëlaan wordt regelmatig in auto's ingebroken.

Bijlage 2 Aanbod fietsers/voetgangers

Om inzicht te krijgen in de gebruiksintensiteit van het bestaande en het nieuwe gebied heeft de opdrachtgever de volgende gegevens ter beschikking gesteld.

Op grond van de grootte van de woonwijk, de werkgelegenheid en het aantal treinreizigers is een schatting gemaakt van het aantal fietsritten. Per dag maken ongeveer 8.600 instappers gebruik van de trein. Ongeveer 40% maakt gebruik van de fiets. Op dit moment zijn er bij het station circa 1.400 bewaakte plaatsen in de fietsenstalling en ruim duizend vrije stallingplaatsen. Het aantal bewaakte plaatsen zal volgens het Masterplan toenemen tot 2.000 plaatsen.

De woonwijk Kerk en Zanen en Burggooi met 6.350 woningen produceert minimaal 16.000 fietsritten, waarvan circa 5.300 fietsritten richting centrum (35%). Daarnaast zal de stationsomgeving met wonen en werken, het bedrijfsterrein Molenwetering en de regio (o.a. via de nieuwe fietstunnel rijksweg 11) ruim 2.000 fietsritten richting centrum opleveren. In totaal zijn er minimaal 7.300 fietsritten.

Het gebruik van de fietstunnel bij het station zal afhankelijk zijn van de kwaliteit van de uiteindelijke route. Bij een gelijke verdeling over beide routes zijn er circa 3.650 doorgaande ritten per route te verwachten. Daarnaast zijn er, zoals eerder aangegeven, circa 5.000 fietsritten met herkomst en bestemming station.

Over stille en drukke momenten is geen cijfermateriaal beschikbaar. Het lijkt voor de hand te liggen dat rond ochtend- en avondspits en uitgaanstijdstippen van middelbare scholen drukke momenten optreden.

Bijlage 3 Politiecijfers

De politie heeft lijsten met BPS gegevens ter beschikking gesteld voor de jaren 2002 t/m de eerste helft van 2004¹⁰ voor de volgende straten:

- Dr. A.D. Sacharovlaan
- Dwarsligger
- Havenstraat
- Prins Bernhardlaan (deel in de stationsomgeving¹¹)
- Stationsplein
- Australiëlaan
- Aziëlaan

Voorafgaand aan de analyse een belangrijke opmerking voor de interpretatie van de gegevens. De registratie van meldingen en aangiftes in BPS gebeurt op straatnaam, maar soms worden niet de correcte straatnamen ingevoerd. Bijvoorbeeld fietsendiefstallen die in de Dwarsligger gepleegd worden kunnen ook op Stationsplein geregistreerd worden en hetzelfde geldt voor fietsendiefstallen net aan de andere kant van het spoor. Met de plaatsaanduiding moet dus de nodige voorzichtigheid in acht genomen worden.

Nu volgend onze conclusies op grond van deze cijfers:

- Van deze zeven straten zijn de meeste meldingen en aangiftes op de Prins Bernhardlaan. Een goede tweede is het Stationsplein.
- Verreweg het grootste aantal meldingen en aangiftes zijn naar aanleiding van fietsendiefstal. Het aantal diefstallen schommelt rond de 115 per jaar. De allermeeste fietsen worden in de Dwarsligger gestolen (logisch, want daar is de grootste stalling).
Het aantal diefstallen van bromfietsen verbleekt overigens bij het aantal fietsendiefstallen: in 2002, 2003 en eerste helft 2004 steeds maar één of enkele.
- Ook diefstal aan of uit auto's komt vaak voor: ongeveer 15-20 keer per jaar. Het komt in meerdere straten voor, maar het meest in de Dwarsligger. Het Stationsplein komt op de tweede plaats. Auto's worden ook nog wel eens vernield (10 in 2002, 7 in 2003, 2 in eerste helft 2004) en dat gebeurt dan in de meeste gevallen op de Dwarsligger.
- Verkeersongelukken komen, vergeleken met de andere incidenten, vaak voor. Alleen fietsendiefstal komt vaker voor. Vooral op de Prins Bernhardlaan gebeuren veel ongelukken volgens de cijfers. Tijdens de schouw bleek echter dat op de kruising waar de bussen de Conradstraat opdraaien veel ongelukken gebeuren en niet zozeer op de Prins Bernhardlaan.
- Geweld (zowel met als zonder letsel, met en zonder wapen) komt vooral op het Stationsplein voor en in mindere mate de Prins Bernhardlaan. Het aantal meldingen schommelt onder de 10 per jaar (9 in 2002, 6 in 2003, 4 in de eerste helft van 2004).

Noot 10 Tot en met 2001 vond de registratie in BPS op een andere manier plaats dan in latere jaren. Het jaar 2001 en 2002 t/m 2004 zijn dus niet goed te vergelijken. Vandaar dat we 2001 buiten beschouwing laten.

Noot 11 Dit deel ligt binnen WBS code 220: dit verschilt mogelijk iets van het deel tussen de Havenstraat en het Hazeveld dat in de cijferanalyse van september 2004 (door Guity Mohebbi en Dirk Bijkerk) is gebruikt.

- Bedreigingen worden een paar keer per jaar geuit, niet in een vaste straat. In 2004 zijn nog geen meldingen gedaan.
- Overlast door een dak/thuisloze komt een paar keer per jaar voor, steeds op het Stationsplein. Het aantal meldingen/aangiften lijkt af te nemen (6 in 2002, 4 in 2003, 1 in eerste helft 2004). Overlast door drugs/medicijnen gebeurt één keer per jaar (in 2002, 2003 en eerste helft 2004).
- Beroving/tasjesroof en zakkenrollen komt ieder jaar wel een paar keer voor, vooral op het Stationsplein.
- Van defect straatmeubilair wordt een paar keer per jaar aangifte gedaan of melding gemaakt, vooral in de Prins Bernhardlaan.
- Het aantal vernielingen (inclusief graffiti) is per jaar in het totale onderzochte gebied maximaal 10 en gebeurt vooral op de Prins Bernhardlaan en het Stationsplein.
- Het aantal diefstallen aan/uit bedrijfsgebouwen is het hoogst in 2002 (10 aangiften/meldingen).
- Overlast is meestal te wijten aan dronkenschap of jeugd en is vooral op het Stationsplein en de Prins Bernhardlaan.

Bijlage 4 Deelnemers workshop

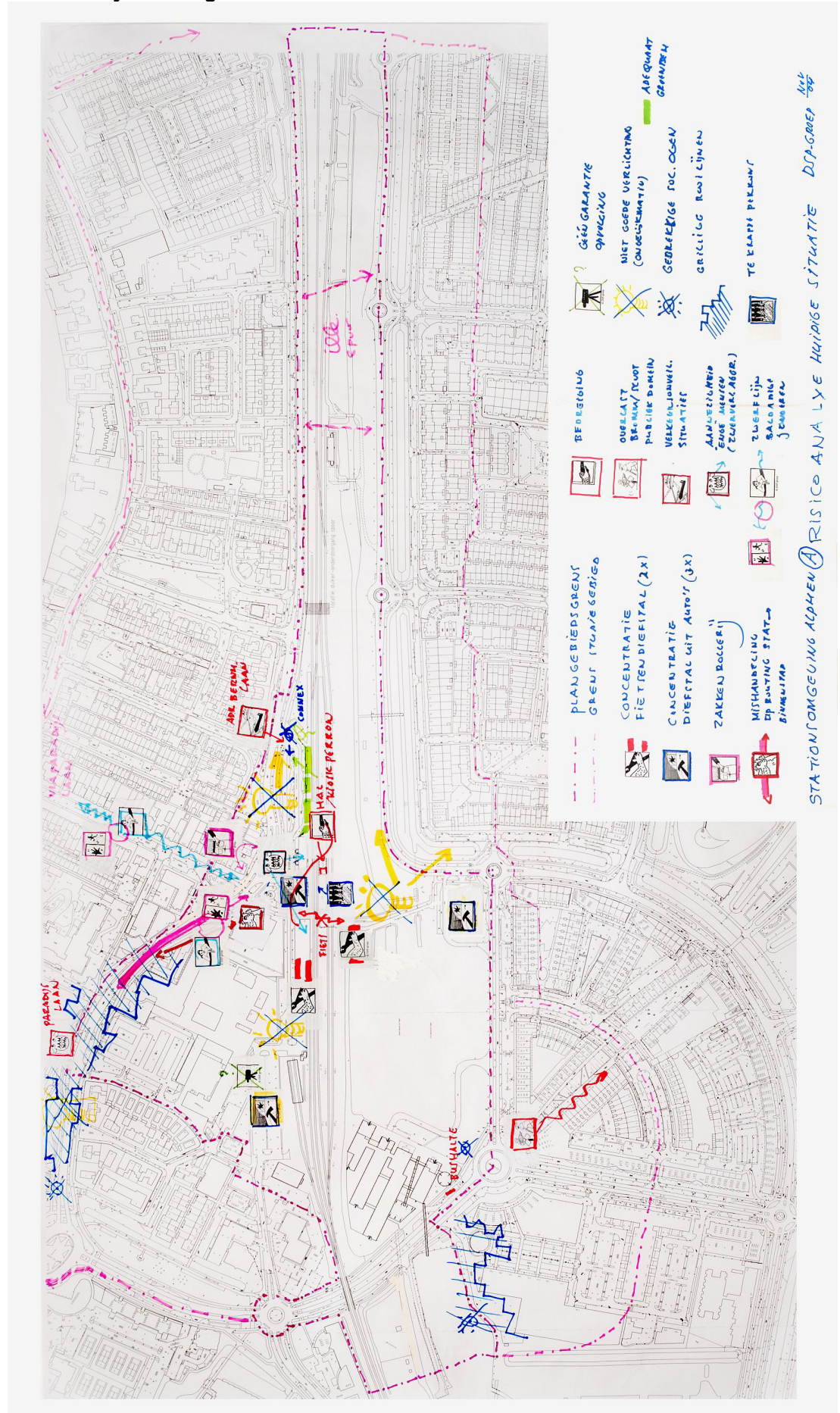
Op 29 november 2004 waren aanwezig:

- Hans Groen in 't Wout, portefeuillehouder Integrale Veiligheid gemeente Alphen aan den Rijn
- Guity Mohebbi, gemeente, projectmanager integrale veiligheid
- Aad van Klaveren, gemeente, projectleider Stationsomgeving
- Karin Louisse-Rohde, gemeente, projectassistente Stationsomgeving
- Frans Rurup, gemeente, beheerder openbare ruimte
- Dirk Bijkerk, veiligheidsadviseur politie Hollands Midden
- André van der Kuit, , namens wijkagent, politie Hollands Midden
- Bart Vegt, brandweer, unitleider preventie
- Monique van Loon, NS Vastgoed, ontwikkelaar
- Ben Boere, NS Stations, adviseur NS Stations
- Paulo Stevens, Prorail, projectmanager
- Cor van Eeuwijk, Prorail, adviseur veiligheid
- Anton Dalhuijsen, arts GGD
- Albert Hoogendijk, Ambulancedienst
- Ronald Haak, ondernemersvereniging VOA
- Ray Lanswiker, Kuiper Compagnons, stedenbouwkundige
- Tobias Woldendorp, senior adviseur sociaal veilig ontwerpen DSP-groep
- Nicole Smits, onderzoeker DSP-groep

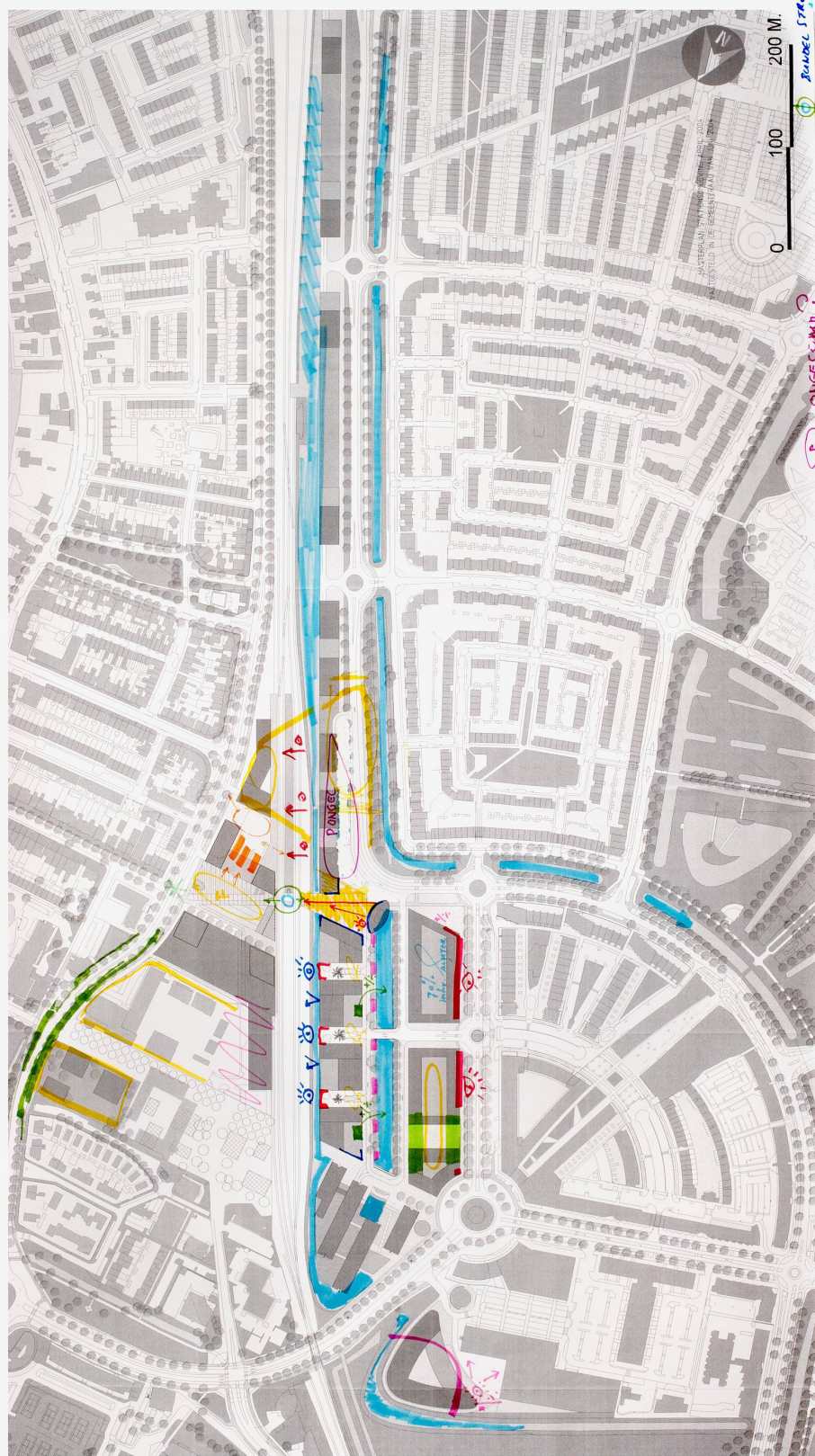
Bijlage 5 Afbeeldingen workshop

In de workshop op 29 november 2004 heeft DSP-groep de bevindingen tot dan toe gepresenteerd. Onderstaande afbeeldingen zijn gebruikt om de bevindingen te visualiseren.

Risicoanalyse huidige situatie



Sterke elementen Masterplan

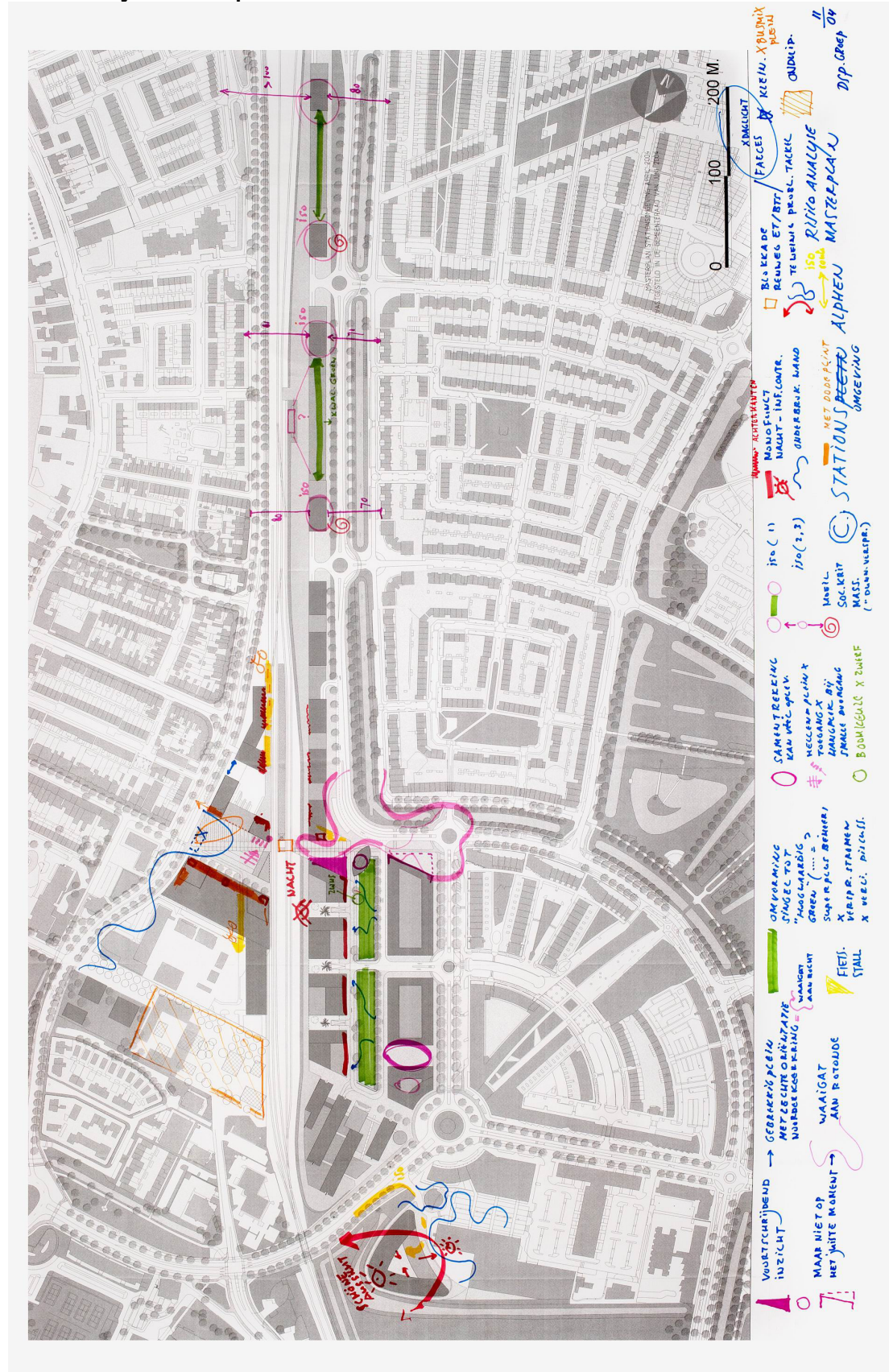


STERKE ELEMENTEN

- STERKHEID
- MARKERING / ZONERING
- BEDEIJING VOOR STERK PUNT: ONVERMING
- HOUWAARDIG GROEN
- STAD BREDER OF ZIJN MET NIET
- PRETIJG DEELTAKEN DOOR VERENIGING, OPEN: ERVEN, ATTRA. RUIKTE
- GOEDE ZICHT LIJNEN IN "AMBERG. RIJKTE"
- BEHOUDENHEID LOBBY & ONVERGELIJK (ZITHAUSENAB)
- GROEN CULTUURLEEF MEGA BLOK (COMP.)
- GOEDE ONTPLOEG F
- KORTE CORRIDOR WEG VOORTSCHU. INZ. 1.0 v. 04/04 2.0 EIC. NOUDEL → 1 (OOR BUREAU. IFA OOR ANGERICH. A.DAM) REF. NUT FORTUYN A.DAM) GECUTEN ROUNJOCK
- PRETIJG DEELTAKEN DOOR VERENIGING, OPEN: ERVEN, ATTRA. RUIKTE
- GOEDE ZICHT LIJNEN IN "AMBERG. RIJKTE"
- ONVERGELIJK (ZITHAUSENAB)
- GROEN CULTUURLEEF MEGA BLOK (COMP.)
- GOEDE ONTPLOEG F
- SOCIALE OGEN ATRACTIEVAAN
- BEETH INFORM. CULTURE
- CUM-MARKET 2 NUTWARRERKING
- VEGETATION WARRERKING
- STATIONS OMGEVING ALPHEN
- DSP-GROEP 100K
- 100K 04

0 100 200 M.

Risicoanalyse Masterplan



Aanbevelingen

