

Quickscan Centrumplan Leiderdorp

Sociale veiligheid, gebruiksvriendelijkheid en beheerbaarheid
van Winkelhof

Tobias Woldendorp
Aukje van Meeteren

Quickscan Centrumplan Leiderdorp

Sociale veiligheid, gebruiksvriendelijkheid en beheerbaarheid van Winkelhof

Amsterdam, 7 september 2010

Tobias Woldendorp
Aukje van Meeteren

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	De veiligheidseffectrapportage (VER)	3
1.2	De Quickscan	5
1.3	Het centrumplan Leiderdorp	5
1.4	Proces	6
1.5	Plan- en studiegebied	7
1.6	Leeswijzer	8
2	Huidige situatie	9
2.1	Sterke punten huidige situatie	9
2.2	Risico's huidige situatie	10
3	Toekomstige situatie	13
3.1	Sterke punten toekomstige situatie	13
3.2	Risico's toekomstige situatie	14
3.3	Prioriteren	15
4	Alternatieven en maatregelen	16
4.1	Alternatieven	16
4.2	Aanbevelingenmatrix	19
5	Implementatie	22
	Bijlagen	
Bijlage 1	Samenstelling werkgroep Quickscan Centrumplan Leiderdorp	24
Bijlage 2	Schouw	25
Bijlage 3	Werkschets van de sterke punten en risico's van de huidige situatie	38
Bijlage 4	Werkschets van de sterke punten en risico's van de toekomstige situatie	39
Bijlage 5	Werkschets voorzet alternatieven	40

1 Inleiding

Het plan voor het centrum van Leiderdorp, waarin Winkelhof is gesitueerd, is volop in ontwikkeling. Verschillende partijen, die belanghebbende zijn bij een goed functionerend herontwikkeld winkelcentrum, leek het een goede gedachte om het Schetsontwerp Inrichtingsplan Openbare Ruimte, zoals dat in concept nu voorligt, aan een veiligheidsscan te onderwerpen.

Voor dit Centrumplan is gekozen om naar voorbeeld van de Veiligheidseffect Rapportage (VER) te werken, maar wel een minder uitgebreid proces te doorlopen. We noemen het daarom Quickscan (voorop blijft staan dat zowel de sociale als de fysieke veiligheidsrisico's van het ruimtelijke plan van tevoren zo inzichtelijk mogelijk gemaakt moeten worden).

Vraagstelling

- Hoe kan de openbare ruimte van het te (her)ontwikkelen centrumgebied van Winkelhof zó gerealiseerd worden dat het veiligheidsgevoel van bewoners, bezoekers en gebruikers zo optimaal mogelijk wordt?
- Met welke veiligheidsrisico's dient nu al rekening te worden gehouden? Welke sterke punten komen we tegen die geborgd moeten worden bij verdere uitwerking?
- Wat zijn de oplossingsrichtingen voor bovengenoemde risico's?
- Adviseer over hoe het aspect 'veiligheid' het beste geborgd kan worden in het lange traject van planvorming tot en met (gefaseerde) realisatie.

1.1 De veiligheidseffectrapportage (VER)

De VER, Veiligheidseffectrapportage is in 2000 in opdracht van het Ministerie van Binnenlandse Zaken ontwikkeld door Van Dijk, Van Soomer en Partners (nu DSP-groep) en Berenschot adviseurs. Het is een beleidsinstrument waarmee in een vroeg stadium in een ontwerpproces op een structurele manier aandacht geschonken kan worden aan veiligheidsrisico's die in een bouw- of inrichtingsplan besloten kunnen liggen. Door het uitvoeren van een VER worden de mogelijke veiligheidsrisico's helder in beeld gebracht en kunnen er vroegtijdig maatregelen genomen worden om deze risico's te ondervangen.

De VER is geschikt voor projecten op het gebied van de ruimtelijke ordening. De grootte van de projecten waarop een VER kan worden toegepast, is in principe niet vastgesteld. Wel is het zo dat hoe groter het project is en hoe meer functies er in het project verenigd worden, des te groter en gevarieerder de veiligheidsrisico's worden.

Modules van de VER

De VER onderscheidt verschillende modules die zijn vastgesteld door het CCV (Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid, www.hetccv.nl), de beherende instantie. Hoewel de VER een vaststaande vorm heeft en modulair wordt uitgevoerd, bepaalt vooral het karakter van een project het karakter van de VER. Verder bepaalt de duur van het project de looptijd van

de VER, terwijl de complexiteit van het project de complexiteit van de VER bepaalt. Een officiële VER omvat de volgende modules:

Intentieverklaring

De VER is een vrijwillig instrument. Maar niet vrijblijvend. Het is op te vatten als een 'gentlemens agreement' tussen diverse betrokken partijen. Bij sommige gemeenten, zoals Alphen aan den Rijn, is het al bij B&W geregeld dat voor alle grote herstructureringsvraagstukken een VER wordt opgesteld. Een duidelijke offerte inclusief plan van aanpak voor het opzetten en begeleiden van een VER geldt ook als een intentieverklaring, op voorwaarde dat het bestuurlijk geaccordeerd is.

Startnotitie

In deze fase wordt het plan kort beschreven, evenals doel en afbakening van de VER, planning, organisatie en deelnemers aan de VER-werkgroep. De startnotitie wordt uiteindelijk vastgesteld door het bestuurlijk overleg. Het bestuurlijk overleg wordt na elke bijeenkomst via een verslag op hoofdlijnen geïnformeerd over de voortgang.

Analyse

De aftrap vindt plaats in de vorm van een gemeenschappelijke schouw in het plan- en studiegebied. Hierbij wordt een gemeenschappelijke taal ontwikkeld en wordt een begin gemaakt met het analyseren van de risico's en sterke punten van de bestaande situatie. Daarna worden de risico's en de sterke punten van het Centrumplan opgesteld en onderverdeeld. In deze fase prioriteren de werkgroepleden de risico's. Tegelijkertijd worden ook die aspecten in kaart gebracht die bij verdere uitwerking in de plannen veranderd moeten worden.

Alternatieven

Vervolgens bepaalt de werkgroep wat te doen met de gesignaleerde risico's. De partners brengen de mogelijke alternatieven in kaart of zij brengen eerdere uitwerkingen in de vergadering in. Vervolgens worden de beste alternatieven gekozen (het gemotiveerd verwerpen van een actie is ook een alternatief). De studie is nuttig om te kijken of er geen oplossingen over het hoofd worden gezien.

Maatregelen

De gekozen alternatieven worden onder de loep genomen. Bij eventuele strijdige alternatieven kiest de groep voor een compromis. De werkgroep geeft verder de restrisico's aan. Deze restrisico's worden in een matrix als bijlage toegevoegd. Tot slot maakt de groep afspraken over de bewaking van de uitvoering. Deze beslissingen stelt de werkgroep op in een eindrapportage.

Implementatie

De VER sluit af met een evaluatie van het proces. De implementatie wordt een taak van de gemeente Leiderdorp in nauwe samenwerking met Wereldhave. Het eindrapport van de VER heeft het karakter van een dringend advies aan het college van B&W om bij de verdere uitwerking rekening mee te houden. Via de klankbordgroep, welke overigens grotendeels betrokken en vertegenwoordigd is in de VER-groep, zal dat in een B&W besluit vastgelegd moeten worden als randvoorwaarden bij de verdere uitwerking.

Beheer

Tijdens de workshops zullen er suggesties voor beheermaatregelen aan de orde komen die opgetekend worden en als onderlegger kunnen dienen voor een gemeentelijk beheerplan voor de openbare ruimte en de semi-openbare ruimten binnen het plangebied.

1.2 De Quickscan

Kort gezegd is het doel van deze afgeslankte VER (de Quickscan) geweest om in kort tijdsbestek via een gestructureerd en transparant proces samen met de betrokkenen:

- zicht te krijgen op mogelijke veiligheidsrisico's, met input van zoveel mogelijk partijen;
- te komen tot het prioriteren van risico's;
- alternatieven te ontwikkelen waarmee deze risico's tot een gewenst minimum worden gereduceerd;
- afspraken te maken over de maatregelen en activiteiten die nodig zijn om het gekozen alternatief uit te voeren;
- de uitvoering van deze afspraken te bewaken.

Door het integrale karakter van de Quickscan, waarbij is uitgegaan van nauwe samenwerking tussen alle direct betrokken partijen, zijn de veiligheidsvraagstukken in onderlinge samenhang geanalyseerd. Hiermee is voorkomen dat knelpunten en risico's over het hoofd werden gezien. Door deze benadering zijn oplossingen gezocht en is een maatregelenplan opgesteld waarin de belangen van alle partijen (en vanuit alle functies) zijn verwerkt.

1.3 Het centrumplan Leiderdorp

Het plan voor het centrum van Leiderdorp, waartoe Winkelhof behoort, is ingebracht om samen met de werkgroep (die twee keer bijeen is gekomen) aan een Quickscan te onderwerpen.

DSP-groep zag verschillende ingrediënten bij de uitvoering van de Quickscan voor het centrumgebied van Leiderdorp. Kern van de Quickscan is dat er vooral naar de openbare ruimte gekeken is, maar dat er ook expliciet aandacht is geweest voor de overgangen van openbare ruimte naar de semi-openbare ruimten (lees: de entrees van het multifunctionele complex).

De volgende aspecten zijn onderzocht:

- brandveiligheid, vooral waar dit de toegankelijkheid voor hulpdiensten betreft;
- toegankelijkheid voor minder validen in relatie tot calamiteiten, verkeerscirculatie en logistiek laden en lossen expeditie;
- zichtbaarheid en andere aspecten van sociale veiligheid;
- bereikbaarheid van woningen en criminaliteitspreventie;
- de woonbuurt in relatie tot logistiek Winkelhof;
- de relatie tussen de nieuwbouw van het Winkelhof en de oudbouw en de daarmee samenhangende verkeerslogistiek;
- de diverse entrees, de overgangen van openbaar gebied naar entrees van het gebouwencomplex en het al dan niet open houden van de doorgang (Engelendaal/plein);
- de gebruiksvriendelijkheid van de openbare ruimte;

- de mate van afsluitbaarheid van de nieuw te bouwen parkeergarage;
- de uitzwermlinien van scholen aanpalend aan het winkelcentrum naar Winkelhof (en daarmee samenhangend potentiële hangplekken);
- het tegengaan van overlast door rondhangen van ongewenste groepen;
- niet alleen in de ontwerpfase(n), maar ook in de beheerfase zal optimale onderlinge afstemming moeten plaatsvinden tussen de verschillende functies en activiteiten (fysiek en sociaal beheerplan).

Bestudeerd planmateriaal

DSP-groep heeft de huidige situatie en het Schetsontwerp Inrichtingsplan Openbare ruimte Winkelhof Leiderdorp (CONCEPT)¹ bestudeerd en de bevindingen van beide situaties op sterke punten en risico's gevisualiseerd. Ook de bouwkundige plannen van EGM architecten, waar het de overgangen naar openbaar gebied betreft, zijn meegenomen in de studie. Daarbij gaat het vooral om de entrees, en de afstemming daarvan op de openbare ruimte.

1.4 Proces

De Quickscan behandelt de veiligheidsaspecten integraal. Daarom is het essentieel dat partners uit een zo breed mogelijk werkveld deelnemen aan de werkgroep voor het project Centrumplan, Leiderdorp.

De samenstelling van de werkgroep is te vinden in bijlage 2. Voorafgaand aan de eerste bijeenkomst van de werkgroep heeft DSP-groep in nauwe samenspraak met de projectleiding van de gemeente Leiderdorp en Wereldhave een startnotitie opgesteld die de eerste bijeenkomst in concept werd besproken.

Werkgroep bijeenkomsten

DSP-groep was penvoerder van de werkgroep Quickscan Centrumplan. Voor de werkgroep zijn de volgende bijeenkomsten geweest:

- 1 Workshop 1: bestaande uit schouw, vervolmaken startnotitie en risico-analyse bestaande situatie en Centrumplan: dinsdag 11 mei 2010
- 2 Workshop 2: bestaande uit vaststellen risicoanalyse, prioriteren en werken aan alternatieven en maatregelen: maandag 7 juni 2010

Bijeenkomst 1: startbijeenkomst

In de startbijeenkomst is de Quickscan, de rol van de werkgroep en die van DSP-groep toegelicht en is de concept startnotitie besproken. Het belangrijkste doel is tot overeenstemming te komen over de te behalen veiligheidsdoelen. In deze bijeenkomst is ook een start gemaakt met de inventarisatie van kansen en risico's die het gebied en de ontwikkelingsplannen herbergen. Dit is gebeurd nadat er met de werkgroep is geschouwd in het plangebied, feitelijk de eerste stap van de veiligheidsanalyse. De bevindingen uit de schouw zijn op ondergronden gevisualiseerd en als werkdocument, gebruikt in de workshops, en in deze rapportage opgenomen.

Noot 1 opgesteld door Natascha van den Ban Landschapsarchitectuur en Stedelijk ontwerp, d.d. 8 april 2010 en 16 mei 2010



Foto 1 De werkgroep discussieert op locatie over de kwaliteiten en risico's

Bijeenkomst 2A: vaststellen kansen en risico's en prioriteren risico's (eerste deel)

De resultaten van de schouw en deskresearch zijn in de tweede bijeenkomst besproken. Dit is gebeurd aan de hand van visualisaties.

Belangrijk doel van deze bijeenkomst was dat alle deelnemers de beschikking hadden over dezelfde informatie, dat belangentegenstellingen op tafel zouden komen en dat uiteenlopende visies besproken konden worden. Aan het eind van het eerste blok van deze workshop is overeenstemming bereikt over de sterke kanten van de situatie, over de knelpunten en de risico's die zich op het gebied van veiligheid zouden kunnen voordoen als de plannen worden gerealiseerd.

De risico's zijn uiteindelijk geprioriteerd, waarna alternatieven konden worden verkend en maatregelen ter verbetering konden worden aangereikt.

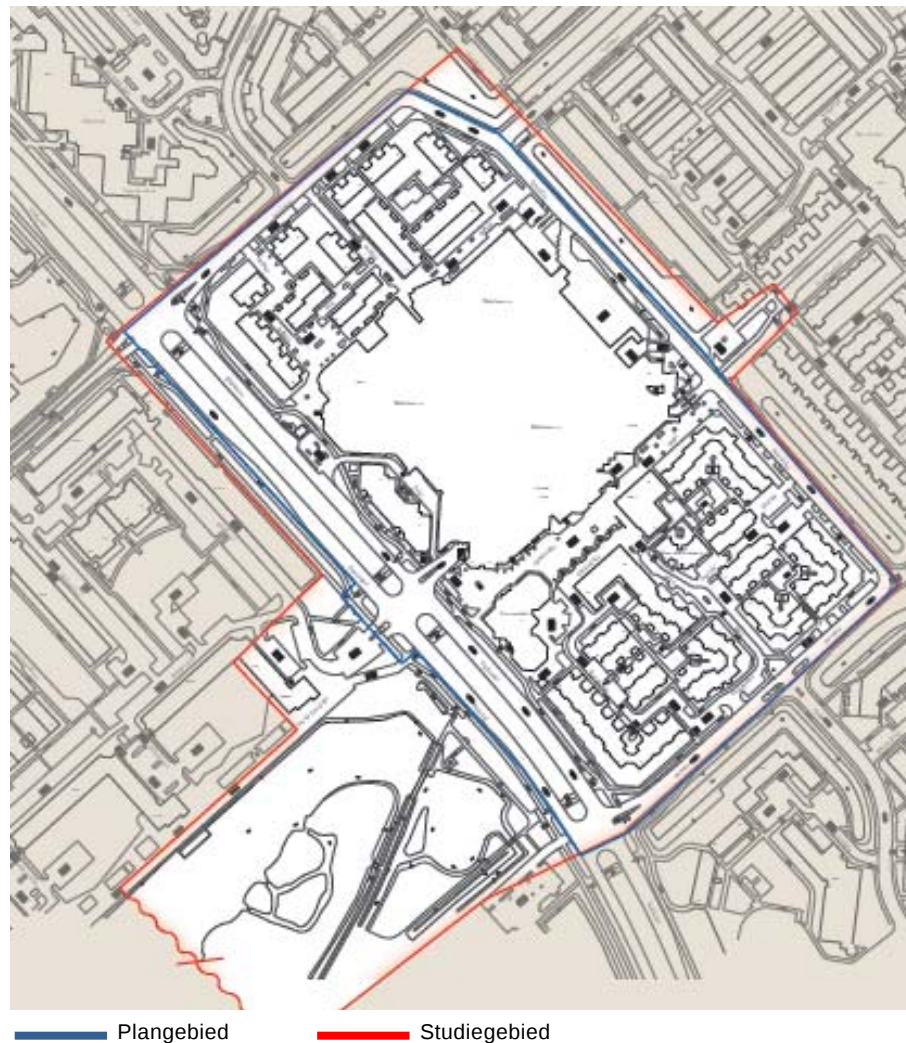
Bijeenkomst 2B: alternatieven, maatregelen en evaluatie (tweede deel)

Om te voorkomen dat er goede oplossingsrichtingen verloren zouden gaan of zich daarin hiaten voor zouden doen zijn mogelijke alternatieven voor de opgestelde plannen tijdens deskresearch door DSP –groep gevisualiseerd en ingebracht. Deze zijn aan de werkgroep voorgelegd en becommentarieerd. Doel was om tot een gemeenschappelijk gedragen advies voor (alternatieven en) maatregelen te komen. Hier bleek de grote meerwaarde van de Quickscan/VER: alle partijen waren tegelijkertijd betrokken bij de keuze van oplossingen en het nemen van maatregelen. Zo werd voorkomen dat in een latere fase één of meerdere partijen voor onverwachte problemen komt/zou komen te staan (met alle financiële gevolgen van dien).

De gekozen maatregelen dekken primair de geprioriteerde risico's af.

1.5 Plan- en studiegebied

Er is een plangebied en een studiegebied onderscheiden: als *plangebied* wordt het gebied genomen van verkeerswegen die Winkelhof omsluiten: Heinsiuslaan aan de noord- en noordoostzijde; Engelendaal en Gallaslaan aan respectievelijk de westkant en zuidoostkant. Er wordt ook een *studiegebied* gekozen. Voorgesteld wordt om in ieder geval De Houtkamp mee te nemen en ook enkele straten uit de aangrenzende buurten.



— Plangebied — Studiegebied

1.6 Leeswijzer

Dit hoofdstuk vormde een inleiding, maar is tegelijk ook een overzicht van de aanloop naar de Quickscan. Hoofdstuk 2 behandelt de sterke punten en risico's van de huidige situatie. Een zelfde analyse wordt in hoofdstuk 3 gegeven voor het Centrumplan. In hoofdstuk 4 staan mogelijke alternatieven en maatregelen en in het laatste hoofdstuk staat kort hoe volgens DSP-groep de implementatie gerealiseerd zou moeten worden..

Tot slot zijn het resultaat van de schouw, de samenstelling van de werkgroepen en ter zake doende werkschetsen als bijlagen toegevoegd. In de tekst wordt hiernaar verwezen. De startnotitie is in de tekst verwerkt.

2 Huidige situatie

2.1 Sterke punten huidige situatie

Zichtbaarheid

- Informele controle op doorgaand langzaamverkeer Statendaalder ('sociale ogen' vanuit woningen). Doordat er huizen staan, is er in de late uren informele controle op de fietsbewegingen door het verder autoluwe deel van het winkelcentrum.

Eenduidigheid

- De entree voor de bezoekers van Sportcity en de bewoners is nu gescheiden.
- Vanuit de parkeergarage kom je op het niveau van de AH. De AH heeft aparte openingstijden en is autonoom afsluitbaar, evenals de Digros. Na 21:00 is het hele winkelcentrum gesloten.

Toegankelijkheid

- De pollers (verzinkbare palen), die ongewenst verkeer uitsluiten. (Deze pollers vormen echter ook een risico, zie §2.2 risico's huidige situatie).
- Autonome afsluitbaarheid Sportcity aan de Statendaalder.

Aantrekkelijkheid

- Afvalroute met containers op weg naar winkelcentrum. Gebruiksvriendelijk voor fietsers en voetgangers en sociale (ontmoetings-)functie.



Foto 2 De verzinkbare palen, pollers genaamd

2.2 Risico's huidige situatie

Zichtbaarheid

- De bewakingdienst werkt nu alleen intern (galerijen en parkeergarage).
- Bij de parkeerplaats Houtkamp is overlast van criminaliteit en druggebruik. En er hangen ook vaak jongeren rond. Er is nu erg weinig zicht op de locatie.
- Fietsdiefstal omgeving Winkelhof.
- De parkeergarage is erg donker: de overgangen tussen binnen- en buiten zijn niet gelijkmatig.
- Er is veel last van kleine criminaliteit in het winkelgebied (zakkenrollerij).
- Er zijn veel plekken waar jongeren ongewenst rondhangen, vooral bij de speeltuinen aan de grens van het studiegebied (Obool, Griffioen, Karolus gulden en Dubloen). Dit komt ook doordat jongeren worden weggestuurd uit de parkeergarage. Ook hangen ze hierdoor op het plein. De overlast is ook meer geworden door de komst van de zogenaamde Jongeren Ontmoetingsplaatsen (JOP's). Dit laatste is tegen de verwachting in omdat men juist dacht dat de locatie van de JOP's en het hebben van een 'eigen' plek juist voor minder overlast zou zorgen..



Foto 3 Duistere openbare ruimte: de parkeergarage

Eenduidigheid

- De verschillende niveaus van het gebouw Winkelhof met de warrigheid en de trappen. Dit is tevens een oriëntatieprobleem.
- Vindbaarheid van de adressen in de Winkelhof: alles heet Winkelhof. Er is onduidelijkheid bij de nood- en hulpdiensten hoe ze er moeten komen en waar ze moeten parkeren.



Foto 4 Wildgroei containers in openbare ruimte

Toegankelijkheid

- Er zijn veel vluchtroutes (crimineeltjes en hangjongeren), vooral ook dwars door de garage heen.
- De bevoorrading van de bank: uit het zicht en moeilijke logistiek.
- Fietsen worden verkeerd geparkeerd bij de lift wat ontoegankelijke situaties oplevert voor andere gebruikers van de openbare ruimte.
- De hellingbanen voor minder validen zijn vaak geblokkeerd door fout geparkeerde fietsen. Vooral bij de hoofdingang aan de Dubloenzijde.
- Wanneer je als fietser de parkeergarage inrijdt, zie je in eerste instantie niets omdat je een donker gat tegemoet gaat. Er is geen gelijkmatige overgangssituatie. Dit is mede extra gevaarlijk, omdat het ook een conflictpunt met het autoverkeer is.
- Pollers houden ongewenste auto's tegen, maar ook nood- en hulpdiensten, zoals ambulances. Er zijn bijvoorbeeld twee ambulances van Leiderdorp met een zender in de auto om de pollers te laten zakken, maar ambulances uit Leiden hebben die zender niet. Als er toevallig een ambulance van Leiden in de buurt is, wordt die ambulance naar de melding gestuurd, maar die kan vervolgens niet langs de verzinkbare palen.² Ook levert de aanrijdroute van de invalidenbusjes door de woonwijk Griffioen naar Activiteitscentrum Gading irritaties en conflicten op.
- De verkeerscirculatie, vooral op zaterdag, zorgt voor een verminderde doorstroming vanuit de Heinsiuslaan en Gallaslaan op de Engelendaal, met het gevolg dat de medewerkers van de vrijwillige brandweer, die in een personenauto naar de kazerne toe rijden, er niet goed doorkomen.
- Er is sluipverkeer op de Heinsiuslaan: men rijdt over de Heinsiuslaan, in plaats van gebruik te maken van de Engelendaal. Dit komt vooral doordat de verkeersafwikkeling op Engelendaal momenteel bewust op een trage doorstroming is afgesteld, waardoor er een 'rode' golf van de verkeerslichten optreedt.
- Er is een conflict auto-fiets aan de kant van de Engelendaal en Staten-daalder (bij de P-garage).

Noot 2 Wel is er vooruitzicht op een nieuw systeem dat dit oplost. Provinciaal wordt er nu getest met een nieuw systeem: KAR., een systeem, dat binnenkort in de pollers wordt geïmplementeerd



Foto 5 gemanoeuvree van personenbusjes in openbare ruimte bij Gading

Aantrekkelijkheid

- De containers zijn weinig aantrekkelijk en geven een rommelig aanzien
- Het bevoorradingsdek aan de Heinsiuslaan ligt uit het zicht van sociale ogen.
- Gebrekkige uitstraling openbare ruimte (o.a. het voorplein) ook weer de containers, maar ook de openbare ruimte bij Dubloen en Griffioen
- Grillige rooilijnen Winkelhof (risico verloedering, ook aan zijde Dubloen).
- Afvaltoerisme uit Zoeterwoude.



Foto 6 Uitbundige stalling containers bij fietswinkel: rommelig, maar ook ontmoetingsplek

Restrisico's

- Er is een introverte bewaking van het winkelcentrum. Daar liggen kansen voor verbreding/samenwerking.

3 Toekomstige situatie

Binnen het studiegebied vallen in ieder geval Winkelhof, de Engelendaal en Heinsiuslaan en ook een deel van de Merelstraat en de Houtkamp.

Een korte beschrijving van enkele ingrepen: op de plek waar nu het gemeentehuis staat, komt een winkelvoorziening in twee lagen; de bevoorradiging van de winkels gebeurt via de Engelendaal. Het nieuwe gemeentehuis komt op een nieuwe locatie (buiten het plangebied langs de A4) Aan de Engelendaal komt een uitbreiding van de parkeergarage. Ook komt een parkeergarage boven een nieuw ontworpen laad-en losplatform aan de zijde van de Heinsiuslaan. Daarnaast wordt de bestaande openbare P afsluitbaar gemaakt, het plein wordt kleiner en verdiept (op het niveau van de parkeergarage). Een aantal leilindes wordt verplant. De bushalte aan de achterzijde wordt verplaatst, de ondergrondse containers worden dicht op het plein geplaatst en vijf parkeerplaatsen verdwijnen, waardoor er een royale entree aan de zijde Heinsiuslaan/Obool zal ontstaan. Er komen fietsenstallingen in de parkeergarage bij iedere ingang (+50 plekken).

3.1 Sterke punten toekomstige situatie

Zichtbaarheid

- Sociale ogen door komst nieuwe horeca bij verdiept plein aan Staten-daalder.
- De uitgang van de truckdock aan de Engelendaal wordt beveiligd met VRI. Er bestaat een mogelijkheid om deze los te koppelen, waarmee een deel van de problematiek van het doorstromen opgelost kan worden.

Eenduidigheid

- Naleving rechte rooilijn op maaiveld.
- Privatisering van moeilijk beheerbare ruimte, naar privé tuinen (achterpad tussen woningen en Winkelhof, tussen Dubloen en Soeverein).
- Extern gerichte AH (autonome openingstijden mogelijk).
- Fietsenstallingen aan grens winkelgebied (inpandig).
- Tourniquet en schuifdeuren voor het centraal afsluiten in de rooilijn.

Toegankelijkheid

- De twee duoliften en de verruimde lift. Duolift en het fietsparkeren is bij het pleintje.
- Inpandig fietsparkeren nabij liften P-garage (2 van 3).
- Goed toegankelijk plein (kanttekening: ook toegankelijk voor fietsers en skaters): aandachtspunt bij verder uitwerking in materialen.
- Spiraalvormige opgang en afgang van het parkeerdek (beperken ruimte-beslag openbare ruimte).
- Attractieve truckdocks (twee stuks).
- Door het aanrijden vanaf het zuiden is er geen dode hoek voor fietsers aan de Heinsiuslaan.
- Vrachtwagens keren op het kruispunt Engelendaal en Laan van Berendrecht.

Aantrekkelijkheid

- Aantrekkelijk plein Statendaalder.
- Verbetering ruimtelijke kwaliteit (o.a. kwaliteit i.p.v. kwantiteit groen) in hele plangebied.
- Daglichttoetreding nieuwe schacht Winkelhof.

3.2 Risico's toekomstige situatie

Zichtbaarheid

- Ook hier is er gebrekkige gelijkmatigheid van verlichting bij de overgang van de openbare weg en parkeergarage.
- De bushalte ligt uit het zicht. Hoewel het voornamelijk een uitstaphalte is, is dit voor sommige groepen geen prettige plek.

Eenduidigheid

- Vindbaarheid van de adressen Winkelhof voor de nood- en hulpdiensten.
- Beheerbaarheid semi-openbare liften.

Toegankelijkheid

- Congestie op Heinsiuslaan en de bereikbaarheid van de kruispunten van de vrijwillige brandweer.
- Conflictsituaties auto's en fietsverkeer (Engelendaal, maar ook overgang openbare ruimte en semi-openbare ruimte P-garage).
- Bij de Engelendaal is er een probleem met de dode hoek (kruising fietspad) naar het nieuw te bouwen truckdock.
- Manoeuvrerruimte brandweer, containerlogistiek en geldauto's omgeving verlaagde plein
- Logistiek gehandicaptenbusjes plein voor Gading.
- Openbaarheid P-garage (vluchtende jeugdige criminelen/overlastgevende jongeren).
- Logistiek benzinepomp en parkeergarage/truckdock.

Aantrekkelijkheid

- Overlast hangjongeren verlaagd plein/trappartijen/overdekte doorgang.
- Overlast verloedering/aanzuigende werking milieucontainers op afvaltoerisme.
- Risico's vandalisme en graffiti en autokraak bij (meer) verscholen platform.
- Fietsparkeren lift, één van de drie (voorkomen op plein en elders in openbaar gebied).
- In de hoek staan restafvalcontainers van Gading.

Overige punten die genoemd zijn, maar na discussie geen punt van zorg bleken:

- Ruimtegebruik terrassen in relatie tot beperkte ambulante handel: de markt verdwijnt, maar er is wel ruimte voor enkele standhouders die terrasvorming niet in de weg zitten.
- Parkeerdruk in studiegebied, vooral ook rond het gezondheidscentrum.
- Bij Florijn wordt daardoor fout geparkeerd. Blijft probleem, handhaving?
- Gehandicaptenparkeerplaats wordt misbruikt. De belijning hiervan is reeds verbeterd (actie afdeling verkeer).

3.3 Prioriteren

In de tweede bijeenkomst met de werkgroepleden zijn na de inventarisatie de risico's geprioriteerd. Welke knelpunten moeten met voorrang worden opgelost en welke kunnen in een later stadium worden aangepakt of worden als restrisico's geaccepteerd? Basis hiervoor zijn de veiligheidsdoelen die eerder zijn vastgelegd.

De leden van de werkgroep kregen elk drie rode stickers, die naar eigen inzicht geplakt mochten worden. Daarnaast kregen ze twee groen stickers, die de sterke punten weergaven. Maar ze konden ook als ontnuchteringsticker worden ingezet.

Sterke punten

In de bijeenkomst kwam naar voren dat de volgende sterke punten vooral gewaarborgd moeten blijven:

- 1 DUOlift- en verruimde liften: 
- 2 Ruimtelijk kwaliteit:(algemeen) 
- 3 Rechte rooilijnen maaiveld, geen nissen: 
- 4 Privatiseren achtertuinen, geen achterpad: 
- 5 Aantrekkelijkheid openbare ruimte: 
- 6 Bushalte goed in zicht: 
- 7 Slakvormige spiraal P-garage is positief ruimtebeslag: 
- 8 Sociale ogen horeca: 
- 9 Anti dodehoek, docklands, Heinsiuslaan: 

Risico's

In de bijeenkomst kwam naar voren dat de volgende risico's voorrang moeten krijgen om een oplossing voor te vinden.

- 1 Dodehoek truckdock: 
- 2 en bufferen uitrit:  
- 3 Congestie verkeer, sluipverkeer: 
- 4 Conflict fiets & autoverkeer: 
- 5 Ongewenste toegankelijkheid P-garage: 
- 6 Logistiek busjes Gading problemen huidige situatie: 
- 7 Logistiek geldauto:  
- 8 Overlast hangjongeren: 
- 9 Vindbaarheid adressen:  
- 10 Locatie milieupunt (glas, papier)(afvaltoerisme uit Zoeterwoude):
- 11   De bewoners zien dit wel als een probleem.
- 12 Toegankelijkheid brandweer:  

4 Alternatieven en maatregelen

In het vorige hoofdstuk zijn de sterke punten en de risico's van het Centrumplan nader uiteengezet en vervolgens is er prioriteit aangebracht. In dit hoofdstuk staan de alternatieven en aanbevelingen.

4.1 Alternatieven

De top vijf van de risico's zijn:

- 1 congestie verkeer op Heinsiuslaan, sluijverkeer;
- 2 overlast voor buurt gehandicaptenvervoer;
- 3 ongewenste toegankelijkheid P-garage;
- 4 dode hoek truckdock en bufferen uitrit;
- 5 aanzuigende werking vuil milieucontainers.

Per risico zijn alternatieven aangedragen en voorgelegd aan de werkgroep Quickscan Centrumplan. Voorgestelde mogelijke oplossingen:

Ad 1) Congestie verkeer op Heinsiuslaan, sluijverkeer

Opties zijn:

- voorsorteerstrook maken rechtsafslaanders Heinsiuslaan/Engelendaal (dempen watergang) de projectleider geeft aan dat de verkeerslichten op de Heinsiuslaan nu al beter afgesteld zijn;
- knip in Heinsiuslaan tussen inrit en uitrit slakkenhuis;
- knip in Voorhoflaan;
- door VRI Engelendaal stand-alone te laten draaien kan een deel van de problematiek van 'de rode golf' worden opgelost.³

Ad 2) Logistiek busjes Gading x problemen huidige situatie

Opties zijn:

- parkeerplaatsen voor gehandicaptenbusjes op buurtparkeerplein: drie bomen weg, paaltjes naar Gading, ruimtelijke kwaliteit voor plein voor Gading;
- nieuwe oprit naar Engelendaal: drie geplande bomen weg;
- verplaatsen benzinepomp en rechtekken hoofdnet fiets.

Ad 3) Ongewenste toegankelijkheid P-garage

Opties zijn:

- totale afsluitbaarheid door speedgate(s), ook fietsen door chip/poortsysteem;
- open systeem, maar flinke surveillance en camerasysteem;
- adequaat Centrummanagement (bundelen alle middelen).

Ad 4) Dode hoeken bij afslagen trucks

Opties:

- rechtekken fietspad Engelendaal bij ingang truckdock;
- inzet extra VRI Engelendaal;
- inzet van dode-hoekspiegels;
- verkeerslichten bij trucks P-dek Heinsiuslaan.

Ad 5) Aanzuigende werking vuil milieucontainers

³ Het loskoppelen van de VRI's is nog niet gebeurd. Dit gebeurt wanneer er duidelijkheid is over de toekomstige inrichting van de Engelendaal

Opties zijn:

- Heiniuslaan ter hoogte van fietsenzaak Walenkamp milieucontainers ondergronds (metro) en verplaatsen bushalte naar zuiden (in zicht van woningen en andere halte), met aanrijdstrook voor auto's;
- Het model ""Ontmoeten"": bovengrondse containers, vormgegeven door kunstenaars, op het plein en goed leegbaar voor de containerservice, met. bijkomende winwin: de bereikbaarheid voor de brandweer en het logistiek geldtransport verbetert;
- verzonken containers langs boulevard Berendrecht, met een strook voor het laden/lossen;
- ondergrondse containers aan de parkrand (zuidzijde Engelendaal);
- ondergrondse containers bij de parkeerplaats in de Houtkamp.

De reflectie van de werkgroep

1 Congestie verkeer op Heinsiuslaan, sluipverkeer

De knip in de Heinsiuslaan maakt veel los in de werkgroep. Er zijn al eerder gesprekken, briefwisselingen en onderzoeken met betrekking tot dit onderwerp geweest (o.a. voorstellen van de stakeholders en aanvullend onderzoek door verkeerskundig bureau Goudappel Coffeng d.d. 3 juli 2007). Ook de extra afrit/strook is al eerder een suggestie geweest. Dit ging toen niet door vanwege de bouw van het nieuwe WoZoCo en de noodzakelijkheid van de waterberging. Stakeholders zijn fel tegen een knip in de weg, ook omdat ze van mening zijn (volgens de onderzoeken) dat de knip waarschijnlijk geen oplossing voor het probleem biedt.

Uit het onderzoek van Goudappel Coffeng bleek dat een extra strook *wel* zou helpen. Het komt daarbij neer op het maken van een aparte strook voor rechtsafslaand verkeer op de Heinsiuslaan, in samenhang met een gecombineerde strook rechtdoor/linksaf. Hier moet in het IVVP nog eens serieus naar gekeken worden.

2 Logistiek busjes Gading x problemen versperrenlooproutes huidige situatie

De geplande bomen bij de Gading kunnen daar niet komen. Een nader realistisch deelontwerp is noodzakelijk, uitgaande van verblijfskwaliteit. Een gesprek met Gading is op korte termijn noodzakelijk om de busjes beter te coördineren. Verder ziet de werkgroep hier geen problemen.

De werkgroepleden vinden dat er nu niet over het verplaatsen van de benzinepomp gesproken kan worden, omdat de eigenaar er niet bij is. Toch is het een onderwerp waar op de langere termijn aandacht voor zou moeten zijn.

3 Ongewenste toegankelijkheid P-garage

De entrees van de P-garage voorzien van een passysteem zijn een lastige opgave, temeer daar erg veel verschillende gebruikersgroepen zijn (bewoners, kantoorpersoneel, gebruikers en bezoekers van Sportcity en een restaurant met weer ander openingstijden).

Nadeel van een pasjessysteem is dat er bij grote drukte erg lange wachttijden zijn, wat congestie kan opleveren.

Bij de nieuwe garage is afsluiten geen probleem omdat die makkelijk afsluitbaar is en alleen voor winkelbezoek aangemerkt kunnen worden. Een goed voorbeeld is de parkeergarage aan de Herenweg in Alphen a/d Rijn.

Echter bij de bestaande garage is dat lastiger. Om 22:00 uur zijn alle Sportcity bezoekers binnen (lees: komen er geen nieuwe bezoekers meer) en voor bewoners zou een pasjessysteem kunnen worden ingevoerd. Bij het

afsluiten is er een probleem met de ventilatie dat technisch dient te worden opgelost. Het resterende open deel in de hoek bij Dubloen en Obool dient te worden afgesloten met een hekwerk, dat zorgvuldig in de architectuur mee ontworpen dient te worden.

Het meest wenselijk is een toegangssysteem bij een centrale entree, die door alle bewoners in de avonduren te gebruiken is (een gedeeltelijk compartimentering dus). Voor de veiligheidsgevoelens is dit te prefereren, zeker ook omdat daarmee vluchtroutes van jeugdige criminelen worden tegengegaan. Er wordt verder gesuggereerd een onderzoek naar de gebruikers van de garage te doen om te kijken welke veranderingen wenselijk zijn en deze ervaringen te bundelen.

Een specifiek aandachtspunt is het verwachte gebruik door scholieren van de parkeergarage. Nu fietsen ze over de Statendaal naar de Engendaal, maar wanneer de doorgang opgeheven is (komst nieuwbouw) zullen ze de snelste alternatieve route nemen. En die is door de parkeergarage. Alternatieven zijn in het verleden onderzocht, zoals een fietstunnelroute van oost naar west, maar deze was te kostbaar en onveilig.

De oplossingen kunnen zijn:

- legaliseer het fietsen door de parkeergarage als aantrekkelijke dagroute), maar maak het in de avonduren afsluitbaar, dan zorgt het voor onveilige situaties;
- maak een aantrekkelijke route over de Heinsiuslaan in relatie tot de onmogelijkheid de short-cut door de bestaande garage te nemen.

1 Dodehoek truckdock, en bufferen uitrit

De nieuwe truckdock op de hoek van de Engendaal krijgt een verkeerslicht om de fietsers te dwingen te stoppen bij uitrijdende trucks. Dat zullen er niet veel per dag zijn, maar juist daarom moet de veiligheid geborgd worden. Het echte gevaar zit in de zogenaamde 'dode' hoek bij het inrijden. Verkeerslichten bieden daar onvoldoende veiligheid. Daar wordt een grote spiegel bij het fietspad opgesteld. Die wordt zodanig opgesteld, dat ook voor de voetgangers inzichtelijk wordt wanneer er een vrachtwagen gaat kruisen. Eventueel in combinatie met een verkeersbord LET OP!

Er wordt geopperd om het fietspad meer te laten knikken. Dit wordt echter niet wenselijk geacht, omdat het fietspad gebaat is bij een soepele afwikkeling (immers de fietsers moeten in de nieuwe situatie om de Winkelhof heen geleid worden).

Een sorteervak voor vrachtwagens maken wordt voorgesteld, maar de fysieke ruimte is beperkt. Wel wordt geadviseerd om het groen laag te houden, opdat zichtlijnen niet belemmerd worden.

2 Aanzuigende werking vuil milieucontainers

Ondergrondse containers aan de parkrand (zuidzijde Engendaal) is op zich een goede locatie, omdat de fietsroute "buitenom" hier langs zou gaan. Maar op deze locatie is ook een JOP bedacht. Bezien moet worden of deze twee functies samen kunnen gaan.

Bij Obool, hoek Heinsiuslaan komen veel fietsers, dus vanuit dat punt is het een goede plek.

Om de aantrekkelijkheid van de looproute, alsmede de entree van het winkelgebied te vergroten, zouden de containers bij voorkeur ondergronds geplaatst moeten worden.

Overige opmerkingen

Overlast hangjongeren

Dat dit punt minder zwaar naar voren kwam dan aanvankelijk werd verwacht heeft te maken met het feit dat de werkgroep zich terdege realiseerde dat ook jongeren gebruikers zijn van de openbare ruimte en dat je niet een 'jongeren-vrije' openbare ruimte kon maken. Wel dat er aandacht moest zijn voor het werken aan plekken voor jongeren in relatie met het tegengaan van ongewenste overlast door hangen.

Opties zijn:

- ontwerpen van een plek in de Houtkamp in samenspraak met jongeren, bijvoorbeeld met het door DSP-groep ontwikkelde Kids & Space;
- verlaagd plein Statendaal 'jongeren-vrij': geen afdakjes, geen skatemogelijkheid, (detaillering: gebruik kiezels, leem, inzet water), met behoud van kwaliteit voor andere gebruikersgroepen.⁴

Fietsenstallingen

Er is nu veel diefstal en men is bang lastig gevallen te worden in de donkere parkeergarage. Wordt er ook niet meer illegaal (dus fout) geparkeerd buiten de garage, juist omdat de garage niet prettig is om je fiets te parkeren? Dus niet aantrekkelijk fietsparkeren in de garage werkt een onaantrekkelijk buitenruimte in de hand. Daarom misschien toch overwegen om een grote en goede fietsenstalling te maken. De inbandige fietsenstallingen zullen dus heel aantrekkelijk en veilig gemaakt moeten worden met zo mogelijk 'zichtlijnen' en daglicht/veel licht.

Bewoners

In september wordt het plan aan de bewoners voorgelegd.

Keurmerk

Moet er niet een Keurmerk Veilig Ondernemen komen (KVO)? We moeten over de schutting kijken bij Alphen a/d Rijn om te kijken hoe ze het daar doen met herontwikkeling winkelcentra en het borgen van veiligheid. Daar zijn al enkele sterren uitgedeeld voor het KVO (o.a. winkelcentrum Ridderhof).

4.2 Aanbevelingenmatrix

Om geen suggesties ter verbetering verloren te laten gaan is een matrix opgesteld, met daarin nog eens aangegeven, welke stakeholder het risico dient te bewaken bij verdere uitwerking.

⁴ Er is veel interessante literatuur over dit onderwerp, o.a. *In search of new public domain* van Maarten Hajer e.a. en *Convivial Urban Spaces* van Henry Shaftoe

Aanbevelingen Top 5 risico's

Wat?	Wie actie ondernemen?
Bij de dode hoek van de nieuwe truckdock op de hoek van de Engelendaal. wordt een grote spiegel bij het fietspad opgesteld. Die wordt zodanig geplaatst, dat ook voor de voetgangers inzichtelijk wordt wanneer er een vrachtwagen gaat kruisen.	afdeling verkeer, gemeente Leiderdorp
Het groen laag houden bij de nieuwe truckdock op de hoek van de Engelendaal, opdat zichtlijnen niet belemmerd worden.	Beheer, GWE, gemeente Leiderdorp
Een extra strook voor afslaand verkeer op de Heinsiuslaan/in samenhang met gecombineerde optie rechtdoor/linksaf	Projectleider Centrumplan, gemeente Leiderdorp afdeling verkeer, gemeente Leiderdorp i.s.m. waterbeherende instantie
Het ontwerp van de nieuwe P-garage afsluitbaar maken (en voorzien van pasjessysteem) en alleen aanmerken voor winkelbezoek	Projectleider Centrumplan, gemeente Leiderdorp Eigenaar Winkelhof, Wereldhave Architect EGM
De bestaande P-garage afsluiten en voorzien van een pasjessysteem (het meest wenselijk is een toegangssysteem bij een entree voor bewoners in de avonduren).	Projectleider Centrumplan, gemeente Leiderdorp Eigenaar Winkelhof, Wereldhave Architect EGM
Bij het afsluiten van de bestaande P-garage is er een probleem met de ventilatie, dat technisch dient te worden opgelost.	Architect EGM
Het resterende open deel van de bestaande P-garage in de hoek bij Dubloen en Obool dient te worden afgesloten met een (speedgate) hekwerk, dat zorgvuldig in de architectuur mee ontworpen dient te worden.	Architect EGM
Een onderzoek naar de gebruikers van de garage, om te kijken welke veranderingen wenselijk zijn en deze ervaringen te bundelen.	Projectleider Centrumplan, gemeente Leiderdorp afdeling verkeer, gemeente Leiderdorp Eigenaar Winkelhof, Wereldhave
De geplande bomen bij de Gading kunnen daar niet komen. Een ander realistisch deelontwerp is noodzakelijk.	Projectleider Centrumplan, gemeente Leiderdorp Natascha van den Ban Landschapsarchitectuur en Stedelijk ontwerp
Een gesprek met Gading is op korte termijn noodzakelijk om de busjes beter te coördineren.	Projectleider Centrumplan, gemeente Leiderdorp afdeling verkeer, gemeente Leiderdorp

Overige genoemde maatregelen:

Wat?	Wie actie ondernemen?
Maak een aantrekkelijke fietsroute voor scholieren over de Heinsiuslaan in relatie tot de onmogelijkheid de short-cut door de bestaand garage te nemen.	afdeling verkeer, gemeente Leiderdorp Natascha van den Ban Landschapsarchitectuur en Stedelijk ontwerp
Maak samen met jongeren een inrichtingsplan voor een deel van de openbare ruimte van de Houtkamp	Projectleider Centrumplan
Onderzoek of een legale dagroute voor fietsers door de P-garage (in samenhang met afsluitbaarheid) een mogelijkheid is	Projectleider Centrumplan
Containers ondergronds plaatsen.	Projectleider Centrumplan, gemeente Leiderdorp Natascha van den Ban Landschapsarchitectuur en Stedelijk ontwerp
Overwegen om een grote en goede fietsenstalling te maken. De stallingen zullen dus heel aantrekkelijk en veilig gemaakt moeten worden met zo mogelijk 'zichtlijnen', hekwerken i.p.v. muren en daglicht, goede overgangen/gelijkmatige verlichting.	Projectleider Centrumplan, gemeente Leiderdorp
Opzet Keurmerk Veilig Ondernemen (KVO)	Eigenaar Winkelhof, Wereldhave Winkeliersvereniging Ondernemers uit het gebied
Maak een vorm van gebiedsmanagement, waarbij alle inzet op het gebied van beer en veiligheid gebundeld worden (financieel en in capaciteit)	Alle stakeholders, geïnitieerd door Wereldhave

5 Implementatie

Deze Quicksan op het gebied van veiligheid, gebruiksvriendelijkheid en beheerbaarheid is een opmaat naar het borgen van deze aspecten bij verdere uitwerking.

Bij verdere uitwerking van de plannen van de openbare ruimte kunnen de alternatieven en aanbevelingen door werkgroepleden ingebracht worden om te bezien of er geen veiligheidsrisico's blijven liggen.

De maatregelenmatrix kan ook fungeren als onderlegger bij het opzetten van een Keurmerk Veilig Ondernemen (KVO).

Bijlagen

Bijlage 1 Samenstelling werkgroep Quickscan Centrumplan Leiderdorp

Projectleider Centrumplan, gemeente Leiderdorp Technisch voorzitter werkgroep	Rob van de Loo,
Eigenaar Winkelhof, Wereldhave	Norbert van Gisbergen
Politie Hollands Midden	Erik van Wijngaarden
Politie, wijkagent	Sjon Weldoorn
Brandweer	1 ^e bijeenkomst: Henri Vorst 2 ^e bijeenkomst: Bart Vegt
GHOR	wordt 'meegenomen' door brandweer
Winkeliersvereniging	John Filippo
Architect EGM	Daniel van den Berg
Omwonenden	Lut Colman 1 ^e bijeenkomst: Dhr. Roest 2 ^e bijeenkomst: Herbert Smit
Openbare orde en veiligheid, gemeente Leiderdorp	Daan Koopmans 2 ^e bijeenkomst: Viola Stuivenberg
Verkeer, gemeente Leiderdorp	Maarten van Loenen
VAC Leiderdorp	Peter Schoenmaekers Jack Straman
Wereldhave, beheerder	2 ^e bijeenkomst: Wim van de Kooij
Beheer, GWE, gemeente Leiderdorp	2 ^e bijeenkomst: Joost Lourier
DSP-groep Inhoudelijk procesbegeleider	Tobias Woldendorp
DSP-groep Junior adviseur	Aukje van Meeteren

Opfrisronde

- Quick scan Centrumplan Leiderdorp
- Schouw 11 mei 2010



Werkgroep

Mei 2010

Quickscan Centrumplan Leiderdorp



Veel vluchtroutes



Statendaalder

Mei 2010

Quickscan Centrumplan Leiderdorp



Momenteel veelgebruikte fietsroute



Statendaalder

Mei 2010

Quickscan Centrumplan Leiderdorp

DSP - groep
Onderzoek - Advies - Management

Oriëntatie op nieuwbouw



Statendaalder

Mei 2010

Quickscan Centrumplan Leiderdorp

DSP - groep
Onderzoek - Advies - Management

Grillige rooilijnen over twee maaivelden



Mei 2010

Quickscan Centrumplan Leiderdorp

DSP - groep
Onderzoek - Advies - Management

Wirwar containers



Statendaalder

Mei 2010

Quickscan Centrumplan Leiderdorp



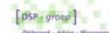
Open plint Parkeergarage, vluchtroute



Statendaalder

Mei 2010

Quickscan Centrumplan Leiderdorp



Veel vluchtroutes



Mei 2010

Quickscan Centrumplan Leiderdorp



Discussie over bereikbaarheid met brandweer



Statendaalder richting Heinsiuslaan

Mei 2010

Quickscan Centrumplan Leiderdorp

DSP-groep
Onderzoek - Advies - Management

Droge blusleiding



Mei 2010

Quickscan Centrumplan Leiderdorp

DSP-groep
Onderzoek - Advies - Management

Veel hellingbanen, dus goed toegankelijk?



Statendaalder richting Heinsiuslaan

Mei 2010

Quickscan Centrumplan Leiderdorp

DSP-groep
Onderzoek - Advies - Management

Intrede sociale ogen



Statendaalder richting Heinsiuslaan

Mei 2010

Quickscan Centrumplan Leiderdorp



Netwerk van spelonken



Heinsiuslaan

Mei 2010

Quickscan Centrumplan Leiderdorp



Containers op weg naar centrum



Heinsiuslaan

Mei 2010

Quickscan Centrumplan Leiderdorp



Straks komt hier een parkeerdek



Heinsiuslaan

Mei 2010

Quickscan Centrumplan Leiderdorp



Doorgaande route



Heinsiuslaan

Mei 2010

Quickscan Centrumplan Leiderdorp



Bushalte uit het zicht



Heinsiuslaan

Mei 2010

Quickscan Centrumplan Leiderdorp



Ingang laden lossen blijft....toegankelijkheid?



Heinsiuslaan / Winkelhof

Mei 2010

Quickscan Centrumplan Leiderdorp



Zorgpunt: bereikbaarheid nood- en hulpdiensten



Heinsiuslaan / Winkelhof

Mei 2010

Quickscan Centrumplan Leiderdorp



Aantrekkelijke openbare ruimte??



Heinsiuslaan / Dubloen

Mei 2010

Quickscan Centrumplan Leiderdorp



Pollers beperken toegankelijkheid



Dubloen

Mei 2010

Quickscan Centrumplan Leiderdorp

DSP - groep
Onderzoek - Advies - Management

Plint garage afgesloten



Dubloen

Mei 2010

Quickscan Centrumplan Leiderdorp

DSP - groep
Onderzoek - Advies - Management

Toegankelijkheid / foutgeparkeerde fietsen



Dubloen / winkelhof

Mei 2010

Quickscan Centrumplan Leiderdorp

DSP - groep
Onderzoek - Advies - Management

Ruimtelijk kwaliteit?



Dubloen

Mei 2010

Quickscan Centrumplan Leiderdorp



Zeker geen keurmerk PKVW?



Dubloen

Mei 2010

Quickscan Centrumplan Leiderdorp



Achterpad wordt afgesloten



Dubloen

Mei 2010

Quickscan Centrumplan Leiderdorp



Bij congestie te weinig ruimte brandweer



Heinsiuslaan

Mei 2010

Quickscan Centrumplan Leiderdorp

DSP - groep
Onderzoek - Advies - Management

Dubbel gebruik buurtstraat....



Heinsiuslaan / Griffioen

Mei 2010

Quickscan Centrumplan Leiderdorp

DSP - groep
Onderzoek - Advies - Management

Schreeuw om eigen plek



Griffioen

Mei 2010

Quickscan Centrumplan Leiderdorp

DSP - groep
Onderzoek - Advies - Management

Gading: veel manoeuvreerruimte



Griffioen / Engelendaal

Mei 2010

Quickscan Centrumplan Leiderdorp



Uitrijden via benzinstation?



Griffioen / Engelendaal

Mei 2010

Quickscan Centrumplan Leiderdorp



Of toch maar een nieuwe uitrit?



Griffioen / Engelendaal

Mei 2010

Quickscan Centrumplan Leiderdorp



Wat doet zo'n benzinepomp hier?



Griffioen / Engelendaal

Mei 2010

Quickscan Centrumplan Leiderdorp



Conflict verkeerssoorten



Engelendaal

Mei 2010

Quickscan Centrumplan Leiderdorp



Container kwestie omgeving woontorens!



Mei 2010

Quickscan Centrumplan Leiderdorp



DSP-groep Amsterdam

4 juni 2010

- Tobias Woldendorp
- Aukje van Meeteren

Mei 2010

Quickscan Centrumplan Leiderdorp

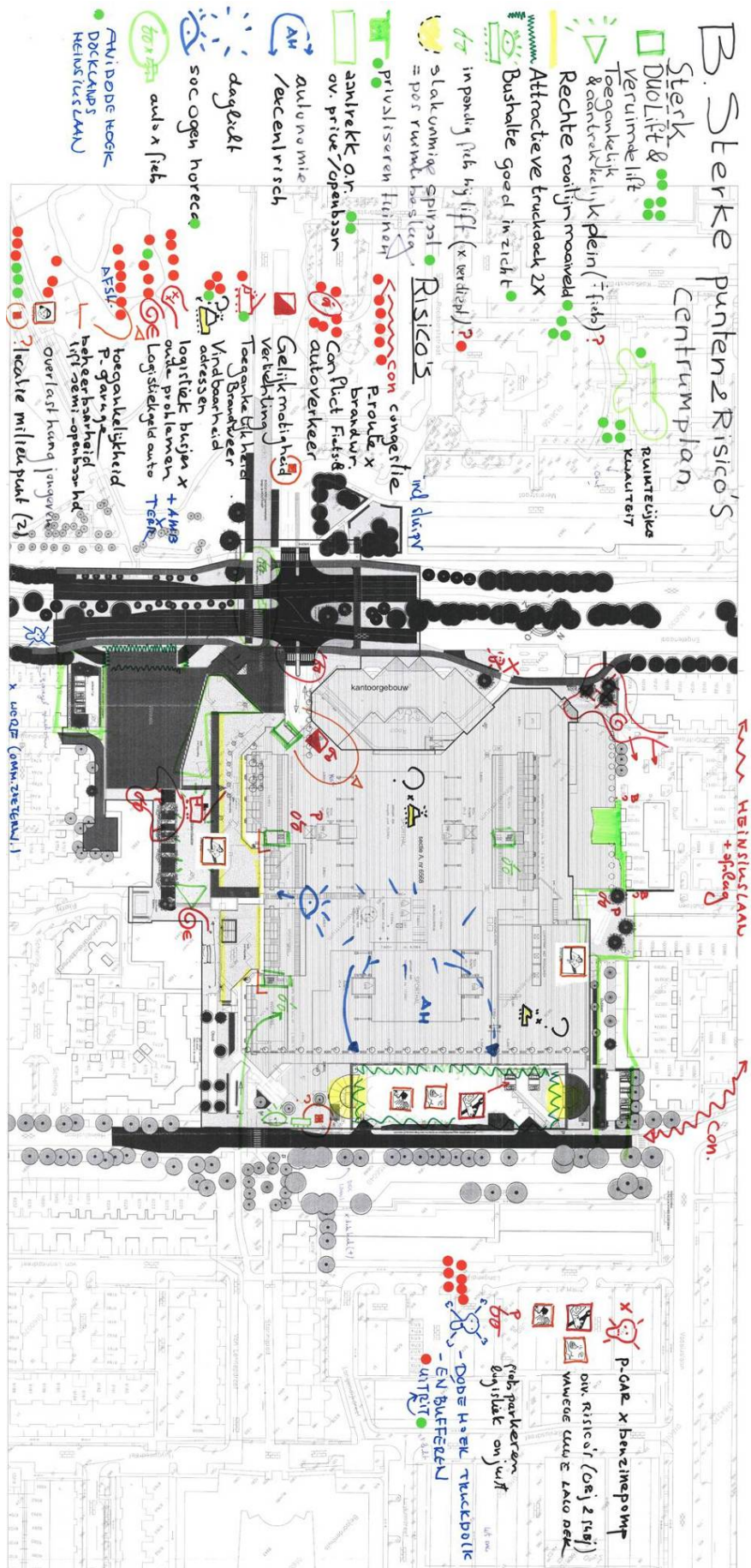


Bijlage 3 Werkschets van de sterke punten en risico's van de huidige situatie

A. Sterke punten & Risico's Huidige situatie



Bijlage 4 Werkschets van de sterke punten en risico's van de toekomstige situatie



Bijlage 5 Werkschets voorzet alternatieven

C. VOORZET ALTERNATIEVEN

1. CONGESTIE HEINSIUSLAAN

- A) VOORSORTOERSTROOK H/Edsall
- B) KNIP HEINSIUSLAAN T.H.V. SLAK.
- C) KNIP HEINSIUSLAAN T.H.V. VORHOFFEN

2. OVERLAST VOOR BUURT GEHANDICAPTENVERVOER

- A) P-PLAATSEN V. BUSJES GRIFFIOEN
- B) NIEUWE OPRIJT ENGELENDAAI
- C) VERPLAATSEN BENZINEPOMP

3. TOEGANKELIJKHEID / SEMIOPENBARE P.GAR.

- A) TOTALE AFSLEDRING SPEEDGATE
- B) OPEN MAAR CCTV + SURVEILLANCE
- C) CENTRUMMANAGEMENT
- D) OPENSTELLEN IN RELATIE SPORCITY BOWLING (ROB)

4. AANZICHT WERKING MILIEUCONTAIN.

- A) HEINSIUSLAAN ONDERGROEVEN VERP.
- B) BOVENGROND: ONTMOETEN / KUNSTPR.
- C) VERZONKEN BOULEV. BARENDRECHT
- D) BOVENGR. PARKMANO

5. OVERLAST JONGEREN

- A) HOUTKAMP (KIDS 2 SPACE)
- B) VERLAAGDE RIJWEG (JONGERENVERBOD)

- 6) ROUTES FIETS (KIP) SPV. STADSDIJDOR
- A) KAROLUS GULDEN

