

Resultaten uitgangsanalyse Stationsgebied Apeldoorn

bevindingen uit onderzoek naar de huidige veiligheidssituatie en aanbevelingen voor het op te stellen integrale veiligheidsplan

Amsterdam, 20 april 2004

Carolien van den Handel
HarmJan Korthals Altes

Met medewerking van:
Julia Mölck

Inhoudsopgave

1	Inleiding en achtergrond	3
2	Kaders voor de uitgangsanalyse	5
3	Deskresearch	7
3.1	Documentanalyse	7
3.2	Reizigersstromen	17
3.3	Voetgangers- en fietsersstromen; piek en dalperioden	18
4	De cijfers	19
4.1	Het busstation	19
4.2	Het treinstation	20
4.3	De openbare ruimte	21
4.4	Betekenis van de cijfers	24
5	Bevindingen uit de schouw	26
5.1	Hotspots onveiligheid (top 3)	26
5.2	Subtops onveilige locaties	27
5.3	Overige onveilige locaties	29
6	Resultaten interviews	30
6.1	Het busstation	30
6.2	Het treinstation	31
6.3	De openbare ruimte	32
6.4	Samenwerking en overleg	33
6.5	De toekomst	34
7	Conclusies uitgangsanalyse	38
7.1	Karakteristiek van het gebied	38
7.2	Huidige veiligheidssituatie	39
7.3	Aanpak tot nu toe	40
8	Aanbevelingen voor integraal veiligheidsplan	42
8.1	Afbakening pilot	42
8.2	Aandachtspunten veiligheidsplan	43
8.3	Betrokken partijen	45
8.4	Tot slot	46
	Bijlagen	47
Bijlage 1	Politiecijfers naar incident en per jaar in de openbare ruimte en op het station	48
Bijlage 2	Politiecijfers per straat in 2003	50
Bijlage 3	Veiligheidsgevoelens op station en perron	51
Bijlage 4	Vragenlijst interviews	52
Bijlage 5	Schouwlijst Apeldoorn Stationsomgeving	56
Bijlage 6	Deelnemers schouw	58
Bijlage 7	Lijst respondenten interviews	59
Bijlage 8	Begeleidingscommissie project	60

1 Inleiding en achtergrond

De gemeente Apeldoorn werkt hard aan het verbeteren van de sociale veiligheid. Met name op het ruimtelijk vlak bestaat daarvoor grote aandacht. Eén van de gebieden die momenteel in de schijnwerpers staat is het stationsgebied, brandpunt van ingrijpende vernieuwingen. De gemeente Apeldoorn wil, ondersteund door de provincie Gelderland, komen tot een integraal veiligheidsplan voor dit stationsgebied.

Achtergrond vormt het besluit van de provincie om, in het kader van het 'Meerjarenplan sociale veiligheid openbaar vervoer' enkele pilots uit te voeren om invulling te geven aan het streven tot een hoger niveau van veiligheid in het openbaar vervoer te komen. Voor de pilot 'centraal bus/treinstation Apeldoorn' heeft bureau Ecorys de opdracht ontvangen voor het opzetten van het integraal veiligheidsplan. Daar de gemeente de wens heeft geuit het bus/treinstation in iets bredere context te willen plaatsen, verband houdende met de ontwikkelingen in het stationsgebied, zal ook het veiligheidsplan verder strekken dan de veiligheid 'tijdens de rit' en 'op de halte', en ook de ruimtelijke omgeving hiervan dienen te beslaan. In overleg tussen de provincie Gelderland en de gemeente Apeldoorn, dienst Veiligheid, Recht en Burgerzaken, is aan DSP-groep gevraagd vooronderzoek uit te voeren voor het op te stellen veiligheidsplan.

Het vooronderzoek bestaat uit drie onderdelen: een *uitgangsanalyse*, de definitieve *vaststelling van de pilot* en *inhoudelijke aanwijzingen* voor het op te stellen veiligheidsplan. De uitgangsanalyse moet de kaders stellen voor het veiligheidsplan en de basisinformatie over het pilotgebied aanleveren die nodig is om een dergelijk plan op te kunnen stellen. Uitgangsanalyse en aanwijzingen moeten Ecorys een zo compleet mogelijke leidraad bieden om aan de slag te kunnen. Het zal daarmee het belangrijkste element in het startdocument voor het integraal veiligheidsplan vormen.

Conform de opdracht biedt de voorliggende rapportage inzicht in:

- de huidige veiligheidssituatie in en om het stationsgebied;
- de te verwachten veiligheidsrisico's in het licht van de ontwikkelingsactiviteiten in het gebied;
- de ruimtelijke, sociale en functionele karakteristiek van het stationsgebied;
- het reeds vastgestelde veiligheidsbeleid, algemeen voor Apeldoorn en specifiek voor dit gebied (waarop het op te stellen veiligheidsplan dient aan te sluiten);
- de reeds uitgevoerde en/of voorgenomen activiteiten en maatregelen voor verbetering van de veiligheid in het station/stationsgebied;
- de partijen die hierbij zijn betrokken;
- een gemotiveerd advies voor de afbakening van de pilot in zowel ruimtelijke als inhoudelijke zin.

Op basis van de bevindingen zijn vervolgens aanbevelingen geformuleerd voor het op te stellen veiligheidsplan. Deze aanwijzingen geven richting aan te behalen doelstellingen en de strategieën om deze te bereiken.

De externe veiligheid is in deze uitgangsanalyse niet meegenomen. Hier-

voor is door de gemeente een apart traject ingezet.

Na een startbijeenkomst met alle betrokkenen bij de pilot heeft DSP-groep invulling aan de opdracht gegeven door het uitvoeren van de volgende werkzaamheden: documentanalyse, het uitvoeren van een schouw op locatie met diverse betrokkenen en belanghebbenden, het analyseren van politiecijfers en de incidentenregistratie van de vervoersbedrijven, en het houden van interviews met professioneel betrokkenen van gemeente, vervoersbedrijven en ondernemersvereniging.

De eerste bevindingen zijn gepresenteerd en besproken in een workshop met de meest direct betrokkenen. De reacties van de deelnemers waren van dien aard dat hieraan in de rapportage niet apart aandacht is besteed; de extra inzichten die dit heeft opgeleverd zijn integraal in de tekst verwerkt.

In het volgende hoofdstuk worden allereerst de uitgangspunten voor de analyse uiteen gezet. In de daarop volgende hoofdstukken (3, 4, 5 en 6) wordt verslag gedaan van de analyseresultaten. De beide laatste hoofdstukken (7 en 8) geven de conclusies en de aanbevelingen voor het veiligheidsplan.

2 Kaders voor de uitgangsanalyse

Voor de uitgangsanalyse zijn bij de start van het project enkele voorlopige keuzen gemaakt voor de ruimtelijke en inhoudelijke afbakening van de pilot. Deze zijn, op grond van de bevindingen, getoetst op hun houdbaarheid voor de volgende fase van het project, te weten het opstellen van het veiligheidsplan.

Behalve besluiten over de ruimtelijke en inhoudelijke afbakening moesten ook keuzen worden gemaakt voor de periode waarop het veiligheidsplan dient te zijn gericht en voor de vervoersmodaliteiten die worden betrokken. Tevens moest een afweging worden gemaakt over het al dan niet betrekken van de veiligheid in het openbaar vervoer 'tijdens de rit' en 'op de halte'. Voor het maken van deze (voorlopige) keuzen heeft DSP-groep een gespreksnotitie gemaakt met advies, dat besproken is op de startbijeenkomst. Op grond daarvan is in de uitgangsanalyse gewerkt met de volgende kaders:

Ruimtelijk kader

Het studiegebied is ten noorden van het spoor begrensd door de Hoofdstraat aan de westzijde, de Kalverstraat/Molenstraat aan de noordzijde en de Veldhuisstraat aan de oostzijde; het gedeelte dat zuidelijk van het spoor ligt wordt omvat door de 1^e en 2^e Wormenseweg tot aan Oranjestraat en Nachtegaallaan, de Laan van de Mensenrechten tussen Arnhemseweg en Kayersdijk, en de twee stukken Parallelweg.

Het maatregelengebied zal zich beperken tot plekken waar vervoerders actief zijn en waar reizigers komen.

Inhoudelijk kader

De volgende veiligheidsaspecten zijn in de analyse betrokken:

- Subjectieve veiligheid (veiligheidsgevoel):
 - Enge plekken (vormgeving, schoon, heel, verlichting, toezicht, e.d.)
 - Enge personen (rondhangen, dealers, samenscholing e.d.)
 - Gedrag en aanwezigheid personeel (toezicht)
 - Mensendichtheid/passagiers- en passantenstromen (piek en daluren)
 - Zichtbaar politietoezicht
- Objectieve veiligheid:
 - Diefstal/zakkenrollen
 - Geweld (verbale en fysieke agressie, bedreiging, mishandeling, aanranding, verkrachting, exhibitionisme, e.d.)
 - Overlast (gedrag, drugs, drank, roken, lawaai, reisetiquette e.d.)
 - Graffiti
 - Vandalisme (vernieling, brandstichting, e.d.)
 - Zwartrijden
- Verkeersveiligheid.

Externe veiligheid maakt geen deel uit van de pilot, dus ook niet van de uitgangsanalyse.

Veiligheidscriteria

Voor de analyse van de veiligheidssituatie is een aanpak gehanteerd waarbij steeds vier belangrijke criteria in het oog werden gehouden:

- attractiviteit (uitstraling, leefbaarheid, kwetsbaarheid, mate van schoonheid);

- zichtbaarheid (zien en gezien worden, verlichting, zichtlijnen, sociale ogen);
- toegankelijkheid (oriëntatie, vluchtwegen, toezichtmogelijkheden);
- markering territoria (zoning, begrenzing beheereenheden).

De verkeersveiligheid is apart geanalyseerd.

Afbakening in tijd

Het veiligheidsplan zal betrekking hebben op zowel de bouwputfase als de definitieve situatie in het stationsgebied. De uitgangsanalyse is dus ook op beide situaties gericht. Voor de bouwputfase betekent dit dat er nadrukkelijk aandacht dient te zijn voor de risico's die de bouwwerkzaamheden en de voortdurende wijzigingen in passagiers- en passantenstromen met zich meebrengen.

Vervoersmodaliteiten

In de pilot zijn trein (NS) en treinstation, zowel als bus (ConneXXion) en busstation betrokken. De taxi is wel als respondent in het onderzoek betrokken, maar zal in de pilot verder slechts een beperkte rol spelen. De betrokkenheid van NS betekent dat naast de gemeentepolitie ook KLPD/Spoorwegpolitie betrokken is.

Rit, halte/station en omgeving

Omdat het hier om een gebiedsgericht veiligheidsplan gaat, is tijdens de startbijeenkomst besloten de veiligheid 'tijdens de rit' niet in de pilot te betrekken. Wat de busrit betreft, deze strekt zich over heel Apeldoorn en omstreken uit en gaat het plangebied verre te buiten. Wat de treinrit betreft geldt dit in versterkte mate. Er bestaat in Apeldoorn bovendien geen aanleiding voor een bijzondere aanpak, zoals op sommige andere baanvakken in Nederland wel het geval is. Tot slot hebben zowel Connexxion als NS eigen beleid voor de veiligheid van personeel en reizigers tijdens de rit. Dat betekent dat de aandacht primair gericht is op de veiligheid op het bus- en treinstation, alsmede de toegangsroutes naar beide locaties en de verblijfsruimtes direct rond het station (inclusief de taxistandplaats).

Doelgroepen

Uitgangspunt voor de uitgangsanalyse is een benadering waarbij de veiligheid van reizigers en passanten centraal staat. Dit zijn de primaire belanghebbenden in het stationsgebied.

In de analyse is onderzocht welke specifieke doelgroepen verder te onderscheiden zijn, waaraan in het veiligheidsplan expliciet aandacht dient te worden besteed. Zo is ondermeer onderzocht hoe de situatie is voor het personeel van de ov bedrijven en de taxi, voor de ondernemers in het gebied, alsmede voor gebruikers van bepaalde voorzieningen. In samenhang hiermee wordt nader onderzocht of specifieke veiligheidsproblemen te verwachten zijn door massale stromen ROC leerlingen (en personeel), speciaal op piekmomenten.

Tot slot zijn in de analyse de mogelijke risico's betrokken die samenhangen met bijzondere evenementen die in de stad Apeldoorn worden gehouden en waarbij grote groepen mensen ineens het ov en het stationsgebied bevolken.

3 Deskresearch

Deskresearch is uitgevoerd om vigerend veiligheidsbeleid in kaart te brengen en te onderzoeken welke instrumenten en maatregelen voor de veiligheid al zijn ingezet dan wel op stapel staan. Het betreft niet alleen beleid en uitvoering van en door de gemeente, maar ook van politie en vervoersbedrijven, alsmede van de betrokken ondernemers in het gebied. Daarnaast gaat het om beleid en maatregelen dat is gekoppeld aan bijzondere voorzieningen (denk aan ROC Aventus en Omnizorgcentrum).

Het doel is uiteraard om bij het opstellen van het veiligheidsplan hierop zo veel mogelijk aan te sluiten en gebruik te maken van bestaande adviezen, handleidingen, instrumenten etc., zodat een integraal en coherent geheel ontstaat.

Voor de analyse zijn diverse documenten bestudeerd. De relevante onderdelen hieruit zijn in paragraaf 3.1 verwerkt.

Ook is een poging ondernomen om de reizigersstromen en de voetgangers- en fietsersstromen, waarmee in het stationsgebied rekening gehouden moet worden, nader in kaart te brengen.

3.1 Documentanalyse

Relevant en bestudeerd zijn de volgende documenten:

- Bestemmingsplannen
 - Stationsomgeving Noord
 - Stationsplein en omgeving
 - Transferzone - voorontwerp
 - Stationsomgeving Zuid – voorontwerp
- Stationsplein Apeldoorn, voorlopig ontwerp ('het groene boekje')
- Veiligheidsmonitor Apeldoorn 2002
- Kadernotitie Integraal Veiligheidsbeleid 2003-2006
- Veiligheidsgesprekken, Nieuwsbrief april 2003
- Actieplan Veiligheid 2003-2006
- Binnenstadsvisie 2010
- Veiligheidshandleiding openbare ruimte Apeldoorn
- Virtual Reality: filmpresentatie stationsgebied
- Zichtcalculator
- Adviezen DSP-groep
 - Sophiaplein
 - Crescent-west
 - Stationstunnel
- Concept Visie Openbare Ruimte is in ontwikkeling en naar verwachting binnenkort gereed.
- De sociale veiligheid in het openbaar vervoer in Apeldoorn¹
- Externe veiligheid: rapport Haskoning/DHV. (naar verwachting binnenkort gereed) .

Noot 1 De sociale veiligheid in het openbaar vervoer in Apeldoorn; een inventarisatie naar mogelijke maatregelen ten behoeve van de sociale veiligheid in het openbaar vervoer in Apeldoorn, Andrew Veenman i.o.v. de gemeente Apeldoorn, januari 2004.

Bestemmingsplannen

■ Stationsomgeving Noord

Door de gemeente vastgesteld in maart 1996; in december 1997 door GS goedgekeurd.

Het plangebied omvat het gebied dat wordt begrensd door: Hoofdstraat, Kalverstraat/Molenstraat, Molendwarsstraat, Spoorstraat en de spoorlijn. Dit bestemmingsplan vormt de basis voor de drie andere bestemmingsplannen in dit gebied en is voor belangrijke delen van het gebied nog steeds het vigerend bestemmingsplan. Het plan biedt noch in de Voorschriften, noch in de Toelichting aanwijzingen voor sociale- of verkeersveiligheid. De Toelichting biedt uiteraard wel de basis van de stedenbouwkundige en functionele uitgangspunten voor het gebied, de uitgangspunten voor verkeer en vervoer en de inrichting van de openbare ruimte.

■ Stationsplein en omgeving

Vastgesteld door de gemeenteraad in november 1998 en door GS goedgekeurd in september 1999. Aanleiding voor herziening van het eerdere bestemmingsplan vormden de ontwikkelingen bij NS, de wens het Stationsplein een aansprekender uitstraling te geven, hetgeen tot een nieuw ontwerp leidde, de wens de verkeersvoorzieningen het autoverkeer tussen west en oost ter plekke van het Stationsplein te beperken. De strook westelijk van de Stationsstraat is niet in de herziening opgenomen. Deze en vorig bestemmingsplan dienen echter in samenhang te worden gelezen.

In dit de Toelichting op dit bestemmingsplan is wel een paragraaf over de sociale veiligheid toegevoegd. Daarin staat het volgende te lezen:

"Veiligheid op straat is een belangrijk goed. Vanaf het begin heeft dit een rol gespeeld en zijn doorwerking gehad in de planvorming, zoals:

- *de keuze voor veel woningen in het plangebied;*
- *in de situering van de woningen, zodanig dat die uitzien op straten en pleinen;*
- *het projecteren van voorzieningen in de voet van gebouwen aan het voorplein en de Stationsdwarsstraat, hetgeen bijdraagt aan het openbare karakter;*
- *de keuze voor een overzichtelijk voorplein en busstation en de concentratie van reizigers in een overzichtelijk zone.*

Met betrekking tot het aspect sociale veiligheid is advies ingewonnen bij een daartoe gespecialiseerd bureau. Daarin werd de hoofdpz van het stedenbouwkundig plan onderschreven. Enkele suggesties zijn niet opgevolgd, zoals minder nadruk op de Stationsdwarsstraat ten gunste van de Stationsstraat alsmede de suggestie om het front van het kantorenterras te benutten voor wonen.

Verder is op het detailniveau een aantal suggestie gedaan, die bij de verdere uitwerking benut kunnen worden, zoals een helder onderscheid tussen privé- en publiek domein en een beperking van het aantal doorgangen in het woonpark en het kantorenterras.

Met betrekking tot het stallen van fietsen bij het station luidt het advies: "Realiseer aan de stadszijde van het station een bewaakte fietsenstalling met minstens dezelfde capaciteit als de huidige. Verruim verder de openingstijden, zorg dat de routes van en naar d stalling gemakkelijk en sociaal veilig worden uitgevoerd. Zorg ervoor dat er op de aanvullende onbewaakte stalling zicht van alle kanten komt."

• Transferzone – voorontwerp

Het voorontwerp dateert van februari 2004. De status van het bestemmingsplan is niet duidelijk.

Het bestemmingsplan vormt een herziening van het bestemmingsplan Stati-

onsomgeving Noord en vult daarop een aanvulling. Het plangebied wordt begrensd door de spoorlijn, inclusief het gebied ten behoeve van de nieuwe fiets- en voetgangerstunnel, het Stationsplein en het kantorenterras, de Hoofdstraat en de busbuffer.

Aanleiding voor de herziening vormde het besluit tot het aanleggen van een fiets- en voetgangerstunnel onder het station door, zodat het gevaarlijke verkeersknelpunt Arnhemseweg/Laan van de Mensenrechten/spoorlijn kan worden opgeheven. "Als vervolg op deze keuze zal de Railinfrabeheer de spoorwegovergang Arnhemseweg sluiten. Als gevolg van deze keuze zal het stationsvoorplein verdiept worden aangelegd." Dit plan dient er mede toe om de nieuw te realiseren tunnel en de bestaande perrontunnel onder te brengen in één planregime.

De tweede aanleiding voor herziening lag in de wens om in samenhang met de stedenbouwkundige ontwikkelingen rondom het Stationsplein ook het station zelf te vernieuwen. De derde aanleiding werd gevormd door de wens om in samenhang met de ruimtelijke en functionele ontwikkelingen in deze zone ruimte te realiseren voor fietsenstallingen, taxi's, touringcars, een kiss&ride locatie en voor uitbreiding van de kantoorfunctie. Het gebied ten westen van de Stationsstraat blijft ongewijzigd.

De planbeschrijving geeft een beeld van de ontwikkelingen en veranderingen waarin is voorzien op en om het station, het stationsplein en het busstation.

Ook in dit bestemmingsplan is in de Toelichting een paragraaf sociale veiligheid opgenomen:

"Sociale veiligheid is bij de vormgeving van de nieuwe fiets- en voetgangerstunnel een belangrijk aandachtspunt. De nieuwe tunnel wordt voorzien van ruime verlichting. Toeleidende hellingen, de hoogte, lengte en breedte van de tunnel zijn zodanig, dat er voldoende doorzicht is. in de nieuwe stationshal ter plaatse van het middenperron en tussen spoor en Laan van de Mensenrechten is er visueel en ruimtelijk contact met de 'boven'wereld .

Zoals eerder in hoofdstuk 3 ten aanzien van het nieuwe stationsgebouw is gesteld, geldt als kernwoord voor sociale veiligheid 'zien en gezien worden', hetgeen onder meer tot uitdrukking zal moeten komen in transparantie van de bebouwing en het ontbreken van dode hoeken. Tevens zal de reizigerswinkel dienen als centraal punt en meteen bij binnenkomst zichtbaar zijn. Door zichtlijnen vanuit deze reizigerswinkel wordt de sociale veiligheid gewaarborgd. Deze veiligheid zal door camera's en de aanwezigheid van ambulant service personeel worden ondersteund.

Om de sociale veiligheid te kunnen beoordelen en het ontwerp gericht te kunnen inzetten is hiervoor speciaal een 'virtual reality' programma gemaakt."

- *Stationsomgeving Zuid – voorontwerp*

Het voorontwerp dateert van september 2002. De status van het bestemmingsplan is niet duidelijk.

Het bestemmingsplan vormt een herziening van het bestemmingsplan Brummelhof, door de gemeente vastgesteld in december 1984 en goedgekeurd door de provincie in januari 1986, inclusief de 1^e uitwerking van dat bestemmingsplan, vastgesteld in november 1988 en goedgekeurd in maart 1989. Het plangebied wordt begrensd door spoorlijn, Kayersdijk en 2^e Wormenseweg.

Aanleiding voor de herziening vormde de voorgenomen bouw van het ROC Aventus, de noodzakelijke verlegging van de Laan van de Mensenrechten

(om het fietsverkeer aan de zuidzijde van het station ingoede banen te kunnen leiden en ook daar een plein te kunnen maken) en de bouw van kantoren direct aan het spoor mogelijk te maken.

In de Toelichting wordt onder andere een overzicht gegeven van het voor dit gebied van toepassing zijn de beleidskader. Verwezen wordt naar de VI-NEX, het Streekplan, de Structuurplan Stedelijk Gebied, de Binnenstadsvisie, het Verkeersbeleid (fiets, verandering van de wegenstructuur, parkeerbeleid), Experimentenwet Stad & Milieu/Kanaalzone en tenslotte de nota 'Apeldoorn Duurzaam'.

In de paragraaf over het verkeersbeleid wordt verwezen naar de Verkeerskaart, die in 1999 is vastgesteld en waarop de toekomstige verkeersstructuur is aangegeven. Op deze kaart hebben wij niet de hand weten te leggen.

Omdat voor het gebied ten zuiden van het spoor nog geen VO gereed is, geeft dit bestemmingsplan de benodigde informatie over de beoogde ontwikkelingen ten aanzien van het ROC, de strook voor de kantorenlocatie langs het spoor, de infrastructuur (spoortunnels, Zuidplein. Laan van de Mensenrechten), de verkeersontsluiting voor gemotoriseerd verkeer, fiets en openbaar vervoer, parkeervoorzieningen en fietsenstallingen.

Voor inhoudelijke informatie wordt verder verwezen naar de betreffende pagina's in de Toelichting op het plan (pag. 22 t/m 30). Op deze plaats wordt alleen melding gemaakt van de volgende passage over de spoortunnels:

"De bestaande voetgangerstunnel blijft gehandhaafd. Deze tunnel wordt met trappen en liften verbonden met de bovenliggende perrons. Vanuit beheersoptiek zal deze tunnel 's nachts worden afgesloten. Verwacht wordt dat in de toekomst uit veiligheidsoverwegingen de toegang tot het station beperkt zal worden, zodat alleen degenen die in het bezit zijn van een treinkaartje toegang hebben tot de perrons en de tunnel. Gevolg daarvan is dat de spoortunnel niet meer gebruikt kan worden als doorgangsroute voor voetgangers, doch slechts als toegang tot de perrons."

Voor het ROC gebouw, het Zuidplein en de Laan van de Mensenrechten zijn uitgewerkte bouw- en inrichtingsplannen beschikbaar.

In het bestemmingsplan zijn geen aanwijzingen voor sociale veiligheid opgenomen.

Stationsplein Apeldoorn, voorlopig ontwerp, maart 2002

Het VO van het Stationsplein, in de wandelgangen bekend onder de naam 'het groene boekje', geeft de meest uitgewerkte informatie en het beste overzicht over de plannen voor het stationsgebied.

Hierin is informatie te vinden over het stedenbouwkundig ontwerp, als geheel en in onderdelen en de logistiek van het gebied.

Van belang voor de opstelling van het veiligheidsplan zijn met name de voorgestelde ontsluiting en doorkruising van het gebied voor auto's (brom)fietsers en voetgangers, de inrichting van het gebied (waarbij de oplossingen voor hoogteverschillen een belangrijk aandachtspunt vormen), de ruimtelijke en organisatorische samenhang tussen de voorzieningen voor openbaar vervoer (taxi, trein, bus) en de verwachte verkeersstromen rond NS- en busstation en de beide tunnels. De nieuwe fiets- en voetgangerstunnel wordt ongeveer 70 meter lang, minimaal 2,60 meter hoog en 10 meter breed, waarvan aan de oostzijde 3 meter bestemd voor voetgangers. De tunnel zal op doordeweekse dagen gemiddeld 21.000 fietsers en 15.000 voetgangers verwerken. De tunnel zal recht getrokken zijn en goed verlicht. In het VO is een aparte paragraaf 'sociale veiligheid' opgenomen. Hierin wordt de volgende uitgangspunten benoemd:

- vormgeving, inrichting en sfeer dienen optimaal het openbaar karakter tot

uitdrukking te brengen;

- heldere scheidslijnen tussen openbaar en privé;
- overzichtelijkheid, doorzicht en een adequate verlichting;
- publieke functies en woningen dienen hun toegang te hebben aan het plein, met zicht op het plein (ogen van de stad);
- vermijden van pishoeken en restruimtes;
- nachtsituatie als nadrukkelijk aandachtspunt.

Het VO biedt goede aanknopingspunten voor beoordeling en advisering op de criteria: zichtbaarheid, toegankelijkheid, aantrekkelijkheid en zonering, evenals op het criterium verkeersveiligheid.

Het VO geeft aanleiding tot het formuleren van enkele extra aandachtspunten:

- biedt het 'balkon' daadwerkelijk een goed overzicht over de verschillende (ov-)voorzieningen rondom het station? Terwijl de bus geheel rechts gelokaliseerd is (voor de uit het station komende treinreiziger), zijn taxi-standplaats en kiss&ride-locatie op een forse afstand geheel ter linker zijde gelegen. Goede bewegwijzering is hier een vereiste;
- zijn voetgangers- en fietsersstromen op het plein voldoende veilig van elkaar gescheiden? Zullen zij de in de bestrating gemarkeerde routes volgen of een eigen (kortste) route volgen?
- voorkomen moet worden dat (brom)fietsers de voetgangersroute over de 'loper' zullen nemen;
- de aangegeven leveranciersroute naar het stationsgebouw vormt een risico;
- beplanting en verlichting moeten goed op elkaar zijn afgestemd zodat groeiende boomkruinen op termijn de verlichtingsfunctie niet belemmeren;
- is voldoende rekening gehouden met passanten/reizigers die slecht ter been zijn; is voorzien in stijgpunten per lift?
- wordt de spoorovergang, één van de huidige toegangspunten tot de perons afgesloten?

Veiligheidsmonitor Apeldoorn 2002

De gemeente Apeldoorn heeft medio 2002 voor de tweede maal een veiligheidsmeting laten uitvoeren. Hiervoor is onder de Apeldoornse burgers een schriftelijke enquête uitgezet met vragen over objectieve en subjectieve veiligheidssituatie in de verschillende wijken in de gemeente.

Ten aanzien van de objectieve veiligheid biedt de monitor informatie over:

- omvang en spreiding van delicten
- omvang aantal slechtoffers
- het aangiftepercentage.

Ten aanzien van de subjectieve veiligheid biedt de monitor informatie over:

- omvang (on)veiligheidsbeleving, naar tijdstip en locatie
- rapportcijfer voor veiligheidsgevoel in buurten
- vermijdingsgedrag (enge plekken)
- veelvoorkomende voorvallen of misdrijven
- angst voor slachtofferschap geweld
- mening over veranderingen in de ervaren veiligheidssituatie

Na een beeld van de ervaring van de burgers, Apeldoorn breed, wordt ingezoomd op de bevindingen per wijk. In het kader van de uitgangsanalyse is met name de veiligheidsbeleving in het Centrum relevant. Het centrumgebied is echter aanmerkelijk groter dan de stationslocatie; het omvat mede

het binnenstedelijke winkel- en uitgaansgebied, anderzijds valt het gebied ten zuiden van het spoor er weer buiten². De onderzoeksresultaten bieden daarom eigenlijk alleen een globaal referentiekader voor de situatie in het stationsgebied en alleen voor het gebied ten noorden van het spoor. In dat gebied geeft het een beeld van de context ons studiegebied.

De resultaten geven aan, niet onverwacht, dat bewoners van het Centrum zich over het algemeen minder veilig voelen dan bewoners van andere stadsdelen. Vooral de verkeersveiligheid, vernielingen, bedreigingen en diefstallen worden aangehaald. Uit de conclusies: "Het Centrum kan [...] met betrekking tot woninginbraken en algemene veiligheid als gemiddeld worden getypeerd, met betrekking tot diefstal en bedreiging als onveilig en met betrekking tot de delictgroep verkeersveiligheid en vernielingen zelfs als zeer onveilig". Ten aanzien van vernielingen en verkeersveiligheid bleek de situatie in 2002 aanzienlijk te zijn verslechterd ten opzichte van die in 1999.

Bewoners uit andere stadswijken ervaren het Centrum op alle veiligheidsaspecten als minst veilige wijk in de stad. Een bevinding die evenmin verbazing wekt. Verrassend is wel dat dit minder expliciet is waar gevraagd wordt naar het risico om slachtoffer te worden van geweld. Het risico op ernstige mishandeling bijvoorbeeld acht men in enkele andere wijken groter. (Het risico op *zeer ernstige* mishandeling acht men echter wel in het Centrum het grootst). Ook op enkele andere onderwerpen, zoals het risico op vechtpartijen, bedreiging met wapen, bedreiging met geweld, scoort het Centrum nauwelijks slechter dan enkele andere wijken.

Kadernotitie Integraal Veiligheidsbeleid 2003-2006

De Kadernotitie Intergaaf Veiligheidsbeleid 2003-2006 geeft de kaders aan waarbinnen het Actieplan Veiligheid is ontwikkeld. De Kadernotitie is opgesteld op basis van de gegevens uit de Veiligheidsmonitor Apeldoorn 2002 en de Verantwoording Integraal Veiligheidsbeleid 2000-2003, aangevuld met actuele (landelijke) veiligheidsthema's. De Kadernotitie is eind 2002 door de raad vastgesteld. "Doel van het veiligheidsbeleid is het handhaven van het veiligheidsniveau in de gemeente Apeldoorn en daar waar nodig te verbeteren." De kenmerken van het gemeentelijk veiligheidsbeleid worden samengevat in de temen: duurzaamheid en structurele aanpak.

De Kadernotitie geeft een duidelijke definitie van wat de gemeente (in het licht van lokaal beleid) onder veiligheid verstaat:

"Veiligheid is de gewenste mate van ordening en rust in het openbare leven en de gewenste mate van bescherming van leven, gezondheid en goederen tegen acute of dreigende aantastingen. Onveiligheid is alles wat daarop een inbreuk maakt. De term onveiligheid slaat zowel op de feitelijke aantastingen, ook wel objectieve onveiligheid genoemd, als op de beleving van onveiligheid, de subjectieve onveiligheid."

Een nadere precisering leidt tot een onderscheiding in drie typen veiligheid:

- *Sociale veiligheid* omvat de beheersing van geweld, criminaliteit en overlast.
- *Externe veiligheid* houdt de beheersing van risico's in door het transport, het gebruik, de opslag en de productie van gevaarlijke stoffen. Bij transport kan gedacht worden aan buisleidingen, water, wegen en spoorwegen.
- *Fysieke veiligheid* omvat het voorkomen van ongelukken door rampen, brand, milieu, verkeer en grote evenementen. Binnen deze omschrijving

Noot 2 Het Centrum omvat de buurten: Binnenstad, De Haven, Brinkhorst en Sprengeweg-Noord

valt ook de veiligheidstoets bij nieuw te bouwen projecten/gebouwen en de fysieke beheers- en onderhoudsaspecten bij een gemeente.

Om de interne gemeentelijke samenwerking op het veiligheidsterrein vorm te geven is in 2002 het Lokaal VeiligheidsOverleg (LVO) gestart. Dit overleg speelt een belangrijke rol voor afstemming van beleid en samenwerking binnen de veiligheidsketen. Het uitvoeringsproject Preventie, Toezicht en Handhaving (PTH) heeft een plaats binnen dit overleg. Hierin zijn vertegenwoordigd: politie, brandweer en de gemeentelijke afdelingen Bouwtoezicht, Veiligheid en Recht, en Milieu. In dit project wordt samengewerkt op het gebied van afstemming, controle en handhaving van de regelgeving (vergunningen) zoals de gezamenlijke controles in de horeca.

De Kadernotitie behandelt achtereenvolgens: de veiligheidsketen, de bestuurlijke verantwoordelijkheid van het Integraal Veiligheidsbeleid, de cyclus van het veiligheidsbeleid (voor de drie onderscheiden veiligheidstypen), de in- en externe samenwerking en de rol van de gemeentelijke organisatie daarin, de benadering (een naar buiten gerichte wijkaanpak) en de randvoorwaarden (budget en communicatie). De notitie sluit af met het benoemen van de speerpunten en doelstellingen voor de komende periode:

- versterking van de ketenbenadering met de nadruk op pro-actief en preventief werken;
- wijkgericht;
- interactief;
- directe koppeling Actieplan Veiligheid en Politieparagraaf;
- jaarlijkse verantwoording in voortgangsrapportages;
- een nieuwe Veiligheidsmonitor in 2006.

Ten aanzien van de inhoud van het beleid wordt prioriteit gelegd bij "onderwerpen en stadsdelen met de slechtste ontwikkeling in score". Uitgangspunt daarbij zijn de resultaten van de Veiligheidsmonitor 2002. Voor het Centrum betekent dat prioriteit voor de aanpak van: geweld, diefstal (vanaf/van/uit huis, tuin, auto, fiets, brommer) en drugsoverlast.

Veiligheidsgesprekken, Nieuwsbrief april 2003

Voor de vertaling van de Kadernotitie in een concreet actieplan zijn op initiatief van de afdeling Veiligheid en Recht van de gemeente onder andere zes gespreksavonden georganiseerd, waarin met bewoners in de verschillende stadsdelen over de belangrijkste thema's van gedachten is gewisseld. Onderlegger voor de gesprekken was, naast de Kadernotitie, de Veiligheidsmonitor 2002. Het doel was, dat duidelijk werd waar de gemeente, bij het opstellen van het Actieplan, de accenten zou moeten plaatsen. Op de gespreksavond in de binnenstad waren vooral veel ondernemers aanwezig. Een van de aanwezigen liet weten dat, door de verbeterde samenwerking tussen politie en ondernemers, het geweld in de binnenstad is afgenomen. Een overtuiging overigens, die niet door de cijfers wordt ondersteund, zoals in hoofdstuk 4 zal blijken. Belangrijk item in dit gesprek was de zorg over de komst van het Omnizorgcentrum. De verwachting is dat dit centrum meer rondhangende jongeren aan zal trekken. Ook werd besproken of de 30 km zone niet breder ingevoerd zou kunnen worden. Achterliggende motivatie betrof de onveiligheid wordt opgeroepen door de wisseling in de maximum snelheid in de straten en de onduidelijkheid die dat met zich mee brengt. Tot slot werd bepleit dat de aandacht van de politie voor het terugdringen van geweld niet ten koste mag gaan van de aanpak van de fietsendiefstal en het tekort aan fietsenstallingen in het gebied.

Actieplan Veiligheid 2003-2006

Het Actieplan Veiligheid bouwt voort op de Kadernotitie Integraal Veiligheidsbeleid. Het is als te lezen als het hieruit voortkomende uitvoeringsprogramma. Een belangrijke inbreng op het uiteindelijke Actieplan is ook door de Apeldoornse burgers geleverd in de vorm van de gespreksavonden (zie boven).

Ook de politie is bij de totstandkoming van het Actieplan nauw betrokken geweest. In het Actieplan is een politieparagraaf opgenomen waarin de gemeentelijke input voor de politie-inzet wordt aangegeven.

Apeldoorn kiest bij de veiligheidsaanpak in belangrijke mate voor wijkgericht werken. Het actieplan geeft op wijkniveau aan op welke wijze de gemeente de verschillende veiligheidsthema's wil aanpakken en welke actoren daarin een rol hebben. Voor de binnenstad zijn de belangrijkste drie thema's: de aanpak van diefstal, het verminderen van het toenemend aantal vernielingen en de aanpak van geweldsdelicten. Naast politie en gemeente, ziet men voor de eerste twee thema's bewoners en de wijkraad, en voor het derde thema de wijkraad als meest prominente partners. De inzet zal voor de eerste twee items vooral worden gericht op het verhogen van de aangiftebereidheid, en op toezichts- en controle-acties. Om het aantal geweldsincidenten terug te dringen zal in 2003/2004 specifiek campagne worden gevoerd. Daarnaast zal voor voertuigcriminaliteit en diefstal van (brom)fietsen een gerichte aanpak worden ingezet.

Als hoofdonderwerp integraal veiligheidsbeleid voor het stedelijk centrum komen verder nog naar voren: veilig bouwen en ontwerpen, actueel voor het stationsgebied, en het verbeteren van de verkeersveiligheid.

Naast de inzet van nieuw en aangescherpt beleid wordt ook voortzetting en vervolg van reeds eerder ingezette acties noodzakelijk geacht om de positieve lijn vast te houden. Voor de binnenstad betekent dat met name het continueren van de aanpak voor veilig werken & winkelen, veilig uitgaan en de aanpak van drugsoverlast. Ten aanzien van het eerste thema zijn meer externe partijen betrokken, behalve de politie worden genoemd: MKB-Apeldoorn, BOA, FAO, bureau Slachtofferhulp. In het kader van het thema veilig uitgaan wordt onder andere verwezen naar: cameratoezicht, intensive-ring toezicht, lik-op-stuk-beleid, urineliften, calamiteitverlichting. De wenselijkheid van verdere uitbreiding van cameratoezicht zal ook verder worden onderzocht.

In het licht van de discrepantie tussen de objectieve en de subjectieve veiligheid zet de gemeente trajecten in om de communicatie naar de burgers te verbeteren. Dit moet bijdragen aan een juist beeld van wat er werkelijk in een buurt aan de hand is.

Voor alle activiteiten die de gemeente inzet om de veiligheid te verbeteren zijn communicatietrajecten naar de burgers uitgezet. Hiervoor wordt een breed scala aan middelen gebruikt: van nieuwsbrieven tot buurtbijeenkomsten, van quick-scans tot veiligheidstrainingen.

Binnenstadsvisie 2010³

De Binnenstadsvisie geeft geen uitgangspunten voor veiligheid; wél wordt hieruit een globaal beeld verkregen van de kwalitatieve ontwikkelingen die in het stationsgebied zullen worden gerealiseerd.

Noot 3 Tekstgedeelten tussen [...] betreffen toevoegingen van DSP-groep.

Het station moet een hoogwaardig openbaarvervoersknooppunt worden voor trein, bus en taxi. Het moet ook de groene entree van het centrumgebied gaan vormen. Stationsstraat en Molenstraat zullen eveneens 'een groene gedaantewisseling ondergaan'.

De visie voorziet in een forse upgradering van het kwalitatieve binnenstadsniveau. Men beoogt een zorgvuldig vormgegeven openbare ruimte. "De gevelwanden langs straten en pleinen dienen op de begane grond een 'open' karakter te hebben. In combinatie met de vestiging van attractieve voorzieningen verhoogt dit de levendigheid en veiligheid in de binnenstad". Algemeen uitgangspunt is het mengen van functies, waarin bepaalde plekken een eigen accent krijgen, zoals de Stationsomgeving. Dit gebied krijgt de kenmerken van een zakencentrum met ruimte voor stedelijk wonen en kantoorgerichte detailhandel, dienstverlening en horeca.

De komende 20 jaar zal de kantoorsector zich naar verwachting aan de noord- en vooral de zuidzijde van het station uitbreiden met circa 70.000 m² bruto vloeroppervlak. Aan de zuidzijde, zal het nieuwe ROC verrijzen, met 40.000 m² vloeroppervlak. [Of de bestemmingsplanwijziging ter hoogte van het huidige P+R terrein daadwerkelijk tot een uitbreiding van kantoorfuncties zal leiden is op dit moment nog onduidelijk.]

De binnenstad blijft goed bereikbaar met de auto, maar een centrale rol is weggelegd voor voetgangers en fietsers.

Enkele pleinen krijgen in de binnenstad een functie voor recreatie, (nacht)horeca en/of evenementen. Dit is niet het geval voor het Stationsplein. In de visie is duidelijk ruimte gecreëerd voor evenementen, [waaruit kan worden afgeleid dat deze meer zullen worden aangetrokken. In hoeverre dit extra reizigers van buiten Apeldoorn zal aantrekken is onduidelijk.]

Rond het stationsgebied worden nieuwe woningen gebouwd, veelal appartementen; [dit vormt een waardevolle aanvulling voor de sociale veiligheid.] Er zal actief beleid worden ingezet om het wonen boven winkels te versterken, oa ook de straten als Stationsstraat en Molenstraat.

Ten aanzien van dak- en thuislozen voert Apeldoorn een actief beleid (w.o. het realiseren van het geplande Omnizorgcentrum) om hieraan gerelateerde problemen van overlast, gevoelens van onveiligheid en drugsgebruik op straat te beperken.

Het autoverkeer in de binnenstad wordt zo veel mogelijk beperkt tot bestemmingsverkeer. De Laan van de Mensenrechten krijgt bestemming als doorstroomroute; de Stationsstraat wordt eenrichtingverkeer in noordelijke richting en ook de Kalverstraat en de Molenstraat zullen nog slechts in één richting verkeer doorlaten; de Hoofdstraat-zuid zal alleen toegankelijk zijn voor bestemmingsverkeer.

Voor fietsers zal de Stationsstraat de belangrijkste noord-zuidverbinding vormen. De Stationsstraat vormt de verbindingsroute tussen Stationsplein en het toekomstig evenementenplein in het Kanaaloevergebied, het Marktplaatsplein en het Oranjepark. De Hoofdstraat is de centrale as van het kernwinkelgebied.

Veiligheidshandleiding openbare ruimte Apeldoorn

De Handleiding is in september 2003 vastgesteld en vormt nu een verplicht onderdeel van het Programma van Eisen voor alle ontwerpplannen. De Handleiding is ontwikkeld op basis van het PolitieKeurmerk Veilig Wonen. De Handleiding geeft richtlijnen om de openbare ruimte zo veilig mogelijk te maken; op het niveau van het ontwerp en dat van het beheer. Behandeld worden de objectieve veiligheid, de subjectieve veiligheid en het voorkomen

van calamiteiten.

In de Handleiding worden definities voor de objectieve en de subjectieve veiligheid gegeven:

- *objectieve veiligheid*: het zo veel mogelijk ontbreken van alle vormen van criminaliteit
- *subjectieve veiligheid*: het optimaliseren van het gevoel van veiligheid dat mensen hebben.

De criteria die van invloed zijn op de objectieve en subjectieve sociale veiligheid zijn onder te delen in vier groepen:

- zichtbaarheid
- toegankelijkheid
- zonering
- attractiviteit.

Het uitgangspunt van de Handleiding is dat "... Als het gaat om veiligheid een gebied niet geïsoleerd van zijn omgeving bekeken kan worden...". Als de drie belangrijkste factoren die de context bepalen worden genoemd:

- functies buiten het plangebied;
- sociale samenstelling van het omliggende gebied;
- ruimtelijke factoren

Virtual Reality stationsgebied

Een driedimensionale virtuele presentatie van het te ontwikkelen stationsgebied.

Zichtcalculator

Virtual Reality programma op basis waarvan onder andere de veiligheid van het ontwerp voor de nieuwe fiets- en voetgangerstunnel is onderzocht en de presentatie van het stationsgebied is gemaakt.

Adviezen DSP-groep

Voor woningbouw streven politie en gemeente ernaar dat elk nieuwbouwproject in de gemeente Apeldoorn aan het PolitieKeurmerk Veilig Wonen voldoet, of zo dicht mogelijk daarbij. In dit licht heeft DSP-groep enkele ontwerpen voor het stationsgebied op veiligheid getoetst en van advies voorzien.

- *Sociale veiligheid woningen Sophialaan*

Advies op 17 november 2000 waarin aanbevelingen voor aanpassingen aan het ontwerp voor het appartementengebouw en voor de eengezinswoningen aan de Sophialaan, zodat deze projecten de toets van het PolitieKeurmerk Veilig Wonen kunnen doorstaan.

Advies op 29 januari 2001 over ontwerp, toegangsregulering en verlichting binnengebied en vlonder tussen Sophialaan en Molenstraat, waarbij gekozen wordt voor een semi-privaat gebied.

- *Woongebouw Crescent-west*

Advies op 22 oktober 2001 waarin aanbevelingen voor aanpassingen aan entrees, binnenterrein en parkeergarage, teneinde de sociale veiligheid van dit woongebouw zo optimaal mogelijk te maken.

- *Stations tunnel en perron vide*

Advies van 21 mei 2002 om visueel ((dag)licht) en akoestisch contact mogelijk te maken tussen de langzaamverkeerstunnel en het bovenliggende perron. Daarvoor wordt een vide geadviseerd, te realiseren op het tweede perron.

Concept Visie Openbare Ruimte is in ontwikkeling en naar verwachting binnenkort gereed.

De sociale veiligheid in het openbaar vervoer in Apeldoorn

In najaar en winter van 2003 is onderzoek uitgevoerd naar de sociale veiligheid in het openbaar vervoer in Apeldoorn.

Connexxion heeft in een aantal bussen in Apeldoorn camera's geplaatst.

Reizigers vinden het cameratoezicht prettig, omdat dit een veilig gevoel geeft. Ook Connexxion zelf en de chauffeurs zijn daar positief over: het verhoogt het veiligheidsgevoel en de pakkans van daders wordt vergroot. De chauffeurs zijn tevreden over de ondersteuning door politie, in geval daarop een beroep wordt gedaan.

Om het veiligheidsniveau in het openbaar vervoer te verhogen heeft Connexxion een aantal maatregelen getroffen:

- agressietraining voor chauffeurs;
- noodknop voor alarmering en directe ondersteuning in de bus;
- opvang voor personeel na incident;
- cameratoezicht in aantal bussen;
- beheerst instapregime (instappen bij chauffeur, waarbij directe kaartcontrole);
- pleindiensten medewerkers op busstation.

De auteur van het rapport komt op basis van de bevindingen tot de volgende aanbevelingen:

- consolideren van de huidige (goede) situatie;
- uitbreiden cameratoezicht;
- flexibele toezichthouders voor kaartcontrole en invoeren van BOA's;
- periodieke trainingen voor het personeel intensiveren (sociale vaardigheden en omgaan met lastige situaties);
- communicatie naar passagiers (mn over de veiligheidsmaatregelen die Connexxion neemt).

Externe Veiligheid, rapport DHV

Het rapport is bij het opmaken van deze rapportage nog niet ontvangen.

3.2 Reizigersstromen

Van de NS zijn enkele cijfers over reizigersstromen beschikbaar. De NS heeft berekend dat momenteel ongeveer 13.000 reizigers per dag de trein in- en uitstappen. Bijna 60% van de reizigers komt en gaat in de daluren. Het resterende percentage is gelijkelijk verdeeld over de ochtend- en middagspits. (Spits is van 07.00 tot 09.00 uur en van 16.00 tot 18.00 uur; daluren zijn de overige uren). De avonduren worden door de NS als 'rustig' bestempeld, zowel doordeweeks als in het weekend.

Veel reizigers in Apeldoorn hebben als voor- en natransport de bus: ongeveer 35%. 25% van de reizigers komt op de fiets en ongeveer 10% van de reizigers hanteert de fiets als natransport. Met eigen auto komt een kleine 10%, als passagier (wegbrengers) een paar procent meer. Een kleine 20% wordt opgehaald met de auto. Lopend komt zo'n 15% naar het station en ruim 30% loopt na aankomst in Apeldoorn naar zijn of haar bestemming. De taxi speelt een marginale rol, zo'n 1%.

Van de treinreizigers is op dit moment ongeveer 15% is scholier/student. Zij bepalen voor een deel de ochtendspits; hun vertrek 's middags is meer verspreid. Ruim 30% is forens of zakelijk op pad (vooral spitsuren-reizigers). Nog eens ruim 50% van de treinreizigers komt naar Apeldoorn voor sociale

of recreatieve doeleinden; zij reizen vooral in de daluren.

Cijfers over de verwachte toekomstige situatie zijn niet beschikbaar. Het is aannemelijk dat het aantal treinreizende scholieren, met de komst van het ROC niet erg zal veranderen. Veranderingen zullen meer te verwachten zijn in het aantal scholieren dat de bus neemt.

Connexxion rijdt in de spits met ongeveer 100 bussen per uur op het busstation; buiten de spits zijn dit er ongeveer 60 per uur. Het bleek niet mogelijk het dagelijks aantal in- en uitstappers van de bussen nauwkeurig te achterhalen. Connexxion rekent met gemiddeld 4.000 busreizigers per dag, die op een of andere wijze het busstation aandoen. Een deel hiervan stapt op het busstation over op een andere bus. Connexxion verwacht in de toekomst vanaf het busstation minder leerlingen van het ROC te vervoeren, omdat een belangrijk deel van de Apeldoornse ROC-leerlingen treinscholieren zijn. Zij zullen in de toekomst rechtstreeks van en naar het nieuwe ROC kunnen lopen.

De projectleider nieuwbouw ROC Aventus laat weten dat ongeveer 9.500 leerlingen van het nieuwe ROC gebruik zullen gaan maken. Het aantal personeelsleden ligt in totaal op een kleine 1.000. Per dag zal gemiddeld ongeveer een derde deel van het aantal leerlingen en personeelsleden aanwezig zijn (veel leerlingen zijn door de week voor praktijk en beroepsvorming aanwezig in bedrijven en instellingen).

Op pagina 27 van het bestemmingsplan 'Stationsomgeving Zuid' wordt een overzicht gegeven van het aantal ROC leerlingen en medewerkers dat naar verwachting per fiets en auto naar school zal komen.

3.3 Voetgangers- en fietsersstromen; piek en dalperioden

Voor een precieze berekening van het aantal mensen dat op verschillende tijden van de dag en de week gebruik zullen maken van de beide NS-tunnels en het aantal mensen dat zich op uiteenlopende tijden rond NS- en busstation zullen bevinden, ontbreekt voldoende informatie.

Ook valt op dit moment niet te voorzien in welke mate stromen mensen zich over beide tunnels zullen verdelen, en of dit op drukke en stille uren gelijk zal zijn. Dit heeft onder andere te maken met het bewaakt of niet bewaakt stallen van de fiets, met de aantrekkelijkste route van ROC naar busstation en vice versa, met gebruik en locatie van functies in en om station, en over de invoering van beheerste toegang tot station (de route door de perrontunnel zal dan minder aantrekkelijk worden als interwijkverbinding).

Over deze variabelen bestaat nog onzekerheid.

De bescheiden gemeentelijke informatie die ons ter beschikking staat is opgenomen in het VO voor het Stationsplein. Naar berekeningen van de afdeling MMO zullen gemiddeld 21.000 fietsers en 15.000 voetgangers zich per dag door de nieuwe tunnel verplaatsen. Deze gegevens zijn evenwel niet uitgesplitst naar dag en tijd.

Nadere berekeningen zijn nog niet achterhaald. Indien deze uiteindelijk ook niet aanwezig blijken te zijn, zou het in het belang van het op te stellen veiligheidsplan plezierig zijn wanneer deze alsnog zouden worden uitgevoerd. Dit teneinde mogelijke veiligheidsknelpunten (te druk, te stil) te kunnen inschatten en bijtijds te ondervangen.

4 De cijfers

Om een beeld van de veiligheidssituatie te verkrijgen op en rond station Apeldoorn, zijn verschillende registratiebronnen geraadpleegd. Allereerst zijn daardoor gegevens verkregen uit het BedrijfsProcesSysteem (BPS) van de politie. Hierin zijn alle zaken waarvan melding is gedaan bij de politie (al dan niet gevolgd door aangifte en aanhouding) opgenomen. In dit registratiebestand zijn gegevens te vinden over feitelijke incidenten, inclusief verkeersongevallen, c.q. alleen over objectieve- en verkeers veiligheid dus. Van de politie zijn gegevens over 4 jaar verkregen, uitgesplitst per kwartaal.

Connexxion kon geen eigen cijfers overleggen die betrekking hebben op het busstation. Bij het Centrum Vernieuwing Openbaar Vervoer (CVOV) is een verzoek neergelegd om gegevens over deze halte uit het databestand te destilleren. Via de klantenbarometer van het CVOV worden gegevens van reizigers verzameld over (onder andere) de ervaren (on)veiligheid. Het CVOV kan deze gegevens pas over enige tijd leveren.

Beperkte informatie hebben we ook nog kunnen verkrijgen uit de rapportage van Andrew Veenman over de sociale veiligheid in het openbaar vervoer in Apeldoorn.

NS heeft cijfers kunnen aanleveren over de veiligheidsbeleving op station Apeldoorn, uit het 'Kosmos'-registratiesysteem, een klantenenquête, voor de jaren 2001, 2002 en 2003. Ook zijn cijfers ontvangen over agressie en zwartrijden in de trein op de baanvakken Apeldoorn – Amersfoort, - Deventer en – Zutphen.

Voor een beeld van de verkeersveiligheid zijn cijfers gebruikt van de politie.

4.1 Het busstation

Incidenten

Deze cijfers zullen uit de CVOV gegevens blijken. Deze kunnen pas na afronding van de rapportage worden geleverd.

Veiligheidsbeleving

Het CVOV doet onderzoek naar de veiligheidsbeleving van reizigers, zowel tijdens de rit als op de halteplaatsen. We hebben het CVOV verzocht cijfers over de stationshalte Apeldoorn uit het bestand te destilleren. Deze zijn op het moment van afronden van de rapportage nog niet binnengekomen. De totaalcijfers voor heel Apeldoorn, volgens de klantenbarometer van het CVOV zijn wel beschikbaar en zeggen het volgende:

Sociale veiligheid 2001, gemeten door het CVOV :

	Spitsuren		Daluren	
	Woon-werk	Overig	Woon-werk	Overig
veiligheidsgevoel				
op de halte	6,63	6,64	6,82	6,86
in de bus	6,71	6,71	6,72	6,86

Connexxion heeft ook zelf een kwaliteitsthermometer. Ook deze geeft alleen voor heel Apeldoorn gegevens. De sociale veiligheid op de haltes wordt volgens deze thermometer door de reizigers beoordeeld met een cijfer dat tegen de 7 aanligt; dit komt ongeveer overeen met het landelijk gemiddelde. In 2000 was dit 6,6; in 2001 6,9 en in 2002 6,8. De waardering voor de sociale veiligheid stijgt dus licht.

Uit het onderzoek van Andrew Veenman blijkt dat als mensen last hebben van gevoelens van onveiligheid dit het meest voorkomt op doordeweekse avonden.

In het rapport lezen we verder dat in 2002 de chauffeurs in het totaal 35 incidenten hebben gemeld, over heel Apeldoorn gemeten. Het gaat om een diversiteit aan incidenten en ook wat betreft dag en tijdstip is er geen tendens te bespeuren. Verbaal geweld en bedreiging komen het meest voor. 39% van de chauffeurs voelt zich in Apeldoorn wel eens onveilig.

4.2 Het treinstation

Incidenten

De KLPD/Spoorwegpolitie houdt registratie bij van incidenten die zich op het station en de perrons voordoen. In 2003 betreft het 73 incidenten. 29 hiervan hebben betrekking op lastige klanten met betalingsproblemen en gevallen van zwartrijden. 22 meldingen hebben te maken met overlastgevers en er zijn 8 meldingen van bedreiging en fysiek geweld geweest. Het totale overzicht is opgenomen in Bijlage 1.

Incidenten in de trein worden geregistreerd in het Railpocket MIS systeem. In dit systeem kunnen door personeel van NS ongeregelde zaken worden ingevoerd, die zich tijdens de rit voordoen. Het gaat om incidenten van agressie en zwartrijden (kaartverkoop op de trein). Of incidenten daadwerkelijk worden ingevoerd blijkt in de praktijk nogal afhankelijk te zijn van de situatie (drukke, aard incident, motivatie van het personeel). Incidenten die zich op de perrons voordoen kunnen ook in dit systeem worden ingevoerd. Deze informatie wordt echter niet naar perrons, maar naar baanvakken weggeschreven. Het registratiesysteem biedt dus geen informatie over de situatie op het station zelf. Om toch enige indicatie te geven van wat zich in en om Apeldoorn afspeelt in en rond de trein afspeelt geven we hier enkele vergelijkende cijfers voor een drietal baanvakken.

Aantal meldingen in december 2003

	agressie	verkoop op de trein
baanvak		
Zutphen-Apeldoorn	1	232
Apeldoorn-Deventer	1	427
Apeldoorn-Amersfoort	0	537

bron: NS, Concernstaf Sociale Veiligheid

In december 2003 stonden deze drie baanvakken in de Productie Eenheid Hengelo, die een onderverdeling in twaalf baanvakken kent, achtereenvolgens op de 8^e, 9^e en 10^e plaats wat betreft het aantal agressiemeldingen. Ter vergelijking: voor het baanvak met de meeste meldingen in die maand, Arnhem-Zutphen werden 4 gevallen van agressie gemeld.

In een vergelijkend overzicht blijkt dat het aantal agressiemeldingen op de drie Apeldoornse baanvakken, in de tweede helft van 2003 vergeleken met dezelfde periode een jaar daarvoor, aanzienlijk is gedaald; vooral op het baanvak Apeldoorn-Amersfoort werd het aanmerkelijk rustiger.

Veiligheidsbeleving

De NS houdt op de stations reizigersenquêtes om de veiligheidsbeleving te meten. NS neemt als een graadmeter het aantal reizigers dat het veiligheidsgevoel op de stations met een zeven of meer beoordeelt. Dat schommelt in de avonduren op station Apeldoorn rond de 50%, als we een heel grof jaargemiddelde van de cijfers nemen. Overdag ligt dit percentage boven de 80%. In 2003 is het veiligheidsgevoel iets verbeterd tov het jaar daarvoor, maar ligt op een lager niveau dan in 2001. De cijfers laten echter een veel grilliger patroon zien als ze op kwartaalniveau worden beschouwd. Binnen een jaar blijkt dat percentage zomaar 10 tot 20% te kunnen fluctueren. Er is geen patroon te zien in deze fluctuaties als de cijfers tussen de jaren worden vergeleken. Navraag bij NS-Commercie leverde ook geen verdere informatie op.

Voor de beeldbepaling is de veiligheidsbeleving van de reizigers op het Apeldoornse station vergeleken met die op enkele andere stations. Als we naar het grove jaargemiddelde kijken, scoort station Apeldoorn 2 procent lager dan station Zutphen, maar ongeveer 10 procent hoger dan station Arnhem en weer meer dan 10 procent slechter dan station Groningen. Op kwartaalniveau is deze tendens echter niet constant. Helaas ontbreken meer gegevens, zodat deze grillige cijfers verder niet geïnterpreteerd, laat staan verklaard kunnen worden.

4.3 De openbare ruimte

Incidenten

De incidentgegevens die betrekking hebben op de openbare ruimte zijn verkregen van de politie. De politie heeft de incidenten uit het studiegebied geselecteerd uit het BPS⁴. De incidenten zijn geordend naar de volgende onderwerpen:

- vandalisme/vernieling/fysiek geweld tegen goederen
- graffiti
- overlast
- diefstal (van goederen in de openbare ruimte (waaronder die aan en van auto's en (brom)fietsen) en uit woningen, winkels, bedrijven en schoolgebouwen)
- beroving/zakkenrollen
- bedreiging
- fysiek geweld tegen personen (met en zonder wapengebruik)

Noot 4 Van de volgende straten is uit de politieregistratie iets meer meegenomen dan het door DSP afgebakende gebied, omdat ze met hun WBS-code net buiten het aangegeven gebied vielen.
Molenstraat – vanaf de Veldhuisweg tot aan het Kanaal
Hoofdstraat – tussen de Kalverstraat en de Hofstraat/Kanaalstraat
1^e Wormenseweg – tussen de Oranjestraat en de Reigersweg
2^e Wormenseweg – tussen de Nachtegaalweg en de Reigersweg
Molendwaarsstraat – tussen de Molenstraat en de Korte Kanaalstraat
Spoorstraat – tussen de Veldhuisweg en het Kanaal.

- aanranding/verkrachting/zedendelicten
- harddrugs
- geluidshinder
- brand/ontploffing
- verkeersongevallen (met en zonder letsel).

We geven hier de hoofdlijnen van de cijfermatige informatie weer. Het totale overzicht is te vinden in Bijlage 1 en 2.

De cijfers over 2003 laten zien dat, niet onverwacht, het aantal incidenten in de Hoofdstraat en op het Stationsplein het grootst is. Met name *bedreiging* en concreet *fysiek geweld* tegen personen vindt plaats op deze locaties, met een uitwaaiing de Stationsstraat en de 1^e Wormenseweg in. Ook *diefstal* (met uitsluiting van auto's en (brom)fietsen), *zakkenrollen*, *berovingen* en *tasjesroof* doet zich vooral in de Hoofdstraat en op het Stationsplein voor. *Vandalisme en vernielingen* (met uitsluiting van die aan auto's en (brom)fietsen) komt het meest in de Hoofdstraat voor. In onderstaande tabel zijn de belangrijkste cijfers weergegeven.

Belangrijkste problemen in het studiegebied

	bedreiging	geweld (zonder wapen)	vandalisme	overlast	diefstal in openbare ruimte	zakkenrollen /tasjesroof
Hoofdstraat	9	40	17	71	53	70
Stationsplein	16	19	8	44	32	17
Stationsstraat	9	6	4	29	9	4
1^e Wormenseweg	5	7	7	10	2	
overige straten	2	8	14	37	16	-
totaal	41	80	50	191	112	91

bron: bewerking BPS cijfermateriaal

Over het algemeen is *diefstal uit woningen* in het hele gebied beperkt en verspreid (7 gevallen in 2003). *Diefstal uit bedrijfspanden* komt het meest in de Hoofdstraat voor. Het aantal door de politie geregistreerde *winkeldiefstallen* is erg gering (totaal 5 in 2003 in het hele studiegebied); het is aannemelijk dat dit veel omvangrijker zal zijn dan het aantal gevallen dat in het BPS staat geregistreerd, maar dat winkeliers hier veelal de politie niet bij betrekken.

Voor *harddrugs* kan men het best in de Hoofdstraat terecht. Meldingen van *overlast* (met uitzondering van die gevallen die aan verkeer en parkeren zijn gerelateerd) komen ook weer vooral uit de Hoofdstraat, het Stationsplein en de Stationsstraat. De overlast staat vaak in relatie tot alcohol-, drugs- en medicijngebruik, ofwel wordt veroorzaakt door mensen met een GGZ-stoornis. Van de overige overlastmeldingen is in veel gevallen niet te herleiden waarop zij zijn terug te voeren. Overlast die met de jeugd in verband wordt gebracht vindt vooral in de Hoofdstraat en de 1^e Wormenseweg plaats. Op jaarbasis gaat het echter maar om ruim 10 gevallen.

Vergelijken we de cijfers van 2003 met die van voorgaande jaren dan is er een dalende tendens te zien in het vandalisme die neerkomt op een afname met ongeveer 40%, dat is fors! Het totaal aantal gevallen van overlast is sinds 2000 juist gestegen, met ruim 25%. Dit is voor een aanzienlijk deel

toe te schrijven aan het toenemend aantal meldingen van aan alcohol en drugs gerelateerde problemen; sinds 2002 lijkt de situatie gestabiliseerd. Diefstal van goederen uit de openbare ruimte (uitgezonderd (brom)fietsen en auto's) laat een wisselend beeld zien. Vergelijken we 2003 met 2000, dan is sprake van een toename met ongeveer 25%. Het aantal gevallen van beroving, tasjesroof en zakkenrollen is in de periode 2000 tot 2003 eerst toegenomen en daarna in het afgelopen jaar weer afgenomen; in vergelijking met 2000 is er echter wel sprake van een toename met meer dan 30%. Afgezien van een afname in 2001 is in de aantallen gevallen van fysiek geweld weinig verandering te zien. Het wapengebruik is sinds 2000 duidelijk verminderd (dat geldt overigens niet voor het geconstateerde wapenbezit).

Het jaar 2001 lijkt een relatief rustig jaar te zijn geweest; alle bovengenoemde incidenten laten in dit jaar een dip in de cijfers zien.

Dat geldt niet voor de *verkeersongevallen*. Het aantal ongevallen met alleen materiele schade is in de periode 2000-2003 met 20% gedaald; het aantal ongevallen met lichamelijk letsel is daarentegen met bijna 30 % gestegen en bereikte juist in het jaar 2001 een piek.

Dat was ook het geval voor meldingen van geluidshinder van de horeca; sindsdien is daarin echter een enorme verbetering gekomen.

Auto's en fietsen

Diefstal uit auto's komt in 2003 nog ongeveer even vaak voor als in de voorgaande jaren (31 meldingen in 2003). De meeste pleegplekken bevinden zich in de 1^e Wormenseweg, de Hoofdstraat en de Stationsstraat. Autodiefstal, in 2003 waren dat 10 gevallen, vindt vooral plaats uit de 1^e Wormenseweg, de Laan van de Mensenrechten en de Hoofdstraat. Vernielingen aan auto's hebben zich in 2003 met name voorgedaan in de Spoorstraat, de Stationsstraat en de Molendwarsstraat, maar het gaat slechts om beperkte aantallen.

Fietsendiefstal vindt vooral plaats op het Stationsplein (inclusief de fietsenstalling van NS), aanmerkelijk meer dan waar elders ook; op een goeie tweede plaats komt de Hoofdstraat. Ook achter het station, op de Laan van de Mensenrechten, kun je de fiets beter niet achterlaten. In 2003 gaat het om 270 gevallen die bij de politie bekend zijn. Bromfietsen worden, behalve op het Stationsplein, ook nogal eens gestolen in de Stationsstraat en de Hoofdstraat (totaal in 2003: 29 maal).

Verkeers(on)veiligheid

De politiecijfers geven cijfers over verkeersongevallen waarbij de politie betrokken is geweest. Deze cijfers hebben we gelegd naast de gegevens van de verkeersdeskundigen van de gemeente.

Politiecijfers verkeersongevallen:

	2003	2002	2001	2000
verkeersongevallen				
met letsel	36	36	40	28
alleen materiële schade	145	168	162	182

bron: bewerking BPS cijfermateriaal

De belangrijkste locaties in 2003:

	met letsel	alleen materiële schade
locatie		
1 ^e Wormenseweg	7	15
Hoofdstraat	10	25
Laan van de Mensenrechten	10	42
Molendwarsstraat	1	7
Sophialaan	3	14
Stationsplein	-	10
Stationsstraat	5	29

bron: bewerking BPS cijfermateriaal

Evenementen

Er is één poging gedaan het effect van evenementen op de cijfers te traceren. Daartoe is gekozen voor de datum waarop in het afgelopen jaar extreem rechts een demonstratie wilde houden. Deze is toen verboden, waarna de demonstranten zich toch in Apeldoorn hebben gemeld en met linkse tegendemonstranten op de vuist zijn gegaan, in de binnenstad en stationsomgeving.

In de cijfers is dat terug te vinden in een verhoogd aantal geweldsdelicten: in de middag van 8 maart zijn 11 gevallen van fysiek geweld gemeld in ons onderzoeksgebied.

De daadwerkelijke demonstratie is op 17 mei gehouden, dit was ergens achteraf op een industrieterrein. Ongeregeldheden hebben zich hierbij niet voorgedaan; 17 mei laat in de BPS dan ook geen opvallende gegevens zien.

4.4 Betekenis van de cijfers

De cijfers uit het BPS van de gemeentepolitie en van de KLPD/Spoorwegpolitie geven alleen weer wat door betrokkenen is gemeld (dan wel aangifte is gedaan). Van een aantal incidententypen kan worden aangenomen dat slechts een beperkt deel van de voorkomende gevallen bij de politie worden gemeld. Vandalisme, overlast en fietsendiefstal bijvoorbeeld, zal niet altijd worden gemeld. De registratie is in dat opzicht dus afhankelijk van de meldingsbereidheid van de gedupeerden.

Anderzijds kan worden verwacht dat bijvoorbeeld de cijfers over fysiek geweld (met en zonder wapen), aanranding en verkrachting een goede weergave van de werkelijkheid zullen geven. Over het algemeen zijn mensen voor dergelijke zaken meer geneigd de politie in te schakelen.

Een onderwerp dat in de politiecijfers niet terecht komt is dat van de ervaren onveiligheid.

De veiligheidsbeleving van de trein- en busreizigers wordt door de vervoersbedrijven (of vertegenwoordigers daarvan) gemeten. De verkregen gegevens daarover zijn echter beperkt gebleken. Zo weten we van de treinreizigers niet hoeveel mensen een echte onvoldoende scoren en we weten ook niet wat de motivatie van de respondenten is voor het cijfer dat zij gegeven hebben. Wat betreft de veiligheidsbeleving van de busreizigers zullen daar hopelijk de cijfers van het CVOV enig licht op kunnen werpen.

Om het beeld over de veiligheidsbeleving aan te scherpen zijn daarom gesprekken gevoerd met ervaringsdeskundigen, zowel in interviews als tijdens

de schouw. De resultaten hiervan zijn in de volgende twee hoofdstukken beschreven.

Voor aanvulling op de gegevens over vandalisme, over schoon en heel en over de uitstraling van de ruimtelijke omgeving in het studiegebied, van belang voor (on)veiligheidsbeleving, vormen met name de resultaten van de schouw een zeer waardevolle aanvulling.

Voor het beeld over de verkeersveiligheid geldt iets anders. De cijfers over de verkeersongevallen van zowel politie als gemeente kunnen we als behoorlijk hard beschouwen. De politiecijfers geven echter niet nauwkeurig aan waar hem de schoen nu precies wringt, omdat de ongevallen worden weggeschreven op een straat en bijvoorbeeld niet op een kruispunt. De schouw, en in beperkte mate de interviews, geven hierop een meer precies antwoord.

5 Bevindingen uit de schouw

Er is zowel overdag bij licht, als in de avond een schouw uitgevoerd. Het gedeelte overdag is gehouden door DSP-groep samen met elf vertegenwoordigers van diverse formele organisaties (zoals gemeente, politie, ROC en vervoersbedrijven) en consumentengroeperingen (Stichting Wijkwerk, wijkraad, ENFB, en ROVER); de avondschouw door DSP-groep alleen. De namen van de deelnemers en hun organisaties zijn in Bijlage 6 opgenomen. De deelnemers aan de schouw hebben ook allen een kort vragenformulier over hun beleving van de veiligheid en de aantrekkelijkheid van het stationsgebied ingevuld. Opvallend daarin was dat zij tezamen gemiddeld niet hoger dan een 6 scoorden voor het veiligheidsniveau in het stationsgebied. We beschrijven onderstaand eerst de belangrijkste bevindingen van de schouw, naar thema en naar ernst van de aangetroffen problematiek, en aansluitend wordt een korte samenvatting gegeven van de resultaten van de ad-hoc enquête.

Doordat de schouw met een groep van deskundigen en gebruikers werd uitgevoerd, is de direct waarneembare situatie hier en daar aangevuld met informatie van de deelnemers over andere momenten.

5.1 Hotspots onveiligheid (top 3)

Stationsomgeving, perrons en stationsplein

De eerste aanblik van de stationsentree van de stad is er een van versnippering en onoverzichtelijkheid. Direct rond het station ziet men overal wel wat staan: kaartjesautomaten, prullenbakken, telefooncellen, rookzuilen, verlichtingselementen, bouwmaterialen, brievenbus, (defecte) toilettencellen, reclame/informatieboorden, etc. Verder zijn er in de onmiddellijke buurt van het station diverse toko's en kiosken – bloemenkiosk, patattent, stationscafé, diverse coffeeshops. Ook de voorzieningen en de diversiteit in bestrating en wandafwerking (tegels op de grond, doorgangen, tunnelentrees) dragen bij aan een volgepropte, rommelige uitstraling van de locatie. Voeg daaraan toe nog de wanorde in de fietsenrekken, de tijdelijke fietsenstalling, de voetgangerstunnel, het stationsgebouw met balie, de afgesloten voetgangerstunnel (aan de westzijde bij de snackbar), etc. en men krijgt een beeld van de overvloed aan visuele prikkels die een gevoel van chaos geven.

Door de bouwwerkzaamheden komt daar nog een aantal hekken bij, dat verder afbreuk doet aan de overzichtelijkheid.

Rondom het station zijn bovendien te veel routes (geen bundeling): op het voorplein voor auto's (incl. taxi's) en langzaam verkeer; naar de perrons via tunnel, rechts van het stationsgebouw langs de bloemenkiosk, links van het stationsgebouw, via het stationsgebouw (deur naast de deur van het stationscafé).

Er ontbreekt een duidelijke bewegwijziging, bijvoorbeeld naar treintaxi's, het busstation, de kaartjesbalie van het busstation, de tunnel, etc.

De aard van de verlichting draagt bij aan het onrustige beeld: er zijn te veel verschillende soorten verlichting in het stationsgebied; er werden minimaal 6 typen verlichting onderscheiden.

Het personeel van het stationscafé en de bloemenkiosk heeft veel last van onveiligheidsgevoelens, met name 's avonds. De avond voor de schouw is er een overval geweest in het stationscafé. Volgens de medewerker in het café is bedreiging en agressie aan de orde van de dag. Op dit moment wordt de bedrijfsvoering zelfs afhankelijk gesteld van de ervaren (on)veiligheid. De eigenaar van het stationscafé overweegt het café te sluiten als hij geen personeel vindt dat graag 's avonds wil werken. De exploitant van de kiosk durft in de latere en stillere uren zijn vrouw en dochter niet meer (alleen) te laten werken. De toiletten van het stationscafé (achter de bloemenkiosk) zijn inmiddels gesloten om verslaafden te weren.

Spoorovergang Arnhemseweg en kruising langzaam verkeer Arnhemseweg over Laan van de Mensenrechten bij deze overgang.

De verkeersstromen op dit punt zijn onoverzichtelijk, ook de verkeersbanen zijn onoverzichtelijk. Het autoverkeer op de Laan van de Mensenrechten rijdt veel te hard. Zichtlijnen op de weg zijn in beide richtingen te kort vanuit de optiek van de langzaamverkeersdeelnemers. Dat maakt oversteken dubbel moeilijk (te hard rijden en te weinig zicht).

Op deze locatie wordt op alles waarop maar kan, geplakt of gespoten (elektrikastjes, slagbomen, etc.).

Na zonsondergang hangen jongeren rond voor de coffeeshop 't Bunkertje.

Kruising Sophialaan/Molendwarsstraat en zuidwestelijke stuk Sophialaan

Bijna alle bussen met halte op het busstation, rijden over de Molendwarsstraat. De straat wordt dus in beide richtingen sterk gefrequentieerd door bussen (700 per dag). Vanuit het oosten steken personenauto's de Molendwarsstraat over. Dit gaat echter heel moeilijk omdat er bijna voortdurend busverkeer is. In de praktijk racet er dan af en toe een enkele auto met plankgas in de eerste versnelling over de kruising. Het is bovendien gevaarlijk omdat men de situatie niet kan overzien; dit is voor fietsers en voetgangers die tussen de bussen door willen minstens zo gevaarlijk als voor auto's. Tijdens de workshop werd dit verkeersknelpunt besproken. Connexxion heeft aan de chauffeurs al eerder rij-instructies gegeven, zodat zoveel mogelijk en-blok wordt gereden, met tussenpozen waardoor kruisverkeer rustig kan oversteken. Door gemeente en Connexxion wordt gestudeerd op verdere beveiligingsmaatregelen voor dit kruispunt.

Verder heeft de Sophialaan door bouwwerkzaamheden geen trottoir aan de noordwestelijke kant van de straat (de andere kant ziet er ook niet uitnodigend uit). Ook is de verlichting hier matig: de afstand tussen de verlichtingspalen is te groot.

5.2 Subtops onveilige locaties

Busstation

Een geavanceerd busstation, mooi en overzichtelijk vormgegeven. Helaas is hier nauwelijks sociale controle, alleen maar door wachtende medereizigers. De wachtruimte voor het personeel en de kaartjesverkoop bevinden zich in een portocabin, die, los van de geïsoleerde locatie, wat afbreuk doet aan de aantrekkelijkheid van het busstation. Het ziet er tijdelijk uit. Het maakt bovendien een gesloten indruk. Vanuit de portocabin is geen sociale controle te verwachten. Aan het busstation grenst het belastingkantoor. De gevel maakt een gesloten indruk. 's Avonds vallen van die zijde sociale ogen geheel weg. Het busstation is wel vanaf de trein perrons te zien. Maar het

spoor is een te grote drempel om sociale controle vanaf het perron te kunnen waarborgen.

De verlichting van het busstation is goed. Helaas zijn de verlichtingspunten deels heel dicht bij de kronen van de bomen en zul de verlichting na verloop van tijd door de bomen worden belemmerd.

Nieuwendijk

Overdag is de Nieuwendijk een veel gefrequenteerd fietsroute. Na zonsondergang wordt er aanzienlijk minder gefietst. De verlichting laat donkere plekken achter en fietsers hebben een afgezonderd gevoel (volgens de ENFB). Soms fietsen ze op het trottoir in plaats van op het fietspad om dicht bij de woningen te zijn. Af en toe hakken poorten in de gevel waardoor men een eng gevoel krijgt (niet inzichtelijk, donker gat).

In het begin van de Nieuwendijk is het hekwerk naar het spoor stuk waardoor over een afstand van rond drie meter het spoor niet is afgesloten. Op elektriciteitskastjes van de NS is graffiti.

Hoofdstraat

De Hoofdstraat is tussen Kalverstraat en Stationsdwarsstraat slecht verlicht. Het gebied rondom de kerk is niet duidelijk afgebakend en te toegankelijk. Hier hangen af en toe kleine groepen van verslaafden en drugshandelaars rond; hier wordt gedeald. Tijdens de avondschouw werd gespoten en er werd DSP een fiets te koop aangeboden. Aan de Hoofdstraat, ongeveer ter hoogte van de Hofstraat/Kanaalstraat is een coffeeshop gevestigd. (deze staat op de nominatie verplaatst te worden, waarheen is nog onbekend).

Molenstraat

Het is niet fijn lopen op de Molenstraat tussen Kalverstraat en Molendwarsstraat. Men loopt tussen parkeerterrein en straat op een trottoir, dat soms niet meer dan een meter breed is. Aan de zuidkant van de straat is alles afgezet vanwege de bouwwerkzaamheden.

Arnhemseweg

De verbinding tussen Arnhemseweg en de Laan van de Mensenrechten is afgesloten voor doorgaand autoverkeer. Wel mag er worden geparkeerd. Na zonsondergang is er veel overlast door verkeerd geparkeerde auto's, veel kort verblijf van auto's, staande auto's en brommers met draaiende motor en verder drugsgerelateerde overlast.

Parallelweg (tussen 1^e Wormense Weg en 2^e Wormense Weg)

De Parallelweg is eigenlijk meer een gebied en niet zozeer een straat. De Parallelweg wordt gekenmerkt door rijtjeshuizen en bochtige 30-km zone straten. Hier is de auto te gast en kom je ook alleen maar met de auto als je er moet zijn. Verder zijn er een aantal steegjes, deels doorgaand als verbindingroutes in het gebied, deels leiden ze naar schuren of achtertuinen. Overlast ontstaat door te veel doorstromend langzaam verkeer en onduidelijke markering van het mijn en dijn. Met de komst van het ROC wordt gevreesd dat dit probleem verergert.

Parallelweg (langs Laan van de Mensenrechten)

Het fietspad langs de straat is onoverzichtelijk.

Perrons

De perrons zijn recent van nieuwe meubilering voorzien. Toch is het 'oude' nog zichtbaar: de wachtkamers zijn verouderd, de betegeling versleten en er

zijn na zonsondergang donkere plekken op het eerste perron.

Fietserrekken begin 2^e Wormense Weg

Veel fietsendiefstal en -vernieling. Onduidelijke zonering (rekken horen wel bij de NS). Geen sociale controle.

P&R parkeerterrein ten zuiden van het spoor, Laan van de Mensenrechten

's Avonds is dit een verlaten gebied, er is geen sociale controle. Het onderhoud op het P+R terrein te wensen over (onder andere moet de toegangsafsluiting gerepareerd worden).

Fietserrekken/vrije stalling

Veel fietsendiefstal (te zien aan de restanten) en vernieling.

Perrontunnel

Af en toe bevinden zich hier hangjongeren. Schouwdeelnemers attenderen op onveiligheidsgevoelens: je ziet niet waar je uitkomt en de uitgang bij de trappen bieden weinig zicht op wat je boven te wachten staat.

5.3 Overige onveilige locaties

Bewaakte fietsenstalling

Gaat 's avonds te vroeg dicht (21.45 uur). De stalling is te klein: de dagstalling is na 9.00 uur al vol.

De nieuwe fietsenkluizen voor de stalling waren direct verhuurd; er bestaat een wachtlijst.

Kruising Kalverstraat/Hoofdstraat

Deze kruising is verkeersonveilig: voetgangers moeten bij groen nog het fietspad oversteken.

Stationsstraat en Hoofdstraat

Te veel toegankelijkheid: open poorten en open gebied waardoor privé-erven makkelijk toegankelijk zijn. Ook is het privé terrein niet gemarkeerd.

6 Resultaten interviews

Voor aanvullende informatie op cijfers en schouw is met diverse personen gesproken over de stationssituatie nu en de toekomst. In week 8 en week 11 werd gesproken met vertegenwoordigers van de gemeente, Connexxion, taxibedrijf Deto, en NS Stations. Met alle geïnterviewden is gesproken over het busstation, het NS station en de openbare ruimte noordelijk en zuidelijk van het spoor. Er werd gesproken over de sociale- en de verkeersveiligheid. Gevraagd is naar de meest voorkomende problemen, de huidige maatregelen, het vigerend beleid en de veiligheidsrisico's die men verwacht in het licht van de ontwikkelingen en de plannen voor de toekomst. Tot slot werd de vraag voorgelegd waar, volgens de mening van de respondenten, het veiligheidsplan vooral aandacht aan moet schenken. In Bijlage 4 is de vragenlijst opgenomen en in Bijlage 7 wordt een overzicht gegeven van de geïnterviewden.

6.1 Het busstation

De vertegenwoordigers van Connexxion hebben slechts een enkele maal ervaren dat zich op het busstation een incident voordoet; structurele problemen heeft men hier niet. Wel hebben onze gesprekspartners de indruk dat in het algemeen de problemen ook in de Apeldoornse situatie langzamerhand gaan toenemen. Op dit moment ervaart Connexxion meer (lichte vormen van) vandalisme in de examenperiodes van de scholen. Men vindt de verlichting niet voldoende en ervaart dat kapotte lampen niet steeds bijtijds vervangen worden.

Connexxion heeft geen veiligheidsbeleid dat is toegesneden op de stations-situatie. In Apeldoorn heeft een beperkt (en vrij willekeurig) aantal bussen camerabewaking als preventieve voorziening; deze is expliciet gericht op de veiligheid van de buschauffeur. In de komende tijd zal het aantal bussen met camera's worden uitgebreid en zal het aantal bezoeken van de VerkeersInformatieControle (VIC) worden uitgebreid.

De gemeentelijke vertegenwoordigers brengen naar voren dat in hun visie de afstand vanaf het station naar de kaartjesverkoop van Connexxion te groot is. En dat ook de afstand tussen de standplaats van de bussen en die van de taxi's veel te groot is. Zij zouden kiezen voor een oplossing waarin een centrale wachtruimte voor buschauffeurs, taxichauffeurs en passagiers, gekoppeld aan de kaartjesverkoop op een plek tussen tunnel en bussen in wordt geplaatst, zodat een voor iedereen aangenamer en veiliger situatie wordt bereikt.

De portocabin, waarin wachtruimte en kaartjesverkoop, wordt gehuurd van de gemeente. In het VO is voorzien in een meer aantrekkelijk vormgegeven gebouwtje, waarin Connexxion de onderste laag wil afhuren. Zolang er onvoldoende andere huur-gegadigden zijn, blijft de bouw hiervan vooralsnog achterwege.

Achter de portocabin wordt wel geürineerd en slechtwillenden zouden zich hier schuil kunnen houden.

Deabri's worden soms nogal overheersend bevolkt door scholieren, die oudere wachtenden soms afschrikken, vooral 's avonds; maar feitelijke problemen doen zich zelden voor. Aan het eind van de schooldag hopen zich ook wel groepjes jongeren bij de snoepautomaten bij de kiosk op, ook dat is voor sommige ouderen wat onplezierig. Maar hiervoor geldt hetzelfde: feitelijke problemen doen zich zelden voor; het gaat dus vooral om de beeldvorming, concluderen de medewerkers van Connexxion.

De tijd dat er regelmatig zwervers over terrein van het busstation rondliepen is voorbij.

Privé auto's en fietsers hebben de neiging de weg af te snijden via het busemplacement; dat komt de veiligheid van de wachtende passagiers niet ten goede.

De stoepjes langs de busstandplaatsen geven soms aanleiding tot valpartijen, met name komen valpartijen voor op de perronrand bij dwars oversteken voor de bus langs. De gemeente is in overleg met Connexxion aan het werk hiervoor oplossingen te zoeken in het verder doortrekken van de hekken in combinatie met het iets verder oprijden van de bussen de helling op, zodat de doorloop van het ene naar het andere perron voor het publiek zonder op- en afstapjes kan verlopen.

Op doordeweekse dagen is er van 7.30 uur tot 10.30 uur en van 13.30 uur tot 18.30 uur altijd een pleinwacht van Connexxion aanwezig. De aanwezigheid van deze persoon is vooral bedoeld voor ondersteunende activiteiten bij verstoring van de dienstuitvoering, maar biedt ook ondersteuning voor sociale veiligheid. Een medewerker support rijdt door Apeldoorn en komt op gezette tijden en op verzoek naar het busstation voor assistentie. Overig toezicht wordt verzorgd door de politie die met surveillancewagens van tijd tot tijd over het terrein rijden. Connexxion heeft met de politie geen bijzondere afspraken gemaakt voor toezicht en eventuele calamiteiten. Vooralsnog ziet men daartoe geen noodzaak; de huidige vorm van toezicht volstaat. Als enige uitbreiding van toezicht, met name op de uren dat de eigen pleinwacht van Connexxion niet aanwezig is, ziet men wel wat in inzet van stadswachten.

Omdat het straatmeubilair, de bewegwijzering, de verlichting, de bestrating etc. allemaal voorzieningen van de gemeente zijn, bestaan er dienaangaande geen onduidelijkheden tussen Connexxion en de gemeente over beheer en onderhoud. Intern bij de gemeente vallen zaken nog wel beter af te stemmen, vernamen we.

6.2 Het treinstation

In het interview met de NS-stationsmanager kwam naar voren dat de belangrijkste problemen op het station en de perrons in zijn ervaring bestaan uit: rondhangende personen, vandalisme, graffiti en zwerfvuil. Daarnaast wijst hij op onveiligheidsgevoelens bij reizigers en bij het personeel van de drie ondernemers (bloemenkiosk, restauratie en loket). Vandalismeschade betreft vooral glasschade.

Het station en de perrons worden 3 maal per week geïnspecteerd, schades binnen 1 à 3 dagen hersteld (afhankelijk van de prioriteit). In de zomerperiode worden gebroken ruiten van de wachtruimte minder snel vervangen; de

scherven worden verwijderd en pas als het weer kouder wordt worden nieuwe ruiten geplaatst.

Meldingen van onregelmatigheden kunnen door personeel gedaan worden op een centraal nummer in Amsterdam. Van daar uit wordt actie ondernomen.

Op het station komt op twee tijdstippen in de avond iemand van de (ingehuurse) veiligheidsdienst: 's avonds tussen acht uur en half negen om het personeel van de restauratie en de loketten te helpen bij hun sluitronde, en 's avonds om 11.00 uur nog eens om de wacht ruimten in het station af te sluiten en om algemeen polshoogte te nemen.

Per 1 maart van dit jaar is de serviceverlening op het station (die door velen als toezicht werd ervaren) gestopt. NS-Stations hecht eraan te benadrukken dat deze personen geen taak in de sociale veiligheid hadden en dat er dus geen sprake van is dat de NS een toezichtfunctie afbouwt. Men wil de serviceverlening van NS graag losgekoppeld houden van de sociale veiligheid. Dat NS geen toezichthouders, maar servicemedewerkers heeft teruggetrokken, neemt niet weg dat in de ogen van alle geïnterviewden het veiligheidsrisico op het station is toegenomen. Men liet zich daarover unaniem met zorg uit; men acht preventieve toezicht op deze locatie wenselijk en noodzakelijk. Overigens betrof een deel van de zorg het ontbreken van hulp bij ongevallen of voor passagiers die onwel worden. De enig overgebleven loketbeambte kan niet altijd vanachter het loket weg; heeft bovendien maar beperkt zicht op wat er zich op het station afspeelt. Er is geen andere alarmeringsmogelijkheid dan het gebruiken van de eigen mobiele telefoon.

Ten aanzien van evenementen bestaat er enige zorg bij de NS. Niet zo zeer in verband met voetballen, maar met name de politieke demonstraties, die Apeldoorn schijnt aan te trekken, baren zorg. Zo heeft men onder andere onlangs ervaren dat raddraaiers door de politie op het station worden gedumpt, waarna zij verder aan hun lot worden overgelaten.

6.3 De openbare ruimte

Van verschillende zijden werd gemeld dat aan de noordzijde van het station, op het Stationsplein, in de Hoofdstraat en de Stationsstraat, maar ook aan de zuidzijde, op de 1^e en 2^e Wormenseweg en de oude Arnhemseweg wordt gedeald. Iedereen ervaart dit als zeer onplezierig. Ook de confrontatie met verslaafden en daklozen op straat, met name aan de noordzijde van het spoor, wordt als negatief bestempeld. Anderzijds is iedereen van mening dat zij zelden problemen veroorzaken. 's Avonds wordt de Hoofdstraat als een aantrekkelijkere route ervaren dan de Stationsstraat; in deze laatste is het aantal junks en zwervers groter en zorgt de gokhal en de daar soms rondhangende groepjes jongelui voor een minder plezierig gevoel.

Als onaangename plekken en functies worden genoemd: het verslavingshuis aan het Sophiaplein, het spuihuis, het Slaaphuis, de horeca en rondcrosende scootertjes aan de Stationsstraat, het geplande Omnizorgcentrum en het gebied achter de openbare fietsenstalling. Men benadrukt dat het vooral om een subjectieve en gevoelsmatige beleving gaat. Onveiligheidsgevoelens worden ook opgeroepen door de coffeeshop bij de spoorwegovergang Arnhemseweg/Laan van de Mensenrechten.

18 januari 2004 is het nieuwe coffeeshopbeleid in Apeldoorn in werking ge-

treden. In de hele gemeente worden maximaal 5 coffeeshops gedoogd, waarvan er maximaal 1 buiten de schil (zeg maar de binnenstad) gelegen mag zijn. Bestaande coffeeshops moeten alle op korte termijn een nieuwe gedoogverklaring aanvragen.

Taxichauffeurs overzien vanaf hun standplaats maar een klein gedeelte van het stationsplein, hun functie als informele toezichthouder is daardoor beperkt. Ze zouden die rol wel meer willen vervullen. Op de wachtplek voor passagiers bevindt zich wel een meldknop voor taxi-oproep die ook als noodknop gebruikt kan worden (men roept dan de centrale te hulp). Zelf hebben de taxichauffeurs geen last van onveiligheidsgevoelens. De noodknop in de auto's geeft hen ook de zekerheid zo nodig snel hulp in te kunnen roepen.

Overigens waren de geïnterviewden unaniem van mening dat de combinatie van stadswachten en politie in het stationsgebied (met uitzondering van het station zelf) borg staat voor voldoende toezicht.

Wat betreft 'schoon en heel' scoort de openbare fietsenstalling slecht. Volgens meerdere geïnterviewden is het er een zootje, waar het ook nogal vervuult. De klinkers op het Stationsplein zijn snel gevaarlijk bij gladheid en de prullenbakken zouden vaker geleegd moeten worden.

Wat betreft de bouwput die momenteel voor het station ligt bestaan er volgens de projectleider van het gebied geen problemen over onderhoud, beheer en veiligheid. Er zijn in een PPS constructie goede afspraken gemaakt met de aannemers.

Wat de verkeersveiligheid betreft worden als risicopunten benoemd:

- het overpad direct westelijk van het stationsgebouw, langs de kiosk;
- de spoorovergang verder westelijk, omdat bromfietzers, fietsers, voetgangers en een enkele keer ook een onverlaat per auto daar teveel door elkaar heen rijden;
- de huidige verkeersafwikkeling voor het station voor alle verkeersdeelnemers, inclusief voetgangers;
- de aanrijroute van de bussen.

Het stationsplein gaat binnenkort op de schop. Er zal een damwand worden geplaatst voor de werkzaamheden voor de ondertunneling van het spoor. Voor voetgangers betekent dat dat ze een forse omweg moeten lopen van en naar centrum en station; het is de vraag of ze dat zullen doen of dat ze hun eigen, onveilige, alternatieve doorsteken zullen gaan zoeken. Een aandachtspunt dus.

De winkeliers in de binnenstad volgen door de gemeente gesubsidieerde trainingen om zich beter teweer te kunnen stellen bij winkeldiefstal. Dit wordt door hen zeer gewaardeerd. Momenteel worden de mogelijkheden van een gemeenschappelijk alarmeringssysteem besproken. Men overweegt op iets langere termijn het KVO in te voeren.

6.4 Samenwerking en overleg

Er bestaat een maandelijks wijkoverleg tussen vertegenwoordigers van de gemeente, ondernemers, politie en brandweer. De vertegenwoordigers van de gemeente en de ondernemers die we hierover spraken achten dit een

constructief en zinvol overleg. De ondernemers willen het ROC hier in de toekomst graag bij betrekken.

In de ervaring van de gemeentelijk projectleider hebben alle partijen die bij de bouwontwikkelingen van het stationsgebied zijn betrokken het thema veiligheid goed op de agenda staan. Er bestaat echter geen speciale werkgroep veiligheid, dat zou wel een optie kunnen zijn.

Het contact tussen de gemeente en de NS staat momenteel op een laag pitje. NS heeft laten weten dat contact wel op prijs te stellen. Wat betreft het overleg met Connexxion ervaart de gemeente dat het soms lastig zaken doen is met de busmaatschappij, omdat deze maar beperkte belangen heeft in Apeldoorn. Connexxion heeft in het stationsgebied niets in eigendom. Het primaire veiligheidsbelang bestaat uit de veiligheid van het eigen personeel. Tussen Connexxion en de NS bestaat op dit moment geen overleg. Al onze gespreksgenoten hebben zich positief uitgesproken over meer samenwerking op het gebied van veiligheid.

Geen van de participanten in het gebied heeft bijzondere afspraken met de politie. Wellicht is hiertoe ook geen aanleiding geweest. Zowel de vervoerders, de geïnterviewden van de gemeente, als de ondernemers lieten weten dat de samenwerking met de politie in het Apeldoornse goed verloopt. Dit is ook het geval bij bijzondere evenementen (politieke demonstraties, voetbalwedstrijden, e.d.).

6.5 De toekomst

Men heeft zich ook uitgesproken over de verwachtingen ten aanzien van de toekomstige veiligheidssituatie in het stationsgebied.

Allereerst bestaat de verwachting dat, door de nieuwe vestiging van het ROC, grote stromen jongeren het Stationsplein en verder het winkelgebied in zullen gaan. Op de mogelijke risico's van meer vervuiling en vandalisme moet vooraf worden ingespeeld.

Eigenlijk verwacht niemand dat toekomstige evenementen meer dan nu het geval is aanleiding zullen zijn voor veiligheidsrisico's. Connexxion verwacht dat er mogelijk er iets meer problemen kunnen komen met toekomstige wedstrijden van het betaald voetbal, maar verder ziet men weinig risico's. Men is het er over eens dat in het algemeen evenementen altijd goed worden begeleid door de politie en dat er weinig aanleiding tot zorg is.

In het gesprek met de projectleider werd niet duidelijk of het eerder gegeven advies om halverwege in de nieuwe fiets- en voetgangerstunnel een vide te realiseren, om geluidscontact met de bovenwereld te behouden, zal worden gerealiseerd. In een volgend contact kregen we de stellige indruk dat de vide er wel degelijk komen zal.

De meningen over de nieuwe tunnel zijn overigens nogal wisselend. Het merendeel van de geïnterviewden sprak enige zorg uit: hij wordt als onplezierig gezien, als een plek waar vluchtmogelijkheden beperkt zijn, waar je je eigenlijk niet wilt bevinden als er weinig mensen zijn, etc. De suggesties die werden gegeven voor een zo goed mogelijke oplossing varieerden van trechtervormige entrees in verband met lichttoetreding tot het doortrekken van de geplande kunstwand voor het NS gebouw de tunnel in.

Bij sommige geïnterviewden bestaan twijfels over de doorstroming tussen de nieuwe tunnel naar de Stations- en Hoofdstraat: zullen hier voetgangers

en fietsers met elkaar in conflict komen?

De NS wil bereiken dat de huidige versnippering van looproutes wordt opgeheven. De gelijkvloerse looproute aan de westkant zou dan vervallen. Dit vereist het plaatsen van liften bij de perrontunnel voor minder validen. Hierover is het laatste woord nog niet gesproken. De gelden daarvoor moeten van het ministerie van Verkeer & Waterstaat komen. Als de liften er niet komen zal de gelijkvloerse overgang (westzijde) voor minder validen toegankelijk moeten blijven. De versnippering van routes zou dan dus de facto blijven bestaan.

In het jaarbericht sociale veiligheid 2003 van NS⁵ is een lijst met maatregelen opgenomen die NS door het hele land heen neemt. Onze gesprekspartner van NS heeft aangegeven welke daarvan prioriteit voor Apeldoorn hebben. Wat de mensgerichte maatregelen betreft gaat dat om:

- 1) servicemedewerkers op stations en perron⁶;
- 2) ingangscontrole in de avonduren op perrons en assistentieverlening bij calamiteiten door mobiele controle teams;
- 3) aanvullende surveillance door beveiligingsbedrijven;
- 4) open service balie.

Vanuit techniek/faciliteiten wordt aangegeven: "richtlijnen voor ontwerp, inrichting en kleurstelling stations op basis van sociale veiligheidsnormen."

In de sfeer van samenwerking wordt gestreefd naar: 'ondernemers samen sterk door burenbelsysteem'. (Overigens gaf de geïnterviewde tevens aan dat er een specifiek probleem is met een burenbelsysteem, namelijk dat alle ondernemers alleen staan in hun winkel en dus niet weg kunnen).

De huidige, tijdelijke, fietsenstalling zal worden gesloopt en in iets kleinere vorm teruggebouwd worden op het bouwkegel van het Crescent-West. NS Stations verwacht dat de kiosk, het loket en de bloemenstal naar de oostkant zullen worden verplaatst en daar tijdelijke onderkomens krijgen. Er zal een secundaire looproute achter het huidige stationsgebouw ontstaan. Een en ander is ook afhankelijk van de exploitatie van het huidige stationsgebouw. Er is nog geen besluit genomen of NS dit gebouw zelf zal gaan exploiteren of dat dit door derden zal gebeuren. Ook de functionele invulling staat nog open. Indien de exploitatie door derden ter hand zal worden genomen, dan zullen de NS-functies uit het gebouw verdwijnen en aan de oostkant een plaats krijgen; eerste een tijdelijke plaats en vervolgens uiteindelijk ook de definitieve plaats. Aangezien de tijdelijke fietsenstalling dan ook wordt verplaatst van de westkant naar de oostkant, blijft er aan de westkant niets over.

In de toekomstige situatie zal er een bewaakte (ondergrondse) fietsenstalling komen voor 1600 fietsen aan de noordzijde van het spoor, bereikbaar vanuit de nieuwe fiets- en voetgangerstunnel. Tevens zullen er, ook aan de noordzijde, 1000 onbewaakte stallingplaatsen komen. Deze zijn gedacht in een strook direct langs het spoor, vanaf de Arnhemseweg tot aan het busstation. De huidige onbewaakte stalling wordt in feite gehandhaafd en uitgebreid. Aan de zuidzijde van het spoor zal worden voorzien in een onbewaakte fietsenstalling voor 350 fietsen. Deze laatste zal zo dicht mogelijk bij de

Noot 5 'Samenwerken aan sociale veiligheid', Jaarbericht sociale veiligheid 2003, Nederlandse Spoorwegen, Sociale Veiligheid.

Noot 6 Deze zijn echter per maart 2004 teruggetrokken.

(zuidzijde) van de tunneluitgang worden geplaatst. Financiering en beheer ligt in handen van de NS.

De perrontunnel zal één of meer keer voor een bepaalde periode buiten gebruik worden gesteld, namelijk om deze zelf aan te pakken. De knik zal eruit worden gehaald en de in- en uitgangen aangepast. Om te voorkomen dat dan de gehele loopstroom via de gelijkvloerse kruising aan de westkant wordt geconcentreerd zal waarschijnlijk tijdelijk een trap worden gemaakt vanuit de fietstunnel via de vide naar het perron.

Wat betreft de toekomstige verkeerssituatie is nog het een en ander onduidelijk. De taxichauffeurs voorzien een onwenselijke situatie waarin zij een voetgangersgebied moeten doorkruisen. Zij zouden om logistieke en om veiligheidsredenen een standplaats nabij het busstation een betere keuze vinden dan hun huidige standplek. Uit overwegingen van verkeersveiligheid echter, is een gescheiden locatie een betere oplossing, zodat men elkaar niet in de weg zit.

Voorts behoeven enkele specifieke stedenbouwkundige punten bijzondere aandacht. Dat betreft de risico's die kunnen ontstaan als de doorgang over de vlonder op het Sophiaplein en de definitieve oplossing voor het bouwblok aan de westzijde van het Stationsplein niet voldoende zijn afgestemd op de veiligheidsbehoefte. Vanuit het oogpunt van sociale controle wordt gesuggereerd dat het toezicht vanuit woningen op diverse punten in het gebied verbeterd kan worden.

De gemeentelijk projectleider attendeerde erop dat er in de definitieve planvorming voor gewaakt moet worden dat de binnenterreinen van bouwblokken geen hangplekken voor jongeren worden. Vanuit ondernemerszijde werd daaraan toegevoegd dat de horeca geen soelaas kan bieden voor alle mogelijke risico-plekken, omdat die ook voor ondernemers niet altijd aantrekkelijk zijn.

Op de vraag naar waar het veiligheidsplan vooral aandacht aan moet schenken kwam van meerdere kanten naar voren dat vooral zichtbare (geüniformeerde) controle aanwezig moet zijn. Zo werd door Connexxion gepleit voor het inzetten van toezicht met bevoegdheid (BOA's) bij/in de tunnel. Verschillende gespreksgenoten uiten hun zorg over de sociale veiligheid in het toekomstige station. Ook de NS is van mening dat dit aandacht verdient, maar acht dat een gedeelde verantwoordelijkheid met de gemeente en de politie (en KLPD). In dit kader verwees de geïnterviewde van de NS ook naar het Aanvalsplan van Verkeer & Waterstaat⁷, waarin deze gezamenlijke verantwoordelijkheid benadrukt wordt. NS suggereerde om stadswachten in hun rondes het perron mee te laten nemen, wellicht zelfs de stadswachtenpost hier te stationeren.

Indien bij het station restauratieve- en winkel-voorzieningen worden geplaatst, waardoor het aantal sociale ogen toeneemt, zal dat zeker bijdragen aan de sociale veiligheid.

Slechts een van de respondenten opperde het plaatsen van camera's op het station om de veiligheid in het oog te houden.

Noot 7 Aanvalsplan Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, oktober 2002.

In het belang van de veiligheid in het stationsgebied ziet men over het algemeen wel heil in het starten van een of andere vorm van structureel overleg. Bij sommigen bestaan er gedachten over een brede groep belanghebbenden, met name gebruikers, waaronder bewoners, eigenaren, ondernemers, belastingdienst en andere gebruikers van het gebied, al dan niet aangevuld met vertegenwoordigers van gemeente, politie en brandweer. Anderen opteren juist meer voor een vorm waarin alleen professionals met mandaat zitting hebben, zodat het overleg direct vertaald kan worden in enerzijds beleid, anderzijds uitvoering van maatregelen. De NS zou graag toe willen naar een stationsconvenant of een veiligheidsarrangement.

7 Conclusies uitgangsanalyse

7.1 Karakteristiek van het gebied

Een belangrijk kenmerk wordt de grote mate van functiemenging die in het gebied zal worden gerealiseerd: het noordelijke gebied wordt gekenmerkt door een fijnmazig geheel van winkels, lichte horeca, bedrijven, mobiliteitsvoorzieningen en wonen. Dat betekent een levendig gebruik van de ruimte en de aanwezigheid van mensen op allerlei momenten van de dag en de week. In de blokken van Crescent-West en –Noord zal boven de plint worden gewoond, waarmee ook in de avonduren sociale ogen op het plein gericht zullen zijn. Ook in de straten ten noorden van het plein is de woonfunctie geïntensiveerd. De belangrijkste wijziging aan de zuidzijde van het spoor betreft de komst van ROC Aventus. Ook deze functie brengt meer levendigheid met zich mee. Het ROC zal met haar komst het imago van het gebied, dat er nu gedeeltelijk nog wat 'ongebruikt' bij ligt, ten goede komen. De aanwezigheid van zoveel extra mensen biedt een gunstig draagvlak voor (horeca)voorzieningen in de buurt en wellicht zal het ROC zelfs ten gunste van (de opleiding van) haar leerlingen een horecavoorziening in het stationsgebouw openen.

Het stationgebouw zelf zal, zoals de plannen er nu voor staan, behouden blijven (c.q. herbouwd worden); het toekomstig gebruik is echter nog niet definitief vastgesteld.

Het Stationsplein zal een besloten karakter krijgen, aangenaam voor gebruikers, passanten en reizigers. In de plint van Crescent-West en –Noord zijn voorzieningen gepland, hetgeen een belangrijke mogelijkheid tot informele sociale controle biedt. Jammer is, dat de plint van het Belastingkantoor, aan de oostzijde, een dergelijke invulling niet heeft gekregen. Des te meer reden om hieraan bij de beide andere bouwblokken voldoende aandacht te besteden.

Ook de inrichting van de openbare ruimte, zowel van het toekomstig Stationsplein als van het plein aan de zuidzijde van het spoor, voor het ROC, leidt naar de karakteristiek van een aantrekkelijk gebied: de geplande meubilering, de hoogteverschillen, waterpartijen en de maatvoering zullen rust en ruimte uitstralen en uitnodigen tot gebruik en verblijf.

Het nieuwe busstation is zeker een aanwinst voor het stationsgebied. Het is een overzichtelijk en ruim opgezette stationshalte, die ruimte biedt aan maximaal ongeveer 100 bussen per uur in de spits.

De stationsomgeving wordt daarnaast gekenmerkt door enkele factoren die een zeker risico met zich meedragen. Dat betreft in de eerste plaats de aanwezigheid van en de voorzieningen voor dak- en thuislozen, dealers en verslaafden, binnen een straal van 500 meter. Hoewel de voorzieningen zich concentreren aan de noordzijde (Stationsstraat) waaieren de gebruikers uit over een veel ruimer gebied aan de noordzijde, maar ook aan de zuidzijde van het spoor. De coffeeshop direct over het spoor draagt hiertoe zeker ook bij.

Hoewel de verwachtingen over de toekomst overwegend positief zijn, zal het stationsgebied in de komende jaren echter allereerst vooral gekenmerkt worden door een grote bouwput. Terwijl momenteel het stationsplein, de gelijkvloerse spoorovergang, de perrontunnel en het zuidelijke gelegen terrein nog redelijk begaanbaar zijn, zal dat in de voorliggende jaren in toenemende mate niet meer het geval zijn, ofwel op geheel gewijzigde manier. Dat zal een belangrijke invloed hebben op de routes voor (brom)fietzers en voetgangers, op de overzichtelijkheid en de bereikbaarheid van voorzieningen (denk bijvoorbeeld aan het NS loket en de fietsenstalling) en de sociale- en verkeersveiligheid. Dit vraagt veel aandacht, omdat de zich steeds wijzigende situatie risico's oplevert in de sfeer van overlast, desoriëntatie en onveiligheid.

Aandacht verdient bijvoorbeeld de samenhang tussen de werkzaamheden die de bereikbaarheid van het station, de perrons en de noord-zuid verbinding betreffen. De verplaatsing van toe- en doorgangen betekenen steeds wijzigingen in routes voor fietsers en voetgangers, die in alle gevallen goed geleid en veilig moeten zijn. Met het slaan van de bouwput op het Stationsplein zelf bijvoorbeeld, zal de tijdelijke fietsenstalling moeten worden verplaatst (naar Crescent-West) en zal van daar een veranderde looproute, wellicht achter het station langs, worden gelegd naar de verplaatste kaartjesverkoop (naar de oostzijde).

Ook de tunnels vormen vooralsnog een risicofactor. Niet alleen vanwege zich wijzigende routes en doorgangen. Ook de aantrekkelijkheid en de veiligheid van de tunnels vragen om zorgvuldige uitwerking. Uit het onderzoek bleek weer eens dat tunnels niet tot de verbeelding spreken als het om de veiligheidsbeleving gaat. Een aantrekkelijke maatvoering, materiaal- en kleurgebruik en goede verlichting zijn al de minste vereisten. Daarnaast dient de vormgeving van de tunnelmonden zorgvuldig bekeken te worden evenals die van de vide in de nieuw te bouwen tunnel. De aansluiting van de perrontunnel op het plein is nog niet geheel duidelijk. Er ligt weliswaar een ver uitgewerkt voorstel van Prorail (december 2003) maar de positionering en maatvoering van de trap(pen) en de eventuele lift (elementen die uit veiligheidsoogpunt van groot belang zijn) is nog onderwerp van discussie tussen partijen.

7.2 Huidige veiligheidssituatie

De huidige veiligheidssituatie is langs drie wegen onderzocht. Er is met ruim tien personen (betrokkenen/belanghebbenden/gebruikers) een schouw uitgevoerd, er zijn diverse interviews gehouden met de meest direct betrokken partijen en de cijfers van NS en de politie zijn geanalyseerd.

Subjectieve veiligheid

In het stationsgebied worden onveiligheidsgevoelens opgeroepen door de aanwezigheid van 'enge personen': dealers, verslaafden en dak- en thuislozen. Hun routes strekken zich uit van de Stationsstraat en de Hoofdstraat aan de noordzijde van het spoor tot aan de Laan van de Mensenrechten en verder de 1^e Wormenseweg op aan de zuidzijde hiervan.

Er zijn ook 'enge plekken'. Deze zijn in het stationsgebied voor een deel drugsgelateerd, deels worden ze opgeroepen doordat sommige gebieden, vooral in de avonduren, sociale ogen ontberen. Dit geldt bijvoorbeeld voor het busstation ten noorden, en voor het P+R-terrein ten zuiden van het

spoor. Slechte of onregelmatige verlichting komt ook de veiligheidsgevoelens niet ten goede. Dit is onder andere het geval op het eerste perron, bij de entrees van de perrontunnel en onder de bebouwing aan de Nieuwendijk. Vandalisme draagt ook aan deze gevoelens bij, zoals rond de onbewaakte fietsenstalling aan zowel de noord- als de zuidzijde van het spoor. Versnippering van ruimte, een veelheid aan details, verwijzingen en ongedefinieerd ruimtegebruik zijn eveneens bronnen voor onoverzichtelijkheid en daarmee onveiligheidsgevoelens.

Objectieve veiligheid

Op basis van het cijfermateriaal van politie en KLPD/spoorwegpolitie is de feitelijke criminaliteit in beeld gebracht. Opvallend is vooral het relatief omvangrijke aantal gevallen van bedreiging en fysiek geweld, zowel op en direct rond het station als in de bredere omgeving daar omheen. Daarnaast vindt ook veel diefstal, zakkenrollerij en tasjesroof plaats en is het aantal gevallen van auto- en vooral (brom)fietscriminaliteit nogal hoog. Deze overlast is in de afgelopen jaren fors toegenomen. Meldingen van vandalisme, daarentegen, zijn er het laatste jaar aanzienlijk minder binnengekomen bij de politie, dan enkele jaren eerder.

Hotspots van criminaliteit zijn de Hoofdstraat, Stationsstraat, Stationsplein, het station zelf en de 1^e Wormenseweg.

Verkeersveiligheid

Het grootste knelpunt doet zich momenteel voor op de kruising van de Laan van de Mensenrechten en de spoorovergang voor fietsers en voetgangers ten westen van het station. Ook de kruising van de Sophialaan en de Molendwarsstraat is een gevoelig punt, omdat hier gedurende de gehele dag sprake is van veel busverkeer.

7.3 Aanpak tot nu toe

Hoewel de gemeente via diverse insteken aandacht heeft voor de sociale veiligheid en dit ook terug te vinden is in beleidsdocumenten, bestaat er op dit moment nog geen specifiek beleid voor het stationsgebied. De huidige aanpak kent drie componenten:

- ruimtelijk;
- op toezicht gericht;
- op 'schoon en heel' gericht.

Ruimtelijk

Apeldoorn is vooral sterk in de ruimtelijke aanpak. Zo is het toetsen van ruimtelijk ontwerpen op veiligheidsaspecten meer en meer gangbare praktijk geworden.

De belangrijkste documenten die naar een ruimtelijke aanpak verwijzen zijn:

- de Binnenstadsvisie 2010, waarin met name op kwaliteit wordt ingezet. De belangrijkste keywords daarin zijn: openheid, functiemenging, levendigheid, aantrekkelijkheid en zorgvuldige vormgeving;
- de 4 op dit gebied betrekking hebbende Bestemmingsplannen, waarin veiligheidsparagrafen zijn opgenomen;
- het Actieplan Veiligheid 2003-2006, waarin de speerpunten van de veiligheidsaanpak zijn benoemd, die in een wijkgerichte benadering zullen worden uitgewerkt en waarin ook het stationsgebied aparte aandacht krijgt.

Daarnaast werkt Apeldoorn met enkele veiligheids-instrumenten:

- de Veiligheidshandleiding Apeldoorn;
- het PolitieKeurmerk Veilig Wonen.

Ook is een Virtual Reality programma ontwikkeld, toegepast op het ontwerp voor het stationsgebied.

Tot slot zijn diverse veiligheidsadviezen opgesteld voor verschillende ontwerponderdelen in het plangebied, die grotendeels in de Toetsgroep Station Noord behandeld zijn, en voor het overige deel direct door de gemeentelijke projectleiding zijn aangevraagd..

Toezicht

Politie en stadswachten bieden met name aan de noordzijde van het spoor toezicht, en dit wordt door de meeste betrokkenen als bevredigend wordt ervaren. Politiebegeleiding tijdens bijzondere evenementen wordt als positief en voldoende bestempeld.

Connexxion kent voor de uren overdag pleintoezicht, 's avonds is er echter niemand van het vervoerbedrijf voor toezicht op het busstation aanwezig. De NS heeft geen toezichthouders op het station. Wel is er een contract met een beveiligingsbedrijf dat 's avonds op twee tijdstippen voor sluiting van restauratie, loket en wachtruimte op het perron langs komt.

Het formeel toezicht in de openbare ruimte is dus goed op poten gezet; rond de ov-voorzieningen kan het echter nog beter.

De zelfstandig ondernemers die op en rond het station aanwezig zijn (kioskhouder, restaurateur, beheerder fietsenstalling, loketbeambte en de eigenaar van de snackbar) leveren een gunstige bijdrage aan het semi-formele toezicht. Het verdient aanbeveling dit in ere te houden en verder te versterken. Op dit moment schiet het veiligheidsgevoel van met name het restauratiepersoneel nog ernstig tekort en valt aan uitbreiding van de openingsuren nog niet te denken.

Schoon en heel

De wijkserviceteams van de gemeente zijn primair verantwoordelijk voor onderhoud en beheer van de openbare ruimte. Aan de noordzijde van het spoor bestaat daarnaast een 'veegproject verslavingszorg' om de residuen van drank- en drugsgebruik in de openbare ruimte te minimaliseren.

De gemeente heeft afspraken met Connexxion over onderhoud en beheer van bestrating en voorzieningen op het busstation.

Voor de veiligheid en goed onderhoud en beheer tijdens de bouwwerkzaamheden heeft de gemeente in PPS-constructies afspraken met aannemers en projectontwikkelaars gemaakt.

NS voert op het station 3 x per week inspecties uit en voert een actief herstelbeleid. Er bestaat een centraal meldpunt voor schademeldingen.

8 Aanbevelingen voor integraal veiligheidsplan

8.1 Afbakening pilot

DSP-groep heeft bij aanvang van haar werkzaamheden een voorlopige afbakening van de pilot aan de begeleidingsgroep voorgelegd. De uitgangsanalyse moest onder andere licht werpen op de vraag of de voorgestelde afbakening ook voor het veiligheidsplan de juiste lijkt te zijn. Onderstaand geven we hierop ons antwoord.

Tijd

Tijdens de startbijeenkomst is al besloten dat het veiligheidsplan betrekking dient te hebben op zowel de steeds wisselende situatie in de bouwputfase als op de definitieve situatie. Omdat de bouwactiviteiten nog jaren door zullen gaan is het ons inziens van groot belang scenario's te ontwikkelen waarmee de veiligheid voortdurend onderwerp van aandacht blijft.

Ruimtelijk

De afbakening van het studiegebied, zoals deze gekozen is voor het uitvoeren van de uitgangsanalyse, blijkt goed te kunnen volstaan voor het opstellen van het veiligheidsplan. Op één punt stellen we voor het gebied uit te breiden. Dat betreft de toevoeging van de Nieuwendijk. Deze westwaartse route is voor fietsers en wandelaars in de avonduren momenteel onvoldoende veilig.

Op enkele andere punten moet afstemming komen met beleid en maatregelen die verder van het station af gelegen locaties en voorzieningen betreffen. Het gaat om de Stationsstraat en de Hoofdstraat in noordelijke richting en om het toekomstig Omnizorgcentrum.

Inhoudelijk

■ *Veiligheidsaspecten*

De subjectieve en de objectieve veiligheid dienen goed in het veiligheidsplan verankerd te zijn; op beide fronten blijkt in het stationsgebied toegespitst veiligheidsbeleid noodzakelijk te zijn. Daarbij kan worden aangesloten bij bestaand beleid. Omdat dit nog weinig specifiek is, is er alle ruimte hieraan optimaal vorm te geven. De geselecteerde items blijken alle relevant te zijn.

De verkeersveiligheid verdient ruime aandacht. Met name voor langzaam verkeer doen zich diverse knelpunten voor en zullen dat door de bouwwerkzaamheden ook nog jarenlang blijven doen.

Evenementen van massale omvang zal Apeldoorn blijven aantrekken. Bestaand beleid voldoet, maar moet op houdbaarheid op langere termijn getoetst worden.

Onderzoek naar de externe veiligheid heeft geen onverwachte knelpunten aan het licht gebracht. Het veiligheidsplan zal op dit punt dienen te worden afgestemd op de beleidsbeslissingen van de gemeente in deze.

■ *Vervoersmodaliteiten*

Uiteraard dienen NS en Connexxion nauw bij de ontwikkeling van het veiligheidsplan betrokken te zijn. Wat de spoorwegen betreft is in de analysefase met name contact geweest met NS Stations en NS Commercie. Het verdient aanbeveling om in de komende periode met NS tot afspraken te komen over

de meest voor de hand liggende contactpersoon met mandaat.
Het lijkt ons verstandig de taxi-bedrijven te informeren over voorgenomen veiligheidsbeleid en –maatregelen.

- *Rit, halte/station en omgeving*

Uit de analyse komen geen aanwijzingen voort die aanleiding zijn voor bijzondere maatregelen tijdens de bus- of treinrit, anders dan door de vervoerders zelf al ingezet. Incidenten in de bus doen zich in het Apeldoornse in beperkte mate voor. Connexxion treft daarvoor maatregelen, onder andere in de vorm van uitbreiding van cameratoezicht. En wat de trein betreft: de baanvakken Apeldoorn-Zutphen, -Deventer en –Arnhem staan niet bekend als bijzondere problematisch. NS voert hier het algemeen beleid voor het verbeteren van de veiligheid tijdens de rit.

Het focus van het veiligheidsplan zal dus moeten liggen op veiligheidsmaatregelen op bus- en treinstation (inclusief perrons en wachtruimte) en de openbare ruimte van het gehele stationsgebied.

- *Doelgroepen*

Doelgroepen van het veiligheidsplan zijn natuurlijk in algemene zin de bus- en treinreizigers, de passanten en de gebruikers van de openbare ruimte en de voorzieningen in het studiegebied. Dat laatste is een belangrijk aandachtspunt, omdat zowel aan de noord- als aan de zuidzijde van het spoor beoogd is een aantrekkelijk verblijfsklimaat te scheppen, een belangrijke voorwaarde om voldoende levendigheid en sociale ogen in het gebied te krijgen.

In het veiligheidsplan dient aandacht te worden besteed aan de veiligheid van de kleine ondernemers die een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan de aantrekkelijkheid van het gebied en aan de semi-formele controle.

Er dient in het veiligheidsplan aandacht te worden geschonken aan voorzieningen voor minder validen, in het bijzonder bij het station.

Het veiligheidsbeleid van Connexxion is in de eerste plaats gericht op de veiligheid van het eigen personeel. Dienaangaande lijkt het bedrijfsbeleid momenteel afdoende. Dit lijkt ook het geval voor het NS personeel, met uitzondering van het personeel dat locatiegebonden is, zoals het loketpersoneel. Uiteraard moeten maatregelen voor reizigers en personeel elkaar wel aanvullen en dus op elkaar afgestemd zijn.

Ook het taxipersoneel heeft eigen veiligheidsvoorzieningen en vraagt niet om bijzondere maatregelen.

8.2 Aandachtspunten veiligheidsplan

Voorlopige doelstellingen

De bevindingen geven aanleiding tot het formuleren van enkele voorlopige doelstellingen en aanbevelingen.

In de eerste plaats geven de resultaten goede aanknopingspunten voor het stellen van doelen op zowel het vlak van de veiligheidsbeleving als dat van de feitelijke criminaliteit. Daarin onderscheiden we twee speerpunten.

Wat betreft de veiligheid van reizigers, passanten, ROC-leerlingen en –docenten en het ov-personeel, bevelen wij aan om primair in te zetten op verbetering van de *subjectieve veiligheid*. De meetbare doelstelling kan bijvoorbeeld zijn om op alle locaties, zeker in de avonduren, het rapportcijfer minimaal een punt te laten stijgen.

Voor de ondernemers in het gebied dient de doelstelling naar onze mening primair gericht te zijn op verbetering van de *objectieve veiligheid*, bijvoorbeeld door als doelstelling te formuleren dat het aantal feitelijke incidenten in de komende twee jaar gehalveerd moet worden. De openingstijden van deze ondernemingen dienen weer afgestemd te zijn op het mechanisme van vraag en aanbod en niet meer op de ervaren veiligheid.

Daarnaast dient de verkeersveiligheid op de aangegeven hotspots op zeer korte termijn te worden aangepakt. Het veiligheidsplan dient voorts, gedurende de komende jaren van bouwactiviteiten garanties te bieden op voldoende veiligheid voor met name de langzaamverkeersdeelnemers.

Voorstel maatregelen

Denkend in maatregelen, springen enkele punten naar voren. Dat betreft allereerst de aanpak van de problematiek die gerelateerd is aan de aanwezigheid van verslaafden en dak- en thuislozen en hun voorzieningen. In de tweede plaats betreft dat de inzet op ruimtelijke maatregelen en op toezicht. In de derde plaats is het van groot belang om in te zetten op activering en structurering van de samenwerking en goede communicatie.

- *Aanpak verslaafden, dak- en thuislozen en hun voorzieningen.*

Het veegproject dat Apeldoorn kent in dit gebied vormt een goed aanknopingspunt om verdere maatregelen op aan te laten sluiten. Ook verdient het aanbeveling het coffeeshopbeleid in de aanpak een plek te geven en aansluiting te zoeken met het beleid dat door het Omnizorgcentrum zal worden gevoerd.

- *Ruimtelijk*

De belangrijkste aandachtspunten voor de ruimtelijke aanpak lijken te liggen in de volgende onderwerpen:

- routing langzaam verkeer, zowel in de tijdelijke situaties, als in de definitieve. Van groot belang is het continue in samenhang beschouwen van de effecten die de aanpak van de verschillende spoorover- en onderdoorgangen op de veiligheid heeft, zoals de tijdelijke sluiting van de perrontunnel. Ook het gegeven dat de functies in- en rond het station meermalen herschikt zullen worden, waardoor de verkeersstromen steeds zullen veranderen, vraagt in het plan om goed doordachte veiligheidsscenario's;
- het voorzien in voldoende capaciteit voor (deels) bewaakte fietsenstalling, zowel in de tijdelijke situaties als in de definitieve. Als bron van ergernis, vandalisme, vervuiling en criminaliteit verdient goed beheer en onderhoud grote aandacht. Het tijdelijk verplaatsen van de stallingen, in samenhang met de herschikking van overige voorzieningen zal steeds veranderende fiets- en loopstromen te weeg brengen. Deze moeten goed in kaart gebracht worden, goed geleid en veilig zijn;
- de herbestemming van het oude stationsgebouw biedt een uitgelezen mogelijkheid om meer levendigheid en sociale ogen in het gebied te krijgen. Deze potentie dient benut te worden;
- de omringende bebouwing, zowel aan de noord- als aan de zuidzijde dient vanuit veiligheidsoogpunt kritisch beschouwd te worden en indien wenselijk en mogelijk aangepast aan de eisen die de sociale veiligheid stelt. We denken onder andere aan de vormgeving en toegankelijkheid van binnenterreinen, aan heldere zonering en aan zichtlijnen vanuit deze bebouwing op de openbare ruimte;
- de nadere uitwerking van de inrichting van de openbare ruimte, zowel

aan de noord- als aan de zuidzijde, biedt eveneens kansen en mogelijkheden tot verhoging van de sociale veiligheid. Deze kan onder andere gevonden worden in goede clustering van functies, in voldoende en gelijkmatige verlichting, in goede zichtlijnen en natuurlijk in materiaalgebruik en zorgvuldige detaillering;

- de maatregelen dienen te zijn afgestemd op het voorkomen van zowel piek- als daluren.

- *Toezicht*

De belangrijkste aandachtspunten voor maatregelen in de sfeer van het toezicht liggen in de volgende onderwerpen:

- onderling afstemmen en mogelijk herschikken van het formele toezicht op de verschillende locaties. Het gaat met name om het toezicht dat door politie en stadswacht wordt geboden. De vervoersbedrijven, de gemeente en de politie kunnen tot nadere afspraken komen over inzet van het toezicht, de ketenaanpak en handhaving. Toezicht dient in het gehele gebied gewaarborgd te zijn. Afstemming van verantwoordelijkheden staat centraal. Wenselijk is het samen aansturen van toezichthouders en stadswacht;
- betrekken van ondernemers als semi-formele toezichthouders en het verschaffen van benodigde ondersteuning om deze rol te kunnen vervullen;
- indien het plaatsen van camera's wordt overwogen dient dit als aanvulling op, doch niet als alternatief voor het toezicht te gebeuren;
- heldere afspraken en goede communicatie, ook naar burgers toe, over het toezicht tijdens evenementen;
- in algemene zin dient het toezicht te zijn gedifferentieerd naar piek- en daluren.

- *Samenwerking en communicatie*

Hoewel alle betrokken organisaties en bedrijven in het gebied positief gericht zijn op het verschaffen van voldoende veiligheid, bestaat er opvallend weinig samenwerking. Hier kan nog veel worden gewonnen. Ons voorstel is te komen tot twee vormen van samenwerking: één formele, en een meer ondersteunend.

Aan de communicatie zal in de komende jaren van voortdurende veranderingen hoge eisen worden gesteld. Onderling tussen de direct betrokkenen bij de ontwikkelingen in het gebied (de verschillende diensten van de gemeente, projectontwikkelaars en aannemers, vervoerbedrijven, politie en het ROC), maar zeker ook naar burgers, reizigers en andere gebruikers van het stationsgebied. Het lijkt ons van belang dit één van de taakstellingen van het te vormen samenwerkingsverband te laten zijn.

8.3 Betrokken partijen

Voor goede samenhang en afstemming van het veiligheidsbeleid in het gehele stationsgebied pleiten we voor het instellen van een formeel Veiligheidsoverleg Stationsgebied en een ondersteunende klankbordgroep of kwaliteitspanel. Het Veiligheidsoverleg zou ons inziens moeten bestaan uit vertegenwoordigers van de belangrijkste bepalende partijen. Vertegenwoordigers met mandaat, zodat zowel op het niveau van beleid als van uitvoering slagvaardig kan worden gewerkt. Het Veiligheidsoverleg dient nauw bij de ontwikkeling van het veiligheidsplan betrokken te worden. De eerste taken van het Veiligheidsoverleg zouden kunnen zijn het vaststellen van doelstel-

lingen, het kiezen van maatregelen en het maken van afspraken maken over monitoring. Ook het opstellen van een communicatieplan kan tot de werkzaamheden behoren.

Daarbij valt te overwegen om gewicht aan de samenwerking te verlenen door het afsluiten van bijvoorbeeld een *Convenant Stationsgebied*.

De klankbordgroep, of kwaliteitspanel, zou kunnen worden opgezet met vertegenwoordigers van gebruikers. We denken daarbij aan de organisaties die voor deze uitgangsanalyse ook deel hebben genomen aan de schouw. Dit panel zou in de komende jaren met enige regelmaat gevraagd kunnen worden naar gemotiveerd advies op grond van het enkele malen herhalen van een veiligheidsschouw. Zij vormen daarmee een toetssteen voor de ontwikkeling en uitvoering van het veiligheidsplan.

Voor de samenstelling van Veiligheidsoverleg en kwaliteitspanel denken we aan het volgende:

Veiligheidsoverleg Stationsgebied

- Gemeente: vertegenwoordiging uit de afdelingen VR&B, MMO en GEP en van de wijkcoördinatoren
- NS-Stations, NS-Commercie
- Connexxion
- Management ROC
- Politie

Kwaliteitspanel

- wijkcoördinatoren gemeente (schakelfunctie)
- Wijkraad
- Enfb
- Rover
- ondernemersvertegenwoordiging
- leerlingenvertegenwoordiging ROC.

8.4 Tot slot

Het opstellen van een veiligheidsplan voor een dergelijk omvangrijk, complex en cruciaal gebied als het Apeldoornse stationsgebied, is geen klus die je 'even' van achter het bureau op kan knappen. Wij geven de opstellers van het plan in overweging dit zo veel mogelijk interactief te doen, met het betrekken van het bovengenoemde Veiligheidsoverleg Stationsgebied, bij elke (tussen)stap. Een dergelijke interactie en stapsgewijze planuitwerking komt naast de kwaliteit van het plan ook het draagvlak ervoor ten goede.

Bijlagen

Bijlage 1 Politiecijfers naar incident en per jaar in de openbare ruimte en op het station

Incidenten	2003	2002	2001	2000	2003 KLPD/Spoor wegpolitie
Vandalisme					
Vandalisme/beschadigen/baldadigheid	50	71	68	84	3
Defect straatmeubilair	14	16	16	24	
Vernielingen auto	24	28	21	21	
Vernieling openbaar vervoer	4	7	6	8	
Graffiti	3	8	2	4	
Overlast (van/door)					
in relatie met alcohol/drugs/medicijnen	79	80	42	57	6
van/door mensen met GGZ stoornis	19	12	28	20	
van/door jeugd	15	18	21	11	
van/door onbekend	21	25	34	23	10
overig (geen parkeer)	57	42	45	39	2
verstoring openbare orde	7	9	9	6	2
Dak/thuislozen	11	10	5	7	3
Diefstal					
van/uit winkel	5	13	10	6	
van/uit bedrijf	31	33	35	28	2
van/uit school	8			1	
uit woning	7	15	9	8	
aan/uit auto	37	41	36	29	
aan/uit (brom)fiets	4	14	9	13	
van auto	10	6	7	16	
van brom fiets	29	17	24	21	
van fiets	271	373	318	313	■
van overige goederen	112	95	125	89	4
Beroving					
Beroving/tasjesroof	7	22	24	20	
Zakkenrollen	84	111	101	46	
Fysiek geweld					
Bedreiging	41	30	35	38	2
geweld met iets met wapen	5	6	11	11	

geweld met letsel zonder wapen	30	37	36	35	4
geweld zonder letsel met wapen	3	5	2	9	
geweld zonder letsel zonder wapen	31	30	9	17	
geweld, verder onbekend	19	13	14	15	1
Aanranding/verkrachting/ zedendelicten	9	12	11	11	
Harddrugs	28	11	19	14	
Geluidshinder					
Geluidshinder horeca	4	19	36	13	
Geluidshinder woonomgeving	17	7	16	9	
Verkeersongevallen					
met letsel	36	36	40	28	
alleen materiele schade	145	168	162	182	
Wapenbezit (zonder gebruik)	8	2	5	5	
Brand/ontploffing	20	19	20	18	
Gewapende overval		3			
Bommelding	1		4	6	

NS: Lastige klant / zwartrijden
bron: bewerking BPS cijfermateriaal

29