

Veiligheids Effect Rapportage Omnisportcentrum Apeldoorn

april 2001

Gemeente Apeldoorn, Dienst Veiligheid Recht & Burgerzaken

Politie district Apeldoorn, regio noord-oost Gelderland

Brandweer, gemeente Apeldoorn

GGD, regio Stedendriehoek

Inhoudsopgave

Samenvatting	3
1 Inleiding	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 De Opdracht	5
1.3 Een Veiligheids Effect Rapportage	5
1.4 De Veiligheids Effect Rapportage Omnisportcentrum	6
1.5 Opbouw	7
2 Proces	8
2.1 Betrokken partijen	8
2.2 VER als procesinstrument	9
2.3 Typen interactie	9
3 Informatieverzameling	11
3.1 Inleiding	11
3.2 Veiligheidsscan	11
3.3 Politiecijfers	12
3.4 Ervaringen van verenigingen	12
3.5 Vergelijkingsonderzoek	13
3.5.1 Miracle Planet	13
3.5.2 Kardingse	16
3.5.3 Stamford Stadion	20
4 Randvoorwaarden	21
4.1 Inleiding	21
4.2 Randvoorwaarden voor sociale veiligheid	21
4.2.1 Algemene criteria sociale veiligheid	21
4.2.2 Criteria sociale veiligheid voor Omnisportcentrum	22
4.3 Randvoorwaarden voor calamiteitenbestrijding	24
4.3.1 Bereikbaarheid van het plangebied	24
4.3.2 Bereikbaarheid binnen het plangebied	24
4.3.3 Evacuatie en verplaatsing van bezoekers	25
4.3.4 Bluswatervoorziening	26
4.3.5 Opstelplaatsen	26
Bijlagen	
Bijlage 1 Richtlijnen voor calamiteitenbestrijding	28
Bijlage 2 Checklist veiligheidsscan	35
Bijlage 3 Analyse politiecijfers	39
Bijlage 4 Literatuurlijst	43

Samenvatting

De gemeente Apeldoorn heeft het initiatief genomen tot de realisering van een grootschalig sportcentrum, geflankeerd door andere functies, in het gebied De Voorwaarts. In de loop van 2000 heeft de gemeente de planontwikkeling voortvarend ter hand genomen. Al vroegtijdig in deze planontwikkeling is het belang van veiligheid onderkend. Om veiligheid mee te kunnen nemen in de beleidsvorming, en om tijdig over de benodigde veiligheidsinformatie beschikken, heeft de stuurgroep Omnisportcentrum in september 2000 het besluit genomen een *Veiligheid Effect Rapportage* (VER) op te doen stellen bij het plan voor het Omnisportcentrum. Daartoe is een startnotitie opgesteld, die in oktober is bekrachtigd door het college van B&W.

In het kader van deze VER zijn in de periode september - december 2000 een vijftal stedenbouwkundige modellen op veiligheid getoetst. Deze informatie heeft bijgedragen aan de keuze van het college van B&W voor het model (model 5), dat uit oogpunt van veiligheid de beste potenties bezit.

Het planproces is op het moment van verschijnen van de VER-rapportage aangekomen op het punt van *Europese aanbesteding* van de bouw en exploitatie van het project.

Door de kandidaatbouwers / -exploitanten zal nog veel denk- reken- en ontwerpwerk worden verricht om tot een uitgekristalliseerd plaatje te komen. Om te bevorderen dat daarbij ook veiligheidsbelangen ruimschoots de aandacht krijgen, is een set concrete, op het project toegesneden *randvoorwaarden* in de VER-rapportage opgenomen. Het zijn dezelfde typen randvoorwaarden als die bij de toetsing van de modellen de toetsingscriteria vormden, maar iets verder geconcretiseerd en waar mogelijk gekwantificeerd, en toegespitst op de verdere uitwerking van het project.

Door het hanteren van deze randvoorwaarden kunnen de kandidaatbouwers / -exploitanten laten zien dat zij de potenties van het gekozen model uit oogpunt van veiligheid hebben benut.

De ingediende bouwplannen zullen worden getoetst op de gestelde randvoorwaarden.

Tijdens de uitwerkingsfase die volgt, zal interactief getoetst en geadviseerd worden door veiligheidsdeskundigen; daarmee wordt het werk van deze VER-rapportage 'afgemaakt'.

Conclusie: randvoorwaarden

De randvoorwaarden die richting zullen geven aan de uitwerking van het ontwerp staan in hoofdstuk 4 verwoord. Een aantal daarvan heeft tijdens het opstellen van deze Veiligheids Effect Rapportage Omnisportcentrum speciale aandacht geëist. Deze zullen hieronder kort toegelicht worden.

Dat creativiteit bij het toepassen van de randvoorwaarden wordt beloond, blijkt uit het laatste punt.

- De routes voor langzaam verkeer zijn overzichtelijk en bieden goede oriëntatie.
- Het plan bevat een centraal plein dat overzichtelijk is en waaraan de entrees van de gebouwen zullen komen te liggen op een veilige, makkelijk vindbare plaats.
- Hoge volumes worden ingepakt in lagere volumes of kunnen op voldoende afstand gepasseerd worden, wanden zonder uitstraling inpakken in bouwvorming mét uitstraling.
- Een goede aansluiting op een eventuele nieuwe halte aan de spoorlijn Apeldoorn – Zutphen is mogelijk.

- Het terrein biedt voldoende vluchtmogelijkheden voor het publiek, waarbij voor hulpdiensten ten minste twee ontsluitingswegen beschikbaar blijven. Deze eis leek in eerste instantie problematisch, omdat vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid slechts één ontsluitingsweg gewenst is. Een creatieve oplossing bood echter uitkomst. Door namelijk aan de noordkant van het plangebied een fietsroute extra breed en stevig uit te voeren, is deze ook voor hulpvoertuigen geschikt.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Sinds enkele jaren bereidt de gemeente Apeldoorn de ontwikkeling voor van een multifunctioneel sportcentrum. In een locatiestudie is gezocht naar een geschikte locatie, waarbij de bereikbaarheid en de sociale veiligheid belangrijke criteria waren. Uit een groot aantal mogelijke locaties is gekozen voor de locatie De Voorwaarts, die wordt begrensd door de Zutphensestraat, de Laan van Erica, het spoor naar Zutphen en het spoor naar Deventer.

Op deze locatie zullen zeer uiteenlopende functies gecombineerd worden; van een wielerveden tot commerciële functies, van sportvelden tot een hal waar beurzen gehouden kunnen worden.

Het programma brengt met zich mee dat het gebied door grote groepen mensen bezocht zal worden. Dit levert bijzondere veiligheidsrisico's op.

Het programma heeft echter ook consequenties voor de veiligheid op stille momenten van de dag.

Door bij het ontwerp al op deze veiligheidsrisico's te letten, kunnen de risico's belangrijk beperkt worden.

Dit is echter alleen mogelijk als tussen alle betrokken partijen overleg gevoerd wordt.

Het instrument Veiligheids Effect Rapportage (VER) is speciaal ontwikkeld om veiligheid op de beleidsagenda te zetten. Het overleg tussen de partijen wordt gestructureerd en op die manier worden de veiligheidsrisico's die aan een project kleven in een zo vroeg mogelijk stadium in kaart gebracht. Veiligheid wordt zo een integraal onderdeel van het ontwerpproces.

1.2 De Opdracht

Van Dijk, Van Soomeren en Partners (DSP) adviseert de gemeente Apeldoorn al geruime tijd over de veiligheid in allerlei projecten binnen de gemeente.

Daarnaast werkt DSP in opdracht van het Ministerie BZK aan de ontwikkeling van het instrument Veiligheids Effect Rapportage.

De projectleider van het Omnisportcentrum, de heer Wattel, en mevrouw van der Linden, projectleider integrale veiligheid hebben DSP de opdracht gegeven een Veiligheids Effect Rapportage voor het Omnisportcentrum te schrijven.

Werkzaamheden daarvoor zijn onder andere geweest het schrijven van de Startnotitie Veiligheids Effect Rapportage Omnisportcentrum, het doen van onderzoek naar huidige en te verwachten veiligheidsproblemen en het houden van een veiligheidsscan.

1.3 Een Veiligheids Effect Rapportage

De VER voor het Omnisportcentrum is uitgevoerd als één van de pilot projecten die het Ministerie van BZK heeft gestart om het instrument VER te testen. Aangezien het project in Apeldoorn binnen dit kader valt, zal het instrument hieronder kort toegelicht worden.

Een Veiligheids Effect Rapportage in de meest uitgebreide vorm bestaat uit de volgende 5 modules. Deze modules lopen parallel aan het bouwplanproces: van initiatief tot realisatie.

Module 1: Startnotitie

In de startnotitie staat informatie over het project, de betrokken partijen, de veiligheidsdoelen, de werkgroep die de VER gaat uitvoeren en de VER-modules die doorlopen gaan worden.

Module 2: Veiligheidsscan

In overleg tussen betrokken partijen worden mogelijke risico's die het project met zich mee kan brengen geïnventariseerd. Hierbij wordt zowel gekeken naar problemen die binnen het plangebied kunnen ontstaan als naar bronnen die buiten het plangebied liggen, maar problemen binnen het plangebied kunnen veroorzaken. De geïnventariseerde risico's worden geprioriteerd.

Model 3: Alternatieven

Om de belangrijkste risico's te voorkomen worden alternatieven ontwikkeld. Het meest veiligheidsvriendelijke alternatief (MVA) is daar één van. Na een globale kosten-batenanalyse wordt het 'voorkeursalternatief' (VA) geselecteerd. Risico's die niet in het alternatief zijn afgedekt, worden geëxpliciteerd.

Model 4: Maatregelen

Het geselecteerde alternatief wordt verder uitgewerkt in concrete maatregelen. Voor risico's die niet in het aangepaste ontwerp zijn afgedekt wordt aangegeven welke maatregelen daarvoor nodig zijn in de beheerfase. Hierbij wordt tevens gecontroleerd of aan de oorspronkelijke doelstelling en uitgangspunten is voldaan.

Module 5: Implementatie

Deze laatste module betreft het bewaking van de uitvoering van de gemaakte afspraken ten aanzien van veiligheid.

De VER is een flexibel instrument, waarbij de partijen zelf kunnen beslissen welke modules ze doorlopen. De meest uitgebreide vorm is die waarbij module 1 t/m 5 gevolgd worden. Het is echter ook mogelijk een meer strategische of conceptuele VER toe te passen, waarbij het traject na module 3 wordt afgesloten.

1.4 De Veiligheids Effect Rapportage Omnisportcentrum

De eerste stap in de VER is geweest het opstellen van de Startnotitie VER Omnisportcentrum (module 1).

Vervolgens is in bijeenkomsten met vertegenwoordigers van alle veiligheidssectoren gewerkt aan het beoordelen van de risico's, het formuleren van de gewenste maatregelen en voorzieningen, uitmondend in de randvoorwaarden voor het stedenbouwkundig ontwerp. Daarmee was module 2 een feit.

Dit zo compleet mogelijke overzicht van veiligheidscriteria en aandachtspunten zal als randvoorwaarde meegegeven worden aan kandidaatexploitanten van het toekomstige Omnisportcentrum, die in een proces van Europese aanbesteding hun interesse voor het project kenbaar kunnen maken. Bij de keuze van de exploitant zal beoordeeld worden in hoeverre de kandidaten kunnen voldoen aan vooraf opgestelde richtlijnen. Deze richtlijnen zullen op allerlei gebieden betrekking hebben, en één van de gebieden zal de veiligheid zijn. De randvoorwaarden die in deze VER worden gegeven, zullen dus een deel gaan uitmaken van de richtlijnen waaraan de exploitant moet gaan voldoen.

Op verspreide momenten in het proces is echter al drie maal een concrete beoordeling gemaakt van de modellen die door de gemeente zijn ontwikkeld. Ook zijn in tussentijdse schetsateliers aanbevelingen gedaan ten aanzien van het ontwerp. Dit leidde tot een duidelijke aanbeveling voor één van de modellen, dat aan een groot aantal stedenbouwkundigerandvoorwaarden voldoet en dat dus dicht bij het meest veilige alternatief komt. Volgens planning zal de VER in juni 2001 een vervolg krijgen in concrete, interactieve advisering. Niet-afgedekte risico's zullen dan geëxpliciteerd worden en aanvullende maatregelen zullen aangedragen worden. Indien op dat moment de Europese aanbesteding is afgerond en de exploitant bekend is, zal dit tweede deel van de VER aan de hand van ontwerpen van de exploitant gebeuren.

1.5 Opbouw

In de hierna volgende hoofdstukken wordt respectievelijk ingegaan op het proces, de informatieverzamelingen en de randvoorwaarden.

In het hoofdstuk over het proces komen de betrokken partijen van deze VER aan bod en wordt ingegaan op de VER als procesinstrument en op de typen interactie die hebben plaatsgevonden.

In het daarop volgende hoofdstuk staat de informatieverzameling centraal.

Vier bronnen van informatie komen aan bod: de veiligheidsscan, politiecijfers, ervaringen van verenigingen en het uitgevoerde vergelijkingsonderzoek.

Het resultaat van de veiligheidsscan en het verrichte onderzoek staat in hoofdstuk 4. Hier worden de randvoorwaarden gegeven waaraan het ontwerp wat betreft de veiligheid zou moeten voldoen. De randvoorwaarden zijn uitgesplitst naar randvoorwaarden voor sociale veiligheid en randvoorwaarden voor calamiteitenbestrijding.

In de voorliggende rapportage wordt niet uitgebreid ingegaan op de reeds ontwikkelde modellen, al worden wel enkele voorbeelden aangehaald. Uitspraken die in een eerder stadium zijn gedaan over de modellen kunnen nagelezen worden in drie documenten, die in de literatuurlijst zijn vermeld. Deze documenten kunnen opgevraagd worden bij van Dijk, Van Soomeren en Partners.

2 Proces

2.1 Betrokken partijen

Voor het project Omnisportcentrum wordt de planvoorbereiding getrokken door een stuurgroep, waarin verantwoordelijke wethouders en directeuren van dienst zitting hebben. Bureau IPMMC is als extern adviseur ook vertegenwoordigd. De spil van de stuurgroep is een gemeentelijk projectleider. De leden van de stuurgroep Omnisportcentrum zijn:

A. v.d. Glind	wethouder
Th. Kuijpers	wethouder
M. v.d. Tas	wethouder
P.A. Tadema	directeur dienst Samenleving
F. v. Ardenne	directeur Grondzaken, Economie en Projecten
C. Paris	directeur Ruimtelijke ordening en Wonen
Ph. Salm	directeur Milieu en Mobiliteit
J. Regterschot	bureau IPMMC
M. Coonen	bureau IPMMC
A.W. Wattel	gemeentelijk projectleider, sector Samenleving
H. Geelen	Strategie en Communicatie
B. ten Damme	secretariaat

Daarnaast is een projectgroep Omnisportcentrum ingesteld. Kort gezegd opereert de projectgroep op uitvoeringniveau en de stuurgroep op beslisniveau: bevindingen en voorstellen van de projectgroep worden in de stuurgroep doorgesproken en met genomen besluiten werkt de projectgroep weer verder. De projectgroep heeft de volgende vaste leden:

A.W. Wattel	gemeentelijk projectleider, dienst Samenleving
H. Geelen	Strategie en Communicatie
B.M.Y. van der Linden	projectleider integrale veiligheid
A. Oudbier	Grondzaken, Economie en Projecten
H. Timmer	Grondzaken, Economie en Projecten
D. van Aalten	Grondzaken, Economie en Projecten
J. van Hout	Ruimtelijke ordening en Wonen
A. Zents	Ruimtelijke ordening en Wonen
H. Diddens	Ruimtelijke ordening en Wonen
A. Sluis	Milieu en Mobiliteit, afd. Mobiliteit
J. Vermey	Milieu en Mobiliteit, afd. Milieu
H. Rossingh	Milieu en Mobiliteit, afd. Groen
J. Regterschot	bureau IPMMC
M. Coonen	bureau IPMMC
B. ten Damme	secretariaat

Voor het opstellen van deze VER hebben alle veiligheidspartnersgeparticipeerd: de gemeente, brandweer, politie, GGD en specialisten op het gebied van sociale veiligheid. Zij hebben onder andere intensief samengewerkt bij de veiligheidsscan, waarover meer in paragraaf 2.3. De volgende participanten hebben de werkgroep Veiligheidsscan gevormd:

A.W. Wattel	gemeentelijk projectleider, sector Samenleving
B.M.Y. van der Linden	projectleider integrale veiligheid
D. Nap	Politie district Apeldoorn
L.M. Westerink	Gemeentelijke brandweer van Apeldoorn
R. Ignatius	Gemeentelijke brandweer van Apeldoorn

W.A.M. Brinker
R. Parlak
H.J. Korthals Altes
N. Smits

GGD regio Stedendriehoek
GGD regio Stedendriehoek
Van Dijk, van Soomeren en Partners
Van Dijk, van Soomeren en Partners

2.2 VER als procesinstrument

Het instrument Veiligheids Effect Rapportage is speciaal ontwikkeld om het veiligheidsbelang op de beleidsagenda te plaatsen en om het overleg tussen de partijen te structureren. Toepassing van de VER heeft voor het Omnisportcentrum zijn vruchten afgeworpen. Het veiligheidsbelang als geheel heeft in een vroegtijdig stadium een stevige positie binnen het planproces gekregen, doordat de kennis van veiligheidsdeskundigen is gebundeld en doordat zij een gestructureerde en aanvaarde methode volgden. Het vroegtijdig betrekken van de veiligheidsdeskundigen heeft het mogelijk gemaakt dat hun wensen al vanaf een nog pril ontwerpstadium verwerkt konden worden. De werkwijze die in de VER wordt voorgesteld heeft bij het overleg tussen de veiligheidspartners bovendien geholpen alle benodigde kennis boven tafel te krijgen. Hoewel de VER dus vooral een procesinstrument is en niet zozeer een inhoudelijk instrument, draagt de voorgestelde werkwijze wel zeker bij aan de inhoud.

Nadat de stuurgroep eind juni 2000 unaniem besloten had om voor het Omnisportcentrum een VER op te stellen, is de eerste module, het opstellen van de Startnotitie, gestart. Dit gebeurde in nauw overleg tussen de projectleider, de coördinator integrale veiligheid en de adviseurs sociale veiligheid. Toen met dit document eenmaal het kader voor de VER was geschapen en duidelijk was welke inbreng vereist zou zijn, zijn de partijen die een inhoudelijke bijdrage konden leveren verzameld.

In de fase van de veiligheidsscan hebben alle veiligheidsdeskundigen bijgedragen aan het opstellen van de randvoorwaarden die aan het gebied gesteld worden om de veiligheid te kunnen optimaliseren. Deze randvoorwaarden komen in hoofdstuk 4 aan bod.

Met module 3 is de interactieve advisering het VER proces binnengehaald. Stedenbouwkundige modellen zijn meerdere keren beoordeeld en in schetsateliers zijn aanbevelingen ten aanzien van het ontwerp gedaan.

2.3 Typen interactie

Hierboven is uiteengezet dat de VER een procesinstrument is en niet zozeer een inhoudelijk instrument. Gebruik van het instrument stimuleert interactie tussen de verschillende partijen. Deze interactie is nadrukkelijk al tijdens de VER nodig en niet alleen achteraf.

Interactie heeft in het VER traject Omnisportcentrum in drie richtingen plaatsgevonden.

Allereerst heeft de coördinator integrale veiligheid van de gemeente de projectgroepbijeenkomsten bijgewoond om daarin het veiligheidsbelang onder de aandacht te brengen. Regelmatig zijn opmerkingen gemaakt over het ontwerp om dit in de (uit veiligheidsoogpunt)gewenste richting te sturen. Zo is bijvoorbeeld geadviseerd woningen in het ontwerp op te nemen, evenals welk aantal woningen gewenst en noodzakelijk zou zijn in het plangebied.

Daarnaast hebben beide adviseurs van van Dijk, van Soomeren en Partners enkele besprekingen met de stedenbouwkundige gehad. Daarin is naar twee kanten informatie uitgewisseld. De stedenbouwkundige berichtte over de

meest recente modellen, aan de hand waarvan de adviseurs suggesties deden om het veiligheidsbelang (nog) beter in de modellen te verwerken. De derde vorm van interactie heeft plaatsgevonden in het kader van de veiligheidsscan. Voor de veiligheidsscan zijn als veiligheidsdeskundigen uitgenodigd: vertegenwoordigers van gemeenten, politie, brandweer, GGD en adviseur sociale veiligheid. Juist de interactie tussen de verschillende specialisten is de meerwaarde geweest van de bijeenkomsten. Het idee dat de veiligheid in het plangebied gezamenlijk gewaarborgd moet worden, geeft een extra stimulans in een zo vroeg mogelijk stadium inbreng te leveren. In twee bijeenkomsten (16 november en 14 december) zijn alle aspecten uitgebreid doorgesproken. In de eerste bijeenkomst zijn de risico's doorgesproken, en om ook voldoende kennis te genereren over maatregelen en voorzieningen die gewenst zijn om de risico's zoveel mogelijk te beperken, bleek nog een tweede bijeenkomst nodig. De uitkomsten van dit overleg zullen in hoofdstuk 4 worden besproken.

3 Informatieverzameling

3.1 Inleiding

Voor het opstellen van de randvoorwaarden is op verschillende manieren informatie verzameld. In de eerste plaats is literatuuronderzoek verricht om te inventariseren welke problemen in soortgelijke gebieden voorkomen en welke maatregelen zijn genomen om de problemen op te lossen. De uitkomsten van het literatuuronderzoek zijn in de randvoorwaarden voor de uitwerking van het plan (hoofdstuk 4) verwerkt. In de literatuurlijst in bijlage 4 zijn de bestudeerde bronnen vermeld.

Daarnaast zijn politiecijfers geanalyseerd om bestaande problemen in het plangebied en bij sporthallen in Apeldoorn in kaart te brengen. Informatie daarover kan aanknopingspunten bieden voor het voorkomen van problemen in de toekomstige situatie.

Tenslotte zijn twee al bestaande gebieden bestudeerd die met het Omnisportcentrum vergeleken kunnen worden. Ook is naar buitenlandse voorbeelden gekeken. De informatie die daaruit kwam en bruikbaar is voor het Omnisportcentrum is in deze rapportage verwerkt.

De conclusies uit de analyse van de politiecijfers en het vergelijkingsonderzoek worden hieronder behandeld.

Naast de bovengenoemde onderzoeken zijn de twee veiligheidsscans die zijn gehouden een zeer belangrijke bron van informatie geweest. Hierin kwamen de verschillende vormen van veiligheid samen en konden de specialisten elkaar aanvullen. De uitkomsten van de veiligheidsscan worden hierna als eerste besproken.

3.2 Veiligheidsscan

Het doel van deze bijeenkomsten was het opstellen van een zo compleet mogelijk overzicht van veiligheidscriteria en aandachtspunten die als randvoorwaarden meegegeven zullen worden aan kandidaatexploitanten van het toekomstige Omnisportcentrum. Deze criteria zullen het ontwerp en later het beheer zodanig sturen dat een optimaal veilige situatie zal ontstaan.

Gekeken is naar een breed scala van veiligheidsproblemen: criminaliteit, (sociale) onveiligheid, brand, rampen, externe veiligheid en (geluids) overlast.

Bij de veiligheidsscan is de werkwijze van de Handleiding Veiligheids Effect Rapportage gevolgd. Allereerst zijn een groot aantal gebeurtenissen en situaties geschetst¹, die in het Omnisportcentrum misschien een probleem zouden kunnen zijn. Voor al deze situaties worden drie vragen gesteld:

- Is het denkbaar dat de beschreven situaties zich voor zullen doen? Als dat zo is:
- Welke prioriteit heeft het verkleinen van dit risico?
- Met welke maatregelen en voorzieningen kan de kans zo klein mogelijk en de gevolgen zo beperkt mogelijk gehouden worden?

Noot 1

Enkele voorbeelden van onderscheiden gebeurtenissen en situaties:

- calamiteit in de atletiek / wielerved tijdens een popconcert met 10.000 bezoekers;
- grote brand in de ondergrondse parkeergarage;
- ontsnapping van gevaarlijke stoffen over nabijgelegen spoor
- onveiligheidsgevoelens op langzaam verkeersroutes

Om te bepalen welke prioriteit een risico krijgt (tweede vraag), is het belangrijk twee aspecten te onderscheiden:

- de kans dat een gebeurtenis optreedt;
- de ernst van de gevolgen van de gebeurtenis.

Uit die twee aspecten volgt de prioriteit. Als een risico bijvoorbeeld een grote kans heeft zich voor te doen en bovendien zeer ernstige gevolgen heeft, zal het een hoge prioriteit krijgen.

De maatregelen en voorzieningen zijn tenslotte uitgewerkt in concrete randvoorwaarden waaraan het ontwerp zal moeten voldoen. Alleen voor gebeurtenissen met de hoogste prioriteit zijn tijdens de veiligheidsscans maatregelen en criteria geïnventariseerd. Echter, als voor een gebeurtenis met lage prioriteit zeer eenvoudig veiligheidswinst behaald kan worden, zijn ook hiervoor maatregelen en randvoorwaarden geformuleerd.

De gebruikte checklist met ingevuld de uitkomsten van het overleg is in bijlage 2 opgenomen. De uitkomsten zijn gebruikt als basis voor de randvoorwaarden die in hoofdstuk 4 aan bod komen.

3.3 Politieciijfers

Om te bepalen op welke typen criminaliteit geanticipeerd moet worden, zijn politieciijfers verzameld, zowel voor voorzieningen op hun huidige locatie in Apeldoorn als voor de huidige situatie in het gebied waar het Omnisportcentrum komt. De verkregen resultaten benadrukken de noodzaak op verschillende vormen van criminaliteit te anticiperen.

Bij de drie onderzochte sportcomplexen blijkt bijvoorbeeld fietsendiefstal relatief vaak voor te komen. Dit duidt erop dat de sportvoorzieningen veel met de fiets worden bezocht en om die reden is het belangrijk veel aandacht aan de veiligheid van zowel fietsroutes als fietsenstallingen te besteden.

Veilige fietsroutes zijn al onderwerp van studie geweest en zullen dat ook moeten blijven. Om op diefstal uit fietsenstallingen te anticiperen en op andere geconstateerde incidenten is het planproces nog in een te vroeg stadium. De analyse van geregistreerde incidenten en de onderzoeksresultaten zijn in bijlage 3 opgenomen zodat in een latere fase daadwerkelijk maatregelen getroffen kunnen worden.

3.4 Ervaringen van verenigingen

Naast informatie uit politieciijfers is ook informatie verkregen van de gebruikers zelf. Onderzocht is welke ervaringen de verenigingen, die in het plangebied een plaats zullen krijgen, hebben met criminaliteit. Van drie verenigingen (de Adelaar, AV'34 en de Dynamohal) kon informatie verkregen worden.

Het is interessant dat AV'34 vooral last heeft van incidenten binnen het gebouw zelf: diefstal uit de kantine en uit de kleedkamers en vernieling in het gebouw. Bij de Adelaar vinden daarentegen meer incidenten in de buitenruimte plaats: vernielingen en bekladding buiten en vuil op de grond. De respondent van de Dynamohal heeft aangegeven dat vooral de vervuiling in de omgeving van de sporthal het grootste probleem vormt.

De gegeven oorzaken van de problemen zijn uiteenlopend, hetgeen niet verrassend is bij zulke grote variatie van problemen. Een belangrijke oorzaak voor diefstal uit de kleedkamers is voor AV'34 het ontbreken van kluisjes. Voor de Adelaar zijn de afgelegen ligging en het ontbreken van controle belangrijke oorzaken voor zowel problemen binnen als buiten.

Het belang van sociale controle wordt in de randvoorwaarden voor de sociale veiligheid ook benadrukt. Voor het voorkomen van de andere genoemde vormen van overlast zullen in de uitwerkingsfase nadere randvoorwaarden geformuleerd moeten worden.

3.5 Vergelijkingsonderzoek

Gebieden die in programma, locatie en inrichting vergelijkbaar zijn met het Omnisportcentrum zijn dun gezaaid. De geplande atletiek / wielerved bijvoorbeeld is qua grootte uniek in Nederland en om die reden hebben de stuurgroep en de projectgroep steeds gewerkt met een voorbeeld in Valencia, Spanje. Om het effect van inrichtingsprincipes op de veiligheid te onderzoeken is gezocht naar recent gebouwde projecten, die qua schaal en functies enigszins met het Omnisportcentrum vergeleken kunnen worden. Gevonden zijn leisure center Miracle Planet in Enschede en sportcentrum Kardinge in Groningen.

3.5.1 Miracle Planet

In Enschede is een uitgaansgebied ontwikkeld, dat qua omvang en uiterlijk een goede referentie is voor het terrein van het Omnisportcentrum. Miracle Planet is een 'adventure boulevard', waarlangs allerlei actie-evenementen zijn gegroepeerd. De foto's geven een beeld van het terrein en laten tevens zien hoe het terrein van het Omnisportcentrum eruit zou kunnen gaan zien.

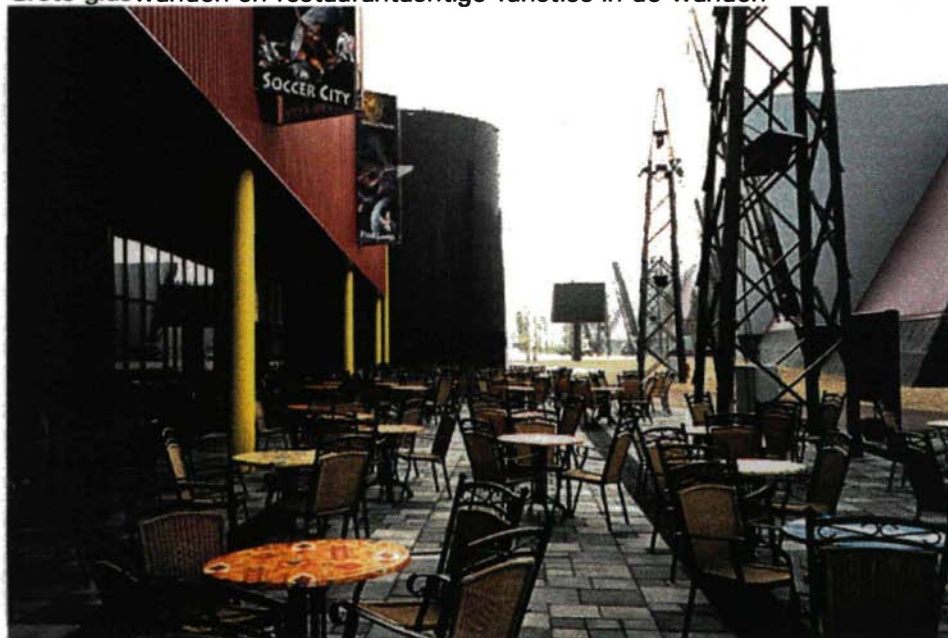
Het terrein ligt vrij geïsoleerd ten opzichte van andere functies. Een opvallende overeenkomst met het Omnisportgebied is de geplande aanwezigheid van een voorstadhalte van de NS. Het uitgaansgebied ligt op enige afstand van het station en bezoekers moeten een weinig levendige route afleggen. Dit is een goed leerpunt voor het Omnisportcentrum: zorg dat de route die gebruikers van het openbaar vervoer moeten afleggen dicht bij hun bestemming ligt of tenminste tussen levendige functies door loopt.

Foto 1 De Adventure Boulevard



Het terrein is als een eenheid vormgegeven. De wanden zijn van hetzelfde materiaal, de terrassen hebben gelijke stoelen en tafels en ook de (speciaal vormgegeven) verlichting is uniform. Tussen de bebouwing slingert een breed rood pad waarlangs bomen zijn geplant (zie foto 1). Je weg vinden is niet moeilijk: er is een duidelijk hoofdpad met maar één zijarm en op verschillende plaatsen zijn mooi vormgegeven plattegronden geplaatst.

Foto 2 Grote glaswanden en restaurantachtige functies in de wanden



De functies zijn ondergebracht in grote hallen, maar door de attractieve vormgeving en de ruime maat van de boulevard zijn de volumes vanaf de boulevard gezien niet storend. Grote stukken wand bestaan uit restaurantachtige functies en op deze plaatsen bevorderen grote glaswanden de visuele relatie tussen binnen en buiten (foto 2).

De boulevard ontbeert buiten openingstijden sociale controle, maar op die tijdstippen hoeven mensen hier ook niet te komen.

De entrees liggen allemaal aan de boulevard. Daarbuiten is het echter lang niet zo aantrekkelijk. Daar liggen namelijk de parkeerplaatsen en de distributiefaciliteiten.

Op een achteraf gelegen parkeerplaats is het tijdens openingstijden niet prettig toeven. Hier ontbreekt sociale controle en zijn problemen met activiteiten van drugsdealers. Voor het Omnisportcentrum is de les: leg parkeerplaatsen niet achteraf, buiten het zicht.

Foto 3 Fietsroute tussen het spoor (rechts) en de achterkant van Miracle Planet (links)



Tussen het spoor en een wand met distributiedeuren loopt een fietsroute, die qua ligging aan de Voorwaarts doet denken (foto 3). Het spoor wordt grotendeels aan het zicht onttrokken door hoog groen. Opvallend in negatieve zin is ook de verlichting: die is volledig op de rijbaan gericht en niet op het fietspad.

Foto 4 Entrees voor de distributie opgenomen in de achterwand



De achterkanten zijn niet levendig, maar de vormgeving en de ruime afstand tot de wanden (ongeveer 20 meter) dragen wel bij aan de attractiviteit. Op foto 4 is te zien hoe de entrees voor de distributie in de wand zijn opgenomen.

De lessen uit Miracle Planet kunnen met de volgende steekwoorden samengevat worden: korte en levendige routes voor langzaam verkeer, entrees aan levendige route, aantrekkelijke bebouwing, aantrekkelijke en goed leesbare openbare ruimte, visuele relaties tussen binnen en buiten, parkeerplaatsen in het zicht, zelfstandige verlichting voor langzaam verkeersroutes, ruime afstand tot hoge en /of lange wanden, beperking contant geld.

Aan de rand van de stad Groningen ligt recreatiegebied Kardinge. Het is een groot terrein, waar zowel in de open lucht als in overdekte gelegenheden gerecreëerd kan worden. Op foto 1 is een overzichtsfoto te zien.

A detailed map of the Oosterschelde area, showing various locations and landmarks. The map includes labels such as 'Ridderhuis', 'Koerspad', 'Parkallee', 'Huisingermaer', 'Kardingermaer', 'Bosdijk', 'Maedengap', 'Huisingermaer', 'Kardingermaer', 'P', 'J', 'C', 'D', 'E', 'F', 'G', 'T', 'I', 'A', 'B'. There are also icons for a horse, a bird, and a bicycle. A legend at the bottom indicates 'Busaan Oosterschelde' and 'lijn 1'.

Kardinge ligt vrij geïsoleerd ten opzichte van de stad en daardoor is het voor fietsers niet prettig het gebied 's avonds te bezoeken. Vergeleken hiermee heeft het Omnisportcentrum het voordeel dat het wél centraal in de stad ligt.

Foto 2 Entreesituatie vanaf de parkeerplaats



Foto 3 Halte openbaar vervoer nabij de entree (entree ligt links buiten de foto, is te zien op foto 2)



Het complex heeft één entree en daar in de buurt zijn de haltes voor het openbaar vervoer, de parkeerplaatsen en de fietsenstalling gesitueerd. Zo worden de routes zo kort mogelijk gehouden. Foto's 2 en 3 laten de hele entreesituatie zien.

Foto 4 Grote, transparante wanden, de toegankelijkheid is beperkt door middel van landschappelijke ontwerpmiddelen



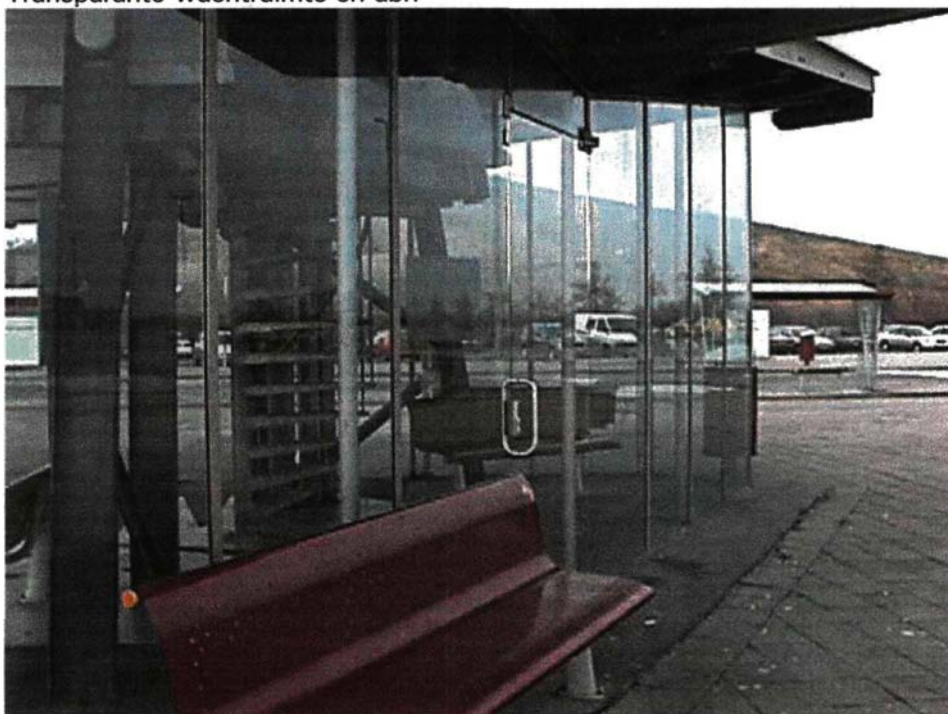
Van andere kanten dan de entreekant is het complex niet te benaderen, met uitzondering van een entree voor distributie. De toegankelijkheid van het gebouwencomplex is dus zoveel mogelijk beperkt. Het sterkste effect op de ontoegankelijkheid wordt bereikt doordat het gebouw omringd is door water (zie foto 4). Wanden van de gebouwen die ondanks dat toch bereikbaar zouden zijn, zijn afgeschermd met hekken. Deze hebben een negatief effect op de beleving. Voor het Omnisportcentrum kan hiervan geleerd worden, dat water een geschikt middel is om de toegankelijkheid te beperken en dat ontoegankelijkheid zoveel mogelijk in het ontwerp mee-ontworpen moet worden.

Bij het ontwerp van het gebouw en de openbare ruimte is goed rekening gehouden met de benodigde transparantie. Zo zijn in de lange wanden ramen opgenomen (foto 4) en is bij de entree goed zicht van binnen naar buiten en van buiten naar binnen mogelijk (foto 5 op de volgende pagina). In de openbare ruimte vallen de transparante abri's en de transparante wachtruimte in positieve zin op. Op foto 6 op de volgende pagina zijn deze afgebeeld.

Foto 5 Transparante entreesituatie



Foto 6 Transparante wachtruimte en abri



De lessen uit het sportcomplex Kardingse kunnen met de volgende steekwoorden samengevat worden: beperking van de toegang voor het publiek tot één centrale entree, korte routes tot de entree, water toepassen om de toegankelijkheid te beperken, ontoegankelijkheid mee-ontwerpen, transparantie van gebouwen en transparantie van objecten in de openbare ruimte.

3.5.3 Stamford Stadion

De Engelse voetbalclub Chelsea heeft in Londen een nieuw stadion. Het stadion is zowel in ruimtelijk als in functioneel opzicht een goed voorbeeld voor het Omnisportcentrum.

Stamford Stadion: doodse wanden zijn verlevendigd door het in te pakken door andere, levendige functies



Allereerst omdat het grote volume van het stadion is ingepakt met andere functies, waaronder het hotel dat bij het stadion hoort. Door deze constructie liggen geen grote, gezichtsloze wanden aan de openbare ruimte. Voor het Omnisportcentrum is deze constructie een belangrijk voorbeeld, omdat grote volumes (denk alleen al aan de atletiek / wielerved) onvermijdelijk zijn. Op de foto is te zien, dat de entree van het stadion, dus de plaats waar de grootste publieksstromen naartoe stromen, omringd is met andere functies. Daarnaast is de openbare ruimte zodanig ontworpen, dat het niet alleen een aangename verblijfskwaliteit heeft, maar ook in staat is grote publieksstromen te verwerken. De entree ligt aan een ruim plein, waarvan de wanden een levendige uitstraling hebben. Zo'n plein komt ook in model 5 van het Omnisportcentrum voor en Stamford Stadion laat zien hoe positief een groot plein met flinke gebouwen aan de rand over kan komen.

4 Randvoorwaarden

4.1 Inleiding

Het primaire doel van deze VER Omnisportcentrum is het geven van randvoorwaarden waaraan het ontwerp moet gaan voldoen. De exploitatie zal Europees aanbesteed worden. Bij de keuze van de exploitant zal beoordeeld worden in hoeverre de kandidaten kunnen voldoen aan vooraf opgestelde richtlijnen. Deze richtlijnen zullen op allerlei gebieden betrekking hebben, en één van de gebieden zal de veiligheid zijn. De randvoorwaarden die in deze VER worden gegeven, zullen dus een deel gaan uitmaken van de richtlijnen waaraan de exploitant moet gaan voldoen.

De randvoorwaarden die hieronder worden gegeven, betreffen de integrale veiligheid. Tijdens de veiligheidsscans hebben vertegenwoordigers van gemeente, politie, brandweer, GGD en externe veiligheidsadviseurs hun kennis gebundeld, wat tot het onderstaande heeft geleid.

Voor de overzichtelijkheid worden de randvoorwaarden in twee delen besproken: een deel sociale veiligheid en een deel calamiteitenpreventie en -bestrijding.

4.2 Randvoorwaarden voor sociale veiligheid

4.2.1 Algemene criteria sociale veiligheid

Voor een goed begrip dient onderscheid gemaakt te worden tussen objectieve en subjectieve sociale veiligheid. Objectieve sociale veiligheid is het zo veel mogelijk ontbreken van alle vormen van criminaliteit. Subjectieve sociale veiligheid is het *gevoel* van veiligheid dat mensen hebben. De beleving van mensen wordt voor een belangrijk deel bepaald door de ruimtelijke inrichting. Een vuile, winderige steeg komt heel anders over dan een zonnig marktplein met terrasjes. Ook de objectieve veiligheid is afhankelijk van de kenmerken van de ruimte. Een paadje met veel dicht, hoog groen erlangs is een ideale schuilplaats voor overvallers om te wachten tot een slachtoffer voorbij komt. De objectieve en de subjectieve sociale veiligheid komen overigens niet altijd met elkaar overeen. Soms voelen mensen zich veilig op plaatsen waar volgens de criminaliteitsstatistiek juist veel delicten gepleegd worden. Andersom komt ook voor: mensen voelen zich onveilig terwijl er maar weinig gebeurt.

Of een situatie objectief of subjectief sociaal veilig is, kan door een veelvoud van factoren veroorzaakt worden. Van der Voordt en Van Wegen hebben deze factoren uitgebreid geanalyseerd in hun proefschrift 'Sociale veiligheid en gebouwde omgeving' uit 1991. De criteria die zij opgesteld hebben, zijn door DSP bewerkt tot een viertal groepen factoren die van invloed zijn op de sociale veiligheid. Deze worden hieronder kort toegelicht.

- **zichtbaarheid;**
Gebruikers van een gebied moeten het gebied kunnen overzien en het gevoel hebben dat andere aanwezigen hen kunnen zien. Goede verlichting (dat wil zeggen helder, gelijkmatig en niet verblindend) is noodzakelijk, waarbij erop gelet moet worden dat geen schijnveiligheid gewekt wordt.

- toegankelijkheid;
Een duidelijke routing met goede oriëntatiemogelijkheden is belangrijk voor een positieve beleving. Het gebied moet voor zijn gebruikers goed toegankelijk zijn, terwijl het waar nodig afgesloten kan worden.
- attractiviteit;
Een ruimte met allerlei voorzieningen, waar plezierige materialen en kleuren en prettige verlichting aanwezig zijn en waar bovendien alles heel en schoon is, draagt bij aan een veilig gevoel van de gebruikers.
- zonering.
Zowel voor bezoekers als voor beheerders dient duidelijk te zijn welke status een gebied heeft (privé, semi-privé, semi-openbaar of openbaar) en welke functie een locatie heeft. Bij semi-openbare gebieden is dit vaak niet het geval en zulke gebieden moeten dan ook vermeden worden.

Deze vier criteria kunnen echter niet zonder meer in een bijzonder gebied als het Omnisportcentrum toegepast worden. Om de stedenbouwkundige en de exploitant voldoende houvast te geven, zullen de criteria hieronder uitgesplitst worden in acht groepen randvoorwaarden. Iedere groep wordt kort toegelicht. Er is zoveel mogelijk met dezelfde indeling gewerkt als die gebruikt is bij de modelbeoordelingen.

Voor alle criteria geldt, dat routes en ruimten alleen veilig hoeven te zijn, als gebruik ervan verplicht is. Bijvoorbeeld een route waarvoor geen alternatief is, dient op tijdstippen dat deze gebruikt wordt veilig te zijn. Een route daarentegen die 's avonds niet per se gebruikt hoeft te worden, hoeft 's avonds ook niet veilig te zijn.

4.2.2 Criteria sociale veiligheid voor Omnisportcentrum

Sociale controle

Sociale controle is toezicht door mensen die niet specifiek voor dat doel aanwezig zijn. Sociale controle kan geleverd worden door personen in gebouwen (woningen, voorzieningen) en door andere mensen die zich in de openbare ruimte bevinden. Door deze andere aanwezigen worden potentiële delinquenten mogelijk van hun daad afgehouden en voelen andere mensen zich veiliger. Om sociale controle op de gewenste plaats aanwezig te laten zijn, worden hoge eisen gesteld aan de positionering van gebouwen en de interne functieverdeling binnen de gebouwen. Functies die een grote bijdrage aan de sociale controle kunnen leveren (bijvoorbeeld het café / restaurant van een bioscoop), dienen direct aan de openbare ruimte te liggen.

- sociale controle op verplichte routes (vanuit huizen, voorzieningen, vanaf wegen)
- (verplichte) routes bundelen, beperkt aantal routes
- routes vanaf doorgaande routes tot de bestemmingen zo kort mogelijk
- onderdoorgangen (onder wegen of bebouwing) vermijden

Overzichtelijkheid openbare ruimte

Om sociale controle en controle door surveillanten mogelijk te maken, dient de openbare ruimte overzichtelijk te zijn. Ook voor de beleving van gebruikers is overzichtelijkheid van belang.

- surveilleerbaarheid (bijv. compacte parkeerplaatsen)
- vanaf routes kan ver weg gekeken worden (groen niet binnen 4 meter)
- rechte paden (indien bochten onvermijdelijk, dan een flauwe boogstraal)
- visuele relaties tussen de doorgaande route en de bronnen van sociale controle mogen niet belemmerd worden door obstakels.

Alternatieve routes

Fietzers en voetgangers moeten in geval van nood (bijvoorbeeld een verdacht persoon op hun weg) een andere zijweg kunnen nemen. Het is echter ook belangrijk dat verkeersstromen niet te veel opgedeeld worden, want dat zou ten koste gaan van de sociale controle. Als richtlijn wordt gegeven een maaswijdte tussen langzaam verkeersroutes van minimaal 200 en maximaal 400.

- doorgaande langzaam verkeersroutes hebben iedere 200 tot 400 meter een alternatieve route

Routestructuur herkenbaar

Voor een prettig gebruik van de ruimte en om angst voor verdwalen te voorkomen, dient de routestructuur binnen het gebied herkenbaar te zijn.

- hoofdroute (s) herkenbaar (station zichtbaar)
- rechte paden, heldere richting
- van niet-doorgaande routes is duidelijk naar welke bestemming ze leiden
- geen doodlopende paden (ook niet op parkeerplaatsen); doodlopende paden afsluiten of zeer duidelijk doodlopend maken

Oriëntatiemogelijkheden

Behalve een herkenbare routestructuur zijn ook oriëntatiemogelijkheden nodig voor een prettig gebruik van de ruimte.

- hoofd- en nevenentrees als zodanig herkenbaar
- oriëntatiepunten aanwezig (positie, grootte, vormgeving, kleur e.d. van gebouwen en objecten in de openbare ruimte)

Aansluiting routes buiten plangebied

Voor de leesbaarheid van routes en om te voorkomen dat stukken niemandsland ontstaan, dienen routes binnen en buiten het plangebied goed op elkaar aan te sluiten.

- heldere aansluiting van routes in plangebied op routes buiten plangebied
- tunnels zo plezierig mogelijk maken door aandacht voor onder andere attractiviteit en verlichting
- route naar station integreren in plan Omnisportgebied
- stationsplein (indien opgenomen in plangebied) integreren in plan

Logische entrees

Heldere routes en een logische plaats van de entrees zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden.

- entrees aansluitend op routes of verblijfsruimten, ook als een complex meerdere entrees heeft

Attractiviteit en identiteit

Grote, lange wanden hebben een zeer negatieve invloed op de beleving van bezoekers, omdat ze niet passen bij de menselijke maat. In een project als het Omnisportcentrum zijn grote volumes per definitie aanwezig. In het voorkomende geval dienen ze zoveel mogelijk door andere bebouwing ingepakt te worden en dienen ze in ieder geval flink afstand tot de route te houden.

- geen hoge volumes langs routes
 - indien toch: hoge volumes inpakken in lagere volumes
 - indien ook dat niet mogelijk: ruime afstand van routes tot volumes
- langs routes en openbare ruimten levendige kanten van het gebouw waar de functie door inkijk zichtbaar is en uitstraling heeft naar de openbare ruimte
 - indien niet: wanden zonder uitstraling inpakken in bebouwing mét uitstraling

4.3 Randvoorwaarden voor calamiteitenbestrijding

Om calamiteiten te voorkomen worden primair eisen gesteld aan de gebouwen. De regels hiervoor zijn opgenomen in het Bouwbesluit. Tijdens het ontwerp van de gebouwen zal hier rekening mee gehouden moeten worden. Als zich onverhoopt toch een calamiteit voordoet, dienen de hulpdiensten hun werk zo goed mogelijk te kunnen doen. Ze moeten snel ter plaatse kunnen zijn, publiek moet weg kunnen komen en slachtoffers moeten snel afgevoerd kunnen worden. Of dit alles mogelijk is, hangt voor een belangrijk deel niet af van de gebouwen zelf, maar van de omgeving.

Bij de veiligheidsscan zijn de eisen ten aanzien van de omgeving in kaart gebracht. De brandweer van Apeldoorn heeft in overleg met politie en GGD een document opgesteld waarin de eisen ten aanzien van de omgeving van gebouwen worden besproken. Dit document bevat alle eisen die aan de omgeving worden gesteld: zowel op stedenbouwkundig niveau als op detailniveau. Aangezien het in het planproces nog alleen gaat om het stedenbouwkundige niveau, zullen de aspecten die voor dit niveau van belang zijn hieronder bijeen gezet worden.

Het zal echter niet lang meer duren tot ook met de andere eisen rekening gehouden moet worden. Daarom is in deze VER ook het volledige pakket van eisen opgenomen. Dit is te vinden in bijlage 1.

4.3.1 Bereikbaarheid van het plangebied

Wanneer de hulpdiensten in geval van calamiteit naar het complex rijden, zal met name de kruising Zutphensestraat, Laan van Erica problemen gaan opleveren. De dagelijkse verkeersdruk zal zonder speciale maatregelen een snelle interventietijd onmogelijk maken waardoor de kans op slachtoffers en grote brandschade zal toenemen. Het toepassen van een door de brandweer aanstuurbaar verkeersbeïnvloedingssysteem zal noodzakelijk zijn.

Binnen het project Omnisportcentrum wordt al in groter verband gekeken naar de totale verkeerssituatie rondom het gebied, waarbij aan- en afvoer van grote bezoekersaantallen meegenomen kan worden.

4.3.2 Bereikbaarheid binnen het plangebied

Eisen aan de hoofdtoevoerwegen

Het complex dient vanaf de hoofdtoevoerwegen via twee ten minste 5.50 meter brede, voor brandweervoertuigen bruikbare toegangswegen ontsloten te worden.

De bruikbare breedte van de wegen met name in bochten moet zodanig zijn dat aanrijdende brandweervoertuigen niet gehinderd worden door vertrekkende voertuigen. Voor de voertuigen van de brandweer Apeldoorn moet met de volgende draaicirkelmaten rekening gehouden worden:

- 13,5 meter cirkeldiameter voor een MAN Tankautospuiter (blusvoertuig);
- 22 meter cirkeldiameter voor een Autoladder en Hoogwerker (redvoertuig).

De vrije doorgangshoogte dient 4,20 meter te bedragen.

Bochtige wegen vertragen de hulpvoertuigen weliswaar, maar de brandweer stelt geen eisen aan het aantal bochten.

Aangezien het uit verkeerskundig opzicht niet gewenst is twee ontsluitingswegen voor autoverkeer te realiseren, is gezocht naar een alternatieve (tweede) ontsluitingsweg voor hulpvoertuigen. Zo is het idee ontstaan aan de

noordkant van het plangebied een fietsroute zodanig breed en stevig uit te voeren, dat deze ook voor hulpvoertuigen geschikt is.

Geen autoverkeer op toevoerwegen hulpdiensten

Tijdens de veiligheidsscan zijn de Voorwaarts en een route aan de noordkant van het plangebied aantakkend op de Zutphensestraat aangemerkt als de twee benodigde toevoerwegen. Zowel uit verkeerskundig als stedenbouwkundig oogpunt dienen deze wegen alleen door langzaam verkeer gebruikt te worden. Ook voor de bestrijding van calamiteiten is het belangrijk dat geen autoverkeer van deze routes gebruik maakt, omdat zij de aan- en afrijden van hulpvoertuigen zouden belemmeren. Afsluiting van beide routes met klappaaltjes is gewenst om gebruik door autoverkeer te voorkomen, mits de paaltjes automatisch wegklappen als een hulpvoertuig nadert.

Parkeerbeleid

Geparkeerde auto's mogen de werkzaamheden van de hulpdiensten niet belemmeren. Aan het parkeerbeleid worden dan ook hoge eisen gesteld. De bereikbaarheid van het tuincentrum is in dit kader speciaal aangemerkt als punt van zorg. Volgens het huidige ontwerp wordt het tuincentrum via het plangebied ontsloten, maar indien er toch voor gekozen wordt het tuincentrum direct vanaf de Zutphensestraat te ontsluiten, moet voorkomen worden dat de bereikbaarheid voor hulpdiensten belemmerd wordt. Bij een ontsluiting vanaf de Zutphensestraat zal een deel van de calamiteitenroute namelijk ook door bezoekers van het tuincentrum gebruikt worden, wat tot gevolg kan hebben dat geparkeerde auto's de calamiteitenroute blokkeren. Het parkeerbeleid moet erop gericht zijn dit te voorkomen.

4.3.3 Evacuatie en verplaatsing van bezoekers

Bezoekers zonder voertuigen

Het verkeerscirculatieplan en het wegensysteem op het complex moeten zodanig van opzet zijn dat grote aantallen bezoekers snel via centrale opstappunten kunnen worden afgevoerd, zónder medeneming van voertuigen.

Bezoekers met voertuigen

Bij evacuatie en verplaatsing van bezoekers mét hun voertuigen moet het verkeerssysteem zodanig van opzet zijn dat een ongehinderde afvoer van vertrekkende personenauto's en ongehinderde aanvoer van voertuigen van hulpdiensten gewaarborgd is.

Vanuit verkeerstechnisch oogpunt wordt het aantal toegangswegen van het Omnisportcentrum beperkt gehouden. Dit levert problemen op voor de hulpdiensten. Wanneer publiek met de auto weg probeert te komen, kunnen namelijk opstoppen ontstaan, waardoor de hulpdiensten gehinderd worden. De hulpdiensten hebben te allen tijde twee routes nodig waar geen opstoppen op kunnen ontstaan.

In de planvorming wordt rekening gehouden met een weg langs Zonnehoeve. De hulpdiensten staan positief tegenover deze weg, omdat deze gebruikt zal kunnen worden door vluchtend publiek met auto's om weg te komen. Opstoppen op de Laan van Erica en verder het plangebied in kunnen dan mogelijk voorkomen worden. De hulpdiensten zelf zullen deze weg niet gebruiken.

Ook verbreding van de Zutphensestraat behoort tot de mogelijkheden. Om dezelfde reden als hierboven is gegeven staan de hulpdiensten positief tegenover deze optie: vluchtend publiek met auto's heeft meer ruimte om weg te komen.

4.3.4 Bluswatervoorziening

Bij de bluswatervoorziening wordt onderscheid gemaakt tussen primaire bluswatervoorziening, secundaire bluswatervoorziening en grootschalig watertransport. Bij een calamiteit wordt in eerste instantie met meegebracht bluswater geblust, maar binnen maximaal 5 minuten moet aangesloten kunnen zijn op brandkranen van de primaire bluswatervoorziening. Binnen maximaal 15 minuten dient secundair bluswater voorhanden te zijn. Dit kan gehaald worden uit geboorde putten, een gevuld blusriool, vijvers of waterpartijen of de centrale bluswatervoorziening (waarop bijvoorbeeld ook de sprinklerinstallaties van gebouwen aangesloten kunnen worden). Combinaties van deze vier zijn toegestaan, maar de voorkeur gaat uit naar een beperkt aantal bronnen met voldoende capaciteit.

Gedurende een grootschalige brandbestrijding kan het nodig zijn tijdelijk een noodvoorziening te treffen ten behoeve van extra bluswater aanvoer. Daartoe zal een slang via de zogenaamde 'slangenweg' uitgerold worden. Het water wordt dan vanuit het Apeldoorns kanaal getransporteerd naar de plaats van inzet op het complex. Als slangenweg zal de Voorwaarts gebruikt worden, waardoor deze route geschikt zal moeten zijn voor vrachtauto's met een asbelasting van 100 kN. De fietstunnel aan de westkant van de Voorwaarts is ontoegankelijk voor de slangenwagen. De slang zal dan ook met de hand door het tunneltje gelegd moeten worden. De slangenwagen moet omrijden via de Zutphensestraat om aan de andere kant van de tunnel de slang weer op te kunnen pakken.

4.3.5 Opstelplaatsen

Dicht bij de gebouwde complexen moet voldoende ruimte zijn voor het opstellen van redvoertuigen en voor het manoeuvreren. Rekening moet gehouden worden met grote voertuigen, zoals een autoladder en een hoogwerker. De hoeveelheid benodigde ruimte voor de opstelplaatsen kan pas berekend worden als meer bekend is over de vormgeving van de gebouwen.

Voor het invliegen van een traumateam per helikopter dient een landingsplaats beschikbaar te zijn. De sportvelden van WSV zouden hier bijvoorbeeld voor gebruikt kunnen worden. In geval van een incident zal de politie voor het afzetten van de landingsplaats zorgen. De afmetingen van de landingsplaats dienen afgestemd te worden op de lengte van de wieken. Aangezien slachtoffers in principe niet met de helikopter maar met de ambulance vervoerd worden, hoeven aan de routes van en naar de landingsplaats geen speciale eisen gesteld te worden.

Het Rode Kruis beschikt over de mogelijkheid een tent op te zetten waarin slachtoffers ter plekke behandeld kunnen worden. Deze tent heeft dermate geringe afmetingen, dat geen specifieke eisen aan het ruimtelijk ontwerp gesteld worden.

Bijlagen

Bijlage 1 Richtlijnen voor calamiteitenbestrijding

Onderstaande tekst is de letterlijke weergave van 'Objectpreparatie Omnisportcentrum, brandweereisen', opgesteld door de afdeling preventie & object preparatie van Brandweer Apeldoorn, 15-12-00.

1. Bereikbaarheid

1.1. Aanvoerroutes brandweermaterieel:

- Hoofd toevoerwegen: Zutphensestraat
Laan van Erica

Opmerking:

Het aanrijden naar het complex in geval van calamiteit zal met name via de kruising Zutphensestraat, Laan van Erica problemen gaan opleveren. De dagelijkse verkeersdruk zal zonder speciale maatregelen een snelle interventietijd onmogelijk maken waardoor de kans op slachtoffers en grote brandschade zal toenemen. Het toepassen van een door de brandweer aanstuurbaar verkeersbeïnvloedingssysteem zal noodzakelijk zijn.

Wellicht moet in een groter verband gekeken worden naar de totale verkeerssituatie rondom het gebied, waarbij aan- en afvoer van grote bezoekersaantallen meegenomen kan worden.

1.2. Het complex dient vanaf de hoofdtoevoerwegen via twee ten minste 5.50 meter brede, voor brandweervoertuigen bruikbare toegangswegen ontsloten te worden.

De bruikbare breedte van de wegen met name in bochten moet zodanig zijn dat aanrijdende brandweervoertuigen niet gehinderd worden door vertrekkende voertuigen.

1.3. Mogelijke woning- en kantoorbouw op het complex heeft als consequentie dat nadere eisen gesteld worden aangaande de bereikbaarheid en ontvluchting van dit soort gebouwen.

1.4. Complex-wegen moeten tevens voldoen aan de "Richtlijnen met betrekking tot de toegankelijkheid verblijfsgebieden en de bereikbaarheid van binnen verblijfsgebieden gelegen niet tot woning bestemde gebouwen" (een uitgave van het ministerie van BZK inspectie brandweerwezen 1981) en "Ontwerpen en brandveiligheid".

Opmerking:

de in de richtlijn genoemde maten van bochten kunnen afwijken van de draaicirkels van in Apeldoorn gebezigde voertuigen.

Deze draaicirkelmaten zijn bij de voertuigen van brandweer Apeldoorn:

- 13,5 meter cirkeldiameter voor een MAN Tankautospuiter (blusvoertuig);

- 22 meter cirkeldiameter voor een Autoladder en Hoogwerker (redvoertuig).

De vrije doorgangshoogte dient 4,20 meter te bedragen.

2. Bluswatervoorziening

2.1. Primaire bluswatervoorziening:

- Bij voorkeur bovengrondse brandkranen met een capaciteit van ten minste 60 m³ per uur op een ringleiding gevoed door het drinkwaterleidingsysteem of eigen "grijs" watersysteem. Ondergrondse brandkranen zijn ook toegestaan.

Projectie:

- Om de 80 meter en ten hoogste op 40 meter afstand gerekend vanaf de brandweeringangen van de gebouwde complexen.
- Binnen 15 meter van de opstelplaats van een blusvoertuig.

2.2. Secundaire bluswatervoorziening.

- Voldoende geboorde putten met elk een capaciteit van tenminste 90 m³ per uur.
- Vijvers of waterpartijen toegankelijk voor een blusvoertuig elk met een bruikbare waterinhoud van ten minste 500 m³.
- Bluswaterriool voldoende gedimensioneerd en altijd gevuld met schoon bruikbaar water zodat brandweervoertuigen daaraan hun maximale bluscapaciteit kunnen onttrekken.
- Centrale bluswater voorziening voor bedrijventerreinen.

Projectie:

- Op strategische plaatsen ten opzichte van het te bouwen complex.
- De bereikbaarheid van geboorde putten en vijvers moet zodanig zijn dat te allen tijde toegang voor een blusvoertuig gewaarborgd is. (parkeerregime)

2.3 Grootschalig watertransport.

Gedurende een grootschalige brandbestrijding kan het nodig zijn tijdelijk een noodvoorziening te treffen ten behoeve van extra bluswater aanvoer.

Daartoe zal via een voorbereide slangenweg water vanuit het Apeldoorns kanaal getransporteerd worden naar de plaats van inzet op het complex.

- Zie verder de uitwerking onder 4.2.

3. Ontvluchting / Redding

3.1. Vluchtmogelijkheid bezoekers:

- Vluchtwegen en uitgangen dienen in overeenstemming te zijn tot de maximale bezoekersaantallen.
- Verzamelplaatsen moeten herkenbaar worden aangegeven
- Er dienen voldoende voor de brandweer toegankelijke toegangsdeuren te zijn om een snelle reddingsinzet mogelijk te maken.

Toepassing regelgeving:

- Het Bouwbesluit

3.2. Evacuatie en Verplaatsing van bezoekers.

- Verkeerscirculatieplan en het wegensysteem op het complex moeten zodanig van opzet zijn dat grote aantallen bezoekers snel via centrale opstappunten kunnen worden afgevoerd, zonder medeneming van voertuigen.
- Bij evacuatie en verplaatsing van bezoekers met hun voertuigen moet het verkeerssysteem zodanig van opzet zijn dat een ongehinderde afvoer van vertrekkende personenauto's en ongehinderde aanvoer van voertuigen van hulpdiensten gewaarborgd is.

3.3. Ontruimingsplan.

- Een ontruimingsplan moet voor de ingebruikname worden opgesteld en beproefd.
- Dit plan dient bij de aanvraag voor de gebruiksvergunning aan de brandweer ter goedkeuring worden voorgelegd.

3.4. Redvoertuigen.

- Opstelplaatsen voor redvoertuigen moeten voldoende dicht bij het gebouwde complex liggen.
- De manoeuvreerruimte behorend bij deze opstelplaatsen, voor een autoladder en hoogwerker moet voldoende gewaarborgd zijn.

3.5. Helikopter landingsplaats.

- Het verdient aanbeveling zomogelijk een landingsplaats voor het invliegen van een traumateam middels een helikopter te realiseren.
- Deze plaats dient bomen- en obstakelvrij te zijn.

4. Beheersbaarheid van brand

4.1. Bron en effectbestrijding

Brand en bijkomende effecten:

Bij een windsnelheid van 3-5 m per seconde over de grond zijn de effecten voor de omgeving bij een:

- Windrichting van ZZW → ZW.
Rookbedreiging van: LPG Station Woudenberg
Woonboulevard (grootbezoekers aantal mogelijk)
Woonwijk Woudhuis gebied Omme-land / Mergelland
- Windrichting van WZW → W
Rookbedreiging van: De woonwijk Woudhuis volledig
Deels Woudhuis / Zonnehoeve
- Windrichting van WNW → NW
Rookbedreiging van: Groot Schuilenburg / Zonnehoeve
- Windrichting van NW → NNW
Rookbedreiging van: Deels Matendonk / Spoorlijn Zutphen
Matendonk volledig / Laan van Erica
- Bij Oosten wind
Rookbedreiging van: Het stationsgebied (NS- plus Con-nexion busstation)
Het innamepunt voor grootschalig watertransport

4.1.1. Waarnemen en meten

Het opstarten van de waarschuwing en verkenningdienst zal bij sommige situaties beschreven onder 4.1. mogelijk direct nodig blij-ken te zijn.

4.2. Grootschalig watertransport

Toepassen WTS 2500.

De afstand tussen innamepunt en inzetgebied nabij de Americahal is ± 1800 m.

Innamepunt Apeldoorns kanaal: nabij de T kruising Kanaal noord met de Wapenrustlaan.

Slangenweg: Wapenrustlaan – Fortunalaan – Ledaplantsoen (omrij-den naar andere zijde van de fietstunnel onder de spoorlijn Apel-doorn / Deventer).

Onder de spoorlijn Apeldoorn / Deventer via de fietstunnel handma-tig uitleggen.

(Hierbij is extra mankracht nodig voor het handmatig verbinden van 6" slangleidingen door de fietstunnel)

Verder via " De Voorwaarts" richting Americahal. (Dit moet een weg worden, geschikt voor vrachtauto's met een asbelasting van 100 kN).

4.3. Plan van aanpak

- Aannames:

Complex 200 x 200 meter
Scenario: Totale complexbrand
1x oscillerend waterkanon per 50
meter front

- Bij een totale complexbrand wordt de blussing primair ingezet aan de benedenwindse zijden.
Daardoor is per zijde van 200 meter een inzet van 4 tankauto-sputen (TS) vereist.
Benodigde capaciteit 1500 liter per minuut per TS (bij voeding van een oscillerend waterkanon).
Totaal behoefte aan bluswater: $4 \times 1500 = 6000$ liter per minuut.
Bij aanleg van brandkranen met elk een capaciteit van 60 m³ per uur
(= 1000 liter per minuut) zijn per zijde theoretisch 6 onafhankelijke brandkranen nodig.

Conclusie:

- Bij een totale complexbrand is de primaire bluswatervoorziening onvoldoende en zal onmiddellijk secundaire bluswatervoorziening aangesproken moeten worden.
- Tweede brandweeractie zal het direct starten van WTS 2500 zijn.

4.4 Preventieve compartimentering

- Deze moet voldoen aan de eisen gesteld in het bouwbesluit.

5. Verstoring openbare orde / wegverkeer en NS spoorverkeer

5.1. Verstoring openbare orde / wegverkeer: (Taak politie)

- Ten gevolge van brand kan een grote stroom van toeschouwers en/of bezoekers ontstaan.

Verkeersbegeleiding / Verkeerscirculatie plan:

- Voorbereid plan moet aanwezig zijn.
- Wegsleepregeling instellen en fout parkeren onmogelijk maken.
- Vrijhouden van aan- en afvoerwegen voor de hulpdiensten.
- Instellen toegangsregime door politie voor het betreffende complex / gebied.

Strafrechtelijk onderzoek:

- Sporen besparend optreden door de brandweer in samenwerking met politie.
- Verslaglegging van de aangetroffen situatie door de brandweer.

5.2. NS Spoorverkeer: (effect)

Het betreft de spoorlijnen: Apeldoorn – Zutphen en Apeldoorn - Deventer.

- Passagiersvervoer:
Mogelijk stilleggen in verband met rookverspreiding over de spoorlijnen
- Goederenvervoer:
idem, echter directe noodzaak zal kleiner zijn in verband met een laag aantal personen dat hiervan hinder ondervindt.
- Chloor transport:
idem als goederenvervoer.

Incident Chloortransport: (bron)

- De kans op grote aantallen slachtoffers ten gevolge van een incident met een chloortrein is zeer klein in verband met het slechts twee keer per week 's nachts passeren van een volle trein door Apeldoorn richting Amersfoort. (Doorkomst tussen ± 01.45 uur en 02.15 uur van 7 wagons á 55 ton).

Bijlage 2 Checklist veiligheidsscan

Hieronder de checklist, die tijdens de twee bijeenkomsten van de veiligheidsscan is ingevuld. Voor calamiteiten, vormen van externe onveiligheid en sociale veiligheid zijn een groot aantal gebeurtenissen en situaties geschetst. Deze staan in de linker kolom vermeld. Voor al deze situaties worden drie vragen gesteld:

- Is het denkbaar dat de beschreven situaties zich voor zullen doen? Als besloten is dat een gebeurtenis niet denkbaar is, is n.v.t. ingevuld. Als de gebeurtenis wel denkbaar wordt geacht:
- Welke prioriteit heeft het verkleinen van dit risico? Deze prioriteit wordt bepaald door de kans dat een gebeurtenis optreedt (tweede kolom) en de ernst van de gevolgen van de gebeurtenis (derde kolom).
- Met welke maatregelen en voorzieningen (vierde kolom) kan de kans zo klein mogelijk en de gevolgen zo beperkt mogelijk gehouden worden?

De maatregelen en voorzieningen zijn tenslotte uitgewerkt in concrete randvoorwaarden waaraan het ontwerp zal moeten voldoen. Deze zijn in de vijfde kolom weergegeven.

Alleen voor gebeurtenissen met de hoogste prioriteit zijn tijdens de veiligheidsscans maatregelen en criteria geïnventariseerd. Echter, als voor een gebeurtenis met lage prioriteit zeer eenvoudig veiligheidswinst behaald kan worden, zijn ook hiervoor maatregelen en randvoorwaarden geformuleerd.

Calamiteit (bijvoorbeeld grote brand)

Gebeurtenis	Kans dat deze gebeurtenis optreedt 1 = kleine kans 3 = grote kans	Ernst van de gevolgen 1 = geringe ernst 3 = grote ernst	Prioriteit (kans x ernst gevolgen) 1 = lage prioriteit 9 = hoge prioriteit	Maatregelen / aandachtspunten	Criteria / randvoorwaarden
Calamiteit in de volleybalhal tijdens een groot toernooi (2.500 bezoekers)	3	2	6	weg rondom, complex alzijdig bereikbaar, aan alle zijden vluchtdeuren / aanvalsroutes voor bluswerkzaamheden	goede vluchtmogelijkheden en optimale bereikbaarheid voor hulpverleners
Calamiteit in de atletiek / wielersporthal tijdens een groot evenement (6.000 – 7.000 bezoekers, tijdens popconcert maximaal 10.000 bezoekers)	3	3	9	weg rondom, complex alzijdig bereikbaar, aan alle zijden vluchtdeuren / aanvalsroutes voor bluswerkzaamheden	goede vluchtmogelijkheden en optimale bereikbaarheid voor hulpverleners
Calamiteit in de Americahal waarin veel mensen aanwezig zijn (2.500 bezoekers)	3	2	6	weg rondom, complex alzijdig bereikbaar, aan alle zijden vluchtdeuren / aanvalsroutes voor bluswerkzaamheden	goede vluchtmogelijkheden en optimale bereikbaarheid voor hulpverleners
Calamiteit op een drukke ijsbaan	n.v.t.				

Calamiteit in een volle cinema (12 zalen)	3	3	9	weg rondom, complex alzijdig bereikbaar, aan alle zijden vluchtdeuren / aanvalsroutes voor bluswerkzaamheden	goede vluchtmogelijkheden en optimale bereikbaarheid voor hulpverleners
Grote brand in de parkeergarage (800 plaatsen overdekt)	2	2	4	weg rondom, complex alzijdig bereikbaar, aan alle zijden vluchtdeuren / aanvalsroutes voor bluswerkzaamheden	goede vluchtmogelijkheden en optimale bereikbaarheid voor hulpverleners
Calamiteit op de sportvelden met veel mensen aanwezig	n.v.t.				
Calamiteit in een circustent op het evenemententerrein	3	3	9	weg rondom, alzijdig bereikbaar, aan alle zijden vluchtdeuren / aanvalsroutes voor bluswerkzaamheden	goede vluchtmogelijkheden en optimale bereikbaarheid voor hulpverleners
In een overvolle feesttent op het evenemententerrein breken rellen uit.	n.v.t.				
Calamiteit in ondergrondse commerciële ruimte tijdens openingstijden (800 – 1.000 bezoekers)	2	3 (zeer ernstig: hitte kan niet weg, CO blijft hangen, O ₂ is al snel op)	6	weg rondom, complex alzijdig bereikbaar, aan alle zijden vluchtdeuren / aanvalsroutes voor bluswerkzaamheden	goede vluchtmogelijkheden en optimale bereikbaarheid voor hulpverleners
Calamiteit in de supermarkt buiten openingstijden	n.v.t.				
Calamiteit in één van de kantoren tijdens werkuren (per stuk 3.000 – 5.000 m ²)	1	2	2		

Externe onveiligheid

Gebeurtenis	Kans dat deze gebeurtenis optreedt	Ernst van de gevolgen	Prioriteit (kans x ernst gevolgen) 1 = laag 9 = hoog	Maatregelen / aandachtspunten	Criteria / randvoorwaarden
Grote brand in de omgeving (meubelboulevard) waarvoor grootschalige hulpverlening vereist is en waarbij personen moeten vluchten vanwege de dreiging van rook en gevaarlijke stoffen	1	1	1		
Ontsnapping van gevaarlijke stoffen op een industrieterrein in de buurt	n.v.t.				
Grootschalig verkeersongeval met vele slachtoffers, waarbij omvangrijke medische hulpverlening nodig is	1	1	1		
Grootschalig spoorwegongeval met vele slachtoffers, waarbij omvangrijke medische hulpverlening nodig is	2	1	2		
Treinontsporing ter hoogte van het Omnisportcentrum	1	1	1		
Ontsnapping van gevaarlijke stoffen uit transport over nabijgelegen weg (LPG over Zutphensestraat)	1	3	3		
Ontsnapping van gevaarlijke stoffen uit transport over nabijgelegen spoor	1	3	3		
Grootschalige of langdurige uitval van nutsvoorzieningen of telefoonnet	1	1	1	eenvoudige maatregel: noodverlichting aan de buitenkant en op het hele terrein	

Ontploffing in de nabijgelegen benzinepomp	1	3	3		
--	---	---	---	--	--

Sociale veiligheid

Gebeurtenis	Kans dat deze gebeurtenis optreedt	Ernst van de gevolgen	Prioriteit (kans x ernst gevolgen) 1 = laag 9 = hoog	Maatregelen / aandachtspunten	Criteria / randvoorwaarden
Onveiligheidsgevoelens (routes langzaam verkeer, parkeerterreinen, fietsenstallingen, haltes OV, etc.)	3	3	9		Sociale controle, overzichtelijke openbare ruimte, alternatieve routes, routestructuur herkenbaar, oriëntatiemogelijkheden, aansluiting routes buiten plangebied, logische entrees, attractiviteit en identiteit
Geluidsoverlast (volgens bouwbesluit: zie MER)	2	2	4		
Geweldsmisdrijven, bedreiging	1	3	3		
Voertuigcriminaliteit	3	3	9		Overzichtelijke parkeerterreinen, weinig groen, goede verlichting, geen anonieme plaatsen (verantwoordelijkheid duidelijk)
Drugsoverlast (rondhangen, drugshandel en gebruik, zwervers)	1	3	3		Goede verlichting, geen anonieme plaatsen (verantwoordelijkheid duidelijk)
Vervuiling, graffiti		1	3		

Bijlage 3 Analyse politiecijfers

1 Inleiding

Het Omnisportcentrum wordt gebouwd in een gebied dat al een functie heeft als sportgebied. Voor de toekomst is het de bedoeling ongewenst gedrag zoals diefstal, geweld en overlast te voorkomen. Door te onderzoeken wat voor incidenten vaak voorkomen, kan getracht worden die incidenten in de toekomstige situatie te voorkomen.

Overigens hoeft het aantal geregistreerde incidenten niet gelijk te zijn aan het aantal daadwerkelijk gepleegde incidenten, omdat het mogelijk is dat niet alle incidenten worden gemeld.

Hieronder wordt in de eerste plaats gekeken naar incidenten bij de Americahal en bij twee andere sporthallen in Apeldoorn.

Daarna wordt het plangebied zelf onder de loep genomen. Voor drie wegen die door het gebied lopen, zijn de geregistreerde incidenten geanalyseerd. Om inzicht te krijgen in de incidenten die bij sporthallen of in het plangebied zijn gebeurd, wordt gebruik gemaakt van gegevens afkomstig van het registratiesysteem van de politie Apeldoorn. Cijfers van de jaren 1998, 1999 en 2000 zijn gebruikt. Aangezien de telling in september 2000 is verricht, geven de getallen voor dit jaar niet meer dan een tussenstand.

Alleen die categorieën van incidenten zijn vermeld, als hiervan bij ten minste één onderzoekslocatie meer dan twee meldingen zijn gedaan.

Onder 'diefstal aan/uit auto' vallen die gebeurtenissen waarbij spullen van de buitenkant van de auto of uit de auto zijn gestolen. Diefstal van overige goederen betreft vaak diefstal van kleding uit de kleedkamers, maar ook diefstal uit bijvoorbeeld de kantine.

De categorieën 'diefstal overige goederen' en 'diefstal aan/uit sportcomplex' zijn in de analyses van de drie sporthallen samengevoegd, omdat 'diefstal overige goederen' in deze gevallen ook steeds sportcomplexen betreffen.

2 Sporthallen

2.1 Americahal

Op grond van de registratiecijfers van de politie is onderstaande tabel samengesteld.

	1998	1999	2000
Diefstal fiets	4	15	11
Diefstal bromfiets	2	1	-
Diefstal auto	1	1	1
Diefstal aan/uit auto	2	1	-
Diefstal overige voertuigen	6	-	-
Diefstal aan/uit sportcomplex	5	8	-
Vernieling auto	-	8	-
Zakkenrollerij	2	2	2
Geweld zonder wapen	-	4	2
Overlast en controle jeugd	-	1	1
Overige vernielingen/beschadigingen	-	4	3

Geregistreerde incidenten bij de Americahal, in 1998, 1999 en 2000.

Wat opvalt zijn de relatief hoge cijfers bij 'diefstal fiets', 'diefstal aan/uit sportcomplex' en 'vernieling auto'.

Fietsendiefstal komt veruit het meest voor. De precieze oorzaak is uit de cijfers niet op te maken, maar het pleit in ieder geval voor goede voorzieningen voor het stallen van fietsen.

Bij de diefstal van/uit sportcomplexen gaat het vaak om diefstal uit kleedkamers en uit de kantine. Diefstal uit de kantine zal vooral consequenties moeten hebben voor de oplettendheid van personeel in de kantine. Hoewel cameratoezicht de rol van het personeel kan ondersteunen, moet het (zeker voor binnen-situaties) zeer terughoudend worden toegepast. Het heeft namelijk grote gevolgen voor de sfeer binnen een verenigingsgebouw. Ook om diefstal uit kleedkamers te voorkomen zijn camera's niet toepasbaar, dit keer om redenen van privacy. De oplossing moet eerder gezocht worden in het verbeteren van de toezichtmogelijkheden (bijvoorbeeld de entree tot de kleedruimte goed in het zicht van een toezichthouder of de kantine) of het afsluiten van kleedkamers tijdens het sporten.

Tenslotte zijn in 1999 opvallend veel meldingen geweest van vernielingen van auto's. Onvoldoende informatie is bekend om het verschil ten opzichte van de andere twee jaren te verklaren.

2.2 Dynamohal

Op dezelfde manier zijn de cijfers van de Dynamohal bekeken. Deze uitkomsten zijn niet alleen van belang als vergelijkingsmateriaal voor de Americahal. Aangezien de volleybalvereniging die in de Dynamohal is gevestigd naar het Omnisportcentrum zal verhuizen, kunnen de cijfers ook een indicatie geven van de problemen die in de toekomst op het Omnisportcentrum verwacht kunnen worden en zoveel mogelijk voorkomen moeten worden.

	1998	1999	2000
Diefstal fiets	4	1	1
Diefstal aan/uit auto	-	2	-
Diefstal overige voertuigen	-	-	-
Diefstal aan/uit sportcomplex	-	1	-
Geweld zonder wapen	-	-	-
Overlast en controle jeugd	-	8	-
Overige vernielingen/beschadigingen	-	-	-

Geregistreerde incidenten bij de Dynamohal, in 1998, 1999 en 2000.

Bij de Dynamohal valt op dat in 1999 8 keer overlast door of controle van jeugd plaatsvond tegenover 0 keer in de andere twee jaren. Dit kan te maken hebben met de school die naast de Dynamohal is gevestigd, maar of de meldingen veroorzaakt zijn door jongeren van de school of van de sporthal is niet bekend. Ook de reden voor de uitschieter is niet bekend.

Verder zijn ook meldingen gemaakt van fietsendiefstal, al is het lang niet zo vaak gebeurd als bij de Americahal.

2.3 Alternohal

De meldingen bij de Alternohal dienen slechts als vergelijkingsmateriaal: van verplaatsing naar het Omnisportcentrum is geen sprake.

	1998	1999	2000
Diefstal fiets	2	6	1
Diefstal aan/uit auto	2	-	-
Diefstal overige voertuigen	-	-	-
Diefstal aan/uit sportcomplex	-	1	-
Geweld zonder wapen	-	-	-
Overlast en controle jeugd	2	-	1
Overige vernielingen/beschadigingen	-	-	-

Geregistreerde incidenten bij de Alternohal, in 1998, 1999 en 2000.

Het grootste aantal meldingen bij de Alternohal was naar aanleiding van fiet-sendiefstallen. De andere aantallen zijn niet opvallend groot.

2.4 Conclusie sporthallen

De drie bovenstaande beschrijvingen laten zien, dat met name fietsendiefstal een probleem is bij de drie sportvoorzieningen. Dit is voldoende reden om in het Omnisportcentrum goede stallingvoorzieningen te realiseren.

3 Wegen in het plangebied

Behalve naar bestaande sportaccommodaties, is ook gekeken naar drie wegen die door het plangebied lopen: de Meerzorg, de Voorwaarts en de Klein-zorg.

3.1 Voorwaarts

Bij de politiecijfers voor de Voorwaarts zijn ook meldingen 'diefstal aan/uit sportcomplexen' aangetroffen. Omdat het hier zeker de Americahal betreft, zijn ze niet bij de Voorwaarts, maar bij de cijfers voor de hal opgenomen. De Voorwaarts loopt niet alleen door het plangebied, maar ook daarbuiten. Soms was aan de melding te zien dat het niet om het deel buiten het plangebied ging, maar dit was niet altijd mogelijk. De cijfers zijn dan ook niet volledig zuiver en hebben slechts indicatieve waarde.

	1998	1999	2000
Diefstal fiets	2	2	1
Diefstal aan/uit auto	-	-	1
Diefstal overige voertuigen	-	-	-
Geweld zonder wapen	2	1	-
Overlast en controle jeugd	3	1	3
Overige vernielingen/beschadigingen	-	-	-

Geregistreerde incidenten op de Voorwaarts, in 1998, 1999 en 2000.

Echte uitschieters zijn niet te zien. Het grootste aantal meldingen is gedaan bij 'overlast en controle jeugd'. Dat dit met de aanwezigheid van de sportvoorzieningen in het gebied te maken heeft is aannemelijk, maar niet zeker.

3.2 Kleinzorg

Bij de Kleinzorg is het belangrijk op te merken dat hieraan een tuincentrum is gevestigd. Het aantal meldingen van het vermelde totaal dat aan het tuincentrum kan worden toegeschreven, is tussen haakjes weergegeven.

	1998	1999	2000
Diefstal fiets	-	4 (2)	-
Diefstal aan/uit auto	-	-	-
Diefstal overige voertuigen	-	-	-
Geweld zonder wapen	1	0	1 (1)
Overlast en controle jeugd	-	-	-
Overige vernielingen/beschadigingen	-	-	3 (2)
Winkeldiefstal	(7)	(7)	(6)

Geregistreerde incidenten op de Kleinzorg, in 1998, 1999 en 2000.

Het aantal fietsendiefstallen en het aantal vernielingen/beschadigingen valt op. Bij de fietsendiefstallen is de helft aan het tuincentrum toe te schrijven en bij het aantal vernielingen/beschadigingen zelfs tweederde. Zo bekeken is het aantal incidenten voor de rest van de weg niet meer opvallend. Tenslotte een categorie die niet bij de andere onderzoeksgebieden aan de orde komt: winkeldiefstal. Ieder jaar komt dit een flink aantal keren voor.

3.3 Meerzorg

Aan de Meerzorg is multisportvereniging WSV gelegen. Omdat het aantal incidenten dat met deze vereniging samenhangt groter is dan het aantal incidenten dat er niet mee samenhangt, worden het aantal incidenten dat los staat van WSV tussen haakjes vermeld, achter het totaal aantal incidenten op de Meerzorg.

	1998	1999	2000
Diefstal fiets	2	7	-
Diefstal aan/uit auto	-	3	-
Diefstal overige voertuigen	-	-	-
Diefstal aan/uit sportcomplex	1	3	5
Geweld zonder wapen	-	-	2 (1)
Overlast en controle jeugd	1 (1)	-	-
Overige vernielingen/beschadigingen	1 (1)	-	-
Drugs	2 (2)	1 (1)	-

Geregistreerde incidenten op de Meerzorg, in 1998, 1999 en 2000.

Zoals ook bij de andere sportvoorzieningen, zijn ook bij WVS veel meldingen van fietsendiefstal, geconcentreerd in 1999. In datzelfde jaar zijn redelijk wat diefstallen aan/uit auto's gepleegd. Ook bij dit sportcomplex zijn er een flink aantal diefstallen uit het sportcomplex gepleegd, net als bij de Americahal. Alleen bij dit onderzoeksgebied zijn incidenten met betrekking tot drugs geregistreerd. Bij de Kleinzorg en de Voorwaarts komt deze categorie niet voor.

Bijlage 4 Literatuurlijst

Bakker, e.a., Sociale veiligheid op en om 11 sportaccommodaties in Delft, deel 1: Het Basisrapport, 1994.

Brandweer Apeldoorn, afdeling preventie & object preparatie, Objectpreparatie Omnisportcentrum, brandweer – eisen, 13 december 2000.

Commissie infrastructuur van de Provinciale Sportraad Antwerpen, Sociaal veilige sportaccommodaties, handleiding, 1995.

Commissie infrastructuur van de Provinciale Sportraad Antwerpen, Sociaal veilige sportaccommodaties, theoretische onderbouwing van de handleiding.

Connotte, Scheltes, Oog voor sociale veiligheid, Een handreiking voor verenigingen, uitgave van NOC*NSF, 1996.

Expertisecentrum Woningcriminaliteit, Politiekeurmerk veilig wonen, Nieuwbouw, 1999.

Ministerie van BZK, inspectie brandweerwezen, Richtlijnen met betrekking tot de toegankelijkheid verblijfsgebieden en de bereikbaarheid van binnen verblijfsgebieden gelegen niet tot woning bestemde gebouwen, 1981

Ministerie van Welzijn, Volksgezondheid en Cultuur, Directie Sportzaken, Zien en gezien worden, Voorbeeldprojecten 'Sociale Veiligheid', Rijswijk, 1994.

Van der Voordt, van Wegen, Sociale veiligheid en gebouwde omgeving, Theorie, empirie en instrumentontwikkeling, Publikatieburo Faculteit der Bouwkunde, Delft, 1991.

Van Dijk, van Soomeren en Partners, Startnotitie VER Omnisportcentrum, 30 augustus 2000.

Van Dijk, van Soomeren en Partners, Omnisportcentrum, Modelbeoordeling Sociale Veiligheid (model 1,2, en 3), 4 september 2000.

Van Dijk, van Soomeren en Partners, Tweede Modelbeoordeling Omnisportcentrum, 11 december 2000.

Van Dijk, van Soomeren Partners, Gemeente Apeldoorn afdeling VR&B, Samenvatting tweede modelbeoordeling Omnisportcentrum uit oogpunt van veiligheid (model 1 en 5), 12 december 2000.

www.groningen.nl/kardinge