

Analyse sociale veiligheid en beveiligingsconcept

voor de nieuwbouw ROC te Apeldoorn

Amsterdam, 13 juli 2004

Julia Mölck
Harm Jan Korthals Altes

Met medewerking van:
Nicole Smits
Rein Meijer

Inhoudsopgave

	Inhoudsopgave	2
1	Inleiding	3
1.1	De opdracht	3
1.2	De werkwijze	3
1.3	Leeswijzer	4
2	Probleemanalyse	5
2.1	Plantoetsing Definitief Ontwerp	5
2.2	Cijferanalyse	9
2.3	Schouw	11
2.4	Excursies	14
2.5	Interviews	15
2.6	Workshop	16
2.8	Conclusie	18
3	Openbare ruimte	19
3.1	Analyse en suggesties	19
3.2	Conclusie	22
4	Beveiligingsconcept gebouw	23
4.1	Keuze op hoofdlijnen	23
4.2	Routes en verblijfsruimten	24
4.3	Situaties	25
4.4	Beveiligingsconcept	26
4.5	Opzet cameraplan	29
4.6	Samenvattend	31
5	Organisatie	32
	Bijlagen	
Bijlage 1	Literatuur	34
Bijlage 2	Deelnemers schouw	36
Bijlage 3	Lijst respondenten gesprekken	37
Bijlage 4	Referenties	38

1 Inleiding

1.1 De opdracht

In de gemeente Apeldoorn gaan de ROC 's, die nu nog op diverse locaties zijn gevestigd, verhuizen naar een gezamenlijk gebouw aan de Laan van de Mensenrechten. Voor de nieuwe ROC is een ambitieus nieuwbouwplan gemaakt, dat op het moment als Definitief Ontwerp (DO) op tafel ligt.

Het nieuwe schoolgebouw komt tussen de 2^e Wormenseweg en de Laan van de Mensenrechten, op loopafstand van het station. Het gebouw moet ruimte bieden aan ongeveer 10.000 leerlingen en 900 personeelsleden op ongeveer 43.000 m². Het zal zowel overdag als 's avonds, doordeweeks en in het weekend gebruikt worden. Het zal er niet altijd even druk zijn: bijvoorbeeld 's avonds is de gebruiksgraad aanzienlijk lager dan overdag.

Het ROC wil pro-actief en preventief inspelen op de plannen met het oog op de veiligheid, vooral *in* het gebouw, net als de gemeente, die vooral aandacht wil besteden aan de openbare ruimte *om* het gebouw.

DSP-groep is gevraagd een veiligheidsanalyse te maken van het DO, die uitmondt in een opzet voor een beveiligingsconcept en aanbevelingen ten aanzien van het DO; dit laatste niet alleen ten aanzien van het gebouwonwerp, maar ten aanzien van het openbare ruimte-ontwerp.

1.2 De werkwijze

Het begrip 'veiligheid' is voor dit project heel breed gedefinieerd en allerlei aspecten van veiligheid zijn meegenomen. Het accent van het project ligt op het geven van *ruimtelijke criteria die invloed hebben op de sociale veiligheid en het veiligheidsgevoel, zoals logica van routes, toezicht en zichtlijnen en zonering*.

Daarnaast zijn ook de volgende aspecten meegenomen:

- Mogelijke brandrisico's op basis van het DO, voor zover ze een duidelijke relatie hebben met criminaliteitspreventieve maatregelen.
- Mogelijke inbraakrisico's op basis van het DO.
- Sociaal-culturele, organisatorische en functionele aspecten van het schoolgebouw die invloed kunnen hebben op de *sociale* veiligheid en de veiligheidsbeleving.

In eerste instantie zouden ook de huidige veiligheidsrisico's in en om de bestaande ROC-vestigingen in Apeldoorn in het onderzoek betrokken worden, maar de projectleiding heeft besloten daar vanaf te zien. Van de zoektocht werd namelijk maar weinig rendement verwacht, doordat incidentenregistratie tot nu toe ontbreekt en gegevens over huidige risico's daardoor moeilijk te verkrijgen zijn. Bovendien zal het nieuwe schoolgebouw heel anders (in ieder geval veel grootschaliger) worden dan de bestaande gebouwen, waardoor de huidige risico's niet direct naar de nieuwe situatie vertaald kunnen worden.

De volgende stappen zijn doorlopen om te komen tot de risicoanalyse, aanbevelingen en de opzet voor het beveiligingsplan:

- 1 Deskresearch
Kaartmateriaal van het plangebied en de omgeving is bestudeerd, evenals politiecijfers over criminaliteit op de toekomstige locatie.
- 2 Plantoetsing
Het Definitief Ontwerp is gescand op risico's, onder andere aan de hand van de Veiligheidshandleiding Scholen Apeldoorn (Gemeente Apeldoorn, 2003).
- 3 Excursie
Aanvullend op de excursies die de projectgroep eerder hield zijn in het kader van deze opdracht twee excursies georganiseerd, naar de Haagse Hogeschool en naar de ROC in Deventer.
- 4 Schouw
Het plangebied is overdag en 's avonds geschouwd door DSP-groep en een breed gezelschap van ROC Aventus, gemeente, politie, Stichting Wijkwerk, Fietzersbond ENFB, Rover, Connexion en NS Station. De lijst met deelnemers is opgenomen in bijlage 2.
- 5 Interviews
Met verschillende personen van de gemeente, het ROC en de politie die bij het project zijn betrokken zijn gesprekken gehouden. De lijst van respondenten staat in bijlage 3.
- 6 Interactieve workshop
DSP-groep zal de bevindingen uit het onderzoek, de aanzet tot het beveiligingsconcept en de aanbevelingen voorleggen in een workshop. Deze workshop zal plaatsvinden op 16 juni a.s.
- 7 Rapportage
De uitkomsten uit de risicoanalyse, de aanzet tot het beveiligingsconcept en de aanbevelingen staan in onderhavige concept rapportage beschreven. Opmerkingen uit de interactieve workshop worden hierin verwerkt, nadat de workshop plaats heeft gevonden.

1.3 Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk hebben we de probleemanalyse omschreven. In dit hoofdstuk zijn kaarten opgenomen met de ligging van de nieuwbouw. Op basis van de probleemanalyse komen we tot de aanbevelingen over de openbare ruimte en het gebouw. Deze zijn opgenomen in hoofdstuk 3 Openbare ruimte en hoofdstuk 4 Beveiligingsconcept gebouw. We sluiten af met organisatorische aanbevelingen in hoofdstuk 5.

2 Probleemanalyse

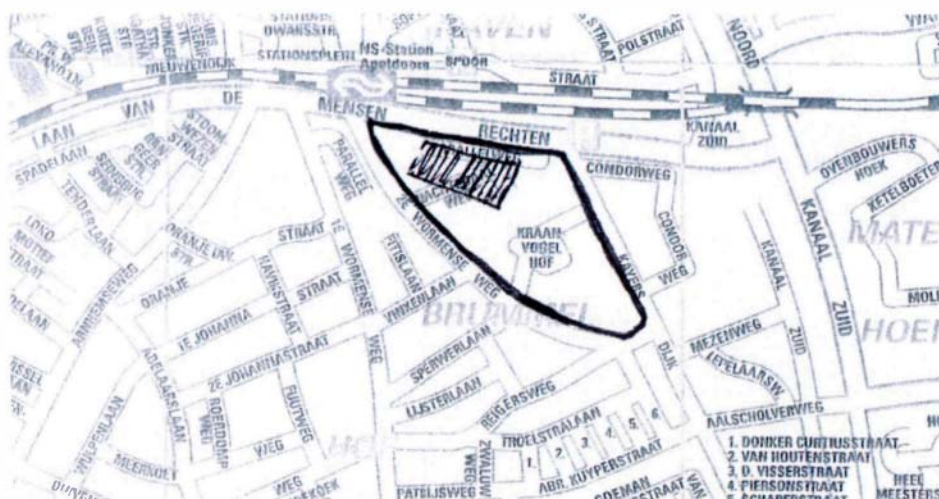
2.1 Plantoetsing Definitief Ontwerp

Het toekomstige ROC-gebouw wordt een gebouw met uitstraling en allure. Het heeft een pregnante gevel en interessante architectuur. Bovendien is het gebouw vier verdiepingen hoog en zal het goed zichtbaar zijn. Het gebouw ligt op onmiddellijke loopafstand van het station van Apeldoorn en is daardoor goed bereikbaar voor leerlingen en personeel die met het openbaar vervoer reizen. Hierop is ingespeeld door de voetgangersentree aan de kant van het station te situeren en het voorplein uit laten waaieren richting de twee tunnels voor voetgangers en fietsers, die direct het stationsgebouw in leiden c.q. onder het station door gaan.

Afbeelding 2.1 Plattegrond locatie Apeldoorn



Afbeelding 2.2 Plangebied/omgeving ROC



Het gebouw zelf is licht qua opzet met veel transparantie en lange zichtlijnen. Bijzonder pluspunt is de nadruk op daglichttoetreding. Dit is mogelijk gemaakt door daglichtkoepels en vides.

Ondanks deze positieve basis van het ontwerp, bevat het ook enkele risico's. Deze worden nu uiteengezet.

Risico's openbare ruimte en schoolterrein

Op basis van het Definitief Ontwerp heeft DSP-groep een risico-inventarisatie gemaakt, die op 5 februari 2004 is besproken met vertegenwoordigers van de gemeente, ROC, politie en twee stagiaires¹. De risico's zijn onderverdeeld in een top 4 van de belangrijkste veiligheidsrisico's en een subtop met risico's die minder hoog op de prioriteitenlijst staan.

Top 4:

- Onveiligheidsgevoelens personeel, bezoekers en leerlingen, vooral 's avonds.
- Overlast door (uitzwermende) leerlingen in de openbare ruimte.
- Verkeersonveiligheid op het voorplein van de school (fietsroute kruist voetgangersstromen onder een schuine hoek).
- Opstopping, hinderlijk ophouden en agressie in de tunnels c.q. in de smalle voetgangerstunnel (zorg van de gemeente en NS).

Subtop:

- Agressie en bedreiging in de openbare ruimte en in het gebouw; agressie en bedreiging komen over het algemeen veel voor in een stationsomgeving en tussen leerlingen onderling.
- Diefstal/beroving van personen.
- Drugsproblemen (gebruik, handel, drugsgerelateerde overlast), inherent aan de ligging nabij de binnenstad, waar deze doelgroep zich frequent ophoudt.
- Inbraak/insluiting in gebouw.

Noot 1 Aanwezig waren onder andere mevrouw M.J. Hartkamp, de heren G.T. Hassink, S. Matser, D. Nap, mevrouw J. Mölck en de heer H.J. Korthals Altes.

- (Brom)fietsendiefstal.
- Auto-inbraak.
- Calamiteiten (brand, rampen).
- Vandalisme.
- Brandstichting.
- Verkeersonveiligheid.
- Overlast omwonenden door verkeersoverlast en geluidsoverlast.
- Zwerfvuil.

Risicolocaties

In onderstaand overzicht zijn de risico's gespecificeerd naar specifieke locaties. Op sommige locaties is het ontwerp redelijk uitgekristalliseerd en kan de kans op het risico op grond van ervaring ingeschat worden. Van een aantal locaties is de vormgeving nog niet volledig duidelijk en dan zijn op grond van die onduidelijkheid mogelijke risico's geïnventariseerd.

Afbeelding 2.3 Risicolocaties



Overzicht risico's op specifieke locaties

N.B. Wanneer een risico vermeld staat betekent dit nog niet dat in de praktijk met zekerheid dit type incidenten optreedt. Het gaat erom dat de kans op het optreden groter is, dan bij een 'gemiddelde' stedelijke omgeving.

Tabel 2.1 Risicolocaties

Risicolocaties	Verhoogd risico
routes tussen school en station (met name in de tunnels en dan vooral in de smalle voetgangerstunnel)	• opstopping, onveiligheidsgevoelens bij hinderlijk ophouden • agressie en bedreiging • diefstal/beroving van personen • vandalisme • drugsproblemen (handel, overlast van gebruikers)
aansluiting fietspad vanuit stationstunnel op de Arnhemseweg onduidelijk (oversteekmogelijkheid rails bij Arnhemseweg komt te vervallen.) De noord-zuidroute voor fietsers wordt daarvoor verplaatst en verloopt ten zuiden van het station langs de 2 ^e Wormenseweg.)	• fietsers moeten omfietsen en creëren eventueel een sluiproute • overlast bewoners door sluiproute fietsers (eventueel via de Parallelweg) • onduidelijkheid schept onzekerheid bij bewoners
het hele gebouw als onderdeel van de stationsomgeving	• onveiligheidsgevoelens • agressie en bedreiging • diefstal/beroving van personen • drugsproblemen (handel, overlast van gebruikers) • inbraak/insluiping in gebouw • (brom)fietsendiefstal
op het voorplein van het schoolgebouw kruist een doorgaande oost-west-fietsroute de voetgangersroute.	• verkeersonveiligheid
entrees langzaamverkeer gesplitst (ingang voor voetgangers en fietsers apart)	• onveiligheidsgevoelens
route parkeren en bevoorrading direct langs woningen, bevoorradingscircuit onduidelijk	• overlast omwonenden • verkeersonveiligheid op Kayersdijk als vrachtwagens achteruit rijden
onduidelijke functie openbaar gebied, onduidelijke terreinafscheiding	• uitzwermende leerlingen, • no-go area na zonsondergang, • ongewenste toegang via achterkant, • inbraak via achtergevel • vandalisme • brandstichting
twee terrassen, twee restaurants/café	• overlast voor omwonenden
nis achterentree	• inbraak, zwerfvuil • brandstichting
gezamenlijke entrees voor publiek, leerlingen, bezoekers, personeel	• insluiping
entree parkeergarage	• insluiping
Parkeergarage	• onveiligheidsgevoelens • auto-inbraak bij ongewenste toegankelijkheid • vandalisme
nooduitgangen parkeergarage	• misbruik (deur als uitgang gebruiken) • insluiping (als deur op een kier wordt gezet)
Lockerruimte	• inbraak, bedreiging, agressie
Fietsenstalling	• diefstal (brom)fietsen • vandalisme
hele school	• agressie en bedreiging (wanneer bepaalde sectoren te dicht bij elkaar liggen)
hele school	• calamiteit

2.2 Cijferanalyse

Het gebied waar het ROC komt te staan zal ingrijpend veranderen. Om in te kunnen schatten welke risico's zich in de toekomst voor kunnen doen, is onder meer inzicht nodig in de huidige problemen in het gebied. De huidige situatie kan, vanwege de grote veranderingen, niet automatisch doorgetrokken worden naar de toekomst, maar het is aannemelijk dat tenminste een deel van de huidige problemen ook in de toekomst aan de orde zal zijn.

Voor de periode 2000-2003 heeft de politie cijfers² beschikbaar gesteld van de geregistreerde incidenten in het gebied rondom de nieuwbouwlocatie van het ROC. De gebiedsafbakening voor de cijferanalyse is als volgt:

- 2^e Wormenseweg: Laan van de Mensenrechten tot aan de Reigersweg.
- Kayersdijk: Laan van de Mensenrechten tot aan Marchantstraat.
- Laan van de Mensenrechten³: Arnhemseweg tot het kanaal.
- Parallelweg: straat vanaf de 1^e Wormenseweg tot aan de 2^e Wormenseweg inclusief steegjes en plein.
- Kraanvogelhof: hele straat.
- Nachtegaalweg: hele straat.

De Kayersdijk en de Laan van de Mensenrechten zijn, in verhouding tot de andere straten, lange trajecten. Bij de interpretatie van het cijfermateriaal zal daar rekening mee gehouden moeten worden.

We hebben de incidenten geclusterd naar de volgende onderwerpen:

- Bedreiging (van personen).
- Geweld (met en zonder wapen).
- Aanranding/verkrachting (in onderstaande tabel alleen aanranding, omdat verkrachting niet voorkwam in 2003).
- Vandalisme (vernietiging en vandalisme).
- Overlast (overlast van personen, voertuigen, geluid, conflicten tussen personen).
- Diefstal (van goederen in de openbare ruimte, waaronder tasjesroof, diefstal aan en van auto's en (brom)fietsen en diefstal uit woningen, winkels, bedrijven en schoolgebouwen).
- Harddrugs (gebruik en bezit).
- Bij verkeersongevallen wordt onderscheid gemaakt tussen aanrijding met gewonden en doorrijden na aanrijding.

Op grond van de politiecijfers kan alleen inzicht verkregen worden in de objectieve veiligheid en niet in gevoelens van onveiligheid. Gegevens over de veiligheidsbeleving zijn vooral uit de gesprekken met respondenten verkregen.

Noot 2 De cijfers zijn afkomstig 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.

Noot 3 De cijfers over de Laan van de Mensenrechten zijn overgenomen uit de rapportage 'Resultaten uitgangsanalyse Stationsgebied Apeldoorn, 20 april 2004' van DSP-groep.

Meldingen van criminaliteit

Belangrijkste criminaliteitsproblemen rondom de ROC locatie in 2003

Tabel 2.2 Belangrijkste criminaliteitsproblemen

Straat	bedreiging	geweld	aanranding	vandalisme	overlast	diefstal	harddrugs	totaal
Kayersdijk	1	4	3	4	20	26	1	56
2 ^e Wormense weg	-	-	-	1	8	11	1	21
Laan van de Mensenrechten ⁴	-	2	3	2	10	4	-	18
Kraanvogelhof	-	-	-	-	-	-	-	-
Nachtegaalweg	-	-	-	-	-	-	-	-
Parallelweg	-	-	-	-	-	-	-	-
Totaal	1	6	6	7	38	41	2	95

Bron: bewerking BPS cijfermateriaal

De afgelopen jaren deden de meeste problemen met criminaliteit zich voor op de Kayersdijk, de 2^e Wormenseweg en de Laan van de Mensenrechten. De grote trajectlengtes van de Kayersdijk en de Laan van de Mensenrechten leveren een extra hoge score, maar het is redelijk in verhouding met de 2^e Wormenseweg (ongeveer eens zo kort). Het contrast van deze drie met de Kraanvogelhof, Nachtegaalweg en Parallelweg is opvallend.

De Kayersdijk, de 2^e Wormenseweg en de Laan van de Mensenrechten zijn de meer doorgaande straten aan de rand van de nieuwe ROC locatie. Vooral overlast en diefstal springen eruit. Als het om diefstal gaat valt op dat er vooral op de 2^e Wormenseweg sprake is van fietsendiefstal (waarschijnlijk uit de fietsenstalling voor het station) en op de Kayersdijk van diefstal uit auto's. Tasjesroof (ook onderdeel van de categorie diefstal) komt maar één keer voor in 2003 op de Kayersdijk. Diefstal uit winkel of bedrijf komt nauwelijks voor.

Doordat deze drie straten de directe omgeving van het toekomstige schoolterrein zijn, kunnen we uit deze cijfers voorzichtig een verhoogd risico afleiden ten aanzien van overlast en diefstal.

Meldingen van verkeersonveiligheid

Politie cijfers verkeersongevallen (Kayersdijk, 2^e Wormenseweg, Kraanvogelhof, Nachtegaalweg en Parallelweg, zónder Laan van de Mensenrechten⁵).

Tabel 2.3 Verkeersongevallen

Verkeersongevallen	2003
Met letsel	12
Met alléén materiële schade	65
Totaal	77

Bron: bewerking BPS cijfermateriaal

Noot 4 De cijfers ten aanzien van de Laan van de Mensenrechten hebben betrekking op het hele stuk tussen de Arnhemseweg en het kanaal.

Noot 5 De Laan van de Mensenrechten is niet in bovenstaande tabel meegenomen, omdat cijfers op dit punt ontbraken.

Tabel 2.4 De belangrijkste locaties in 2003 wat betreft verkeer(on)veiligheid

Locatie	verkeersongeval met letsel	verkeersongeval met alléén materiële schade
Kayersdijk	12	63
2 ^e Wormenseweg	-	2
Totaal	12	65

Bron: bewerking BPS cijfermateriaal

Uit bovenstaande tabel blijkt, dat verreweg de meeste verkeersongevallen op de Kayersdijk gebeuren. Ook wanneer de grote trajectlengte van de Kayersdijk in ogenschouw wordt genomen, valt deze straat in negatieve zin op. Op de Nachtegaalweg, Kraanvogelhof en Parallelweg zijn in 2003 geen incidenten gemeld.

Conclusie

Op de huidige Kayersdijk komen de meeste meldingen van criminaliteit (overlast en diefstal) en verkeersonveiligheid voor. Ook de 2^e Wormenseweg en (in mindere mate) de Laan van de Mensenrechten scoren hoog op overlast en diefstal.

Het is te kort door de bocht om op grond van deze uitkomst te zeggen dat het nieuwe ROC absoluut te maken zal krijgen met overlast, diefstal en (in de omgeving) verkeersonveiligheid, maar het zijn wel factoren om rekening mee te houden. In het beveiligingsconcept en de aanbevelingen wordt deze informatie meegenomen.

2.3 Schouw

Er is een schouw uitgevoerd van het toekomstige gebied van het ROC, verzorgd door DSP-groep, tegelijk met de schouw van het stationsgebied, waaraan elf vertegenwoordigers van diverse formele organisaties (zoals gemeente, politie, ROC en vervoersbedrijven) en consumentengroeperingen (Stichting Wijkwerk, wijkraad, ENFB, en ROVER) hebben deelgenomen. De namen van de deelnemers en hun organisaties zijn in bijlage 2 opgenomen. 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.

Het gaat in het onderstaande over de *bestaande* situatie. Wanneer daarin een probleem optreedt, zegt dat niets over het optreden in de situatie *na realisatie* van het ROC en de omgeving.

De situatie kan dan zodanig veranderd zijn, dat de problemen van nu niet meer optreden.

Afbeelding 2.4 Deelnemers van de schouw werken in het stationscafé hun observaties uit.



Fietsenrekken begin 2^e Wormenseweg

Bij de fietsenrekken aan het begin van de 2^e Wormenseweg constateren we veel fietsendiefstal en -vernieling. Verder is er sprake van een onduidelijke zonering (rekken horen wel bij de NS) en een hangplek voor drugsgebruikers en –handelaars. Aan het begin van de 2^e Wormenseweg, vlak bij het station, is geen sociale controle door zicht uit woningen omdat de woonbebouwing pas verder zuidelijk aan de 22 Wormenseweg begint.

Parallelweg (tussen 1^e Wormenseweg en 2^e Wormenseweg)

De Parallelweg is eigenlijk meer een gebied en niet zozeer een straat. Kenmerkend voor de Parallelweg zijn de rijtjeshuizen en de 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 is er een aantal steegjes, deels doorgaand als verbindingroutes in het gebied, deels leiden ze naar schuur of achtertuin. Overlast ontstaat door te veel doorstromend langzaamverkeer en onduidelijke markering van het mijn en dijn. Met de komst van het ROC wordt gevreesd dat dit probleem verergert.

Afbeelding 2.5 Parallelweg met blik op het toekomstige voorplein van het ROC



Oksel 2° Wormenseweg - Laan van de Mensenrechten

Het gebied van het toekomstige ROC ligt in de oksel van de twee genoemde straten. In het zuiden wordt het gebied begrensd door de Kraanvogelhof. Bij deze weg is een woonwagenkamp met kermisexploitanten gevestigd.

Laan van de Mensenrechten

De Laan is een drukke weg waar de auto's waarschijnlijk te snel rijden (politie zette er een flitspaal neer!). Het fietspad aan de zuidelijke kant van de weg is onoverzichtelijk door geparkeerde auto's.

Kayersdijk

De Kayersdijk is een tamelijk drukke straat waar vooral verkeer uit zuidelijke richting komt. Aan beide kanten van de Kayersdijk wordt, deels hinderlijk, geparkeerd aan de kant van de weg. De straat is aan één kant verlicht.

Afbeelding 2.6 Kayersdijk vanuit de Laan van de Mensenrechten



Voetgangerstunnel

In de voetgangerstunnel is niet te zien waar je uit komt. Ook is bij de uitgang van de tunnel, bij de trappen, weinig zicht op wat je boven te wachten staat. Dat werkt onveiligheidsgevoelens in de hand. Een deelnemer merkt op dat er af en toe hangjongeren in de tunnel zijn.

2.4 Excursies

Er zijn 11 excursies geweest met projectgroepleden van het ROC. Het ROC zelf heeft negen excursies gehouden naar locaties die op de nieuwbouw lijken. DSP-groep heeft twee excursies verzorgd. Het doel van de excursies, die door het ROC zijn verzorgd, was een algemene indruk te verkrijgen van de gang van zaken op de locaties. Niet bij alle excursies is specifiek aandacht besteed aan de veiligheid.

De excursies gingen naar de volgende scholen:

- Da Vinci (ROC), Dordrecht.
- Horizoncollege, Heerhugowaard.
- Hogeschool Zuid, Heerlen.
- ROC Utrecht, Utrecht.
- Deltioncollege (ROC), Zwolle.
- ROC Oost-Nederland, Hengelo.
- ROC van Amsterdam, Amsterdam.
- De Hes, Hogeschool voor Economische Studies, Rotterdam.
- Haagse Hogeschool, Den Haag.
- ROC Aventus, Deventer.

2.5 Interviews

DSP-groep heeft voor de analyse sociale veiligheid en voor het beveiligingsconcept samengewerkt met de projectleider ROC-nieuwbouw en een medewerker facilitaire diensten. Met de politie samen is een brainstorm gehouden met adviseurs van DSP-groep en is een uitgebreid interview gevoerd, waarvan de belangrijkste uitspraken hieronder zijn weergegeven.

Verder is er met een aantal medewerkers van de gemeente gesproken. Tevens is tijdens de presentatie van de eerste bevindingen van de analyse op de werkgroepbijeenkomst van het stationsgebied op 25 maart jl. gereageerd door de gemeente. Op 19 mei jl. heeft DSP-groep de veiligheidsproblemen en mogelijke maatregelen als het beveiligingsconcept voorgesteld tijdens de bijeenkomst van de gemeentelijke projectgroep ROC.

De resultaten van de gesprekken zijn meegenomen in het onderzoek.

Gesprekken met politie⁶

Ook met de politie is uitgebreid gesproken. In het kort geeft de politie de volgende aanbevelingen.

Gebouw

- Attractieve goederen (computers e.d.) bevinden zich niet op de begane grond maar op hogere verdiepingen en zijn niet van buitenaf te zien.
- Kostbare apparatuur is beveiligd en de ruimten waarin ze staan zijn alleen door docenten te openen.
- In het ROC zou huisvesting van de stadswachten en buurtconciërges kunnen komen, die dan meteen toezicht kunnen houden in en om de school.
- De parkeergarage moet (op stille momenten) worden afgesloten om insluiping door dak- en thuislozen te voorkomen.
- De inrit naar parkeren en laden en lossen is vanaf de Kayersdijk met een slagboom afgesloten (slagboom enkele meters achter rooilijn, zodat wachtende auto's Kayersdijk niet blokkeren), bediening van de slagboom vanuit de receptie.
- Lockers in het souterrain zijn niet nodig (helmen zullen op een andere manier opgeborgen worden) en de opstelling is niet veilig (beter is om ze in de breedte te situeren).
- Videocameratoezicht toepassen, wel aanvragen bij College Bescherming Persoonsgegevens⁷.
- De meldkamer is altijd bemand, toezichthouders houden toezicht op het plein, tijdens stille uren surveilleren ze, ze houden sluitrondes om deuren, sloten en detectie te controleren.
- Houdt bij de grootte van de meldkamer rekening met eventuele uitbreiding van het aantal toezichthouders.
- Elektronische sleutels zijn praktisch in het gebruik (eenvoudig anders in te stellen).

Noot 6 Dirk Nap, inspecteur van de politie, politie Noord- en Oost Gelderland, district Apeldoorn.

Noot 7 Videocameratoezicht (VCT) werkt preventief en kan daderopsporing bevorderen. De registratie moet wel formeel worden aangevraagd bij het College Bescherming Persoonsgegevens (CPR). Op werkdagen worden de data 24 uur bewaard

Gevel en schoolterrein

- Goede verlichting.
- Gevels die zichtbaar zijn vanuit woningen (ook slaapkamers) moeten goed verlicht zijn.
- Openstellen in ieder geval voor de veiligheid niet gunstig.

Gesprek met de gemeente⁸

Fietspad over voorplein

De gemeente is ook niet blij met de uitwerking van het fietspad parallel aan de Laan van de Mensenrechten en over het voorplein. De gemeente overweegt het pad langs de Laan van de Mensenrechten door te trekken en ongeveer ter hoogte van het station op niveau te brengen.

Circulatie van vrachtwagens

De gemeente vindt de Kayersdijk veel te druk om vrachtwagens achter uit de inrit in te laten steken. Ook het stuk tot de bevoorrading is veel te lang om achteruit te rijden. Dit zou veel te gevaarlijk zijn.

Desnoods worden alleen kleine vrachtwagens toegestaan. Bij de AH supermarkt in de binnenstad van Apeldoorn gebeurt dit ook.

Afbakening mijn en dijn

De afbakening van het schoolterrein naar het openbaar gebied aan de achterkant van de school is een probleem. De voornaamste zorg van de gemeente is dat de brandweer goed bij de school moet kunnen komen. Verder is de inbraakpreventie een probleem: uit het oogpunt van de sociale veiligheid is afbakening cruciaal maar het is nog onduidelijk hoe dat op deze plek gerealiseerd zou kunnen worden.

Afbakening aan de voorkant van de school is ook moeilijk. Er zijn openbare functies op het openbaar gebied aan de voorkant van de school gepland en afbakening is dan juist storend.

Toegang fietsenstalling

De gemeente is bang dat er een hangplek bij de ingang van de fietsenstalling komt. Er worden nu oplossingen bedacht. Ook is voor de toegang nog niet duidelijk of er een directe hellingbaan of een lus komt.

2.6 Workshop

In overleg met de projectleider nieuwbouw ROC heeft DSP-groep op 16 juni jl., tijdens de bijeenkomst van de projectgroep van het ROC, een presentatie gegeven van de bevindingen van de workshop Aansluitend aan de presentatie, die zich vooral richtte op het beveiligingsconcept van het gebouw, vond een discussie plaats.

Noot 8 Er is vooral gesproken met Jaap Gussenhoven, GEP projectsecretaris, gemeente Apeldoorn. Verder heeft DSP-groep deelgenomen aan de projectgroept bijeenkomst van 19 mei jl.

De volgende opmerkingen zijn tijdens deze bijeenkomst gemaakt.

Entree fietsenstalling

Er komt een tweede entree voor fietsers aan de voorkant van het schoolgebouw op de hoek met de gevel parallel aan de Laan van de Mensenrechten. Brommers worden geacht via de entree van de parkeergarage binnen te komen.

Als er toch een aanpassing rondom de entree voor de fietsenstalling komt, kan deze entree de hoofdentree worden en kan de andere alleen voor noodgevallen worden geopend. De bundeling van routes is één van de aanbevelingen ten aanzien van het Definitief Ontwerp van de nieuwbouw. Met de bundeling van routes (beide entrees zijn op zichtafstand van elkaar gesitueerd) wordt de sociale controle verbeterd. Liefst is deze entree tevens voor brommers toegankelijk.

Aandachtspunt is de aansluiting op de Laan van de Mensenrechten en de routing naar de fietsentunnel onder het station.

Functie openbare ruimte achter het gebouw

De projectgroep constateert dat de deelnemers waarschijnlijk gebruik gaan maken van de openbare ruimte achter het schoolgebouw. We adviseren de gemeente bij het ontwerp van de openbare ruimte rekening te houden met het gebruik door leerlingen.

Communicatieplan

Een communicatieplan voor iedereen die betrokken is bij de veiligheid in en om het gebouw is noodzakelijk. Ook moet er worden gecommuniceerd over gedrag bij incidenten. Er rijzen de volgende vragen.

- Bij welke delicten wordt ingegrepen?
- Wie grijpt in?
- Wanneer wordt ingegrepen?
- Wat kan men doen als men niet kan ingrijpen? Wie moet er worden gewaarschuwd?
- Is er, naast professionele bewaking, ook een groep semi-professionele bewakers (voorbeeld BHV-ploeg), herkenbaar door een T-shirt of iets dergelijks.

Denk eraan dat juist nieuwe deelnemers een bijzondere risicogroep vormen. Veiligheid moet dan ook als onderwerp worden opgenomen in de introductie. En, in het begin van de ingebruikname van het gebouw, wordt de toon gezet. Dit is doorslaggevend voor latere jaren.

Veiligheidsbeleid

De projectgroepleden van het ROC Aventus willen inzetten op minimale materiële beveiliging (camera, poortjes). Wel moeten er overal aansluitingen voor technische middelen komen waar deze in de toekomst eventueel nodig zijn.

Compartimentering

Het gebruik van de afdelingen moet in de avonduren zoveel mogelijk worden geclusterd om onveiligheidsgevoelens, diefstal en insluiping te voorkomen.

Omnisportcentrum

Het Omnisportcentrum wordt ongeveer gelijk met het schoolgebouw opgeleverd. De vraag rijst of de gemeente rekening heeft gehouden met de verkeersstromen tussen het Omnizorgcentrum en de school.

Oprit parkeergarage

De verkeersafwikkeling voor de parkeergarage en het laden en lossen van het ROC vindt plaats op het gebied van het ROC. Zo zijn er drie opstelstroken en één uitrijstrook gepland. De indeling is flexibel.

2.8 Conclusie

In onderstaand schema hebben we alle mogelijke risico's bij elkaar gezet. Het geeft een overzicht van de risico's waar ons inziens in de toekomst rekening mee gehouden moet worden.

Tabel 2.5 Overzicht van risico's

Openbare ruimte	Schoolterrein	Gevel	Schoolgebouw
onveiligheidsgevoelens, vooral 's avonds en overdag op de school-thuis-route.	onveiligheidsgevoelens, vooral 's avonds	onveiligheidsgevoelens, vooral 's avonds	onveiligheidsgevoelens, vooral 's avonds
overlast van personen, voertuigen (snel en langzaam verkeer, geparkeerd en rijden), geluid, conflicten tussen personen	hangplek voor fietsenstallingen		
verkeersonveiligheid Kayersdijk	verkeersonveiligheid voorplein, verkeersonveiligheid distributie		
opstopping, hinderlijk ophouden en agressie in de tunnels			
agressie en bedreiging leerlingen onderling en met anderen	agressie en bedreiging leerlingen onderling en met anderen		agressie en bedreiging leerlingen onderling en met anderen
(brom)fietsendiefstal			(brom)fietsendiefstal
vernietiging van (brom)fietsen			vernietiging van (brom)fietsen
diefstal uit auto's			diefstal uit auto's
beroving	diefstal/beroving		diefstal/beroving
vandalisme	vandalisme	vandalisme	vandalisme
drugsgelateerde criminaliteit en overlast	drugsgelateerde criminaliteit en overlast		drugsgelateerde criminaliteit en overlast
zwerfvuil	zwerfvuil	zwerfvuil	
	toegankelijkheid brandweer (in relatie tot de afbakening van het schoolterrein)	toegankelijkheid brandweer (in relatie tot de afbakening van het schoolterrein)	toegankelijkheid brandweer (in relatie tot de afbakening van het schoolterrein)
			calamiteiten
	ongewenst ophouden	ongewenst ophouden bij entrees	
		(poging tot) inbraak	inbraak
		insluiping	insluiping

3 Openbare ruimte

In dit hoofdstuk geven we een overzicht over de veiligheidsproblemen en mogelijke maatregelen voor de openbare ruimte en het schoolterrein. De bevindingen resulteren uit de in hoofdstuk 2 beschreven probleemanalyse.

3.1 Analyse en suggesties

Voor de risicolocaties wordt beschreven wat het risico inhoudt en welke mogelijke maatregelen getroffen zouden kunnen worden. Nadrukkelijk 'mogelijke', want het betreft suggesties voor de positie en vormgeving van routes en functies. In een latere fase, wanneer keuzes op conceptueel niveau eenmaal werkelijk vastliggen, kunnen daar suggesties en aanbevelingen op het niveau van inrichting, materiaalkeuze, beheer en handhaving aan worden toegevoegd.



Tabel 3.1 Overzicht risico's in de openbare ruimte en mogelijke maatregelen

Risicolocaties	Verhoogd risico	Mogelijke maatregel(en)
routes tussen school en station (met name in de tunnels en dan vooral in de smalle voetgangerstunnel)	• opstopping, onveiligheidsgevoelens bij hinderlijk ophouden • agressie en bedreiging • diefstal/beroving van personen • vandalisme • drugsproblemen (handel, overlast van gebruikers)	• stadswachten met pauzeruimte in school lopen/fietsen door tunnels • na realisatie overleg tussen beheerders in stand houden
Parallelweg	• overlast door hangen • vandalisme zwerfvuil	• attractieve plekken aan bieden waar leerlingen wel mogen verblijven (in en bij de school) • doorlopen ontmoedigen en fysiek belemmeren (sluis, afsluiten), tenzij de Parallelweg de doorgaande route wordt. Dan juist in overleg met de bewoners, voor een duidelijke routing kiezen.
aansluiting fietspad vanuit stationstunnel op de Arnhemseweg onduidelijk (oversteekmogelijkheid rails bij Arnhemseweg komt te vervallen. De noord-zuidroute voor fietsers wordt daardoor verplaatst en verloopt ten zuiden van het station langs de 2 ^e Wormenseweg.)	• fietser moeten omfietsen en creëren eventueel een sluiproute • overlast bewoners door sluiproute fietsers (eventueel via de Parallelweg) • onduidelijkheid schept onzekerheid bij bewoners	• de noord-zuidfietsverbinding is zo direct mogelijk • de fietsroute is duidelijk zichtbaar met bebording (waaruit aansluiting aan stadsdelen verderop blijkt) en drempels voor fietsers bij mogelijke aansluitingen waar de fietsroute niet moet verlopen en waar ook geen sluitroute moet ontstaan (bijvoorbeeld langs de Parallelweg) • verloop fietsroute zou in dit ontwerpstadium al bekend moeten zijn
op het voorplein van het schoolgebouw kruist een doorgaande oost-west-fietsroute de voetgangersroute	• verkeersonveiligheid	• het fietspad verder langs de Laan van de Mensenrechten laten lopen en pas ter hoogte van de tunnels in de richting van het (verlengde van het) voorplein laten lopen. Echter ook dit alternatief is tijdens de ochtendspits niet verkeersveilig.
Laan van de Mensenrechten, onoverzichtelijke situatie door geparkeerde auto's (fietspad) en verkeersonveilig door te hard rijdende auto's ⁹ .	• onveiligheidsgevoelens • verkeersonveilig	• parkeervakken aanbieden op logische plekken zodat de situatie, vooral voor fietsers, overzichtelijker wordt. • bij de herprofilering van de straat 'drempels' (materiaalgebruik, kleuren, etc.) opnemen om te hard rijden te voorkomen
Kayersdijk, hinderlijk parkeren (vooral op het trottoir aan de westelijke kant van de straat) en onvoldoende verlichting (verlichtingspalen maar aan een kant van de straat, verlichtingssterkte onvoldoende).	• verkeersveiligheid • onveiligheidsgevoelens	• handhaven parkeerbeleid • aanbieden parkeerplaatsen, die geen hinder opleveren • verbeteren verlichting
route parkeren en bevoorradingscircuit langs woningen, bevoorradingscircuit onduidelijk. Opstopping door manoeuvrerende vrachtwagens met bestemming ROC. Er is sprake van 'achteruit erin'.	• overlast omwonenden • verkeersonveiligheid op Kayersdijk als vrachtwagens achteruit rijden	• rondrijdmogelijkheid (bevoorradingscircuit aanpassen: draaien op schoolterrein moet mogelijk zijn) • slagboom met intercom op de grens met de 2^e Wormenseweg markeert schoolterrein en voorkomt dat auto's verdwaald raken. • opstelstrook diep genoeg (15-20 meter) voordat (vraagt)wagen de slagboom tegen komt.
openbare fietsenstalling (NS stalling, locatie staat nog niet vast).	• vandalisme • diefstal • illegaal gebruik van de fietsenstalling van het ROC	• attractieve veilige fietsenstalling aan de zuidkant van het station

Noot 9 Het profiel van de Laan van de Mensenrechten verandert waarschijnlijk helemaal.

Tabel 3.2 Overzicht risico's op het schoolterrein en mogelijke maatregelen

Risicolocaties	Verhoogd risico	Mogelijke maatregel(en)
entrees langzaamverkeer gesplitst (ingang voor voetgangers en fietsers apart)	• onveiligheidsgevoelens	• fietserentree verplaatsen naar de hoofdentree toe (bundeling)
onduidelijke terreinafscheiding	• uitzwermende leerlingen, • no-go area na zonsondergang, • ongewenste toegang via achterkant, • inbraak via achtergevel • vandalisme • brandstichting	• zonering (duidelijke terreinafscheiding) achtergebied (hekken minder wenselijk voor ROC dan sloot of moeilijk toegankelijke beplanting), waardoor het onderscheid tussen openbare ruimte en het schoolterrein voor iedereen duidelijk is. • goede verlichting pad en gevel • zicht uit omgeving optimaliseren (bijvoorbeeld, bomen op bepaalde plekken snoeien) • weglaten of afsluitbaar maken van toegangspaden en -wegen
onduidelijke functie openbaar gebied	• uitzwermende leerlingen, • no-go area na zonsondergang, • ongewenste toegang via achterkant, • inbraak via achtergevel • vandalisme • brandstichting	• goede verlichting pad en gevel • zicht uit omgeving optimaliseren (bijvoorbeeld, bomen op bepaalde plekken snoeien) • weglaten of afsluitbaar maken van toegangspaden en -wegen
twee terrassen, twee restaurants/café	• overlast voor omwonenden	• één terras en één restaurant/café aan de voorkant, • achterterras laten vervallen
nis achterentree	• inbraak, zwerfvuil • brandstichting	• achterentree zo veel mogelijk naar de gevellijn van de achterkant van het gebouw verschuiven, zodat er hoogstens een ondiepe nis overblijft • camerabewaking in nis, in combinatie met goede verlichting

3.2 Conclusie

Uit de bovengenoemde veiligheidsproblemen hebben we een top 5 geselecteerd op basis van de probleemanalyse. We hebben trouwens door geen van de uitgevoerde onderdelen van de probleemanalyse één of meerdere veiligheidsproblemen kunnen selecteren die eenduidig voorrang moeten krijgen. Toekomstige ontwikkelingen, die nu nog niet bekend zijn of niet meer mee konden wegen in dit onderzoek, hebben invloed op de hoogte van het veiligheidsrisico.

Op basis van de in hoofdstuk 2 beschreven probleemanalyse komen we tot de volgende prioriteiten.

Sociale veiligheid

- onduidelijke functie openbaar gebied;
- onduidelijke terreinafscheiding;
- onduidelijke routing richting Arnhemseweg.

Verkeersveiligheid

- kruisende langzaamverkeersroutes op het voorplein;
- bevoorradingscircuit onduidelijk.

Deze prioritering van risico's houdt ook een rangschikking van (ontwerp)suggesties in. Gelet op de risico's bevelen we aan om de volgende suggesties met voorrang te bespreken in een overleg tussen de gemeente (GEP, MMO, ROW) en ROC:

- Keuze maken voor de veiligste verbindingroute tussen 2^e Wormenseweg en Arnhemseweg.
- Bevoorradingscircuit met 'rondrijd'mogelijkheid voor vrachtwagens aan de achterzijde van het ROC.
- Duidelijk en tevens verkeersveilig vormgeven van de oost-west-route langs de Laan van de Mensenrechten.
- Verplaatsen entree fietsenstalling naar een plek direct bij de hoofdentree en/of duidelijker gekoppeld aan de hoofdroute (bundeling en sociale controle).
- Beperking van de openbare toegankelijkheid van het schoolterrein op buitenschoolse uren.
- Beperking van het aantal doorgangs- en toegangsroutes tot het schoolterrein.

Voorts bevelen we aan één persoon aan beide ROC-overleggen deel te laten nemen – het gemeentelijke overleg¹⁰ én het overleg van het ROC Aventus¹¹.

Noot 10 Projectgroep station Zuid ROC
Noot 11 Projectgroep veiligheid en beveiliging

4 Beveiligingsconcept gebouw

4.1 Keuze op hoofdlijnen

Voor het gebouw van het toekomstige ROC streven we naar een beveiligingsconcept met specificaties voor de diverse situaties en behoeftes van het ROC. Maar wat is een beveiligingsconcept precies? Onder een beveiligingsconcept verstaan we de hoofdgedachte, die ten grondslag ligt aan het beveiligingsplan. In het beveiligingsconcept wordt een keuze gemaakt voor een bepaalde richting en die richting wordt vervolgens in het beveiligingsplan geconcretiseerd. In dit hoofdstuk presenteren we dus geen kant en klaar beveiligingsplan, maar we geven wel zoveel mogelijk handvatten.

Op hoofdlijnen kan het beveiligingsconcept drie vormen hebben:

- De beveiliging is alleen met menskracht (bewakingspersoneel en semi-formele toezichthouders) geregeld.
- De beveiliging is volledig aan technische maatregelen toevertrouwd (camera's, elektronische toegangscontrole).
- De beveiliging is een mix van menskracht en techniek.

Wanneer het gebouw alleen met bewakingspersoneel gecontroleerd zou worden, zouden heel veel bewakers ingezet moeten worden om alle risicovolle locaties in het oog te kunnen houden.

Camera's kunnen op risicovolle locaties geïnstalleerd worden en zullen permanent een preventief effect hebben. Tenminste, als er iemand is die de beelden (permanent of na een incident) bekijkt en regelmatig controleert of de apparatuur nog intact is.

Maar zeker op stille uren, wanneer mensen zich onveilig kunnen voelen, dragen camera's weinig bij aan het gevoel van veiligheid. Als mensen weten dat er in het gebouw iemand is die in geval van nood te hulp zal komen, is de veiligheidsbeleving een stuk groter.

Conclusie: de kracht van techniek en manbewaking zit in de combinatie. We adviseren dan ook een beveiligingsconcept waarbij manbewaking wordt ingezet, die op specifieke punten wordt ondersteund en aangevuld met technische middelen.

Dit concept past bij de huidige plannen. In het ontwerp wordt immers al rekening gehouden met een toezichthouder die het laden en lossen begeleidt. We raden aan deze functie te verbreden met toezicht op de parkeergarage en de fietsenstalling. De toezichthouder zit dan niet altijd op een vaste plek maar loopt af en toe door het hele souterrain. Afhankelijk van het aantal laad- en losbewegingen moet er een tweede toezichthouder in dienst worden genomen. Voor het subjectieve gevoel van veiligheid is het essentieel dat er in geval van storingen bij de uitrit van de parkeergarage snel iemand ter plekke is. Men voelt zich in parkeergarages, zeker als deze ondergronds zijn gesitueerd, namelijk snel opgesloten.

De inrit van de parkeergarage is buiten de spits gesloten en kan via de toezichthouder of de receptie worden geopend.

Verder is een receptie in de hal opgenomen, waar vandaan semi-professioneel toezicht geleverd kan worden.

En wat betreft techniek is het uitgangspunt dat sommige ruimten wel en andere niet voor iedereen toegankelijk mogen zijn.

Het concept 'menskracht in combinatie met techniek' wordt in de paragraaf 4.4 Beveiligingsconcept verder uitgewerkt. Daartoe hebben we de verblijfsruimten en mogelijke routes daartussen bestudeerd voor verschillende gebruikers van het gebouw (paragraaf 4.2) en hebben we diverse situaties onder de loep genomen (paragraaf 4.3). Uitgaande van de verschillende situaties zijn de specifieke risico's geïnterviewd. Uiteindelijk zal dit leiden tot een differentiëring van het beveiligingsconcept, waarbij het basispakket van maatregelen voor verschillende situaties wordt aangepast (tabel 4.2).

4.2 Routes en verblijfsruimten

In het gebouw zullen niet alleen leerlingen en docenten rondlopen. Ook cursisten, klanten van de verschillende functies, ouders, bezoekers, onderwijs-ondersteunend personeel, werknemers van bedrijven, leveranciers, etc. zullen het gebouw bevolken. De beveiliging van het gebouw moet afgestemd worden op het gebruik door al die mensen.

We hebben diverse routes van verschillende 'soorten' gebruikers van het gebouw nagetrokken. Bijvoorbeeld, een leerling: komt aan op het station, loopt via de tunnel naar de entree, komt in de hal en gaat naar een klaslokaal. Na de les gaat hij naar de kantine, daarna naar de volgende les in een klaslokaal en tenslotte via de entree weer naar buiten en door de openbare ruimte terug naar het station.

Een docent, die met de fiets komt, fietst over het fietspad, via de 2^e Wormseweg naar de fietsenstalling, stalt zijn fiets en gaat door de hal naar het klaslokaal. In de pauze gaat hij naar de kantine en de docentenkamer, terug naar een lokaal en aan het eind van de lesdag via de hal en de fietsenstalling weer naar buiten.

Een cursist van de avondopleiding komt met de auto via de Kayersdijk de inrit van de parkeergarage binnen. Hij parkeert en loopt via een van de trappen naar de binnenstraat. Hij loopt in de binnenstraat richting hoofdentree omdat hij wil informeren waar hij vandaag moet zijn. Hij gaat naar het leslokaal en na afloop weer terug naar zijn auto en rijdt de parkeergarage uit.

De kern is: gebruikers komen vanuit de openbare ruimte, komen binnen door één van de drie ingangen, gaan via de hal naar een bepaalde ruimte, gaan in de loop van de dag mogelijk naar een aantal andere ruimten, verlaten het gebouw weer en vervolgen hun weg door de openbare ruimte.

Het gebruik van gebouw en buitenruimte is echter niet altijd hetzelfde. Vandaar dat hierna onderscheid wordt gemaakt tussen verschillende situaties.

4.3 Situaties

Naast de routes en verblijfsruimten maken we in de opzet voor een beveiligingsconcept verschil in de diverse situaties. Het ROC kent vier situaties: drukte;

- A activiteit, maar redelijk stil;
- B buiten gebruik;
- C evenementen.

A drukte

Het gebouw wordt, volgens inschatting van het ROC, dagelijks gebruikt door ongeveer 3.000 leerlingen en 350 personeelsleden. Meestal zijn deze drukke momenten overdag, op de doordeweekse dagen.

B activiteit, maar redelijk stil

Cursisten, meestal volwassenen, en docenten zijn vooral 's avonds (tot ongeveer 23.00 uur), maar mogelijk ook in het weekend aanwezig. De bezetting is wezenlijk lager dan op drukke momenten, wanneer de reguliere lessen worden gegeven.

C buiten gebruik

In de nachtelijke uren heeft niemand iets te zoeken in het ROC schoolgebouw. Dat geldt waarschijnlijk (voorlopig) ook in het weekeinde.

D evenementen

Het ROC staat open voor evenementen, zij het een deel van het gebouw of alleen de parkeergarage. Deze evenementen kunnen interne gebeurtenissen zijn, zoals een diploma uitreiking of een schoolfeest, maar ook externe evenementen, zoals festival of voetbalwedstrijden. Topdrukke bij een bijzonder evenement is 5.000 mensen, volgens de inschatting van het ROC. Evenementen zullen vooral in het weekeinde plaatsvinden.

Elk van de vier geschetste situaties vraagt om een specifieke invulling van het beveiligingsconcept. Om inzicht te krijgen in de gewenste accenten hebben we geïnventariseerd met welke risico's in de verschillende situaties met name rekening moet worden gehouden. Het volledige overzicht met risico's staat in tabel 2.5.

Tabel 4.1 Inventarisatie risico's in verschillende situaties

	A	B	C	D
Onveiligheidsgevoelens		x	-	x
overlast van personen, voertuigen, geluid, conflicten tussen personen	x	-	-	x
verkeersonveiligheid Kayersdijk/distributiezaan	x	-	-	x
verkeersonveiligheid voorplein	x	-	-	x
opstopping, hinderlijk ophouden en agressie in tunnels	x	x	-	x
ongewenst ophouden	x	x	-	x
agressie en bedreiging leerlingen onderling en met anderen	x	-	-	x
(brom)fietsendiefstal	x	x	-	x
vernietiging van fietsen	x	x	-	x
diefstal uit auto's	x	x	-	x
diefstal/beroving	x	x	-	x
vandalisme	-	x	x	-
drugsgebruik en drugsgerelateerde overlast	x	x	x	x
ongewenst ophouden	x	x	x	-
zwerfvuil	x	-	-	x
brandstichting	-	-	x	-
calamiteiten ¹²	x	x	x	x
inbraak	-	x	x	-
insluiping	x	x	-	x

Uit bovenstaande tabel kunnen op hoofdlijnen de volgende conclusies ten aanzien van risico's in specifieke situaties getrokken worden:

- Op momenten dat er gewoon les wordt gegeven en tijdens evenementen is het aantal risico's het grootst. Nagenoeg alle risico's zijn van toepassing.
- Op momenten dat het gebouw buiten gebruik is, is vooral kans verhoogd op inbraak en brandstichting en vandalisme in de openbare ruimte, op het schoolterrein en tegen de gevel.
- Bij evenementen zijn die risico's het hoogst, die samenhangen met de aanwezigheid van veel mensen (overlast, verkeersonveiligheid, diefstal/beroving, zwerfvuil) en is er het risico van insluiping door gedeeltelijk gebruik van het gebouw.
- Tijdens stille uren zijn risico's hoog, die samenhangen met onveiligheidsgevoelens als ook diefstal en vernietiging. Ook inbraak en insluiping zijn aan de orde.
- In alle situaties zijn risico's die samenhangen met calamiteiten aan de orde, vooral als de school in gebruik is, want dan speelt het ontruimingsprobleem.

4.4 Beveiligingsconcept

Zoals aan het begin van dit hoofdstuk al is vermeld, adviseren we het beveiligingsconcept 'menskracht in combinatie met techniek'. Aangezien het gebouw en de ruimte er omheen anders gebruikt zullen worden in verschillende situaties, moet de beveiliging aan die situaties aangepast worden. En dat kan ook: het 'combiconcept' is flexibel. Hieronder werken we het beveiligingsconcept uit, op basis van de risicoanalyse die hierboven is gemaakt voor de verschillende situaties.

Het advies is uiteindelijk gebaseerd op een combinatie van de input, die alle personen die bij dit onderzoek zijn betrokken hebben geleverd, en de expertise van DSP-groep.

Noot 12 Bij voorbeeld brand of ontploffing. Veilig vluchten en een veilige vluchtplaats zijn belangrijk.

Het zal niet mogelijk zijn om alle risico's te elimineren. Het bestuur van het ROC moet uiteindelijk keuzes maken over wat wel en wat niet voorkomen moet worden, over welke maatregelen dan wel cocktail van maatregelen geschikt zijn/is en ook over hoeveel middelen daarvoor beschikbaar zijn. Het ROC heeft aangegeven het budget niet bij voorbaat te willen beperken, maar pas te zullen ramen nadat een beveiligingsconcept is gekozen. In ons advies houden we dan ook geen rekening met budgettaire randvoorwaarden.

Wel gaan we ervan uit dat het ROC gebouwd, beheerd en beveiligd wordt volgens het verplichte basisniveau van wet- en regelgeving¹³.

Mensbewaking

In het gebouw en in de omgeving zijn allerlei mensen aanwezig die (semi-professioneel) toezicht kunnen houden. Docenten, de receptioniste, schoonmakers en de conciërge (om er een paar te noemen) zullen uit zichzelf om zich heen kijken en handelen als dat nodig is.

Dergelijke semi-formele controle kan bevorderd worden door in het ROC onderdak te bieden aan stadswachten, buurtconciërges en eventueel wijk-agenten¹⁴. Zij zijn niet specifiek aanwezig om het schoolterrein en het gebouw zelf in de gaten te houden, maar hun aanwezigheid (binnen én buiten) zal preventief werken, het gevoel van veiligheid bevorderen en als ze iets zien kunnen ze ingrijpen, bewakingspersoneel (zie verderop) inschakelen of de politie en/of hulpdiensten waarschuwen.

Maar daarmee is de beveiliging niet voldoende. Ook mensen die speciaal aanwezig zijn om toezicht te houden zijn nodig. De school kan eigen beveiligingspersoneel inhuren of kan een particulier beveiligingsbedrijf inschakelen. Belangrijk in dat laatste geval is, dat niet steeds andere bewakers ingezet worden. Herkenning van wie wel en niet op de school thuishoort is belangrijk. Mogelijk kan 'beveiliging' als vak in het studiepakket van het ROC worden opgenomen. De beveiliging kan dan deels door eigen mensen (stagiaires) worden uitgevoerd.

Alle toezichthouders, formeel en semi-formeel, moeten geïnstrueerd worden om zowel in de school als erbuiten hun ogen open te houden. De toezichthouders die te gast zijn (stadswachten en buurtconciërges) moeten weten dat ze binnen de school mogen ingrijpen en de bewakingsdienst van de school dient ook regelmatig buiten en op de drukke routes te komen. Duidelijke huisregels, incidentenprotocollen en communicatiestructuren zijn noodzakelijk voor het optimaal functioneren van de beveiliging.

Ruimtelijk heeft het bovenstaande implicaties voor het ontwerp van het gebouw.

- In de centrale hal bij de hoofdentree dient een centrale receptiebalie te komen met een informatiefunctie voor leerlingen, docenten, bezoekers, klanten, cursisten en externe werknemers (met eventueel digitaal informatiebord). Tijdens de stille uren wordt duidelijk verwezen naar de meldkamer. Vanuit de informatiebalie is de meldkamer zichtbaar en vice versa.
- De centrale receptie in de hal vlakbij de entree is duidelijk als zodanig herkenbaar. Iedereen die het gebouw binnenkomt via de hoofdentree

Noot 13 Vastgelegd in het Bouwbesluit en de Arbo-wet.

Noot 14 De contactpersoon bij de politie kan een regelmatig spreekuur geven op school, regelmatig surveilleren en een praatje maken met de beveiliging. Het voordeel is dat hij bekendheid verworft, betrokken is bij de school en kennis wint over de school.

komt langs deze centrale receptie, echter zonder dat de doorstroming belemmerd wordt.

- Idealiter is de receptie ruimtelijk gekoppeld aan een meldkamer. De meldkamer is eveneens goed zichtbaar bij binnenkomst in het gebouw, zonder prominenter te zijn gesitueerd dan de receptie (bezoekers worden immers geacht zich aan de receptie te melden en niet bij de medewerker in de meldkamer). Door de zichtbaarheid van de meldkamer straalt de school uit dat er gewerkt wordt aan een veilige school.
- De meldkamer heeft een balie, zodat in de avonduren de beveiligingsbeambte de 'gastheerrol' van de receptie kan overnemen. Calamiteiten kunnen bij de balie van de meldkamer gemeld worden.
- Voor stadswachten en buurtconciërges komen aparte ruimten, van waaruit goed zicht is op met name het schoolterrein en de omgeving. Het accent van hun taak ligt immers logischerwijs meer in de openbare ruimte dan in de school. De routes vanuit deze ruimten naar buiten, lopen door de centrale hal van de school heen, zodat hun aanwezigheid eenvoudig wordt opgemerkt.

Techniek camera's en toezichthouders

De toezichthouders kunnen niet overal tegelijk zijn en daarvoor dienen camera's ingezet te worden. Op de risicovolle ruimten van de school, waar waardevolle goederen liggen en/of de kans op agressie groot is (zoals de parkeergarage, de fietsenstalling, de entree fietsenstalling, de lockerruimte, de achterentree), zijn camera's nodig. Om inbraak te voorkomen dienen ook camera's op de gevel en op het terrein aan de achterkant van de school gericht te worden. Samen met een cameraplan voor de gevel en het schoolterrein wordt een verlichtingsplan gemaakt. Zo moet de gevel bijvoorbeeld goed verlicht zijn om de camera goede beelden te laten produceren. De camerabewaking dient voor het signaleren en/ of daderopsporing.

Techniek: toegangsbeheer en compartimentering

Een andere vorm van techniek is het systeem om de toegankelijkheid van het gebouw en van verschillende compartimenten binnen de school te beperken. Controle op halniveau is te complex en duur, omdat er te veel toegangen zijn, niet alleen via de hoofdingang maar ook via de diverse stijgpunten vanuit de kelder. Het past ook niet bij het uitnodigende gebouwconcept, om al bij de entree een barrière op te werpen. Wij adviseren juist om omgekeerd te denken, van klein naar groot. Waar wenselijk en noodzakelijk wordt, er zo klein mogelijk gecompartmenteerd om de toegang van het compartiment zo beheersbaar mogelijk te maken. In aanmerking voor compartimentering komen kamers met waardevolle goederen of informatie, zoals computer of examengegevens. Informatie kan uiteraard ook in een kluis of aparte kamer worden opgeborgen. Compartimenten kunnen waar zinvol, worden gekoppeld aan brandcompartimenten. Een voorbeeld, waar compartimentering en toegangsbeheer zinvol is, is de administratie op de vierde verdieping van het gebouw.

Differentiatie naar situatie

De vorm van de manbewaking en van de technische beveiligingsmaatregelen verschilt per situatie. In onderstaande tabel is dit aangegeven.

Tabel 4.2 Bewaking

	Manbewaking	Techniek: toegankelijkheid
A druk	volle sterkte	zo min mogelijk beperkingen, alleen toegangsregistratie en/of detectie bij ruimten waar waardevolle goederen en informatie is opgeslagen
B activiteit, redelijk stil	beperkt aanwezig, bewaking vervult ook 'gastheerrol'	ruimten beperkt toegankelijk, activiteiten geconcentreerd op begane grond, beter geen activiteiten op hogere verdiepingen en zeker niet verspreid
C buiten gebruik	niet permanent aanwezig, alleen onregelmatige controle door surveillancedienst	het gehele gebouw is afgesloten, tevens zijn alle toegankelijke delen van het gebouw afgesloten, gebouw aan buitenschil beveiligd tegen inbraak
D evenementen	manbewaking in delen die toegankelijk zijn voor publiek, aantal bewakers is afhankelijk van het aantal deelnemers en lading van het evenement	compartimenten, die voor het evenement niet nodig zijn, zijn afgesloten

Tijdens drukte lopen camera's op risicovolle locaties en op de gevel permanent. Tijdens stilte en minder actieve uren is de camera idealiter aan bewegingsdetectoren gekoppeld en loopt alleen bij beweging.

4.5 Opzet cameraplan

Op verzoek van het ROC geven we hier een paar suggesties voor de opstelling van de camera's, namelijk voor het souterrain en de gevel van het schoolgebouw.

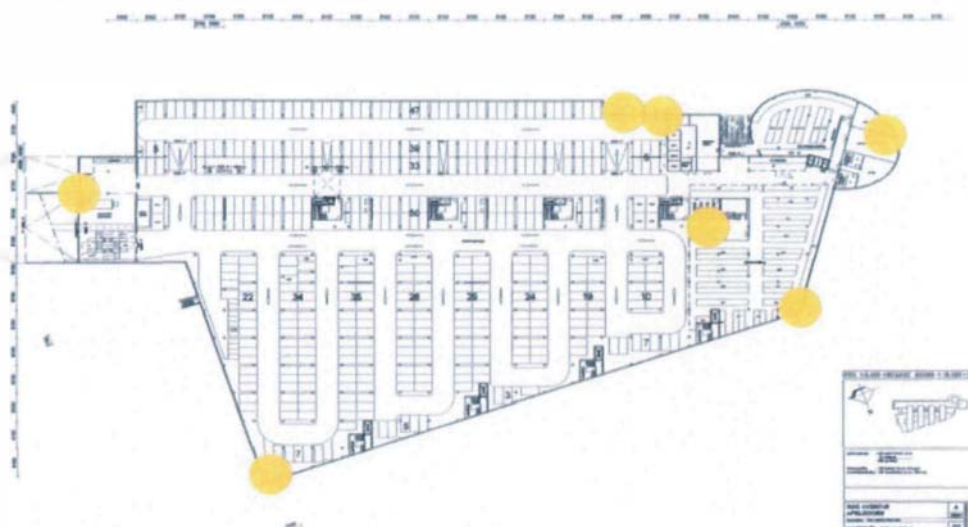
Souterrain

Het souterrain is lastig met camera's te bestrijken omdat er vooral bij de fietsenstalling veel hoeken zijn.

We bevelen aan op de volgende plekken camera's aan te brengen:

- noordoostelijke hoek parkeergedeelte (op de kaart aan te duiden met de coördinatoren 6/7 P);
- zuidwestelijke hoek, parkeergedeelte (20 B);
- noordwestelijke hoek fietsgedeelte (24/25 J);
- zuidwestelijke ronde muur fietsgedeelte (38/39 C);
- entree parkeergarage;
- entree fietsenstalling;
- lockerruimte, afhankelijk van de opstelling van de lockerkasten.

Afbeelding 4.1 Opzet cameraplan souterrain



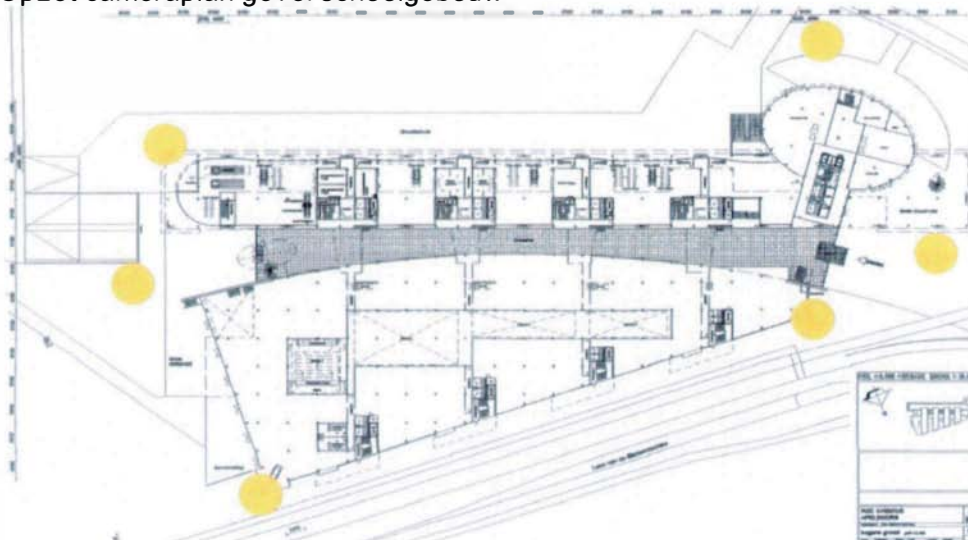
Gevel schoolgebouw

Voor de gevel van de school hebben we de volgende aanbevelingen:

- Noordwestelijke hoek bij de Laan van de Mensenrechten, longbeamcamera op de gevel Laan van de Mensenrechten en achterkant van het gebouw.
- Noordoostelijke hoek van de gevel idem dito.
- Westelijke gevel (hoofdentree): camera op paal op het voorplein bestrijkt gevel entree en deel van het 'ovaaltje' en terras Grand Café.
- Zuidwestelijke gevel 'ovaaltje' en deel van de gevel aan de 2^e Wormenseweg: camera op paal in de hoek van de entree van de fietsenstalling.
- Zuidwestelijke hoek van het gebouw: longbeamcamera richting gevel met garagepoortjes.
- Nis achterentree (westelijke kant van het gebouw): camera op paal.

Er is dus op de hele gevel camerabewaking met bijzondere aandacht voor de drie entreesituaties. Het cameraplan is gecombineerd met een verlichtingsplan om de camera's optimale beelden te laten produceren.

Afbeelding 4.2 Opzet cameraplan gevel schoolgebouw



Idealiter is er altijd een camera op een camera gericht om daders te detecteren die pal onder de camera staan of voor het geval dat een camera wordt afgeplakt. Ook zijn de camera's voldoende hoog gemonteerd zodat deze niet onklaar kunnen worden gemaakt.

Er vindt bij voorkeur (digitale) beeldregistratie plaats. In het weekeinde en bij nacht zou dit gecombineerd kunnen worden met bewegingsdetectie zodat er alleen registratie van beeld plaats vindt bij detectie.

4.6 Samenvattend

Het beveiligingsconcept bestaat uit een mix van menskracht en camerabewaking, die flexibel is naargelang de situatie c.q. drukte. Er wordt gecompartmenteerd naar ruimte en afdelingsniveau. De compartimenten zijn beperkt toegankelijk en zijn, waar nodig, voorzien van registratie en detectie.

5 Organisatie

Veiligheid kun je niet (af)kopen, veiligheid moet je continu blijven organiseren en ze moet tot in de haarvaten van het schoolgebouw en schoolcultuur doorwerken. De veiligheid van een school steunt op huisregels, toezicht op toetreding, beloning van goed gedrag, kleine bewakingsfuncties voor personeel en leerlingen, melding en registratie, slachtofferopvang en terugkoppeling. Maatregelen op organisatorisch gebied kosten bijna niets maar bepalen minstens de helft van de veiligheid.

Laat zien wat de school voor de veiligheid van de leerlingen, het personeel en het gebouw doet. Laat leerlingen en personeel participeren aan de uitvoering en verhoog daarmee de acceptatie van de veiligheidsmaatregelen en de betrokkenheid bij de school.

Neem contact op met externe partijen en betrek ze bij het veiligheidsconcept. Externe betrokkenen zijn in eerste instantie de politie en de gemeente. Ook kunnen de NS, stadswachten, buurtconciërges, jeugdverenigingen en bijvoorbeeld Bureau Halt! belangrijke partners worden.

Bijlagen

Bijlage 1 Literatuur

AON / March. VNG-Raamovereenkomst voor onderwijsinstellingen (PO/VO). Risk Management Programma Onderwijsinstellingen PO/VO. Rotterdam, juli 2003

Beveiliging, het vaktijdschrift voor integrale veiligheidszorg, februari 2004. Vuistregels voor observatie en verborgen camera's (pg. 20-25), Olijslager en Werff

BPS cijfermateriaal van de politie

Cinop, Veiligheidsmonitor 2001-2002, PowerPoint presentatie

DSP-groep. Resultaten uitgaansanalyse stationsgebied Apeldoorn. Amsterdam, mei 2004

Forumpark B.V. Stationsplein Apeldoorn, voorlopig ontwerp, maart 2002

Gemeente Apeldoorn (DSP-groep in opdracht van de gemeente). Evaluatie 'Schades op en rond scholen' Apeldoorn, april 2004

Gemeente Apeldoorn (DSP-groep in opdracht van de gemeente). Veiligheidshandleiding scholen Apeldoorn, september 2003

Gemeente Apeldoorn/ROC Aventus. ROC Buitenruimte, landgoed van de 21^e eeuw. Schetsontwerp, augustus 2003

Hoogstad Architecten, Rotterdam, Schoolgebouw HES Amsterdam Zuid-Oost. Artikel in tijdschrift Bouw 4/2004

R.O.C. Aventus en gemeente Apeldoorn. R.O.C. Buitenruimte. Landgoed van de 21^e eeuw. Schetsontwerp. Apeldoorn, augustus 2003.

ROC Aventus Apeldoorn. Structureren en implementatie facilitair bedrijf. startdocument veiligheid en beveiliging. Versie 5.4.2004

ROC Aventus, notitie 'Te verwachten verkeersstromen ROC Aventus' d.d. 2.9.2003

StichtingBouwReserch (SBR). Beveiliging van gebouwen, deel 6 scholen. Rotterdam 1995

Plattegronden:

- Souterrain, 00.00.00
- Begane grond, 00.00.00
- 1^e verdieping, 00.00.00
- 2^e verdieping, 00.00.00
- 3^e verdieping, 00.00.00
- 4^e verdieping, 00.00.00
- gevels zuidwest, 30.1.2004
- gevels noordoost, 30.1.2004

- dwarsdoorsneden, 30.1.2004
- langsdoorsneden, 30.1.2004
- nieuwe situatie omgeving, 26.6.2003
- Volgens de kleurenmethode ingekleurde plattegronden van souterrain, begane grond, 1^e verdieping, 2^e verdieping, 3^e verdieping en 4^e verdieping.

Voordt van der D.J.M., H.B.R. van Wegen. Sociaal veilig ontwerpen. Checklist ten behoeve van het ontwikkelen en toetsen van (plannen voor) de gebouwde omgeving. Delft/Den Haag, mei 1990

www.haagsehogeschool.nl

www.cbpweb.nl

Bijlage 2 Deelnemers schouw

mw. Joyce Ratterman, Rover toegankelijkheidscommissie, lid
dhr. Van Leeuwen, Connexxion, vestigingsmanager
dhr. Jan Hartman, NS Station, stationsbeheerder
dhr. G.T. Hassink, ROC Aventus, projectleider
dhr. Tom Mulder, Gemeente Apeldoorn, dienst MMO/Mobiliteit
dhr. Rien Sipkes, ENFB, lid
mw. Hennie Siesling, Stichting Wijkwerk, projectcoördinator
dhr. Sander Matser, ROC Aventus, coördinator vastgoed en beheer
dhr. Luc Poeles, politie, wijkagent (noodzijde)
dhr. G.B. Hendriks, politie, wijkagent (zuidzijde)
dhr. v.d. Born, politie, wijkagent (zuidzijde)

Alleen schouwlijst

Elly de Heus, Age Concern, wijkraad

Bijlage 3 Lijst respondenten gesprekken

Gerhard Hassing, ROC Aventus, projectleider nieuwbouw
Sander Matser, ROC Aventus, medewerker facilitaire diensten

Henny Jansen, gemeente Apeldoorn, wijkcoördinator
Wim Multer, gemeente Apeldoorn, MMO Mobiliteit
Tom Mulder, gemeente Apeldoorn, MMO Mobiliteit
Jaap Gussenhoven, gemeente Apeldoorn, GEP projectsecretaris

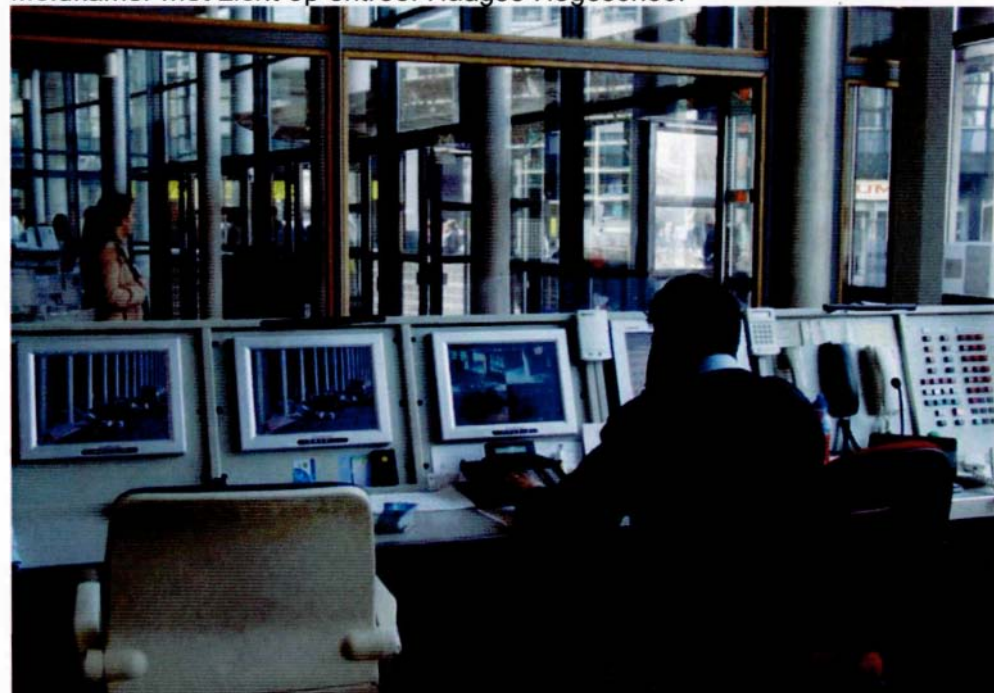
Dirk Nap, politie Noord- en Oost-Gelderland, district Apeldoorn, inspecteur
van de politie

Bijlage 4 Referenties

Afbeelding B.4.1 Meldkamer met zicht op entree. Haagse Hogeschool



Afbeelding B.4.2 Meldkamer met zicht op entree. Haagse Hogeschool



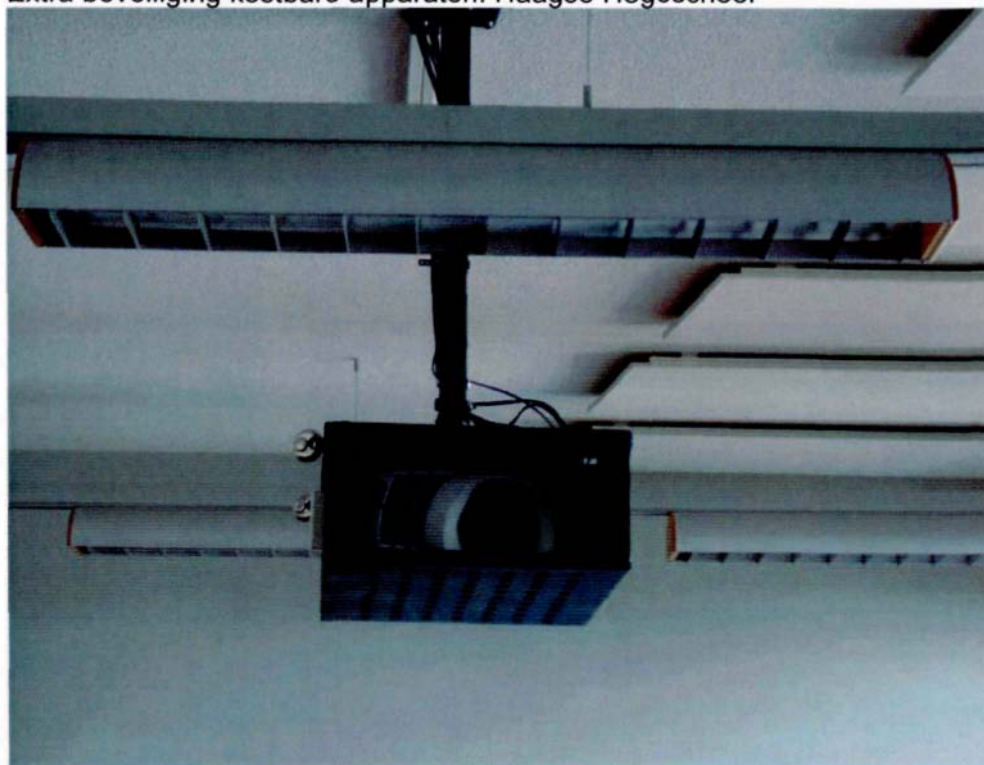
Afbeelding B.4.3 Camera op de hoek van de gevel, Haagse Hogeschool



Afbeelding B.4.4 Ingang fietsenstalling in zicht van hoofdentree. Haagse Hogeschool



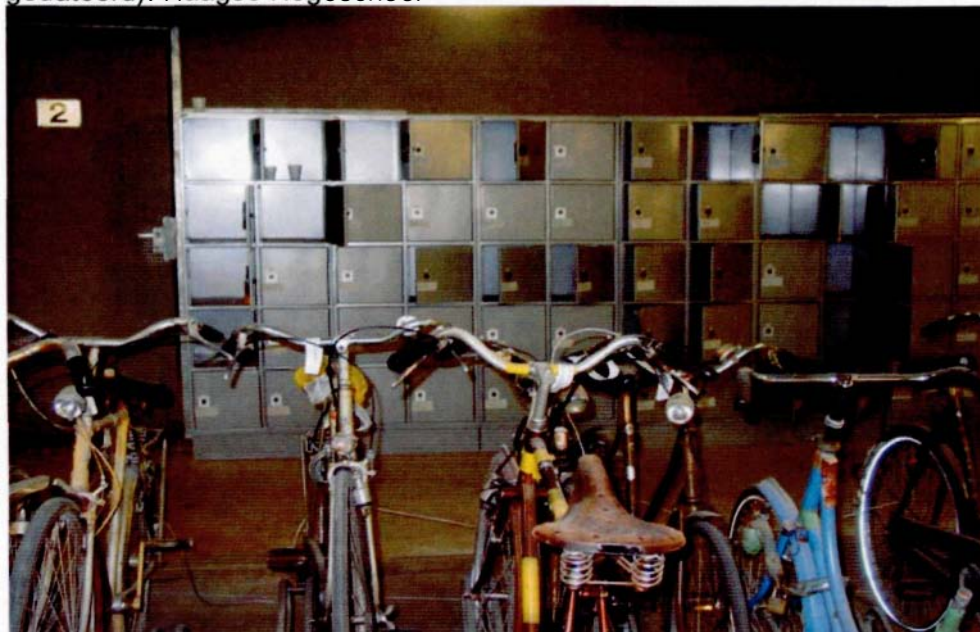
Afbeelding B.4.5 Extra beveiliging kostbare apparaten. Haagse Hogeschool



Afbeelding B.4.6 Toegang beperkt door slagboom. Toegangscontrole middels intercom contact met receptie. Haagse Hogeschool



Afbeelding B.4.7 Zicht op lockers vanuit de fietsenrekken (ook al zijn de lockers zelf gedateerd). Haagse Hogeschool



Afbeelding B.4.8 Zonering openbaar gebied (toegangsroute tot woningen in de buurt van een school). Amsterdams Lyceum

