



Startnotitie VER Omnisportcentrum

Amsterdam, 30 augustus 2000

Harm Jan Korthals Altes
Nicole Smits

van dijk, van soomeren en partners

Van Dijk, Van Soomeren en Partners BV
KvK Amsterdam nummer 33176766
Van Diemenstraat 374, 1013 CR Amsterdam
Tel: 020 625 75 37 Fax: 020 627 47 59
Website: www.dsp-advies.nl
E-mail: dsp@dsp-advies.nl

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Een Veiligheids Effect Rapportage	3
1.2	Organisatie van het planproces voor het Omnisportcentrum	3
1.3	Planning	4
1.4	Begeleiding	4
1.5	Publiek Private Samenwerking en andere relevante partijen	4
1.6	VER Platform	4
2	Afbakening plangebied en studiegebied	5
3	Probleemstelling	5
3.1	Modelkeuze	6
3.2	Optimalisatie	6
3.3	Variabele planonderdelen	7
4	Veiligheidscriteria	7
4.1	Modelkeuze en optimalisatie	7
5	Werkwijze onderzoek	8
5.1	Modelkeuze	8
5.2	Optimalisatie	9
5.3	Variabele planonderdelen	10
6	Inhoud VER rapport	11
7	Begroting	12
	Literatuurlijst	13

1 Inleiding

1.1 Een Veiligheids Effect Rapportage

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. Gekozen is voor de locatie die wordt begrensd door de Zutphensestraat, de Laan van Erica, het spoor naar Zutphen en het spoor naar Deventer.

Voor de inrichting van deze locatie zijn drie modellen ontwikkeld. Mede op basis van een Veiligheids Effect Rapportage (VER) zal een model gekozen worden. Deze VER bevat tevens de informatie om het eenmaal gekozen model uit oogpunt van veiligheid te kunnen optimaliseren.

De VER is een beleidsinstrument waarmee in een vroeg stadium in een ontwerpproces op een structurele manier aandacht geschonken kan worden aan mogelijke veiligheidsrisico's die in een bouw- of inrichtingsplan besloten kunnen liggen. In het algemeen kunnen in een VER de volgende modules onderscheiden worden¹.

- 1 B&W verzoekt initiatiefnemer van project een VER te maken en formuleert eventueel een 'bestuursopdracht';
- 2 Quick scan van mogelijke veiligheidsrisico's van het plan;
- 3 Ontwikkelen van ruimtelijke maatregelen en alternatieven om veiligheidsrisico's te reduceren of te voorkomen;
- 4 Uitwerken van maatregelen die naast ruimtelijke aanpassingen nodig zijn;
- 5 Rapportage aan B&W.

1.2 Organisatie van het planproces voor het Omnisportcentrum

Voor het project Omnisportcentrum wordt de planvoorbereiding getrokken door een stuurgroep, waarin verantwoordelijke wethouders en directeuren van dienst zitting hebben. Bureau IPMMC is als projectontwikkelaar ook vertegenwoordigd. De spil van de stuurgroep is een gemeentelijk projectleider. In onderstaand schema staan de verschillende leden genoemd.

Leden stuurgroep Omnisportcentrum:

A. v.d. Glind	wethouder
Th. Kuijpers	wethouder
M. v.d. Tas	wethouder
P.A. Tadema	directeur sector 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
B. ten Damme	secretariaat

De projectleider heeft de vraag of uitvoering van een VER voor het Omnisportcentrum zinvol zou zijn op 29 juni 2000 aan de stuurgroep voorgelegd. Deze besloot unaniem tot uitvoering van de VER, waarbij de projectleider verzocht werd dit traject op de rails te zetten.

Daartoe werd op 3 juli 2000 door de projectleider een gesprek gehouden met de coördinator integrale veiligheid van de gemeente Apeldoorn, waarbij ook een vertegenwoordiger van van Dijk, van Soomeren en Partners aanwezig was, die de coördinator ondersteunt op het gebied van ruimtelijke veiligheid.

¹ Bron: Berenschot Groep Utrecht, Handleiding veiligheidseffectrapportage (VER), versie 1: juli 2000.

Bij dit gesprek van 3 juli is afgesproken dat de coördinator integrale veiligheid een startnotitie voor de uitvoering van de VER Omnisportcentrum opstelt, ondersteund door de externe adviseur.

Met het besluit van de stuurgroep om een VER uit te voeren is module 1 afgerond. De werkwijze die vervolgens gehanteerd zal worden, komt op hoofdlijnen overeen met de onderscheiden modules. De volgorde van module 2 (quickscan veiligheidsrisico's van bouwplan) en module 3 (ontwikkelen van alternatieven) zal echter omgedraaid worden. Voor het Omnisportcentrum zijn namelijk al drie alternatieven ontwikkeld, waaruit er één gekozen zal worden. De veiligheid van dit gekozen alternatief zal vervolgens mede op basis van een 'quickscan' geoptimaliseerd worden.

1.3 Planning

De startnotitie die nu voor u ligt, is op 24 augustus 2000 besproken met de projectleider, waarna de uitvoering van het VER traject is gestart.

De startnotitie wordt op 5 september in een thematisch overleg van het College van Burgemeester en Wethouders behandeld. Vervolgens wordt het stuk aan de raadscommissie voorgelegd.

Het College van Burgemeester en Wethouders buigt zich op 12 september over de concept VER, gevolgd door de raadscommissie Leefbaarheid op 4 oktober. Op 12 oktober zal de gemeenteraad een 'go-no-go' besluit nemen ten aanzien van het project Omnisportcentrum. Bij dit besluit zullen alle voorstellen inclusief de concept VER meegewogen worden.

1.4 Begeleiding

De begeleiding van de externe adviseurs is in handen van de gemeentelijk projectleider (Dhr. Wattel) en de coördinator integrale veiligheid (Mevr. van der Linden).

1.5 Publiek Private Samenwerking en andere relevante partijen

Voor de verdere planvorming en realisering van het project zal een Publiek Private Samenwerking (PPS) opgericht worden. Deze constructie schept een kader voor afspraken tussen publieke en private partijen.

De publieke partij in deze is de gemeente Apeldoorn. Een eerste private partij die bij het project Omnisportcentrum betrokken is, is IPMMC. Deze zal de gemeente adviseren ten aanzien van de projectontwikkeling.

Een andere private partij is de eigenaar van de Americahal. Om de hal een geïntegreerd onderdeel te laten zijn van het hele gebied, zijn afspraken van groot belang.

De gebruikers van het Omnisportcentrum zijn ook belangrijke partijen. Het gaat hier bijvoorbeeld om de sportverenigingen. Deze zullen regelmatig bij het traject betrokken worden, zodat de toekomstige situatie aansluit bij hun wensen, ook op het gebied van veiligheid. Specifiek voor het opstellen van de VER zijn de hulpverleners (politie, brandweer, ambulance) belangrijke partijen.

1.6 VER Platform

In het kader van het Integraal Veiligheidsbeleid heeft het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) het voornemen de VER als beleidsinstrument te laten invoeren door zoveel mogelijk gemeenten.

In het jaar 1999 is het concept-instrument getest. Het ministerie van BZK heeft voor het jaar 2000 het voornemen de resultaten uit de uitgevoerde test en evaluatie te verwerken in het instrument en heeft tevens de wens om meer gemeenten bij de ontwikkeling van de VER te betrekken.

Het streven van het ministerie van BZK is dat in 2002 50% van de gemeenten in Nederland kennis heeft genomen van het instrument en 25% van de gemeenten reeds een VER heeft uitgevoerd.

Om het instrument VER verder uit te werken en om het gebruik ervan te bevorderen worden in de zomer van 2000 in 15 gemeenten pilot projecten uitgevoerd. Het Omnisportcentrum in Apeldoorn is één van deze pilots.

2 Afbakening plangebied en studiegebied

De plangebied van het Omnisportcentrum wordt begrensd door de Zutphensestraat, de Laan van Erica, het spoor naar Zutphen en het spoor naar Deventer.

Hiernaast is de globale begrenzing van het plangebied te zien.

In het plangebied zullen allerlei functies een plaats krijgen. Het westelijke deel zal ruimte bieden aan sportvelden en een ijs- en skeelerbaan. Voor het oostelijke deel is ook bekend welke functies erin zullen komen: een megabioscoop, een leisure center, kantoren, een fitness center, een topsport (medisch) centrum, themawinkels, horeca, een supermarkt, een congrescentrum, een hotel en een evenemententerrein. Of ook de woonfunctie in het plangebied zal komen, is nog niet bekend. In tegenstelling tot het westelijke deel, is voor het oostelijke deel echter nog niet bekend op welke plaats de functies zullen komen. Voor de ruimtelijke inrichting zijn drie modellen ontwikkeld, waaruit mede op basis van de VER een keuze gemaakt zal worden. Het is belangrijk te weten welke van de toekomstige functies al elders in Apeldoorn zijn gevestigd. Door deze huidige locaties (en de huidige veiligheidsproblemen) in het onderzoek te betrekken, kunnen de veiligheidseffecten van de verhuizing naar het Omnisportcentrum beter ingeschat worden (zie paragraaf 5, 'Bestaande problemen').

3 Probleemstelling

De grote lijn van het onderzoek is als volgt. Voor de inrichting van het plangebied zijn drie modellen ontwikkeld. Deze zullen op grond van veiligheidscriteria vergeleken worden, waarna een model kan worden gekozen. Voor dit model worden vervolgens aanbevelingen gedaan om het zo veilig mogelijk te maken.

Daarnaast zijn er vier planonderdelen die specifieke advisering behoeven. Het gaat hier om verbreding van de Zutphensestraat, het vergroten van het kantooroppervlak, een supermarktvestiging en woningbouw. In de Ver wordt onderzocht welke veiligheidseffecten deze planonderdelen hebben. Om over de veiligheidseffecten van deze vier variabele planonderdelen een beter gefundeerd oordeel te kunnen geven, worden specifieke activiteiten in het uitvoeringsplan van de VER opgenomen.

De probleemstelling van de VER valt uiteen in drie centrale vragen:

- Welk model zal de meest veilige situatie tot gevolg hebben?
- Met welke aanpassingen kan de veiligheid in het gekozen model geoptimaliseerd worden?
- Welke veiligheidseffecten zullen de thans nog variabele planonderdelen hebben?

Hieronder zullen de drie vragen uitgewerkt worden.

3.1 Modelkeuze

Voor het Omnisportcentrum zijn al drie modellen ontwikkeld:

- model 1
- model 2
- model 3

De eerste stap bij het beoordelen van de modellen is het analyseren ervan.

- Wat houden de drie modellen voor het Omnisportcentrum in?

Vervolgens moeten criteria geformuleerd worden op grond waarvan de modellen beoordeeld en met elkaar vergeleken kunnen worden. Aangezien voor het Omnisportcentrum naar integrale veiligheid wordt gestreefd, zal zowel naar sociale veiligheid, brandveiligheid als verkeersveiligheid gekeken worden. Vanuit elk van deze drie soorten veiligheid kunnen vele criteria geformuleerd worden. Omdat de modellen nog weinig gedetailleerd zijn, zullen echter niet alle criteria van toepassing zijn.

- Welke factoren zijn van invloed op veiligheid?
- Welke criteria kunnen gehanteerd worden om de drie modellen te beoordelen?

Nu kunnen de modellen met behulp van criteria beoordeeld worden en kan de eerste centrale vraag beantwoord worden: Welk model zal de meest veilige situatie tot gevolg hebben?.

3.2 *Optimalisatie*

Het gekozen model wordt vervolgens geoptimaliseerd. Dit heeft twee onderdelen: ruimtelijk aanpassen van het model en het formuleren van aanvullende maatregelen, bijvoorbeeld in de sfeer van het beheer. Bij het aanpassen van het model kunnen de bevindingen uit de vorige fase gebruikt worden. Het gekozen model kan namelijk zwakke punten hebben, die verbeterd kunnen worden door onderdelen uit de andere twee modellen over te nemen. Bij het aanpassen van het gekozen model moet ervoor gezorgd worden dat uiteindelijk een helder stedenbouwkundig model ontstaat en geen onsamenhangend geheel.

- Welke zwakke punten heeft het gekozen model?
- Welke sterke punten hebben de twee niet gekozen modellen?
- Hoe kunnen de sterke punten uit de andere twee modellen in de plaats komen van de zwakke punten van het gekozen model, zodat uiteindelijk een helder stedenbouwkundig model ontstaat?

Naast het aanpassen van het bestaande model kunnen aanvullende maatregelen nodig zijn. Hiervoor zal teruggerepen worden op de volledige lijst criteria die van invloed kunnen zijn op de veiligheid, die in de fase van de modelkeuze is samengesteld.

- Welke aanvullende maatregelen kunnen de veiligheid in het gekozen en bijgewerkte model optimaliseren?

In dit stadium wordt ook gekeken naar bestaande veiligheidsproblemen van functies die nu al in het plangebied gevestigd zijn en van functies die nu nog elders in Apeldoorn zijn gevestigd maar naar het plangebied zullen verhuizen. Zo kan op deze problemen geanticipeerd worden.

- Welke veiligheidsproblemen doen zich voor in het plangebied?
- Welke veiligheidsproblemen doen zich voor bij functies elders in Apeldoorn die naar het plangebied zullen verhuizen?

Op basis van de sterke en zwakke punten van de modellen, met kennis van bestaande problemen en verder met aanvullende maatregelen zal het gekozen model geoptimaliseerd worden.

3.3 *Variabele planonderdelen*

Over vier variabele planonderdelen zal specifiek geadviseerd worden. Het gaat om verbreding van de Zutphensestraat, het vergroten van het kantooroppervlak, een supermarktvestiging en woningbouw. Met de verbreding van de Zutphensestraat hangt het grotere kantooroppervlak samen. Als de

Zutphensetraat wordt verbreed, wordt het Omnisportcentrum namelijk een B-lokatie, waardoor het een zeer aantrekkelijke vestigingsplaats is voor kantoren. Om over de realisatie van deze vier variabele planonderdelen een beter gefundeerd oordeel te kunnen geven, moeten de veiligheidseffecten ingeschat worden. Hiermee samenhangend kunnen voorstellen gedaan worden voor mogelijke locaties.

- Welke veiligheidseffecten zal het verbreden van de Zutphensestraat hebben?
- Welke ontwerp-aanbevelingen kunnen worden gedaan voor een zo gunstig mogelijk veiligheidseffect?

- Welke veiligheidseffecten zullen extra kantoren hebben?
- Wat is een goede locatie of wat zijn goede locaties voor de extra kantoren?
- Welke ontwerp-aanbevelingen kunnen worden gedaan voor een zo gunstig mogelijk veiligheidseffect?

- Welke veiligheidseffecten zal de vestiging van een supermarkt hebben?
- Wat is een goede locatie voor de supermarkt?
- Welke ontwerp-aanbevelingen kunnen worden gedaan voor een zo gunstig mogelijk veiligheidseffect?

- Welke veiligheidseffecten zullen woningen in het plangebied hebben?
- Wat is een goede locatie of wat zijn goede locaties voor woningbouw?
- Welke ontwerp-aanbevelingen kunnen worden gedaan voor een zo gunstig mogelijk veiligheidseffect?

4 Veiligheidscriteria

Criteria zijn nodig om de drie modellen systematisch te kunnen vergelijken en een keuze te maken. In een volgende fase zijn de criteria opnieuw nodig om het gekozen model te optimaliseren.

Eén volledig sluitende en dekkende lijst van criteria bestaat niet. Voor ieder object wordt een gespecificeerde opgesteld op basis van eerder gebruikte en meer algemene lijsten. Een voorbeeld van zo'n meer algemene lijst is te vinden in de Europese norm die voor Veiligheids Effect Rapportages wordt ontwikkeld: 'Prevention of crime by Urban planning and building design'. Hierin wordt een methodiek gepresenteerd voor het uitvoeren van Veiligheids Effect Rapportages. Het grote voordeel is, dat het een zeer uitgebreid overzicht van mogelijkheden biedt, waaruit geput kan worden al naar gelang de behoefte. Bovendien wordt een goede structurering geboden voor de veelheid van mogelijke maatregelen. De conceptuele versie van deze Europese norm zal gebruikt worden om een overzicht van veiligheidscriteria te maken.

4.1 Modelkeuze en optimalisatie

Voor de VER Omnisportcentrum wordt eerst aangegeven in welke mate de drie stedenbouwkundige modellen aan de criteria voldoen. Daarna wordt het gekozen model geoptimaliseerd, opnieuw aan de hand van criteria. Deze twee groepen criteria zullen echter niet geheel hetzelfde zijn.

De stedenbouwkundige modellen zijn nog dermate abstract, dat niet alle criteria beoordeeld kunnen worden. Bijvoorbeeld de vraag of een parkeerplaats voldoende verlicht is, is nog niet te beantwoorden.

Voor de aanbevelingen die daarna gedaan worden om het gekozen model te optimaliseren, is de meer gespecificeerde lijst van criteria bruikbaar. Voor de zaken die nog niet duidelijk op de kaart te zien zijn, kan dan vermeld worden hoe het zou moeten worden.

5 Werkwijze onderzoek

Zoals al eerder is vermeld, zal eerst één van de drie stedenbouwkundige modellen gekozen worden, waarna het gekozen model verder wordt geoptimaliseerd. Voor de eerste keuze is het voldoende alleen op grond van criteria een beoordeling te maken. Voor de optimalisatie is meer onderzoek nodig.

5.1 Modelkeuze

Planbeschrijving

De criteria kunnen pas toegepast worden, als de inhoud van de drie modellen duidelijk is. Op basis van documenten en gesprekken zal inzicht worden verkregen in de plannen. Van het aangeleverde kaartmateriaal kunnen de verschillen afgelezen worden. Daarnaast is het maken van thematische kaarten een goede manier om de modellen te doorgronden. Mogelijke thema's zijn: verblijfs- en verkeersruimten, langzaamverkeersroutes, drukke en rustige gebieden overdag en 's avonds en dwarsdoorsneden van openbare ruimten en gebouwen.

Om de informatie compleet te maken, zullen gesprekken gevoerd worden met de projectleider, de ontwerpers en eventueel de betrokken projectontwikkelaar.

Criteria

Aangezien voor het Omnisportcentrum naar integrale veiligheid wordt gestreefd, zal zowel naar sociale veiligheid, brandveiligheid als verkeersveiligheid gekeken worden. Vanuit elk van deze drie soorten veiligheid kunnen vele criteria geformuleerd worden. Als hulpmiddel zullen daarbij de conceptversie van de Europese norm (Prevention of crime by Urban planning and building design – Part 2: Urban Planning) en andere literatuur gebruikt worden.

Modelbeoordeling

De beoordeling aan de hand van de criteria moet omgezet worden in de keuze voor een bepaald model. Om dit mogelijk te maken, zal de volgende werkwijze gehanteerd worden.

Alle criteria zullen als gelijkwaardig beschouwd worden. Het is namelijk niet te onderbouwen dat het ene criterium op het Omnisportterrein belangrijker zal zijn dan een andere.

De beoordeling wordt samengevat in een matrix met verticaal de criteria en horizontaal de drie modellen. De beoordeling wordt vervolgens uitgedrukt in + voor goed, +/- voor matig en - voor slecht. De matrix gaat er zo als volgt uitzien.

Criteria	Model 1	Model 2	Model 3
a	+	-	+/-
b	-	+/-	+
c	+/-	+	-
d	+	-	+/-
e	-	+/-	+
f	+/-	+	-
g	+	-	+/-

De reden dat een model goed, matig of slecht scoort, zal steeds beargumenteerd worden.

Modellen kunnen op een criterium gelijk scoren.

Om tot een totaaloordeel te komen, wordt per model het aantal scores +, +/- en - geteld. De totaalbeoordeling zal uitgedrukt worden in een getal, bijvoorbeeld een percentage van het aantal criteria waaraan het model geheel voldoet. Niet noodzakelijk wordt het model met het grootste aantal + gekozen. Ook speelt bijvoorbeeld mee of een - score met aanvullende maatregelen naar een + score geholpen kan worden. De argumentatie speelt bij de modelkeuze dus een belangrijke rol.

Als de eerste fase ('modelkeuze') is afgerond, zal een verslag van deze fase aan de gemeente aangeboden worden. Deze maakt de definitieve keuze voor één van de drie modellen. Met deze keuze wordt vervolgens in de volgende fase ('optimalisatie') verder gewerkt.

5.2 Optimalisatie

Deze fase valt in drie delen uiteen. In de eerste plaats kan het gekozen model verbeterd worden door de zwakke punten van het gekozen model te vervangen door goede punten van de andere twee modellen. Mogelijk kunnen ook andere goede punten van de andere twee modellen ingevoegd worden. Hierbij moet er goed op gelet worden dat uiteindelijk een helder stedenbouwkundig model ontstaat.

Het tweede deel van het optimaliseren is het formuleren van aanvullende maatregelen. Op grond van de volledige lijst van criteria wordt gezocht naar punten die nog verder verbeterd kunnen worden. In de Europese norm kunnen voorbeelden van maatregelen gevonden worden. Daarnaast moet ook naar andere maatregelen gezocht worden, om de Europese norm te completeren. Voor beide onderdelen van het optimaliseren is achtergrondinformatie nodig van bestaande problemen. Zijn sportkantines in Apeldoorn bijvoorbeeld speciaal kwetsbaar gebleken voor brandstichting, of blijven bij de entrees van bioscopen vaak jongeren rondhangen? Om een goede inschatting te kunnen maken van toekomstige problemen en om deze zoveel mogelijk te voorkomen, is kennis over bestaande problemen nodig. Dit onderzoek zal zich beperken tot functies die nu in het plangebied zijn gevestigd en daar ook zullen blijven en functies die nu elders in Apeldoorn zijn gevestigd en naar het plangebied zullen verhuizen.

Schouw

Aan het begin van de onderzoeken zal het gebied geschouwd worden. Om twee redenen is het houden van een schouw belangrijk. In de eerste plaats is het noodzakelijk voor het algemene begrip van de bestaande situatie en de plannen.

Daarnaast kan met observaties een beeld verkregen worden van de bestaande veiligheid. Dit beeld wordt later aangevuld met politiecijfers en met informatie verkregen uit interviews.

Het terrein van het Omnisportcentrum zal één keer overdag en één keer 's avonds bezocht worden, waarbij belangrijke waarnemingen op foto vastgelegd worden.

Indien bekend is welke bestaande verenigingen of bedrijven naar het terrein zullen verhuizen, zullen ook deze huidige locaties overdag en 's avonds bezocht worden.

Politiecijfers

Politiecijfers zijn een objectieve bron van bestaande problemen. Over incidenten in het plangebied en op de huidige locaties van functies die nu nog elders in Apeldoorn gevestigd zijn, zullen politiecijfers opgevraagd worden. Met de politie zal overlegd worden welke informatie beschikbaar en toepasbaar is.

Interviews

Gesprekken met personen van verenigingen en bedrijven die in het plangebied een plaats zullen krijgen, kunnen waardevolle informatie verstrekken over bestaande problemen. Het betreft hier zowel verenigingen en bedrijven die nu ook al in het plangebied gevestigd zijn en daar zullen blijven (eventueel verplaatst) als verenigingen en bedrijven die nu elders in Apeldoorn zijn gevestigd.

Welke personen van welke verenigingen of bedrijven voor een gesprek gevraagd worden, dient verder uitgewerkt te worden. Hiervoor moet eerst duidelijk zijn welke verenigingen of bedrijven daadwerkelijk naar het Omnisportcentrum zullen verhuizen.

Literatuuronderzoek

In het plangebied zullen allerlei functies een plaats krijgen. Uit de schouw, politiecijfers en interviews zal naar verwachting veel informatie vrijkomen over bestaande problemen. Om de opsomming van te verwachten problemen zo compleet mogelijk te maken, zal ook de literatuur geraadpleegd worden.

Gezocht zal worden naar problemen die in het algemeen veel voorkomen bij:

- buiten-sportvoorzieningen
- binnen-sportvoorzieningen
- leisure centers
- supermarkten

Quickscan

Ook zal het gekozen model voorgelegd worden aan veiligheidsspecialisten om veiligheidsrisico's en mogelijke oplossingen in kaart te brengen. Een bijeenkomst zal georganiseerd worden waarin het plan volgens een lijst van criteria wordt besproken. De informatie die met de schouw, de politiecijfers en de interviews in tegenereerd, zal in deze quickscan aan de deelnemers voorgelegd worden.

5.3 Variabele planonderdelen

Vier variabele planonderdelen die specifieke advisering behoeven, zijn de verbreding van de Zutphensestraat, het vergroten van het kantooroppervlak, een supermarktvestiging en woningbouw. Om een beeld te krijgen van de veiligheidseffecten van deze variabele planonderdelen, de gewenste locaties en benodigde maatregelen zal een brainstorm georganiseerd worden tussen veiligheidsspecialisten uit Apeldoorn. Uit praktisch oogpunt zal de brainstorm over de variabele planonderdelen met de quickscan in dezelfde bijeenkomst uitgevoerd worden: in de 'workshop quickscan en variabele planonderdelen'.

Voorgesteld wordt voor deze bijeenkomst uit te nodigen:

- Dhr. Wattel gemeentelijk projectleider
- Mevr. van der Linden coördinator integrale veiligheid gemeente Apeldoorn
- Vertegenwoordigers van de masterplangroep (nader te bepalen)
- Veiligheidsdeskundigen (nader te bepalen)

6 Inhoud VER rapport

In het VER rapport zullen de vragen uit paragraaf 3 'Probleemstelling' beantwoord worden. Hierbij zal dezelfde driedeling 'modelkeuze - optimalisatie - variabele planonderdelen' uitgangspunt zijn.

De modelkeuze bestaat uit een planbeschrijving, een lijst van bruikbare criteria en een modelbeoordeling.

Van de eerste fase ('modelkeuze') wordt een verslag aan de gemeente aangeboden. Dit advies zal meegewogen worden bij de definitieve keuze van één van de modellen. In het VER rapport zullen de modelkeuze uit

veiligheidsoogpunt en de definitieve keuze van de gemeente het eerste deel vormen.

Het gekozen model wordt vervolgens geoptimaliseerd. Zwakke punten van het gekozen model worden vervangen door sterke punten van de andere modellen. Ook zullen aanvullende maatregelen geformuleerd worden. De uitkomsten uit de verschillende onderzoeken (schouw, politiecijfers, interviews, literatuuronderzoek en quickscan) worden gebruikt om bestaande problemen zoveel mogelijk te voorkomen.

Tenslotte zullen aanbevelingen gedaan worden met betrekking tot de variabele planonderdelen, waarover in de workshop is gebrainstormd.

7 Begroting

In onderstaand schema is voor de verschillende projectonderdelen de benodigde hoeveelheid tijd geraamd. In de rechter kolom staan de totalen per onderdeel.

Fase 1

	Onderzoeker f 150 / uur	Coördinator f 225 / uur	Totaal
Startnotitie	24 uur	8 uur	32 uur
Modelkeuze		4 uur	52 uur
• planbeschrijving	8 uur		
• criteria	8 uur		
• modelbeoordeling	12 uur		
• schouw	16 uur	4 uur	
Urentotaal	68 uur	16 uur	84 uur
Subtotaal	f 10.200	f 3.600	f 13.800
BTW 17,5%	f 1.785	f 630	f 2.415
Totaal fase 1	f 11.985	f 4.230	f 16.215

Fase 2

	Onderzoeker f 150 / uur	Coördinator f 225 / uur	Totaal
Optimalisatie			80 uur
• optimalisatie model	8 uur	2 uur	
• aanvullende maatregelen	8 uur	2 uur	
• bestaande problemen:			
- politiecijfers	8 uur		
- interviews	16 uur		
- literatuurstudie	16 uur		
Workshop quickscan en variabele planonderdelen	24 uur	8 uur	32 uur
VER rapport samenstellen	48 uur	16 uur	64 uur
Urentotaal	128 uur	28 uur	176 uur
Subtotaal	f 19.200	f 6.300	f 25.500
BTW 17,5%	f 3.360	f 1.102,50	f 4.462,50
Totaal fase 2	f 22.560	f 7.402,50	f 29.962,50

De werkzaamheden starten na schriftelijke opdrachtverlening.

Als declaratieschema stellen wij voor:

- 50% bij opdrachtverlening;
- 25% bij oplevering van de concept rapportage;
- 25% bij oplevering en goedkeuring van het eindproduct.

Wanneer zich tijdens de looptijd van een aanbestede opdracht aftekent, dat een aanmerkelijke overschrijding van het budget kan gaan ontstaan, wordt tijdig met de opdrachtgever contact opgenomen, teneinde te bezien of er tot afspraken omtrent de beschikbaarstelling van een meerwerkbudget kan worden gekomen.

Literatuurlijst

- Berenschot Groep Utrecht, Handleiding veiligheidseffectrapportage (VER), versie 1: juli 2000.
- Gemeente Apeldoorn, Collegevoorstel, registratie nr. 262585, 22 juni 2000.
- Gemeente Apeldoorn, Integraal veiligheidsbeleid 2000-2003, Kadernotitie en Actieplan Veiligheid.
- Gemeente Apeldoorn, Matrix (mogelijke) commerciële functies.
- Gemeente Apeldoorn, Stappenplan, voorbereiding en realisatie Omnisportcentrum
- Grontmij, Quickscan Omnisportcentrum Apeldoorn, Handout presentatiesheets.
- Soomeren, van, Prevention of crime by Urban planning and building design – Part 2: Urban Planning, 2nd draft, november 1999.