

# **Een veilige binnenstad voor Enschede**

Vooronderzoek

Amsterdam, 16 oktober 2001

Petra Reijnhoudt  
Tobias Woldendorp  
Paul van Soomeren

Met medewerking van:  
Jack Wever

# Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Achtergrond</b>	<b>3</b>
1.1	Inleiding	3
1.2	Onderzoeksverantwoording	3
1.3	Leeswijzer	4
<b>2</b>	<b>De Veiligheidseffectrapportage</b>	<b>5</b>
2.1	Voor welke projecten is een VER geschikt?	5
2.2	Het doel van een VER	5
2.3	De regie	6
2.4	Wie voert de VER uit?	6
2.5	Om welke veiligheidsrisico's gaat het?	6
2.6	De modules van de VER	7
<b>3</b>	<b>De binnenstad langs de veiligheidsmeetlat</b>	<b>9</b>
3.1	Inleiding	9
3.2	De binnenstad in de huidige situatie	9
3.3	Het stationsgebied	12
3.4	Van Heekplein	12
3.5	Stadserf	14
3.6	Muziekkwartier	14
<b>4</b>	<b>Conclusies</b>	<b>16</b>
4.1	Inleiding	16
4.2	Conclusies	16
<b>5</b>	<b>Aanbevelingen</b>	<b>19</b>
5.1	Inleiding	19
5.2	Inhoudelijke aanbevelingen	19
5.3	Procedurele aanbevelingen	20
<b>6</b>	<b>Plan van aanpak</b>	<b>22</b>
6.1	Inleiding	22
6.2	Planafbakening en inhoud van de VER voor het Muziekklein	22
6.3	Stappenplan voor het Muziekkwartier	23
6.4	Randvoorwaarden voor uitvoering van een VER	24
6.5	Plan van aanpak voor de overige aanbevelingen	25
	<b>Bijlagen</b>	
Bijlage 1	Geraadpleegde bronnen	28
Bijlage 2	Contactpersonen	29

# 1 Achtergrond

## 1.1 Inleiding

De binnenstad van de gemeente Enschede wordt momenteel ingrijpend onder handen genomen. Er wordt gebouwd aan twee grote projecten, de Stationsomgeving en het Van Heekplein. Daarnaast start men op korte termijn met een derde project, de herinrichting van het Stadserf. Als laatste heeft de gemeente plannen met het gebied ten oosten van het station, waar men een grootschalig Muziekkwartier wil ontwikkelen. Dit project bevindt zich nog in de planvormingsfase.

Al deze plannen zullen afzonderlijk, maar ook in samenhang met elkaar, van grote invloed zijn op de leefbaarheid, bereikbaarheid en de veiligheid van de binnenstad als geheel. Daarom heeft de gemeenteraad van Enschede op aanraden van brandweer en politie ingestemd met het uitvoeren van een onderzoek naar de toekomstige veiligheid van de binnenstad van Enschede, volgens de systematiek van de Veiligheidseffectrapportage (VER).

Voordat hiermee begonnen wordt, wilde het gemeentebestuur echter inzicht krijgen in de mogelijke uitkomsten, de afbakening van het studiegebied, de wijze waarop het uitvoeren van een VER georganiseerd kan worden en de benodigde gemeentelijke capaciteit.

Om deze gegevens te verkrijgen heeft de Concernstaf van de gemeente Enschede aan onderzoeks- en adviesbureau Van Dijk, Van Soomeren en Partners (DSP) uit Amsterdam opdracht gegeven tot het uitvoeren van een voorstudie. Op basis van de resultaten van deze voorstudie zal de Concernstaf het College een voorstel doen over het vervolg.

Voorliggende rapportage is het resultaat van de werkzaamheden zoals deze de afgelopen maanden zijn uitgevoerd.

## 1.2 Onderzoeksverantwoording

De opdracht die DSP heeft gekregen was tweeledig:

De opdrachtgever wil inzicht verkrijgen in welke veiligheidsaspecten nu al zijn meegewogen in de vier plannen en een beschrijving van de invloed die de uitvoering van deze vier plannen kan hebben op de veiligheid van de binnenstad als geheel.

Op basis van de uitkomsten hiervan wil de opdrachtgever een aantal mogelijkheden gepresenteerd krijgen over de manier waarop de veiligheid van de gehele binnenstad aandacht kan krijgen. Daarbij wil de opdrachtgever inzicht krijgen in de inspanningen die van de verschillende gemeentelijke diensten en het gemeentebestuur worden verwacht.

Om hier advies over te geven zijn door DSP de volgende werkzaamheden verricht:

- De vier plannen zijn aan de hand van plangegevens en tekeningen globaal beoordeeld. Gekeken is naar de huidige situatie ter plekke op veiligheidsgebied, naar de veiligheidsaspecten in het plan die reeds aandacht hebben gehad, en naar de veiligheidsaspecten die in de toekomst een risico zouden kunnen vormen en waar dus nog aandacht aan besteed zou moeten worden. Indien bekend hebben we getracht om per plan te achterhalen of – en waarover – er al overlegd is met externe, voor veiligheid verantwoordelijke partijen, zoals brandweer en politie.

- Met een aantal betrokkenen uit de gemeente is het studie/plangebied 'geschouwd'; daarbij is gekeken naar onveilige situaties die zich nu voordoen, en of en hoe deze verdwijnen na realisatie van de plannen;
- In een brainstormsessie hebben we onze conclusies voorgelegd aan de betrokken projectleiders, brandweer, politie, stadsdeelmanager binnenstad en opdrachtgever vanuit de Concernstaf en gezamenlijk zijn een aantal scenario's voor de aanpak van de binnenstad besproken.
- In individuele gesprekken met politie, beleidsadviseur concernstaf en het hoofd van de afdeling Groen, is daarnaast nog aanvullende informatie over werkwijze, aanwezige overlegstructuur en inhoudelijke zaken verkregen;
- Daarnaast zijn relevante documenten bestudeerd.

### 1.3 Leeswijzer

In **hoofdstuk 2** geven we allereerst een korte uiteenzetting van wat een VER inhoudt en voor welk soort projecten de VER toepasbaar is.

In **hoofdstuk 3** bespreken we de vier projecten en de binnenstad als geheel. Per project beschrijven we de huidige situatie en geven we voor wat het plan betreft aan welke veiligheidsaspecten al wel of nog niet aan de orde zijn geweest en een mogelijk risico op kunnen leveren voor de veiligheid van de binnenstad. Ten aanzien van de binnenstad als geheel kijken we naar de planoverschrijdende veiligheidssituatie.

**Hoofdstuk 4** bevat de conclusies ten aanzien van de mogelijke veiligheidsrisico's gerelateerd aan de binnenstad.

**Hoofdstuk 5** beschrijft de aanbevelingen op inhoudelijk en procedureel gebied.

**Hoofdstuk 6** tenslotte bevat een eerste plan van aanpak voor de aanpak van de veiligheidssituatie in de binnenstad, inclusief randvoorwaarden.

In de **bijlagen** is een bronnenoverzicht te vinden en een overzicht van geïnterviewde personen.

## 2 De Veiligheidseffectrapportage

Voordat we de plannen voor de binnenstad gaan bespreken en ons een oordeel gaan vormen over welke invloed uitvoering van de plannen heeft op de veiligheid in de binnenstad, is het goed eerst te kijken naar wat het uitvoeren van een Veiligheidseffectrapportage (VER) nu precies inhoudt. Onderstaand daarom een korte uitleg van het instrument zoals dit in opdracht van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties is ontwikkeld.

### 2.1 Voor welke projecten is een VER geschikt?

De VER is een instrument dat gebruikt kan worden bij de ontwikkeling van ruimtelijke plannen, om in een vroegtijdig stadium op een gestructureerde manier veiligheidsrisico's boven tafel te krijgen. Van Dijk, Van Soomeren en Partners (DSP) en Berenschot hebben in opdracht van het ministerie het instrument in 2000 verfijnd en activiteiten ontplooid om de VER onder de aandacht van gemeenten te brengen<sup>1</sup>. De resultaten daarvan zijn vastgelegd in de 'handleiding Veiligheidseffectrapportage' die door BZK uitgegeven wordt.

In eerste instantie zullen risicovolle projecten, of al bestaande problematische situaties waarvoor een plan wordt opgesteld, zich goed lenen voor het uitvoeren van een VER. Maar eigenlijk kan een VER worden uitgevoerd bij elk project waarbij iets gebouwd wordt, of waarbij er plannen gemaakt worden om iets te bouwen. Hoewel de VER een vaststaande vorm heeft en module voor module wordt uitgevoerd, bepaalt vooral het karakter van een project het karakter van een VER. Dus: hoe concreter de projecten des te concreter de aanbevelingen. In alle gevallen wordt een VER echter uitgevoerd op één project of gebied.

In het geval van Enschede waar het gemeentebestuur een VER voor de binnenstad wil laten uitvoeren, kun je eigenlijk niet spreken van één VER. Het gaat immers om vier verschillende projecten, in verschillende stadia van ontwikkeling, die ieder hun invloed hebben op de binnenstad. Wil je dit in één VER onderbrengen dan ontstaat er een nogal gecompliceerde en omvangrijke werkstructuur waarbij zeer veel mensen betrokken moeten worden. Dit zou de snelheid van handelen niet bevorderen en de betrokkenheid van de deelnemers aan zo'n overlegstructuur verkleinen. In hoofdstuk 5 verkennen we de mogelijkheden om werkbare scenario's op te stellen die tegemoet komen aan dit probleem.

### 2.2 Het doel van een VER

Kort gezegd is het doel van een VER om via een gestructureerd en transparant proces samen met de betrokkenen (publieke en private partijen) bij een bouwproject *vroegtijdig*:

- mogelijke veiligheidsrisico's te inventariseren;

Noot 1 DSP adviseert in 2000 en 2001 in opdracht van BZK vijftien gemeenten bij het uitvoeren van een VER. Deze praktijkervaringen worden weer verwerkt in een nieuwe versie van de handleiding

- alternatieven te (laten) ontwikkelen, waarmee aan deze risico's tegemoet wordt gekomen;
- afspraken te maken over maatregelen en activiteiten die nodig zijn om het gekozen alternatief uit te voeren;
- de uitvoering van deze afspraken te bewaken.

Doordat er een formele overlegstructuur in het leven wordt geroepen waarbij agenda's, notulen en voortgangrapportages een rol spelen, is voor iedere geïnteresseerde duidelijk welke afwegingen zijn gemaakt op veiligheidsgebied.

### **2.3 De regie**

Het uitvoeren van een VER kost tijd en moeite. Omdat het een instrument is dat parallel loopt aan het bouwproces, is het van belang dat er tijdens de gehele planvormings- en bouwperiode iemand is die de regie in handen houdt en 'trekker' van het VER-proces is. Deze persoon bewaakt de voortgang, neemt beslissingen over het vervolg en moet knopen door kunnen hakken. Gezien de specifieke verantwoordelijkheid van de gemeente op het gebied van de integrale veiligheid en openbare orde, zal deze in veel gevallen als 'trekker' van de VER fungeren. Ook in Enschede heeft het gemeentebestuur (daarin gestimuleerd door brandweer en politie) opdracht gegeven voor het doen van dit onderzoek naar de haalbaarheid van een VER. Binnen de gemeentelijke organisatie kan, afhankelijk van taakinhoud en capaciteit, een 'trekker' gezocht worden.

Uit de ervaringen die reeds zijn opgedaan met de VER blijkt dat deze 'trekker' vaak het onderwerp integrale veiligheid in portefeuille heeft (als beleidsambtenaar/coördinator Integrale Veiligheid), of als projectleider/kwartiermaker van een bouwplan betrokken is bij de veiligheid.

### **2.4 Wie voert de VER uit?**

Afhankelijk van het soort project, kan een groot aantal mensen en disciplines betrokken zijn bij de uitvoering van een VER. Er wordt per project een multidisciplinaire werkgroep samengesteld waarin zowel de belangenbehartigers van veiligheid vertegenwoordigd zijn (zoals gemeentelijke diensten, politie, hulpdiensten en brandweer), als de meer traditionele partners bij het bouw- en ontwerpproces (zoals de projectontwikkelaar, woningcorporatie en stedenbouwers). Ook huidige en/of toekomstige gebruikers van het plan worden bij de VER betrokken.

### **2.5 Om welke veiligheidsrisico's gaat het?**

Met het uitvoeren van een VER krijgt men een duidelijk overzicht van alle mogelijke risico's die in het project een rol kunnen spelen. Het is dan ook een instrument ten behoeve van de integrale veiligheid. Integraal betekent dat aan de volgende veiligheidsrisico's aandacht wordt gegeven:

- criminaliteit, zoals inbraak, diefstal, geweld en vernieling;
- hinder, overlast en verloedering (sociale veiligheid);
- brand;
- blootstelling aan gifgassen of rook;
- explosies;
- verstoringen van de openbare orde;

- natuurgeweld;
- verkeers- en transportongevallen.

De verschillende veiligheidsrisico's worden met elkaar vergeleken en tegen elkaar afgewogen. Afhankelijk van het soort project ligt er meer nadruk op een of meer veiligheidsrisico's. Er is geen kant en klare oplossing voor veiligheidseisen die mogelijk tegenstrijdig kunnen zijn. Doordat de verschillende partijen echter bij elkaar aan tafel zitten, kan de VER wel helpen bij het zoeken naar een zo goed mogelijke oplossing en wordt inzichtelijk op grond van welke overwegingen veiligheidsrisico's wel of niet zijn aangepakt in het ontwerp.

Integraal betekent in dit verband ook dat een afweging wordt gemaakt tussen veiligheid en andere belangen als milieu -, economische -, financiële -, of sociale belangen. Niet altijd is het mogelijk veiligheid prioriteit te geven; soms moeten andere belangen prevaleren.

In ieder geval wordt met het uitvoeren van een VER een *expliciete* belangenafweging gemaakt, waarbij eisen die vanuit veiligheid aan het ontwerp worden gesteld soms wel, en soms niet gehonoreerd worden. In alle gevallen wordt er dus een bewuste belangenafweging gemaakt; er worden geen dingen 'vergeten' die later voor problemen kunnen zorgen. De meerwaarde van de VER ligt dan ook in het transparant maken van dit besluitvormingsproces.

## 2.6 De modules van de VER

De VER bestaat uit een aantal activiteiten, gekoppeld aan het plannings- en bouwproces. Het is dus geen éénmalige activiteit en houdt ook niet op bij het één keer opstellen van een rapportage. De uitvoering van de VER loopt parallel aan de ontwikkeling van het plan, vanaf de initiatiefase tot de realisatie. De verschillende activiteiten van de VER zijn ondergebracht in vijf modules, elk gekoppeld aan een fase van het bouwproces. Elke module wordt afgesloten met een rapportage aan het gemeentebestuur. Het bestuur neemt op basis van deze rapportage een besluit over de voortgang van de VER.

In de 'handleiding VER' staat een uitgebreide beschrijving van de verschillende modules en de bijbehorende formats. In het kort zijn dit:

- **startnotitie**, waarin door de deelnemende partijen de intentie wordt vastgelegd om een VER uit te voeren, alsmede de veiligheidsdoelen, deelnemende partners, en de planning van het gehele traject; deze notitie wordt meestal geschreven in het eerste stadium van een bouwtraject, wanneer er wel een globaal overzicht van de plannen is (bijvoorbeeld in de vorm van een Masterplan), maar nog geen gedetailleerde bouwtekeningen.
- **veiligheidsscan**, waarin de veiligheidsrisico's worden geïnventariseerd (zowel in als om het project) en geprioriteerd; deze veiligheidsscan wordt meestal cyclisch uitgevoerd, eerst een keer op basis van het Masterplan, waarna er een globaal overzicht is van mogelijke risico's, en vervolgens wordt de uitkomst van de eerste scan iedere keer getoetst aan en vergeleken met de voortschrijdende detaillering van de plannen.
- **alternatieven**, waarin wordt bepaald wat men met de risico's gaat doen, welke alternatieven worden uitgewerkt en uiteindelijk een voorkeursalternatief wordt gekozen. In deze fase worden ook de restrisico's bepaald. Deze fase blijft eigenlijk iedere keer volgen op de veiligheidsscan; wanneer er gedetailleerdere informatie is, wordt ook opnieuw bekeken welke alternatieven of oplossingen er mogelijk zijn om nieuwe veiligheidsrisico's te ondervangen.

- **maatregelen**, waarin concrete maatregelen in het ontwerp worden uitgewerkt; deze fase vindt plaats tijdens het maken van de voorlopige en definitieve ontwerpen. De taak van de werkgroep in dit stadium is om te controleren of de afgesproken maatregelen ook inderdaad zo verwerkt worden in de plannen.
- **implementatie**, waarin de uitvoering van de gemaakte afspraken wordt bewaakt en de eindrapportage wordt opgesteld; tijdens de bouw van het project wordt regelmatig gecontroleerd of de afgesproken maatregelen ook inderdaad uitgevoerd worden zoals afgesproken. Na oplevering van het bouwproject schrijft de werkgroep zijn eindrapport.



## **3 De binnenstad langs de veiligheidsmeetlat**

### **3.1 Inleiding**

Onderwerp van dit hoofdstuk is de binnenstad met daarin de vier bouwplannen die gerealiseerd zijn of nog worden gerealiseerd. Naast een schouw van het gebied om de huidige veiligheidssituatie ter plekke in kaart te brengen, is per plan globaal gekeken welke veiligheidsaspecten reeds aandacht hebben gehad, en is bekeken welke invloed uitvoering van de plannen kan hebben op de veiligheidssituatie van de gehele binnenstad. Omdat het hier een vooronderzoek betreft zijn niet uitputtend alle veiligheidsaspecten onderzocht en geïnventariseerd maar wordt een globaal overzicht gegeven van veiligheidsaspecten die nader onderzoek zouden behoeven. We lopen mogelijke veiligheidsrisico's na aan de hand van het lijstje veiligheidsrisico's zoals deze tijdens het uitvoeren van een VER ook aan de orde zouden komen.

Allereerst bespreken we in vogelvlucht de huidige veiligheidssituatie van de binnenstad. In deze omgeving worden immers de vier plannen gerealiseerd en het is aannemelijk dat de huidige problematiek in de binnenstad door zal werken op de vier plannen. Omgekeerd zal realisering van de plannen invloed hebben op de veiligheidssituatie in z'n geheel. Daarbij is het streven natuurlijk dat de veiligheidssituatie per saldo verbeterd wordt, maar het is goed om voor ogen te houden hoe de vertreksituatie was. Onderdeel van de beschrijving van de binnenstad vormt ook een korte beschrijving van de overlegstructuur die aanwezig is om de verschillende activiteiten in de binnenstad op elkaar af te stemmen.

Daarna volgt een beschrijving van de vier projecten: de huidige situatie, veiligheidsaspecten waar al een oplossing voor is gevonden en veiligheidsaspecten die in de toekomst een veiligheidsrisico voor de binnenstad kunnen vormen.

### **3.2 De binnenstad in de huidige situatie**

De binnenstad van Enschede, zoals deze in het Binnenstadsboek en het Structuurplan van de gemeente behandeld wordt, beslaat niet alleen de historische binnenstad ('het Ei') maar ook uit de directe omgeving daaromheen. Het studiegebied wordt begrensd door de Oldenzaalsestraat, Ledeborstraat, Burg. Edo Bergsmalaan, Beltstraat, Ripperdastraat, De Ruyterlaan, Fortuinplein, Hengelosestraat en Molenstraat.

De stukken leggen een visie neer voor de binnenstad, waarin tegemoet wordt gekomen aan het groeiende aantal inwoners, en bovendien aan de wens om een (Eu)regionale centrumrol te spelen. Belangrijke aandachtspunten ten aanzien van de toekomstige binnenstad zijn het herschikken van de functies (wonen, winkelen, horeca etc.), het dichteren van de 'gaten' in de binnenstad, een eenduidige inrichting van de openbare ruimte, het verkeersvrij maken van de binnenstad en heldere looproutes tussen de verschillende gebieden. Alles is erop gericht de samenhang in de binnenstad te vergroten, zowel functioneel als ruimtelijk. Ook een aantal grote plannen zoals voor het Van Heekplein, het Stadserf, en het Muziekkwartier worden in grote lijnen beschreven.

Voordat deze plannen zijn gerealiseerd, zullen er nog een flink aantal jaren verstrijken. Onderstaand in vogelvlucht een overzicht van de huidige situatie in de binnenstad, aan de hand van de categorisering van veiligheidsrisico's zoals deze bij het daadwerkelijk uitvoeren van een VER aan de orde zouden komen. Daarbij is slechts gekeken naar de meer gebruikelijke en veel voorkomende veiligheidsaspecten en hebben we veiligheidsrisico's als natuurgeweld en bestuurlijke onlusten buiten beschouwing gelaten.

### 3.2.1 Criminaliteit, hinder, overlast, verloedering en sociale veiligheid

De meeste problemen die zich momenteel in de binnenstad voordoen kunnen onder het bovenstaande kopje geschaard worden. Alhoewel criminaliteit objectief gemeten kan worden (aantal inbraken of geweldsdelicten bijvoorbeeld) en soms ook duidelijk zichtbaar is, en onveiligheidsgevoelens van gebruikers van de binnenstad die weten dat er bijvoorbeeld veel gevochten of ingebroken wordt, subjectief zijn, zijn de consequenties ervan wel objectief meetbaar. Mensen mijden de binnenstad, blijven thuis of verleggen hun routes. Deze risico's hebben dus een sterke onderlinge relatie; daarom behandelen we ze in één paragraaf.

Als we kijken naar de binnenstad in zijn geheel, valt op dat het gebied een flink aantal 'gaten' en niet ingevulde plekken heeft. Soms komt dit doordat er (fabrieks)panden zijn gesloopt, maar de gaten zijn soms ook ontstaan door de manier van bouwen in de jaren zeventig en tachtig. Sommige van deze straten en plekken liggen nogal uit het zicht, waardoor ze zwervers en junks/alcoholisten aantrekken. Een voorbeeld hiervan is de Klokkenplas/Hofstraat, maar ook de aanwezige zwervers in de drukkerie gedeelten van de binnenstad kunnen gevoelens van onveiligheid bij de overige gebruikers van de binnenstad oproepen. In het gebied zijn verder een aantal onduidelijke stegen en doorgangen te vinden, vooral in het gebied rond het Van Heekplein. Deze vormen soms illegale openbare urinoirs, zoals bijvoorbeeld de Kalandarijsteeg op marktdagen.

Wanneer we ook kijken naar de effecten die de plannen hebben op de omgeving is een mogelijk veiligheidsrisico dat bepaalde vormen van overlast zich verplaatst naar buurtjes die net grenzen aan de binnenstad. Wanneer er in het kader van het project Stadserf flink ingegrepen wordt in de hoeveelheid zitgelegenheid in het centrum, bestaat de kans dat notoire 'hangers' een buurtje opschuiven en bijvoorbeeld in het buurtje ten oosten van de Oldenzaalsestraat hun hangplekken inrichten. Een probleem dat niet direct uit een schouw of het beoordelen van de plannen naar voren komt is het *uitgaansgeweld*. Enschede heeft een levendig centrum (de Oude Markt) met een groot aantal cafés en kroegen op een relatief klein oppervlak. Net als in andere grote steden is het uitgaansgeweld hier de afgelopen jaren toegenomen en heeft het zich bovendien verhard. Volgens de rapportage van de politie over dit onderwerp ("Geweld in de schijnwerpers") lijkt er vaak alcohol in het spel te zijn, maar er blijkt ook een grote groep jeugdige allochtone daders te zijn die zonder aanwijsbare reden geweld pleegt. Uit het onderzoek bleek ook dat een toenemend aantal mensen zich niet veilig voelt in de binnenstad en plekken mijdt waarvan men weet dat er gewelddadige incidenten plaats hebben gevonden of waarvan men weet dat er zwervers, drugsgebruikers of hangjongeren te vinden zijn. Dit gegeven zal zeker meegewogen moeten worden bij een zorgvuldige analyse van de veiligheid van de binnenstad.

### 3.2.3 Verkeers- en verplaatsingsaspecten

Door de binnenstad lopen een aantal langzaamverkeers-verbindingen die uit het oogpunt van sociale veiligheid geen prettige uitstraling hebben. Het gaat hierbij dan vooral om de Oldenzaalsestraat en de Kalandერი. Daarnaast valt op dat er nu weinig goede noord-zuid fietsverbindingen zijn door de binnenstad heen. Op het gebied van de inrichting bevat het huidige Stadsferf veel opbollingen, muurtjes en andere objecten. Dit maakt de openbare ruimte moeilijk toegankelijk, niet alleen voor hulpdiensten maar ook voor blinden en slechtzienden.

### 3.2.4 Externe veiligheid

De externe veiligheidsrisico's zijn niet uitputtend onderzocht in het kader van dit onderzoek. De gemeente Enschede heeft na de vuurwerkram্প echter zelf een onderzoek laten uitvoeren naar bedrijven die van invloed kunnen zijn op de externe veiligheid. Deze gegevens staan sinds kort voor iedereen toegankelijk op [www.enschede.nl/risicovanbedrijven](http://www.enschede.nl/risicovanbedrijven).

Uitkomst van dit onderzoek is dat er zich een aantal bedrijven aan de randen van de binnenstad bevinden die LPG opslaan en verkopen (tankstations) en een aantal locaties waar consumentenvuurwerk wordt verkocht, maar dat er geen bedrijven zijn gevestigd die een groot risico opleveren. Dat betekent niet dat dit aspect niet meer bekeken moet worden wanneer men bijvoorbeeld een VER wil uitvoeren op een nieuw bouwplan in de binnenstad, maar het is niet een van de grote veiligheidsrisico's die daar spelen.

### 3.2.5 Overlegstructuren

In Enschede zijn rondom het onderwerp veiligheid een aantal stuur-, project en werkgroepen actief. Voor zover bekend bij DSP zijn dit de Stuurgroep Veiligheid, waarin zitting hebben de verantwoordelijke wethouders, de burgemeester, politie, justitie, directeuren van DMO, BMD en de projectdirecteur Stadsdeelgewijs werken. Het secretariaat ligt bij de Concernstaf. Deze stuurgroep houdt zich bezig met de overkoepelende stedelijke afstemming over het thema veiligheid.

Onder de Stuurgroep hangt de projectgroep Veiligheid, die zich bezighoudt met inventarisatie van veiligheidsproblemen en voorstellen doet hoe een en ander in de beleids- en beheercyclus opgenomen kan worden.

Op stadsdeel Centrum-niveau is de werkgroep Veiligheid Stadsdeel Centrum actief (die onder andere een actieplan Veiligheid stadsdeel Centrum maakt), met daaronder weer verschillende projectgeoriënteerde overleggen. Deze projectgeoriënteerde overleggen richten zich zowel op onderwerpen (Zwerversoverleg) als op specifieke locaties (stationsomgeving).

Daarnaast zijn er per bouwproject in de binnenstad begeleidingsgroepen c.q. stuurgroepen actief (secretariaat bij BMD).

Ondernemers en gemeente zijn daarnaast verenigd in de Stichting Stuurgroep Centrummanagement, die zich bezighoudt met afstemming over verschillende onderwerpen in het centrum, zoals verkeer, evenementen, branchering, beheer openbare ruimte e.d.

### 3.3 Het stationsgebied

#### *Huidige situatie*

Het plan Stationsgebied (stationsplein en busstation) is bijna geheel gerealiseerd. Het NS-Station is verbouwd, kantoren voor Randstad en de gemeente zijn gebouwd, de autoroute tussen Piet Heinstraat en het voorplein is afgesloten, en de gehele openbare ruimte van het voorplein, tussenplein en busplein zijn heringericht.

Wat opviel tijdens de schouw waren onder andere een aantal verkeerstechnische - en beheersproblemen, zoals het pollersysteem voor auto's en bussen dat nog niet goed werkte en een groot aantal vernielde fietsen in de stalling. Sinds enige tijd is er een Stadswachtenpost in het NS-gebouw gevestigd dat voorziet in een behoefte aan toezicht en sociale controle.

#### *Veiligheidsaspecten*

Nog niet uitgevoerd zijn onder andere de bouw van een aantal kantoren, een aantal inrichtingswerkzaamheden in de openbare ruimte, een fietsenstalling en de verbouwing van het station. De bouw van een langzaamverkeerstunnel onder het spoor is nog onderwerp van studie. Een ambtelijke begeleidingsgroep houdt zich met deze onderwerpen bezig, in overleg met externe partners. Veiligheid zal daarbij ongetwijfeld een van de gespreksonderwerpen zijn. Op basis van de aanwezige plannen zou naar onze mening extra aandacht besteed kunnen worden aan veiligheidsrisico's op het gebied van criminaliteit (fietsendiefstal), verkeersrisico's (onduidelijke situaties op het plein) en sociale veiligheid. Ook de externe veiligheid zou een risico kunnen zijn, maar dit is direct gerelateerd aan het gebruik van de spoorlijn.

Voor de beheersaspecten is inmiddels het beheeroverleg Stationsgebied opgestart, waarin de stadsdeelmanager en -beheerder en de projectmanager Stationsomgeving zitting hebben. Naast het opstellen van een beheerplan (dat later gekoppeld wordt aan de andere beheerplannen van de binnenstad) houdt dit overleg zich, samen met betrokken externe partners zoals Connexxion, NS en politie, bezig met het opstellen van een beheerconvenant voor de stationsomgeving. Inmiddels ligt er reeds een concept-convenant, waarin per betrokken partij de verantwoordelijkheden worden benoemd. Omdat het stationsgebied een van de toegangsgebieden tot de binnenstad vormt is het belangrijk ervoor te zorgen dat de openbare ruimte goed verzorgd is, de routes naar de binnenstad helder zijn en er voldoende zicht en toezicht aanwezig is.

### 3.4 Van Heekplein

#### *Huidige situatie*

De plannen voor het Van Heekplein worden deels al gerealiseerd: waar de toekomstige parkeergarage moet komen beheerst een grote bouwput het huidige gebied. Onderdelen van het plan vormen de herinrichting van het openbare gebied met als belangrijkste punt het maken van een groot plein, de bouw van onder andere een casino en een warenhuis en een grote parkeergarage. Omdat men het huidige Van Heekplein wil vergroten en men er tegelijkertijd meer een 'echt' plein van wil maken (met duidelijke pleinmuren) vormt het omleiden van de Boulevard 1945 een belangrijk onderdeel van het plan.

In de huidige bouwfase doen zich vooral sociaal onveilige situaties voor in het gebied rond het winkelcentrum.

## *Veiligheidsaspecten*

### *Brand*

Ten aanzien van de brandveiligheid van de parkeergarage is reeds geruime tijd voorafgaand aan de bouwaanvraag verschillende keren overleg geweest met bouwtoezicht en de brandweer en deze hebben begin 2001 de bouwvergunning verstrekt. De prestatie-eisen die door deze instanties zijn gesteld ten aanzien van de brandveiligheid zijn in de bouwplannen verwerkt en worden uitgevoerd. De brandweer meldt aanvullend dat er nog geen definitief uitvoeringsplan van de toe te passen installaties is. Eerdere toepassingen hebben echter reeds bewezen dat dit een veilige situatie oplevert.

### *Externe veiligheid*

Ten aanzien van de externe veiligheid is reeds een onderzoek uitgevoerd naar de aanwezigheid van explosieven in de bodem. Tot nu toe is er niets aangetroffen, maar men verwacht tot het einde van dit jaar bezig te zijn met detecties. Nadat de damwand kuip is gesloten moet met iedere ontgravingslaag van twee meter opnieuw oppervlakte detectie plaatsvinden. Er kunnen dus nog explosieven gevonden worden.

### *Sociale veiligheid*

De inrichting van de openbare ruimte is zodanig dat er een vrij grote open ruimte ontstaat waar boomgroepen, zitbankjes en een mistfontein komen, maar wat toch het risico kan veroorzaken dat mensen zich er vooral 's avonds niet prettig voelen. Ook de plaatsing van vier kiosken in de lengterichting van de voormalige Boulevard 1945 vormt mogelijk een risico voor de bereikbaarheid van hulpdiensten en de zichtbaarheid. Voor dit aspect van het plan zijn echter al een aantal randvoorwaarden opgesteld die ervoor moeten zorgen dat deze risico's zich bij uitvoering niet voordoen. Hierover wordt onder andere overleg gevoerd met brandweer en politie.

Op detailniveau vallen de verlichting, het water en de beweegbare banken op. Deze elementen van het plan zijn letterlijk vrij kwetsbaar. Vooral voor de beheerfase zullen er afspraken gemaakt moeten worden over onderhoud en herstel van deze onderdelen van het plan, om ze in goede staat te houden. Van de betreffende projectleider van het gebied begrepen wij dat er nu reeds nagedacht wordt over deze aspecten en deze meegenomen worden in de besluitvorming rond deze planelementen.

Op dit moment is er nog geen beheerplan voor de openbare ruimte. Wel is er in september reeds een globale beheertoets gereed. Dit wordt toegevoegd aan het definitief ontwerp voor de openbare ruimte. Het volledige beheerplan wordt in een vervolgstadium opgesteld. De financiën voor dit beheerplan (dat ook deel uit gaat maken van het integrale beheerplan voor de binnenstad) zijn inmiddels aangevraagd. Over dit definitief ontwerp vindt overleg plaats met brandweer en politie.

### *Verkeer*

Verkeerstechnisch geeft de omgeleide Boulevard 1945 het Van Heekplein meer ruimte. De zuidlus die hiermee is gecreëerd kan echter verkeers- en veiligheidsproblemen opleveren, onder andere door de inrichting van het profiel. Regelmatige monitoring naar het gebruik van deze straat, mede in relatie tot het gemeentelijk verkeersbeleid, moet uitwijzen of er op termijn verkeerstechnisch aanpassingen nodig zijn.

### 3.5 Stadserf

Het plan voor het Stadserf voorziet in een heldere, sobere en doeltreffende nieuwe openbare ruimte van het grootste gedeelte van de binnenstad. Uitgangspunt is het terugdringen van de overlast die het verkeer nu oplevert. De bankjes, verhogingen en bloembakken waarmee men in de jaren zeventig en tachtig zo scheutig was, worden voor het grootste deel verwijderd, zodat zichtlijnen in het gebied verbeteren, het aantal hangplekken vermindert en de beloopbaarheid voor blinden en slechtzienden verbetert. De uitvoering van de eerste fase van het plan staat gepland tussen september 2001 en mei 2002.

#### *Huidige situatie*

Door alle muurtjes en obstakels is de binnenstad nu nog vrij moeilijk bereikbaar voor de hulpdiensten. Op sommige plekken hebben auto's de muurtjes bovendien omgereden waarna ze weer zo goed en zo kwaad als het gaat hersteld zijn. Veel zwervers hebben hun vaste hangplekken in het gebied. Als laatste maar zeker niet onbelangrijkste punt moet nog vermeldt worden dat de markt voor twee jaar naar de straten van de binnenstad is verplaatst.

#### *Veiligheidsaspecten*

Waar bij de uitvoering van dit plan zeker aandacht aan besteed zou moeten worden is het 'verplaatsingseffect' van zwervers e.d., dat op zijn beurt de sociale veiligheid en criminaliteit kan beïnvloeden. Het grootste deel van de binnenstad wordt opgeknapt, maar het is voorstelbaar dat de zwervers die nu in de binnenstad hun 'eigen' bank hebben, bij het verdwijnen hiervan de wijk zullen nemen naar de ten oosten van de binnenstad gelegen wijkjes, waar nog wel genoeg zit- en hangruimte overblijft of naar de plekken die niet in het plan zijn opgenomen. Inmiddels is er voor een beruchte 'hangplek' in het gebied, de Klokkenplas, ook een offerte voor een uitvoeringsplan gevraagd. Dit verplaatsingseffect kan ook optreden in relatie tot het autoverkeer, dat in de toekomst uit het centrum geweerd wordt en eromheen wordt geleid. Wat ook opviel tijdens de schouw is de leegstand van woningen boven de winkels in de binnenstad. Daardoor maakt de binnenstad 's avonds een uitgestorven indruk. Wij begrepen echter dat er al onderzoek gedaan wordt naar het wonen boven winkels. Dat zou de levendigheid en de 'sociale ogen' ten goede komen.

De verplaatsing van de markt naar de straten van de binnenstad vormt een risico voor de bereikbaarheid in geval van brand of andere calamiteiten, maar hierover is reeds met de brandweer overlegd (vooral in verband met de bereikbaarheid).

Over dit plan is overleg gevoerd met de brandweer om de bereikbaarheid voor de hulpdiensten te garanderen. Verkeerskundigen en een vertegenwoordiger van bureau binnenstad van de politie zijn op hoofdlijnen betrokken geweest bij de voorbereiding van het plan.

### 3.6 Muziekkwartier

In het noorden van de binnenstad, wordt tussen het spoor en de Oude Markt het Muziekkwartier ontwikkeld. Het plangebied ligt op het schakelpunt tussen de noordelijke wijken van Enschede en de binnenstad, grenzend aan het vernieuwde stationsgebied. De gemeente wil Enschede als Muziekstad op de kaart zetten door het ontwikkelen van een hoogwaardig muziekkwartier waar zes culturele instellingen zich verenigen en waar culturele activiteiten voor alle leeftijden worden georganiseerd. Onder andere de Schouwburg en het conservatorium worden hier gevestigd.

De instellingen worden verbonden door een culturele as. Ten tijde van het onderzoek hadden wij de beschikking over een (alweer achterhaalde) stedenbouwkundige modellenstudie uit juli 2000, en een aantal onderzoeken naar de ruimtelijke, functionele en verkeerskundige invulling van het gebied. Ook ligt er een verkenning van het culturele potentieel van Enschede als Muziekstad.

*Huidige situatie*

Het gebied zoals het er nu bijligt, heeft last van rondhangende junks en zwervers, vooral bij het driehoekje bij het Molenplein en de Minkgaarde, de directe omgeving van het muziekcentrum.

*Veiligheidsaspecten*

De plannen voor dit project zijn nog in het stadium van ideeënvorming en voorzichtige plannen. Veiligheidsaspecten komen daarbij uiteraard wel zijdelings aan bod (bijvoorbeeld in de verkeersstudie) maar zijn nog niet expliciet besproken.

## **4 Conclusies**

### **4.1 Inleiding**

Nadat in het vorige hoofdstuk een beeld is gegeven van de huidige situatie in de binnenstad en een beschrijving van de veiligheidsaspecten per plan, bespreken we in dit hoofdstuk de conclusies per plan en proberen aan te geven hoe deze plannen de veiligheidssituatie van de binnenstad als geheel zullen beïnvloeden. 'De veiligheidssituatie' is een nogal abstract begrip; wanneer we inwoners van een stad vragen of ze de stad veilig of onveilig vinden komt het er altijd op neer dat men specifieke plekken of situaties noemt die als onveilig of juist veilig ervaren worden. Al die ervaringen of plekken opgeteld bepalen of men de situatie 'veilig' of 'onveilig' noemt. In Enschede is het niet anders. Wanneer we dus een onderzoek doen naar de invloed die de vier plannen op de veiligheidssituatie van de binnenstad als geheel hebben, ontkomen we er niet aan dat we, naast effecten die van invloed kunnen zijn op de hele binnenstad, specifieke plekken of situaties aangeven die ervoor kunnen zorgen dat mensen zich onveilig voelen in de binnenstad.

### **4.2 Conclusies**

#### **4.2.1 Het Stationsgebied**

Het grootste deel van dit project is reeds gerealiseerd. Op grond van de huidige situatie zoals deze aangetroffen werd tijdens de schouw en op grond van de informatie van de betrokkenen zijn er geen veiligheidsaspecten te noemen die direct invloed hebben op de veiligheidssituatie van de binnenstad. Het beheerconvenant dat voor dit project wordt ontwikkeld, sluit aan bij de fase waarin het project zich bevindt en kan een belangrijke rol spelen bij het leefbaar en veilig houden van de stationsomgeving en daardoor voorkomen dat er een uitwaaiend negatief effect ontstaat naar de binnenstad. Een goed initiatief in deze richting is ook de plaatsing van een Stadswachtenpost in het NS- gebouw. Voor het deel van de plannen dat nog in studie of ontwikkeling is vallen geen directe effecten op de veiligheidssituatie van de binnenstad als geheel te verwachten. De langzaamverkeerstunnel zou echter wel een veiligheidsrisico kunnen vormen wanneer deze daadwerkelijk ontwikkeld wordt en zou daarom op aspecten van sociale veiligheid getoetst kunnen worden. Dit geldt ook voor de kantoren die nog ontwikkeld worden.

#### **4.2.2 Het Van Heekplein**

Het plan "Van Heekplein" zal zeker een verbetering betekenen voor een aantal van de sociaal onveilige plekken die tijdens de schouw zijn geconstateerd (zoals bijvoorbeeld bij de Kalandერი). Tijdens het gehele proces is tot nu toe overleg gevoerd over verschillende veiligheidsaspecten van het plan met politie en brandweer. Dat leverde al een aantal aanpassingen op in de parkeergarage en de openbare ruimte, maar er blijven desondanks nog een aantal zaken over die van invloed kunnen zijn op de veiligheidssituatie van de binnenstad. Daarbij gaat het dan in de openbare ruimte om de Zuidlus en de effecten van de vergroting van het centrum met (onder andere) een casino,



en daarnaast een aantal detailleringen op gebouwniveau. Zoals gezegd is er over veel onderdelen van het plan reeds overleg geweest met politie en brandweer; op basis van hun aanwijzingen zijn de plannen aangepast of veranderd. Hierbij ging het echter steeds om bepaalde aspecten zoals de bereikbaarheid of brandveiligheid. Het plan is echter niet in z'n geheel systematisch op de verschillende veiligheidsaspecten getoetst, zoal dat bij een VER wel wordt gedaan.

Positief punt is dat men een convenant "Veilig Uitgaan" ontwikkelt, dat de gebruikers van de binnenstad een veilige uitgangsplek garandeert en afspraken tussen gemeente, politie en horeca vastlegt. Het concept van dit convenant is inmiddels gereed.

#### **4.2.3 Het Stadserf**

De plannen voor het Stadserf kunnen een duidelijke verbetering betekenen voor het uiterlijk en de veiligheid van de gehele binnenstad. Daarnaast kunnen deze plannen ook tegemoet komen aan de wens om meer samenhang te creëren tussen de verschillende delen van de binnenstad (zie ook het Binnenstadsboek en het Structuurplan).

Verskillende personen van politie en verkeersdeskundigen zijn bij de ontwikkeling van het plan betrokken geweest. Daarbij zijn de veiligheidsaspecten van het plan zelf besproken. Eén aspect van het plan dat op termijn een veiligheidsrisico op kan leveren en waar naar ons idee nog niet ter sprake is gekomen, is het verplaatsingseffect dat op kan treden bij het 'leegruimen' van de binnenstad. Zwervers en andere notoire 'hangers' kunnen niet meer op de hun vertrouwde plekken terecht en gaan op zoek naar een nieuwe stek. Dat kan een gebied of plek zijn buiten het Stadserf, maar ook plekken in het Stadserf die niet opgeknapt worden.

Als laatste is het zaak om gedurende de periode dat de markt in de binnenstad plaatsvindt, regelmatig te overleggen tussen politie, brandweer, hulpdiensten en gemeente over de bereikbaarheid van de binnenstad.

#### **4.2.4 Het Muziekkwartier**

Van de vier binnenstadsplannen is dit het plan waar nog het minst over bekend is. Op hoofdlijnen is bestudeerd of het plan haalbaar is en draagvlak heeft, maar uitgewerkte plannen zijn er nog niet (bijvoorbeeld in de vorm van een voorlopig ontwerp). Behalve stedenbouwkundige studies naar ruimtelijke, functionele en verkeerskundige invulling van het gebied, zijn er op planniveau nog geen gegevens waaraan men kan afmeten of veiligheidsaspecten in de plannen zijn opgenomen. Er valt dus ook nog niets te zeggen over de invloed die uitvoering van dit plan op de veiligheidssituatie van de binnenstad heeft. Gezien de schaal van het plan en de locatie zijn er wel veiligheidseffecten te verwachten. Bij verdere uitwerking van de plannen zou het aanbeveling verdienen om de plannen op integrale veiligheidsaspecten te toetsen.

### **4.3 De communicatie over veiligheid**

Bovenstaande paragrafen gingen vooral over de inhoud van de plannen: in hoeverre zijn verschillende veiligheidsaspecten reeds aan de orde geweest en wat blijft er over om te doen. Een belangrijke andere vraag die zeker ook van invloed is op de veiligheidssituatie van de binnenstad, is in hoeverre er al in een vroeg stadium overleg is over veiligheidsaspecten met de direct betrokkenen bij het project (projectmanagement) en partijen als politie,

brandweer, bewoners, gebruikers enz. In het verlengde daarvan ligt vervolgens de vraag of er vanuit een specifiek project ook contacten worden gelegd naar het meer overkoepelende overleg ten aanzien van de binnenstad, en of er daarbinnen afstemming plaatsvindt tussen de verschillende belangen en eisen.

Het vooronderzoek heeft duidelijk gemaakt dat er door de verschillende projectleiders op zich wel in een vroeg stadium gebruik gemaakt wordt van alle veiligheidskennis die er her en der bij externen (buiten het begeleidingsteam) aanwezig is, maar dat dit niet op een gestructureerde manier gebeurt. Daarbij komt dat er steeds onderdelen van het plan worden besproken met individuele personen en er niet systematisch naar alle veiligheidsaspecten en -effecten wordt gekeken. Er is voor geen van de plannen een duidelijk integraal overzicht van de onderwerpen die op het gebied van veiligheid zijn besproken en de wijzigingen die dit heeft opgeleverd in de plannen.

De communicatiestructuur die in hoofdstuk drie werd genoemd zou een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan het onderling afstemmen van de plannen en het leveren van een overkoepelend veiligheidsbeeld voor de binnenstad. In de volgende hoofdstukken komt dit nader aan de orde.

## 5 Aanbevelingen

### 5.1 Inleiding

Naar aanleiding van de plananalyse en de schouw die DSP in het voorjaar heeft uitgevoerd, is er in juli van dit jaar een brainstormsessie gehouden met de betrokkenen. Doel van deze sessie was om de conclusies van DSP te bespreken, inhoudelijk overeenstemming te bereiken over de onderwerpen waar nog aandacht aan geschonken zou moeten worden, en alvast een aantal scenario's voor de mogelijke uitvoering van een VER te bespreken. Onderstaand volgen eerst de inhoudelijke aanbevelingen, de punten waar, in het kader van de veiligheidssituatie van de binnenstad, nog aandacht aan besteed zou moeten worden. Daarna bespreken we in het licht van wat er in hoofdstuk 2 gezegd is over de VER, welke uitvoeringsscenario's er mogelijk zouden zijn om deze onderwerpen aan te pakken.

### 5.2 Inhoudelijke aanbevelingen

Als resultaat van de schouw, de plananalyse en de brainstormsessie is onderstaand een aantal aanbevelingen opgenomen.

Om in de toekomst de veiligheidssituatie van de binnenstad te optimaliseren zouden onderstaande veiligheidsaspecten nog aandacht moeten krijgen:

- 1 De **sociale veiligheid en criminaliteit** rond de nog te ontwikkelen plannen rond het **stationsgebied** is nog niet systematisch behandeld; het verdient aanbeveling om nog te ontwikkelen plannen op deze veiligheidsaspecten te toetsen;
- 2 Naast invloed op de sociale veiligheid heeft de realisatie van de projecten en het verkeersluw maken van de binnenstad, veel invloed op de bereikbaarheid, toegankelijkheid en routing van het **verkeer** in de binnenstad. Een **modellenstudie** kan uitwijzen of er zich in de toekomst als gevolg van deze veranderingen grote verkeersproblemen gaan voordoen (bijvoorbeeld als gevolg van verplaatsingseffecten) die weer invloed hebben op de leefbaarheid van de binnenstad.
- 3 De ontwikkeling van het Van Heekplein en het Muziekkwartier '**vergroot**' het **centrum**, vooral op **horeca-gebied**. Naar de **effecten** hiervan op de veiligheid van de binnenstad zou **onderzoek** gedaan moeten worden. Daarbij gaat het waarschijnlijk vooral om de sociale veiligheid en de criminaliteit.
- 4 Het stadium waarin de bouw van het **Van Heekplein** verkeert maakt het mogelijk een deel van de plannen nog aan een **globale integrale veiligheidstoets** te onderwerpen (dus geen VER), zodat al het mogelijke wordt gedaan een bijdrage te leveren aan de veiligheid van de binnenstad. Gezien de omvang van het plan verdient dit aanbeveling.
- 5 Met het opknappen en opschonen van het Stadserf zal er een positieve impuls gegeven worden aan het uiterlijk en de veiligheid van de binnenstad. Het **verplaatsingsrisico van junks en daklozen** zou echter nog nader onderzocht moeten worden. Het is raadzaam om te zoeken naar een permanente oplossing voor dit probleem, vooral nu een aantal plannen nog in ontwikkeling zijn. Een **locatiestudie** naar een permanente opvang van deze mensen kan gekoppeld worden aan de plannen voor de binnenstad.

- 6 **Tijdens de bouwfase** van de verschillende projecten in de binnenstad krijg je te maken met stremmingen, omleidingen en verkeersopstoppingen. Om geen gevaarlijke situaties te laten ontstaan is het belangrijk dat brandweer, politie, relevante gemeentelijke diensten (verantwoordelijk voor schoonhouden openbare ruimte, ophalen afval, verkeerscirculatie) en de projectleiding van de verschillende projecten regelmatig (zo nodig wekelijks) met elkaar **overleggen over de logistiek** om te allen tijde een goede doorstroming en bereikbaarheid voor hulpdiensten te garanderen. Dit geldt bijvoorbeeld voor de dagen dat de markt in de binnenstad plaatsvindt, maar ook tijdens de verschillende bouwfasen van Van Heekplein, Stadserf en Muziekkwartier.
- 7 **Informele sociale controle in de binnenstad** is een goede manier om de binnenstad 's nachts veilig te houden. In dat kader wordt er reeds een onderzoek gedaan naar het wonen boven winkels. Daarnaast kan er onderzocht worden of het in bepaalde straten 's avonds autoverkeer (maar geen parkeren) toegestaan kan worden.
- 8 Het **Muziekkwartier** zal waarschijnlijk een grote verandering voor de veiligheidssituatie van de binnenstad betekenen, omdat de schaal zoveel groter is dan het centrum waar het tegenaan komt te liggen, en wegens de locatie op het kruispunt tussen de noordelijke wijken en het centrum. Het uitvoeren van een **Veiligheidseffectrapportage** verdient aanbeveling.

### 5.3 Procedurele aanbevelingen

#### 5.3.1 Inleiding

De vraag is nu in welke uitvoerings- en overlegstructuur je bovenstaande inhoudelijke aanbevelingen moet gieten. Tijdens de brainstormsessie hebben we verschillende scenario's ten aanzien van de verschillende plannen besproken: wat zijn de voor en nadelen van het uitvoeren van een VER voor één of meerdere gebieden of zelfs de gehele binnenstad? Daarbij hielden we in het achterhoofd wat in hoofdstuk 2 over de VER gezegd is: de VER is een bestuurlijk gedragen instrument om in een *vroegtijdig* stadium met alle betrokkenen bij een project op een gestructureerde en inzichtelijke manier de mogelijke veiligheidsrisico's in een *plan* te beoordelen en er alternatieven voor te ontwikkelen. Daarbij geldt dat het mogelijk moet zijn op basis van overleg een afweging te maken welke veiligheidsrisico's wel meegenomen worden en welke niet. Voor de veiligheidsrisico's die van belang zijn worden alternatieven bedacht, die uitgewerkt worden in concrete maatregelen tijdens de bouwfase van het project.

#### 5.3.2 VER Muziekkwartier

De wens van het gemeentebestuur van Enschede was om een vooronderzoek uit te voeren naar de haalbaarheid van een VER voor de gehele binnenstad, inclusief de vier projecten. In de brainstormsessie hebben we dit scenario besproken, samen met een aantal andere mogelijkheden voor het uitvoeren van een VER. In het kort waren dit: het uitvoeren van een VER voor het Muziekkwartier en het Van Heekplein, het uitvoeren van een VER voor de binnenstad tijdens de bouwfase van de vier projecten, een VER voor het Muziekkwartier, en het niet uitvoeren van een VER maar het binnen bestaande overleggen opnemen van de aanbevelingen.

Conclusie van dit overleg was dat er alleen voor het Muziekkwartier een 'echte' VER uitgevoerd kan worden; dit project bevindt zich in een vroeg stadium, het zal waarschijnlijk een grote invloed hebben op de

veiligheidssituatie van de binnenstad en door zijn omvang, ligging en invulling zijn er zeker veiligheidsrisico's te verwachten. Het opzetten van een VER-organisatie kan parallel lopen aan de ontwikkeling van de bouworganisatie en men kan op een gestructureerde manier de uitvoering verweven met de uitvoering van de plannen.

Omdat dit de eerste keer zou zijn dat de gemeente een VER uitvoert, biedt dit de gelegenheid om ervaring op te doen met dit instrument. Dat betekent niet dat met het uitvoeren van een VER voor het Muziekkwartier de veiligheidssituatie van de binnenstad meteen verbetert en de overige genoemde aanbevelingen niet uitgevoerd moeten worden. Ondanks dat men tijdens de uitvoering van een VER voor het Muziekkwartier ook expliciet kijkt naar de wisselwerking tussen plan en omgeving, past men in eerste instantie het plan zélf aan en niet de omgeving (althans niet in één keer). In het volgende hoofdstuk is een stappenplan voor uitvoering van de VER opgenomen.

### **5.3.3 Organisatie van de overige aanbevelingen**

Hoe kunnen we de overige aanbevelingen die genoemd worden om de veiligheidssituatie van de binnenstad te vergroten dan wel uitvoeren? Aan het scenario om deze uit te voeren binnen het kader van één VER binnenstad, náást de uitvoering van een VER voor het Muziekkwartier kleven een aantal nadelen. Allereerst bevinden de projecten zich allen in een andere (bouw)fase, daarnaast wordt de omvang van zowel projectgebied als VER-werkgroep heel groot met het gevaar van draagvlakverlies, en tenslotte is het gehele overleg- en afstemmingsproces tijdrovend en intensief. Zeker wanneer men voor het eerst met het VER-instrument gaat werken betekent dit dat een zware investering gevraagd wordt van mens en middelen. Daarnaast is het ook zo dat binnen de gemeente Enschede er al een overlegstructuur bestaat rond zowel de binnenstad in z'n geheel als de bouwprojecten die binnen de binnenstad lopen. Eenvoudiger en sneller lijkt het om een goede koppeling tussen deze overleggen aan te brengen, specifiek gericht op het behartigen van het onderwerp 'integrale veiligheid'.

Voor alle duidelijkheid: wil men werkelijk een VER uitvoeren volgens de systematiek van BZK, dan zal men zich ook moeten houden aan de elementen van de VER zoals deze genoemd zijn in de handleiding VER van BZK. Dat betekent dat er voor dit hele gebied een startnotitie met veiligheidsdoelen en een planning opgesteld moet worden, veiligheidsrisico's geïnventariseerd moeten worden, en alternatieven en maatregelen ontwikkeld moeten worden. Een andere optie is om per project een VER werkgroep op te zetten met daarboven weer een overkoepelende VER-coördinatiewerkgroep die weer rapporteert aan bijvoorbeeld de werkgroep veiligheid Stadsdeel Centrum, maar gezien de fase waarin de projecten zich bevinden en de aard van de aanbevelingen lijkt dit wat overdreven.

In het volgende hoofdstuk gaan we in het kort in op de concrete mogelijkheden.

## **6 Plan van aanpak**

### **6.1 Inleiding**

In het vorige hoofdstuk hebben we besproken welke inhoudelijke aanbevelingen er zijn om de veiligheidssituatie van de binnenstad in de toekomst op het gewenste niveau te houden. Dit hoofdstuk beschrijft op praktisch niveau hoe een en ander vorm gegeven kan worden. Daarbij beginnen we met een uitgebreid stappenplan voor de VER over het Muziekkwartier. In de laatste paragraaf worden een aantal suggesties gedaan om de overige aanbevelingen op te nemen in de gemeentelijke organisatiestructuur.

### **6.2 Planafbakening en inhoud van de VER voor het Muziekplein**

Op dit moment is er over het Muziekkwartier nog niet veel materiaal aanwezig: het plan bevindt zich in de allereerste fase. Wel is al bekend wat de contouren van het gebied worden en welke functies men globaal heeft gedacht voor dit gebied. Dit vormt dus een ideaal uitgangspunt voor het uitvoeren van een VER omdat er zo van meet af aan 'meegedacht' kan worden over hoe te verwachten veiligheidsrisico's opgelost kunnen worden. Daarbij zou in deze eerste fase door de in te stellen werkgroep begonnen kunnen worden met het schrijven van de startnotitie, waarin de veiligheidsdoelen ten aanzien van het gebied en een korte opsomming van te verwachten veiligheidsrisico's zijn opgenomen. Daarna kan begonnen worden met een globaal overzicht van veiligheidsrisico's voor het hele gebied (een soort 'light' versie van de veiligheidsscan) inclusief de invloed die het project heeft op de binnenstad. Daarbij hanteert men de opbouw dat men risico's bepaalt van het nieuwe project dat er komt, dat wat er blijft staan in het plangebied, dat wat afgebroken wordt, en in relatie tot de omgeving van het project.

Dit stuk kan als bijlage bij bijvoorbeeld het Programma van Eisen gevoegd worden.

Wanneer de marktpartijen die het project (of delen ervan) uit gaan voeren bekend zijn en de bouwplannen concreter worden, kan de werkgroep op basis van dit concrete materiaal de veiligheidsscan uitvoeren en zo eerdere veiligheidsrisico's aanscherpen. Indien nodig kan men dan ook nader onderzoek laten doen naar geconstateerde veiligheidsrisico's. Daarna volgende de modules 'alternatieven' en 'maatregelen'. Pas tijdens de daadwerkelijke bouw van het project voert men de module 'Implementatie' uit.

Al met al is het een proces dat enige jaren in beslag zal nemen, alhoewel er geen continue inspanning van de werkgroepleden gevraagd zal worden. Per projectfase zal de werkgroep een aantal keren bij elkaar moeten komen, parallel aan de fases van het bouwproces.

### 6.3 Stappenplan voor het Muziekkwartier

Onderstaand stappenplan beschrijft in het kort de verschillende stadia voor een VER. Omdat de uitvoering van een VER parallel loopt aan het bouwproces en tegelijkertijd bestuurlijk geaccordeerd moet worden, is de totale tijd die het kost voordat de VER afgerond is, afhankelijk van de tijd die het kost om het Muziekkwartier te realiseren.

Per stadium/module heeft de werkgroep echter ongeveer 3 maanden nodig. Dit staat los van de tijd die er nodig is om extra onderzoek te doen. De voorzitter en secretaris van de werkgroep zullen gedurende het gehele proces contact moeten onderhouden met bestuur en projectorganisatie, zodat ze tijdig de werkgroep weer bij elkaar kunnen roepen wanneer er een volgende fase in het project is aan gebroken. Daarnaast voeren deze ook overleg over risico's en maken afspraken over de bewaking van de uitvoering. De voorzitter en secretaris zorgen er ook voor dat er na afronding van elke fase een rapportage naar het bestuur wordt gezonden, zodat deze zich een beeld kunnen vormen van de voortgang en indien nodig wijzigingen in het plan kunnen laten aanbrengen.

Schema Stappenplan uitvoering VER

Bouwprocefsfase	Activiteit	Actie door	Benodigde capaciteit (absoluut)	Planning in de tijd
initiatief	Samenstellen werkgroep	Toekomstige secretaris/ trekker van project	2 dagen	Maand 1
initiatief	Schrijven startnotitie	Secretaris in samenwerking met voorzitter en projectleiding	5 dagen secretaris + 0,5 dag voor overigen	Maand 1
initiatief	Uitvoeren van een eerste inventarisatie naar de veiligheidsrisico's	Werkgroep	2 dagen (2x 1 dag) per werkgroepid + voorbereidingstijd	Maand 2
initiatief	Rapportage eerste inventarisatie voor bestuur	Secretaris in samenwerking met werkgroep	5 dagen secretaris + 0,5 dag per werkgroepid	Maand 3
Nemen voortgangsbesluit bestuur → go/no go				
Programma van eisen	Uitvoeren veiligheidsscan	Werkgroep	3 dagen (3x 1dag) per werkgroepid + reserveren tijd voor extra onderzoek	Maand 1 en 2
Programma van eisen	Rapportage veiligheidsscan voor bestuur	Secretaris in samenwerking met werkgroep	5 dagen + 0,5 dag per werkgroepid	Maand 3
Nemen voortgangsbesluit bestuur → go/no go				
Ontwerpfase	Ontwikkelen van alternatieven	Werkgroep	3 dagen (3 x 1dag) per werkgroepid + reserveren extra tijd voor onderzoek	Maand 1 en 2
Ontwerpfase	Rapportage alternatieven voor bestuur	Secretaris in samenwerking met werkgroep	5 dagen + 0,5 dag per werkgroepid	Maand 3
Nemen voortgangsbesluit bestuur → go/no go				
Definitief ontwerp/ bestekfase	Maatregelen uitwerken in het ontwerp (zowel overleg over als daadwerkelijk uitvoeren)	Werkgroep en projectorganisatie/architect	p.m.	p.m. (afhankelijk van planning project)
Definitief ontwerp/ bestekfase	Rapportage maatregelen voor bestuur	Secretaris in samenwerking met werkgroep	5 dagen + 0,5 dag per werkgroepid	p.m. (afhankelijk van planning project)
Nemen voortgangsbesluit bestuur → go/no go				
Realisatiefase	Implementatie maatregelen tijdens bouw	Secretaris 'controleert' en koppelt terug aan werkgroep	p.m. aanwezig bij vergadering bouwplanteam	p.m (afhankelijk van planning project)
Realisatiefase	Rapportage implementatie voorbestuur	Secretaris in samenwerking met werkgroep	5 dagen + 0,5 dag per werkgroepid	Na voltooiing project

## 6.4 Randvoorwaarden voor uitvoering van een VER

Wanneer eenmaal de VER-werkgroep is samengesteld en 'draait', is het een kwestie van steeds goed afstemmen tussen de verschillende betrokkenen bij het hele traject en zorgen dat de planning bewaakt en gehaald wordt. Men kan zich richten op de *inhoud* van de VER, het zo veilig mogelijk maken van het plan.

Regelmatig struikelt de uitvoering van een VER echter nog op de *randvoorwaarden*. Een werkgroep is vrij snel samengesteld, plannen zijn er in overvloed, maar er is eigenlijk niet goed afgesproken wie nu verantwoording aflegt aan wie, wat het mandaat is van de mensen in de werkgroep, wat de projectorganisatie moet doen met de uitkomsten uit de werkgroep, enz. Vaak gaat er veel tijd overheen voordat dit soort zaken geregeld zijn er de VER-werkgroep zijn plaats heeft binnen de gemeentelijke organisatie. Onderstaand een overzicht van randvoorwaarden waaraan in ieder geval voldaan zou moeten worden wil het uitvoeren van de VER een succes worden.

### 6.4.1 Bestuurlijk draagvlak

Bestuurlijk draagvlak vormt de basis voor het uitvoeren van een VER. Het bestuur moet expliciet kiezen voor het uitvoeren van een VER voor het Muziekkwartier. Dat betekent kiezen voor een transparant proces waarin voor iedereen duidelijk wordt welke afwegingen er gemaakt worden ten aanzien van de geconstateerde veiligheidsrisico's. Het bestuur geeft blijk van zijn instemming door het ondertekenen van de startnotitie van de VER waarin alle relevante gegevens staan, inclusief een planning en een beschrijving op welk moment de resultaten uit de VER ingepast worden in het bouwproces. In de gemeente Enschede fungeert al een stuurgroep Veiligheid met daarin alle relevante partijen. De uitvoering van een VER zou door deze stuurgroep geaccordeerd kunnen worden.

### 6.4.2 Betrokkenen bij het proces

De personen die sowieso betrokken zijn bij het uitvoeren van een VER zijn: de gemeentelijke diensten (projectleiders, stedenbouwkundige, verkeersdeskundige) alsmede de politie, brandweer en ambulancedienst. Bij het Muziekkwartier dienen verder de toekomstige gebruikers (of een vertegenwoordiger) betrokken te worden, omwonenden, marktpartijen, eventueel Railned en NS Stations/Vastgoed.

Uit de grote groep van mensen die allemaal op hun eigen terrein kennis van veiligheid hebben, moet een werkgroep samengesteld worden, die verantwoordelijk is voor het boven tafel krijgen van alle risico's. Dat betekent niet dat in de werkgroep perse de mensen zitten die het uitvoerende en onderzoekende werk doen; zij kunnen ook als vertegenwoordiger voor hun organisatie zitting nemen in de werkgroep. Belangrijk is in alle gevallen wel dat de werkgroepleden het mandaat hebben van hun organisatie, om zelfstandig beslissingen te kunnen nemen. Al naar gelang het project concreter wordt, kunnen mensen op praktisch niveau deel nemen aan de discussie. In eerste instantie is er echter behoefte aan mensen die vanuit hun vakgebied op een vrij abstract niveau kunnen praten over veiligheid en tegelijkertijd de verbeeldingskracht hebben om zich voor te kunnen stellen hoe het plan er concreet uit komt te zien en wat voor risico's er op kunnen treden.



De voorzitter van zo'n werkgroep moet een duidelijk overzicht hebben van zowel het project als de meeste gebruikelijke veiligheidsrisico's die zich voor kunnen doen, en bovendien onafhankelijk kunnen functioneren.

De secretaris van de werkgroep zorgt ervoor dat partijen bij elkaar gebracht worden, mensen zich aan afspraken houden, er verslagen komen van de bijeenkomsten, bewaakt de relatie met het bouwtraject, verzorgt in overleg (of besteedt uit) de communicatie tussen de werkgroep en bestuur, enz. De stadsdeelmanager Centrum heeft reeds aangegeven een rol te willen spelen bij het uitvoeren van een VER; hij zou de rol van secretaris op zich kunnen nemen.

### **6.4.3 Tijd en geld**

Het uitvoeren van een VER kost tijd en geld; daar kunnen we kort over zijn. Hoeveel tijd en kosten er met het doen van een VER gemoeid zijn, is uiteraard afhankelijk van heel veel factoren, waaronder de tijd die het kost deelnemers aan de werkgroep bij elkaar te zoeken, de resultaten uit de veiligheidsscan (komen er risico's naar voren die verder uitgezocht moeten worden en dus meer tijd kosten?), vertragingen in het bestuurlijk proces, de kosten van maatregelen die op grond van de VER uitgevoerd moeten worden enz. In het schema gaven we een indicatie van de activiteiten die ontplooid moeten worden en de tijd die ze in beslag nemen. Feit blijft dat als het gemeentebestuur akkoord gaat met het uitvoeren van een VER zij ook ervoor moet zorgen dat de mensen binnen de gemeente die betrokken zijn bij de VER, redelijkerwijs in de gelegenheid moeten worden gesteld activiteiten in deze richting te ontplooien of de middelen krijgen deze activiteiten te ontplooien.

## **6.5 Plan van aanpak voor de overige aanbevelingen**

### **6.5.1 Uitvoerende partijen**

De overige aanbevelingen die genoemd zijn in hoofdstuk 5 kunnen op verschillende manieren opgepakt worden. Als we naar de inhoud van de aanbevelingen kijken liggen deze iedere keer op het terrein van één bepaalde partij, die in de uitvoering van de aanbeveling het voortouw zou kunnen nemen. Puntsgewijs:

- 1 Sociale veiligheid en criminaliteit rond nieuwe gebouwen Stationsplein: het instrument Politiekeurmerk Veilig Wonen kan goede aanknopingspunten bieden voor het realiseren van een veilig gebouw of een veilige onderdoorgang. Een bouwplanadviseur van politie zou, in samenspraak met de projectleider voor het stationsgebied, het voortouw kunnen nemen om als de plannen daadwerkelijk uitgevoerd worden, deze onder Politiekeurmerk te laten bouwen.
- 2 Modellenstudie verkeer binnenstad: deze aanbeveling behoort waarschijnlijk tot de reguliere werkzaamheden van een afdeling Verkeer en Infrastructuur, en daar zal ook de meeste kennis over dit onderwerp aanwezig zijn.
- 3 'Vergroting' centrum op horecagebied: dit is een onderwerp dat meerdere 'trekkers' kan hebben, maar het zwaartepunt om dit punt op te pakken zou wat ons betreft ook bij de politie liggen in samenwerking met de Stichting stuurgroep Centrummanagement. De politie heeft de meeste ervaring en kennis op het gebied van handhaving bij de horeca en kan een inschatting maken wat het betekent voor de politie-inzet wanneer er een casino en een aantal andere uitgaansgelegenheden aan de binnenstad

- toegevoegd worden. De ondernemers kunnen vanuit hun ervaring een aanvulling geven.
- 4 Globale veiligheidstoets Van Heekplein: de werkzaamheden die hiervoor uitgevoerd moeten worden vallen onder de verantwoordelijkheid van de begeleidingsgroep voor het project Van Heekplein en zouden onder aansturing van de projectleider voor dit gebied uitgevoerd kunnen worden.
  - 5 Locatiestudie dak- en thuislozen: deze aanbeveling ligt in het verlengde van de plannen voor het Stadserf. Huisvesting van dak- en thuislozen is als onderwerp primair bij de dienst Welzijn ondergebracht; deze dienst zou het voortouw kunnen nemen bij het onderzoek.
  - 6 Logistiek overleg bouwactiviteiten: uit de opmerkingen op de conceptrapportage begrepen wij dat dit overleg reeds in het leven is geroepen en dat de stadsdeel manager binnenstad daarin de verbindende persoon is.
  - 7 Autoverkeer Stadserf ter vergroting sociale veiligheid: dit is eigenlijk een onderdeel van aanbeveling 2 en zou in samenspraak met de projectleider Stadserf opgepakt kunnen worden.

### **6.5.2 Afstemming van de werkzaamheden**

Ondanks dat we in hoofdstuk 5 reeds concludeerden dat het opzetten van een VER-organisatie voor de gehele binnenstad niet echt aansluit bij de stadia van de verschillende plannen en de inhoud van de aanbevelingen, is het wel belangrijk dat er voor de binnenstad één dienst of persoon is die op de hoogte is van alle activiteiten die plaatsvinden op het gebied van veiligheid. Voor bovengenoemde aanbevelingen lijkt het logisch dat de stadsdeelmanager Centrum de centrale aanspreekpersoon is voor alles wat met veiligheid van de binnenstad heeft te maken. Hij zorgt ervoor dat plannen en activiteiten op elkaar afgestemd worden en is verantwoordelijk voor de informatievoorziening naar de projectgroep veiligheid en de werkgroep Veiligheid Stadsdeelcentrum. Omgekeerd is hij voor de projectgroep ook het eerste aanspreekpunt wanneer het gaat om beleidsvoornemens of de uitvoering van beleid op het gebied van veiligheid. Door het maken van duidelijke plannen van aanpak per onderwerp en deze te koppelen aan het Actieplan Veiligheid binnenstad dat ontwikkeld wordt, kan men de voortgang en samenhang tussen de plannen bewaken.

Wil het bestuur in de toekomst de VER als een standaard procedure gaan hanteren bij alle (grote) bouwplannen, dan zou de afspraak gemaakt kunnen worden dat de projectgroep Veiligheid zich bezighoudt met de inventarisatie van mogelijke VER-waardige projecten en deze voorlegt aan de Stuurgroep Veiligheid. Na eerste akkoord van de Stuurgroep kan er op stadsdeelniveau één persoon verantwoordelijk gesteld worden voor de opstart en uitvoering van de VER, in samenspraak met de projectleider van het project. Bij een centrale dienst (bijvoorbeeld de Concernstaf) kan daarnaast een 'kenniscentrum' ingericht worden ten aanzien van 'lopende' en reeds afgesloten VER's. Zo bouw je over de loop der jaren een database op van veiligheidsgegevens die de bouw van toekomstige projecten kunnen vergemakkelijken en zorg je ervoor dat aanwezige kennis niet op een plek blijft 'hangen' maar centraal beschikbaar komt.

## **Bijlagen**

## Bijlage 1 Geraadpleegde bronnen

- **Nota richtlijnen t.a.v. bereikbaarheid (concept)**, Gemeentelijke Brandweer Enschede, juni 2000
- **Notitie afspraken/regelgeving binnenstad: inventarisatie**, Gemeente Enschede, dienst EZ, januari 2001
- **Binnenstadsboek Enschede**, Gemeente Enschede, 1996
- **Meerjarenbeleid 2000 – 2004, gemeente Enschede**, maart 2001
- **Geweld in de schijnwerpers, een analyse naar de aard, omvang en ontwikkeling van openbaar geweld in het centrum van Enschede**, Politie Twente, BMO ZTW, Stadsdeel Centrum, juli 2000
- **Maatwerkconvenant Grote Stedenbeleid Enschede 2000 – 2004**, Gemeente Enschede, oktober 1999
- **Structuurplan Binnenstad, deel 1 &2, gemeente Enschede**, SAB, februari 1999
- **Handleiding Veiligheidseffectrapportage**, versie 2.0, Berenschot en Van Dijk, Van Soomeren en Partners in opdracht van Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, Den Haag, november 2000
- **Sociaal veilig ontwerpen**, Van der Voordt en Van Wegen
- **Stationsomgeving Enschede**; OKRA in samenwerking met gemeente Enschede (ongedateerd)
- **Notitie Afspraken /regelgeving binnenstad (inventarisatie)**; gemeente Enschede (EZ) januari 2001
- **VO Openbare ruimte Stadserf Enschede**; Buro Sant en Co, april 2000
- **DO Stadserf Enschede (twee overzichtskarten)**; buro Sant en Co, december 2000
- **H.J. Van Heekplein, het stedenbouwkundig ontwerp**; gemeente Enschede/West 8 landscape architects, mei 1999
- **VO Van Heekgarage Enschede**; Atelier PRO, februari 2001
- **VO Openbare ruimte Van Heekplein**; OKRA landschapsarchitecten i.s.m. de gemeente Enschede, april 2001
- **Stedenbouwkundige modellenstudie**; ruimtelijke randvoorwaarden financiële verkenning Muziekkwartier Enschede; Max.1 architectuur en stedenbouw, juli 2000.

## **Bijlage 2 Contactpersonen**

- 1 Maurice Essers – Gemeente Enschede, concernstaf
- 2 Bert ter Horst – Gemeente Enschede, stadsdeelmanager Centrum
- 3 Han Roordink – Politie Twente, coördinator Integrale Veiligheid
- 4 Bernadette ter Huurne – Gemeente Enschede, BMD, projectmanager Stationsgebied
- 5 Jans Weges – Brandweer Enschede, hoofd Preventie
- 6 Earryt Boetes – Brandweer Enschede
- 7 Sam Boering – Gemeente Enschede, BMD, projectmanager Van Heekplein
- 8 Gerard van den Hanenberg – Gemeente Enschede, BMD, projectmanager Stadserf