

Veiligheid in het Masterplan SpoorHaven

Veiligheidsrisico's en aanbevelingen voor de toekomst

Amsterdam, 26 november 2002

Petra Reijnhoudt
Tobias Woldendorp

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Onderzoeksopzet	4
1.3	Vraagstelling	5
1.4	Werkwijze	5
1.5	Leeswijzer	5
2	Veiligheidsrisico's en alternatieven	6
2.1	Inleiding	6
2.2	De twee varianten van het project	6
2.3	De verschillende onderdelen van het plan	6
2.3.1	De spoortunnel versus halfverhoogde ligging	6
2.3.3	Het stadskantoor en de bioscoop	8
2.3.4	De verbinding tussen de parken in het plan	9
2.3.5	De Roosendaalse Vliet met stadsblokken	9
2.3.6	Het gebied Stadserven met de scholen	10
2.3.7	Het stadion van RBC	11
2.3.8	De verkeerskundige afwikkeling	12
2.4	Samenvatting aanbevelingen	13
3	Toekomstig draagvlak	15
3.1	Inleiding	15
3.2	Communicatietraject	15
3.3	Draagvlak bij betrokkenen	16
	Bijlagen	
Bijlage 1	Betrokkenen en geïnterviewden	19

1 Inleiding

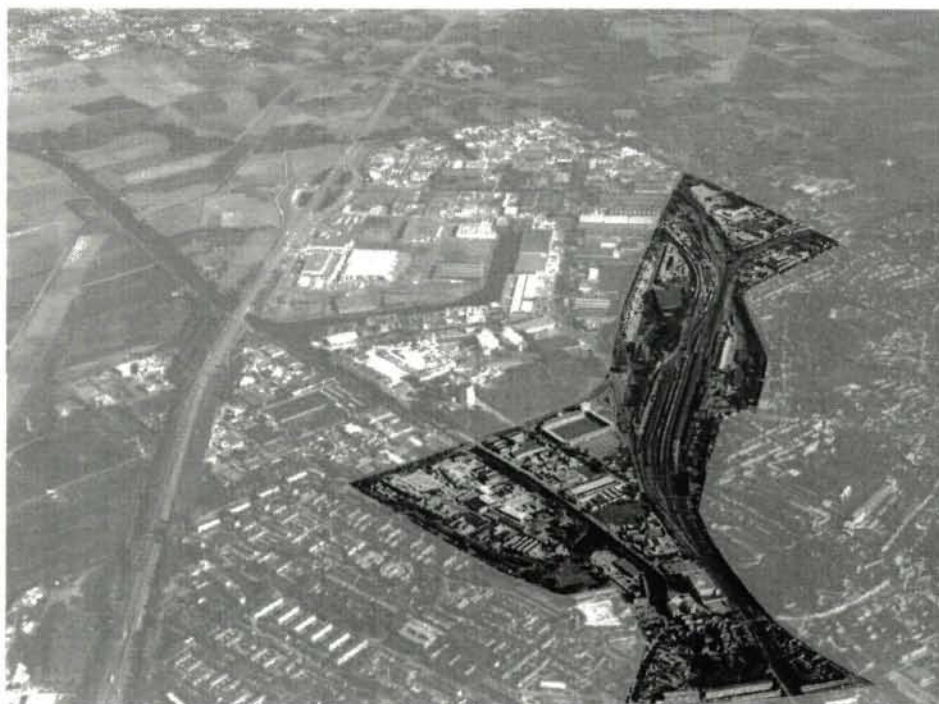
1.1 Aanleiding

Het project SpoorHaven in Roosendaal is een van de meest complexe projecten waar de gemeente Roosendaal zich momenteel mee bezighoudt. Het project bevindt zich in de initiatieffase; men is bezig met het schrijven van het Masterplan dat eind dit jaar gereed moet zijn. Naast de wens om van het SpoorHavengebied zelf in de toekomst een aantrekkelijk en interessant gebied te maken, speelt met name de veiligheidsproblematiek in dit gebied een belangrijke rol, veroorzaakt door het spoor en het grote spooreplacement dat dwars door dit gedeelte van de stad loopt.

De gemeente hecht er veel belang aan dat ook in dit stadium al actief wordt nagedacht over hoe veiligheid 'meegenomen kan worden' in de ontwikkeling van de plannen. Daarom wilde de gemeente, naar aanleiding van eerdere ervaringen die opgedaan zijn met de Veiligheidseffectrapportage (VER), ook voor dit project bekijken of een VER toepasbaar was.

In overleg tussen de gemeente (Edwin van der Werf, projectleider SpoorHaven) en DSP-groep werd besloten om elementen uit de VER te gebruiken om een overzicht te geven van mogelijke veiligheidsrisico's die in dit stadium van de planvorming zijn te benoemen. Ook werden reeds een aantal alternatieven en oplossingen benoemd, die bij uitvoering ervoor kunnen zorgen dat veiligheid als het ware verankerd wordt in het plan. Als laatste onderdeel van de opdracht werd DSP gevraagd een voorstel te doen voor het verkrijgen van draagvlak voor het onderwerp veiligheid bij de betrokkenen voor een langere termijn.

1.1.1 Het project SpoorHaven



Het project SpoorHaven betreft een uitgestrekt terrein met verouderde industrie en een inefficiënt en onveilig spooreplacement. Het plan, dat zich richt op het herstructureren van het gebied rond de spoorlijn door Roosendaal, met daarbij het gebied rond de haven, heeft ten doel de stad 'over het spoor' te tillen en een eenheid in stedenbouw te genereren. Het wordt in samenwerking met SFB-Vastgoed ontwikkeld.

Elementen van het plan zijn onder andere het verplaatsen van het station, al dan niet in samenhang met een ondergronds spoor, de bouw van een ROC en mogelijk een VMBO-school, een hotel, woningbouw en een megabioscoop en andere vormen van grootstedelijke leisure. De omgeving van het recent opgeleverde RBC stadion wordt ook bij het plangebied betrokken. Een reservering voor een megadisco behoort daar tot de mogelijkheden.

1.1.2 De Veiligheidseffectrapportage

In de gemeente Roosendaal werkt men al enige tijd met het instrument Veiligheidseffectrapportage (VER). De VER is een (vrijwillig) 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.

Door het voeren van een gestructureerde veiligheidsdialoog tussen publieke en private partijen die betrokken zijn bij een bouwproject kunnen de mogelijke veiligheidsrisico's helder in beeld gebracht worden en kunnen er al tijdens het planningsproces maatregelen genomen worden om deze risico's te ondervangen. De VER kan in principe toegepast worden op elk bouwproject, maar heeft vooral meerwaarde bij grotere en complexere bouwopgaven.

Binnen de VER wordt naar alle soorten veiligheidsrisico's gekeken: van brand en externe veiligheid, via natuurrampen naar de wat meer gebruikelijke sociale veiligheidsrisico's en criminaliteit. Tijdens het gehele proces worden de aangetroffen risico's tegen elkaar afgewogen en wordt er besloten welke risico's prioriteit krijgen bij de oplossing.

Het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties is initiatiefnemer van de VER; deze is ontwikkeld in samenwerking met de VNG en vertegenwoordigers van hulpverleningsdiensten.

1.2 Onderzoeksopzet

Gezamenlijk met de opdrachtgever is bekeken of de VER een goed toepasbaar instrument zou kunnen zijn in deze opdracht. Gezien het prille stadium van het project hechtte de opdrachtgever er aan om eerst een inventarisatie van risico's op te stellen en een aantal oplossingsrichtingen aan te dragen voor de verankering van het onderwerp veiligheid in toekomstige ontwerpen. Elementen van de VER worden gebruikt voor de inventarisatie, maar niet alle modules worden in dit stadium doorlopen. Ook is maar een deel van de veiligheidspartijen betrokken geweest bij de opstelling van de risico-inventarisatie; brandweer en politie zijn wel benaderd maar konden wegens ziekte niet aanwezig zijn tijdens de workshop. De brandweer heeft later wel gereageerd op de conceptrapportage. Hun opmerkingen zijn verwerkt.

Voorliggende rapportage is het resultaat van deze opdracht. De tekst kan gebruikt worden als apart veiligheidshoofdstuk in het Masterplan SpoorHaven, waarin een voor betrokkenen herkenbare schets is opgenomen van mogelijke veiligheidsrisico's die zich voor kunnen doen bij realisering van de plannen en de mening van DSP daarover. Het hoofdstuk over communicatie en draagvlak kan gebruikt worden als leidraad bij de verdere ontwikkeling van het project.

1.3 Vraagstelling

Als vraagstelling voor de opdracht hebben wij de volgende vraag gehanteerd: Welke (integrale) veiligheidsrisico's kunnen in dit stadium van de planvorming reeds aangewezen worden, en welke mogelijke oplossingsrichtingen kunnen daarvoor aangedragen worden waar men in een latere fase van de planvorming rekening mee kan houden? Hoe kan men daarnaast procesmatig het onderwerp veiligheid in het vervolgtraject verankeren?

1.4 Werkwijze

Om een antwoord te verkrijgen op de in de vorige paragraaf genoemde vraagstelling hebben we een workshop georganiseerd met een aantal direct betrokkenen. Ter voorbereiding van die workshop heeft DSP-groep intern een risicoanalyse uitgevoerd van de plannen voor SpoorHaven en de bevindingen besproken met Jeroen Ruitenbeek, stedenbouwkundige van Palmboom & van den Bout.

Aandachtspunten bij de risicoanalyse en het interview waren onder andere:

- risico's op het gebied van externe veiligheid;
- risico's op het gebied van criminaliteit, overlast en hinder;
- risico's voor de sociale veiligheid;
- risico's op verkeerskundig gebied;
- de stedenbouwkundige aansluiting van het plan op de rest van de stad;
- risico's op calamiteiten wanneer grote groepen zich gelijktijdig verplaatsen door kwetsbaar gebied;
- context – ontwerp – beheer.

De risicoanalyse en het gesprek werden gebruikt als input voor de workshop. DSP-groep legde haar bevindingen voor (we maakten daarvoor gebruik van kaartmateriaal) en nodigde de deelnemers uit om met aanvullingen te komen. Afsluitend werden er conclusies getrokken.

1.5 Leeswijzer

In **hoofdstuk 2** vindt u een overzicht van de geconstateerde risico's en bespreken we mogelijke alternatieven en oplossingsrichtingen. **Hoofdstuk 3** is gewijd aan een aantal aanbevelingen waar rekening mee gehouden moet worden om draagvlak voor veiligheid in de toekomst te waarborgen op het gebied van communicatie en binnen de projectgroep.

2 Veiligheidsrisico's en alternatieven

2.1 Inleiding

Onderstaand vindt u een overzicht van de belangrijkste veiligheidsrisico's en de alternatieven en oplossingen die de betrokkenen bij dit project hebben geconstateerd. Deze zijn aan de hand van een aantal onderdelen uit het Masterplan geordend. Per onderdeel worden de risico's en alternatieven en oplossingen in de verschillende categorieën (zie paragraaf 1.4.) besproken voor zover ze geconstateerd zijn.

2.2 De twee varianten van het project

Het spoor door Roosendaal vormt in de huidige situatie een barrière tussen twee stadsdelen. De plannen rond SpoorHaven zijn erop gericht om deze barrière te slechten door het spoor ondergronds te brengen. Het is echter voor een lokale overheid niet mogelijk om zelfstandig over de toekomst van het spoor een beslissing te nemen. Dat zal altijd in overleg met het Rijk en de NS/Railinfrabeheer moeten gebeuren. Dat is ook de reden dat het Masterplan SpoorHaven niet afhankelijk gemaakt wordt van één bepaald spoorontwerp. Er zijn twee varianten voor het plan ontwikkeld die beiden de barrièrewerking van het spoor oplossen. In het ene model (variant 1) wordt de spoorbaan door een 900 meter lange tunnel geleid, in het andere model (variant 2) wordt het spoor over een lengte van 500 meter enkele meters verhoogd aangelegd. In beide gevallen wordt het nieuwe spoor zoveel als mogelijk aan de noord-westzijde van het huidige emplacement geprojecteerd. Ook is in beide gevallen een nieuw station opgenomen in de plannen, ter hoogte van de Kade, en wordt het busstation verplaatst tot bij het nieuwe spoorstation. In de volgende paragrafen wordt indien van toepassing per variant besproken wat de veiligheidsrisico's zijn.

2.3 De verschillende onderdelen van het plan

2.3.1 De spoortunnel versus halfverhoogde ligging

Voor ondergronds bouwen van infrastructurele werken zijn door diverse ministeries (o.a. BZK, samen met COB) richtlijnen ontwikkeld, waardoor enerzijds de risico's beperkt kunnen worden en anderzijds adequaat rampen bestreden worden. Er zijn relatief veel oefeningen voor tunnelsituaties en goede simulatiescenario's ontwikkeld. De brandweer vraagt in dit geval uiteraard wel om voldoende ontvluchtingmogelijkheden vanuit de tunnel en om goede detectie en preventiemaatregelen.

In het ontwerp voor de halfverhoogde ligging komt het spoor op de plaats van de onderdoorgangen op kolommen te liggen. Voor het overige loopt het spoor over gebouwde parkeervoorzieningen of over een dijkligging. *In het algemeen* is in Nederland minder bekend over de risico's van infrastructurele werken op kolommen boven het stedelijk weefsel, ten opzichte van de risico's verbonden aan tunnels. De risico's zijn echter wel degelijk aanwezig en kunnen verstrekkende gevolgen hebben voor de inrichting van de openbare ruimte rondom de fly-over.

Zo moeten er wellicht opstelruimten komen om de zoveel meter en moeten er klimconstructies komen om bij calamiteiten treinpassagiers af te kunnen voeren naar maaiveld. Op deze manier zou het wel eens kunnen dat de barrière van een fly-over nog veel breder wordt.

Bij het spoor is uiteraard van belang welke *gevaarlijke stoffen* er vervoerd worden. Het is niet zo dat ondergrondse situaties per definitie gevaarlijker zijn.

Ondergrondse bouwwerken leveren vaak veel *onveiligheidsgevoelens* op. Er zijn slechte voorbeelden in binnen- en buitenland van ondergrondse stations. Tegelijkertijd zijn er zeker de laatste jaren veel goede stations gebouwd, met aandacht voor de routing, materialisatie en de hoogten. Station Wilhelminaplein en station Blaak, beiden in Rotterdam zijn daar goede voorbeelden van. Fly-overs kunnen uiteraard ook vreselijke 'ondergrondse' situaties opleveren. Een 'goed' negatief referentiebeeld is de metro tussen Pendrecht en Zuidplein in Rotterdam Zuid. Veel kolommen met unheimische ruimten met hangplekken en graffiti.

Op dit moment van de planfase is nog niet bekend welke van de twee varianten voor de spoorzone zelf doorgaat. Daarvoor zal er nog met vele partijen overlegd en onderhandeld moeten worden.

De voorkeur van DSP-groep vanuit het perspectief van (externe) veiligheid en op het vlak van stedenbouwkundige aansluiting tussen de twee stadsdelen gaat uit naar variant 1. Variant 2 heeft als voordeel dat er veel extra parkeergelegenheid onder het spoor gecreëerd wordt, maar verder houdt je de moeilijke verbinding tussen de twee gedeelten van Roosendaal en is het op het gebied van externe veiligheid een mindere oplossing.

De keuze voor variant 1 wordt bepaald doordat in deze variant de stedenbouwkundige aansluiting tussen de twee stadsdelen optimaal is (want niet doorsneden door een dijklichaam o.i.d.), en door de state of the art voor wat betreft tunnelontwerp en rampenoefeningen in tunnels, die het goed mogelijk maken een op alle gebieden veilige en aantrekkelijke tunnel te ontwerpen.

2.3.2 Het stationsgebied en het Kadeplein

In dit onderdeel van het plan ontlopen de twee varianten elkaar nauwelijks. Er wordt voorzien in een uitbreiding van functies en het creëren van goede verbindingen met de nabijgelegen Markt, een ander plan dat in Roosendaal momenteel in ontwikkeling is.

Het grootste verschil is de ontwikkeling van de H.G.Dirckxstraat/het HGD plein. In variant 1 wordt voorzien in een ruim opgezet busstation tegenover het station, dat in de plaats komt van het busstation aan de Roselaar. In variant 1 ontstaan er daardoor twee pleinen (Kadeplein en Stationsplein) die in elkaar overlopen.

Variant 2 krijgt één plein (het Kadeplein); het station komt aan de onderdoorgang Kade – Markt te liggen. Het busstation komt schuin tegenover het station te liggen. Doordat men in deze variant door middel van trappen en hellingbanen naar het busstation moet is het busstation minder overzichtelijk dan in de eerste variant. De afstand is echter niet dermate groot (nog steeds binnen zichtafstand) dat dit een risico oplevert.

Een risico voor de sociale veiligheid 's avonds is dat in variant 1 teveel "concurrerende" anonieme openbare ruimte komt door de creatie van twee pleinen. Bundeling van stromen tijdens avondgebruik is wenselijk, zodat er niet teveel 'verdunning' van de bezoekersstromen optreedt.

Ook verhoogt een teveel aan openbare ruimte de anonimiteit terwijl een heldere, overzichtelijke routing het gevoel van veiligheid bij gebruikers van de openbare ruimte verhoogt. Dit is het geval bij variant 2.

Wij pleiten er daarom voor om de betekenis van het Kadeplein terug te dringen in variant 1 door ontwerp-ingrepen, zodat het voor de gebruikers van het openbare gebied duidelijk is hoe de routing loopt en men niet 'opgeslorpt' wordt door een grote anonieme ruimte. Bij variant 2 kan dan een duidelijke specifieke functie/levendigheid gecreëerd worden op het Kadeplein waardoor het plein aan extra attractiviteit wint, terwijl het 's avonds door de afzijdige ligging een minder belangrijke functie krijgt. De langzaamverkeersstromen op de Kade kunnen dan de gewenste bundeling krijgen.

De ondergrondse passage onder het spoor die ontstaat bij variant 2 vormt een risico op het gebied van sociale veiligheid, hinder, overlast en criminaliteit. Alhoewel de maquette zeker een veelbelovende oplossing laat zien door de ijle constructie, levert de veelheid aan routes, entrees naar de parken en verbindingen met het busstation, gekoppeld aan de geluidsoverlast van de overkomende treinen een potentieel zeer onveilige plek op. Zonder een goed en zorgvuldig ontwerp biedt het gebied veel gelegenheid voor 'hangers' of mensen met andere duistere bedoelingen. Omdat het station een cruciale plek in een stad inneemt voor zowel bezoekers als Roosendalers zelf, betekent een slecht ontwerp een potentieel zeer onprettige entree naar de stad. Door de vele toegangen en hoeken die ontstaan, zullen de beheerskosten vermoedelijk hoger uitvallen dan de gebruikelijke standaard maatregelen. Bij de verdere uitwerking van de plannen zal hier dus terdege rekening mee gehouden moeten worden. Wellicht kan met virtual reality een goed beeld verkregen worden van de situatie zoals de ontwerpers deze voor ogen hebben.

Een risico op stedenbouwkundig niveau is dat het gebied tussen de HGDstraat en de Nieuwe markt tussen de wal en het schip dreigt te geraken. Het hoort noch bij de ontwikkelingsvisie van SpoorHaven, noch bij die van de Nieuwe Markt, terwijl het gebied ons inziens een belangrijke schakel vormt tussen de twee plannen. Het verdient daarom aanbeveling om het tussenliggende gebied te laten betrekken bij verdere ideeontwikkeling.

2.3.3 Het stadskantoor en de bioscoop

Naast de risico's vanuit de ruimtelijke optiek worden er ook risico's gecreëerd op het gebied van de functies die ondergebracht worden in het nieuwe stationsgebied. Men denkt aan de bouw van een nieuw stadskantoor gecombineerd met een (mega)bioscoop. Risico's die zich voor kunnen doen bevinden zich op het gebied van beheer (hoe scheidt je de verschillende functies? Wie beheert de verschillende ruimten?) en overlast en hinder (je creëert een 'zwerflijn' tussen huidige centrum en nieuwe bioscoop van jongeren die eerst naar de bios gaan en vervolgens uit willen in het centrum). Vestiging van een bioscoop in het stationsgebied heeft niet de voorkeur van DSP-groep ondanks dat het er wel voor zorgt dat er een nieuwe 'verbinding' tussen de stadsdelen wordt gelegd. Onze aanbeveling zou zijn om te zoeken naar een 'rustiger' programmapunt, waarbij de uitwisseling tussen beide zijden van de Stationslaan ook evident is. In plaats van een bioscoop zou een bibliotheek een sterke troef zijn (referentie is plan Inverdan in Zaanstad (Sjoerd Soeters), waar ook voorgesteld wordt de openbare bibliotheek een plek te geven in de stationszone). Wanneer de bioscoop gevestigd wordt in het gebied, is voldoende aandacht voor onderhoud en beheer van de route tussen bioscoop en 'stad' een belangrijk aandachtspunt.

2.3.4 De verbinding tussen de parken in het plan

Variante 2 verbindt de twee delen van Roosendaal onder het spoor door. De verzonken zone, staat in verbinding met het Emile van Loon Park en een kleiner park achter de HDG straat. Op zich is de wijze van verbinding tussen station, binnenstad en de parken attractief van opzet, maar het Emile van Loonpark is een dichtbegroeid park, met een discutabele reputatie op het gebied van (drugs)overlast en criminaliteit.

De hoeveelheid toegangen tot de parken en routes vanuit de onderdoorgang onder het spoor zijn ongunstig vanuit oogpunt van de sociale veiligheid. Het gevaar bestaat dat dit een schermerzone voor onbevoegden wordt, enigszins vergelijkbaar met de onderdoorgang tussen de Haagse Hogeschool en de Schilderswijk (via HS), waar alle voorzieningen binnen drie jaren door criminologische oorzaken verdwenen waren.

Ons advies zou daarom ook zijn het aantal toegangen tot de parken terug te brengen (bijvoorbeeld door het plaatsen van hekken die 's avonds dicht gaan) en het ontwerp te richten op het creëren van een goede doorgaande (langzaam)verkeerverbinding naar de Nieuwe Markt. Denk daarnaast na over de vestiging van stedelijke functies in de onderbebouwing zodat de route onder het spoor overzichtelijk, attractief en veilig blijft. Dit moet uiteraard dan gekoppeld worden aan de aanbevelingen uit paragraaf 2.3.2. waar gepleit wordt voor het gebruik van virtual reality bij het ontwerp.

2.3.5 De Roosendaalse Vliet met stadsblokken

Er is een duidelijk verschil op dit punt tussen de beide varianten. Bij variant 1 komt er, naast het woningenprogramma, een relatief groot kantorenprogramma op de zone waar de sporen ondergronds liggen. Deze variant vormt een soort 'kam' tussen het nieuwe gebied en het stadscentrum waardoor er een zelfde soort barrière dreigt te ontstaan die vergelijkbaar is met de huidige situatie. Het risico in variant 1 vanuit *sociaal veilig ontwerpen* is dat er een ongunstig sociale kritische massa zal ontstaan, die de vorming van een levendig op zichzelf staand buurtje belemmert.

In variant 2 is de hoeveelheid kantoren kleiner, wat gunstig is voor de buurtvorming, maar deze variant heeft weer als nadeel dat de *attractiviteit* vermindert doordat je vanuit kantoren/woningen uitkijkt op een opgetilde infrastructuur in plaats van over Roosendaal in de ondergrondse variant.

Een ander risico op *verkeerskundig gebied* vormt het parkeren in Roosendaal. In de plannen voor de nieuwe Markt e.o. verdwijnen veel autoparkeerplaatsen op maaiveld. Ook in het nieuw te ontwikkelen gebied SpoorHaven zal de parkeerdruk groot zijn. Dit geldt vooral voor variant 1 met bebouwing op de sporen.

Variante 2 levert meer ruimte onder de sporen op, waar eventueel geparkeerd kan worden. Het risico bestaat echter dat dit een unheimisch gebied wordt wanneer er niet voldoende aandacht aan ontwerp en sociale veiligheid wordt besteed. Goede voorbeelden van aantrekkelijke en veilige parkeergarages, zowel onder het spoor als in een aparte voorziening, zijn er echter wel te vinden in Nederland, bijvoorbeeld die onder het museumplein in Amsterdam, garage "Onder de bogen" onder het spoor bij Amsterdam CS, de garage bij het Radboudziekenhuis in Nijmegen en de garage schuin tegenover het spoor in Tilburg (Centrum-oost). De eisen van het Politiekeurmerk Veilig Wonen c.q. de VEXPAN kunnen behulpzaam zijn bij het ontwerp van een veilige garage.

Positief in dit deel van het plan is de verkavelingvorm van de gesloten stadsblokken. Vanuit criminaliteitspreventie prevaleert deze vorm boven andere verkavelingsprincipes. Wanneer er op maaiveld strakke rooilijnen zijn, verdient het aanbeveling op de verdiepingen – waar het woningen betreft - erkers te ontwerpen met naar alle kanten zicht op de straat.

Op dit moment heeft DSP-groep nog geen voorkeur voor een van de twee varianten op dit gebied. Daarvoor zijn de plannen nog te weinig uitgewerkt. Variant 1 is aantrekkelijk vanuit het oogpunt van stedelijke aansluiting tussen de twee gebieden. Zorg daarbij is het ontwerp van de kantoren en de beperkte hoeveelheid woningen. De aard van deze wijk kan er voor zorgen dat er alsnog een bovengrondse barrière tussen de twee gebieden komt waar, door de beperkte hoeveelheid woningen, de sociale cohesie niet erg groot is. Bij variant 2 is bepalend op welke manier de fly-overs worden geconstrueerd en hoe de inrichting en het beheer van eventueel daar te vestigen parkeerterreinen plaatsvindt. De grotere hoeveelheid woningen is weer wel positief. Bij een verdere uitwerking van de plannen zou dit gebied nogmaals op aspecten van veiligheid getoetst moeten worden om (in beide varianten) er een aantrekkelijk en veilig geheel van te maken.

2.3.6 Het gebied Stadserven met de scholen

In het meest westelijke deel van het plangebied wordt gedacht aan het ontwikkelen van zogenaamde stadserven. Deze kenmerken zich door een losse flexibele structuur, met verschillende gebouwen gesitueerd in een groene zone; vergelijkbaar met een campus.

Momenteel wordt er over gedacht in het gebied van de Stadserven één of meerdere scholen te vestigen. De dienst Onderwijs heeft aangegeven dat er minimaal behoefte bestaat aan 3 ha oppervlakte (maar eerder nog 5) voor de vestiging van een Regionaal Opleidingscentrum (ROC), met zoals gezegd een regionale functie en daarnaast een VMBO-school met 2200 leerlingen. Ook is er behoefte aan twee sporthallen met verschillende zalen. Idee is door dubbelgebruik van de vaklokalen van VMBO-school en ROC ruimtewinst te genereren. De parkeergelegenheid van het naastgelegen stadion zou door de week en 's avonds gebruikt kunnen worden door scholieren. Maar zelfs met dubbelgebruik zouden de beide scholen meer dan de helft van de totale beschikbare ruimte van de Stadserven beslaan. De plannen zouden binnen vijf jaar gerealiseerd moeten worden.

Aan de komst van de scholen kleven een aantal risico's op het gebied van overlast en hinder. Sowieso geldt dat een VMBO-school leerlingen aantrekt, die over het algemeen veel overlast veroorzaken. E.e.a. heeft er al toe geleid dat door de beugel genomen bij VMBO-scholen de bouwhoogte niet hoger kan zijn dan twee lagen. Bij hogere verdiepingen zijn liften nodig en die zijn niet bestand tegen de verfijnde ontmantelingstechnieken van de gemiddelde VMBO'er. Dat betekent dat er voor een dergelijke school een relatief groot oppervlak nodig is.

Bij een ROC ligt het wat genuanceerder. Dat betreft voor een groot deel avondonderwijs aan een gemotiveerd publiek (e.e.a. afhankelijk van de studierichting: economie en techniek zijn in de regel moeilijker beheersbaar dan Zorg en administratieve ROC's). Dit gebouw kan ook hoger gebouwd worden dan de VMBO-school, waardoor het ROC bijvoorbeeld ook opgenomen zou kunnen worden in het gebied van de stadsblokken (d.m.v. één groot gesloten bouwblok).

Risico's die samenhangen met de komst van een groot schoolcomplex, nog even onafhankelijk van welk soort school er komt en waar deze precies gevestigd wordt, liggen in de verkeerskundige ontsluiting van het gebied voor auto, openbaar vervoer en langzaam vervoer. Daarnaast leveren groepen scholieren die tussen het station en de school pendelen een risico op, op het gebied van hinder en overlast. Ook wanneer de school in de directe omgeving van woningen gevestigd wordt levert dit voor bewoners overlast en hinder op. Sowieso vormt de komst van een groot scholencomplex een risico voor de sociale cohesie in de wijk.

Ons inziens zijn er voor vestiging van het ROC wel een aantal varianten te bedenken. Daarbij is de keuze tussen een aantal locaties van invloed op de mogelijke mate van hinder (zwerf- en zwermlijnen).

In overleg met de stedenbouwkundige van Palmboom en Van der Bout kwamen er globaal vier opties voor vestiging van de ROC-school in beeld (gelijk in beide varianten):

- Op de andere kanaaloever (in de stadsblokken);
- Op de meest noordelijke locatie van de Stadserven;
- Op de scholen-as aan de noordkant van de Wethouder Lanenstraat.
- In het meest zuidelijk gelegen blok van de Stadserven.

Vanuit veiligheidsoptiek zou DSP-groep de voorkeur geven aan de opties die dicht bij het station liggen. Dit omdat dan de zwerflijnen van scholieren door de buurten beperkt worden.

Aan de andere kant zou het ROC ook op een van de noordelijke locaties gevestigd kunnen worden. Dit soort scholen trekt voor het grote deel wat oudere leerlingen aan die uit de gehele regio komen. Beide noordelijke opties zouden in dat opzicht in een campusachtige uitwerking en met een goede bereikbaarheid met auto en openbaar vervoer, waarschijnlijk nog minder overlast voor de buurt opleveren, ondanks dat deze locaties verder van het station zijn gevestigd. Positieve referentie vormt hier het Leerpark in Dordrecht.

De koppeling van het ROC met een VMBO-school zou nader uitgewerkt moeten worden, niet alleen op het gebied van het benodigde oppervlak (welke schooldelen kunnen nu daadwerkelijk door twee scholen gebruikt worden en wat betekent dit voor het benodigde oppervlak) maar ook op het gebied van beheer en de invloed die de scholen hebben op de veiligheid in het gebied. Wanneer er meer inzicht is in benodigd oppervlak en de mogelijkheid en wenselijkheid van koppeling tussen de twee schoolsoorten zal er een duidelijkere keuze gemaakt kunnen worden voor een locatie. Dat laat onverlet dat het maar zeer de vraag is of je überhaupt een scholencomplex van die omvang moet willen in dit gebied. De vestiging van beide scholen drukt een zware stempel op het gebied en kan nadelig werken voor de uitwerking van de idee van SpoorHaven in z'n geheel.

2.3.7 Het stadion van RBC

Het huidige stadion van RBC ligt tamelijk perifeer in het gebied. Wanneer het gebied SpoorHaven echter in ontwikkeling wordt gebracht zal het stadion op een prominente plek aan een van de invalswegen van Roosendaal komen te liggen. Dat vraagt om aanpassing aan het stadion zodat het van alle kanten een aantrekkelijk geheel wordt. Het bestuur van RBC heeft reeds aangegeven het stadion te willen vergroten tot een capaciteit van 10.000 personen. Dat zou binnen twee jaar geregeld moeten zijn, wat gezien het tot op heden ontbreken van een milieuvergunning een optimistische planning is.

De aanwezigheid van een dusdanig groot stadion levert hoe dan ook risico's op voor de toekomst. Niet alleen het risico voor de bereikbaarheid van het gebied bij wedstrijden wanneer de rest van het gebied nog niet ontwikkeld is, maar ook risico's voor (geluids)overlast en hinder van supporters die vanaf het nieuwe station door de wijk naar het stadion lopen. Daarnaast kan het gevoel van veiligheid van de omwonenden onder druk te komen staan.

Een van de mogelijkheden die ook besproken zijn is de vestiging van een megadiscotheek op het terrein van het stadion. Clustering tot één grote megadisco is wenselijk vanuit het bestaande horecabeleid. De vestiging bij het stadion zou enerzijds een voordeel opleveren omdat de bezoekers dan gebruik kunnen maken van de parkeervoorzieningen van RBC en makkelijk met de auto bij de disco kunnen komen, maar levert anderzijds een risico op van groepen jongeren die 'uitzwermen' over het gebied, op weg van of naar de binnenstad van Roosendaal. Tijdens de workshop werd verder ook opgemerkt dat je daardoor een grote aanslag pleegt op het woongenot van bewoners in de omgeving. Niet alleen hebben zij dan te maken met de overlast van het stadion sec, maar ook met de veel frequentere overlast van de megadiscotheek.

De vestiging van een megadisco levert zonder uitzondering overlast op en vraagt om het maken van heldere goede afspraken over (geluids)overlast, handhaving sluitingstijden en verkeersafwikkeling.

Gezien de tamelijk perifere ligging van het RBC stadion, de goede bereikbaarheid en de voldoende parkeervoorzieningen geven wij er uiteindelijk echter toch de voorkeur aan dat als de disco ergens gevestigd wordt, dit dan op of tegen het terrein van RBC is. Professionele begeleiding (bijvoorbeeld in de vorm van parkeerwachters e.d.) zal echter ook dan nodig zijn verwachten wij.

Vooraleerst geldt voor het stadion van RBC dat de gemeente als uitgangspunt heeft dat de ontwikkeling van het SpoorHaven-gebied leidend is voor de ontwikkeling van het RBC stadion. In overleg met het bestuur van RBC zal bekeken worden welke ontwikkeling van het stadion wenselijk en haalbaar is. Wanneer dat helder is lijkt het ons verstandig om zo snel mogelijk in overleg te gaan over koppeling van de beide plannen, zodat zoveel mogelijk veiligheidsmaatregelen reeds in de bouwfase gerealiseerd kunnen worden en later niet terug gegrepen hoeft te worden op uitgebreide beheer- en toezichtmaatregelen die jaar in jaar uit op de begroting van club, politie of gemeente drukken.

2.3.8 De verkeerskundige afwikkeling

Het is positief dat het kadeplein, een nieuw te ontwikkelen centrumgebied met grote potenties, aangetakt wordt op het buitengebied. Aan beide zijden van de Vliet komen nieuwe fietsverbindingen, hetgeen zeer aantrekkelijke dagroutes kan opleveren vergeleken met de huidige situatie.

De brandweer geeft in haar reactie echter aan dat zij zich zorgen maken over de bereikbaarheid van het hele gebied SpoorHaven, vooral in verband met afsluiting van de onderdoorgang onder het spoor door in variant 2. In geval van wateroverlast kan het voorkomen dat de Burgemeester Freyterslaan afgesloten moet worden, waardoor de bereikbaarheid van het gebied beperkt wordt. Op dit moment is uit de plannen nog niet duidelijk op te maken of dit inderdaad de bedoeling is, maar wanneer begonnen wordt met het verkeerskundig inrichtingsplan zullen er dus een aantal alternatieve routes, geschikt voor autoverkeer, moeten komen die het gebied van meerdere kanten bereikbaar maakt.

In beide varianten valt DSP-groep een onlogische afwikkeling van het verkeer op ter hoogte van het RBC stadion. De oost-west lopende route wordt kortgesloten met de Stationsstraat, en vervolgens wordt via een bajonet het vervoltraject ingezet. Vanuit verkeerskundig oogpunt is dit te begrijpen; zo wordt voorkomen dat er een doorgaande (sluip-)route ontstaat via de Brugstraat naar de A17. Het levert echter een onlogische route en gebrekkige oriëntatiemogelijkheden op, wat vooral voor langzaam verkeer (fietsers) onveiligheidsgevoelens kan opleveren. In ieder geval voor fietsers zou gedacht moeten worden aan het creëren van een veilige avondroute (goed verlicht en zoveel mogelijk langs voorkanten van huizen).

2.4 Samenvatting aanbevelingen

In dit hoofdstuk hebben we doorgenomen welke mogelijke risico's er kleven aan het plan voor SpoorHaven, op grond van de conceptversie van het Masterplan. Per planonderdeel zijn aanbevelingen geformuleerd voor een verdere uitwerking van de plannen. We vatten hier de belangrijkste aanbevelingen samen.

De twee varianten voor de spoorzone zullen in de loop der tijd verder uitgewerkt moeten worden en dan zeker ook nogmaals op veiligheidsaspecten getoetst moeten worden.

DSP geeft op het gebied van externe veiligheid de voorkeur aan variant 1; dit is ook stedelijk een mooie oplossing. Aandachtspunt bij verdere ontwikkeling van deze variant is wel het aanbrengen van een evenwichtige mix tussen kantoren en woningen op zo'n manier dat er een echt buurtje wordt gecreëerd ondanks de beperkte hoeveelheid woningen, en dat de kantoren ruimtelijk niet als een nieuwe 'buffer' tussen de twee delen van Roosendaal gaan fungeren.

Variant 2 heeft, wanneer variant 1 niet haalbaar blijkt te zijn, als voordeel dat er meer ruimte om te parkeren is onder de sporen. Fly-overs kunnen echter zeer snel unheimische gevoelens en daadwerkelijke overlast en criminaliteit opleveren wanneer ze niet goed ontworpen worden. Bij uitwerking van deze variant kan bijvoorbeeld door virtual reality toepassingen 'gekeken' worden hoe dit gehele gebied met de onderdoorgang op kolommen 'werkt'.

Daarbij dient ook rekening gehouden te worden met de risico's zoals deze benoemd zijn in de paragraaf over de verbinding tussen de parken. Dat betekent veel aandacht voor heldere routings, voorzieningen in de plint en het eventueel 's avonds afsluiten van parkingangen.

Ten aanzien van het stationsgebied en het Kadeplein verdient het ons inziens in variant 1 aanbeveling om een duidelijke bundeling van stromen aan te brengen en niet teveel betekenis aan het Kadeplein te geven om te voorkomen dat men zich in een grote anonieme ruimte bevindt.

Voor beide varianten geldt dat het gebied tussen Nieuwe Markt en stationsgebied zeker nog bij de verdere ideeontwikkeling betrokken zou moeten worden om te voorkomen dat de aansluiting tussen deze twee gebieden ontbreekt.

DSP is er geen voorstander van om in het gebied rondom het station voorzieningen als een bioscoop of disco te vestigen. Weliswaar is het belangrijk om een 'natuurlijke' publiekstrekker in het nieuwe gebied te vestigen, maar dan dient rekening gehouden te worden met het ontstaan van een 'zwerflijn' tussen bioscoop/disco en de stad. Het beheer van de openbare ruimte zal daar op aangepast moeten zijn.

Op het gebied van de scholen geniet het onze voorkeur om deze zo dicht mogelijk bij het station te vestigen, om zo lange zwerflijnen van scholieren te voorkomen en bij het ontwerp goed te denken aan bereikbaarheid met het openbaar vervoer en parkeervoorzieningen.

Wanneer bundeling van ROC en VMBO-school echt een optie is levert dit waarschijnlijk een dusdanige grote school op die een groot deel van het plangebied beslaat. Dit heeft niet onze voorkeur omdat daarmee de andere ambities die men met het project heeft in gevaar dreigen te komen. Wanneer er toch een school gevestigd zou moeten worden, heeft vestiging van een ROC de voorkeur.

Op het gebied van veiligheid rondom scholen in relatie tot de omliggende buurt(bewoners) heeft DSP-groep overigens goede ervaringen met het Veilig In en Om School-project in Amsterdam. Dit project is gericht op het inventariseren, en door middel van projecten oplossen van veiligheidsproblemen die zich voordoen tussen school, buurt en thuis. Daarbij wordt samengewerkt tussen scholen, gemeente, politie, welzijnsorganen etc. om een sluitende aanpak te komen. Zeker wanneer de koppeling ROC/VMBO wel een serieuze optie wordt zou dit een pro-actief instrument zijn om mee aan de slag te gaan.

Wanneer de plannen voor uitbreiding van het RBC-stadion mogelijk en wenselijk worden geacht door de gemeente, kiest men bewust voor een toename van overlast en (mogelijk) criminaliteit in de omgeving van het stadion. Het verdient aanbeveling om dan echter zo snel mogelijk om de tafel te gaan zitten om de plannen van de verschillende betrokkenen zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen. Dit geldt ook voor de vestiging van de megadiscotheek op die plek. Ontwerp van de openbare ruimte kan dan zodanig geschieden dat de kosten voor beheersmaatregelen (parkeertoezicht, steeds e.d.) terug gebracht zouden kunnen worden.

De bereikbaarheid van het gebied als geheel zal gewaarborgd moeten worden door het creëren van voldoende alternatieve routes, mits inderdaad de onderdoorgang onder het spoor afgesloten wordt. Een verkeer inrichtingsplan geeft helderheid over de beschikbare routes voor autoverkeer en langzaam verkeer.

Uitwerking van de plannen voor SpoorHaven in Masterplan, v.o. en d.o. vraagt een steeds verdere detaillering van de plannen, zowel op gebied van het ontwerp van de spoorzone, als voor de overige delen van het plan. Op het gebied van veilig ontwerpen zijn er daarbij een aantal concrete instrumenten in te zetten die eisen bevatten voor een 'inherent veiliger' ontwerp. Het belangrijkste daarbij is wel het Politiekeurmerk Veilig Wonen/Woonkeur, dat prestatie-eisen bevat op het gebied van de openbare ruimte, gebouwniveau, en woningniveau. Deze bieden richtlijnen voor de inrichting van een heldere en overzichtelijke openbare ruimte (onder andere door eisen te stellen aan verlichting, groen en beheer) met veel aandacht voor de sociale veiligheid, situering van gebouwen en entrees, inbraakpreventie en de bekende 'sociale ogen' op straat. Wanneer het plan in v.o./d.o stadium verkeert verdient het aanbeveling om dit Keurmerk in te zetten.

3 Toekomstig draagvlak

3.1 Inleiding

De ontwikkeling van SpoorHaven zal nog vele jaren in beslag nemen. Gedurende die jaren is het van belang om draagvlak te krijgen en te houden voor het onderwerp veiligheid. Dat geldt niet alleen voor de toekomstige bewoners en gebruikers van het gebied, maar ook voor de vele partijen die gedurende het project betrokken zijn bij de ontwikkeling.

In dit hoofdstuk gaan we er in het kort op in hoe er draagvlak voor dit onderwerp gevonden kan worden, zowel in de communicatie naar bewoners als in de communicatie onderling, tussen de partijen die verantwoordelijk zijn voor het onderwerp.

3.2 Communicatietraject

Het project SpoorHaven staat of valt voor een groot deel bij een goede communicatie naar toekomstige bewoners. Daar kun je dus ook niet vroeg genoeg mee beginnen.

De verplaatsing van het spoor is uiteraard het belangrijkste element waarover gecommuniceerd moet worden, naast de aantrekkelijkheid en de mogelijkheden van het project als geheel. Wat veel mensen meestal niet weten is hoeveel gevaarlijke stoffen er nu reeds over het spoor vervoerd worden. Vaak gaat men pas nadenken over dat soort zaken wanneer er iets verandert.

Het communicatietraject zal daarom ons inziens als een van de belangrijkste doelen (naast het onder de aandacht brengen van de aantrekkelijkheid van het gebied) moeten hebben om burgers en toekomstige gebruikers te informeren over hoe de gemeente is voorbereid op de verplaatsing van het spoor. Daarbij zou niet teveel gefocust moeten worden op wat er kán gebeuren, maar meer op de manieren waarop de gemeente voorbereid is op deze zaken. Dat betekent een zorgvuldige communicatie over de aanpak van eventuele calamiteiten, een zorgvuldig uitgewerkt verkeerscirculatieplan, regelmatig overleg en afstemming met alle partijen en betrokkenen voldoende gelegenheid bieden om te 'wennen' aan het project.

Een spoedige start met het communicatietraject is daarom raadzaam, met voldoende gelegenheid voor burgers om kennis te nemen van de plannen. Middelen die onder andere ingezet kunnen worden zijn websites, informatie-avonden, een nieuwsbrief, rondleidingen of schouwen door het gebied, enz. enz.

De persoon of personen die zich bezighouden met de communicatie zullen betrokken moeten worden bij de planning van het project, zodat er geen ruis in de communicatie ontstaat. Belangrijk in dat kader is bijvoorbeeld ook om goed af te spreken wie wat op welk moment communiceert naar welke doelgroepen.

Kortom, het verdient aanbeveling om reeds nu te beginnen met het uitzetten van een communicatietraject, dat per fase doelen, doelgroepen, boodschap, middelen en tijdsplanning formuleert.

3.3 Draagvlak bij betrokkenen

Naast de zogenaamde 'extern' gerichte communicatie naar burgers en toekomstige bewoners van het plan SpoorHaven, is de 'interne' communicatie over veiligheid minstens even belangrijk. Op dit moment is de gemeente reeds begonnen met het verkrijgen van draagvlak voor veiligheid door het organiseren van een gezamenlijke workshop. Ondanks dat nog niet alle betrokkenen hierbij aanwezig waren is er dus al een begin gemaakt met het praten over veiligheid en het creëren van een gezamenlijk denkkader. In dit eerste stadium is reeds een begin gemaakt met het uitwisselen van kennis en ervaring tussen verschillende betrokkenen.

Hoe gaan we nu in de toekomst verder? Hoe zorg je ervoor dat op de goede momenten het onderwerp aan bod komt en er een goed afgewogen keuze wordt gemaakt tussen de verschillende veiligheidsbelangen van de verschillende partijen?

Er zijn veel verschillende manieren om dit te realiseren. De belangrijkste naar de mening van DSP-groep zijn a.) het opzetten van een gemandateerde werkgroep veiligheid, die er zorg voor draagt dat het veiligheidsbelang duidelijk naar voren komt in de verschillende plannen of b.) één persoon binnen de huidige projectorganisatie vrijmaken/aanwijzen die verantwoordelijk is voor de borging van veiligheid in het project. Daarnaast heb je als optie c.) natuurlijk altijd de mogelijkheid om op ad hoc basis plannen te laten toetsen op veiligheid.

Bij optie c.) maak je echter niet duidelijk dat je veiligheid een 'vaste' plaats wilt geven in het planproces, met het gevaar dat iedere keer opnieuw het draagvlak voor het onderwerp moet worden vastgesteld en loop je bovendien het gevaar achter de feiten aan te lopen.

Het nadeel bij optie b.) is dat het neerleggen van zo'n verantwoordelijkheid bij één persoon/dienst/organisatie een vrij smalle basis is om mee verder te werken. Het gevaar is dan dat veiligheid niet de plaats krijgt in het planproces die het verdient.

Opties b.) en c.) hebben, zo mag duidelijk zijn, niet onze voorkeur.

Optie a.) komt min of meer overeen met de uitvoering van een VER en heeft onze sterke voorkeur, juist omdat het plan zo groot, complex en langlopend is. De voordelen van een VER komen daarmee optimaal uit. Om te beginnen zorg je door het schrijven en ondertekenen van een startnotitie tussen alle direct betrokkenen voor een helder beginpunt van het project, met duidelijke veiligheidsdoelen en een duidelijke planning. Daarnaast koppel je de besluitvorming over veiligheid aan de al bestaande projectorganisatie- en planning en aan de gemeentelijke cyclus voor besluitvorming. Als laatste vertegenwoordigt de in het leven te roepen werkgroep de verschillende belangen van de verschillende partijen en zorgt voor veiligheidsinput bij het plannings- en ontwerpproces.

Op het gevaar af de volledige handleiding Veiligheidseffectrapportage van het ministerie van BZK te gaan reproduceren, alvast een aantal aandachtspunten voor de instelling van een VER.

Een startnotitie zou kunnen beschrijven welke veiligheidsdoelen de gemeente in het algemeen heeft voor geheel Roosendaal en zou van daaruit redenerend een aantal concrete doelen kunnen beschrijven voor SpoorHaven (over de scholen, het stadion en het stationsgebied/de onderdoorgang bijvoorbeeld). Gedurende het traject zou de startnotitie moeten fungeren als een document om iedere keer weer even naar terug te grijpen om te zien wat ook alweer de doelen van het project zijn.

Wat ons betreft zouden in ieder geval de volgende partijen zitting moeten hebben in een werkgroep Veiligheid: gemeente (verkeer, milieu, integrale veiligheid, stedenbouw), consortia/projectontwikkelaars, NS, Railinfrabeheer, politie, brandweer, GHOR, vertegenwoordigers van de scholen, vertegenwoordigers van RBC en uiteraard omwonenden.

Afhankelijk van de planning van het project kan er een planning voor het VER-traject worden opgesteld. Dat kan bijvoorbeeld ook betekenen dat de werkgroep slechts een paar keer per jaar bij elkaar komt om gezamenlijk de voorliggende plannen door te nemen op veiligheidsaspecten en afspraken te maken over de veiligheidsbelangen. De verantwoordelijkheid voor het bijeenroepen van de werkgroep en het volgen van de ontwikkelingen in het project zullen bij een secretaris neergelegd moeten worden die ons inziens het beste vanuit de gemeentelijke organisatie aangetrokken kan worden om de continuïteit te waarborgen. In de handleiding Veiligheidseffectrapportage, uitgebracht door het Ministerie van BZK staat uitgebreider beschreven welke stappen genomen zouden moeten worden om tot een VER te komen.

Maar ook wanneer de gemeente er niet voor kiest om 'naar de letter der wet' een VER uit te voeren zijn er voldoende mogelijkheden om à la de VER veiligheid de plaats te bieden in het planproces die de gemeente voorstaat. Continuïteit, capaciteit en tijdig mee laten denken van belangrijke veiligheidspartners zijn dan echter ook cruciaal om het plan SpoorHaven inherent veiliger te maken.

Bijlagen

Bijlage 1 Betrokkenen en geïnterviewden

- Kees Aarts, Regionale Milieudienst West Brabant
- Pieter Jan Benes, projectleider Vastgoedontwikkeling, Sociaal Fonds Bouwnijverheid
- Joke Mol, veiligheidscoördinator, gemeente Roosendaal
- Kees Nieuwenhuize, stedenbouwkundige, gemeente Roosendaal
- Jeroen Ruitenbeek, stedenbouwkundige Palmboom en Van der Bout
- Tino Zandbergen, procesmanager onderwijs, gemeente Roosendaal
- Arno Verduin, verkeerskundige, gemeente Roosendaal
- Paul Vos, manager Locatieontwikkeling, Sociaal Fonds Bouwnijverheid
- Edwin van der Werf, projectleider SpoorHaven, gemeente Roosendaal