

Second opinion veiligheidsplan nieuw stadion Den Haag

Ten behoeve van de PvdA-fractie van de gemeente Den Haag

Amsterdam, 20 mei 2003

Petra Reijnhoudt

Met medewerking van:
HarmJan Korthals Altes

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding en achtergrond	3
1.2	De opdracht	3
1.3	De onderzoeksvraag	3
1.4	Werkwijze	4
1.5	Leeswijzer	4
2	Second opinion Veiligheidsplan	5
2.1	Inleiding	5
2.2	Risico's VER ADO Den Haag, locatie Forepark	5
2.3	Prestatie- eisen VER ADO Den Haag, locatie Forepark	6
2.4	De 'vertaling' van de prestatie-eisen in het Veiligheidsplan	6
2.5	Conclusies	9
3	Alternatieven en aanbevelingen	11
3.1	Alternatieven	11
3.2	Aanbevelingen	11
	Bijlagen	
Bijlage 1	Geraadpleegde personen	14
Bijlage 2	Gebruikt materiaal	15

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en achtergrond

De gemeenteraad van Den Haag heeft zich in februari 2002 uitgesproken voor de principekeuze van vestiging van een nieuw voetbalstadion voor ADO Den Haag op de zogenaamde Prime Location op het bedrijvenpark Forepark. In de periode daarna heeft de gemeentelijke organisatie verschillende nadere haalbaarheidsstudies uit laten voeren naar onder andere de geschiktheid van de locatie, de beschikbaarheid en het maatschappelijk draagvlak.

Op 27 juni 2002 heeft de gemeenteraad op grond van de verschillende haalbaarheidsstudies besloten inderdaad de 'prime location' aan te wijzen als vestigingsplaats voor het nieuwe te realiseren voetbalstadion. Tijdens die bespreking is aan de gemeenteraad toegezegd de resultaten van een nader onderzoek naar veiligheid aan de raad voor te leggen.

Daarna zijn voor de diverse bij het stadion betrokken partijen voorlichtingsbijeenkomsten en workshops gehouden. Dit heeft uiteindelijk geresulteerd in het raadsvoorstel van 1 april 2003, waarin de gemeenteraad wordt gevraagd een definitief besluit te nemen over (onder andere) de financiering van het stadion en de bijbehorende veiligheids- en parkeermaatregelen. Onderdeel van het raadsvoorstel vormt het Veiligheidsplan, dat beschrijft welke maatregelen er genomen worden om de veiligheidsrisico's rondom het toekomstig stadion te ondervangen.

In het voorjaar van 2002 heeft DSP-groep, als onderdeel van het doen van nadere haalbaarheidsstudies, in opdracht van de dienst Stedelijke Ontwikkeling van de gemeente Den Haag, een Veiligheidseffectrapportage (VER) uitgevoerd voor de locatie Forepark, waarbij in kaart is gebracht welke veiligheidsrisico's kunnen kleven aan de ontwikkeling van een stadion op de Forepark locatie en welke oplossingen ervoor te bedenken zijn. Deze VER was uitgevoerd in samenwerking met DSO, brandweer, politie en GHOR. De resultaten zijn neergelegd in de rapportage "Veiligheidseffectrapportage ADO Den Haag, locatie Forepark" van 31 mei jongstleden. Het Veiligheidsplan vormt onder andere een uitwerking van de door DSP-groep uitgevoerde VER.

1.2 De opdracht

Naar aanleiding van de toezending van het concept 'Veiligheidsplan Nieuw Stadion Den Haag' in het najaar van 2002 heeft de heer Koen Baart, lid van de PvdA gemeenteraadsfractie voor Den Haag, contact opgenomen met DSP-groep, met het verzoek een second opinion-onderzoek uit te voeren naar het definitieve Veiligheidsplan voor het nieuwe stadion, in relatie tot de door DSP uitgevoerde VER.

1.3 De onderzoeksvraag

Uit de VER-rapportage van DSP-groep kwamen vier veiligheids-prestatie-eisen naar voren waaraan minimaal voldaan zou moeten worden bij de bouw van een stadion. Dat waren de bereikbaarheid van het stadion, het realiseren van voldoende parkeerplaatsen, het realiseren van vrije aanrijdroutes ten behoeve van in het bijzonder de hulpdiensten en, facultatief, de mogelijkheid van de vestiging van een eigen openbaar vervoer station in directe omgeving van de

plaats van het stadion.

Als centrale vraagstelling voor dit second opinion onderzoek hanteren we de volgende vraag:

In hoeverre vormen de voorgestelde maatregelen uit het Veiligheidsplan een goede uitwerking van de aanbevelingen uit het eerste rapport van DSP-groep? Verbeteren deze daadwerkelijk de veiligheid rondom het nieuwe stadion? Welke alternatieven zijn mogelijk wanneer de maatregelen onvoldoende zijn?

1.4 Werkwijze

Om tot een afgewogen oordeel te komen binnen de beperkte tijd die beschikbaar is heeft DSP-groep een **korte inventarisatie** uitgevoerd van het materiaal dat, naast de rapportage van DSP-groep, gebruikt is als input voor het veiligheidsplan. Door middel van **deskresearch** werd inzicht verkregen in de huidige stand van zaken rondom de plannen voor het stadion. Daarbij werden ook enkele **sleutelpersonen** die betrokken zijn bij de totstandkoming van het Veiligheidsplan kort **geïnterviewd**.

Vervolgens is een **overzicht** opgesteld dat inzichtelijk maakt in hoeverre de maatregelen uit het Veiligheidsplan consistent zijn met het eerdere advies van DSP-groep. In het geval de, naar de mening van DSP-groep, voorgestelde maatregelen uit het Veiligheidsplan de veiligheidssituatie rondom het nieuwe stadion niet verbeteren, heeft DSP-groep een aantal concrete **alternatieven** en/of **aanbevelingen** ontwikkeld die de veiligheidssituatie positief beïnvloeden. Het resultaat van deze werkzaamheden vindt u terug in deze rapportage.

1.5 Leeswijzer

In **hoofdstuk 2** volgt eerst de beoordeling van het veiligheidsplan voor het nieuwe stadion, in relatie tot het eerste advies van DSP-groep. Dit hoofdstuk sluit af met een aantal conclusies ten aanzien van het plan.

In **hoofdstuk 3** bespreken we mogelijke alternatieven en aanbevelingen.

In de **bijlagen** vindt u een overzicht van geraadpleegd materiaal en geïnterviewde personen.

2 Second opinion Veiligheidsplan

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk vergelijken we de maatregelen die voorgesteld zijn in het Veiligheidsplan met de risico's en prestatie-eisen zoals deze zijn geformuleerd in de door DSP-groep uitgevoerde VER. Daartoe geven we eerst in het kort een overzicht van de knelpunten zoals deze in de VER zijn verwoord, waarna we de op basis van deze risico's geformuleerde prestatie-eisen vergelijken met de uitwerking in het Veiligheidsplan. We sluiten het hoofdstuk af met conclusies.

Flankerende rapportages

De bij het Veiligheidsplan geleverde flankerende stukken zijn indien relevant voor de beoordeling van de veiligheidssituatie verwerkt in de vergelijking tussen de twee plannen. Een overzicht hiervan is opgenomen in de bijlage.

Veranderende uitgangspunten

Ten opzichte van de situatie in mei 2002 zijn er een aantal aanpassingen in het PvE voor het stadion gedaan. Allereerst heeft men het aantal zitplaatsen in het stadion teruggebracht van 18.000 naar 15.000. Dit betekent ook een afname van de hoeveelheid benodigde parkeerplaatsen. Daarnaast is de geplande oplevering van het stadion nu in juli 2005 gepland, dus niet eind 2005. Als laatste heeft de architect de hoeveelheid fietsenstallingen in het stadion teruggebracht naar 750 plaatsen, in plaats van de oorspronkelijke 1500. In totaal zijn er wel 1500 fietsenstallingen gepland in het plangebied, maar niet overdekt. De gemeente houdt echter wel vast aan het PvE waarin uitgegaan wordt van 1500 stallingen in het stadion. Er is tevens gesteld dat de bouw van het stadion en de omgeving faseerbaar is.

2.2 Risico's VER ADO Den Haag, locatie Forepark

In de uitgevoerde VER werden zowel op gebiedsniveau als op niveau van de locatie zelf risico's benoemd. Omdat de keuze voor het Forepark als stadionlocatie inmiddels al gemaakt is, geven we hier alleen een korte opsomming van de gehanteerde criteria en de geconstateerde risico's op locatieniveau:

Schema Geconstateerde risico's stadionlocatie tijdens uitvoeren VER

criterium	Welke risico's waren het?
Omgeving locatie is geschikt voor vestiging stadion	Aanwezigheid kwetsbare bedrijven en woonwijk. Risico op vandalisme, parkeeroverlast, rellen.
Dimensionering toegangswegen locatie	Beperkt ingesteld op piekbelasting en altijd ingesteld op afhandeling verkeer door stewards. Risico voor ongelukken en parkeeroverlast.
Bereikbaarheid locatie voor hulpdiensten	Geen exclusieve calamiteitsroutes voorzien.
Bereikbaarheid locatie met auto/bus	Bereikbaar, maar grote afhankelijkheid van inzet stewards.
Bereikbaarheid locatie met OV	Voorzieningen voldoende, maar oplevering gepland na oplevering stadion. Afstanden tot stadion zijn behoorlijk groot, geen 'eigen' stadionhalte.

Bereikbaarheid locatie met fiets/ te voet	Route onder A4 verslechtert door komst stadion (visuele blokkade), capaciteit Donau moet nagerekend worden.
Kwetsbaarheid locatie voor gevaarlijke stoffen	Gevaarlijke stoffenroute loopt langs stadion.
Vluchtmogelijkheden voor bezoekers vanuit de locatie	Inschatting dat er weinig ruimte om de locatie heen is om naartoe te vluchten.
Veiligheid inrichting stadion	Geen risico's geconstateerd.

2.3 Prestatie- eisen VER ADO Den Haag, locatie Forepark

Op basis van de geconstateerde risico's uit paragraaf 2.2 werden er vier prestatie-eisen geformuleerd waar een stadionlocatie aan zou moeten voldoen om voldoende veilig worden:

- 1 Een optimale bereikbaarheid van de locatie voor bezoekers en hulpdiensten; binnen een uur moet de locatie bereikt kunnen worden en bovenal verlaten kunnen worden.
- 2 Een exclusieve calamiteitenroute die het stadion van twee kanten benaderbaar maakt;
- 3 Voldoende parkeergelegenheid in de directe omgeving van het stadion;
- 4 Facultatief: een 'eigen' openbaar vervoer station in de directe omgeving van het stadion.

De gemeente heeft de eerste drie prestatie-eisen overgenomen en als uitgangspunt van haar Veiligheidsplan genomen. Daarnaast heeft zij als prestatie-eis opgenomen dat de veiligheid in de directe omgeving van het stadion gewaarborgd moet zijn.

2.4 De 'vertaling' van de prestatie-eisen in het Veiligheidsplan

In deze paragraaf zullen we per prestatie-eis een overzicht geven van de uitwerking daarvan in het Veiligheidsplan. De laatste paragraaf vermeldt of de te nemen maatregelen naar onze mening voldoende zijn om de veiligheid te waarborgen in de toekomst.

Schema Beoordeling Veiligheidsplan op prestatie-eisen

Prestatie-eis	Uitwerking in Veiligheidsplan	Voldoende om de veiligheid te waarborgen?
1. Een optimale bereikbaarheid van de locatie voor bezoekers en hulpdiensten	<ul style="list-style-type: none"> • aanpassingen aan de lokale infrastructuur op verschillende plaatsen; vooral gericht op autoverkeer; • actief parkeerbeheer d.m.v. opzetten verkeers- en vervoersmanagement; • een aantal te realiseren randvoorwaarden ten aanzien van parkeren, routing (ook voor voetgangers), bewegwijzering en wedstrijdijden; • buslijnen 33 en 42 stoppen op 200 meter van het stadion. Tussen de 15 en 30 minuten wachttijd; • vanaf medio 2006 NS station Ypenburg, Randstadrail en buslijn 19 (tussen de 10 en 15 minuten wachttijd); • uitsupporters worden in bussen en met combikaarten aangevoerd via een bussluis, begeleid door politie. Visueel en fysiek gescheiden van thuisupporters; • voldoende fietsroutes aanwezig; door middel van beheermaatregelen wordt overlast voorkomen. 	ja, op termijn
2. Een exclusieve calamiteitenroute die het stadion van twee kanten benaderbaar maakt	<ul style="list-style-type: none"> • fietsroute Nieuwveensepad wordt verzwaaard (= extra calamiteitenroute); • aanleg van twee afsluitbare bruggen naar het stadion; • een verdieping van de fietstunnels onder de A4 (= extra calamiteitenroute); • Donau wordt tijdens wedstrijden niet apart vrijgehouden voor hulpdiensten. 	ja, per direct

3. Voldoende parkeergelegenheid in de directe omgeving van het stadion	<ul style="list-style-type: none"> • er worden op termijn tussen de 3500 en 3800 parkeerplaatsen gecreëerd: rondom stadion, op 'rest Wegener', Taag, Zegwaard, stationslocatie Ypenburg, en (tijdelijk) GAVI-kavel; • in 2005 1500 parkeerplekken in omgeving stadion, rest tot maximaal 2009 op GAVI-pendelkavel. Vervoer naar stadion per bus; • bij 100% bezetting van het stadion tekort van 874 plaatsen (uitgaand van de 3500 parkeerplaatsen); wordt opgevangen door pendelbussen of groepsvervoer; • er wordt onderzocht of er mede gebruik van particuliere locaties plaats kan vinden; • er wordt verkeers- en vervoersmanagement opgezet met een combi-parkeerkaart. Komt voor rekening van ADO Den Haag; • door fysieke maatregelen wordt voorkomen dat bezoekers op bedrijvenparkeerterreinen parkeren. 	ja, op termijn
4. Facultatief: een 'eigen' openbaar vervoer station in de directe omgeving van het stadion	<ul style="list-style-type: none"> • valt niet te realiseren. 	n.v.t.
5. Overige voorgenomen maatregelen voortvloeiend uit risicoanalyse	<ul style="list-style-type: none"> • verbeteren fysieke afscheiding van woonwijk de Lanen; • verbeteren en aanleggen van voetpaden naar het stadion; • het weren van parkeren op de Donau; • een voorplein aan de zuidzijde van het stadion; • een omloop (9 meter breed) rondom het stadion voor hulpdiensten. 	ja

Ad.1 Een optimale bereikbaarheid van de locatie voor bezoekers en hulpdiensten

De planning voor de oplevering van het stadion staat medio 2005 gepland. De locatie wordt echter pas medio 2006 goed bereikbaar voor bezoekers; de haltes van Randstadrail, station Ypenburg en de inmiddels bus geworden tramlijn 19 worden medio 2006 geopend. Ook zijn een aantal aanpassingen aan de lokale infrastructuur dan waarschijnlijk nog niet gereed (aanpassing kruising Donau/Landscheidingsweg en aanpassing afrit A12). In het convenant dat met ADO Den Haag wordt afgesloten, zullen maatregelen opgenomen zijn om de periode tussen de oplevering van het stadion en de oplevering van de OV-haltes op te vangen. Hoe dit wordt gedaan is op dit moment nog niet duidelijk. ADO is echter de verantwoordelijke partij voor de uitvoering.

De verandering van lijn 19 van een tram in een buslijn betekent dat er per keer minder bezoekers vervoerd kunnen worden. Voordeel is wel dat de bus flexibeler is en op wedstrijddagen dichterbij het stadion kan halteren op een tijdelijke stadionhalte. Op 'gewone' dagen kan de bus dan alleen in de wijk De Lanen stoppen. Op dit moment vinden reeds gesprekken plaats met de vervoerders over een eventuele stadionhalte.

Er zijn en komen voldoende fietsroutes naar en door het gebied. Naast de route onder de A4 wordt nu ook de fietsroute óver de A4, ter hoogte van de Taag verder aangelegd. Dat kan bijvoorbeeld 's nachts een alternatief bieden voor de route onder de A4 door. Ook wordt er nog een studie gedaan naar het verleggen van de fietsroute vanuit Den Haag langs de A12 (westzijde). De resultaten komen in oktober 2003 beschikbaar. Het oude centrum van Leidschendam-Voorburg wordt ontlast van (brom)fietsers door tijdelijke omleidingmaatregelen op wedstrijddagen.

De bereikbaarheid van de bedrijven in het Forepark wordt gewaarborgd door wedstrijden niet tijdens de spits te laten beginnen en zoveel mogelijk wedstrijden in het weekend te plannen.

Ad. 2 Een exclusieve calamiteitenroute die het stadion van twee kanten benaderbaar maakt

Door de aanleg van het Nieuwveense pad en de route onder de A4 als calamiteitenroute, voldoet het stadion aan de eis dat het van minimaal twee kanten benaderbaar moet zijn. De Donau wordt op wedstrijddagen niet meer apart vrij gehouden voor de hulpdiensten, maar met behulp van stewards kan deze weg ook vrij gemaakt worden in het geval van een calamiteit. Omdat er op wedstrijddagen niet geparkeerd mag worden langs de Donau is deze route ruim genoeg.

Ad. 3 Voldoende parkeergelegenheid in de directe omgeving van het stadion

In principe is er op termijn voldoende gelegenheid om in de buurt van het stadion te parkeren. Bij oplevering van het stadion is dat echter nog niet het geval. Er zullen dan in ieder geval 1500 plaatsen in de directe omgeving van het stadion gerealiseerd zijn en 2000 op de GAVI-pendellocatie, maar ideaal is dit niet. De GAVI-kavel ligt bijna 2 kilometer van de stadionlocatie, een afstand die te groot is om bezoekers wandelend naar het stadion te laten gaan. Er zullen dus pendelbussen ingezet moeten worden. Het eerste half jaar na oplevering van het stadion kunnen deze bussen naar verluidt nog geen gebruik maken van de nieuwe tunnel onder de A12 (bron: 'Rapportage reacties op Veiligheidsplan'), omdat deze pas begin 2006 wordt opgeleverd. De pendelbussen zullen via de Ypenburgse Boslaan en de A4 naar het stadion moeten.

Vanaf 2009 (afhankelijk van de onteigeningsprocedure) zal in ieder geval ook de Zegwaardlocatie beschikbaar zijn om te parkeren. Daar is minimaal capaciteit voor 2000 auto's, ervan uitgaand dat een deel van het terrein door Rijkswaterstaat wordt geclaimd voor een afrit van de A12. (De heer Van Mourik noemde overigens een getal van 2300 beschikbare plaatsen; dat is niet in de stukken terug te vinden). Het totale aantal parkeerplaatsen komt daarmee op 3500, wat bij een uitverkocht stadion nog steeds een tekort van ruim 800 plaatsen betekent. Inmiddels is er wel reeds informeel overleg over het gebruik van particuliere parkeerplaatsen in de buurt van het stadion. Deze zullen wellicht de ontbrekende plaatsen op kunnen leveren. Daarnaast denkt de gemeente over een combikaart 'toegang stadion - OV', om te stimuleren dat mensen met het OV komen. Wanneer deze combikaart er kan zijn is niet duidelijk; het zou echter wel het 'gat' kunnen dichten tussen het aantal parkeerplekken en het aantal bezoekers op topwedstrijddagen.

De tunnel onder de A12 wordt zo ingericht dat snel- en langzaam verkeer gescheiden wordt (door een lage muur), maar visueel wel contact heeft met elkaar. Het voetgangerspad bevindt zich aan de zuidzijde van de tunnel. Dat betekent dat men, komende uit de tunnel, altijd de rijweg over moet steken om bij het voetpad richting stadion te komen. Onduidelijk is nog hoe voetgangers geacht worden dat veilig te doen.

Door het nemen van fysieke maatregelen wordt voorkomen dat supporters op bedrijventerreinen parkeren. Ook wordt verkeer- en parkeerbeheer ingesteld, wat wil zeggen dat er op wedstrijddagen gebruik wordt gemaakt van stewards om automobilisten te begeleiden naar parkeerplekken en te voorkomen dat men in De Lanen of op bedrijfsterrein parkeert. Door het aanbrennen van bebording leidt men auto's naar de parkeerterreinen.

In het veiligheidsplan is nog geen informatie opgenomen over het verkeer- en beheerplan dat er moet komen en dat de stromen van en naar het stadion in goede banen moet leiden.

Ad. 4 Facultatief: een 'eigen' openbaar vervoer station in de directe omgeving van het stadion

Reeds ten tijde van de uitvoering van de VER was men het stadion voorbij dat er een apart stadiontreinstation gemaakt kon worden. Zeker gezien de 'toestanden' die men nu op gebied van parkeren en openbaar vervoer tegemoet gaat, een gemiste kans wat DSP-groep betreft.

Ad. 5 Overige voorgenomen maatregelen voortvloeiend uit risicoanalyse

Aanvullend aan de uitvoering van de drie prestatie-eisen worden er nog een aantal maatregelen genomen om de wijk De Lanen geen overlast te bezorgen en om een vlotte doorstroom van auto's en bezoekers te garanderen. Daarnaast wordt het ontwerp van het stadion zelf zodanig uitgevoerd dat tegemoet gekomen wordt aan de eisen van de hulpdiensten op gebied van veiligheid en toegankelijkheid.

Overige aandachtspunten

Er worden in de verschillende aangeleverde stukken een aantal zaken genoemd waar het Veiligheidsplan verder niet op ingaat. Allereerst wordt gesteld dat de bouw van het stadion gefaseerd mogelijk is. Dat betekent in veel gevallen een jarenlange overlast voor omliggende bedrijven en woningen. Het plan vermeldt verder niet hoe men tijdens de bouwfase bereikbaarheid en veiligheid garandeert.

In het concept Veiligheidsplan werd melding gemaakt van een onderzoek naar de externe veiligheidsrisico's aanwezig in de omgeving van het stadion. Getoond werd dat dit risico minimaal was. Wat echter niet duidelijk uit de rapportage naar voren kwam was of de afritten van A12 en A4 ook meegenomen waren in de berekeningen. Het is voorstelbaar dat bij topdrukke de doorstroom op de snelweg vertraging oplevert, wat een risico op achterop botsend verkeer veroorzaakt.

2.5 Conclusies

Op basis van de vorige paragrafen kunnen er, met de vraagstelling in het achterhoofd, conclusies worden getrokken ten aanzien van de maatregelen die gemeente en ADO Den Haag nemen om de veiligheid in en om het stadion te waarborgen.

Als *algemene conclusie* kan gesteld worden dat de voorgestelde maatregelen op lange termijn inderdaad de veiligheid in het plangebied verhogen, maar dat dit pas ruim *na* oplevering van het stadion gebeurt. In de periode 2005 – 2006 worden cruciale onderdelen van het veiligheidsplan nog uitgevoerd, wat een onwenselijke en onveilige situatie kan opleveren. Ook bestaat er voornamelijk onduidelijkheid over het ondersteunende verkeer- en parkeerplan, dat als een essentieel onderdeel van het Veiligheidsplan gezien moet worden.

Puntsgewijs volgen hier onder de deelconclusies:

Algemeen

- De voorgestelde maatregelen komen tegemoet aan de gestelde prestatie-eisen rondom de veiligheid van het stadion, maar zijn pas een jaar na oplevering van het stadion op volle sterkte; dit betekent een verhoogd veiligheidsrisico voor de periode 2005- 2006, omdat het stadion dan slechts bereikbaar is met twee buslijnen en de auto.

- Anders dan in algemene termen (groeps- en pendelvervoer) wordt niet duidelijk hoe de gemeente de periode tussen oplevering van het stadion en gereed komen van de openbaar vervoervoorzieningen gaat overbruggen.
- De mogelijkheden voor andere evenementen dan voetbalwedstrijden en voetbal gerelateerde evenementen houdt men open.
- Tijden van de wedstrijden worden zoveel mogelijk aangepast aan de werktijden van de bedrijven in het Forepark; dit is echter nog geen harde afspraak.
- Het gefaseerd bouwen van het stadion kan overlast voor jaren opleveren; het plan geeft geen inzicht in de veiligheidssituatie tijdens de bouwfase.

Verkeer en vervoer

- Grote knelpunten in het Veiligheidsplan zijn de tijdige beschikbaarheid van de openbaar vervoer voorzieningen en de tijdige beschikbaarheid van voldoende parkeerplaatsen in de buurt.
- Er zal tot maximaal 2009 pendelvervoer geregeld moeten worden voor auto's vanaf GAVI-kavel; (waarbij tot begin 2006 vanaf de GAVI-kavel omgereden moet worden om bij het stadion te komen omdat de tunnel onder de A12 nog niet klaar is); garanties dat automobilisten daadwerkelijk gebruik maken van de pendelbussen zijn er echter niet te geven.
- Het ontbreken van een 'eigen' stadionhalte blijft naar de mening van DSP nog steeds een gemiste kans.
- De omzetting van lijn 19 in een buslijn heeft als nadeel dat er minder mensen vervoerd kunnen worden; voordeel is wel dat men nu een flexibele stadionhalte kan maken op wedstrijddagen.
- Bezoekers die met het OV komen zullen ook met behulp van stewards naar het stadion worden begeleid (achter de bedrijven langs); er lijkt geen 'natuurlijke' route te zijn om te lopen (langs de Donau wordt wel het voetgangerspad verbreed); op enkele punten in het plan komt het voor dat voetgangers geacht worden gebruik te maken van de (opritten van) fietspaden; dit is een onwenselijke situatie.

Parkeermanagement

- De gemeente en ADO Den Haag kiezen bewust voor het inzetten van stewards voor het afhandelen van de auto- en bezoekersstroom naar en van het stadion; dit betekent dat deze post tot in lengte van jaren op de begroting drukt.
- Plannen van aanpak voor vervoer- en parkeermanagement worden ter instemming aan bestuur en politie voorgelegd; deze zijn op dit moment echter nog niet beschikbaar; dat betekent dat er nog geen inzicht bestaat in een cruciaal onderdeel van het Veiligheidsplan; dit levert onrust op voor bewoners en bedrijven.

Calamiteitenroutes

- Er zijn nu vier calamiteitenroutes; dat komt tegemoet aan de wens van de hulpdiensten; deze zijn klaar bij oplevering van het stadion.

Vandalisme

- De maatregelen voor de bescherming van de in het Forepark gevestigde bedrijven worden niet verder uitgewerkt en blijven algemeen.

Het stadion zelf

- De voorzieningen in het stadionplangebied komen tegemoet aan eerdere eisen van de hulpdiensten (vrije route van 9 meter om het stadion, ruimte in het stadion voor hulpdiensten).

3 Alternatieven en aanbevelingen

3.1 Alternatieven

De hoeveelheid alternatieven die reeds geopperd zijn rondom de bouw van het stadion en het omliggende plangebied geven ons inziens nogmaals aan dat de keuze voor het Forepark als stadionlocatie niet een van de gelukkigste is. Voor zowel parkeren, openbaar vervoer en infrastructuur zijn talloze varianten de revue gepasseerd, die allemaal, naast een voordeel, ook weer nadelen hadden. Er blijven eigenlijk nauwelijks échte alternatieven over die de veiligheid rondom het stadion daadwerkelijk verbeteren zonder andere maatregelen weer teniet te doen.

Onderstaand geven we daarom niet zozeer alternatieven, als meer suggesties om aan vast te houden bij de ontwikkeling van het stadion:

- Houd vast aan een stadionhalte voor lijn 19, dicht in de buurt van het stadion, ook wanneer het ooit een tram wordt; het halteren in de wijk is tegenstrijdig met de fysieke maatregelen die men neemt om de wijk af te sluiten voor supporters.
- Om de bereikbaarheid van het stadion te vergroten zouden de bussen 33 en 42 op wedstrijddagen frequenter kunnen rijden.
- De mogelijkheid van het aanleggen van een tunnel onder de A12 ter hoogte van de Schelde is reeds afgewezen wegens te hoge kosten. Een directe verbinding tussen GAVI-kavel en stadion blijft echter wenselijk om de bereikbaarheid te vergroten en is bovendien toekomstgericht.
- Vraag aan de gemeente een duidelijk overzicht van infrastructurele maatregelen, vooral ook gericht op fietsers en voetgangers. De situatie bij de tunnel onder de A12 blijft onduidelijk. Hoe moeten voetgangers vanuit de tunnel naar het voetpad richting het stadion komen?
- Onderdeel van het vervoer- en parkeermanagement zou een systeem moeten zijn om bewoners, bedrijven en supporters te voorzien van een soort toegangspasjes voor het gebied; dit kan meegenomen worden bij de ontwikkeling van het hele systeem.

3.2 Aanbevelingen

Onderstaand een aantal aanbevelingen die proces gericht zijn. Zij kunnen ervoor zorgen dat zowel in het voortraject als tijdens de bouw de veiligheid van het stadion optimaal gewaarborgd is:

- Koppel de goedkeuring van het Raadsvoorstel over het stadion aan een uitgewerkt vervoer- en parkeermanagementplan; ook en juist voor de periode tot midden 2006 wanneer pas de voorzieningen op peil zijn. Dit vormt een cruciaal onderdeel van het Veiligheidsplan en kan ons inziens niet los van elkaar beoordeeld worden.
- Koppel de te nemen veiligheidsmaatregelen aan de verlening bouwvergunning en het contract met de projectontwikkelaar; vraag garanties dat de doorstroming en de bereikbaarheid van het stadion goed geregeld zijn, ook tijdens de bouwfase!
- Vraag in vergunningen voor wedstrijden altijd garanties voor genomen veiligheidsmaatregelen, ook in relatie tot de openingstijden van de bedrijven en de spits. Vraag om plannen te overleggen, waarin de in te zetten capaciteit wordt beschreven.

- Houd de VER begeleidingsgroep blijvend betrokken bij de bouw van het stadion (tot en met de evaluatiefase) en vraag hen de plannen te toetsen op (sociale) veiligheidsaspecten en calamiteiten, ook voordat de bouwvergunning wordt verleend. Vraag hen ook scenario's te ontwikkelen om de hulpbehoefte op enig moment in te kunnen schatten.
- Vraag in hoeverre het stadion ontwerp rekening heeft gehouden met toekomstige ontwikkelingen; met andere woorden hoe flexibel is het ontwerp bij toekomstige ontwikkelingen? Is dit voldoende? Zijn er nu al zaken die uitgevoerd kunnen worden om zowel de huidige als de toekomstige flexibiliteit te garanderen?
- Vraag om een uitgewerkt communicatieplan ten aanzien van overleg met en voorlichting aan omwonenden van het toekomstig stadion. Vroegtijdige en heldere communicatie ten aanzien van de inspraakmogelijkheden is noodzakelijk.

Bijlagen

Bijlage 1 Geraadpleegde personen

- De heer Nico van Mourik, directeur Bestuursdienst Den Haag
- De heer Jacques Ruts, adviseur Stichting Stadion Ontwikkeling
- De heer Karel Soeters, voorzitter ondernemersvereniging Forepark, directeur Kone Liften BV

Bijlage 2 Gebruikt materiaal

- *Raadvoorstel Naar realisatie van een nieuw voetbalstadion in Den Haag:*
 - Veiligheidsplan nieuwe stadion Forepark
 - Parkeerplan Voetbalstadion Den Haag
 - Rapportage reacties op Veiligheidsplan
 - Stedenbouwkundige planologische beoordeling propositie Ballast Nedam
 - Rapportage verloop Europese aanbesteding
- *Veiligheidseffectrapportage ADO Den Haag, locatie Forepark, DSP-groep, in opdracht van de DSO van de gemeente Den Haag, mei 2002.*
- *Bereikbaarheid ADO Den Haag stadion Forepark, Ingenieursbureau Den Haag, november 2002.*
- *Ontwerp Stadionontwikkeling te Den Haag, opdrachtgever Stadion Ontwikkeling b.v., door Ballast Nedam Bouw en Ontwikkeling b.v. en Zwarts en Jansma Architecten*