

**Veiligheids Effect
Rapportage
stadscentrum
Almere 2005**

Eindrapportage

Amsterdam, maart 1996
Van Dijk, Van Someren en Partners
Harm Jan Korthals Altes
met medewerking van:
Tobias Woldendorp, DSP
R.A.J. van der Bijl, Bureau Van der Bijl
C.D.J. Cieraad, Bureau SAVE

Inhoudsopgave

	pagina
1 Opdracht en werkwijze	1
2 Veiligheids Effect Rapportage	2
2.1 Parkeerlaag	2
2.1.1 Algemene analyse	2
2.1.2 Sociale aspecten van veiligheid	2
2.1.3 Fysieke aspecten van veiligheid	3
2.1.4 Handreikingen	3
2.2 Dek	4
2.2.1 Algemene analyse	4
2.2.2 Sociale aspecten van veiligheid	4
2.2.3 Fysieke aspecten van veiligheid	5
2.2.4 Handreikingen	5
3 Procesevaluatie	6
 Bijlage: Checklist voor de observatie van winkelgebieden	 7

■

1 Opdracht en werkwijze

In het kader van de instrumentontwikkeling voor de Veiligheids Effect Rapportage (VER) honoreerde het Ministerie van Binnenlandse Zaken in september 1995 een subsidieverzoek van de gemeente Almere om de plannen voor grootschalige nieuwbouw in het stadscentrum van Almere Stad te onderwerpen aan een (experimentele) VER. De opdracht werd door de gemeente Almere uitbesteed aan externe bureaus met deskundigheid op het gebied van sociale, respectievelijk fysieke aspecten van veiligheid, met andere woorden het veiligheidsprobleem werd **integraal** onderzocht en beadviseerd.

De begeleiding vond plaats door de lokale werkgroep 'Veiligheidscriteria' waarin gemeente, politie en brandweer vertegenwoordigd zijn. In de startnotitie van de samenwerkende bureaus was voorzien in een co-productie van werkgroepleden en externen, een interactieve werkwijze derhalve. Gezien de krappe planning van de bestuurlijke besluitvorming kwam het idee van interactief werken in de knel en moest het verband van samenwerkende bureaus reeds dezelfde maand met een rapportage komen. Bedoelde rapportage is integraal en ongewijzigd als hoofdstuk 2 in de voorliggende eindrapportage opgenomen.

De rapportage van september 1995 is direct na gereedkoming overhandigd aan de voorzitter van de werkgroep 'Beheer en logistiek', die ook alle andere adviezen op functioneel gebied verzamelde en gebundeld, voorzien van een opdracht, doorsluisde naar de architect. De terugkoppeling met de werkgroep 'Veiligheidscriteria' vond plaats in december 1995. De rapportage bleek zoals was beoogd wel degelijk tot wijzigingen in plannen en uitgangspunten te hebben geleid. Dit wordt uitgewerkt in hoofdstuk 3 van voorliggende rapportage.

De rapportage wordt besloten met een checklist voor de observatie van (plannen voor) winkelgebieden, die geschikt is voor de uitvoering van volgende integrale VER's voor winkelgebieden.

Om de VER voor Almere te kunnen opstellen is precedentenonderzoek gedaan in winkelgebieden in Amsterdam Buitenveldert, Capelle aan de IJssel, Nieuwegein en Zoetermeer. De checklist berust op dit scala van precedenten en kan daardoor als algemeen bruikbaar worden beschouwd. De checklist vormt tevens de leidraad voor het documenteren van de genoemde precedentplannen in het systeem PREDORE voor computerondersteund adviseren. Voor deze activiteit is in december 1995 door het ministerie van Binnenlandse Zaken opdracht gegeven aan één van de leden van het verband van samenwerkende bureaus, Bureau Van der Bijl.

2 Veiligheids Effect Rapportage

2.1 Parkeerlaag

2.1.1 Algemene analyse

De parkeerlaag (beneden maaiveld) is in het planconcept voorgesteld als een openbare ruimte, die méér is dan een 'garage'. Het is echter op grond van het programma niet realistisch deze ruimte voor te stellen als een bruisende publieksruimte. De parkeerfunctie bepaalt 90% van het programma en door toevoegen van een aantal functies zoals een supermarkt en een bushalte wordt dit nog geen aangename verblijfsruimte. Het echt interessante programma bevindt zich op het niveau daarboven, het dek.

Ook een hoogwaardige afwerking en heldere verlichting, die overigens noodzakelijke voorwaarden zijn in het kader van de veiligheid, doen nog geen plek ontstaan die levendig is. Met name in de avond- en nachtelijke uren zal het een uitgestorven gebied zijn.

2.1.2 Sociale aspecten van veiligheid

Verdeling van publiekstrekkers (dagsituatie)

Bij een spreiding van de winkelfuncties op de diagonaal welke de twee bestaande winkelgebieden verbindt ontstaan de meeste voetgangersbewegingen. Voor sociale aspecten van veiligheid is dit de gunstigste situatie. Eerder uitgangspunt was de projectie van *drie* winkelvoorzieningen op de parkeerlaag, nu is er nog slechts *één* excentrisch gelegen warenhuis geprojecteerd.

Vides

De werking van de vides is beperkt. We verwachten een minder positieve werking van de sfeer die door de vides wordt opgeroepen. De vides in de garage zijn in feite lichtschachten. Het is in die zin weinig meer dan openbaar groen in een kuil (in twee gevallen) en een glazen doos in het andere geval; een doos, die overdag een bijdrage zal leveren aan de levendigheid omdat hierin de opgang naar het warenhuis geprojecteerd is, maar waar 's avonds geen heilzame werking van te verwachten valt (het zal eerder een potentieel doelwit van vandalisme zijn).

Kolommenstructuur

Ondergronds is sprake van een heldere, orthogonale verkaveling. Als de kolommenstructuur dit 'grid' zou volgen, kan er een overzichtelijke situatie ontstaan. De bebouwing bovengronds is echter kris-kras verkaveld. Daardoor zal de kolommenstructuur waarschijnlijk niet kunnen corresponderen met het parkeer-grid. Dit resulteert in belemmerde zichtlijnen en het ontstaan van overlast- en brandgevoelige resthoeken. Omdat de uitwerking - aldus de architect - 'niet als een vaststaande verkaveling doch als een illustratie van potenties' opgevat moet worden, kan dit punt voortdurend de nodige aandacht blijven genieten.

Fietsroute langs busbaan

De fietsroute in combinatie met de busbaan is absoluut geen gelijkwaardig alternatief voor de mogelijkheden die er op maaiveld aangeboden kunnen worden. Een alternatieve route 'buitenom' is niet vanzelfsprekend beter dan de route door

de garage. Door de weinig overzichtelijke openbare ruimte over en langs het gebogen maaiveld is dit alternatief minstens zo onbehaaglijk als de ondergrondse fietsverbinding. Het meest preventieve alternatief loopt over het dek, pal langs woningen.

Bushalte

Een bushalte ondergronds is geforceerd, zeker wanneer daar een positieve bijdrage aan de levendigheid aan toe geschreven wordt; het verdiepte plein zal naar verwachting eveneens niet levensvatbaar zijn; daar bij de ondergrondse openbare gewelfde ruimte ter hoogte van de boog telkens extra lagen voor parkeren geprojecteerd worden prevaleert de technische functie, waardoor de ruimtelijke werking van het verhoogde plafond niet benut wordt.

2.1.3 Fysieke aspecten van veiligheid

Vuurlast

Brandveiligheidseisen die straks gesteld worden aan het ontwerp worden onder meer bepaald op basis van de aanwezige vuurlast (brandbare massa) in de parkeervoorziening. Daarbij moeten niet alleen de auto's, maar ook de materialen van vloeren en wanden meegeteld worden voorzover deze materialen brandbaar zijn. Toepassing van asfalt als verharding geeft een aanmerkelijke verhoging van de vuurlast en zal resulteren in meer ingrijpende eisen aan het ontwerp, zoals de hierna te noemen compartimentsgrootte.

Compartimenteren en/of sprinkleren

Van groot belang is dat de definitie van 'compartiment' in de nieuwe regelgeving gaat veranderen. Ook een parkeervoorziening als in Almere Stadshart kan daardoor als compartiment worden opgevat. De parkeerlaag zal, afhankelijk van het aantal en de grootte van de rookschachten/rookafzuiging, waarschijnlijk in 4 of meer compartimenten moeten worden verdeeld, tenzij men een sprinklerinstallatie aanlegt.

Toepassing van een dergelijke installatie vergroot weliswaar het toelaatbare oppervlak van het compartiment met een factor 10, maar heeft het nadeel van de vandalismegevoeligheid, daar waar de sprinklerkoppen binnen handbereik hangen. Zeker waar de vrije hoogte beperkt wordt door het 'tussenschuiven' van een extra parkeerlaag moet voor de effectiviteit en beheerbaarheid van de sprinklervoorziening worden gevreesd.

Er is op het punt van compartimentering dus een duidelijke keuze tussen twee oplossingsrichtingen: grote compartimenten met sprinklers dan wel kleinere compartimenten zonder.

2.1.4 Handreikingen

- Compartimenteren van de garage levert beter te beheren eenheden op en is ook uit oogpunt van brandpreventie gunstig; tevens is het aan te bevelen een onderscheid te maken in parkeergarage(s) voor de woningen (met een inpandig stijgpunt) en een openbare garage (met een beperkt aantal stijgpunten uitkomend op pleinachtige ruimten op maaiveld die goed in het zicht van woningen liggen).
- Contingent vaststellen voor het aantal parkeerplaatsen. In plaats van alle denkbare ruimte te benutten door het tussenschuiven van een extra parkeerlaag waar de bouwhoogte dit toelaat, zou deze hoogte speelruimte kunnen geven voor het ontwikkelen van prettig gedimensioneerde ondergrondse openbare ruimten.

- Concentreren van de als publieksruimte bedoelde en daarop in te richten openbare ruimte bij de winkelvoorzieningen en deze publieke ruimten niet verspreiden over de hele parkeerlaag.
- Zoeken naar een alternatieve fietsroute over het dek, zodat fietsers naar Filmwijk/Parkwijk niet gedwongen zijn altijd de ondergrondse route te nemen.

2.2 Dek

2.2.1 Algemene analyse

Vanuit sociale aspecten van veiligheid geeft de manier waarop met het ontwerp van de openbare ruimte is omgegaan redenen tot zorg. Ter toelichting op deze zorg citeren wij allereerst de betreffende tekstpassages uit het document van OMA 'Almere aanpassing planconcept', paragraaf 'het onderzoek':

"Dit model leverde door de grootte van zijn elementen een relatief eenvoudig te begrijpen patroon van openbare ruimten op. Verder was een sterk punt dat de stedelijke ruimte zich losmaakt van het traditionele patroon van straten en pleinen, zodat het niet concurreert met de al aanwezige patronen en eigenschappen in de rest van Almere".

Het onderzoek - zoals hier bedoeld - vertrekt vanuit de massa en niet vanuit de ruimte. Door het manipuleren van bouwmassa in grootte in richting ontstaan openbare ruimten, als resultante en niet als ordenend principe. Door de kriskrasstructuur van de neergezette gebouwen ontstaat een labyrint van openbare ruimten op het dek. Deze verschijningsvorm genereert ongunstige randvoorwaarden voor sociale aspecten van veiligheid, in het bijzonder wat betreft de onveiligheidsbeleving en de beheerbaarheid van de openbare ruimte.

Vanuit de geschetste werkwijze ontstaat niet als vanzelf een logisch netwerk van openbare ruimten met een bepaalde hiërarchie, oriëntatiemogelijkheid, functionele differentiatie en goede aansluitingen op de bestaande stad; aspecten die alle bijdragen aan de beoogde kwaliteit van de openbare ruimte als publiek domein. Het afstappen van de vertrouwde openbare ruimte-typen (straat, plein, passage) geeft nog geen garantie voor het ontstaan van leefbaarheid. Voordat men de overstap maakt van vertrouwde ruimtetypen naar experimentele ruimtetypen, dient men zich er terdege van te vergewissen of aan voorwaarden van zichtbaarheid, sociale ogen en betrokkenheid van het publiek bij de ruimte is voldaan.

2.2.2 Sociale aspecten van veiligheid

Sokkels van winkels

Een groot deel van de gebouwen voorziet in een sokkel van winkels met daarboven niet direct woningen maar kantoren of bergingen. Het aantal mensen dat direct uitkijkt op de openbare ruimte is in die gevallen erg gering. Het onbewoonde deel van het gebouw beslaat soms de *drie* onderste lagen, en dat zijn nu juist de lagen die voor de sociale ogen het belangrijkste zijn. Slechts de blokken 10 en 3 voorzien deels in de aanwezigheid van woningen op maaiveld. In de omgeving van alle andere blokken zijn onvoldoende 'sociale ogen'. Daarbij komt dat alle auto's benedendeks staan en de bereidheid naar buiten te rennen bij onraad nihil zal zijn ("Mijn auto staat er niet dus waarom zou ik?").

Diagonaal

Hoe origineel en spectaculair het netwerk van openbare ruimten straks ook zal worden, er zal bij het publiek altijd een grote behoefte aan duidelijke oriëntatie blijven bestaan. De hoofdrichting van de as (diagonaal) die de beide bestaande winkelgebieden met elkaar kortsluit moet op de een of andere wijze altijd zichtbaar en voelbaar blijven in het beloop van de openbare ruimte. De verkavelingsmodellen 1, 2 en 3 die de architect bestudeerd maar vervolgens verworpen heeft, voldoen beter aan deze eis dan model 10, het voorkeursmodel van de architect.

Woontorens

De woontorens zijn als losstaande massa geprojecteerd en niet geïntegreerd in grotere bouwmassa's. Daardoor ontstaan gefragmenteerde, moeilijk beheerbare openbare ruimten en worden de nadelige effecten van hoogbouw op het vlak van wind- en bezonningshinder sterker voelbaar dan strikt nodig is.

2.2.3 Fysieke aspecten van veiligheid

Brandweerroutes

De bereikbaarheid en berijdbaarheid van het dek voor brandweerwagens en de aanwezigheid van bluspunten bij afzonderlijke gebouwen zijn voorwaarden. In de sterkte van het dek moet rekening worden gehouden met brandweervoertuigen van 15 ton (een autoladder moet kunnen 'stempelen' met vier stempels van 30 x 30 cm.).

Een overzichtelijk stelsel van openbare ruimten, zoals bepleit in paragraaf 3.2, is ook in het belang van een goede bereikbaarheid van de gebouwen op het dek voor de brandweer.

Woontorens

De slanke, hoge woontorens die in het plan geprojecteerd zijn doen de vraag rijzen of daarbinnen ruimte te vinden is om twee onafhankelijke vluchtwegen te realiseren. Een recente ministeriële Regelgeving stelt dat op een vluchtweg/ingang/trappenhuis hoogstens 800 m² woningoppervlak mag uitkomen. Daar gaat men ruim overheen.

Dit zou tot gevolg kunnen hebben dat aanmerkelijke vorm- en volumewijzigingen nodig blijken, die mogelijk ook doorwerken in het ontwerp van de parkeerlaag.

2.2.4 Handreikingen

- Vergroting van het aantal woningen dat zicht heeft op het dek en het zo veel mogelijk naar het maaiveld (*dek* in dit geval) halen van de sociale ogen.
- Her-introductie van de diagonaal als heldere openbare ruimte, die zicht en oriëntatie kan garanderen en waaraan verblijfsplekken gekoppeld kunnen worden.

3 Procesevaluatie

Kenschets van het proces

De Veiligheids Effect Rapportage (VER) is behalve voor bestuurders en andere betrokkenen bij het planproces, zoals de opdrachtgever van het plan, met name van belang voor de *architect*. Hij is degene die de probleemanalyse moet vertalen in concrete planwijzigingen. De opstellers van de VER noch de begeleiders (de leden van de werkgroep 'Veiligheidscriteria') kregen de architect echter te spreken. Er was geen sprake van een open planproces. De rapportage werd overhandigd aan de voorzitter van de werkgroep 'Logistiek en beheer'. Deze werkgroep ressorteert onder de gemeentelijke projectorganisatie voor het stadscentrum. Het voorzitterschap was in handen gegeven van een extern bureau met deskundigheid op het gebied van projectmanagement. De rapportages van de diverse functionele disciplines, waarvan integrale veiligheid er één was, kwamen bij elkaar bij de voorzitter. Deze sluisde de rapportages gebundeld en met een opdracht door naar de architect. De formulering van die opdracht geschiedde door de 'kerngroep', dat is de projectorganisatie met alle werkgroepvoorzitters en de investeerders. De tussenrapportage heeft ook bestuurlijk behandeling gekregen. De raadscommissie Algemene Zaken heeft het stuk ter informatie gekregen en (nogmaals) uitgesproken dat het bestuur het van belang acht, dat de participanten in het planproces goede nota nemen van de adviezen in de rapportage.

Resultaat

Door de geschetste werkwijze onttrok de procesgang zich volledig aan de waarneming van de adviseurs en de begeleiders. Pas bij de terugkoppelingsbijeenkomst in december 1995 bleek wat de rapportage teweeg had gebracht. De parkeergarage zal in overzichtelijke eenheden worden gecompartmenteerd en op het dek komt een duidelijker structuur van routes en openbare ruimten. Met name de investeerders bleken hierin sturend te hebben gewerkt. De inhoud van de rapportage bleek hun sterk te hebben aangesproken.

Uiteindelijk kan positief op de procesgang worden teruggekeken. Men kan slechts de geslotenheid van het planproces betreuren: direct contact met de architect levert doorgaans de beste implementatie van adviezen op. Bij een project waarmee dergelijke grote financiële belangen gemoeid zijn (de investeringen zullen in totaal het bedrag van f 2 miljard te boven gaan) is de afscherming van personen op sleutelposities echter niet ongebruikelijk en zeer wel begrijpelijk. Naarmate het project straks verder onderverdeeld raakt in deelprojecten zal het planproces opener worden en het directe contact met de architect minder worden afgeschermd.

Vervolg

Het is te hopen dat een tweede, meer gedetailleerde VER kan worden opgesteld bij de besluitvorming over de deelprojecten. Bij de globale VER die nu is opgesteld kan het belang van integrale veiligheid nog niet volledig worden gewaarborgd. Het klimaat voor vervolg-VER's is in Almere in principe gunstig: deze gemeente kent een duidelijke organisatievorm voor het veiligheidsbelang, met een stuurgroep 'Integrale veiligheid' onder voorzitterschap van de burgemeester en een permanente werkgroep 'Veiligheidscriteria' die direct aan de stuurgroep kan rapporteren. De werkgroep zal gezien de gunstige eerste ervaringen met het instrument VER zeker pleiten voor vervolg-VER's.

De les die getrokken is uit het thans doorlopen traject, namelijk dat een VER tijdig moeten worden aangezwengeld en een interactieve werkwijze met de architect de voorkeur heeft boven een parallelle werkwijze, zal bij de opzet van vervolg-VER's ongetwijfeld ter harte worden genomen.

Bijlage: Checklist voor de observatie van winkelgebieden

A. Karakteristiek

Schaalniveau 1: context

- Karakteristiek van de omgeving
 - . centrumgebied (overwegend winkels/horeca/uitgaansvoorzieningen)
 - . industriepark
 - . kantorenpark
 - . woongebied
 - . park/groen

- Type bevolking
 - . leeftijd
 - . leefstijl
 - . gezinsgrootte

- Risicovolle objecten/voorzieningen in omgeving
 - . brandveiligheidsaspecten (chemische bedrijven etc.)
 - . sociale veiligheidsaspecten (bars, jongerensoos, discotheken etc.)

- Langzaam verkeersysteem
 - . bereikbaarheid
 - . routes
 - . fietsparkeervoorzieningen

- Autoverkeersysteem
 - . bereikbaarheid voor publiek
 - . bereikbaarheid voor hulpdiensten
 - . routes
 - . parkeervoorzieningen

- Openbaar vervoersysteem
 - . bereikbaarheid
 - . lijnvoering
 - . haltes
 - . verweving met langzaam verkeersysteem (looproutes)
 - . verweving met autoverkeersysteem (park & ride)

- Overige systemen: water, gas, telefoon, datacommunicatie

Schaalniveau 2: object

- Bouwjaar
- Functie (regionaal/plaatselijk)
- Aantal bouwlagen (gemiddelde over gehele object)
- Aansluiting op omgeving
 - . object is apart gebied, geen overgangen naar omgeving (randen zijn bijv. blinde muren)
 - . object is apart gebied, echter met geleidelijke overgangen naar omgeving
 - . object is integraal opgenomen in omgeving (geen merkbare randen)

- Verdeling functies :

	m2	%
. wonen (3A)
. winkels/horeca (3B-1)
. kantoren (3B-2)
. cultuur (3B-3)
. parkeren (3C)
. openbare ruimte (3D)
. verbindingen (3E)
. overige (3F)

- Menging van functies
- Fietsparkeervoorzieningen
 - . aantal
 - . lokatie (in winkelgebied/ in garage)
 - . afstand tot middelpunt winkelgebied
 - . bewaakt/ onbewaakt
- Risicovolle planonderdelen/functies
 - . brandveiligheidsaspecten (chemische bedrijven etc.)
 - . sociale veiligheidsaspecten (bars, jongerensoos, discotheken etc.)

Schaalniveau 3: objectonderdelen

3A Wonen

Type:	blok	schijf	toren	overig
- Aantal woonlagen				
. kelders
. begane grond
. verdiepingen
- Ontsluiting
- Gevelopeningen
- Blinde muren
- Brandgevoelige onderdelen
- Brand-/rookcompartimenten

3 B Overige functies

	3B-1 Winkels en horeca	3B-2 Kantoren	3B-3 Cultuur
- Aantal lagen
. kelders
. begane grond
. verdiepingen
- Ontsluiting
- Gevelopeningen
- Blinde muren
- Verdiepingshoogte
- Brandgevoelige onderdelen
- Brand-/rookcompartimenten

3C Parkeervoorzieningen en bevoorrading

- Verdeling parkeerplaatsen:	m2	%
. verspreide parkeergarages	..	..
. parkeerlaag met winkels op het dek	..	..
. parkeren in open lucht	..	..
- Compartimentering garages:		
. bewoners	..	..
. kantoorgebruikers	..	..
. winkelend publiek	..	..
. uitgaanspubliek	..	..
- Overige functies in parkeergarages:		
. winkels		
. horeca		
. opslag		
. technische ruimten		
- Bevoorradingstraten en -hoven		
. afsluitbaarheid		
. zichtbaarheid		

3D Openbare ruimte

- Winkelpassages
- Pleinen
- Atria
- Openbare tuinen
- Terrassen (onder de hoede van horeca-onderneming)

3E Verbindingen

	aantal	lokatie
- Horizontale verbindingen		
. straten
. passages
. tunnels/onderdoorgangen
. loopbruggen
- Verticale verbindingen		
. (rol)trappen
. hellingbanen
. liften
- Overige verbindingen		
. water
. gas/gevaarlijke stoffen
. telefoon/datacommunicatie

3F Overige functies en ruimten



Schaalniveau 4: details

- Publieksvoorzieningen
 - . luifels/overkappingen
 - . lichtkoepels
 - . verlichting
 - . afvalbakken (o.m. bij snackbars/eetgelegenheden)
 - . openbare toiletten
 - . bus-/tramhaltes
 - . levendigheid/verkeer in omgeving
 - . zichtlijnen vanuit woningen
 - . telefooncellen
- Voorzieningen garage
 - . kolommen/draagstructuur
 - . parkeerautomaten
 - . verlichting
 - . wandbekleding
 - . plafondbekleding
 - . camerabewaking
- Fietsparkeervoorzieningen
 - . afdekking
 - . omheining
 - . toegangsbeheer
 - . uitvoering/materiaalgebruik
- Afsluitingen
 - . hekken
 - . (schuif)deuren
 - . rolhekken

	woningen		overige gebouwen	
	3A	3B-1	3B-2	3B-3
- Gevelopeningen				
. ramen
. deuren
. rolluiken
- Kolommen en andere constructieve elementen in garage				
. spanwijdte				
. dikte kolommen				
. zichtlijnen/dode hoeken				
- Materiaalgebruik op overige relevante plekken				
. vloer				
. zitbanken				
. telefooncellen				
. vitrine-/affichkasten				
. lichtreclames				

- Verlichting
- Geldautomaten
- Voorzieningen brandveiligheid
 - . brandkranen
 - . vuurlast (brandbaarheid wand- en vloerbekleding)
 - . sprinklerkoppen
 - . rook- en warmteafvoerpunten/ afzuiginstallaties
 - . nooduitgangen/vluchtroute
 - . signalering vluchtroute
 - . afvalberging/containers

B. Gebruik en beheer

- Gebruiksgraad
 - . druktebeeld
 - . leegstand/ruimten in verbouwing
 - . te koop/te huur

- Dwarsdoorsnede van het publiek
 - . leeftijdsgroepen
 - . ethnische achtergrond
 - . sociaal-economische achtergrond

- Organisatie van het beheer van het gehele object
 - . eigendom
 - . verhuur
 - . regelcentrum/meldkamer
 - . toezicht/alarmopvolging
 - . schoonmaak
 - . onderhoud en reparatie

- Organisatie van het beheer van parkeervoorzieningen
 - . eigendom
 - . verhuur
 - . regelcentrum/meldkamer
 - . toezicht/alarmopvolging
 - . schoonmaak
 - . onderhoud en reparatie
 - . openings- en sluitingstijden
 - . afstemming van tijden op verschillende gebruikersgroepen bijv. gebruikers van kantoren en winkels

- Organisatie van het beheer overige objecten en ruimten
 - onderscheid, waar van toepassing:*
 - . volledig openbare objecten/ruimten
 - . semi-openbare objecten/ruimten
 - . semi-privé objecten/ruimten
 - . privé objecten/ruimten

- Beheeractiviteiten zichtbaar op moment van observatie:
 - . schoonmaak
 - . onderhoud/reparatie
 - . toezicht (stadswacht, conciërge, politie, beveiligingsdienst)

- Beheerproblemen/onbedoeld gebruik van openbare ruimte
 - . zwerfvuil
 - . graffiti
 - . (loslopende) honden
 - . uitstallingen
 - . hangplekken jeugd
 - . brommers
 - . skateboardplekken
 - . hangplekken zwervers/junks

C. Gesprekken

- Politie:
 - . criminaliteitservaringen
 - . beschikbaarheid cijfermateriaal delicten
 - . beschikbaarheid bevolkingsenquêtes
 - . preventie-activiteiten en -projecten

- Brandweer:
 - . opgetreden branden/ calamiteiten
 - . draaiboek rampenbestrijding
 - . ontruimingsoefeningen
 - . preventie-activiteiten en -projecten
 - . deskundigheidsbevordering brandweerlieden

- Winkeliersvereniging/KNOV/KvK/Bedrijfskring:
 - . organisatiegraad
 - . ervaringen met overlast en criminaliteit
 - . inschakeling eigen bewakingsdienst bij (filiaal)bedrijven
 - . collectieve preventie-activiteiten (gezamenlijke bewakingsdienst, burenbelsysteem)

- Centrummanagement (gemeente/extern):
 - . organisatie van het beheer
 - . verhuur/regulering doorstroming
 - . beoogde sfeer en druktebeeld

- Stedebouw/ ruimtelijke ordening (gemeente/extern):
 - . hoofdopzet plan
 - . participanten planproces (ook veiligheidsdiscipline?)
 - . verkeersopzet (afwikkeling autoverkeer en -parkeren, fietspadenplan, fietsenstallingenplan, ontsluiting per openbaar vervoer)
 - . veiligheidscriteria in programmafase

- Architect
 - . opzet plan
 - . planfilosofie
 - . participanten planproces
 - . veiligheidscriteria in programmafase

- Gemeentewerken
 - . noodzakelijke preventieve maatregelen achteraf in ontwerp (hekken, poorten, verlichting etc.)
 - . idem, in het beheer (onvoorziene kostenposten schoonmaak en reparatie)