

Handreiking met uitgangspunten uitbreiding RBC stadion

Definitief advies fase 1

Amsterdam, 2 februari 2004

Carolien van den Handel
Tobias Woldendorp

Inhoudsopgave

| | | |
|-----------|---|-----------|
| 1 | Vooraf | 3 |
| 2 | Voetbalgerelateerde veiligheidsaspecten | 5 |
| 2.1 | Drie scenario's voor de bereikbaarheid stadion voor auto's en bussen | 5 |
| 2.2 | Risicowedstrijden | 7 |
| 2.3 | De plaatsing van de bussluis | 8 |
| 2.4 | Advies DSP-groep ten aanzien van de scenario's en opties | 9 |
| 3 | Programmatische uitgangspunten routing en parkeren bij wedstrijden | 10 |
| 3.1 | Locatie bussluis | 10 |
| 3.2 | Uitvoering bussluis | 10 |
| 3.3 | Capaciteit en doorstroming; uitrit aan de Borchwerf | 11 |
| 3.4 | Parkeren op het stadionterrein | 11 |
| 3.5 | Benodigde extra parkeercapaciteit buiten stadionterrein | 12 |
| 4 | Langzaam verkeer, openbaar vervoer en gebruiksruimte op het stadionterrein | 14 |
| 4.1 | Bereikbaarheid stadion voor (brom)fietsers | 14 |
| 4.2 | Bereikbaarheid stadion per openbaar vervoer | 14 |
| 4.3 | Ruimte op het stadionterrein rond het gebouw | 15 |
| 5 | Calamiteiten hulpdiensten en vluchtroutes | 16 |
| 6 | Leisure gerelateerde veiligheidsaspecten | 17 |
| 6.1 | Afstemming openingstijden | 17 |
| 6.2 | Organisatie en communicatie | 17 |
| 6.3 | De voorzieningen | 18 |
| 6.4 | Programmatische uitgangspunten ivm latere toetsing | 19 |
| 7 | Algemene veiligheidsaspecten, bepalend voor beide functies | 21 |
| 7.1 | Calamiteiten | 21 |
| 7.2 | Sociale veiligheid | 21 |
| | Bijlagen | |
| Bijlage 1 | Samenstelling veiligheidswerkgroep RBC stadion | 24 |
| Bijlage 2 | Checklist veiligheidsrisico's voor tweede fase | 25 |
| 1 | Voetballen | 25 |
| 2 | Leisure (disco, speelautomatenhal, fitness) | 28 |
| Bijlage 3 | Literatuur | 30 |

1 Vooraf

De gemeenteraad van Roosendaal heeft zich uitgesproken voor de uitbreiding van het voetbalstadion voor RBC. Als randvoorwaarde is gesteld dat RBC zich bij uitbreiding zal onderwerpen aan een risicoanalyse op veiligheid en zal bezien welke maatregelen ter verbetering van de plannen overwogen kunnen worden.

DSP-groep uit Amsterdam heeft de opdracht gekregen om in een kort tijdsbestek een bijdrage te leveren op het gebied van veiligheid door in twee fasen een veiligheidsadvies te geven voor de te ontwikkelen plannen voor de uitbreiding van het stadion. Deze plannen betreffen een uitbreiding van het aantal zitplaatsen, een verplaatsing van het bezoekersvak en het ontwikkelen van leisure-activiteiten op het stadionterrein.

De eerste fase betreft het analyseren van risico's en het geven van een handreiking van programmatische punten voor de ontwikkelende partijen. Een en ander na een inventarisatiebijeenkomst met belanghebbenden op locatie en het uitvoeren van een korte schouw. Aanwezig waren vertegenwoordigers van de gemeente, van de verschillende nood- en hulpdiensten, van de politie, van RBC, van de ontwikkelaars en van DSP-groep¹.

De analyse en het advies gelden expliciet de buitenruimte rond de schil van het stadionegebouw. In overleg met de opdrachtgever is verder besproken dat de veiligheidsanalyse zich niet tot externe veiligheid uitstrekt. Dit betekent dat calamiteiten die met het voetballen (en de leisure-activiteiten) te maken hebben wél worden meegenomen, maar rampen als gevolg van explosies op bijvoorbeeld het spoor, niet.

In de tweede fase betreft het het toetsen van de uitgewerkte DO tekeningen. Dit zal begin maart plaatsvinden. Dan zal worden bekeken of de uitgangspunten voor veiligheid op een goede manier in de plannen zijn geborgd. Om tot een goede toetsing te komen is nu al een checklist met aandachtspunten ontwikkeld die als bijlage 2 is opgenomen. Deze lijst is voor de tweede fase maatgevend. In voorliggend rapport, betrekking hebbend op de eerste fase, wordt bij een groot deel van de aandachtspunten uitgebreid stilgestaan. Bij punten waar op dit moment nog weinig over te zeggen valt wordt volstaan met het opvoeren van de aandachtspunten/toetsingselementen.

Belangrijkste contouren van de voorgestelde veranderingen:

- Achter de business units komen vijf extra rijen, goed voor 1000 zitplaatsen.
- Onder de nieuwe plaatsen komt de uitbreiding met disco (900-1000 m²) alsmede fitnesscentrum en evenementenhal met 150 speelautomaten.
- Bussluis komt op de kop van het gebouw (oostzijde).
- Parkeerplaatsen voor de bezoekende supporters komen tussen de Borchwerf en het spoor. Gedacht wordt aan een 100 tal parkeerplaatsen die schuin insteken (i.p.v. haaks, zoals in de bestaande situatie).
- De lichtmasten aan de oostzijde dienen verplaatst te worden.

Noot 1 In Bijlage 1 is een overzicht opgenomen van de aanwezigen op de inventarisatiebijeenkomst.

Bij een eerste snelle verkenning komt een belangrijk knelpunt bovendien: dat zit in de geplande uitbreiding aan een zijde van het stadion waar al erg weinig fysieke ruimte is. Reden is dat het terrein van NS/ProRail met hekken afgescheiden is en naar binnen buigt net op een moment waar de doorgang smal is en waar door de uitbreiding met het leisure-centrum ook nog eens de lichtmast naar achteren geplaatst moet worden.

Doordat de nieuwbouw met busluis er 'als met de schoenlepel in wordt gegoten' is het cruciaal of het programmatische aspect in de bewuste hoek goed kan uitpakken. Ook de mogelijke interactie tussen supportersgroepen en discotheekgangers is daarbij van belang.

In onderstaande notitie wordt eerst uitgebreid stilgestaan bij de voetbalgerelateerde problematiek. Dit wordt gedaan aan de hand van drie scenario's waarin de problematiek en de mogelijke oplossingsrichtingen in ruimte en tijd in beeld gebracht worden. DSP-groep spreekt daarin een voorkeur uit voor een scenario waarin tegenspelende partij en thuis spelende partij optimaal gescheiden worden gehouden.

Volgend op de scenario's worden meer programmatische uitgangspunten aan de orde gesteld.

Na de voetbalgerelateerde veiligheidsaspecten wordt stilgestaan bij de aan leisure gerelateerde aspecten. Tenslotte komt de combinatie van beide functies aan bod. In de tweede fase, bij het toetsen van de oplossingen die BVR/RBC uit gaat werken, worden de hoofdlijnen van bovengenoemde aspecten voor de workshop gevisualiseerd.

2 Voetbalgerelateerde veiligheidsaspecten

2.1 Drie scenario's voor de bereikbaarheid stadion voor auto's en bussen

Het uitgangspunt van RBC is, om bij voetbalwedstrijden uit- en thuis supporters zo snel mogelijk te scheiden. Om tot de beste handreiking aan de ontwikkelende partijen te komen zijn opties om dit te bereiken in drie scenario's bestudeerd en uitgewerkt. Basis hiervoor vormden de inventarisatiebijeenkomst en eigen ervaringen van DSP-groep (VeiligheidsEffectRapportage nieuwe ADO stadion en Auditteam voetvalvandalisme).

In het *scenario met gescheiden entrees*, zijnde de meest optimale, is de situatie als volgt: de routing voor privé-auto's is zodanig gescheiden, dat uit- en thuis supporters beide via een eigen in- en uitgang het terrein opkomen en afrijden en elkaar nergens tegenkomen.

- De auto's van de supporters van de thuis spelende partij rijden vanaf westelijke zijde via de Borchwerf de Industriestaat in, naar de parkeerplaatsen aan de zuidzijde van het stadion. Vanaf hier lopen ze naar de diverse ingangen. Om confrontaties tussen supporters te voorkomen kan worden overwogen de entree in het noordoostelijke vak niet meer te gebruiken. Bij het verlaten van het terrein gaat men dezelfde weg terug en mogen/kunnen bij de Borchwerf ook uitsluitend linksaf richting de wijk Westrand.
- De supporters van de bezoekende partij komen alleen vanaf de oostzijde van de Borchwerf aangereden en rijden in deze optie via de bestaande entree aan de voorzijde van het stadion, die haaks aantakt op de Borchwerf, aan de noordzijde het terrein op, direct naar het eigen parkeergebied aan deze zijde van het terrein. Zij parkeren schuin instekende in. Na de wedstrijd verlaten zij het terrein via een uitrit in de uiterste noordoost punt. Deze nieuw aan te sluiten uitrit loopt parallel aan het spoor en heeft een scherpe hoek, waardoor het 'onmogelijk' gemaakt wordt om vanaf het terrein linksaf te slaan. Zij draaien uitsluitend rechtsaf de Borchwerf op. Een variant waarbij te allen tijde de auto's ook in de bussluis staan en niet meer in parkeervakken worden geparkeerd is mogelijk. De noordoostpunt uitgeven als parkeerruimte voor auto's van thuis spelende partijen is in dit scenario *niet* wenselijk.
- Ideaal zou zijn om de bussen van de uitsupporters ook op deze wijze binnen te laten komen, ze daar een bussluis in te laten rijden, aan het eind waarvan zij zouden keren. Maar dit is door de minimale ruimte in de voorliggende situatie nagenoeg onmogelijk: de komst van de leisurevoorzieningen neemt teveel fysieke ruimte in beslag. Om toch een keerlus te ontwerpen (zoals bij NEC in Nijmegen het geval is) zou ruimte moeten worden verworven bij de NS. Dan zou in een rechte lijn vanaf de Borchwerf, parallel aan de sporen, langs het hek tot de zuidgrens doorgereden kunnen worden en is er wel voldoende gelegenheid om een keerlus te maken. Gezien het gegeven dat er in de toekomst nog weer meer uitbreidingen te verwachten zijn is de winst die dit scenario op kan leveren het onderzoeken waard. Wel moeten de ontwikkelaars/ontwerpers onderzoeken of een dergelijke oplossing niet strijdig is met uitgangspunten van het Dynamisch Streefbeeld Spoorhaven. Ook in deze oplossing rijden de bussen bij het verlaten van het terrein in de noordoostpunt de Borchwerf op, en kunnen daar alleen rechtsaf.

RBC houdt rekening met een aanvoer met maximaal 9 à 10 bussen. Als de bussen gedurende de wedstrijd alle in de sluis dienen te worden geparkeerd zou dat een maat van ruim 180 meter betekenen.

Wellicht is het echter niet nodig alle bussen in de sluis te parkeren en kan een deel doorrijden naar het parkeerterrein nadat de supporters in de sluis zijn uitgestapt. De bussen rijden na beëindiging van de wedstrijd de sluis weer in om de supporters op te halen. Of deze oplossing in geval van hoogrisicowedstrijden wenselijk is moet goed worden door-dacht².

Dit scenario met gescheiden entrees wijkt af van hetgeen tot op heden besproken is (en ook van het huidige routingsysteem). Hoewel het in organisatorische zin wellicht iets meer capaciteit bij de entrees vraagt, zien we grote voordelen doordat partijen elkaar nergens kruisen.

Dit scenario heeft ook voordelen in verband met de te realiseren leisurevoorzieningen aan de oostzijde van het stadion. De bezoekers van deze voorzieningen hoeven dan niet vanaf de Industriestraat over het hele stadionterrein te rijden (met alle uitdagingen van dien), maar kunnen direct bij hun bestemming het terrein op (en af) en zo dicht mogelijk bij de entree de auto parkeren. In dat geval kan overwogen worden het uitrijden via dezelfde ingang te laten plaatsvinden, om de controle zo groot mogelijk te houden. In hoeverre deze overweging hout snijdt is echter erg afhankelijk van de beslissingen die zullen worden genomen ten aanzien van de omvang van de voorzieningen.

Bij het *scenario met late scheiding* worden uit- en thuis supporters op een later punt van elkaar gescheiden, op het terrein zelf:

- Auto's van de bezoekende partij komen het terrein op via Borchwerf en Industriestraat. Op het asfalt is gemarkeerd welke baan gevolgd moet worden. De auto's volgen dan een route die direct langs de zuidwand van het stadiongebouw loopt, gaan de bocht om en rijden vervolgens door naar het parkeerterrein aan de noordoostzijde. Zij parkeren met de neuzen in de richting van het uitrijden (eenrichtingverkeer) en steken terug als ze het terrein in de noordoostpunt verlaten. Zij lopen vanaf het parkeerterrein de entree van het bezoekersvak aan de oosthoek in.
- De thuis supporters rijden iets verder door en komen via de meest zuidelijke entree van de Industriestraat naar het parkeerterrein aan de zuidzijde en worden op deze wijze ontmengd.
- De supportersbussen komen vanaf de Borchwerf via de Industriestraat het terrein op, rijden net als de privé auto's van de uitsupporters direct langs de zuidzijde van het stadiongebouw en draaien voorbij de oostpunt van het stadion een busluis in. Dit zou kunnen omdat er weinig of geen problemen, voorafgaande aan een wedstrijd te verwachten zijn (bron: politie). De meest voor de hand liggende oplossing is dan dat de busluis langs het buitenhek loopt. De route van de privé auto's van de uitsupporters, tussen gebouw en busluis, is dan tevens de route die de nood- en hulpdiensten gebruiken.

Noot 2 Het beleidskader 'Bestrijding voetbalvandalisme en voetbalgeweld 2003', een gezamenlijke uitgave van de in de interdisciplinaire stuurgroep bestrijding voetbalvandalisme en voetbalgeweld vertegenwoordigende instanties, p.a. Ministerie van BZK, stelt geen absolute eisen aan bussluizen.

Dit is niet ideaal op deze smalle oosthoek, maar de auto's rijden hier alleen vóór de wedstrijd, als zij naar het bezoekersparkeerterrein toe rijden. Supporters worden dan bij voorkeur weer direct omhoog geleid, óver het kruisende, doorgaande verkeer heen en dan met een loopbrug het bezoekersvak in (zie bij scenario 1).

Steken zij gelijkvloers over om op maaiveldniveau het bezoekersvak in te gaan, dan moeten zij het autoverkeer kruisen, wat tot stagnatie in de doorstroming leidt, en kunnen ze alle kanten uitwaaiëren. Dat laatste is absoluut ongewenst.

In dit geval is het minder wenselijk om de bussluis koud tegen het gebouw aan te leggen. De privé-auto's rijden dan als het ware ook een sluis in, tussen bussluis en buitenhek. Dit is mogelijk als hier niet tevens ook geparkeerd hoeft te worden. Dat zou te gevaarlijk zijn bij calamiteiten wanneer iedereen zo snel mogelijk het terrein wil verlaten. Ook bij het normaal verlaten van het terrein zal dit al lastig zijn, omdat uitparkeerders de doorstroming in deze 'sluis' zullen belemmeren. Het is bovendien zeer de vraag of het haalbaar is op deze oosthoek dan ook nog op een of andere wijze vrije doorgang voor nood- en hulpdiensten te garanderen (die minimaal 3,5 meter bemeet: brandweer Roosendaal en "Handleiding bluswatervoorziening en bereikbaarheid").

Nadeel van dit scenario is dat de thuis supporters, nadat zij hun auto hebben geparkeerd, het doorrijdende autoverkeer van de binnenrijdende uitsupporters kruisen als zij naar hun entrees lopen. Volgens de politie zijn de risico's voor de wedstrijden echter beperkt en niet maatgevend.

In het *derde scenario met uitgestelde ontmoeting* scheiden uit- en thuis supporters zich op hetzelfde punt als hierboven, echter, nu rijden de uitsupporters door naar de meest zuidelijke entree en steken de thuis supporters eerder het parkeerterrein op. De uitsupporters worden dan helemaal langs de buitenrand van het parkeerterrein van de thuis supporters geleid, aan de binnenkant van de hekken en rijden dan om de oosthoek heen naar het eigen parkeerterrein. Het voordeel hiervan is dat de thuis supporters dan lopend naar hun vakken, het doorgaande autoverkeer van de uitsupporters niet hoeven te kruisen. Nadeel is echter dat er een gereede kans bestaat dat uitsupporters niet doorrijden, maar gaan parkeren op het thuis supporters terrein.

Optioneel is om deze laatstgenoemde aanrijroute zich zelfs helemaal buiten de hekken te laten afspelen (die naar binnen worden verplaatst). Nadeel is dat er bij inkrimping van het parkeerterrein dan enige tientallen parkeerplaatsen komen te vervallen (of hooguit enige ruimte voor langsparkeren overblijft).

2.2 Risicowedstrijden

Aparte aandacht is er voor wedstrijden met een hoog risico. Bij een risicowedstrijd in de C-klasse (waarvoor de burgemeester het sein geeft en uitsupporters alleen door een combi kaartje stadion/bus de wedstrijd kunnen bezoeken) verwacht men maximaal 9 à 10 bussen. Deze worden dan óf via de entree aan de Borchwerf binnengeleid, óf via de Industriestraat en dan langs de zuidwand van het stadion. Indien de bussen ruim op tijd voor de wedstrijd binnenrijden is deze laatste routing een reële mogelijkheid. De bussen kruisen dan één keer de supporters van de thuis spelende partij.

Indien om wat voor reden de bussen verlaat zijn moet er gelegenheid zijn de bussen langs het buitenhek rond het parkeerterrein van de thuissupporters om te leiden.

De bussen kunnen ook vanaf de Borchwerf direct het terrein inrijden, de supporters (in groepen van vier bussen) uitladen, een rondje rijden en parkeren op de lege parkeerplaats voor de privé-auto's. In de pauze (of eerder) kunnen de chauffeurs de bussen omdraaien en in omgekeerde volgorde opstellen zodat ze meteen kunnen uitrijden.

Omdat uitsupporters bij wedstrijden met hoog risico *niet* zelf met de auto het terrein op mogen, staat het noordelijk gelegen parkeerterrein, afgezien van de bussen, leeg. Optioneel is om hier onder streng toezicht thuissupporters te laten parkeren.

2.3 De plaatsing van de bussluis

Los van de scenario's moet er een bussluis komen om bussen van de tegenpartij en idealiter ook auto's van supporters van de tegenpartij in te laten rijden en te stallen tijdens de wedstrijden.

Een eerste optie is om de bussluis tegen het hek van de NS aan te leggen en in de bussluis gelegenheid te maken om meteen op een plus niveau te komen. Voordeel is dat er dan enige ruimte in de fysiek smalle doorgang aan de oosthoek van het stadion komt. Dit levert ook zo min mogelijk combinatieproblemen met de te ontwerpen leisure-voorzieningen op. Tussen bussluis en stadion moet een vrije doorgang voor brandweer en hulpdiensten van minimaal 3,5 meter ("Handleiding bluswatervoorziening en bereikbaarheid") gegarandeerd zijn. Er zou dan een loopbrug moeten komen die over deze route heen gaat, vanuit de bussluis naar de boveningang van het bezoekersvak. Maatgevend is een doorrijhoogte van 4.20 meter (!), de hoogte van ladderwagens van de brandweer. De bussluis loopt dan vanaf de oosthoek van het stadion over de volle lengte langs de afscheiding met het terrein van de NS. Zodra de bus de sluis uitrijdt kan hij een kleine bocht maken, zodat vanaf dit punt tot aan de uiterste noordoostpunt ruimte gecreëerd wordt voor privé parkeren. De routing blijft echter parallel aan het hek van het NS-terrein lopen. Gedurende de wedstrijden blijven de bussen in de sluis geparkeerd.

Te overwegen valt om ook alle auto's van de uit-supporters de sluis in te laten rijden en te laten parkeren en geen 'vrij' parkeren voor hen mogelijk te maken.

Een tweede optie is de bussluis koud aan te sluiten op de entree van het nieuwe bezoekersvak aan de oosthoek van het stadion. De bussluis komt dan niet langs het buitenhek te lopen, maar juist direct langs het gebouw. De passagiers kunnen dan direct vanuit de bussluis hun vak in lopen. In deze oplossing loopt de vrije doorgang voor brandweer en hulpdiensten (minimaal 3,5 meter, met een voorkeur voor 4,5 meter vrije doorgang, waarbij ten minste 3,25 meter verhard moet zijn (art 2.5.3. van de bouwverordening van de gemeente Roosendaal) buitenom langs het hek. Een goede aansluiting van bussluis en gevelwand leisure-voorzieningen vormt in deze optie een probleem (er ontstaat een lange blinde wand met hier en daar moeilijk op te lossen aansluitingspunten waardoor hoeken en gaten zullen ontstaan).

Ten aanzien van het parkeren van privé-auto's van uit-supporters geldt dezelfde extra overweging als in de eerste optie.

2.4 Advies DSP-groep ten aanzien van de scenario's en opties

DSP-groep heeft een duidelijke voorkeur voor het eerste scenario (uit paragraaf 2.1) . Deze is logistiek het meest duidelijk, in de praktijk het best te beheersen en qua routing voor iedereen logisch en goed te bewegwijzeren. Het uitgangspunt dat bij voetbalwedstrijden partijen elkaar niet tegen moeten komen is in deze optie het best te regelen. Het kwetsbare hoekpunt aan de oostzijde staat bovendien het minst onder druk, zodat toegang voor de uitsupporters vanuit de sluis naar hun vak en vrije doorgang voor brandweer en hulpdiensten het best gerealiseerd kunnen worden. Bovendien kan ook het aan- en afrijden en het parkeren bij het gebruik van de recreatieve voorzieningen bij het stadion op deze wijze (zo veel mogelijk) gescheiden worden van de rest van het stadionterrein. Daarmee wordt overlast voor bewoners aan de Industriestraat bovendien zo veel mogelijk beperkt.

Ten aanzien van de plaatsing van de bussluis is DSP-groep absoluut voorstander van de plaatsing van de bussluis volgens de eerste optie.

In alle gevallen is het wenselijk om de thuissupporters, zodra zij de auto hebben geparkeerd, lopend altijd westwaarts om het gebouw heen naar de eigen vakken te leiden. Voor wat betreft de ingang naar het noordoost vak is dit een onaantrekkelijk lange wandelroute. Hiervoor zien we vooralsnog geen oplossing. Voorkomen moet in elk geval dat zij oostwaarts om naar deze entree gaan. Uitsupporters lopen vanaf hun parkeerterrein (al dan niet via de bussluis) naar de oosthoek, waar de entree voor hun vak zich bevindt. Dat betekent zowel voor uit- als thuissupporters dat, wanneer mensen hun auto hebben verlaten, zij alleen over het eigen parkeerterrein mogen lopen en niemand de oosthoek van het stadion *lopend* mag passeren. Hiervoor moet of fysiek (scenario 1) of organisatorisch (scenario 2 en 3) worden gezorgd.

3 Programmatische uitgangspunten routing en parkeren bij wedstrijden

Onafhankelijk van de scenario's komen de uitgangspunten voor goede bereikbaarheid en afwikkeling van het gemotoriseerde verkeer bij wedstrijden (na deze analyse, de inventarisatiebijeenkomst, eigen inzicht uit eerder trajecten en nader overleg met betrokkenen) neer op volgende handreikingen richting ontwikkelende partijen:

3.1 Locatie bussluis

De bussluis dient zodanig gelokaliseerd te worden, dat voldaan kan worden aan de volgende eisen:

- Bussen (en ook personenauto's, indien ook deze in de sluis geparkeerd gaan worden) moeten zonder manoeuvreren/steken de bussluis kunnen bereiken.
- Kruisen van uit- en thuis supporters dient voorkomen dan wel zo veel mogelijk beperkt te worden.
- Parkeermogelijkheden dienen geoptimaliseerd te worden (capaciteit).
- De realisatie van de bussluis mag de totstandkoming van het Dynamisch Streefbeeld van het Masterplan SpoorHaven niet in de weg staan. In concreto betekent dit o.a.
- Vanuit de ambitie om het stadion eenzijdige expressie te geven dient mogelijke verdere uitbreiding in zuidelijke richting niet te worden geblokkeerd.
- Rondom het stadion dient de bereikbaarheid voor hulpdiensten op elk moment gegarandeerd te blijven, hetgeen betekent dat een doorgang van minimaal 3,5 meter breed en 4,2 meter hoog overal gewaarborgd moet zijn.

3.2 Uitvoering bussluis

Aan de bussluis dienen in ieder geval de volgende eisen gesteld te worden.

- Buiten voetbalmomenten dient de ruimte van de bussluis 'normaal' beschikbaar te zijn voor het normale parkeren. Dit vereist een flexibele vormgeving door bijvoorbeeld beweegbare hekken.
- De bussluis dient gedimensioneerd te worden op 10 bussen (bij risico-wedstrijden). Indien ervoor wordt gekozen de privé-auto's ook in de sluis te laten parkeren is het equivalent hiervan bij niet-risicowedstrijden: 4 bussen en 100 personenauto's.
- De verkeersafwikkeling in de bussluis dient zodanig te zijn dat de ingang hiervan te allen tijde vrij kan worden gehouden.
- Indien de uitrit naar de Borchwerf toe is geblokkeerd ten gevolge van een calamiteit, dient een 'paniekvrije' ontruiming in andere richting mogelijk te zijn.
- Vanuit de bussluis dienen de uit-supporters rechtstreeks het uitvak in te kunnen gaan (dus geen kruising met thuis supporters).
- De bussluis dient ten minste twee meter hoog te zijn, of zo hoog als nodig is om het zicht vanuit de bus op overige supporters en vice versa te voorkomen.

- De zijkanten van de sluis dienen van ondoorzichtig, vandalismebestendig en onbrandbaar materiaal te zijn gemaakt en onbeklimbaar te zijn. Bij voorkeur worden zij in de architectuur mee ontworpen.
- Indien de hekken van de NS gebruikt worden als wand van de bussluis dienen deze aan dezelfde eisen onderworpen te worden.
- De supporters stappen in de sluis uit de bus en gaan van daar af lopend naar hun vak. Op dezelfde wijze lopen zij, na afloop van de wedstrijd naar de bus terug. Ook deze route moet fysiek en visueel afgeschermd zijn en vervaardigd van niet brandbaar, vandalismebestendig materiaal en onbeklimbaar. De beste optie lijkt ons om de bussupporters vanuit de bussluis direct omhoog te leiden, buiten het stadiongebouw, zodat zij boven in hun vak in kunnen lopen. De kans op confrontaties is dan zo gering mogelijk.

3.3 Capaciteit en doorstroming; uitrit aan de Borchwerf

Over het wenselijk aantal privé-parkeerplaatsen voor uit-supporters op het stadionterrein zelf moet nader worden overlegd. Er van uitgaand dat er gemiddeld drie mensen per auto komen betekent dit dat er ruimte nodig is voor een kleine 100 auto's. Dan wordt uitgegaan van ca. 200 bezoekers per bus (van het totaal van 500 uitsupporters).

Nader onderzocht moet worden of de capaciteit van de Borchwerf, de doorgang bij de entrees en de parkeervoorziening op het terrein de doorstroming van auto's bij voetbalwedstrijden voldoende kan garanderen (waarbij er rekening mee moet worden gehouden dat de autodruk zal toenemen met de uitbreiding van het stadion). Na afloop van de wedstrijden, als iedereen tegelijk weg wil moet de doorstroming vlot verlopen zodat irritaties bij het uitrijden vermeden worden; vóór aanvang van de wedstrijden moet voorkomen worden dat filevorming op de Borchwerf opstopping op de snelweg (A17) veroorzaakt.

Concrete uitgangspunten voor de uitrit aan de Borchwerf:

- De uitrit mag slechts voor een korte periode geopend worden na afloop van voetbalwedstrijden, onder toezicht van politie en/of stewards.
- Uitrijden mag slechts in 1 richting (noordoost) mogelijk zijn.
- Tijdens het uitrijden dient de Borchwerf voor het doorgaande verkeer tijdelijk in noordelijke richting afgesloten worden.
- Buiten voetbalmomenten dient de uitrit duidelijk (fysiek) afgesloten te worden.

3.4 Parkeren op het stadionterrein

Tijdens de inventarisatiebijeenkomst op 14 januari werd het haaks of schuin parkeren als meest efficiënte en veilige oplossing besproken. Voor het parkeren op het terrein voor de thuisupporters is haaks parkeren zonder meer de beste (lees: meest overzichtelijke) optie. Bij het parkeergedeelte voor de uitsupporters bleken de meningen hierover verdeeld.

Nader overleg tussen DSP-groep en de brandweer heeft vanuit overwegingen voor snelle ontruiming, geen doorslaggevende argumenten voor een van beide mogelijkheden opgeleverd. De brandweer stelt hier geen eisen. Ook de politie heeft geen directe voorkeur.

Terwijl de verkeerskundige van de gemeente dat wel heeft. Hij heeft een sterke voorkeur voor haaksparkeren omdat bij schuinparkeren ook altijd schuin teruggestoken moet worden en (langer) minder zicht is op wat er achter je gebeurt. Bij calamiteiten of rellen, wanneer de mensen snel naar hun auto willen en snel weg willen rijden, zou het een grote chaos kunnen worden wanneer mensen schuin achteruit moeten steken terwijl anderen juist full speed vooruit aan komen rijden.

DSP-groep heeft de verschillende parkeermogelijkheden bestudeerd en komt tot de volgende aanbeveling:

Schuin parkeren biedt het grote voordeel dat auto's maar één kant op kunnen rijden. Bij haaksparkeren kan men na achteruitsteken twee kanten op uitrijden; dat werkt zeker chaos in de hand. Belangrijke overweging is daarbij dat deze chaos de doorgang voor brandweer en andere hulpdiensten blokkeert. Ideaal zou zijn te onderzoeken of bij het schuinparkeren er ruimte is om in te rijden vanaf de ene rijbaan en uit te rijden naar de naastliggende rijbaan, zodat het verlaten van het parkeerterrein zo snel mogelijk kan plaatsvinden (geen heen en weer gesteeek met in- en uitparkeren). DSP-groep is van mening dat dit weliswaar extra ruimte vraagt, maar geeft vanuit veiligheidsoogpunt toch in overweging om dit toe te passen. Ook al gaat dit ten koste van groenvoorziening en enkele parkeerplaatsen. Dan maar méér extern laten parkeren.

Concrete uitgangspunten voor parkeren op het stadionterrein:

- Tijdens risicowedstrijden wordt er door uit-supporters niet op (en ook niet rondom!!) het stadionterrein geparkeerd met privé-auto's.
- In alle gevallen dient tijdens wedstrijden de beschikbare parkeergelegenheid zo optimaal mogelijk te worden gebruikt. Dat betekent bij risicowedstrijden dat thuis-supporters ook op het terrein van de uit-supporters kunnen parkeren, mits een en ander in combinatie met de bussluis gescheiden wordt gerealiseerd.
- De logistiek van het parkeerterrein dient, tijdens wedstrijden, de eis van snel en soepel in- en uitrijden zo goed mogelijk te ondersteunen.
- Buiten voetbalmomenten moeten alle parkeerplaatsen vrij beschikbaar zijn (inclusief de capaciteit in de bussluis).

3.5 Benodigde extra parkeercapaciteit buiten stadionterrein

Naar verwachting zal ook bij parkeren buiten het stadion, zoals op de Bosstraat, de druk toenemen. De benodigde capaciteit dient doorgerekend te worden. RBC zal in nauw overleg met politie en gemeente deze extra parkeerbehoefte nader uitwerken. Bij het parkeren bij Karwei moet op koop avonden (vrijdag), die samenvallen met wedstrijden, gezorgd worden dat bezoekers van voetbalwedstrijden hier niet komen te parkeren. Een suggestie voor parkeren voor thuissupporters is langs de oostelijke en westelijke Havenkade. Tot hier gebouwd gaat worden zou deze ruimte, *mits de kade wordt verstevigd/heringericht*, een goede bufferzone voor parkeren kunnen vormen.

Ook de extra parkeergelegenheid buiten het stadionterrein dient voor thuis- en uitsupporters zo veel mogelijk gescheiden te worden.

Dit geldt ook voor de (eventueel) in te zetten pendelbussen van verder af gelegen extra parkeervoorzieningen. In dit geval rijdt de pendelbus, al naar gelang de herkomst van zijn passagiers de ingang aan de Industriestraat, dan wel die aan de Borchwerf op (afhankelijk van het gekozen scenario).

Passagiers stappen dan gewoon op het 'eigen' parkeerterrein (of in de bus-sluis) uit en worden daar ook weer opgehaald na afloop van de wedstrijd. Aanbeveling is om net zoals dat bij NAC in Breda gebeurt een nauwe samenwerking te organiseren tussen politie en RBC om bij wedstrijden waar veel publiek te verwachten valt of die in de midden risicoklasse B zit meer met pendelbussen te werken en grotere terreinen in het industriegebied tijdelijk te bestemmen voor het parkeren. De rol van de politie is daarbij vooral het zoeken naar beschikbare tijdelijke parkeerterreinen.

Tijdens de wedstrijden dient ervoor te worden zorggedragen dat de entrees van het terrein goed bewaakt worden. In verband met de snelle bereikbaarheid voor hulpdiensten is het niet wenselijk deze fysiek te sluiten.

Om overlast voor omwonenden te voorkomen verdient het aanbeveling tijdens voetbalwedstrijden de Industriestraat af te blijven sluiten zoals ook nu al gebeurt. Ook looppoortjes zijn niet wenselijk.

Concrete uitgangspunten voor het parkeren buiten het stadionterrein:

- Indien voor de Bosstraat wordt gekozen, waar ook nu al geparkeerd wordt, dient dit zodanig te geschieden dat de doorstroming in de Bosstraat niet wordt belemmerd.
- Auto's/busjes die van de Bosstraat de Borchwerf op willen draaien mogen de doorstroming op deze weg niet in de weg staat.
- Parkeercapaciteit op bedrijfspercelen dient contractueel aantoonbaar langjarig beschikbaar te zijn.
- Voornoemde parkeercapaciteit dient binnen redelijke loopafstand (via een veilige route) gelegen te zijn, of er dienen pendelbussen ingezet te worden.
- Parkeercapaciteit buiten het stadionterrein dient goed bewegwijzerd te worden.
- In alle gevallen dient aan de volgende eisen te worden voldaan:
 - sociaal veilige (loop)route naar en van het stadion;
 - verkeersveiligheid;
 - voorkomen van schade aan de infrastructuur zelf;
 - geen bedreiging/overlast voor omliggende percelen (woningen/bedrijfspanen maar bijvoorbeeld ook de Houtbank aan de Bosstraat).

4 Langzaam verkeer, openbaar vervoer en gebruiksruijnte op het stadionterrein

4.1 Bereikbaarheid stadion voor (brom)fietsers

Brom(fietsers) zullen doorgaans supporters van RBC zijn. Tijdens voetbalwedstrijden zal er ook voor langzaam verkeer en voetgangers geen doorgang zijn vanaf de zuidzijde van de Industriestraat naar het stadion. Het hek ter plaats is voor iedereen gesloten. (Brom)fietsers en wandelaars kunnen via de Oostelijke (en Westelijke) Havendijk op de Borchwerf komen. Daar kunnen ze de Industriestraat inrijden/lopen. Het is aan te bevelen op dit hoekpunt een ruime en goede (brom)fietsenberging te situeren, in de noordwesthoek van het stadionterrein. De benodigde capaciteit moet doorgerekend worden; richtgetal is 3-5 stallingplaatsen per 100 bezoekers. Indien hier niet genoeg plaatsen gerealiseerd kunnen worden, kan een tweede stallingpunt aan het begin van het parkeerterrein van de thuis supporters worden gemaakt. Vermeden moet in elk geval worden, dat brommers over het terrein rond gaan scheuren. Als de stalling te ver het terrein op ligt nodigt dat bovendien 'wildstallen' uit. De stalling voorziet voor (brom)fietsen in goede stabiele elementen, met goede aanbindmogelijkheid (bijvoorbeeld de zogenaamde *nietjes*).

Ook bij het parkeerterrein van de uitsupporters moet een stalling voor (brom)fietsen komen, maar die zal vooral door de bezoekers van disco en evenementenhal worden gebruikt. Deze moet bij voorkeur geplaatst worden ergens op de lijn tussen de entree van het terrein aan de Borchwerf en de ingang(en) van de uitgaansvoorzieningen ter plekke. Ook de benodigde stallingscapaciteit aan deze zijde moet worden doorgerekend en dient aan dezelfde eisen te voldoen als eerder genoemde stallingspunten.

Concrete aanbevelingen voor langzaam verkeer:

- De (brom)fiets/looproute dient verkeersveilig en sociaal veilig te zijn (ook 's avonds);
- De (brom)fietsenstallingen dienen goed geoutilleerd te zijn en voorzien van stabiele elementen en goede aanbindmogelijkheden.
- De stallingen dienen sociaal veilig te worden ontworpen.

4.2 Bereikbaarheid stadion per openbaar vervoer

Op dit moment is de dichtstbijzijnde halte van het openbaar vervoer een bushalte aan de Jan Vermeerlaan. Dit is te ver weg om een aantrekkelijk alternatief te vormen. DSP-groep zou er voorstander van zijn als er een ov-lijn langs het stadion zou rijden met een halte aan de Borchwerf, voor het stadion. Dit zou niet alleen voor supporters aantrekkelijk zijn, we denken dan ook aan de bezoekers van de uitgaansgelegenheden bij het stadion. Het exacte haltepunt zou bij voetbalwedstrijden en in de avonduren voor de uitgaanders op een andere plek kunnen worden geplaatst. Voor de leisurevoorzieningen geniet het de voorkeur deze halte zo dicht mogelijk bij de entree van het terrein aan de Borchwerf te plaatsen.

Voetbalsupporters die van deze busdienst gebruik zouden maken zullen waarschijnlijk vooral thuis supporters zijn; voor en na de wedstrijden zou de halteplaats dan zo dicht mogelijk bij de Industriestraat moeten worden geplaatst.

Omdat stadion en leisure-voorzieningen aan het spoor liggen zou er idealiter een stationshalte kunnen komen. Daar zijn voorbeelden van, zoals de halte Driemeloo bij het ARKEstadion (FC Twente) tussen Enschede en Hengelo: daar is een halte waarvan behalve stadionbezoekers ook bezoekers van een megadisco, een bioscoop en ook de TU Twente gebruik maken. Maar daarin is vooralsnog niet voorzien bij de plannen voor SpoorHaven.

4.3 Ruimte op het stadionterrein rond het gebouw

Voor de wedstrijden beginnen zullen supporters zich bij de entrees van de vakken en (in beperkte mate bij de kaartverkooppunten) ophopen. Daarvoor dient voldoende ruimte te zijn. Bovendien moet worden zorggedragen voor een overzichtelijke opstelling van de wachtenden. Hoe dit moet worden gerealiseerd is op dit moment niet aan te geven. In elk geval moet de kaartcontrole zo efficiënt en snel mogelijk verlopen, zodat de doorstroming optimaal is. Goede aanduiding wie welke ingang in moet en hoe daar te komen, is een belangrijke voorwaarde om rondwalen te voorkomen. Hetzelfde geldt bij het verlaten van het terrein.

In bespreking is het toepassen van ticketboxen voor de verkoop van kaarten aan de uitsupporters in het eigen woongebied. Wat te doen bij het resteren van een ruim aantal nog niet verkochte kaarten moet nader worden bezien. Het is sowieso onwenselijk meer uitsupporters op het stadionterrein te krijgen dan er kaarten zijn. Dit vormt een zeer belangrijk aandachtspunt, waarvoor een goede organisatorische oplossing moet komen. De thuis supporters beschikken op dit moment op een twintigtal plaatsen na over een seizoenskaart. Van deze zijde zijn dus weinig problemen te verwachten.

Het parkeerterrein is in de huidige situatie een kale asfaltvlakte en oogt als een marsveld. Vanuit leefbaarheid en aantrekkelijkheid is dit onwenselijk. Een functionele aanpak (parkeren) blijft uitgangspunt, maar met weinig middelen zou de uitstraling vergroot kunnen worden, door laanbomen te planten. Bij haaksparkeren is dat goed mogelijk door in de tussenstrook een strook grond van 1.00 of 1.50 op te nemen, waar bomen geplant kunnen worden. Ook een lage haag kan tot de middelen behoren om de leegte iets vriendelijker te compartimenteren zonder de doelstellingen in de weg te zitten.

5 Calamiteiten hulpdiensten en vluchtroutes

Brandweer en RBC hanteren op dit moment afspraken over waar de brandweer bij calamiteiten in eerste instantie heen moet rijden. Daartoe maakt men gebruik van 6 afspraakpunten rond het stadion. Deze punten hebben in deze afspraak een nummer. De punten komen overeen met de 6 ontsluitingspunten van het stadion zelf. Dat nummer wordt door RBC aan de brandweer doorgegeven indien er iets aan de hand is. De brandweer weet dus waar zij heen moet en kiest zelf welke entree van het terrein op dat moment het beste is. De brandweer heeft een vaste aanrijroute; zij komen altijd vanaf de stad over de Borchwerf aanrijden. Ook de ambulances worden volgens draaiboek door een steward opgevangen aan de Borchwerf. Zij gaan dan of de Industriestraat in of de ingang aan de Borchwerf aan de voorzijde van het stadion.

Hoewel de brandweer geen absolute eis stelt voor twee toegangspunten wil DSP-groep daar wel op aandringen. Met de uitbreiding van het stadion en de te realiseren uitgaansgelegenheid is het zeer gewenst dat beide genoemde entrees te allen tijde voor de brandweer en voor de overige hulpdiensten vrij toegankelijk zijn. De overige hulpdiensten kunnen overigens vanaf alle kanten aan komen rijden, omdat zij niet, zoals de brandweer, vanaf een vaste standplaats vertrekken.

Brandweer en hulpdiensten dienen via een vrije doorgang van minimaal 3,5 meter ("Handleiding bluswatervoorziening en bereikbaarheid") rond het stadion te kunnen rijden. Daarnaast dienen alle hulpdiensten zich ook binnen het stadion zonder belemmeringen te kunnen verplaatsen.

De brandweer in Roosendaal werkt nog niet met 'maatgevende scenario's', maar werkt daar wel naar toe. Het is, gezien de uitbreiding van het stadion, in de ogen van DSP-groep wenselijk als de brandweer dit voornemen zou versnellen. Bij het ADO stadion in Den Haag bestond bij aanvang van de bouw een zelfde situatie. De Haagse brandweer heeft aanvankelijk alleen voor dit stadion het werken met 'maatgevende scenario's' geïntroduceerd, vooruitlopend op een bredere toepassing. Een vergelijkbare procedure valt voor het RBC te overwegen.

6 Leisure gerelateerde veiligheidsaspecten

6.1 Afstemming openingstijden

In een voortraject is overwogen of een stadion met leisure-voorzieningen een optie zou kunnen zijn. Dat is inmiddels maatgevend. Belangrijkste aspect is zorg te dragen voor een goede *scheiding van tijden* tussen voetballen en uitgaan (discotheek, speelautomatenhal en fitnessruimte).

Niet alleen ná, maar ook vóór aanvang van voetbalwedstrijden kan het parkeerterrein gebruik worden door bezoekers van de leisure-voorzieningen. Eisen die door zowel politie als brandweer worden gesteld pleiten er dan ook voor om in ieder geval geen gelijktijdige openstelling na te streven van discotheek en voetbalstadion en van voetbalstadion en speelautomatenhal. Problemen door agressie, gebrek aan capaciteit en parkeerproblemen zijn op voorhand te voorzien.

Een mogelijk veiligheidsprobleem kan ook ontstaan als voetbalsupporters (uit en/of thuis) wensen te blijven voor bezoek aan de discotheek of speelautomatenhal. De politie acht problemen echter gering. Ook het risico dat opgehitste voetbalfans van risicoklasse A of B achterblijven en wachten tot de discotheek opengaat om dan daar te gaan matten acht de politie verwaarloosbaar. Eigen ervaringen van DSP-groep (audit voetbalvandalisme in opdracht VWS) geven eveneens geen aanleiding tot grote zorg.

Hoe dan ook geldt wel dat er aan de openingstijden marges moeten worden verbonden die mogelijke directe orde- en handhavingproblemen moeten voorkomen. Een uur tijd tussen einde wedstrijd en openstelling discotheek moet voldoende zijn.

6.2 Organisatie en communicatie

Om de veiligheid zo optimaal mogelijk te waarborgen is bovendien een in alle opzichten goede organisatie een basisvereiste. RBC en Leisure zullen de activiteiten goed moeten afstemmen en gezamenlijk zorg moeten dragen voor de veiligheid. Ook goede communicatie en heldere afspraken met politie, brandweer en andere hulpdiensten is een basisvoorwaarde om veiligheidsproblemen te voorkomen

Gezien de wisselende momenten waarop (risico)wedstrijden gespeeld zullen worden is adequate communicatie over eventuele afwijkingen van de openingstijden van de leisure-voorzieningen naar het publiek toe evident. Voorkomen moet worden dat een doelgroep denkt dat zijn/haar voorziening geopend is, terwijl dit niet het geval is. Als er dan net een risicovolle wedstrijd is kun je teleurgestelde opgefokte bezoekers van bijvoorbeeld een speelautomatenhal krijgen, die zich keren tegen voetbalpubliek.

6.3 De voorzieningen

Discotheek

De discotheek krijgt waarschijnlijk (?) een vloeroppervlakte van 900-1.000 m², hetgeen na aftrek van dienstbare vertrekken als toiletten, bar en garderobe neerkomt op een verblijfsruimte voor ca. 1.500 mensen (uitgaand van 2 mensen per m²; bron: brandweer). Er is nog geen exploitant, er zijn enkel gedachten over het soort discotheek, variërend van het betere nachtwerk (van 22.00 tot diep in de nacht) tot een disco voor jeugdigen.

Openstelling vanaf 22.00 uur trekt een ander soort publiek aan dan openstelling vanaf 24.00 uur. Dat laatste zou betekenen dat de uitgaansregels in Roosendaal veranderd moeten worden (een disco, die drie dagen per week open is kan niet exploitabel zijn als deze tussen 24.00 en 02.00 uur open is). Aangezien veel Roosendaals uitgaanspubliek na 02.00 uur nog even uitgaat in België of Rotterdam (met alle gevaren/risico's van dien) is het wenselijk te overwegen deze mensen in Roosendaal en omgeving te houden door deze nieuwe discotheek een langere openingstijd te geven, maar later te laten beginnen (tussen 22.00 en 23.00 uur). Als de voorziening open blijft tot ca. 05.00 uur kunnen zelfs mensen met de trein komen i.p.v. met de auto.

Risico van vroege openstelling is het mogelijk in gedrang komen met de afloop van voetbalwedstrijden; dit moet voorkomen worden. Samengevat betekent een en ander dat de meest gewenste situatie een late openstelling en een langere openingstijd is.

De discussie over de openingstijden zal echter nog verder moeten worden gevoerd, om tot een goed sluitend beleid te komen, waarin ongewenste verplaatsingen met bijbehorende overlast en risico's zo veel mogelijk beperkt worden.

Speelautomatenhal

Tijdens de inventarisatiebijeenkomst kwam naar voren dat de speelautomatenhal nog een onduidelijke factor vormt, onder andere omdat op dat moment nog geen exploitant voor een dergelijke voorziening was gevonden. Hoe dan ook geldt voor deze voorziening hetzelfde als voor de disco, namelijk dat het zeer onwenselijk is de openingstijden te laten samenvallen met het spelen van voetbalwedstrijden in het stadion. De politie verwacht op voorhand geen bijzondere problemen, maar acht het raadzaam mogelijke incidenten te voorkomen, niet in de laatste plaats omdat alle politieaandacht op het voetballen zal zijn gericht. De politie pleit voor een marge tussen openstelling van de speelautomatenhal en de tijden dat gevoetbald wordt van ongeveer een uur. Een en ander moet nader worden onderzocht als meer duidelijkheid is verkregen over de definitieve invulling van deze voorziening.

Fitness

Fitness zal plaatsvinden over twee lagen op totaal ongeveer 1500 m². Er bestaat nog onduidelijkheid over de openingstijden. Van de aanwezigen op de inventarisatiebijeenkomst bleek de meerderheid weinig problemen te zien in een openstelling van het fitnesscentrum tijdens voetbalwedstrijden.

Omdat het type fitness op dit moment nog onduidelijk is, kan ook hierover het laatste woord echter nog niet worden gezegd. Indien het om een meer medisch getinte voorziening gaat, zijn minder incidenten te verwachten dan wanneer het om een voorziening voor bijvoorbeeld body-building gaat. Pas als definitief duidelijk is welke fitnessvoorziening hier zijn plek zal krijgen is een realistische inschatting van mogelijke problemen te geven.

DSP-groep adviseert tijdens voetbalwedstrijden voor eredivisiewedstrijden in elk geval geen enkele vorm van fitness mogelijk te maken. Kernpunt van deze aanbeveling is dat de politie de focus tijdens wedstrijden op voetbal zal leggen en geen capaciteit heeft om aandacht te besteden aan andere zaken. De verwachting van de politie is dat gelijktijdige openstelling bij risico-wedstrijden hoe dan ook incidenten in de hand zal werken.

Afhankelijk van de definitieve invulling van de fitness kan eventuele openstelling tijdens niet-risico wedstrijden worden overwogen. Dit moet nader worden besproken. DSP-groep raadt dit echter af.

In alle gevallen vormt het beperkt aantal beschikbare parkeerplaatsen een knelpunt.

6.4 Programmatische uitgangspunten ivm latere toetsing

Voor de latere toetsing van het DO in de tweede fase worden hieronder de programmatische uitgangspunten gegeven waarmee rekening dient te worden gehouden bij nadere uitwerking. Deze moeten worden gelezen als aanvullend op hetgeen eerder al werd gesteld.

Organisatorisch:

- Openingstijden leisure afstemmen op voetbalwedstrijden.
- Openingstijden leisure afstemmen met andere uitgaansvoorzieningen in Roosendaal.
- Afspraken maken tussen RBC, hulpdiensten en uitbaters leisurevoorzieningen. Deze afspraken dienen ook te worden vastgelegd (bijvoorbeeld in een convenant).
- Communicatie over openingstijden naar publiek uitgaansvoorzieningen toe.
- Duidelijke ANWB bewegwijzering regelen vanaf alle toevoerwegen en met name vanaf de A-17 en A-58 (en vice versa).

Parkeren:

- Capaciteit doorrekenen
- Locatie en routing over buitenruimte stadionterrein
- Overloop parkeren aan noord-oostzijde van het stadion (aan zijde van leisurevoorzieningen) op parkeerterrein thuissupporters
- Goede verlichting en goede zichtlijnen, ook 's avonds
- Bufferzone bestemmen

(Brom)fietsparkeren:

- Capaciteit doorrekenen (een discotheek (in niet-stedelijke omgeving) kent al zo'n 5 – 10 stallingplaatsen per 100 bezoekers),
- De (brom)fietsenstallingen dienen goed geoutilleerd te zijn en voorzien van stabiele elementen en goede aanbindmogelijkheden.
- De stallingen dienen sociaal veilig te worden ontworpen.

Sociale veiligheid:

- De eerder genoemde aanbeveling om het parkeerterrein aan de zuidzijde door middel van groen te compartimenteren, kan rondcrossen met brommertjes helpen verminderen. Door een aantrekkelijkere uitstraling van het nu nogal desolate parkeerterrein zal bovendien de uitdaging voor vandalisme afnemen.
- Voor de overige onderwerpen van sociale veiligheid verwijzen we naar hoofdstuk 7 en de checklist in bijlage 2.

Externe overlast:

- Tegengaan geluidsoverlast (aan de gevel).
- Tegengaan rondhangen en rondcrossen over parkeerterrein.
- Afsluiten Industriestraat.

7 Algemene veiligheidsaspecten, bepalend voor beide functies

7.1 Calamiteiten

Het bestaande calamiteitenplan moet aangepast worden voor een groter aantal bezoekers. Daardoor komen er andere claims op vluchtroutes te liggen. Bij nadere uitwerking zijn naar de mening van DSP-groep de volgende aandachtspunten essentieel:

- Is er een actueel ontruimingsplan (stadion en leisure-voorzieningen)?
- Is er in het ontruimingsplan onderscheid aangegeven tussen incidenten, waarbij de gevaarsbron zich in het stadion bevindt (brand, rook, bommelding) en waarbij de gevaarsbron van buiten het stadion komt (gifwolk, rook vanaf sporen)?
- In welke volgorde verlaten de voetbalsupporters het terrein (logistiek na afloop van de wedstrijden en bij calamiteiten)?
- Kunnen auto's snel en veilig genoeg weg (in relatie tot de wijze van parkeren)?
- Hoe worden supportersgroepen fysiek en visueel van elkaar gescheiden?
- Is de capaciteit van de uitvalswegen voldoende?
- Is te allen tijde een vrije doorgang voor nood- en hulpdiensten gegarandeerd?
- Hoe kunnen supporters en discogangers adequaat vluchten en waar worden ze opgevangen?

7.2 Sociale veiligheid

- De (brom)fietsroutes vanaf de stad moeten bij voorkeur gescheiden zijn van de autorijbaan en dienen goed verlicht te zijn. Vanaf de (brom)fietsroutes moet goed zicht zijn op de openbare weg; omgekeerd moeten de (brom)fietsers vanaf de openbare weg en omliggende bebouwing (voor zover het woonhuizen betreft) goed zichtbaar zijn. Bossages e.d. dienen langs deze route adequaat beheerd te worden.
- Een verlichtingsplan voor de openbare weg moet goed afgestemd worden op een bomenplan van de gemeente.
- Er moet een goed verlichtingsplan voor het hele terrein rond het stadion worden ontworpen.
- Zichtlijnen dienen zo ruim mogelijk te zijn.
- Bij de komst van een disco wordt op instigatie van de politie het hek in de Industriestraat net als bij voetbalwedstrijden ook afgesloten. Dit om uit-zwermhinder in de buurt te voorkomen. Dit betekent dat bezoekers van de discotheek (maar ook doorgaande fietsers, die de Industriestraat gebruiken) een belangrijke aanrijroute wordt ontnomen. Fietsroutes over de Westelijke en Oostelijke Havendijk vormen vanuit het oogpunt van sociale veiligheid geen aantrekkelijk alternatief en ook de Borchwerf niet (oostzijde is geen logische –en al helemaal geen veilige- langzaamverkeeroute). De route over de Jan Vermeerweg door de wijk Westrand is het enige alternatief. Vanuit sociale veiligheid is bundelen van stromen in de avonduren gewenst, maar vanuit de overlast van groepen jongeren door een wijk is dit minder gewenst.

DSP-groep beveelt daarom aan een (nieuwe) goede en veilige langzaamverkeerroute van en naar het Centrum (en het leeuwendeel van de Roosendaalse wijken) aan te bieden.

De ontsluitingsroute over het spoor/onder de sporen, zoals in het Dynamisch Streefbeeld SpoorHaven is getekend zal op (langere) termijn een goede oplossing vormen. Op korte termijn zal naar andere oplossingen moeten worden gezocht. Overwogen kan worden een loopbrug te maken over het huidige spoor, iets ten zuiden van de geplande verbinding.

Het op korte termijn opwaarderen van de Havendijken kan deze route voor langzaamverkeer weliswaar aantrekkelijker maken, maar DSP-groep aarzelt een dergelijke aanbeveling te doen, daar voorkomen moet worden dat schijnveiligheid wordt aangeboden.

We bevelen wel aan nader te studeren op een goede en veilige (tijdelijke) langzaamverkeersroute van en naar stadion en leisure-voorzieningen.

- Gevoeligheid voor vandalisme/criminaliteit in relatie tot de aanwezigheid en bereikbaarheid van kwetsbare doelwitten moet worden onderzocht en voorkomen.
- De onderdoorgangen rond het stadiongebouw moeten op tijden dat er geen wedstrijden zijn afdoende gesloten zijn en in een rechte lijn opgenomen worden (m.a.w. er mogen op maaiveld geen nissen voorkomen).
- Ook bij de beoogde entrees van de verschillende leisure-voorzieningen moeten er op maaiveld rechte rooilijnen ontworpen worden en geen nissen, waar kwaadwillenden zich kunnen verstoppen. Een entree zoals op de tekening, die getoond werd tijdens de bijeenkomst van 14 januari, is in die zin niet acceptabel: de entree ligt hier verborgen in een metersdiepe corridor.
- Looproutes vanaf tijdelijke parkeerplaatsen naar de 'eigen' entree van het stadionterrein dienen duidelijk te zijn, goed zichtbaar en goed verlicht en bosschages en houtopstanden langs deze route dienen goed beheerd te worden.

Bijlagen

Bijlage 1 Samenstelling veiligheidswerkgroep RBC stadion

Vertegenwoordigers werkgroep, aanwezig op 14 januari 2004

| | | | |
|-------------------------|--|-------------|--|
| A. (Toine) van Peer | GHOR | 0165-586452 | avanpeer@ghorwestbrabant.nl |
| A. (André) Lindenbergh | Regionale Brandweer (Pro actie) | 0165-581525 | a.lindenbergh@regiowestbrabant.nl |
| J. de Keijzer | Brandweer Roosendaal (coördinator preventie en preparatie) | 0165-581519 | j.dkeijzer@brwborsrsd.nl |
| Edwin v.d. Werf | Projectmanager gemeente Roosendaal | 0165-579531 | e.van.der.werf@roosendaal.nl |
| Arno Verduin | Verkeerskundige gemeente Roosendaal | 0165-579225 | a.verduin@roosendaal.nl |
| Martin Flipse | Teamchef van Politie afdeling Centrum | 06-50274353 | martin.flipse@mw-brabant-politie.nl |
| Jan de Jongh | RBC | 06-30905494 | jan@rbconline.nl |
| D. (Danny) van Deventer | supporter coördinator van politie | | danny.van.deventer@mw-brabant.politie.nl |
| Rob Thomas | politie | 06-50290568 | zelfde mailadres als van Deventer |
| Corné Rommens | adviseur burgemeester gemeente Roosendaal | 06-10908286 | c.rommens@planet.nl |
| Rien van Reijen | Rob van den Bergh Partners. Architecten /engineers BV | 0164-265750 | rien.vanreijen@vdberghpartners.nl |
| Paul van Oirschot | BVR-groep | 0165-631259 | poorschot@bvrgroep.nl |
| Tobias Woldendorp | veiligheidsadviseur DSP-groep | 020-6257537 | twoldendorp@dsp-groep.nl |

Bijlage 2 Checklist veiligheidsrisico's voor tweede fase

1 Voetballen

1.2 Routing auto's en bussen

Routing thuis-supporters per auto

- benodigde wegcapaciteit
- aansluiting op bestaande wegstructuur
- goede doorstroming (voorkomen filevorming)
- in- en uitrijden stadiongebied/parkeergebied
- routing op stadiongebied
- voorkomen dat tegenpartij wordt ontmoet (fysiek en visueel)

Routing uit-supporters per auto

- benodigde wegcapaciteit
- aansluiting op bestaande wegstructuur
- goede doorstroming (voorkomen filevorming)
- in- en uitrijden stadiongebied/parkeergebied
- routing op stadiongebied
- voorkomen dat tegenpartij wordt ontmoet (fysiek en visueel)

Routing bussen uit-supporters

- aansluiting op bestaande wegstructuur
- goede doorstroming (voorkomen filevorming)
- in- en uitrijden stadiongebied/parkeerterrein
- routing op stadiongebied (bussluis)
- in en uitstappen supporters (exacte plek)
- voorkomen dat tegenpartij wordt ontmoet (fysiek en visueel)

Ingangen met en zonder kaartjesverkoop

- bewegwijzering
- doorstroming
- controle
- capaciteit wachtmogelijkheid (en hoe houd je mensen daar)
- welke ingang is voor wie en hoe is dat t.o.v. parkeren

1.2 Parkeren auto's en bussen

Parkeren thuis-supporters

- benodigde capaciteit
- scheiding van uit-supporters (fysiek en visueel)
- recht of schuin parkeren

Parkeren uit-supporters

- benodigde capaciteit
- scheiding van thuis-supporters (fysiek en visueel)
- recht of schuin parkeren

Parkeren bussen
aantal bussen -> benodigde capaciteit
plaats
scheiding van thuis-supporters (fysiek en visueel)

Overloop parkeren (Bosstraat of elders)
waar en voor wie
wandelroute naar stadion (scheiding van de troepen (fysiek en visueel))
pendelbussen (wie wat waar hoe)

1.3 (Brom)fietsers en voetgangers

Routing (brom)fietsers thuis-supporters
aanrijdroute vanuit stad
bewegwijzering
in en uitrijden stadiongebied/parkeergebied
veilige, goed verlichte en gescheiden routing
voorkomen dat tegenpartij wordt ontmoet (fysiek en visueel)

Routing voetgangers
veilige, goed verlichte en gescheiden routing
voorkomen dat tegenpartij wordt ontmoet (fysiek en visueel)

(Brom)fietsenstalling
capaciteit
locatie
uitvoering
beveiliging

1.4 Obstakels

Lichtmasten
Losse elementen
Opklimbaarheid (hekken bijv.)
Vandalismebestendigheid
.....

1.5 Openbaar vervoer

aanwezigheid in de buurt
is er een stadionhalte en hoe ver weg
veilige en goed verlichte route van halte naar stadion
en hoe scheid je hier de troepen? (fysiek en visueel)

1.6 Calamiteiten en hulpdiensten

Hulpdiensten
aantal aanrijdroutes voor hulpdiensten (brandweer komt uit stad, ambulances van overal)
bereikbaarheid van de 6 afspraakpunten op stadionterrein
gegarandeerde vrije doorgang naar en binnen terrein

minimale doorrijdbreedte (brandweer: 3,5 meter, "Handleiding bluswater-voorziening en bereikbaarheid")

Vluchtmogelijkheden bezoekers bij calamiteiten
kunnen auto's snel en veilig genoeg weg (in relatie tot wijze van parkeren)
scheiding van de troepen (fysiek en visueel)
capaciteit uitvalswegen
combi hulpdiensten en privé-auto's
vluchtende (brom)fietsers en voetgangers

1.7 Sociale Veiligheid

vandalisme/criminaliteit
aanwezigheid en bereikbaarheid kwetsbare doelwitten
onderdoorgang rond stadiongebouw
(brom)fietsen
bereikbaarheid/kwetsbaarheid entrees uitgaansvoorzieningen
verlichting/zichtbaarheid
schoon en heel
scheiding van supporters
toezicht (stewards/politie)

1.8 Externe overlast

kwetsbare doelwitten rondom stadion
aanwezigheid projectielen
overklimbaarheid hekwerk rondom stadionterrein
afsluiten omliggende wijk/bebouwing

1.9 Organisatorisch

goede bewegwijzering
begeleiding bij in- en uitrijden terrein, routing en parkeren, c.q. verkeers-stewards (ook extern bij overloop)
voorkom rondrijden en zoekend parkeergedrag
verlichtingsplan
hoe krijg je mensen zo snel mogelijk vanuit de auto het stadion in (niet gaan rondhangen) en vice versa
bij vluchten: hoe kan iedereen zo snel mogelijk van het terrein af: met auto/bus/fiets/te voet (ontruimingsplan) en in welke volgorde
calamiteitenplan
communicatie met hulpdiensten, politie en uitbaters leisure-voorzieningen
ontsluiting entree aan Borchwerf en de wijkafsluiting in de Industriestraat
combiverkoop: kaartje + busvervoer (voor uitsupporters)

2 Leisure (disco, speelautomatenhal, fitness)

2.1 Bereikbaarheid en routing

entree terrein en parkeergelegenheid
afsluitbaarheid rest stadionterrein
bereikbaarheid voor hulpdiensten
sociale veiligheid rond entrees en op stadionterrein
routing t.o.v. uitsupporters indien tijden overlappen
zie verder boven

2.2 Parkeren en (brom)fietsenstalling

waar (waar wel waar niet)
routing over stadionterrein (en helemaal indien tijden overlappen)
capaciteit
fietsenstalling
zie verder boven

2.3 Openbaar vervoer

aangepaste dienstregeling
zie verder boven

2.4 Calamiteiten en hulpdiensten

gebruiksvergunning
zie verder boven

2.5 Sociale Veiligheid

voorkom bij ontwerp hoeken en gaten
goede zichtlijnen
schoon en heel
zie verder boven

2.6 Externe overlast

geluidsoverlast
rondhangen en rondcrossen (parkeerterrein en Industriestraat)
zie verder boven

2.7 Organisatorisch

- openingstijden

 - tijden afstemmen met voetbalwedstrijden

 - tijden afstemmen met andere uitgaansvoorzieningen in Roosendaal

- afspraken tussen hulpdiensten en uitbaters

- ontruimingsplan

- calamiteitenplan

- communicatie RBC, nood- en hulpdiensten, politie en uitbaters leisurevoorzieningen

- ontsluiting entree aan Borchwerf en de wijkafsluiting in de Industriestraat

Bijlage 3 Literatuur

'Beleidskader bestrijding voetbalvandalisme en voetbalgeweld 2003', gezamenlijke uitgave van de in de interdisciplinaire stuurgroep bestrijding voetbalvandalisme en voetbalgeweld vertegenwoordigde instanties, p.a. Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, mei 2003.

'Handboek veiligheid', voorwaarden, voorschriften en aanbevelingen ter bevordering van de orde en veiligheid in Nederlandse voetbalstadions, Koninklijke Nederlandse Voetbalbond, seizoen 2003-2004.

'Ontwerp-Masterplan SpoorHaven Roosendaal', gemeente Roosendaal, april, 2003.

Website Centraal Informatiepunt Voetbalvandalisme; www.civ-voetbal.com

De Britse Football Licencing Authority (Londen) heeft uitgebreide richtlijnen en aanbevelingen voor veilige stadions opgesteld.