

Veiligheidseffectrapportage ADO Den Haag, locatie Forepark

Inventarisatie naar aanwezige en mogelijke veiligheidsrisico's

Amsterdam, 31 mei 2002

Petra Reijnhoudt
Harm Jan Korthals Altes
Tobias Woldendorp
Bobby Perrels
Rob van der Bijl

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	De locatie Forepark	3
1.3	De VER	4
1.4	Probleemstelling	4
1.6	Maatgevende scenario's	5
1.7	Leeswijzer	6
2	Veiligheidsrisico's op gebiedsniveau	7
2.1	Inleiding	7
2.2	Gehanteerde veiligheidscriteria	7
2.3	Vergelijking aan de hand van de criteria	8
2.4	Conclusie ten aanzien van de veiligheidsrisico's op gebiedsniveau.	9
3	Veiligheidsrisico's op planniveau	10
3.1	Infrastructuur	10
3.2	Bereikbaarheid van het stadion voor de verschillende vervoersstromen	11
3.3	Openbaar vervoervoorzieningen	13
3.4	De directe omgeving en het stadion zelf	13
4	Conclusies	16
4.1	Voetbal en veiligheid	16
4.2	De locatie Forepark	16
4.3	De omgeving van het Forepark	18
4.4	Eindconclusie	18
5	Aanbevelingen	20
5.1	Vooraf	20
5.2	Optimale bereikbaarheid van de locatie voor bezoekers en hulpdiensten	20
5.3	Exclusieve calamiteitenroute	20
5.4	Parkeergelegenheid	21
5.5	Openbaar vervoer	21
	Bijlagen	
Bijlage 1	Gebruikt materiaal	23
Bijlage 2	Geïnterviewde personen	25
Bijlage 3	Schematisch overzicht risico's en aanbevelingen	26
Bijlage 4	Overzichtskaarten locatie Forepark	27

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Voetbalclub ADO Den Haag heeft zich de laatste jaren sterk ontwikkeld. Vanaf 1999 is men begonnen met een breed ingezette campagne om ADO weer terug te brengen op het hoogste niveau, dat wil zeggen de eredivisie. Van groot belang voor het welslagen van de actie was het vooruitzicht dat de gemeente Den Haag samen met ADO Den Haag over wilde gaan tot het ontwikkelen van een nieuw stadion. Inmiddels is ADO Den Haag de enige Betaald Voetbal Organisatie in Den Haag en doet het zowel sportief als op het gebied van bezoekers, merchandise en sponsors heel goed. De huidige accommodatie geeft echter onvoldoende mogelijkheden voor sponsoractiviteiten en veel potentiële sponsors geven dan ook aan dat het vooruitzicht dat ADO naar een nieuw stadion vertrekt een reden is om bij de club betrokken te zijn. Uit een haalbaarheidsonderzoek, uitgevoerd door Boer en Croon kwam naar voren dat een nieuw stadion voor ADO haalbaar is mits er een tijdige beschikbaarheid is van een geschikte kavel, vastgoedontwikkeling op die locatie zorgvuldig wordt gepland en uitgevoerd, en uiteraard de revitalisatie van ADO Den Haag zorgvuldig ter hand wordt genomen.

Na een beknopte locatiestudie heeft de gemeente Den Haag enige tijd geleden besloten om het toekomstige stadion op de locatie Forepark te vestigen, in de oksel van het Prins Clausplein. De veiligheidsrisico's die kunnen kleven aan de ontwikkeling van een stadion op deze locatie waren tot op heden nog niet in kaart gebracht. Door de regionale hulpdiensten is de Veiligheidseffectrapportage (VER) ingebracht als mogelijk instrument om op systematische wijze deze risico's in beeld te brengen en er (in een later stadium) oplossingen voor te bedenken. De dienst Stedelijke Ontwikkeling (DSO), is akkoord gegaan met dit voorstel en treedt in deze als opdrachtgever op. Als uitvoerder van de VER heeft de DSO in overleg met de regionale hulpdiensten gekozen voor de DSP-groep.

1.2 De locatie Forepark

Voor het nieuwe stadion heeft men vier locaties onder de loep genomen die zijn beoordeeld op de aspecten oppervlakte, planning, bereikbaarheid met de auto, bereikbaarheid met het openbaar vervoer en de ligging. Uitgangspunt hierbij is de oplevering van het stadion per eind 2005. Deze analyse gaf aan dat de locatie Forepark op alle punten met uitzondering van het openbaar vervoer, als beste naar voren komt.

Op de desbetreffende locatie moet het volgende programma worden opgenomen:

- Een stadion voor 18.000 bezoekers
- 600 VIP-parkeerplaatsen direct bij het stadion
- 2500 overige bezoekersparkeerplaatsen
- 880 – 1500 parkeerplaatsen voor werknemers en bezoekers van kantoren/hotel
- 43.000 – 74.000 m² b.v.o. commercieel vastgoed

De locatie Forepark bevindt zich in de oksel van het Prins Clausplein en maakt deel uit van de uitbreidingslocatie Leidschenveen. De beoogde locatie is een braakliggend terrein tussen reeds gerealiseerde projecten van het Forepark. Het stadion komt aan de Donau te liggen, met in het noorden een verbinding met de afslag Leidschendam (A4) en in het zuiden met de afslag Nootdorp (A12).

1.3 De VER

De Veiligheidseffectrapportage (VER) is een (vrijwillig) beleidsinstrument waarmee in een vroeg stadium in een ontwerpproces op een structurele manier aandacht geschonken kan worden aan mogelijke veiligheidsrisico's die in een bouw- of inrichtingsplan besloten kunnen liggen. Door het voeren van een gestructureerde veiligheidsdialoog tussen publieke en private partijen die betrokken zijn bij een bouwproject kunnen de mogelijke veiligheidsrisico's helder in beeld gebracht worden en kunnen er al tijdens het planningsproces maatregelen genomen worden om deze risico's te ondervangen.

De VER is opgebouwd uit een aantal modules (startnotitie, veiligheidsscan, alternatieven, maatregelen en implementatie) die stapsgewijs doorlopen worden en parallel lopen aan het bouwproces. Kern van een VER vormt de vraag aan de betrokken partijen om naar aanleiding van de gesignaleerde veiligheidsrisico's projectalternatieven te ontwikkelen en daaruit een keuze te maken.

1.4 Probleemstelling

Omdat er reeds op zeer korte termijn duidelijkheid moet komen over de mogelijkheden en de onmogelijkheden die op veiligheidsgebied kleven aan de locatie van het Forepark, was het uitvoeren van een VER zoals hierboven beschreven (nog) niet mogelijk. Er is daarom gekozen voor een soort snelkookpan-variant; module 1 werd overgeslagen, en module 2 werd in een korte tijd uitgevoerd door adviseurs van DSP-groep. Zij interviewden de betrokkenen bij het ADO-stadion over de mogelijke veiligheidsrisico's die zij verwachtten, en verkregen door materiaalstudie aanvullende gegevens over risico's en alternatieven. In een later stadium wil men de modules van de VER uitgebreid behandelen, op dit moment was het alleen mogelijk om module twee en delen van module drie en vier uit te voeren.

In verband met het ontbreken van tekeningen over het gebouw zelf, wordt tijdens deze eerste fase van het onderzoek vooral gekeken naar de gebieds- en verkeerstechnische veiligheidsaspecten van het plan. Nadat het plan op 28 mei in de Raad is behandeld gaat men verder met de tweede fase van de planontwikkeling, waarbij uiteraard ook het gebouw wordt behandeld.

De centrale onderzoeksvraag bij het onderzoek luidde:

Zijn er op dit moment uit oogpunt van veiligheid aspecten aan te wijzen die de bouw van een stadion op deze plek onmogelijk of onhaalbaar (bijvoorbeeld door extreem kostbare voorzieningen) zouden maken?

1.5 Werkwijze

Om de onderzoeksvraag beantwoord te krijgen zijn de volgende activiteiten uitgevoerd:

- Met verschillende partijen en personen die een veiligheidsbelang hebben bij dit nieuwe stadion zijn gesprekken gevoerd om boven tafel te krijgen wat volgens hen de belangrijkste veiligheidsrisico's aan deze locatie zijn; ook is geïnventariseerd welke oplossingen zij zien voor dit risico.
- Een vergelijkend onderzoek tussen een aantal bestaande en nieuwe stadions in Nederland heeft data opgeleverd over gebiedsaspecten en de bereikbaarheid van de verschillende stadions.
- Door documentanalyse (zie bijlage voor een overzicht) is een beeld verkregen van de plannen ten aanzien van het stadion zelf, het aanwezige en geplande openbaar vervoer en de bereikbaarheid van de locatie.
- Tijdens een schouw is de geplande locatie beoordeeld op de aspecten bereikbaarheid en routes voor langzaam verkeer, auto's en hulpdiensten. Ook is een globale inventarisatie uitgevoerd naar mogelijke risicofactoren in de onmiddellijke omgeving van het stadion.
- Tijdens drie kerngroepvergaderingen is in breder verband gesproken over mogelijke veiligheidsrisico's, alternatieven en oplossingen. Daarnaast is tijdens de laatste werkgroepvergadering een samenvatting gegeven van risico's die door adviseurs van DSP op grond van de reeds uitgevoerde werkzaamheden waren geconstateerd.

Op grond van door de adviseurs van DSP onafhankelijk van elkaar uitgevoerd onderzoek heeft na afloop van de onderzoeksperiode een interne inventarisatie en brainstorm plaatsgevonden, waarbij de verschillende adviseurs de hun bekende gegevens hebben besproken en tegen elkaar hebben afgewogen. Gezamenlijk heeft de groep daarna conclusies getrokken. Deze vindt u terug in deze rapportage.

1.6 Maatgevende scenario's

Bij het benoemen van veiligheidsrisico's van een bepaalde voorziening op een bepaalde locatie werken de hulpverleningsdiensten vaak met 'maatgevende scenario's'. Met de term 'maatgevend scenario' wordt bedoeld dat de hulpdiensten voor verschillende incidenten waar hulpdiensten aan te pas moeten komen (brand, groot ongeluk, rellen), van licht tot extreem, proberen te bepalen wat hun inzet moet zijn, vanuit welke aanvoerroutes men de plek van het incident dan kan bereiken en op welk moment men gaat opschalen (inzet vanuit andere plaatsen of regio's vragen). Alhoewel de hulpdiensten (politie, brandweer, hulpverleningsregio) die in het kader van dit onderzoek zijn betrokken, nog geen uitgewerkte scenario's hebben, kozen zij ervoor om in het specifieke geval van de locatie Forepark twee scenario's voorlopig te beschouwen als maatgevend:

- Een ongeluk met gevaarlijke en/of brandbare stoffen op het Prins Clausplein, waardoor (giftige, bijtende) rook het stadion in drijft; doden en gewonden kunnen dan vallen óf als direct gevolg van de damp/rook, óf als gevolg van de geforceerde ontruiming die volgt op het binnendrijven van de rook (mensen worden in de paniek en het gedrang onder de voet gelopen).

- Een incident (bijvoorbeeld vechtpartij) in of om het stadion zelf, al dan niet gevolgd door een geforceerde ontruiming (wanneer de onregeligheden zich tijdens de wedstrijd voordoen); door een geforceerde ontruiming en/of door escalatie van het incident, bijvoorbeeld doordat ME-inzet nodig is, kunnen (veel) meer mensen betrokken raken bij het incident dan de betrokkenen bij het initiële incident.

Gemeenschappelijk element van deze scenario's is het feit dat er (veel) meer doden en gewonden kunnen vallen dan de direct bij het incident betrokkenen, waardoor een grote inzet van de hulpdiensten noodzakelijk kan worden.

Binnen de VER-systematiek wordt niet gewerkt met maatscenario's; het is echter goed deze scenario's in het achterhoofd te houden bij de bespreking van de veiligheidsrisico's in de volgende hoofdstukken omdat ze wensen en eisen van de hulpverleningsdiensten in een context plaatsen.

1.7 Leeswijzer

In **hoofdstuk 2** behandelen we allereerst de risico's op het hoogste schaalniveau (gebied) en in **hoofdstuk 3** de risico's in de directe omgeving van de Foreparklocatie. In hoofdstuk 2 betrekken we daarin een beknopte vergelijking met stadions elders in Nederland; in hoofdstuk 3 zoomen we in op de locatie Forepark. Daarna trekken we in **hoofdstuk 4** conclusies. **Hoofdstuk 5** bevat de aanbevelingen ten aanzien van het plan.

In de **bijlagen** is een overzicht van gebruikt materiaal te vinden en een overzicht van de personen die in het kader van het onderzoek zijn geïnterviewd, hetzij telefonisch, hetzij in levende lijve. Tevens is hier relevant kaartmateriaal opgenomen en een schematisch overzicht van geconcludeerde risico's en aanbevelingen.

2 Veiligheidsrisico's op gebiedsniveau

2.1 Inleiding

Voor de analyse op het schaalniveau van het gebied (de stadionlocatie en de bredere omgeving daarvan) zijn naast de ADO-locatie vier andere stadionlocaties geselecteerd als referentie. Het hanteren van referenties was onderdeel van de methodiek om tot betrouwbare oordelen voor de stadionlocatie Forepark te komen. Bij het uitvoeren van de selectie golden de volgende criteria:

- recente (korter dan 10 jaar geleden) nieuwbouw of renovatie;
- vergelijkbare grootte (15.000-20.000 toeschouwers).

Er zijn twee typen locaties onderscheiden:

- nieuwe stadions op verkeerslocaties, veelal bedrijventerreinen, gunstig gelegen ten opzichte van het snelwegenstelsel (maar soms ook ten opzichte van een NS-station);
- oude of gerenoveerde stadions op stadslocaties, dat wil zeggen locaties die zijn gekozen in de tijd dat de autobereikbaarheid vanuit de regio nog niet of nauwelijks een rol speelde.

De volgende stadions zijn betrokken in de vergelijking: Parkstad Limburg in Kerkrade, Willem II in Tilburg, Euroborg Groningen en Sparta Rotterdam. Tevens zijn de huidige locatie van ADO Den Haag en de huidige locatie van het stadion in Groningen in de vergelijking betrokken.

2.2 Gehanteerde veiligheidscriteria

De volgende veiligheidscriteria zijn op het gebiedsniveau geselecteerd als relevant¹:

- *de flexibiliteit en ruimtelijke mogelijkheden van het gebied*: hoe groter de beschikbare kavel, des te groter de mogelijkheden om het stadion met de bijbehorende voorzieningen op een veilige en logistiek handige manier te rangschikken; en: hoe beter de mogelijkheden om op een later tijdstip een dan noodzakelijk gebleken (veiligheids) voorziening op de kavel te realiseren.
- *de mate waarin het wegenstelsel ingericht is op grote verkeersstromen*: de mate waarin het lokale wegenstelsel vanaf de snelweg en vanuit de stad zelf toegang geeft tot de stadionlocatie, in staat is om grote verkeersstromen (3000-6000 auto's) te verwerken in een korte tijd (richtlijn: 1 uur vóór het evenement en 1 uur na het evenement).
- *de bereikbaarheid met het openbaar vervoer c.q. loopafstanden tot de haltes*: een korte afstand (richtlijn: 200 meter) tussen stadion en halte(s) van openbaar vervoer geeft de mogelijkheid om (uit)supporters gecontroleerd te vervoeren, bijvoorbeeld via een combiregeling. De beschikbaarheid van een specifieke 'stadionhalte' strekt daarbij tot voordeel, ook uit oogpunt van veiligheid. Onder meer de Kuip in Rotterdam, Arena in Amsterdam en het ARKE-stadion in Hengelo/Enschede beschikken over een dergelijke (eigen) stadionhalte. Het Euroborgstadion in Groningen beschikt potentieel ook over zo'n halte.

Noot 1 De criteria zijn besproken en geselecteerd in een interne brainstormsessie van DSP-groep op grond van eerdere ervaringen.

Wanneer zo'n station er niet is, is het vervoer van uitsupporters geheel afhankelijk van busvervoer. In het algemeen levert dit een grotere kans op agressieve confrontaties tussen supportersgroepen op.

- *de kwetsbaarheid van de locatie t.a.v. gevaarlijke stoffen route*: bij een ongeluk op een snelweg waarover gevaarlijke stoffen vervoerd mogen worden, zijn potentieel heel veel (maximaal 18.000) mensenlevens in gevaar in het geval er bijvoorbeeld een ongeluk met een tankauto gebeurt en het stadion vlak naast de snelweg ligt. Hoe groter de afstand, hoe meer de rook of damp verdund is en des te kleiner de kans op slachtoffers in het stadion.

2.3 Vergelijking aan de hand van de criteria

De zeven stadionlocaties zijn beoordeeld voor de ADO-locatie Forepark en ook voor de andere (in 2.1 genoemde) stadionlocaties.

Bij vergelijking van de beoordeling blijkt het volgende:

Op het criterium '*de flexibiliteit en ruimtelijke mogelijkheden van het gebied*' scoren de nieuwe stadions op verkeerslocaties voor het grootste deel gunstig. Op de bedrijventerreinen die in Kerkrade en Groningen voor het stadion als locatie verkozen zijn, is "alle ruimte". In Tilburg heeft men een ruimere (40 ha) locatie voor sport- en andere voorzieningen ingericht, waar het stadion een onderdeel van vormt.

De locatie Forepark voor het ADO-stadion vormt een uitzondering: het is de enige verkeerslocatie waar het stadion "met de schoenlepel" in past. Op de stadslocaties wordt minder gunstig gescoord. Deze locaties zijn in het geval van Rotterdam en het Groninger Oosterpark ingebouwd geraakt door woonwijken. Uitzondering vormt volgens DSP-groep de huidige locatie van het ADO-stadion. Hier is bij behoefte aan realisatie van extra (veiligheids-) voorzieningen theoretisch ruimte aanwezig, zij het dat daarvoor dan wel een deel van het park opgeofferd moet worden, wat een tamelijk zware oplossing is.

Ook op het criterium '*de mate waarin het wegensysteem ingericht is op grote verkeersstromen*' scoren de nieuwe stadions op perifere locaties eveneens voor het grootste deel gunstig, en is Forepark de uitzondering. In Forepark is één weg beschikbaar voor autoverkeer (de Donau), die het stadion van twee kanten benaderbaar maakt. Andere mogelijkheden zijn er niet. De afritten van de snelweg (A4 en A12) liggen in de huidige situatie op korte afstand van het doel (ca 800 meter) waardoor er een beperkte bufferruimte is tussen snelweg en stadion. De afrit vanaf de A12 wordt echter wel naar het oosten verlegd² samen met een aanpassing van de Donau en vormt dan geen probleem meer, maar direct onderaan de afrit vanaf de A4 bevindt zich een kruising van wegen met een verkeerslichtinstallatie, die een beperkte doorstroomcapaciteit heeft. Daardoor is de kans op files op de A4 aanwezig en wordt de kans op kettingbotsingen groter. Dergelijke situaties doen zich nu tijdens de ochtendspits voor bij de afritten van de A12 bij Driebergen en Maarsbergen. De doorstroming op de aansluitende wegen stopt, zodat de staart van de file van afslaan auto's op de rechterrijstrook van de snelweg komt te staan. Achteropkomende automobilisten die niet af willen slaan rekenen daar niet op, en kunnen niet altijd meer tijds afremmen of uitwijken naar de linkerrijstrook.

Noot 2 Zie bijgevoegd kaartje achterin deze rapportage.

De stadions op stadslocaties scoren alle negatief op dit criterium: het wegensysteem is er nooit op berekend om zulke grote aantallen auto's te verwerken. Dit levert echter bij de stadslocaties geen probleem voor de veiligheid op de snelwegen op: de afstand tot de snelweg is zodanig (enkele kilometers) dat het effect van de verstoppingen op de lokale wegen nooit op de snelweg merkbaar kan zijn.

Op het criterium '*de bereikbaarheid met het openbaar vervoer c.q. loopafstanden tot de haltes*' scoren nieuwe stadions op verkeerslocaties doorgaans ongunstig, de ADO-locatie Forepark is daar geen uitzondering op. Ook de stadions op stadslocaties scoren echter ongunstig. Alleen nieuwe stadions met een eigen stadionhalte scoren hier gunstig. Voor wat betreft het overige openbaar vervoer; de afstand vanaf het stadion tot de dichtstbijzijnde haltes voor openbaar vervoer varieert tussen de 700 en 1000 meter. Er is wel een bushalte vlak voor het stadion, maar deze buslijn is meer gericht op het vervoer van werknemers van het bedrijventerrein en hanteert ook de bijbehorende rijtijden.

Het laatste criterium is *kwetsbaarheid locatie t.a.v. gevaarlijke stoffen route*. Twee van de zeven vergeleken locaties liggen binnen 300 meter van een snelweg waarover gevaarlijke stoffen vervoerd mogen worden (Forepark en Parkstad Limburg). Bij beide locaties zijn tevens op- en afritten aanwezig nabij de stadionlocatie (dit zijn punten waar de kans op een ongeluk vanwege het in- en uitvoegen groter is dan op een traject zonder op- en afritten). De ADO-locatie Forepark scoort hier dus relatief ongunstig.

2.4 Conclusie ten aanzien van de veiligheidsrisico's op gebiedsniveau.

Uit de vergelijkende analyse blijkt dat de ADO-locatie Forepark op de veiligheidscriteria die op het gebiedsniveau van toepassing zijn, minder gunstig scoort dan de meeste referentie-locaties. Door de krappe kavel zijn de ruimtelijke mogelijkheden voor het treffen van extra (veiligheids)voorzieningen beperkt, het wegensysteem is slechts beperkt ingesteld op de piekbelastingen die een stadion kan veroorzaken (met vergrote kans op kettingbotsingen op de snelwegen tot gevolg), door het ontbreken van een treinstation binnen 200 meter kan vervoer van uitsupporters alleen per bus plaatsvinden en ten slotte is door de nabije ligging binnen 300 meter van een gevaarlijke stoffen route de externe veiligheid van de locatie relatief ongunstig.

3 Veiligheidsrisico's op planniveau

Na de veiligheidsrisico's op gebiedsniveau zoomen we in dit hoofdstuk in op de risico's in de onmiddellijke omgeving van het stadion. Daarbij bekijken we de risico's die er op infrastructureel gebied zijn, risico's voor de verschillende stromen van bezoekers en de risico's die er in de omgeving van de locatie zijn aan te wijzen.

3.1 Infrastructuur

3.1.1 Onderdoorgang A12

In de nabije toekomst wordt er een nieuwe onderdoorgang onder de A12, ter hoogte van het nieuw geplande station Ypenburg, aangelegd om de locatie te ontsluiten. De nieuwe onderdoorgang is nu besteksgereed en wordt naar verwachting over een aantal maanden gebouwd. De tekeningen van de dwarsdoorsneden zijn bekeken door DSP; deze zien er ruim uit; ook het grote materieel van de brandweer kan er doorheen, alhoewel de tunnel niet erg breed is. De langzaam-verkeerbuis ligt aan de kant die het verst weg is van het stadion. Voetgangers moeten de weg dus altijd eerst oversteken voor ze bij het stadion komen. Er is niet voorzien in een aparte buis, specifiek voor hulpdiensten gereserveerd. Dat kan betekenen dat, wanneer er zich calamiteiten voordoen, hulpdiensten kunnen stranden in de tunnel door files.

3.1.2 Parkeergelegenheid

In het concept Programma van Eisen voor het nieuw te bouwen stadion wordt voorzien in 3200 parkeerplaatsen (700 rond het stadion en maximaal 2500 op parkeerterreinen in de omgeving van het stadion, waar onder de Zegwaardlocatie, de Taaglocatie en een aantal plaatsen aan de Tiber) die voor het merendeel exclusief voor de bezoekers van het stadion worden ingezet. Men zet niet in op dubbelgebruik van parkeerplaatsen bij bedrijven in het Forepark. De gemeente heeft reeds aangegeven een gebied tegen de A4 aan, waar oorspronkelijk een fietspad zou komen, ook te willen gebruiken voor het creëren van 1000 extra parkeerplaatsen.

Bureau Goudappel Coffeng (BGC) heeft op verzoek van de gemeente een rapportage geschreven over de bereikbaarheid van het stadion. Zij gaan uit van 4 scenario's³ en doen op basis van een aantal aannames een uitspraak over de benodigde hoeveelheid parkeerplekken per scenario. Volgens de rapportage van BGC is er alleen in variant D een tekort aan 710 parkeerplaatsen. Deze kunnen opgevangen worden door intensivering van de beschikbare parkeerplaatsen.

Een belangrijke aanname door BGC bij deze berekening is wel dat er altijd een autoverkeersafwikkeling plaatsvindt door voldoende (kwantitatief en kwalitatief) gekwalificeerde stewards, zodat de auto's in één keer aanrijden vanaf de snelweg tot hun parkeerplaats.

Noot 3 Scenario A: 14.000 bezoekers en goed openbaar vervoer; scenario B: 14.000 bezoekers en basis openbaar vervoer; scenario C: 18.000 bezoekers en goed openbaar vervoer; scenario D: 18.000 bezoekers en basis openbaar vervoer

Er is geen rekening gehouden met mensen die zoeken naar een geschikt parkeerplekje (zo dicht mogelijk bij het stadion) en daardoor niet in één vloeiende beweging de Donau overgaan en ergens parkeren, maar soms wel drie of vier keer dezelfde route afleggen op zoek naar een plekje. Dat zou betekenen dat de Donau veel meer auto's te verwerken krijgt dan de 1800 auto's per uur die er in de optimale situatie over de Donau kunnen.

Voor aanvang van de wedstrijd zal bovendien de noordtak van de Donau éénrichtingverkeer zijn (in de richting van het stadion), in verband met de afsluiting van een deel van de weg voor de hulpverleningsdiensten. Na afloop van de wedstrijd is het ook eenrichtingverkeer, maar dan wordt de rijrichting omgedraaid.

Er is nog onzekerheid over het beschikbaar komen van het grote parkeerterrein op de Zegwaard-locatie; wanneer dit wel beschikbaar komt, zal dit parkeerterrein waarschijnlijk ook later dan het stadion gereed komen. Er zal dus in ieder geval een periode voor parkeergelegenheid ergens buiten de locatie gezorgd moet worden van tussen de 810 en 1950 plaatsen. De gemeente bekijkt hiervoor een locatie in de buurt van het station Ypenburg. Wanneer Zegwaard niet doorgaat zal dit een permanente parkeervoorziening moeten worden.

Om overloopparkeren te voorkomen zullen omliggende wijken afgegrensd moeten worden om de overlast voor bewoners te beperken. Dit zal ook door stewards moeten gebeuren (niet door middel van fysieke maatregelen) in verband met eventuele calamiteiten.

Na afloop van de wedstrijd zal het in het optimale scenario een uur duren voordat alle auto's weer op weg zijn (gegevens BGC). In de tussentijd veroorzaken zij files op de rotonde Donau/Tiber en de Donau. De doorstroming blijft echter wel gewaarborgd zodat voor de individuele automobilist de wachttijd tussen de tien en vijftien minuten is.

3.2 Bereikbaarheid van het stadion voor de verschillende vervoersstromen

3.2.1 De bussen met uitsupporters

Vervoer van de uitsupporters zal plaatsvinden per touringcar, op basis van een verplichte combi-regeling. Het nieuwste ontwerp van het stadion voorziet in een busluis aan de noordzijde van het stadion, achter het vak voor de uit spelende club. De route voor de bussen om bij de sluis te komen is over de Donau en valt samen met de op dit moment voorgestelde calamiteitenroute over de noordelijke tak van de Donau, westelijke baan (zie verderop). Ervaring van BGC met het vervoer van uitsupporters leert dat de beste optie is om de bussen in aantallen van vier aan te laten komen bij de busluis, ze uit te laden in het vak en daarna pas de volgende groep van vier bussen te begeleiden tot in het stadion. Door per keer slechts een klein aantal supporters uit te laden voorkom je dat er rellen ontstaan uit een soort groepsgedrag. Na afloop van een wedstrijd is het zaak de supporters zo snel mogelijk allemaal tegelijk weg te krijgen, om schade aan het vak te voorkomen en confrontaties met de tegenstanders. Daarvoor moet er wel voldoende plaats zijn om de bussen tegelijk in de busluis te kunnen laten halteren. Verplaatsing van het vak voor de uit spelende supporters naar de noordzijde is een positieve ontwikkeling omdat nu de supportersstromen elkaar niet meer kruisen.

3.2.2 Fietsers en voetgangers

De enige overdag veel gebruikte fietsroute die er nu is richting Forepark, loopt over het Nieuwveense pad onder de A4 door. Uit een schouw gehouden door DSP, bleek dat het er 's avonds niet prettig fietsen is door het ontbreken van informele controle op de route. De komst van het stadion, dat min of meer aan de monding van de onderdoorgangen wordt gebouwd, betekent dat men het overzicht over de route kwijtraakt. Dat levert een risico op het gebied van sociale - en verkeersveiligheid op. Een goede alternatieve fietsroute die direct aansluit is er ons inziens op dit moment niet, temeer omdat ook de beoogde nieuwe fietsroute over de A4 (waarvan het talud er al ligt) niet doorgaat en vervangen wordt door een parkeerterrein (Taag). In het nieuwste plan voor het stadion is voorzien in 1500 bewaakte stallingsplaatsen voor de fiets. Dit zal naar verwachting voldoende zijn om aan de vraag te voldoen.

Voetgangers die richting stadion gaan, komen uit de richtingen van de stations en de parkeerterreinen. De Donau is voor hen één van de routes waarlangs zij lopen of die zij over moeten steken. Gemengd met het autoverkeer én eventuele hulpdiensten die uit moeten rukken bij een calamiteit leveren zij een gevaar op voor de verkeersveiligheid. Er zal dan ook goed gekeken moeten worden naar de capaciteit van de trottoirs langs de Donau. Deze ontbreken nu nog geheel maar zullen wel aangelegd moeten worden. Ook de route achter het kantoorpand, tussen het Zegwaardparkeerterrein en stadion zal ruim gedimensioneerd moeten worden om de voetgangersstromen aan te kunnen.

3.2.3 De hulpdiensten

De locatie Forepark voorziet niet in exclusieve calamiteitenroutes voor de hulpdiensten. Dit levert een aanzienlijk veiligheidsrisico op, zowel volgens de hulpdiensten als volgens de adviseurs van DSP op grond van vergelijkend onderzoek. Wanneer er zich een calamiteit voordoet moeten de hulpdiensten binnen 10 minuten ter plaatse kunnen zijn vanuit hun verschillende kazernes en bureaus, om hulp te bieden. Daarbij dient een directe aansluiting op het stedelijk hoofdwegennet gerealiseerd te zijn.

Wanneer er (zoals nu wordt voorgesteld) gebruik gemaakt moet worden van de bestaande infrastructuur om het stadion te bereiken, betekent dat dat één baan van de Donau permanent afgesloten moet worden. In het huidige voorstel is dat de westelijke baan van de noordtak van de Donau. Deze baan zal ten tijde van wedstrijden altijd fysiek afgesloten moeten zijn voor het overige verkeer en exclusief voor de hulpdiensten beschikbaar gesteld moeten worden. De hulpverleningsdiensten hebben echter aangegeven méér routes nodig te hebben dan deze ene route en vooral ook routes vanuit verschillende richtingen. Dit heeft te maken met het feit dat men niet altijd vanuit vaste kazernes/bureaus aanrijdt, maar per calamiteit bekijkt wie, waar vandaan, het snelst ter plaatse kan zijn. Zo houdt men bijvoorbeeld ook rekening met eventuele opstoppingen of wegomleggingen op de hoofdwegen. Die flexibiliteit heeft men dus ook nodig direct rond het stadion, vandaar dat men meerdere routes vanuit verschillende richtingen eist.

De locatie ligt volgens de vertegenwoordiger van de GHOR (Geneeskundige Hulp bij Ongevallen en Rampen) goed ten opzichte van de ziekenhuizen in Den Haag en omstreken; wanneer men eenmaal op de snelweg is, zijn deze makkelijk bereikbaar. Wanneer definitief wordt dat het nieuwe stadion op de locatie Forepark wordt gebouwd, maakt de GHOR een spreidingsplan waarin staat vermeld wie bij een calamiteit of rel, waar naartoe wordt gebracht.

Wanneer er in het huidige ADO-stadion iets gebeurd worden de ADO-supporters bijvoorbeeld naar het Westeinde gebracht, de uit spelende club naar Leyenburg en gewonde hulpverleners of politie/ ME naar het Juliana Kinderziekenhuis. Afhankelijk van de omvang van het ongeval of de ramp gaat men 'opschalen', dat wil zeggen dat men gewonden tot aan Rotterdam of Amsterdam over de ziekenhuizen verspreid. Omdat bij grote rampen ook de ambulances uit deze plaatsen komen levert dat geen problemen op.

3.3 Openbaar vervoervoorzieningen

De locatie voorziet in een aantal haltes en stations van NS, HTM, Connexxion en Randstadrail. Afgezien van de bussen, die voor het stadion halteren (maar niet frequent en/of niet in het weekend), bevinden de overige geplande stations zich op een afstand van tussen de 700 en 1500 meter van het stadion. De verwachting is dat het merendeel van de ADO-aanhangers per auto komt en dat de openbaar vervoer voorzieningen verder toereikend zijn om de stroom bezoekers op te vangen.

Een veiligheidsrisico volgens de politie/ME vormt de grote afstand tussen (trein)station en stadion. Dit maakt dat er, afgezien van de combiregeling per bus, geen alternatief is om de uit spelende supporters in het stadion te krijgen. De afstand is te groot om ze als politie verantwoord te kunnen begeleiden. Dit geldt uiteraard ook voor de fervente ADO-aanhangers die per trein/Randstadrail komen.

3.4 De directe omgeving en het stadion zelf

3.4.1 Kwetsbare locaties in de omgeving van het stadion

Op de toegangswegen naar het stadion bevinden zich een aantal bedrijven op zogenaamde zichtlocaties. De gevels van deze bedrijven, veelal autodealers, zijn voor een groot gedeelte in glas uitgevoerd. Omdat bekend is dat supporters nogal eens het een en ander kunnen en ook willen vernielen, is er een reële kans dat deze bedrijven regelmatig slachtoffer zullen worden van supportersgeweld wanneer er niets aan bescherming van deze gevels wordt gedaan. Daarnaast zijn deze bedrijven in het weekend niet in bedrijf, waardoor de kans op vandalisme verder toeneemt. Ook het rangeerterrein/de werkplaats van de NS in Leidschendam Zuid vormt een kwetsbaar doelwit. Door de gemeente is 5 miljoen Euro gereserveerd voor flankerende maatregelen om de bedrijven te beveiligen tegen supportersgeweld.

Ook de nog aan te leggen woonwijk "De Lanen" vormt een potentieel kwetsbare locatie in de toekomst, zeker wanneer men inderdaad midden in deze wijk een halte van de toekomstige lijn 19 situeert. Supporters moeten dan dwars door de wijk richting stadion lopen.

Als laatste vormen toekomstige ontwikkelingen zoals een 24-uurs discotheek in de omgeving van het stadion een risico. Wanneer er zowel een wedstrijd gespeeld wordt als bijvoorbeeld een groot feest wordt gehouden in de discotheek, verergert de parkeerproblematiek en is er een vergrote kans op aanvaringen tussen supporters en uitgaand publiek.

3.4.2 Inrichting stadiongebied en stadion zelf

Het stadion biedt plaats aan 18.000 bezoekers. Omdat de openbare ruimte rond het stadion zeer beperkt is zet men in op het zo snel mogelijk naar binnen 'lokken' van de supporters, naar de geplande ADO-galerij, maar dit kan uiteraard niet afgedwongen worden. Alhoewel er geen gedetailleerde tekeningen van het stadion beschikbaar zijn, is goed te zien dat de ruimte achter het stadion niet beschikbaar is omdat daar parkeerplaatsen zijn. De ruimte vóór het stadion lijkt nauwelijks voldoende om te kunnen functioneren als verzamelplein voor grote groepen. Gevolg is waarschijnlijk dat men op of aan de Donau gaat staan, met alle gevaren van dien. Dit element lijkt niet doorslaggevend om te bepalen of de locatie geschikt is als voetbalstadion, maar wanneer men bedenkt dat je een stadion bouwt voor de lange termijn en er in het programma van eisen bovendien staat dat er *de mogelijkheid is* het gebouw uit te breiden naar 25.000 bezoekers wordt dit element wel degelijk belangrijk.

Alhoewel er geen recente tekeningen beschikbaar zijn over de inrichting van het stadion, werd er tijdens een presentatie over het nieuwe stadion wel aangegeven dat er rondom het stadion een rondgang komt van ongeveer 9 meter, die exclusief voor de hulpdiensten zal zijn en dus ook afgescheiden zal zijn van de VIP-parkeerplaatsen die zich achter het stadion bevinden. Via deze rondgang kunnen zij toegang tot het stadion krijgen. Belangrijk, maar niet controleerbaar daarbij is wel dat de hulpdiensten een exclusieve toegang tot deze rondgang moeten krijgen, eventueel wel gecombineerd met de bussluis voor de uitsupporters, maar niet met de hoofdingang voor VIP's/spelers. Ook is het belangrijk dat de hulpdiensten echt 'met de kont' tegen de gevel kunnen komen en niet nog een grote afstand buiten met gewonden of arrestanten moeten lopen.

Aan de noordzijde van het stadion komt het vak van de uit-supporters. Deze zullen via een bussluis het stadion ingeloodst worden. De bussluis zal plaats bieden aan twintig bussen. Dat komt overeen met de maximale capaciteit van 1000 personen die het vak heeft.

De inrichting van het stadion voorziet daarnaast (volgens het huidige Programma van Eisen) in een aparte ruimte voor de opvang van arrestanten door de politie, een ruimte voor de Officier van Justitie en een EHBO-ruimte (die snel en gemakkelijk ingericht kan worden voor de opvang en triage van gewonden). Ook komt er een commandoruimte en een ruimte voor de stadionspeaker met visueel contact met politie. Voor zover het nu bekend is, op grond van aanwezig materiaal, levert de inrichting van het stadion zelf geen veiligheidsrisico's op.

Om relschoppende supporters in het stadion aan te kunnen pakken rust men het stadion uit met een crowd-controlsysteem, dat gebruik maakt van camera's, tourniquets en sensoren. Daarnaast worden de tribunes in verschillende vakken ingedeeld, die afgescheiden worden door hekken.

Een mogelijk veiligheidsrisico gerelateerd aan het stadion is de hoogte van het stadion. Wanneer dit zodanig is dat inzicht op het speelveld mogelijk is vanaf de snelweg worden automobilisten afgeleid of kunnen mensen verleid worden om vanaf het talud de wedstrijd te volgen.

3.5 Conclusie ten aanzien van de risico's op plangebied

Uit de bespreking van de risico's die zich in het plangebied voordoen blijkt dat het grootste probleem gelegen is in de magere infrastructurele ontsluiting van het gebied, zowel voor bezoekers van het stadion als ook voor de hulpdiensten die een exclusieve calamiteitenroute missen. Daarnaast is een snelle afwikkeling van het autoverkeer dat naar het stadion komt altijd afhankelijk van begeleiding door stewards doordat de Donau als enige toegangsroute beschikbaar is en slechts een beperkte capaciteit heeft.

Op lager schaalniveau zijn er nog risico's ten aanzien van de beperkte ruimte direct rondom het stadion (geen mogelijkheid om grote groepen op te vangen), de kwetsbaarheid van de directe omgeving, en de grote afstand tussen stations en stadion. De inrichting van het stadion zelf lijkt, op grond van de beschikbare gegevens, geen onoverkomelijke risico's op te leveren.

4 Conclusies

Op basis van de inventarisatie van de aanwezige en de te verwachten veiligheidsrisico's worden in dit hoofdstuk conclusies getrokken over de wenselijkheid en de mogelijkheid van een stadion op de locatie Forepark uit veiligheidsoogpunt.

4.1 Voetbal en veiligheid

Een nieuw stadion bouw je minstens voor een periode van 50 jaar. In die vijftig jaar kan er veel veranderen, zowel op het gebied van voetbal als op het gebied van verkeer, vervoer, de manier waarop mensen recreëren, enz. Heel belangrijk in dit kader is uiteraard ook veiligheid. Wanneer men een gebouw bouwt waar 18.000 mensen tegelijk in kunnen, is het van het grootste belang om zo goed mogelijk toegerust te zijn op het ontvangen en accommoderen van deze mensen. Dat begint al bij goede bereikbaarheid van de locatie en voldoende parkeerplekken, maar gaat uiteraard ook zo ver dat men bezoekers goed en veilig een uitweg moet kunnen bieden bij calamiteiten.

Bijkomend aspect bij voetbal in het kader van veiligheid is dat er geen gedeelde belangen zijn in het stadion; er zijn twee partijen die spelen, elk met hun eigen aanhang. Alhoewel het gros van de bezoekers bij voetbalwedstrijden komt voor het spel, is er een toenemende groep supporters die voetbal als 'oorlog' beschouwd, indachtig de woorden van Rinus Michels. Die 'oorlog' wordt deels 'uitgevochten' op het veld, door de spelende clubs, maar de laatste jaren ook steeds meer door een groeiende groep fervente aanhangers, die – zeker bij risicowedstrijden – elke kans aangrijpt om met elkaar op de vuist te gaan. Dat aspect, gekoppeld aan de hoeveelheid mensen die er zich tegelijk in een stadion kunnen bevinden, maakt het essentieel dat men, vóórdat er een spade de grond ingaat, goed nadenkt over hoe men het stadion niet alleen zo veilig, aantrekkelijk en bereikbaar mogelijk maakt voor bezoekers, spelers en sponsors, maar ook voor hulpdiensten die in geval van een calamiteit dan snel kunnen optreden. Dat zijn dan ook belangrijke criteria geweest bij het vormen van een conclusie over de geschiktheid van de locatie Forepark uit veiligheidsoverweging.

4.2 De locatie Forepark

4.2.1 Bereikbaarheid vanaf de snelweg

De geplande plaats van het stadion lijkt goed gekozen, in de oksel van een van de grootste knooppunten van snelwegen in Nederland; de A12 richting Utrecht, de A4 van Amsterdam, via Den Haag naar Rotterdam. Het pijnpunt zit echter niet in de snelwegen die ruim gedimensioneerd zijn, maar in het lokale wegensysteem. Naar en langs het stadion loopt één weg, de Donau, waar al het autoverkeer naar het stadion overheen gaat op weg naar de parkeerplaatsen. De rotonde die aan het begin van deze weg ligt heeft een capaciteit van 30 auto's per minuut en 1800 per uur. Uit de studie van BGC blijkt dat het lokale wegennet in principe de stroom auto's voor aanvang van een wedstrijd wel aan kan, maar daarbij is geen rekening gehouden met zoekend verkeer en/of wildparkeerders.

Wil het verkeer zo soepel afgewikkeld worden als in de studie van BGC wordt uitgerekend, dan zal men altijd gebruik moeten maken van organisatorische maatregelen, zoals stewards die mensen naar hun plaatsen wijzen. Hier is in de studie van BGC ook vanuit gegaan. Om het verkeer te clusteren zullen dan ook delen van de nieuw te bouwen wijk De Lanen afgegrensd moeten worden voor verkeer tijdens wedstrijden. Wanneer er geen goede organisatie gegarandeerd kan worden, loopt men het gevaar dat er opstoppingen ontstaan, in ieder geval op de Donau en in het ergste geval tot aan de snelweg.

4.2.2 Parkeren

De conceptrapportage van BGC wees uit dat er in de oorspronkelijke opzet slechts één variant was waarbij de benodigde hoeveelheid parkeerplekken overeen kwam met de maximale hoeveelheid beschikbare parkeerplekken op de locatie. Inmiddels heeft de gemeente daarom een extra parkeerterrein voor 1000 auto's aangewezen en een andere locatie als mogelijke pendellocatie. Het aantal parkeerplekken is nu wel voldoende om te voldoen aan de te verwachten vraag. Willen alle bezoekers ook daadwerkelijk binnen redelijke tijd een parkeerplek bereiken dan is het inzetten van stewards of parkeerreguleervoorzieningen echter altijd noodzakelijk.

4.2.3 Calamiteitenroute

In de huidige opzet van het plan gaat men ervan uit dat de Donau als calamiteitenroute ingericht wordt. Voor en na de wedstrijd wordt een deel van de Donau afgesloten en onder toezicht van politie vrijgehouden. Wanneer er een 'gewone' wedstrijd aan de gang is zonder veel mensen of risico, is dit wellicht voldoende, nog afgezien van het feit dat je je dan weer af moet vragen hoe lang het dan duurt voordat iedereen per auto het gebied verlaten heeft. Rampen, rellen en calamiteiten voltrekken zich echter niet volgens een vooraf bekend scenario en je moet dus op elk moment beducht en voorbereid zijn op een calamiteit, zeker bij een zo grootschalige voorziening als een voetbalstadion met de bijbehorende voetbalproblematiek.

De hulpdiensten hebben als functionele eis voor het stadion dat er minimaal twee exclusieve calamiteitenroutes zijn, waar men gezamenlijk (dus én brandweer én politie én ambulances) gebruik van kan maken zonder elkaar in de weg te zitten en die bovendien volledig gescheiden zijn van de routes die bezoekers van het stadion zullen nemen. Deze route zal tot in het stadion gegarandeerd moeten worden. Afgezien van de Donau, die ook voor het overige verkeer gebruikt wordt, zijn er nu geen routes beschikbaar die in de huidige situatie voor alle hulpdiensten als zodanig gebruikt kunnen worden.

4.2.4 Het stadion zelf en de directe omgeving

Wanneer we even terugdenken aan de vergelijking van het toekomstige ADO-stadion met een aantal andere voetbalstadions in Nederland wordt al snel duidelijk dat het stadion zelf dan misschien wel 'met een schoenlepel' in de locatie is in te passen, maar dat dat niet geldt voor de benodigde omgeving bij een grootschalige voorziening als een stadion. De ruimte achter het stadion wordt in ieder geval ingenomen door parkeerplekken voor de VIPs en medewerkers en is niet bereikbaar als 'uitloopruimte'. De ruimte voor het stadion is voor zover te beoordelen op basis van het huidige materiaal zeer krap.

Deze is waarschijnlijk te klein om als verzamelplaats voor grote groepen te fungeren. Het gevaar bestaat dat wanneer het druk is grote groepen mensen op de Donau zullen gaan staan. Een negatieve variant van het gebrek aan ruimte is dat de ME, wanneer ingrijpen noodzakelijk is, geen ruimte heeft om mensen 'uiteen te drijven'; deze kunnen dan alleen richting Donau.

4.2.5 Openbaar vervoer

Het plan voor het nieuwe ADO-stadion voorziet in een aantal openbaar vervoershaltes dat aansluit op de route naar het stadion toe (de Donau). Afgezien van de halte van lijn 19 die wellicht op de Donau wordt gemaakt op 700 meter afstand (de 'stadionhalte') liggen de overige openbaar vervoershaltes op minimaal een kilometer afstand van het stadion. Deze afstand is te lang voor de politie om op een verantwoorde wijze supporters te kunnen begeleiden; voor het vervoer van uitspelende supporters is men dus altijd afhankelijk van het vervoer per bus.

Als de uitvoering van het stadion volgens de huidige planning zal verlopen, zal het stadion waarschijnlijk eerder klaar zijn dan de eerste openbaar vervoervoorzieningen en de grote parkeerplaats. Wil het niet een volstreekte chaos worden, dan zul je voor grootschalig aanvullend openbaar vervoer moeten zorgen, bijvoorbeeld in de vorm van pendelbussen.

4.3 De omgeving van het Forepark

Naast de problemen die er te verwachten zijn op het gebied van bereikbaarheid en parkeren is er nog een aantal factoren dat ook bijdraagt aan de geringe geschiktheid van het Forepark als mogelijke locatie voor een stadion:

- Dat is ten eerste de kwetsbaarheid van de omgeving met zijn aanzienlijke aantal grote showrooms en gebouwen met grote glaspartijen, die een prachtig doelwit vormen voor boze supporters. Ook het rangeerterrein/de werkplaats van de NS vormt een kwetsbaar doelwit.
- Daarnaast vormt de komst van het ADO-stadion een visuele blokkade voor de enige langzaam verkeer route onder de A4 door, tussen Voorburg en het Forepark.
- Ten slotte is de geplande woonwijk ten oosten van het Forepark een kwetsbare functie die zich moeizaam verhoudt tot de stadionfunctie.

4.4 Eindconclusie

De conclusie die op grond van voorgaande bevindingen is te trekken (en die terugwijst naar de probleemstelling uit paragraaf 1.4.), is dat de locatie Forepark zoals deze nu ontwikkeld wordt, uit oogpunt van veiligheid slechts haalbaar wordt als stadionlocatie, wanneer er forse aanpassingen aan de infrastructuur wordt gedaan en zwaar ingezet wordt op organisatorische maatregelen op wedstrijddagen.

In het huidige voorstel zijn er veel factoren die een veiligheidsrisico opleveren. Deze veiligheidsrisico's zullen zich naar verwachting niet in het gebouw bevinden (voor zover we dat kunnen beoordelen op grond van de beschikbare informatie), maar eromheen, in relatie met de omgeving. Dan hebben we het niet alleen over het feit dat het stadion zelf slechts met een schoenlepel in de beschikbare locatie gewrongen kan worden, waardoor het treffen van extra veiligheidsvoorzieningen in de toekomst beperkt wordt, maar ook het ontbreken van een exclusieve calamiteitenroute, de volstreekte afhankelijkheid van organisatorische maatregelen om het verkeer goed door te laten stromen,

de aanwezigheid van kwetsbare doelen in de omgeving en een gevaarlijke stoffenroute.

De aanbevelingen die op grond van deze conclusie gedaan kunnen worden zullen we in het volgende hoofdstuk bespreken.

5 Aanbevelingen

5.1 Vooraf

Bij elke stadionlocatie dient een aantal belangrijke 'veiligheidsprestaties'⁴ geleverd te worden. De vier belangrijkste veiligheidsprestaties komen hieronder als aparte aanbevelingen terug.

5.2 Optimale bereikbaarheid van de locatie voor bezoekers en hulpdiensten

Mimimaal zou een locatie waar een stadion voor 18.000 mensen gebouwd wordt moeten voldoen aan de eis dat het verkeer binnen een uur de locatie kan bereiken en bovenal verlaten. Daarnaast zou er voldoende buffercapaciteit in de omgeving moeten zijn om files op te vangen. Deze buffercapaciteit dient zich niet op de snelweg te bevinden.

Naast buffercapaciteit voor auto's dient er ook voldoende ruimte om het stadion heen te zijn om supporters op te vangen die voor de wedstrijd op elkaar staan te wachten, en eist de brandweer een ruimte van minimaal een kilometer waar mensen naartoe kunnen vluchten in geval er zich een calamiteit voordoet. Een negatieve variant van deze buffercapaciteit houdt in dat er, als er rellen ontstaan en de ME charges uitvoert, ruimte moet zijn om de supporters uit elkaar te drijven.

Ook de bereikbaarheid voor fietsers en voetgangers zou zo optimaal mogelijk moeten zijn, onder andere door goede en sociaal veilige fietsroutes. Bestaande belangrijke doorgaande fietsroutes mogen niet door het stadion verstoord worden.

5.3 Exclusieve calamiteitenroute

Een exclusieve calamiteitenroute die het stadion van twee kanten benaderbaar maakt is een volgende prestatie-eis waar bij de bouw van het stadion aan voldaan zal moeten worden.

In specifieke gevallen kan een geschikte calamiteitenroute geschapen worden door middel van afsluiting van een deel van de weg. Dit zijn oplossingen die in een bestaande, langzaam gegroeide situatie wellicht de enige mogelijkheid voor een veilige route vormen, maar die bij nieuwbouw vermeden moeten worden, zeker gezien de ontwikkelingen in het voetbal van de laatste jaren en de verschillende rampen met grote gevolgen die zich hebben voorgedaan in Nederland en Europa.

Noot 4 Deze veiligheidsprestaties zijn vertalingen van de in de hoofdstukken 2 en 3 gehanteerde toetsingscriteria naar programmapunten van de ontwerpopgave.

5.4 Parkeergelegenheid

Voldoende parkeergelegenheid in de directe omgeving van het stadion is een eerste vereiste om de locatie beheersbaar en bereikbaar te maken en te houden, samen met een goede bewegwijzering en informatie over of en waar zich de beschikbare parkeerplekken bevinden.

Wanneer er binnen het plangebied geen voorzieningen getroffen kunnen worden om voldoende parkeerplekken te creëren, zal geïnventariseerd moeten worden of dit buiten het plangebied kan. Er dient dan echter gegarandeerd te zijn dat bezoekers met behulp van een pendelbus vervoerd zullen worden naar en van het stadion.

5.5 Openbaar vervoer

Een laatste facultatieve prestatie-eis betreft een 'eigen' openbaar vervoer station in de directe omgeving van het stadion.

(Trein-)haltes die op een te grote afstand van het stadion (richtgetal is 300 meter) liggen, zijn ongeschikt om ingezet te kunnen worden voor het vervoer van de uit spelende club.

Men is dan te allen tijde verplicht om supporters per bus aan te voeren omdat de afstand tussen station en stadion te groot is om grote groepen supporters veilig te kunnen begeleiden. Daarom is een 'eigen' treinstation op minder dan 300 meter afstand een belangrijke veiligheidsprestatie. Het zou echter niet reëel zijn een dergelijke voorziening als een verplichting op te leggen. Daarom wordt deze prestatie gehanteerd als een facultatieve prestatie.

Bijlagen

Bijlage 1 Gebruikt materiaal

Notities, memo's en verslagen

- Notitie Politie Haaglanden III, bureau Verkeer over bereikbaarheid ADO Den Haag Stadion van 21 maart 2002
- Verslag VER-bijeenkomst stadion Den Haag, 11 april 2002
- Memo vier varianten voor ontwikkeling ADO stadion van afdeling RO aan Henk Jagersma, d.d. 3 oktober 2002
- Notitie A4/A12 Zone, uitgangspunten en parkeervraagstukken Stadion Forepark d.d. 8 mei 2002
- Notitie A4/A12 Zone, oplegnotitie VER rapportage Stadion Forepark, d.d. 8 mei 2002

Handboeken/ handleidingen

- *Handboek Veiligheid* van de KNVB, d.d. 1 juli 2001
- Handleiding *Veiligheidseffectrapportage*, Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, versie 2.0, november 2000

Kaartmateriaal

- Dwarsdoorsneden nieuw aan te leggen onderdoorgang vanaf NS-station Ypenburg, aangeleverd via projectbureau Ypenburg (geen situatietekeningen en situering dwarsdoorsneden)

Onderzoeksmateriaal

- Verkeersstudie BGC (*'Bereikbaarheid stadion Forepark'*), d.d. 8 mei 2002, in opdracht van de Gemeente Den Haag
- Aanvullende notitie BGC, d.d. 8 mei 2002 over veiligheidsrisico's en eisen ten aanzien van het stadion

Materiaal betreffende het toekomstige stadion

- *Plan van Aanpak VER Ontwikkeling Nieuw Stadion Den Haag*, d.d. 23 maart 2002, opgesteld door Hulpverleningsregio Haaglanden, GHOR, Politie Haaglanden en Brandweer Den Haag
- *'Programma van Eisen Stadion t.b.v. ADO Den Haag te situeren op Prime location Forepark te 's Gravenhage'*, concept, versie 1, 18 april 2002 door Jacques Ruts

- Tekst Raadsvoorstel d.d. 29 januari 2002 inzake locatiekeuze nieuwbouw stadion ADO Den Haag

Bijlage 2 Geïnterviewde personen

- David van Baarle – projectleider nieuw politiebureau Ypenburg, Politie Haaglanden
- Esther Balvers – stedenbouwkundige DSO Den Haag
- Ruud Behrens – Coördinator Operationele zaken Politie Haaglanden
- Juul Buitink – projectteam Goudappel Coffeng
- Edwin van der Graaf – beleidsmedewerker pro-actieve veiligheid Hulpverleningsregio Haaglanden
- Ton van Hooghalem (telefonisch) – supporterscoördinator Politie Haaglanden
- Robin Landmeyer – supporterscoördinator ADO Den Haag
- Martin Nijssen – (plv.) Sectormanager/Officier van dienst Brandweer Den Haag
- André de Rond – beleidsmedewerker pro-actieve veiligheid Hulpverleningsregio Haaglanden
- Rob van Sprundel – projectleider DSO Den Haag
- Cees Vermond – beleidsmedewerker pro-actieve veiligheid Politie Haaglanden
- Jan Zandbergen (telefonisch) – Geneeskundig beleidsmedewerker Hulpverleningsregio Haaglanden

Bijlage 3 Schematisch overzicht risico's en aanbevelingen

In onderstaande schema's vindt u allereerst een samenvatting van de geconstateerde risico's uit voorgaande hoofdstukken. Het tweede schema geeft op grond van de *belangrijkste* risico's, aanbevelingen/prestatie-eisen die ons inziens van toepassing zijn op de keuze voor de locatie van een stadion.

Schema 1 Risico's

1	Beperkte bereikbaarheid van de locatie
2	Grote afhankelijkheid van organisatorische maatregelen voor afwikkeling verkeer
3	Ontbreken van exclusieve calamiteitenroutes
4	Beperkte ruimte direct rondom het stadion
5	Geen 'eigen' stadionhalte
6	Kwetsbare locaties in omgeving van stadion
7	Visuele blokkade van langzaam-verkeerroute
8	Woonfunctie De Lanen verhoudt zich moeilijk tot de komst van een stadion
9	Gevaarlijke stoffenroute in de omgeving

Schema 2 Aanbevelingen/ prestatie-eisen

1	Creëer een optimale bereikbaarheid van de locatie voor bezoekers (langzaam- en snelverkeer) en hulpdiensten, onafhankelijk van organisatorische maatregelen
2	Creëer minimaal twee exclusieve calamiteitenroutes voor hulpdiensten tot in het stadion
3	Creëer voldoende parkeergelegenheid in de directe omgeving, inclusief goede bewegwijzering
4	Facultatief: creëer een 'eigen' openbaar vervoer station in directe omgeving stadion

Bijlage 4 Overzichtskaarten locatie Forepark