

2018

Veilig van en naar evenementen



Een afstudeeronderzoek naar de afstemming tussen crowdmanagement, verkeersplannen en infrastructuur bij (grootschalige) evenementen. En de ontwikkeling van een checklist voor de inzet van pendelbussen.

Jarno Rouweler

8-6-2018

Auteur

Jarno Rouweler
Meulemanskamp 2
8124 AR Wesepe
rouwelerjarno@hotmail.com

Studie

Saxion Hogeschool Deventer
Handelskade 75
7417 DH Deventer

Academie Bestuur, Recht & Ruimte (ABR&R)
Integrale Veiligheidskunde
Klas: DIV4VA
Studentnummer: 406722

Gegevens afstuderen

Periode: april 2018– juni 2018
Plaats: Oldenzaal
Versie: Definitief

Afstudeerorganisatie

Go2sure
Zandbreeweg 10A
7577 BZ Oldenzaal

Foto voorpagina: (eventbranche, 2018)

Colofon

Afstudeerbegeleider

R. Willemsen
Zandbreeweg 10A
Oldenzaal

1^E begeleider Saxion

Monique Heck
Handelskade 75
Deventer

2^E begeleider Saxion

Roelien Bolink
Handelskade 75
Deventer

Voorwoord

Voor u ligt de afstudeerscriptie over “De afstemming tussen crowdmanagement, infrastructuur en verkeersplannen bij evenementen”. Deze afstudeerscriptie is opgesteld ter afronding van de studie Integrale Veiligheidskunde (IVK). De studie heb ik gevolgd aan het Saxion te Deventer. In opdracht van Go2sure heb ik onderzoek gedaan naar de afstemming tussen de drie componenten (crowdmanagement, infrastructuur en verkeersplannen) met betrekking tot de Military Boekelo.

Gedurende de opleiding Integrale Veiligheidskunde is mijn interesse richting de evenementenbranche steeds meer toegenomen. Na het volgen van de minor Event Crowd management ben ik benaderd door Go2sure om mijn afstudeeronderzoek te richten op de drie componenten (crowdmanagement, verkeersplannen, infrastructuur) met betrekking tot het concrete evenement de Military Boekelo. Dit was voor mij een mooie kans om mijn afstudeeronderzoek te richten op mijn interesse, namelijk de evenementenbranche. Ik heb daarom ook met veel plezier, toewijding en enthousiasme aan mijn afstudeerscriptie gewerkt.

Tijdens het afstudeertraject heb ik hulp gekregen van diverse deskundigen en betrokkenen uit het werkveld. Om deze reden wil ik Janno Brinkhuis, Ron Looy, Arno Klein Goldewijk en Willem Westermann bedanken voor de leerzame gesprekken en hun hulp. Daarnaast wil de collega's van Go2sure, die altijd klaar stonden om mij antwoord te geven op vragen, bedanken voor het beantwoorden van mijn vragen, het geven van feedback en de leuke werkdagen. In het bijzonder wil ik Raoul Willemsen bedanken voor de praktijk begeleiding en feedback gedurende het afstudeerproces. Ik wil mijn schoolcoach en eerste lezer mevrouw Heck bedanken voor haar tijd, feedback en goede begeleiding gedurende het afstudeertraject. Tot slot wil ik mijn tweede lezer, mevrouw Bolink bedanken voor de tijd die zij heeft gestoken in het beoordelen van mijn afstudeerscriptie. Allen bedankt!

Oldenzaal, juni 2018

Jarno Rouweler

Samenvatting

Tijdens de vorige editie van de Military Boekelo is gebleken dat er onvoldoende aandacht is voor de afstemming tussen de drie componenten (crowdmanagement, verkeersplannen, infrastructuur). Dit met het gevolg dat er vorig jaar een verkeerschaos is ontstaan met veiligheidsrisico's voor bezoekers en personeelsleden op en rondom het evenement. Dit is de reden voor Go2sure om onderzoek te laten doen naar de afstemming tussen crowdmanagement, verkeersplannen en infrastructuur bij evenementen.

Om te onderzoeken hoe de afstemming tussen de drie componenten (crowdmanagement, verkeersplannen, infrastructuur) in de toekomst plaats kan vinden, is allereerst de relevante theorie omtrent de drie componenten in beeld gebracht. Uit onderzoek is gebleken dat er met betrekking tot de toestroom negatieve interactie plaats kan vinden tussen publieks- en vervoersstromen op het moment dat de bezoeker aankomt bij het station, de halte of het parkeerterrein en het publiek vervolgens voortbeweegt naar de ingang van het evenemententerrein. Met betrekking tot de uitstroom kan er negatieve interactie ontstaan tussen de publieks- en vervoersstromen op het moment dat de bezoeker zich verplaatst naar het station, de halte of het parkeerterrein, en men vervolgens de (verschillende) vervoersmodaliteiten in wil stappen. Dat er veiligheidsrisico's voor bezoekers en personeelsleden kunnen ontstaan wanneer er onvoldoende afstemming plaatsvindt tussen crowdmanagement, verkeersplannen en infrastructuur blijkt uit een casestudie naar de gebeurtenissen rondom Dance Valley 2001. Door o.a. slechte voorbereiding en onderschatting is er bij Dance Valley 2001 een vervoerschaos ontstaan.

Uit diverse interviews is gebleken dat de inzet van pendelbussen bij evenementen een zeer belangrijk en soms zelfs noodzakelijk instrument is. Echter brengt de inzet van pendelbussen ook een (groot) risico met zich mee indien er niet genoeg aandacht is voor de planvorming en organisatie van de inzet van pendelbussen. Tevens is uit interviews gebleken dat het (bijna) onmogelijk is om één checklist op te stellen voor de afstemming tussen de drie componenten (crowdmanagement, verkeersplannen en infrastructuur). Dit omdat een checklist voor de drie componenten erg veel vragen zal bevatten en daarmee moeilijk bruikbaar zal zijn.

Om bovenstaande redenen is ervoor gekozen om een checklist op te stellen voor de inzet van pendelbussen. De checklist is bedoeld om betrokkenen bij de organisatie van evenementen te ondersteunen bij de inzet van pendelbussen is er in dit afstudeeronderzoek een checklist opgesteld. De checklist is een ondersteunend bestand dat de meest voorkomende en grootste risico's (op basis van literatuurstudie en diverse interviews) omtrent de inzet van pendelbussen bij evenementen in beeld brengt en daarbij maatregelen en/of handelingen benoemd om deze risico's te beperken. Voor het opstellen van de checklist is een brainstormsessie gehouden met een deskundige op het gebied van evenementenmobiliteit. Tevens is de checklist gecontroleerd aan de hand van een observatie bij het evenement Central Park te Utrecht.

Om de afstemming tussen de drie componenten (crowdmanagement, verkeersplannen, infrastructuur) bij de Military Boekelo te verbeteren, is de checklist voor de inzet van pendelbussen toegepast op de Military Boekelo. Naar aanleiding van de checklist zijn er een aantal handelingen/maatregelen mogelijk, de maatregelen dragen bij aan een verbeterde inzet van pendelbussen. Deze maatregelen/handelingen zijn benoemd in het onderzoek.

Inhoud

Voorwoord	2
Samenvatting.....	3
H1. Inleiding.....	6
1.1. Inleiding.....	6
1.2 Aanleiding.....	6
1.3 Doelstelling.....	6
1.4 Probleemstelling & onderzoeksvragen	6
1.5 Afbakening.....	7
1.6 Betrokken partijen.....	8
1.7 Leeswijzer	11
H2 Theoretisch & Juridisch kader.....	12
2.1 Terminologie.....	12
2.2 Wet- en regelgeving evenementenveiligheid	13
2.3 Bronnen en methodes.....	14
H3 Onderzoeksopzet	17
3.1 Bureauonderzoek	17
3.1.1 Literatuuronderzoek.....	17
3.1.2 Secundair onderzoek.....	17
3.1.3 Keuze bureauonderzoek.....	17
3.2 Casestudy	18
3.2.1 Afweging casestudy VS survey-onderzoek	18
3.3 Interview.....	18
3.4 Observatie	19
3.5 Onderzoeksmethoden per onderzoeksvraag.....	19
3.5 Betrouwbaarheid en Validiteit	21
3.5.1 Betrouwbaarheid onderzoek.....	21
3.5.2 Validiteit onderzoek	22
3.5.3 Inhoudsvaliditeit.....	22
3.5.4 Integriteit geïnterviewde.....	22
H.4 Resultaten	23
4.1. Afstemming tussen crowdmanagement, verkeersplannen & infrastructuur.	23
4.1.1 “Een onderzoek naar de interactie tussen de publieksstromen en de vervoersstromen op risicovolle evenementen”	23
4.1.2 “Dance Valley 2001, een evaluatie van de gebeurtenissen”	31
4.1.3 Overeenkomsten bronnen	36

4.1.4 Overige bevindingen naar aanleiding van de bronnen	36
4.2 Welke werkwijze(s) en/of voorbeelden zijn er waar de afstemming tussen de drie componenten goed verliep?	38
4.2.1 Tour de France Utrecht	38
4.2.2 Serious Request Apeldoorn	41
4.2.3 Conclusies gesprekken	43
4.3 Een bijdrage aan de afstemming tussen de drie componenten	45
4.4 Checklist voor de Military Boekelo	48
H5. Conclusie	50
H6. Discussie & aanbevelingen.....	50
6.1 Discussie	50
6.2 Aanbevelingen.....	51
Bibliografie	52

H1. Inleiding

1.1. Inleiding

Ter afronding van de studie Integrale Veiligheidskunde heb ik in opdracht van Go2sure onderzoek gedaan naar de afstemming tussen de drie componenten (crowdmanagement, verkeersplannen, infrastructuur). Een deel van het onderzoek richt zich specifiek op het evenement Military Boekelo. In de inleiding zal het onderzoek nader toegelicht worden. Dit aan de hand van het beschrijven van de aanleiding, doelstelling, hoofd- en deelvragen, afbakening, betrokken partijen, het theoretisch & juridisch kader en de onderzoeksmethoden.

1.2 Aanleiding

Jaarlijks vindt in de gemeente Enschede één van Nederlands grootste paardensportevenementen plaats, namelijk de Military te Boekelo. Het evenement trekt veel bezoekers (in de voorgaande editie 60.000) (Military Boekelo, 2018). Om de komst van deze grote aantallen bezoekers in goede banen te leiden vergt dit de nodige voorbereiding. Dit doet men aan de hand van plannen op het gebied van crowdmanagement, verkeer en infrastructuur.

Bij de vorige editie van de Military Boekelo is gebleken dat er onvoldoende aandacht was voor de afstemming tussen de drie componenten (crowdmanagement, verkeersplannen, infrastructuur). Dit met het gevolg dat er vorig jaar een verkeerschaos is ontstaan met veiligheidsrisico's voor bezoekers en personeelsleden op en rondom het evenement. Om de verschillende stromen op het evenemententerrein goed te laten verlopen is afstemming tussen de drie componenten (crowdmanagement, verkeersplannen, infrastructuur) van belang. In het afstudeeronderzoek dat u voor u ziet, is onderzocht op welke wijze een bijdrage geleverd kan worden aan een betere afstemming tussen de drie componenten.

1.3 Doelstelling

Zoals bovenstaand benoemd is er in de huidige voorbereidingsfase naar het evenement de Military Boekelo een ogenschijnlijk repeterend gebrek aan afstemming tussen de drie componenten. Om de afstemming tussen de drie componenten in de toekomst beter te laten verlopen wil Go2sure een protocol (werkwijze of checklist) laten opstellen waarmee getoetst kan worden of de samenhang tussen crowdmanagement, verkeersplannen en infrastructuur zodanig is dat een acceptabel restrisico overblijft. Aan mij is de taak om de afstemming tussen de drie componenten en de bijbehorende risico's en maatregelen inzichtelijk te maken om vervolgens een advies en/of protocol op te stellen waarmee de drie componenten in de toekomst afstemming met elkaar kunnen vinden.

1.4 Probleemstelling & onderzoeksvragen

Naar aanleiding van de voorgaande paragrafen zijn er hoofd- en deelvragen opgesteld. Aan de hand van de hoofd- en deelvragen is de probleemstelling behandeld. Verderop in dit document zal toegelicht worden op welke wijze de deelvragen behandeld zullen worden.

De probleemstelling luidt als volgt:

Probleemstelling:

“Op welke wijze kan de afstemming tussen crowdmanagement, verkeersplannen en infrastructuur bij de Military Boekelo plaatsvinden, zodat de bezoekers het evenemententerrein veilig kunnen bereiken en verlaten”.

Om de probleemstelling te beantwoorden is in het onderzoek gebruik gemaakt van een viertal onderzoeksvragen (deelvragen). Deze onderzoeksvragen zijn afgeleid van de aanleiding, doelstelling en probleemstelling. De vier onderzoeksvragen luiden als volgt:

Onderzoeksvraag 1:

“Welke theorie is er beschikbaar over de (negatieve) afstemming tussen de drie componenten (crowdmanagement, verkeersplannen, infrastructuur)?”

Onderzoeksvraag 2:

“Welke werkwijze(s) en/of voorbeelden zijn er waar de afstemming tussen de drie componenten goed verliep?”

Onderzoeksvraag 3:

“Op welke wijze kan aan de hand van de resultaten uit de voorgaande onderzoeksvragen een werkwijze voor de military opgesteld worden?”

Onderzoeksvraag 4:

“Welke maatregelen worden naar aanleiding van het onderzoek aanbevolen worden voor de Military Boekelo?”

In hoofdstuk 3 (Onderzoeksmethoden) worden de verschillende onderzoeksmethoden waarmee de onderzoeksvragen behandeld zijn toegelicht.

1.5 Afbakening

Military Boekelo

Het onderzoek richt zich specifiek op de afstemming tussen de drie componenten bij het evenement Military Boekelo. De Military Boekelo is een jaarlijks terugkerend evenement in de gemeente Enschede. De Military Boekelo is één van Nederlands grootste paardensportevenementen. Het evenement trekt veel bezoekers, in de voorgaande editie bezochten 60.000 bezoekers het evenement (Military Boekelo, 2018).

Crowdmanagement, verkeersplannen, infrastructuur

Het afstudeeronderzoek richt zich op de samenhang tussen de drie componenten (crowdmanagement, verkeersplannen, infrastructuur). **Crowdmanagement** wordt in het onderzoek opgevat als het gebruik maken van (vooraf geplande) maatregelen om de publieksstromen in goede banen te laten verlopen en ongelukken en incidenten ten tijde van het evenement en na het evenement te voorkomen en te beheersen.

Voor evenementen geldt dat zij een impact hebben op de (lokale) wegen en parkeerlocaties rondom het evenemententerrein. Voor de organisatie van het evenement is het van belang dat zij weet met welke vervoersmogelijkheid bezoekers naar het evenement zullen komen en dat er een goede bereikbaarheid is voor zowel bezoekers als hulpdiensten. Tevens wil de organisatie de overlast voor omwonenden van het evenement zo beperkt mogelijk houden. Om bovenstaande redenen stelt de organisatie van het evenement daarom een **verkeersplan** op. In het onderzoek wordt met het verkeersplan het volgende bedoeld: het in kaart brengen van de verschillende vervoersmogelijkheden en de maatregelen met betrekking op de wegen en/of parkeerlocaties op of rondom het evenemententerrein. Het verkeersplan kan onder andere de volgende onderwerpen bevatten: omleidingen en afzettingen, calamiteitenroutes, tijdelijke parkeermaatregelen, bewegwijzering en

verkeersgeleiding, piekdemping, tijdelijk extra aanbod openbaar vervoer of collectief vervoer, stimuleren van extra gebruik van het vervoer (Hermelink, 2008).

De laatste component betreft de infrastructuur op en rondom het evenemententerrein. Met infrastructuur wordt in de scriptie het geheel aan voorzieningen dat nodig is om het evenement goed te laten verlopen bedoeld. Bij de infrastructuur van het evenement de Military kan men bijvoorbeeld denken aan wegen, spoorlijnen, bruggen, leidingen en (tijdelijke) paden (Infrasite, 2010).

Pendelbussen

Door voortschrijdend inzicht is er in het derde hoofdstuk van de scriptie gekozen voor het opstellen van een checklist voor pendelbussen. Nadat gebleken is dat een checklist voor de afstemming tussen de drie componenten (crowdmanagement, verkeersplannen, infrastructuur) te groot en daarmee moeilijk bruikbaar zal zijn, is er voor gekozen om een onderwerp uit te werken dat zal bijdragen aan de afstemming tussen de drie componenten. Naar aanleiding van de eerste twee hoofdstukken van het onderzoek is er voor het onderwerp “Pendelbussen” gekozen.

1.6 Betrokken partijen

Voorafgaand aan en tijdens het evenement zijn er verschillende partijen en personen die zich bezig houden met (de veiligheid van) het evenement. Om deze reden zijn er een aantal partijen en personen betrokken geweest bij het afstudeeronderzoek. Al deze partijen hebben belang bij of invloed op het evenement. De verschillende partijen of personen die betrokken zijn geweest (of waarmee rekening gehouden moest worden) bij het afstudeer onderzoek zijn de volgende:

Go2sure

In opdracht van Go2sure is het afstudeeronderzoek uitgevoerd. Go2sure richt zich op risicomanagement, door middel van software kunnen zij risico's en compliance inzichtelijk maken en men is gespecialiseerd in het vaststellen van onder andere riskappetite, risico-inventarisatie en risicoanalyses. In eerdere edities van het evenement de Military te Boekelo heeft Go2sure onderzoek verricht en advies uitgebracht met betrekking tot het evenement.

Organisatie Military Boekelo

De organisator van het evenement is verantwoordelijk voor het evenement en daarmee ook voor de veiligheid van de bezoekers en (eventuele) deelnemers. De organisatie van de Military te Boekelo dient tijdig een evenementenvergunning aan te vragen waarbij aangetoond wordt dat men zich bewust is van eventuele risico's die het evenement met zich meebrengt en dat men zich hier op voorbereidt. Dit kan de organisatie doen door een kwalitatief goede aanvraag in te dienen, met heldere plannen en een duidelijke tekening.

Burgemeester gemeente Enschede

De burgemeester van de gemeente waar het evenement plaatsvindt is bevoegd voor het afgeven van de vergunning. De burgemeester is belast met handhaving van de openbare orde en veiligheid, in beginsel is de burgemeester ook bevoegd om over te gaan tot handhaving van de vergunning (voorschriften) (Veiligheidsregio Twente, z.d.).

Gemeente Enschede

De gemeente waarin het evenement plaatsvindt geeft namens de burgemeester de vergunning voor het evenement af. De gemeente kan (in opdracht van de Burgemeester) eisen stellen aan de

vergunning, binnen de gemeentelijke organisatie kunnen diverse personen vanuit elk vakgebied hun advies uitbrengen (Veiligheidsregio Twente, z.d.). Denk hierbij aan vraagstukken om het gebied van verkeer, constructies, veiligheid, milieu etc.

Naast de ambtenaren en burgemeester kan ook het college van B&W (Burgemeester en wethouders) een rol hebben ten aanzien van het evenement. Wanneer het gaat om geluids- of milieukwesties en verkeersbesluiten is het college van B&W bevoegd.

Veiligheidsregio Twente

De veiligheidsregio coördineert de advisering vanuit de hulpdiensten bij de risico-evenementen en heeft daarnaast een faciliterende rol. Zij ondersteunt de gemeenten binnen de veiligheidsregio (o.a.) in het vergroten van het risicobewustzijn van evenementenorganisatoren. Tevens biedt de veiligheidsregio handreikingen en stimuleert zij kennisdeling op het gebied van evenementen door het organiseren van regionale bijeenkomsten voor vergunningverleners (Veiligheidsregio Twente, z.d.). De verschillende onderdelen (brandweer, politie, GHOR/GGD) van de veiligheidsregio en haar taken worden onderstaand toegelicht.

Brandweer

Bij evenementen heeft de brandweer een adviserende rol en richt zich op een aantal veiligheidsaspecten. Hierbij kan men denken aan de bereikbaarheid en bestrijdbaarheid van een incident maar ook aan de brandveiligheid van objecten zoals tenten, het maximaal aantal toe te laten bezoekers en vluchtveiligheid van publiek. Bij het opstellen van een advies toetst de brandweer of men aan alle risico's heeft gedacht en of de organisatie voldoende maatregelen heeft getroffen om deze risico's te voorkomen dan wel reduceren. Voorafgaand aan en tijdens het evenement kan de brandweer (in samenspraak met gemeenten en andere disciplines) controle uit voeren (Veiligheidsregio Twente, z.d.).

Politie

Vanuit haar wettelijke taak is de Politie verantwoordelijk en aanspreekbaar als het gaat om openbare orde en veiligheid. In de voorbereiding van het evenement adviseert de Politie de gemeente over de aspecten op het gebied van veiligheidsrisico's met betrekking tot het evenement en de (mogelijke) verstoring van de openbare orde en veiligheid. Tevens is de mobiliteit een belangrijk aandachtsgebied van de Politie. Bij een evenement werkt de Politie nauw samen met de beveiligingsbedrijven, laatstgenoemde zijn in hoofdlijn verantwoordelijk voor de beveiliging op het evenemententerrein, echter kan deze de hulp van de Politie inschakelen. Tot slot is de Politie verantwoordelijk voor de opsporing van strafbare feiten op en rondom het evenement (Veiligheidsregio Twente, z.d.).

GHOR/GGD

De GHOR (geneeskundige hulpverleningsorganisatie in de regio) en GGD (gemeentelijke gezondheidsdienst) adviseren gemeenten over geneeskundige aspecten bij evenementen (ggdtwente, z.d.). In een advies geven de GHOR en GGD richtlijnen voor de geneeskundige hulpverlening en richtlijnen ter bewaking, bescherming en bevordering van de gezondheid. Op basis van de adviesaanvraag beoordeelt de GHOR of er afstemming met andere (geneeskundige) partijen nodig is, hierbij kan men denken aan afstemming met de RAV (regionale ambulance voorziening) om de bereikbaarheid van het evenement te bespreken. Tevens kunnen de GHOR en/of GGD een adviserende rol hebben bij een schouw of als er toezicht gehouden dient te worden (Centrum voor criminaliteitspreventie en veiligheid, z.d.).

Beveiligingsbedrijven

De beveiligers op een evenemententerrein hebben een breed scala aan taken. De belangrijkste taken van de beveiliging zijn o.a. de volgende: toegangscontrole, bewaken van strategische posities, surveilleren, service verlenen, crowd control en hulpverlening (Nederlandse Veiligheidsbranche, 2015). Bovenstaande taken worden allen uitgevoerd met het doel om het evenement zo onverstoord mogelijk te laten verlopen. In eerste lijn is de beveiliging verantwoordelijk om de veiligheid op en rondom het evenemententerrein te bewaken.

Bezoekers

De bezoekers van het evenement zijn een belangrijke partij. De bezoekers zijn uit op voorziening in hun behoefte naar genot, men wil genieten van een activiteit vaak in combinatie met een versnapering als alcohol. Het evenement de Military Boekelo trekt jaarlijks meer dan 60.000 bezoekers (Military Boekelo, 2018). Het is aan te nemen dat de bezoekers van de Military te Boekelo liefhebber zijn van de paardensport. De gemiddelde bezoeker van het evenement is ouder dan dertig jaar en heeft een midden tot hoog opleidingsniveau (Military Boekelo, 2018).

Ron Looy (gemeente Utrecht)

In het onderzoek zijn een aantal gesprekken gevoerd met diverse personen. Eén van deze personen is Ron Looy werkzaam bij de gemeente Utrecht. Meneer Looy is betrokken geweest bij een aantal grootschalige evenementen waaronder de start van de Tour, Giro en het EYOF. Meneer Looy heeft informatie gegeven over de voorbereiding, risico's, werkwijzen en het verloop van de Tour.

Arno Klein Goldewijk (gemeente Apeldoorn)

Meneer Klein Goldewijk is werkzaam bij de gemeente Apeldoorn en is betrokken geweest bij de organisatie van Serious Request 2017 te Apeldoorn. Met meneer Klein Goldewijk zijn o.a. de volgende punten besproken: de werkwijzen, risico's, voorbereiding en het verloop van het evenement.

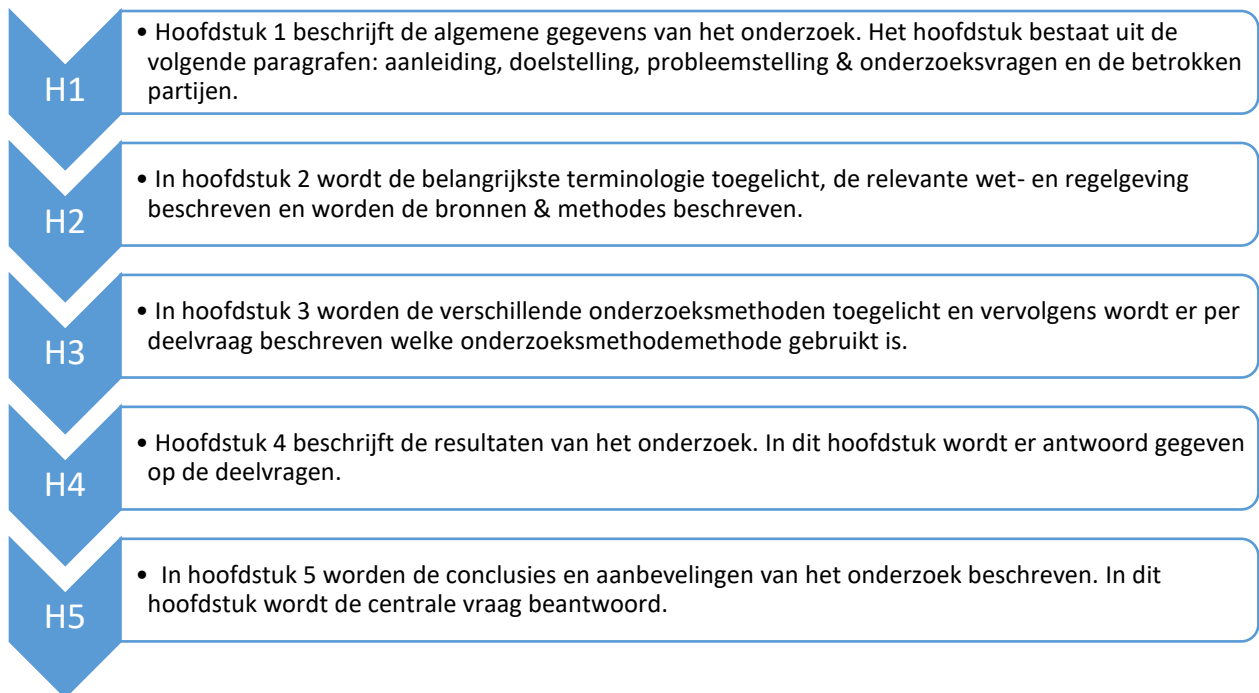
Willem Westerman (De Regelaar)

Voor onderzoeksvraag drie ben ik in gesprek gegaan met Willem Westermann. Meneer Westermann is werkzaam bij het evenementenadviesbureau De Regelaar. Meneer Westermann is betrokken geweest bij tal van (grootschalige) evenementen en heeft zodoende erg veel kennis op het gebied van evenementenveiligheid. Met meneer Westermann heb ik de (on)mogelijkheden besproken voor het opstellen van een checklist.

Janno Brinkhuis (Event Safety Institute & Crowdprofessionals)

Voor het opstellen van de checklist "Pendelbussen" in het derde hoofdstuk van de afstudeerscriptie heb ik een brainstormsessie gehouden met Janno Brinkhuis. Meneer Brinkhuis is gespecialiseerd in evenementenmobiliteit en heeft ruime (inter)nationale ervaring. Aan de hand van de brainstormsessie zijn de uiteindelijke vragen en maatregelen in de checklist opgesteld.

1.7 Leeswijzer



H2 Theoretisch & Juridisch kader

2.1 Terminologie

Crowdcontrol

Het daadwerkelijk reageren op het gedrag van (groepen) mensen, met het doel om dat gedrag (bij) te sturen. Crowd control maakt deel uit van een crowd-managementplan. Een belangrijk verschil tussen crowdcontrol en crowdmanagement, is dat crowdcontrol toegepast wordt op het moment dat de (groepen) mensen beheerst moet worden (Stol, Tielenburg, Rodenhuis, Pleysier, & Timmer, 2011).

(publieks) Evenement

Een voor het publiek toegankelijke verrichting van vermaak (inclusief herdenkingen), waarbij een verzameling mensen zich in een bepaalde tijd in/op een openbaar toegankelijke inrichting of terrein bevindt. Dit terrein is meestal begrensd en eventueel beperkt toegankelijk (Duykeren, 2014).

De begripsbepaling van het begrip evenement luidt volgens de Algemeen Plaatselijke Verordening (APV) van de gemeente Enschede als volgt: “elke voor publiek toegankelijke verrichting van vermaak, met uitzondering van:

- a) Bioscoopvoorstellingen;
- b) Markten als bedoeld in artikel 160, eerste lid, onder h, van de Gemeentewet;
- c) Kansspelen als bedoeld in de Wet op kansspelen;
- d) Het in een inrichting in de zin van de Drank en Horecawet gelegenheid geven tot dansen;
- e) Betogingen, samenkomsten en vergaderingen als bedoeld in de Wet openbare manifestaties;
- f) Betaald voetbalwedstrijden als bedoeld in artikel 2.26a;
- g) Sportwedstrijden waaraan uitsluitend wordt deelgenomen door amateursporters op de daarvoor bestemde sportlocaties;
- h) Toneel-, muziek-, cabaretvoorstellingen en dergelijke die plaatsvinden in daarvoor bestemde inrichtingen.

Onder evenement wordt mede verstaan:

- a) Een herdenkingsplechtigheid;
- b) Een braderie
- c) Een optocht op de weg, niet zijnde een betoging als bedoeld in artikel 2.3;
- d) Elke besloten verrichting van vermaak voor zover deze georganiseerd wordt op een plek die normaal gesproken voor het publiek toegankelijk is;
- e) Activiteiten in het kader van vecht- of verdedigingssporten welke worden georganiseerd in de openbare ruimte;
- f) Een klein evenement” (Gemeente Enschede, 2009).

Openbare orde

“Het normale en rustige verloop van het lokale gemeenschapsleven” (Stol, Tielenburg, Rodenhuis, Pleysier, & Timmer, 2011).

- Een belangrijk begrip dat vaak in combinatie met openbare orde wordt gebruikt is de verstoring van de openbare orde. Wanneer de openbare orde ernstig wordt verstoord of wanneer dit dreigt te gebeuren kan de burgemeester van de betreffende gemeente een noodbevel of noodverordening afkondigen. Met het bevel of de verordening hebben de autoriteiten extra bevoegdheden (Stol, Tielenburg, Rodenhuis, Pleysier, & Timmer, 2011).

(veiligheids) Risico

Over het begrip risico zijn verschillende definities. Eén van de definities luidt als volgt: “De kans op een gebeurtenis die de veiligheid bedreigt (p) vermenigvuldigd met de omvang van de schadelijke effecten die daarvan het gevolg zijn (E): $R = p \times E$ ” (Stol, Tielenburg, Rodenhuis, Pleysier, & Timmer, 2011). Toelichting op de formule: Risico= kans vermenigvuldigd met effect.

Echter worden in de NEN ISO 31000 enkele andere definities genoemd. De NEN ISO 31000 geeft o.a. richtlijnen voor de principes van risicomanagement (NEN, 2018). In de NEN ISO 31000 luiden de definities voor risico's als volgt:

- Een effect is een afwijking van de verwachting – positief en/of negatief;
- Doelstellingen kunnen worden gekenmerkt door verschillende aspecten en kunnen betrekking hebben op verschillende niveaus;
- Een risico wordt vaak gekarakteriseerd door verwijzing naar mogelijke gebeurtenissen en gevolgen of een combinatie daarvan.
- Risico wordt vaak uitgedrukt als een combinatie van de gevolgen van een gebeurtenis en de bijbehorende waarschijnlijkheid dat de gebeurtenis zich voordoet;
- Onzekerheid is het geheel of gedeeltelijk ontbreken van informatie over, inzicht in of kennis van een gebeurtenis, de gevolgen daarvan, of de waarschijnlijkheid dat deze zich voordoet (Zijlstra, 2012).

Een belangrijk aspect is dat in de NEN ISO 31000 een risico niet alleen het negatieve karakter wordt benoemd (kans op schadelijke effecten) maar ook de positieve kant van het begrip meegenomen wordt (kansen en bedreigingen) (Risk world, 2016).

Risicoanalyse

Om te bepalen voor welke bedreigingen maatregelen nodig zijn kan men gebruik maken van de methode risicoanalyse. Bij deze methode wordt bepaald hoeveel de (totaal) te verwachten schade is, hierbij wordt rekening gehouden met de kans dat de bedreiging optreedt en de omvang van de schade die gepaard gaat met de afzonderlijke bedreigingen (Stol, Tielenburg, Rodenhuis, Pleysier, & Timmer, 2011).

Vergunning

Een vergunning is een besluit die een nader omschreven activiteit of handeling toestaat. Zonder deze beschikking zou de activiteit of handeling niet zijn toegestaan. Door middel van een vergunning kan een bestuursorgaan een handeling of activiteit die in principe niet is toegestaan, wel toestaan. Dit kan het bestuursorgaan op grond van artikel 1:3 Algemene wet bestuursrecht (Awb) (Kenniscentrum Wetgeving en Juridische zaken, z.d.).

2.2 Wet- en regelgeving evenementenveiligheid

Tijdens mijn onderzoek zal ik te maken krijgen met een aantal wetten en regels. De belangrijkste wet- en regelgeving zal ik hieronder kort beschrijven.

Gemeentewet

In de gemeentewet worden de bevoegdheden en de rol van de Burgemeester bij openbare samenkomsten en gemakkelikheden vastgelegd. Artikel 174 stelt dat de Burgemeester van de betreffende gemeente belast is met het toezicht op openbare samenkomsten en gemakkelikheden. Tevens is de Burgemeester bevoegd om bij het houden van toezicht bevelen te geven met het oog op bescherming van de veiligheid en gezondheid (Wetboek-online, z.d.).

Algemene plaatselijke verordening (APV)

In de algemene plaatselijke verordening legt elke gemeente haar regelgeving op het gebied van openbare orde en veiligheid vast. De APV geldt voor een ieder binnen de gemeente waar deze voor vastgesteld is (Ondernemersplein, 2018). In een APV kunnen verschillende bepalingen opgenomen worden, met deze bepalingen kan de overlast in de openbare ruimte worden tegengegaan. (Centrum voor criminaliteitspreventie en veiligheid, z.d.).

In de APV van de gemeente Enschede staat in artikel 2:24 omschreven wat verstaan wordt onder een evenement: “elke voor publiek toegankelijke verrichting van vermaak”. In de APV staat dat de gemeente Enschede de volgende activiteiten ook ziet als een evenement: herdenkingsplechtigheid, braderie, themamarkt, beurs, grootschalig verkoopevenement in evenementenhal, optocht op de weg niet zijnde een betoging, een besloten bijeenkomst op een openbare plaats, bijeenkomst waarvoor publiekelijk kaarten worden verkocht dan wel publieke reclame wordt gemaakt, tentfeesten en een vuurwerkshow (Gemeente Enschede, 2017).

Algemene maatregel van bestuur (AMvB)

Vanaf 1 januari 2018 geldt er een nieuwe AMvB (algemene maatregel van bestuur) brandveilig gebruik en basishulpverlening overige plaatsen. Met ingang van deze maatregel gelden er landelijke regels voor het brandveilig gebruik van overige plaatsen (VNG, 2017). Hierbij kan men denken aan (tijdelijke) bouwwerken zoals attracties, tenten, tribunes etc. Deze maatregel is van belang bij mijn onderzoek omdat er bij de Military te Boekelo diverse tijdelijke bouwwerken aanwezig zijn.

Algemene wet bestuursrecht

In de algemene wet bestuursrecht (Awb) staan de belangrijkste regels van het bestuursrecht. De wet vermeldt hoe de bestuursorganen besluiten moeten voorbereiden en bekendmaken aan de burgers, tevens staat het termijn waarop het bestuursorgaan een besluit moet nemen vastgesteld (Rijksoverheid, z.d.).

Arbeidsomstandighedenwet (Arbowet)

De basis voor de Arbowetgeving wordt gevormd door de Arbowet, hierin staan de algemene bepalingen die gelden voor alle plekken waar arbeid wordt verricht. De Arbowet is een kaderwet, wat inhoudt dat er geen concrete regels in staan. De regels zijn verder uitgewerkt in het Arbobesluit en de Arboregeling (Rijksoverheid, z.d.).

In het Arbobesluit staan de regels waar zowel werkgever als werknemer zich aan moeten houden om de arbeidsrisico's tegen te gaan. De regels die hierin opgenomen zijn, zijn verplicht. Er staan ook aanvullende en afwijkende regels in voor een aantal categorieën werknemers en een aantal sectoren (Rijksoverheid, z.d.).

In de Arboregeling is het Arbobesluit verder uitgewerkt. Hierbij gaat het om concrete voorschriften. Denk hierbij aan hoe een arbodienst zijn wettelijke taken exact moet uitvoeren of aan de eisen waar arbeidsmiddelen aan moeten voldoen. De regels in de Arboregeling zijn verplicht voor werkgever en werknemer (Rijksoverheid, z.d.).

2.3 Bronnen en methodes

Een onderzoek naar de interactie tussen publieksstromen en de vervoersstromen op risicovolle evenementen.

In opdracht van het Kenniscentrum Evenementenveiligheid (KCEV) is er in 2012 een onderzoek uitgevoerd naar de interactie tussen publieks- en vervoersstromen bij risicovolle evenementen (Reus, 2012). Het onderzoek heeft het volgende doel: “Het in kaart brengen van de negatieve interacties die er kunnen ontstaan tussen de publieksstromen en de vervoersstromen en met welke maatregelen dit kan worden voorkomen of beperkt”. Het onderzoek is gebaseerd op diverse rapportages, literatuur en een achttal interviews met betrokkenen omtrent de twee stromen. In het onderzoek zijn de diverse fasen van toe- en uitstroom bij evenementen beschreven en is er aangegeven op welke momenten er een negatieve interactie tussen de beide stromen kan ontstaan. Tevens worden de diverse risicofactoren en meest risicovolle situaties m.b.t. toe- en uitstroom bij evenementen beschreven. Het onderzoek heeft een checklist opgeleverd waarmee de afstemming tussen de beide stromen verbeterd kan worden. Deze bron is gebruikt om aan te tonen uit welke fasen de in- en uitstroom bij evenementen bestaan, welke risico's en (mogelijke) maatregelen er zijn m.b.t. de in- en uitstroom. Voor de checklist “Pendelbussen” is er gekeken naar de checklist die in het onderzoek “Een onderzoek naar de interactie tussen publieksstromen en vervoersstromen op risicovolle evenementen” tot stand is gekomen.

Onderzoeksrapport Dance Valley 2001

Op 4 augustus 2001 vond het evenement Dance Valley plaats in het recreatiegebied Spaarnwoude. Het evenement eindigde in een (vervoers) chaos, waarbij uiteindelijke enkele honderden bezoekers verkleumd raakten en door de hulpdiensten opgevangen moesten worden. Het evenement vond plaats in het grondgebied van de gemeente Velsen, de gemeente wou lering trekken uit de gebeurtenissen en heeft daarom twee onderzoeksinstellingen benaderd (Nederlands Instituut voor Brandweer en Rampenbestrijding, ES&Y/Ysink Smeets & Etman) om een evaluerend onderzoek uit te voeren over de gebeurtenissen op en rondom Dance Valley 2001. De bron is gebruikt om de mogelijke risico's en gevolgen van (onvoldoende) afstemming tussen crowdmanagement, verkeersplannen en infrastructuur in kaart te brengen (ES&E, NIBRA, z.d.).

Gespreken met deskundigen

Omdat er omtrent de onderwerpen veel geleerd wordt door ervaring en in mindere mate door theorie heb ik geprobeerd om zoveel mogelijk informatie uit het werkveld te verkrijgen. Om deze reden ben ik in gesprek gegaan met meerdere deskundigen op het gebied van de drie componenten. De personen met wie ik in gesprek ben gegaan zijn de volgende: Ron Looy, Arno Klein Goldewijk, Willem Westermann en Janno Brinkhuis. De heren Looy en Klein Goldewijk zijn beiden werkzaam bij een gemeente (Utrecht & Apeldoorn) en vanuit hun functie bij de gemeente betrokken geweest bij (grootschalige) evenementen. Ron Looy is betrokken geweest bij o.a. de start van de Tour, Arno Klein Goldewijk is o.a. betrokken geweest bij Serious Request 2017. Willem Westermann is werkzaam bij het evenementenadviesbureau genaamd “De Regelaar”. Het bureau is één van de eerste adviesbureaus voor evenementen in Nederland. Tot slot heb ik een brainstormsessie gehouden met Janno Brinkhuis. Meneer Brinkhuis is werkzaam bij Event Safety Institute & Crowdprofessionals. Meneer Brinkhuis is gespecialiseerd in mobiliteit omtrent evenementen en heeft ruime (inter)nationale ervaring. De bovengenoemde namen hebben een belangrijke input geleverd voor mijn onderzoek, dit omdat zij betrokken zijn geweest bij (grootschalige) evenementen en hierdoor een actueel beeld konden schetsen van de risico's en maatregelen.

Verkeers- en vervoersplannen

Voor het opstellen van de checklist zijn een aantal verkeers- en vervoersplannen geraadpleegd. De verkeers- en vervoersplannen van o.a. Airforce Festival 2017, Mysteryland 2016 en Loveland festival

2016 zijn gebruikt om tot nieuwe inzichten te komen. Tevens hebben de risico's en bijbehorende maatregelen uit de plannen van de bovenstaande evenementen input gevormd voor de checklist.

Evaluatierapport Military Boekelo 2017

Het evaluatierapport van de vorige editie van de Military Boekelo is gebruikt om inzicht te krijgen in het evenement en de bijbehorende risico's. In het rapport zijn aanbevelingen gedaan en zijn diverse sterke- en verbeterpunten benoemd. De bovenstaande punten hebben input geleverd voor de checklist. Tevens heeft het evaluatierapport input geleverd voor de aanbevelingen in de vierde onderzoeksvraag.

H3 Onderzoeksopzet

In dit hoofdstuk worden de verschillende onderzoeksvragen die in mijn onderzoek gebruikt zijn benoemd en toegelicht. In mijn onderzoek is gebruik gemaakt van bureauonderzoek, casestudy, (diepte) interviews en een observatie.

3.1 Bureauonderzoek

Tijdens mijn onderzoek heb ik gebruik gemaakt van de onderzoeksmethode bureauonderzoek. Bij deze onderzoeksmethode maakt de onderzoeker gebruik van door anderen geproduceerd materiaal, of probeert hij door middel van het raadplegen van literatuur tot nieuwe inzichten te komen. Bureauonderzoek kunnen we onderverdelen in drie categorieën: literatuur, secundaire data en ambtelijk statistisch materiaal. Met literatuur worden o.a. boeken, congrespapers, artikelen en dergelijke bedoeld, in deze documenten leggen wetenschappers hun onderzoeksresultaten vast. Met secundaire data worden empirische gegevens die door andere onderzoekers in een eerder onderzoek bijeen zijn gebracht, bedoeld. Tot slot wordt met ambtelijk statistisch materiaal de data die periodiek (of voortdurend) worden verzameld voor een breder publiek, bedoeld.

Bureauonderzoek kan onderverdeeld worden in twee varianten: literatuuronderzoek en secundair onderzoek. Het verschil tussen deze hoofdvarianten is dat de onderzoeker bij literatuuronderzoek gebruik maakt van door anderen opgestelde kennis, en bij secundair onderzoek maakt de onderzoeker gebruik van door anderen geproduceerde databronnen.

3.1.1 Literatuuronderzoek

Bij deze onderzoeksmethode richt de onderzoeker zich geheel op de bestaande (vak) literatuur. In mijn onderzoek heb ik me gericht op onderzoeken en literatuur omtrent de drie componenten (crowdmanagement, verkeersplannen en infrastructuur) met betrekking tot evenementen en de afstemming tussen deze drie componenten. Literatuurstudie kan onderverdeeld worden in drie gradaties, deze zal ik hieronder kort toelichten:

Primaire literatuur: het onderwerp wordt voor het eerst behandeld.

Secundaire literatuur: het is geen nieuw onderwerp, er wordt door andere auteurs over gerapporteerd.

Grijze literatuur: over het onderwerp zijn rapporten, boeken en verslagen opgesteld maar deze zijn niet in gangbare boekcollecties opgenomen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan dissertaties van een onderzoeksinstituut of beleidsstukken bij ministeries (Verhoeven, 2011).

3.1.2 Secundair onderzoek

De tweede variant van bureauonderzoek betreft secundair onderzoek, hiervan is sprake als bestaande data worden herordend en vanuit een ander (nieuw) gezichtspunt worden geïnterpreteerd en geanalyseerd. In secundair empirisch onderzoek maakt de onderzoeker in de meeste gevallen gebruik van statistische gegevens die op kwantitatieve wijze worden verwerkt en vervolgens geanalyseerd, maar het is tevens mogelijk om bij secundair onderzoek gebruik te maken van secundaire kwalitatieve onderzoeksgegevens, hierbij kan men denken aan interviewverslagen van andere onderzoekers (Verschuren & Doorewaard, 2007).

3.1.3 Keuze bureauonderzoek

Ik heb voor de onderzoeksmethode bureauonderzoek gekozen omdat ik met deze onderzoeksmethode snel (binnen een beperkte tijd) over een groot aantal gegevens kan beschikken. Een ander voordeel is dat het bureauonderzoek talrijke gebruiksmogelijkheden heeft, in principe kan

voor elke onderzoeksstrategie bureauonderzoek worden toegepast op door anderen verzameld onderzoeksmateriaal (Verschuren & Doorewaard, 2007). In mijn onderzoek heb ik veel gebruik gemaakt van bureauonderzoek, en met name literatuuronderzoek. Op basis van bestaande theorie en onderzoeksrapporten heb ik de deelvragen beantwoord.

3.2 Casestudy

De onderzoeksmethode casestudy is een methode waarbij een onderzoeker probeert om een diepgaand en integraal inzicht te krijgen in één of enkele tijdruimtelijke begrensde objecten of processen. Ik heb voor de onderzoeksmethode casestudy gekozen omdat ik bij de beantwoording van enkele onderzoeksvragen diepgaande informatie nodig had over de drie componenten bij evenementen. De methode casestudy wordt bijvoorbeeld toegepast bij onderzoeksvraag 1 waar de gebeurtenissen op en rondom Dance Valley 2001 beschreven worden. Het onderzoek richt zich met name op de Military Boekelo, de gebeurtenissen in de voorgaande editie van dit evenement zijn de aanleiding voor het onderzoek. Daarom wordt de onderzoeksmethode casestudy ook toegepast op de Military Boekelo. Een onderzoeksmethode die veel op casestudy lijkt is survey-onderzoek, hiervoor heb ik niet gekozen omdat men bij een surveyonderzoek vaak uitsluitend gebruik maakt van een telefonische of schriftelijke enquête met gesloten vragen. Omdat ik meer in de diepte wil heb ik gekozen voor een casestudy waarbij men vaak meer in de diepte gaat. Door het gebruik van de methode casestudy heb ik de mogelijkheid om gebruik te maken van een face-to-face interview met open vragen (Verschuren & Doorewaard, 2007).

3.2.1 Afweging casestudy VS survey-onderzoek

Een onderzoeksmethode die veel weg heeft van een casestudie is de onderzoeksmethode survey-onderzoek. Ik heb voor de methode casestudie gekozen omdat men bij een survey-onderzoek in veel gevallen uitsluitend gebruik maakt van telefonisch of schriftelijke enquêtes met gesloten vragen. Omdat ik meer baat heb bij de diepgaande informatie omtrent de drie componenten en de Military te Boekelo past een casestudy beter bij mijn onderzoek. Bij een casestudie gaat men meer de diepte in door het gebruik van een face-to-face interview met open vragen. Tevens kent de onderzoeksmethode casestudie enkele voordelen, zo is een casestudie gemakkelijker af te ronden binnen een beperkte tijd (in tegenstelling tot een survey-onderzoek). Een ander voordeel van de casestudie is dat deze in vrijwel elke situatie is toe te passen, dit in tegenstelling tot andere strategieën (Verschuren & Doorewaard, 2007).

3.3 Interview

Een andere methode die gebruikt is tijdens het onderzoek betreft de onderzoeksmethode diepte-interview. Een diepte-interview is een vorm van kwalitatief onderzoek en is semigestructureerd, dit houdt in dat er geen standaard vragenlijst bij gebruikt wordt (Allesovermarktonderzoek, 2015). Het gebruik van de onderzoeksmethode interview heeft enkele voor- en nadelen. Voordelen van de onderzoeksmethode zijn o.a. het interview kan overal plaatsvinden, het interview kan verdieping opleveren over belangrijke thema's en bij een interview is er de mogelijkheid om met de respondent(en) diep op het thema in te gaan. Enkele nadelen van de methode zijn dat er bij de onderzoeksmethode interview sprake kan zijn van beïnvloeding door de interviewer en dat een interview (inclusief de voorbereiding) enige tijd kan kosten (de onderzoeker, z.d.). De onderzoeksmethode interview is in het onderzoek met name toegepast bij onderzoeksvraag twee en drie. In onderzoeksvraag twee hebben er interviews plaatsgevonden met Ron Looy (gemeente Utrecht) en Arno Klein Goldewijk (gemeente Apeldoorn). Het doel van deze interviews is het in kaart brengen van de (actuele) werkwijzen, risico's etc. bij (grootschalige) evenementen, deze informatie zal

de input vormen voor het opstellen van een werkwijze (onderzoeksvraag 3). Voor onderzoeksvraag drie heeft er een interview plaatsgevonden met Willem Westerman. Meneer Westerman is werkzaam bij het bedrijf De Regelaar (evenementenadviesbureau). Het doel van dit interview is input verzamelen voor het opstellen van een format (checklist) in onderzoeksvraag drie. Tot slot heeft er een diepte-interview plaatsgevonden met Janno Brinkhuis. Meneer Brinkhuis is werkzaam bij Event Safety Institute en CrowdProfessionals en is gespecialiseerd in evenementenmobiliteit. Met hulp van meneer Brinkhuis is de uiteindelijke checklist opgesteld en gecontroleerd.

3.4 Observatie

De laatste onderzoeksmethode die gebruikt is in deze afstudeerscriptie is de observatie. Bij deze methode wordt geen gebruik gemaakt van vragenlijsten maar bestudeert men het feitelijke gedrag of de feitelijke situatie (Allesovermarktonderzoek, 2015). Door (de eerder genoemde) Janno Brinkhuis was ik uitgenodigd om op 26 mei een kijkje te nemen achter de schermen bij het evenement Central Park te Utrecht. Bij dit evenement zijn ook pendelbussen ingezet. Tijdens de observatie is de volledigheid van de checklist gecontroleerd door risico's en maatregelen van de checklist te vergelijken met de risico's en maatregelen van het evenement Central Park.

3.5 Onderzoeksmethoden per onderzoeksvraag

Onderzoeksvraag 1.

Welke theorie is er beschikbaar over de (negatieve) afstemming tussen de drie componenten (crowdmanagement, verkeersplannen, infrastructuur)?

Om te onderzoeken of er theorie beschikbaar is over de (negatieve) afstemming tussen de drie componenten is gebruik gemaakt van bureauonderzoek. Er is secundaire literatuur geraadpleegd, dit houdt in dat er (eerder) door auteurs over het onderwerp geschreven is. Om de onderzoeksvraag te beantwoorden is gebruik gemaakt van een aantal rapporten (zie onderstaande tabel). Door het gebruik van deze rapporten is de beschikbare theorie omtrent de afstemming tussen de componenten in kaart gebracht.

Het onderzoeksrapport genaamd "Een onderzoek naar de interactie tussen de publieksstromen en vervoersstromen op risicovolle evenementen" is gebruikt om het moment waarop er negatieve afstemming plaats kan vinden tussen de stromen in kaart te brengen. Tevens zijn er in het onderzoeksrapport een aantal meest risicovolle situaties voor evenementen beschreven. De tweede bron die gebruikt is bij deze onderzoeksvraag is een evaluatierapport over Dance Valley 2001. De tweede bron is gebruikt om de oorzaken en gevolgen van (slechte) afstemming tussen de drie componenten in beeld te brengen. Tevens kan de tweede bron de informatie uit de eerste bron verifiëren. Tot slot zal de voorgaande editie van de Military Boekelo kort beschreven worden in deze onderzoeksvraag.

De informatie uit de eerste onderzoeksvraag zal de input vormen voor onderzoeksvraag drie. In onderzoeksvraag drie wordt namelijk een format (checklist) opgesteld waarmee betrokkenen de afstemming tussen de drie componenten beter kunnen laten verlopen.

Onderzoeksvraag 1	<i>Welke theorie is er beschikbaar over de (negatieve) afstemming tussen de drie componenten (crowdmanagement, verkeersplannen, infrastructuur)?</i>
Data verzamelings-Methode	Bronnen

Bureauonderzoek	Onderzoeksrapport <i>“Een onderzoek naar de interactie tussen de publieksstromen en vervoersstromen op risicovolle evenementen”</i> .
Bureauonderzoek	Evaluatierapport <i>“Dance Valley 2001”</i> .
Bureauonderzoek	Evaluatierapport <i>“Military Boekelo 2017”</i> .

Onderzoeksvraag 2

Welke werkwijze(s) en/of voorbeelden zijn er van evenementen waar de afstemming tussen de drie componenten goed verliep?

Om de tweede onderzoeksvraag te beantwoorden is er gebruik gemaakt van bureauonderzoek en hebben er interviews plaatsgevonden. Allereerst is er onderzocht welke werkwijze(s) er zijn waarbij de afstemming tussen de componenten goed verloopt. Vervolgens zijn de diverse risico's en bijbehorende maatregelen omtrent de drie componenten in beeld gebracht. Tot slot is er tijdens de interviews dieper ingegaan op de inzet van pendelbussen bij (grootschalige) evenementen.

Onderzoeksvraag 2	<i>Welke werkwijze(s) en/of voorbeelden zijn er van evenementen waar de afstemming tussen de drie componenten goed verliep?</i>
Data verzamelings-Methode	Bronnen
Bureauonderzoek	Onderzoeksrapport <i>“Een onderzoek naar de interactie tussen de publieksstromen en vervoersstromen op risicovolle evenementen”</i> .
Bureauonderzoek	Checklist evenementen Go2sure.
Bureauonderzoek	Leidraad veiligheid publieksevenementen.
Interview	Ron Looy, <i>gemeente Utrecht. Projectmanager techniek, veiligheid en mobiliteit bij de Giro, het EYOF en de Grand Depart 2015.</i>
Interview	Arno Klein Goldewijk, <i>gemeente Apeldoorn. Projectmanager ruimtelijke ontwikkeling, betrokken bij Serious Request 2017.</i>
Interview	Willem Westerman, <i>werkzaam bij evenementenadvies bureau De Regelaar.</i>

Onderzoeksvraag 3.

“Op welke wijze kan aan de hand van de resultaten uit de voorgaande onderzoeksvragen een werkwijze voor de Military opgesteld worden?”

De derde onderzoeksvraag is behandeld door middel van bureauonderzoek, interviews en de resultaten uit de voorgaande onderzoeksvragen. In de eerste onderzoeksvraag zijn enkele voorbeelden toegelicht waar de afstemming tussen de drie componenten niet goed verlopen is. Deze voorbeelden maken de risico's en gevolgen inzichtelijk en hier kan van geleerd worden. Tevens biedt de eerste onderzoeksvraag input voor de checklist die in onderzoeksvraag drie opgesteld wordt. In de tweede onderzoeksvraag zijn voorbeelden benoemd waarbij de afstemming tussen de drie componenten wel goed verlopen is. Aspecten die bijdragen aan een goede afstemming (kunnen) de basis vormen voor een nieuwe checklist. In de derde onderzoeksvraag is gekeken naar de resultaten van de eerste twee onderzoeksvragen. Aan de hand van de resultaten is er onderzocht op welke wijze er door het opstellen van een werkwijze of checklist een (positieve) bijdrage geleverd kan worden aan de afstemming tussen de drie componenten. Bij het opstellen van de werkwijze/checklist is gebruik gemaakt van de deskundigheid van personen die betrokken zijn geweest bij (grootschalige) evenementen. Voor deze onderzoeksvraag ben ik in gesprek gegaan met Ron Looy, Arno Klein Goldewijk. De informatie is aangevuld door specialisten uit het werkveld. Hiervoor ben ik in gesprek gegaan met Willem Westermann (werkzaam bij evenementenadviesbureau De Regelaar) en Janno Brinkhuis (werkzaam bij Event Safety Institute & CrowdProfessionals). Door specialisten uit het

werkveld te betrekken bij het opstellen van de werkwijze/checklist wordt de kwaliteit en betrouwbaarheid van het product verhoogd.

Onderzoeksvraag 3	<i>Op welke wijze kan aan de hand van de resultaten uit de voorgaande onderzoeksvragen een werkwijze voor de Military opgesteld worden?</i>
Data verzamelings-Methode	Bronnen
Bureauonderzoek	Onderzoeksrapport “Een onderzoek naar de interactie tussen de vervoersstromen op risicovolle evenementen”.
Bureauonderzoek	Checklist evenementen Go2sure.
Bureauonderzoek	Evaluatierapport Military Boekelo 2017.
Bureauonderzoek	Leidraad veiligheid publieksevenementen.
Bureauonderzoek	Verkeers- en vervoersplannen evenementen
Interview	Arno Klein Goldewijk, <i>gemeente Apeldoorn. Projectmanager ruimtelijke ontwikkeling, betrokken bij Serious Request 2017.</i>
Interview	Ron Looy, <i>gemeente Utrecht. Projectmanager techniek, veiligheid en mobiliteit bij de Giro, het EYOF en de Grand Depart 2015.</i>
Interview	Willem Westerman, <i>werkzaam bij evenementenadviesbureau De Regelaar.</i>
Interview	Janno Brinkhuis, <i>werkzaam bij Event Safety Institute & CrowdProfessionals</i>

Onderzoeksvraag 4.

“Welke maatregelen worden naar aanleiding van het onderzoek aanbevolen worden voor de Military Boekelo?”

De vierde en tevens laatste onderzoeksvraag is behandeld door middel van bureauonderzoek. Aan de hand van de resultaten van de eerste twee onderzoeksvragen is er in onderzoeksvraag drie een checklist opgesteld. In de checklist worden er maatregelen en/of handelingen opgesteld die bijdragen aan een goede inzet van pendelbussen. De inzet van pendelbussen valt onder de drie componenten en daarom zal de checklist bijdragen aan een betere afstemming tussen de drie componenten. In onderzoeksvraag vier wordt de checklist toegepast op de Military Boekelo. De uitkomsten van het toepassen van de checklist op de Military Boekelo zullen geadviseerd worden aan de organisatie van de Military Boekelo.

Onderzoeksvraag 4	<i>Welke maatregelen worden naar aanleiding van het onderzoek aanbevolen worden voor de Military Boekelo?</i>
Data verzamelings-Methode	Bronnen
Bureauonderzoek	Onderzoeksresultaten onderzoeksvraag één, twee en drie.
Bureauonderzoek	Evaluatierapport Military Boekelo 2017.
Bureauonderzoek	Opgestelde format (checklist).

3.5 Betrouwbaarheid en Validiteit

3.5.1 Betrouwbaarheid onderzoek

Voor mijn onderzoek is het van belang dat de resultaten van het onderzoek betrouwbaar en consistent zijn. Betrouwbaarheid in een onderzoek wil zeggen dat het onderzoek herhaalbaar is en dat dit leidt tot de zelfde resultaten en dat het onderzoek vrij is van toevallige fouten (Verhoeven, 2011). Voor een kwalitatief onderzoek is het moeilijk om deze te herhalen, maar door middel van een goede onderzoeksopzet en duidelijke registratie van bronnen wordt de betrouwbaarheid gewaarborgd (Lucassen & Hartman, 2007). Tevens is er om de betrouwbaarheid van bronnen te waarborgen gebruik

gemaakt van een combinatie tussen de verschillende methoden, databronnen en theorieën, en is er gezocht naar ontkrachtend bewijs, dit om de betrouwbaarheid van het onderzoek te verhogen. Om de betrouwbaarheid van het interview te verhogen zal deze gebruik maken van een vragenlijst en zal het interview opgenomen worden. Tot slot is de checklist die tot stand is gekomen in onderzoeksvraag drie besproken met een deskundige op het gebied van evenementenmobiliteit. Hierdoor is de betrouwbaarheid van de checklist gewaarborgd.

3.5.2 Validiteit onderzoek

Tevens is het belangrijk om de validiteit in het onderzoek te waarborgen. Validiteit houdt in dat men meet wat men wil meten (Verhoeven, 2011). Het is van belang dat de juiste uitgangspunten worden genomen, waarmee de hoofdvraag daadwerkelijk beantwoord wordt. Om de validiteit in mijn onderzoek te waarborgen moeten de onderzoeksvragen de hoofdvraag ondersteunen. Bij het opstellen van de deelvragen staat de vraag centraal: “ondersteunen de onderzoeksvragen het beantwoorden van de hoofdvraag”. Door de deelvragen goed aan te laten sluiten op de probleemstelling en hoofdvraag wordt de validiteit van het onderzoek gewaarborgd. Een andere manier om de validiteit te waarborgen is om geobserveerde of geïnterviewde personen commentaar te laten geven op de door hun aangeleverde informatie (Lucassen & Hartman, 2007).

3.5.3 Inhoudsvaliditeit

De inhoudsvaliditeit is van belang in dit onderzoek. Bij de inhoudsvaliditeit stelt men de vraag of de inhoud van een instrument (vragen of schalen) representatief is voor de onderwerpen die het instrument probeert te meten. Om te meten wat beoogd is moeten de definities van de (gebruikte) begrippen helder zijn, wanneer de begrippen helder zijn zullen de externen (in geval van dit onderzoek de geïnterviewde personen) de vraag niet anders kunnen interpreteren (wetenschap.infonu, 2013).

3.5.4 Integriteit geïnterviewde

Met integriteit wordt bedoeld dat een persoon eerlijk en betrouwbaar is en zich niet laat omkopen. Een integer persoon houdt zich vast aan waarden en normen (ook wanneer men onder druk staat van buitenaf) (Handhavingsacademie Nederland, 2015). De integriteit van de geïnterviewde wordt gewaarborgd door het feit dat de informatie afkomstig uit het onderzoek, voor de geïnterviewde (personen uit het werkveld) als ondersteuning kan bieden voor de organisatie van een evenement. De betrokken personen hebben daarom zelf ook baat bij eerlijke, betrouwbare en oprechte antwoorden. Tevens zullen de uitkomsten van het interview vergeleken worden met de beschikbare literatuur. Bij een aantal interviews is gebruik gemaakt van dezelfde vragenlijst waardoor de informatie gecontroleerd kan worden. Op deze wijze kan de aannemelijkheid van de informatie uit de verschillende interviews geverifieerd worden.

H.4 Resultaten

4.1. Afstemming tussen crowdmanagement, verkeersplannen & infrastructuur.

In dit hoofdstuk worden de resultaten van de eerste onderzoeksvraag toegelicht. De eerste onderzoeksvraag luidt als volgt: “Welke theorie is er beschikbaar over de (negatieve) afstemming tussen de drie componenten (crowdmanagement, verkeersplannen, infrastructuur)?”. Om deze onderzoeksvraag te behandelen zijn er na deskresearch twee hoofdbronnen gekozen, deze worden aangevuld door andere bronnen. De hoofdbronnen zijn de volgende:

“Een onderzoek naar de interactie tussen de publieksstromen en vervoersstromen op risicovolle evenementen” (Reus, 2012).

“Dance Valley 2001, een evaluatie van de gebeurtenissen” (ES&E, NIBRA, z.d.).

In subparagraaf één zal de eerste bron behandeld worden, de belangrijkste resultaten uit het onderzoek over de afstemming tussen publieks- en vervoersstromen zullen toegelicht worden. In de tweede subparagraaf van dit hoofdstuk wordt bron twee behandeld. De gebeurtenissen op en rondom Dance Valley 2001 die te maken hebben met crowdmanagement, verkeersplannen en/of infrastructuur worden hierin beschreven. De gebeurtenissen op en rondom Dance Valley 2001 worden gebruikt om in kaart te brengen wat de (mogelijke) gevolgen zijn van onvoldoende afstemming tussen de drie componenten.

4.1.1 “Een onderzoek naar de interactie tussen de publieksstromen en de vervoersstromen op risicovolle evenementen”.

In opdracht van het Kenniscentrum Evenementenveiligheid (KCEV) is er in 2012 een onderzoek uitgevoerd naar de interactie tussen de publieksstromen en vervoersstromen op risicovolle evenementen. Het Kenniscentrum Evenementenveiligheid (KCEV) is een kennisinstituut op het gebied van evenementen. Binnen het KCEV verzamelt, onderzoekt, begeleidt en adviseert men vraagstukken op het gebied van evenementenveiligheid. Dit met het doel om de veiligheid bij evenementen te bevorderen.

Uit de evaluatie van het evenement Military Boekelo 2017 is gebleken dat er in de editie van 2017 onvoldoende afstemming heeft plaatsgevonden tussen de drie aspecten. Om de afstemming in de toekomst te verbeteren is het van belang om te onderzoeken op welk moment er onvoldoende of negatieve afstemming plaatsvindt tussen de drie componenten. Om deze vraag te beantwoorden zal gebruik gemaakt worden van het (in opdracht van het KCEV uitgevoerde) onderzoek genaamd: “Een onderzoek naar de interactie tussen de publieksstromen en vervoersstromen op risicovolle evenementen”. Het onderzoek heeft het volgende doel: “Het in kaart brengen welke negatieve interacties er kunnen ontstaan tussen de publieksstromen en de vervoersstromen en, met welke maatregelen dit kan worden voorkomen of beperkt”. Het onderzoek is een overzicht van tal van documenten, rapporten, interviews en bijeenkomsten. De lijst met een overzicht van alle geraadpleegde literatuur is te vinden in de bibliografie van het rapport “Een onderzoek naar de interactie tussen de publieksstromen en de vervoersstromen op risicovolle evenementen”. De resultaten van dit onderzoek zijn aangevuld door informatie uit het boek “Evenementenlogistiek” (Rijn & Damme, 2011).

Vervoersstromen en publieksstromen

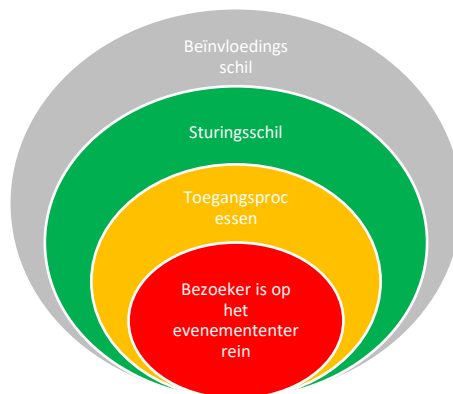
In het onderzoek dat in opdracht van het KCEV is uitgevoerd wordt onderscheid gemaakt tussen twee stromen rond het evenement, vervoersstromen en publieksstromen. Met vervoersstromen wordt bedoeld: de evenementenbezoekers die met een vervoersmodaliteit (middel of mogelijkheid om personen te vervoeren) van en naar het evenemententerrein reizen. Hierbij maakt het niet uit met welk soort modaliteit men vervoerd wordt. Onder publieksstromen wordt het volgende verstaan: voetgangers die zich op en rondom het evenemententerrein verplaatsen. Tijdens de toestroom is er een overlapping tussen de twee stromen, op het moment dat de bezoeker op het evenemententerrein zijn of haar modaliteit uitstapt, verandert de vervoersstroom in publieksstroom. Een evenement kan onderverdeeld worden in 3 fases.

- Voor het evenement (toestroom);
- Tijdens het evenement (evenement);
- Na het evenement (uitstroom).

Voor het evenement komen de bezoekers van huis (of een andere vertrek locatie) naar het evenement toe. Dit wordt ook wel de toestroom genoemd. Met “tijdens het evenement” wordt de tijd dat de bezoekers aanwezig zijn op het evenemententerrein bedoeld. Met “na het evenement” wordt het vertrek van de bezoekers van het evenemententerrein en de omliggende wegen bedoeld. In het onderzoek “Een onderzoek naar de interactie tussen de publieksstromen en vervoersstromen op risicovolle evenementen” is onderzocht op welk moment de publieksstromen en vervoersstromen elkaar (negatief) kunnen beïnvloeden. Hierbij heeft men zich gericht tot de toe- en uitstroom van bezoekers rond evenementen.

Toestroom

Beide stromen (toe- en uitstroom) bestaan uit verschillende fases. Deze fases zijn toegelicht door middel van een schillenmodel. In figuur 1 (onderstaand) ziet u de verschillende schillen met betrekking tot de toestroom van het evenement afgebeeld en vervolgens toegelicht (Reus, 2012).



Figuur 1. Schillen toestroom

Toelichting schillen:

Schil 1: Beïnvloedingsschil. In de eerste schil bevindt de bezoeker zich thuis. De organisator kan de vervoerskeuzen van de bezoeker voorafgaand aan het evenement beïnvloeden.

Schil 2: Sturingsschil. In de tweede schil heeft de bezoeker een vervoerskeuze gemaakt en is de bezoeker onderweg naar het evenement. De tweede schil bestaat uit het sturen op de vervoersstromen, denk hierbij aan de bereikbaarheid van de toegangswegen of het openbaar vervoer.

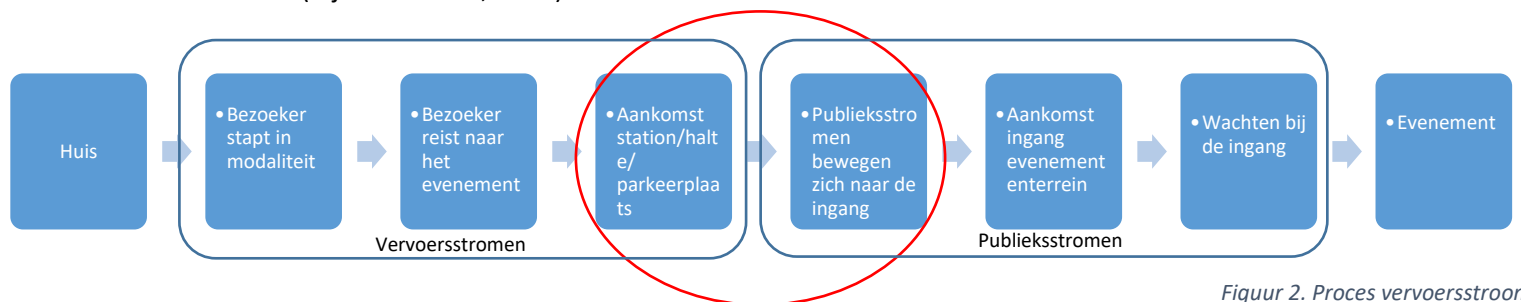
Schil 3: De toegangsprocessen. In de derde schil bevindt de bezoeker zich rondom het evenemententerrein. Processen die plaatsvinden in deze schil zijn o.a. uit de bus stappen, parkeren, kaartje kopen en de entree.

Schil 4. Bezoeker is op het evenemententerrein. In de laatste schil is de bezoeker op het evenemententerrein. Men kan naar eigen inzicht gebruik maken van de diverse voorzieningen op het evenemententerrein (Reus, 2012).

De (bovengenoemde) verschillende schillen tijdens de toestroom kunnen elkaar (negatief) beïnvloeden. Zo blijkt uit het onderzoek dat de toegangsprocessen (schil 3) beïnvloed worden door de beïnvloedingsschil (schil 1) en de sturingsschil (schil 2) (Reus, 2012). De beïnvloeding kan toegelicht worden aan de hand van een voorbeeld. Wanneer er op de toegangswegen (schil 2) sprake is van een vertraging, heeft dit gevolgen voor de toegangsprocessen (schil 3). In het bovenstaande geval komen de bezoekers later aan bij de toegangsprocessen, tevens is er een kans dat zij massaler aankomen. Wanneer de bezoekers massaler aankomen kunnen er wachtrijen en/of opstoppen ontstaan bij de toegangsprocessen.

Om te sturen op de publiek- en vervoersstromen is het van belang dat de organisatie van het evenement voorafgaand aan het evenement (in de beïnvloedingsschil) al inspeelt op de bezoeker (Rijn & Damme, 2011). Dit kan bijvoorbeeld door het stimuleren van bepaalde vervoersmodaliteiten. Zo kan de organisatie van het evenement bijvoorbeeld het openbaar vervoer stimuleren door entreekorting te geven bij het vertonen van een trein ticket. Dergelijke maatregelen als het stimuleren van bepaalde vervoersmodaliteiten zullen meegenomen worden bij het opstellen van een checklist (onderzoeksvraag 3).

Tijdens de toestroom is er een moment waarop de vervoersstromen overgaan in publieksstromen. Dit gebeurt in de derde schil (toegangsprocessen), de bezoekers zijn aangekomen in de omgeving van het evenemententerrein, stappen uit de diverse vervoersmodaliteiten en verplaatsen zich naar de ingang van het terrein. In de onderstaande figuur ziet u de verschillende fases van de vervoersstromen en publieksstromen. In de rode cirkel ziet u het moment waarop de vervoersstromen overgaan in publieksstromen, tijdens dit proces kan er sprake zijn van een negatieve invloed op de interactie tussen de stromen (Rijn & Damme, 2011).



Figuur 2. Proces vervoersstroom naar publieksstroom

De rode cirkel in de bovenstaande figuur laat het moment zien waarop er sprake kan zijn van negatieve interactie tussen de publieksstromen en vervoersstromen. Dit is het moment waarop de bezoeker(s) aankom(t)(en) bij het station, de bushalte of parkeerplaats en zich vervolgens voortbeweegt naar de ingang van het evenemententerrein. Uit het onderzoek is gebleken dat in 67% van alle situaties van de toestroom, de negatieve interactie ontstaat op de toegangswegen. In 78% van alle situaties vindt de negatieve interactie plaats tijdens het aankomstproces (schil 3) (Reus, 2012).

Fasen uitstroom

Naast de toestroom wordt in het onderzoek de uitstroom beschreven aan de hand van het schillenmodel. De uitstroom kent net als de toestroom verschillende fases, deze fases verlopen in de tegenovergestelde volgorde als de toestroom. Bij de uitstroom van een evenement is de eerste schil

(bezoeker is thuis) niet van toepassing, dit vanwege het feit dat dit het eindstation is van de bezoeker en de organisatie hier geen invloed op heeft. De overige schillen worden in de onderstaande figuur toegelicht.



Figuur 3. Schillen uitstroom

Toelichting schillen:

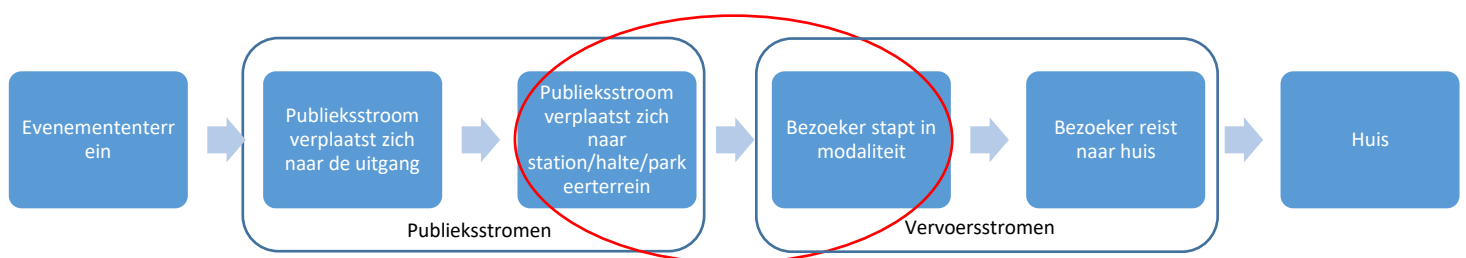
Schil 1. Bezoeker is op het evenement en beweegt zich naar de uitgang.

Schil 2. Uitstroomproces. Bezoeker bevindt zich op of rondom het evenementen terrein. Activiteiten die binnen dit proces plaatsvinden zijn o.a. het evenemententerrein verlaten, in de pendelbus of taxi stappen, parkeerterrein verlaten.

Schil 3. Sturingsschil. Bezoeker zit in zijn of haar vervoersmodaliteit en is onderweg naar huis. Het sturingsproces bestaat uit het sturen op de vervoersstromen, bereikbaarheid van de afvoerwegen en het openbaar vervoer etc.

Schil 4. Bezoeker is thuis (Reus, 2012).

Bij de uitstroom van een evenement wordt er gekeken naar de publieksstroom die zich verplaatst naar de verschillende modaliteiten (vervoersmogelijkheden) waarmee zij vervolgens het evenemententerrein en de omliggende wegen verlaten. De publieksstromen hebben een grote invloed op het vervoer. Binnen het uitstroom proces is het evenemententerrein een belangrijk onderdeel, wanneer er een situatie voordoet waarbij grote aantallen bezoekers tegelijk het terrein willen of moeten verlaten, heeft dit gevolgen voor de vervoersstromen. Schil 1 (de bezoeker is op het evenemententerrein) heeft invloed op schil 2 (uitstroomproces) en schil 3 (sturingsschil). In de onderstaande figuur wordt het uitstroomproces getoond, de rode cirkel geeft het punt aan waar er sprake kan zijn van een negatieve invloed op de (op de interactie) tussen de publieks- en vervoersstromen (Reus, 2012).



Figuur 4. Proces publieksstroom naar vervoersstroom

De bovenstaande figuur laat zien dat er sprake kan zijn van negatieve interactie tussen de publieksstromen en vervoersstromen op het moment dat bezoekers zich verplaatsen van het evenemententerrein naar de haltes, stations of parkeerplaatsen en zij vervolgens in de modaliteit willen stappen. Uit het onderzoek blijkt dat in 69% van alle situaties de negatieve interactie in schil 3 (uitstroomproces, op en rondom het evenemententerrein) plaatsvindt. De (meest voorkomende)

gevolgen van deze negatieve interactie zijn o.a. wachtrijen, vechtpartijen en/of rellen en onveilige situaties voor bezoekers. Met het laatstgenoemde wordt bedoeld dat de bezoeker gevaar loopt bij het verlaten van het terrein, bijvoorbeeld door het oversteken van een weg (Reus, 2012).

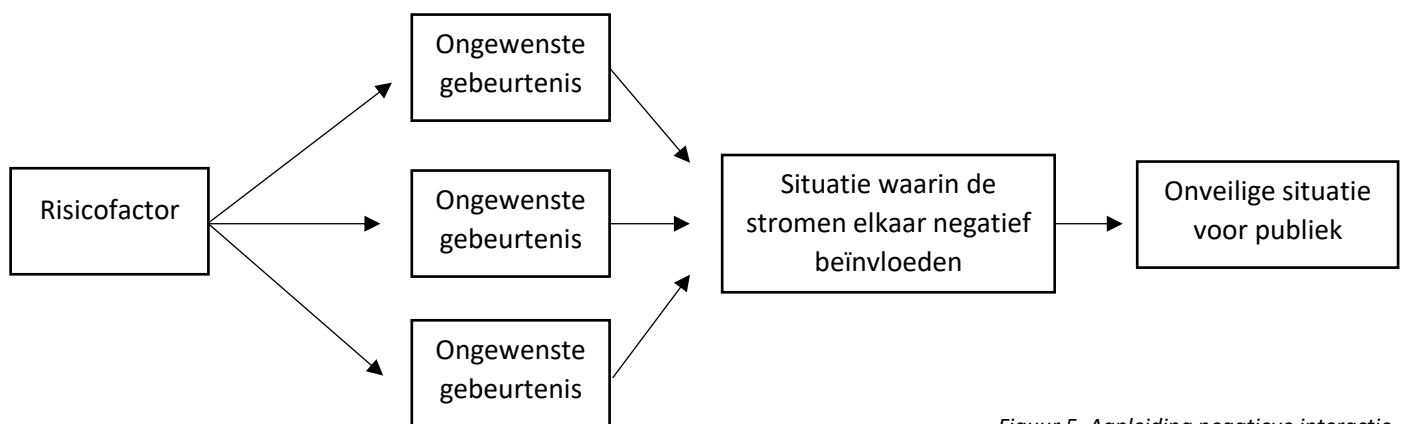
Risicofactoren voor de toe- en uitstroom

In het onderzoek zijn enkele risicofactoren voor de toe- en uitstroom onderzocht. Deze risicofactoren maken inzichtelijk welke oorzaken er zijn voor de (wederzijdse) beïnvloeding tussen de publieks- en vervoersstromen. De risicofactoren en de beschrijving daarvan zijn tot stand gekomen door het gebruik van interviews en op basis van gegevens van risicovolle situaties op evenementen in het verleden. Op basis van de onderstaande risicofactoren zal in de derde onderzoeksvraag een checklist met vragen (welke betrekking heeft op onderstaande risicofactoren) opgesteld worden. De risicofactoren zijn onderverdeeld in drie verschillende profielen: publieksprofiel, activiteitenprofiel, ruimtelijk profiel (Reus, 2012).

Onderstaand ziet u de risicofactoren opgesomd en onderverdeeld in de verschillende profielen. In bijlage 1 van het bijlagenboek ziet u de risicofactoren toegelicht.

Publieksprofiel	Activiteitenprofiel	Ruimtelijk profiel
<i>Identificeerbaarheid</i>	<i>Aard van de activiteit</i>	<i>Bereikbaarheid</i>
<i>Verblijfsduur van het publiek</i>	<i>Tijdsdimensie van de activiteiten</i>	<i>Toegankelijkheid</i>
<i>Publieksomvang</i>		
<i>Samenstelling van het publiek</i>		
<i>groepsgedrag</i>		

De bovenstaande risicofactoren kunnen uitmonden in ongewenste gebeurtenissen, laatstgenoemde kunnen een situatie veroorzaken waarin de publieksstroom en vervoersstroom elkaar (negatief) beïnvloeden. Onderstaand ziet u het proces van risicofactor naar onveilige situatie voor bezoeker.



Figuur 5. Aanleiding negatieve interactie stromen

Bij de ongewenste gebeurtenissen uit het onderzoek valt op dat er tijdens de uitstroom meer ongewenste gebeurtenissen ontstaan vanuit externe factoren dan bij de toestroom. Externe factoren zijn factoren waar de organisator geen invloed op heeft, hierbij kan men denken aan o.a. (slechte) weersomstandigheden en ongevallen (Reus, 2012).

De grootste risico's die uit het onderzoek naar voren komen worden met betrekking tot de toestroom veroorzaakt door vertragingen, ongunstige liggingen van parkeerterreinen en stagnering op de aanvoerwegen (Reus, 2012). Het gevolg van negatieve interactie tussen de publieksstromen en

vervoersstromen is dat bezoekers niet gefaseerd (verdeeld) arriveren op het evenemententerrein, hierdoor ontstaan er wachtrijen bij de ingang van het terrein. Deze wachtrijen brengen extra risico's met zich mee, denk hierbij bijvoorbeeld aan frustraties, ruzies & opstootjes of verdrukking met het gevolg dat mensen (kunnen) flauwvallen.

Tijdens de uitstroom van het evenement vindt er negatieve interactie tussen de publieksstroom en vervoersstroom plaats wanneer er een onverwachte massale uitstroom plaatsvindt. Indien de organisatie hier niet op voorbereid is, kunnen er problemen ontstaan met het sturen en vervoeren van het publiek. Omdat er sprake is van een massale uitstroom willen grote aantallen bezoekers het terrein verlaten en vervolgens vervoerd worden. Indien de organisatie (vervoersbedrijven) deze aantallen niet aankunnen ontstaan er wachtrijen. Deze wachtrijen brengen risico's met zich mee, denk hierbij aan frustraties, opstootjes, vechtpartijen etc.

Meest risicovolle situaties

In het onderzoek is aan de hand van een risicoanalyse een lijst opgesteld met meest risicovolle situaties op een evenement. De meest risicovolle situaties voor de toestroom van een evenement zijn de volgende.

- Een (grote) publieksstroom is op weg naar het evenemententerrein. De kortste route naar het evenemententerrein is door een tunnel (of andere wegversmalling). Indien de tunnel te weinig capaciteit heeft, en de bezoekersaantallen te groot zijn of er sprake is van tegengestelde stromen, ontstaat er een opstopping in de tunnel.
- Veel bezoekers komen per trein naar het evenement. Om de bezoekers te vervoeren rijden er van het station pendelbussen naar het evenemententerrein. Wanneer er vertraging of stagnering ontstaat (bijvoorbeeld door een ongeluk of defecte bus) op de route van de pendelbussen, ontstaan er grote wachtrijen voor de pendelbussen.
- Wanneer een evenement start op een tijdstip rond het spitsuur, kan er te weinig capaciteit beschikbaar zijn op de aanrijdroutes, met als gevolg dat er file(s) ontstaan. Bezoekers arriveren in geval van een file later en massaler bij de ingang van het evenement. Dit kan voor problemen zorgen bij de toegangsprocessen van het evenement. Tot slot kunnen bezoekers extra risico's nemen omdat zij (te) laat arriveren bij het evenement. Denk hierbij aan het oversteken van een weg omdat men hiermee een stuk van de looproute kan afsnijden. Echter kan het oversteken van de weg leiden tot vertraging op de weg, en extra risico's voor de bezoeker.
- Indien de parkeerplaatsen ver van het evenemententerrein vandaan liggen, en de bezoekers om deze reden een stuk moeten lopen om het evenement te bereiken, is er een kans dat de looproutes de vervoerswegen vertragen (omdat bezoekers mogelijk over de wegen lopen en/of steken) (Reus, 2012).

Voor de uitstroom van een evenement zijn de volgende situaties in het onderzoek als meest risicovol beoordeeld:

- Tijdens het evenement begint het (hard) te regenen, hagelen of onweren (noodweer). De bezoekers moeten wachten in slechte weersomstandigheden omdat het openbaar vervoer nog niet klaar staat om de bezoekers te vervoeren.
- Er zijn meerdere evenementen in hetzelfde gebied rond hetzelfde tijdstip afgelopen. Hierdoor komen de publiekstroom van de verschillende evenement bij elkaar, wat zorgt voor (ernstige) vertraging in het vervoer.
- Bezoekers staan op de pendelbussen te wachten, maar zien verderop lege pendelbussen staan. De bezoekers worden ongeduldig en gaan naar de pendelbussen. Dit gedrag wordt gevolgd door de overige bezoekers, er ontstaat een chaos rondom de pendelbussen waardoor de bussen niet kunnen vertrekken.

- Bezoekers verlaten na het evenement massaal het terrein. De wegversmalling of tunnel die zich op de looproute bevindt heeft onvoldoende capaciteit, waardoor de doorstroom vertraagd wordt (Reus, 2012).

In het onderzoek zijn alle situaties waarin een negatieve interactie ontstaat tussen publieks- en vervoersstromen beoordeeld vanuit vervoers- en veiligheidsperspectief. Uit de beoordeling kwamen de volgende punten naar voren.

- Situaties met de aanwezigheid van een tunnel of wegversmalling zijn hoog beoordeeld vanuit het veiligheidsperspectief.
- Wachtrijen (met name tijdens slechte weersomstandigheden) en onvoldoende capaciteit op looproutes zijn beoordeeld als onveilige situaties voor de bezoekers.
- Vanuit het vervoersperspectief zijn situaties waarin pendelbussen, files en ongeorganiseerde vervoersstromen (Kiss & Ride, taxi's) voorkomen, hoog beoordeeld.
- Pendelbussen worden aangewezen als een hoge risicofactor. De kans dat er iets gebeurt met een pendelbus (defect of vertraging) is redelijk aanwezig (Reus, 2012).

Checklist

Tot slot heeft het onderzoek geleid tot een checklist. Aan de hand van deze checklist kunnen de partijen die betrokken zijn bij de voorbereiding van een evenement de afstemming tussen publieksstromen en vervoersstromen waarborgen. De checklist is tot stand gekomen door deskresearch en diverse interviews.

De checklist die in het onderzoek opgesteld is, zal de basis vormen voor de checklist die in mijn onderzoek opgesteld zal worden. De checklist uit het onderzoek is bijgevoegd in het bijlagenboek bijlage 2.1. De checklist dient gebruikt te worden in combinatie met bijlage 2.2 (maatregelen & uitvoerende partijen). De maatregelen zijn onderverdeeld in preventieve maatregelen en gevolg beperkende maatregelen. Aan de hand van de maatregelen kunnen de oorzaken van de problemen m.b.t. vervoers- en publieksstromen beperkt of voorkomen worden. Tot slot kan men bijlage 2.3 raadplegen voor een toelichting op de maatregelen die benoemd zijn in bijlage 2.2.

Conclusies Bron 1

Uit het onderzoek kan geconcludeerd worden dat de publieksstromen en vervoersstromen elkaar zowel tijdens de toestroom als de uitstroom van een evenement negatief kunnen beïnvloeden. Beide stromen (toe- en uitstroom) bestaan uit verschillende processen deze zijn toegelicht door middel van het gebruik van schillenmodellen. Uit het onderzoek blijkt dat tijdens de toestroom de toegangsprocessen (schil 3) beïnvloed worden door de beïnvloedingsschil (schil 1) en de sturingsschil (schil 2). Tijdens de toestroom is er een moment waarop de vervoersstromen overgaan in publieksstromen. Dit gebeurt in de derde schil (toegangsprocessen). Op dat moment zijn de bezoekers aangekomen in de omgeving van het evenemententerrein, stappen zij uit de diverse vervoersmodaliteiten en verplaatsen zich naar de ingang van het terrein. Uit onderzoek is gebleken dat in 67% van alle situaties van de toestroom, de negatieve interactie ontstaat op de toegangswegen (zie pagina 25). In 78% van alle situaties vindt de negatieve interactie plaats tijdens het aankomstproces (schil 3) (Reus, 2012).

Bij de uitstroom van een evenement wordt er gekeken naar de publieksstroom die zich verplaatst naar de verschillende modaliteiten (vervoersmogelijkheden) waarmee zij vervolgens het evenemententerrein en de omliggende wegen verlaten. Schil 1 (de bezoeker is op het evenemententerrein) heeft invloed op schil 2 (uitstroomproces) en schil 3 (sturingsschil). Tijdens de uitstroom van een evenement kan er sprake zijn van negatieve interactie tussen publieksstromen en

vervoersstromen op het moment dat bezoekers zich verplaatsen van het evenemententerrein naar de haltes, stations of parkeerplaatsen en zij vervolgens in de vervoersmodaliteit willen stappen. Uit onderzoek blijkt dat in 69% van alle situaties de negatieve interactie in schil 3 (uitstroomproces) plaatsvindt. In schil 3 bevindt de bezoeker zich rondom het evenemententerrein (zie pagina 26).

De grootste risico's die uit het onderzoek naar voren komen, worden met betrekking tot de toestroom veroorzaakt door vertragingen, ongunstige liggingen van parkeerterreinen en stagnering op de aanvoerwegen (Reus, 2012). Het gevolg van negatieve interactie tussen de publieksstromen en vervoersstromen is dat bezoekers niet gefaseerd (verdeeld) arriveren op het evenemententerrein, hierdoor ontstaan er wachtrijen bij de ingang van het terrein (zie pagina 28).

In het onderzoek zijn de meest risicovolle situaties voor zowel voor de toe- als de uitstroom geselecteerd en benoemd. Tot slot zijn alle situaties waarin een negatieve interactie ontstaat tussen publieks- en vervoersstromen beoordeeld vanuit het vervoers- en veiligheidsperspectief. Uit de beoordeling kwamen de volgende punten naar voren (zie pagina 28).

- Situaties met de aanwezigheid van een tunnel of wegversmalling zijn hoog beoordeeld vanuit het veiligheidsperspectief.
- Wachtrijen en onvoldoende capaciteit op looproutes zijn beoordeeld als onveilige situaties voor de bezoekers.
- Vanuit het vervoersperspectief zijn situaties waarin pendelbussen, files en ongeorganiseerde vervoersstromen (Kiss & Ride, taxi's) voorkomen, hoog beoordeeld.
- Pendelbussen worden aangewezen als een hoge risicofactor.

In de voorbereiding naar het evenement kunnen veel oorzaken, die tot een negatieve interactie kunnen leiden, voorkomen worden. Dit door het treffen van maatregelen. Tot slot heeft het onderzoek geleid tot een checklist. De checklist bestaat uit de volgende drie onderdelen: checklist, maatregelen en uitvoerende partijen. De verschillende onderdelen van de checklist zijn in bijlage 2 van het bijlagenboek toegevoegd.

4.1.2 “Dance Valley 2001, een evaluatie van de gebeurtenissen”

Het evenement Dance Valley heeft op 4 augustus 2001 in het recreatiegebied Spaarnwoude plaatsgevonden. Het evenement eindigde in een (vervoers) chaos, waarbij uiteindelijk enkele honderden bezoekers verkleumd raakten en door hulpdiensten opgevangen moesten worden. Het evenement vond plaats in het grondgebied van de gemeente Velsen, de gemeente wil lering trekken uit de gebeurtenissen en heeft daarom twee onderzoeksinstellingen benaderd (Nederlands Instituut voor Brandweer en Rampenbestrijding, ES&E/Eysink Smeets & Etman) om een evaluerend onderzoek uit te voeren over de gebeurtenissen op en rondom Dance Valley 2001. Voor deze bron is gekozen omdat de onderzoekers geconcludeerd hebben dat er onvoldoende afstemming heeft plaatsgevonden tussen de verschillende deelplannen (van de verschillende partijen). Tevens hebben de onderzoekers de (mogelijke) gevolgen van onvoldoende afstemming tussen drie componenten duidelijk in kaart gebracht.

Bij het jaarlijks terugkerend evenement Dance Valley heeft onvoldoende afstemming tussen crowdmanagement, verkeersplannen en infrastructuur in 2001 geleid tot gevaarlijke situaties voor een deel van de bezoekers van het evenement. Tijdens het evenement zijn op verschillende dagdelen problemen ontstaan tussen de publieksstromen en vervoersstromen. Onderstaand zullen de situaties met betrekking tot de publiek- en vervoersstromen per dagdeel toegelicht worden. De onderstaande informatie is gebaseerd op het onderzoeksrapport genaamd: “Dance Valley 2001, een evaluatie van de gebeurtenissen” (ES&E, NIBRA, z.d.).

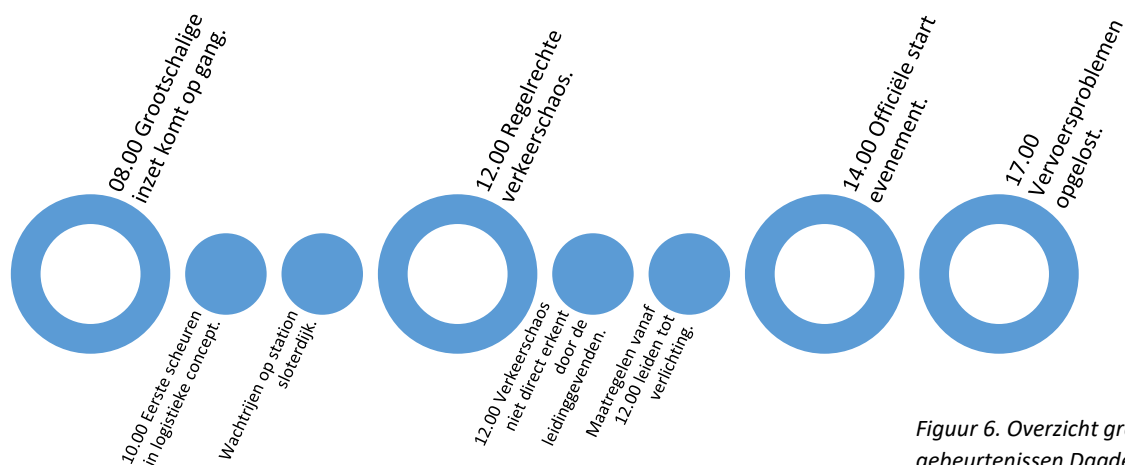
Dagdeel

Vanaf 08.00 komt de grootschalige inzet op gang die vereist is voor de organisatie van het evenement Dance Valley. Naast de honderden medewerkers van de organisatie zijn er meer dan 100 Politie agenten een tiental EHBO’ers en zo’n 130 bussen paraat. Hoewel het evenement pas om 14.00 begint, ontstaan de eerste scheuren ’s ochtends al in het logistieke concept. Omstreeks 10.00 uur is er al sprake van filevorming op de snelweg, stagnatie bij de busterminal en rijden er taxi’s en charterbussen op de volgens de planning afgezette route (deze route is uitsluitend voor pendelbussen). Voorafgaand aan het evenement is met de Politie besproken dat de weg vrij zou zijn voor de pendelbussen die van en naar het busstation net buiten het evenemententerrein rijden. Verkeer (met uitzondering van pendelbussen) zou door REPS (beveiligingsbedrijf) bij de verkeersposten geweerd worden, hierdoor hebben de pendelbussen een vrije weg en kunnen zij snel personen laden en lossen. Echter bleek dit niet het geval te zijn, niet alle verkeersposten waren bemand door REPS. Hierdoor rijdt er ook overig verkeer op de wegen die bestemd zijn voor pendelbussen. Dit met het gevolg dat de wegen in de omgeving van het evenemententerrein beginnen dicht te slibben. De vervoerscapaciteit wordt tevens bedreigd door het gedrag van bezoekers. Buschauffeurs voelen zich bedreigd en er vinden zelfs vernieling in de bussen plaats. Om deze reden stoppen een onbekend aantal buschauffeurs op eigen initiatief met hun werkzaamheden.

Op hetzelfde moment ontstaan er op het station Sloterdijk lange rijen met wachtende bezoekers, chauffeurs zijn niet goed geïnformeerd over waar zij kunnen laden en lossen en bussen worden bestormd door bezoekers. Tevens is het publiek (volgens de Politie Amsterdam) op het station Sloterdijk niet goed geïnformeerd over hoe men het evenemententerrein kon bereiken, dit met het gevolg dat mensen (ten onrechte) dachten dat het terrein op loopafstand was. Dit leidde tot nog meer belemmering voor de pendelbussen op de toegangswegen.

De problemen met het vervoer blijken mede ontstaan te zijn door het feit dat er vooraf verkeerde inschattingen gemaakt zijn. Tijdens de voorbereidingsfase gingen de betrokken partijen ervan uit dat er 18.700 auto's zouden komen met in totaal 56.000 bezoekers. Echter blijkt achteraf dat er (maar) 10.000 auto's zijn geweest. Op basis van gegevens van voorgaande jaren bleek dat 20% van de bezoekers met het openbaar vervoer kwam, men heeft in de voorbereiding naar Dance Valley 2001 (mede door promotie van het openbaar vervoer) gerekend dat 30% van de bezoekers met het openbaar vervoer naar het evenement komt. Achteraf bleek dat 50 tot 60% van de bezoekers met het openbaar vervoer is gekomen. Dit met het gevolg dat het openbaar vervoer en de daarop aansluitende pendelbus verbinding veel meer mensen moesten vervoeren dan berekend was.

Vanaf 12.00 uur is er sprake van een regelrechte verkeerschaos in de omgeving van het evenement Dance Valley. Echter wordt dit door de leidinggevendenden van de verschillende partijen niet volledig onderkend. De belangrijkste verklaring hiervoor is de beperkte communicatie tussen de verschillende betrokken partijen die her en der zijn ingezet. Tevens was er ook geen partij die zich verantwoordelijk voelde voor de monitoring van alle aspecten binnen het vervoerssysteem. Ter plekke bedachte maatregelen om de vervoerschaos te verminderen hebben in de periode tot 17.00 voor verlichting gezorgd. Uiteindelijk zijn om 17.00 alle bezoekers op het evenemententerrein aanwezig en zijn alle verkeersproblemen opgelost.



Figuur 6. Overzicht grootste gebeurtenissen Dagdeel.

Conclusie dagdeel

Gedurende de ochtend worden de problemen van het logistiek concept duidelijk, dit mondt uit tot een verkeerschaos. Echter lijken de toevoerproblemen omstreeks 17.00 uur, dankzij inspanning van de diverse betrokken partijen opgelost te zijn. Wat opvalt tijdens het dag deel is dat er geen partij is die inzicht heeft op het gehele vervoerssysteem, laat staan op de coördinatie daarvan.

Achteraf kan geconcludeerd worden dat de organisatie vanuit zijn expertise het inzicht had moeten hebben dat de maatregelen die genomen waren betreffende het logistieke plan, onvoldoende waren en dat er noodzakelijke maatregelen nodig waren. Tevens hadden de aanwezige politiefunctionarissen en vertegenwoordigers van de gemeente Velsen daadkrachtiger in kunnen en moeten grijpen.

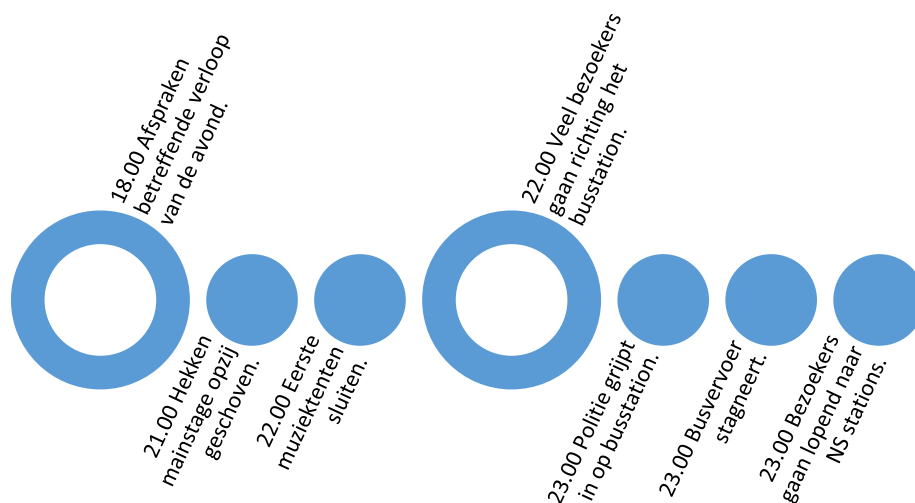
Avond deel

Naar aanleiding van de problemen overdag hebben de betrokken partijen rond 18.00 uur nieuwe afspraken gemaakt betreffende het verloop van de avond. Tijdens het overleg werden o.a. de volgende afspraken gemaakt de aan en afvoer wegen voor de pendelbussen vrij worden gehouden, de hekken aan de zijkant van het evenemententerrein (zijde van het busstation) beter beveiligd zullen worden,

de bus coördinator zal de communicatie met zijn chauffeurs verbeteren, op de taxicentrales van Beverwijk en Amsterdam (TCA) wordt een beroep gedaan taxi's van het afgezette bus parcours te houden en de NS zal (indien nodig) extra treinen inzetten. Een voorstel van de partijen om het slotoptreden te vervroegen en daardoor enige spreiding in de afvoer te bewerkstelligen wordt door de organisator afgewezen. Met de bovengenoemde aanpassingen/maatregelen hebben de betrokken partijen het vertrouwen dat de uitstroom 's avonds goed gemanaged kan worden.

Echter bleek al snel dat de bovengenoemde afspraken niet gerealiseerd werden. Rond 21.00 uur ziet de OC (operationeel commandant) van de Politie dat de eerste hekken bij de mainstage opzij geschoven worden. Dit omdat de afstand tot het busstation hemelsbreed 200 meter lopen was, maar de afstand via de looproute 1,6 kilometer bedroeg. Omstreeks 22.00 uur gingen de eerste muziektenten dicht, er bleek onvoldoende ruimte te zijn bij de mainstage waardoor veel bezoekers richting het busstation keerden.

Door gebrek aan bewegwijzering richting het busstation kwamen de bezoekers die het terrein verlieten terecht bij het busstation (voor pendelbussen) en niet op de andere locaties zoals parkeerterrein voor eigenvervoer, charterbussen en taxi's. Omstreeks 23.00 werd de druk op de hekken rondom het busstation zo groot dat de Politie moest ingrijpen. Groepen bezoekers waren het wachten beu en besloten lopend naar het NS Station te gaan, zij liepen later langs de A9 of staken deze zelfs over. Taxi's en passerende auto's stopten op de vluchstrook om de bezoekers een lift te geven. Verkeersregelaars van de Politie wisten door de gebrekkige herkenbaarheid niet welke bussen wel doorgelaten mochten worden (pendelbussen) en welke niet (charterbussen) met als gevolg dat het vervoer rondom het busstation stagneerde. Het verschuiven van de personeelscapaciteit van de hekbewaking naar het bewaken van het (pendel)bus parcours heeft het gevolg dat de hekken (die bedoeld waren om een gedoseerde toegang tot de terminal te bewerkstelligen) vrij snel en op initiatief van de organisatie werden neergehaald. Dit met het doel om publieksstuwung (wat voor de deelnemers vaak ook beangstigend is) op de route op te lossen. Echter heeft dit het gevolg dat er een blokkade van de busterminal plaatsvindt. Vanaf dit moment (23.00/00.00) kan gesteld worden dat de verkeersproblematiek onbeheersbaar is geworden. Rond 23.00 kwam er een grote stroom van het evenemententerrein vertrekkende bezoekers op gang. Echter leidde dit (tot verwarring van de politieleiding) niet tot een piek in de aanvoer bij Station Sloterdijk. De politieleiding vroeg zich af waar die grote stroom van circa 20.000 bezoekers bleef.



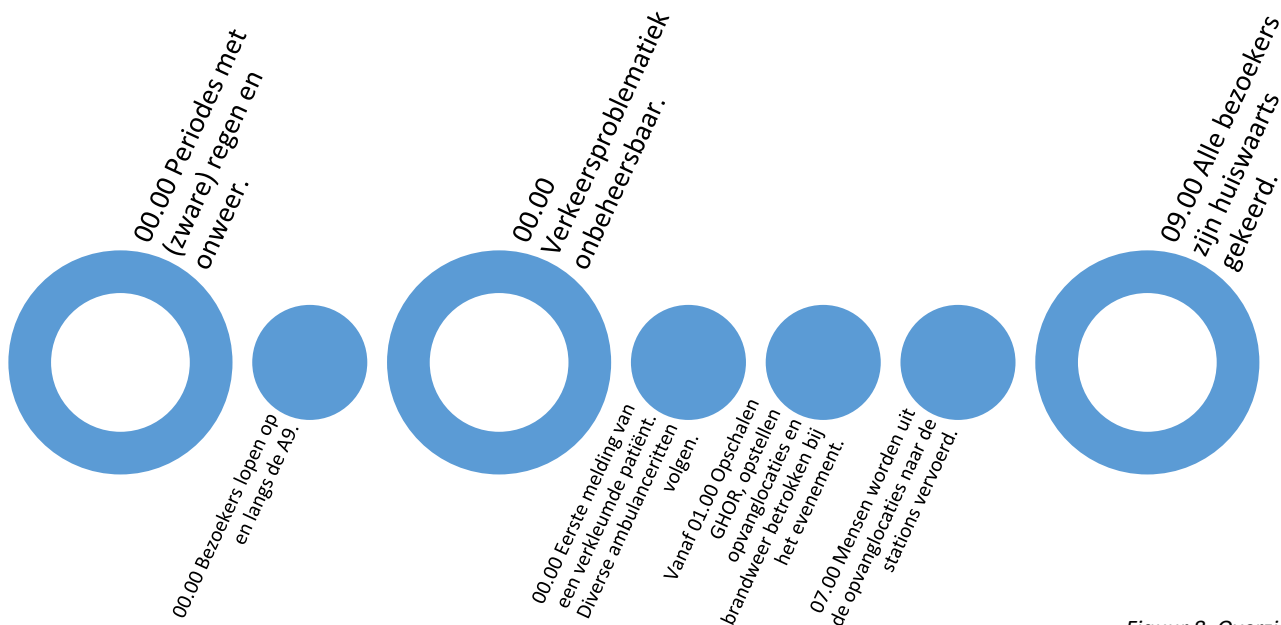
Figuur 7. Overzicht grootste gebeurtenissen Avonddeel.

Nacht deel

Al snel na middernacht begint het te regenen. Als het gevolg van verstopte wegen rijden er geen tot nauwelijks (pendel) bussen om de bezoekers te vervoeren. Dit heeft er voor gezorgd dat veel bezoekers besluiten lopend naar het trein station te gaan. Echter zorgt de regen in combinatie met vermoeidheid, middelengebruik en het feit dat een groot aantal bezoeker schaars gekleed was, al snel tot verkleumde en onderkoelde bezoekers. Bij de alarmcentrale komt omstreeks middernacht de eerste melding over een stuiptrekkende patiënt binnen. Later werden diverse ambulanceritten ingezet om verkleumde bezoekers van eerste hulp te voorzien.

Door de verschillende hulpdiensten worden later grote monodisciplinaire inspanningen geleverd. Zo wordt er binnen de GHOR (Geneeskundige Hulpverleningsorganisatie in de Regio) opgeschaald en werden er verschillende opvanglocaties opgericht voor de opvang van verkleumde en onderkoelde bezoekers. De verschillende opvanglocaties hebben uiteindelijk zo'n 700 mensen opgevangen. De gemeente Velsen wordt echter zo laat benaderd dat zij geen rol meer kan spelen in de opvang van de (vele) zwervende bezoekers. Net als de gemeente raakt de brandweer laat betrokken bij het incident. De brandweer raakt "per toeval" betrokken bij de incidenten omdat er een bus in brand raakt en geblust moet worden.

Gelet op het aantal terugkerende bezoekers mistte de commandant van de ME (Mobiele Eenheid) nog een groot aantal bezoekers. Wanneer hij vanaf het station Sloterdijk tegen de stroom in naar het evenemententerrein reedt komt hij ongeveer 15 bussen tegen en ziet hij veel bezoekers in groepjes richting Amsterdam lopen. Tevens bleek dat er boven de Noordzeekanaal grote aantallen verkleumde mensen waren, hierop werden ook daar diverse opvanglocaties gecreëerd. Omstreeks 07.00 werd er een begin gemaakt om de mensen vanuit de verschillende opvanglocaties naar de verschillende NS stations te vervoeren, en omstreeks 09.00 waren alle opgevangen bezoekers huiswaarts gekeerd.



Figuur 8. Overzicht grootste gebeurtenissen Nachtdeel.

Conclusie avond en nacht

Na middernacht gaat de afwikkeling van de vertrekkende bezoekers van het evenement Dance Valley ernstig fout. Door regen en kou beginnen steeds meer oververmoeide en schaars geklede bezoekers bevangen te raken door de kou. Op dit moment wordt door de aanwezige functionarissen van de Politie en GHOR onvoldoende beseft dat er een incident in ontwikkeling is waarbij grootschalige en multidisciplinaire inzet noodzakelijk is. Een deel van de problematiek die later in de nacht optrad had voorkomen kunnen worden door tijdige opschaling. Door tijdige opschaling had een groter (gecoördineerd) aantal hulpverleners en opvangmogelijkheden gerealiseerd kunnen worden. Echter hebben de verschillende operationele hulpverleningsdiensten gedurende de nacht “alles uit de kast getrokken” om de problematiek zo goed mogelijk te bestrijden. Dit in tegenstelling tot de inzet van de organisatie, de organisatie ziet de zwervende bezoekers buiten het evenemententerrein al snel als verantwoordelijkheid van de overheid.

Oorzaken van de problemen rond Dance Valley 2001

Onder staand ziet u een overzicht van de oorzaken en problemen rondom Dance Valley 2001. Van deze oorzaken en problemen kan in de toekomst geleerd worden.

- Bij het evenement was sprake van onderschatting. In de voorgaande jaren is het evenement extreem gegroeid. In het voorgaande jaar werden al “barsten” zichtbaar in de organisatie, echter heeft dit niet geleid tot bijstelling van het organisatieconcept. “Het is de voorgaande jaren immers ook goed gegaan”.
- Tekenen van (mogelijk) onheil zijn niet adequaat genoeg opgemerkt. Tijdens de voorbereiding en de dag van het evenement zijn de tekenen die wezen op naderend onheil niet adequaat genoeg opgemerkt. Waarschuwingen van “nieuwkomers” in het voorbereidingsproces, de vele tekenen dat het vervoerssysteem vastloopt op de dag van het evenement hebben allen onvoldoende tot aanpassingen en/of effectieve maatregelen geleid.
- Onderschatting op het gebied van verwachtingen van relevantie groepen. De organisatie en haar betrokkenen gingen er van uit dat ook alle externe partijen zich aan de vooraf opgestelde afspraken zouden houden. Dit bleek echter niet het geval te zijn. De bezetting van verkeersposten functioneerde niet naar behoren, taxi's en charterbussen reden op wegen die uitsluitend bedoeld waren voor pendelbussen.
- De adequate toets op het vervoersplan ontbrak. Door een adequate toets had vooraf opgemerkt kunnen worden dat het vervoersplan onvoldoende was.
- Een planning waarbij rekening is gehouden met tegenslagen ontbrak. In een planning had men rekening kunnen houden met mogelijke incidenten. Op de noodzaak van een dergelijke planning is door verschillende betrokkenen gewezen.

Conclusie Dance Valley 2001

Naar aanleiding van de gebeurtenissen die 's avonds tot de beschreven problemen hebben geleid is in het rapport geconcludeerd dat deze grotendeels voorspelbaar waren vanuit onvoldoende voorbereiding op het evenement en een gebrek aan centrale regie.

De overheid heeft haar rol als in het voorbereidingsproces onderschat, zij vertrouwde voor een belangrijk deel op de expertise en een goede (adequate) voorbereiding door de organisatoren van het evenement (het is immers de voorgaande jaren ook goed gegaan). Hierdoor werd een belangrijke stap in het vergunningverleningsproces overgeslagen.

Een duidelijk voorbeeld hiervan is dat Dance Valley BV. weliswaar het vervoersplan uitbreidde naar aanleiding van de ervaring van voorgaande jaren, maar een adequate toets door de vergunningverlener (en Dance Valley BV. zelf) bleef uit. Met een adequate toets op de vervoersplannen hadden de problemen vooraf al onderkend kunnen worden en geconcludeerd dat het vervoersplan nog steeds onvoldoende was.

Tot slot wordt in het evaluatierapport over Dance Valley 2001 geconcludeerd dat de plannen (Dance Valley, Politie, REP'S, Bussenplan) los van elkaar in orde leken, maar door een gebrek aan afstemming en kritische toetsing op de werkbaarheid als geheel, de samenhang en synergie ontbrak tussen de verschillende deelplannen (ES&E, NIBRA, z.d.).

Overzicht gebeurtenissen Dance Valley 2001

In bijlage 3 van het bijlagenboek (overzicht gebeurtenissen Dance Valley 2001) ziet u alle gebeurtenissen op en rondom het evenement Dance Valley nogmaals opgesomd. Allereerst ziet u het tijdstip, vervolgens een korte omschrijving van de gebeurtenis en tot slot een uitgebreide omschrijving van de gebeurtenis.

4.1.3 Overeenkomsten bronnen

Uit het onderzoek genaamd “Een onderzoek naar de interactie tussen de publieksstromen en de vervoersstromen op risicovolle evenementen” is naar voren gekomen dat negatieve interactie tussen de twee stromen in de meeste gevallen plaats vindt tijdens het aankomstproces, en voornamelijk op de toegangswegen van het evenemententerrein.

Zoals in de beschrijving van het evenement Dance Valley 2001 staat beschreven zijn de problemen begonnen op de toegangswegen naar het evenement. Vanaf 10.00 uur ontstonden er files op de toegangswegen, wachtrijen op het station en bij de bushalte. Dit komt overeen met de theorie uit de eerste bron, waarin aangegeven wordt dat er negatieve interactie kan ontstaan op het moment dat de bezoeker aankomt bij het station/halte/parkeerplaats en zich vervolgens voortbeweegt naar de ingang van het evenemententerrein.

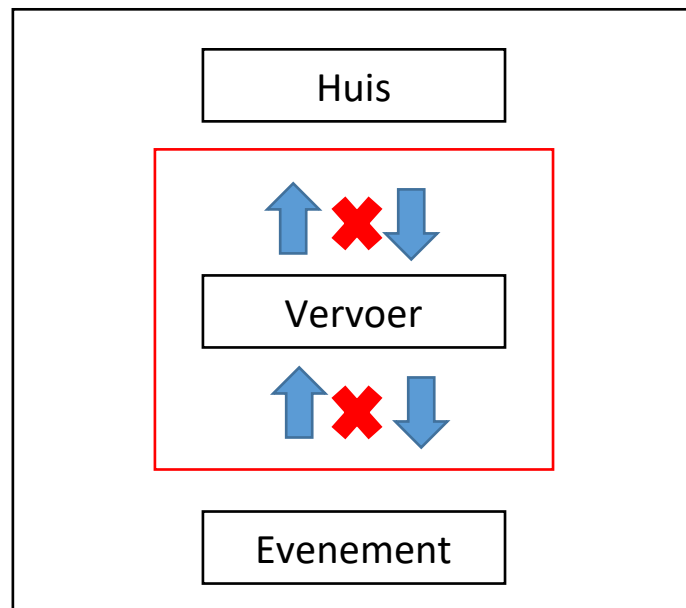
Met betrekking tot de uitstroom geeft de bron “Een onderzoek naar de interactie tussen de publieksstromen en vervoersstromen op risicovolle evenementen” aan dat een negatieve interactie ontstaat op het moment dat bezoekers zich verplaatsen van het evenemententerrein naar het station, de (bus) halte of het parkeerterrein.

In de tweede bron (Dance Valley 2001) wordt bevestigd dat de problemen met betrekking tot de uitstroom ontstaan op het moment dat de bezoekers het evenemententerrein verlaten en aankomen bij de busterminal (waar zij vervoerd willen worden). De meest voorkomende gevolgen van de negatieve interactie zijn volgens het onderzoek “Een onderzoek naar de interactie tussen de publieksstromen en vervoersstromen op risicovolle evenementen” o.a. wachtrijen, vechtpartijen en/of rellen. Bij de tweede bron (Dance Valley) is gebleken dat dit ook de gevolgen zijn van een negatieve interactie, er ontstonden namelijk lange wachtrijen bij de busterminal. Ook bij de uitstroom komt de theorie van de beide bronnen overeen.

4.1.4 Overige bevindingen naar aanleiding van de bronnen

Naar aanleiding van de aanleiding van het onderzoek en het bestuderen van het evaluatierapport Military Boekelo 2017, ben ik tot de conclusie gekomen dat de bovenstaand toegelichte publieks- en

vervoersstromen gelden bij evenementen waarbij de aan- en afvoer van bezoekers op een gescheiden momenten plaatsvinden. In de voorgaande editie van de Military Boekelo zijn de problemen ontstaan door het feit dat er bezoekers aan- en afgevoerd werden. In de onderstaande figuur ziet u het proces met de stromen van en naar het evenemententerrein. Op het moment dat deze vervoersstromen met elkaar in aanraking kwamen, ontstonden er risicovolle situaties. Bij het opstellen van de checklist (onderzoeksvraag 3) moet er daarom rekening gehouden worden met het feit dat stromen van en naar het evenement elkaar soms tegenkomen (kruisen) en dit kan leiden tot vertragingen en risicovolle situaties voor bezoekers en werknemers.



Figuur 9. Vervoer van en naar het evenement.

4.2 Welke werkwijze(s) en/of voorbeelden zijn er waar de afstemming tussen de drie componenten goed verliep?

In de eerste onderzoeksvraag is de geselecteerde beschikbare literatuur omtrent de (negatieve) afstemming tussen de drie componenten benoemd en zijn de gebeurtenissen rond het evenement Dance Valley 2001 beschreven. Hieruit blijkt dat de afstemming tussen de drie componenten van (groot) belang is bij (grootschalige) evenementen. Tevens is door gebruik van de bron “Een onderzoek naar de interactie tussen de vervoersstromen op risicovolle evenementen” aangetoond op welke momenten er een negatieve afstemming tussen de verschillende componenten kan ontstaan.

Naast de bovenstaande (negatieve) literatuur over de drie aspecten zijn er ook evenementen geweest waarbij de afstemming tussen de componenten wel goed is verlopen. Om te onderzoeken welke aspecten, werkwijze(s) of methoden bijdragen aan een goede afstemming tussen de componenten ben ik in gesprek gegaan met een twee personen die betrokken zijn geweest bij grootschalige evenementen. De personen die ik geïnterviewd heb zijn Ron Looy (werkzaam bij de gemeente Utrecht) en Arno Klein Goldewijk (werkzaam bij de gemeente Apeldoorn).

Voorafgaand aan de gesprekken zijn er een aantal vragen opgesteld. De vragen zijn opgesteld om de juiste informatie tijdens de gesprekken te verkrijgen. De gesprekken hebben het doel gehad om informatie over de volgende onderwerpen te vergaren.

- Hoe de voorbereiding naar het evenement is verlopen.
- Of er werkwijze(s)/methodes toegepast zijn en zo ja, welke.
- Hoe men invulling heeft gegeven aan de drie componenten.
- Welke risico's (m.b.t. de drie componenten) er actueel zijn.
- Welke aspecten of onderwerpen er belangrijk zijn bij het opstellen van een format of werkwijze.

Voorafgaand aan de gesprekken was het van belang om te formuleren welke resultaten de gesprekken op dienden te leveren. Voor het onderzoek is het belangrijk dat er inzicht verkregen wordt over welke aspecten, werkwijze(s), methoden, maatregelen bijdragen aan een goede afstemming tussen de drie componenten. De informatie uit het gesprek vormt de input voor een (later in het onderzoek opgestelde) checklist of werkwijze waarmee de organisator (of vergunningverlener) bij een evenement de afstemming tussen de drie componenten in de toekomst beter te kunnen borgen.

4.2.1 Tour de France Utrecht

Op 17 april 2018 heb ik in het kader van het onderzoek een gesprek gehad met Ron Looy. Meneer Looy is betrokken geweest bij een aantal grootschalige evenementen (o.a. EYOF, Giro en de start van de Tour) in de gemeente Utrecht. In het gesprek zijn o.a. de voorbereiding, risico's, maatregelen en de leer- en verbeterpunten rondom de Tourstart besproken. De resultaten van het gesprek staan onderstaand beschreven. Het overzicht van de vragen en bijbehorende antwoorden vindt u terug in bijlage 4.1 van het bijlagenboek (interview Ron Looy).

De voorbereidingen naar de evenementen zijn erg verschillend verlopen, dit heeft te maken met de diversiteit van de evenementen (EYOF, Giro, Tour). Bij de EYOF waren er bijvoorbeeld negen verschillende locaties betrokken. De locaties waren verschillend in functie, zo waren er een aantal locaties waar sporten uitgeoefend werden, maar ook slaap locaties voor de sporters en hun trainers. Op de locaties moesten 5.000 sporters, trainers en andere betrokkenen gefaciliteerd worden. Het organiseren van een evenement als de EYOF is veel complexer en lastiger te organiseren dan

bijvoorbeeld een voetbalwedstrijd. Bij een voetbalwedstrijd is het makkelijker, elke twee weken is er op dezelfde locatie een wedstrijd, hierbij heb je te maken met veel overeenkomende zaken.

De Giro was nog weer anders dan de bovenstaande evenementen. De Giro speelde zich af in een heel provinciaal/gemeentelijk gebied. Nog een stapje groter was de start van de Tour, hierbij stond de hele stad op z'n kop. De maatregelen hadden een grote impact op de stad, zo was bijvoorbeeld de hele binnenstad afgesloten voor auto's. Tijdens het gesprek is voornamelijk de Tour besproken. De Tour is relevant voor dit afstudeeronderzoek omdat men bij de organisatie van dit evenement gekozen heeft voor een bepaalde werkwijze (deze wordt verderop in het hoofdstuk toegelicht) en er bij het evenement pendelbussen zijn ingezet.

Tijdens de voorbereiding naar de Tour zijn er door meneer Looy direct drie kernteams ingericht. De kernteams hielden zich bezig met de volgende onderwerpen: veiligheid, mobiliteit en technisch. Het is van belang dat je de juiste mensen aan tafel krijgt. In de beginfase is er een stakeholderanalyse uitgevoerd en vervolgens is meneer Looy bij alle betrokken partijen langs gegaan om de gemandateerde personen in beeld te krijgen om vervolgens deze personen bij de gesprekken uit te nodigen. Met de gemandateerde personen zijn er drie workshops gehouden, tijdens deze workshops konden de personen hun invloed uitoefenen op de planvorming rond evenement. Door de workshops krijgen de betrokkenen vanuit de diverse disciplines inzichten op het evenement. Tot slot heeft er elke twee weken een case overleg plaatsgevonden, hierbij waren een x aantal stakeholders en de hulpdiensten (Politie, Brandweer, Veiligheidsregio) aanwezig.

Met betrekking tot de mobiliteit bij de Tour is het bureau "tijdelijke bereikbaarheid" ingeschakeld. Dit bureau bestaat uit een kernteam die gespecialiseerd zijn in mobiliteitsvraagstukken. Deze personen hebben van meneer Looy kennis gekregen over het evenement. Op deze wijze is er voor de specialisten van het bureau ook iets te leren bij het evenement. Het is als het ware een win-win situatie.

Als men terugkijkt op de voorbereiding naar het evenement zijn er geen noemenswaardige verbeter of leerpunten te benoemen. Men wordt altijd door schade en schande wijs. Ook bij dit evenement zijn er een aantal punten geweest die anders hadden gekund. Het zorgen voor de juiste personen (met mandaat) op de juiste plek brengen is een belangrijk punt gebleken in de voorbereiding naar het evenement. Hierbij is het van belang dat de huidige structuur gewaarborgd wordt, je moet geen nieuwe structuur opbouwen. Het is van belang dat de juiste mensen op de juiste plek in de huidige structuur worden geplaatst en vervolgens kun je van hun kennis gebruik maken.

Waar men met betrekking tot de mobiliteit rekening mee moet houden is het feit dat bezoekers tegenwoordig vrij verwend zijn, men stapt thuis de deur uit en verwacht een vloeiende comfortabele reis naar het evenement en terug. Dit alles moet vlekkeloos gebeuren anders raakt men geïrriteerd. Tijdens de tour was dit ook een van de speerpunten op het gebied van mobiliteit.

De grootste risico's op het evenement omtrent mobiliteit waren de volgende:

- Dichtslippen van stromen waardoor mensen het evenement niet kunnen bereiken.
- Lange files waardoor er een negatief beeld van het evenement ontstaat.
- Uitval treinen of werk aan het spoor.
- Parkeerterreinen.
- In de week van de Tour was het extreem warm. Echter was dit langdurig waardoor men voorbereid was op de warmte.

- Door de hitte kreeg de NS problemen met het spoor. Als treinen uitvallen gaan mensen met de auto, dus zal er meer parkeerbehoefte zijn. daarom waren er extra parkeerplekken gerealiseerd. Achteraf bleek dit niet nodig en heeft een teveel aan parkeerplekken geld gekost.

Voor de drie aspecten zijn verschillende maatregelen genomen. De maatregelen zijn de volgende:

- Het proces is als volgt verlopen. Allereerst is er een verkeersplan opgesteld (deze bevat al tal van kleinere maatregelen), vervolgens is er een mobiliteitsplan geschreven. Op het mobiliteitsplan is mobiliteitscommunicatie losgelaten. Op deze wijze is men bij de Tour goed voorbereid geweest op het gebied van mobiliteit.

- Een andere ingrijpende maatregel bij de Tour is het afsluiten van de binnenste ring voor autoverkeer geweest. De stad is als het ware in verschillende ringen verdeeld, de binnenste ring bevat de route van de Tour en de plekken waar bezoekers kijken naar de tour. De ring daar buiten was bestemd voor fiets en wandel verkeer en pas in de derde ring bevonden zich auto's, bussen en dergelijke. Dit was een ingrijpende maatregel omdat autoverkeer in de binnenste ring niet mogelijk was, de bewoners van de stad toonden begrip voor de maatregel omdat zij beseften dat de maatregel uit veiligheidsoverwegingen getroffen is. Er waren 900.000 bezoekers in de stad, ergens moeten er dan concessies plaatsvinden. Echter kwam bij het afsluiten van de binnenste ring voor autoverkeer veel zaken kijken. Denk hierbij bijvoorbeeld aan ouderen die gebruik maken van "tafeltje dekje", of hoogzwangere vrouwen die mogelijk naar het ziekenhuis moeten. Met al deze risicogroepen moest rekening gehouden worden. Daarom zijn alle mogelijke situaties volledig uitgeschreven om zo de problemen zo klein mogelijk te maken en daarop te anticiperen.

- Er is gekozen om in te zetten op het openbaar vervoer. Er zijn specifieke afspraken gemaakt met de NS, zowel om de aan- als afvoer van de bezoekers goed te regelen. Dit heeft geresulteerd in een aantal afspraken. Een afspraak die gemaakt is met betrekking tot de drie componenten is dat wanneer het centraal station te vol zou worden, NS op eerdere (satelliet) stations zou stoppen om mensen uit te laten stappen. Op deze wijze worden de stromen gescheiden en is de kans op overcrowding op het centraal station verkleind. De stimulatie van het openbaar vervoer heeft ervoor gezorgd dat er veel parkeerplaatsen over waren. De parkeerlocaties waren maar voor 1/3 vol omdat men voor andere vervoersmodaliteiten heeft gekozen dan vervoer met de auto.

- Zoals eerder benoemd is de stad in ringen (compartimenten) verdeeld om te voorkomen dat het ergens vastloopt.

- Modaliteiten gescheiden houden is van groot belang. Tevens is het van belang om goed te kijken naar de modaliteiten en welke kansen er mogelijk zijn. Dat kan goed door middel van een workshop, betrokken partijen vanuit hun eigen discipline naar het evenement (of bepaalde situaties) laten kijken, waardoor er verschillende inzichten tot stand zullen komen. Een voorbeeld van een "kans" bij de Tour is het gebruik van de waterwegen in de stad. Bij het evenement waren 10.000 gasten betrokken, zij vormden een risico omdat zij allen naar de kern van het evenement vervoerd moesten worden en daar op een bepaald tijdstip verwacht werden. Voor deze gasten is vervoer over het water gerealiseerd.

In onderzoeksvraag één is gebleken dat het gebruik van pendelbussen (kan) leiden tot problemen met de toe- of afvoer van bezoekers naar het evenement. Dat dit een risico vormt wordt erkend door meneer Looy, desondanks zijn er wel pendelbussen ingezet bij de Tour. Echter bleven de pendelbussen in de buitenste ring, was er (grotendeels) een rijbaan voor de pendelbussen en zijn zij ingezet voor korte trips. Door deze maatregelen zijn er geen problemen ontstaan met de inzet van pendelbussen.

Tijdens het gesprek zijn er een aantal punten besproken die belangrijk zijn tijdens de voorbereiding naar het evenement. Deze punten kunnen mogelijk mee genomen worden bij het opstellen van een format met betrekking tot de drie componenten. In het gesprek zijn de volgende punten benoemd:

- Kijk naar het evenement en naar de maatregelen die nodig zijn om het evenement te organiseren. Worden deze maatregelen geaccepteerd in de stad, past het evenement bij de stad en hoe reageert de bevolking op het evenement. Om een evenement te organiseren is de bereidheid van de bevolking erg belangrijk.
- Wees omgevingsbewust en kijk niet alleen naar de dreigingen en risico's maar ook naar de kansen van het evenement.

Voor het evenement zijn de standaard “scenario's” uit gewerkt. Dit betreffen o.a. de volgende: terroristische aanslag, regen, bommelding, overcrowding, vechtpartij, brand/explosie. Tijdens het evenement hebben zich geen noemenswaardige incidenten voorgedaan. De inbraakgolf in Utrecht was zelfs lager dan normaal, dit heeft te maken met de hoeveelheid Politie die op de been was.

In het voorgaande hoofdstuk is gebleken dat een massale uitloop op het evenement ook een risico vormt met betrekking tot de drie componenten. Tijdens de Tour is er rekening gehouden met een massale uitloop. Het parcours liep door de hele stad, van oost naar west. Op vier punten zijn er vervoershups en parkeerlocaties gerealiseerd. Vanuit deze 4 punten komen mensen aan en verlaten mensen het evenement. Door het gebruik van 4 locaties worden de bezoekersstromen al gescheiden en verdeeld. De grootste succesformule tijdens het evenement is de samenwerking met de horeca en evenementen in de binnenstad gebleken. Na het evenement hoefde men niet naar huis omdat er genoeg andere activiteiten in de stad waren. Het “vasthouden” van het publiek zorgt ervoor dat er een gespreide uitloop plaatsvindt en daarmee is afstemming met horeca en andere evenementen een belangrijk instrument.

4.2.2 Serious Request Apeldoorn

Op 18 april 2018 is er in het kader van het onderzoek een gesprek gevoerd met Arno klein Goldewijk. Meneer klein Goldewijk is in het afgelopen jaar betrokken geweest bij het evenement Serious Request te Apeldoorn. In het gesprek zijn o.a. de voorbereiding, risico's, maatregelen en de leer- en verbeterpunten rondom Serious Request 2017 besproken. Het overzicht van de vragen en bijbehorende antwoorden vindt u terug in bijlage 4.2 van het bijlagenboek (interview Arno Klein Goldewijk).

De voorbereiding naar het evenement Serious Request is in verschillende fases verlopen. Allereerst heeft er een verkenningfase plaatsgevonden, hieruit is naar voren gekomen wat de organisator wil, of het mogelijk is in de stad, wat (on)mogelijkheden zijn volgens de hulpdiensten etc. Kortom is er tijdens de verkenningfase gekeken of het evenement haalbaar is of niet. De verkenningfase heeft tot een besluit geleid, “op deze wijze gaan we het doen”. Vervolgens is men begonnen met de voorbereidingsfase, hierin werd het mobiliteitsplan en veiligheidsplan opgesteld. Voor het opstellen van deze plannen is er een aparte projectgroep opgericht: veiligheid, mobiliteit en openbare ruimte. Intern (binnen de gemeente) waren alle specialiteiten aan boord. Vanuit de projectgroep met de taakvelden (veiligheid, mobiliteit en openbare ruimte) is men begonnen met de plannen. Gaandeweg sluiten daar ook andere betrokken partijen bij aan.

Het evenement is geen gebruikelijk evenement, er is dus geen gebruikelijke of standaard “normale” aanpak voor. Het is van belang dat men zich afvraagt naar welk vergunningsmodel er wordt gestreefd. Van daaruit kan men een aanpak kiezen. Serious Request is tevens een bijzonder evenement omdat een deel van de activiteiten door de organisator georganiseerd worden en de organisator daarom vergunning plichtig is, maar omdat het evenement ook in de openbare ruimte plaatsvindt is de

gemeente ook voor een deel “organisator”. Voor de gemeente is het daarom van belang de balans te vinden tussen wat de organisator regelt en wat de gemeente moet regelen. Bij het evenement Serious Request vinden ook veel “side events” plaats. Dit zijn evenementen of activiteiten die naast het evenement ook plaats vinden in de stad. Een aantal van deze “side events” zijn vergunning plichtig. De gemeente moet daarom zicht houden op de tal van evenementen en activiteiten in haar stad.

Bij het evenement had de gemeente Apeldoorn een bijzondere positie. Aan de ene kant was de gemeente medeorganisator, aan de andere kant is de Burgemeester bevoegd gezag. De Burgemeester is voorzitter van de Veiligheidsregio en hoofd openbare orde en veiligheid. Vanuit al deze diverse posities werd er naar het evenement gekeken.

Het evenement vond plaats in de binnenstad van Apeldoorn en dit vormde een risico. Het is van belang dat de mobiliteit in het hart van het evenement goed verloopt. Vervoer van en naar het evenemententerrein moest in beweging blijven. Het evenement bracht ook een specifieke risico met zich mee. Zo bevindt zich onder de locatie waar het evenement plaatsvond een parkeergarage. Er moest gekeken worden naar de veiligheid in de parkeergarage in combinatie met het evenement. Bovenstaande risico's hebben ertoe geleid dat er een pre-advies heeft plaatsgevonden, in dit advies stond de vraag centraal of het evenement wel plaats moest vinden in de binnenstad. De Burgemeester heeft uiteindelijk besloten dat het evenement in de binnenstad plaats zal vinden. Andere risico's die bij het evenement golden zijn vergelijkbaar met alle evenementen, dit zijn o.a. weersomstandigheden, vechtpartij (geweld), stagnatie van stromen, overcrowding, etc.

Om de drie componenten met betrekking tot het evenement goed te laten verlopen zijn er maatregelen getroffen. Men heeft ervoor gekozen om het parkeren van de auto's in de huidige parkeergarages te faciliteren. Dit betekent dat je in je huidige binnenstedelijke infrastructuur een systeem moet hebben waarin je de toestroom van auto's van buitenaf naar de bestaande parkeergarages krijgt. Dit was een grote uitdaging. Met betrekking tot de drie componenten zijn de volgende maatregelen getroffen: statische signing in de vorm van trotters, op deze trotters staat alle informatie over het evenement. LED- signing, het aanwezige publiek kan gestuurd worden door middel van LED- signing. In geval van extreme drukte op een bepaalde locatie kan op de LED schermen aangegeven worden dat de locatie afgesloten wordt. Cameratoezicht, op en rondom het evenemententerrein hangen tal van camera's, deze worden uitgelezen in een aparte ruimte waar direct actie ondernomen kan worden in geval van nood. Tot slot zijn er inrijbeperkende maatregelen getroffen en zijn bepaalde wegen afgesloten dan wel omgevormd tot eenrichtingsweg. In het mobiliteitsplan staan alle maatregelen beschreven hoe men met alle beheerssystemen de stroom kon sturen en beïnvloeden.

Om de toe- en afvoer van personen per trein goed te laten verlopen heeft er afstemming plaatsgevonden met de NS. Apeldoorn heeft geen complex station, er is een verbinding naar het Oosten en een verbinding naar het Westen. Men weet wat er komt en wat er gaat en de tijdstippen. De NS heeft zich voor Serious Request 2017 gebaseerd op voorgaande edities. Men wist aardig goed wat voor stromen (aantallen) er naar de voorgaande edities van het evenement zijn gekomen en heeft daarop geconcludeerd dat er geen extra treinen zullen gaan rijden. Wanneer in de week van het evenement blijkt dat er toch behoefte aan is, kunnen treinen verlengd worden. Dit houdt in dat er een extra treinstel aan de trein gekoppeld wordt om zo grotere aantallen bezoekers te kunnen vervoeren.

Terugkijkend op het evenement kan geconcludeerd worden dat de mobiliteit bij het evenement Serious Request goed verlopen is. Het enige punt van kritiek op de mobiliteit is dat de ring af en toe te

vol was. Doordat het verkeer in de ring stagneerde konden de bussen (OV) ook niet door en dit resulteerde in het niet halen van de reguliere dienstregeling. Voor het volgende evenement in de binnenstad is het van belang dat de vervoersmodaliteiten gescheiden wordt. Een aparte buslijn is hier een goed voorbeeld van. Tijdens het evenement hebben zich geen grote noemenswaardige incidenten voorgedaan. De incidenten die er waren zijn volgens Arno Klein Goldewijk vergelijkbaar met een normaal uitgaansweekend.

4.2.3 Conclusies gesprekken

Uit de gesprekken zijn een aantal punten naar voren gekomen. Deze punten zijn door de betrokkenen bestempeld als belangrijk of komen bij de diverse evenementen naar voren. De punten kunnen zowel positief als negatief van aard zijn. De punten kunnen de input vormen bij het opstellen van een werkwijze of methode. De bevindingen uit de gesprekken zijn onderstaand beschreven waarbij de belangrijkste bevindingen onderstreept zijn.

De voorbereidingsfase naar het evenement is bij alle evenementen (Tour, EYOF, Giro, Serious Request) anders verlopen. Uit de gesprekken is naar voren gekomen dat er geen algemene aanpak is om voor te bereiden op een evenement. De context van elk evenement is anders. Dit zorgt ervoor dat elk evenement anders benaderd moet worden. Wel zijn er een aantal overeenkomsten te vinden in de voorbereiding naar verschillende evenementen. Zo is er tijdens de voorbereiding naar zowel de Tour als Serious Request gekozen voor het opstellen van zogeheten kernteam(s) die betrokken zijn bij de realisatie van het evenement. Bij de Tour zijn er drie teams opgericht die zich bezig houden met één van de volgende onderwerpen: veiligheid, mobiliteit en techniek. Bij Serious Request is er gekozen voor één team, bestaande uit specialisten op het gebied van veiligheid, mobiliteit en openbare ruimte.

Tijdens beide gesprekken zijn overeenkomende risico's naar voren gekomen, dit zijn de volgende: overcrowding, dichtslibben van de (vervoers- en publieks-) stromen, files, parkeerterreinen, trein en tot slot het feit dat de evenementen in de stad plaatsvinden. Tijdens de gesprekken zijn ook de maatregelen benoemd die de risico's (of de kans daarop) verkleinen, tevens zijn er maatregelen benoemd die niet bij het evenement zijn toegepast maar welke wel mogelijk zijn. De maatregelen die uit de gesprekken naar voren zijn gekomen zijn de volgende: inzetten op openbaar vervoer, binnenste ring van het evenement "auto vrij" houden, modaliteiten gescheiden houden, mobiliteitsplan opstellen en daar vervolgens ook mobiliteitscommunicatie op los laten, inzet van pendelbussen, afsluiten van wegen dan wel het creëren van eenrichtingswegen, LED-sign, inrij beperkende maatregelen, cameratoezicht, trotters, spotters, creëren van voldoende parkeergelegenheden. Tot slot is er in het gesprek met Ron Looy benadrukt dat er goed gekeken moet worden naar de omgeving, niet alleen naar de dreigingen kijken, maar ook naar de kansen. Een goed voorbeeld van een kans is de inzet van vervoer over het water bij de Tour.

Voor beide evenementen zijn ongeveer dezelfde scenario's uitgewerkt. Deze scenario's komen overeen met scenario's bij andere landelijke evenementen. Dit zijn de volgende scenario's: (massale) vechtpartij(en), paniek in de menigte, extreme weersomstandigheden, explosie/brand, overcrowding, stagnatie van stromen (Veiligheidsregio Twente, 2013).

Tot slot bleek uit het voorgaande hoofdstuk dat pendelbussen een (groot) risico vormen met betrekking tot de drie componenten bij evenementen. Tijdens de gesprekken is gebleken dat men erkent dat de pendelbussen een risico vormen en dat men de pendelbussen bewust inzet waarbij men indien mogelijk maatregelen treft. Zo is er bij de Tour te Utrecht een aparte baan vrijgehouden waarop

de pendelbussen konden rijden. Bij Serious Request heeft men een back-up plan achter de hand gehad indien de parkeerterreinen in de binnenstad vol zouden raken. Men zou in dat geval buiten de stad kunnen parkeren om vervolgens per pendelbus naar de binnenstad vervoerd te worden. Voor het aantal en de frequentie van de pendelbussen heeft men berekeningen gemaakt.

4.3 Een bijdrage aan de afstemming tussen de drie componenten

De derde onderzoeksvraag luidt als volgt: “Op welke wijze kan aan de hand van de resultaten uit de voorgaande onderzoeksvragen een werkwijze voor de Military Bookelo opgesteld worden?”. Om deze onderzoeksvraag te beantwoorden zal er gebruik gemaakt worden van de informatie uit de voorgaande hoofdstukken, een interview, een brainstormsessie en deskresearch.

Voorafgaand aan de derde onderzoeksvraag ben ik in gesprek gegaan met Willem Westermann. Meneer Westermann is werkzaam bij het evenementenadviesbureau genaamd “De Regelaar”. In het gesprek met meneer Westermann is besproken of het zinvol is om een dergelijke checklist op te stellen, zo ja, op welke wijze deze gerealiseerd dient te worden of wat eventueel andere opties zijn om een bijdrage te leveren aan de afstemming tussen de drie componenten.

Uit het interview is gebleken dat het een (bijna) onmogelijke opgave is om één checklist op te stellen om de afstemming tussen de drie componenten (crowdmanagement, verkeersplannen, infrastructuur) te verbeteren. Dit omdat er bij elk component tientallen vragen horen waardoor er (mocht het lukken alle vragen in beeld te brengen) een checklist tot stand komt die erg groot is en daarmee moeilijk bruikbaar zal zijn. Wel is het mogelijk om bepaalde onderwerpen (die onder één of meerdere componenten vallen) te kiezen, en deze vervolgens uit te werken in een checklist. Door een bepaald onderwerp te kiezen kan een kleinere checklist opgesteld worden die bij kan dragen aan een goed verloop (afstemming tussen) van de drie componenten.

Naar aanleiding van de voorgaande hoofdstukken is er voor gekozen om het onderwerp “Pendelbussen” uit te werken in een checklist. De noodzaak van het uitwerken van een checklist voor pendelbussen is gebleken in hoofdstuk vier. In dit hoofdstuk is er onderzoek gedaan naar de beschikbare (negatieve) theorie op het gebied van crowdmanagement, infrastructuur en verkeersplannen. Hiervoor zijn een aantal bronnen geraadpleegd waaronder “Een onderzoek naar de interactie tussen de publieksstromen en de vervoersstromen op risicovolle evenementen”. Uit de bron blijkt dat de problemen m.b.t. de toestroom ontstaan op het moment dat bezoekers arriveren op het evenemententerrein en zich voortbewegen naar de ingang. Met betrekking tot de uitstroom blijkt dat de problemen ontstaan op het moment dat bezoekers zich verplaatsen naar het station/halte/parkeergelegenheid en zij in de diverse vervoersmodaliteiten willen stappen. In deze bron is meerdere malen naar voren gekomen dat het gebruik van pendelbussen een (groot) risico is. Wanneer men de inzet van pendelbussen niet goed voorbereidt, kan dit leiden tot grote problemen. Dit bleek uit de bron “Dance Valley 2001, een evaluatie van de gebeurtenissen”. Verkeerde inschattingen, ontbreken van goede instructies naar buschauffeurs en bezoekers, ontbreken van adequaat ingrijpen en stagnatie op de wegen hebben er onder andere voor gezorgd dat er een verkeerschaos ontstond aan het eind van Dance Valley 2001.

Het gebruik van pendelbussen bij evenementen brengt (zoals hierboven beschreven) de nodige risico's met zich mee. Toch zijn de pendelbussen een belangrijk instrument. Zo is uit het gesprek met Ron Looy (gemeente Utrecht) gebleken dat men bij de Tour in Utrecht gebruik heeft gemaakt van de inzet van pendelbussen. Ook uit het gesprek met Arno Klein Goldewijk (gemeente Apeldoorn) is gebleken dat men bij Serious Request 2017 een back-up plan paraat had waarin de pendelbussen een belangrijk onderdeel vormden. Tot slot heeft Willem Westermann in het interview aangegeven dat het gebruik van pendelbussen een zeer belangrijk instrument is bij evenementen.

Om bovenstaande redenen is er voor gekozen om een checklist op te stellen voor het gebruik van pendelbussen bij (grootschalige) evenementen. Het doel van de checklist is om betrokkenen (organisator, vergunningverlener) inzicht te geven in de meest voorkomende en/of grootste risico's en de daarbij mogelijke maatregelen omtrent het gebruik van pendelbussen bij evenementen. Het gebruik van de checklist moet een positieve bijdrage leveren aan de afstemming tussen crowdmanagement, verkeersplannen en infrastructuur bij evenementen.

Totstandkoming checklist

De vragen in de checklist zijn tot stand gekomen naar aanleiding van de diverse interviews en deskresearch. Uit de gesprekken met Ron Looy, Arno Klein Goldewijk en Willem Westermann zijn verschillende risico's naar voren gekomen die betrekking hebben op de inzet van pendelbussen bij evenementen. De risico's en maatregelen uit de interviews zijn aangevuld door informatie van het kennisplatform van de organisatie CROW. Het kennisplatform geeft een aantal veel voorkomende mobiliteitsproblemen. Deze staan onderstaand opgesomd.

- Onvoldoende parkeerplaatsen;
- Vol geparkeerde bermen en opritten;
- Files op de toevoerwegen;
- Files door foutgeparkeerde auto's en zoekverkeer;
- Overbelasting van het openbaar vervoer (CROW, 2011).

De meest voorkomende mobiliteitsproblemen zijn ook van toepassing op de inzet van pendelbussen. Daarom zijn de meest voorkomende mobiliteitsproblemen gebruikt bij het opstellen van de vragen voor de checklist.

Aan de hand van de bovenstaande resultaten (bovenstaand toegelicht) is de basis van de checklist "pendelbussen" opgesteld. Met de basis van de checklist heeft er een brainstormsessie plaatsgevonden met Janno Brinkhuis. Meneer Brinkhuis is werkzaam bij Event Safety Institute & CrowdProfessionals. Meneer Brinkhuis is gespecialiseerd in mobiliteit omtrent evenementen en heeft ruime (inter)nationale ervaring op het gebied van mobiliteit. Tijdens de brainstormsessie zijn alle mogelijke risico's en bijbehorende maatregelen in kaart gebracht. Naar aanleiding van de brainstormsessie zijn de vragen en maatregelen in de checklist tot stand gekomen. Om de betrouwbaarheid van de checklist te vergroten is de checklist nogmaals besproken met Janno Brinkhuis. De in het onderzoek opgestelde checklist is te vinden in bijlage 6 van het bijlagenboek (Checklist inzet pendelbussen).

Om te onderzoeken of er risico's en/of maatregelen ontbreken op de checklist, heeft er een observatie plaatsgevonden. Op 26 mei 2018 vond het evenement Central Park plaats te Utrecht. Bij dit evenement heb ik gesproken met verschillende coördinatoren, en heb ik gekeken naar de inzet van de pendelbussen. Om de betrouwbaarheid van de checklist te vergroten heb ik aan de hand van de checklist naar het evenement gekeken en de vragen en maatregelen gecontroleerd bij het evenement Central Park.

Toelichting checklist

De checklist is bedoeld als een ondersteunend bestand voor betrokkenen bij de voorbereiding naar een evenement waarbij pendelbussen ingezet worden. Door het gebruik van de checklist kunnen betrokkenen in de voorbereidingsfase naar het evenement controleren of de getroffen maatregelen en plannen voldoende zijn of dat er verbeterpunten in de planvorming zijn. Tevens is het doel van de checklist om bewustwording van risico's omtrent pendelbussen te creëren bij de betrokkenen.

De checklist is onderverdeeld in een aantal onderdelen. Voor deze onderdelen is gekozen omdat zij de belangrijkste onderdelen van de inzet van pendelbussen zijn volgens meneer Brinkhuis. De onderdelen dekken het belangrijkste proces rond de inzet van pendelbussen. De onderdelen in de checklist zijn de volgende.

Route

Met “route” wordt de route van de pendelbus bedoeld. Bij een evenement kunnen verschillende pendelbusroutes betrokken zijn. Waarmee de betrokkenen rekening moeten houden met betrekking tot de route van de pendelbus staat in de checklist beschreven.

Parkeergelegenheid

Met “parkeergelegenheid” wordt de locatie(s) bedoeld waar bezoekers parkeren, om vervolgens per pendelbus naar het evenemententerrein vervoerd worden. Aspecten waarmee betrokkenen rekening moeten houden met betrekking tot de parkeerlocaties staan in de checklist benoemd. Het gaat hierbij zowel om de parkeerlocatie, als de route naar de parkeerlocatie toe.

Halte

Met “halte” worden de in- en uitstap locaties van de pendelbus bedoeld. Het gaat hierbij om de haltes op de (verschillende) parkeerlocaties, op het evenemententerrein maar mogelijk ook om andere locaties (bijvoorbeeld bij een treinstation). In de checklist staan een aantal punten waarmee men rekening moet houden bij het inrichten van de haltes.

Bus

Met het onderdeel “bus” wordt de pendelbus bedoeld. In de checklist staan de onderwerpen beschreven waarmee men rekening moet houden met betrekking tot de bus. Dit kunnen onderwerpen zijn die gaan over de capaciteit, in- en uitstaptijd van bezoekers. Maar ook over de locatie waar de bus geparkeerd staat op het moment dat deze niet ingezet hoeft te worden.

Onder de bovenstaande onderdelen zijn vragen geformuleerd. De volgende stap in de checklist is het beantwoorden van de verschillende vragen. De antwoordmogelijkheden op de vragen zijn “ja” en “nee”, tevens is er bij een aantal vragen het kopje “toelichting” toegevoegd. Onder de “toelichting” vindt men een nadere uitleg over de vraag. Onderstaand ziet u de antwoordmogelijkheden nader beschreven.

Ja

Bij een aantal vragen is de antwoordmogelijkheid “ja” voldoende om de vraag af te sluiten. Bij de overige vragen is er na de antwoordmogelijkheid “ja” een controle vraag. Indien de controle vraag positief beantwoord wordt is er geen vervolgstap noodzakelijk. Indien de controle vraag negatief beantwoord wordt, is er een vervolgstap noodzakelijk.

Nee

In dien het antwoord op de vraag “nee” betreft, is er een vervolg stap mogelijk (noodzakelijk). Bij het antwoord “nee” worden een aantal mogelijkheden opgesomd die de betrokkene kan nemen om de vraag positief te beantwoorden en daarmee bij te dragen aan een verbeterde inzet van pendelbussen.

Tot slot zijn er een aantal verwijzingen opgenomen in de checklist. Deze verwijzingen leiden naar documenten of websites waar relevante informatie omtrent de vraag te vinden is.

4.4 Checklist voor de Military Bookelo

De vierde en tevens laatste onderzoeksvraag luidt als volgt: “Welke maatregelen worden naar aanleiding van het onderzoek aanbevolen voor de Military Bookelo?”. Om de onderzoeksvraag te beantwoorden wordt er gebruik gemaakt van de resultaten uit de voorgaande hoofdstukken. Eén van de resultaten uit de voorgaande hoofdstukken is de checklist voor de inzet van pendelbussen. In dit hoofdstuk wordt de checklist toegepast op de plannen voor de Military Bookelo 2018. Aan de hand van de checklist worden (mogelijke) punten met een hoog risico in kaart gebracht. Voor de punten met een hoog risico worden vervolgens maatregelen en/of handelingen benoemd. De maatregelen en/of handelingen zullen de inzet van pendelbussen verbeteren.

Om in kaart te brengen welke handelingen en/of maatregelen de organisatie van de Military Bookelo kan nemen ten behoeve van de inzet van pendelbussen is er voor gekozen om de checklist toe te passen op de planvorming voor de volgende editie van het evenement. De vragen uit de checklist zijn daarom beantwoord door de organisatie van het evenement. De vragen en bijbehorende antwoorden vindt u in bijlage 5 van het bijlagenboek (Vragenlijst Military Bookelo). Aan de hand van de vragen en antwoorden is de checklist doorlopen. De vragen en bijbehorende antwoorden leiden (indien noodzakelijk) tot handelingen en/of maatregelen. De vragen waarbij na het invullen van checklist handelingen en/of maatregelen mogelijk zijn, staan onderstaand benoemd met bijbehorende maatregelen en/of handelingen.

Bus

Vraag	Zijn er meerdere locaties waar bussen naar toe gaan?
Antwoord	Ja
Mogelijke maatregel/handeling	Duidelijke signing (waar gaat de bus naar toe) op de bus of verschillende bus haltes. Houdt hierbij rekening met de aanlooproute van de bezoekers. Zorg ervoor dat de signing tijdens de aanlooproute van de bezoeker al zichtbaar is.

Route

Vraag	Komen de bussen en/of auto's elkaar tegen op de toegangswegen naar het evenemententerrein?
Antwoord	Ja
Mogelijke maatregel/handeling	- Wanneer auto's en bussen elkaar tegen komen op de route naar het evenemententerrein kunnen zij elkaar vertragen. Houdt er rekening mee dat de rit tijd van pendelbussen langer kan worden wanneer er vertraging op de route plaatsvindt. - Overweeg om de verschillende vervoersmodaliteiten te scheiden op de toegang/afvoer wegen.

Vraag	Zijn de buschauffeurs bekend in de omgeving?
Antwoord	Nee
Mogelijke maatregel/handeling	Indien de buschauffeurs niet bekend zijn in de omgeving, hebben zij duidelijke instructies nodig over de te rijden route(s). Een hulpmiddel dat ingezet kan worden is het plaatsen van borden waarop de route van de bus aangegeven staat.

Vraag	Is de start van het evenement buiten de spitsuren?
Antwoord	Nee
Mogelijke maatregel/handeling	Tijdens de spitsuren is er (vaak) meer verkeer op de weg dan buiten de spitsuren. Houd er bij de inzet van bussen rekening mee dat de rit tijd verhoogd kan worden door extra drukte op de weg. Hierdoor moeten er mogelijk meer bussen ingezet worden om het gewenste aantal bezoekers per uur te vervoeren.

Halte

Vraag	Is er rekening gehouden met een massale (grote) uitloop?
Antwoord	Nee
Mogelijke maatregel/handeling	Het is aan te raden om een plan/scenario op te stellen voor de inzet van pendelbussen tijdens een massale uitloop. Houdt bij het opstellen van een plan rekening met o.a.: - De inzet van extra bussen, hiervoor moeten afspraken gemaakt worden met de vervoerder. Op welke wijze vindt opschaling plaats? - Houd er bij de inzet van extra bussen rekening mee dat bezoekers die met andere vervoersmodaliteiten zijn gekomen (taxi, Kiss & Ride, etc.) tijdens een massale uitloop (vaak) ook per bus vervoerd willen worden. - De inzet van extra beveiligers bij de bushaltes (om het instapproces geordend te laten verlopen). - Indien er kaartcontrole plaatsvindt bij het instapproces, de kaartcontrole ten tijde van een massale uitloop afschaffen. Het houden van kaartcontrole kost extra tijd en dit kost capaciteit.

Vraag	Zijn de in- en uitstap haltes gescheiden van elkaar?
Antwoord	Nee
Mogelijke maatregel/handeling	Wanneer het in- en uitstapproces op dezelfde locatie plaatsvindt, kan dit voor stagnatie bij de bushalte zorgen. Tevens moet men rekening houden met het scheiden van de publieksstromen. Een vloeiend in- en uitstap proces kan bevorderd worden door het scheiden van de in- en uitstap haltes.

De bovenstaande maatregelen/handelingen zijn aan te bevelen aan de organisatie van de Military Bookelo. De maatregelen/handelingen zijn tot stand gekomen aan de hand van de checklist (bijlage 6 van het bijlagenboek). Door het toepassen van de checklist (en de tot stand gekomen maatregelen) zal de afstemming tussen de drie componenten verbeterd worden. Het is aan de organisatie van de Military Bookelo aan te bevelen om de bovenstaande maatregelen en/of handelingen in overweging te nemen voor de planvorming van de inzet van pendelbussen bij de Military Bookelo.

H5. Conclusie

Voorafgaand aan dit onderzoek is er op basis van de aanleiding en doelstelling een probleemstelling opgesteld. Onderstaand ziet u de allereerst de probleemstelling en deze zal vervolgens beantwoord worden.

“Op welke wijze kan de afstemming tussen crowdmanagement, verkeersplannen en infrastructuur bij de Military Boekelo plaatsvinden, zodat de bezoekers het evenemententerrein veilig kunnen bereiken en verlaten”.

Om tot een werkwijze te komen voor de afstemming tussen de drie componenten (crowdmanagement, verkeersplannen, infrastructuur) is uit gesprekken met deskundigen gebleken dat het onmogelijk is om een checklist op te stellen voor de drie componenten. Dit omdat een checklist voor de afstemming tussen de drie componenten erg groot en daarmee moeilijk bruikbaar zal worden. Wel is het mogelijk om een checklist op te stellen voor een onderwerp dat onder één of meerdere van de componenten vallen. Deskundigen hebben aangegeven dat het mogelijk is om een checklist op te stellen voor de inzet van pendelbussen bij evenementen. In de toekomst kunnen dergelijke checklists voor andere onderwerpen (die onder één of meerdere componenten vallen) opgesteld worden. Op deze wijze (het toepassen van diverse checklists) kan de afstemming tussen de drie componenten nog verder verbeterd worden.

Om ervoor te zorgen dat de bezoekers van de Military Boekelo veilig het evenemententerrein kunnen bereiken en verlaten, kan de checklist toegepast worden op de plannen van de volgende editie van het evenement. Door het beantwoorden van de vragen in de checklist komen (mogelijk) handelingen en maatregelen naar voren. Door het toepassen van deze maatregelen of handelingen worden de risico's omtrent de inzet van pendelbussen gereduceerd.

H6. Discussie & aanbevelingen

6.1 Discussie

Terugkijkend op het onderzoek zijn er een aantal punten die ik achteraf anders gedaan zou hebben. Gedurende het onderzoek ben ik er achter gekomen dat het opstellen van één checklist voor de drie componenten een te grote opgave was. Om deze reden is er voor gekozen om de checklist te richten op een bepaald onderwerp (inzet van pendelbussen bij evenementen). Achteraf gezien denk ik dat ik eerder had kunnen concluderen dat wanneer er één checklist opgesteld zou worden voor de drie componenten, deze te groot en moeilijk bruikbaar zou worden.

Een ander punt dat ik (achteraf gezien) anders gedaan zou hebben is de beantwoording van mijn vierde onderzoeksvraag. In de vierde onderzoeksvraag wordt de (in het onderzoek) opgestelde checklist toegepast op de Military Boekelo. Aan de hand van de vragen uit de checklist (die door de organisatie van de Military zijn beantwoord) worden maatregelen aanbevolen voor de inzet van pendelbussen bij de Military. Zoals bovenstaand toegelicht zijn de vragen uit de checklist beantwoord door de organisatie van de Military Boekelo, echter heb ik hiervoor via de mail contact gehad met de organisatie en dit heeft tijd gekost. Achteraf gezien had ik beter een afspraak kunnen plannen om de vragen uit de checklist te stellen en de benodigde informatie direct te vergaren.

Tot slot is de beantwoording van de probleemstelling een discussiepunt. In het onderzoek wordt de probleemstelling niet expliciet beantwoord. Het onderzoek heeft geleid tot een werkwijze (checklist) die bijdraagt aan de afstemming tussen de drie componenten (zodat bezoekers het evenemententerrein veilig kunnen bereiken en verlaten). Echter was in de probleemstelling op welke wijze de afstemming tussen de drie componenten bij de Military Boekelo kan plaatsvinden, zodat de bezoekers het evenemententerrein veilig kunnen bereiken en verlaten.

6.2 Aanbevelingen

Naar aanleiding van het onderzoek zijn er een aantal aanbevelingen. De aanbevelingen ziet u onderstaand opgesomd.

1. *Toepassen op andere onderwerpen*

In de afstudeerscriptie die u voor u ziet is er voor gekozen om een checklist op te stellen voor de inzet van pendelbussen. De checklist beslaat onderwerpen die vallen onder één of meerdere componenten (crowdmanagement, infrastructuur, verkeersplannen). Voor de toekomst is het mogelijk om andere onderwerpen die betrekking hebben op de drie componenten te onderzoeken. Voor andere onderwerpen kan eenzelfde soort checklist opgesteld worden, echter dient hier een nieuwe onderzoeksopzet voor opgesteld te worden.

2. *Implementatie voor Go2sure*

De checklist kan door Go2sure geïmplementeerd worden in de huidige software van Go2sure. In de software zijn meerdere checklists opgenomen, waaronder een checklist die betrekking heeft op evenementen. De in het onderzoek opgestelde checklist kan opgenomen worden bij de andere checklists die betrekking hebben op evenementen.

3. *Implementatie voor andere partijen*

Indien andere partijen de checklist willen gebruiken dient onderzocht te worden hoe de betreffende partij de checklist kan opnemen. De checklist kan als los document gehanteerd worden maar dit komt de gebruiksvriendelijkheid niet ten goede. Wanneer men de checklist als los document wil hanteren, kan men de checklist vraag voor vraag doorlopen. De antwoorden die leiden tot maatregelen en/of handelingen zijn rood gemarkeerd. Om risico's omtrent de inzet van pendelbussen te verkleinen kan men de maatregelen en/of handelingen toepassen.

4. *Benoemde maatregelen voor de Military Boekelo*

In onderzoeksvraag vier is de (in het onderzoek opgestelde) checklist toegepast op de Military Boekelo. De organisatie van de Military Boekelo heeft de vragen in de checklist doorlopen en op basis van de gegeven antwoorden zijn er maatregelen (handelingen) mogelijk. Om de kans op de meest voorkomende en meest risicovolle situaties omtrent de inzet van pendelbussen te verkleinen is het aan te bevelen om de maatregelen die opgesomd staan in onderzoeksvraag vier toe te passen op de inzet van pendelbussen bij de Military Boekelo.

Bibliografie

- Allesovermarktonderzoek. (2015). *Diepte interview*. Opgehaald van Allesovermarktonderzoek: <http://www.allesovermarktonderzoek.nl/onderzoeksmethoden/diepte-interview/>
- Allesovermarktonderzoek. (2015). *Observatie en registratie*. Opgehaald van Allesovermarktonderzoek: <https://www.allesovermarktonderzoek.nl/onderzoeksmethoden/observatie-en-registratie/>
- Centrum voor criminaliteitspreventie en veiligheid . (z.d.). *CCV Ketenpartners Evenementen*. Opgehaald van CCV: <https://hetccv.nl/onderwerpen/evenementenbeleid/ketenpartners/>
- Centrum voor criminaliteitspreventie en veiligheid. (z.d.). *Algemene plaatselijke verordening (APV)*. Opgehaald van Centrum voor criminaliteitspreventie en veiligheid: <https://hetccv.nl/onderwerpen/wet-bestrijding-voetbalvandalisme-enoverlast/handreiking-aanpak-verstoringen-van-de-openbare-orde/bestuurlijke-maatregelen/algemene-plaatselijke-verordening/>
- CROW. (2011, Juni 23). *Mobiliteitsmanagement*. Opgehaald van Crow: <https://www.crow.nl/kennis/bibliotheek-verkeer-en-vervoer/kennisdocumenten/achtergronden-evenementenverkeer>
- de onderzoeker. (z.d.). *Voor- en nadelen kwalitatief onderzoek*. Opgehaald van de-onderzoeker: <http://de-onderzoekers.nl/kwalitatief-onderzoek/voor-en-nadelen-van-kwalitatief-onderzoek/>
- Duykeren, G. v. (2014). *Crowd management & evacueren* . TSC Academy .
- ES&E, NIBRA. (z.d.). *Dance Valley 2001 Een evaluatie van de gebeurtenissen*. Opgehaald van Insituut fysieke veiligheid: https://www.ifv.nl/kennisplein/Documents/dance_valley.pdf
- eventbranche. (2018, februari 26). *Duurzame evenementen* . Opgehaald van eventbranche: <http://www.eventbranche.nl/nieuws/uw-evenement-duurzamer-en-groener-acht-onderdelen-waar-u-direct-verschil-maakt-14101.html>
- Gemeente Enschede. (2009). *Algemene plaatselijke verordening gemeente Enschede 2009*. Opgehaald van Decentrale regelgeving overheid: http://decentrale.regelgeving.overheid.nl/cvdr/xhtmloutput/historie/Enschede/332923/332923_2.html
- Gemeente Enschede. (2017, 05 27). *Algemene plaatselijke verordening (APV) gemeente Enschede 2009*. Opgehaald van decentrale.regelgeving.overheid.nl : http://decentrale.regelgeving.overheid.nl/cvdr/xhtmloutput/Historie/Enschede/CVDR332923/CVDR332923_11.html
- ggdtwente. (z.d.). *Evenementen organiseren in Twente*. Opgehaald van ggdtwente: <https://www.ggdtwente.nl/professionals/inspecties/evenementen/306-evenementen-organiseren-in-twente>
- Handhavingsacademie Nederland. (2015, Mei 20). *De definitie van integriteit*. Opgehaald van Handhavingsacademie Nederland: <http://handhavingsacademie.info/wat-is-de-betekenis-van-integriteit/>

- Hermelink, W. (2008, Juli 3). *Evenementenmobiliteit*. Opgehaald van University of Twente: https://www.utwente.nl/en/et/vvr/education/Master/finished_graduation_projects/afstudeerders_per_jaar_2/pdf/2008_07_03_Wouter_Hermelink.pdf
- Infrasite. (2010). *Infrastructuur*. Opgehaald van Infrasite: http://www.infrasite.nl/definitions/definition.php?ID_content=422
- Kenniscentrum Wetgeving en Juridische zaken. (z.d.). *Vergunningen*. Opgehaald van Kenniscentrum Wetgeving en Juridische zaken: <https://www.kcwj.nl/kennisbank/integraal-afwegingskader-beleid-en-regelgeving/6-wat-het-beste-instrument/61/vergunningen>
- Lucassen, P., & Hartman, T. O. (2007). Validiteit. In P. Lucassen, & T. O. Hartman, *Kwalitatief onderzoek* (p. 113). Houten: Bohn Stafleu van Loghum.
- Military Boekelo. (2018). *Facts & figures*. Opgehaald van Military boekelo: <https://www.military-boekelo.nl/OverdeMilitary/FactsFigures>
- Nederlandse Veiligheidsbranche. (2015). *Richtlijnen evenementenbeveiliging*. Opgehaald van veiligheidsbranche.nl: http://www.veiligheidsbranche.nl/media/publicaties_nwe_site/boekje_richtlijnen_evenementenbeveiliging_versie_2015.pdf
- NEN. (2018). *ISO 31000 Risicomanagement*. Opgehaald van NEN: <https://www.nen.nl/NEN-Shop/Risicomanagement.htm>
- Ondernemersplein. (2018). *Algemene plaatselijke verordening (APV)*. Opgehaald van Ondernemersplein: <https://www.ondernemersplein.nl/regel/algemene-plaatselijke-verordening-apv/>
- Reus, I. (2012, Oktober). *Veilig uit, veilig thuis*. Opgehaald van Kenniscentrum Evenementenveiligheid: <http://kcev.nl/wp-content/uploads/Onderzoeksrapport-Ilona-Reus.pdf>
- Rijksoverheid. (z.d.). *Arbowetgeving en Arboregelgeving*. Opgehaald van arboportaal: <https://www.arboportaal.nl/onderwerpen/themas/arbowed-en-regelgeving>
- Rijksoverheid. (z.d.). *Hoe verloopt een bestuursrechtelijke procedure*. Opgehaald van Rijksoverheid: <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/rechtspraak-en-geschiloplossing/vraag-en-antwoord/hoe-verloopt-een-bestuursrechtelijke-procedure>
- Rijn, M. v., & Damme, D. v. (2011). *Evenementenlogistiek*. Helmond: MB advies & Training.
- Risk world. (2016, Februari 6). *ISO 31000 Risicomanagement standaard uitgelicht*. Opgehaald van Risk world: <https://riskworld.nl/kennis/wet-regelgeving/iso-31000-risicomanagement-standaard-uitgelicht>
- Stol, W., Tielenburg, C., Rodenhuis, W., Pleysier, S., & Timmer, J. (2011). *Basisboek integrale veiligheid*. Den Haag: Boom Lemma uitgevers.
- Veiligheidsregio Twente. (z.d.). *Van aanvraag tot evenement*. Opgehaald van vrtwente.nl: <http://www.vrtwente.nl/evenementen/proces/>
- Veiligheidsregio Twente. (2013). *Scenario's*. Opgehaald van vrtwente.nl: <http://www.vrgz.nl/media/1157/141003-format-veiligheidsplanbijregionaalbeleid.pdf>

- Verhoeven, N. (2011). *Wat is onderzoek?* Den Haag: Boom Lemma uitgevers.
- Verschuren, P., & Doorewaard, H. (2007). *Het ontwerpen van een onderzoek*. Amsterdam: Boom Lemma uitgevers.
- VNG. (2017, Oktober 13). *AMvB brandveilig gebruik en basishulpverlening gepubliceerd*. Opgehaald van VNG: <https://vng.nl/onderwerpenindex/ruimte-en-wonen/bouwregelgeving/nieuws/amvb-brandveilig-gebruik-en-basishulpverlening-gepubliceerd>
- Wetboek-online. (z.d.). *Gemeentewet*. Opgehaald van Wetboek-online: <http://www.wetboek-online.nl/wet/Gemeentewet/174.html>
- wetenschap.infonu. (2013, Februari 5). *De verschillende soorten validiteit*. Opgehaald van wetenschap.infonu: <https://wetenschap.infonu.nl/onderzoek/110041-validiteit-de-verschillende-soorten-validiteit.html>
- Zijlstra, W. (2012, Januari 6). *ISO 31000 raamwerk voor risk management*. Opgehaald van ZBC Kennisbank: <https://zbc.nu/management/risk-management-en-iso-31000-implementatie/iso-31000-raamwerk-voor-risk-management/>