

Nulmeting veiligheid winkelgebied Zoetermeer

Op weg naar het Keurmerk Veilig Ondernemen

Amsterdam,
28 januari 2003

Anja Beerepoot
Julia Mólck

Met medewerking van:
Anneke van Hoek

Inhoudsopgave

	Samenvatting	3
	Inleiding	5
1	Samenwerking	7
2	Probleemanalyse en prioritering	9
2.1	Inleiding	9
2.2	Criminaliteit	10
2.3	Leefbaarheid	15
2.4	Onveiligheidsgevoelens	19
2.5	Conclusies en prioritering	19
	Plattegrond 1: winkelgebied Zoetermeer	21
3	De drie gebieden nader in beeld	22
3.1	De Dorpsstraat	22
	Plattegrond 2: Dorpsstraat	27
3.2	Het Stadshart	28
	Plattegrond 3: Stadshart	34
3.3	Het Woonhart	35
	Plattegrond 4: Woonhart	38
4	Maatregelen	39
4.1	Reeds genomen maatregelen	39
4.2	Nog te nemen maatregelen	42
4.3	Conclusie	42
	Bijlagen	43
Bijlage 1	Literatuurlijst	44
Bijlage 2	Cijfers brandweer en hulpverlening	45
Bijlage 3	Concept convenant Keurmerk Veilig Ondernemen Zoetermeer	46

Samenvatting

Met de uitvoering van deze nulmeting heeft het winkelgebied Zoetermeer, bestaande uit de Dorpsstraat, het 'Stadshart' en het 'Woonhart' een eerste stap gezet op weg naar het Keurmerk Veilig Ondernemen. De kracht van het Keurmerk KVO-W schuilt in duurzame samenwerking. In Zoetermeer is een werkgroep geformeerd die het hele traject richting KVO-W coordineert. Daarmee is voldaan aan de voorwaarde van de organisatie van een gebiedsgebonden samenwerkingsverband. Met de ondertekening van het convenant door de partijen is ook voldaan aan de voorwaarde tot schriftelijke vastlegging. Aan deze voorwaarde zijn echter ook enige specificaties verbonden die nog nader uitgewerkt dienen te worden in het plan van aanpak.

In Zoetermeer in zijn geheel is de criminaliteit de afgelopen jaren gestegen. Over de jaren heen blijkt dat met name het aantal diefstallen uit bedrijf, bedreigingen, mishandelingen, berovingen op straat en vernielingen sterk zijn toegenomen. Wat betreft absolute aantallen ziet de top 5 van misdrijven in Zoetermeer er als volgt uit:

- 1 fietsendiefstal;
- 2 diefstal uit/vanaf voertuig;
- 3 overige diefstal;
- 4 vernieling aan/van auto's;
- 5 diefstal uit bedrijf.

Dit beeld komt overeen met het beeld voor de drie winkelgebieden. Ook hier geldt dat wat aantallen betreft de vermogensdelicten (diefstal fiets, diefstal met braak (auto of woning/bedrijf)) en vernieling de belangrijkste delicten zijn. Auto's zijn vaak doelwit van misdrijven; zowel wat betreft vernieling als diefstal.

De gemiddelde woonbeleving van de inwoners van Zoetermeer is de afgelopen jaren redelijk constant gebleven. Hangplekken en daarmee samenhangend hangjongeren zijn echter veel inwoners een doorn in het oog. Overlast van hangjongeren is, zeker in het Stadscentrum, een groot probleem dat alleen maar lijkt toe te nemen. Dit blijkt onder andere uit onderzoek onder de bewoners van Zoetermeer. Ook de leden van de werkgroep waren tijdens de workshop deze mening toegedaan. Hangjongeren, verkeersoverlast en vernielingen worden als drie prioritaire veiligheidsproblemen binnen de drie winkelcentra gezien. Opvallend is dat, ondanks hun absoluut hoge aantal, vermogensdelicten door de leden van de werkgroep niet als prioritair veiligheidsprobleem werden aangeduid.

Kijken we naar de drie winkelgebieden afzonderlijk dan komt het volgende beeld naar voren. De Dorpsstraat is een attractief gebied waarbij de vele steegjes en de verkeerssituatie veiligheidsrisico's met zich mee brengen. Wat dit laatste betreft gaat het dan vooral om het gebrek aan parkeerplaatsen, onduidelijke routing, te hard rijden en verkeerslawaaï. Op diverse plaatsen wordt overlast ervaren van jongeren, met name bij de Albert Heijn. In het Stadshart heerst ook onduidelijkheid over de routing voor (brom)fietsers, ondanks de scheiding van langzaam- en snelverkeer door de twee niveau's. De aanwezigheid van samenscholende jongeren en de daarmee gepaard gaande ervaren dreiging door bewoners en winkelpubliek, beho-

ren tot de grootste aandachtspunten. Deze aanwezigheid vertaalt zich echter niet in een opvallend hoog criminaliteitsniveau. Wel hangt het (deels) samen met de 'trekroutes' van het uitgaand publiek waar vernielingen worden gepleegd en zwerfvuil achterblijft. Andere problemen die men ziet komen overeen met de problematiek in veel Nederlandse stadscentra: wildplassen, winkeldiefstal en geluidsoverlast.

Rondom het 'Woonhart' is de zichtbaarheid heel slecht: deels onoverzichtelijke straten en weinig sociale controle. Ook hier heeft men last van jongeren die bij de centrale in- en uitgang muziek draaien, dansen en skaten en daarbij voorbijgangers hinderen. De 'trekroutes' van uitgaand publiek lopen vanuit het Stadshart deels langs het Woonhart waar onderweg veel misgaat: vernielingen aan auto's, fietsen, bushaltes, ruiten.

Inleiding

De opdracht

De gemeente Zoetermeer kent een tweetal hoofdwinkelcentra in de stad; het oude historische centrum 'Dorpsstraat' en iets verder gelegen het nieuwere moderne centrum 'Stadshart'. Vlakbij het Stadshart is de nieuwe woonboulevard het 'Woonhart' gevestigd.

In het winkelgebied Zoetermeer leeft het gevoel dat de onveiligheid de afgelopen jaren is toegenomen. In overleg met het Regionaal Platform Criminaliteitsbeheersing Veilig Ondernemen Haaglanden is daarom besloten om de veiligheid in het winkelgebied te waarborgen door het traject te doorlopen dat beschreven staat in het Handboek Keurmerk Veilig Ondernemen Winkelcentra (KVO-W genaamd).

In het winkelgebied zijn drie ondernemersverenigingen actief, die zich onder andere richten op het verbeteren van de veiligheid in de winkelcentra. Er is een werkgroep geformeerd die het traject richting KVO-W coördineert.

Als doel van het traject streeft de werkgroep ernaar om de veiligheid in het winkelgebied structureel op een hoger niveau te brengen. Het gaat dan in eerste instantie om de veiligheid in de openbare ruimte (KVO 1^e ster).

Bij het hoger niveau van veiligheid wordt concreet gedacht aan o.a.:

- duurzame en structurele samenwerking met publieke en private partijen;
- vermindering van bedrijfsschade;
- verkrijgen/ behouden van het goed imago van de winkelcentra en versterking van de concurrentiepositie;
- veiliger en prettiger werken door de werknemers;
- prettiger winkelen door de bezoekers;
- efficiëntere en effectievere aanpak van criminaliteit door de politie;
- sociaal- economische ontwikkeling van het gebied door de gemeente.

In het kader van de eerste fase van het traject is DSP-groep verzocht de nulmeting uit te voeren. De nulmeting moet antwoord geven op de volgende vraag:

Wat zijn de belangrijkste veiligheidsproblemen in het winkelgebied?

Om deze vraag te beantwoorden hebben we gebruik gemaakt van de volgende bronnen:

- analyseren van documenten¹;
- politiecijfers van de politie Haaglanden;
- cijfers van de gemeentelijke brandweer Zoetermeer;
- schouw van de drie winkelgebieden;
- interviews met enkele betrokkenen;
- interactieve workshop met de leden van de (uitgebreide) werkgroep.

Noot 1 Zie documentenlijst in bijlage 1.

Het uitvoeren van de nulmeting dient nadrukkelijk aan de eisen te voldoen die het KVO-W stelt.

Het Keurmerk Veilig Ondernemen Winkelcentra

Het Keurmerk Veilig Ondernemen voor Winkelcentra is ontstaan binnen het Nationaal Platform Criminaliteitsbeheersing (NPC). Het KVO-W gaat over de ambitie om door samenwerking tussen de betrokken partners en met behulp van concrete werkafspraken en maatregelen een winkelcentrum te creëren dat veilig is en waar consumenten graag komen.

Het Keurmerk bestaat uit 3 delen:

- 1 het organiseren van samenwerking tussen de publieke en private partners en het gezamenlijk aanpakken van veiligheid in het winkelcentrum;
- 2 veiligheid van de individuele winkels;
- 3 veiligheid van het winkelcentrum in zijn omgeving.

Voor elk deel is een ster te verdienen. De tweede en derde ster kan je echter pas krijgen als je eerst de eerste ster voor publiek private samenwerking en plan van aanpak hebt gehaald.

Zoetermeer heeft de ambitie om op korte termijn de eerste ster te behalen.

Aan het behalen van de eerste ster zijn de volgende eisen verbonden:

- Organiseren van publiek private samenwerking tussen minimaal de volgende partijen: politie, gemeente, brandweer en winkeliers.
- Schriftelijk vastleggen van deze samenwerking.
- Maken van een veiligheidsanalyse van het gebied, die de prioritaire problemen aangeeft en zo een basis kan vormen voor een gerichte keuze van maatregelen (nulmeting).
- Opstellen van een plan van aanpak, waarin in ieder geval aandacht wordt besteed aan toezicht, onderhoud en bouwkundige eisen.
- Opstellen en communiceren van huisregels gericht op het publiek.
- Monitoring.

Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk besteden we kort aandacht aan de organisatie van de gestructureerde samenwerking. Dit is een belangrijke eis op weg naar het behalen van de eerste ster. Hoofdstuk twee vormt de kern van het onderzoek waarin we kijken naar de veiligheidsproblemen in het winkelgebied. We maken daarbij gebruik van de bevindingen vanuit de verschillende bronnen, vergelijken die onderling en geven prioriteiten aan. In hoofdstuk drie bespreken we de drie subgebieden: de Dorpsstraat, het Stadshart en het Woonhart. We beschrijven de gebieden en kijken tevens per gebied naar de veiligheidsproblemen. Het rapport wordt afgesloten met een kort overzicht van de genomen maatregelen en geeft daarmee een aanzet voor het Plan van Aanpak.

1 Samenwerking

De kracht van het Keurmerk schuilt in duurzame samenwerking. De eisen hiervoor staan in deel B (samenwerking en communicatie) en deel C (plan van aanpak). In dit hoofdstuk kijken wij naar die eisen die betrekking hebben op het organiseren van de samenwerking.

De winkelcentra Dorpsstraat, Stadshart en Woonhart zijn gelegen in de gemeente Zoetermeer en omvatten ongeveer 466 winkelbedrijven/warenhuizen en andere bedrijven. Om een impressie te krijgen van de omvang en de organisatiegraad van de afzonderlijke winkelcentra volgen enkele cijfers²:

Tabel 1.1

	Verkoopvloeropp m ² 1999	Aantal hectare	Winkels en overige ondernemingen	Aantal leden van winkeliersver.
Stadshart	35210	26	275	201
Woonhart	20435	4	25	19
Dorpsstraat	10210	11	81	71

In Zoetermeer is een werkgroep geformeerd die het hele traject richting KVO-W coordineert. In de werkgroep zitten gemandateerde vertegenwoordigers vanuit verschillende partijen. De partijen die zijn vertegenwoordigd:

- Gemeente Zoetermeer;
- Regionaal Platform Criminaliteitsbeheersing Veilig Ondernemen Haaglanden;
- Politie;
- Brandweer;
- Kamer van Koophandel Zoetermeer;
- Dorpscentrum Zoetermeer;
- Vereniging Promotie Woonhart Zoetermeer;
- Vereniging Promotie Stadshart Zoetermeer.

Hiermee is voldaan aan de voorwaarde van de organisatie van een gebiedsgebonden samenwerkingsverband. Volgens het KVO-W moeten politie, brandweer, gemeente en winkeliers minimaal betrokken zijn bij het samenwerkingsverband. Indien nuttig worden daarnaast tevens eigenaren van onroerend goed, klanten, woningbeheerders en welzijnsinstellingen betrokken en alle andere partijen die een nuttige rol zouden kunnen vervullen. In het projectplan van de gemeente staat aangegeven dat ook vastgoedmaatschappijen, de vereniging van eigenaren en de NS zijn benaderd voor het project. Tevens kan nog overwogen worden een bewonerscommissie bij het overleg te betrekken, aangezien in alle drie de winkelgebieden woningen aanwezig zijn.

Noot 2 Uit Projectplan KVO gemeente Zoetermeer

Met de ondertekening van het convenant ³ op 12 november 2002 door de politie, de gemeente, de winkeliersverenigingen, de brandweer en de NS is aan de voorwaarde tot schriftelijke vastlegging voldaan. Aan deze voorwaarde zijn echter ook enige specificaties verbonden. Zonder hier verder uitgebreid op in te gaan kan gesteld worden dat een aantal van deze eisen nog nader uitgewerkt moeten worden. Dit geldt voor de volgende specificaties:

- wat zijn de doelen van het samenwerkingsverband; waarbij het met name gaat om de concreetheid;
- een beschrijving op welke wijze de doelen bereikt zullen worden;
- op welke wijze bepaald wordt of de doelen behaald zijn;
- specifieke rol en bijdrage van de partijen;
- rechten en plichten van partijen jegens elkaar;
- procedure in geval van klachten/ontevredenheid van partijen jegens elkaar;
- financiële zaken aangaande de samenwerking
- wanneer men de samenwerking en de resultaten evalueert (minimaal jaarlijks) en door wie de evaluatie wordt uitgevoerd.

Aan bovenstaande punten moet in het Plan van Aanpak nog nader aandacht worden besteed.

Noot 3 Zie bijlage 2

2 Probleemanalyse en prioritering

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk richten we ons op het beantwoorden van de hoofdvraag van dit onderzoek: Wat zijn de belangrijkste veiligheidsproblemen in het winkelgebied?

Het KVO-W stelt als eis dat in een veiligheidsanalyse minimaal gegevens zijn opgenomen over de volgende veiligheidsproblemen:

- inbraak;
- winkeldiefstal;
- graffiti en vandalisme;
- overval;
- auto-inbraak;
- fietsendiefstal;
- brandstichting;
- zakkenrollerij;
- drugsoverlast.
- hangplekken;
- zwerfvuil;
- gevoelens van bedreiging en onveiligheid;

Naar aard van de problematiek brengen we deze opsomming terug tot drie hoofdcategorieën:

- 1 Criminaliteit.
- 2 Leefbaarheid⁴.
- 3 Onveiligheidsgevoelens.

Deze worden respectievelijk behandeld in paragraaf 2.2, 2.3 en 2.4.

Het hoofdstuk wordt afgesloten met een plattegrond van het totale winkelgebied. Op deze plattegrond hebben we de veiligheidsproblemen gevisualiseerd. Daarmee biedt de plattegrond in één oogopslag een overzicht van de 'hot spots' in het totale winkelgebied en vormt het als het ware een visuele samenvatting van de probleemanalyse.

Bij het maken van de probleemanalyse is gebruik gemaakt van diverse bronnen:

- Bestaande schriftelijke documenten.
De belangrijkste documenten zijn in dit verband de Leefbaarheids- en Veiligheidsmonitor Zoetermeer uit 2001. Hierin zijn drie soorten cijfers te vinden: politiecijfers van de politie Haaglanden, cijfers over slachtofferschap en zogenaamde "kerncijfers" over de perceptie van criminaliteit.
- Speciaal voor het onderzoek opgevraagde cijfers:
Het betreft hier politiecijfers van de politie Zoetermeer en cijfers van de gemeentelijke brandweer Zoetermeer voor de jaren 2001 en 2002 (politiecijfers tot 1 november 2002).

Noot 4 Onder leefbaarheid verstaan we hier de volgende in het KVO genoemde veiligheidsproblemen: hangplekken, zwerfvuil en drugsoverlast.

- Informatie uit speciaal voor het onderzoek verrichte onderzoeksactiviteiten.

Het betreft hier zowel informatie uit de schouw als uit de workshop die georganiseerd is voor de leden van de (uitgebreide) werkgroep.

Het gebruik maken van zoveel bronnen van uiteenlopende aard levert een breed scala aan informatie op, zodat een goede basis gelegd kan worden voor een gedegen analyse.

Er kleven echter ook nadelen aan het vergelijken van gegevens uit zulke verschillende bronnen. Gehanteerde probleemdefinities en geografische eenheden sluiten niet altijd goed op elkaar aan waardoor er soms een gevoel ontstaat dat er appels met peren worden vergeleken en het niet altijd makkelijk is om heldere conclusies te trekken of eenduidige prioriteiten te bepalen.

Daarom zijn naast de conclusies die te trekken zijn uit de beschikbare cijferbronnen de uitkomsten van de workshop hier essentieel, met name voor het bepalen van prioriteiten. Tijdens de workshop kregen de volgende problemen de hoogste prioriteit:

- 1 Graffiti en vernieling.
- 2 Hangjongeren.
- 3 Verkeersoverlast.

In onderstaande paragrafen zullen we nagaan in hoeverre deze prioritering van de werkgroep door de cijfers wordt ondersteund dan wel aanleiding geven tot een herbezinning van de gestelde prioriteiten.

2.2 Criminaliteit

2.2.1 Criminaliteit in heel Zoetermeer

In Zoetermeer is de criminaliteit de afgelopen jaren gestegen. Ze ligt nu zelfs boven het landelijke gemiddelde, maar onder die in grote en middelgrote steden⁵.

In tabel 2.1 wordt een overzicht gegeven van de geregistreerde misdrijven in Zoetermeer vanaf 1990 tot aan de eerste helft van 2001.

Noot 5 Zie rapport 'Bouwen aan bindingen' van R. van Ginkel en L. Deben.

Tabel 2.1 Misdrijven volgens het Wetboek van Strafrecht in Zoetermeer, vergelijking over de afgelopen jaren (Bron: Politie Haaglanden, Leefbaarheidsmonitor 2001)

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	1 ^e helft 2001
Seksuele misdrijven:												
Schennis eerbaarheid	13	20	36	39	36	39	36	35	20	56	30	12
Aanranding	18	19	25	21	9	20	22	39	23	46	42	8
Verkrachting	10	14	13	11	15	14	12	15	16	16	12	8
Overig	10	23	11	17	35	14	17	8	18	18	24	15
Misdrijven met geweld (zonder diefstaf):												
Bedreiging	28	21	19	29	50	62	105	77	126	143	121	125
Mishandeling	108	110	140	134	170	151	217	273	273	446	463	214
Doodslag (poging)	12	4	5	7	15	12	11	19	24	16	19	15
Overig	1	0	3	1	1	1	1	1	2	0	0	2
Diefstal:												
Fietsen	1540	1776	1654	1296	1637	1240	1573	1430	1299	1143	1470	589
Bromfietsen	144	191	231	166	249	154	202	298	221	170	208	82
Motorvoertuigen	155	204	292	297	257	265	253	249	305	244	334	134
Uit/vanaf voertuig	1035	1081	1572	1537	1100	951	1071	1123	951	922	1221	993
Gewapende overval		8	13	14	21	18	13	10	16	15	26	5
Berooving op straat	25	15	32	42	59	76	96	105	95	118	152	90
Zakkenrollerij	34	54	200	186	126	122	123	124	182	179	216	172
Winkeldiefstal	299	377	443	456	490	438	484	430	384	358	334	234
Diefstal uit woning	346	326	511	507	706	529	510	398	404	548	619	281
Diefstal uit school		55	76	67	100	60	51	39	45	96	71	79
Diefstal uit bedrijf	358	298	422	487	552	335	443	481	381	408	666	289
Diefstal uit sportcomplexen	84	101	139	87	137	31	22	30	22	28	35	69
Overig/Onbekend	607	802	990	741	867	1037	1031	1171	1201	1170	1202	548
Vernieling:												
Auto's	279	329	422	446	428	486	674	736	569	701	720	405
Openbare gebouwen	127	95	152	108	81	43	63	62	37	79	111	45
Overig	234	216	299	289	400	508	529	684	611	597	508	330

Uit tabel 2.1 blijkt dat van de genoemde misdrijven de volgende vijf delicten qua aantal het hoogst scoren.

Top 5 misdrijven Zoetermeer:

- 1 Fietsendiefstal (1470).
- 2 Diefstal uit/vanaf voertuigen (1221).
- 3 Overige diefstal (1202).
- 4 Vernieling aan/van auto's (720).
- 5 Diefstal uit bedrijf (666).

Als we kijken naar de trends over de jaren heen blijkt dat met name het aantal diefstallen uit bedrijf, bedreigingen, mishandelingen, berovingen op straat en vernielingen in de jaren negentig sterk zijn toegenomen (zie tabel 2.1).

Ook is er een stijgende lijn te ontdekken in het aantal gevallen van zakkenrollerij.

Uit de tabel blijkt verder dat o.a. het aantal winkeldiefstallen in de loop der jaren is afgenomen. Het is niet duidelijk of hier sprake is van een daadwerkelijke daling of dat er gewoon steeds minder aangifte van dit delict wordt gedaan.

Wijkt dit beeld van heel Zoetermeer nu af van de criminaliteit in de drie winkelgebieden?

2.2.2 Nadere analyse per geografisch gebied

Aan de politie Zoetermeer is gevraagd een overzicht te geven van de delicten die plaats hebben gevonden in de drie winkelgebieden sinds 2001. De resultaten staan vermeld in de tabellen 2.2, 2.3 en 2.4.

In de bijlage is tevens een overzicht opgenomen met gegevens van de brandweer over brand en hulpverlening 2001/2002 per winkelgebied.

Tabel 2.2 delicten Woonhart (Bron: cijfers politie Zoetermeer)

soort delict:	2001	2002 tot 1-11
inbraak woning/bedrijf	5	5
vernieling/graffiti/vandalisme	4	3
diefstal fiets	8	3
winkeldiefstal	6	6
zakkenrollerij	1	2
inbraak auto	1	-
bedreigingen	-	-
brandstichting	-	-
overvallen	-	-
drugsoverlast	-	-

Tabel 2.3 delicten Dorpsstraat (Bron: cijfers politie Zoetermeer)

soort delict:	2001	2002 tot 1-11
inbraak woning/bedrijf	20	20
vernieling/graffiti/vandalisme	12	5
diefstal fiets	47	41
winkeldiefstal	15	13
zakkenrollerij	7	1
inbraak auto	5	2
bedreigingen	1	2
brandstichting	1	0
overvallen	0	0
drugsoverlast	-	-

Tabel 2.4 delicten Stadshart (Bron: cijfers politie Zoetermeer)

soort delict	2001	2002 tot 1-11
inbraak woning/bedrijf	75	53
vernieling/graffiti/vandalisme	153	55
diefstal fiets	442	323
winkeldiefstal	155	133
zakkenrollerij	132	80
inbraak auto	266	153
bedreigingen	■	■
brandstichting	7	0
overvallen	3	4
drugsoverlast	7	3

Uit de drie tabellen blijkt dat de meeste delicten in het Stadshart worden gepleegd. Op zich is dit niet verrassend aangezien dit het grootste gebied behelst met de meeste winkels, bezoekers, inwoners etc.

Verder verschillen de cijfers voor de onderzoeksgebieden weinig van het algemene beeld in Zoetermeer. Uit deze cijfers blijkt immers dat ook binnen het winkelgebied wat aantallen betreft eenvoudige diefstal (winkeldiefstal, diefstal fiets), diefstal met braak (inbraak auto, inbraak woning) en vernieling de belangrijkste delicten zijn.

In het verlengde hiervan blijkt uit de Leefbaarheidsmonitor dat ten opzichte van 1999 voor wat betreft het kerncijfer van vermogensdelicten⁶ in het Stadscentrum een opmerkelijke verslechtering is opgetreden.

In de Leefbaarheids- en veiligheidsmonitor 2001 zijn ook cijfers opgenomen omtrent slachtofferschap van de respondenten. Deze cijfers geven een vollediger beeld van de omvang van de criminaliteit dan de politiecijfers, omdat bij politiecijfers altijd sprake is van een zgn. "dark number". Een aantal delicten zijn voorgelegd aan de respondenten met de vraag of zij of hun huishouden in de afgelopen twaalf maanden hiervan het slachtoffer zijn geworden. Voor de betreffende drie wijken gelden de volgende cijfers⁷:

Tabel 2.5 Slachtofferschap in percentages op diverse delicten in de wijken Dorp, Stadscentrum en de Leyens in 2001 (Bron: Leefbaarheidsmonitor 2001)

	Dorp	Stadscentrum	de Leyens
inbraak	8	3	4
autodelicten	30	31	30
fietsendiefstal	14	5	12
gewelddelicten ⁸	5	4	4
overige vernielingen ⁹	10	6	11
vermogensdelicten ¹⁰	12	5	11

Bovenstaande tabel is slechts ter indicatie. Het is lastig hieruit algemene conclusies te trekken aangezien de wijken niet precies overeenkomen met onze onderzoeksgebieden. Zo is met name de wijk de Leyens veel groter dan het daarin gelegen en voor ons relevante 'Woonhart'.

Noot 6 Hieronder vallen fietsendiefstal, diefstal uit auto's, beschadiging/vernieling aan auto's en diefstal vanaf auto's, inbraak woningen).

Noot 7 De drie winkelgebieden Dorpsstraat, Stadshart en Woonhart maken respectievelijk deel uit van de volgende wijken: Dorp, Stadscentrum en de Leyens (volgens de wijk-en buurtindeling van de gemeente Zoetermeer).

Noot 8 Bestaande uit de categorieën: beroving met geweld, bedreiging met geweld en mishandeling.

Noot 9 Exclusief auto.

Noot 10 Met uitzondering van autodelicten, fietsendiefstal en beroving met geweld.

Ook de definitie van problemen wijkt in deze tabel 2.5 af van de definitie van misdrijven uit het wetboek van strafrecht, die gehanteerd was in tabel 2.1. Wat in ieder geval geconcludeerd kan worden is dat het percentage 'autodelicten' met kop en schouders uitsteekt boven de overige cijfers. Hier valt ook vernieling van/aan auto's onder.

Geconcludeerd kan worden dat qua omvang vermogensdelicten en vernieling de grootste problemen zijn in zowel heel Zoetermeer als in de drie winkelgebieden. We gaan daarom deze twee typen delicten nog eens wat nader analyseren.

2.2.3 Nadere analyse per type criminaliteit

Vermogensdelicten

Uit tabel 2.1 bleek duidelijk dat de vermogensdelicten wat absolute aantallen betreft het hoogst scoren.

Binnen de categorie vermogensdelicten zijn fietsendiefstal en diefstal uit/vanaf voertuig wat absolute aantallen betreft de meest voorkomende misdrijven. Ook de onduidelijke categorie "overig/onbekend" scoort hoog. Zoemen we nader in op de vermogensdelicten en kijken we naar de ontwikkeling in de tijd, dan krijgen we het volgende beeld¹¹. Met uitzondering van bromfietsdiefstallen, gewapende overvallen en winkeldiefstallen zijn in 2001¹² de vermogensdelicten gestegen. De grootste procentuele stijging t.o.v. 1999 is te zien in de diefstallen uit bedrijven (+ 90%) en diefstallen uit/vanaf voer- of vaartuig (+ 66%). Minder sterk gestegen zijn berovingen op straat (+ 38%) en zakkenrollerij (+ 33%). Bij al deze delicten is er sprake van een in de loop der tijd gestaag stijgende tendens. Uitzondering hierop vormt fietsendiefstal. Het aantal fietsendiefstallen in 2000 is in vergelijking tot 1999 duidelijk gestegen, maar als we de omvang over meerdere jaren bekijken, blijkt er eerder sprake te zijn van een fluctuerende dan stijgende trend.

Al is het moeilijk om uit dit genuanceerde beeld een heldere conclusie te trekken, toch lijkt overall van een lichte stijging sprake te zijn.

Dit komt grotendeels overeen met het kerncijfer voor vermogensdelicten uit de Leefbaarheidsmonitor¹³. In de perceptie van de respondenten is er een geringe toename waarneembaar in de frequentie van vermogensdelicten.

Vernieling, graffiti en vandalisme

Terugkerend naar de absolute geregistreerde aantallen uit tabel 2.1 staat naast fietsendiefstal en diefstal uit/vanaf voertuigen het aantal vernielingen, met name aan auto's, op een consequent hoog niveau. Auto's zijn dus vaak doelwit van misdrijven.

Dit blijkt tevens uit de Leefbaarheidsmonitor waar 'autodelicten'¹⁴ in de perceptie van de respondenten zeer hoog scoren.

We zien ook dat het aantal vernielingen aan auto's een duidelijk stijgende tendens vertoont over de jaren heen.

Noot 11 Ontleend aan de gegevens uit de Leefbaarheidsmonitor 2001.

Noot 12 Het onderzoek is in 2001 gepubliceerd maar heeft betrekking op de tweede helft 2000 en de eerste helft 2001.

Noot 13 De Leefbaarheidsmonitor is een onderzoek naar de leefbaarheid en veiligheid in Zoetermeer in de ogen van de inwoners. Het onderzoek wordt eenmaal in de twee jaar gehouden door de gemeente. In het onderzoek wordt gebruik gemaakt van kerncijfers die de perceptie van de respondenten op verschillende buurtproblemen weergeven. Daarnaast zijn er cijfers opgenomen over slachtofferschap.

Noot 14 'Autodelicten': diefstal uit en van de eigen auto en vernieling of diefstal aan de buitenkant van de auto.

Bij vernieling aan openbare gebouwen is dit beeld iets minder eenduidig. Dit komt overeen met de gegevens hierover uit de Leefbaarheids- en Veiligheidsmonitor 2001.

Tabel 2.6 Veranderingen in vormen van bekladding en/of vernieling
(Bron: Leefbaarheidsmonitor 2001)

	toegenomen	gelijk gebleven	afgenomen
bekladding van muren en/of gebouwen	20	63	17
bekladding van straatmeubilair	17	69	14
bekladding van telefooncellen	17	69	14
bekladding van bus- en/of stationshokjes	25	64	11
vernieling van/aan gebouwen	21	70	9
vernieling van/aan straatmeubilair	19	72	9
vernieling van telefooncellen	22	66	12
vernieling van/aan bus- en/of stationshokjes	33	58	9

Uit de tabel blijkt dat gemiddeld circa tweederde van de respondenten van mening is dat bekladding en vernieling in 2001 gelijk is gebleven. Van de overige respondenten denkt een klein aantal dat bekladding en vernieling is afgenomen, een iets groter deel denkt dat dit is toegenomen. De respondenten zijn het er niet over eens of bekladding van muren en/of gebouwen nou toe- of afgenomen is. Meer eenduidigheid lijkt te bestaan over vernieling en bekladding van bus- en/of stationshokjes: dit lijkt met stip te stijgen.

Bekladding en vernieling maken ook deel uit van het kerncijfer van perceptie van verloedering in de buurt. Vergeleken met andere buurtproblemen komt in de perceptie van de respondenten verloedering het vaakst voor. Zowel in Dorp als in Stadscentrum zijn op dit onderdeel lichte stijgingen te zien. Het Stadscentrum heeft een relatief hoge score op dit onderdeel.

In de workshop werd aangegeven dat vernieling binnen het winkelgebied vooral bestaat uit graffiti, vernieling van ruiten, auto's,abri's en vernieling van ander straatmeubilair. Bij de daders kan volgens de leden van de werkgroep een onderscheid in drie groepen worden aangebracht: hangjongeren, kroegverlaters en een beperkte groep graffiti plegers. Deze laatste groep gaat speciaal op zoek naar de goed zichtbare plekken om graffiti op aan te brengen.

De overige vernielingen vinden volgens de leden van de werkgroep voornamelijk plaats op de uitgaansavonden in het station en op de looproutes naar de woonwijken.

2.3 Leefbaarheid

Het KVO-W stelt als eis dat in een nulmeting nadere gegevens zijn opgenomen over hangplekken (hangjongeren), zwerfvuil en drugsoverlast. Aangezien 'verkeersoverlast' in de workshop sterk naar voren kwam en dit ook als een vorm van (on)leefbaarheid gezien kan worden, besteden we daar in dit verband ook aandacht aan.

Maar alvorens in te zoemen op deze specifieke vormen van overlast, zullen we eerst wat gegevens vermelden die een indicatie geven van de leefbaarheid in het algemeen.

Een indicatie voor de leefbaarheid in het algemeen vormt de woonbeleving van de inwoners van Zoetermeer. Het blijkt dat de gemiddelde woonbeleving van de Zoetermeerse inwoners na drie Leefbaarheidsonderzoeken vrijwel

constant is gebleven. De respondenten geven hun woning een gemiddeld rapportcijfer van 7,7 en de woonomgeving een 7,2.

Uit het Wijkactieplan 2002 blijkt dat de bewoners het 'Dorp' ervaren als een prettige en fijne wijk waar het goed wonen is en waarbij het dorpse karakter is behouden. De bewoners voelen zich sociaal betrokken bij de woonomgeving. Men is met name tevreden over de straatverlichting.

Ondanks goede voorzieningen in de directe omgeving onder meer door de nabijheid van het Stadshart, ervaren de bewoners toch een afnemend voorzieningen niveau. Uit de wijkanalyse van het Stadshart blijkt dat de bewoners het over het algemeen een geanimeerde wijk vinden om in te wonen, met veel voorzieningen dicht bij huis.

Over het Woonhart zijn geen gegevens bekend.

Al met al geven deze algemene gegevens geen grote reden tot grote bezorgdheid.

Laten we eens kijken naar meer specifieke vormen van overlast die invloed hebben op de leefbaarheid.

Hangjongeren

Vraag een Zoetermeerder wat hem of haar het meest ergert in de woonomgeving en de kans is groot dat hangjongeren worden genoemd¹⁵. Uit de wijkanalyse voor het Centrumgebied¹⁶ blijkt dat overlast van jongeren, met name in het Stadscentrum, als één van de grootste problemen geldt. Bewoners klagen over hangjongeren en bijbehorende overlast. Wat bewoners in het gedrag van jongeren stoort is het lawaai van hun scooters of brommers en geluidsapparatuur, de rommel die ze veroorzaken, het vandalisme en de baldadigheid waaraan ze zich schuldig maken en hun dominante aanwezigheid als zodanig. Jongeren worden daarmee niet alleen vaak zelf gezien als een probleem maar ook als de oorzaak van andere problemen.

Ook tijdens de workshop kwamen 'hangjongeren' als één van de drie grootste veiligheidsproblemen in de winkelcentra naar voren. Daarbij werd de problematiek vanuit verschillende invalshoeken benaderd: jongerenoverlast op het station, skatende jeugd in het Woonhart, baldadigheid 's avonds en in weekend etc.

Daarbij werd aangegeven dat de aanwezigheid van de jongeren vaak al voldoende is om overlast te ervaren. Een groep jongeren is voor velen bedreigend wat leidt tot het ontstaan van onveiligheidsgevoelens.

Tijdens de workshop werd aangegeven dat de jongeren over het algemeen in de leeftijd tussen de 14 en 18 jaar oud zijn. De groepen zijn divers samengesteld (zowel jongens als meisjes en zowel allochtoon als autochtoon). Alcohol- en drugsgebruik speelt nagenoeg geen rol.

Jongerenoverlast is vaak uitgaansgerelateerd. De uitgaande jongeren in Zoetermeer maken gebruik van verschillende aanlooproutes om in de Zoetermeerse discotheken en cafés te komen. Uit de bewonersenquête 2001 blijkt dat 36% van de respondenten in zijn of haar buurt overlast van jongeren ondervindt als ze naar de uitgaansgelegenheden toegaan of er van terugkeren.

Noot 15 Zie rapport 'Bouwen aan bindingen' van R. van Ginkel en L. Deben, p.55.

Noot 16 Het Centrumgebied bestaat uit de wijken Stadscentrum, Dorp en Driemanspolder.

Onder andere in de wijken Centrum en Buytenwegh/ de Leyens ondervinden de respondenten meer dan gemiddeld overlast van jongeren die uitgaan¹⁷. De respondenten die wel eens overlast ondervinden van uitgaande jongeren gaven aan dat dit voornamelijk in de vorm van geluidsoverlast is. Tabel 2.7 geeft een overzicht.

Tabel 2.7 Soorten overlast die men ondervindt (Bron: Omnibusenquête 2001)

soorten overlast	aantal keren genoemd*	in % van het totaal aantal respondenten dat deze vraag beantwoord heeft
geluidsoverlast	504	92%
vandalisme	323	59%
vervuiling	270	49%
diefstal	149	27%
intimidatie	114	21%
anders, nl.	36	7%
Totaal aantal respondenten	546	

* men mocht meer antw. geven

Naast geluidsoverlast (92%) werden verder vandalisme (59%), vervuiling (49%), diefstal (27%) en intimidatie (21%) genoemd. Het overgrote deel van de respondenten gaf aan dat deze overlast voornamelijk na twaalf uur 's nachts is en in de weekenden.

Ook in de Leefbaarheids- en Veiligheidsmonitor 2001 zijn vragen opgenomen die betrekking hebben op (jongeren)overlast (zie tabel 2.8 en 2.9). In de ogen van de Zoetermeeders is de overlast in het Stadscentrum in 2001 sterk gestegen¹⁸. In 1999 was er nog sprake van een daling van geluidsoverlast in Stadscentrum. In 2001 komen in Stadscentrum andere vormen van geluidsoverlast (exclusief verkeer) en overlast door groepen jongeren vaker voor. In vergelijking met 1999 is het percentage van respondenten dat (bijna) nooit hinder ondervindt van jongerenoverlast afgenomen. Dit geldt voor alle genoemde vormen van jongerenoverlast. Het Stadscentrum is één van de wijken waar zich de grootste stijgingen voor wat betreft de overlast van groepen jongeren hebben voorgedaan. Tevens behoort de wijk tot de buurten met de hoogste gemiddelden voor deze vorm van overlast.

Tabel 2.8 Verdeling van antwoorden op de drie items uit het kerncijfer perceptie van buurtproblemen – overlast, in percentages (Bron: Leefbaarheidsmonitor 2001)

	komt vaak voor	komt soms voor	komt (bijna) nooit voor
Andere vormen van geluidsoverlast (exclusief verkeer)	15	40	45
overlast van groepen jongeren	19	43	38
overlast door omwonenden	8	28	64

Noot 17 Met nog dieper ingezoomd de subbuurt Stadscentrum Noord met de meest negatieve score van 76% van de respondenten die in zijn/haar buurt jongerenoverlast ondervindt.

Noot 18 Hieronder vallen: andere vormen van geluidsoverlast, overlast van groepen jongeren, overlast door omwonenden.

Tabel 2.9 Mate van hinder door vormen van jongerenoverlast in de buurt, in percentages (Bron: Leefbaarheidsmonitor 2001)

	vaak hinder ondervonden	soms hinder ondervonden	(bijna) nooit hinder ondervonden
Op straat hinderlijk worden aangesproken	2	15	83
Op straat geïntimideerd of bedreigd worden door jongeren	2	9	89
Vervuiling van straat, plein of park door jongeren	18	37	45
Vervuiling van portieken of bergingen door jongeren	8	18	74
Samenscholing van jongeren in buurtwinkelcentrum	13	31	56
Geluidsoverlast door jongeren	15	41	44

Al met al kan geconcludeerd worden dat overlast van (hang)jongeren een vrij groot probleem vormt en dat dit, zeker in het Stadscentrum, ook lijkt te stijgen.

Zwerfvuil

'Rommel op straat' is één van de vijf vormen van buurtproblemen die samen de indicator verloedering vormen in de Leefbaarheidsmonitor. De perceptie van de verloedering in de buurt is voor Zoetermeer licht gestegen ten opzichte van 1999. In Dorp en Stadscentrum zijn de cijfers, zowel voor verloedering in het algemeen als voor 'rommel op straat' licht gestegen, waarbij Stadscentrum relatief hoge scores heeft. 'Hondenpoep op straat' is de vorm van verloedering die het vaakst voorkomt in Zoetermeer (80%). Ongeveer driekwart van de respondenten geeft in 2001 aan dat 'rommel op straat' voorkomt. Uit de wijkanalyse van het Centrumgebied (bestaande uit de wijken Driemanspolder, Stadscentrum en Dorp) blijkt dat zwerfvuil in en rondom het Stadshart door de bewoners als één van de knelpunten wordt ervaren.

Drugsoverlast

In de Leefbaarheidsmonitor zijn ook vragen opgenomen over drugsoverlast. De hinder die de respondenten ondervinden van drugsverslaafden is in 2001 vrijwel hetzelfde als in 1999. Volgens tussen de 88 en 96 % van de respondenten komt drugsoverlast (bijna) nooit voor. De problematiek speelt zich bovendien nog grotendeels af in andere wijken. Daarmee kan gezegd worden dat drugsoverlast dus geen groot probleem is in het winkelgebied. Dit sluit aan bij de mening van de deelnemers van de workshop. Drugsoverlast is wel door enkele deelnemers genoemd, maar werd niet als prioritair probleem gezien.

Verkeersoverlast

In de workshop werden een aantal problemen naar voren gebracht die samengevoegd konden worden onder de noemer 'verkeersoverlast':

- fietsers/auto's die de verkeersregels negeren;
- het laden en lossen verloopt problematisch en
- wild parkeren.

Uit de Leefbaarheidsmonitor blijkt dat agressief verkeersgedrag en geluidsoverlast door verkeer vaker dan gemiddeld hinder in Stadscentrum veroorzaken. De hinder van parkeerverlast komt in Dorp vaker voor dan gemiddeld. Dorp is ook met een percentage van 36 % de buurt waar de tevredenheid over de parkeergelegenheid het laagst is (gemiddeld is 52% (zeer) tevreden).

2.4 Onveiligheidsgevoelens

Uit de Leefbaarheids- en veiligheidsmonitor 2001 blijkt dat het percentage respondenten dat zich wel eens onveilig voelt in Zoetermeer na drie onderzoeken niet onderhevig is aan grote schommelingen (rond de 54%). De fluctuaties op buurtniveau zijn klein. In de buurten Dorp en Stadscentrum zijn de gevoelens van onveiligheid wel sterk toegenomen in vergelijking met 1999. In Dorp voelt 54% van de respondenten zich wel eens onveilig tegenover 57% in Stadscentrum. Dorp en Stadscentrum behoren daarmee op dit onderdeel tot de vijf slechtste buurten binnen Zoetermeer¹⁹. In Stadscentrum is de stijging in onveiligheidsgevoelens bij de eigen bewoners het grootst, namelijk + 18 %. Daarentegen zijn de onveiligheidsgevoelens in De Leyens aanzienlijk verminderd. Ook bij het kerncijfer 'dreiging'²⁰ valt het Stadscentrum in negatieve zin op doordat daar de hoogste scores worden gehaald. Dit kerncijfer dekt een uiteenlopende categorie aan problemen maar hangt naar ons idee sterk samen met het bestaan van onveiligheidsgevoelens.

Recent is door de gemeente een onderzoek gedaan onder jongeren naar onveiligheidsgevoelens en onveilige plekken.

Van de respondenten die wel eens in Zoetermeer gaan stappen, zegt 70% zich vaak of soms onveilig te voelen tijdens het stappen. De genoemde angsten bestaan vooral uit angst om lastig gevallen te worden (45%), beroving (14%) en samenscholing (12%).

In dit onderzoek wordt een overzicht gegeven van 15 onveilige locaties. Het winkelgebied komt zeven maal voor op deze lijst:

- Station Stadhuisplein;
- Stadshart/Dorpsstraat/Schinkelweg/Rokkeveenseweg;
- Stadshart/Dorpsstraat/Stationsstraat;
- Stadshart/Aidaschouw/ Broekwegzijde/ Broekwegschouw;
- Stadshart/Oostwaarts/Italielaan/Griekenlandlaan;
- Onderlangs;
- Promenade.

De hoogste percentages, waar zich dus de meeste respondenten onveilig voelen, betreffen echter gebieden buiten het onderzoeksgebied. Pas op de zevende plaats komen we voor de eerste keer een straat/gebied tegen die binnen het onderzoeksgebied ligt. Dit terwijl veel jongeren tijdens het stappen op de Promenade komen. In totaal zegt 37 % van de jongeren die op de Promenade komt en zich vaak of soms onveilig voelt in Zoetermeer zich daar onveilig te voelen.

2.5 Conclusies en prioritering

Als we kijken naar de omvang van de problematiek scoren vermogensdelicten hoog, en dan specifiek fietsendiefstal en diefstal uit/vanaf voertuig, gevolgd door vernieling. Tijdens de workshop met de werkgroep werden ook diverse vermogensdelicten genoemd als zijnde veiligheidsproblemen waar de winkelgebieden mee te kampen hebben. Deze vermogensdelicten kregen echter, in tegenstelling tot vernieling, geen prioriteit van de leden van de werkgroep. Behalve vernieling vonden de leden van de werkgroep het van belang om de leefbaarheid te verbeteren in het winkelgebied, en met name de verkeersoverlast en de overlast van hangjongeren aan te pakken. Uit de beschikbare gegevens blijkt dat overlast door jongeren inderdaad door veel

Noot 19 De gemeente Zoetermeer kent in totaal 6 wijken die bestaan uit 14 buurten.

Noot 20 Bestaande uit: bedreiging, dronken mensen op straat, vrouwen en mannen die op straat worden lastig gevallen, geweldsdelicten, drugsoverlast en tasjesroof.

gegevens blijkt dat overlast door jongeren inderdaad door veel bewoners van Zoetermeer gezien wordt als een ernstig probleem. Verkeersoverlast wordt ook gezien als problematisch, vooral in het Stadshart en Dorp. In het Woonhart lijkt dit minder te spelen.

Dit komt overeen met de analyse die gemaakt is door de deelnemers aan de workshop.

In hoofdlijnen kan derhalve gesteld worden dat de drie geprioriteerde problemen ook als problematisch uit de bus rollen op grond van de nadere cijferanalyse. De cijfers bieden dus een basis die de gestelde prioriteiten kan onderbouwen.

Opmerkelijk is echter wel dat het probleem dat qua omvang het hoogste scoort (vermogensdelicten) van de werkgroep geen prioriteit heeft gekregen. Dit kan te maken hebben met factoren als ernst, mate waarin het veiligheidsprobleem onrust en/of onveiligheidsgevoelens veroorzaakt, mate waarin men denkt bij de bestrijding van het probleem op korte termijn resultaten te kunnen boeken e.d. Omvang van het probleem is immers niet het enige zaligmakende criterium om een probleem prioriteit te geven.

Omdat deze vorm van criminaliteit er qua omvang echter zo duidelijk bovenuit springt, verdient het wel aanbeveling dat de werkgroep haar besluit om geen prioriteit te geven aan vermogenscriminaliteit nader toelicht en onderbouwt, zodat voor alle betrokkenen helder is op grond waarvan deze keuze gemaakt is.

De belangrijkste conclusies van de probleemanalyse voor het totale winkelgebied van Zoetermeer staan visueel weergegeven op bijgevoegd kaartje.

In het volgende hoofdstuk zullen de drie geprioriteerde problemen nader per winkelgebied in kaart worden gebracht. Zo'n nadere analyse vormt een goede basis voor het selecteren van maatregelen op maat. Overigens valt het daadwerkelijk selecteren en prioriteren van maatregelen buiten het bereik van de nulmeting (zie verder hoofdstuk 4).

Plattegrond 1: winkelgebied Zoetermeer

3 De drie gebieden nader in beeld

In dit hoofdstuk beschrijven we de drie deelgebieden: de Dorpsstraat, het Stadshart en het Woonhart. Dit doen we aan de hand van de observaties per deelgebied. Daarbij maken we gebruik van de door Van de Voordt en Van Wegen 1990 ontwikkelde criteria voor sociale veiligheid die door DSP-groep verder zijn ontwikkeld: zichtbaarheid, toegankelijkheid, zonering en attractiviteit.

Tevens beschrijven we opnieuw de veiligheidsproblemen, maar nu specifiek vanuit de betreffende deelgebieden. Elke paragraaf wordt afgesloten met een plattegrond van het subgebied, waarin de prioritaire problemen zijn gevisualiseerd. Op die manier is de problematiek voor de lezer in één oogopslag te overzien.

3.1 De Dorpsstraat

De Dorpsstraat maakt deel uit van de wijk 'het Dorp'. De Dorpsstraat is een oude kern met relatief kleine winkels en eenmanszaken (van gemiddeld 11,3 ha oppervlakte). In de straat staan voornamelijk laagbouw- en gestapelde woningen.

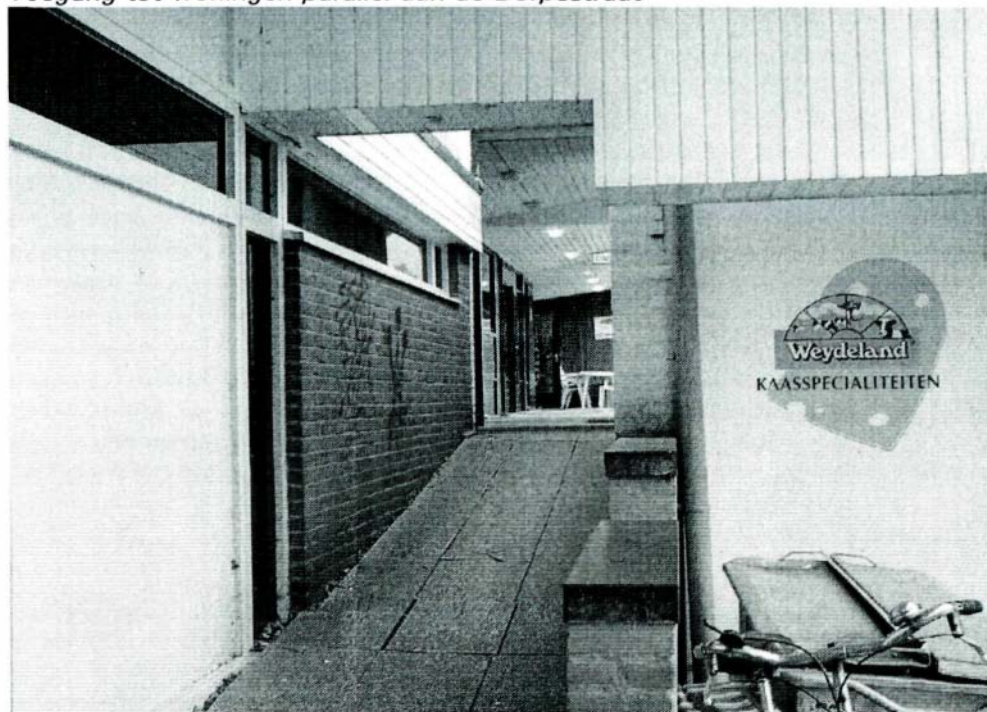
Het Dorpsstraat gebied wordt op dit moment herontwikkeld en als een stedelijke voorziening gezien. Het Dorp ligt samen met de wijken Driemanspolder, Palenstein en Stadscentrum ingeklemd tussen het hoofdwegenstelsel. Door de ligging van het Dorp en de interne wegenstructuur van de wijk vormt het Dorp een ideale mogelijkheid om als sluiproute te dienen voor de verbinding tussen de andere wijken.

Observatie van de sociale veiligheid

Zichtbaarheid

De Dorpsstraat is een lange tamelijk rechte straat met een lange zichtlijn. Op maaiveldniveau zijn vrijwel in de hele Dorpsstraat winkels en horeca gesitueerd. Op één hoog zijn woningen gevestigd. Een enkele keer wordt de begane grond bewoond of is een evenementencentrum uitgebreid over het hele gebouw. Overdag is de sociale controle door winkelpersoneel (semi-professionele controle) en passanten groot. In de avonden is er sociale controle van bewoners: ze overzien vanuit hun woning een deel van de straat. De rooilijn verspringt door bebouwing en uitstallingsruimte van winkels. Portieken zitten deels tot twee meter achter de rooilijn en bieden nauwelijks zicht. In de vele kleine zijsteegjes in de Dorpsstraat is het zicht niet goed en de sociale controle is er nihil. Ter hoogte van het Chinese restaurant op nummer 97 zijn de woningen boven de horecagelegenheid bereikbaar via een gang parallel aan de straat. Hierop is geen zicht van passanten of dergelijke.

Toegang tot woningen parallel aan de Dorpsstraat



Verder wordt de zichtbaarheid aangetast door wildparkeerders. Routes zijn niet meer duidelijk herkenbaar en verkeersonveilig.

De (toekomstige) verlichting van de Dorpsstraat wordt door winkeliers en politie als goed omschreven. In het kader van de herinrichting door de gemeente worden de steegjes beter verlicht.

Toegankelijkheid

De Dorpsstraat is een doorlooproute vanuit wijken in het (zuid-) oosten van Zoetermeer naar het Stadshart. Verder wordt de straat doorkruist door meerdere noord-zuidroutes voor snel- en langzaam verkeer. Het westelijke deel en een klein stukje van het oostelijk deel van de straat is toegankelijk voor autoverkeer. De Dorpsstraat is tussen de kruising Delftse Wallen/Leidse Wallen en de afslag Pilatusdam voetgangersgebied (met beperkte gelegenheid tot laden en lossen). Op zaterdag, tijdens koopavonden en op feestdagen is het gebied verboden voor (brom)fietsverkeer. Dit gebod wordt door (brom)fietsers genegeerd. Ook na sluitingstijd wordt er 'gebromd' hetgeen tot geluidsoverlast leidt.

Aan de achterkant van de Dorpsstraat liggen privé-gebieden, veelal tuinen. Dat de toegang tot dit gebied privé is is slecht herkenbaar, en bovendien is het veelal niet afgesloten zodat men makkelijk van de ene tuin de buurtuin in kan. Het gebied aan de achterkant van de Dorpsstraat is dus openlijk toegankelijk, hetgeen potentiële daders toegang biedt alsmede zicht geeft op een mogelijke buit. Tegelijkertijd biedt het een ruime keuze aan makkelijke vluchtroutes.

Doorgaande route of privéterrein?



Tijdens de bebouwing worden de verkeersregels (wel of niet toegankelijk voor auto's) regelmatig aangepast. De situatie is daardoor zeer onduidelijk zodat overtreding in de hand gewerkt wordt ('...men kan niet alles bijhouden').

Dwarsroutes, vooral op de fietsroute door het park, botsen met het lopend publiek in de Dorpsstraat. De politie maakt zich zorgen over de inbedding van deze fietsroute in de toekomstige plannen.

Zonering

Tussen de woningen zijn veel steegjes via welke men makkelijk toegang krijgt tot privé terreinen, die hier en daar worden afgesloten met een poort. Achter woningen en winkelpanden is veel slecht onderhouden (semi-) openbare en privé-ruimte waarvan onduidelijk is wie de eigenaar is.

Voor de winkels is de uitstallingsruimte niet altijd duidelijk gedefinieerd.

Attractiviteit

Er zijn redelijk veel oude gebouwen in de Dorpsstraat, deels met een verpauperde gevel. In '98 is men begonnen met de herinrichting van de straat en die zal rond 2007 zijn afgerond. De winkeliers zijn erg tevreden over de herprofilering van de straat, vooral over de nieuwe bestrating, de sfeervolle verlichting en het feit dat de straat (deels) autovrij is.

Het gebied wordt goed schoon gehouden. Drie maal per week wordt er door de gemeente schoongemaakt. Op zaterdagen zet de winkeliersvereniging een eigen schoonmaakploeg in.

Er is leegstand in het verpauperde pand tegenover het evenementencentrum De Bij.

Conclusie

De Dorpsstraat is attractief en wordt nog verder verbeterd, ook de zichtbaarheid is in het algemeen goed. Het euvel zit in de toegankelijkheid van de straat zelf en de achterzijde. Door onduidelijke zonering worden veiligheidsproblemen in de hand gewerkt.

De prioritaire veiligheidsproblemen

Hangjongeren

In de Dorpsstraat wordt op wisselende plekken overlast van jongeren ervaren. De bankjes en overkapping bij de Albert Heijn (nr. 88) en de steeg tussen nummer 35 en 36 waar een tafeltennisvereniging is gevestigd zijn in dit kader vaak genoemde plekken. Jongeren zitten, drinken en maken (soms) lawaai. Door de bewoners wordt in het wijkactieplan 2002 wel aangegeven dat er een gebrek is aan jongerenactiviteiten en dat er geen ontmoetingsplekken/ soosruimten zijn.

Vandalisme

De hangjongeren in het gebied plegen vernielingen en zorgen voor zwerfvuil. Bij het strookje groen achter de Albert Heijn worden autoruiten ingegooid.

Verkeersoverlast

De overlast bestaat voornamelijk uit parkeerproblematiek en verkeershinder (-lawaai) met name van donderdag tot zondag. In de lange Dorpsstraat geldt vanaf de korte Dorpsstraat (westelijke strook tot aan de Leidse Wallen) een inrijverbod voor auto's (met uitzondering van het uiterste oostelijke eind van de straat). Op vrijdagavond en zaterdag mag er niet gefietst worden. Dit wordt op rustige tijden door de (brom)fietzers niet altijd als logisch ervaren. (Brom)fietzers zorgen tijdens winkeltijd voor overlast. Ook zijn na 11 uur auto's verboden in de Dorpsstraat. Dit wordt veel overtreden door bewoners en leveranciers.

Bij de supermarkt Aldi (nr. 52) achter de Dorpsstraat wordt door de klanten ook buiten de parkeerplaatsen geparkeerd, zodat de verkeersveiligheid in het geding komt. Op een (te) klein parkeerterrein staan vaak vrachtauto's die veel ruimte innemen waardoor het onoverzichtelijk wordt. Naast het laden en lossen zelf is ook de route van het vrachtverkeer door de wijk naar de winkels toe een aandachtspunt. Bewoners ervaren de doorgaande wijkwegen als verkeersonveilig als gevolg van te veel en te zwaar vrachtverkeer.

Wild parkeren



In de Dorpsstraat zijn geen parkeervakken, hetgeen tot wildparkeren leidt. Tijdens de bouwfase worden de verkeersborden vaak gewijzigd waardoor het voor de weggebruiker niet altijd duidelijk is wat van hem/haar verwacht wordt.

De overige veiligheidsproblemen

De overlast na zonsondergang wordt voornamelijk veroorzaakt door klanten van een tweetal horecagelegenheden: shoarmatent 'Tiberiabar' op nr. 38 en de Peanutbar op nr. 41. Naast de Albert Heijn is ook een horecagelegenheid gevestigd: Westpoint Pub (nr.100a). Verderop in de straat, rond nr. 114, worden in de nabije toekomst nòg twee horecagelegenheden gevestigd. Men vreest dat dit ook wel weer de nodige problematiek met zich mee zal brengen. Achter de Albert Heijn wordt in het hokje naar de ondergrondse parkeergarage, gedeald.

De winkeliers hebben last van winkeldiefstal en inbraken. Verder maken zij zich zorgen over het feit dat er in de afgelopen twee jaar vijf overvallen zijn gepleegd. Leegstaande winkelpanden geven de straat hier en daar een verwaarloosde indruk.

Verder blijkt uit de wijkanalyse dat de bewoners zich ergeren aan hondenpoep op wandelpaden en rond de perkjes.

Tot slot verwijzen we naar plattegrond 2, die een overzicht biedt van de belangrijkste bevindingen uit deze paragraaf.

Plattegrond 2: Dorpsstraat

3.2 Het Stadshart

Het Stadshart²¹ is een relatief nieuw winkelgebied met een overdekte passage waar diverse grote winkelketens vertegenwoordigd zijn (26,2 ha). Naast winkelgebied zijn er ook veel andere stedelijke voorzieningen zoals een theater en een bioscoop. Daarnaast is het een woonwijk met hoogbouw en gestapelde bouw. De hoogbouw bevindt zich voor het grootste gedeelte in de kern van het Stadshart met eromheen de gestapelde en de laagbouw.

Observatie van de sociale veiligheid

Zichtbaarheid

Het winkelcentrum is gebouwd in de jaren '80 en begin '90. Winkels en horecagelegenheden (het voor het publiek zichtbare winkelcentrum) zijn één hoog gesitueerd. De exploitatie van de winkelstraat, het spoor annex station en, voor een groot deel, het parkeren gebeurt op het niveau van het maaiveld. Boven de winkels (vanaf twee hoog ten opzichte van het maaiveldniveau) zijn lage flats gevestigd (drie lagen). Het winkelcentrum is deels overdekt. Het overdekte gedeelte van het winkelcentrum is overzichtelijk evenals de hoofdroute van het onoverdekte gedeelte (winkelcentrum). Het hele winkelgebied van het Stadshart bestaat uit een net van straten, dwarsverbindingen en verbindingen tussen maaiveldniveau en één hoog. Daardoor is het gebied zeer toegankelijk voor langzaam verkeer en via niveau nul ook voor snelverkeer. Zichtbaarheid tussen de niveaus is er nauwelijks. Op maaiveldniveau is de zichtbaarheid minder dan in het publieke winkelgebied: door de twee niveaus en de vele dwarsverbindingen is het achterliggende gebied betrekkelijk onoverzichtelijk, temeer door de vele pleintjes en het stiltepark.

Overdag is er voldoende sociale controle in het overdekte en onoverdekte gedeelte van het winkelcentrum. Het is daar op een leuke manier druk. Ook op straatniveau is het redelijk druk met auto's en passanten. In de expeditiestraat is het minder druk, geen publieksverkeer en ontbreken de zichtlijnen.

De parkeergarage wordt bewaakt door de particuliere beveiligingsdienst Capricorn. In het gebied zijn ca. 100 camera's geplaatst. De monitors worden centraal in de gaten gehouden (7 dagen per week, 24 uur per dag); films worden 2 dagen bewaard. De film wordt in het gebied van melding nagekeken. Ook surveilleren beveiligingsambtenaren in de buurt van de parkeergarage en in de parkeergarage zelf. Als via de monitoren onraad wordt bespeurd worden deze beveiligingsambtenaren naar de plek des onheils gestuurd. De parkeergarages zijn redelijk overzichtelijk en goed verlicht. Op koopavond (vrijdag) zet de politie extra menskracht in (minimaal zes agenten). Station Stadhuis valt onder het Stadshart. Dit station is aangesloten op de Zoetermeer Stadslijn. De Spoorwegpolitie is hier verantwoordelijk voor het toezicht. Vanwege personeelstekort wordt er echter geen professioneel toezicht uitgeoefend.

Een positieve bijzonderheid is de sociale controle vanuit de naastgelegen bibliotheek op de twee perrons van het station.

Noot 21 Het Stadshart bestaat uit de volgende straten: Amsterdamstraat, Belgielaan, Bovenlangs, Brusselstraat, Burg. Wegstapelplein, Centrum West, Driekant, Duitslandlaan, Het Rond, Hogerop, Jacob Leendert van Rijweg, Londenstraat, Luxemburglaan, Markt, Nederlandlaan, Noordwaarts, Onderlangs, Oostwaarts, Plaats, Promenade, Promenadeplein, Stadhuisplein, Theaterplein, Warande, Westwaarts, Zuidwaarts.

De bibliotheek grenst aan het station.



Na sluitingstijd is de sociale controle in het winkelcentrum door bewoners redelijk goed. Over de verlichting wordt niet geklaagd.

Toegankelijkheid

Het winkelcentrum is toegankelijk voor langzaam verkeer (voetgangers en fietsers), maar tijdens openingstijden is fietsen niet toegestaan. Het ontbreekt de politie echter aan menskracht om dit te handhaven. Na opening van de geplande fietsenstalling aan de rand van het centrum wordt waarschijnlijk ook stalling in het winkelcentrum verboden en de politie is van plan het verbod versterkt te handhaven. Wel maakt de politie zich zorgen over de routing van de diverse doorgaande fietsroutes in het Stadshart²².

In het centrum wordt tevens (ongeoorloofd) met brommers gereden waardoor geluidsoverlast ontstaat. 'Pizzabezorgers scheuren door het centrum'. Het overdekte winkelcentrum gaat na sluitingstijd dicht. In het open gedeelte van het winkelcentrum zijn horecagelegenheden gehuisvest; onder meer een discotheek. 'Trekroutes' van stappend publiek leiden door het hele gebied. Aan de noordkant heeft het Stadshart een doorgang naar het Woonhart. Tijdens koopavonden is er congestie in het gebied en staan er hanggroepen op doorgaande routes die het winkelend publiek hinderen.

De scheiding van niveaus is voor de exploitatie van het gebied gemakkelijk. Leveranciers kunnen, zonder hinder van het publiek, in- en uit het gebied rijden en ook het laden en lossen werkt niet belemmerend voor overig verkeer.

Noot 22 Na de herinrichting mag er niet meer gefietst worden. De fietsen moeten dan in de fietsenstallingen die om het centrum heen komen. De wijkagent verwacht wel handhavingsmoeilijkheden.

Zonering

De zonering in het Stadshart is vrij duidelijk: beneden parkeren, laden & lossen; boven winkelen en uitgaan, en vanaf tweehoog wonen.

Parkeren onder het winkelcentrum op maaiveldniveau.



De overgang van het winkelcentrum naar het station is vloeiend: op het peron is een grote bloemen- en plantenwinkel met ruime uitstallingsruimte gevestigd.

Attractiviteit

Het gebied is vrij attractief door vormgeving en materiaalkeuze, op een paar uitzonderingen na. Een aantal pleinen in het gebied, bijvoorbeeld het Theaterplein en het Burgwegstapelplein zijn door graffiti en vandalisme minder attractief. Bij het Theaterplein komt daar nog bij dat het nu deels een open vlakte is in verband met nieuwe bebouwing in de toekomst.

Conclusies

Toegankelijkheid is het criterium waarop het Stadshart het minste scoort; de zichtbaarheid is redelijk, de zonering en attractiviteit zijn (redelijk) goed. Sociale controle is er door de bewoners, een particuliere bewakingsdienst en de politie. Door de twee niveaus ontstaat echter een splitsing van de sociale controle, wat leidt tot beperkte overzichtelijkheid. De diverse verbindingslijnen (de talrijke verbindingssteegjes tussen de niveaus maar ook dwarsverbindingen) maken het stadscentrum onoverzichtelijk en scheppen vaak makkelijke vluchtroutes voor daders. Tegelijkertijd zijn doorgaande (fiets-)routes niet als zodanig herkenbaar; sterker nog: in de toekomst zullen fietsers in overtreding zijn op de huidige routes zonder dat hun een duidelijk alternatief wordt geboden.

De prioritaire veiligheidsproblemen

Hangjongeren

De samenscholende jongeren houden zich onder andere op bij de bankjes op het Bovenlangs en de hoek Promenade Burgermeester Wegstapelplein (m.n. in de zomer). Hierover wordt door winkeliers geklaagd. Maar de jeugd doet feitelijk weinig. Toch krijgen bewoners en winkelend publiek een onveilig gevoel als gevolg van een bedreigende en provocerende houding. Vooral op vrijdagavond want dan is het koopavond, met een doorloop tot een uur of elf. Door de drukte ontstaat er overlast. Op vrijdagavond is de Konmar de enige winkel die tot 22.00 uur open is. Jongeren halen daar dan alcoholische drank en drinken dit buiten op. Ook bij de toegangen tot het station en bij de Mc Donalds hangen jongeren rond die het veiligheidsgevoel van het publiek aantasten. Andere 'hangplekken' zijn: in het binnengedeelte van het Stadshart, de 'Stadspassage' (m.n. in de winter), op het perron van het Sprinterstation en zelfs in de treinen en in het stiltepark 'de Stadstuin'. De jeugd komt uit allerlei buurten in Zoetermeer, maar inmiddels ook van buiten de stad. Uit de wijkanalyse blijkt dat de bewoners ontevreden zijn over het gebrek aan ontmoetingsplekken en soosruimten voor jongeren.

In juni 2001 is een onderzoek gehouden onder 384 passanten in het Stadshart. Daaruit bleek dat 333 passanten zich veilig voelden, leeftijd maakte daarbij niet veel uit. De reden waarom mensen zich onveilig voelden had voor het overgrote deel te maken met rondhangende jeugd (32). Andere redenen die werden genoemd waren fietsers op de Promenade (7), te weinig verlichting (5), te weinig preventie/politie bewaking (3) en anders (3).

Vandalisme

Op de 'trekroutes' van het uitgaand publiek blijft zwerfvuil en graffiti achter en worden vernielingen gepleegd aan auto's.

Verkeersoverlast

Splitsing van snel- en langzaam verkeer verbetert de verkeersveiligheid. Toch vraagt de verkeersveiligheid voor beide groepen om aandacht. Door (te) veel routes en alternatieve routes voor het langzaam verkeer is het Stadshart versplinterd. Het winkelend publiek ervaart hinder van (brom)fietsers die op voet- en fietspaden rijden en van geparkeerde fietsen die her en der staan. Met name dit laatste is ook een hindernis voor rolstoelgebruikers.

Geparkeerde fietsen belemmeren publieksstroom



Voor het snelverkeer bestaat de onveiligheid voornamelijk uit het te hard rijden op doorgaande wegen zoals de Reimsstraat, Griekenlandlaan, Duitslandlaan, Engelandlaan en Frankrijklaan. Daarnaast zorgt de gevaarlijke kruising J.L. van Rijweg/Engelandlaan voor veel opstoppingen in de spits en op zaterdag. De bussluis in de Bordeauxstraat werkt niet afdoende, waardoor auto's zeer regelmatig ten onrechte gebruik maken van deze route.

De overige veiligheidsproblemen

De winkeliers en het winkelend publiek hebben last van wildplassers, met name bij het Stadhuis en de Mac Donalds. In het Stadshart zijn geen openbare toiletten en wildplassen²³ komt dan ook veel voor. Na de herinrichting komen bij de fietsenstallingen aan de buitenste rand van het Stadshart ook openbare toiletten.

De criminaliteit concentreert zich met name op winkeldiefstal. De politie heeft de aangifte van winkeldiefstal als speerpunt aangepakt en hoopt daardoor meer zicht te krijgen op deze problematiek. Doordat er in de expeditiestraat minder sociale controle is komt het daar nog wel eens voor dat uit de vrachtauto's, wanneer er even geen toezicht is, dozen gestolen worden.

'Zwaardere' vormen van criminaliteit komen weinig voor. Een uitzondering is de juwelier op het Promenadeplein die in twee jaar al zeven keer is overvallen. Voor de juwelier is betonnen zitmeubilair geplaatst om ramkraak van de gevel tegen te gaan. Aan diverse kanten echter zijn er makkelijke vluchtroutes.

Noot 23 De Algemene Plaatselijke Verordening is recent gewijzigd: wildplassen is verboden.

In de wijkanalyse en het wijkactieplan worden door de bewoners nog enkele aanvullende problemen genoemd. Met name geluidsoverlast in de avonden en weekenden, vooral veroorzaakt door bezoekers van de horeca en andere uitgaansgelegenheden, wordt door sommige bewoners van het Stadshart als hinderlijk ervaren. Ook wordt aangegeven dat de afgelopen jaren de dreiging, geweld, overlast en vandalisme als gevolg van het horecabezoek is toegenomen. Andere 'kleine' probleempjes waaraan men zich ergert zijn het zwerfvuil in en rondom het Stadshart en de hondenpoep op grasveldjes en wandelpaden.

Ook de inrichting en het onderhoud van de openbare ruimte laat nog wat te wensen over. Uitstallingen voor winkels worden als onveilig en hinderlijk ervaren voor winkelend publiek. Het winkelcentrum en de parkeergarage bij de Onderlangs/Bovenlangs zijn aan een opknapbeurt toe. De bestrating in het Stadshart is slecht, maar dit wordt nu en in de komende jaren heringericht en voorzien van nieuwe bestrating. Tot slot is de openbare verlichting in de Reimsstraat onvoldoende.

Tot slot verwijzen we naar plattegrond 3, die een overzicht biedt van de belangrijkste bevindingen uit deze paragraaf.

Plattegrond 3: Stadshart

3.3 Het Woonhart

Het Woonhart is een kleine overdekte woonmall (3,7 ha) met drie woontorens aan de voorzijde van het complex.

Observatie van de sociale veiligheid

Zichtbaarheid

De zichtbaarheid in het overkapt winkelcentrum is goed. Alleen bij de toegang tot de parkeergarage is weinig zicht op betaalautomaat, trappenhuis en lift. Capricorn houdt ook hier via camera's toezicht op het winkelcentrum. De straten om het winkelcentrum zijn deels onoverzichtelijk. Er zijn niches, kolommen en trappenpartijen. De sociale controle is daar nagenoeg nihil omdat er geen woonbebouwing is en er ook vanuit de winkels weinig zicht is op de omgeving. Langs deze straten loopt een trekroute van uitgaand publiek naar de woonwijken achter het Woonhart.

Trekroute van uitgaand publiek.



Boven het winkelcentrum is wel woonbebouwing. Vanuit de drie woontorens is er echter maar beperkt zicht op de achterzijde van het centrum.

Toegankelijkheid

Het overkapt winkelcentrum is na sluitingstijd niet toegankelijk. De parkeergarage heeft echter veel sluiproutes: nooddeuren kunnen tamelijk ongemerkt op een kier worden gezet en als vluchtroute worden gebruikt. Ook het hekwerk van het expeditiestraatje is met een handbeweging te openen. Deze expeditiestraat is voor vrachtauto's moeilijk toegankelijk en dit levert voor het laden en lossen problemen op.

Zonering

Het winkelcentrum is een duidelijk gekenmerkt gebied. Aan de westelijke en zuidelijke kant is het Woonhart omsloten door drukke verkeerswegen. De achterkant van het Woonhart, aan de noordzijde, is omsloten door kantoorvilla's en daarachter liggen woonwijken. Langs het westelijke deel van het Woonhart is een looproute vanuit het Stadshart naar de achterliggende wijken. In deze looproute zitten veel semi-overdekte stukken. De parkeergarage nodigt uit tot ongewenst gebruik doordat de huisregels niet gehandhaafd worden (de deuren niet altijd op slot worden gedaan respectievelijk zorgvuldig dicht worden gedaan).

Attractiviteit

De binnenkant van het winkelcentrum en de centrale entree zijn zeer attractief gematerialiseerd. De buitenkant is ondanks onderhoud minder attractief omdat graffiti en verontreiniging de gevel ontsieren.

Entree winkelcentrum



Conclusies

Rondom het winkelcentrum is de zichtbaarheid heel slecht: deels onoverzichtelijke straten en weinig sociale controle. De parkeergarage en de exploitatiestraat zijn makkelijk toegankelijk voor ongewenste bezoekers wat leidt tot ongewenst gebruik en criminaliteit. De attractiviteit van het winkelcentrum wordt verder aangetast door graffiti aan de buitenkant van het complex.

De prioritaire veiligheidsproblemen

Hangjongeren

Bij de centrale in- en uitgang is er met name op koopavond veel last van jongeren die onder de luifel muziek draaien, dansen en skaten op het trottoir langs de winkels. Daarbij maken ze veel lawaai en bewegen ze zich rakelings langs de klanten die dit als uitermate onprettig ervaren. Soms worden de

jongeren hierover aangesproken en luisteren ze ook wel...voor even. Het idee is al geopperd om hekjes te plaatsen maar dat is weer uitermate rolstoelovriendelijk.

Ook met de bewoners van de drie flats boven het Woonhart zijn al wat ruzies geweest omdat het skaten ontzettend doorklinkt in de flats. Bij Leen Bakker hebben zich ook al wat incidentjes voorgedaan omdat personeel de skaters zou hebben aangesproken (ramen ondergespuugd, ingegooid).

Vandalisme

De 'trekroutes' van het uitgaand publiek langs met name het westelijk deel van het Woonhart worden gekenmerkt door graffiti, zwerfvuil en vandalisme. Op die looproute gaat veel mis: fietsen sneuvelen, ruiten worden ingegooid, overal gooit men lege en kapotte flesjes en kalkt men graffiti. Ook eigenaars van geparkeerde auto's of van bij de bushalte gestalde fietsen zijn het slachtoffer van vernielingen. De vele toegangsmogelijkheden tot de garage nodigen uit tot ongewenst gebruik en vergemakkelijken de vlucht na vandalisme aan voertuigen.

Langs het winkelcentrum naar de parkeergarage.



De overige veiligheidsproblemen

Ook het pleintje aan het eind van de Coppeliaschouw maakt deel uit van de looproute. In de aangrenzende gebouwen wordt ingebroken. Men klimt op daken. Spuiten, die op de grond slingeren, wijzen op drugsgebruik.

Tot slot verwijzen we naar plattegrond 4, die een overzicht biedt van de belangrijkste bevindingen uit deze paragraaf.

Plattegrond 4: Woonhart

4 Maatregelen

In dit hoofdstuk gaan we kort in op de maatregelen die reeds ondernomen zijn en de maatregelen die genomen zouden moeten worden om de veiligheidsproblemen aan te pakken. In het Plan van Aanpak moet nog een verdere inventarisatie van de maatregelen plaatsvinden, onderscheiden naar toezicht, onderhoud en bouwkundige eisen. Evenals het vastleggen van nadere werkafspraken. Dit valt buiten de reikwijdte van deze nulmeting.

4.1 Reeds genomen maatregelen

Projecten

In het verleden zijn er vanuit de gemeente al diverse projecten geweest zoals 'Veilig winkelen', 'Beveiliging bedrijfsterreinen' en 'Veiligheid in en rondom de scholen'. In 2000 heeft de gemeente ook het initiatief genomen voor een project 'Veilig Stappen' waarin wordt samengewerkt met horecaondernemers, politie en de Zoetermeerse Taxicentrale. Dit omdat de afgelopen jaren de dreiging, geweld, overlast en vandalisme als gevolg van het horecabezoek is toegenomen. Het doel van het project is het treffen van concrete maatregelen om de objectieve en subjectieve veiligheid in en rondom het uitgaansleven van Zoetermeer positief te beïnvloeden.

Daartoe zijn een aantal maatregelen geformuleerd die zullen worden uitgevoerd c.q. waarvan onderzocht wordt of ze uitgevoerd kunnen worden:

- Uitvoering Wet op de particuliere beveiligingsorganisaties en recherchebureaus (screening en opleiding voor portiers).
- Extra surveillance politie (op uitgaansavonden geüniformeerde politie in het centrum, snelle en adequate reactie op door ondernemers gemelde incidenten. Horeca moet actief informatie verstrekken aan politie.
- Hanteren zelfde basishuisregels in horeca; periodiek elkaar aanspreken op naleving en gedrag in en om de uitgaansgelegenheden, continu, horeca en politie.
- Ontzegging van de toegang voor degene die zich in de nabijheid van een horecagelegenheid misdragen.
- Afspraken over hoe incidenten door de horeca aan de politie moeten worden gemeld en welk telefoonnummer daarvoor wordt gebruikt.
- Terugdringen wapenbezit in de horeca in Zoetermeer door vergroten draagvlak voor problematiek en deskundigheidsbevordering bij horeca.
- Terugdringen drugshandel en het gebruik van harddrugs in de horeca (meteen contact politie, voorlichting op school, ophangen affiches door ondernemer.
- Lik op stuk beleid.
- Stimuleren van vervoer van en naar uitgaansgebied op uitgaansavonden (Stappen Tax) en voorlichting hierover bij uitgaansgelegenheden.
- Cameratoezicht, onderzoek invoering cameratoezicht openbaar ruimte (bestuurlijk juridische toets).
- Wijziging APV zodat preventief opgetreden kan worden (burgemeester en raad wijzen gebieden aan waar alcoholgebruik verboden zal zijn).
- Infrastructuur, gemeente dient alert te blijven op verlichting op die locaties waar het vrij donker is.
- Plaskruizen bij evenementen.

- Fysiek beheer van de gemeente; de gemeente zal zich blijven inspannen voor het schoonhouden van de openbare ruimte.
- Overlegstructuur: op geregelde basis overleg nodig tussen gemeente, politie en horeca (halfjaarlijks overleg tussen portiers en politie en projectgroep komt 1 maal per kwartaal bij elkaar).

Als reactie op de overlast op de vrijdagavond, koopavond, is het project 'Kernfusie' van start gegaan. Dit project behelst een integraal surveillanceplan waarin de betrokken partners (Politie Zoetermeer, Capricorn, Spoorwegpolitie, Team Handhaving gemeente Zoetermeer, Bureau Levende Have Politie Zoetermeer en Bovos Jongeren en Welzijnswerk) samenwerken. De aanpak gaat uit van een structurele inzet van de politie i.s.m. betrokken partners op vrijdagavond. Het zichtbaar aanwezig zijn heeft een preventieve werking. Tevens wordt repressief opgetreden tegen: samenscholingen van jongeren, 'hanggedrag', 'bevuildingen', overtreding van de verkeersregels en andere strafbare feiten.

Toezicht

Formeel toezicht

Vanaf 1997 zijn er bij de politie Zoetermeer wijkagenten aangesteld, die vanzelfsprekend, de openbare orde handhaven, maar daarnaast als aanspreekpunt, bemiddelaar en vertrouwenspersoon fungeren. Daarnaast zijn er nog verschillende andere categorieën toezichthouders. Naast politie is er ook een Team Handhaving, een soort stadswacht. In het domein van de Nederlandse Spoorwegen handhaaft de Spoorwegpolitie de orde. Daarnaast zijn er ook private partijen die een bijdrage leveren, bijvoorbeeld door middel van particuliere beveiligingsdiensten. Capricorn is verantwoordelijk voor de veiligheid en openbare orde in die ruimtes in het Woonhart en het Stadshart die in eigendom zijn bij de belegger. In die ruimtes zijn camera's geïnstalleerd die in een meldkamer worden bekeken (7 dagen per week, 24 uur per dag). Daarnaast wordt sinds 1 oktober 2002 in de openbare ruimte gesurveilleerd op bepaalde tijden. Ook in een aantal winkels zelf verzorgt Capricorn de veiligheid (11 van de 190 winkels in het Stadshart zijn aangesloten). Zie voor maatregelen in de sfeer van toezicht tevens het project 'Kernfusie'.

Elektronisch toezicht: camera's

Op sommige NS-stations, in de Zoetermeerse Stadslinje en op sommige andere plaatsen zoals flatgebouwen, scholen, banken, winkels, parkeergarages en uitgaansgelegenheden, worden sinds kort camera's ingezet in de strijd tegen criminaliteit en vandalisme en om het gevoel van veiligheid te vergroten. Het Zoetermeerse publiek ziet heil in meer camera's op straat, op stations en in uitgaanscentra (Omnibus-enquête 2000). Ook duidelijker aanwezigheid van en meer controle door de politie is gewenst. Tevens verwacht men veel van betere verlichting van straten en plantsoenen

Wijkbeheer

In 1995 is in Zoetermeer begonnen met een nieuwe vorm van wijkbeheer, waarbij de bewoners meer invloed kregen op de inrichting en het beheer van buurt of wijk. Inmiddels heeft dat ertoe geleid dat elke wijk een eigen wijkpost met een wijkmanager heeft. Ook wordt sinds 2000 gewerkt met zogenaamde WAP's (wijkactieplannen), waarin afspraken tussen politie, gemeente, woningcorporaties en de welzijnsorganisatie zijn neergelegd. Daarbij

wordt vooral ook samenwerking met buurtbewoners gezocht om de betrokkenheid bij een wijk te vergroten. Sinds de start van de WAP's is gewerkt aan renovatie en beveiliging van woningen, verbetering en uitbreiding van buurtvoorzieningen en er zijn initiatieven genomen om de saamhorigheid van bewoners te vergroten.

In het wijkactieplan van de Dorpsstraat uit 2002 staan de volgende punten geformuleerd (klachten bewoners, eventuele voorstellen bewoners en reactie gemeente).

- veel zwaar vrachtverkeer; bewonerswens: weren; normen worden dit jaar vastgesteld;
- overlast van (brom) fietsers tijdens winkeltijd; fietsverbod of fietspad; huidige regeling Dorpsstraat blijft gehandhaafd;
- er wordt veel ingebroken; bewoners willen meer controle; is met politie opgenomen;
- parkeerproblemen bewoners; vaste parkeerplaats voor bewoners; wordt niet overwogen, gaat ten koste van uitwisselbaarheid.

Voor het Stadshart zijn de volgende punten geformuleerd:

- slecht onderhoud (straatmeubilair, laden en lossen, paaltjes etc.); verbeteren onderhoud; herinrichting Stadshart loopt;
- verbod fietsen op vrijdagavond wordt niet gehandhaafd; handhaven; is opgenomen met politie en Team Handhaving;
- obstakels en parkeren fietsen Stadshart hindernis (rolstoelers); bewoners vragen om maatregelen; na herinrichting geen fietsen in het Stadshart;
- onveilig gevoel voor/rond Sprinterstation (rondhangende jongeren); meer controle; is opgenomen met (Spoorweg)politie.

Op het niveau van de wijk (Centrum) overleggen de strategische partners in het beheer van de wijk (gemeente, politie, Bovos en de woningcorporaties) maandelijks met elkaar over actuele zaken die de veiligheid en leefbaarheid betreffen. De wijk kent een wijkpost die is gevestigd in het Dorp met spreekuren voor meldingen en verzoeken vanuit de wijk in verband met de leefbaarheid en veiligheid in de wijk. Er is een wijkservice team voor het hele centrumgebied voor het snel verhelpen van storingen in het openbaar gebied. De politie opereert gebiedsgebonden. Elke wijk kent een wijkagent met een wekelijks spreekuur in de wijkpost. Er bestaan diverse kopers- en huurdersverenigingen en een wijkvereniging²⁴.

Overig

Naast deze maatregelen werden tijdens de workshop nog de volgende maatregelen genoemd:

- graffiti aanpak gemeente (schoonmaak);
- nieuwe verlichting in het Stadshart;
- binnenkort fietsverbod in het Stadshart;
- reguliere jongerenwerk;
- Way-out project Halt.

Noot 24 Deze informatie is grotendeels ontleend aan het rapport 'Sociale Cohesie in Zoetermeer' van R. van Ginkel en R. Deben.

4.2 Nog te nemen maatregelen

Tijdens de workshop werden eveneens een aantal 'nog te nemen maatregelen' genoemd²⁵:

- een betere samenwerking tussen politie en winkeliers door kortere lijnen (geldt m.n. voor Woonhart);
- 'makkelijke aangifteprocedure' (b.v. via internet);
- bewustzijn vergroten bij werknemers (m.n. midden- en kleinbedrijf);
- duidelijkere normering aangeven (wat mag wel en wat mag niet) en dit communiceren tussen winkeliers onderling en richting publiek;
- aanpak 'harde kern' bij verschillende delicten (lik-op-stuk, afspraken OM, schadeverhaal)
- camera's;
- verlichting;
- bepaalde tijden voor laden en lossen;
- extra faciliteiten voor jongeren in het centrum;
- bewustmaking naar jongeren; gesprek aangaan met jongeren, ook via hun eigen website.
- aanstellen van vaste contactpersonen per organisatie.

4.3 Conclusie

In dit hoofdstuk is slechts een globale inventarisatie van maatregelen tot stand gekomen op basis van een analyse van de documenten en de resultaten van de workshop. De aanzet is gemaakt, in het Plan van Aanpak moet de verdere uitwerking en prioritering plaatsvinden.

Noot 25 Waarbij met name de eerste drie maatregelen als prioritair werden aangemerkt.

Bijlagen

■

■

Bijlage 1 Literatuurlijst

Ginkel van R., L. Deben, *Bouwen aan Bindingen (Sociale Cohesie in Zoetermeer)*.

Gemeente Zoetermeer, afdeling Bestuur, Organisatie, Personeel/Onderzoek en Statistiek, *Onderzoek Leefbaarheid en Veiligheid*, Zoetermeer, 2001.

Gemeente Zoetermeer, *Wijkanalyse Centrum*.

Gemeente Zoetermeer, *Actielijst Schouw Stadscentrum 17 juli 2002*.

Gemeente Zoetermeer, *Actielijst Schouw Dorp 2 juli 2002*.

Gemeente Zoetermeer, afdeling BOP/Onderzoek en Statistiek, *Omnibusenquete 2000, deelrapport: veiligheid*, Zoetermeer, 2001.

Gemeente Zoetermeer, afdeling BOP/Onderzoek en Statistiek, *Omnibusenquete 2001, deelrapport: veiligheid*, Zoetermeer, februari 2002.

Gemeente Zoetermeer, afdeling BOP/Onderzoek en Statistiek, *Onderzoek Onveilige Plekken*, Zoetermeer, december 2001.

Gemeente Zoetermeer, *Plan van Aanpak 'Veilig Stappen in Zoetermeer'*, Zoetermeer, augustus 2000.

Gemeente Zoetermeer e.a., *Project 'Kernfusie'*, Zoetermeer, 1999.

Gemeente Zoetermeer e.a., *Projectplan KVO-W*, Zoetermeer, 2002.

Nationaal Platform Criminaliteitsbeheersing, *Keurmerk Veilig Ondernemen Winkelcentra, Handboek Bestaande Bouw (Deel At/m E)*, juni 2001.

Politie, Bovos, Gemeente Zoetermeer en de woningcorporaties, *Samenwerken aan de wijk. Wijkactieplannen 2002 gebiedsdeel Centrum*.

Voordt van der D.J.M., H.B.R. van Wegen, *Sociaal veilig ontwerpen. Checklist ten behoeve van het ontwikkelen en toetsen van (plannen voor) de gebouwde omgeving*, Delft/Den Haag, mei 1990.

Bijlage 2 Cijfers brandweer en hulpverlening

Overzicht gegevens brand en hulpverlening 2001/ 2002

Gemeente Zoetermeer, Winkelcentra: Dorpstraat, Stadshart en Woonhart

Onderzoeksgebied	2001			2002		
	Dorpstr.	S'hart	W'hart	Dorpstr.	S'hart	W'hart
Type Incident ↓↓						
OMS ²⁶	1	19		3	21	
Autobrand	1	1				
Containerbrand	4	1		2		1
Loze of Valse brandmelding	2	4		1	1	
Binnenbrand	1	7				
Buitenbrand	3	6	1	1	1	
Totaal	12	38	1	7	23	1
Techn. Hulpverlening ²⁷ = spoed		4	3		1	
Dieren in Nood		3				
Incident met gevaarlijke stof		2				
Stormschade		1				
Wateroverlast		6			2	
Liftstoring		4			4	
Assistentie ambulance ²⁸		1				
Techn. dienstverlening = geen spoed	2	9			4	
Totaal	2	30	3		11	

Noot 26 OMS = Brand (of brandverschijnsel) gedetecteerd door automatische branddetectie

Noot 27 Assistentie ambulance = met mankracht of bijzonder voertuig hulp bieden bij het horizontaal verplaatsen van een patient.

Noot 28 Assistentie ambulance = met mankracht of bijzonder voertuig hulp bieden bij het horizontaal verplaatsen van een patient.

Bijlage 3 Concept convenant Keurmerk Veilig Ondernemen Zoetermeer

In aanmerking nemende dat:

- A. Er een keurmerk Veilig Ondernemen Bestaande Winkelgebieden (KVO-W) bestaat, dat ontwikkeld is in opdracht van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. Er in het kader van dit KVO-W een handboek is ontwikkeld in opdracht van het Nationaal Platform Criminaliteitsbeheersing, waarin prestatie-eisen voor winkelcentra zijn geformuleerd.
- B. Het KVO-W een middel is waarmee een veilige omgeving voor ondernemers in Nederland bevorderd wordt, door het ontwikkelen van een instrument (het Keurmerk), waarmee de kwaliteit van die veiligheid herkenbaar en gewaarborgd wordt en de continuïteit gegarandeerd is.
- C. De winkelcentra Dorpscentrum, Stadshart en Woonhart gelegen zijn in de gemeente Zoetermeer, omvattende plus minus 466 winkelbedrijven/warenhuizen en andere bedrijven.

Dat ondergetekende partijen zijn overeengekomen als volgt:

1. Samen te werken om de veiligheid van personen en een ongestoord en rechtmatig gebruik van goederen en zaken in winkelcentra Stadshart, Woonhart en Dorpsstraat te bevorderen. In staat en bereid zijn daarvoor wederzijdse inspanningsverplichtingen aan te gaan. De Afdeling Openbare Orde en Veiligheid van de gemeente Zoetermeer bedoelde samenwerking coördineert.
2. Het wenselijk is om in aanmerking te komen voor het keurmerk KVO-W. Dat de intentie is het winkelgebied in te richten conform de prestatie-eisen van het handboek KVO-W. De inhoud van het KVO-W een hulpmiddel is om het door partijen gestelde doel te bereiken.
3. Dit doel trachten te bereiken door het samenstellen van een pakket aan veiligheidsmaatregelen. De partijen zullen binnen hun invloedsfeer de maatregelen uitdragen aan relevante doelgroepen in publiek en privaat domein. De invoering van de veiligheidsmaatregelen vinden bij voorkeur gefaseerd plaats.
4. Bij de uitvoering van genoemde veiligheidsmaatregelen de diensten en producten op commerciële basis door derden uitgevoerd kunnen worden.
5. Deze veiligheidsmaatregelen in verschillende aanhangsels behorende bij dit convenant, beschreven, uitgewerkt en (juridisch) geregeld zijn.
6. De uitvoering en voortgang van het in dit convenant gestelde overleg met partijen voeren in een zogenaamde projectgroep.
7. De projectgroep zich inspant afstemming te bereiken tussen haar beleid en het beleid van de gemeente Zoetermeer, inzake veiligheid en leefbaarheid.

8. De projectgroep met andere belanghebbenden, dan partijen genoemd in het convenant, communiceert over haar beleid.
9. De projectgroep voor de uitvoering en voortgangsbewaking van veiligheidsmaatregelen aparte werkgroepen kan instellen.
10. Namens het samenwerkingsverband tussen partijen (raam)overeenkomsten kunnen worden aangedaan met derden, voor zover dat voortvloeit uit het doel van dit convenant.
11. Er een huishoudelijk reglement ontwikkeld wordt dat de organisatie van de projectgroep regelt.
12. Er een aparte klachtenregeling ontwikkeld wordt, die openstaat voor personen en organisaties die te maken hebben met diensten en of producten die voortvloeien uit –en onder de werksfeer vallen van –dit convenant.
13. Dit convenant een geldigheidsduur heeft van 2 jaar en na evaluatie telkens stilzwijgend verlengd kan worden voor een periode van 2 jaar.

Aldus overeengekomen en ondertekend te Zoetermeer,
op 12 november 2002

Voor de Gemeente Zoetermeer
Dhr. dr. L. van Leeuwen, burgemeester van Zoetermeer

.....

Voor het Dorpcentrum Zoetermeer
Dhr. J.J.F. Boonekamp, voorzitter Dorpcentrum

.....

Voor de Vereniging Promotie Stadshart Zoetermeer
Dhr. R. Harms, voorzitter Vereniging Promotie Stadshart Zoetermeer

.....

Voor de Brandweer Zoetermeer
Dhr. P. Bos, commandant Brandweer Zoetermeer

.....

Voor de Politie Haaglanden, bureau Zoetermeer
Dhr. J. Bodrij, p.v.v. commissaris Politie Zoetermeer

.....

Voor de Vereniging Promotie Woonhart Zoetermeer
Dhr. R.E.M. Caminada, voorzitter Vereniging Promotie Woonhart
Zoetermeer

.....

Voor de NS stations
Mevr. Lentz, manager public affairs, regio randstad zuid

.....

De ondertekening van het convenant vindt plaats voorafgaand aan de nulme-
ting en de maatregelen die daaruit voortvloeien. Naar aanleiding van de uit-
komsten van deze nulmeting en de oplossingsrichtingen die daarin aangege-
ven worden, kunnen partijen (wanneer zij dit wenselijk achten) af zien van de
verplichtingen die zijn aangegaan in het convenant.
Wanneer alle partijen zich na de totstandkoming van het plan van aanpak.