

Nulmeting veiligheid winkelgebied Leyweg

Amsterdam, 12 juni 2003

Anja Beerepoot
Nicole Smits

Inhoudsopgave

Samenvatting	3
1 Inleiding	6
1.1 De opdracht	6
1.2 Winkelcentrum Leyweg	6
1.3 Het Keurmerk Veilig Ondernemen Bestaande Winkelcentra	7
1.4 Het onderzoek	8
1.5 Leeswijzer	8
2 Samenwerking	9
3 Overall probleemanalyse	10
3.1 Criminaliteit	12
3.2 Leefbaarheid	15
3.3 (On)veiligheidsgevoelens	17
4 Nadere probleemanalyse en prioritering	21
4.1 De veiligheidsproblemen	21
4.2 Naar prioritaire problemen en hotspots	23
4.3 Achtergrond prioriteiten	25
5 Situationele analyse van de prioriteiten	29
5.1 Winkeldiefstal	29
5.2 Overlast scooters en fietsers	30
5.3 Laden/lossen Leyweg en parkeren in zijstraten	31
5.4 Hotspot Hové	33
5.5 Hotspot Kentucky Fried Chicken	35
Plattegrond Schouw	38
6 Richting certificering	39
6.1 Overzicht reeds genomen of nog te nemen maatregelen	39
6.2 Stappenplan na de nulmeting	39
Bijlagen	42
Bijlage 1 Documentenlijst	43
Bijlage 2 Overzicht workshopdeelnemers	44
Bijlage 3 Overzicht schouwdeelnemers	45
Bijlage 4 Overige veiligheidsproblemen schouw	46

Samenvatting

Met de uitvoering van deze nulmeting heeft het winkelcentrum Leyweg in de gemeente Den Haag een eerste stap gezet op weg naar het Keurmerk Veilig Ondernemen voor Bestaande Winkelgebieden (KVO-Wb). De kracht van het KVO-Wb schuilt in duurzame samenwerking. Voor het winkelcentrum Leyweg is een projectteam Veilig Ondernemen geformeerd die het hele traject richting KVO-Wb coördineert. Daarmee is voldaan aan de voorwaarde van de organisatie van een gebiedsgebonden samenwerkingsverband. De samenwerking tussen de partijen moet nog wel schriftelijk worden vastgelegd in een convenant. Hieraan zijn ook enkele specificaties verbonden die nog nader uitgewerkt dienen te worden in het Plan van Aanpak.

De hoofdvraag van dit onderzoek luidt:

Wat zijn de belangrijkste veiligheidsproblemen in het winkelgebied Leyweg?

Met behulp van de resultaten van de verschillende gehanteerde onderzoeksmethoden geven we een antwoord op deze vraag.

Uit de politiecijfers blijkt dat qua criminaliteit winkeldiefstal verreweg het grootste probleem is, gevolgd door fietsendiefstal, zakkenrollerij, diefstal uit auto en bedrijfsinbraak. In het jaar 2002 kwam winkeldiefstal bijna twee (of meer keer) zoveel voor als de andere genoemde delicten.

Ter aanvulling op de politiecijfers zijn in dit onderzoek ook enkele vragen opgenomen uit de Leefbaarheidsmonitor Den Haag 2002¹ omtrent slachtofferchap. Aan een groep respondenten is gevraagd of zij de afgelopen 12 maanden zelf slachtoffer zijn geworden van een aantal misdrijven: autodelicten, inbraak in woning, vernieling, geweld, diefstal tas of portemonnee en 'andere dingen gestolen'. Uit de resultaten blijkt dat van deze groep delicten diefstal uit of vernieling aan de auto het meeste voorkomt. In de buurt Morgenstond is dit de afgelopen twee jaar explosief gestegen. De zes items overziend valt op dat Morgenstond in vergelijking met totaal Den Haag en het stadsdeel Escamp op alle items relatief slecht tot zeer slecht scoort. Vooral op de items geweld en 'diefstal tas of portemonnee' is de situatie verslechterd; een verdrievoudiging respectievelijk een verdubbeling.

De inwoners van de buurt Morgenstond waarderen hun buurt stabiel op een 6,8. Toch vindt 37% van de inwoners dat de buurt het afgelopen jaar verslechterd is en is 17% van mening dat de buurt in de komende jaren zal verslechteren. Uit een tweetal onderzoeken in respectievelijk totaal Den Haag en diverse stadsdelen waaronder Escamp blijkt dat zwerfvuil en hondenpoep door de bewoners als de grootste leefbaarheidsproblemen worden ervaren.

Uit de Leefbaarheidsmonitor hebben we tevens informatie overgenomen die betrekking heeft op de perceptie van de bewoners op een aantal onderdelen. Het gaat hierbij dus om de gevoelens van (on)veiligheid. 36% van de inwo-

Noot 1 Deze gegevens hebben geen betrekking op de Leyweg alleen, maar op de buurt Morgenstond, het stadsdeel Escamp of de stad Den Haag in zijn geheel

ners van Morgenstond voelt zich wel eens onveilig in de eigen buurt (in vergelijking: in 2000 was dit nog 26%). Alle gescoorde items laten een duidelijke verslechtering zien ², waarbij met name de beleving op het gebied van vermogensdelicten en verloedering er in negatieve zin uitspringen.

De veiligheid in het winkelcentrum Leyweg wordt door de bezoekers op een 6,9 beoordeeld, tegenover gemiddeld 7,1 in heel Den Haag.

Tot zover de resultaten van de deskresearch. Tijdens de workshop met de betrokken partijen uit de projectgroep Veilig Ondernemen is verder ingezoomd op bovenstaande vraag. Daarbij kwam een breed scala aan veiligheidsproblemen naar voren: winkeldiefstal, bedreiging, drugsoverlast, overlast alcoholisten, overlast scooters/fietsers, inbraak bedrijf, hangjongeren, zwerfvuil, zakkenrollerij, negatieve sfeer, enge plekken, bestrating, laden/lossen, bedelen, verlichting, bereikbaarheid voor hulpdiensten, parkeerdruk zijstraten en tot slot vandalisme/graffiti.

Vergelijken we de genoemde problemen met de politiegegevens, dan valt op dat fietsendiefstal en diefstal uit auto door de deelnemers van de workshop niet genoemd zijn terwijl zij qua omvang wel tot de top-vijf van meest voorkomende delicten behoren ³.

Uit het totale beeld van de criminaliteit, leefbaarheid en onveiligheidsgevoelens zijn door de workshopdeelnemers vervolgens een zevental prioriteiten aangegeven, die door ons later zijn teruggebracht tot drie problemen en twee hotspots: winkeldiefstal, overlast scooters/fietsers, laden/lossen Leyweg gecombineerd met parkeren in de zijstraten en de hotspots 'Kentucky Fried Chicken (KFC)' en 'Hové'.

Zoals gezegd is winkeldiefstal qua omvang het grootste probleem binnen het winkelcentrum. Ook een groot deel van de deelnemers van de workshop heeft deze ervaring. Met name de grootwinkelbedrijven en de winkels met aantrekkelijke consumentengoederen zijn hier relatief vaak het slachtoffer van.

In het winkelgebied is fietsen alleen toegestaan buiten de winkelopeningstijden en scooteren is helemaal niet toegestaan. Toch gebeurt dit doorlopend, wat afbreuk doet aan de winkelsfeer en ook voor gevaarlijke situaties zorgt. Op de Leyweg en in de nabijgelegen straten worden door winkeliers, leveranciers en bezoekers auto's geparkeerd (kortstondig en langdurig) op plaatsen die daar niet voor bedoeld zijn en op tijdstippen waarop dit niet is toegestaan. Het laden en lossen op de Leyweg is tot 11 uur 's ochtends toegestaan voor voertuigen die vanaf de twee uiteinden aan komen rijden. Ook buiten deze tijden staan echter voertuigen op de Leyweg en de zijstraten van de Leyweg worden (in strijd met het beleid) gebruikt als toegang. De parkeerproblematiek speelt met name in de straten haaks op de Leyweg en dan vooral in de keer-kommen. De geplaatste paaltjes blijken de problemen van parkeren en laden en lossen slechts gedeeltelijk op te lossen.

Cafetaria Hové wordt door de workshopdeelnemers gezien als de kern van de drugsoverlast.

Noot 2 Betreft de volgende items: vermogensdelicten, dreiging, overlast, verloedering en veiligheid in eigen buurt.

Noot 3 De top vijf op basis van het aantal aangiften bij de politie.

De mogelijkheid om daar drank en drugs te kopen maakt de omgeving van het cafetaria tot een aantrekkelijke hangplek. Het gebruik en de handel in drugs brengt ook weer andere overlastproblemen met zich mee. De andere hotspot is het plein voor de Kentucky Fried Chicken (KFC). In de meeste gevallen betreft het overlast in de vorm van lawaai, zwerfvuil en de 'bedreigende aanwezigheid' van jongeren.

Tijdens de schouw hebben we verder ingezoomd op de ruimtelijke aspecten die een rol spelen bij het ontstaan en het in stand houden van de vijf prioritaire problemen.

Van belang voor de winkeldiefstal zijn het zicht vanuit Hové op de tegenoverliggende winkels en het (grotendeels) ontbreken van uitstallingen.

De Leyweg is makkelijk toegankelijk voor fietsers en scooters. De straat is lang en recht waardoor snelheid gemaakt kan worden. Door de opzet is het winkelcentrum overzichtelijk. Verkeersborden maken duidelijk dat het gebied een wandelgebied is en dat fietsen slechts op beperkte tijden is toegestaan. Vanuit de zuidkant is de gewenste fietsroute onduidelijk.

Het illegaal parkeren in de zijstraten en de parallelstraten en het ongeoorloofd laden en lossen op de Leyweg en in de directe omgeving is een belangrijk probleem. De eerste pogingen om problemen met laden en lossen en parkeren aan te pakken hebben nog niet het gewenste effect gehad. De paaltjes worden gesaboteerd en de semi-private achterzones worden niet gebruikt op de bedoelde manier. De status van de achterstraten is ook niet helder. Onbekend is in hoeverre een gebrek aan parkeerplaatsen rondom de Leyweg aan de orde is.

De hangjongeren bij cafetaria Hové staan vaak om de hoek in de Tinaarlostraat. De mogelijkheid tot het kopen en verkopen van drugs en drank maakt deze plaats kwetsbaar voor ongewenst gedrag. De straat achter cafetaria Hové maakt een desolate indruk en het is niet duidelijk wie verantwoordelijk is voor het beheer. De sociale controle vanuit de omgeving is ook beperkt. Het plein voor de Kentucky Fried Chicken is onlangs heringericht en heeft door het materiaalgebruik en het groene uiterlijk een attractieve uitstraling. Door de goede bereikbaarheid, de goede mogelijkheden voor 'zien en gezien worden' en de aanwezigheid van goedkoop voedsel en drank is het plein voor de KFC voor jongeren een aantrekkelijke hangplek. De andere gebruikers van de openbare ruimte en bewoners van de nieuwe woongebouwen boven de passage ondervinden echter overlast van de jongeren.

Tot zover de probleeminventarisatie. Nu duidelijk is wat de problemen zijn, kan gekeken worden naar mogelijke maatregelen en concrete werkafspraken. Deze moeten beschreven worden in het Plan van Aanpak. Naast meer procesgerichte aandachtspunten over het samenwerkingsverband, moet het Plan van Aanpak een overzicht bieden van inhoudelijke eisen en prestaties op het gebied van toezicht, onderhoud en bouwkundige eisen. De maatregelen uit het Plan van Aanpak hoeven nog niet uitgevoerd te zijn om voor een eerste ster in aanmerking te komen. Na de eerste ster is het mogelijk een tweede en derde ster te behalen.

1 Inleiding

1.1 De opdracht

De gemeente Den Haag wil in een driejarig programma middels integrale samenwerking de veiligheid in circa 75 winkelcentra en bedrijventerreinen aanpakken. Besloten is om deze 75 projecten, deels, te doorlopen langs de eisen die worden gesteld vanuit het Keurmerk Veilig Ondernemen. Winkelcentrum Leyweg maakt deel uit van dit KVO-programma.

In het kader van de eerste fase van het traject in het winkelcentrum Leyweg 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?

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

1.2 Winkelcentrum Leyweg

Winkelcentrum Leyweg is een langgerekt winkelgebied tussen de Hengelolaan en de Melis Stokelaan. Het is in 1960 gebouwd en wordt sinds een aantal jaren geherstructureerd.

Het voorheen zeer brede profiel van de Leyweg is in tweeën gedeeld door toevoeging van extra winkels in het midden. Aan de zuidkant is een nieuwe winkelpassage met parkeergarage gerealiseerd en aan de noordkant wordt nog gebouwd aan onder andere een busstation en winkelpanden.

Op het moment (mei 2003) worden de gevels van de oudere winkels aangepakt. In samenwerking met de eigenaren van de panden worden luifels aangebracht en het is de bedoeling dat de entrees naar de woongebouwen, die in diepe nissen liggen, vlakker in de gevel komen te liggen.

De winkelwanden worden regelmatig onderbroken door zijstraten die op de Leyweg uitkomen en parallel aan de Leyweg lopen distributiestraten. Problemen met parkeren en laden en lossen hebben in de zij- en distributiestraten al geleid tot het plaatsen van paaltjes en herinrichting van het grootste gedeelte van de distributiestraten. Ook de resterende distributiestraten zullen nog heringericht worden.

Bij deze nulmeting is uitgegaan van het winkelcentrum zoals het er april en mei 2003 uitzag.



Winkelcentrum Leyweg, het centrale gedeelte

1.3 Het Keurmerk Veilig Ondernemen Bestaande Winkelcentra

Het Keurmerk Veilig Ondernemen voor Bestaande Winkelcentra (KVO-Wb) is ontstaan binnen het Nationaal Platform Criminaliteitsbeheersing (NPC). Het KVO-Wb 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.

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.

1.4 Het onderzoek

Om de hoofdvraag van het onderzoek te beantwoorden hebben we gebruik gemaakt van de volgende methoden:

- analyseren van documenten⁴;
- analyseren van politiecijfers van de politie Den Haag;
- analyseren van cijfers van de gemeentelijke brandweer;
- interactieve workshop met leden van het projectteam veilig ondernemen Leyweg⁵;
- schouw van het gebied.

Het gebruik maken van zoveel methoden van uiteenlopende aard levert een breed scala aan informatie op, zodat een goede basis gelegd wordt voor een gedegen analyse. Er kleven echter ook nadelen aan het werken met diverse methoden. Bij elke methode wordt gebruik gemaakt van andere probleemdefinities en geografische eenheden die niet altijd goed op elkaar aansluiten en dit maakt dat bij het vergelijken van resultaten vaak de nodige voorzichtigheid moet worden betracht.

Het onderzoek is opgebouwd volgens een logische lijn langs de diverse onderzoeksmethoden; deskresearch, workshop en schouw. De resultaten van de ene methode worden gebruikt als input voor de andere. Op die manier zijn we in staat een aantal verdiepingsslagen te maken. Waarbij het niet zo is dat alleen het eindresultaat van belang is maar juist ook de procesgang.

1.5 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 van het Keurmerk Veilig Ondernemen. In hoofdstuk drie starten we met het feitelijke onderzoek naar de veiligheidsproblemen. We geven daarin een overzicht van de resultaten van de deskresearch. In hoofdstuk vier behandelen we het verloop en de resultaten van de workshop. Ook daar kijken we naar de veiligheidsproblemen maar dan vanuit het perspectief van de workshopdeelnemers. Tevens vergelijken we de resultaten van de deskresearch met de resultaten van de workshop. Dit resulteert in een nadere prioriteitstelling. Vervolgens zoemen we in hoofdstuk vijf verder in op deze prioriteiten. We kijken naar de situationele aspecten die (mogelijk) een rol spelen bij het ontstaan van de prioritair veiligheidsproblemen en de hotspots. Het laatste hoofdstuk geeft een kort overzicht van de reeds genomen maatregelen en eindigt met een procesbeschrijving over het verder verloop richting certificering. Het hoofdstuk geeft daarmee een eerste aanzet voor het Plan van Aanpak.

Noot 4 Zie documentenlijst in bijlage 1.

Noot 5 Zie lijst deelnemers workshop in bijlage 2.

2 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) van het Handboek KVO-Wb voor bestaande bouw. In dit hoofdstuk kijken wij naar de eisen die betrekking hebben op het organiseren van de samenwerking.

Volgens het KVO-Wb moeten politie, brandweer, gemeente en winkeliers minimaal betrokken zijn bij het samenwerkingsverband. Binnen het winkelgebied Leyweg is voor het project een projectteam Veilig Ondernemen opgericht bestaande uit de deelnemers: winkeliersvereniging Leyweg, Politie Haaglanden, Brandweer, DSO, BSD/ABA en de stadsdeelcoördinator (voorzitter). Dit samenwerkingsverband komt 1 maal in de 2 maanden bij elkaar. In het KVO-Wb wordt tevens aangeraden dat indien nuttig eveneens eigenaren van onroerend goed, klanten, woningbeheerders en welzijnsinstellingen worden betrokken en alle overige partijen die een nuttige rol zouden kunnen vervullen.

De samenwerking tussen de partijen moet nog schriftelijk worden vastgelegd in een convenant. Het convenant moet verder aan een aantal specificaties voldoen. Zonder hier verder uitgebreid op in te gaan noemen we ze kort:

- welke partijen onderdeel uitmaken van het samenwerkingsverband;
- welke partijen trekker(s) is/zijn van het samenwerkingsverband;
- wat de doelen zijn 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 bereikt 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 samenwerking;
- door wie de evaluatie wordt uitgevoerd.

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

3 Overall probleemanalyse

In dit hoofdstuk starten we met het beantwoorden van de hoofdvraag van dit onderzoek:

Wat zijn de belangrijkste veiligheidsproblemen in het winkelgebied Leyweg?

We beantwoorden deze vraag aan de hand van de resultaten van de desk-research. In de deskresearch hebben we gebruik gemaakt van diverse bronnen:

Bestaande schriftelijke documenten.

Het belangrijkste onderzoek in dit verband is de Stadsenquête. Deze Stadsenquête bestaat uit diverse onderdelen die worden gebruikt bij de beleidsvorming en evaluatie binnen de gemeente. In het kader van deze nulmeting zijn van belang het onderdeel inventarisatie en beleidsevaluatie. De Leefbaarheidsmonitor Den Haag maakt hier deel van uit. Deze monitor wordt tweejaarlijks gehouden en is bedoeld om alle mogelijke beleidsvragen te stellen. Het aantal interviews bedraagt 1000 of 2000 afhankelijk van onderwerp en gewenst detailniveau.

- Speciaal voor het onderzoek opgevraagde cijfers.
Het betreft hier overzichten van de politie Den Haag ⁶.

Het KVO-Wb 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 Leefbaarheid⁷.
- 3 Onveiligheidsgevoelens.

Deze categorieën worden respectievelijk behandeld in paragraaf 3.1, 3.2 en 3.3.

Noot 6 Wij hebben geen gegevens ontvangen van de gemeentelijke brandweer.

Noot 7 Onder leefbaarheid verstaan we hier de volgende in het KVO-Wb genoemde veiligheidsproblemen: hangplekken, zwerfvuil en drugsoverlast.

Voordat we overgaan tot het weergeven van de resultaten van de deskresearch maken we nog een aantal opmerkingen ter nuancering van deze resultaten. Voor de analyse zijn we afhankelijk van de voorhanden zijnde informatie. Deze informatie is meestal met een ander doel verzameld en sluit daarom niet geheel aan op de vraagstelling in dit onderzoek. Zo heeft het grootste deel van de resultaten uit de geanalyseerde documenten betrekking op Den Haag in zijn geheel, het stadsdeel Eskamp en de buurt Morgenstond en dus niet specifiek op het winkelgebied Leyweg. Toch presenteren we de resultaten hier omdat het een indruk geeft van de omgeving waarin het winkelcentrum zich bevindt. Een winkelcentrum is geen op zich zelf staand geheel maar maakt deel uit van een bredere context: een buurt, stad, maatschappij.



Woningen in de omgeving van de Leyweg

3.1 Criminaliteit

Tabel 3.1 biedt een overzicht van de criminaliteit in de buurt Morgenstond⁸ in de jaren 1999 en 2000. De tabel geeft een overzicht van het aantal aangiften op een vijftal delicten⁹.

Tabel 3.1

Criminaliteit Buurten Morgenstond-zuid, Morgenstond-west, Morgenstond-oost												
Delicten	diefstal uit woning		diefstal uit auto		bedreiging		beroving op straat		gewapende overval		totaal aantal aangiften	
	1999	2000	1999	2000	1999	2000	1999	2000	1999	2000	1999	2000
Morgenstond-zuid	67	50	67	72	5	2	7	5	0	0	162	136
Morgenstond-west	57	62	113	97	10	13	12	14	2	0	211	208
Morgenstond-oost	43	40	63	66	10	9	4	17	0	0	139	148
Totaal	167	152	243	235	25	24	23	38	2	0	512	492

Bron: Politie Den Haag

Uit deze gegevens blijkt dat diefstal uit auto qua omvang het grootste criminaliteitsprobleem is. Hier moet onmiddellijk bij worden aangetekend dat maar een beperkt aantal delicten is opgenomen in de tabel. Winkeldiefstal, vaak één van de grootste problemen in winkelgebieden, is bijvoorbeeld niet opgenomen.

Tabel 3.2 biedt daarom een noodzakelijke aanvulling op bovenstaande cijfers, ook wat betreft jaartallen. Bovendien gaat het hier specifiek over het gebied van de Leyweg¹⁰.

Tabel 3.2

Delict	2002	2003 (1 ^o kwartaal)
winkeldiefstal	112	22
diefstal fiets	66	34
zakkenrollerij	54	19
diefstal uit auto	48	17
bedrijfsinbraak	32	14
vernieling	27	10
diefstal bromfiets	22	4
straatroof	14	4

Bron: Politie Den Haag

Kijken we meer gericht naar het onderzoeksgebied dan blijkt dat diefstal uit auto qua omvang 'slechts' een vierde plaats inneemt na winkeldiefstal, diefstal fiets en zakkenrollerij. Tot zover de politiecijfers. In de Leefbaarheidsmonitor zijn ook enkele vragen opgenomen over slachtofferschap.

Noot 8 Het winkelgebied Leyweg behoort tot de wijk Morgenstond. Deze wijk is één van de gebieden in de stad waar het gemeentebestuur extra aandacht schenkt aan het verbeteren van de leefomstandigheden.

Noot 9 De laatste twee kolommen hebben betrekking op het totaal aantal aangiften. Dit cijfer is opgebouwd uit de cijfers van de vijf in de tabel opgenomen delicten en een niet-opgenomen categorie 'overig'.

Noot 10 Dit betekent dus de gehele Leyweg en niet alleen het gebied waar het winkelcentrum is gehuisvest.

Aan de respondenten is gevraagd of ze in de afgelopen 12 maanden zelf slachtoffer zijn geworden van een aantal misdrijven¹¹. Deze gegevens vormen een aanvulling op de politiecijfers omdat dit ook inzicht biedt in de aard en omvang van de delicten waarvan geen aangifte bij de politie is gedaan¹².

Autodelicten

Het meest voorkomende delict is diefstal uit of vernieling aan de auto. Van alle Hagenaars heeft eenderde hier het afgelopen jaar mee te maken gehad, dit is 45 % van alle autobezitters. Met name de inwoners uit Morgenstond, en ook uit het hele stadsdeel Escamp, lijken relatief vaak slachtoffer van autodelicten.

Tabel 3.3 Slachtoffer van autodelicten

	1996 totaal	1998 totaal	2000 totaal	2000 in eigen buurt	2002 in eigen buurt
Totaal Den Haag	28%	24%	31%	30%	34%
Escamp	31%	25%	30%	29%	37%
Morgenstond				26%	39%

Inbraak in woning

In Morgenstond is het percentage inbraak in woning flink toegenomen, maar vergeleken met Den Haag in totaal is het nog relatief aan de lage kant.

Tabel 3.4 Slachtoffer van inbraak in woningen

	1996	1998	2000	2002
Totaal Den Haag	12%	13%	12%	13%
Escamp	10%	11%	10%	12%
Morgenstond			7%	10%

Vernieling

Het aantal inwoners van Morgenstond dat zegt slachtoffer te zijn geweest van vernieling is flink toegenomen. Hetzelfde geldt voor het stadsdeel in zijn geheel.

Tabel 3.5 Slachtoffer van vernieling

	1996	1998	2000	2002
Totaal Den Haag	9%	12%	10%	11%
Escamp	3%	12%	7%	10%
Morgenstond			8%	11%

Geweld

Van alle Hagenaars is 7% het afgelopen jaar in de eigen buurt slachtoffer geworden van lichamelijk geweld, mishandeling of (dreiging) van geweld toen portemonnee of tasje werd gestolen. Dit betekent een duidelijke toename. In Morgenstond is echter een verdrievoudiging te zien.

Noot 11 Hierbij dient te worden opgemerkt dat in 1996 en 1998 alleen naar het totale slachtofferschap is gevraagd, terwijl vanaf 2000 het slachtofferschap in de eigen buurt wordt weergegeven.

Noot 12 De Leefbaarheidsmonitor geeft voor Morgenstond alleen cijfers over de jaren 2000 en 2002 waardoor het moeilijker is iets te zeggen over trends

Tabel 3.6 Slachtoffer van geweld

	1996 totaal	1998 totaal	2000 totaal	2000 in eigen buurt	2002 in eigen buurt
Totaal Den Haag	9%	7%	6%	5%	7%
Escamp	2%	10%	5%	5%	8%
Morgenstond				3%	9%

Diefstal tas of portemonnee

Van alle respondenten zegt 6% het afgelopen jaar in de eigen buurt slachtoffer te zijn geworden van diefstal van tas of portemonnee. Deze resultaten zijn vergelijkbaar met voorgaande jaren. Ook het stadsdeel laat een stabiel beeld zien. In Morgenstond is het percentage echter verdubbeld tot 8%.

Tabel 3.7 Slachtoffer van diefstal tas of portemonnee

	1996 totaal	1998 totaal	2000 totaal	2000 in eigen buurt	2002 in eigen buurt
Totaal Den Haag	8%	6%	6%	5%	6%
Escamp	5%	6%	6%	6%	6%
Morgenstond				4%	8%

Andere dingen gestolen

Van alle respondenten zegt 15% het afgelopen jaar in de eigen buurt bestolen te zijn van iets anders, zoals van planten uit de tuin, onderdelen van een fiets etc. Dit is iets hoger dan in 2000 toen 13% in de eigen buurt was bestolen van iets anders. In het hele stadsdeel is een zelfde stijging te zien. In Morgenstond daarentegen is het percentage met meer dan de helft toegenomen.

Tabel 3.8 Slachtoffer van andere dingen gestolen

	1998 totaal	2000 totaal	2000 in eigen buurt	2002 in eigen buurt
Totaal Den Haag	15%	14%	13%	15%
Escamp	14%	14%	13%	15%
Morgenstond			10%	16%

Kijkend naar de slachtofferpercentages in zijn totaliteit valt op dat Morgenstond in vergelijking met Den Haag totaal en het stadsdeel Escamp voor wat betreft alle items relatief slecht tot zeer slecht scoort. Echter vooral op het gebied van geweld en diefstal tas of portemonnee is de situatie verslechterd; een verdrievoudiging respectievelijk een verdubbeling.

Qua omvang ziet het beeld voor Morgenstond dat uit de slachtofferpercentages naar voren komt er als volgt uit: autodelicten, 'andere dingen gestolen', vernieling, inbraak in woning, geweld en diefstal tas of portemonnee ¹³.

Een interessante vergelijking is de vergelijking tussen slachtofferpercentages en politiecijfers. Wat is het verschil tussen datgene wat de slachtoffers zeggen en datgene wat bekend is bij de politie? Aangezien in beide overzichten deels andere delicten zijn opgenomen is het moeilijk een vergelijking te trekken. In beide overzichten nemen echter diefstal auto (autodelicten) en vernie-

Noot 13 Aflopend qua omvang.

ling een prominente plaats in.

3.2 Leefbaarheid

Leefbaarheidproblemen hebben te maken met de meer 'kleine ergernissen' in de openbare ruimte zoals zwerfvuil, overlastproblemen etc. Het KVO-Wb stelt als eis dat in een nulmeting nadere gegevens zijn opgenomen over de volgende leefbaarheidproblemen: hangplekken (hangjongeren), zwerfvuil en drugsoverlast.

In de Leefbaarheidsmonitor staan diverse gegevens opgenomen over leefbaarheid. We belichten er hier enkele.

Buurt

Vragen over de eigen buurt vormen een indicatie over wat de buurtbewoners van de leefbaarheid vinden. Het algemene oordeel over de eigen buurt is voor de inwoners uit stadsdeel Escamp minder positief; de inwoners van Escamp beoordelen hun buurt iedere twee jaar lager. Dit heeft deels te maken met de aanwezigheid van allochtonen en hangjongeren. Het algemene oordeel over de buurt is in Morgenstond daarentegen stabiel op 6,8.

Tabel 3.9 Algemeen oordeel over de buurt

	1996	1998	2000	2002
Totaal Den Haag	7,3	7,0	7,0	6,9
Escamp	7,1	6,9	6,7	6,5
Morgenstond			6,8	6,8

Ook scoort Escamp het meest negatief van alle stadsdelen als het gaat om de ontwikkeling van de buurt in de komende jaren. Morgenstond scoort zelfs zeer slecht op dit onderdeel (zie tabel 3.12).

Tabel 3.10 Ontwikkeling buurt in afgelopen en komende jaren (in % respondenten die de buurt verbeterd respectievelijk verslechterd vinden)

		2000	2002	Totaal Den Haag
Morgenstond				
ontwikkeling buurt in afgelopen jaar	saldo	-20	-37	-13
ontwikkeling buurt in komende jaren	saldo	-12	-17	-2

Toch vind nog 82% van de inwoners van Escamp hun buurt prettig om in te wonen tegenover 85 % in heel Den Haag.

Tabel 3.11 Beoordeling eigen buurt als wel of niet prettig om in te wonen in 2002

	(zeer) prettig	(zeer) onprettig	Totaal
Totaal Den Haag	85%	15%	100%
Escamp	82%	18%	100%

De Hagenaars geven gemiddeld een 6,9 voor hun woonomgeving. Dit is vergelijkbaar met vorige jaren. Inwoners van Escamp geven gemiddeld een 6,5 voor hun woonomgeving.

In de Stadsenquête 2002 is een vraag opgenomen over spontaan genoemde

vormen van overlast. Zeven op de tien Hagenaars noemt spontaan één of meerdere ergernissen. Overlast van zwerfvuil en hondenpoep worden het vaakst genoemd. Tabel 3.12 geeft een overzicht van spontaan genoemde ergernissen in de eigen buurt.

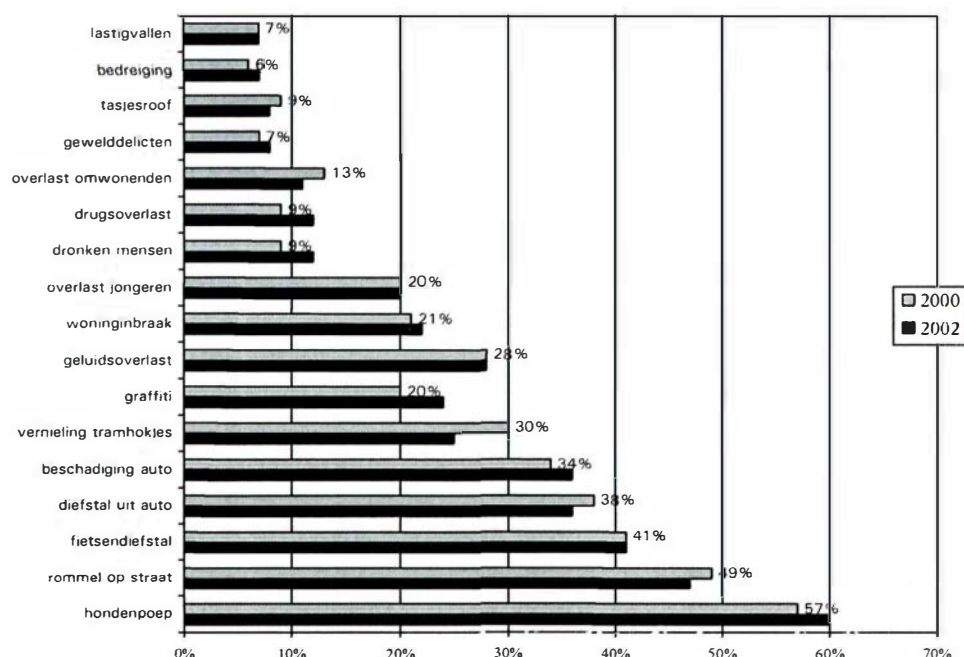
Tabel 3.12 Overlast in eigen buurt, spontaan (alle Hagenaars)

	Soort overlast	%overlast	Toelichting
1	Zwerfvuil/ rommel op straat	21%	Vuilnisophaal: vuilnisresten na ophalen, vuilnis niet op tijd ophalen; met name Leidschenveen/Ypenburg scoort slecht op afvalinzameling mensen zelf: grof vuil neerzetten zonder te bellen/vuilnis op verkeerde moment op straat, troep rondom glasbakken, zwerfvuil op straat op straat
2	Hondenpoep	18%	
3	Parkeerprobleem	14%	
4	Onveiligheid	10%	
			fout parkeren en te weinig parkeergelegenheid (met name 's avonds)
			inbraak/diefstal/vernielingen/bedreigingen/mensen lastig vallen door junks/jongeren/dronken mensen/zwerfers. Voor Turken en Marokkanen staat onveiligheid op nr. 1 als grootste probleem
5	Verkeer	7%	te hard rijden/sluiptverkeer/vaststaand verkeer/niet houden aan eenrichtingswegen, met name overlast auto's, maar ook brommers/scooters, vrachtverkeer en bouwverkeer
6	Hangjongeren	6%	lawaaï/roken/drinken/blowen/rotzooi, met name 's avonds

Vervolgens zijn aan de Hagenaars zestien mogelijke vormen van overlast voorgelegd¹⁴, met de vraag of ze in hun eigen buurt (wel eens) overlast ervaren.

Noot 14 Hierbij dient wel opgemerkt te worden dat de lijst als zodanig aan de bewoners is voorgelegd met de vraag in hoeverre deze in hun eigen buurt voorkomen. Met ander woorden het zijn geen zelf gekozen leefbaarheids- en veiligheidsproblemen.

grafiek 3.1 Percentage bewoners dat zegt vaak last van een aantal voorvallen en misdrijven te hebben in Escamp



De resultaten op de verschillende onderdelen zijn wisselend, maar over het algemeen is sprake van een lichte toename. Opvallend is dat in beide onderzoeken twee dezelfde leefbaarheidsproblemen het vaakst genoemd worden: rommel op straat en hondenpoep.

3.3 (On)veiligheidsgevoelens

In de Leefbaarheidsmonitor 2002 zijn een aantal vragen opgenomen die betrekking hebben op de perceptie van de bewoners op een aantal onderdelen. Het gaat hierbij dus niet om de feitelijke omvang van de problematiek maar om de algemene indruk, 'het onderbuikgevoel', van de bewoners.

In de Leefbaarheidsmonitor zijn twee vragen gesteld aan bewoners over het vóórkomen van criminaliteit in de eigen buurt. Hiervoor zijn twee indicatoren opgesteld: vermogensdelicten en dreiging.

*Vermogensdelicten*¹⁵

De ervaren problemen op het gebied van vermogensdelicten zijn groot. Het beeld van vermogensdelicten laat voor Den Haag in zijn totaliteit een verslechtering zien. Hetzelfde geldt voor het stadsdeel Escamp. Voor Morgenstond geldt echter een relatief zeer grote verslechtering.

Noot 15 Voor de beleving van de aanwezigheid van vermogensdelicten in de eigen buurt is een indicator samengesteld op basis van de volgende vier aspecten: fietsendiefstal, diefstal uit auto, beschadiging auto/diefstal vanaf auto en woninginbraak.

Tabel 3.13 Beleving aanwezigheid vermogensdelicten 0 = gunstig, 10 = ongunstig

	1996	1998	2000	2002
Totaal Den Haag	4,8	4,9	4,9	5,2
Escamp	4,2	4,8	4,3	5,2
Morgenstond			4,6	5,8

Dreiging¹⁶

Ook al laat deze indicator voor heel Den Haag een verslechtering zien, in absolute zin is dreiging als probleem niet zo groot. Deze indicator geeft voor heel Den Haag een toename te zien. Zowel in Escamp als Morgenstond is duidelijk sprake van een toename.

Tabel 3.14 Beleving dreiging 0 = gunstig, 10 = ongunstig

	1996	1998	2000	2002
Totaal Den Haag	1,4	1,6	1,6	1,9
Escamp	1,2	1,5	1,3	1,7
Morgenstond			1,7	2,4

In de Leefbaarheidsmonitor zijn ook een aantal vragen opgenomen over de perceptie van leefbaarheidsaspecten. We noemen er hier drie: overlast, verloedering en (on)veiligheid in de eigen buurt

Overlast¹⁷

De overlast in de buurt neemt jaarlijks (licht) toe. Dit geldt voor alle stadsdelen. De sterkste toename in de afgelopen twee jaar wordt gevoeld in Escamp, deels veroorzaakt door de flink toegenomen overlast in Morgenstond.

Tabel 3.15 Beleving overlast (0 = gunstig, 10 = ongunstig)

	1996	1998	2000	2002
Totaal Den Haag	2,8	3,0	3,1	3,3
Escamp	2,6	3,1	2,8	3,5
Morgenstond			3,2	3,8

Verloedering¹⁸

De gemeente Den Haag voert een actief beleid om graffiti tegen te gaan. Ook over de perceptie van verloedering is een vraag gesteld aan de respondenten in de Leefbaarheidsmonitor 2002 (zie tabel 3.16).

Tabel 3.16 Beleving verloedering (0 = gunstig, 10 = ongunstig)

	1996	1998	2000	2002
Totaal Den Haag	5,5	5,4	5,3	5,4
Escamp	5,2	5,4	5,1	5,4
Morgenstond			5,2	5,5

Wat opvalt is dat de inwoners van Morgenstond de verloedering in hun buurt

Noot 16 Deze indicator is opgebouwd uit de volgende aspecten: drugsoverlast, dronken mensen op straat, geweldsdelicten, tasjesroof, bedreiging en lastig gevallen op straat.

Noot 17 Bestaat uit de aspecten: geluidsoverlast, overlast van groepen jongeren en overlast van omwonenden.

Noot 18 Om de mate van verloedering van een buurt te meten is een indicator samengesteld op basis van de volgende vier aspecten: hondenpoep op straat, rommel op straat, bekladding muren/gebouwen en vernieling telefooncellen/bus- tramhokjes. Aan de inwoners is gevraagd in hoeverre de vier onderscheiden problemen volgens hen voorkomen in hun buurt.

ongunstiger beoordelen dan inwoners van Escamp of Den Haag in zijn algemeenheid.

Veiligheid in de eigen buurt

Vier op de tien Hagenaars voelt zich wel eens onveilig, 28 % voelt zich wel eens onveilig in de eigen buurt.

Tabel 3.17 Onveiligheidsgevoelens in eigen buurt

	1996	1998	2000	2002
Totaal Den Haag	26%	23%	24%	28%
Escamp	25%	18%	23%	29%
Morgenstond			26%	36%

In Morgenstond is het percentage mensen dat zegt zich wel eens onveilig te voelen in de eigen buurt enorm toegenomen. Voor het stadsdeel Escamp schommelt het cijfer nogal, maar ook daar is het cijfer flink toegenomen.

Samenvattend blijkt uit de voorgaande cijfers dat de inwoners van Morgenstond zich in toenemende mate onveilig voelen in hun eigen buurt. Alle gescoorde items laten een verslechtering zien, waarbij met name de beleving van vermogensdelicten slecht scoort. Niet alleen is de totaalscore hier relatief hoog, ook de stijging van 4,6 naar 5,8 voor Morgenstond is aanzienlijk. Ook de beleving van verloedering zit op een relatief hoog niveau (5,5). De beleving van dreiging steekt hier relatief 'gunstig' bij af met een score van 2,4.

Veiligheid winkelcentrum Leyweg

In de Stadsenquête 2002 is Hagenaars gevraagd om de twee winkelcentra die ze het vaakst bezoeken voor hun dagelijkse boodschappen te beoordelen op vier aspecten: kwaliteit aanbod, inrichting, veiligheid en sfeer. Over het algemeen wordt de kwaliteit van het aanbod het best beoordeeld. Dit geldt tevens voor de Leyweg.

Tabel 3.18 Beoordeling winkelcentra dagelijkse boodschappen (score tussen 0 en 10)

	steekproef	kwaliteit aanbod	inrichting winkelcentrum	veiligheid winkelcentrum	sfeer winkelcentrum
Totaal Den Haag	3220	7,4	7,1	7,1	7,0
Leyweg	118	7,6	7,3	6,9	6,8

De veiligheid in het winkelcentrum wordt iets lager beoordeeld dan het gemiddelde in Den Haag voor de winkelcentra.

De Leyweg behoort ook tot de top-vijf van belangrijkste winkelcentra voor niet-dagelijkse boodschappen; binnenstad/centrum 64% (genoemd door 64% van de respondenten), In de Boogaard 25%, Leidsenhage 14%, Leyweg 8% en Frederik Hendriklaan 7%.

Ook hierbij is de Hagenaars gevraagd om de twee winkelcentra die ze het vaakst bezoeken voor hun niet-dagelijkse boodschappen te beoordelen op eerdergenoemde vier aspecten. De veiligheid in het winkelcentrum wordt hier eveneens met een 6,9 beoordeeld en zit daarmee precies op het gemiddelde.

Tabel 3.19 Beoordeling winkelcentra niet-dagelijkse boodschappen
(score tussen 0 en 10)

	kwaliteit aanbod	inrichting winkelcentrum	veiligheid winkelcentrum	sfeer winkelcentrum
Totaal Den Haag	7,5	7,2	6,9	7,0
Leyweg	7,3	7,3	6,9	6,9

4 Nadere probleemanalyse en prioritering

In hoofdstuk drie hebben we een overzicht gegeven van de resultaten van de kwantitatieve en kwalitatieve analyse van de bestaande bronnen. In dit hoofdstuk geven we een overzicht van de uitkomsten van de interactieve workshop met betrokkenen¹⁹. Ook hierbij staat de hoofdvraag van het onderzoek centraal:

Wat zijn de belangrijkste veiligheidsproblemen in het winkelgebied Leyweg?

Ditmaal dus bekeken vanuit het perspectief van de diverse betrokken partijen. Het hoofdstuk is daarbij opgebouwd overeenkomstig de indeling van de workshop. Dit betekent dat we in de eerste paragraaf aandacht besteden aan de veiligheidsproblemen zoals die door de deelnemers van de workshop zijn verwoord. Het gaat daarbij 'slechts' om een korte inventarisatie die we daarom in tabelvorm weergeven. De plattegrond aan het eind van de paragraaf vormt een visuele weergave van de genoemde problemen die tot bepaalde plekken zijn te herleiden en is tijdens de workshop tot stand gekomen²⁰. In paragraaf twee vergelijken we de resultaten uit de workshop met de resultaten van onze deskresearch. Deze vergelijking leidt uiteindelijk tot beantwoording van de vraag: welke veiligheidsproblemen moeten met voorrang worden aangepakt? Dit is de vraag naar de prioritaire problemen en de hotspots. In paragraaf drie zoomen we nader in op deze prioritaire problemen en hotspots en kijken we naar de achtergronden hiervan.

4.1 De veiligheidsproblemen

In willekeurige volgorde weergegeven, maar enigszins geclusterd, zijn door de deelnemers tijdens de workshop de volgende problemen genoemd.

Tabel 4.1 Genoemde veiligheidsproblemen door workshopdeelnemers

Veiligheidsprobleem	Aard probleem	Locatie
Winkeldiefstal	Qua omvang extreem in het winkelcentrum, vergeleken met rest van de stad	In hele gebied
Bedreiging	Als zelfstandig delict maar daarnaast ook veel bij aanhoudingen van verdachten winkeldiefstal	In winkels in hele gebied
Drugsoverlast	- hangt samen met aantal delicten o.a. winkeldiefstal en bedreiging - 'bedreigende aanwezigheid'	Bij Hové en KFC
Overlast alcoholisten / alcoholgebruik buiten terras		Bij Hové en KFC
Overlast scooters/fietsers	Ondanks fietsverbod tijdens winkel-tijden wordt in het centrum toch gefietst/ gescooterd. Routering fietsers/scooters is onduidelijk	Op Leyweg

Noot 19 Een lijst van deelnemers aan de workshop is opgenomen in bijlage 2.

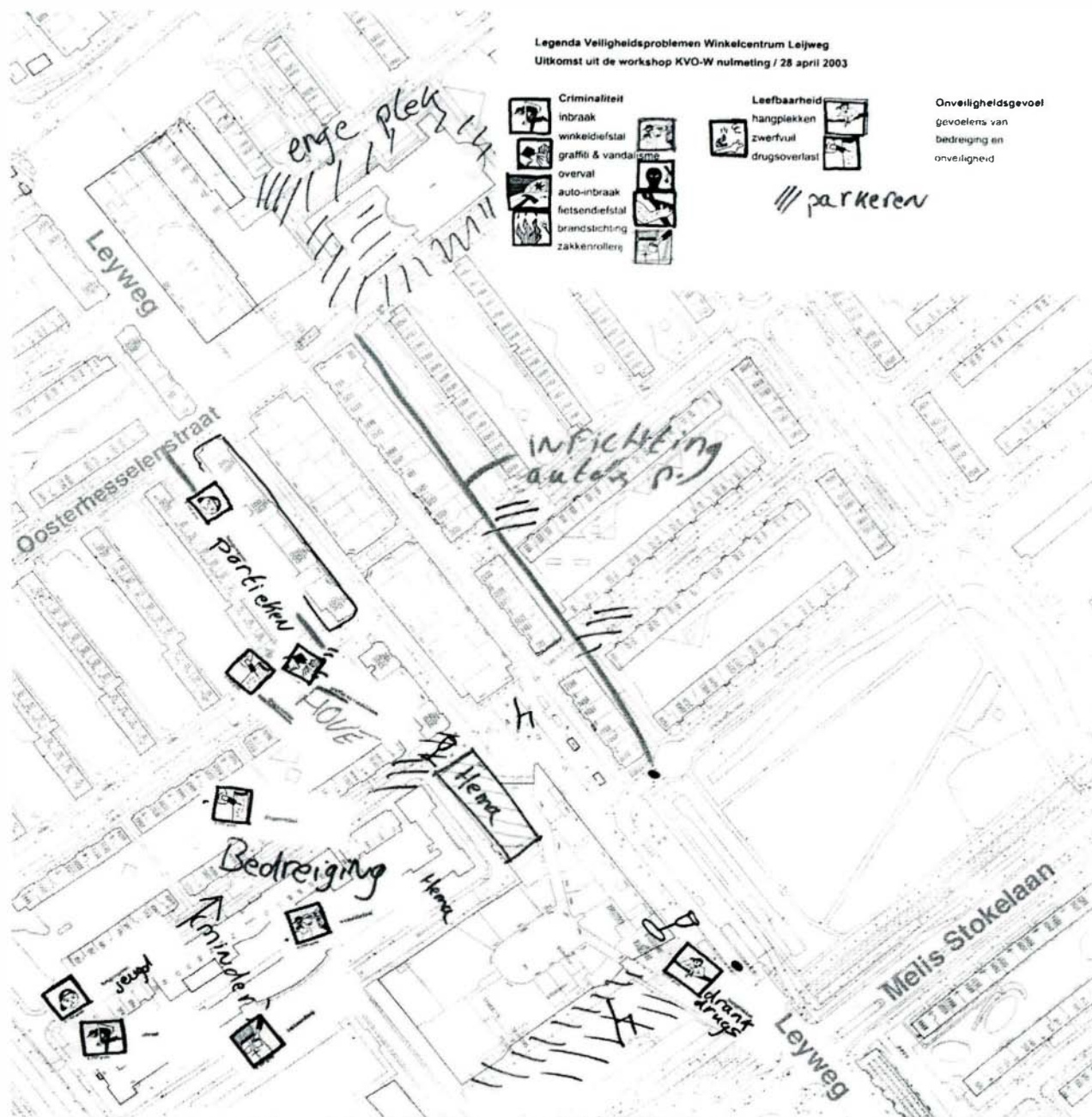
Noot 20 Die problemen die volgens de workshopdeelnemers betrekking hebben op het hele gebied zijn niet op de kaart aangegeven maar zijn in de tabel opgenomen.

Inbraak bedrijf	• met name iets van de laatste tijd • vooral 's nachts	Hele gebied
Hangjongeren/hangplekken	• 'bedreigende' aanwezigheid • overlast: lawaai, zwerfvuil en brommers op trottoir • criminaliteit	Met name bij Hové, KFC en in portieken
Zwerfvuil	o.a. kauwgom	Hele gebied
Zakkenrollerij		In hele winkelgebied, zowel in winkels als openbare ruimte
Negatieve beleving/ sfeer	Winkelcentrum heeft geen prettige uitstraling	Door hele winkelcentrum, maar met name bij de 'oudere' gedeelten
Enge plek	Beleving van onveiligheid	Bij personeelsingang V&D, achterterreinen en bij entrees woningen aan groenstrook (bij KFC)
Bestrating	'Molgoot' waar mensen zich verstappen	In hele gebied
Laden/lossen	Ook buiten toegestane tijden (tot 11.00)	Op Leyweg en zijstraten/parallelstraten
Bedelen		Hele gebied
Verlichting	Onvoldoende	Hele gebied
Bereikbaarheid voor hulpdiensten	Omdat zijstraten volstaan met geparkeerde auto's	Hele gebied
Parkeerdruk zijstraten		alle zijstraten winkelcentrum, ook enigszins parallelstraten
Vandalisme/ graffiti	Met name vandalisme	Vandalisme in hele gebied, graffiti specifiek bij Hové

KFC = Kentucky Fried Chicken

Bovenstaande veiligheidsproblemen zijn (deels) op de plattegrond aangegeven die tijdens de workshop is gemaakt. De lijst overziend valt op dat de workshopdeelnemers een grote verscheidenheid aan criminaliteits-, leefbaarheids en belevingsproblemen noemen. Veel problemen komen in het hele gebied voor. Twee plaatsen waar problemen zich concentreren zijn de hoek bij Hové (cafetaria) en het pleintje bij Kentucky Fried Chicken. Hier doen zich zowel criminaliteitsproblemen als leefbaarheidproblemen voor, die de veiligheidsbeleving negatief beïnvloeden.

Plattegrond workshop



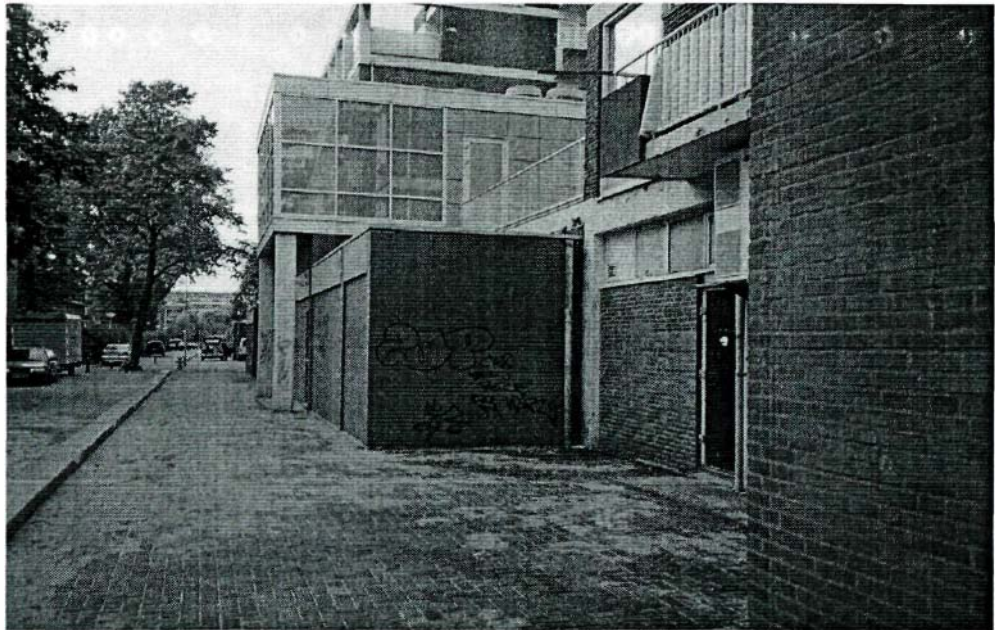
4.2 Naar prioritaire problemen en hotspots

Winkeldiefstal is een veiligheidsprobleem dat zowel uit de resultaten van de deskresearch als uit de workshop als aandachtspunt naar voren komt. Uit de deskresearch blijkt dat winkeldiefstal in 2002 qua omvang het grootste probleem was. Door de deelnemers van de workshop werd dit bevestigd en aangegeven dat ook in vergelijking met andere winkelcentra Leyweg op dit onderdeel slecht scoort.

Uit de deskresearch kwam zakkenrollerij qua omvang als tweede grootste criminaliteitsprobleem naar voren. De deelnemers van de workshop voegen daaraan toe dat zakkenrollerij zowel in de winkels als in de openbare ruimte voorkomt. Ook wordt benadrukt dat zakkenrollerij vaak een grote impact heeft op de slachtoffers.

Fietsendiefstal neemt een derde plaats in voor wat betreft meest voorkomen- de delicten. Door de deelnemers van de workshop werd het niet genoemd. Dit kan te maken hebben met het feit dat fietsendiefstal voornamelijk materiële schade meebrengt voor hen die het overkomt maar verder relatief beperkte immateriële consequenties heeft (angst, imago etc.).

Zowel uit de politiecijfers als uit de slachtoffercijfers van de buurt bleek dat diefstal uit auto qua omvang een relatief groot probleem is. Door de deelnemers werd het niet genoemd. In de politiecijfers over 2002 nam inbraak bedrijf een vijfde plaats in. Door de deelnemers werd daarbij opgemerkt dat dit probleem zich vooral de laatste tijd voordoet. Vandalisme en graffiti (ofwel vernieling) kwam zowel uit de deskresearch als uit de workshop naar voren. Uit de deskresearch blijkt dat dit met name betrekking heeft op vernieling van auto's.



Graffiti in de distributiestraten parallel aan de Leyweg

Hondenpoep en zwerfvuil worden in Den Haag totaal en in het stadsdeel Escamp als de grootste leefbaarheidsproblemen gezien. Ook in de workshop werd zwerfvuil genoemd.

De aanwezigheid van hangjongeren, drugsoverlast, overlast scooters/fietsers, laden/lossen Leyweg in combinatie met de parkeerdruk in de zijstraten worden echter als grotere problemen door de deelnemers ervaren. Dat deze problemen niet uit de deskresearch naar voren komen is logisch²¹. Hetzelfde geldt voor een aantal andere veiligheidsproblemen die de deelnemers noemden: negatieve beleving winkelcentrum, bestrating, enge plek, bedelen, verlichting, bereikbaarheid voor hulpdiensten.

Het winkelgebied Leyweg ligt in een buurt die deelt uitmaakt van de groep van circa 30 aandachtsbuurten en wijken waar het gemeentebestuur van Den Haag extra aandacht schenkt aan het verbeteren van de leefomstandigheden. Dit betekent dat het winkelcentrum gevestigd is in een kwetsbaar gebied. Intensieve zorg en begeleiding van het gebied is dan ook noodzakelijk en dit wordt door de deelnemers ook als zodanig ervaren. Juist om te zorgen dat de veiligheid in het gebied op peil blijft is het nodig om te (blijven) investeren in het onderwerp 'veiligheid'. De wil om een KVO-traject af te leggen is daarmee bezegeld.

Vervolgens zijn uit het totale beeld van de criminaliteit, leefbaarheid en onveiligheidsgevoelens door de workshopdeelnemers een zevental prioriteiten aangegeven. Daarbij viel de keuze op vijf problemen en twee hotspots²²: winkeldiefstal, drugsoverlast, hangjeugd/hangplek, overlast scooters en fietsers, laden/lossen Leyweg gecombineerd met parkeren in de zijstraten en tot slot hotspot 'Hové' en hotspot 'Kentucky Fried Chicken' (KFC)²³. Later zijn bij een nadere analyse van de aard van de problematiek 'drugsoverlast' en 'hangjeugd/hangplek' samengevoegd met hotspot 'Hové' en hotspot 'KFC'. Door de workshopdeelnemers werd de keuze van de prioriteiten breed gedeeld, waarbij met name winkeldiefstal en overlast van scooters en fietsers op veel steun mochten rekenen.

4.3 Achtergrond prioriteiten

In deze paragraaf kijken we naar de achtergronden van de vastgestelde prioriteiten: winkeldiefstal, overlast scooters en fietsers, laden/lossen Leyweg gecombineerd met parkeren in de zijstraten en tot slot twee hotspots: hotspot 'Hové' en hotspot 'Kentucky Fried Chicken'²⁴.

Winkeldiefstal

Winkeldiefstallen worden veel gepleegd door verslaafden, maar ook door andere mensen met lage inkomens en door georganiseerde groepjes. Vooral grootwinkelbedrijven en winkels waar voor diefstal aantrekkelijk zaken voorhanden zijn (zoals de Free Record Shop) zijn het slachtoffer. Diefstallen vinden plaats op extreem drukke en op extreem stille momenten. Sommige daders kiezen hun moment heel nauwkeurig en wachten tot een bepaald persoon (bijvoorbeeld de bedrijfsleider) even weg is. Bij aanhouding van een winkeldief krijgt de winkelier niet zelden te maken met geweld en bedreiging.

Noot 21 Dat deze onderwerpen niet uit de deskresearch naar voren zijn gekomen heeft te maken met het feit dat dit geen of lastig registreerbare items zijn voor de politie of items waarnaar actief is gevraagd in de Leefbaarheidsmonitor.

Noot 22 Natuurlijk kunnen ook de hotspots worden aangemerkt als veiligheidsproblemen, maar voor het gemak onderscheiden we hier 'onderwerpgerelateerde' veiligheidsproblemen en 'plaatsgerelateerde' hotspots.

Noot 23 De benaming slaat hier puur op de plaats in het winkelcentrum, maar zegt verder niets over de bedrijven zelf.

Noot 24 We baseren ons hierbij op de informatie die tijdens de workshop naar voren is gekomen.

Overlast scooters en fietsers

In het winkelgebied is fietsen alleen toegestaan buiten de winkelopeningstijden en scooteren is helemaal niet toegestaan²⁵. Ook buiten die tijden fietsen bewoners, bezoekers en scholieren echter door het winkelgebied. Het scooteren door jongeren is het grootste probleem: niet alleen doet het afbreuk aan de winkelsfeer, ook levert het daadwerkelijk onveilige situaties op. De scooters rijden vaak te hard waardoor een ongeluk in een klein hoekje zit. Opvallend genoeg doet dit probleem zich niet alleen in de openbare ruimte, maar ook in de passage aan de zuidkant voor. De drukste tijden waarop dit gebeurt zijn tussen 11 en een uur of 2, 3 én na half 5 's middags.

De ruimtelijk situatie in ogenschouw nemend is het niet zo vreemd dat mensen door het gebied fietsen. De Leyweg loopt aan weerskanten verder als verkeersweg en in de oude situatie was het ook een gewone doorlopende weg. De alternatieve route is om het winkelcentrum heen en is niet duidelijk. Bovendien is het verwarrend dat het op bepaalde tijden wel is toegestaan en op andere tijden niet.



Aanduiding wandelgebied aan de rand van het nieuwe deel van het winkelcentrum

Laden/lossen Leyweg en parkeren in zijstraten

Op de Leyweg en in de nabijgelegen straten worden door winkeliers, leveranciers en bezoekers auto's geparkeerd (kortstondig en langdurig) op plaatsen die daar niet voor zijn bedoeld.

Het laden en lossen vanaf de Leyweg is toegestaan tot 11 uur 's ochtends. De pollars aan de zuidkant van de Leyweg zijn dan omlaag. Aan de noordkant zullen in de toekomst ook pollars geplaatst worden. In de zijstraten zijn paaltjes geplaatst om te voorkomen dat distributieverkeer via die straten op de Leyweg komt.

Noot 25 De volledige vermelding op de borden aan de uiteinden van het winkelgebied luidt: "Verboden voor brom-(snor) fietsen, fietsen alleen toegestaan op ma t/m zo tussen 18.00 - 07.00 u. en op koopzondag tussen 21.00 - 07.00 u. Laden en lossen toegestaan maandag t/m zaterdag van 07.00 - 11.00 uur.

Deze palen worden echter op grote schaal weggehaald, wat tot gevolg heeft dat op de Leyweg ook na 11 uur auto's komen en blijven staan. Dit is nadelig voor de uitstraling van de Leyweg. Bovendien wordt de toegankelijkheid voor de hulpdiensten belemmerd.

De parkeerproblematiek speelt met name in de straten haaks op de Leyweg. Deze straten zijn doodlopend en aan het eind is inrijden alleen toegestaan om te keren. Automobilisten parkeren echter op de keer-komen. Hoe drukker het is, des te verder de geparkeerde auto's op het trottoir komen te staan. Ook op deze plaatsen wordt de toegankelijkheid voor de hulpdiensten belemmerd ²⁶. In de straten die achter de winkels (parallel aan de Leyweg) zijn gelegen, wordt ook geparkeerd. Op de meeste plaatsen zijn paaltjes geplaatst om dit te voorkomen, maar deze worden regelmatig weggehaald of platgereden, waarna ook daar de auto's worden achtergelaten.

In de straten rondom de Leyweg zijn al flinke inspanningen gedaan om de situatie te verbeteren. Om de laad- en losfaciliteiten via de achterkant van de winkels te bevorderen zijn de meeste parallelstraten aangepakt. De achterzones zijn met paaltjes afgesloten, om wildparkeren te voorkomen. Alleen bewoners en winkeliers kunnen de paaltjes weghalen (al blijkt dat systeem niet waterdicht te zijn). Direct langs de achterkanten kunnen bevoorraders langsrijden. In een tweede zone zijn parkeerplaatsen. De situatie is op de plaatsen waar de werkzaamheden zijn afgerond verbeterd, maar de paaltjes blijken geen absolute barrière te zijn.

Hotspot Hové

Cafetaria Hové wordt algemeen gezien als de kern van de drugsoverlast (en overigens ook van drankoverlast). Binnen wordt drugs gebruikt en verhandeld en de problemen stralen, zeker bij mooi weer, uit naar de openbare ruimte om de hoek (Tinaarlostraat) en naar de bredere omgeving.

Ondernemers, publiek en bewoners ondervinden overlast. De drugsverslaafden wonen gedeeltelijk in de achterliggende woongebouwen en zwerven over de hele Leyweg. De overlast komt dagelijks voor, met name tussen 11 uur 's ochtends en 10 uur 's avonds en neemt bij mooi weer verder toe.

Hotspot Kentucky Fried Chicken (KFC)

Bij de KFC worden de meeste problemen veroorzaakt door de concentratie van hangjongeren. Tevens is er overlast door drugsgebruikers. In de meeste gevallen blijft het bij overlast in de vorm van lawaai, zwerfvuil, 'bedreigende aanwezigheid'. Er is één crimineel groepje.

De indruk bestaat dat de overlast van hangjongeren bij Hové is afgenomen door de komst van KFC: het aantal scooters over de Leyweg is afgenomen, doordat de jongeren direct aan de rand willen zijn.

De jongeren komen uit de brede omgeving en zelfs uit de hele stad naar de Leyweg toe. Ongeveer 25% bleek tijdens een meting vorig jaar uit Morgenstond zelf te komen. Ook leerlingen van de scholen uit de buurt behoren tot de doelgroep. De tijden dat sprake is van overlast hangen ook deels samen met de schooltijden: de overlast is vooral tijdens schoolpauzes, in tussenuren en op koopavond. Op zaterdag is het niet erger dan anders. In de zomer beginnen de problemen vanaf 14.30 uur.

Noot 26 De Leyweg is voor hulpdiensten toegankelijk via de twee uiteinden, waar pollars zijn geplaatst. De hulpdiensten zouden op zich ook graag via de zijstraten op de Leyweg kunnen komen en om die reden zijn verwijderbare paaltjes geplaatst. De geparkeerde auto's in de zijstraten maken deze routes echter onbetrouwbaar en daardoor niet bruikbaar.

De samenstelling van de groepen jongeren varieert. Het zijn veelal jongeren met een Antilliaanse achtergrond, maar op het moment worden de meeste problemen veroorzaakt door Marokkaanse jongeren. De jongeren komen er vooral met het doel om te zien en gezien te worden.



Hotspot Kentucky Fried Chicken

5 Situationele analyse van de prioriteiten

In dit hoofdstuk beschrijven we het winkelgebied aan de hand van de observaties tijdens de dag- en avondschoon. Daarbij maken we gebruik van de door Van der Voordt en Van Wegen (1990) ontwikkelde criteria voor sociale veiligheid, die door DSP-groep verder zijn ontwikkeld: zichtbaarheid, toegankelijkheid, zonering en attractiviteit.

- Zichtbaarheid betekent in het gunstige geval lange zichtlijnen, goed overzicht voor zowel toezichthouders als de reguliere bezoeker en goede verlichting.
- Toegankelijkheid heeft twee kanten. Enerzijds moet een gebouw of openbare ruimte voor het publiek goed toegankelijk zijn en het liefst een aanzuigende kracht uitoefenen. Anderzijds moet een gebouw of openbare ruimte in zijn toegankelijkheid voor bepaalde groepen beperkt zijn. Daardoor wordt ongewenst gebruik beperkt of voorkomen.
- Attractiviteit betekent in het positieve geval een goed beheer (zodat het gebied en de objecten daarin schoon en heel zijn), levendigheid en een prettige beleving door bijvoorbeeld plezierige materialen en kleuren, daglichttoetreding, comfortabele verlichting en aantrekkelijke maatverhoudingen.
- Zonering betekent dat duidelijk is of een gebied of ruimte privé, semi-privé, semi-openbaar of openbaar is. Een duidelijke zonering betekent dat anonieme gebieden en onduidelijke overgangszones ontbreken.

We zoomen in op de prioriteiten zoals die uit het vorige hoofdstuk naar voren zijn gekomen: winkeldiefstal, overlast scooters en fietsers, laden/lossen Leyweg gecombineerd met parkeren in de zijstraten, hotspot 'Hové' en hotspot 'Kentucky Fried Chicken'. De centrale vraag is steeds:

Welke situationele (ruimtelijke) aspecten spelen een rol bij de prioritaire problemen in het winkelgebied Leyweg?

We besluiten het hoofdstuk met een plattegrond met de resultaten van de schouw.

Tijdens de schouw zijn ook enkele andere belangrijke observaties gedaan, die niet aan de prioritaire problemen gerelateerd zijn. Deze zijn opgenomen in bijlage 4.

5.1 Winkeldiefstal

Winkeldiefstallen worden veel gepleegd door verslaafden, maar ook door andere mensen met lage inkomens en door georganiseerde groepjes. Vooral grootwinkelbedrijven en winkels waar voor diefstal aantrekkelijke zaken voorhanden zijn (zoals de Free Record Shop) zijn het slachtoffer.

Zichtbaarheid

Het goede zicht dat mensen in en om cafetaria Hové hebben op en in de winkels van de Hema en Bart Smit hangt volgens de twee bedrijfsleiders nauw samen met (pogingen tot) winkeldiefstal.

De potentiële daders kijken vanuit het cafetaria of vanuit de hangplek voor de Hové de winkels in en slaan hun slag wanneer ze zien dat de bedrijfsleider weg is.

Toegankelijkheid

Op de Leyweg zijn tijdens de schouw opvallend weinig uitstallingen voor de winkels waargenomen. Dit is voor de criminaliteit positief, omdat daardoor minder gelegenheid tot winkeldiefstal wordt geboden.

Conclusie

Van belang voor de winkeldiefstal zijn het zicht vanuit Hové op de tegenoverliggende winkels en het (grotendeels) ontbreken van uitstallingen. Overige situationele aspecten spelen bij winkeldiefstal geen rol.

5.2 Overlast scooters en fietsers

Hoewel fietsen en scooteren tijdens de openingstijden van de winkels²⁷ verboden is, gebeurt het wel veelvuldig. Dit tast de 'winkelsfeer' aan en zeker het scooteren (vaak op hoge snelheid) levert in het wandelgebied zeer gevaarlijke situaties op. De snel rijdende scooters kunnen ook gevoelens van onveiligheid veroorzaken: overdag, maar zeker ook 's avonds wanneer het verder rustig is op straat.

Zichtbaarheid

De Leyweg is lang, recht en goed overzichtelijk waardoor fietsers en scooters vanaf een afstand goed zichtbaar zijn. Voor toezichthouders vergemakkelijkt dit de handhaving, maar de scooters rijden vaak zo snel dat de bestuurders moeilijk aangehouden kunnen worden. Bovendien is bij de toezichthouders onvoldoende capaciteit om de handhaving in voldoende mate te kunnen uitoefenen.

De verkeersveiligheid voor winkelend publiek heeft ook baat bij de lange zichtlijnen. Echter, bezoekers die uit een winkel komen of net een hoek omgaan zijn toch onvoldoende voorbereid op verkeer dat sneller gaat dan voetgangers.

Toegankelijkheid

Hoewel het gebied fysiek makkelijk toegankelijk is voor fietsers en brommers, maken borden duidelijk dat het een wandelgebied is en dat de voertuigen op bepaalde tijden niet zijn toegestaan. Aan de noordkant staan deze borden echter niet direct aan het begin van het winkelgebied: ze staan pas ten zuiden van de V&D, waar de Leyweg in tweeën splitst.

Overigens studeert de gemeente wel op fysieke maatregelen om de toegankelijkheid voor fietsers en bromfietsers te beperken, zo bleek tijdens de schouw.

Zonering

Het winkelcentrum bestaat uit meerdere delen, maar de herinrichting van het plangebied (bijvoorbeeld de nieuwe bestrating en de luifels) maakt het toch tot een duidelijke eenheid. Het winkelcentrum is als apart gebied dusdanig herkenbaar. Borden verduidelijken de situatie nog extra, al staan de borden

Noot 27 De volledige vermelding op de borden aan de uiteinden van het winkelgebied luidt: "Verboden voor brom-(snor) fietsen, fietsen alleen toegestaan op ma t/m zo tussen 18.00 - 07.00 u. en op koopzondag tussen 21.00 - 07.00 u. Laden en lossen toegestaan maandag t/m zaterdag van 07.00 - 11.00 uur.

aan de noordkant niet direct aan het begin van het winkelgebied, maar iets verder naar het zuiden (zie hierboven bij 'toegankelijkheid'). Minder duidelijk is de gewenste fietsroute vanuit de zuidkant. Hier komt een doorgaande fietsroute recht op de winkelstraat af en buigt vervolgens rechtsaf de woonwijk in. Deze route is niet duidelijk als fietsroute herkenbaar en de gebruikers van het fietspad worden min of meer aan hun lot overgelaten. Aangezien recht door op de Leyweg voor velen een logisch vervolg van hun route is, is het ongewenste gedrag dan snel een feit. Aan de noordkant is deze situatie ruimtelijk gezien duidelijker, omdat daar zowel het fiets- als het autoverkeer afbuigt en niet recht op de Leyweg uit komt.

Attractiviteit

Zoals gezegd wordt het oneigenlijk gebruik van de Leyweg als fietsroute enerzijds in de hand gewerkt doordat het voor veel mensen een directere weg is. Anderzijds is het een gezellig gebied om doorheen te fietsen, waar van alles te zien is. Voor jongeren op scooters kan het 'zien en gezien worden' een extra reden zijn om flink hard door het winkelgebied te rijden.

Conclusie

De overlast van scooters en fietsers wordt in de hand gewerkt door de onduidelijke fietsroute vanaf de zuidkant van het centrum. Dit levert een gevaarlijke situatie op voor het winkelende publiek.

5.3 Laden/lossen Leyweg en parkeren in zijstraten

Het illegaal parkeren in de zijstraten²⁸ en de parallelstraten en het ongeoorloofd laden en lossen op de Leyweg en in de directe omgeving is een belangrijk probleem. Enerzijds omdat het de 'winkelsfeer' aantast en anderzijds omdat de toegankelijkheid van de hulpdiensten wordt belemmerd. De ene overtreding lokt de andere uit, dus als het tij niet wordt gekeerd, zullen de problemen (naar verwachting) steeds verder toenemen. Bij de politie/toezichthouders is echter onvoldoende capaciteit om het probleem alleen door middel van handhaving onder de duim te krijgen.

Noot 28 Met 'zijstraten' worden de straten bedoeld die haaks op de Leyweg staan. 'Parallelstraten' zijn die straten die parallel lopen aan de Leyweg. De 'achterstraten' zijn de straten met distributiekarakter die parallel aan en direct achter de Leyweg liggen.



Ongewenst parkeren in een deel van de distributiestraten parallel aan de Leyweg, dat nog niet heringericht is.

Toegankelijkheid

De straten rondom de Leyweg staan overvol met geparkeerde auto's en daarmee lijkt het gebrek aan parkeerplaatsen een belangrijke oorzaak te zijn van het foute parkeren. Maar de grote parkeergarage aan het zuidelijk uiteinde van het winkelgebied ondergraaft deze hypothese. Tijdens de schouw en de workshop is hier verder geen informatie over verkregen.

Om het parkeren te reguleren zijn aan het eind van alle zijstraten (aan de kant van de Leyweg) borden geplaatst met het opschrift "inrijden ten behoeve van keren toegestaan". Fysiek houdt de straat echt op en gaat over in het trottoir. Daarmee is het bedoelde gebruik duidelijk aangegeven.

Extra paaltjes zijn echter nodig gebleken om illegaal parkeren tegen te gaan. De paaltjes zijn daarnaast ook bedoeld om de Leyweg via de zijstraten ontoegankelijk te maken voor auto's en daarmee om het laden en lossen op de Leyweg te reguleren.

Om het laden en lossen in de achterstraten beter te faciliteren worden de achterstraten heringericht. Het grootste gedeelte is al gerealiseerd. De bestrating is daar vernieuwd en zones voor laden en lossen en parkeren zijn duidelijk aangegeven. Op de grens tussen de zijstraten en de achterstraten staan (of komen) paaltjes, die zijn bedoeld om de achterstraten ontoegankelijk te maken voor iedereen behalve bewoners en winkeliers, die er wel mogen parkeren en laden en lossen.

De paaltjes worden echter vernield en (tijdelijk of permanent) verwijderd. De problemen met parkeren en laden en lossen zijn met de huidige paaltjes dan ook niet opgelost.

Zonering

De status van de Leyweg is duidelijk openbaar, evenals de zijstraten daar haaks op.

De status van de achterstraten is minder duidelijk. Op sommige hoeken hangen in de achterstraten bordjes 'verboden toegang voor onbevoegden'. Volgens de politie stammen deze bordjes uit het verleden en hebben ze in de nieuwe situatie geen betekenis meer. Dit schept verwarring. Op veel plaatsen zijn paaltjes geplaatst, waaruit opgemaakt kan worden dat het in ieder geval geen openbaar gebied is. Dat het gebied bedoeld is voor bewoners en winkeliers is echter nergens aangegeven. Op de plaatsen waar nog geen paaltjes zijn geplaatst, lijkt het openbaar gebied.

In de nieuw ingerichte achterstraten zijn duidelijke zones voor laden en lossen en aparte plaatsen voor het parkeren aangegeven. De zone voor laden en lossen wordt echter ook gebruikt voor parkeren en daarmee loopt het systeem vast.



Ook in de achterstraten die al zijn heringericht wordt geparkeerd op plaatsen die daar niet voor bedoeld zijn.

Conclusie

De eerste pogingen om problemen met laden en lossen en parkeren aan te pakken hebben nog niet het gewenste effect gehad. De paaltjes worden gesaboteerd en de semi-private achterzones worden niet gebruikt op de bedoelde manier. De status van de achterstraten is ook niet helder. Onbekend is in hoeverre sprake is van een gebrek aan parkeerplaatsen rondom de Leyweg.

5.4 Hotspot Hové

Cafetaria Hové is een verzamelplaats van drugsdealers, drugsgebruikers en alcoholverslaafden. De problemen stralen, zeker bij mooi weer, uit naar de openbare ruimte om de hoek (Tinaarlostraat) en naar de wijdere omgeving. Eerst kwamen hier ook veel hangjongeren, maar die zijn met de komst van KFC verplaatst naar het plein daar tegenover.

Zichtbaarheid

De jongeren staan vaak om de hoek in de Tinaarlostraat en daarmee buiten de lange zichtlijn over de Leyweg. Deze hangplaats is wel zichtbaar vanuit de nabijgelegen woningen, maar alleen wanneer schuin uit het raam wordt gekeken. De sociale controle vanuit de woningen is dus niet optimaal.

Toegankelijkheid

De Hové en de hangplek liggen direct aan de winkelstraat en zijn voor voetgangers eenvoudig te bereiken. Ook met de fiets of scooter kunnen mogelijke overlastveroorzaakers snel via de Tinaarlostraat naderen. Het wandelgebied is op zich ook nauwelijks een barrière (zie §5.2: overlast scooters en fietsers).

Zonering

De straat achter de winkels aan die kant heeft een desolate uitstraling en het is niet duidelijk of het openbaar of (semi) privé gebied is. Indien onbekend is wie verantwoordelijk is voor het gebied kan dit verloedering en het ontstaan van hangplekken in de hand werken.

Attractiviteit

De mogelijkheid om drugs en drank te kopen en te verkopen in cafetaria Hové is naar verwachting de grootste drijfveer achter de overlast. De gemeente onderneemt, samen met de politie, pogingen om deze oorzaak weg te nemen. De hangplek beïnvloedt op een negatieve manier de attractiviteit van de Leyweg en omgeving.

Conclusie

De anonimiteit van het gebied en de mogelijkheid tot het kopen en verkopen van drugs en drank maakt deze plaats kwetsbaar voor ongewenst gedrag.



Hotspot Hové

5.5 Hotspot Kentucky Fried Chicken

Op het plein voor Kentucky Fried Chicken (KFC) is het rondhangen door jongeren een groot probleem. Ook alcoholisten houden zich hier op. De overlast bestaat uit wangedrag en dat levert samen met hun dreigende aanwezigheid onveiligheidsgevoelens op, zowel voor voorbijgangers als voor bewoners van de nabijgelegen woningen. De bewoners van de nieuwe woongebouwen boven de passage worden niet zelden geïntimideerd wanneer ze bij de entrees van hun woongebouwen naar binnen willen gaan.

De politie voert een ontmoedigingsbeleid, wat inhoudt dat de jongeren worden aangesproken op wangedrag en eventueel een proces verbaal krijgen. Gezocht wordt naar een alternatieve plaats, waarbij onder andere het tegenoverliggende park wordt overwogen.

Zichtbaarheid

Zien en gezien worden is belangrijk voor jongeren op een hangplek. De plaats bij KFC leent zich daar goed voor: zicht op twee belangrijke routes (Leyweg en Melis Stokelaan) en direct aan de looproute naar KFC en de winkelpassage.

Het pleintje ligt in het zicht van de nieuwe woongebouwen boven de passage. Gevolg hiervan is dat de bewoners overlast ondervinden, terwijl de sociale controle vanuit de woningen de jongeren er blijkbaar niet van weerhoudt overlast te veroorzaken. De zichtbaarheid van de hangplek is ook niet optimaal: de hangplek wordt enigszins aan het zicht onttrokken door het gemetselde, massieve bouwwerk dat vlak naast de bankjes staat. Het is denkbaar dat die beschutting de plaats extra aantrekkelijk maakt als hangplek.

De verlichting is redelijk, maar zou beter kunnen. Onvoldoende verlichting kan bijdragen aan de gevoelens van onveiligheid. Verdeeld over het plein staan drie lichtpunten op redelijk lage masten. De banken staan precies tussen twee daarvan in. Op de grens van de pleinvloer en het grasveld en op de grens van het grasveld en het pad voor de woningentree staan nog een aantal armaturen op rij. Extra verlichting is aanwezig bij de entree naar de winkelpassage. Langs de autoroute van de Leyweg staan verder echte hoge lichtmasten. Schaduwen op dit plein worden vooral veroorzaakt door het gemetselde bouwwerk. De bomen op het plein zijn nu nog erg jong, maar over een aantal jaar zouden de kruinen de lichtbundels ook kunnen belemmeren.



Entree van de woningen, grenzend aan de hotspot Kentucky Fried Chicken.

Toegankelijkheid

Dit plein is de entreezone van het winkelgebied vanuit de zuidkant. De hotspot is voor de jongeren die overlast veroorzaken eenvoudig bereikbaar met openbaar vervoer, fiets, brommer en te voet dankzij de doorgaande fietsroute over de Leyweg, de Melis Stokelaan en de bus- en tramhaltes in de nabijheid.

Zonering

De zonering is op het plein volstrekt duidelijk: het is openbaar. De KFC heeft geen buitenterras waarover onduidelijkheid zou kunnen zijn. De zone voor de woningentrees langs is anders van karakter, maar nog steeds openbaar gebied.

Attractiviteit

Het plein is nieuw en het materiaalgebruik en het groene uitzicht naar beide kanten dragen bij aan de attractiviteit. Veel belangrijker voor de jongeren is waarschijnlijk echter de aanwezigheid van KFC, omdat daar goedkoop voedsel verkregen kan worden.

De vrees bestaat bij gemeente en winkeliers dat het winkelgebied als geheel minder aantrekkelijk wordt voor bezoekers door de aanwezigheid van de hangjongeren.

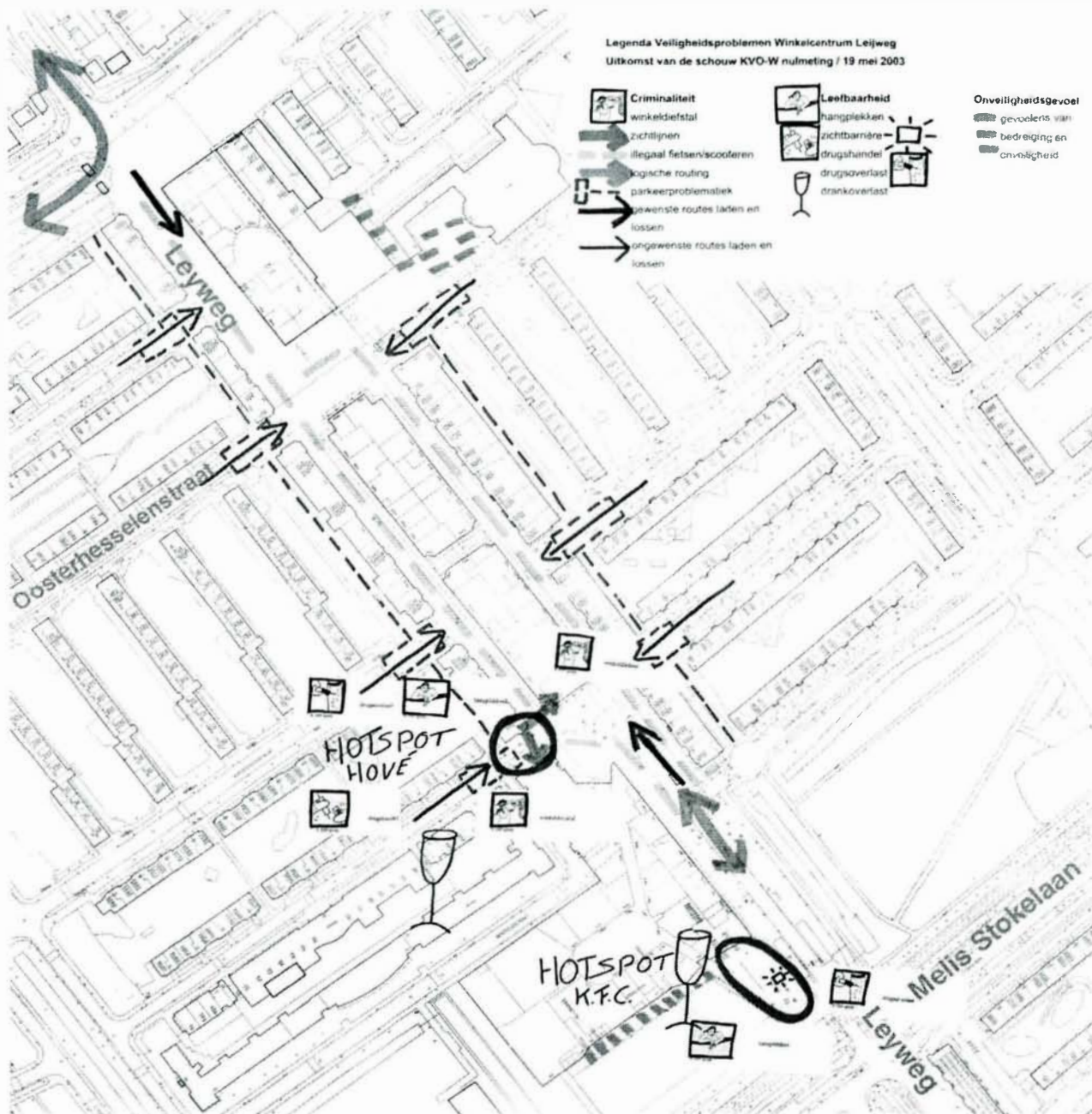
Conclusie

Het plein voor de KFC, met zijn goede bereikbaarheid, de goede mogelijkheden voor 'zien en gezien worden' en de aanwezigheid van KFC biedt voldoende aanknopingspunten die het voor jongeren tot een aantrekkelijke hangplek maken. Op deze plaats bezorgen de jongeren de omgeving echter overlast.



Deelnemers aan de schouw op 19 mei 2003

Plattegrond Schouw



6 Richting certificering

In dit hoofdstuk besteden we kort aandacht aan de reeds genomen of nog te nemen maatregelen zoals die gedurende de workshop en de schouw naar voren zijn gekomen. In het Plan van Aanpak moet een verdere inventarisatie van de maatregelen plaatsvinden, evenals het vastleggen van nadere werkafspraken. Dit valt buiten de reikwijdte van deze nulmeting.

6.1 Overzicht reeds genomen of nog te nemen maatregelen

Veiligheidsprobleem	Maatregelen
Winkeldiefstal	• versterken algemeen toezicht:: nu op koopavond te weinig • opzet jongeren toezicht team • opzet handhavingsteam • afstemming van de verschillende vormen van formeel toezicht • instructie door politie aan winkeliers over invullen aangiften • burenbelsysteem
Drugsoverlast (hotspot Hové)	• winkelverboden • gebiedsontzeggingen • aangaan gesprekken met jongeren
Hangjongeren/ hangjeugd (hotspot KFC)	Project Xje (ik-zie-je): • één op één benaderen jongeren • multicultbus • publieksacties • jongeren als gastheer/gastvrouw
Overlast fietsers/scooters	• ook aandacht aan besteed binnen project Xje • politie en gemeente kijken of ruimtelijk maatregelen mogelijk zijn
Laden/lossen en parkeerdruk	• oproepen in nieuwsbrief winkeliersvereniging: ondernemers moeten zichzelf meer aan regels houden • gemeente bestudeert of inrichting verbeterd kan worden

De meeste genoemde maatregelen worden al uitgevoerd of gaan binnenkort uitgevoerd worden. Met name over de ruimtelijke maatregelen zijn de betrokken partijen nog in overleg.

6.2 Stappenplan na de nulmeting

Ster 1: samenwerking en Plan van Aanpak

De nulmeting maakt deel uit van deel B 'Samenwerking en Communicatie' van het KVO-Wb. Daarin wordt gevraagd om een analyse van de veiligheids-situatie in het gebied. De nulmeting van het winkelcentrum Leyweg is opgesteld conform de eisen in het KVO-Wb. Belangrijker dan deze aanwijzingen is echter dat veiligheid bij de verschillende betrokken partijen 'tussen de oren komt'. Zoals al eerder aangegeven is daarom niet alleen het resultaat van belang, de certificering op zich, maar met name ook de procesgang.

Met het oprichten van het projectteam Veilig Ondernemen en het uitvoeren van een nulmeting hebben de betrokken partijen een aanzet gegeven tot samenwerking. Het is nu zaak deze samenwerking in een meer structurele vorm te gieten middels de ondertekening van een convenant.

Dit is ook één van de uitgangspunten van het KVO; de veiligheid(sbeleving) wordt via de KVO-aanpak op een structureel hoog niveau gehouden. Voordat het samenwerkingsverband verder aan de slag kan zullen ook afspraken gemaakt moeten worden over de vorm van de samenwerking. In hoofdstuk twee hebben we de vragen aangegeven die daarbij nog een rol spelen. Gemakshalve herhalen we ze hier even:

- welke partij(en) trekker(s) is/zijn van het samenwerkingsverband;
- 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 bereikt 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 samenwerking;
- door wie de evaluatie wordt uitgevoerd.

Aan bovenstaande, meer procesgerichte, aandachtspunten moet in het Plan van Aanpak nader aandacht worden besteed.

Daarnaast bevat het Plan van Aanpak een overzicht van inhoudelijke eisen en gevraagde prestaties op het gebied van:

- toezicht;
- onderhoud;
- bouwkundige eisen.

Bij de eerste aanvraag is het mogelijk om de eerste ster te krijgen als de samenwerking georganiseerd is en er een Plan van Aanpak is opgesteld. De maatregelen uit het Plan van Aanpak hoeven op dat moment nog niet uitgevoerd te zijn. Het keurmerk heeft een geldigheidsduur van een jaar, waarna hertoetsing moet plaatsvinden. Het samenwerkingsverband vraagt verlenging aan bij de certificatie-instelling. Bij de hertoetsing moeten alle maatregelen uit het Plan van Aanpak daadwerkelijk gerealiseerd zijn, en moet aan de andere eisen voor verlenging zijn voldaan. Deze andere eisen hebben betrekking op het houden van een evaluatie en het aan de hand daarvan opstellen van een Plan van Aanpak voor de verbeterpunten. De aanvraag voor de verlenging is gebaseerd op deze twee onderdelen.

In het ideale geval zijn alle werkafspraken en maatregelen effectief en zijn er geen verbeterpunten. Op basis van het evaluatieverslag kan dan het keurmerk worden verlengd. In de meeste gevallen zal er echter op het gebied van samenwerking dan wel inhoudelijke maatregelen nog het één en ander te wensen over blijven. Dat levert een aantal verbeterpunten op die leiden tot aanpassing van de werkafspraken en/of de maatregelen. Als er voor die aanpassingen een Plan van Aanpak is gemaakt, kan het keurmerk worden verlengd.

De maatregelen kunnen zowel betrekking hebben op door de ondernemer(s), door de eigenaars en door de overheid (en eventueel andere relevante partij(en)) te treffen maatregelen. Hoeveel en welke maatregelen men moet treffen om het KVO-certificaat te halen, hangt af van het niveau van inspanningen die al geleverd zijn om de veiligheid te verbeteren en van het veiligheidsniveau op dat moment. Daar waar al goede maatregelen zijn getroffen of waar de situatie relatief gunstig is, kan het behalen van het KVO-certificaat min of meer een eenvoudige zaak zijn.

Na de eerste ster is het mogelijk een tweede en derde ster te behalen.

Ster 2: certificering individuele winkeliers

Het uitgangspunt voor het KVO-Wb is de aanpak van het winkelcentrum als geheel. Daarom is naast een goed functionerend samenwerkingsverband van partijen het ook van belang dat individuele winkeliers inspanningen leveren voor de veiligheid in en om hun eigen vestiging. Daarbij gaat het om de beveiliging van hun producten, maar ook om de veiligheid van hun medewerkers en hun klanten. Naast het KVO-Wb dat voor het centrum als geheel wordt afgegeven is dus ook een 'Certificaat Veilige Onderneming' beschikbaar.

Ster 3: veiligheidsmaatregelen in de omgeving

Een winkelcentrum kan niet worden losgezien van zijn omgeving. Het is vaak ook de directe omgeving die grote invloed heeft op het welbevinden van de bezoekers van het winkelcentrum. Daarom kan er nog een extra ster worden verdiend wanneer het samenwerkingsverband naast de maatregelen in het winkelcentrum zelf, tevens maatregelen in de omgeving treft.

Bijlage 1 Documentenlijst

Gemeente Den Haag, Bestuursdienst, *Stadsenquête Den Haag 2002*, Den Haag, 2002

Gemeente Den Haag, Bestuursdienst, *Stadsenquête Den Haag 2001*, Den Haag, 2001

Gemeente Den Haag, Bestuursdienst, *Leefbaarheidsmonitor Den Haag 2002*, Den Haag, 2002

Bijlage 2 Overzicht workshopdeelnemers

Gemeente Den Haag

dhr. J. Schouten	Projectleider KVO DSO
dhr. H. van Eldik	Stadsdeelmanager DSO
dhr. P. Besling	Stadsdeelmanager DSB
mv. R. de Boer	Stadsdeelcoördinator BSD
dhr. J. Koffijberg	Coördinator integrale veiligheid Bestuursdienst
dhr. D. Hooimeijer	Adjunct directeur Stichting Welzijn Escamp

Politie Haaglanden

dhr. K.P. Groothuizen	Groepshoofd Bureau Zuiderpark
dhr. K. Steenks	Preventiemedewerker Bureau Zuiderpark

Brandweer Den Haag

mv. M. Neurdenburg	Preventiemedewerker
dhr. M. van Dam	Preventiemedewerker

Winkeliersvereniging Leyweg

dhr. R. Glissenaar	Bedrijfsleider Hema
dhr. M. van Olfen	Medewerker Slagerij van der Sijde
dhr. B. Boone	Bedrijfsleider Bart Smit
dhr. R. Hageman	Bedrijfsleider Aktiesport

Kats & Waalwijk

mv. S. Kooiman	Winkelcentrummanager
----------------	----------------------

Bijlage 3 Overzicht schouwdeelnemers

Gemeente Den Haag

dhr. J. Schouten	Projectleider KVO DSO
------------------	--------------------------

Politie Haaglanden

dhr. K.P. Groothuizen	Ploegchef Bureau Zuiderpark
-----------------------	--------------------------------

dhr. H.R. van der Linde	wijkagent Morgenstond Bureau Zuiderpark
-------------------------	--

Winkeliersvereniging Leyweg

dhr. K. van der Lecq	Voorzitter winkeliersvereniging / bedrijfsleider drogisterij Leeuw DA D'attance
----------------------	---

dhr. R. Glissenaar	Bedrijfsleider Hema
--------------------	---------------------

dhr. M. van Olfen	Medewerker Slagerij van der Sijde
-------------------	-----------------------------------

dhr. B. Boone	Bedrijfsleider Bart Smit
---------------	--------------------------

Bijlage 4 Overige veiligheidsproblemen schouw

Tijdens de schouw zijn enkele losse observaties gedaan die geen relatie hebben met de prioritaire problemen, maar die in dit verband toch het vermelden waard zijn.

Achterstraten

Zichtbaarheid

De Leyweg, de achterstraten en de straten die daar haaks op staan zijn recht en overzichtelijk. Het grootste gedeelte van de achterstraten is opnieuw ingericht en daarbij is het uitbundige groen dat op de grens met de woonwijk stond weggehaald. De zichtbelemmerende beplanting is vervangen door jonge bomen in het gras. Dat is een grote verbetering. Op plaatsen waar de oude beplanting nog niet is aangepakt (de achterstraat tussen de Vledderstraat en de Hengelolaan) is de situatie een stuk onoverzichtelijker. De achterstraat wordt daar volledig aan het zicht vanuit de woningen onttrokken en tussen de beplanting kunnen potentiële daders zich eenvoudig verstoppen. Of dat daadwerkelijk gebeurt is niet bekend, maar de ruige beplanting geeft in ieder geval wel een gevoel van onveiligheid.

De verlichting in de achterstraten is in de delen die al zijn aangepakt redelijk goed. Positief is dat de openbare verlichting wit licht uitstraalt en dat de luchtbundels meestal niet gehinderd worden door de beplanting. Een enkele keer zitten de armaturen echter toch in het groen, waardoor de functionaliteit sterk afneemt. Het feit dat de bomen nog erg jong zijn, betekent dat licht en groen over een aantal jaar alsnog kunnen conflicteren. De verlichtingspunten staan echter vrij ver uit elkaar. Boven een redelijk aantal achterdeuren van de winkels zijn individueel extra lichtpunten aangebracht. Enkele daarvan stralen oranje-rood licht uit, hetgeen negatief werkt op de kleurherkenning.

In de achterstraat tussen de Vledderstraat en de Hengelolaan is de situatie nog niet vernieuwd en ontbreekt verlichting volledig.

Al met al is de zichtbaarheid in de heringerichte gebieden redelijk, maar zijn verbeteringen mogelijk.

Attractiviteit

De opnieuw ingerichte straten zijn voorzien van nieuwe bestrating en het overzichtelijke beeld maakt de straat veel attractiever dan in de oude situatie. De oude gevels met her en der sporen van achteruitgang (graffiti, vernielde regenpijp, zwerfvuil) hebben echter nog negatieve effecten op gevoelens van veiligheid.

Tijdens de schouw is toegelicht dat de gemeente over het verwijderen van graffiti al afspraken maakt met de winkeliers. In en om de Leyweg zijn inderdaad relatief weinig plekken met graffiti aangetroffen, maar met name in de achterstraten komt het op enkele plaatsen wel voor.

In de straten die nog niet zijn aangepakt laat de attractiviteit nog erg te wensen over.

Nissen in de gevelwanden

In de achterstraten komen twee soorten nissen voor. Allereerst entrees tot de 'terugliggende' woongebouwen. Ook zijn nissen ontstaan doordat niet alle winkeliers hun winkelruimte aan de achterkant hebben uitgebreid. De nissen zijn kwetsbaar voor vervuiling en ze beperken ook de overzichtelijkheid. Ook zijn het plaatsen waar mensen (bijvoorbeeld daklozen of inbrekers) zich kunnen ophouden en verschuilen.



Woningentrees in de achterstraat, ingeklemd tussen uitbreidingen van winkelruimte.

Opslag afval

In de achterstraat stonden op één plaats (tussen de Vledderstraat en de Oosterhesselenstraat) afval, pallets en oud papier tegen de muur opgestapeld. Voor brandveiligheid levert dit grote risico's op.

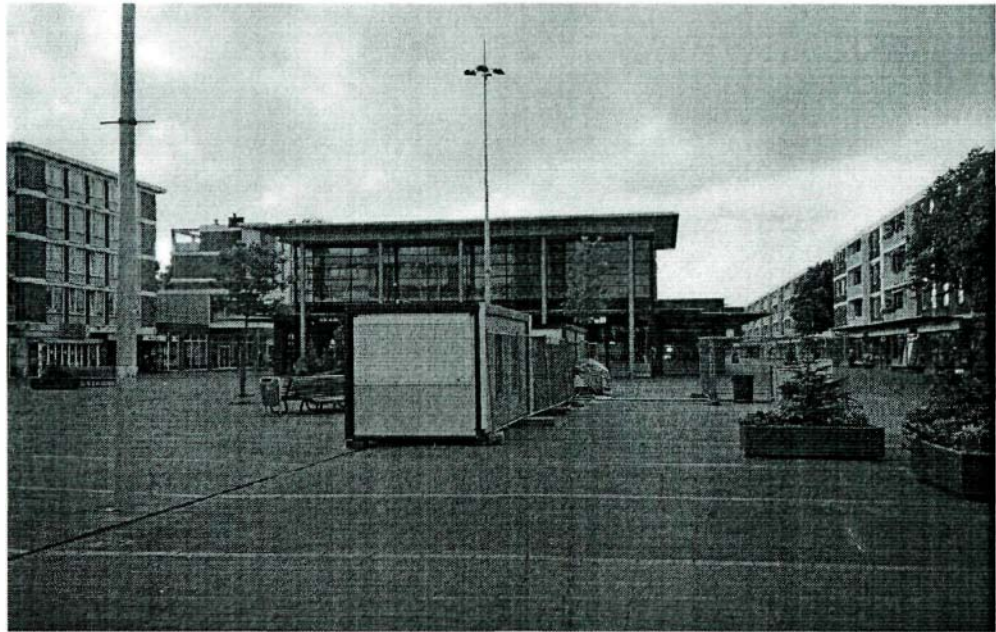
Nissen in de winkelgevels

Aan de Leyweg zijn nissen in de winkelgevels aanwezig. Woningentrees liggen in diepe nissen, hetgeen voor bewoners erg onprettig is. Ook heeft het negatieve effecten op de openbare ruimte (zwerfvuil, onoverzichtelijkheid, mogelijke verblijfplaats voor daklozen). Andere nissen zijn ontstaan door winkelpuien die uitkragen, waarschijnlijk met het doel het zicht op de etalages te optimaliseren.

Op het moment wordt hard gewerkt aan het verbeteren van de gevels. Doel is in ieder geval om de woningentrees vlak in de gevel te leggen. Daarnaast verdienen ook de nissen bij de etalages aandacht.

Zichtlijnen openbare ruimte

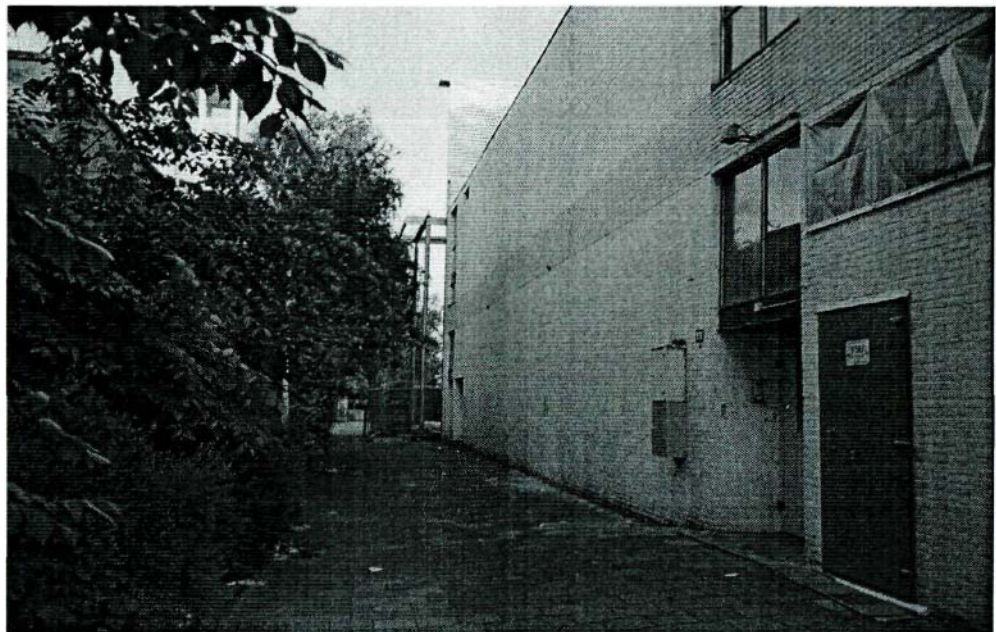
In de openbare ruimte van de Leyweg staan meerdere kiosken. Ze komen bijvoorbeeld voor op het plein tegenover de Hema en aan het noordelijke uiteinde, op de kruising met de Hengelolaan. Dergelijke kiosken verminderen de zichtbaarheid en zijn kwetsbaar voor graffiti en ophoping van zwerfvuil.



Kiosken belemmeren de zichtlijnen op het plein tegenover de Hema.

Personeelsingang V&D

Bij de personeelsingang van V&D voelen personeelsleden zich vaak onveilig, zo bleek tijdens de workshop en de schouw. Tijdens de schouw vielen het weelderige groen en de slechte verlichting op. De beplanting belemmert het zicht vanuit de openbare ruimte, het kerkgebouw en de woningen op de personeelsingang en houdt bovendien de lichtbundels van de straatverlichting tegen. De bouwwerkzaamheden vergroten de gevoelens van onveiligheid nog verder.



Personeelsingang V&D

Bouwterrein

De bouwplaats aan de noordkant is niet aan alle kanten afgescheiden van de openbare ruimte en hier is de grens tussen openbaar en privé/bouwplaats onduidelijk.

De aanwezigheid van het bouwterrein beperkt de attractiviteit van het noordelijke winkelgebied. Materialen zwerven rond en de bouwplaats oogt erg rommelig. Bij flinke wind hindert het stuivende zand passanten. Het bouwterrein is niet goed verlicht, terwijl dat wel bij kan dragen aan de attractiviteit én aan het verkleinen van de kans op diefstal vanaf de bouwplaats.

Bijlagen