

Nulmeting KVO-b bedrijventerreinen De Pionier en Spoorzicht

Op weg naar het Keurmerk Veilig Ondernemen

Amsterdam, 17 januari 2005

Julia Mölck

Met medewerking van:

Oberon Nauta

Anja Beerepoot

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	De opdracht	3
1.2	Veiligheid op bedrijventerreinen	3
1.3	Het Keurmerk Veilig Ondernemen voor bestaande bedrijventerreinen	4
1.4	De bedrijventerreinen De Pionier en Spoorzicht	4
1.6	Het onderzoek	7
1.7	Leeswijzer	7
2	Collectiviteit en publiek private samenwerking	8
3	Overall probleemanalyse	9
3.1	Geregistreeerde criminaliteit in De Pionier	9
3.2	Geregistreeerde criminaliteit in Spoorzicht	11
3.3	Conclusie	12
4	Nadere probleemanalyse en prioritering	14
4.1	De veiligheidsproblemen in De Pionier	14
4.2	Veiligheidsproblemen in Spoorzicht	17
4.3	Prioritaire veiligheidsproblemen in De Pionier	20
4.4	Prioritaire veiligheidsproblemen in Spoorzicht	21
5	Situationele analyse van de veiligheidsproblemen	22
5.1	De Pionier	22
5.2	Spoorzicht	23
6	Richting certificering	25
6.1	Maatregelen De Pionier	26
6.2	Maatregelen Spoorzicht	26
	Bijlagen	
Bijlage 1	Beleidsplan	28
Bijlage 2	Beschrijving aanvraag KVO-b	29
Bijlage 3	Lijst deelnemers van de schouw	30
Bijlage 4	Stroomschema aanvraag KVO-b	31

1 Inleiding

1.1 De opdracht

DSP-groep is verzocht de nulmeting KVO-b uit te voeren voor de bedrijventerreinen De Pionier en Spoorzicht in Nieuw Vennep in de gemeente Haarlemmermeer.

Beide bestaande bedrijventerreinen zijn verouderd en aan een opknapbeurt toe. De gemeente Haarlemmermeer is daarom gestart met een herstructureringstraject. De gemeente verhoogt hiermee de vitaliteit en economische aantrekkelijkheid van de terreinen.

Tevens willen de betrokken partijen - naast de gemeente zijn dit verder de ondernemersvereniging, politie en brandweer - de veiligheid en leefbaarheid op de terreinen aanpakken. Om het tij te keren hebben de betrokken partijen besloten initiatieven op elkaar af te stemmen en een traject in te zetten richting Keurmerk Veilig Ondernemen.

Een eerste stap op weg naar het Keurmerk is uitvoering van een nulmeting, die antwoord moet geven op de vraag:

Wat zijn de (prioritaire) veiligheidsproblemen op de bedrijventerreinen De Pionier en Spoorzicht in de gemeente Haarlemmermeer?

De uitvoering van de nulmeting dient nadrukkelijk aan de eisen te voldoen die het KVO stelt.

Daarnaast geven we een eerste aanzet voor het Plan van Aanpak. Hiertoe beantwoorden we globaal de volgende vraag:

Welke maatregelen zijn reeds genomen en welke maatregelen zouden genomen moeten worden?

1.2 Veiligheid op bedrijventerreinen

Veiligheid op bedrijventerreinen staat al enkele jaren hoog op de agenda van overheid en ondernemers. Niet voor niets: de materiële en financiële schade als gevolg van inbraak, diefstal, brand en andere veiligheidsproblemen is vaak aanzienlijk. Met behulp van preventieve maatregelen proberen bedrijven de schade te beperken. Daarbij worden zowel op individueel, als op collectief niveau maatregelen genomen. Bepaalde risico's zijn ook specifiek voor een onderneming, denk bijvoorbeeld aan fraude en afpersing. Andere problemen laten zich makkelijker collectief regelen omdat zij te maken hebben met de veiligheid van het (semi-)openbare gebied. Immers, indien ongewenste aanwezigheid voorkomen kan worden of als er tijdig actie kan worden ondernomen, wordt de angel uit de veelvoorkomende vormen van criminaliteit (diefstal door middel van braak, vandalisme, brandstichting etc.) gehaald.

Preventieve maatregelen brengen vaak forse investeringen met zich mee. Aangezien de euro maar éénmaal kan worden uitgegeven is het goed om tot een zo effectief en efficiënt mogelijke inzet van middelen te komen. Het Keurmerk Veilig Ondernemen (KVO)¹ kan daarbij goede diensten bewijzen.

1.3 Het Keurmerk Veilig Ondernemen voor bestaande bedrijventerreinen

Het Keurmerk Veilig Ondernemen voor Bestaande Bedrijventerreinen is ontstaan binnen het Nationaal Platform Criminaliteitsbeheersing (NPC). Het NPC is een samenwerkingsverband tussen publieke en private partijen die zich specifiek richten op verbetering van de veiligheid in de Nederlandse samenleving.

Ter verbetering van de veiligheid heeft het NPC een instrument ontwikkeld als Keurmerk voor een adequate aanpak van deze problematiek. Om het Keurmerk te bemachtigen moet aan een aantal eisen worden voldaan. Eén van de eisen is om het huidige niveau van veiligheid in kaart te brengen: de uitvoering van een zogenaamde nulmeting.

1.4 De bedrijventerreinen De Pionier en Spoorzicht

De beide terreinen in Nieuw Venneep, gemeente Haarlemmermeer, kennen een ondernemersvereniging Haarlemmermeer Zuid (OVHZ); die in totaal ongeveer 200 à 220 leden heeft². Deze ondernemersvereniging heeft een commissie 'Bedrijven en veiligheid', die zich bezig houdt met de bedrijventerreinen en de ontwikkelingen daarvan. Het overleg van deze commissie wordt aangewend voor het structureel overleg voor het KVO. Gemeente, brandweer en politie schuiven daar dan bij aan. De gemeente trekt op dit moment dit overleg en is penvoerder ervan.

Zowel op Spoorzicht als De Pionier wordt collectief gesurveilleerd. Ongeveer 90 bedrijven zijn aangesloten bij het bedrijf dat surveilleert. Op dit moment is er (nog) geen parkmanagement aanwezig op de bedrijventerreinen.

Noot 1 Het gaat in deze nulmeting steeds om het Keurmerk Veilig Ondernemen voor bestaande bedrijventerreinen (KVO-b). Er zijn inmiddels ook keurmerkhandboeken verschenen voor nieuwe bedrijventerreinen en voor bestaande en nieuwe winkelcentra. Deze drie handboeken zijn door DSP-groep geschreven.

Noot 2 Dit is het aantal leden van de bedrijventerreinen De Pionier, Spoorzicht, Nieuw Venneep Zuid en het kleine terrein aan de Rijnlanderweg. Verder zijn er nog een paar solitaire ondernemers uit Nieuw Venneep aangesloten bij de ondernemersvereniging. Het aantal leden per terrein is niet bekend.

De Pionier



kaart De Pionier

De Pionier is gesitueerd tussen de Venneperweg in het zuiden en de Lucas Bolsstraat in het noorden. De Nieuwkerkertocht ligt aan de westelijke grens van het bedrijventerrein en de Westerdreef aan de oostelijke kant³. Op het behoorlijk verouderde bedrijventerrein wordt ook gewoond. Het bedrijventerrein ligt tussen twee woongebieden. De zonering in het gebied is onduidelijk, dat wil zeggen dat bij veel bedrijven onduidelijk is waar het privé terrein begint en het openbare gebied ophoudt. Voor de veiligheid is het bevorderlijk dat zowel ondernemers, klanten, bewoners als beheerders weten welke status een gebied heeft (privé, semi-privé, semi-openbaar of openbaar) en welke functie een locatie heeft.

Het terrein bestaat eigenlijk uit drie delen:

- zorgstrook met in de toekomst onder meer een huisartsenpraktijk en sportcentra;
- consumentgerichte bedrijvigheid (er wordt een nieuwe Praxis gevestigd etc.);
- traditioneel bedrijventerrein met kleine en grote bedrijven.

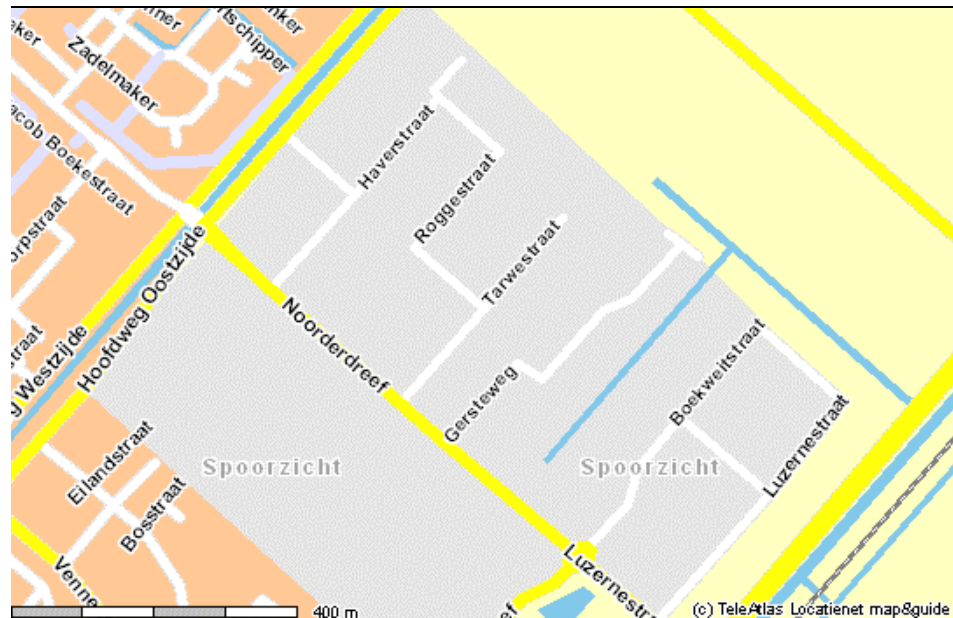
In het gebied gaat veel veranderen, o.a. ook de infrastructuur. De infrastructuur is een heet hangijzer omdat veel verschillende groepen bediend moeten worden. De plannen zijn nog deels in de planfase.

In het gebied is leegstand, vooral op het voormalige Bols- en Storkterrein. De leegstand brengt veel problemen met zich mee: inbraken, verloedering, zwervers en krakers. Hoewel de problemen nu minder worden, aangezien een deel van de panden reeds gesloopt is.

Noot 3 Het plangebied voor de gemeentelijke herstructurering beperkt zicht tot de Staringstraat, de Hugo de Vriesstraat, de Bergsmastraat en de Kopsstraat. De straten aan de rand, Venneperweg, Nieuwkerkertocht, Lucas Bolsstraat en Westerdreef en het Bolsterrein maken geen deel uit van het herstructureringsgebied maar worden wel meegenomen in deze veiligheidsscan.

De Pionier wordt gekenmerkt door verschillende soorten bedrijvigheid die eigenlijk niet goed gecombineerd kunnen worden, maar in de tijd zo zijn gegroeid.

Spoorzicht



kaart Spoorzicht

Het bedrijventerrein Spoorzicht is gesitueerd tussen de Hoofdweg (N520), de Noorderdreef en het spoor. Het terrein bestaat uit een oud gedeelte van de Hoofdweg tot en met de Gersteweg en een 'nieuw' gedeelte tot aan het spoor. In het oude gedeelte wordt ten opzichte van het nieuwe gedeelte veel ingebroken. Diefstal uit bedrijven en diefstal uit op eigen terrein geparkeerde auto's is dan ook een groot probleem. Bedrijven, die in het nieuwe gedeelte zijn gehuisvest vormen tevens een aantrekkelijk doelwit voor het inbrekersgilde. De meeste bedrijven hebben op eigen initiatief camerabewaking toegepast. Deze preventieve maatregel schrikt potentiële inbrekers af. Als er toch een poging tot inbraak wordt gedaan stuurt het particulier beveiligingsbedrijf een bewaker erop af.

Zowel het oude als het nieuwe gedeelte van Spoorzicht biedt veel vluchtmogelijkheden. Het bedrijventerrein kent in zijn geheel een groot aantal toegangsroutes die tevens goede vluchtmogelijkheden bieden.

1.6 Het onderzoek

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

- Analyse van documenten van politie en brandweer.
- Interactieve workshop met vertegenwoordigers van de gemeente, politie, brandweer, ondernemersvereniging, particulier beveiligingsbedrijf en bewoners⁴.
- Dag- en avondschoon van het gebied.

Hantering 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 worden andere probleemdefinities en geografische eenheden gebruikt, die niet altijd goed op elkaar aansluiten. Dat maakt dat bij vergelijking van de resultaten vaak de nodige voorzichtigheid moet worden betracht.

Het onderzoek is opgebouwd volgens een logische lijn langs de diverse onderzoeksmethoden; deskresearch, workshop en schoon. 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 niet alleen het eindresultaat van belang is maar juist ook de procesgang.

1.7 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 het certificaat 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 zoomen 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 prioritaire veiligheidsproblemen. Het laatste hoofdstuk geeft een kort overzicht van de reeds genomen maatregelen en eindigt met een procesbeschrijving over het verdere verloop richting certificering. Het hoofdstuk geeft daarmee een eerste aanzet voor het beveiligingsplan.

Noot 4 Notulen zie bijlage.

2 Collectiviteit en publiek private samenwerking

De kracht van het Keurmerk schuilt in duurzame samenwerking. De eisen hiertoe staan in deel 1, hoofdstuk 2 (Collectiviteit & Publiek- Private Samenwerking) van het Handboek KVO-b voor bestaande bouw. In dit hoofdstuk kijken wij naar de eisen die betrekking hebben op de organisatie van de samenwerking.

Volgens het KVO-b moeten minimaal politie, brandweer, gemeente en ondernemers betrokken zijn bij het 'constituerend overleg'.

De deelnemers van het KVO-b moeten samen een beleidsplan⁵ opstellen met een volledig overzicht van alle doelstellingen en te voorziene activiteiten, die ingevuld dienen te worden teneinde tot de oplevering van een gecertificeerd KVO-beveiligingssysteem te komen. Dit beleidsplan zal de basis vormen voor de controle op de voortgang en de kwaliteitsontwikkeling van het project. In de bijlagen zijn de door het KVO-b aanbevolen hoofdaandachtsgebieden van het beleidsplan opgenomen.

Noot 5 Het plan moet formeel worden vastgesteld door de diverse partijen.

3 Overall probleemanalyse

In dit hoofdstuk starten we met de beantwoording van de hoofdvraag van dit onderzoek:

Wat zijn de belangrijkste veiligheidsproblemen op de bedrijventerreinen De Pionier en Spoorzicht in de gemeente Haarlemmermeer?

We beantwoorden deze vraag aan de hand van de resultaten van de desk-research. Hierbij hebben we gebruik gemaakt van speciaal voor het onderzoek opgevraagde overzichten en documenten; in dit geval gegevens van de politie Haarlemmermeer en de gemeentelijke brandweer⁶. De volgende paragrafen geven overzicht van de geregistreerde criminaliteit op de bedrijventerreinen. Cijfermateriaal over leefbaarheid en onveiligheidsgevoelens is op het moment van dit onderzoek niet beschikbaar.

De bedrijventerreinen De Pionier en Spoorzicht zijn relatief verouderd en worden gekenmerkt door een beperkte beveiliging en weinig preventieve maatregelen. De terreinen zijn daarom aantrekkelijk voor allerlei criminele activiteiten. De belanghebbende van beide bedrijventerreinen noemen onder andere de volgende vormen van criminaliteit: ramkraken, vernielingen, vandalisme, brandstichting, gevaarlijke verkeerssituaties en niet legale bedrijfsmatige activiteiten. Vraag is alleen: hoe groot is de omvang van de criminaliteit? In dit hoofdstuk wordt gekeken op basis van de registratiecijfers van de politie en de brandweer naar het criminaliteitsprofiel van beide bedrijfsterreinen.

3.1 Geregistreerde criminaliteit in De Pionier

In tabel 3.1 wordt duidelijk dat diefstal uit bedrijven (inclusief pogingen) het meest voorkomende delict vormt. In de periode 2001-2003 vond per 100 bedrijven gemiddeld 45 keer dit delict plaats. Dat betekent per jaar gemiddeld 15 inbraken per 100 bedrijven. Tot en met oktober van dit jaar zijn 5 diefstallen uit bedrijven geregistreerd.

Bovendien werd in de onderzoeksperiode van drie jaar gemiddeld 25 keer per 100 bedrijven⁷ diefstal gepleegd van overige goederen. 'Ramkraken', die onderdeel vormen van de categorie 'diefstal uit bedrijven' werden in de periode 2001-2003 echter niet geregistreerd. Helaas is het niet mogelijk 'niet legale bedrijfsmatige activiteiten' eenduidig in de politieregistratie terug te vinden.

Vernieling in het algemeen en vernieling van auto's in het bijzonder worden ook relatief vaak teruggevonden in de politieregistratie.

Noot 6 Daarnaast zijn er nog incidenten die de politie niet ter ore komen, het zogenoemde dark number, en die dus ook niet uit de cijfers blijken.

Noot 7 Het bedrijventerrein kende in 2003 slechts 80 bedrijven, dus de opmerking 'per 100' bedrijven moet vooral opgevat worden als een rekenkundige standaardisatie die het mogelijk maakt het bedrijventerrein Pionier te vergelijken met andere terreinen.

Voor het lopende jaar zijn er reeds 10 keer vernielingen en vernieling van auto's geregistreerd.

Op grond van de cijfers lijkt De Pionier verder te maken te hebben met verkeersproblemen. Vooral verkeersongevallen met en zonder letsel worden relatief vaak geregistreerd.

Brand en ontploffingen komen weinig voor in de registraties van de politie (13 keer in drie jaar in de onderzoeksperiode). Relatief gezien is het aantal echter wel fors. Van de 89 keer dat de brandweer Haarlemmermeer in 2003 in haar zogenoemde verzorgingsgebied is uitgerukt, waren er 6 voor De Pionier⁸.

Niet alle straten van het bedrijventerrein krijgen in gelijke mate met criminaliteit en verkeersproblematiek van doen. De Bergsmastraat en de Kopsstraat zijn bijvoorbeeld relatief rustig terwijl in de Bolsstraat naar verhouding de meeste incidenten worden genoteerd.

Tabel 3.1 Geregistreerde incidenten in De Pionier

	2001	2002	2003	2004 t/m oktober	Totaal 2001/2003	Probleemratio ⁹
Diefstal uit bedrijven (inclusief pogingen)	10	15	11	5	36	45
Diefstal van 'overige' goederen	3	13	4	-	20	25
Diefstal van auto's	2	2	2	1	6	8
Vernieling van auto's	9	6	2	10	17	21
Vernielingen/vandalisme	2	0	4	5	6	8
Overlast jeugd	1	3	10	5	14	18
Parkeerproblemen	6	6	3	4	15	19
Brand (en ontploffing)	2	4	4	2	10	13
Verkeersongeval met letsel	5	5	7	9	17	21
Verkeersongeval met uitsl. materiële schade	8	22	14	5	44	55
Totaal	56	93	65	46	185	231

Uit de tabel blijkt verder dat 2002 een piekjaar is geweest: vooral de delicten diefstal en verkeersongevallen met letsel zijn in dit jaar significant hoger dan in de andere twee onderzoeksjaren.

De cijfers voor 2004 zijn nog niet volledig; toch kan er voorzichtig worden gesteld dat het aantal diefstallen is gedaald ten opzichte van de drie eerdere onderzoeksjaren. Mogelijk is in de maand december een piek van diefstallen te verwachten en kan het aantal diefstallen nog aanzienlijk oplopen. Verder valt op dat het vandalisme en de vernieling van auto's ten opzichte van eerder jaren nu al aanzienlijk hoger is, hoewel incidenten uit de maanden november en december nog niet eens zijn meegeteld. Onduidelijk is of het een trend wordt of dat het om een piek in dit jaar gaat.

Helaas zijn uit de cijfers van de geregistreerde incidenten in De Pionier geen trends te herleiden.

Noot 8 Het verzorgingsgebied van de brandweer is het gebied waarin zij moet uitrukken, het gebied waarin de brandweer bevoegd is.

Noot 9 De probleemratio is berekend door het incidenten aantal te delen door het aantal bedrijven en deze uitkomst te vermenigvuldigen met 100. De incidenten van 2004 zijn hierin niet meegenomen.

3.2 Geregistreeerde criminaliteit in Spoorzicht

In absolute zin worden er in Spoorzicht bijna 2 keer zoveel delicten geregistreerd als in De Pionier. Wordt dit aantal echter gerelateerd aan het aantal van 226 bedrijven dan blijkt dat de problematiek op dit bedrijventerrein geringer is. Ook hier geldt echter dat veel bedrijven slachtoffer geworden zijn van een (poging tot) diefstal, namelijk gemiddeld 16 bedrijven per 100 in één jaar (onderzoekperiode 2001 t/m 2003). Het aantal ramkraken behoeft aandacht. In 2003 vond er namelijk 1 keer en in 2004 2 keer een ramkraak plaats op hetzelfde adres in de Tarwestraat.

De andere delicten en problemen komen naar verhouding echter minder vaak voor. Vernieling van auto's wordt bijvoorbeeld in tegenstelling tot Pionier relatief weinig geregistreerd.

Wel zegt de politie uit ervaring dat het laden en lossen op de Haverstraat en de Vlasstraat zo af en toe tot verkeersopstoppen kan leiden. Bovendien is er in de Haverstraat recent een school geopend wat de verkeersdruk daar vergroot.

Brand (en ontploffing) neemt een bescheiden aandeel in het totaal aantal geregistreeerde incidenten. Dit beeld wordt bevestigd door de brandweer die in 2003 slechts 1 keer naar dit bedrijventerrein hoefde uit te rukken.

Tussen de verschillende straten van het terrein bestaan wel verschillen. Wat de criminaliteit betreft springt de Hoofdweg eruit. Jaarlijks worden hier de meeste incidenten geregistreerd. Ook de Noorderdreef, de Boekweitstraat en de Luzernestraat scoren relatief slecht. In de Vlasstraat, de Tarwestraat, de Karwijkstraat, de Gerststraat en de Roggestraat lijkt daarentegen weinig te gebeuren.

Het aantal verkeersincidenten is in Spoorzicht beperkt. Afgaand op registraties wordt de Noorderdreef echter geconfronteerd met de meeste problemen op dit gebied.

Tabel 3.2 Geregistreerde incidenten in Spoorzicht

	2001	2002	2003	2004 t/m oktober	Totaal 2001/ 2003	Probleem ratio ¹⁰
Diefstal uit bedrijven (inclusief pogingen)	41	37	31	22	109	48
Diefstal van 'overige' goederen	9	5	4	6	18	8
Diefstal van auto's	7	4	4	3	15	7
Vernieling van auto's	6	11	2	9	19	8
Vernielingen/vandalisme	7	13	11	9	31	14
Overlast jeugd	1	10	8	10	19	8
Parkeerproblemen	9	17	6	2	32	14
Brand (en ontploffing)	8 ¹¹	4	2	1	14	6
Verkeersongeval met letsel	9	8	6	3	23	10
Verkeersongeval met uitsl. materiële schade	17	14	14	7	45	20
Totaal	123	131	99	72	325	144

Uit de tabel blijkt verder dat het totale aantal incidenten in Spoorzicht in de jaren 2001 tot en met 2003 gedaald is. Er is vooral sprake van een lichte daling van de delicten diefstal uit bedrijven en van overige goederen, brand en verkeersongeval met letsel. Afgezet tegen 2001 en 2003 is 2002 een piekjaar geweest voor de delicten vernieling uit auto's, vernielingen en vandalisme, overlast jeugd en parkeerproblemen.

Ook voor het bedrijventerrein Spoorzicht zijn de cijfers voor 2004 nog niet volledig; toch kan er voorzichtig worden gesteld dat het aantal verkeersongevallen met en zonder letsel is gedaald ten opzichte van de drie eerdere onderzoeksjaren. Mogelijk zijn in de maanden november en december verhoudingsgewijs meer verkeersongevallen te verwachten en kan het aantal nog aanzienlijk oplopen. Verder valt op dat het aantal geregistreerde meldingen van overlast door jeugd nu al even hoog is als in het 'piekjaar' 2002. Vermoedelijk komen hier nog enige incidenten bij. Dat betekent dat in 2004 waarschijnlijk aanzienlijk meer meldingen van overlast door jeugd geregistreerd worden dan in de drie eerdere onderzoeksjaren.

Helaas zijn ook uit de cijfers van de geregistreerde incidenten in Spoorzicht geen trends te herleiden.

3.3 Conclusie

Voor beide bedrijventerreinen hebben we de geregistreerde incidenten voor 2001 tot en met oktober 2004 geanalyseerd. Voor de jaren 2001 tot en met 2003 is een probleemratio gemaakt om de cijfers van beide terreinen tegen elkaar af te kunnen zetten. De probleemratio is berekend door het incidenten aantal te delen door het aantal bedrijven en deze uitkomst te vermenigvuldigen met 100. De cijfers van 2004 zijn hierin niet meegenomen omdat de cijfers van twee maanden op het moment van conceptfase van deze nulmeting nog ontbraken.

Noot 10 De probleemratio is berekend door het incidenten aantal te delen door het aantal bedrijven en deze uitkomst te vermenigvuldigen met 100. De incidenten van 2004 zijn hierin niet meegenomen.

Noot 11 Waarbij vier registraties op hetzelfde incident betrekking hebben, namelijk een brand in de Noorderdreef op 8-9-2001.

Uit de probleemratio blijkt dat het totale aantal geregistreerde incidenten in het bedrijventerrein Spoorzicht aanzienlijk lager is dan van De Pionier. Aanzienlijk lager zijn de cijfers van de incidenten diefstal van overige goederen, vernieling van auto's, brand en verkeersongeval met en zonder letsel. Het aantal diefstal uit bedrijven is ongeveer gelijk. Dat geldt tevens voor het delicten diefstal van auto's.

Noch uit de cijfers voor De Pionier noch uit de cijfers van Spoorzicht is een trend te herkennen. Wel valt op dat, voorzichtig herleid uit de cijfers van 2004, op De Pionier waarschijnlijk sprake is van een daling van diefstal en dat op Spoorzicht waarschijnlijk het aantal verkeersongevallen is gedaald. Net zo voorzichtig kan worden geconstateerd dat vandalisme en vernieling van auto's op De Pionier zijn gestegen en overlast door jeugd op Spoorzicht is gestegen.

4 Nadere probleemanalyse en prioritering

In hoofdstuk drie hebben we een overzicht gegeven van de geregistreeerde criminaliteit. In dit hoofdstuk geven we een overzicht van de uitkomsten van de interactieve workshop met betrokkenen¹². Ook hier staat de hoofdvraag van het onderzoek centraal:

Wat zijn de belangrijkste veiligheidsproblemen op de bedrijventerreinen De Pionier en Spoorzicht?

Ditmaal dus bekeken vanuit het perspectief van de diverse betrokken partijen. Het hoofdstuk is 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

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 eventuele hot spots.

4.1 De veiligheidsproblemen in De Pionier

In willekeurige volgorde weergegeven, maar enigszins geclusterd, zijn door de deelnemers tijdens de workshop de volgende problemen op het bedrijventerrein De Pionier genoemd.

Noot 12 Een lijst van deelnemers aan de workshop is opgenomen in bijlage 2.

Schema 4.1 Veiligheidsproblemen De Pionier

Veiligheidsprobleem	Aard probleem	Locatie	Nr maatregel ¹³
inbraak in bedrijfspanden	• inbraak • inbraakpogingen	vooral Lucas Bolsstraat	
Vaak en veel vrachtwagens staan langdurig geparkeerd aan beide zijden van de straten. Het zijn door de gemeente aangewezen plekken, is dus legaal parkeren	• verkeersonveilig voor vooral voetgangers en fietsers • belemmeren zichtbaarheid • politie kan niet handhaven omdat vrachtwagens legaal parkeren • bereikbaarheid voor hulp- en nooddiensten komt in het gedrang	Staringstraat, Hugo de Vriesstraat	1, 2, 3, 4, 7
draaibewegingen van vrachtwagen	• verkeersonveilig • verkeershinder	vooral Westerdreef	
laden en lossen	• verkeershinder	vooral Hugo de Vriesstraat	
containers langs beide zijden van de straten	• verkeersonveilig voor vooral voetgangers en fietsers • belemmeren zichtbaarheid • bereikbaarheid voor hulp- en nooddiensten komt in het gedrang	Staringstraat, Hugo de Vriesstraat	
illegaal parkeren voor BV Intermail	• parkeeroverlast	Hugo de Vriesstraat	6
ontbreken trottoir	• verkeersonveilig voor vooral voetgangers	(delen van) Staringstraat, Hugo de Vriesstraat	10
leegstand	• onveiligheidsgevoelens • lokt zwervers en krakers aan • zwervvuil • brandonveilig • onveilig voor spelende en rondhangende jeugd	Staringstraat, bijvoorbeeld in Storkpand, voormalig Dirk van de Broekpand en Lucas Bolsterrein	11, 12
buitenopslag en opslag dicht tegen de gevel	• zwervvuil, brandgevaar • onoverzichtelijkheid • gelegenheid voor inbraak (gebruik maken van spullen om het terrein/pand binnen te komen)	Kopsstraat	13
licht psychiatrische patiënten van de instelling Ons Tweede Huis lopen het bedrijventerrein in	• verkeersonveilig	bij bruggetje bij Hugo de Vriesstraat	14
bundeling zwaar verkeer (grote en lange vrachtwagens) en langzaam verkeer	• verkeersonveilig (vooral voor fietsers) • onoverzichtelijke situaties	doorgaande fietsroutes over het bedrijventerrein naar de scholengemeenschap Herbert Visser College ten noordoosten van het terrein. Vooral op de hoek Lucas Bolsstraat/Staringstraat, Lucas Bolsstraat/Westerdreef, ingang van BV Intermail a/d Westerdreef	-
negeren eenrichtingsverbod (op grote schaal)	• verkeersonveilig	Staringstraat vanaf de Venneperweg	18
gevaarlijke oversteekpunt	• verkeersonveilig • hardrijgedrag • onoverzichtelijk • route voor voetgangers niet duidelijk	Venneperweg vanuit Staringstraat	9, 20,
hardrijgedrag	• verkeersonveilig	op alle straten van het bedrijventerrein	9
wegen zijn slecht: gaten in het wegdek	• verkeersonveilig	het hele bedrijventerrein met vooral de Staringstraat en Hugo de Vriesstraat	-

Noot 13 Maatregel is via het nummer terug te vinden in hoofdstuk 6.

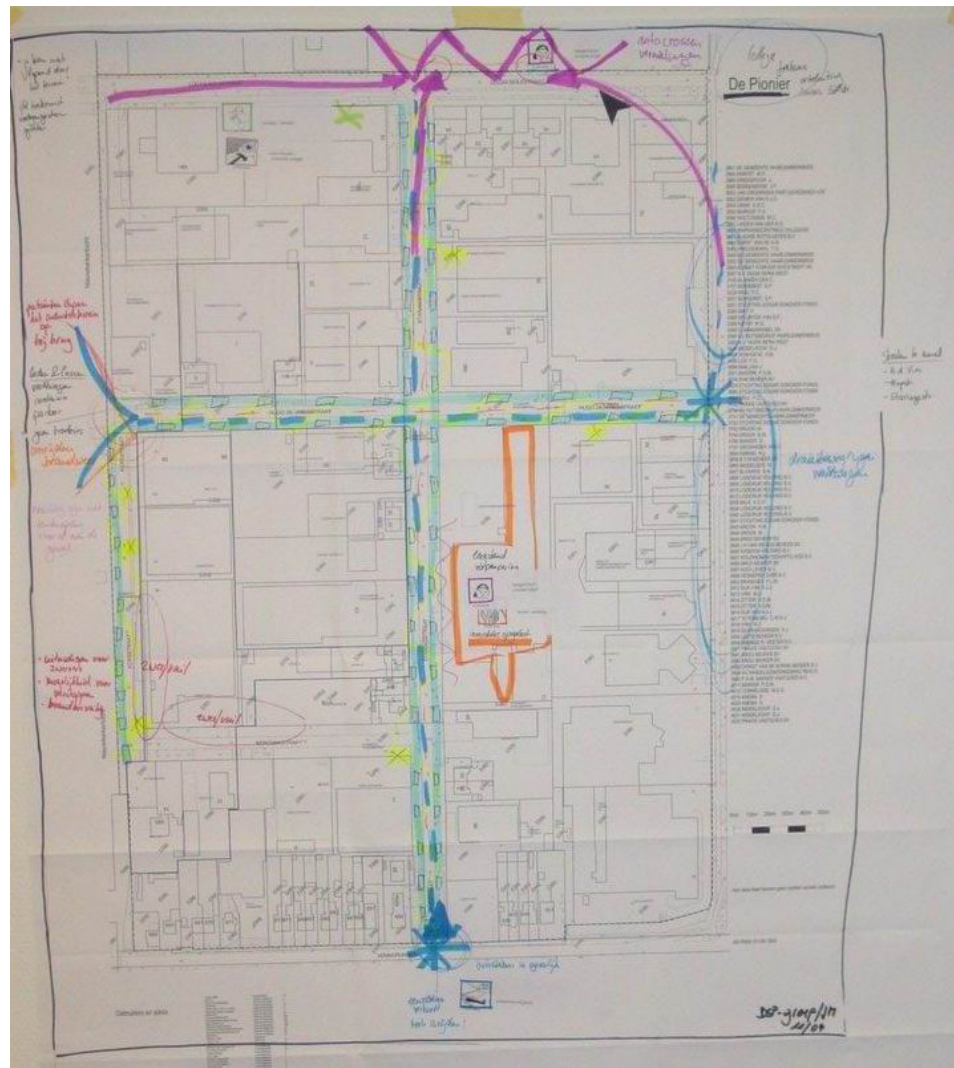
Veiligheidsprobleem	Aard probleem	Locatie	Nr maatregel
mix van bedrijven en functies past niet goed bij elkaar. Zwaar verkeer 'botst' met langzaam verkeer (voetgangers en fietsers)	• verkeersonveiligheid	hele bedrijventerrein	-
Infrastructuur en voorzieningen zijn achterhaald ten opzichte van functie en gebruik	•	hele bedrijventerrein	-
slechte verlichting	• onveiligheidsgevoelens • verkeersonveilig	Kopsstraat, Hugo de Vriesstraat, Staringstraat	19
zwerfvuil	• zwerfvuil	vooral zuidelijke gedeelte van de Kopsstraat en westelijke gedeelte Bergmastraat	-
overlast op trekroutes door feestgangers (incidenteel)	• overlast • autocrossen • vandalisme aan auto's	Lucas Bolsstraat en Staringstraat	-

De lijst overziend valt op dat de workshopdeelnemers vooral veiligheidsproblemen noemen die met verkeersveiligheid te maken hebben. Het gaat erbij vooral over de Staringstraat en Hugo de Vriesstraat. De verkeersveiligheid wordt vooral veroorzaakt door vrachtwagens. Het zicht wordt soms belemmerd door op de weg gestalde containers en er is niet overal trottoir in het gebied.

Het kruispunt Hugo de Vriesstraat en Westerdreef als de T-splitsing Venneperweg Staringstraat zijn als bijzonder verkeersonveilig genoemd.

Uit de criminaliteitsanalyse blijkt dat diefstal uit bedrijven het meest voorkomt. Daarop aangesproken bevestigen workshopdeelnemers dit. Het hoge percentage diefstal is volgens hun een gevolg van eerder genoemde veiligheidsproblemen én aantrekkelijke en kwetsbare doelwitten (waardevolle spullen - makkelijk in te breken). Tot voor kort was er een groot leegstand pand in de Staringstraat. Leegstand is op dit moment minder. Workshopdeelnemers constateren dat leegstand mensen uit het criminele circuit aantrekt.

Tijdens de workshop zijn mogelijke maatregelen geïnventariseerd. Deze zijn opgenomen in hoofdstuk 6.



Kaart: probleeminventarisatie De Pionier tijdens de workshop

4.2 Veiligheidsproblemen in Spoorzicht

Door de deelnemers van de workshop zijn de volgende problemen genoemd (in willekeurige volgorde, maar enigszins geclusterd).

Schema 4.2 Veiligheidsproblemen Spoorzicht

Veiligheidsprobleem	Aard probleem	Locatie	Nr maatregel ¹⁴
inbraken om waardevolle goederen te stelen, bijvoorbeeld laptop ¹⁵	• inbraak en diefstal	vooral het oude gedeelte	4, 5
grootschalige inbraken, ramkraak, georganiseerde misdaad (het grove werk)	• inbraak	vooral het oude gedeelte	4, 5
inbraak gericht op specifieke bedrijven met waardevolle goederen	• inbraak • diefstal	Noorderdreef, Luzernestraat	4, 5
veel inbraakalarm	• inbraak	Gersteweg	-
diefstal uit voertuigen	• diefstal uit voertuigen	vooral het oude gedeelte	-
wegen te smal	• onveiligheidsgevoelens	het hele bedrijventerrein	3
wegen doodlopend	• routes niet goed • verkeershinder • onveiligheidsgevoelens	Tarwestraat, Haverstraat, Gersteweg	11
gebrek aan parkeerplekken, met het gevolg dat langs openbare wegen wordt geparkeerd	• verkeershinder • geen comfort voor bezoekers en werknemers (men kan niet in de buurt van zijn bestemming parkeren)	Vlasstraat, Haverstraat, Karwei-straat, Luzernestraat	-
veel plekken voor langparkeren vrachtwagens, te lang bezet	• belemmeren zicht	oostelijke zijde van Tarwestraat, Gersteweg en Luzernestraat	1
problemen bij insteken van vrachtwagens	• verkeershinder • zichthinder • verkeersonveiligheid	vooral op de Noorderdreef en T-splitsing Haverstraat - Vlasstraat	-
laden en lossen op straat	• verkeersonveiligheid • verkeershinder	bijvoorbeeld Haverstraat	2
gevaarlijke splitsing	• verkeersonveiligheid	splitsing Haverstraat / Vlasstraat	3
bochten worden kapot gereden	• verkeersonveiligheid	het hele terrein	-
onveilige situatie voor fietsers	• verkeersonveiligheid	Vlasstraat, Hoofdweg	
veel vluchtroutes uit het terrein	• criminelen kunnen snel vluchten	routes via Noorderdreef, Spoorlaan, Hoofdweg Oostzijde	
leegstand	• verpaupering • nog meer leegstand omdat bedrijven wetrekken	vooral het oude gedeelte	4
zwerfvuil	• zwerfvuil • gelegenheid: spullen worden voor inbraak gebruikt	vooral op de Gersteweg	12, 13
unheimische plek	• onveiligheidsgevoelens • onduidelijke zonering • onoverzichtelijk	Gersteweg	-
geen barrière aan de zijde Spoorlaan	• inbraak • makkelijk vluchten	Spoorlaan	14
onveiligheidsgevoelens en verdacht op inbraak	• onveiligheidsgevoelens	het hele terrein	-
onduidelijk gebied met doodlopende weg	• onveiligheidsgevoelens • onduidelijk route	ten zuidoosten van Spoorzicht aan de overzijde van de Noorderdreef.	-
paden tussen gebouwen zijn onduidelijk gebied	• onveiligheidsgevoelens • gelegenheid (daders kunnen verstoppen) • onduidelijke zonering	tussen Luzernestraat en Boekweitstraat, vanaf de Boekweitstraat naar het noorden	-
voetpad naar het station niet doorgetrokken	• verkeersonveiligheid	route naar het station	15

Noot 14 Maatregel is via het nummer terug te vinden in hoofdstuk 6.

Noot 15 Goederen die aantrekkelijk zijn voor dieven.

De lijst overziend valt op dat de workshopdeelnemers vooral verkeersonveiligheid en inbraak noemen.

De veiligheidsproblemen concentreren zich in het noordelijke gedeelte van Spoorzicht dat het oude gedeelte wordt genoemd.

De verkeersdrukke neemt na de uitvoering van de herstructureringsplannen waarschijnlijk toe. Geïnterviewde veiligheidsproblemen, vooral op het gebied van verkeersveiligheid, kunnen in de nieuwe situatie verergeren. Ook worden door de workshopdeelnemers capaciteitsproblemen verwacht bij de rotondes op de Noorderdreef in verband met toename van het verkeer van Spoorzicht Noord.

Uit de criminaliteitsanalyse blijkt dat diefstal uit bedrijven het meest voorkomt. Daarop aangesproken bevestigen workshopdeelnemers dit en vullen aan dat dit vooral voor het 'oude' gebied geldt. Het hoge percentage diefstal is volgens hun een gevolg van eerder genoemde veiligheidsproblemen én aantrekkelijke en kwetsbare doelwitten (waardevolle spullen - makkelijk in te breken). In het nieuwe gebied zijn de panden veelal door middel van camerabewaking beveiligd, maar er vinden toch inbraken plaats. De collectieve bewaking en bewaking van sommige particuliere terreinen worden door een particulier beveiligingsbedrijf uitgevoerd. Bij alarm komt er meteen een bewaker.

Volgens de workshopdeelnemer van het beveiligingsbedrijf zijn al tal van inbraakpogingen in de kiem gesmoord.

Tijdens de workshop zijn mogelijke maatregelen geïnterviewd. Deze zijn opgenomen in hoofdstuk 6.



Kaart: probleeminventarisatie Spoorzicht tijdens de workshop

4.3 Prioritaire veiligheidsproblemen in De Pionier

Problemen rondom verkeer en dan vooral op de Staringstraat en Hugo de Vriesstraat, zijn door de workshopdeelnemers als veiligheidsprobleem genoemd. Veel van het verkeershinder op de openbare weg wordt door vrachtwagenverkeer veroorzaakt: parkeren (deels illegaal), laden en lossen, achteruit insteken, draibewegingen en kapot rijden van de bochten zijn veiligheidsproblemen. Ook wordt er te hard gereden in het gebied en het éénrichtingsverkeer in de Staringstraat genegeerd. Zowel het kruispunt Hugo de Vriesstraat en Westerdreef als de T-splitsing Vennepeweg Staringstraat zijn als bijzonder verkeersonveilig genoemd.

Verder is diefstal uit bedrijven een groot veiligheidsprobleem. Ook slechte verlichting werd als probleempunt aangevoerd. Daarom is besloten een schouw tijdens schemering te doen. De resultaten van de schouw zijn in hoofdstuk 5 verwerkt.

4.4 Prioritaire veiligheidsproblemen in Spoorzicht

Op het bedrijventerrein Spoorzicht zijn tijdens de workshop vooral veiligheidsproblemen in het 'oude gedeelte' genoemd. Het oude gedeelte van het bedrijven terrein beslaat Vlasstraat, Haverstraat, Tarwestraat en het noordelijke gedeelte van de Noorderdreef. Er is in het oude gedeelte sprake van veel inbraak, verkeersonveiligheid en onoverzichtelijkheid.

In het oude gedeelte ligt de Gersteweg. Deze wordt door workshopdeelnemers als bijzonder onoverzichtelijk gekarakteriseerd.

Verder is er inbraak als veiligheidsprobleem genoemd door enkele bedrijven in het nieuwe gedeelte¹⁶ van Spoorzicht. De oorzaak voor inbraak bij deze bedrijven is dat de goederen in het dievengilde heel gewild zijn.

Ook in het nieuwe gedeelte is verkeersveiligheid een probleem op de rotondes van de Luzernestraat en op Spoorlaan.

In het nieuwe gedeelte zijn er enkele panden waar meerdere bedrijven gehuisvest zijn. De wegen op deze bedrijventerreinen zijn in privé bezit maar toegankelijk voor publiek. Dit schept een onduidelijke en rommelige situatie.

Voor heel Spoorzicht geldt dat er veel vluchtroutes zijn. Gemotoriseerde vluchtenden kunnen ontsnappen via de Noorderdreef en verder Hoofdweg, Oosterdreef of Spoorlaan. Lopend zijn er vluchtmogelijkheden naar het westen toe.

Noot 16 Het nieuwe gedeelte bestaat uit de straten Boekweitstraat, Karwijkstraat, Luzernestraat en het aangrenzende deel van de Noorderdreef. Het gebied wordt begrensd door de Spoorlaan en het spoor.

5 Situationele analyse van de veiligheidsproblemen

In dit hoofdstuk zijn de conclusies opgenomen, die voortkomen uit de observaties tijdens een schouw tijdens schemering¹⁷ van vooral de veiligheidsproblemen met de hoogste prioriteit.

We zoomen in op de prioritaire veiligheidsproblemen zoals ze uit het vorige hoofdstuk per bedrijventerrein naar voren zijn gekomen. Voor beide gebieden zijn dat, naast individuele verschillen, verkeersveiligheid en situaties die gelegenheid kunnen bieden voor inbraak.

De veiligheidsproblemen zijn tijdens de workshop zeer gedetailleerd geïventariseerd en besproken. Tijdens de schouw zijn de reeds geïventariseerde veiligheidsproblemen onder ogen genomen.

De centrale vraag is steeds:

Welke situationele (ruimtelijke) aspecten spelen een rol bij de prioritaire problemen op de bedrijventerreinen De Pionier en Spoorzicht?

5.1 De Pionier

Het bedrijventerrein De Pionier maakt in het algemeen een behoorlijk verouderde indruk. Behalve de Lucas Bolsstraat en delen van de Staringstraat en de Hugo de Vriesstraat zijn de wegen versleten: kapot wegdek en kapotgereden bochten. De rooilijn verspringt in sommige straten waardoor het zicht langs de panden doorbroken is. De eigen terreinen zijn vaak niet goed afgebakend waardoor niet duidelijk is wat bij het bedrijf en wat bij de gemeente hoort. Deels zijn de straten niet voorzien van een trottoir. Af en toe zijn parkeervakken langs de weg aangegeven. Vrachtwagens die hier parkeren belemmeren veelal het zicht. Verkeersonveilig wordt dit op plekken waar vrachtwagens legaal en illegaal in de buurt van een bocht zijn geparkeerd. Afslaande verkeersdeelnemers zijn ernstig in hun zicht belemmerd.

De straatmeubilering (paaltjes, tegels, verlichtingselementen, etc.) vormt geen op elkaar afgestemd geheel en draagt bij aan een rommelige indruk. De Lucas Bolsstraat vormt in al deze aspecten een positieve uitzondering, deze is namelijk enkele jaren geleden heringericht.

Het hele bedrijventerrein met uitzondering van de Lucas Bolsstraat is slecht verlicht. Door parkerende vrachtwagens en containers langs de weg valt af en toe slagschaduw op straat en, waar aanwezig, op het trottoir. Af en toe staan de lantarens in de bomen, bijvoorbeeld in de Bergsmastraat. Op de Staringstraat is maar één kant van de weg verlicht.

Noot 17 Daarbij maken we gebruik van de door Van der Voordt en Van Wegen in 1990 ontwikkelde criteria voor sociale veiligheid die door DSP-groep verder zijn ontwikkeld: zichtbaarheid, toegankelijkheid, zonering en attractiviteit.

Van de Staringstraat naar de Vennepeweg kunnen voetgangers moeilijk oversteken naar bijvoorbeeld de bushalte aan de overkant. De Westerdreef is een doorgaande route voor auto- en fietsverkeer. Overdag fietsen veel scholieren naar één van de twee grote scholen op het gebied achter de bocht Noorderdreef. Vrachtverkeer rijdt vaak vanaf deze straat het bedrijventerrein in. Bij het afslaan ontstaan onveilige situaties vooral voor fietsers.



Lucas Bolsstraat



Parkeren dicht bij bocht



Container + oplegger op de openbare weg



Hier wordt het eenrichtingsverkeer vaak geschonden, ook: parkeren op groenstrook

Conclusie

De veiligheidsproblemen op De Pionier zijn groot. De zichtbaarheid is slecht en het gebied is niet attractief. Ook is de zonering (afbakening van eigen terrein) vaak onduidelijk. Het gebied is door een veelheid van ingangen van het hele gebied zeer toegankelijk en biedt heel veel mogelijkheden tot vluchten.

5.2 Spoorzicht

Het bedrijventerrein Spoorzicht bestaat uit twee verschillende gebieden: het nieuwe terrein en het oude terrein (afbakening gebied zie paragraaf 4.4). Terwijl het nieuwe gebied een attractief en verzorgde indruk geeft is het oude gebied verpauperd en niet goed onderhouden. Het nieuwe gebied is in het algemeen overzichtelijk gekenmerkt door duidelijke rooilijnen en de terreinen zijn duidelijk afgebakend en vaak door camerabewaking beveiligd. Ook is de verlichting doorgaans goed.

Het oude terrein is gekenmerkt door onoverzichtelijkheid door veel doorlopende straten, kronkelig verloop van de weg en slechte verlichting. Ook parkeren hier auto's en vrachtwagens legaal en illegaal langs de weg, wat de zichtbaarheid vermindert.

In de Vlasstraat ontstaan gevaarlijke situaties door laden en lossen en achteruitstekende vrachtwagens.

Vrachtwagens die een terrein van een bedrijf oprijden moeten een fietspad kruisen. Vooral hierbij ontstaan gevaarlijke situaties.

Langs de Haverstraat is geen trottoir. Er is wel een brede groenstrook, voldoende ruimte om er een trottoir van te maken.

De Gersteweg is zeer onoverzichtelijk door veel bochten, geparkeerde vrachtwagen, zeer slecht wegdek en slechte onregelmatige verlichting. Ook hier is geen trottoir. De Gersteweg eindigt in een doodlopende weg met een donker terrein.

In het oude gebied zijn enkele woonhuizen. De huizen zijn veelal omzoomd door struiken en hagen. De huizen maken een zeer gesloten indruk en dragen niet bij aan de sociale controle.

Veiligheidsproblemen in het nieuwe gedeelte zijn een steeg tussen Boekweitstraat en Luzernestraat en het ontbrekende trottoir naar het station. Het steegje is slecht verlicht en zeer onoverzichtelijk door geparkeerde auto's en langs de gevel opgeslagen spullen.



Parkeren in het nieuwe gedeelte



Zicht op het spoor



Opslag langs eigen terrein op openbaar gebied



Stukgereden bocht (opname na zonsondergang)

Conclusie

Het nieuwe gedeelte van Spoorzicht heeft een goede zichtbaarheid, duidelijke zonering (tot op het steegje na) en een hoge attractiviteit. Het gebied is echter te goed toegankelijk wat het vluchten te makkelijk maakt.

Ook voor het oude gedeelte geldt dat er te veel vluchtmogelijkheden zijn. Het oude gedeelte is zeer onveilig door slechte zichtbaarheid, onduidelijke zonering en veel toegankelijke privé-terreinen.

6 Richting certificering

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

Voor de beschrijving aanvraag KVO-b verwijzen we naar bijlagen.

Het Keurmerk Veilig Ondernemen voor bestaande bedrijventerreinen is ontstaan binnen het Nationaal Platform Criminaliteitsbeheersing (NPC).

Het KVO-b gaat over de ambitie om door samenwerking tussen de betrokken partners en met behulp van concrete werkafspraken en maatregelen een bedrijventerrein te creëren dat veilig is en een prettige uitstraling heeft.

Aan het behalen van het Keurmerk zijn de volgende eisen verbonden:

- Organiseren van structurele samenwerking tussen minimaal de volgende partijen: politie, gemeente, brandweer en ondernemers.
- In kaart brengen en analyseren van de veiligheidsproblematiek op het bedrijventerrein.
- Opstellen van een activiteitenplan (Plan van Aanpak), waarin doelstellingen, verbeteracties en maatregelen zijn opgenomen.
- Evalueren; kijken of de doelstellingen worden gehaald en de afspraken over acties en maatregelen worden nagekomen.

Aan de workshopdeelnemers is gevraagd om alvast na te denken over de mogelijke maatregelen per prioritair probleem (de top 4 veiligheidsproblemen). Het onderstaande overzicht is hiervan het resultaat.

De meeste genoemde maatregelen zijn min of meer spontane ideeën die de toets der kritiek nog niet hebben doorstaan. Dit betekent dat er niets gezegd kan worden over haalbaarheid, uitvoerbaarheid, effectiviteit etc. De maatregelen zijn ter vergadering geopperd en worden ook niet per definitie door alle deelnemers ondersteund. Ook is de lijst nog niet volledig, maar slechts een eerste aanzet. Bij het opstellen van het beveiligingsadvies dient dit verder uitgewerkt te worden.

6.1 Maatregelen De Pionier

Schema 6.1 maatregelen

Locatie	Veiligheidsprobleem	Nr maatregel ¹⁸
het hele terrein	• vrachtwagenstroken weghalen	1
	• langdurige stalling van vrachtwagens	2
	• parkeerverbod na een bepaalde tijd (handhaving)	3
	• handhaving op de gestalde containers	4
	• parkeren op eigen terrein bevorderen	5
	• extra parkeerplaatsen realiseren in de openbare ruimte	6
	• wegen verbreden	7
	• trottoir toevoegen	8
	• drempel of andere snelheidsbeperkende maatregelen	9
	• slopen van leegstaande panden	10
	• beter afsluiten leegstaande panden	11
	• voorlichting i.v.m. buitenopslag	12
	• bordje 'betreden bedrijventerrein op eigen risico	13
	• meer bewoning toelaten om de sociale controle te verbeteren	14
	• cameratoezicht met mobiele surveillant	15
	• camera's plaatsen ter preventie en daderopsporing	16
		17
Staringstraat	• afsluiten (achter Vester)	18
	• verlichting verbeteren	19
Kopsstraat	• verlichting verbeteren	19
Hugo de Vriesstraat	• verlichting verbeteren	19
Venneperweg	• zebepad of verkeerslichten bij T-splitsing Staringstraat	20
	• verkeersdrempels	21

6.2 Maatregelen Spoorzicht

Schema 6.2 maatregelen

Locatie	Veiligheidsprobleem	Nr maatregel ¹⁹
het hele bedrijventerrein	• langparkeren vrachtwagens aanpakken	1
	• laden en losverbod en stopverbod, handhaven laden en losverbod en stopverbod	2
	• wegen verbreden	3
	• camerabewaking op risicoplekken	4
	• camerabewaking collectief regelen	5
	• communiceren over ontwikkelingen	6
	• uitplaatsen van bedrijven, die overlast veroorzaken	7
	• aansluiting van Noord verbeteren	8
	• één bouwweg aanwijzen, waardoor andere wegen niet hoeven te wachten op ontwikkeling en eerder kunnen worden aangepakt	9
		10
doodlopende straten (Tarwestraat, Haverstraat, Gersteweg)	• routing verbeteren	11
Gersteweg	• uitstraling verbeteren	12
	• zwerfvuil verminderen	13
Spoorlaan	• barrière vergroten	14
route naar het station	• trottoir doortrekken	15

Noot 18 Maatregel is via het nummer te traceren en terug te vinden in hoofdstuk 4.

Noot 19 Maatregel is via het nummer te traceren en terug te vinden in hoofdstuk 4.

Bijlagen

Bijlage 1 Beleidsplan

Zonder hier verder uitgebreid op in te gaan noemen we in het kort de in het KVO-b aanbevolen hoofdaandachtsgebieden van het beleidsplan:

- Voortgangscontrolle en bewaking van de tijdsplanning.
 - Kwaliteitscontrole: afstemming van de voortgang op de certificeringseisen, begeleiding van het uiteindelijke certificeringstraject, besluitvorming m.b.t. investeringsbeslissingen en –opdrachten bewaken.
 - Financien: budgettering, budgetbewaking en de toekomstige financieringsstructuur ontwerpen. Investeringsbehandelingen voorbereiden, financiële administratie/organisatie tot stand brengen.
 - Operatie: het centrale beveiligingsplan en de implementatie ervan begeleiden (t/m eindcontrole). Eventueel te contracteren adviseur(s) aansturen/begeleiden.
 - Inkoop: programma's van eisen en specificaties opstellen m.b.t. aan te vragen offertes, offertes kwalitatief en inhoudelijk beoordelen en besluitvorming voorbereiden.
 - Communicatie: de voortgang en inhoud van communicatie met en informatieverstrekking aan de 'achterban' bewaken, de communicatie initiëren en begeleiden, informatie verstrekken aan de (toekomstige) deelnemers.
 - Secretariaat : de volledige administratieve organisatie tot stand brengen.
- Aan deze punten moet nog nader aandacht worden besteed.

Belangrijk is ook in een zo vroeg mogelijk stadium de evaluatie vast te leggen. Voor een effectieve evaluatie is het noodzakelijk om al in het beginstadium afspraken te maken over:

- De evaluatiemethode.
- Wat er precies beoordeeld wordt.
- Wie de evaluatie verricht.
- Op welk moment de beoordeling moet plaatsvinden.

Met een goede evaluatie zorgen de partners voor een permanente toegevoegde waarde van de samenwerking.

De nulmeting is een voorbereidende stap voor het beveiligingsplan. Het beveiligingsplan behandelt in ieder geval de volgende hoofdstukken:

- Organisatorische maatregelen.
- Planologische maatregelen.
- Elektronische maatregelen.
- Bouwkundige maatregelen.
- Eisen en specificaties m.b.t. de OBE-maatregelen²⁰
- De implementatie.
- Gedetailleerd overzicht m.b.t. kosten en investering.
- De instandhouding van het beveiligingssysteem:
 - managementinformatie;
 - meetinstrumenten;
 - evaluatie methodiek.

Noot ²⁰ Organisatorische, bouwkundige en elektronische maatregelen.

Bijlage 2 Beschrijving aanvraag KVO-b

- 1 *Samenwerking organiseren en nulmeting*
De betrokken lokale partners structureren de publiekprivate samenwerking conform hoofdstuk 2 van het handboek. Probleeminventarisatie en – analyse in de vorm van een nulmeting.
- 2 *Beveiligingsplan maken*
Een deskundige maakt een beveiligingsplan conform hoofdstuk 3 van het handboek.
- 3 *Plan goed?*
Het samenwerkingsverband legt het beveiligingsplan ter toetsing voor aan de certificatie-instelling. Als het plan aan de eisen voldoet kan het worden uitgevoerd; als het plan nog niet aan de eisen voldoet moet het worden verbeterd en opnieuw aan de certificatie-instelling worden voorgelegd.
- 4 *Uitvoering*
Door toedoen van het samenwerkingsverband worden de beveiligingsmaatregelen uit het goedgekeurde plan gerealiseerd.
- 5 *Uitvoering goed?*
De certificatie-instelling beoordeelt of het plan is uitgevoerd. Indien dit is vastgesteld wordt een certificaat KVO-b verstrekt.

Bijlage 3 Lijst deelnemers van de schouw

De Pionier

Herbert Wittebrood (ondernemer De Pionier)
Hans Hogers (ondernemer De Pionier)
Bewoner (bewoner De Pionier)
Nan Silvis (ondernemer Spoorzicht)
Elco van Es (beveiligingsorganisatie)
Henk Wilken (brandweer)
Ruud Wösting (politie)
Katja Schinkel (Gemeente EZ)
Anouk Busger (Gemeente EZ)
Julia Mölck (DSP-groep)

Spoorzicht

Nan Silvis (ondernemer Spoorzicht)
Elco van Es (beveiligingsorganisatie)
Henk Wilken (brandweer)
Ruud Wösting (politie)
Katja Schinkel (Gemeente EZ)
Anouk Busger (Gemeente EZ)
Julia Mölck (DSP-groep)

Bijlage 4 Stroomschema aanvraag KVO-b

KVO BEDRIJVENTERREINEN

