

Sociale veiligheid in de Rotterdamse haven

tekst Paul van Egmond

De meest genoemde delicten zijn inbraken, diefstallen uit/van motorvoertuigen en vernielingen.



Veel partijen in het Rotterdamse haven- en industriecomplex werken aan het terugdringen van criminaliteit en overlast en het verbeteren van veiligheidsgevoelens. DSP-groep monitort sinds 2010 de ontwikkeling van de sociale veiligheid in het gebied.

De verlaten weg ligt vol met grote plas- sen en de regen slaat tegen de voorruit. Natuurlijk, als we een gebied gaan schouwen regent het altijd, zomer of winter. Zo ook in november 2010 in de haven van Rotterdam. Vanmiddag hebben we de hotspots in het gebied bekeken bij daglicht, nu is het negen uur en doen we de avondschoon. Op elke plek lopen we een rondje en bepalen we de sterke punten en de risico's op het gebied van sociale veiligheid aan de hand van de vier criteria¹ van Sociaal Veilig Ontwerp en Beheer. Vanuit de auto doet dit stuk haven niet prettig aan: de verlichting is zwak en ongelijkmatig, de scheiding tus-

sen de openbare weg en terreinen van de vele kleine bedrijven is niet duidelijk en er staan veel geparkeerde trailers die goede zichtlijnen belemmeren. Op het moment dat we onze regenjassen dichtgeritst hebben en de auto uit willen stappen rijdt er een auto voorbij die een kleine honderd meter verderop naast een andere auto gaat staan. We zien dat er in beide auto's twee mensen zitten en horen muziek uit een van de auto's als de ramen open gaan en er een tas vanuit de ene auto aan de chauffeur van de ander gegeven wordt. We besluiten door te rijden en later op de avond hier nog eens terug te komen. Drie jaar later staan we er weer, het regent nu geluk-

kig iets minder hard. We herkennen de plek bijna niet meer. De LED-verlichting brengt het hele gebied helder in beeld met fel wit licht, op de weg zijn markeringen aangebracht die privéterreinen en openbare ruimte scheiden en er staan bijna geen trailers meer. Het gebied heeft een open karakter, geeft een prettig gevoel en we stappen met een goed gevoel de regen in.

OPDRACHT

In 2010 bracht DSP-groep in opdracht van het Havenbedrijf Rotterdam N.V. voor het eerst de sociale veiligheid in het havengebied in kaart en deden we aanbevelingen over verbetermaatregelen. Het Havenbedrijf is beheerder, exploitant en ontwikkelaar van het Rotterdamse haven- en industriegebied. Dit gebied is ruim 40 kilometer lang, heeft een oppervlakte van zo'n 12.500 hectare en strekt zich vanaf de stadshavens, die grenzen aan de stad, uit tot aan Maasvlakte 2. Het Havenbedrijf heeft de ambitie de veiligste haven in zijn soort te zijn: de haven moet voor alle gebruikers een veilige plek zijn. Veiligheid bestaat uit drie onderdelen: fysieke veiligheid (rampen en crises), veiligheid en integriteit (georganiseerde criminaliteit en terrorisme) en sociale veiligheid. Onze opdracht was te inventariseren hoe het met de sociale veiligheid in de openbare ruimte is gesteld. Onder sociale veiligheid verstaan we feitelijk plaatsvindende criminaliteit (zoals diefstal, inbraak en vernieling), overlast (zoals vervuiling en verkeerd geparkeerde trailers) en veiligheidsgevoelens.

MONITOR

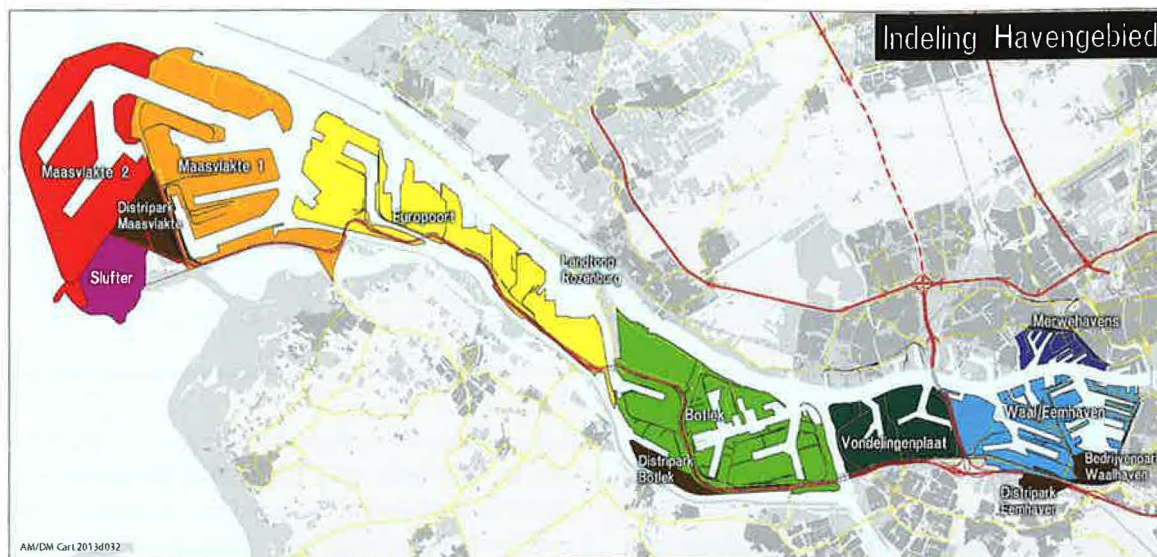
Voor ons onderzoek namen we een digitale enquête af onder ondernemers, analyseerden politiecijfers, spraken met experts, schouwden hotspots en hielden we straatinterviews met passanten. Inmiddels is het onderzoek uitgegroeid tot een monitor die in 2010, 2011 en 2013 is uitgevoerd.

Cijfers

Wie het hele havengebied doorkruist zal niet verbaasd zijn dat verreweg de meeste misdrijven plaatsvinden in de havens die dicht tegen de stad liggen. In de Waal/Eemhaven en de Merwehaven zijn honderden kleine ondernemingen gevestigd. De sociale controle is hier niet groot en kwaadwillenden kunnen hier in vergelijking met de enorme afgesloten bedrijventerreinen in het westelijk gedeelte relatief makkelijk hun slag slaan. De meeste hotspots die wij bezochten liggen in deze stadshavens.

DE OBJECTIEVE VEILIGHEID IS VERBETERD, DE SUBJECTIEVE VEILIGHEID BLIJFT ACHTER

In het havengebied registreerde de politie in 2013 iets minder misdrijven (4%) dan in 2010. Het aantal fluctueert: in 2012 daalde het aantal met dertien procent, maar in 2013 werden er weer negen procent meer misdrijven geregistreerd. Omdat politiecijfers geen eenduidig beeld van de veiligheidssituatie geven² hebben we ook gekeken naar het slachtofferschap van ondernemers. En wat bleek? In 2011 gaf bijna de helft van de ondernemers (42%) aan de afgelopen twaalf maanden slachtoffer te zijn geworden van één of meerdere delicten en in 2013 was dit nog geen kwart (21%): een spectaculaire daling! De meest genoemde delicten zijn inbraken, diefstallen uit/van motorvoertuigen en vernielingen. De politie en het Havenbedrijf, die beiden veel contact onderhouden met ondernemers, geven aan dat inbraken het grootste probleem zijn. Het gaat daarbij om metaal, koper, benzine en om kleine dingen als telefoons, portemonnees en gereedschap. Daders zijn werknemers en mensen van buiten die van de grote bedrijvigheid gebruik maken om hun slag te slaan. Van deze inbraken wordt relatief weinig aangifte gedaan. Bedrijven komen er vaak pas laat achter als er spullen gestolen zijn en zij schrijven dit vaak weg als 'bedrijfsrisico'. De mate van overlast die ondernemers ervaren is door de jaren heen constant. Deze overlast bestaat met name uit verkeerd geparkeerde trucks, rondslingerend afval en rondscheurende auto's. Bij onze eerste regenachtige schouw in 2010 vielen ons deze drie zaken op. Bij de laatste schouw zien we flinke verbeteringen, maar geven ondernemers niet aan dat de overlast verminderd is. Het kan zijn dat er sprake is van een 'na-ijl effect'. Het gevoel van veiligheid is sinds 2010 niet veranderd. Elk jaar geeft een op de vijf ondernemers aan zich wel eens onveilig te voelen in het gebied. Het rapportcijfer dat ondernemers geven voor de sociale veiligheid in het havengebied neemt toe: van gemiddeld een 6,9 (2010) tot een 7,1 (2013).



Sinds 2010 wordt in opdracht van het Havenbedrijf Rotterdam N.V. de sociale veiligheid in het havengebied in kaart gebracht.



Maatregelen

Negen van de tien ondernemers neemt zelf maatregelen in het kader van de veiligheid van hun onderneming. Velen plaatsen bewakingscamera's, leggen extra verlichting en alarmsystemen aan of plaatsen hekken. De Zeehavenpolitie, het Havenbedrijf en Stadsbeheer werken samen aan de verbetering van de sociale veiligheid aan de hand van een Integraal Veiligheidsplan.³ In dat plan is afgesproken extra aandacht te geven aan verkeerd geparkeerde trucks en trailers, zichtbaarheid, zwerfvuil en illegaal dumpen van afval, illegaal gebruik van terreinen en inbraken.

Parkeren

Verkeerd geparkeerde trucks en trailers waren de afgelopen jaren een doorn in het oog van ondernemers. Ze veroorzaakten een onoverzichtelijke (verkeers-)situatie waarbij toegangen tot bedrijven werden geblokkeerd. 'Kamperende' chauffeurs zorgden voor vervuiling en ook maakten zij zich schuldig aan intimidatie en diefstal. Medio 2012 stelde de gemeente Rotterdam een nachtelijk parkeerverbod in middels een aanwijzingsbesluit. Het Havenbedrijf realiseerde betaalde parkings en Stadsbeheer kreeg de opdracht te handhaven op het verbod. Uit de evaluatie van het parkeerbeleid (2013) blijkt dat er aanzienlijk minder trucks en trailers geparkeerd zijn.

Inbraken

Een onderdeel van de aanpak van inbraken is een goede, gelijkmatige verlichting. En dat hebben we ge-

zien bij ons laatste bezoek: de oude oranje verlichting is op een aantal plaatsen vervangen door helder witte LED-verlichting en 'zwarte gaten' zijn verdwenen. Politie, beveiligingsbedrijven en Stadsbeheer surveilleren in het gebied en het Havenbedrijf onderzoekt de mogelijkheden van cameratoezicht. De Zeehavenpolitie heeft een succesvolle aanpak ontwikkeld tegen metaaldiefstallen.

Tenslotte wordt de fysieke inrichting van enkele hotspots aangepakt op basis van de criteria van Sociaal Veilig Ontwerp en Beheer.

CONCLUSIE

Kortom, de objectieve veiligheid in de haven is verbeterd, maar de subjectieve veiligheid blijft achter. De vele (fysieke) maatregelen hebben een aantal hotspots veiliger gemaakt, maar met veiligheid ben je nooit klaar. Wij stappen aan het einde van het jaar weer vol verwachting de regen in! ■

Paul van Egmond is adviseur Openbare Orde en Veiligheid bij DSP-groep.

Noten

1. Zichtbaarheid, eenduidigheid, toegankelijkheid en aantrekkelijkheid. Zie Handboek Sociaal Veilig ontwerp en Beheer (Thoth, 2008).
2. Dit komt doordat deze beïnvloed worden door aangiftebereidheid en de aandacht die de politie heeft voor specifieke problemen.
3. Opgesteld onder begeleiding van DSP-groep (2013).