

Plan van Aanpak bedrijventerrein Spoorzicht

Op weg naar het Keurmerk Veilig Ondernemen

Julia Mólck

Plan van Aanpak bedrijventerrein Spoorzicht

Op weg naar het Keurmerk Veilig Ondernemen

Amsterdam, 5 juli 2005

Julia Mölck

Met medewerking van:
Tobias Woldendorp

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	De opdracht	3
1.2	Het KVO voor bestaande bedrijventerreinen	3
1.3	Kenschets bedrijventerrein Spoorzicht	4
1.4	De werkwijze	5
1.5	Leeswijzer	6
2	Huidige veiligheidsproblemen	7
2.1	Resultaten uit de nulmeting	7
2.2	Veranderingen	9
3	Wenselijk veiligheidsniveau	11
3.1	Huidige veiligheidsniveau	11
3.2	Wenselijk veiligheidsniveau	11
4	Plan van Aanpak	12
4.1	Plan van Aanpak volgens het KVO	12
4.2	Plan van Aanpak	12
5	Hoe verder	16
	Bijlagen	
Bijlage 1	Deelnemers workshop	19
Bijlage 2	Beschrijving aanvraag KVO-b	20
Bijlage 3	Stroomschema aanvraag KVO-b	2

1 Inleiding

1.1 De opdracht

De gemeente Haarlemmermeer, dienst Ruimte, Wonen en Economie, sector Economische Zaken, heeft aan DSP-groep gevraagd een Plan van Aanpak te maken in het kader van het Keurmerk Veilig Ondernemen (KVO-B) voor de bedrijventerreinen Spoorzicht en De Pionier in de gemeente Haarlemmermeer. De nu voor u liggende rapportage bevat het Plan van Aanpak voor het bestaande bedrijventerrein Spoorzicht.

Het bestaande bedrijventerrein is redelijk verouderd en aan een opknopbeurt toe. De gemeente Haarlemmermeer is daarom gestart met een herstructureringstraject. De gemeente hoopt hiermee de vitaliteit en economische aantrekkelijkheid van het terrein te verhogen.

Tevens willen de betrokken partijen - naast de gemeente zijn dit verder de Ondernemersvereniging Harlemmermeer Zuid (OVHZ), politie en brandweer - de veiligheid en leefbaarheid op het terrein 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.

Na de recent door DSP-groep uitgevoerde nulmetingen (januari 2005) het voorliggend Plan van Aanpak, is het aanvragen van het certificaat de volgende stap.

1.2 Het KVO voor bestaande bedrijventerreinen

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 (de nulmeting).
- Opstellen van een Plan van Aanpak (activiteitenplan), waarin doelstellingen, verbeteracties en maatregelen zijn opgenomen.
- Evalueren; kijken of de doelstellingen worden gehaald en de afspraken over acties en maatregelen worden nagekomen.

Op weg naar het certificaat voor het bedrijventerrein Spoorzicht is reeds aan de eerste drie eisen voldaan. In juni 2004 hebben politie, gemeente, brandweer en ondernemers een convenant ondertekend waarin zij verklaren gezamenlijk de veiligheid aan te pakken middels KVO¹.

Noot 1 Volgens het KVO-b moeten minimaal politie, brandweer, gemeente en ondernemers betrokken zijn bij het 'constituerend overleg'.

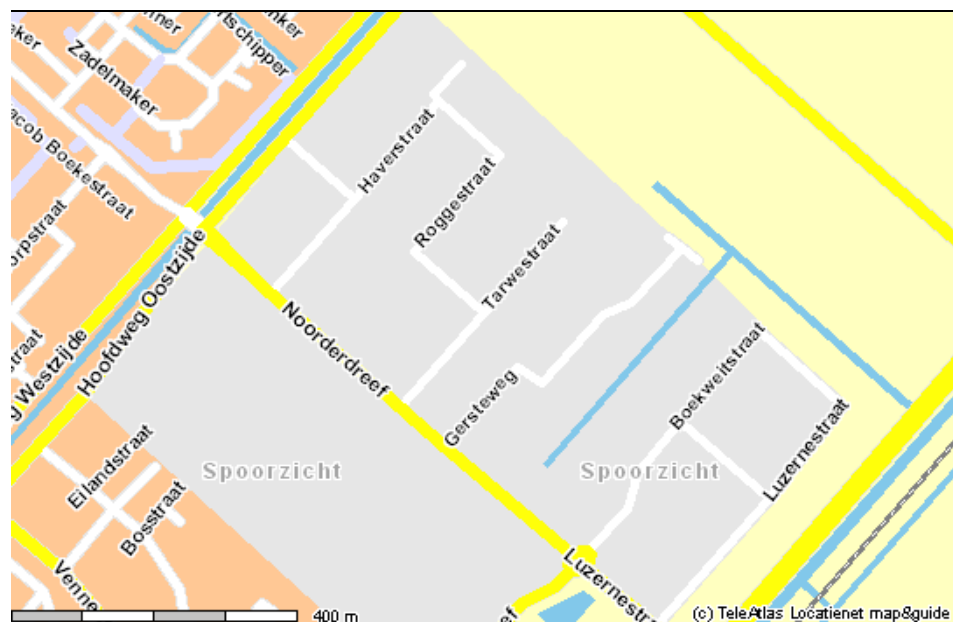
Er is een commissie ingesteld die regelmatig bijeenkomt waarin de verschillende partners vertegenwoordigd zijn. De partners hebben vervolgens gezamenlijk een veiligheidsscan gedaan.

De volgende stap, het goedkeuren van het Plan van Aanpak, moet weer - net als de nulmeting en het maken van het Plan van Aanpak - met alle samenwerkingspartners worden genomen.

Voor het Plan van Aanpak is volgens het Keurmerk Veilig Ondernemen de volgende prestatie gevraagd.

Het samenwerkingsverband heeft een schriftelijk vastgelegd en goedgekeurd activiteitenplan of plan van aanpak voor de voorliggende periode van 2 jaar, waarin opgenomen zijn de doelstellingen van het samenwerkingsverband ten aanzien van veiligheid en beveiliging, de te ontplooiën activiteiten en het stappenplan.

1.3 Kenschets bedrijventerrein Spoorzicht



Kaart Spoorzicht

Het bedrijventerrein Spoorzicht is gesitueerd tussen de Hoofdweg (N520), de Noorderdreef en de Spoorlaan. 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. Ondernemers hebben in het gebied ook collectieve beveiliging georganiseerd.

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

1.4 De werkwijze

De nulmeting was uitgangspunt voor het opzetten van een Plan van Aanpak. Omdat de bedrijventerreinen en hun omgeving op het moment aan veel veranderingen onderhevig zijn, stellen we eerst vast of de tijdens de nulmeting geconstateerde veiligheidsproblemen nog steeds bestaan en of er nieuwe problemen bij zijn gekomen. Uiteraard is het niet de bedoeling de nulmeting nog een keer dunnetjes over te doen. Tijdens de nulmeting werd echter duidelijk dat de gemeente met herstructurering bezig is in en om de bedrijventerreinen, waardoor mogelijk een verschuiving in prioriteit en urgentie van de veiligheidsproblemen heeft plaatsgevonden.

De volgende stap is het gezamenlijk vaststellen van doelstellingen per bedrijventerrein: hoe veilig moet het bedrijventerrein worden? Welke risico's zijn aanvaardbaar en welke risico's moeten worden voorkomen?

Uitgaande van de belangrijkste veiligheidsproblemen, de reeds geïnventariseerde lijst met mogelijke maatregelen en de doelstellingen, begeleidt DSP-groep de samenwerkingspartners bij het opstellen van een pakket van maatregelen op maat voor de bedrijventerreinen De Pionier en Spoorzicht. Dit pakket van maatregelen is volgens de SMART-criteria gestructureerd. Dat wil zeggen dat elke maatregel aan de eigenschappen voldoet: specifiek, meetbaar, acceptabel, realistisch en tijdgebonden. De te nemen activiteiten om het maatregelenpakket uit te voeren zijn duidelijk gekoppeld aan de partners.

De workshopdeelnemers beoordelen de prioriteit van de maatregelen. Zo kunnen wij bijvoorbeeld onderscheid maken tussen maatregelen met hoge en lage prioriteit; maatregelen die op korte termijn gerealiseerd kunnen worden en maatregelen die op de lange termijn worden genomen. Sommige maatregelen zijn makkelijk te realiseren en anderen zijn ingewikkeld, omdat er bijvoorbeeld meerdere partijen bij de uitvoering betrokken zijn of omdat het een ingrijpende maatregel is. De maatregelen zijn schematisch vastgelegd.

Ook het gezamenlijk vastleggen van evaluatiemomenten en -criteria maakt deel uit van het Plan van Aanpak.

DSP-groep heeft het Plan van Aanpak niet zelfstandig opgesteld, maar heeft hierbij - net als bij het maken van de nulmeting - nadrukkelijk alle relevante partijen betrokken door het houden van een interactieve workshop. Deze workshop vormt de kern van de werkzaamheden.

Tijdens de workshop kwamen de volgende vragen aan bod:

- Bestaan de reeds vastgestelde belangrijkste veiligheidsproblemen nog en zijn er nieuwe problemen bij gekomen?
- Welk veiligheidsniveau is wenselijk?
- Welke maatregelen moeten worden genomen om tot het gewenste veiligheidsniveau te komen?
- Welke maatregelen hebben prioriteit?
- Welke partij voert de maatregelen uit en op welke termijn moeten de maatregelen worden uitgevoerd?
- Wanneer en door wie worden de maatregelen geëvalueerd en wat zijn de evaluatiecriteria?

1.5 Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk besteden we kort aandacht aan de huidige veiligheidsproblemen: wat waren de resultaten van de nulmeting en hebben zich er daarna nog veranderingen voorgedaan?

In hoofdstuk drie van het Plan van Aanpak starten we met het wenselijke veiligheidsniveau. We geven daarin een overzicht van het huidige veiligheidsniveau van de drie deelgebieden van Spoorzicht en het streefniveau over twee jaar en over tien jaar. Hoofdstuk vier is de kern van de rapportage: het eigenlijke Plan van Aanpak. Voor alle veiligheidsproblemen zijn maatregelen geformuleerd en - zo als het KVO voorschrijft - toegewezen aan een uitvoerende partij. Ook is een datum vastgesteld waarop de maatregel moet zijn uitgevoerd. In het laatste hoofdstuk eindigen we de rapportage met een procesbeschrijving over het verloop richting certificering.

2 Huidige veiligheidsproblemen

2.1 Resultaten uit de nulmeting

Het bedrijventerrein Spoorzicht bestaat uit twee verschillende gebieden: het nieuwe terrein en het oude terrein (afbakening gebied zie nulmeting). 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 wordt gekenmerkt door onoverzichtelijkheid, door veel doodlopende 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.

Op het bedrijventerrein Spoorzicht zijn tijdens de workshop vooral veiligheidsproblemen in het 'oude gedeelte' genoemd. 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 inbraak als veiligheidsprobleem genoemd door enkele bedrijven in het nieuwe gedeelte² van Spoorzicht. De oorzaak voor inbraak bij deze bedrijven is dat de goederen in het dievingilde heel gewild zijn. Ook in het nieuwe gedeelte is verkeersveiligheid een probleem op de rotondes van de Luzernestraat en op Spoorlaan en vanwege parkeeroverlast. 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 scheidt 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.

Uit de criminaliteitsanalyse van de nulmeting 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 hen 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 direct een bewaker.

Noot 2 Het nieuwe gedeelte bestaat uit de straten Boekweitstraat, Karwijstraat, Luzernestraat en het aangrenzende deel van de Noorderdreef.



Opslag langs eigen terrein op openbaar gebied



Stukgereden bocht (opname na zonsondergang)

2.2 Veranderingen

De deelnemers van de workshop Plan van Aanpak zien een verandering van veiligheidsproblemen ten opzichte van de tijdens de nulmeting geconcludeerde veiligheidsproblemen: vluchtroutes zijn geen prioritair probleem. Voor bereikbaarheid voor brandweer en ondernemers is de grote toegankelijkheid juist positief.

De veiligheidsproblemen samenvattend en gerangschikt naar prioriteit komen we op het schema met de volgende veiligheidsproblemen. De veiligheidsproblemen zijn onderverdeeld in de thema's inbraak en diefstal (1), verkeersonveiligheid (2), onoverzichtelijkheid en onattractieve uitstraling (3) en overige veiligheidsproblemen(4).

Aangepast schema Veiligheidsproblemen Spoorzicht

Veiligheidsprobleem	Aard probleem	Locatie
1 Inbraak en diefstal		
inbraken om waardevolle goederen te stelen, bijvoorbeeld laptop ³	• inbraak en diefstal	vooral het oude gedeelte
grootschalige inbraken, ramkraak, georganiseerde misdaad (het grove werk)	• inbraak	vooral het oude gedeelte
inbraak gericht op specifieke bedrijven met waardevolle goederen	• inbraak • diefstal	Noorderdreef, Luzernestraat
veel inbraakalarm	• inbraak	Gersteweg
diefstal uit voertuigen	• diefstal uit voertuigen	vooral het oude gedeelte
2 Verkeersveiligheid (door vrachtverkeer)		
wegen te smal	• onveiligheidsgevoelens	het hele bedrijventerrein
wegen doodlopend	• routes niet goed • verkeershinder • onveiligheidsgevoelens	Tarwestraat, Haverstraat, Gersteweg
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, Karwijkstraat, Luzernestraat
veel plekken voor langparkeren vrachtwagens, te lang bezet	• belemmeren zicht	oostelijke zijde van Tarwestraat, Gersteweg en Luzernestraat

Noot 3 Goederen die aantrekkelijk zijn voor dieven.

Veiligheidsprobleem	Aard probleem	Locatie
problemen bij insteken van vrachtwagens	<ul style="list-style-type: none"> • verkeershinder • zichthinder • verkeersonveiligheid 	vooral op de Noorderdreef en T-splitsing Haverstraat - Vlasstraat
laden en lossen op straat	<ul style="list-style-type: none"> • verkeersonveiligheid • verkeershinder 	bijvoorbeeld Haverstraat
gevaarlijke splitsing	<ul style="list-style-type: none"> • verkeersonveiligheid 	splitsing Haverstraat / Vlasstraat
bochten worden kapot gereden	<ul style="list-style-type: none"> • verkeersonveiligheid 	het hele terrein
onveilige situatie voor fietsers	<ul style="list-style-type: none"> • verkeersonveiligheid 	Vlasstraat, Hoofdweg

3 Onoverzichtelijkheid, onattractieve uitstraling		
leegstand	<ul style="list-style-type: none"> • verpaupering • nog meer leegstand omdat bedrijven wegtrekken 	vooral het oude gedeelte
zwerfvuil	<ul style="list-style-type: none"> • zwerfvuil • gelegenheid: spullen worden voor inbraak gebruikt 	vooral op de Gersteweg
unheimische plek	<ul style="list-style-type: none"> • onveiligheidsgevoelens • onduidelijke zonering • onoverzichtelijk 	Gersteweg
onveiligheidsgevoelens en verdacht op inbraak	<ul style="list-style-type: none"> • onveiligheidsgevoelens 	het hele terrein
onduidelijk gebied met doodlopende weg	<ul style="list-style-type: none"> • onveiligheidsgevoelens • onduidelijk route 	ten zuidoosten van Spoorzicht aan de overzijde van de Noorderdreef.
verbindingspaden tussen gebouwen zijn onduidelijk gebied	<ul style="list-style-type: none"> • onveiligheidsgevoelens • gelegenheid (daders kunnen verstoppen) • onduidelijke zonering 	tussen Luzernestraat en Boekweitstraat, vanaf de Boekweitstraat naar het noorden

4 Overige veiligheidsproblemen		
voetpad naar station	•	
voetpad naar het station niet doorgetrokken langs de Spoorlaan	<ul style="list-style-type: none"> • verkeersonveiligheid 	route naar het station
veel vluchtroutes		
veel vluchtroutes uit het terrein	<ul style="list-style-type: none"> • criminelen kunnen snel vluchten 	routes via Noorderdreef, Spoorlaan, Hoofdweg Oostzijde
geen barrière aan de zijde Spoorlaan	<ul style="list-style-type: none"> • inbraak • makkelijk vluchten 	Spoorlaan

3 Wenselijk veiligheidsniveau

Om tot het wenselijke veiligheidsniveau te komen, hebben de workshopdeelnemers eerst het huidige veiligheidsniveau bekeken. Zowel het huidige als het geambieerde veiligheidsniveau zijn met cijfers van één tot en met tien gewaardeerd, waarbij één een zeer laag veiligheidsniveau betekent (zeer veel onveiligheid) en tien een zeer hoog veiligheidsniveau (geen onveiligheid). In de waardering wegen vier aspecten van veiligheid mee: criminaliteit, veiligheidsgevoel, brandveiligheid en leefbaarheid.

Het bedrijventerrein Spoorzicht bestaat uit drie verscheidene deelgebieden: het oude gedeelte, de Gersteweg en het nieuwe gedeelte. Per gebied is door de partijen het huidige en het wenselijke veiligheidsniveau bepaald.

3.1 Huidige veiligheidsniveau

Het huidige veiligheidsniveau per deelgebied volgens de workshopdeelnemers is in onderstaand schema weergegeven.

Schema 3.1 Veiligheidsniveau

Deelgebied	Huidig niveau
Oude deel	5,5
Gersteweg	4
Nieuwe gedeelte	10

Voor het oude gedeelte is de veiligheidsproblematiek vooral op het terrein van criminaliteit en verkeer. De maatregelen moeten dus vooral op deze twee soorten veiligheid inspelen.

De Gersteweg kent vooral veiligheidsproblemen rondom de sociale onveiligheid. Voor de andere soorten veiligheid hoeven er nauwelijks maatregelen aan te pas te komen.

In het nieuwe gedeelte is met name sprake van verkeer en parkeren maar ook van criminaliteit.

3.2 Wenselijk veiligheidsniveau

Voor alle deelgebieden van het bedrijventerrein is een verbetering van het veiligheidsniveau wenselijk. De deelnemers hebben een wenselijk veiligheidsniveau voor over twee jaar en voor over tien jaar afgesproken.

Schema 3.2 Wenselijk veiligheidsniveau

Deelgebied	Over twee jaar	Over tien jaar
Oude deel	7,5	9
Gersteweg	6	7
Nieuwe gedeelte	8	9

In het volgende hoofdstuk zijn de maatregelen per deelgebied genoemd.

4 Plan van Aanpak

4.1 Plan van Aanpak volgens het KVO

Met het Plan van Aanpak voor het bestaande bedrijventerrein Spoorzicht komen we de in het KVO gestelde eis stap 3 na. In het handboek is de volgende prestatie geëist.

Het samenwerkingsverband heeft een schriftelijk vastgelegd en goedgekeurd activiteitenplan of plan van aanpak voor de voorliggende periode van 2 jaar, waarin opgenomen zijn de doelstellingen van het samenwerkingsverband ten aanzien van veiligheid en beveiliging, de te ontplooiën activiteiten en het stappenplan.

4.2 Plan van Aanpak

Tijdens een interactieve workshop met alle partijen (deelnemerslijst zie bijlagen) zijn aan de veiligheidsproblemen maatregelen gekoppeld. Deze maatregelen moeten in verhouding staan met het geambieerde veiligheidsniveau (zie hoofdstuk 3). Dat betekent dat bij de wens naar een grote verbetering van de veiligheid veel en zware maatregelen horen. En andersom: als het wenselijke veiligheidsniveau al (bijna) is bereikt, hoeven er geen zware maatregelen aan te pas te komen.

Het schema maatregelen is overigens volgens de SMART-criteria ingevuld. Dat wil zeggen dat elke maatregel aan de eigenschappen voldoet: specifiek, meetbaar, acceptabel, realistisch en tijdgebonden. De te nemen activiteiten om het maatregelenpakket uit te voeren zijn duidelijk gekoppeld aan de partners.

De workshopdeelnemers maken onderscheid tussen maatregelen die op korte termijn gerealiseerd kunnen worden en maatregelen die op de lange termijn worden genomen. Sommige maatregelen zijn makkelijk te realiseren en anderen zijn ingewikkeld, omdat er bijvoorbeeld meerdere partijen bij de uitvoering betrokken zijn of omdat het een ingrijpende maatregel is.

Overigens komt de nummering van de maatregelen overeen met de nummering van de veiligheidsproblemen in het schema in paragraaf 2.2. Ook in dit schema is gebruik gemaakt van de thema's inbraak en diefstal (1), verkeersonveiligheid (2) en overige veiligheidsproblemen(3-6).

Tijdens de workshop hebben de deelnemers besloten de uitvoering van het Plan van Aanpak tussentijds te evalueren. Twee jaar naar verlening van het certificaat wordt de uitvoering volgens de eisen van het KVO geëvalueerd. In hoofdstuk 5 zijn aandachtspunten voor de evaluatie opgenomen.

Schema 4.1 veiligheidsmaatregelen

Maatregel	Effect / doel	Termijn	Uitvoerende partij
1 <i>Inbraak en diefstal</i>	Halveren van aantal inbraaken en diefstal over 2 jaar		
<p>a Ondernemingen benaderen en hen individuele voorlichting geven op Spoorzicht en De Pionier om hen te informeren over wat zij kunnen doen om risico op inbraak en diefstal te verkleinen. 25 gesprekken in het eerste jaar 35 gesprekken in het tweede jaar</p> <p>b Aandacht vragen voor de problematiek, de mogelijkheid van individueel advies voor het voetlicht brengen door dit mee te nemen in informatiebijeenkomsten, nieuwsbrieven, berichten naar de pers over KVO, door mogelijk themabijeenkomst te organiseren.</p>	Verbeteren van het bewustzijn en inzet van OVHZ ten aanzien van criminaliteitspreventie	Over 2 jaar	<p>a. Collectieve beveiligingsorganisatie en politie</p> <p>b. Gemeente EZ</p>
<p>Uitbreiden deelname ondernemers aan de collectieve beveiliging.</p> <p>a. nieuwe bedrijven actief benaderen voor deelname</p> <p>b. nieuwe/gevestigde bedrijven informeren in hun contacten met gemeente</p> <p>c. werving van ondernemers meenemen in de individuele voorlichting</p>	Over 2 jaar 20 leden werven	Over twee jaar	<p>a. Collectieve beveiligingsorganisatie en OVHZ</p> <p>b. Gemeente EZ</p> <p>c. Beveiligingsorganisatie en politie</p>
Plaatsen van informatiebord met de boodschap dat het terrein KVO gecertificeerd is en dat het terrein collectief beveiligd wordt.	Afschrikken van het dieven-gilde, positief op de kaart zetten van veiligheid op Spoorzicht	Zodra het KVO is gerealiseerd, naar verwachting zomer '05	Gemeente EZ
2 <i>Verkeersveiligheid</i>	Halvering aantal verkeersongevallen over 2 jaar		
Ondernemer Snoeks die overlast veroorzaakt wordt benaderd en verzocht om op eigen terrein te laden en lossen en te parkeren, ook benaderen Foodservice en Stokvis over mogelijke oplossing.	Verminderen parkeren en laden en lossen van vrachtwagens op de openbare weg	komende 6 maanden	OVHZ benadert ondernemers

	Maatregel	Effect / doel I	Termijn	Uitvoerende partij
	<p>Herinrichten van het openbaar gebied en daarbij de wegen verbreden, wegen doortrekken waardoor straten niet meer doodlopen, extra parkeerplaatsen realiseren. Deze maatregelen maken deel uit van het uitvoeringsprogramma voor de herstructurering van Spoorzicht.</p> <p>a Besluitvorming en regelen financiering, planuitwerking en procedures b Gefaseerde uitvoering</p>	<p>Verbeteren van de veiligheid van de verkeersinfrastructuur</p>	<p>a 2005-2006 b 2006-2008</p>	<p>Gemeente EZ</p>
	Overige veiligheidsproblemen			
3	Veel vluchtroutes			
	<p>Inventariseren wat er mogelijk is om Spoorzicht aan de zijde van de Spoorlaan beter af te sluiten, bijvoorbeeld door middel van een hek. Wat past er op die plek, wie kan wat doen?</p> <p>a Inventariseren, plan maken en haalbaarheid bepalen b Uitvoering</p>	<p>Verminderen van de mogelijkheden voor toegang en voor vluchten voor dieven.</p>	<p>a komende 6 maanden b 6 maanden-1 jaar</p>	<p>a Gemeente EZ in overleg met OVHZ b Gemeente EZ en/of ondernemers/OVHZ</p>
4	Onoverzichtelijkheid, onattractieve uitstraling			
	<p>Verlichting kan verbeteren doordat ondernemers hun terrein of hun pand meer verlichten. Dit aandachtspunt wordt meegenomen bij de individuele voorlichting en in de communicatie.</p>	<p>Zie eerste maatregel bij veiligheidsprobleem inbraak en diefstal.</p>	<p>Zie eerste maatregel bij veiligheidsprobleem inbraak en diefstal.</p>	<p>Zie eerste maatregel bij veiligheidsprobleem inbraak en diefstal.</p>
	<p>a Inventariseren van de plekken en omvang van opslag in het openbaar gebied of op private terreinen langs de weg. b Handhaven indien mogelijk.</p>	<p>Tegengaan van de opslag in openbaar (toegankelijk) gebied</p>	<p>a 3 maanden b binnen 2 jaar</p>	<p>a Gemeente Vergunningen en handhaving b Vergunning en handhaving</p>
	<p>Opwaardering van de openbare ruimte, straten, trottoirs en groen.</p>	<p>Zie derde maatregel bij veiligheidsprobleem verkeersveiligheid.</p>	<p>Zie derde maatregel bij veiligheidsprobleem verkeersveiligheid.</p>	<p>Zie eerste maatregel bij veiligheidsprobleem verkeersveiligheid.</p>
	<p>Benaderen eigenaren van bedrijfsverzamelgebouwen om hen ertoe te bewegen duidelijker hun erfgrans aan te geven en het private terrein af te bakenen.</p>	<p>Onduidelijke situatie tav toegankelijkheid en verantwoordelijkheid</p>	<p>Binnen 6 maanden</p>	<p>Politie en collectieve beveiligingsorganisatie</p>

Maatregel	Effect / doel	Termijn	Uitvoerende partij
5 Route naar het station			
<p>Het verbeteren van de voetgangersvoorziening naar het station langs de Spoorlaan.</p> <p>a EZ kan de noodzaak daartoe in het uitvoeringsprogramma voor de herstructurering van Spoorzicht aan de orde stellen, maar het valt buiten het te herstructureren gebied.</p> <p>b Rayonbeheer zal ook het probleem intern aankaarten en nagaan of er een oplossing mogelijk is.</p> <p>c Realiseren voetgangersvoorziening indien haalbaar</p>	Voetgangers-voorziening naar station verbeteren	<p>a binnen 3 maanden</p> <p>b binnen 1 jaar</p> <p>c binnen 2 jaar</p>	<p>a Gemeente EZ</p> <p>b Rayonbeheer</p> <p>c Rayonbeheer</p>
6 Brandveiligheid			
Aanrijdtijden voor de brandweer verbeteren door de infrastructuur op het terrein te verbeteren (zie maatregel 4. 5. 6.)	Zie maatregelen bij Verkeersveiligheid.	Zie maatregelen bij Verkeersveiligheid.	Zie maatregelen bij Verkeersveiligheid.
<p>a Een plan ontwikkelen om de specifieke doelgroep van ondernemers op Spoorzicht (en De Pionier) te bereiken om hen te informeren over brandpreventie.</p> <p>b Voor de communicatie kan ook worden aangehaakt bij communicatie rond herstructurering en KVO (nieuwsbrief, informatiebijeenkomsten, individuele adviezen)</p>	Bewustwording bij ondernemers vergroten ten aanzien van brandpreventie	Binnen 2 jaar	<p>a Brandweer</p> <p>b Brandweer in samenwerking en overleg met de andere KVO partners</p>

5 Hoe verder

In dit hoofdstuk besteden we kort aandacht aan de reeds genomen of nog te nemen stappen op weg naar het keurmerk. Het Plan van Aanpak - en ook de nulmeting - moet worden ondertekend door alle deelnemende partijen en ter goedkeuring worden voorgelegd aan een onafhankelijk keuringsinstituut. 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) en wordt nu begeleid door het Centrum Criminaliteitspreventie Veiligheid (CCV). 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.

Keurmerk Veilig Ondernemen aanvragen

Met dit Plan van Aanpak is voor het bedrijventerrein Spoorzicht aan de eerste drie eisen voldaan. Het keurmerk mag worden aangevraagd. De laatste stap, het evalueren, is pas over twee jaar na het behalen van het keurmerk aan de orde.

Uitvoering en monitoring Plan van Aanpak

De samenwerkende partijen voeren de maatregelen uit het Plan van Aanpak uit. We raden aan met het volgende rekening te houden:

- Zorg voor een goede vastlegging van de uitvoering, bijvoorbeeld verslagen van vergaderingen⁴.
- Zorg voor een goede communicatie over de uitvoering. Is deels al onderdeel van de maatregel.
- Evalueer tussentijds. In het Plan van Aanpak zijn afspraken gemaakt over opleveringstermijnen. Houd daarnaast ook de stand van zaken bij en informeer of de partij (nog steeds) denkt dat de afspraken haalbaar zijn.
- Maak indien nodig nieuwe afspraken over termijnen.
- Indien er tussentijds doelstellingen niet worden behaald, stel aan de orde de gevolgen hiervan te spreken voor de samenwerking en de veiligheid voor het bedrijventerrein.

Noot 4 Monitoring van de uitvoering in de commissie, 6 tot 8 keer per jaar.

Evaluatie

Tijdens de workshop is vastgelegd dat de resultaten van de samenwerking (het Plan van Aanpak) aan het einde van de looptijd door een onafhankelijke derde worden geëvalueerd. De eerste officiële evaluatie is twee jaar naar uitreiking van het certificaat. De workshopdeelnemers willen de evaluatie weer in de vorm van een workshop doen, net zo als de nulmeting en het Plan van Aanpak.

Dat betekent dat weer alle partijen bij elkaar komen voor het volgende:

- criminaliteitsanalyse van de periode tussen evaluatiemoment en nulmeting
- de cijfers over criminaliteit worden afgezet tegen de criminaliteitsanalyse van de nulmeting
- een schouw van de dag- en nachtsituatie
- resultaten van de samenwerking tussen de partners
- resultaten van de veiligheid en
- resultaten per partner.

Hieruit voort komen conclusies, verbeterpunten en aanbevelingen voor de voorzetting van de samenwerking. Ook wordt het Plan van Aanpak geconcretiseerd voor weerom de komende twee jaar en getoetst of de doelstellingen op lange termijn blijven bestaan. Indien nodig worden de doelstellingen bijgesteld.

Boven genoemde en een procesbeschrijving worden gedocumenteerd in een evaluatieverslag.

Bijlagen

Bijlage 1 Deelnemers workshop

Elco van Es (beveiligingsorganisatie)
Edwin Beentjes (OVHZ)
Nan Silvis (OVHZ)
Kees Tebbens (OVHZ)
Ruud Wösting (politie)
Selina Douma (brandweer)
Vonky Broekhuis (gemeente, Rayonbeheer)
Peter Seeder (gemeente, Vergunningen en handhaving)
Katja Schinkel (gemeente, Economische Zaken)
Maurice Klaver (gemeente, Economische Zaken)
Anouk Busger (gemeente, Economische Zaken)
Julia Mölck (DSP-groep)

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 *Plan van Aanpak*
De deelnemers maken een Plan van Aanpak conform hoofdstuk 3 van het handboek.
- 3 *Plan goed?*
Het samenwerkingsverband legt het Plan van Aanpak 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 Stroomschema aanvraag KVO-b

KVO BEDRIJVENTERREINEN

