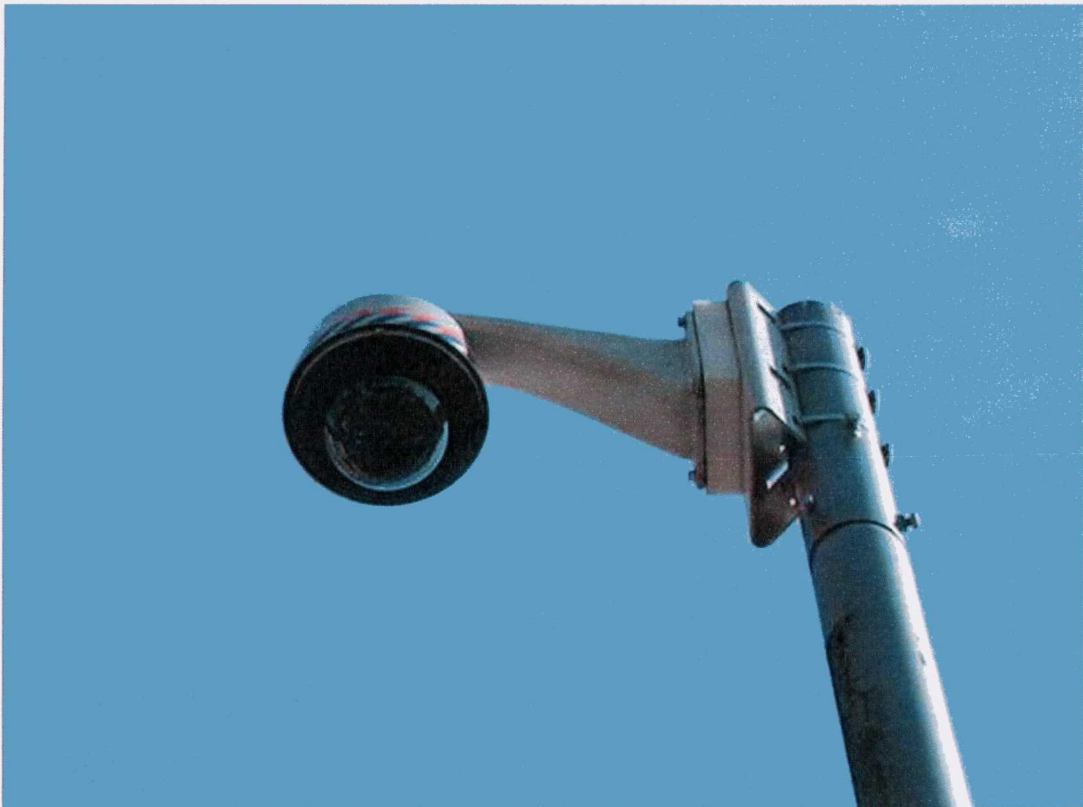


1293708
Gescand archief
datum

17-05-2013

eindparaaf	
wethouder	wethouder
/	burgmeester
d.d.	d.d. 11/3

Evaluatie cameratoezicht stationsgebied Delft



Status: definitief

Datum: 26 maart 2013

Kenmerk:

Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
2. Evaluatie cameratoezicht	4
2.1 Effectdoelstellingen	4
2.1.1 Veiligheidsgevoel	5
2.1.2 Aantal aangiften en meldingen van delicten.....	7
2.1.3 Overlast.....	8
2.2 Procesdoelstellingen	9
2.2.1 Aantal waargenomen en gemelde incidenten	9
2.2.2 Opvolging van meldingen.....	10
2.2.3 Continuïteit cameratoezicht	10
2.2.4 Dekking cameratoezicht.....	10
2.2.5 Sturing cameratoezicht.....	11
2.2.6 Gebruik beelden.....	11
2.3 Opvattingen over cameratoezicht	11
2.4 Technische evaluatie camerasysteem door TNO	13
2.5 Conclusie evaluatie cameratoezicht 2009-2013.....	13
3. Voortzetting cameratoezicht in het stationsgebied	14
3.1 Wettelijk kader cameratoezicht.....	14
3.2 Lokaal Veiligheids Arrangement.....	15
3.3 Sociaal Veiligheidsplan Spoorzone	15
3.4 Uitvoering cameratoezicht	16
3.5 Voortzetting cameratoezicht	16
3.6 Doelstellingen 2013-2015	17
3.7 Beheer en financiën.....	18
3.8 Evaluatie	18
4. Voorstel voortzetting cameratoezicht stationsgebied	19

1. Inleiding

In 2004 is het stationsgebied van station Delft aangewezen als hotspot van overlast en criminaliteit. Om deze overlast en criminaliteit tegen te gaan, is het project *Veilig verkeren op en rond station Delft* gestart. Dit project had de volgende doelstellingen:

- Terugdringen van het aantal aangiften van criminele activiteiten
- Minimaliseren van de overlast
- Vergroten van het veiligheidsgevoel van bezoekers, passanten en bewoners
- Komen tot een structureel beheersplan

Dit had tot gevolg dat in 2005 de Nota Cameratoezicht door de raad werd vastgesteld en dat de keuze is gemaakt om cameratoezicht toe te passen, in het kader van handhaving van de openbare orde en veiligheid. In 2006 zijn er op en rondom het station Delft, 23 camera's geplaatst. Vanwege de werkzaamheden is dit aantal de laatste jaren uitgebreid naar 25. Inmiddels zijn de maatregelen uit het project *veilig verkeren op en rond het station* onderdeel van het Lokaal Veiligheids Arrangement(LVA), dat in 2010 door de in het stationsgebied betrokken partners is afgesloten.

In 2009 is in de nota *Cameratoezicht stationsgebied Delft* door de gemeenteraad ingestemd met het verlengen van het cameratoezicht tot mei 2013. Deze datum was, bij het nemen van het Raadsbesluit omtrent het verlengen van het cameratoezicht, nog gelijk aan de geplande opleverdatum van het nieuwe station Delft.

Het cameratoezicht in de openbare ruimte is in de Gemeentewet vastgelegd zijnde per definitie een tijdelijke maatregel. Hierbij staat ook dat er periodiek geëvalueerd moet worden, om te bezien of de gestelde doelen zijn behaald. In deze evaluatie worden de effect- en procesdoelstellingen van het cameratoezicht geëvalueerd en wordt een voorstel gedaan over de voortzetting van het cameratoezicht als één van de pijlers van het LVA.

Hoofdstuk 2 bevat de evaluatie van het cameratoezicht in de periode 2009-2013. In Hoofdstuk 3 worden de kaders van het cameratoezicht uiteengezet en is een voorstel over de voortzetting uitgewerkt.

2. Evaluatie cameratoezicht

De doelstellingen van het camerasysteem in het stationsgebied, zoals opgenomen in de nota *cameratoezicht stationsgebied Delft* uit 2009, zijn gericht op het effect van het cameratoezicht en op het proces van het toezicht. Om een beeld van de huidige stand van zaken te vormen is gebruik gemaakt van informatie uit de volgende bronnen:

- Enquêtes op straat; in 2004, 2006, 2008, 2009, 2011 en 2013 zijn enquêtes afgenomen en geanalyseerd door Onderzoek + Statistiek (O+S) van de gemeente Delft. De eerste meting is gehouden in maart 2004, ruim vóór de start van het cameratoezicht (nulmeting). De enquêtes zijn door O+S geanalyseerd en de resultaten worden gebruikt in deze evaluatie. Daarnaast publiceert O+S een zelfstandig rapport met alle uitkomsten van de zes metingen. Op basis van de uitkomsten van dit onderzoek wordt bepaald of doelstellingen zijn behaald.
- Gegevens uit het politie bedrijfsvoeringssysteem (BVS) en de geïntegreerde monitor centrale(GMC) van de politie. Sinds 2010 is de politie Haaglanden overgestapt op een nieuw systeem van registratie. Hierdoor is een trendbreuk ontstaan. Een directe vergelijking van de periode 2002-2009 en 2010-2013 is daardoor niet meer mogelijk. Het jaar 2010 is, conform het beleidskader veiligheid, het nieuwe ijkpunt.

2.1 Effectdoelstellingen

Ten aanzien van het effect van de maatregelen(waaronder cameratoezicht, zie par. 3.2 Lokaal veiligheids Arrangement) in het stationsgebied in Delft, zijn in de nota *Cameratoezicht stationsgebied Delft* (2009) een drietal doelstellingen opgesteld:

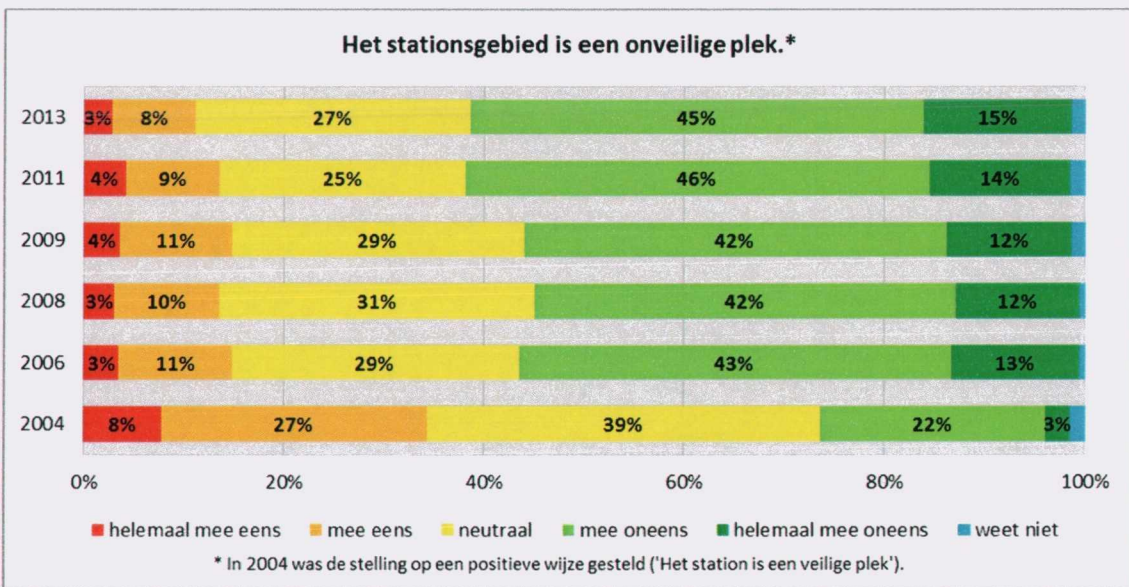
- *Het veiligheidsgevoel van reizigers moet in 2013 minimaal gelijk zijn aan 2008.*
- *Het aantal door de politie geregistreerde aangiften en meldingen van delicten in het Stationsgebied mag in 2013– bij gelijkblijvende aangiftebereidheid – niet groter zijn dan in 2002.*
- *Het percentage reizigers dat overlast ondervindt van (groepen) jongeren, drugsdealers en drugsverslaafden mag in 2013 niet groter zijn dan in 2008.*

2.1.1 Veiligheidsgevoel

De reizigers in het Delftse stationsgebied moeten zich veilig voelen. Ten aanzien van dit veiligheidsgevoel, is de volgende doelstelling opgesteld:

- *Het veiligheidsgevoel van reizigers moet in 2013 minimaal gelijk zijn aan 2008.*

Uit de enquête komt naar voren dat in vergelijking met 2008 (13%) minder mensen het stationsgebied een onveilige plek vinden. Slechts 11% ervaart het gebied als onveilig. In 2013 ervaart 60% het stationsgebied juist als een veilig gebied (2008 54%). Daarmee is de doelstelling behaald.



Grafiek: Uitkomsten van de stelling 'het stationsgebied is een onveilige plek'

Bron: Enquêtes door O+S onder reizigers en passanten.

In de enquête wordt ook gevraagd een oordeel te geven over vijf locaties:

- stationsplein
- NS station
- achterzijde NS station
- fiets- en voetgangerstunnel
- busstation (sinds 2011)

In vergelijking met 2008 is er een lichte daling te zien in de (veiligheids)beleving op de locaties die grenzen aan de werkzaamheden; het stationsplein(de voorzijde), het tunneltje en het NS station. In 2012 is de inrichting van het stationsplein vanwege de werkzaamheden aangepast. De tramhalte en fietsenstalling zijn verplaatst, mede om de doorstroming en uitstraling te verbeteren. Het resultaat van deze aanpassing is zichtbaar in de meting, zowel 's avonds als overdag is de beoordeling van het stationsplein verbeterd ten opzichte van 2011.

De veiligheidsbeleving van het nieuw ingerichte tijdelijke busstation is in 2011 voor het eerst gemeten en scoort goed binnen het stationsgebied. De gehanteerde uitgangspunten voor een sociaal veilige inrichting van het busstation zijn ook toegepast op de nieuwe tijdelijke inrichting van het stationsplein. De veiligheidsbeleving 's avonds wordt gemiddeld een punt lager beoordeeld dan overdag.

Tabel: (Veiligheids)beleving locaties overdag (rapportcijfers 1 t/m 10)

Overdag	2004	2006	2008	2009	2011	2013
Stationsplein	6,9	7,2	7,0	6,9	5,8	6,2
NS station	6,8	7,0	6,9	7,0	6,8	6,7
Achterzijde van het NS station	6,1	6,4	6,3	6,3	6,2	6,4
Fiets- en voetgangerstunnel	5,7	6,1	6,1	5,9	5,7	5,7
Busstation*	X	X	X	X	7,1	6,8

Bron: Enquêtes door O+S onder reizigers en passanten.

* Het busstation is pas vanaf 2010 ingericht en toegevoegd aan de enquête.

Tabel: (Veiligheids)beleving locaties 's avonds (rapportcijfers 1 t/m 10)

's Avonds laat	2004	2006	2008	2009	2011	2013
Stationsplein	5,2	5,9	5,8	5,9	5,0	5,4
NS station	5,1	5,8	5,9	5,9	5,8	5,9
Achterzijde van het NS station	4,5	5,1	4,9	4,9	5,2	5,4
Fiets- en voetgangerstunnel	4	4,6	4,7	4,6	4,7	4,7
Busstation*	X	X	X	X	5,9	5,7

Bron: Enquêtes door O+S onder reizigers en passanten.

* Het busstation is pas vanaf 2010 ingericht en toegevoegd aan de enquête.

Ook partners in het lokaal veiligheidsarrangement meten de veiligheidsbeleving in het stationsgebied. Zo meet de NS de veiligheidsbeleving op het station onder treinreizigers aan de hand van klanttevredenheidsonderzoeken. Deze cijfers worden niet gebruikt om de doelstelling te toetsen omdat de bevraagde doelgroep (alleen treinreizigers) te beperkt is. Wel is het goed te constateren dat ook uit deze cijfers blijkt dat het station als een veilig plaats ervaren wordt. Uit de cijfers ten aanzien van het station Delft blijkt, dat overdag ruim 90% en 's avonds ruim twee derde van de treinreizigers het station als voldoende veilig (7 of hoger) ervaart. Ook bij deze cijfers zijn de werkzaamheden terug te zien in een kleine afname van de veiligheidsbeleving.

Tabel: Rapportcijfer voor sociale veiligheid (% dat een 7 of hoger geeft)

	2004	2005	2006	2007	2008	2010	2011	2012
Overdag	88%	90%	89%	91%	94%	92%	92%	92%
's Avonds	59%	61%	65%	63%	71%	65%	75%	68%

Bron: Klantenonderzoek NS reizigers station Delft.

2.1.2 Aantal aangiften en meldingen van delicten

Omdat het cameratoezicht in de openbare ruimte plaatsvindt, zijn alleen de delicten meegenomen die ook daadwerkelijk in de openbare ruimte plaatsvinden. Ten aanzien van het aantal aangiften en meldingen van delicten, is de doelstelling van het cameratoezicht:

Het aantal door de politie geregistreerde aangiften en meldingen van delicten in het Stationsgebied mag in 2013– bij gelijkblijvende aangiftebereidheid – niet groter zijn dan in 2002.

Sinds 2010 is de politie Haaglanden overgestapt op een nieuw systeem van registreren. Hierdoor is een trendbreuk ontstaan. Een directe vergelijking van de periode 2002-2009 en 2010-2013 is daardoor niet meer mogelijk. Het jaar 2010 is het nieuwe ijkpunt. Bijkomend voordeel van het nieuwe systeem is dat de achterzijde van het stationsgebied (Coenderstraat, Laan van Vollerling/busplein) nu wel in de aangiftecijfers kan worden meegenomen. Bij invoering van een nieuwe vorm van toezicht kan een verplaatsingseffect (zogenoemd waterbed-effect) optreden. In de nota van 2009 is onderzocht of er in geval van het cameratoezicht sprake is van een verplaatsingseffect. Dit is toen niet geconstateerd.

Het aantal aangiften van fietsdiefstal is sterk toegenomen, in 2012 verdubbeld ten opzichte van 2010. Bedreiging en geweld is afgenomen. Ook het aantal aangiften van zakkenrollerij en vernieling is gedaald. De overige delicten komen slechts sporadisch voor.

Tabel: Aangiften Stationsgebied

Stationsgebied	2010	2011	2012	Delft 2012
Diefstal van Fiets	97	165	202	1136
Diefstal uit/vanaf personen auto	2	2	2	405
Vernieling cq. zaakbeschadiging	14	11	5	719
Zakkenrollerij	36	34	28	227
Straatroof	3	4	6	58
Bedreiging/Geweld	18	15	11	571
Totaal	170	231	254	3116
totaal zonder fietsdiefstal	73	66	52	

Bron: politiecijfers BVS

* inclusief stationsgebied

De aangiftebereidheid is van groot belang voor de betekenis van het aantal aangiften. Bij een stijgende aangiftebereidheid komen er meer aangiften, maar hoeft er geen sprake te zijn van een toegenomen criminaliteit. Er wordt dan alleen vaker gemeld. Aangiftebereidheid wordt landelijk gemeten via de Integrale Veiligheidsmonitor (IVM). In 2012 is de IVM op een aantal gebieden aangepast. Aangiftebereidheid wordt alleen nog per vorm van criminaliteit gemeten, waardoor er geen vergelijkbaarheid meer is met eerdere jaren. De reden voor deze aanpassing is dat de aangiftebereidheid per vorm van criminaliteit sterk verschilt. Er wordt bijv. relatief vaker aangifte gedaan van geweld dan van fietsdiefstal.

Omdat de absolute aangiftes niet gecorrigeerd kunnen worden voor de aangiftebereidheid, is het niet mogelijk om aan te tonen dat de doelstelling is gehaald. In de tussentijdse evaluatie is de vergelijking wel gemaakt voor de periode 2010-2011, toen is er, gecorrigeerd voor de aangiftebereidheid, een afname van de criminaliteit geconstateerd. De absolute stijging in 2012 wordt veroorzaakt door het aantal aangiften van fietsdiefstal. De totale overige criminaliteit is in 2012 juist verder afgenomen ten opzichte van 2010.

2.1.3 Overlast

Ten aanzien van de overlast in het stationsgebied, is er een derde doelstelling opgesteld. Deze luidt:

Het percentage reizigers dat overlast ondervindt van (groepen) jongeren, drugsdealers en drugsverslaafden mag in 2013 niet groter zijn dan in 2008.

Overlast is een onderdeel van subjectieve veiligheid. Wanneer iemand iets als overlast ervaart, is dit persoonsgebonden. Hierdoor is overlast niet eenvoudig om te meten. Daarnaast is het melden van overlast niet iets wat iedereen doet. Hierdoor kan het zo zijn dat een groot deel van de hoeveelheid overlast niet zichtbaar is voor politie en gemeente. Daarom is in het onderzoek van O+S ook gevraagd naar de overlast in het stationsgebied.

Hieruit komt naar voren dat in 2013 minder mensen overlast hebben ervaren van groepen jongeren (11%), dan in 2008 (14%). Ook de ervaren overlast door zwervers is in 2013 (18%) minder dan in 2008 (22%). Hiermee is de doelstelling behaald.

Tabel: Ervaren overlast (percentage respondenten dat overlast ervaart)

Overlast door	2004	2008	2009	2011	2013
Groep(en jongeren)	19%	14%	13%	12%	11%
Zwervers	26%	22%	19%	19%	18%

Bron: Enquêtes door O+S onder reizigers en passanten.

Het aantal meldingen van overlast bij de politie is beperkt. In de stationsbuurt zijn in 2012 25 meldingen van overlast bij de politie gedaan. Het aantal meldingen is daarmee gelijk aan eerdere jaren.

Tabel: Geregistreeerde overlast stationsbuurt

Geregistreeerde overlast	Stationsbuurt 2010	Stationsbuurt 2011	Stationsbuurt 2012	Delft 2012
Overlast jeugd	5	3	3	775
Overlast drugs	1	0	0	63
Overlast personen	18	26	22	916

Bron: Politie Haaglanden

Naast de eerder vormen van overlast, is de ondervraagden in de enquête van O+S ook de vraag voorgelegd of zij te maken hebben gehad met fietsendiefstal, tassendiefstal of zakkenrollerij. In de meting van 2009 zagen we al een afname ten opzichte van 2008 van 6%. In 2011 en 2013 zet deze dalende lijn zich voort; 62% van de ondervraagden geeft aan, niet te maken te hebben gehad met een van deze vormen van criminaliteit.

Tabel: In aanraking geweest met vervelende situaties

situatie	2004	2006 *	2008	2009	2011	2013
Fietsendiefstal	26%	8%	18%	15%	14%	16%
Tassendiefstal	2%	1%	2%	2%	2%	1%
Zakkenrollerij	6%	1%	6%	3%	4%	2%
Geen van deze situaties	43%	78%	54%	60%	62%	62%
Anders	-	-	8%	8%	9%	8%

Bron: Enquêtes door O+S onder reizigers en passanten.

* In 2006 is deze vraag na het onderzoek als losse vraag gesteld. Daarom is het niet goed te vergelijken.

2.2 Procesdoelstellingen

Ten aanzien van het proces rondom het camerasysteem in het stationsgebied in Delft, zijn in de nota cameratoezicht 2009-2013 eveneens een aantal doelstellingen opgesteld. Wat levert het uitlezen van de camerabeelden op en in hoeverre wordt er nu daadwerkelijk gebruik gemaakt van de beelden (bijvoorbeeld bij vervolging). De doelstellingen zijn als volgt:

- *Bij 100% van de incidenten die door de GMC worden gemeld aan de politie Delft, moet de politie in actie komen.*
- *Bij minimaal 50% van de incidenten die gemeld worden via de GMC en waarbij een verdacht persoon c.q. een dader in beeld is, wordt opgetreden door hetzij te waarschuwen/aan te spreken, hetzij te verbaliseren/aan te houden.*
- *Ondanks de bouwwerkzaamheden in het gebied, moeten de camera's 95% van de tijd werken ('up-time').*
- *De GMC dient 100% van de waargenomen incidenten door te geven aan de politie.*
- *De GMC levert elke drie maanden een overzicht van de incidenten die wel zijn waargenomen, maar niet zijn gemeld aan de politie in Delft. Op basis hiervan stelt de politie nieuwe prioriteiten voor de volgende toezichtperiode van drie maanden.*
- *De politie maakt inzichtelijk hoe vaak beelden zijn opgevraagd bij de GMC.*

2.2.1 Aantal waargenomen en gemelde incidenten

Via de GMC worden de waargenomen incidenten gemeld aan politiebureau Delft. Door bureau Delft kan vervolgens gereageerd worden op die incidenten, door middel van de inzet van eenheden. Ten aanzien van het reageren van de politie op de door het GMC gemelde incidenten, is de onderstaande doelstelling opgesteld.

Bij 100% van de incidenten die door de GMC worden gemeld aan de politie Delft, moet de politie in actie komen.

Uit de cijfers in de onderstaande tabel, kan worden opgemaakt dat de politie in 2012 relatief vaker op incidenten heeft gereageerd dan in 2008. Was dit in 2008 nog 81%, in 2012 is het aantal reacties gestegen naar 89%. Op prio 1 en 2 meldingen wordt altijd gereageerd. Opvallend is de sterke daling van het aantal waargenomen incidenten in het stationsgebied.

Tabel: Aantal incidenten en reacties

GMC	2008	2010	2011	2012
Incidenten waargenomen	889	531	440	178
Reacties politie	717	400	363	158
Percentage	81%	83%	91%	89%

Bron: GMC

2.2.2 Opvolging van meldingen

Om te bekijken in welke mate er opgetreden wordt door de politie Delft bij incidenten die gemeld worden door de GMC, is er de volgende doelstelling opgesteld:

Bij minimaal 50% van de incidenten die gemeld worden via de GMC en waarbij een verdacht persoon c.q. een dader in beeld is, wordt opgetreden door hetzij te waarschuwen/aan te spreken, hetzij te verbaliseren/aan te houden.

In 2012 zijn naar aanleiding van de waarnemingen 61 aanhoudingen verricht. In 2010 en 2011 waren dit er respectievelijk 110 en 142. Van staande houdingen (aanspreken, waarschuwen en verbaliseren) zijn geen gegevens beschikbaar. Het behalen van de doelstelling is niet aan te tonen, maar wel aannemelijk op basis van de beschikbare gegevens.

2.2.3 Continuïteit cameratoezicht

Het is van belang dat ondanks de bouwwerkzaamheden van het Spoorzone project, het cameratoezicht continu blijft werken. Hiervoor is de volgende doelstelling opgesteld:

Ondanks de bouwwerkzaamheden in het gebied, moeten de camera's 95% van de tijd werken ('up-time').

Dit percentage is gehaald. Bij twee langdurige onderbrekingen (weekeinden) wegens werkzaamheden, is door ProRail privaat toezicht ingezet. Deze toezichthouders werden aangestuurd door de politie.

2.2.4 Dekking cameratoezicht

Ook is het van belang om te weten in welke mate de waargenomen incidenten door de GMC worden doorgegeven aan de politie. Hiervoor is de volgende doelstelling opgesteld.

Doelstelling: De GMC dient 100% van de waargenomen incidenten door te geven aan de politie.

Alle waargenomen incidenten zijn door de GMC doorgegeven. Afhankelijk van het incident wordt de waarneming doorgegeven aan de centrale meldkamer, het bureau Delft of een specifieke afdeling van de politie.

2.2.5 Sturing cameratoezicht

Om zicht te kunnen houden op de door de GMC waargenomen incidenten die niet zijn gemeld aan de politie in Delft, aan de hand waarvan de politie haar prioriteiten kan bijstellen, is de volgende doelstelling opgesteld:

De GMC levert elke drie maanden een overzicht van de incidenten die wel zijn waargenomen, maar niet zijn gemeld aan de politie in Delft. Op basis hiervan stelt de politie nieuwe prioriteiten voor de volgende toezichtperiode van drie maanden.

De GMC levert maandelijks overzichten aan de politie van de waargenomen incidenten. De GMC geeft aan dat alle waarnemingen worden doorgegeven. Afhankelijk van het incident wordt de waarneming doorgegeven aan de centrale meldkamer, het bureau Delft of een specifieke afdeling van het korps Haaglanden. Hiermee is deze doelstelling achterhaald.

2.2.6 Gebruik beelden

Camerabeelden van de GMC kunnen door de politie Delft worden opgevraagd. Dit kan zijn in het kader van een opsporingsonderzoek of wanneer zij kunnen worden gebruikt als bewijsmateriaal in een strafzaak. Ten aanzien van het opvragen van de beelden door de politie bij de GMC, is de volgende doelstelling opgesteld:

De politie maakt inzichtelijk hoe vaak beelden zijn opgevraagd bij de GMC.

In 2012 heeft de politie Delft 37 keer beelden opgevraagd bij de GMC. Het is niet bekend in welke mate deze beelden vervolgens ook daadwerkelijk gebruikt zijn als bewijsmateriaal en of zij hebben geleid tot veroordelingen.

Tabel: gebruik beelden

GMC	2010	2011	2012
Opvragen beelden	62	52	37

Bron: GMC

2.3 Opvattingen over cameratoezicht

Draagvlak voor en bekendheid met het cameratoezicht in het stationsgebied zijn belangrijke voorwaarden voor het goed functioneren van het cameratoezicht. In deze paragraaf wordt ingegaan op de opvattingen over het cameratoezicht van de ondervraagden uit het onderzoek van O+S. Bij het onderzoek is hen een aantal vragen voorgelegd ten aanzien van het cameratoezicht, die onder meer ingingen op de bekendheid met het cameratoezicht en de vermeende bijdrage van het cameratoezicht aan het terugdringen van de criminaliteit. Voor wat betreft de opvattingen over het cameratoezicht zijn in 2009 geen doelstellingen opgesteld.

Ten aanzien van de invloed van het cameratoezicht op het veiligheidsgevoel, is er in vergelijking met 2008 weinig verandering. In 2013 gaf bijna de helft (48%) aan dat het cameratoezicht een positieve bijdrage leverde aan hun veiligheidsgevoel.

Tabel: Wat betekent de aanwezigheid van camera's op het stationsgebied voor uw gevoel van veiligheid?

	2008	2009	2011	2013
mijn veiligheidsgevoel wordt groter	50%	54%	64%	48%
mijn veiligheidsgevoel wordt kleiner	6%	4%	21%	3%
maakt niet uit	42%	39%	15%	46%
weet niet/geen mening	3%	3%	-	2%

Bron: Enquêtes door O+S onder reizigers en passanten.

Om het cameratoezicht in het stationsgebied een preventieve werking te laten hebben, is het belangrijk dat zoveel mogelijk mensen kennis hebben genomen van het cameratoezicht. Het percentage dat bekend is met het cameratoezicht, is in 2013 gedaald naar 41%.

Tabel: Wist u dat er cameratoezicht is op het station?

	2008	2009	2011	2013
ja	46%	43%	46%	41%
ja, nu herinner ik het mij weer	15%	16%	14%	15%
nee	39%	41%	40%	44%

Bron: Enquêtes door O+S onder reizigers en passanten.

Als het gaat om het standpunt van de ondervraagden ten aanzien van het cameratoezicht, dan zien we dat net als in 2008 ruim twee derde (70%) van de ondervraagden positief staat tegenover het cameratoezicht. Opvallend is de afname van dit percentage in 2011. Voor de tijdelijke dip in draagvlak in 2011 is geen statistische verklaring.

Tabel: Staat u positief of negatief tegenover de aanwezigheid van camera's in het stationsgebied?

	2008	2009	2011	2013
(zeer) positief	69%	70%	50%	71%
neutraal	26%	25%	4%	25%
(zeer) negatief	4%	4%	44%	3%
weet niet/geen mening	1%	1%	2%	1%

Bron: Enquêtes door O+S onder reizigers en passanten.

Bij de vraag of de camera's een bijdrage leveren aan het terugdringen van de criminaliteit in het stationsgebied, zien we een kleine afname van het aantal respondenten dat van mening is dat camera's hier een bijdrage aan leveren, van 67% in 2008 naar 62% in 2013. Ook bij deze vraag is een sterke afwijking te zien in 2011.

Tabel: Denkt u dat camera's een bijdrage leveren aan het terugdringen van criminaliteit in het stationsgebied?

	2008	2009	2011	2013
ja	67%	69%	47%	62%
nee	18%	14%	53%	21%
weet niet/geen mening	15%	16%	-	17%

Bron: Enquêtes door O+S onder reizigers en passanten.

2.4 Technische evaluatie camerasysteem door TNO

Door TNO is er in 2011 een beknopte technische evaluatie gemaakt ten aanzien van het camerasysteem in het stationsgebied. Uit deze evaluatie komt naar voren dat het systeem op zich goed functioneert. Wel zijn enkele camera's aan vervanging toe.

Daarnaast is het advies om bij groenonderhoud meer rekening te houden met de positie van enkele van de camera's, zodat voorkomen kan worden dat takken van bomen het zicht van de camera's belemmeren. Deze aanbeveling wordt meegenomen in het onderhoud dat wordt uitgevoerd door het cluster ruimte.

2.5 Conclusie evaluatie cameratoezicht 2009-2013

Effect van het cameratoezicht

In deze evaluatie is ingegaan op de doelstellingen, die zijn opgesteld ten aanzien van de sociale veiligheid in het stationsgebied. Hieruit is naar voren gekomen dat het stationsgebied een veilige omgeving is, zowel objectief als in de beleving van reizigers en passanten.

De veiligheidsbeleving in het stationsgebied is vergroot. De achterzijde wordt beter beoordeeld. Het tijdelijke busstation en de tijdelijke inrichting van de voorzijde hebben de veiligheidsbeleving tijdens de bouw verbeterd.

De toename van de objectieve criminaliteit wordt veroorzaakt door een toename van het aantal fietsdiefstallen. De overige criminaliteit is echter afgenomen en de GMC heeft substantieel minder incidenten gesignaleerd.

Proces rondom het cameratoezicht

De uitvoering van het cameratoezicht verloopt goed. Ondanks de werkzaamheden en de technische veroudering van het systeem heeft het de afgelopen periode met slechts enkele korte onderbrekingen goed gefunctioneerd. Op alle noodsituaties (Prio 1 en 2 meldingen) wordt gereageerd, in niet acute situaties volgt in het overgrote deel van de gevallen een respons.

Tot slot komt uit de opvattingen over het cameratoezicht naar voren dat de ondervraagde reizigers en passanten, naast dat ze zich veiliger zijn gaan voelen in het stationsgebied en minder overlast ervaren, nog steeds in ruime mate voorstanders zijn van cameratoezicht in het stationsgebied.

3. Voortzetting cameratoezicht in het stationsgebied

3.1 Wettelijk kader cameratoezicht

De Gemeentewet maakt duidelijk aan welke voorwaarden moet worden voldaan om tot (verlenging van) cameratoezicht over te gaan. Het draait allemaal om de vraag of cameratoezicht noodzakelijk, proportioneel en subsidiair is.

Eis 1 - Noodzakelijkheid

Wil een gemeente cameratoezicht op straat inzetten (of verlengen), dan moet daar een noodzaak voor zijn. Dit houdt in dat er sprake moet zijn van een openbaar gebied waarin zich regelmatig onveilige situaties voordoen en waar eerdere maatregelen niet het gewenste effect hebben gehad.

Eis 2 - Subsidiariteit

De subsidiariteits eis houdt in dat om een handhavingsdoel te bereiken het lichtste middel moet worden ingezet waarmee dat doel bereikt kan worden. Cameratoezicht is een zwaar middel, dat alleen mag worden ingezet als andere 'lichtere' maatregelen niet het beoogde doel hebben bereikt.

Eis 3 - Proportionaliteit

Proportionaliteit houdt in dat het cameratoezicht in verhouding moet staan met de geconstateerde criminaliteit en overlast. Het is niet proportioneel als cameratoezicht wordt ingezet om foutparkeerders aan te pakken of een groep jongeren die geen overlast geven in de gaten te houden.

Gemeentelijk cameratoezicht dient aan al deze voorwaarden te voldoen. Middels een artikel in de algemene plaatselijk verordening geeft de gemeenteraad toestemming aan de burgemeester om cameratoezicht in te zetten. De burgemeester geeft hier met een uitvoeringsbesluit invulling aan. Op dit moment is in het artikel in de apv opgenomen dat de burgemeester tot 1 mei 2013 cameratoezicht mag inzetten. Zonder raadsbesluit is het niet mogelijk cameratoezicht na 1 mei 2013 voort te zetten.

Om het stationsgebied in Delft veilig en leefbaar te maken, heeft de politie in de periode 2001-2004 relatief veel fysiek toezicht gehouden in het gebied rond het station. Dat leidde tot een daling van de criminaliteit en overlast. Maar de problemen bleken hardnekkig, met name op momenten dat er geen toezicht was. Aangezien het voor de politie onmogelijk is om 24 uur per dag aanwezig te zijn rondom het station, wordt cameratoezicht als een noodzakelijke aanvulling beschouwd.

Het cameratoezicht is dus ingevoerd om ook op momenten dat er geen surveillanten aanwezig zijn een vorm van toezicht in het gebied te hebben. Zo kan de politie capaciteit efficiënt worden ingezet en kunnen incidenten toch tijdig worden gesignaleerd en escalatie worden voorkomen. Daarmee levert het cameratoezicht een belangrijke bijdrage aan het op niveau houden van de veiligheid in de huidige situatie.

De integrale aanpak die voort is gekomen uit het project *Veilig verkeren op en rond station Delft* zorgt ervoor dat aan de wettelijke voorwaarde van subsidiariteit wordt voldaan. Dit betekent dat het cameratoezicht niet los kan worden gezien van de overige maatregelen uit het project. Deze maatregelen zijn sinds 2010 opgenomen in het lokaal Veiligheidsarrangement (LVA).

3.2 Lokaal Veiligheids Arrangement

Het cameratoezicht maakt dus vanaf het begin deel uit van wat sinds 2010 het lokaal veiligheids arrangement(LVA) heet. In het kader van het LVA komen alle betrokken partijen elk kwartaal bij elkaar om de situatie in het stationsgebied te bespreken en, indien nodig, extra maatregelen in te zetten. Zo zijn extra acties gehouden tegen zwartrijden in het openbaar vervoer en tegen de overlast door 'weesfietsen' (fietsen die langer dan 28 dagen in het stationsgebied staan) en fietsen die de doorgang voor reizigers en passanten blokkeren.

De samenwerkende partijen (gemeente, politie en de vervoerspartners NS, HTM, Veolia en ProRail) zijn tevreden over deze aanpak. Problemen worden gesignaleerd, de betrokken partijen spreken af wat wel en niet kan en ze maken duidelijk welke rol de afzonderlijke disciplines spelen. Ook is afgesproken dat de toezichthouders van verschillende instanties zich niet beperken tot 'binnen' of 'buiten' het station, maar altijd een integrale bril op dienen te zetten. De medewerkers van de gemeente (Toezicht en Handhaving) lopen op hun rondes ook het station binnen, terwijl de mensen van de Spoorwegpolitie (KLPD) ook het stationsgebied meenemen in hun rondes. Het LVA heeft de samenwerking verbeterd en heeft ervoor gezorgd dat eenieder zijn taak beter kan uitvoeren. De camera's maken deel uit van het totaalpakket aan maatregelen dat is genomen in het kader van het LVA. Het cluster veiligheid heeft de regie op het LVA en de drie pijlers waaruit dit bestaat: het cameratoezicht, het beheerconvenant en de handhaving(-sacties).

3.3 Sociaal Veiligheidsplan Spoorzone

Op dit moment is het project Spoorzone in uitvoering. Als straks het nieuwe stationsgebied gereed is zullen alle maatregelen die nu gelden op het gebied van sociale veiligheid geactualiseerd moeten worden naar de nieuwe situatie. Dan worden opnieuw afwegingen over de in te zetten maatregelen gemaakt. Uitgangspunt hierbij is dat gemeentelijk cameratoezicht in het nieuw ingerichte stationsgebied niet meer noodzakelijk is.

Tijdens de werkzaamheden is het stationsgebied in gebruik. Werkzaamheden brengen verrommeling, (geluids)overlast en onoverzichtelijke situaties met zich mee, die de kans op onveilige situaties en criminaliteit vergroten. Daarom is binnen het project spoorzone een sociaal veiligheidsplan opgesteld, waarin de bij het project betrokken partijen ProRail, OBS en gemeente Delft afspraken maken over de maatregelen die genomen worden om de sociale veiligheid in het gebied te waarborgen. Het cameratoezicht speelt hier een belangrijke rol in als aanvulling op het fysieke toezicht door politie en gemeente. Ook het sociaal veiligheidsplan Spoorzone krijgt dit jaar een update.

3.4 Uitvoering cameratoezicht

De 25 camera's van het systeem zijn via een beveiligde verbinding aangesloten op de geïntegreerde monitor centrale (GMC) van de eenheid Den Haag. Daar worden de beelden 24 uur per dag, 7 dagen per week live bekeken door medewerkers van de politie. Als er in de GMC een incident wordt waargenomen of als er via de meldkamer een melding binnenkomt, wordt contact opgenomen met het politiebureau Delft. Daar staan vier beeldschermen die de beelden weergeven. De politie bepaalt op welke wijze en met hoeveel mensen ze in actie komt. Tijdens het incident is de centralist in de GMC degene die de knoppen bedient. Via de portofoon kan de centralist het incident volgen. Indien nodig kunnen de politiemensen op straat via de portofoon direct communiceren met de centralist in de GMC.

In bijzondere gevallen, zoals tijdens grote evenementen, worden de camerabeelden door bureau Delft zelf live bekeken. Als een incident niet live is waargenomen, maar er wel behoefte is aan de opgenomen beelden, dan kan bureau Delft de beelden opvragen bij de GMC. De beelden worden maximaal vier weken bewaard (wettelijke termijn) en daarna automatisch gewist.

3.5 Voortzetting cameratoezicht

De inzet van de partners in het LVA en de stedelijke vernieuwing hebben geleid tot een veiliger stationsgebied. Het cameratoezicht heeft in zowel het lokaal veiligheidsarrangement als het sociaal veiligheidsplan Spoorzone een belangrijke rol. In het nieuwe stationsgebied komen veel kwetsbare functies die nu nog in de openbare ruimte liggen, zoals pin en kaartjes automaten, fietsenstallingen en de toegang tot het station in beheer van andere partijen in het LVA. Daarmee krijgen die partijen een belangrijke taak op het gebied van sociale veiligheid. Op dit moment worden door de betrokken partners al maatregelen uitgewerkt voor een veilige inrichting hiervan. Uitgangspunt is dat met het gereedkomen van deze nieuwe stationsomgeving het gemeentelijk cameratoezicht niet meer noodzakelijk is.

Tot die tijd is het echter van belang om juist in deze tijdelijke situatie voldoende toezicht te houden in het gebied. Een rommelige en onoverzichtelijke bouwsituatie en een gebrek aan sociale controle door het verdwijnen van overzicht en woningen maken het gebied een interessante plek voor veroorzakers van overlast en criminaliteit. Bovendien gaan mensen zich er onveiliger voelen. Juist in een dergelijke situatie kan het cameratoezicht goede ondersteuning bieden. Het cameratoezicht kan het fysieke toezicht goed aansturen, wat in de tijdelijke situatie belangrijk is omdat werkzaamheden en moeilijke bereikbaarheid ook voor toezichthouders een belemmering zijn. Cameratoezicht is daarom een noodzakelijke aanvulling op de inspanningen van de partners. Voorstel is dan ook om het cameratoezicht, als onderdeel van het LVA, voort te zetten totdat het nieuwe stationsgebied is ingericht.

Volgens de huidige planning zal medio 2015 het nieuwe station in gebruik worden genomen. De werkzaamheden in het stationsgebied zijn dan nog niet zijn afgerond; het Nieuwe Kantoor moet dan nog worden afgebouwd, evenals de tweede tunnelbuis en de parkeergarage Spoorsingel. Wel ontstaat er een gehele nieuwe situatie met een ondergrondse fietsenstalling en een nieuwe OV knoop voor de stationshal. In combinatie met de overige maatregelen is dat het moment om het cameratoezicht opnieuw te evalueren en de wijze van voortzetting te bepalen. Als de oplevering van het nieuwe station later is dan 2015, dient het huidige cameratoezicht tot de nieuwe datum van oplevering verlengd te worden.

3.6 Doelstellingen 2013-2015

Voor de periode 2013-2015 zijn de volgende doelstellingen geformuleerd:

Voor het stationsgebied als geheel op basis van alle maatregelen:

- *Het veiligheidsgevoel van reizigers moet in 2015 minimaal gelijk zijn aan 2008;*
- *Het aantal door de politie geregistreerde aangiften en meldingen van delicten in het stationsgebied mag in 2015 niet groter zijn dan in 2010;*
- *Het percentage reizigers dat overlast ondervindt van (groepen) jongeren of personen mag in 2015 niet groter zijn dan in 2008.*

Voor specifiek het cameratoezicht:

Om te bepalen of het cameratoezicht goed werkt, wordt voorgesteld om de volgende doelen te formuleren:

- *Tenminste 60% van de reizigers en passanten is bekend met het cameratoezicht.*
- *Op 90% van de incidenten die door de GMC worden geregistreerd moet een reactie volgen (Op prio 1&2 meldingen wordt altijd gereageerd);*
- *Ondanks de bouwwerkzaamheden in het gebied, moeten de camera's 95% van de tijd werken ('up-time');*
- *De GMC levert periodiek (maandelijks) een overzicht van de incidenten die zijn waargenomen. Op basis hiervan stellen gemeente en de politie nieuwe prioriteiten voor het toezicht.*

De doelstellingen over dekking en opvolging zijn vervangen door de doelstelling over bekendheid van het cameratoezicht. Dit is belangrijk om twee redenen. Ten eerste geeft de helft van de geënquêteerden aan dat hun veiligheidsgevoel vergroot wordt door de aanwezigheid van het systeem, dit vereist wel dat men hier bekend mee is. Tweede reden is de preventieve werking van het systeem, wat alleen kan als men bekend is met de aanwezigheid ervan.

3.7 Beheer en financiën

In het Regionaal College is begin 2012 afgesproken dat het beheer van gemeentelijk cameratoezicht in de regio wordt ondergebracht bij de politie, hierdoor kunnen de gemeentelijke systemen efficiënt worden beheerd en ingezet. Tevens wordt er zo capaciteit vrijgespeeld om waar nodig kortdurend mobiel cameratoezicht op hotspots in te zetten. De kosten worden in een verhouding van 60/40 verdeelt tussen politie en gemeente. Consequentie van deze regionale afspraak is dat de gemeente een vast bedrag (€3200,-) per camera gaat betalen voor het uitlezen en beheer van het systeem. Voor dit bedrag worden de camera's live uitgelezen, onderhouden en indien nodig vervangen. Dit laatste is gunstig voor de gemeente Delft omdat het systeem aan het einde van de technische levensduur is (8 jaar).

Met de overdracht van het beheer van gemeente naar politie zal ook kritisch worden gekeken of alle camera's in het systeem nog noodzakelijk zijn. Uitgangspunt is dat kwetsbare locaties altijd binnen de dekking van het systeem blijven. Het busplein is een locatie waar weinig criminaliteit plaatsvindt en de veiligheidsbeleving goed is. Door het aantal camera's op deze locatie te verminderen kunnen de kosten worden teruggebracht zonder dat dit directe gevolgen voor de veiligheid heeft. De camera's op het busplein die op kwetsbare locaties (o.a. kaartautomaten) gericht zijn, blijven zoals eerder gezegd gehandhaafd.

Tot 2013 is de inrichting van het camerasysteem gefinancierd middels het ISV budget, en zijn de exploitatiekosten gedekt vanuit het budget van het cluster veiligheid. Een besluit om cameratoezicht te handhaven brengt voor de gemeente Delft vanaf 1 mei 2013 extra kosten met zich mee. Voor de periode 1 mei 2013 tot ingebruikname nieuw station (planning medio 2015) zal dekking moeten worden gevonden. Voor de periode in 2013 is dekking binnen de doelstelling Veilige Stad. In onderstaande kostenoverzicht is al rekening gehouden met het reduceren van het totaal aantal camera's in het gebied.

Dekking:

- Voor 2013 dekking vanuit de doelstelling Veilige Stad.
- Vanaf 2014 €67.200 per jaar. Dekking realiseren middels de besluitvorming bij de begrotingsbehandeling 2014 - 2017.

3.8 Evaluatie

In de Gemeentewet is vastgelegd dat cameratoezicht op openbare plaatsen per definitie een tijdelijke maatregel moet zijn. Elke gemeente die cameratoezicht inzet, moet periodiek evalueren of de doelen van het cameratoezicht gerealiseerd worden en of het cameratoezicht nog wel noodzakelijk is. Op het moment van ingebruikname van het nieuwe station zal het cameratoezicht in het stationsgebied geëvalueerd worden.

4. Voorstel voortzetting cameratoezicht stationsgebied

Voorstel van het college aan de raad is om het cameratoezicht in het stationsgebied voort te zetten tot ingebruikname van het nieuwe station. Op dat moment zal het cameratoezicht opnieuw geëvalueerd worden.

Het college stelt daarom voor aan de raad om:

1. De tekst van artikel Artikel 2.56 lid 1, van de Algemene Plaatselijke Verordening voor Delft te wijzigen, zodat deze komt te luiden:

Artikel 2:56 Cameratoezicht op openbare plaatsen

1. De burgemeester kan overeenkomstig artikel 151c van de Gemeentewet besluiten tot plaatsing van vaste camera's in het Stationsgebied voor de periode van 1 mei 2013 tot 1 januari 2016.

2. Indien de ingebruikname van het nieuwe station in 2015 vertraagd is artikel 2.56 lid 1 van de Algemene Plaatselijke Verordening voor Delft te wijzigen overeenkomstig de nieuwe datum van ingebruikname.