



PLAN INVESTEREN IN VERKEERS- en SOCIALE VEILIGHEID

Datum: 11 januari 2021
Stellers: Diane Verhoeckx (team Openbare orde en veiligheid), Sjaak Meijerink (team Verkeer en Mobiliteit) en Shona Dickson (afdeling Strategie)
Kenmerk: 215379

1 Inleiding

Voor u ligt het plan 'investeren in verkeers- en sociale veiligheid' en uitwerking van de motie Verkeers- en sociale veiligheid van 7 juli 2020. In deze motie wordt het college verzocht om een voorstel op te stellen ter verbetering van de verkeers- en sociale veiligheid in Barendrecht. Dit bij de begrotingsbehandeling 2021 aan te bieden en voor financiële dekking de aanspraak op de zogenaamde Enecogelden te onderzoeken.

Het verzoek is opgepakt en uitgewerkt in een concept voorstel, wat op 27 oktober oriënterend is behandeld in de commissie Ruimte. De commissie Ruimte heeft vervolgens gevraagd dit uit te werken tot een (investerings)plan dat aan de gemeenteraad kan worden aangeboden. De raad heeft bij de 2^e tussenrapportage 2020 en in afwachting van dit plan de Enecogelden bestemd in een bestemmingsreserve 'verkeers- en sociale veiligheid'.

Leeswijzer

In dit plan gaan we in hoofdstuk 2 in op de beleidscontext van dit plan en geven we op hoofdlijnen weer welke incidentele investeringen we voorstellen. In hoofdstuk 3 behandelen we de voorgestelde investeringen in verkeersveiligheid. In hoofdstuk 4 gaan we in op het verbeteren van de wijkveiligheid en de verschillende investeringen die we daar voorstellen. Vervolgens vind u in hoofdstuk 5 een overzicht inclusief financiën. Bij dit plan zijn drie bijlagen opgenomen die betrekking hebben op cameratoezicht.



2 Veilige wijken

2.1 Beleidscontext

“In Barendrecht werken we samen, waardoor mensen zich veilig voelen en zijn in onze gemeente. We hebben de ambitie om een veilige gemeente te zijn en te blijven voor onze inwoners. Onze ambitie is onveranderd gericht op de verdere verbetering van de veiligheidsbeleving van inwoners en het tegengaan en verminderen van criminaliteit en overlast.”

Dit is de hoofddoelstelling van het door de raad vastgestelde integraal veiligheidsbeleid 2020-2024 (IVB). In het IVB zijn een aantal thema's benoemd, waaronder het thema Veilige wijken, dat is gericht op het (nog) veiliger maken van straten, wijken en buurten. Jaarlijks maken we uitvoeringsplannen waarbij beschikbare capaciteit en budgetten vaak leidend zijn. Nu er extra incidentele financiële middelen beschikbaar zijn gesteld kunnen we meer investeren in de uitvoering van het IVB. In het bijzonder de acties onder het thema 'Veilige wijken' waarin verschillende doelstellingen met betrekking tot verkeers- en sociale veiligheid samen komen: “het thema Veilige wijken is gericht op het (nog) veiliger maken van straten, wijken en buurten. Het gaat hierbij om de aanpak van criminaliteit, overlast en verloedering, maar ook om verkeersveiligheid en de kwaliteit van de buitenruimte”.

Voor het veiliger maken van wijken gaat het bijvoorbeeld om de inzet van cameratoezicht en toezicht en handhaving in de wijken. Daarnaast zien we dat er een inhaalslag nodig is om het bouw- en woningtoezicht op orde te brengen. Voor verkeersveiligheid gaat het IVB in op veilig gedrag, handhaving op te hard rijden en veilige inrichting van wegen en oversteekplaatsen. Onlangs is extra aandacht gevraagd voor geluidshinder door verkeersasos' middels een motie van de raad en petitie van omwonenden van de Kilweg/Leedeweg. Asociaal verkeersgedrag en de gevolgen daarvan, zijn van invloed op het gevoel van veiligheid en de leefbaarheid in de wijken. Daarom besteden we ook aan dit onderwerp aandacht in dit investeringsplan.

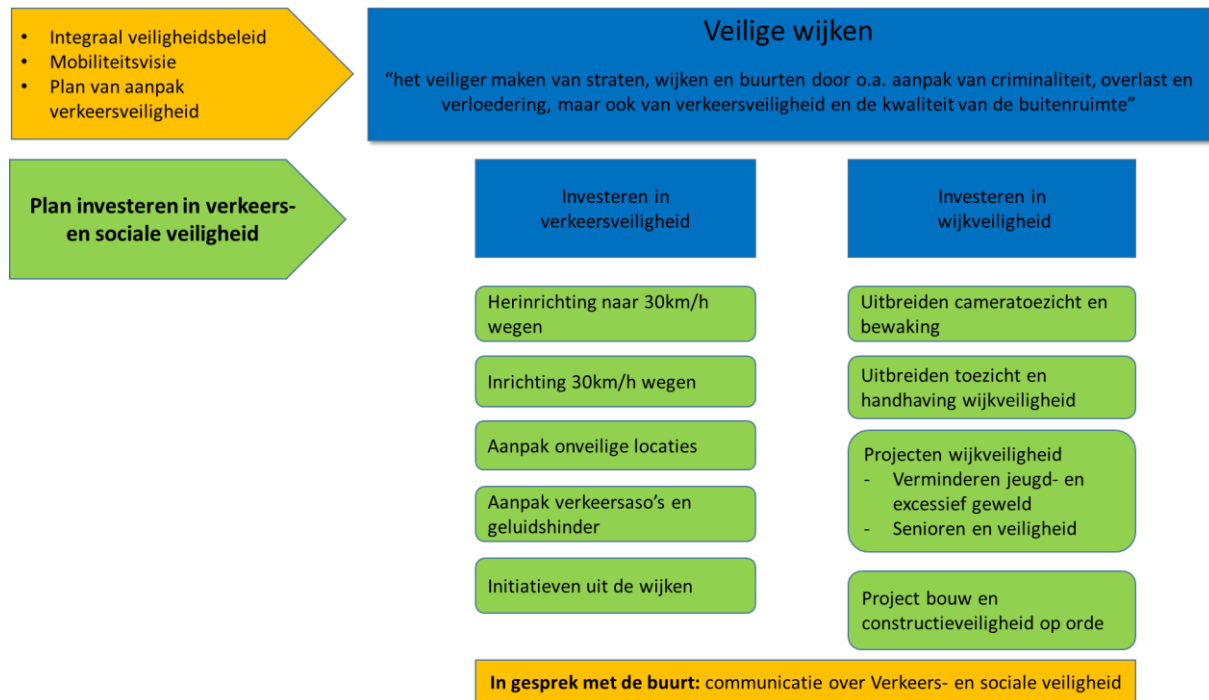
We weten ook dat er plekken zijn in Barendrecht die tot onveilige verkeerssituaties leiden. In de Mobiliteitsvisie en het plan van aanpak verkeersveiligheid Barendrecht is o.a. onderzocht waar fysieke investeringen bijdragen aan de verkeersveiligheid zoals de inrichting van 30km/h wegen. Daarom willen we met dit plan ook investeren in verkeersveiligheid. Deze kan aanzienlijk worden verbeterd door verschillende plekken in Barendrecht aan te pakken en bijvoorbeeld her in te richten. In dit plan zijn verschillende wegen en onveilige locaties benoemd die we de komende jaren kunnen aanpakken.

2.2 Plan investeren in verkeers- en sociale veiligheid

De investeringen die wij voorstellen in dit plan geven uitvoering aan onze beleidskaders met extra aandacht voor het vergroten van de verkeersveiligheid en de wijkveiligheid. Daarnaast zijn er ook een aantal actuele ontwikkelingen die een plek krijgen in dit investeringsplan.



Dit kan als volgt worden weergegeven:



In het navolgende leest u achtereenvolgens de voorstellen voor investeringen in veilige en leefbare wijken in Barendrecht:

Veilige wijken: investeren in verkeersveiligheid

- Aanpak onveilige locaties
- Veilige inrichting 30km/h wegen
- Herinrichting naar 30km/h wegen
- Aanpak geluidshinder verkeersaso's
- Oppakken initiatieven uit de wijken gericht op verkeersveiligheid

Veilige wijken: investeren in wijkveiligheid

- Versterken cameratoezicht en bewaking
- Uitbreiden toezicht en handhaving wijkveiligheid
- Projecten wijkveiligheid: senioren en veiligheid en jeugd en excessief geweld
- Project bouw- en constructieveiligheid op orde



3. Investeren in verkeersveiligheid

Om Barendrecht de komende jaren verkeersveiliger te maken is in kaart gebracht welke verkeerssituaties in Barendrecht veiliger moeten en kunnen. Dit is op 22 juni 2020 ook voorgelegd aan de gemeenteraad als de 'aanpak verkeersveiligheid Barendrecht 2020'. In de aanpak zijn de prioriteiten benoemd voor de aanpak van verkeersveiligheid.

De aanpak van verkeersveiligheid is gericht op specifieke doelgroepen. Op basis van een analyse van de verkeersveiligheidsdata is in beeld gebracht welke doelgroepen het grootste risico hebben op ongevallen. Vervolgens is hier een prioritering in aangebracht. Op basis van de beschikbare data over verkeersveiligheid is geconcludeerd dat de prioriteit als volgt moet worden gesteld:

1. jongeren tussen 16 en 24 jaar;
2. (e)-fietsers en bromfietsers;
3. inrichting 30 km/h-gebieden;
4. onveilige voetgangers- en fietsoversteekpunten en kruispunten op 50 km/h-wegen.

De basis voor de aanpak verkeersveiligheid Barendrecht 2020 is vastgelegd in de Mobiliteitsvisie Barendrecht uit 2017. In de Mobiliteitsvisie wordt voor de aanpak van verkeersveiligheid verwezen naar de aanpak van onveilige punten. Deze aanpak is verder uitgewerkt in de Aanpak Verkeersveiligheid Barendrecht. Daarnaast is als doelstelling in de Mobiliteitsvisie opgenomen dat wegen in Barendrecht worden ingericht conform de toegestane snelheid. Hierbij zijn 4 wegen benoemd waarop de huidige categorisering moet worden heroverwogen. Dit zijn de Boerhaavelaan, Dudokdreef, Lindehoevelaan en Middeldijk.

Het geluid van het verkeer kan een negatief effect hebben op de beleving van verkeersveiligheid. Harde geluiden van voertuigen worden geassocieerd met hoge snelheid en onveilig rijgedrag. In veel gevallen bestaat hiertussen ook een relatie, er wordt dan gesproken van verkeersaso's. Daarom is het gewenst om naast fysieke aanpassingen ook de oorzaak van geluidshinder te verminderen.

Kaders voor investeren in verkeersveiligheid

In de Mobiliteitsvisie Barendrecht 2017 zijn op hoofdlijnen de kaders opgenomen voor het investeren in verkeersveiligheid. Een nadere uitwerking hiervan is opgenomen in de aanpak Verkeersveiligheid Barendrecht 2020. Uit deze beleidsstukken komen de volgende categorieën van maatregelen:

- Aanpak onveilige locaties:
 - o locaties nabij schoolomgevingen
 - o locaties met veel fietsongevallen
 - o oversteken en kruispunten op 50 km/h wegen
- Veilige inrichting 30 km/h wegen:
 - o inrichting conform ontwerprichtlijnen 30 km/h-zones
- Herinrichting wegen van 50 naar 30km/h:
 - o Boerhaavelaan, Dudokdreef, Lindehoevelaan en Middeldijk

Binnen deze categorieën zijn nadere prioriteiten gesteld om te bepalen welke locaties als eerste worden aangepakt. Deze uitwerking is hierna per categorie kort weergegeven. De achterliggende documenten voor deze prioritering zijn al eerder gedeeld met de raad. Middels de prioritering worden investeringen doelgericht ingezet. De hoogste prioriteit ligt bij het aanpakken van locaties



waar veel jongeren bij ongevallen zijn betrokken. Locaties waarbij meerdere doelgroepen kunnen profiteren van een verbetering genieten de voorkeur boven locaties gericht op één doelgroep.

3.1 Aanpak onveilige locaties

In de Aanpak Verkeersveiligheid Barendrecht 2020 (d.d. 22 juni 2020) is voor de categorieën 16 tot 24-jarigen, (brom)fietsers en oversteken en kruispunten op 50 km/h wegen een overzicht gegeven van de top 5 locaties met het hoogste aantal geregistreerde ongevallen. Enkele locaties komen terug in de top 5 van meerdere categorieën en enkele locaties komen te vervallen omdat op basis van nadere uitwerking is geconstateerd dat er geen grote investeringen nodig/mogelijk zijn. De investeringen zijn gericht op de volgende locaties:

Project	Maatregel	Kostenindicatie
3e Barendrechtseweg, Kilpad, Leedepad	Aanpassen fietsoversteek	€ 50.000,-
1e Barendrechtseweg, Eurekaweg, Fennaweg	Aanleg passeerstroken	€ 35.000,-
Avenue Carnisse - Zuidersingel	Veilige inrichting kruispunt	€ 100.000,-
2e Barendrechtseweg, Buitenlandse Baan	Verduidelijken voorrang, markering op fietspaden, verbeteren zichtlijnen.	€ 40.000,-
Gouwe en Gebroken Meeldijk	Versmallingen aanbrengen	€ 20.000,-
2e Barendrechtseweg, Mr. Lohmanstraat	Versmallen fietsoversteek Lohmanstraat	€ 100.000,-
		€ 345.000,-

3.2 Veilige inrichting 30 km/h wegen

In de Aanpak Verkeersveiligheid Barendrecht 2020 (d.d. 22 juni 2020) is een toelichting opgenomen over de beoordeling van alle 30 km/h-wegen in Barendrecht op inrichtingskenmerken. Wanneer wegen niet voldoen aan inrichtingskenmerken voor 30 km/h-wegen dan is de kans op een hoge snelheid van het autoverkeer en een onveilig gevoel voor de weggebruikers relatief groot. De top 5 wegen die het laagst scoren qua inrichtingskenmerken is opgenomen in dit voorstel. Wanneer deze nog niet op de nominatie staan voor herinrichting worden deze aangepakt om veiliger te worden ingericht.

Project	Maatregel	Kostenindicatie
Riedermorgen	Aanbrengen plateaus, versmallen	€ 280.000,-
Harplaan	Plateau Harplaan – Klavecimbelweg	€ 35.000,-
Klavecimbelweg	Plateau Klavecimbelweg – Banjohof	€ 35.000,-
Jaagpad	Herinrichting	€ 390.000,-
Gouwe en Gebroken Meeldijk	Versmallingen aanbrengen	€ 20.000,-
		€ 760.000,-

3.3 Herinrichting wegen van 50 naar 30km/h

In de Mobiliteitsvisie Barendrecht 2017 zijn vier wegen benoemd waarvan de snelheid op termijn moet worden verlaagd van 50 naar 30 km/h. Deze lagere snelheid sluit beter aan bij de functie van



deze wegen en de omgeving waarin deze wegen liggen. De betreffende wegen zijn Boerhaavelaan, Dudokdreef, Lindehoevelaan en Middeldijk. Het verlagen van de snelheid betreft niet alleen het aanpassen van de verkeersborden. Bij een aanpassing van de snelheid moet ook de inrichting worden aangepast zodat voor de weggebruiker duidelijk is wat er wordt verwacht qua rijsnelheid. Aanpassing aan de Middeldijk is nog niet mogelijk omdat op deze weg een nieuwe bus route wordt ingesteld. De Lindehoevelaan is onderdeel van het centrumplan. Eventuele aanpassingen aan deze weg worden in dat project opgepakt. Voor de Dudokdreef en Boerhaavelaan zijn er wel mogelijkheden om de snelheid te verlagen en inrichting aan te passen.

Project	Maatregel	Kostenindicatie
Dudokdreef	Herinrichting naar 30 km/h	€ 400.000,-
Boerhaavelaan	Herinrichting naar 30 km/h	€ 400.000,-
		€ 800.000,-

3.4 Aanpak geluidshinder verkeersaso's

Bewoners van diverse wijken in Barendrecht ervaren geluidsoverlast van verkeer. Oorzaken van deze overlast zijn de intensiteit van het verkeer, het gebruik van motoren met beperkte geluidsdemping en het rijden met hoge snelheden. De overlast heeft een negatieve impact op de leefbaarheid in de wijken en de beleving van verkeersveiligheid. In de raad is middels de Motie 'Geluidsoverlast verkeersaso's' aandacht gevraagd voor deze hinder. De aanpak van deze overlast vraagt om een brede uitwerking voor de gehele gemeente. Voor deze aanpak wordt een programmabudget gereserveerd voor het verrichten van diverse onderzoeken en uitvoeren van pilots.

Binnen de aanpak worden verschillende maatregelen verkend. Daarbij wordt een afweging gemaakt tussen effectiviteit en kosten. Om een beeld te krijgen van de effectiviteit wordt, waar mogelijk, het traject Kilweg – Leedeweg als pilot benut. Omwonenden van deze wegen hebben middels een petitie aandacht gevraagd voor de overlast van verkeer op deze wegen. In samenwerking met de bewoners worden maatregelen verkend. Daarbij wordt ook samen gewerkt met de politie. Voor de korte termijn worden tijdelijke borden en digitale snelheidsdisplays geplaatst. Deze borden moeten de weggebruikers bewust maken van de overlast die bewoners ervaren. De verwachting is dat een deel van de weggebruikers haar gedrag hierdoor aanpast. In 2021 worden verdere maatregelen verkend.

Aanpak geluidshinder verkeersaso's	Incidentele kosten
Programmabudget aanpak geluidshinder verkeersaso's	€ 100.000,-

3.5 Opzetten kleinschalige initiatieven uit de wijken

Bewoners ervaren dagelijks de verkeerssituatie in de eigen woonomgeving. Daaruit komen vaak ook voorstellen voor verbetering van de verkeersveiligheid. Samen met de bewoners willen we kleinschalige initiatieven van bewoners stimuleren. De voorwaarden en uitwerking van dit traject worden nog verder opgesteld en gecommuniceerd met onze inwoners.

Kleinschalige initiatieven voor verbeteren verkeersveiligheid	Incidentele kosten
Initiatieven uit de wijken	€ 100.000,-



3.6 Kostenoverzicht verkeersveiligheid

De lijst met verbeterpunten voor verkeersveiligheid is lang en de kosten voor de maatregelen zijn hoog. In de uitwerking van de aanpak van 30 km/h wegen is berekend dat de kosten voor aanpak van alle wegen circa 11 miljoen bedraagt. Aangezien dit budget niet beschikbaar is, is binnen de kaders een prioritering opgesteld van locaties die als eerste moeten worden aangepakt.

De projecten in dit voorstel zijn uitgewerkt op basis van een eerste kostenindicatie. In de nadere uitwerking van de projecten worden nadere ontwerpen en kostenramingen gemaakt. Ook wordt de participatie met bewoners en belanghebbenden opgestart om te komen tot een gedragen ontwerp. Waar mogelijk wordt ook gezocht naar mogelijkheden voor co- financiering middels regionale subsidieregelingen of naar mogelijkheden om werk-met-werk te maken in combinatie met aanpassingen aan de riolering of verharding. Voor deze uitwerkingen in de periode 2021 t/m 2023 is een programmabudget opgenomen. Daarnaast is een programmabudget voor de aanpak van geluidshinder opgenomen. Daarnaast is er een budget beschikbaar voor het realiseren van kleinschalige initiatieven uit de wijken.

Maatregel	Type incidentele kosten	Indicatie kosten
Aanpak onveilige locaties	Investering	€ 345.000,-
Veilige inrichting 30 km/h wegen	Investering	€ 760.000,-
Herinrichting wegen naar 30 km/h	investering	€ 800.000,-
Uitwerking veiligheidsprojecten 2021 t/m 2023	Programmabudget	€ 120.000,-
Aanpak geluidshinder verkeersasos	Programmabudget	€ 100.000,-
Initiatieven uit de wijken	Programmabudget	€ 100.000,-
		€ 2.225.000,-

4. Investeren in wijkveiligheid

Een veilige en leefbare wijk krijg je alleen door samenwerken. Dat doen we met bewoners die actief betrokken zijn (en worden) bij de veiligheid hun wijk. We spelen actief in op de vraagstukken die in de wijken spelen. We maken gebruik van de “oren en ogen” in de wijk, door samenwerking met Buurt Bestuurt, Buurtpreventie en het gebruik van buurt-appgroepen. We nemen deel aan samenwerkingsverbanden, zoals Keurmerk Veilig Ondernemen (KVO) en Bedrijven Investerings Zone (BIZ) in winkelgebieden. Om deze samenwerking en participatie te ondersteunen willen we incidenteel investeren in concrete maatregelen om ons wijkveiligheidsbeleid te versterken.

Een aantal daarvan zijn al genoemd in het Integraal veiligheidsbeleid (IVB 2020-2024) en worden verder uitgevoerd. Met de extra financiële middelen zetten we in op uitbreiden van BOA's met accent op wijkveiligheid, versterken van cameratoezicht en bewaking en projecten waaronder jeugd en excessief geweld en senioren en veiligheid. Daarnaast investeren we in bouw en constructieveiligheid.

4.1 Uitbreiden cameratoezicht en camerabewaking

Om Barendrecht in de komende jaren (nog) veiliger te maken investeren we incidenteel in het uitbreiden van het aantal (flexibele) camera's. We hebben in samenwerking met de politie een



overzicht met 10 locaties in kaart gebracht waar we camera's willen gaan inzetten. Daarnaast willen we op de IJsselmondse knoop en de Kilweg automatische kentekenplaatherkenning (ANPR) inzetten. Met deze vorm van cameratoezicht willen we ondermijning en criminaliteit terugdringen. De groeiende vraag naar cameratoezicht en bewaking maakt dat er behoefte is aan het opstellen van een beleidskader en implementatie daarvan met betrekking tot cameratoezicht.

4.1.1 Flexibel cameratoezicht op in en uitgaande wegen

Vanuit Rotterdam zijn er meerdere toegangswegen (o.a. tunneltjes) naar Barendrecht. Afgelopen jaar hebben zich meerdere incidenten voorgedaan zoals straatroof en vandalisme. Flexibel cameratoezicht is geen maatregel die op zichzelf afdoende is om de veiligheidssituatie te verbeteren. Het is een hulpmiddel en heeft meerwaarde in samenhang met inzet van andere instrumenten zoals surveillance van politie en BOA's. Daarom stellen wij voor om te investeren in het uitbreiden van het flexibel cameratoezicht op hotspots. In bijlage 1 zijn 10 locaties opgenomen die op dit moment als hotspot worden bestempeld.

Met flexibel cameratoezicht richten we ons op de volgende doelen:

Wat willen we bereiken	(voor) Wie	Waar	Wanneer	Waarom
Het aantal geweldsdelicten verminderen.	Inwoners en gebruikers van in en uitgaande wegen Barendrecht	Zie kaartje 10 hotspots	Elke dag, vooral in weekend en avond/ nacht	Handhaven openbare orde. Voorkomen slachtofferschap.
Het veiligheidsgevoel verhogen	Inwoners en gebruikers van in en uitgaande wegen Barendrecht	Zie kaartje 10 hotspots	Elke dag, vooral in weekend en avond/ nacht	Handhaven openbare orde. Voorkomen slachtofferschap.
Verminderen HIC (high impact crimes) en fietsendiefstal	Inwoners en gebruikers van in en uitgaande wegen Barendrecht	Zie kaartje 10 hotspots	Elke dag, vooral in weekend en avond/ nacht	Handhaven openbare orde. Voorkomen slachtofferschap.
Voorkomen dat jeugdigen in aanraking komen met justitie. Voorkomen straatroof.	Inwoners en gebruikers van in en uitgaande wegen Barendrecht	Aanwijsgebieden en zie kaartje Hotspots	Elke dag, vooral in weekend en avond/ nacht	Handhaven openbare orde. Voorkomen slachtofferschap

4.1.2 ANPR

Eén van de vormen van aanpak criminaliteit betreft de toepassing van automatische kentekenplaatherkenning (ANPR). De data uit deze camera's wordt direct op het landelijke netwerk van de politie aangesloten. Hiermee heeft de politie de mogelijkheid om actief te reageren op ANPR-informatie en deze te verwerken in het kader van de Wet Politiegegevens. De ANPR-toepassing wordt hiermee onderdeel van de totale aanpak van criminaliteit waaronder HIC (high impact crimes) en Ondermijning in Barendrecht en directe omgeving. Met het inzetten van ANPR wordt het



terugdringen van criminaliteit en het vergroten van de veiligheid beoogd. De politie kan met gebruik van ANPR haar schaarse capaciteit beter inzetten.

De ANPR-camera's worden aangesloten op of nabij nodale verkeersknooppunten binnen de gemeente Barendrecht. Deze punten zijn de IJsselmondse knoop en de Kilweg (ingaand- als uitgaand verkeer) Om een overzicht te geven om hoeveel camera's ANPR het gaat wordt in bijlage 3 een overzicht gegeven van de locaties met daarbij het aantal benodigde camera's. Totaal zijn 16 camera's benodigd. Let wel: dit is een indicatie en afhankelijk van het type camera, het bestek en het aanbod van de leverancier. De indicatie is gebaseerd op de gebruikte systemen van de politie op dit moment. Doel is de ANPR in 2021 te plaatsen op de aangegeven locaties en op de meldkamer aan te sluiten.

Met ANPR richten we ons op de volgende doelen:

Wat willen we bereiken	(voor) Wie	Waar	Wanneer	Waarom
Ondermijning aanpakken	Inwoners van Barendrecht. Bedrijven (goede trouw)	Kilweg en IJsselmondse knoop	Elke dag, ook in weekend en avond/ nacht	Handhaven openbare orde. Tegengaan Ondermijning. Aanpak criminele organisaties. Aanpak criminaliteit
Mensenhandel en mensensmokkel aanpakken	Slachtoffers van mensenhandel en mensensmokkel	Kilweg en IJsselmondse knoop	Elke dag, ook in weekend en avond/ nacht	Handhaven openbare orde Tegengaan Ondermijning Aanpak criminele organisaties. Aanpak criminaliteit
Diefstal (w.o. lading, van en uit voertuigen) verminderen	Inwoners van Barendrecht. Bedrijven.	Kilweg en IJsselmondse knoop	Elke dag, ook in weekend en avond/ nacht	Handhaven openbare orde Tegengaan Ondermijning Aanpak criminele organisaties. Aanpak criminaliteit
Drugsaanvoer aanpakken	Inwoners van Barendrecht. Bedrijven.	Kilweg en IJsselmondse knoop	Elke dag, ook in weekend en avond/ nacht	Handhaven openbare orde. Tegengaan Ondermijning. Aanpak criminele organisaties en dealers Aanpak criminaliteit
Smokkel aanpakken	Inwoners van Barendrecht. Bedrijven.	Kilweg en IJsselmondse knoop	Elke dag, ook in weekend en avond/ nacht	Handhaven openbare orde. Tegengaan Ondermijning. Aanpak criminele organisaties. Aanpak criminaliteit.
HIC (high impact crimes) aanpakken	Inwoners van Barendrecht. Bedrijven.	Kilweg en IJsselmondse knoop	Elke dag, ook in weekend en avond/ nacht	Handhaven openbare orde. Tegengaan Ondermijning. Aanpak criminele organisaties. Aanpak criminaliteit.

4.1.3 Beleidskader cameratoezicht en bewaking

Cameratoezicht is als instrument opgenomen het Integraal Veiligheidsbeleid. De toepassing van camera's in Barendrecht vraagt inbedding in beleid waarin de al bestaande projecten zoals cameratoezicht in het stationsgebied, inzet mobiel camera-unit (MCU) en het cameratoezicht in Carnisse Veste (publiek/private samenwerking) worden meegenomen. Het aantal camera's groeit maar omdat er geen beleid is, ontbreekt een beleidskader waarin staat hoe we met cameratoezicht omgaan (doelen, het plaatsen, organisatie) of wat de effecten zijn op bijvoorbeeld het



veiligheidsgevoel. Daarnaast ontbreekt een overzicht en een uitvoeringsplan waar en met welk doel de camera's worden ingezet, de effecten en met welke partijen wordt samengewerkt. In het uitvoeringsplan wordt per cameragebied bekeken wat het doel is en vindt aanscherping plaats waar nodig. De doelen die we nastreven zijn:

1. Preventieve werking om criminaliteit en overlast te voorkomen/verminderen.
2. Verhogen veiligheidsgevoel.
3. Beelden helpen bij voorkomen of het opsporen van daders door politie.

Voor het opstellen van beleid en implementatie wordt verzocht budget te reserveren. Indien de uitwerking vraagt om aanvullende middelen dan komen we met een voorstel bij uw raad terug. Vooruitlopend op de ontwikkeling van dit beleid is in bijlage 2 input voor het afwegingskader opgenomen.

Specificatie kosten versterken cameratoezicht en bewaking

Versterken cameratoezicht en bewaking	Incidentele kosten	Structurele kosten
Opstellen en implementatie beleid cameratoezicht/ bewaking	€ 50.000,-	
ANPR Kosten aanschaf en inzet	€ 200.000,-	€ 11.000,-
VAT kosten*	€ 20.000,-	
10 flexibele camera's	€ 105.000,-	€ 13.000,-
VAT kosten*	€ 20.400,-	
Infrastructurele aanpassingen**	€ 25.500,-	
Totaal	€ 420.900,-	€ 24.000,-

*) De post VAT houdt in: prijsstijgingen, uren (toezicht), kosten voor nevenactiviteiten bijvoorbeeld extra verlichting, snoeien van bomen, plaatsen van masten voor de camera's en overige bouwkundige voorzieningen.

***) de post infrastructurele aanpassingen houdt in: graafwerkzaamheden en bestrating voor de aanleg van (glasvezel)kabels of radioverbindingen, datatransmissie (i.v.m. aanleg glasvezel Barendrecht gereed 2023).

De investeringen voor de ANPR en flexibele camera's zijn exclusief gereserveerde budgetten voor vervanging van deze camera's na einde levensduur. Hier is geen rekening mee gehouden vanwege onbekendheid over de vervangingstermijn, kosten van de camera's wanneer deze aan vervanging toe zijn en de eisen en wensen die aan de camera's worden gesteld op het moment van vervanging. Gezien deze onzekerheden is het beter werkbaar om een voorstel voor vervanging in te dienen op het moment dat dit van toepassing is.

4.2 Uitbreiding toezicht en handhaving wijkveiligheid

Om het veiligheidsgevoel, de leefbaarheid en veiligheid in de wijken te verbeteren wordt er voor twee jaar, op projectbasis, geïnvesteerd in 2FTE extra BOA-capaciteit. Deze BOA's krijgen leefbaarheid en sociale veiligheid als aandachtsgebied. Daarbij gaan zij onder andere inzetten op de volgende taken:

- In kaart brengen onveilige plekken, hier acties op inzetten en hier gericht toezicht op houden. Hierbij kan gedacht worden aan het verwijderen van bosjes of het aanbrengen van verlichting.



- Het gezamenlijk met inwoners en partners ontwikkelen van een wijk/buurtaanpak om de leefbaarheid in bepaalde wijken te vergroten.
- Inzetten op overlast en leefbaarheidsproblemen (zoals afval, weesfietsen, ongedierte, etc.)
- Inzetten op verkeersoverlast zoals fout parkeren, hard rijden en fietsen op de trottoirs.
- Zichtbaar aanwezig zijn in de wijken.
- Adequaat reageren op meldingen van inwoners.
- Actief het gesprek met inwoners aangaan over problemen die spelen in de wijken.

Door de extra BOA-capaciteit zijn we in staat om sneller en gericht de problematiek in bepaalde wijken aan te pakken. We kunnen in korte tijd de (overlast) problemen in kaart brengen en hierop inzetten. In de twee jaar worden de 'reguliere' BOA's betrokken bij het project en wordt ook hun input en expertise meegenomen. Hierdoor wordt deze werkwijze geleidelijk breder uitgerold binnen de organisatie. Om de opvolging van geconstateerde problematiek te garanderen nemen we een projectbudget op.

Uitbreiden toezicht en handhaving wijkveiligheid	Maatregel	Kostenindicatie
Extra BOA-capaciteit	2FTE extra BOA voor 2 jaar	€ 228.000,-
Projecten verbeteren wijkveiligheid	Geconstateerde problematiek aanpakken	€ 100.000,-
		€ 328.000,-

4.3 Projecten wijkveiligheid

Verminderen jeugd en excessief geweld

Afgelopen maanden hebben zich in Barendrecht incidenten voorgedaan waarbij jeugdigen in bezit bleken te zijn van o.a. steekwapens. Deze trend speelt zich in het hele land af met alle gevolgen van dien. Het college maakt zich zorgen en wil proberen deze trend in Barendrecht te keren. Daarbij vindt het college dat ook de samenleving een gezamenlijke verantwoordelijkheid heeft om het bezit van steekwapens door jeugdigen aan te pakken.

In de praktijk is gebleken dat deze jongeren al in een vroeg stadium signalen van dergelijk gedrag vertonen. We willen d.m.v. een pilot inzet plegen vanuit de reguliere hulpverlening op vroegtijdig gedragsinterventie. Daarvoor is extra capaciteit nodig. Met deze pilot wordt vanuit een coach die de begeleiding realiseert van een traject, gezorgd voor een op maat gesneden begeleidingstraject waardoor de kans op het afglijden naar zwaar norm- en grensoverschrijdend gedrag wordt voorkomen. Hierdoor vormt deze pilot een onderdeel van het verbeteren van de sociale veiligheid in Barendrecht. Naast deze pilot is cameratoezicht zoals hierboven beschreven, een 'extra maatregel' om de sociale veiligheid in Barendrecht te verbeteren.

Senioren en Veiligheid

We zien een verminderde zelfredzaamheid bij senioren. Inbraak, babbeltucs, het niet veilig op straat zijn (straatroof en zakkenrollen) maken dat ouderen zich vaak onveilig voelen. Oplichting, uitgevoerd op of via het internet is een vorm van criminaliteit die bij deze groep steeds meer toeneemt. Met onze partners informeren we over preventie "Senioren en Veiligheid", zodat ouderen weerbaarder zijn in onveilige situaties. We hebben oog voor kwetsbare groepen en helpen onze inwoners door informatie en kennis te delen en meer bewust te worden van digitale gevaren. De thema's "Senioren en Veiligheid" en "Cybercriminaliteit" zijn onderdeel van het Integraal Veiligheidsbeleid 2020-2024.



Preventie en voorlichting senioren is onderdeel van het budget Integrale Veiligheid. Hier wordt in eerste instantie vanuit bestaande budgetten op ingezet als dat niet toereikend is komen we terug bij uw raad.

Projecten wijkveiligheid	Incidentele kosten
Verminderen jeugd en excessief geweld	€ 15.000
Senioren en veiligheid	Begroting 2021

4.4 Investeren in bouw en constructieveiligheid

De afgelopen jaren hadden de teams Omgevingsvergunningen en Toezicht en Juridische handhaving van het cluster Ruimte (voorheen de afdeling VTH-Wabo) onvoldoende bezetting. Albrandswaard en Ridderkerk hebben voor 2019 en 2020 structurele en/of incidentele middelen beschikbaar gesteld, waardoor de onderbezetting gedeeltelijk is teruggebracht. Zij zullen dit ook voor 2021 doen.

Uit het jaarverslag VTH-Wabo 2019, de uitvoeringsprogramma's voor 2020 en het in november 2019 door concern control opgestelde controlerapport is gebleken dat er in Barendrecht onvoldoende capaciteit beschikbaar is gesteld om de VTH-taken uit te kunnen voeren zoals in de beleidsplannen is vastgesteld. Daarnaast is de invoeringsdatum van de Omgevingswet en de Wet kwaliteitsborging voor het bouwen uitgesteld tot 1 januari 2022. Hierdoor zal de benodigde capaciteit van de teams omgevingsvergunningen en toezicht en juridische handhaving in 2021 niet structureel wijzigen.

Het voorstel is om voor 2021 incidenteel budget beschikbaar te stellen voor capaciteit zodat alle VTH-basistaken, zoals opgesteld in de beleidsplannen, adequaat kunnen worden uitgevoerd.

Het resultaat hiervan is continuïteit van de dienstverlening richting burgers en bestuur, een vermindering van juridische en veiligheidsrisico's in het VTH-proces en voldoende 'ademruimte' voor de implementatie van de Omgevingswet en Wkb zonder dat dit ten koste gaat van de reguliere werkzaamheden op het gebied van vergunningen, toezicht en handhaving. Kortom; de realisatie van toekomstbestendige teams voor de behandeling van VTH-taken.

Investeren in bouw en constructieveiligheid	Incidentele kosten
Project bouw en constructieveiligheid op orde	€ 94.400

4.5 Communicatie over verkeers- en wijkveiligheid

De uitwerking van alle maatregelen, programma's en projecten zoals benoemd om dit plan vraagt om een goede afstemming met bewoners en belanghebbenden. We willen helder toelichten welke plannen we gaan realiseren. Daarnaast willen we samen met belanghebbenden komen tot een goede uitwerking van voorstellen. Hiervoor wordt een communicatietraject gestart. De opzet van dit traject wordt nog nader uitgewerkt. In elk geval wordt hierin ook aan bewoners en belanghebbenden de ruimte geboden om zelf voorstellen en initiatieven aan te dragen.

Communicatie	Incidentele kosten
Communicatie over verkeers- en wijkveiligheid	€ 30.000



5. Overzicht van de investeringen

In de hoofdstukken 3 en 4 zijn de thema's verkeersveiligheid en wijkveiligheid verder uitgewerkt. Hieruit volgen investeringen welke in onderstaande tabellen zijn samengevat.

Investerings in verkeersveiligheid	Type incidentele kosten	Indicatie kosten
Aanpak onveilige locaties	Investering	€ 345.000,-
Veilige inrichting 30 km/h wegen	Investering	€ 760.000,-
Herinrichting wegen naar 30 km/h	investering	€ 800.000,-
Uitwerking veiligheidsprojecten 2021 t/m 2023	Programmabudget	€ 120.000,-
Aanpak geluidshinder verkeersaso's	Programmabudget	€ 100.000,-
Initiatieven uit de wijken	Programmabudget	€ 100.000,-
		€ 2.225.000,-

Investerings in wijkveiligheid	Type incidentele kosten	Indicatie kosten	Structurele kosten
Versterken cameratoezicht en bewaking	Investering	€ 420.900,-	€ 24.000,-
Uitbreiden toezicht en handhaving	Investering en projecten	€ 328.000,-	
Verminderen jeugd en excessief geweld	Projectbudget	€ 15.000,-	
Senioren en veiligheid	Projectbudget (begroting 2021)		
Bouw en constructieveiligheid op orde	Projectbudget	€ 94.400,-	
Communicatie	Projectbudget	€ 30.000,-	
Totaal		€ 888.300,-	€ 24.000,-

5.1 Financiële dekking van de investeringen

De financiële dekking wordt grotendeels gevonden in de bestemmingsreserve 'verkeers- en sociale veiligheid'. Ook de kapitaallasten kunnen uit deze reserve worden gedekt. Daarnaast bestaat een deel van de kosten uit structurele lasten die verwerkt worden in de begroting 2021 via de 1^e tussenrapportage. De onderbouwing voor de wijze waarop de investeringen worden verwerkt in de financiële rapportages is in onderstaande tabel toegelicht.



Project	Bedrag t.l.v. bestemmingsreserve	Benodigd extra structureel exploitatiebudget	toelichting
Investeringsverkeersveiligheid	€ 2.225.000,00	€ 20.955,00	Omzetting van bestemmingsreserve in kapitaallastenreserve ad € 1.905.000,00 t.b.v. afschrijvingen. Afschrijftermijn: 20 jaar. Rente ad € 20.955,00 o.b.v. intern omslagrentepercentage in 2021 1,1%.
Aanschaf en beheer ANPR-camera's	€ 220.000,00	€ 13.420,00	Omzetting van bestemmingsreserve in kapitaallastenreserve ad € 220.000,00 t.b.v. afschrijvingen. Afschrijftermijn: 4 jaar. Rente ad € 2.420,00 o.b.v. intern omslagrentepercentage in 2021 1,1%. Beheerskosten € 11.000,00 per jaar.
Aanschaf en beheer 10 flexibele camera's	€ 150.900,00	€ 14.659,90	Omzetting van bestemmingsreserve in kapitaallastenreserve ad € 150.900,00 t.b.v. afschrijvingen. Afschrijftermijn: 4 jaar. Rente ad € 1.659,90 o.b.v. intern omslagrentepercentage in 2021 1,1%. Beheerskosten € 13.000,00 per jaar.
Opstellen totaalvisie cameratoezicht/bewaking	€ 50.000,00		
Extra BOA-capaciteit	€ 228.000,00		2021: € 114.000,00 2022: € 114.000,00
Projecten verbeteren wijkveiligheid	€ 100.000,00		
Verminderen jeugd- en excessief geweld	€ 15.000,00		
Bouw en constructieveiligheid	€ 94.400,00		
Communicatie	€ 30.000,00		
totaal	€ 3.113.300,00	€ 49.034,90	
restant bestemmingsreserve	€ 186.700,00		

5.2 Financiële acties

De investeringen en structurele kosten worden verwerkt in de eerste financiële tussenrapportage van 2021. In deze rapportage worden de volgende acties opgenomen:

- Er worden investeringsbudgetten beschikbaar gesteld a €2.225.000 en €370.900 voor respectievelijk projecten verkeersveiligheid (investerings- en programmabudgetten) en aanschaf camera's.
- Er wordt een kapitaallastenreserve voor verkeersveiligheid gevormd voor €1.905.000 met een afschrijvingstermijn van 20 jaar. Deze wordt gedekt uit de bestemmingsreserve 'Verkeers- en sociale veiligheid'.
- Er wordt een kapitaallastenreserve voor camera's gevormd voor €370.900 met een afschrijvingstermijn van 4 jaar. Deze wordt gedekt uit de bestemmingsreserve 'Verkeers- en sociale veiligheid'.

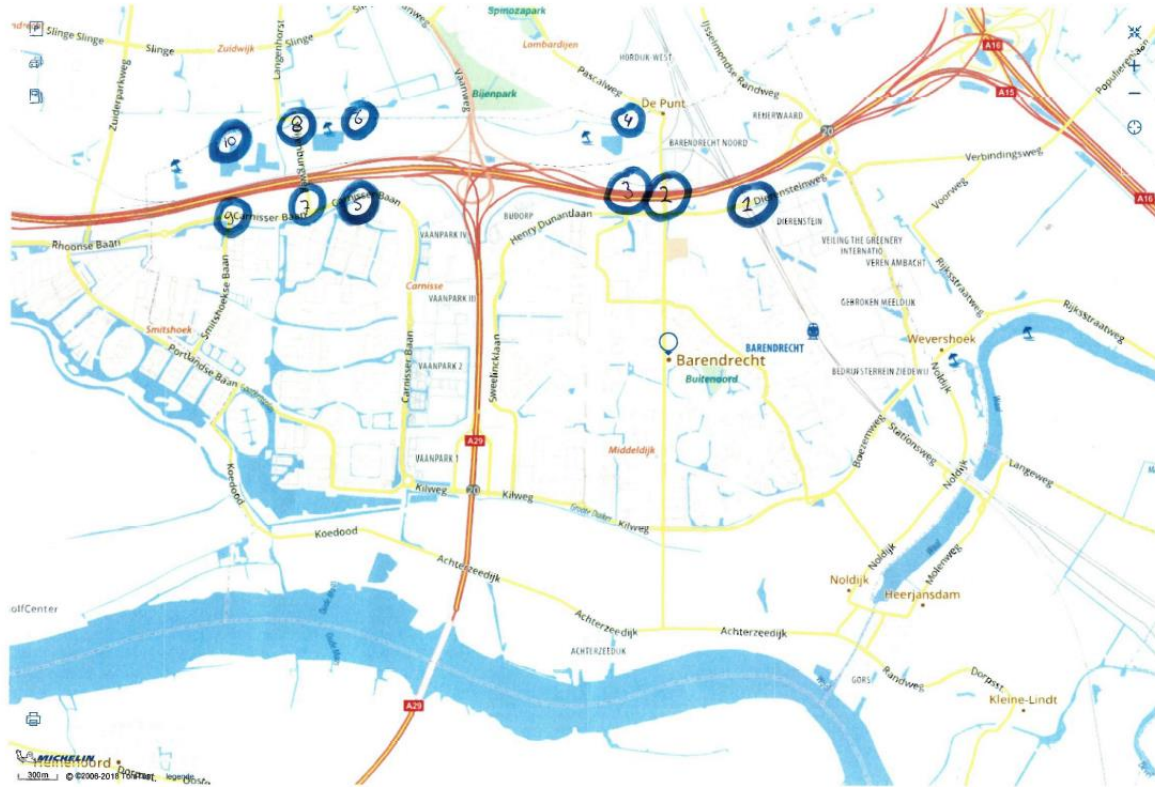


GEMEENTEBARENDRECHT

- De volgende structurele kosten worden verwerkt in de begroting 2021:
 - o €24.000 voor versterken cameratoezicht en bewaking
- De volgende incidentele kosten worden gedekt uit de bestemmingsreserve 'Verkeers- en sociale veiligheid':
 - o €15.000 voor aanpak jeugd- en excessief geweld
 - o €50.000 totaalvisie cameratoezicht
 - o €94.400 voor het uitvoeren van VTH basistaken in 2021
 - o €228.000 voor het uitbreiden van 2 fte voor toezicht en handhaving in 2021 en 2022
 - o €100.000 voor projecten om de wijkveiligheid te verbeteren
 - o €30.000 voor communicatie over verkeers- en wijkveiligheid



Bijlage 1 Hotspots 10 locaties flexibel cameratoezicht





Bijlage 2 input afwegingskader Cameratoezicht en camerabewaking

In het algemeen zijn camera's bedoeld om de mogelijkheden voor de gemeente, politie en openbaar ministerie te vergroten om de openbare orde en veiligheid te handhaven in de betreffende gebieden. Uitgangspunt hierbij is dat cameratoezicht het veiligheidsgevoel bij de bewoners, bezoekers en andere gebruikers van het openbare gebied moet verhogen. Cameratoezicht heeft een preventief karakter. Enerzijds vanwege uitsluitend de aanwezigheid ("er wordt naar mij gekeken"), anderzijds kunnen, door tijdens het live uitkijken met de camera's (NS-station) toezicht te houden in het gebied, incidenten worden voorkomen of in de kiem gesmoord. Tevens biedt het cameratoezicht ondersteuning aan politie en justitie bij het voorkomen, aanpakken en terugdringen van criminaliteit en overlast. Een nieuwe ontwikkeling is het inzetten van flexibele i.p.v. vaste camera's zodat sneller ingespeeld kan worden op situaties waar kortdurend cameratoezicht nodig is. Het gaat dan over camera's die helpen bij het handhaven van de openbare orde.

Algemene doelen van cameratoezicht

Preventief: Camera's kunnen preventief werken omdat ze van invloed zijn op het gedrag van plegers van criminaliteit en veroorzakers van overlast.

Repressief: Opgenomen beelden kunnen achteraf door de politie worden gebruikt als bewijsmateriaal in het kader van opsporingsonderzoeken.

Subjectief: Mensen kunnen zich veiliger voelen door cameratoezicht. Hierdoor kunnen plekken die eerst werden gemeden vaker en door meer mensen worden bezocht dan voorheen.

Inzet politie: Met behulp van beelden van een (beginnend) incident, kan de politie haar werk effectiever en efficiënter doen.

Toezicht: Verbeterd toezicht bij evenementen zoals markt, kermis, buitenconcerten en festivals.

Wettelijk kader

Publiek uitkijken van camerabeelden is gebaseerd op de wettelijke taak van de (lokale) overheid om de openbare orde te handhaven. De doelstelling van het publieke cameratoezicht is primair gebaseerd op artikel 151c van de Gemeentewet, de Politiewet en de Wet politiegegevens.

Gemeentewet 151c

In artikel 151c van de Gemeentewet is bepaald dat het doel bij de toepassing van gemeentelijk cameratoezicht het handhaven van de openbare orde is. Hieronder valt ook de algemene bestuurlijke voorkoming van strafbare feiten die invloed hebben op de orde en rust in de gemeente. Cameratoezicht op grond van 151c heeft als eerste een signalerende functie. Met de term 'cameratoezicht' wordt zowel vast als mobiel (ook wel flexibel of tijdelijk genoemd) cameratoezicht bedoeld.

Politiewet Artikel 3

Artikel 3 van de Politiewet is de basis voor het optreden van de politie; ook in combinatie met artikel



151c van de Gemeentewet. 151c gaat namelijk uit van cameratoezicht ter handhaving van de openbare orde. De politie(taak) is verbonden met artikel 151c en het principe van cameratoezicht. Ook de operationele regie van de politie op het uitkijken van camerabeelden, is gebaseerd op dit artikel waarbij de grondslag voor het bewaren van de camerabeelden is belegd in de Wet politiegegevens. Bij cameratoezicht is artikel 3 de grondslag voor het toepassen van flexibel cameratoezicht. De algemene politietaak om, in ondergeschiktheid van het bevoegde gezag en in overeenstemming met de geldende rechtsregels, te zorgen voor de daadwerkelijke handhaving van de rechtsorde, vormt de legitieme basis.

Politiewet Artikel 13

Artikel 13 van de Politiewet verwijst naar het reguliere driehoeksoverleg. Conform artikel 151c van de Gemeentewet kan het driehoeksoverleg een periode vaststellen waarin, in het belang van de handhaving van de openbare orde, gebruik wordt gemaakt van de camera's en de met de camera's gemaakte beelden in elk geval rechtstreeks worden bekeken.

Wet politiegegevens

De politie heeft een belangrijke rol bij het invoeren van cameratoezicht op openbare plaatsen. Zij is verantwoordelijk voor het verwerken van de beelden op grond van de Wet politiegegevens. De politie is ook de instantie die gebruik maakt van de beelden voor de handhaving van de openbare orde. Om deze reden is op grond van artikel 151c lid 3 van de Gemeentewet de operationele regie bij cameratoezicht in handen van de politie. Het is dus van groot belang dat de politie vanaf de oriëntatiefase al betrokken wordt bij de opzet en de uitvoering van het cameratoezicht.

Ondanks dat de politie verantwoordelijk is voor de operationele regie van cameratoezicht, kunnen camerabeelden ook door andere personen dan politiefunctionarissen (bijvoorbeeld beveiligingspersoneel) worden uitgekeken.

Privacy/AVG-proof toetsingskader

Voorafgaande aan de inzet van cameratoezicht/bewaking bij openbaar toegankelijke ruimten, is het voor verwerkingsverantwoordelijken, degene die het doel en de middelen van een verwerking van persoonsgegevens vaststelt, uitvoeren van een toets verplicht. Dit blijkt uit het op 27 november 2019 bekendgemaakte besluit van de Autoriteit Persoonsgegevens.¹ Het gaat dan om een zogenaamde gegevensbeschermingseffectbeoordeling, of meer, Data Protection Impact assessment (DPIA). Dit vormt het toetsingskader waarbinnen wordt beoordeeld of de inzet van cameratoezicht voldoet aan de eisen die uit de AVG voortvloeien. De DPIA wordt voorafgaand aan het inzetten van cameratoezicht/ bewaking uitgevoerd.

Gelet op het door de Autoriteit Persoonsgegevens geformuleerde besluit, zal een dergelijke toets ook aan de gewenste inzet voorafgaan. Dit geldt overigens niet voor de inzet van ANPR-camera's, omdat in dat geval niet de gemeente de verwerkingsverantwoordelijke is, maar de politie omdat de inzet daarvan gestoeld is op art. 126jj van het Wetboek van Strafvordering. De inzet van dergelijke camera's kent dus een strikt strafrechtelijke kader, waarbinnen de gemeente formeel geen rol speelt.

¹ <https://autoriteitpersoonsgegevens.nl/sites/default/files/atoms/files/stcrt-2019-64418.pdf>. Zie punt 9.



Doel cameratoezicht in Barendrecht

Er moet een goede reden zijn om de privacy van burgers aan te tasten. De privacy van onze inwoners moet goed worden beschermd en er moet een zogenaamde overheidsvrije ruimte bestaan waar burgers zich vrij en onbespied mogen bewegen. Daarom moet het doel om cameratoezicht toe te passen concreet zijn en helder omschreven. Het handhaven van de openbare orde, het voorkomen van strafbare feiten zijn concrete doelen. Over het algemeen geldt dat wij cameratoezicht alléén inzetten als aantoonbaar sprake is van een veiligheidsprobleem dat niet op minder ingrijpende manier kan worden opgelost. (Proportionaliteit en subsidiariteitsbeginsel)

Noodzakelijkheid, Subsidiariteit en proportionaliteit

De belangrijkste criteria bij de afweging voor cameratoezicht komen voort uit het EVRM (Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens), het Handvest van de Grondrechten van de Europese Unie en onze eigen Grondwet. Sinds 25 mei 2018 is de Wet bescherming persoonsgegevens ingetrokken en vervangen door de regels uit de Algemene verordening gegevensbescherming en – voor zover die verordening daar ruimte toe laat – de Uitvoeringswet AVG.

Praktisch gezien betreft het inzetten van camera's een tijdelijk middel dat wanneer overige middelen of maatregelen niet toereikend of effectief zijn (proportionaliteit/ subsidiariteit), ingezet kan worden. Het is niet realistisch te denken dat het toepassen van camera's alle risico's kan uitsluiten.

Cameratoezicht is een ultimum remedium. Gemeenten mogen cameratoezicht alléén toepassen op openbare plaatsen als dit aantoonbaar noodzakelijk is voor de handhaving van de openbare orde. Uit deze eis komen ook de volgende twee criteria voort.

Proportionaliteit

Het vastleggen van beelden via cameratoezicht mag geen onevenredige inbreuk op de privacy betekenen. Cameratoezicht mag alleen worden ingezet als de omvang van de criminaliteit, de onveiligheid of overlast zo groot is dat de het de schending van de persoonlijke levenssfeer rechtvaardigt. De gemeente moet in elk afzonderlijk geval opnieuw de afweging maken of cameratoezicht evenredig is aan doel dat bereikt moet worden. Dat kan bijvoorbeeld door op plaatsen te overwegen camera's alleen op gezette tijden aan te zetten (bijvoorbeeld tussen zonsondergang en zonsopgang).

Subsidiariteit

Wanneer een veiligheidsprobleem ook met andere maatregelen dan cameratoezicht kan worden opgelost, is de gemeente verplicht om voorrang te geven aan de maatregel die het minste inbreuk maakt op de persoonlijke levenssfeer van burgers in de openbare ruimte. Wanneer bijvoorbeeld extra surveillance of aanpassing van de straatverlichting hetzelfde effect heeft, kiezen we niet voor cameratoezicht. Dit doen we alleen als de overige maatregelen onvoldoende effect hebben gehad.



Bijlage 3 ANPR Kilweg en IJsselmondse Knoop.

