

INTERVIEW **Bouwen aan sociale veiligheid**

# VEILIGHEID VERGT MEER DAN EEN GOED ONTWERP ALLEEN

**In Nederland wordt te simplistisch gedacht over sociale veiligheid in de gebouwde omgeving. Volgens stedenbouwkundig adviseur en ontwerper Rob van der Bijl richt de aandacht zich onverantwoord veel op de vorm, zonder dat stil wordt gestaan bij het gebruik en het beheer. “Het resultaat: gebouwen en openbare ruimten die ver onder het gewenste veiligheidsniveau uitkomen.”**

## door Robbie Keus

Er wordt in Nederland volgens Van der Bijl nog steeds te makkelijk gedacht over sociale veiligheid. “Het valt me op dat binnen het kennisdomein sociale veiligheid in de gebouwde omgeving bar weinig nieuwe inzichten zijn ontwikkeld. De principes hoe om te gaan met deze problematiek zijn nauwelijks veranderd als je ze vergelijkt met vijftientig jaar geleden. Men gaat heel vaak uit van een causaal verband tussen de manier van inrichten en vormgeven en de mate van veiligheid. Daarbij wordt een belangrijke factor nog steeds over het hoofd gezien: het gebruik. Terwijl juist de vorm van de openbare ruimte én het gebruik van die ruimte samen de veiligheidsprestatie bepalen. Er is een goed ontwerp nodig dat gebaseerd is op het uiteindelijke gebruik. Alleen zó kan een ruimte een goede veiligheidsprestatie neerzetten.” Van der Bijl neemt de Amsterdamse Bijlmer als voorbeeld. “Daar was de gedachte: ‘als we de hoogbouwflats vervangen door een ander woontype, dan lossen de problemen vanzelf wel op’. Maar dat is natuurlijk niet het geval. Veiligheid is een prestatie die alleen goed is als de vorm, het gebruik en het beheer op elkaar zijn afgestemd. Als je een mooi wooncomplex

ontwerpt en je laat hier vervolgens mensen in wonen met een totaal andere wooncultuur, dan ontstaan er problemen. Hetzelfde geldt voor een goed ontworpen parkeergarage waar geen beheer is, zodat criminelen het kunnen gebruiken om er auto’s om te katten.”

## CHECKLISTS

Ook de checklists die aangeven hoe het ervoor staat met sociale veiligheid op een locatie, besteden in Van der Bijls optiek te weinig aandacht aan het gebruik. “Door middel van checklists wordt gekeken of er in het ontwerp wel genoeg verlichting is aangebracht, of er vluchtwegen zijn, noem maar op. Als aan alle eisen van de lijst is voldaan, moet alles goed komen. Maar zo eenvoudig is het niet. Het probleem met die checklisten is dat ze veel te algemeen van aard zijn. Vuistregels werken niet bij specifieke locaties. En in zekere zin zijn alle locaties specifiek. Op zich zijn vuistregels – zoals bijvoorbeeld goede zichtbaarheid – heel zinnig. Maar goede zichtbaarheid alleen voorkomt sociale onveiligheid niet. Dat heeft met veel meer, vaak externe factoren, te maken. Men zou veel meer gebruik moeten maken van ervaringen. Zoek vergelijkbare situaties in het land, kijk welke

&gt;&gt;

**ROB VAN DER BIJL**

Rob van der Bijl is stedenbouwkundig adviseur en ontwerper. Hij werkt al sinds eind jaren 80 aan sociale veiligheid, en adviseerde bijvoorbeeld jarenlang de Haagse politie. De laatste jaren is hij met name actief op het snijvlak van infrastructuur en stedenbouw. In dit verband is hij onder meer betrokken bij Light Rail-projecten in diverse plaatsen in Nederland. Hij heeft een groot aantal binnen- en buitenlandse artikelen gepubliceerd, evenals enkele boeken. Op dit moment is Van der Bijl een van de redacteurs van een nieuw Handboek Sociale Veiligheid.

Van der Bijl is samensteller en beheerder van [Veiligwonen.nl](http://Veiligwonen.nl) – een website gespecialiseerd in beheer en veiligheid van de gebouwde omgeving, in het bijzonder woningbouw, gebouwen, openbare ruimte, infrastructuur, openbaar vervoervoorzieningen, alsmede stedenbouw. Onderdeel van de website is de database Predore die een overzicht geeft van geschikte precedentes op het gebied van sociale veiligheid in de gebouwde omgeving. Van der Bijl wil hiermee beleidsmakers, onderzoekers en ontwerpers die werkzaam zijn op het gebied van gebouwde omgeving en veiligheid ondersteunen ([www.veiligwonen.nl/predore](http://www.veiligwonen.nl/predore)).

problemen daar speelden en ga na hoe die zijn opgelost. Dat sluit ook aan bij de werkwijze van een ontwerper. Als je een school voor zeshonderd leerlingen moet ontwerpen, zoek je ook naar praktijkvoorbeelden van scholen met vergelijkbare programma's en in vergelijkbare situaties."

**SLIM ONTWERP**

Van der Bijl ziet wel een omslag ontstaan in de denkwijze over sociale veiligheid in de gebouwde omgeving. "Ik denk dat het accent in de toekomst steeds meer op het gebruik en het beheer van het gebouw of de omgeving komt te liggen. Men ziet steeds vaker in dat je door een slim ontwerp uiteindelijk veel beheerskosten kunt elimineren. Een ander positief punt is dat veiligheid steeds integraler wordt opgepakt. Er wordt niet meer naar een locatie gekeken, maar veel meer naar de hele omgeving. Dan blijft het alleen nog een uitdaging om het deelaspect sociale veiligheid ingepland te krijgen in de toch al ingewikkelde planning van het bouwproces. Bij een bouwproject heb je te maken met een veelheid aan eisen op het gebied van bouwvoorschriften, milieu, brandveiligheid en ga zo maar door. Het pakket is enorm en een deel van de eisen is zelfs tegenstrijdig. Zo zijn bepaalde eisen op het gebied van brandveiligheid helemaal niet compatibel met de eisen op het gebied van sociale veiligheid. Berucht is het voorbeeld van de in- en uitgangen. Voor de sociale veiligheid wil je het aantal entrees tot een minimum beperken, zodat je het goed kunt beheren. Voor de brandveiligheid wil je het aantal vluchtwegen echter maximaliseren. Daar moet je in het bouwproces een gulden middenweg in zien te vinden en dat valt soms niet mee."

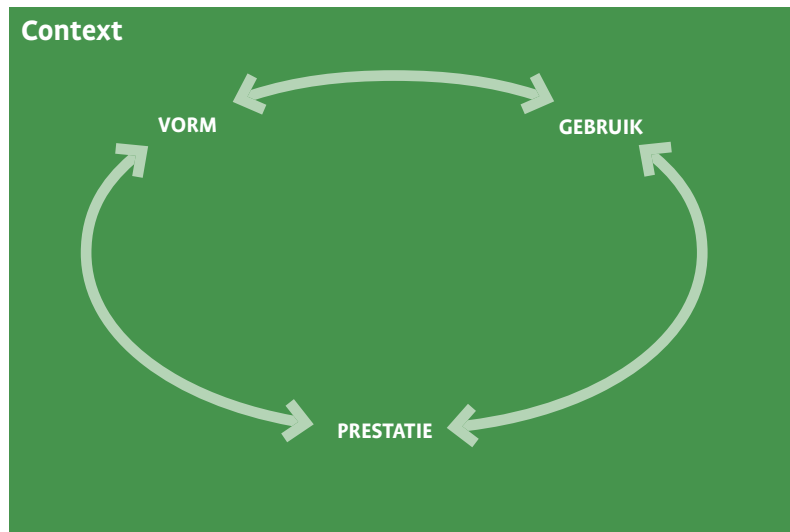
**COMMERCIELE PARTIJEN**

De grootste omslag op het gebied van sociale veiligheid ziet Van der Bijl bij de commerciële partijen ontstaan. "Woningcorporaties, OV-bedrijven en beheerders van parkeergarages hebben een enorme verbetering gemaakt. Deze partijen, die verantwoordelijk zijn voor bepaalde delen van de gebouwde omgeving, hebben de afgelopen decennia veel expertise opgebouwd. Neem de parkeergarages, die zijn qua opzet en beheer enorm vooruit gegaan. Ook de woningcorporaties zijn zich veel nadrukkelijker gaan bemoeien met de sociale veiligheid. Stuk voor stuk gaat het om domeinen met een commercieel belang. Het is heel helder wie de probleemeigenaar is. Als reizigers geen gebruik maken van de metro, omdat de stationsomgeving als onprettig wordt ervaren, dan kost dat een OV-bedrijf omzet. Hetzelfde geldt voor een slecht ontworpen en onbeheerde garage. Wat opvalt is dat deze partijen gebruik maken van de ervaringen die ze in het verleden hebben opgedaan."

**"Bepaalde eisen op het gebied van brandveiligheid zijn helemaal niet compatibel met de eisen op het gebied van sociale veiligheid"**

**GEMISTE KANS**

Dit leren van fouten uit het verleden, wordt volgens Van der Bijl op andere terreinen veel te weinig gebruikt. "Een gemiste kans. Vooral als het gaat om openbare ruimten is er vaak geen duidelijke probleemeigenaar of belanghebbende. Bij het ontwerp en beheer zijn veel verschillende partijen



betrokken. Daardoor wordt er heel gefragmenteerd gewerkt. In het beste geval werken de partijen samen, in het slechtste geval werken ze elkaar tegen. Een park kan nog zo veilig ontworpen worden, als het groen niet wordt onderhouden, zal er op termijn een onveilige situatie ontstaan. Dat is jammer en onnodig. Er zijn in Nederland legio voorbeelden van parken waarvan het ontwerp, gebruik en beheer tot in de puntjes verzorgd is. Maak gebruik van die kennis.”

#### **SOCIALE SEGREGATIE**

Ondanks het feit dat Van der Bijl veel positieve veranderingen ziet, baren twee ontwikkelingen binnen de gebouwde omgeving hem zorgen. “Mijn grootste zorg is dat het veiligheidsissue doorschiet. Rijke mensen creëren afgeschermd woongebieden, die de veiligheid moeten garanderen. Afgegrensdde privégebieden als enclaves binnen een wijk. Je creëert zo een sociale segregatie tussen zij die wel een hek kunnen betalen en zij die dat niet kunnen.

“Als reizigers geen gebruik maken van de metro, omdat de stationsomgeving als onprettig wordt ervaren, dan kost dat een OV-bedrijf omzet”

Dat is het begin van een neerwaartse spiraal in een wijk. Degenen die zich sociale veiligheid kunnen veroorloven wonen in fraaie buurten, afgezonderd van de rest van de stad. Voor deze *gated communities* betaalt de rest van de omgeving de prijs, omdat de veiligheidsproblemen van de hele

wijk nu alleen op hun schouders komen te liggen. In de enclave is het gezellig en veilig. De problemen zijn elders in de stad.”

#### **TECHNOCRATISCHE BENADERING**

Als tweede gevaarlijke ontwikkeling noemt Van der Bijl de steeds technocratische benadering van het veiligheidsprobleem. “De nadruk ligt op betere sloten, grotere hekken en meer camera’s. Hoe ver kun je dat doorvoeren? Op een gegeven moment heb je het dan niet meer over veiligheid, maar over beveiliging. Ik denk dat deze benadering op de langere termijn tot veel grotere veiligheidsproblemen zal leiden. Bijvoorbeeld door een verharding van de criminaliteit. Dat kun goed zien aan steden als Warschau en Johannesburg waar de onveiligheid vooral met technopreventie wordt

“De nadruk ligt op betere sloten, grotere hekken en meer camera’s. Hoe ver kun je dat doorvoeren?”

aangepakt. Daar zie je dat de modus operandi van criminelen verandert. De criminaliteit wordt harder, omdat het verkrijgen van de buit wordt bemoeilijkt. Vroeger werd een auto voor de deur gestolen, als dat zonder een autosleutel niet meer kan, komen ze je huis in om dat sleutelteje op te eisen.” <<