

The DSP logo is a white, bold, sans-serif font on a black rectangular background. The letters 'D', 'S', and 'P' are connected and have a modern, clean design.

DSP

The background image shows a campus scene at dusk or dawn. A dark green scooter with a black storage box on the back is parked on a paved area. The scooter has the word 'felix' written on the side. In the background, there are several multi-story apartment buildings with balconies, a grassy area, and a tree. The sky is filled with soft, colorful clouds in shades of orange, yellow, and blue.

Notitie Sociale Veiligheid Campus/Spoorwegstraat Haarlem

Paul van Soomeren, Paul van Egmond

Contactgegevens

5 januari 2024

Paul van Soomeren

pvansoomeren@dsp-groep.nl

020-6257537

Paul van Egmond

pvanegmond@dsp-groep.nl

Alle foto's in deze notitie zijn gemaakt door Paul van Soomeren eind november 2023 met uitzondering van de foto van de Daphne Schippersbrug in hoofdstuk 3.

Foto voorzijde: Schoonzicht/ Veldzigtlaan.

Inhoud

1	Inleiding	4
2	Principes/eisen Veilig Ontwerp en Beheer	7
2.1	Eisen algemeen	7
2.2	Eisen zoals opgenomen in het Masterplan	8
3	Advies Sociale Veiligheid: Quick Scan	10
3.1	De langzaamverkeersroute	11
3.2	Om-/onthekken	19
3.3	Overig (Zijlweg 245/Veiligheidsbeleid onderwijs instellingen)	22
4	Tot slot	24
	Bijlagen	
	Bijlage 1: Leefbaarheid en Veiligheid: Veilig Ontwerp en Beheer en CPTED	25

1

Inleiding

De gemeente Haarlem staat de komende jaren voor een stevige huisvestings- en ontwikkelopgave en heeft daarom meerdere ontwikkelzones aangewezen. Eén van die zones is Zijlweg-West. In dit gebied zullen woningen in combinatie met voorzieningen komen en als centrale en verbindende as een aantrekkelijke groene langzaamverkeersroute die het Centrum van Haarlem met Overveen/duinen verbindt.

De gemeente Haarlem heeft aan DSP-groep (www.DSP-groep.nl; kortweg: DSP) gevraagd te kijken naar de sociale veiligheid in de huidige situatie en in de nieuwe plan/visie ontwikkeling. Sociale veiligheid in ontwerp en beheer zou goed geborgd kunnen worden via een Veiligheidseffectrapportage (VER) en het laten meelopen van een expert sociale veiligheid (RCE¹) bij de verdere planontwikkeling. Dat vergt een flinke doorlooptijd en investering in tijd en geld.

Om voor een beperkt gebied (Campus + Spoorwegstraat) een indicatief eerste beeld te geven over de belangrijkste aspecten van sociale veiligheid, kreeg DSP op 23 november 2023 opdracht van de gemeente Haarlem om een eerste QuickScan uit te voeren naar sociale veiligheid. Vooralsnog heeft DSP-groep zich daarbij beperkt tot twee van de zes ontwikkellocaties uit de ontwikkelzone Zijlweg-West: het Campusterrein met Inholland en het Nova College (kortweg: Campus) en de Spoorwegstraat en omgeving (op het kaartje hieronder het gebied tussen het spoor naar Overveen/Zandvoort en de Zijlweg). Daarbij hebben we het concept-Masterplan (versie december 2023; 231205) als uitgangspunt genomen.



¹ Een RCE is een gecertificeerde expert op het terrein van CPTED (Crime Prevention Through Environmental Design) oftewel Veilig Ontwerp en Beheer (zie ook <https://www.svob.nl/kwaliteitskeurmerk/erkenningen/>). Deze aanpak is internationaal vastgelegd in standaarden als de ISO 22341:2021 en de Europese norm CEN/TS 14383-2:2022 en voor scholen/educatieve instituties CEN/TS 14383-6:2022. Zie voor Nederland ook de VER; Veiligheidseffectrapportage (zie https://hetccv.nl/app/uploads/2023/08/221221_VER1.pdf voor meer details). In de bijlage hebben we meer gedetailleerde informatie opgenomen over dit onderwerp.

De focus ligt hierbij op het om-/onthekken van het campusterrein (en mogelijke overlast die daardoor met name in aangrenzende buurten kan ontstaan)² en de langzaamverkeersverbinding door het campusterrein.



Pand Zijlweg 245 ingang Schoonzichtlaan (Schouw 28-11-2023)

Het terrein bestaat deels uit gebouwen en voorzieningen van Inholland, Nova College en Duwo, maar ook woningen, woningblokken, garageboxen en het pand Zijlweg 245 (zie foto) maken deel uit van het gebied. Met gemeente, provincie, maar natuurlijk ook de omwonenden en de gebruikers (waaronder studenten/docenten/ bezoekers) van het gebied, zijn dit dus belangrijke stakeholders.

In de ontwikkelzone komen er tussen de 600 en 900 woningen bij, wat bij een gemiddelde woningbezetting van 2,1 een kleine 2000 nieuwe bewoners oplevert. Daarnaast is de langzaamverkeersroute bedoeld om – ook voor de nieuwe gebruikers – te voorzien in een comfortabele wandel- en fietsroute, want in het kader van de mobiliteitstransitie zet Haarlem in op meer ruimte voor de fietser en voetganger.

Er zal dus sprake zijn van een intensief gebruik van de langzaamverkeersroute.

² Uitvraag: (1) Advies over het (deels) om- of onthekken van Campus en de verbinding(en) met aangrenzende buurt(en). (2) Advies over sociale veiligheid en voorkomen overlast langs de nieuwe langzaamverkeersroute

Bij sociale veiligheid is het coalitie programma (2022-2026) van de gemeente van belang. Daarin is expliciet 'veiligheid' als onderwerp opgenomen:

“Op straat moet iedereen zich vrij en veilig voelen. Hierbij zoeken we continu de balans tussen preventie en hulp enerzijds en het aanpakken van strafbare feiten anderzijds. Er is op straat een toename van drugscriminaliteit, van overlast en vandalisme in bepaalde buurten, en van onveiligheid voor LHBTI'ers.”

Uitgangspunt bij elk ontwerp- en beheerplan moet dus zijn dat “Op straat iedereen zich vrij en veilig moet voelen”; het moet er veilig zijn voor iedereen en men moet zich in de openbare ruimte ook veilig voelen³. Het gaat om (zie ook de vraag van de gemeente Haarlem aan DSP):

“Een veilige route tussen Haarlem en strand + een campusterrein dat zich opent naar de omgeving versus rustig wonen in de stad. Ofwel een stadsbelang versus een buurtbelang.”

Daarbij is 100% veiligheid overigens een illusie, maar het gaat er in essentie om dat het op straat – in de openbare ruimte – zo veilig mogelijk is en voelt.

Een bewezen effectieve strategie daarbij is om bij het (her)ontwerp van een gebied – dus ook het campusgebied in Haarlem – de principes van Veilig Ontwerp en Beheer te volgen. Deze aanpak is in diverse nationale handboeken en instrumenten en in internationale normen vastgelegd en uitgewerkt (zie bijlage en zie noot 1).

³ Er is sprake van een losse koppeling tussen feitelijke veiligheid (slachtofferschap ten gevolge van feitelijk plaatsvindende criminaliteit) en onveiligheidsgevoel. Soms kan men zich door de specifieke eigenschappen van een plek onveilig voelen, terwijl er feitelijk geen slachtoffers vallen. Gevoel heeft echter vaak wel reële consequenties: mensen gaan bijvoorbeeld een plek mijden, waardoor daardoor juist bij een gebrek aan informele sociale controle echte onveiligheid kan ontstaan.

2 Principes/eisen Veilig Ontwerp en Beheer

2.1 Eisen algemeen

Sociale Veiligheid omvat zoals gezegd niet alleen feitelijk plaatsvindende criminaliteit (strafbare feiten volgens het Wetboek van Strafrecht zoals inbraken, vandalisme, geweld, diefstal, seksueel geweld, e.d.), maar ook overlast/hinder en gevoelens van (on)veiligheid. Het gaat dus om feiten **en** gevoel: veiligheid en leefbaarheid. Een bewezen effectieve aanpak op dit terrein is Veilig Ontwerp en Beheer. Hierbij wordt bij ontwerp, bouw, inrichting en beheer van de gebouwde omgeving expliciet nagedacht over sociale veiligheidsrisico's. Internationaal wordt dit vakgebied benoemd als Crime Prevention through Environmental Design (afgekort CPTED; spreek uit als Sep-Ted). In Nederland gebruikt men veelal de ZETA richtlijnen: zichtbaarheid, eenduidigheid, toegankelijkheid en aantrekkelijkheid (een indikking van de uitgebreidere serie CPTED principes; zie bijlage 1).



ZETA in meer detail

- **Zicht**
 - Zien en gezien worden (of gehoord worden)
 - Licht/verlichting
 - Camera's (die echt zien en reageren)
- **Eenduidig**
 - Eigenaarschap (privé/semi privé/semi openbaar/openbaar)
 - Duidelijke routing/markering (waar kan/moet ik heen?)
- **Toegankelijk**
 - Routing
 - Oriëntatie
 - Vluchtwegen
 - Afsluiten/ontoegankelijk maken
- **Aantrekkelijk**
 - Schoon en heel
 - Prettig, goed verlicht (soort licht)
 - Wind, zon, klimaat



Zichtbaarheid: creëer zichtlijnen, overzichtelijkheid, verlichting, camera's en een bepaalde kleinschaligheid. Dit geeft een gevoel van zien en gezien worden, horen en gehoord worden en kennen en gekend worden. Zichtbaarheid stelt ons in staat om te zien wat zich afspeelt in een omgeving en erop te vertrouwen dat anderen ons zien en in staat zijn te helpen indien nodig.

Eenduidigheid: maak de status, functie en eigenaarschap van een gebied duidelijk en herkenbaar. Heldere grenzen en eenduidige routing creëren een gevoel van territorialiteit, controle en veiligheid, omdat het mensen in staat stelt zich te oriënteren en de omgeving te begrijpen.

Toegankelijkheid: zorg ervoor dat ongewenste gebruikers met bouwkundige - en soms louter symbolische maatregelen zoals poorten of welkom borden - buiten de deur en de buurt worden gehouden. Daarnaast draait 'toegankelijkheid' om het bereikbaar en toegankelijk maken van plekken voor gewenste gebruikers. Bijvoorbeeld spelende kinderen, ouderen, personen met een fysieke of visuele handicap en natuurlijk ook de hulpdiensten.

Aantrekkelijkheid: straal in het ontwerp en bij het beheer bepaalde gedragsnormen uit. Sociale veiligheid is gebaat bij een schone en 'hele' omgeving waar zichtbaar zorg en aandacht aan is en wordt besteed. Onder aantrekkelijkheid valt ook een aantrekkelijk functieaanbod voor diverse gebruikersgroepen.

2.2 Eisen zoals opgenomen in het Masterplan

In het Masterplan (concept versie eind 2023) zijn al enkele – over het algemeen vrij algemeen geformuleerde – eisen over sociale veiligheid te vinden:

Concept-Masterplan, pagina 42:

De openbare ruimte is dag en nacht veilig en wordt zodanig ingericht dat overlastplekken worden voorkomen.
(.....)

4.3.1 Sociaal veilige openbare ruimte Eisen

- ☉ 's Avonds en 's nachts worden de openbare ruimte en collectieve ruimten voldoende verlicht. Dit wordt aangetoond met een verlichtingsplan en lichtberekening. Zie voor specifieke richtlijnen beleidsplan openbare verlichting.
- ☉ Alle plekken in de openbare ruimte, waaronder de plekken tussen de gebouwen zijn goed zichtbaar vanaf de openbare ruimte en vanuit de omliggende bebouwing (voldoende zichtrelaties).
- ☉ Collectieve ruimten zijn goed toegankelijk voor de beoogde gebruikers en ontoegankelijk voor ongewenste bezoekers.

Pagina 48:

4.4.1 Sociaal veilige en toegankelijke gebouwen

Randvoorwaarde

- ☉ Gebouwen en onderdelen daarvan, waaronder de garages, stallingen en verbindingstunnels, voldoen aan het Politiekeurmerk.

Eisen

- ☉ Eisen ten aanzien van de sociale veiligheid van plinten, hoofdentrees, parkeergarages, fietsenstallingen en bergingen zijn verwerkt in de eisen genoemd onder de desbetreffende sub paragrafen.
- ☉ Toegankelijkheid. Gebouwen en openbare buitenruimten moeten toegankelijk zijn voor personen met een handicap. Voor bouwwerken staan hiervoor eisen in het Bouwbesluit per 1 januari 2023 in het Besluit bouwwerken leefomgeving.

De in het concept-Masterplan opgenomen eis voor nieuw te bouwen gebouwen om te voldoen aan het Politiekeurmerk® (zie hierboven) is een belangrijke en nuttige eis.

Zie voor het Keurmerk nieuwbouw: Handleiding 2020 (<https://www.politiekeurmerk.nl/portfolio/pkvw-handleiding-nieuwbouw-2020/>).⁴

Voor de volledigheid wijzen we ook nog even op de Politiekeurmerk bestaande bouw: Handleiding 2020 (<https://www.politiekeurmerk.nl/portfolio/pkvw-handleiding-bestaande-bouw-2020/>).

De focus van het Politiekeurmerk ligt overigens heel sterk – maar niet alleen – op het delict (woning) inbraak⁵.



Terrein van het Nova College naar het Oosten (Regentesse-/Prinsesselaan) gezien (Schouw 28-11-2023)

⁴ Waarbij ook de Handleiding veilige omgeving nog van belang kan zijn (<https://www.politiekeurmerk.nl/wp-content/uploads/2021/07/231107-Veilige-Omgeving-LR-1.pdf>).

⁵ Een delict dat volgens de politie niet of nauwelijks in het plangebied voorkomt.

3 Advies Sociale Veiligheid: Quick Scan

De vraag van de gemeente Haarlem aan DSP was om een eerste blik te werpen vanuit het oogpunt van sociale veiligheid op het om-/onthekken van het campusterrein en naar de langzaamverkeersverbinding (voor voetganger en fietser) door het campusterrein.

Vanuit DSP heeft eind november in de middag (licht) en vroege avond (donker) een uitgebreide schouw (met fotoshoots) plaatsgevonden in het hele plangebied (Campus en Spoorwegstraat en omgeving) en bij de aantakkingen buiten het plangebied in de totale route 'centrum-duinen':

- 🕒 Garenkokerskade – aan twee kanten - tot en met de Katoenbrug over de Kinderhuissingel naar de Nieuwe Gracht en de Kinderhuisbrug.
- 🕒 De twee takken van de Bijdorplaan naar de Bloemendaalseweg (via Inholland terrein of Vijverpark, of via de Zijlweg).

Bij deze schouw hebben we ook - als het ware vanzelf⁶ - een aantal bewoners en gebruikers gesproken die soms meer informatie konden geven. Daarnaast hebben we alle beschikbare documenten gescand (concept-Masterplan + diverse voorliggende documenten, onderzoeken en presentaties) en zijn er (telefonische) gesprekken gevoerd met vertegenwoordigers van het Nova College en Inholland⁷. Op 15 december vond in Haarlem daarnaast nog een overleg plaats waaraan politie, de gebiedsverbinder en OOV-Haarlem deelnamen. Hierbij is met name ingezoomd op veiligheidsvragen die nu in het gebied spelen⁸. Op basis hiervan is een concept notitie gemaakt (versie 20-12-2023) die naar voornoemde respondenten voor commentaar is gestuurd. De commentaren zijn verwerkt in deze versie van januari 2024.

In dit hoofdstuk – het DSP-advies op basis van de quick scan - gaan we eerst in op de belangrijkste aspecten van sociale veiligheid (en soms ook verkeersveiligheid) van de langzaamverkeersroute (3.1) en de belangrijke onderdelen daarin: route in het plangebied (3.1.1), brug (3.1.2) en bij de aantakkingen buiten het plangebied (3.1.3). Vervolgens besteden we aandacht aan het om-/onthekken van het campusterrein (3.2) en tenslotte benoemen we in 3.3 nog twee overige aandachtspunten (Zijlweg 245 en het veiligheidsbeleid van de onderwijsinstellingen).

Besef overigens dat de plannen nog in ontwikkeling zijn (het is 'work in progress') en dat ook dit advies over de sociale veiligheidsaspecten van die plannen dus niet meer dan een voorlopig advies kan zijn.

⁶ Zodra je als 'schouwer' lopend en fietsend foto's en aantekening maakt, komen er altijd mensen op je af om te vragen wat je doet en hoe dat zit. Een gesprek volgt dan vanzelf. Ook spreek je als schouwer soms mensen aan op straat. Dit laat onverlet dat een echte schouw met bewoners/gebruikers een veel uitgebreidere aanpak vergt, waarbij ook bepaald wordt waar de focus op zal liggen. Dat kan bijvoorbeeld straatintimidatie zijn (<https://www.dsp-groep.nl/projecten/inclusieve-buurtschouw-straatintimidatie/>), maar ook het veiligheidsgevoel, of zichtbaarheid/verlichting. Zie ook de Europese norm CEN/TS 14383-2:2022 en zie internationaal ook: <https://efus.eu/topics/audits-methodology/the-efus-safety-audit-guide-a-guide-to-better-understand-new-challenges-in-urban-security/>

⁷ Hoofd bedrijfsvoering en manager integrale veiligheid.

⁸ Deze veiligheidsanalyse was heel nuttig, maar heeft zich beperkt tot een gesprek over de veiligheidsrisico's in het gebied zonder dat daarbij bijvoorbeeld aangiften en meldingen bij de politie goed geanalyseerd zijn en gekeken is naar de incidenten registraties van de onderwijsinstellingen.

3.1 De langzaamverkeersroute

De langzaamverkeersroute is een doorgaande fiets- en wandelroute die van het centrum naar Overveen/duinen gepland is. Een belangrijk deel daarvan ligt in het plangebied (Campus/Spoorwegstraat; zie 3.1.1) en een deel ligt oostelijk en westelijk daarvan buiten het plangebied (zie 3.1.3). In de route is een brug over de Randweg gepland (zie 3.1.2). In het concept-Masterplan wordt gesproken van een 'belevingsroute'.

3.1.1 In het plangebied: verbindingroute of belevingsroute?

In deze paragraaf zoomen we in op de route in het plangebied. Het Masterplan (concept eind 2023, pagina 21) spreekt over de langzaamverkeersverbinding als een 'belevingsroute':

“De belevingsroute wordt gevormd door een doorlopende fietsroute die vanuit de binnenstad naar Overveen leidt en langzaamverkeer verbindingen die Zijlweg-West met de stad verknoopt. Hierbij worden er enkele ontbrekende schakels in het netwerk toegevoegd. De belevingsroute is een dwaalmilieu en vervangt niet de doorgaande snellere routes voor de fietser. Langs de route bevinden zich plekken voor rust, ontmoeting en recreatie, en wisselend programma. Ook de campus maakt onderdeel uit van deze belevingsroute.”



De onderste doorgaande lijn is de Zijlweg. Daarboven slingert de nieuwe langzaamverkeersroute met brug over de Randweg (Randweg = verticale dubbele stippellijn)

Een belevingsroute is natuurlijk ook gewoon een verbindingroute en tegenwoordig geldt bij elke langzaamverkeersroute dat er sprake is van (grote!) snelheidsverschillen. Het gaat om voetgangers, hardlopers, 'gewone' fietsers, elektrische fietsers, fat-bikers, skaters, al dan niet elektrische bakfietsers en nog diverse andere weggebruikers⁹. Het betreft dus een enorme range die gaat van (heel) snel tot (heel) langzaam. Dit punt werd overigens ook door de deelnemers aan het overleg van 15-12-2023 genoemd: de snelheidsverschillen kunnen enorm zijn.

Er is weliswaar een snelle fietsverbinding over de Zijlweg, maar die is hier en daar (heel) smal en kent vertragende kruispunten (met name Randweg). Opvallend is dat bij de Zijlweg nu al op verschillende plekken op het fietspad tegen de geldende verkeersrichting in gefietst wordt.

De nieuw te ontwerpen langzaamverkeersverbinding kan/zal voor velen ook de snelste verbinding gaan vormen. Dat geldt met name voor (nieuwe) bewoners en de studenten van Inholland en het Nova College die van en naar het centrum gaan (inclusief de route via Kenaupark naar het station).

Meer specifiek vanuit oogpunt sociale veiligheid komen we tot de volgende algemene aanbevelingen:

- ① Maak de langzaamverkeersroute niet te bochtig, zorg voor goede verlichting¹⁰ en waar mogelijk zicht uit woningen of van voorbijgangers (zicht van fiets <-> voetganger). Zie in hoofdstuk 2 de ZETA-eisen onder zichtbaarheid. Oppassen dat combinatie groen/bomen en verlichting optimaal is en over de jaren ook zo blijft (groeïend groen zit soms na enige tijd licht in de weg)¹¹.
- ① Het brede profiel (concept-Masterplan eind 2023, pagina 30) voor de Bijdorplan en Veldzichtlaan is prima vanuit het oogpunt van sociale veiligheid. Parkeren kan elders, maar zorg wel voor mogelijke toegankelijkheid voor hulpdiensten (voor woningen, Inholland en sportschool).
- ① De exacte routing van de langzaamverkeersverbinding op het terrein van het Nova College is nog niet zeker (er zijn overigens meer alternatieven voor deze verbinding). Op het terrein van het Nova College zijn sociale ogen die de langzaamverkeersroute kunnen bekijken van groot belang (er is daar immers nu geen woonbebouwing). Er zijn op het terrein van het Nova College nieuw te bouwen woningen gepland. Zorg daarbij voor een goede locatie en een goed ontwerp vanuit het belang van sociale veiligheid. Vooral zicht vanuit de (woon)bebouwing op de langzaamverkeersroute is hier van belang (zie ook verderop bij de brug in paragraaf 3.1.2).
- ① Onderdeel van de route wordt ook het plein voor de Albert Heijn in de Delftstraat. Op dat plein in nu nauwelijks zicht vanuit woningen en informele sociale controle. Dit geldt zeker in de avonden na sluitingstijd van de winkels. In het donker oogt het plein qua sociale veiligheid niet echt vriendelijk. De exacte detaillering van de route is ook hier weer van groot belang.

⁹ Denk ook bijvoorbeeld nog aan rustig lopende of stilstaande honden-uitlaters, iemand achter een rollator, of denk aan een Canta waarvoor de regels van een scootmobiel gelden; je mag met een Canta op de weg, fietspad en trottoir rijden.

¹⁰ Zie bijvoorbeeld de eis uit het Politie Keurmerk Veilig Wonen® (nieuwbouw K1). Zo is bijvoorbeeld de gelijkmatigheid van de verlichting van groot belang.

¹¹ We zijn ons er overigens van bewust dat de eis voor 'zo min mogelijk bochten' vanuit het oogpunt sociale veiligheid, kan botsen met de verkeerveiligheidseis om middels bochten te voorkomen dat er met al te grote snelheden gereden worden (fat bikes/elektrische fietsen).

- De verbinding van het terrein van het Nova College naar de woonbuurt (Regentesselaan) bestaat nu uit een gevlochten hekwerk verstopt – vanaf Regentesse-/Prinsesselaan – in het groen (foto rechts en foto in 3.2). De verbinding Nova College-Regentesselaan 'openmaken' is vrij eenvoudig, maar voor de bewoners geeft dat natuurlijk meer drukte en mogelijke problemen (zie hierover paragraaf 3.2; om-/onthekken). Het hekwerk over de hele lengte weghalen, maakt het uitzicht van de bewoners van de Prinsesselaan er niet leuker op met nu zicht op een kale saaie



parkeerplaats: zie de foto hieronder links (parkeerplaats foto genomen vanaf Nova College). Overigens verdwijnt in de plannen deze parkeerplaats en wordt het parkeren opgelost door een parkeerhub aan de rand van de Zijlweg (naast het hoofdgebouw van het Nova College). Zicht vanuit woningen op de langzaamverkeersverbinding is er na het verdwijnen van het hek in



ieder geval wel. In de plannen is op (een deel van) de parkeerplaats een gebouw voorzien. Pas op dat dit gebouw niet te veel zicht gaat wegnemen op de langzaamverkeersroute. Voor bewoners zal een gebouw of een parkeerplaats weinig uitmaken. Een goeie – in de ogen van de bewoners van Regentesse-/Prinsesselaan – detaillering en vormgeving van gebouwen en terreinen waar zij zicht op krijgen is van belang.

- Zowel Inholland als het Nova College hebben een goed en effectief veiligheidsbeleid in de gebouwen, maar ook op het terrein (bij het Nova College vertoont de registratie van incidenten een duidelijk dalende trend naar nul incidenten in 2023¹²). Er wordt (Arbo) gewerkt met Risico Inventarisaties en Evaluaties (RIE). Het veiligheidsbeleid van de onderwijsinstellingen omvat echter nog niet ook de routes die studenten van en naar de onderwijsinstelling nemen. Dat zou wel een nadere verkenning verdienen (zie ook 3.3). Er is contact geweest met het Nova College (directeur bedrijfsvoering) en Inholland (manager Integrale veiligheid). We hebben de mogelijkheid besproken om ergens in 2024 - als er meer duidelijkheid is over de langzaamverkeersroute en brug - met een groep van het Nova College en Inholland (veiligheidskundige/-coördinator, bedrijfsvoering) naar mogelijke voor- en nadelen te kijken. Sowieso geldt dat een populatie van ongeveer 4000 studenten (Nova College) en studenten van Inholland aanleiding kan/zal zijn voor overlast in omliggende woonwijken. Er moet nagedacht worden over hoe dat in de definitieve planvorming zoveel mogelijk vermeden kan worden. Voorzieningen met een goed aanbod voor jongeren (snackbar, supermarkt, hang en rookplek) zouden moeten voorkomen dat de leerlingen – met name in pauzes/tussenuren - in de woonwijken een probleem gaan vormen. Plekken voor die voorzieningen zijn bijvoorbeeld de brug en (nieuwe) bebouwing bij de aanlandingen van de brug (zowel oost als west). We komen hier in paragraaf 3.2 (om-/onthekken) op terug.

¹² Er schijnen overigens wel meldingen (aangiften?) te zijn over incidenten bij de politie. Dit zou bij een uitgebreidere analyse uitgediept moeten worden.

- De langzaamverkeersroute kent als essentieel onderdeel een brug over de randweg. Daarmee zouden het terrein van Inholland en van het Nova College verbonden worden. Zie hiervoor de hierna volgende paragraaf 3.1.2.

Samenvattende aanbeveling langzaamverkeersroute in het plangebied: zicht

Houd bij de langzaamverkeersroute rekening met de mogelijk (zeer) grote verschillen in snelheid; van de 'honden uitlatende rollator looper' tot de fat bikende student gehaast op weg naar het station.

Voor wat betreft sociale veiligheid is bij de langzaamverkeersroute in het plangebied het centrale begrip: zichtbaarheid.

Zorg voor zicht op de route overdag en 's-nachts. Dus zorg ook voor goede verlichting. Het plangebied is "bij duisternis helder, niet-verblindend en gelijkmatig verlicht. Uitgangspunt is dat mensen op enige afstand aan gedrag en lichaamshouding de intentie van andere personen kunnen waarnemen opdat zij kunnen beslissen door te lopen/fietsen of om te draaien."¹³

Zicht op de route is op veel verschillende manieren denkbaar: vermijd bochten, zorg voor levendige functies overdag/nacht (bijvoorbeeld bij de bochten op het Inholland terrein), zorg voor (nieuwe) woonbebouwing (bijvoorbeeld op het terrein van het Nova College), etc. Een nadere detaillering valt in dit stadium niet te geven en is afhankelijk van het exacte ontwerp en de detaillering van de langzaamverkeersroute.

Eis: de langzaamverkeersroute in het plangebied is verkeersveilig (verschillende snelheden) en is zowel bij licht als bij donker goed zichtbaar (zie hoofdstuk 2; zichtbaarheid)

3.1.2 Brug over de Randweg

Masterplan pagina 27: "Een belangrijk onderdeel om de twee campusedelen met elkaar te verbinden is een nieuwe brug over de Randweg. Deze brug kan zowel door voetgangers als fietsers worden gebruikt. De brug maakt onderdeel uit van de doorgaande belevingsroute. Om de hoogte te kunnen overbruggen over de Randweg is een helling van ongeveer 125 meter benodigd voor het fietspad. Om deze hellingbaan geen belemmering te laten zijn kan deze onderdeel uit maken van de nieuwe bebouwing. De brug biedt naast een doorstroomfunctie ook een belangrijke verblijfsfunctie; studenten van beide onderwijsinstellingen en bewoners kunnen elkaar hier ontmoeten."

Een van de referenties die hier genoemd wordt is de Daphne Schippersbrug over het Amsterdam Rijnkanaal in Utrecht die een fiets- en voetgangersbrug met een school en een plantsoen tot één samenhangend geheel van infrastructuur, architectuur en landschap integreert (zie foto volgende pagina).

¹³ Zie de eis O1 uit het PKVW veilige omgeving nieuwbouw, pagina 14 e.v. (https://www.politiekeurmerk.nl/wp-content/uploads/2021/07/210707-Veilige-Omgeving_LR.pdf).



Overigens heeft de Daphne Schippersbrug een hoogte van ongeveer 9 meter boven het water (NAP+86.5; KP+90.5), terwijl de hoogte van de brug over de Randweg ongeveer 5 meter moet zijn. Nog een belangrijk verschil is dat de Daphne Schippersbrug helemaal is ingebed in woonbebouwing van waaruit sociale controle op de brug en hellingbaan mogelijk is. Dit laatste is in Haarlem niet het geval: op het terrein van het Nova College is er geen enkele woonbebouwing (Regentesse-/Prinsesselaan is het dichtste bij) en aan de andere kant (Inholland/Duwo) is er wel enige woonbebouwing (zie foto op de cover), maar lijkt – afhankelijk van het gekozen tracé voor de brug en hellingbaan - zicht uit woonbebouwing ook niet over te houden.



Zicht op de gebouwen Nova College over de Randweg. De brug is ongeveer hier gepland.



Randweg iets meer naar links/noorden gezien met zicht op spoorbrug (hoogte 4 meter)

Masterplan pagina 33: *"Een verbeterde oversteekbaarheid van de kruising Zijlweg-Westelijke Randweg is essentieel voor een goede verbinding tussen landschap en centrum voor langzaam verkeer. Én een alternatieve verbindende route voor langzaam verkeer tussen Hogeschool Inholland en Nova College is gewenst voor de actualisatie van de Campus."*

Vanuit het oogpunt van sociale veiligheid geldt bij de brug ook weer dat er liefst zicht op is vanuit (woon) bebouwing (aan de Inholland kant ligt het pand Zijlweg 245) en dat er sprake is van een goede verlichting. Te overwegen valt (zie de referentie van de Daphne Schippersbrug) de mogelijkheden te bekijken voor woonbebouwing bij de (opgangen) van de brug. Dat zou langs het spoor kunnen (probleem geluid, maar daar valt iets aan te doen) en/of bijvoorbeeld in het verlengde van de Regentesselaan. De woonbebouwing ligt dan op het terrein van het Nova College en Duwo.

Het is van belang te beseffen dat het niet alleen om een brug gaat, maar dat met name aan twee kanten een talud/hellingbaan nodig is van 125 meter op het terrein van het Nova College (oostkant) en aan de westkant. Er wordt gesuggereerd dat de brug (en het talud) ook een verblijfsfunctie zou moeten krijgen, waarbij men waarschijnlijk refereert aan de Daphne Schippersbrug. Boven en vlak naast een weg als de Randweg met veel uitlaatgassen, lijkt ons dat minder gewenst voor de gezondheid al zou het misschien juist een goede rook/hangplek kunnen zijn. Het talud zou juist wel goed bruikbaar kunnen zijn om – denk ook aan mogelijke voorzieningen in de nieuwe gebouwen – jongeren een goede en leuke plek te geven.

Een nogal voor zichzelf sprekende eis bij de brug is tenslotte ook dat er geen zaken naar beneden gegooid kunnen worden van de brug op de Randweg en van de hellingbanen op lager gelegen terrein. Voorkom dus mogelijk smijtwerk. Het ontwerp van de brug moet daarin voorzien, maar ook bij de hellingbanen verdient dit punt aandacht.

Samenvattende aanbeveling brug: zicht, verblijfsruimte en voorkom smijtwerk

Ook voor de brug geldt, dat zicht op wat daar gebeurt van belang is (en bij duisternis dus verlichting). Besef dat de brug aan beide kanten een hellingbaan van ongeveer 125 meter nodig heeft (totale tracé globaal dus 300 meter). Gekeken moet worden in hoeverre nieuwe woonbebouwing nog een oplossing kan zijn en/of hoe het tracé van de brug en hellingbanen exact gaat lopen. Ook een mogelijke verblijfsfunctie op/om de brug is een interessante optie met voor- en nadelen. Een en ander vergt nadere detaillering. Te allen tijde moet door het ontwerp van brug en hellingbanen voorkomen worden dat zaken vanaf daar naar beneden gegooid kunnen worden.

Eis: brug en hellingbanen moeten - zowel bij licht als bij donker - goed zichtbaar zijn (zie hoofdstuk 2; zichtbaarheid) liefst vanuit woonbebouwing. Het ontwerp van de brug moet het naar beneden gooien van zaken voorkomen.

3.1.3 Buiten het plangebied: aantakkingen oost en west

De twee uiteinden van de geplande langzaamverkeersroute staan nog niet helemaal vast, maar we vragen er vanuit het oogpunt van sociale veiligheid wel nadrukkelijk aandacht voor. Hierbij moet overigens ook gekeken worden naar de verkeersveiligheid, waarbij rekening gehouden wordt met de flinke snelheidsverschillen die we al in het voorgaande benoemden (voetganger, hardloper, fietser en elektrische fietser).

Aantakken West:



Aan de westzijde betreft het de verbinding met de Bloemendaalseweg (wat overigens nog geen 100% verbinding betekent naar Station Overveen en/of de duinen/strand!).

De eerste aantakmogelijkheid betreft (vanaf de Bijdorplan) de Zijlweg. Daar komt men echter uit op de smalste autoweg die Nederland kent (de Zijlweg uitkomende bij Loetje). Dat is met name verkeerstechnisch geen optimale route

(<https://maps.app.goo.gl/GJd8c58AskSL4Swk6>)

De andere aantak loopt via óf het Inholland voorpleinterrein, óf via één van de Vijverparkroutes (foto boven). Ook daar liggen nog wel een paar uitdagingen.

Aantakken Oost:

De aantak ligt hier via de Regentesselaan naar de Julianalaan. Op dit moment een lastige oversteek. Een mogelijke link naar de Delftstraat bij Albert Heijn en dan door naar de Garenkokerskade (brug en zeer smalle spooronderdoorgang; zie foto hiernaast) is nu zeker niet optimaal. De onderdoorgang – die oost-west maar ook west-oost gebruikt moet worden door fietsers en voetgangers - is smal (zie foto), onoverzichtelijk en eng. Hier ligt aan de westelijk kant van het spoor ook het speelveldje ('t landje), waar – zeker in de avond – soms sprake is van overlast en waar soms gedeald wordt.

De tweezijdigheid van de Regentesselaan en daarna van de Garenkokerskade biedt wel mooie mogelijkheden voor de gescheiden afwikkeling van langzaam verkeer (oost-west en vice versa) al verdient op het einde de vrij smalle onderdoorgang bij de luchtbrug (Stadshuizen) enige aandacht. Daarbij, maar dat is een beetje een detail, ligt er over de Kinderhuissingel nu één niet al te brede brug.

Idealiter zou de tweezijdigheid van de Garenkokerskade route met een tweede brug voortgezet kunnen worden naar de tweezijdige Nieuwe Gracht tot aan het Spaarne. Mooier kunnen we het ons niet wensen (duurder wel).

Op diverse plekken bij de west en oost aantakkingen moet de sociale veiligheid echt versterkt worden (zie bijvoorbeeld de foto hierboven bij de spooronderdoorgang), maar ook verkeerstechnisch moet op meerdere plekken nog veel gebeuren.

Een ideaal scenario voor de hele (!) langzaamverkeersroute zou zijn dat de hele route (dus ook buiten het huidige plangebied Campus/Spoorweg) in tweerichtingsverkeer wordt uitgevoerd waarbij de oost-west en west-oost route waar mogelijk gescheiden worden. Die scheiding wordt bij de Garenkokerskade³⁴ gevormd het water, maar zou op het terrein van het Nova College en Inholland een kleine middenberm kunnen zijn of een symbolische scheiding. Bij de spoor onderdoorgang van Delftstraat naar Garenkokerskade zou een tweezijdige uitvoering van de langzaamverkeersroute vrij stevige ingrepen vereisen (brug erbij en verbreding van de spooronderdoorgang, zie foto).

Omdat de genoemde aantakkingen merendeels buiten het plangebied (Campus/Spoorweg) liggen, doen we hier nog geen concrete aanbevelingen op het gebied van sociale veiligheid over beide aantakkingen (oost en west). Het vergt waarschijnlijk ook een apart overleg en doorrekeningen.



Fietspad naar spooronderdoorgang van Delftstraat naar Garenkokerskade: smal, onoverzichtelijk en eng (en bovendien hier eenzijdig)

³⁴ En voor de doordenker: ook bij de Nieuwe Gracht.

Samenvattende aanbeveling aantakkingen langzaamverkeersroute: de ketting en de zwakste schakel

Besteed nadrukkelijk ook aandacht aan de vraag hoe de oostelijke - en westelijke aantakking van de langzaamverkeersverbinding en de verdere routing (west: naar Station Overveen/duinen-strand en oost naar het centrum) zowel verkeers- als sociaal veilig ontworpen kan worden. Focus dus steeds op de totale route (van centrum tot strand) vanuit het oogpunt van alle mogelijke gebruikersgroepen; van (heel) snel tot (heel) langzaam. Een ketting is zo sterk als haar zwakste schakel! Besef dat zwakke schakels ook buiten het plangebied kunnen liggen.

Eis: de hele langzaamverkeersverbinding vanaf centrum (minimaal: Katoenbrug, maximaal Spaarne) naar Overveen/duinen-strand wordt sociaal- en verkeersveilig.

3.2 Om-/onthekken

Uit masterplan pagina 22: *“De ambities zijn vertaald in een actualisatie van de visie voor een verbonden en levendige campus. Op een succesvolle campus versterken gebouwen en buitenruimte elkaar waardoor een community van mensen wordt gevormd. Een belangrijk middel hierin is het ‘onthekken’ van de campus waardoor gebouwen en buitenruimte van de onderwijsgebouwen onderdeel gaan uitmaken van de stad. Voor de buitenruimte geldt dat er comfortabele routes moeten worden gemaakt voor voetganger en fietser, met plekken voor ontmoeting. De buitenruimte is groen ingericht en draagt bij aan het vergroten van de biodiversiteit. Samenhangende inrichtingselementen zorgen voor eenheid en herkenbaarheid. Naast onderwijsgebouwen moet er een brede programmering zijn met o.a. woningen en voorzieningen om levendigheid te krijgen en de campus onderdeel te laten uitmaken van de stad. Gebouwpilten zorgen voor activiteit aan de openbare ruimte. Samenhangende architectuur zorgt hierbij voor herkenbaarheid van de campus.”*

Pagina 23: *“Door te onthekken wordt de buitenruimte van de campus toegankelijk voor bewoners en gaat de campus meer onderdeel uitmaken van de stad.”*

Onthekken wordt dus als een belangrijk punt gezien, maar heel letterlijk genomen zijn er niet zo veel hekken (op de eerder genoemde hekken aan de oostkant van het Nova College na en de hekken rond de fietsenstalling aan het spoor bij Inholland). Het ‘onthekken’ zien we dan ook vooral als een metafoor: er moet een betere verbinding met de stad komen en het gebied moet dus toegankelijker worden voor ‘iedereen’.

Het weghalen van hekken – en het maken van een doorgang voor fietsers en voetgangers - heeft de grootste consequenties bij het hek dat nu het terrein van het Nova College afsluit van de Regentesselaan.¹⁵

Daar een doorgang maken voor fietsers en voetgangers heeft aan twee kanten consequenties:

1. voor het Nova College;
2. voor de bewoners van de Regentesselaan (en in mindere mate Emma-/Prinsesselaan).

¹⁵ Minder consequenties zijn er voor het Inholland gebied. Dat is immers al zeer toegankelijk, want daar staat ook relatief veel woonbebouwing onder andere tussen Zijlweg en Bijdorplan. Hetzelfde geldt ook voor de Vijverparkroutes. Die routes zijn ook nu al toegankelijk al is de verkeersdruk nu nog vrij gering in vergelijking tot de situatie wanneer de langzaamverkeersroute in gebruik komt.



1. Onthekken en Nova College:

Voor het terrein van het Nova College geldt dat de langzaamverkeersroute zorgt voor een ontsluiting van het 'achter-terrein' van het Nova College. Dat terrein is ook nu al toegankelijk (via Zijlweg en/of Randweg), maar er komt dan dus een nieuwe ontsluiting bij en het terrein van het Nova College wordt daarmee toegankelijker juist aan de kant waar minder zicht en controle op is. Dat heeft als mogelijk nadeel dat er makkelijker overdag, en zeker ook in de avond/nacht, minder graag geziene gasten het terrein op kunnen komen met als risico delicten als inbraak, vandalisme/graffiti, brandstichting ('fikkie steken') en diefstal. Afhankelijk van de exacte positionering van de route en brug over de Randweg kan daar wat aan gedaan worden, maar het is dus wel een aandachtspunt.

2. Onthekken en Regentesselaan en omgeving:

Vanuit een oogpunt van sociale veiligheid leidt een grotere toegankelijkheid tot 'meer volk over de vloer van de buurt' en dus vaak tot een verhoging van het veiligheidsgevoel (meer mensen/ogen op straat), maar soms ook tot een verhoging van de feitelijk plaatsvindende criminaliteit. Denk aan vandalisme, woninginbraak, diefstal en soms geweld¹⁶.

De eerder in het concept-Masterplan genoemde eis dat gebouwen - en dus ook bestaande woningen in het plangebied - moeten voldoen aan de eisen van het Politie Keurmerk Veilig Wonen® (PKVW) is dan ook zeker

¹⁶ Al doet dat laatste zich vooral voor in uitgaansgebieden en daar is hier geen sprake van.

hier zeer belangrijk. Voor alle bestaande woningen in het plangebied – maar zeker hier in de Regentesselaan en omgeving - is het van belang deze woningen en woonomgeving eens goed door te lichten in termen van het PKVW bestaande bouw en de veiligheidsmaatregelen op PKVW-niveau te brengen . Dit zou als geste ook aan de bewoners kunnen worden aangeboden.

Een doorgaande route geeft sowieso meer verkeer – dat is immers juist doel en bedoeling – maar mogelijk ook 'hangstudenten' van het Nova College. Dit punt kwam in 3.1.1 al aan de orde waarin we stelden:

"Sowieso geldt dat een populatie van ongeveer 4000 studenten (Nova College) en studenten van Inholland aanleiding kan/zal zijn voor overlast in omliggende woonwijken. Er moet nagedacht worden over hoe dat in de definitieve planvorming zoveel mogelijk vermeden kan worden. Voorzieningen met een goed aanbod voor jongeren (snackbar, supermarkt, hang en rookplek) zouden moeten voorkomen dat de leerlingen – met name in pauzes/tussenuren - in de woonwijken een probleem gaan vormen. Plekken voor die voorzieningen zijn bijvoorbeeld de brug en (nieuwe) bebouwing bij de aanlandingen van de brug (zowel oost als west)."

We kunnen dit punt nu preciezer oormerken door te stellen dat de genoemde voorzieningen op het terrein van het Nova College - of op/rond de nieuwe brug – voor de studenten aantrekkelijker¹⁷ moeten zijn dan hangen in een woonbuurt. Via nudges¹⁸ zoals bijvoorbeeld een "snackbar, supermarkt, hang en rookplek" moeten studenten verleid worden dáár heen te gaan. Maar hier geldt ook het wortel en stok verhaal. De wortel is de nudge van de snackbar, supermarkt, hang en rookplek (of iets vergelijkbaars positiefs/aantrekkelijks in de ogen van de studenten¹⁹), maar een strikt veiligheidsbeleid van de onderwijsinstellingen op hun terrein en de omgeving/routes is hier ook van belang. Zie hier verder 3.3 (veiligheidsbeleid onderwijs instellingen). Eventueel zou ook – naast de toepassing van het PKVW - nog overwogen kunnen worden de entree van de woonbuurt symbolisch te markeren bijvoorbeeld met een poort waarbij dan ook gedragsregels (bord of iets vergelijkbaars) benoemd worden, of benadrukt wordt dat hier gewoond wordt (zie hoofdstuk 2 de principes van eenduidigheid/eigenaarschap en toegankelijkheid). Handhaving – of vanuit de onderwijs instellingen of vanuit gemeente/politie – is dat echter wel een vereiste.

In het planvormingstraject – en ook later in de beheerfase – is het van cruciaal belang dat zowel bewoners als studenten betrokken worden om aan te geven wat zij wel of juist niet willen. Er moet dus nadrukkelijk aandacht zijn voor participatie van zowel studenten/docenten als bewoners in de ontwerpfase en die participatie moet in de beheerfase voortgezet worden. Dat is dus geen eenmalig en eindig project, maar een continue opdracht.

¹⁷ Zie ook paragraaf 2.1 bij het principe 'aantrekkelijkheid' waarbij we stelden dat "Onder aantrekkelijkheid ... ook een aantrekkelijk functieaanbod voor diverse gebruikersgroepen (valt)." Studenten zijn dus een evidente gebruikersgroep.

¹⁸ Nudge: subtiele duwtjes of het verleiden richting een 'goede' keuze.

¹⁹ Het gaat om het oordeel van de studenten over de aantrekkelijkheid van de geboden voorzieningen.

Samenvattende aanbeveling onthekken: wortel en stok

Een doorgaande route voor fietsers en voetgangers vereist nu eenmaal doorgangen. Ook een doorgang tussen het terrein van het Nova College en de Regentesselaan (onthekken). Dit heeft consequenties voor zowel het Nova College als voor de woonbuurt Regentesselaan en omgeving.

Voor het terrein van het Nova College geldt dat het aanbod van voorzieningen de studenten van het Nova College (en deels ook Inholland) op 'hun eigen terrein' in voldoende mate verleidt om daar te (ver)blijven in plaats van te gaan hangen in de woonbuurt (denk aan een snackbar, supermarkt, hang/rookplek, maar besef: het gaat om het oordeel van de studenten over de aantrekkelijkheid van de geboden voorzieningen).

Voor de woonbuurt geldt dat die op PKVW-niveau gebracht moet worden (kan aanbod aan bewoners zijn) en dat de overgang van het Nova College naar de woonbuurt helder gemarkeerd wordt (bijvoorbeeld poort) en dat daar ook duidelijke gedragsregels geafficheerd worden. Handhaving – ook vanuit een breder veiligheidsbeleid van de onderwijsinstellingen dat ook omgeving en routes meeneemt (zie 3.3) – kan hier sluitstuk zijn.

Van groot belang is om zowel studenten als bewoners bij de planvorming en in het latere beheer te betrekken (wat willen zij wel/niet).

Eis: zorg voor voorzieningen op het terrein van het Nova College (of: op/rond de brug) die studenten verleiden daar te verblijven/hangen. Breng de woonbuurt op PKVW-niveau en zorg voor een normerende (gedragsregels) symbolische markering van de woonbuurt. Bovenal: zorg voor participatie van studenten/ docenten en bewoners bij ontwerp en zet dat door in de latere beheerfase.

3.3 Overig (Zijlweg 245/Veiligheidsbeleid onderwijs instellingen)

3.3.1 Gebouw Zijlweg 245

In het gebied staat ook het gebouw Zijlweg 245 (zie foto in hoofdstuk 1). Het dient nu als woonplek voor arbeidsmigranten en studenten, maar ook dak en thuislozen verblijven er. Het pand is nu een bron van overlast en van daar uitwaaiende criminaliteit zoals bijvoorbeeld diefstal en heling (info politie). Gesprekken over het gebouw als mogelijke COA locatie worden op dit moment nog steeds gevoerd. Van belang is dat sowieso een stevig beheer op het gebouw gezet wordt. Dat geldt zelfs los van alle ruimtelijke plannen nu al.

Samenvattende aanbeveling Zijlweg 245

Zorg voor een stevig beheer in en rond het gebouw.

3.3.2 Veiligheidsbeleid onderwijs instellingen

Er bestaat tussen studenten van Inholland en het Nova College geen grote animositeit. De twee studentenpopulaties zouden dus prima samen met elkaar kunnen verblijven en omgaan. De beide onderwijsinstellingen kennen een goed draaiend veiligheidsbeleid (volgens respondenten van de instellingen zelf). Daarbij is aandacht voor gebouwen en terreinen; niet voor de routes van studenten over een grotere afstand (van huis naar school). Daar zou op termijn nog eens naar gekeken moeten worden. Voor het veiligheidsbeleid van onderwijsinstellingen bestaan er ook internationale en nationale programma's en

richtlijnen die misschien bruikbaar zijn. Referenties zijn hier bijvoorbeeld: Protect-Ed, VRIS (Veilig Rond en In School) en internationale normen.²⁰

Belangrijk naar de toekomst is vooral dat de onderwijsinstellingen samen tot een goede afstemming komen van het veiligheidsbeleid op hun terreinen, de openbare ruimten en de routes van en naar de gebouwen. Dit liefst in nauwe samenwerking met gemeente (OOV) en politie/hulpdiensten. Ook dit is een continue activiteit nu en in de toekomst. Contact met bewoners valt daar dus ook onder.

Samenvattende aanbeveling veiligheidsbeleid onderwijs instellingen

Zorg als onderwijs instelling voor een veiligheidsbeleid waarin ook nadrukkelijk aandacht is voor de bredere omgeving en de routes van en naar de instelling. Werk daarbij samen met anderen (buurtbewoners, gemeente, politie, openbaar vervoer) zowel in de ontwerp- als de beheerfase.

²⁰ Zie voor Protect-Ed: <https://www.protect-ed.org/> en zie voor VRIS (Veilig Rond en In School):

https://wegwijzerjeugdveiligheid.nl/fileadmin/user_upload/Bestanden/Onderwerpen/School_en_veiligheid/handboek_vris_vo_2011.pdf
Zie ook de norm: NVN-CEN/TS 14383-6:2022 Prevention of crime - Urban planning and building design - Part 6: Schools and educational institutions.

4

Tot slot

Deze Quick Scan op het terrein van sociale veiligheid en veilig ontwerp en beheer bevat diverse aanbevelingen. Soms zijn de aanbevelingen nog vrij algemeen om de simpele reden dat de plannen (zie het concept-Masterplan) nog niet geheel zijn uitgekristalliseerd.

Het is duidelijk dat de plannen een aantal sterke kanten hebben en bijdragen aan de stedelijke ontwikkeling van Haarlem en de inzet van de gemeente voor de mobiliteitstransitie met meer ruimte voor de fietser en voetganger.

De plannen bevatten ook nog een aantal minder sterke punten puur geredeneerd uit het oogpunt van sociale veiligheid (en overigens soms ook verkeersveiligheid voor 'langzaam' verkeer²¹). Aan de meeste van die punten is zondermeer iets te doen. Daarvoor hebben we ook aanbevelingen en ideeën gepresenteerd. Hoe dit verder in de planvorming goed geborgd kan worden is nog een open vraag. De oplossing van een in de planvorming meelopende adviseur sociale veiligheid is een van de oplossingsmogelijkheden. Ook een veel steviger analyse is eerder genoemd (de veiligheidsrapportage – VER - die tevens politiek-bestuurlijk geborgd is). Er ligt ook nog het aanbod van docenten Integrale Veiligheidskunde van Inholland vestiging Rotterdam.

Sociale veiligheid mag en moet een rol spelen bij stedelijke ontwikkeling en planvorming zoals hier in Haarlem. Het is en blijft echter altijd één van de vele aspecten waar in de planvorming rekening gehouden moet worden. Belangrijk, maar nooit het allerbelangrijkste. Belangrijk mede omdat zoals Winston Churchill in 1943 stelde: *'we shape our buildings and afterwards our buildings shape us.'*²²

²¹ Langzaam verkeer tussen haakjes want zo langzaam is dat verkeer niet meer. Door de opkomst van fat bikes, elektrische fietsen, (elektrische) skateboards etc. zijn de snelheden binnen de categorie langzaam verkeer enorm uiteen gaan lopen. We zien dat als een gegeven waar dus rekening mee gehouden moet worden).

²² Speech voor een bijeenkomst van the House of Lords, 28 oktober 1943.

Bijlage 1: Leefbaarheid en Veiligheid: Veilig Ontwerp en Beheer en CPTED

Inleiding

Sociale Veiligheid omvat niet alleen feitelijk plaatsvindende criminaliteit (strafbare feiten volgens het Wetboek van Strafrecht zoals inbraken, vandalisme, geweld, diefstal, seksueel geweld, e.d.), maar ook overlast/hinder en gevoelens van (on)veiligheid.

Het gaat dus om feiten en gevoel: veiligheid en leefbaarheid.

Een bewezen effectieve aanpak op het terrein van veiligheid en leefbaarheid is Veilig Ontwerp en Beheer. Hierbij wordt bij ontwerp, bouw, inrichting en beheer van de gebouwde omgeving expliciet nagedacht over sociale veiligheidsrisico's. Het vakgebied dat we in Nederland kennen als Veilig Ontwerp en Beheer wordt wereldwijd benoemd als Crime Prevention through Environmental Design (afgekort CPTED; spreek uit als Sep-Ted).

Europese en wereldwijde CPTED normen

Voor CPTED bestaan er - wereldwijd en specifiek in Europa - officiële normen/standaarden. De nieuwe Europese CPTED-norm CEN TS 14383-2:2022 is bijzonder nuttig voor lokale overheden bij hun inspanningen om de veiligheid in steden te verbeteren. De nieuwe CEN norm legt de belangrijkste principes van CPTED uit en laat zien hoe deze toe te passen:

- 🕒 Procesgericht
- 🏡 Stedelijke ontwikkeling ondersteunend
- 👥 Inclusief
- 🔬 Wetenschappelijk/Evidence based
- 🤝 Pro-sociaal
- 🔄 Focus op gedragsverandering

Als hoofddoel staat het verhogen van de veiligheid centraal om zo de leefbaarheid (quality of life) te verbeteren. Kortom: meer leefbaarheid en veiligheid. De bij CPTED toe te passen maatregelen zijn altijd een mix voor een specifieke context, gebouw of planningsproject. In dit geval dus het campus-gebied zoals dat op de voorgaande kaarten is weergegeven.

Inhoudelijk geeft CPTED een reeks mogelijke sociaal-fysieke/technische maatregelen die je bij een concreet ontwerp, bouw of beheer project kunt toepassen. Mogelijke ingrediënten van een aanpak zijn:

- 👁️ Natuurlijk toezicht/ogen op straat
- 🏠 Territorialiteit/eigenaarschap
- 🚶 Toegankelijkheid/Natuurlijke toegangscontrole

- ③ Onderhoud/beheer
- ③ Sociale cohesie
- ③ Participatie
- ③ Locatie/security/beveiliging
- ③ Ondersteuning van publieke activiteiten
- ③ Sociale verbinding
- ③ Drempels
- ③ Leefbaarheid
- ③ etc.²³

Onderstaand figuur is overgenomen uit: <https://www.dsp-groep.nl/projecten/standaardisatie-van-criminaliteitspreventie/>



Figuur 3 De mogelijke CPTED maatregelen fysiek en sociaal: de "Wat te doen CPTED-principes"

Zie dit als mogelijke maatregelen die op de schappen van de CPTED-supermarkt liggen en die – afhankelijk van de specifieke lokale wensen en behoeften – gebruikt kunnen worden.

²³ Dit woordje 'etc.' staat er niet zonder reden. In specifieke situaties spelen bijna altijd weer heel specifieke en locatie gebonden factoren een rol die moeten worden meegewogen.

Nederland: Veilig Ontwerp en Beheer en ZETA

In Nederland spreekt men over Veilig Ontwerp en Beheer (<https://www.svob.nl/>) waarbij men vaak specifiek Nederlandse trainingen en handboeken gebruikt (<https://thoth.nl/catalogus/handboek-veilig-ontwerp-en-beheer/>).

Doel van Veilig Ontwerp en Beheer is – net zoals bij CPTED - om gelegenheid voor criminaliteit en overlast te beperken en de veerkracht en eigenaarschap van lokale gemeenschappen te versterken. Hiervoor worden vier concrete richtlijnen in samenhang gehanteerd (een indikking dus van het hierboven genoemde rijtje uit de CEN/TS 14383-2:2022). Dit zijn de zogeheten ZETA richtlijnen (zichtbaarheid, eenduidigheid, toegankelijkheid en aantrekkelijkheid).

- ① Zichtbaarheid pleit voor het creëren van zichtlijnen, overzichtelijkheid, verlichting en een bepaalde kleinschaligheid. Dit geeft een gevoel van zien en gezien worden, horen en gehoord worden en kennen en gekend worden. Zichtbaarheid stelt ons in staat om te zien wat zich afspeelt in een omgeving en erop te vertrouwen dat anderen ons zien en in staat zijn te helpen indien nodig.
- ② Eenduidigheid maakt de status en functie van een gebied duidelijk en herkenbaar. Heldere grenzen en eenduidige routing creëren een gevoel van territorialiteit, controle en veiligheid, omdat het mensen in staat stelt zich te oriënteren en de omgeving te begrijpen.
- ③ Toegankelijkheid kan ervoor zorgen dat ongewenste gebruikers met bouwkundige - en soms louter symbolische maatregelen zoals poorten of welkom borden - buiten de deur en de buurt worden gehouden. Daarnaast draait 'toegankelijkheid' om het bereikbaar en toegankelijk maken van plekken voor gewenste gebruikers. Bijvoorbeeld spelende kinderen, ouderen, personen met een fysieke of visuele handicap en natuurlijk ook de hulpdiensten.
- ④ Aantrekkelijkheid stelt de ontwerper en beheerder in staat bepaalde gedragsnormen uit te stralen. Sociale veiligheid is gebaat bij een schone en hele omgeving waar zichtbaar zorg en aandacht aan is besteed. Onder aantrekkelijkheid valt ook een aantrekkelijk functieaanbod voor diverse gebruikersgroepen.

Zie over internationale standaarden en normen ook:

https://www.dsp-groep.nl/wp-content/uploads/18PvS-Standaardisatie-van-criminaliteitspreventie-effectief-en-leuk_DSP-Diss-2023.pdf

DSP-groep BV
Van Diemenstraat 410
1013 CR Amsterdam
+31 (0)20 625 75 37

dsp@dsp-groep.nl
KvK 33176766
www.dsp-groep.nl

DSP-groep is een onafhankelijk bureau voor onderzoek, advies en management, gevestigd aan de IJ-oeveren in Amsterdam. Sinds de oprichting van het bureau in 1984 werken wij veelvuldig in opdracht van de overheid (ministeries, provincies en gemeenten), maar ook voor maatschappelijke organisaties op landelijk, regionaal of lokaal niveau. Het bureau bestaat uit 40 medewerkers en een groot aantal freelancers.

Dienstverlening

Onze inzet is vooral gericht op het ondersteunen van opdrachtgevers bij het aanpakken van complexe beleidsvraagstukken binnen de samenleving. We richten ons daarbij met name op de sociale, ruimtelijke of bestuurlijke kanten van zo'n vraagstuk. In dit kader kunnen we bijvoorbeeld een onderzoek doen, een registratie- of monitorsysteem ontwikkelen, een advies uitbrengen, een beleidsvisie voorbereiden, een plan toetsen of (tijdelijk) het management van een project of organisatie voeren.

Expertise

Onze focus richt zich met name op de sociale, ruimtelijke of bestuurlijke kanten van een vraagstuk. Wij hebben o.a. expertise op het gebied van transitie in het sociaal domein, kwetsbare groepen in de samenleving, openbare orde & veiligheid, wonen, jeugd, sport & cultuur.

Meer weten?

Neem vrijblijvend contact met ons op voor meer informatie of om een afspraak te maken. Bezoek onze website www.dsp-groep.nl voor onze projecten, publicaties en opdrachtgevers.



[Typ hier]

