

Sociale veiligheid en openbare ruimten

Onderzoek naar de relatie tussen ruimtelijke ordening en sociale veiligheid in
publieke ruimten



Radboud Universiteit

Faculteit der Managementwetenschappen

Bachelorthesis Sociale Geografie & Planologie

Augustus 2012

Auteur: S. Bonekamp

Studentnr.: 3047024

Begeleiders: Mw. ir. H. van der Stoep / Dhr. prof. dr. E. van der Krabben

Radboud Universiteit Nijmegen

Faculteit der Managementwetenschappen

Bacheloropleiding Sociale Geografie en Planologie

Nijmegen, 17 augustus 2012

Radboud Universiteit Nijmegen



Voorwoord

Voor u ligt een onderzoek naar de sociale veiligheid op stationslocaties. Er bestaat al veel literatuur over de relatie tussen ruimtelijke ordening en sociale veiligheid, met name over sociale veiligheid in woonwijken of winkelcentra. Over sociale veiligheid op stationslocaties, dus knooppunten, is minder bekend. Echter is het onderwerp zeer actueel vanwege de massale herstructurering van stations in Nederland. Ook bij de nieuwe trend op het gebied van stationsontwikkeling, multifunctioneel ruimtegebruik en daarmee het creëren van een ontmoetingsplek, wordt de sociale veiligheid steeds belangrijker. Daarom wil ik graag onderzoeken welke ruimtelijke ordeningsmaatregelen ter bevordering van de sociale veiligheid in publieke ruimten van toepassing zijn om de sociale veiligheid op stationslocaties te bevorderen.

Bij deze wil ik mijn ouders bedanken voor hun vertrouwen in mij. Daarnaast wil ik mijn scriptiebegeleiders, ir. Hetty van der Stoep en prof. dr. Erwin van der Krabben, bedanken voor hun adviezen en suggesties. Ook de heren die mij via een interview te woord hebben willen staan; de projectleiders namens de gemeente dhr. Scheijen en dhr. Berkers, de projectleider namens Oranjewoud, dhr. Sijstermans, en de schrijver van het masterplan dhr. Stringa, wil ik graag bedanken. Zonder hun bijdrage was het niet gelukt alle aspecten van de ruimtelijke ordening met betrekking tot sociale veiligheid in Heerlen in beeld te brengen. Speciale dank gaat uit naar Monique, die me het laatste zetje in de goede richting heeft gegeven.

Ik wens u veel plezier bij het lezen van mijn bachelorscriptie.

Sanne Bonekamp

Augustus 2012

Samenvatting

In publieke ruimten komen mensen samen om verschillende redenen. Op knooppuntlocaties komen mensen voornamelijk om zich te verplaatsen. Zowel in trein, metro of bus als op de stations en in de stationsomgeving komen zeer uiteenlopende groepen mensen elkaar tegen: ouderen, jongeren, mensen die op weg zijn naar school of werk, toeristen en recreanten. In deze omgeving kan overlast, verloedering en criminaliteit gemakkelijk optreden.

Deze gevoelens van (on)veiligheid bepalen de mate van sociale veiligheid op een locatie, in dit geval een publieke ruimte. De sociale veiligheid in een publieke ruimte kan verhoogd worden door een adequate vormgeving en inrichting van de (gebouwde) omgeving. Er bestaan een aantal preventieve maatregelen, betreffende de ruimtelijke ordening, ter bevordering van de sociale veiligheid welke toepasbaar zijn op alle publieke ruimten.

Een knooppuntlocatie is een vorm van publieke ruimte, maar wel met een extra dimensie, namelijk vervoer. Door deze dimensie is een knooppunt geen specifiek doel om te verblijven, maar een middel om zich te verplaatsen. Voor de inrichting van een knooppunt wordt echter geen uitzondering gemaakt wat betreft de maatregelen om de sociale veiligheid te verhogen.

In dit onderzoek wordt geanalyseerd of deze maatregelen wel van toepassing zijn op knooppuntlocaties en of er geen extra of andere maatregelen getroffen moeten worden om de sociale veiligheid in deze speciale publieke ruimten te verbeteren. De hypothese van dit onderzoek suggereert dan ook dat sociale veiligheid op knooppuntlocaties extra in het geding komt, omdat de verblijfsfunctie op een dergelijke locatie vaak nauwelijks is ingevuld. De hoofdvraag van dit onderzoek omvat de vraag in welke mate de sociale veiligheidsaspecten van ruimtelijke ordening in publieke ruimten overeenkomen met deze aspecten op knooppunten, al dan niet met een verblijfsfunctie. Deze hoofdvraag wordt beantwoord aan de hand van een drietal deelvragen. En aan de hand van analyses van een vijftal casussen. Dit betreft een viertal casussen waarvan alleen een documentanalyse is gemaakt, namelijk station Apeldoorn, station Utrecht Centraal, station Winsum en de stations aan de Valleilijn. Hiervan dienen de eerste twee stations als stations met een verblijfsfunctie, de laatste twee als stations met een vervoersfunctie. De vijfde casus omvat een verdiepingscasus over het Maankwartier in Heerlen, wat ook een verblijfsknooppunt wordt.

Het eerste deel van de analyse betreft een literatuurstudie naar aspecten van sociale veiligheid in publieke ruimten. Het gevoel van veiligheid is per individu verschillend. Toch is er een aantal indicatoren te onderscheiden die de mate van sociale veiligheid in publieke ruimten kunnen vaststellen. Deze indicatoren worden in veel onderzoeken naar sociale veiligheid gebruikt en zijn in dit onderzoek uitgewerkt aan de hand van de Veiligheids Effectrapportage (VER) van het Centrum

Criminaliteitspreventie Veiligheid. Het betreft de indicatoren zichtbaarheid, toegankelijkheid, eenduidigheid en aantrekkelijkheid. Bij de zichtbaarheid gaat het om het feit dat gebruikers van een gebied de omgeving moeten kunnen overzien en het gevoel moeten hebben dat andere aanwezigen hen kunnen zien. Bij toegankelijkheid gaat het om een duidelijke routing met goede oriëntatiemogelijkheden. Eenduidigheid of verantwoordelijkheid gaat over de verschillende actoren die opereren op een knooppunt. Bij de aantrekkelijkheid van het knooppunt draait het om een schone en hele omgeving, plezierige materialen en kleuren en prettige verlichting.

Het tweede gedeelte betreft een analyse van interviews en aanvullende literatuur over de aspecten van sociale veiligheid op knooppunten of knooppuntlocaties. Deze analyse is gedaan aan de hand van de vier indicatoren van de VER, toegepast op de vijf casussen. In alle vijf de casussen wordt aandacht besteed aan de zichtbaarheid, voornamelijk door het plaatsen van camera's en het zorgen voor indirect toezicht op het station, door het realiseren van woningen, winkels en kantoren. De maatregelen betreffende de toegankelijkheid zijn alleen bij Utrecht Centraal en het Maankwartier terug te vinden. Hierbij wordt gezorgd voor duidelijke vluchtroutes, goed en consequent beheer van de publieke ruimte en voor een goede indeling en gebruik van het station. De eenduidigheid komt terug in alle cases, echter in mindere mate bij het Maankwartier. Bij het Maankwartier ontbreken concrete afspraken over de verdeling van de verantwoordelijkheid. Verder zijn in alle cases van de documentanalyse regels opgesteld wie verantwoordelijk en aansprakelijk is voor welk deel van het knooppunt en de omgeving. De aantrekkelijkheid komt ook in alle vijf de cases aan de orde, maar de maatregelen blijven aan het oppervlak. Alle stations realiseren een knooppunt waarin gebruik wordt gemaakt van goede kleurstellingen en plezierige materialen. Echter blijft een definitie van 'goed' en 'plezierig' uit. Ook in de plannen van- en in de interviews over het Maankwartier worden een aantal concrete maatregelen genoemd, maar de plannen voor de exacte inrichting van het gebied zijn nog in voorbereiding.

Wat naast de vier indicatoren sterk naar voren komt, uit zowel de documentanalyses als de verdiepingscasus, is het nastreven van multifunctionaliteit bij ruimtelijke ontwikkelingen op knooppunten. De multifunctionaliteit hangt samen met de beperkte gebruikstijd van het knooppunt. Door verschillende functies als wonen, werken, winkelen en horeca te combineren, is er altijd leven in het gebied, waardoor een veiliger gevoel ontstaat.

Het derde deel van de analyse betreft de verschillen in sociale veiligheidsaspecten op een knooppunt met voornamelijk een vervoersfunctie en een knooppunt met uitdrukkelijke verblijfsfunctie. Bij gebrek aan informatie, is het antwoord op de deelvraag gebaseerd op aannames. Hierbij werd geconcludeerd dat ruimtelijke ordeningsmaatregelen op vervoersknooppunten minder

omvangrijk zijn dan van een verblijfsknooppunt. Omdat vervoersknopen uitsluitend bedoeld zijn als uit- en overstapfabriek voor personen die naar hun werk of woning gaan zullen maatregelen vooral gericht zijn op punten die gericht zijn op het verbeteren van de zichtbaarheid en de toegankelijkheid. Op een verblijfsknooppunt is het van belang dat mensen er moeten kunnen en willen verblijven. Hierbij spelen ook de aantrekkelijkheid en de eenduidigheid een rol. Een fijne sfeer en duidelijke aansprakelijkheidsverdeling zorgen ervoor dat mensen met een gerust hart op de locatie verblijven. Het is niet met zekerheid te zeggen of er verschil is in de maatregelen ter bevordering van de sociale op knooppunten met een vervoersfunctie of met een verblijfsfunctie. Wel kan geconcludeerd worden dat de algemene aspecten ter bevordering van de sociale veiligheid in publieke ruimten in beide gevallen niet onverkort van toepassing zijn.

De hypothese blijkt in dit geval juist te zijn. Na afloop van het onderzoek kan gezegd worden dat de sociale veiligheid op knooppuntlocaties extra in het geding komt omdat mensen niet (lang) op het station verblijven, zonder gebruik te maken van de vervoersfunctie van het knooppunt. Het creëren van multifunctionaliteit op een station is dus van groot belang om van een knooppunt ook een verblijfsplek te maken. Hierbij gaat het vooral om verlenging van de gebruikstijd van het knooppunt door verschillende functies in het gebied te herbergen. In de plannen van alle vijf bestudeerde casussen in dit onderzoek zijn maatregelen te ontdekken die gebaseerd zijn op het belang van multifunctionaliteit ter verbetering van de sociale veiligheid.

De maatregelen wat betreft de ruimtelijke ordening ter bevordering van de sociale veiligheid in publieke ruimten zijn dus van toepassing op knooppuntlocaties. Echter zijn ze niet onverkort van toepassing en daarmee is het model van de VER niet relevant voor alle publieke ruimten in Nederland.

Inhoudsopgave

| | |
|--|--------|
| 1. Inleiding..... | - 9 - |
| 1.1 Projectkader..... | - 9 - |
| 1.2 Relevantie van het onderzoek | - 11 - |
| 1.2.1 Maatschappelijke relevantie..... | - 11 - |
| 1.2.2 Wetenschappelijke relevantie | - 11 - |
| 1.3 Probleemstelling | - 12 - |
| 1.3.1 Doelstelling | - 12 - |
| 1.3.2 Vraagstelling..... | - 12 - |
| 1.3.3 Hypothese en afbakening | - 13 - |
| 1.4 Leeswijzer..... | - 13 - |
| 2. Conceptueel model..... | - 15 - |
| 3. Methodologie..... | - 16 - |
| 3.1 Onderzoeksstrategie | - 16 - |
| 3.2 Onderzoeksmateriaal..... | - 17 - |
| 3.3 Casussen..... | - 18 - |
| 3.3.1 Casussen documentanalyse | - 18 - |
| 3.3.2 Verdiepingscasus: Maankwartier Heerlen | - 19 - |
| 3.3.3 Verantwoording keuze Maankwartier | - 20 - |
| 4. Analyse | - 22 - |
| 4.1 Sociale veiligheid in publieke ruimten | - 22 - |
| 4.1.1 Sociale veiligheid..... | - 22 - |
| 4.1.2 Sociale veiligheid in publieke ruimten | - 23 - |
| 4.1.3 Sociale veiligheid op knooppuntlocaties..... | - 24 - |
| 4.1.3 Deelconclusie | - 25 - |
| 4.2 Sociale veiligheid op knooppuntlocaties..... | - 26 - |
| 4.2.1 Documentanalyses..... | - 26 - |
| 4.2.2 Casusanalyse: Maankwartier Heerlen | - 29 - |
| 4.2.3 Deelconclusie | - 33 - |
| 4.3 Knooppunten met vervoers- en verblijfsfunctie..... | - 35 - |
| 4.3.1 Knooppunten met vervoersfunctie..... | - 35 - |
| 4.3.2 Knooppunten met verblijfsfunctie | - 36 - |
| 4.3.3 Deelconclusie | - 37 - |

| | |
|------------------------------------|--------|
| 5. Conclusie en aanbevelingen..... | - 38 - |
| 5.1 Conclusie..... | - 38 - |
| 5.2 Aanbevelingen | - 40 - |
| 5.3. Kritische reflectie | - 41 - |
| Literatuurlijst..... | - 42 - |

1. Inleiding

In dit inleidend hoofdstuk wordt ten eerste een kader geschetst waarin het onderwerp, door middel van literatuurstudie, uiteen wordt gezet. Daarna volgt de relevantie van het onderzoek. Vervolgens wordt een doel- en vraagstelling opgesteld met daarop volgend een hypothese en de afbakening van het onderwerp. Tot slot bevat dit hoofdstuk een leeswijzer.

1.1 Projectkader

Veiligheid in de openbare ruimte is een actueel thema, dat de gemoederen danig kan beheersen (Kei atelier Veiligheid in de openbare ruimte, 2010). Sociale veiligheid heeft betrekking op een veilige openbare ruimte, waarin burgers zich beschermd voelen. Het is de taak van de overheid om deze veiligheid te waarborgen, andere partijen kunnen hierbij helpen (V&R Consult, n.d.).

Met het ontwerp van de openbare ruimte kan een belangrijke invloed worden uitgeoefend op het veiligheidsgevoel. In 2008 verscheen het handboek *Veilig ontwerp en beheer* van de Stichting Veilig Ontwerp en Beheer (SVOB). Centrale boodschap daarin was dat een aantrekkelijk ontworpen en ingerichte openbare ruimte een bijdrage levert aan (het gevoel van) veiligheid.

Er zijn verschillende soorten publieke ruimten. Bekende voorbeelden zijn pleinen, wegen, sportvelden en parken (Gemeente Uden, n.d.). Ook een treinstation is een publieke ruimte.

Dagelijks maken zeer veel verschillende mensen gebruik van een station. De meesten om met het openbaar vervoer te reizen, anderen om er te werken, om naar school te gaan, of om gebruik te maken van de voorzieningen op en rond het station (KpVV, 2006; Oppelaar & Wittebrood, 2006).

In toenemende mate is in Nederland sprake van een gecombineerde ontwikkeling van infrastructuur en locatieontwikkeling (Martens & Van der Krabben, 2008). Door deze locaties, vaak knooppunten, te ontwikkelen ontstaan nieuwe stedelijke centra met een eigen identiteit en kwaliteit

(Architectuur.org, 2010). Stationsgebieden bieden vaak goede mogelijkheden om nieuwe centra in te richten waar veel speerpunten van beleid samenkomen, zoals het maken van multimodale knooppunten, het stimuleren van duurzame stedenbouw, herbestemming van lege gebouwen en het verbinden van de verschillende stadsdelen (College van Rijksadviseurs, n.d.). De inrichting van de stations(locaties) krijgt hierdoor een sterk multifunctioneel karakter (Baggerman & Bootsma, 2009).

De combinatie van toegankelijkheid en het potentieel voor de concentratie van stedelijke activiteiten maakt stationslocaties geliefde locaties om te ontwikkelen in knooppunten van het stedelijk netwerk (Bertolini & Dijst in Boelens, 2000). Ruimtelijke functies profiteren immers van de goede OV-bereikbaarheid en andersom zorgen de ruimtelijke functies voor voldoende draagvlak voor OV (Luijten, 2012; Bertolini & Spit, 1998).

De spanningsvelden tussen het station als transportknooppunt en als plaats in de ruimte kan positieve of negatieve effecten met zich meebrengen (Bertolini & Spit, 1998). Een drukke plaats kan de ontwikkeling van de transportinfrastructuur belemmeren. En andersom kan een optimale bereikbaarheid van een stationslocatie de leefbaarheid en daarmee ook de aantrekkelijkheid en de veiligheid van de plaats beïnvloeden. Deze complexe relaties tussen knooppunt en plaats maar ook tussen locatie en netwerk zijn de belangrijkste schakels bij de ontwikkeling van stationslocaties. Hieronder wordt een voorbeeld van een dergelijk spanningsveld beschreven.

De verbinding die gemaakt wordt tussen infrastructuur en ruimte en de ruimtelijke kwaliteit bij de knoop is echter wel bepalend voor de aantrekkingskracht van de knoop.

Uit bovenstaande literatuur blijkt dat een stationslocatie zich als publieke ruimte onderscheidt van andere publieke ruimten door de bereikbaarheidscomponent en de multifunctionaliteit van het gebied. Er bestaat echter geen specifiek beleid om de sociale veiligheid in deze speciale publieke ruimte te bevorderen. Daarom is het interessant om te kijken of de maatregelen om de sociale veiligheid in publieke ruimten te verbeteren hetzelfde zijn voor stationslocaties.

Voorbeeld spanningsveld: Poptempel Doornroosje Nijmegen

Nijmegen wil naast het centraal station een nieuwe poptempel met daarboven een aantal studentenwoningen realiseren. Dit betekent dat er meer/extra vastgoed wordt gerealiseerd rondom het station wat meer mensen naar het gebied zal trekken. Al deze mensen komen op locatie met een

bepaald vervoersmiddel. Wanneer er meer mensen in het gebied verblijven zijn er meer plekken nodig waar mensen hun vervoersmiddel kwijt kunnen. In het geval dat mensen met het openbaar vervoer komen zal de trein of bus drukker bezocht worden waar de lokale vervoerders rekening mee moeten houden. Wanneer mensen met de auto of de fiets komen zullen er extra parkeergelegenheden en fietsenstallingen moeten komen. En wanneer men te voet komt zal het gebied goed en veilig ontsloten moeten zijn voor voetgangers.



1.2 Relevantie van het onderzoek

Wetenschappelijk onderzoek dient zowel een maatschappelijke als wetenschappelijke betekenis te hebben.

1.2.1 Maatschappelijke relevantie

De sociale veiligheid in en rond het openbaar vervoer is iets waar vele mensen dagelijks mee geconfronteerd worden, als werknemer bij een vervoerbedrijf, reiziger, krantenlezer, etc. (Ministerie van Verkeer & Waterstaat, 2002). De verbinding van verblijf met bereikbaarheid is een combinatie die beantwoordt aan de behoeften van de toekomst (Van Winsen, Klarus, Cornelissen en Scheltens, 2010). Daarbij is het onderwerp zeer actueel vanwege de massale herstructurering van stations in Nederland. Ook bij de nieuwe trend op het gebied van stationsontwikkeling, het creëren van een ontmoetingsplek, wordt de sociale veiligheid steeds belangrijker.

Doordat veel mensen het station alleen bezoeken om gebruik te maken van het openbaar vervoer, zijn mensen vaak gehaast. Doordat de omgeving niet altijd overzichtelijk is, voelen mensen zich soms onveilig. Daarnaast is de fysieke omgeving de laatste jaren verloederd doordat overheden en organisaties steeds vaker zitmeubilair, beschutting en groenvoorzieningen opofferden om hangjongeren, vandalisten, dealers en ander ongewenst publiek buiten te houden (Oppelaar & Wittebrood, 2006).

Het Sociaal Cultureel Planbureau (2008) noemt stations ook als een van de plaatsen met een verhoogd risico op criminaliteit, wat het gevoel van veiligheid niet bevordert. Het gevoel van onveiligheid blijkt vaak niet overeen te komen met de werkelijkheid. Het idee dat er iets zou kunnen gebeuren geeft veel mensen al een onveilig gevoel, zoals de aanwezigheid van hangjongeren (Scheltens, 2004).

Door een adequate vormgeving en inrichting van de gebouwde omgeving kan een niet te onderschatten bijdrage worden geleverd aan het beperken of terugdringen van deze vormen van criminaliteit (Van der Voordt & Van Wegen, 1999; RO Web, n.d.). Volgens Scheltens (2004) kan een pakket aan maatregelen de beleving van de publieke ruimte een stuk prettiger maken. Volgens het ministerie is de problematiek zo breed dat een uitgebreid en integraal pakket aan preventieve maatregelen is vereist (Ministerie van V&W, 2002).

1.2.2 Wetenschappelijke relevantie

“De ruimtelijke structuur en inrichting van de leefomgeving beïnvloeden het gebruik van de leefomgeving, en dus ook het gedrag van daders en (potentiële) slachtoffers. Hiermee is de sociale veiligheid een van de vele facetten van de ruimtelijke ordening en daarmee een van de belangen die in het planproces aandacht verdient.” (School voor Politieleiderschap, 2002).

Uit bovenstaand citaat en voorgaande literatuur blijkt dat ruimtelijke ordening en sociale veiligheid veel met elkaar te maken hebben. Het ontwerp van de publieke ruimte kan een belangrijke invloed uitoefenen op het veiligheidsgevoel. Er zijn echter veel verschillende soorten publieke ruimten. Een knooppuntlocatie is een voorbeeld van een publieke ruimte met een specifieke inrichting. Immers heeft een knooppunt naast een publieke functie ook een verblijfs- en vervoersfunctie. De combinatie van deze twee specifieke functies maakt dat er verschillende stromen mensen zich begeven op een knooppuntlocatie. Een stroom die zich snel wil verplaatsen en een stroom die op die plek wil verblijven. Verondersteld mag worden dat ruimtelijke ordeningsmaatregelen ter bevordering van de sociale veiligheid op deze locatie anders zijn dan bij andere publieke ruimten. Toch worden ruimtelijke ordeningsmaatregelen betreffende de bevordering van de sociale veiligheid toegepast op alle publieke ruimten, zo ook op knooppuntlocaties. De wetenschappelijke relevantie van dit onderzoek heeft betrekking op het verband tussen ruimtelijke ordening en sociale veiligheid. Dit onderzoek zal daaraan bijdragen door specifiek te onderzoeken hoe dat verband op knooppuntlocaties tot uiting komt.

1.3 Probleemstelling

In deze paragraaf worden de doel- en vraagstelling en aansluitend een hypothese opgesteld. Omdat sociale veiligheid in publieke ruimten een belangrijk aspect is, wil ik in dit onderzoek de relatie aantonen tussen sociale veiligheid en ruimtelijke ordening, specifiek op stationslocaties.

1.3.1 Doelstelling

De doelstelling van dit onderzoek luidt als volgt:

‘Het doel van dit onderzoek is het leveren van een bijdrage aan de generaliseerbare kennis van de verschillen in aspecten van sociale veiligheid tussen ruimtelijke ordening in publieke ruimten en de ruimtelijke ordening op knooppunten (met een verblijfsfunctie).’

1.3.2 Vraagstelling

De vraagstelling die in dit onderzoek gehanteerd wordt luidt:

‘In welke mate komen de sociale veiligheidsaspecten van ruimtelijke ordening in publieke ruimten overeen met deze aspecten op knooppunten (met een verblijfsfunctie)?’

Aan deze vraagstelling zijn een drietal deelvragen opgehangen:

- Wat zegt de literatuur over aspecten van sociale veiligheid in publieke ruimten?
- Wat zijn de aspecten van sociale veiligheid op knooppunten/knooppuntlocaties?

- Welke verschillen zijn er in sociale veiligheidsaspecten op een knooppunt met voornamelijk een vervoersfunctie en een knooppunt met uitdrukkelijke verblijfsfunctie.

1.3.3 Hypothese en afbakening

De hypothese van dit onderzoek luidt als volgt:

‘Sociale veiligheid op knooppuntlocaties komt extra in het geding, omdat de verblijfsfunctie op een dergelijke locatie vaak nauwelijks is ingevuld.’

Bij elk onderzoek is een aantal kaders nodig om het onderzoek in te perken. In dit onderzoek zijn de volgende kaders gesteld. Ten eerste gaat het in dit onderzoek om de subjectieve sociale veiligheid en niet om de objectieve sociale veiligheid. Het gaat dus om het gevoel van (on)veiligheid op stationslocaties, niet om het daadwerkelijk slachtofferschap. Ten tweede wordt de locatie afgebakend naar het daadwerkelijke station en de aangrenzende gebouwen en/of ruimten. Ook de publieke ruimte wordt afgebakend naar deze grenzen. Tenslotte richt ik me uitsluitend op de planvorming. Dus op de maatregelen betreffende ruimtelijke ordening die, voorafgaand aan de uitvoering, genomen worden om de sociale veiligheid op een locatie te verbeteren.

Daarnaast kennen de begrippen ‘ruimtelijke ordening’, ‘sociale veiligheid’ en ‘knooppunt’ een brede omschrijving. Daarom wordt een definitie toegekend om ze hanteerbaar te maken voor het onderzoek.

Met ruimtelijke ordening wordt bedoeld: de gestructureerde (her)inrichting van de fysieke leefomgeving (Gidding Advies, n.d.). Hierbij gaat men uit van de mogelijkheden van de ruimte en de wensen van de samenleving.

Met sociale veiligheid wordt bedoeld: het zich beschermd voelen tegen gevaar dat veroorzaakt wordt door of dreigt van de kant van menselijk handelen in, of door de fysieke inrichting van de openbare ruimte (Arcadis, n.d.).

Met knooppunten wordt bedoeld: een plek waar meerdere (spoor)wegen samenkomen (Van Dale, n.d.).

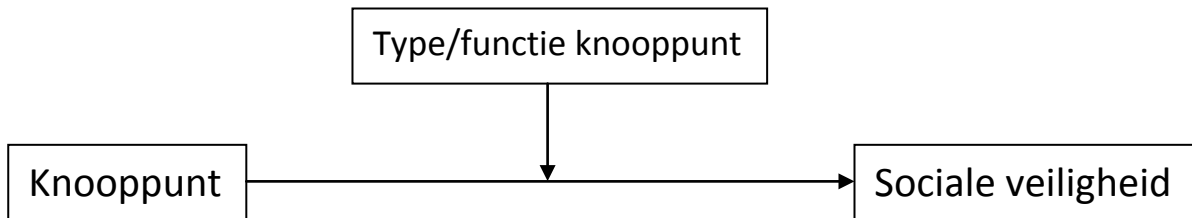
1.4 Leeswijzer

Hoofdstuk twee bevat het conceptueel model behorende bij dit onderzoek. Daarna volgen de methodologie en de casussen (hoofdstuk 3), waarin de gehanteerde onderzoeksmethoden en – materialen worden beschreven specifiek voor de gekozen casussen. Vervolgens worden de bevindingen en resultaten van het onderzoek gepresenteerd (hoofdstuk 4). Deze bevindingen zullen gepresenteerd worden in aparte paragrafen. Met voor elke deelvraag een aparte paragraaf. Ten

slotte volgt een concluderend hoofdstuk (hoofdstuk 5), waarin antwoord wordt gegeven op de hoofdvraag en aanbevelingen worden gedaan. Ook bevat dit hoofdstuk een kritische reflectie op het onderzoek.

2. Conceptueel model

Uit bovenstaand hoofdstuk is het volgende conceptuele model af te leiden.



In bovenstaand conceptueel model, waarin de belangrijkste begrippen van dit onderzoek zijn opgenomen, zijn de onderlinge relaties tussen de begrippen af te lezen.

De belangrijkste variabelen in dit onderzoek zijn uiteraard sociale veiligheid en ruimtelijke ordening. Echter gaat het in dit onderzoek niet over de gehele ruimtelijke ordening maar over de ruimtelijke ordening op de knooppunten. Daarom is in dit model het begrip 'knooppunt' opgenomen.

In dit onderzoek is het knooppunt de onafhankelijke variabele. De analyses in het onderzoek zullen namelijk gedaan worden binnen een specifieke ruimte; het knooppunt, dus het station, en de directe omgeving. Sociale veiligheid is de afhankelijke variabele, omdat uit voorgaande paragrafen blijkt dat sociale veiligheid per locatie en per individu verschillend is.

Dan is er nog een variabele die een veronderstelde invloed heeft op de relatie tussen knooppunten en sociale veiligheid, namelijk het type of de functie van het knooppunt. Hierbij gaat het om de manier waarop het station ontwikkeld is en welke functie het dient. Zo zijn de huidige stations ontwikkeld met het doel het zo efficiënt mogelijk laten doorstromen van reizigers en het realiseren van vastgoed rondom het station om inkomsten te realiseren. De nieuwe stations worden daarnaast ook ontwikkeld als verblijfs- of ontmoetingsplek. De knooppunten worden anders ingericht op een overstapfabriek dan op een ontmoetingsplek, waardoor de sociale veiligheid bij beide typen knooppunten op een andere manier ervaren wordt.

3. Methodologie

In dit hoofdstuk worden de onderzoeksmethoden uiteengezet. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de onderzoeksstrategie, waarin ingegaan wordt op de aard van het onderzoek, en het onderzoeksmateriaal, waarbij het gaat om hoe de informatie verzameld wordt. Daarnaast worden in paragraaf twee de gekozen casussen uiteengezet en verantwoord.

3.1 Onderzoeksstrategie

Vanwege het beperkte tijdsbestek waarin het onderzoek plaatsvindt is het niet mogelijk een breed onderzoek uit te voeren. Een breedteonderzoek vereist grootschalige aanpak en legt hiermee beperkingen op aan de diepgang van de resultaten (Verschuren & Doorewaard, 2007). Daarom wordt gekozen voor een diepteonderzoek waarbij door middel van het vergelijken van data getracht wordt een antwoord te geven op de volgende hoofdvraag. Hierbij worden ook de doelstelling en de hoofdvraag nogmaals vermeld:

‘Het doel van dit onderzoek is het leveren van een bijdrage aan de generaliseerbare kennis van de verschillen in aspecten van sociale veiligheid tussen ruimtelijke ordening in publieke ruimten en de ruimtelijke ordening op knooppunten (met een verblijfsfunctie).’ Met als bijbehorende hoofdvraag: ‘In welke mate komen de sociale veiligheidsaspecten van ruimtelijke ordening in publieke ruimten overeen met deze aspecten op knooppunten (met een verblijfsfunctie)?’

Aangezien dit onderzoek een beschrijvend karakter krijgt doordat er gezocht wordt naar de relatie tussen ruimtelijke ordening en sociale veiligheid op knooppunten, ligt het voor de hand om te kiezen voor kwalitatief onderzoek.

Naast de keuze tussen kwalitatieve of kwantitatieve dataverzameling en diepte- of breedteonderzoek onderscheiden Verschuren en Doorewaard (2007) nog een criterium voor de selectie van de onderzoeksstrategie; het doen van empirisch- of bureauonderzoek. Zoals eerder aangegeven is dit onderzoek gericht op kwalitatieve data die vaak empirisch verzameld moeten worden. Daarnaast zal er ook gebruik worden gemaakt van bestaande bronnen. Beide aspecten van dit criterium zullen dus aan bod komen in dit onderzoek.

Op grond van bovenstaande bevindingen kan een keuze gemaakt worden voor een bepaalde onderzoeksstrategie. De strategie die het meest aansluit op de gemaakte keuzes is de ‘casestudy’. Ook omdat de data die in dit onderzoek verzameld worden sterk contextafhankelijk zijn. Een casestudy biedt genoeg ruimte voor het omgaan met context afhankelijke data (Flyvbjerg, 2006). Dit onderzoek bevat vijf cases. Vier cases zijn gebruikt voor het bureauonderzoek: het gaat om station Apeldoorn, station Utrecht Centraal, station Winsum en de stations aan de Valleilijn. Hierbij

wordt gezocht naar de verschillen en overeenkomsten bij het bevorderen van de sociale veiligheid in een proces van herstructurering van een station. Daarnaast is er één specifieke case waar dieper wordt ingegaan op de vraag of de gevonden verschillen en overeenkomsten ook hier relevant zijn en of er nog andere aspecten aan bod komen. Een nadeel van één case is dat de externe validiteit lager is dan bij onderzoek met meerdere cases. Hierbij is het dus van belang dat de casus op een strategische manier gekozen wordt, zodat een zo hoog mogelijke externe validiteit verkregen wordt (Flyvbjerg, 2006). Het voordeel van één case is dat je dieper in kunt gaan op het onderwerp, dan wanneer je een groter aantal cases neemt, wat ten goede komt aan de interne validiteit. Hierbij is goede triangulatie van belang.

3.2 Onderzoeksmateriaal

Dit onderzoek gaat over de verschillen in sociale veiligheidsaspecten tussen ruimtelijke ordening in publieke ruimten, specifiek op knooppuntlocaties. Aan de hand van literatuurstudie wordt een toetsingskader geschetst waaraan een viertal documentanalyses en een verdiepende casestudy zullen worden getoetst. Door middel van het beantwoorden van verschillende deelvragen zal de relatie tussen ruimtelijke ordening en sociale veiligheid in publieke ruimten in kaart worden gebracht, om zo antwoord te kunnen geven op de hoofdvraag. Hierbij zijn de volgende deelvragen te onderscheiden:

- Wat zegt de literatuur over aspecten van sociale veiligheid in publieke ruimten?
- Wat zijn de aspecten van sociale veiligheid op knooppunten/knooppuntlocaties?
- Welke verschillen zijn er in sociale veiligheidsaspecten op een knooppunt met voornamelijk een vervoersfunctie en een knooppunt met uitdrukkelijke verblijfsfunctie.

Het eerste deel van het onderzoek is verkennend. Hierbij hoort de eerste deelvraag. Deze vraag zal beantwoord worden door middel van het bestuderen van literatuur over de algemene ruimtelijke ordeningsaspecten ter bevordering van de sociale veiligheid in publieke ruimten. Daarnaast zal ook informatie uit de interviews verwerkt worden. Door middel van het zoeken in documenten van wetenschappelijke organisaties en op het internet wordt een zo breed mogelijk beeld geschetst van deze aspecten. Het antwoord op deze vraag vormt een kader welke als toetsingskader dient voor de tweede deelvraag.

Het tweede deel van het onderzoek is beschrijvend. Hierbij horen de tweede en derde deelvraag. Bij dit deel van het onderzoek is gebruik gemaakt van documentanalyse en een verdiepende casestudy. Bij de beantwoording van de tweede deelvraag is gebruik gemaakt van een combinatie van literatuurstudie, in de vorm van de analyse van documenten over de sociale veiligheid in vier

stations, en empirisch onderzoek in de vorm van de verdiepende casestudy. Voor de literatuurstudie is gebruik gemaakt van de verschillende masterplannen van de stations en aanvullende documenten met informatie over de stations. Voor de casestudy zijn een viertal interviews gehouden met de projectleiders namens de gemeente Heerlen, de projectleider namens Oranjewoud en de schrijver en ontwikkelaar van het masterplan, namens StudioSK. Daarnaast zijn ook alle plannen inzake de herontwikkeling van het station meegenomen in de analyse.

Bij de derde deelvraag is wederom gebruik gemaakt van de informatie verkregen uit de documentanalyses en de interviews genoemd in bovenstaande alinea's. Daarnaast is ook aanvullende literatuur gebruikt, met name over andere Nederlandse knooppunten met een vervoersfunctie. Informatie over knooppunten met een verblijfsfunctie was echter moeilijk te vinden. Om die reden is in dit onderzoek gebruik gemaakt van de informatie uit de interviews.

3.3 Casussen

In deze paragraaf wordt een beschrijving gegeven van de casussen waarop het onderzoek zich richt. In de eerste subparagraaf worden de vier casussen van de documentanalyse beschreven. Daarna wordt de achtergrond en de verantwoording van de verdiepingscasus beschreven.

3.3.1 Casussen documentanalyse

Bij de analyse worden een viertal stations vergeleken. De stations zijn gekozen op basis van de functie van het station. Twee stations hebben een verblijfsfunctie, de andere twee hebben een vervoersfunctie. Ook is gezocht naar de beschikbaarheid van een (master)plan. Hierbij is gekeken of de plannen concrete maatregelen bevatten om de sociale veiligheid te verbeteren.

Het eerste knooppunt is station Apeldoorn. Dit station is al gerenoveerd en is ontwikkeld als ontmoetingsplek. Rondom het vernieuwde station zijn woningen, kantoren en een ROC ontwikkeld. Bij het ontwerp en de inrichting van het station is zoveel mogelijk rekening gehouden met alle aspecten die voor een optimale veiligheid- en veiligheidsbeleving van belang zijn. Van zichtlijnen, verlichting en functiemenging tot materialen en kleurstelling (KpVV, 2006). Het doel hiervan is om een hoogwaardig openbaar gebied te creëren, met als doel om gebruik te maken van het openbaar vervoer, alsook om prettig te verblijven.

Het tweede knooppunt is station Utrecht Centraal. De ontwikkelingen op dit station zijn in volle gang. Ook dit knooppunt, als meest centrale en drukke knooppunt van Nederland, wordt ontwikkeld als ontmoetingsplek. Hierbij is de renovatie van het station onderdeel van het herstructureren van het gehele Utrechtse stationsgebied, tot aan de oude binnenstad. Doordat er een aantal grote publieke voorzieningen in het gebied aanwezig zijn, zoals de Jaarbeurs en Hoog Catharijne, is het extra van belang om de sociale veiligheid in de publieke ruimten aan te pakken (Gemeente Utrecht,

2003). Deze diverse bestemmingen krijgen een duidelijk herkenbare identiteit. De OV-terminal bijvoorbeeld wordt weer herkenbaar als stationsgebouw aan de openbare straat. De bestemmingen krijgen heldere onderlinge verbindingen en goede wisselwerkingen met de openbare ruimte. Er komen allerlei functies: wonen, werken, winkels, amusement en openbaar vervoer.

Het derde knooppunt is station Winsum. Dit station in het noorden van Nederland is onlangs geherstructureerd en dient als regionaal knooppunt. Hierbij is de sociale veiligheid van belang maar heeft het station geen specifieke stempel gekregen als ontmoetingsplek. Op station Winsum is, zelfs na het opknappen van het station en zijn directe omgeving, is in toenemende mate sprake van criminaliteit en onveiligheidsgevoelens van passanten (Gemeente Winsum, 2004). Om de sociale veiligheid te verbeteren wil men een aantal extra functies huisvesten in en rondom het station. De laatste casus heeft betrekking op een regionale spoorlijn, namelijk de Valleilijn, welke loopt van station Ede-Wageningen tot station Amersfoort. Voor de gehele lijn zijn dezelfde maatregelen opgesteld ter verbetering van de sociale veiligheid. In het veiligheidsarrangement Valleilijn (2009) wordt vooral aandacht besteed aan de goede afstemming tussen partijen die betrokken of verantwoordelijk zijn voor een onderdeel van de verplaatsingsketen tussen woning en bestemming. Hieronder vallen naast de perrons en de stationsomgeving ook de bushalteplaatsen en de toevoerroutes.

3.3.2 Verdiepingscasus: Maankwartier Heerlen

In het Maankwartier wordt een nieuw station boven de sporen gerealiseerd. In 2008 heeft de gemeente Heerlen een masterplan vastgelegd waarin de meeste van onderstaande informatie terug te vinden is. Alle mensen vinden hun weg naar het openbaar vervoer of naar een ander stadsdeel over de sporen. Het Maankwartier wordt niet zomaar een brug over het spoor, het wordt een stadshart waar mensen wonen, werken en winkelen en dat direct aansluit op het bestaande kernwinkelgebied. Op die wijze wordt de stedenbouwkundige splijting, ontstaan door de spoorbaan, met een uniek ontwerp van schoonheid en ruimte ongedaan gemaakt (Gemeente Heerlen, n.d.). Het doel is om van de verbinding een plek te maken met de symboliek van de verbinding (H. Scheijen, persoonlijke communicatie, 01-06-2012).

Het plangebied is ongeveer vijf hectare groot, waarvan vier hectare wordt ingenomen door treinstation, busstation en weginfrastructuur. Maankwartier leeft overdag en 's avonds door de variatie aan bebouwing in, op en rondom het station te realiseren. Door het bouwen van onder andere woningen, kantoren, winkels en horeca, station- en reizigersvoorzieningen en parkeergarages is het gebied zeer veelzijdig. De plaat over de sporen wordt gebruikt als verbinding tussen de verschillende vervoersonderdelen en als verbinding tussen de wijken ten noorden en ten zuiden van het station. Hierdoor heb je continue mensen op de plaat, waar dus ook het

vervoersknooppunt middenin zit. Dat is de kracht van het plan, aldus Sijstermans (Persoonlijke communicatie, 22-06-2012).

De hoofdontwikkelaars en daarmee de belangrijkste actoren van het Maankwartier zijn Weller Vastgoedontwikkeling, de gemeente Heerlen, NS en Bouwontwikkeling Jongen BV (Stringa, 2008). Weller Vastgoedontwikkeling BV is verantwoordelijk voor de ontwikkeling van de kantoren, detailhandel, parkeerfaciliteiten en huurappartementen. De gemeente Heerlen neemt de fysieke overkluizing van het spoor en de openbare ruimten voor haar rekening. De NS is de ontwikkelaar van het nieuwe treinstation en Bouwontwikkeling Jongen BV is verantwoordelijk voor de bouw van koopappartementen.

Niet alleen vanwege de grootschaligheid van het project en de veelheid aan functies die Maankwartier gaat herbergen, is het een complex en langdurig project (Stringa, 2008). Mede omdat Heerlen een belangrijk verkeers- en vervoersknooppunt in Parkstad Limburg is.

In het masterplan worden onder andere onderstaande functies beschreven: 'Het treinstation, het busstation en de parkeervoorzieningen vormen samen het pulserend hart voor de binnenstad. Deze onderdelen vinden goed herkenbaar een plek in Maankwartier. [...] De overstap bus-trein wordt op hoge transferkwaliteit gebracht. Aan de onderscheiden gebouwdelen van Maankwartier zijn de hoofdfuncties kantoor, wonen of hotel toegedeeld. [...] In de plinten van de gebouwen bieden zich velerlei functies aan: entrees tot grootschalige detailhandel, winkels met een voor Maankwartier typische branchering, horeca, kantoren, woningen en toegangen tot station of de ondergrondse parkeergarages aan noord- en zuidzijde.'

3.3.3 Verantwoording keuze Maankwartier

Eerder is uitgelegd waarom gekozen is voor een single case studie. Het is van belang dat de betreffende case zorgvuldig wordt gekozen, om de validiteit zo hoog mogelijk te houden.

Omdat ik het onderzoek een praktijkgericht en evaluerend karakter wilde meegeven was het een vereiste dat er in ieder geval een plan op tafel lag. Omdat ik vooral geïnteresseerd ben in de maatregelen ter bevordering van de sociale veiligheid die in het planvormingsproces genomen worden, zocht ik een casus waarvan het plan op tafel lag, maar nog niet was uitgevoerd.

Ik trof de site van het Maankwartier in Heerlen. Het Maankwartier is een goed voorbeeld van een project waarin de relatie tussen verkeer en vervoer, ruimtelijke ordening, en sociale veiligheid in een proces van herontwikkeling rondom stationslocaties, duidelijk naar voren komt.

In Heerlen is het station de schakel tussen de twee delen van het stadscentrum, waardoor het gebied extra aantrekkelijk is en drukbezocht wordt. Hierdoor wordt bij de herontwikkeling van het station niet alleen rekening gehouden met de transportfunctie van het station, maar ook met het station als verbindingsroute en verblijfsplek.

Om deze redenen is het station veelzijdig en is de casus voldoende representatief voor het onderzoek. Ook sluit de casus goed aan bij de doelstelling van dit onderzoek. De casus biedt voldoende mogelijkheden om de relatie tussen ruimtelijke ordening, specifiek op knooppunten, en sociale veiligheid in kaart te brengen. Mede dankzij het feit dat de herontwikkeling vele facetten omvat.

4. Analyse

In dit hoofdstuk worden de drie deelvragen beantwoord. Ten eerste zal in paragraaf 4.1 de sociale veiligheid in publieke ruimten onder de loep genomen worden. Hieruit volgt een toetsingskader voor deelvraag twee en drie welke aan bod komen in respectievelijk paragraaf 4.2 en paragraaf 4.3.

4.1 Sociale veiligheid in publieke ruimten

In deze paragraaf wordt een antwoord gegeven op de vraag wat de literatuur zegt over sociale veiligheid in publieke ruimten. Hierbij wordt eerst kort beschreven wat sociale veiligheid is en daarna wordt de sociale veiligheid in algemene publieke ruimten en op knooppuntlocaties omschreven. De laatste subparagraaf zal naast literatuur ook informatie uit de interviews bevatten.

4.1.1 Sociale veiligheid

Scheltens zegt in het Handboek Sociale veiligheid (2004) dat een echte definitie van sociale veiligheid niet bestaat. Het begrip is onvertaalbaar maar iedereen weet wat ermee wordt bedoeld.

Wittebrood & van Noije (2008) stellen dat sociale veiligheid te maken heeft met angst voor criminaliteit of overlast. Sociale veiligheid is volgens hen niet alleen de feitelijke criminaliteit en overlast, maar ook de onveiligheidsbeleving.

Deze onveiligheidsbeleving noemt men ook wel de subjectieve veiligheid. Hierbij gaat het om de kans die wij menen te hebben om slachtoffer te worden van een incident. Dit is een lastig begrip omdat de zorg om misdaad en wangedrag beïnvloed wordt door allerlei persoonlijke en maatschappelijke omstandigheden (Baggerman & Bootsma, 2009).

Duidelijk is dat het niet altijd de situatie is die ons bedreigt, maar in veel gevallen onze interpretatie van de situatie (Baggerman & Bootsma, 2009). Men kan een veilige plek interpreteren als onveilig, maar ook een onveilige plek interpreteren als veilig. Uiteraard komt het ook voor dat een veilige plek als zodanig wordt ervaren en andersom een onveilige plek als onveilig wordt ervaren.

De School voor Politieleiderschap (2002) suggereert dat de ruimtelijke structuur en inrichting van de leefomgeving het gebruik van de leefomgeving beïnvloeden en dus ook het gedrag van daders en (potentiële) slachtoffers, ook op stationslocaties. Hiermee is de sociale veiligheid een van de vele facetten van de ruimtelijke ordening en daarmee een van de belangen die aandacht verdienen in het planproces.

Of we ons in bepaalde omstandigheden onveilig voelen of niet, hangt samen met een aantal factoren die in drie categorieën ingedeeld kunnen worden: factoren binnen de individuele context, de situationele context en de sociaal-culturele context (Oppelaar & Wittebrood, 2006; Baggerman & Bootsma, 2009). Binnen de individuele context spelen factoren als persoonlijkheid, kwetsbaarheid,

individuele leefstijl, routine activiteiten en slachtoffer ervaringen, zowel direct als indirect een rol. Binnen de tweede categorie, de situationele context of de directe omgeving, spelen factoren als de inrichting van de publieke ruimte, de sociale samenstelling, de sociale cohesie en overlast, verloedering en criminaliteit. Binnen sociaal-culturele context tenslotte, spelen factoren als ontwikkelingen in de media, de individualisering en de internationalisering een rol. Wanneer het gaat om het verbeteren van de sociale veiligheid van een publieke plaats, zijn de factoren binnen de situationele context aan de orde.

Kuitert (2009), werkzaam bij DSP-groep, geeft in haar adviesrapport een korte omschrijving van (een deel van) de VER (Veiligheids Effect Rapportage). Dit is een document, opgesteld in opdracht van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en ontwikkeld door DSP-groep, dat een aantal elementen bevat waarmee je de sociale veiligheid in een project kunt meten. Ook van der Voordt en van Wegen gebruiken deze elementen om de sociale veiligheid in een project te meten. Deze elementen zullen als toetsingskader dienen voor de analyse van de stations en de verdiepende casus.

Kuitert (2009) let hierbij op vier punten, te weten:

- Zichtbaarheid;
- Toegankelijkheid;
- Eenduidigheid;
- Aantrekkelijkheid.

4.1.2 Sociale veiligheid in publieke ruimten

De mate van sociale veiligheid in een publieke ruimte verschilt per locatie of project. Immers, er zijn geen identieke publieke ruimten. In deze subparagraaf zullen de vier elementen om de sociale veiligheid in projecten te meten beschreven worden. Ook zullen een aantal toevoegingen worden gedaan wat betreft de publieke ruimte. Hierdoor wordt het een toetsingskader voor de sociale veiligheid op stationslocaties.

Ten eerste de zichtbaarheid. Hierbij gaat het om het feit dat gebruikers van een gebied de omgeving moeten kunnen overzien en het gevoel hebben dat andere aanwezigen hen kunnen zien. Ook moet het project voldoende verlicht zijn en moet er voldoende formeel en informeel toezicht zijn (Centrum Criminaliteitspreventie Veiligheid (CCV), 2008). Bovendien is de sociale controle van belang (Scheltens, 2004). Intensivering van het gebruik van de openbare ruimten zoals domeinafbakening, beheerste toegang stations (BTS) en betrokkenheid van omwonenden vallen hieronder.

Bij toegankelijkheid gaat het om een duidelijke routing met goede oriëntatiemogelijkheden.

Oriëntatie, zichtlijnen en het overzien van mogelijke vluchtwegen zijn belangrijk voor een positieve

beleving. Scheltens (2004) noemt dit soort maatregelen ook wel 'overzichtelijkheid'. Bij toegankelijkheid horen ook alternatieven voor potentiële onveilige routes (CCV, 2008). Daarnaast moeten hulpdiensten en mensen met een functiebeperking gemakkelijk de locatie in en uit kunnen. Ook de bereikbaarheid van voorzieningen en deugdelijke alarminstallaties vallen onder deze categorie.

Bij de eenduidigheid of verantwoordelijkheid van het station gaat het vooral om de verschillende actoren die opereren op een station, en dus ook betrokken zijn bij een proces van herontwikkeling van een station. Het dient zowel voor bezoekers als voor beheerders duidelijk te zijn welke status een gebied heeft en wie voor het beheer verantwoordelijk is. Bij eenduidigheid horen ook de categorieën onderhoud, beheer en communicatie, aldus Scheltens (2004). Betrokkenheid van bewoners bij hun buurt of wijk, en daarmee een hoger verantwoordelijkheidsgevoel draagt ook bij aan de sociale controle in het gebied (CCV, 2008).

Ten slotte de aantrekkelijkheid van het station. Hierbij draait het om een schone en hele omgeving, plezierige materialen en kleuren en prettige verlichting. Bij de attractiviteit van de omgeving horen onder andere vormgeving, verlichting en het klimaat van het station (Scheltens, 2004). Dit bevordert de levendigheid en gezelligheid van een openbare ruimte (CCV, 2008). Ook de afwezigheid van onder andere hangjongeren, luidruchtig gedrag, personen die zich afwijkend of onvoorspelbaar gedragen, rondslingerend afval en andere fysieke signalen van verwaarlozing draagt bij aan een aantrekkelijke omgeving (Bruinsma & Bernasco, 2004).

Het CCV (2008) waarschuwt dat men ervoor moet waken dat de omgeving niet in een neerwaartse spiraal terecht komt. Achterstallig onderhoud, verpaupering, verloedering, stank en lawaai motiveren de gebruikers niet om de locatie heel en netjes te houden.

4.1.3 Sociale veiligheid op knooppuntlocaties

Naast de vier elementen van de VER komt in de literatuur over sociale veiligheid op knooppuntlocaties een vijfde element naar voren. Dit is multifunctionaliteit. Multifunctionaliteit op knooppunten is gewenst omdat het essentieel is voor de leefbaarheid, aantrekkelijkheid en de veiligheid van het station (Ketelaars, 2005). De Raad voor Verkeer en Waterstaat haalt in haar rapport het belang van een goede leefbaarheid en veiligheid aan als een belangrijke reden voor het goed functioneren van een modaliteit (RVW, 2004).

De aanwezigheid van verschillende en aantrekkelijke functies rondom een knooppunt is gewenst (Masterplan Oldenzaal Centraal, 2009). Dit bevordert de levendigheid en de veiligheid van het gebied. Overdag kan er bijvoorbeeld in de kantoren gewerkt worden terwijl er 's avonds mensen

aanwezig zijn die er wonen. Door het creëren van woningen kijken er altijd een extra paar ogen naar de locatie. Dit is een indirecte vorm van toezicht (H. Scheijen, persoonlijke communicatie, 01-06-2012). Openbare gebouwen en publieksvoorzieningen die gevestigd zijn op, of grenzen aan de openbare ruimte zijn andere voorbeelden van toezicht. (Bureau Stedelijke Planning, 2003).

Het moet niet zo zijn dat er functies zijn die de vestiging van andere activiteiten belemmeren, ze moeten elkaar juist versterken (Masterplan Oldenzaal Centraal, 2009). Een station is namelijk een magneet op de stad (R. Stringa, persoonlijke communicatie, 05-06-2012). De provincie Overijssel brengt multifunctionaliteit op knooppunten in verband met het bundelen van (regionale) functies in de binnensteden, de vergroting van de ruimtelijke kwaliteit en de versterking van de regionale economie (RO magazine, 2010). Echter kan het gebied vanwege de menging van vervoer en multifunctionaliteit ook aantrekkelijk zijn voor mensen met minder goede bedoelingen of voor mensen die anders gebruik maken van dit gebied dan gewenst of toegestaan (daklozen, zorgweigeraars, graffiti-spueters, zakkenrollers, dealers etc.) (Oppelaar & Wittebrood, 2006).

Overlast, verloedering en criminaliteit kan dan ook gemakkelijk optreden, we spreken dan van een sociaal onveilige situatie (Baggerman & Bootsma, 2009).

Door verschillende functies, wonen, werken, winkelen en horeca te combineren, is er altijd bedrijvigheid in het gebied. Doordat er altijd mensen aanwezig zijn, draagt deze functiemenging bij aan het sociale toezicht en dus aan de sociale veiligheid. Stringa (Persoonlijke communicatie, 05-06-2012) merkt hierover op dat multifunctionaliteit weliswaar noodzakelijk is om de gebruikswaarde van het station te verhogen. Maar de winkels gaan om zes uur dicht, en met een korte avondspits als in Heerlen, ben je afhankelijk van horeca. Daarom zijn er twee restaurantlocaties en een hotel strategisch over het gebied verspreid. Ook zijn in een later stadium een aantal zorgfuncties geïntroduceerd. Daar komen, naast woonfuncties, ook publieksfuncties. Deze verlenging van de gebruikstijd kan, volgens de heer Scheijen (Persoonlijke communicatie, 01-06-2012), de vraag naar verplaatsingen stimuleren.

4.1.3 Deelconclusie

Uit de literatuur blijkt dat sociale veiligheid een breed gedragen en geformuleerd begrip is. Vrijwel ieder bedrijf of instantie omschrijft het anders. Waar wel consensus over bestaat is dat sociale veiligheid een gevoel is en dat het per individu kan verschillen. Ook is er consensus over dat de inrichting van de (publieke) ruimte de sociale veiligheid kan beïnvloeden op een positieve manier. De vier elementen om de sociale veiligheid in een algemene publieke ruimte te toetsen worden in dit onderzoek als toetsingskader gepresenteerd. De specifieke aspecten van knooppuntlocaties worden niet meegenomen in het toetsingskader. Immers gaat het onderzoek over de verschillen tussen maatregelen in publieke ruimten en specifiek op knooppuntlocaties. De elementen worden

hieronder geformuleerd als kwalitatieve meetpunten. De elementen worden als volgt opgesteld en toegepast:

1. Zichtbaarheid: zien en gezien worden
 - Gebruikers moeten het gebied kunnen overzien
 - Er is voldoende verlichting
 - Er is voldoende formeel en informeel toezicht
2. Toegankelijkheid: routing en oriëntatiemogelijkheden
 - Mensen kunnen vluchtwegen overzien
 - Er is een heldere routestructuur
 - Hulpdiensten kunnen gemakkelijk in en uit
 - (stations)voorzieningen zijn bereikbaar
3. Eenduidigheid: verantwoordelijkheid en beheer
 - Het is duidelijk wie in welk gebied verantwoordelijk is
 - o Er wordt goed gecommuniceerd
 - o Het onderhoud wordt uitgevoerd
4. Aantrekkelijkheid: schone en hele omgeving
 - Er is gebruik gemaakt van plezierige materialen en kleuren
 - Er is prettige verlichting

4.2 Sociale veiligheid op knooppuntlocaties

Op stationslocaties bestaat een veiligheidsparadox. Zo is het gebied enerzijds veilig omdat veel mensen zich begeven op het station. Anderzijds maakt de tijdelijkheid van het verblijf van mensen de omgeving onoverzichtelijk en daardoor onveilig. In deze paragraaf worden de aspecten van ruimtelijke ordening ter verbetering van de sociale veiligheid op knooppuntlocaties beschreven. Dit gebeurt aan de hand van een analyse van vijf stations en aanvullende literatuur.

4.2.1 Documentanalyses

In deze paragraaf worden de vier elementen van Kuitert getoetst op de vier casussen van de documentanalyse. De casussen omvatten station Apeldoorn en station Utrecht Centraal als verblijfsknooppunten en station Winsum en de stations aan de Valleilijn als (regionale) vervoersknooppunten. Deze subparagraaf wordt opgedeeld in vier delen, welke de vier elementen van Kuitert representeren.

Zichtbaarheid

Op station Apeldoorn heeft men, om de zichtbaarheid te verbeteren, gezorgd voor preventief toezicht in en rondom de stationsomgeving (KPvV, 2006; Gemeente Apeldoorn, 2005). Hieronder vallen onder andere de inzet van toezichthoudend personeel en inzetten van technische hulpmiddelen (o.a. communicatiemiddelen en camera's) in en rond het gebouw. Daarnaast dragen het ROC Aventus en de nieuwe kantoren en woningen bij aan het indirecte toezicht op het station en haar omgeving (KPvV, 2006). Ook is er aandacht besteed aan de zichtlijnen die een individu heeft wanneer hij of zij zich in of rondom het station begeeft.

Op station Utrecht Centraal wordt de kwaliteit van de openbare ruimte en de beleving van veiligheid bepaald door een combinatie van ontwerp en inrichting, gebruik en beheer en toezicht. De toezichtcomponent is hier van toepassing. Een eerste maatregel die is getroffen om de zichtbaarheid te verbeteren is het overzichtelijk maken van het station, door middel van rechte en heldere routes, nieuwe doorsteken en knooppunten. Een tweede maatregel draagt zorg voor de bevordering van sociale veiligheid door middel van het creëren van indirect toezicht. Namelijk in de vorm van woningen. Door de nieuwe woningen beter zichtbaar te maken vanaf de straat, zal naar verwachting de sociale veiligheid verbeteren.

Op station Winsum zal de mate van toezicht op en rondom het station worden geïntensiveerd door het inzetten van een buurt- en jeugdagent en een horecapatrouille (Gemeente Winsum, 2004). Ook het creëren van multifunctionaliteit op het station is een van de maatregelen om de sociale veiligheidsgevoelens te optimaliseren. Naast het station wordt het Bedrijfsverzamelgebouw Winsum gerealiseerd waarin onder andere het Centrum voor Werk en Inkomen zich zal vestigen (Gemeente Winsum, 2004)

Voor de stations aan de Valleilijn geldt dat alle partijen zorg moeten dragen voor een leefbaar station(sgebied) met voldoende toezicht en een adequate handhaving (Veiligheidsarrangement Valleilijn, 2009). Er worden onder andere camera's gerealiseerd op de perrons en ook is er menselijk toezicht in de stationsgebieden aan de Valleilijn. Daarnaast wordt ook het personeel dusdanig opgeleid dat ze zich bewust zijn van hun toezichthoudende rol op het gebied van sociale veiligheid.

Toegankelijkheid

Op station Apeldoorn zijn geen specifieke maatregelen aangeduid ter bevordering van de toegankelijkheid van het station. Op station Utrecht Centraal daarentegen zijn wel maatregelen genomen om de toegankelijkheid van het station te verhogen. Toegankelijkheid en een logische routestructuur zijn dan ook een van de randvoorwaarden bij het opstellen van de maatregelen (Gemeente Utrecht, 2003). Bezoekers kunnen verschillende routes kiezen om van a naar b te gaan

en is er onderscheid gemaakt tussen dag- en avondroutes. In de avond is het aantal routes beperkt zodat de mensen die er nog zijn, worden geconcentreerd en op die manier elkaars veiligheid vergroten. Ook de toegankelijkheid van hulpdiensten bij calamiteiten en een snel te ontruimen gebied worden vermeld als randvoorwaarden (Gemeente Utrecht, 2003). Er zijn voldoende, ruime, vluchtwegen gecreëerd en er is rekening gehouden met speciale routes voor hulpdiensten. Op station Winsum zijn geen aantoonbare maatregelen wat betreft de toegankelijkheid te benoemen. Ook voor de verbetering van de sociale veiligheid op de stations aan de Valleilijn zijn geen concrete maatregelen te noemen wat betreft de toegankelijkheid van de stations en hun omgeving.

Eenduidigheid

Station Apeldoorn heeft een heldere structuur van verantwoordelijkheden van de verschillende actoren. Ten eerste is de gemeente verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van de stationsomgeving (Gemeente Apeldoorn, 2005). Daarnaast is de regiopolitie in samenwerking met het Openbaar Ministerie verantwoordelijk voor handhaving van de openbare (rechts)orde. De Nederlandse Spoorwegen (NS) dragen zorg voor de sociale veiligheid in de trein en op perrons en zijn mede verantwoordelijk voor de handhaving van de huisregels in tunnel en stationshal. Ook hebben ze een regierol in het organiseren van het goede onderhoud en het beheer van het station. Ten slotte is het ROC Aventus, gelegen aan het stationsplein, verantwoordelijk voor het nemen van maatregelen om overlast in en rondom het ROC Aventus zoveel mogelijk te voorkomen (Gemeente Apeldoorn, 2005).

Op station Utrecht centraal is speciale aandacht besteed aan het beheer van de openbare ruimte. Hierbij is bij het ontwikkelen van het station rekening gehouden met een, vanuit economisch en sociaal oogpunt, goed exploiteerbaar en beheerbaar gebied (Gemeente Utrecht, 2003). Hierbij blijft iedere eigenaar verantwoordelijk voor beheer en toezicht in het eigen gebied en bij een overgang tussen gebieden is goede afstemming. Door een goede samenwerking tussen zorginstellingen, politie, justitie en beheerders kan volgens de gemeente Utrecht (2003) overlast door verslaafden, dak- en thuislozen en andere groeperingen worden tegengegaan.

Op station Winsum ligt de verantwoordelijkheid van het schoon, netjes en heel houden van het gebouw, het meubilair en de directe omgeving van het station bij de gemeente (Gemeente Winsum, 2004). Daarnaast is de regiopolitie verantwoordelijk voor het toezicht op het station en de NS is draagt zorg voor het schoon en netjes houden van de perrons en stationshallen.

Bij de Valleilijn spannen partijen zich ieder afzonderlijk, waar mogelijk samen, en voor zover zij daarvoor verantwoordelijk zijn, in om zorg te dragen voor een sociaal veilige omgeving (veiligheidsarrangement Valleilijn, 2009). Daarnaast worden ook beheersafspraken gemaakt, welke

een nauwkeurige gebiedsafbakening bevat tussen het gebied van NS Poort en de betreffende gemeente. De vervoerders en de gemeenten zijn verantwoordelijk voor het leefbaar houden van de stations en hun omgeving (Veiligheidsarrangement Valleilijn, 2009).

Aantrekkelijkheid

Op station Apeldoorn betroffen de maatregelen ter verbetering van de aantrekkelijkheid een goede handhaving van de openbare orde en de veiligheid in de stationsomgeving. Hieronder vallen onder andere het schoonhouden, onderhouden en verlichten van de stationsomgeving en het verwijderen van weesfietsen en fietswrakken (Gemeente Apeldoorn, 2005). Daarnaast werd bij het ontwerp en de inrichting rekening gehouden met de materialen en kleurstellingen voor een optimale veiligheidsbeleving (KPvV, 2006).

Station Utrecht Centraal heeft bij het opstellen van de maatregelen voor het station bewust gekozen voor een overeenstemming van inrichting en gebruik (Gemeente Utrecht, 2003). Daarbij is het station goed schoon te houden en beschikt het over inrichtingselementen die heel zijn. Het realiseren van verschillende functies in het station zorgt ervoor dat het station niet alleen voor reizigers, maar ook voor anderen aantrekkelijk wordt. Door woningen, kantoren, winkels en culturele of recreatieve functies toe te voegen aan het programma zal de locatie aantrekkelijker worden voor meerdere doelgroepen. Ook door middel van het combineren van verschillende nevenfuncties rondom het station, zoals de Jaarbeurs en Hoog Catharijne, wordt het publiek wat zich begeeft in en rondom het station divers en zullen op meerdere tijdstippen mensen aanwezig zijn op de knooppuntlocatie (Gemeente Utrecht, 2003).

Station Winsum besteed aandacht aan het schoon netjes en heel houden van het gebouw, het meubilair en de directe omgeving van het station (Gemeente Winsum, 2004). Daarnaast dient te verlichting te werken en worden fietswrakken en graffiti verwijderd. Ook worden de perrons en stationshallen schoon en netjes gehouden.

Voor de stations aan de Valleilijn worden geen specifieke maatregelen omschreven wat betreft de (verbetering van de) aantrekkelijkheid van de stations. Wel wordt gewezen op het feit dat alle partijen zullen bijdragen aan een uniforme uitstraling van de treinen, perrons, stations en de stationsomgevingen aan de Valleilijn (Veiligheidsarrangement Valleilijn, 2009).

4.2.2 Casusanalyse: Maankwartier Heerlen

In deze paragraaf zullen de vier elementen van Kuitert getoetst worden aan het empirische onderzoek, het Maankwartier in Heerlen. Wederom zal deze subparagraaf opgedeeld worden in vier delen, te weten de vier elementen van Kuitert. De casus wordt geanalyseerd door middel van documentanalyse(s) en een viertal interviews.

Zichtbaarheid

Bij de zichtbaarheid gaat het om het feit dat gebruikers van een gebied de omgeving moeten kunnen overzien en het gevoel hebben dat andere aanwezigen hen kunnen zien. Het gaat om zien en gezien worden (R. Stringa, persoonlijke communicatie, 05-06-2012)

Op dit moment ligt het station verdiept, er is weinig interactie met de stad zelf. De verbinding gaat via een tunnel, wat niet als veilig wordt ervaren (A. Sijstermans, persoonlijke communicatie, 22-06-2012). De verbinding in het nieuwe plan gaat door de open lucht en op hetzelfde niveau van de stad. Dit kan de sociale veiligheid vergroten.

Bij de herstructurering van station Heerlen heeft alles op- en in het station met elkaar te maken, de kwaliteit van het licht, de sfeer, de vormgeving etc. Het totaal moet een bijdrage leveren aan de beleving en daarmee aan de veiligheid (H. Scheijen, persoonlijke communicatie, 01-06-2012).

Niet alleen de beleving van de stationshal en de plaat over de sporen, maar ook van de perrons en de stationsomgeving. De plaat over het spoor is dusdanig breed dat mensen geen benauwend gevoel krijgen wanneer ze zich over de plaat verplaatsen. Er wordt tevens gezorgd voor goede en eenduidige verlichting. Door cameratoezicht en het creëren van zo min mogelijk donkere plekken en hoeken in het project wordt onder andere drugsriminaliteit voorkomen (S. Berkers, persoonlijke communicatie, 11-05-2012). Ook voor indirect toezicht in- en rondom het station wordt gezorgd. Door het realiseren van woningen, kantoren en winkels binnen het plan zal er altijd een extra paar ogen op het station gericht zijn (A. Sijstermans, persoonlijke communicatie, 22-06-2012). Door het combineren van verschillende functies (wonen, werken, winkelen, recreëren) in het gebied, is er altijd levendigheid in het gebied. Hierdoor neemt de mate van indirect toezicht ook toe, en bevordert daarmee de sociale veiligheid.

Door het busstation te verplaatsen en op dezelfde hoogte als de sporen te leggen wordt een doorzicht gecreëerd. Wanneer een persoon zich op een perron bevindt kan hij of zij alle andere perrons overzien, inclusief het busperron (A. Sijstermans, persoonlijke communicatie, 22-06-2012). Op deze manier wordt er vanuit het busstation gezorgd voor toezicht op de perrons van het treinstation en andersom.

Toegankelijkheid

Bij toegankelijkheid gaat het om een duidelijke routing met goede oriëntatiemogelijkheden.

Oriëntatie, zichtlijnen en het overzien van mogelijke vluchtwegen zijn belangrijk voor een positieve beleving. De plaat over het spoor kan, naast verbinding tussen noord en zuid, ook als verbinding tussen de verschillende modaliteiten dienen. Zo is gekeken naar de korte lijnen en de gemakkelijke verbindingen (Sijstermans, persoonlijke communicatie, 22-06-2012). Op station Heerlen wordt

gezorgd voor logische verbindingen zodat mensen gemakkelijk hun weg vinden (A. Sijstermans, persoonlijke communicatie, 22-06-2012). Door de bundeling van voetgangersstromen wordt de levendigheid (en dus ook de sociale veiligheid) op het plein gewaarborgd (Stringa, 2008).

Ook is er gezorgd dat mensen altijd aan twee kanten kunnen vluchten in geval van nood (R. Stringa, persoonlijke communicatie, 05-06-2012). De algemene looproute, de passage, wordt niet overdekt, het is een brede brug over het spoor heen. De brug fungeert ook als de verbinding tussen het noordelijke gedeelte (kantoren, woningen en het busstation) met het zuidelijke winkelgedeelte. Hiermee creëer je een constante verkeersstroom over de brug waardoor er altijd vraag zal zijn naar verplaatsingen over de passage. Ook wanneer er geen treinen rijden, waardoor het toch een veilige omgeving blijft (S. Berkers, persoonlijke communicatie, 11-05-2012). Er moet wel geprobeerd worden om op een aantal plekken een stukje sfeer toe te voegen, mits het niet noodzakelijk is dat men daar ook langs moet (R. Stringa, persoonlijke communicatie, 05-06-2012). Wanneer men de ruimte niet wil passeren kan men ook een alternatieve route nemen. Wel zijn er nog twijfels over de ontsluiting van het gebied zelf, dus of hulpdiensten als ambulances of brandweer in het gebied kunnen komen in geval van nood.

Eenduidigheid

Bij de eenduidigheid of verantwoordelijkheid van het station gaat het vooral om de verschillende actoren die opereren op een station, en dus ook betrokken zijn bij een proces van herontwikkeling van een station. In het masterplan van de heer Stringa (2008) en uit de interviews wordt weinig gesproken over de eenduidigheid van het Maankwartier.

Het aantal betrokken actoren is begonnen als compacte groep, daarna zijn er veel partijen betrokken geraakt bij het project. Dat is het lastige aan het project (A. Sijstermans, persoonlijke communicatie, 22-06-2012). Een dergelijke locatie ontwikkelen is lastig omdat er veel partijen zijn die iets van dat gebied moeten vinden. Het is de kunst om die tegengestelde belangen toch af te stemmen is een hele klus.

Het speciale aan het Maankwartier is dat het niet ontworpen is door de gemeente in samenwerking met een architectenbureau of een projectontwikkelaar, maar door een kunstenaar. De betreffende kunstenaar, Michel Huisman, is continue de centrale spil in het project en is het aanspreekpunt als het gaat over de fysieke uitstraling van het plan (A. Sijstermans, persoonlijke communicatie, 22-06-2012). Studio SK heeft de heer Huisman geholpen om zijn plannen te realiseren tot daadwerkelijke gebouwen. De ruimte rondom het station komt volledig vanuit een combinatie van de gemeente Heerlen en Oranjewoud.

Verder is in Heerlen de gemeente verantwoordelijk voor de publieke ruimten en het groen in de omgeving (Stringa, 2008). Hieronder vallen onder andere het bijhouden van het aanwezige groen en het verwijderen van foutief geparkeerde fietsen.

De heer Stringa (Persoonlijke communicatie, 05-06-2012) benoemt het belang van het vraagstuk over de eigenaar van de openbare ruimte. Volgens Stringa is alles van niemand en niets van iemand. Concreet betekent dat, dat je altijd het idee hebt dat de ruimte waar je bent niet van jou is. Dat bevordert het idee dat mensen zich horen te gedragen.

Aantrekkelijkheid

Bij station Heerlen is veel aandacht besteed aan de vorm en uitstraling van het gebouw. Het gaat om alles wat je beleeft, alles wat je voelt, ruikt, proeft, hoort etc. Alles heeft te maken met de belevingswaarde (H. Scheijen, persoonlijke communicatie, 01-06-2012).

In de toekomst moet het Maankwartier zelf het reisdoel worden en is het de bedoeling dat bezoekers van daaruit verder de stad in gaan (A. Sijstermans, persoonlijke communicatie 22-06-2012). Het gebied zelf moet van dusdanige kwaliteit en beleving zijn dat men daar op een terras gaat zitten. Maankwartier wordt ook als toegangspoort van parkstad gezien, een regionale functie. Het station moet volgens Scheijen (Persoonlijke communicatie, 01-06-2012) wederom het visitekaartje worden voor bezoekers, in dit geval van de regio. Wanneer de voordeur al een prettige uitstraling heeft wordt men 'getriggerd' om nog verder te kijken.

Ook kwaliteit staat hoog in het vaandel bij de herontwikkeling van het station. De onderzijde van de perrons krijgen bijvoorbeeld een detaillering en afwerking die een haast interieure sfeer creëert (Stringa, 2008). De gedachte hierachter is; zorg voor kwalitatief goed meubilair, verlichting e.d., dan gaan mensen het niet misbruiken. Dit draagt bij aan een schone en hele omgeving en dus aan de sociale veiligheid. Stringa (Persoonlijke communicatie, 05-06-2012) merkt op dat het gebruik van robuuste materialen bijdragen aan de 'hufferproofheid' van het meubilair en de verlichting.

Ook de combinatie van functies in- en rondom het station zullen bijdragen aan de aantrekkelijkheid van het station. De winkels komen op de plaat, in de hoofdroute van het station. In het station heb je de typische stationswinkels. Aan de noordzijde komen de zorgfuncties en de belangrijkste retail zit aan de buitenzijden van het station. Deze publieksfuncties trekken weer mensen aan, waardoor de diversiteit van bezoekers en gebruikers van het station gewaarborgd is (R. Stringa, persoonlijke communicatie, 05-06-2012). Het soort winkels wat daar komt hangt af van het winkelaanbod in het stadscentrum. De winkels bij het station moeten wel een aanvulling zijn op wat er al in de stad aanwezig is.

4.2.3 Deelconclusie

Uit bovenstaande paragrafen blijkt dat geen enkele knooppuntlocatie hetzelfde is en dezelfde maatregelen kent voor het verbeteren van de sociale veiligheid in en rondom het knooppunt. Het criterium wat betreft de toegankelijkheid komt alleen terug bij Utrecht Centraal en bij het Maankwartier in Heerlen. De andere drie elementen komen wel terug in de programma's om de sociale veiligheid te verbeteren. Voornamelijk bij de verbetering van de zichtbaarheid en de aantrekkelijkheid op knooppuntlocaties zijn veel overeenkomsten te zien in de manier van aanpak. Ook wat betreft de eenduidigheid zijn er op elke locaties afspraken gemaakt over het beheer en de verantwoordelijkheid. Echter doet ieder knooppunt dit op zijn eigen manier. Wat betreft de aantrekkelijkheid van het gebied blijven alle vier de documenten van de casussen wat oppervlakkig. Alle stations realiseren een station waarin gebruik wordt gemaakt van goede kleurstellingen en materialen. De definitie van 'goed' blijft echter uit.

In de verdiepingscasus Heerlen komen wel veel van de aspecten van het kader van Kuitert terug. Wellicht is dit ook te verklaren omdat hier, naast documentanalyse, ook diepte interviews gehouden zijn. Op station Heerlen is veel aandacht besteed aan de verblijfsfunctie, de beleving en de gebruikswaarde van het gebied. Het moet een prettige omgeving worden om te vertoeven. Wat betreft de zichtbaarheid zijn dezelfde maatregelen genomen als bij de vier casussen van de documentanalyse. De maatregelen met betrekking tot de toegankelijkheid zijn bij het Maankwartier beter uitgewerkt dan bij de documentanalyses. Alleen Utrecht Centraal heeft volgens het plan rekening gehouden met logische verbindingen en vluchtroutes. Wat ontbreekt in het plan voor het Maankwartier, is de informatie over de eenduidigheid van het plan. Zowel in de documenten als in de interviews wordt hier weinig over gesproken. Indirect wordt er in het masterplan en in de interviews wel gesproken over eenduidigheid van het plan. Maar concrete taakverdelingen in maatregelen om de aantrekkelijkheid te vergroten ontbreken. De aantrekkelijkheid van het knooppunt komt ruimschoots terug in de interviews en in bijna alle delen van het plan voor Maankwartier. Hierbij worden een aantal concrete maatregelen genoemd, maar de plannen voor de exacte inrichting van het gebied zijn nog in voorbereiding.

Wat sterk naar voren komt bij ruimtelijke ontwikkelingen op stationslocaties, uit zowel de documentanalyses als de verdiepingscasus, is het creëren van multifunctionaliteit om de sociale veiligheid te verbeteren. Daarnaast wordt in een aantal andere bronnen (zie paragraaf 4.1) ook gesproken over multifunctionaliteit op stationslocaties. De multifunctionaliteit hangt samen met de beperkte gebruikstijd van het station. Door verschillende functies, wonen, werken, winkelen en horeca, te combineren, is er altijd levendigheid in het gebied. Doordat er altijd mensen aanwezig zijn, ook mensen zonder reisdoel, draagt deze functiemenging bij aan het sociale toezicht en dus aan

de sociale veiligheid. Het realiseren van verschillende functies op stationslocaties komt niet terug in de elementen van Kuitert. Hieruit blijkt dat het rijtje van Kuitert niet uitputtend is voor het verhogen van de sociale veiligheid in alle publieke ruimten.

4.3 Knooppunten met vervoers- en verblijfsfunctie

In deze paragraaf worden de verschillen in sociale veiligheidsaspecten op knooppunten met een vervoersfunctie en knooppunten met uitdrukkelijke verblijfsfunctie beschreven. Hierbij wordt gebruik gemaakt van het toetsingskader uit paragraaf 4.1 en de analyses van de vijf stations.

4.3.1 Knooppunten met vervoersfunctie

Er bestaat al veel literatuur over de combinatie van bereikbaarheid en vastgoedontwikkeling. De aanname hierbij is dat een betere bereikbaarheid zorgt voor een hogere vastgoedwaarde. Ook op knooppuntlocaties is deze combinatie terug te vinden.

Hoe meer verbindingen een station heeft, hoe meer centraliteit het heeft binnen het transportsysteem. Deze centraliteit kan geactiveerd worden door vastgoedontwikkeling (Louw & Peek, 2008). Quackenbush et al (in: Debrezion, de Graaf, Rietveld, 2008) concluderen dat bereikbaarheid invloed had op de grondprijs van woningen, maar voornamelijk op kantoren. Onder andere stationsomgevingen werden vanaf toen interessante bouwlocaties, wel te verstaan voornamelijk voor kantoren en andere vormen van commercieel vastgoed.

De concentratie van vastgoed kan leiden tot een meer centrale locatie binnen het stedelijke netwerk. Op deze manier kan de concentratie van vastgoed vraag creëren voor reizigers (Louw & Peek, 2008). Het station werd dus puur een plek van waaruit mensen naar hun werk gingen en weer terug.

Deze knooppunten, die niet specifiek ontwikkeld zijn als ontmoetingsplek, hebben voornamelijk een vervoersfunctie. In deze netwerksamenleving, die sterk afhankelijk is van verplaatsingsmogelijkheden, zijn knooppunten van essentieel belang. Knooppunten worden in dat licht gezien als transferpunten; het zijn de schakels van een keten (Van Winsen et al., 2010).

Knooppunten zijn in die zin veel minder gebieden die door de aard van de aanwezige functies voor grote groepen mensen uit de betreffende regio een belangrijke functie vervullen in het dagelijkse of wekelijkse activiteitenpatroon (werken en bezoeken van stedelijke of regionale voorzieningen).

Het huidige station Heerlen is een voorbeeld van een station met vervoersfunctie. Omdat het station is gebouwd voor transport van goederen uit de mijnindustrie is station Heerlen ontwikkeld als een vervoersknooppunt (H. Scheijen, persoonlijke communicatie, 01-06-2012). Het station was in de jaren '90 een broedplaats van overlast, straatprostitutie, drugsproblematiek etc. Samen met het feit dat station Heerlen in die tijd verkozen was tot meest onveilig station van Nederland, was dat de reden waarom onder andere de invalshoek sociale veiligheid een topic werd bij de ontwikkeling van een nieuw station. Sijstermans (Persoonlijke communicatie, 22-06-2012) beaamt dat vertoeven op station Heerlen niet fijn was. Zowel op de perrons als in de tunnel, had de ruimte geen

verblijfskwaliteit (S. Berkers, persoonlijke communicatie, 11-05-2012). Het was puur en alleen een transferpunt.

Bij een knooppunt met vervoersfunctie zullen vooral maatregelen die gericht zijn op het verbeteren van de zichtbaarheid en de toegankelijkheid van het station een rol spelen. Een vervoersknooppunt is namelijk uitsluitend bedoeld als uit- en overstapfabriek voor personen die naar hun werk of woning gaan.

4.3.2 Knooppunten met verblijfsfunctie

Stationsomgevingen zijn niet alleen vervoerkundige en ruimtelijke knooppunten van meer dan lokale betekenis, het zijn ook aanjagers voor economische ontwikkeling en ze hebben een grote aantrekkingskracht op bedrijven, instellingen en trekken daarmee grote bezoekersstromen (Provincie Overijssel, 2010). Het zijn belangrijke ontmoetingsplekken en ze leveren een bijdrage aan de stedelijke vitaliteit. Daarom is het van belang dat de omgeving een aangename en veilige verblijfsplek is. Het station is het visitekaartje van de stad (H. Scheijen, persoonlijke communicatie, 01-06-2012). Als je bij de voordeur al een prettige uitstraling hebt wordt je aangespoord om nog verder te kijken (A. Sijstermans, persoonlijke communicatie, 22-06-2012).

De nieuwe plannen van station Heerlen zijn voornamelijk gericht op de verblijfsfunctie. Bij het maken van de nieuwe plannen is aandacht besteed aan de verblijfsfunctie, de beleving en de gebruikswaarde van het gebied (A. Sijstermans, persoonlijke communicatie, 22-06-2012). Het moet een prettige omgeving zijn om te vertoeven. Dit heeft veel discussies opgeworpen. Kwaliteit moet de boventoon voeren maar het moet ook functioneel blijven. De overstapmachine moet blijven, maar de belevingswaarde moet wel optimaal zijn (H. Scheijen, persoonlijke communicatie, 01-06-2012). Het gebied zelf moet van dusdanige kwaliteit en beleving zijn dat het Maankwartier het doel is om naartoe te reizen en van daaruit verder de stad in te gaan (A. Sijstermans, persoonlijke communicatie, 22-06-2012).

Nu wordt er een logistiek knooppunt ontwikkeld waar verblijfskwaliteit sterk aan toegevoegd wordt (S. Berkers, persoonlijke communicatie, 11-05-2012). Zo wordt het niet alleen aantrekkelijk als verblijfsgebied maar ook als vestigingslocatie voor kantoren etc. Op deze manier wordt het ook een economische eenheid en kan het doorgroeimogelijkheden bieden voor het station, maar ook voor de binnenstad, aldus Sijstermans (Persoonlijke communicatie, 22-06-2012). Deze manier van ontwikkelen is een bewuste beleidslijn die NS Poort aanhoudt. Deze ontwikkelingen zie je tegenwoordig dus op alle (nieuwe) stations. Ook voor Heerlen, als centrumstad van Parkstad, is het belangrijk dat het station als toegangspoort gaat functioneren, met een regionale functie.

Bij een knooppunt met verblijfsfunctie zullen ook de aantrekkelijkheid en de eenduidigheid een rol spelen. Mensen moeten immers wel willen verblijven op het station, met een goed en gerust gevoel.

4.3.3 Deelconclusie

Ondanks de beperkte literatuur over specifieke maatregelen om de sociale veiligheid op ‘vervoersknooppunten’ of ‘verblijfsknooppunten’, aan de hand van bovenstaande informatie, kunnen wel een aantal aannames gedaan worden wat betreft de verschillen tussen beide soorten knooppunten.

Zo zullen ruimtelijke ordeningsmaatregelen op vervoersknooppunten minder omvangrijk zijn dan op een verblijfsknooppunt. Zoals uit paragraaf 4.3.1 blijkt, zijn deze vervoersknopen uitsluitend bedoeld als uit- en overstapfabriek voor personen die naar hun werk of woning gaan. Om deze reden zullen maatregelen vooral gericht zijn op het verbeteren van de zichtbaarheid en de toegankelijkheid. Aantrekkelijkheid en eenduidigheid zijn minder van toepassing. Immers, het station wordt toch wel gebruikt.

Op een verblijfsknooppunt is het van belang dat mensen er ten eerste moeten kunnen verblijven, en ten tweede met een gerust hart op de locatie verblijven. Hierbij spelen ook de aantrekkelijkheid en de eenduidigheid een rol. Een fijne sfeer en duidelijke aansprakelijkheidsverdeling zorgen ervoor dat mensen met een gerust hart op de locatie verblijven.

5. Conclusie en aanbevelingen

In dit afsluitende hoofdstuk worden de deelconclusies uit hoofdstuk vier samengevoegd tot een algemene conclusie. Hiermee wordt in stappen tot een antwoord gekomen op de hoofdvraag. Ook zal worden teruggeblikt op de hypothese. Daarna zullen aanbevelingen voor volgend onderzoek gedaan worden en wordt kritisch teruggeblikt op het onderzoeksproces.

5.1 Conclusie

Het gevoel van veiligheid is per individu verschillend. Toch is er een aantal indicatoren te onderscheiden die de mate van sociale veiligheid in publieke ruimten kunnen vaststellen. Deze indicatoren worden in veel onderzoeken naar sociale veiligheid gebruikt. Kuitert (2009) heeft de vier indicatoren uitgewerkt aan de hand van de Veiligheids Effectrapportage. Het betreft de zichtbaarheid, de toegankelijkheid, de eenduidigheid en de aantrekkelijkheid. Bij de zichtbaarheid gaat het om het feit dat gebruikers van een gebied de omgeving moeten kunnen overzien en het gevoel hebben dat andere aanwezigen hen kunnen zien. Bij toegankelijkheid gaat het om een duidelijke routing met goede oriëntatiemogelijkheden. Eenduidigheid of verantwoordelijkheid van het knooppunt gaat over de verschillende actoren die opereren op een knoop. Bij de aantrekkelijkheid van het knooppunt draait het om een schone en hele omgeving, plezierige materialen en kleuren en prettige verlichting.

Deze vier elementen zijn niet allemaal terug te vinden in de cases van de documentanalyse. Drie cases omvatten niet alle vier de elementen, maar twee of drie ervan. In de verdiepingscasus en in het masterplan van de gemeente Utrecht zijn wel alle vier de elementen terug te vinden, maar niet alle elementen kregen evenveel aandacht. De zichtbaarheid komt bij alle casussen, inclusief de verdiepingscasus, sterk naar voren. Het creëren van direct en indirect toezicht op de stations komt dan ook in alle casussen terug. De toegankelijkheid daarentegen, werd alleen in het masterplan van de gemeente Utrecht en in het plan voor het Maankwartier besproken. De eenduidigheid komt zoals gezegd terug in alle cases, echter in mindere mate bij het Maankwartier. In alle cases van de documentanalyse zijn regels opgesteld wie verantwoordelijk en aansprakelijk is voor welk deel van het knooppunt en haar omgeving. Bij het Maankwartier ontbreken concrete afspraken over de verdeling van de verantwoordelijkheid. De aantrekkelijkheid komt in alle vijf de cases aan de orde, maar de maatregelen blijven aan het oppervlak. Alle stations realiseren een station waarin gebruik wordt gemaakt van goede kleurstellingen en plezierige materialen. Echter blijft een definitie van 'goed' en 'plezierig' uit. Ook in de plannen en in de interviews worden een aantal concrete maatregelen genoemd, maar de plannen voor de exacte inrichting van het gebied zijn nog in voorbereiding.

Wat sterk naar voren komt, uit zowel de documentanalyses als de verdiepingscasus, bij ruimtelijke ontwikkelingen op knooppunten, is het nastreven van multifunctionaliteit. De multifunctionaliteit hangt samen met de beperkte gebruikstijd van het knooppunt. Door verschillende functies als wonen, werken, winkelen en horeca te combineren, is er altijd levendigheid in het gebied. Het antwoord op de laatste deelvraag is, bij gebrek aan informatie, gebaseerd op aannames. Ruimtelijke ordeningsmaatregelen op vervoersknooppunten zijn minder omvangrijk dan bij een verblijfsknooppunt. Omdat vervoersknopen uitsluitend bedoeld zijn als uit- en overstapfabriek voor personen die naar hun werk of woning gaan zullen maatregelen vooral gericht zijn op het verbeteren van de zichtbaarheid en de toegankelijkheid. Een verblijfsknooppunt is het van belang dat mensen er moeten kunnen en willen verblijven. Hierbij spelen ook de aantrekkelijkheid en de eenduidigheid een rol. Een fijne sfeer en duidelijke aansprakelijkheidsverdeling zorgen ervoor dat mensen met een gerust hart op de locatie verblijven. Als deze aannames naast de resultaten uit paragraaf 4.2 gezet worden valt op dat bij zowel de vervoers- als de verblijfsknooppunten, inclusief de verdiepingscasus Maankwartier, aandacht wordt besteed aan de zichtbaarheid. Wat betreft de toegankelijkheid zijn alleen op Utrecht Centraal en Maankwartier maatregelen genomen om de toegankelijkheid te verbeteren. De eenduidigheid wordt, in tegenstelling tot de aanname dat op vervoersknooppunten weinig aandacht wordt besteed aan de eenduidigheid, in alle cases omschreven. De aanname over de aantrekkelijkheid klopt grotendeels. Bij de vervoersknooppunten wordt bij de Valleilijn geen specifieke aandacht besteed aan de aantrekkelijkheid en bij station Winsum worden heel oppervlakkig kleine punten beschreven hoe het station aantrekkelijk(er) wordt. Bij de verblijfsknooppunten, Apeldoorn, Utrecht Centraal en Maankwartier wordt wel aandacht besteed aan de aantrekkelijkheid van het station.

Met behulp van bovenstaande deelconclusies wordt een antwoord op de hoofdvraag geformuleerd.

De hoofdvraag van dit onderzoek luidde:

'In welke mate komen de aspecten van ruimtelijke ordening ter bevordering van de sociale veiligheid in publieke ruimten overeen met deze aspecten op knooppunten met een verblijfsfunctie?'

Daarbij is de volgende hypothese geformuleerd:

'Sociale veiligheid op knooppuntlocaties komt extra in het geding, omdat de verblijfsfunctie op een dergelijke locatie vaak nauwelijks is ingevuld.'

De maatregelen wat betreft de ruimtelijke ordening ter bevordering van de sociale veiligheid in publieke ruimten zijn van toepassing op knooppuntlocaties. De maatregelen zijn echter niet onverkort van toepassing. Uit de analyse blijkt dat, naast de vier elementen van Kuitert, ook het

creëren van multifunctionaliteit een van de maatregelen is om sociale veiligheid op knooppuntlocaties te bevorderen. Hierbij gaat het vooral om verlenging van de gebruikstijd van het knooppunt door verschillende functies in het gebied te herbergen.

Het is niet met zekerheid te zeggen of er verschil is in de maatregelen ter bevordering van de sociale veiligheid op knooppunten met een vervoersfunctie of met een verblijfsfunctie. Wel kan geconcludeerd worden dat de algemene aspecten ter bevordering van de sociale veiligheid in publieke ruimten in beide gevallen niet onverkort van toepassing zijn.

De hypothese, gesteld in hoofdstuk 1 en hierboven nogmaals beschreven, komt overeen met de uitkomsten van dit onderzoek. Na afloop van het onderzoek kan gezegd worden dat de sociale veiligheid op knooppuntlocaties extra in het geding komt omdat mensen niet (lang) op het station verblijven, zonder gebruik te maken van de vervoersfunctie van het knooppunt. Knooppunten zijn, volgens Van Winsen et al. (2010), in die zin veel minder gebieden die door de aard van de aanwezige functies voor grote groepen mensen uit de betreffende regio een belangrijke functie vervullen in het dagelijkse of wekelijkse activiteitenpatroon (werken en bezoeken van stedelijke of regionale voorzieningen). Het creëren van multifunctionaliteit op een station is dus van groot belang om van een knooppunt ook een verblijfspot te maken. In veel herstructureringsplannen van knooppuntlocaties en in wetenschappelijke bronnen komt het belang van multifunctionaliteit naar voren. In de herstructureringsplannen van de vijf bestudeerde casussen in dit onderzoek zijn in alle gevallen maatregelen te ontdekken die gebaseerd zijn op het belang van multifunctionaliteit om de sociale veiligheid te verbeteren.

5.2 Aanbevelingen

Uit dit onderzoek blijkt dat het type knooppunt invloed heeft op de mate van sociale veiligheid op knooppuntlocaties. Voor volgend onderzoek is het wellicht interessant om de verschillen in sociale veiligheid te onderzoeken voor en na de omschakeling van een station, van vervoersknooppunt naar verblijfsknooppunt. Verder blijkt uit dit onderzoek dat de vier stations van de documentanalyse uiterst verschillende plannen hadden wat betreft de verbetering van de sociale veiligheid op het station. Nader onderzoek kan gericht worden op de vraag waarom deze plannen verschillen en waarom er geen eenduidige maatregelen zijn opgesteld, of opgesteld kunnen worden, voor het verbeteren van de sociale veiligheid op alle stations in Nederland.

De uitkomst van dit onderzoek geeft aan dat de maatregelen voor de verbetering van sociale veiligheid in publieke ruimten niet voor alle publieke ruimten gelden. Het is interessant om in volgend onderzoek te kijken of er een model opgesteld kan worden wat specifiek op knooppuntlocaties van toepassing is.

Ten slotte noemde de heer Sijstermans tijdens het interview ook een interessant onderwerp voor vervolgonderzoek. Hierbij ging het om de vraag waarom er geen optimaal gebruik wordt gemaakt van een knooppuntlocatie terwijl er vaak uit onderzoek blijkt dat er wel degelijk potentie is.

5.3. Kritische reflectie

Met deze scriptie heb ik getracht meer inzicht te geven in (de verschillen in) de relatie tussen ruimtelijke ordening en sociale veiligheid in publieke ruimten. Ik heb er voor gekozen om dit te doen aan de hand van literatuurstudie, documentanalyse en interviews aan de hand van een verdiepende casus. In volgend onderzoek raad ik aan om meerdere cases te nemen als uitgangspunt. Hiermee kan de validiteit en de generaliseerbaarheid van het onderzoek sterk verhoogd worden. Daarnaast heeft de verdiepingscasus uiteraard meer gedetailleerde informatie opgeleverd wat een scheve verdeling kan weergeven ten opzichte van de documentanalyses. Wellicht was er in de documenten geen aandacht besteed aan bijvoorbeeld de toegankelijkheid van een station, maar was middels een interview naar voren gekomen dat hier wel degelijk over nagedacht was.

Een tweede aandachtspunt is dat ik voor de verdiepingscasus in mijn onderzoek alleen betrokken personen geïnterviewd heb, wat geen veelzijdige of kritische blikken op het project heeft opgeleverd. Omdat personen die verbonden zijn aan het project, het project in een goed daglicht willen zetten. Hierdoor zijn de verzamelde gegevens minder betrouwbaar.

Een derde aandachtspunt is dat het ingewikkeld was om een theoretisch concept op te stellen, aan de hand van de verschillende informatie over sociale veiligheid, al dan niet in publieke ruimten. Wellicht zijn er nog andere indicatoren voor het bepalen van de mate van sociale veiligheid in het project. Wanneer deze indicatoren worden meegenomen kan dit een hele andere conclusie opleveren.

Daarnaast was het lastig om informatie te vinden over de relatie van het korte verblijf van reizigers op het station met het gevoel van veiligheid. Als hier meer informatie over te vinden was geweest had het onderzoek een extra dimensie kunnen krijgen en was het verschil tussen maatregelen voor knooppuntlocaties en andere publieke ruimten nog beter aan het licht gekomen.

Literatuurlijst

- Arcadis (n.d.) *Sociale veiligheid_bescherming en beschermd voelen*. Vinddatum: 17-06-2012, op: <http://www.arcadis.nl/werkvelden/producten/Pages/Socialeveiligheid.aspx>
- Architectuur.org (2010) *Onderzoek knooppuntontwikkeling Drechtsteden*. Vinddatum: 18-03-2012, op: http://www.architectuur.org/nieuwsitem/1628/Onderzoek_knooppuntontwikkeling_Drechtsteden.html
- Baggerman, M., & Bootsma, A. (2009) *Sociale veiligheid. Definitie, analyse en aanpak*. Nijmegen: Delfini
- Bertolini, L. & Spit, T. (1998) *Cities on Rails. The Redevelopment of Railway Station Areas*. London: Spon
- Boelens, L. (2000) *Nederland netwerkenland: Een inventarisatie van de nieuwe condities van planologie en stedenbouw*. Rotterdam: NAI
- Bruinsma, G.J.N., Bernasco, W. (2004). *De stad en sociale onveiligheid. Een State-of-the-Art van wetenschappelijke kennis in Nederland*. Leiden: Nederlands Studiecentrum Criminaliteit en Rechtshandhaving (NSCR) i.s.m. Universiteit Leiden.
- Bureau Stedelijke planning (2003) *Sociale veiligheid in de openbare ruimte*. Vinddatum: 03-07-2012, op: <http://www.stedplan.nl/webpage.php?mid=17&onderwerpen=view&id=96>
- Centrum Criminaliteitspreventie Veiligheid (2008) *Stappenplan VER*. Vinddatum: 04-07-2012, op: <http://www.hetccv.nl/instrumenten/Stappenplan+VER/index?filter=Stappenplan>
- College van Rijksadviseurs. (n.d.) *Knooppunt ontwikkeling*. Vinddatum: 08-03-2012, op: <http://www.collegevanrijksadviseurs.nl/themas/infrastructuur/knooppunt-ontwikkeling/>
- Debrezion, G., Graaf, T. de, Rietveld, P. (2008) *Effects of development projects around railway stations on office rental prices. A case study of Avenue 2 and Berkel-Enschot*. Amsterdam: Vrije Universiteit Amsterdam, Department of Spatial Economics.
- Flyvbjerg, B. (2006) *Five misunderstandings about case-study research*. *Qualitative Inquiry*, 2006, 219-245
- Gemeente Apeldoorn (2005) *Integraal beheer en Veiligheidsconvenant stationsomgeving Apeldoorn*. Apeldoorn: Gemeente Apeldoorn i.s.m. NS, BBA regio Apeldoorn, Regiopolitie Noord- en Oost Gelderland, KLPD/Dienst Spoorwegpolitie, Gedeputeerde Staten Gelderland en het ROC Aventus
- Gemeente Heerlen (2008). *Stadsvisie Heerlen 2026. Energiek hart van Parkstad*. Heerlen: Gemeente Heerlen
- Gemeente Heerlen (n.d.) *Maankwartier (ontwikkeling station)*. Vinddatum: 03-04-2012 op: <http://www.heerlen.nl/maankwartier>

Gemeente Oldenzaal (2009) *Masterplan Oldenzaal Centraal*. Oldenzaal: Gemeente Oldenzaal
Gemeente Uden (n.d.) Meldingen over openbare ruimten. Vinddatum: 03-07-2012, op:
http://www.uden.nl/Digitale_Balie/Producten/F_t_m_M/Meldingen_over_openbare_ruimte

Gemeente Utrecht (2003) *Masterplan Stationsgebied Utrecht*. Utrecht: Projectorganisatie
Stationsgebied (POS)

Gemeente Winsum (2004) *Beheerconvenant Stationsomgeving*. Winsum: Gemeente Winsum i.s.m.
NS, Arriva, Noordned, Regiopolitie Groningen, KLPD/DSP, Scholen voor voortgezet onderwijs
Winsum, Huurder stationskiosk, Justitie, Bouwbedrijf Benus Uithuizen BV

Gidding Advies (n.d.) Ruimtelijke ordening. Vinddatum: 29-06-2012, op:
<http://www.giddingadvies.nl/ruimtelijkeordening.htm>

KEI Atelier Veiligheid in de openbare ruimte (2010) V67. Vinddatum: 03-07-2012, op:
<http://www.veilig-ontwerp-beheer.nl/publicaties/veiligheid-in-de-openbare-ruimte/view>

Ketelaars, P. (2005) *Bouworganisatie van een ondergronds multimodaal station. Een onderzoek tot
opstellen van een organisatiemodel voor de bouw van station Amsterdam-Zuid/WTC*. Eindhoven:
TU/e

KpVV (2006) Sociale veiligheid stationsgebied Apeldoorn. Vinddatum: 28-06-2012, op:
<http://www.kpvv.nl/KpVV/KpVVHome/Kennisbank/Onderwerpen-Praktijkvoorbeelden/Sociale-veiligheid-stationsgebied-Apeldoorn.html>

Kuitert, K. (2009) *Advies sociale veiligheid openbare ruimte Nieuw Geesterhage*. Amsterdam: DSP-
groep

Louw, E. & Peek, G. (2008) *A multidisciplinary approach of railway station development: a case study
of 's Hertogenbosch*. Den Haag/Delft: ING Real Estate Development International/ TU Delft

Luijten, A. (2012) *OV-knooppunten als drager van duurzame verstedelijking*. Vinddatum: 04-07-2012,
op: <http://www.gebiedsontwikkeling.nu/opinie/interview/ov-netwerken-als-drager-van-duurzame-verstedelijking/>

Martens, K. & Krabben, E. van der (2008) *Waarde vastgoed en bereikbaarheid. Instrumenten voor
value capturing*. Zoetermeer: Transumo

Oppelaar, J., Wittebrood, K. (2006) *Angstige burgers? De determinanten van gevoelens van
onveiligheid onderzocht*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau

Provincie Overijssel (2010) *Stationsomgevingen*. Vinddatum: 05-07-2012, op:
<http://www.overijssel.nl/thema's/ruimte-wonen/ruimte/stationsomgevingen/>

RO magazine (2010) Provinciale inzet bij gebiedsontwikkeling op stationslocaties . Oktober 2010, pp.
32-34

RO Web (n.d.) *Maatregelen sociale veiligheid online*. Vinddatum: 10-06-2012, op:
<http://www.ro-web.nl/2011/09/maatregelen-sociale-veiligheid-online/>

Scheltens, W. (2004) *Handboek sociale veiligheid. Hulpmiddel voor advies en ontwerp van een sociaal veilige omgeving*. Utrecht: Directie Holland Railconsult

School voor Politie Leiderschap (2002) *Ruimtelijke Ordening en Sociale Veiligheid: op zoek naar samenhang én kansen om sociale veiligheid te vergroten*. Apeldoorn: Politieacademie

Sociaal Cultureel Planbureau (2008) *Sociale veiligheid ontsleuteld*. Den Haag: Sociaal Cultureel Planbureau

Stringa, R. (2008). *Maankwartier Heerlen. Masterplan 29 augustus 2008*. Utrecht: Studio SK

Van Dale (n.d.) Betekenis 'knooppunt'. Vinddatum: 22-07-2012, op:
<http://www.vandale.nl/opzoeken?pattern=knooppunt&lang=nn>

Van Winsen, E., Klarus, B., Cornelissen, B., en Scheltens, H. (2010) *Centrum- en knooppuntontwikkeling ontrafeld. Aanbevelingen van de UitvoeringsAlliantie Centrum- en knooppuntontwikkeling*.

Veiligheidsarrangement Valleilijn (2009) *Veiligheidsarrangement Valleilijn*. Ede: Provincie Gelderland i.s.m. de gemeenten van de Valleilijn, Connexxion, Veolia Transport, NS, ProRail, Regiopolitie Gelderland-Midden, Regiopolitie Utrecht, KLPD/Dienst Spoorwegpolitie, OM Arrondissement Arnhem, OM Arrondissement Utrecht

Verschuren, P., Doorewaard, H. (2007) *Het ontwerpen van een onderzoek*. Den Haag: Lemma Uitgevers

Wittebrood, K., & Noije, L. van (2008). *Sociale veiligheid ontsleuteld, veronderstelde en werkelijke effecten van veiligheidsbeleid*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau