



Betekenisprofiel stationsplein zuidzijde station Schiedam Centrum

Drs. Astrid Huygen
Drs. Kees Fortuin
Drs. Marieke Wentink

In opdracht van Projectbureau Schieveste, Gemeente Schiedam

Mei 2003

Inhoud

	Samenvatting en aanbevelingen voor planvorming Schieveste	5	
1	Inleiding	13	
1.1	Aanleiding	14	
1.2	Vraagstelling	17	
1.3	Instrumenten	17	
1.4	Leeswijzer	21	
2	Uitgangspunten	23	
2.1	Publiek domein	23	
2.2	Knooppunt: reizen en verblijven	27	
2.3	Identiteit		29
3	Schiedam-Oost en stationsplein	37	
3.1	Schieveste	37	
3.2	Het stationsplein zuidzijde	40	
3.3	Schiedam-Oost	47	
3.4	Risico's	50	
4	Identificeren van betekenissen	53	
	Betekenis plein voor verschillende gebruikersgroepen.	53	

5	Thema's	69
5.1	Sociale vitaliteit en levendigheid	69
5.2	Sociale duurzaamheid	71
5.3	Sociale veiligheid	73
6	Vier referentiestations	81
6.1	Station Amsterdam-Lelylaan	81
6.2	Rotterdam, Centraal Station Blijdorpzijde	85
6.3	Den Haag Holland Spoor	87
6.4	Station Utrecht Overvecht	91
6.5	Samenvatting en conclusies	94
1	Geraadpleegde personen en documenten	99
	Gesprekspartners	99
	Stationsvergelijkingen	100
	Geraadpleegde bronnen	100
	Geraadpleegde documenten stationsvergelijking (hoofdstuk 6)	102
2	Verslag kwartiermaker	103

Samenvatting en aanbevelingen voor planvorming Schieveste

Schieveste is een gebied van ruim 16 hectare, goeddeels braakliggend, gelegen tussen de A20 en de spoorlijn. Het ligt deels op Schiedams en deels op Rotterdams grondgebied. In het hart ligt station Schiedam Centrum. Voor de ontwikkeling van Schieveste is een Masterplan opgesteld waarin de toekomst voor Schieveste wordt weergegeven als vitaal nieuw stadsdeel waar het goed wonen, werken en verblijven is. Een ambitieus programma van 420.000 m² zal in een periode van 10 tot 15 jaar worden ontwikkeld. Kantoren, detailhandel, onderwijs, hotel- en congresfaciliteiten en voorzieningen als gezondheidszorg, sport en kinderopvang kunnen in Schieveste een plek krijgen.

Voor het succes van Schieveste zijn gebruikers en bewoners essentieel. Schieveste moet een plek krijgen – een plek worden – in de hoofden van mensen die er verkeren. Schieveste kan alleen slagen als de inrichting in sociaal opzicht duurzaam is. Daarom loopt het sociale ontwerpproces vanaf het allereerste begin van het project gelijk op met het fysieke ontwerpproces. Het Verwey-Jonker Instituut is gevraagd als “sociaal supervisor” bij de ontwikkeling van Schieveste.

Het plein aan de zuidzijde van NS-station Schiedam Centrum vormt de schakel tussen Schieveste, de binnenstad en Schiedam-Oost. Op en rond het plein krijgt de eerste fase van Schieveste vorm. Naast de realisering van woningen, kantoorruimte

en voorzieningen wordt ook de buitenruimte heringericht tot een levendig, opgeruimd verblijfsplein. Deze eerste fase van Schieveste is in 2005 gereed. Omdat de ontwikkeling van het stationsplein aan de zuidzijde een strategische factor is voor het slagen van Schieveste, is aan het Verwey-Jonker Instituut gevraagd om een “betekenisprofiel” op te stellen voor het stationsplein zuidzijde. Dit betekenisprofiel vormt een belangrijke onderlegger in het verdere ontwerpproces. Niet alleen voor het stationsplein zuidzijde, maar ook voor Schieveste als geheel. Zowel aan de noord- als de zuidzijde van station Schiedam Centrum zal een stationsplein worden gerealiseerd. Als in deze rapportage wordt gesproken over het stationsplein, dat wordt daarmee het stationsplein aan de zuidzijde van station Schiedam Centrum bedoeld.

Werkwijze

Om het betekenisprofiel te kunnen opstellen zijn verschillende instrumenten ingezet. Zo heeft een ‘kwartiermaker’ gegevens verzameld op het stationsplein over de bewegingen die daar nu plaatsvinden of zouden kunnen plaatsvinden. Er zijn gesprekken gevoerd met verschillende personen. Literatuur is bestudeerd. Er zijn ontwerpessies georganiseerd over sociale veiligheid en sociale kwaliteit. Kinderen van twee basisscholen hebben tekeningen, opstellen en foto’s gemaakt. Om een indruk te krijgen van factoren die het slagen dan wel falen van stationsgebieden beïnvloeden, is een inventarisatie uitgevoerd aan de hand van vier stationsgebieden.

Vraagstelling

De kern van dit rapport vormt het betekenisprofiel waarin de volgende vragen centraal staan:

1. Op welke wijze voelen burgers in Schiedam zich verbonden met het stationsplein en omgeving?
2. Wat is de betekenis van het plein voor de reizigers?
3. Wat zijn actuele sociale bewegingen op het plein en wat is het gebruik van het plein?
4. Hoe denken burgers, professionals en anderen over de toekomst van het stationsplein in relatie tot het omliggende gebied en de potenties die het heeft?

5. Welke lessen kunnen getrokken worden uit ervaringen bij andere stationsgebieden?

Resultaten

Vraag één heeft betrekking op de binding van Schiedammers met het stationsplein en omgeving. In het algemeen kan gesteld worden dat die minimaal is. Het plein is niet veel meer dan een busstation, men vindt het er wat 'unheimisch' en er is geen enkele reden waarom je er zou zijn. De Schiedammers die er komen, wonen in Schiedam-Oost. Ze stallen hun fiets in de stationsfietsenstalling of halen de Metro of de Spits op het station. Kinderen spelen er niet en hebben er ook geen binding mee. Ook mensen die er voor hun werk verblijven hebben er niet veel binding mee. Tegelijkertijd hechten zeker de bewoners van Schiedam-Oost veel belang aan een nieuwe gedaante van het plein. Ze herinneren zich de tijd dat gepensioneerde mannen het komen en gaan van de reizigers gade sloegen en het spelen van kinderen. Het busstation is er al heel lang, maar het is een koekoeksjong geworden en heeft de andere functies verdreven. Het nieuwe plein kan ook voor de wijk Schiedam-Oost een nieuwe impuls betekenen. Voor een aantal direct betrokkenen biedt het plein ook perspectieven. Er liggen mogelijkheden om het plein een sterkere - mogelijk ook een sterke - relatie met Schiedam-Oost mee te geven. Het is dan zaak om te zorgen dat er aanleidingen zijn om het in hun 'loopje' op te nemen. Zo kent de beheerder van de fietsenstalling een aantal bewoners dat ook af en toe een praatje komt maken. Functies die ook mensen uit Oost aantrekken kunnen dat versterken. Een pinautomaat zou bijvoorbeeld in de behoefte van veel oudere bewoners kunnen voorzien. Het plein ligt dusdanig dicht op de wijk Schiedam-Oost dat het niet ondenkbaar is dat kinderen er zullen spelen. De behoefte is er, want zij vinden dat er weinig te beleven is in Oost. Bovendien, maar daarmee komen we op de tweede vraag, lijken er ook kinderen met het openbaar vervoer, dus via het stationsplein, naar school te gaan.

De tweede vraag heeft betrekking op de reizigers. Het plein is momenteel een overstappunt en voor veel forensen een schakel op weg naar hun werk of naar huis. Het is ook niet méér dan dat, blijkt uit het verslag van de gesprekken die de kwartiermaker voerde. Het zou in die beperkte zin ook beter bekend kunnen zijn. Zo is Schiedam Centrum voor mensen die op het Marconiplein werken en die vanuit de richting Den Haag komen een snellere en mogelijk aantrekkelijker

verbinding dan de route via Rotterdam Centraal. Het plein nodigt niet uit om een tussenstop te maken en het wordt door reizigers nog meer dan door bewoners als onveilig beleefd. Wanneer het plein zou gaan functioneren als publiek domein in de zin waarin Hajer en Reijndorp daar over schrijven, zou daar mogelijk verandering in kunnen komen.

Het actuele gebruik van het plein (vraag drie) is daarmee zeer beperkt. Het verslag van de kwartiermaker geeft inzicht in drukke en stille momenten, veel uitgaansverkeer is er niet en de drukke momenten vallen met name in de ochtendspits.

Als het gaat om de vierde vraag kan veel betrokkenheid met het plein worden vastgesteld. Veel bewoners verlangen naar een levendig plein. Ze verwijzen vaak naar hoe het vroeger was. Eenzelfde geluid was ook te horen tijdens het stadsgeprek over Schieveste van 12 juni 2002. Er wordt weliswaar veel 'gekankerd', maar dat moet niet uitgelegd worden als gebrek aan betrokkenheid, eerder het tegendeel. Er is behoefte aan de levendigheid van vroeger, waarbij veiligheid voor velen een belangrijk aandachtspunt is. En, wat misschien nog belangrijker is, men wil weer eens iets waar Schiedam trots op kan zijn. Het is te verwachten dat bewoners zich ook daadwerkelijk voor de leefbaarheid op het plein willen inzetten, wanneer ze duidelijk 'gezien' worden door de andere partijen. Tijdens de ontwerpessies blijken ook professionals veel betrokkenheid aan de dag te leggen. Vanuit het domein van de sociale veiligheid, dat van sociaal beleid, maar zeker ook het cultureel beleid is er veel belangstelling en bereidheid om zich in te zetten. De zorgen van het publiek voor de veiligheid worden overigens door de politie gedeeld.

De vergelijking tussen vier andere stationsgebieden (vraag vijf) geeft weinig reden voor optimisme. De stations blijken stuk voor stuk veiligheids- en leefbaarheidsproblemen te kennen. Waar de vastgoedwaarde bij mobiliteitsknooppunten stijgt naarmate de 'knoopwaarde' groter is¹ lijkt het wel alsof de relatie tussen knoopwaarde en emotionele beleving omgekeerd ligt. 'Lijkt', omdat in alle vier de situaties het sociale klimaat opmerkelijk luchthartig is behandeld. Er bestaat weliswaar ervaring met het keren van ongewenste ontwikkelingen wanneer die zich eenmaal verhard hebben, maar weinig met het voorkomen ervan, althans bij de besproken cases. We vatten de lessen die te trekken zijn als volgt samen:

¹ Connekt, *Vastgoedontwikkeling op knooppunten, het effect van bereikbaarheid verklaard*, 2002

- Anonimiteit en gebrek aan levendigheid vormen een bedreiging van de leefbaarheid en de veiligheid. In de fysieke vormgeving moeten deze aspecten een nadrukkelijke rol spelen. Overzichtelijkheid en zichtbaarheid spelen daarbij een belangrijke rol.
- De natuurlijke neiging bij ongewenste processen is om de andere kant op te kijken. Dat is tegelijkertijd de beste voorwaarde om problemen uit de hand te laten lopen. Vroeg ingrijpen is goedkoper en effectiever. In een vroeg stadium zijn bovendien nog meer opties voorhanden, zowel 'hardere' als 'zachtere'. Ook hierbij geldt dat er geen betere bescherming is dan de bescherming van het publiek.
- In alle gevallen bleek de samenwerking tussen gemeente, omwonenden en vervoerders cruciaal. Waar gemeenten en bewoners echter als lokale actoren mogen worden opgevat, moeten vervoerders een heel net beheren. Lokale actoren en vervoerders vinden elkaar maar moeizaam, en meestal pas wanneer het te laat is. Aangezien het ontwikkelen van samenwerking tijd kost en de problemen zich ondertussen verder ontwikkelen is een pro-actieve opstelling geboden voor het stationsplein. Aangezien het om gebieden en plekken gaat met een sterke wisselwerking is betrokkenheid van iedere actor met het totaal, en niet uitsluitend met de eigen 'vierkante meters', noodzakelijk.
- Naar het schijnt ontwikkelt een aantal soorten overlast de gedaante van een regionaal fenomeen. Zie bijvoorbeeld de wisselwerking tussen Den Haag Holland Spoor en Rotterdam als het gaat om drugsoverlast. Waar het 'waterbed' regionaal is overheerst in de probleemaanpak een lokale of zelfs sublokale benadering. Bezinning is nodig op de gevolgen van deze discrepantie.

Aanbevelingen

De stationsvergelijking is uitgevoerd om te komen tot voorstellen voor een stationsplein met sociale kwaliteit. Iedereen is het er over eens dat het een veilig plein moet worden. Maar het ontstaan van een interessante publieke ruimte is daarnaast een minstens zo grote opgave. Niet iedere confrontatie hoeft uit de weg gegaan te worden om een 'interessante stedelijke ervaring' te creëren en om Schieveste een plek in het hart van de mensen te geven. Hieronder volgt een aantal mogelijkheden waarmee gewerkt kan worden aan een positief sociaal klimaat.

- Waarborg een zekere mate van sociale controle op het plein. Formuleer een strategie op het ontwikkelen van niet anonieme betrokkenheid bij het plein. Een beheerder van de fietsenstalling kan door zijn aanwezigheid en kennis over de gebruikers van het station een positieve invloed uitoefenen op het sociale klimaat.
- Zoek samenwerking met Schiedam-Oost. Het is essentieel om oog te hebben voor het belang van de bewoners. Het minste dat dient te gebeuren is informeren. Zorg dat het plein ook een plein van de bewoners wordt, dan bekommen ze zich erom. Ontwikkel tegelijkertijd activiteiten in de wijk en investeer in de wijk. Met name jongeren hebben een plek nodig.
- Werk aan goede verhoudingen tussen verschillende gebruikers van het plein. Een programma van activiteiten is daarvoor een belangrijk aangrijpingspunt. Rondom de opening van het nieuwe station zijn allerlei activiteiten gepland. Herhaal iets dergelijks bij de opening van het stationsplein. Maak van het bouwproces een feest. Zorg ervoor dat er in de tussenliggende periode waarin veel bouwactiviteiten zullen plaatsvinden op het plein ook leuke dingen gebeuren.
- Ga na wat zich afspeelt op de diverse vervoerstrajecten, zoals de Hoekse Lijn. Daarnaast is van minstens even groot, zo niet groter belang, dat gekeken wordt wat zich afspeelt op de huidige en nieuwe stations waarmee Schiedam straks in verbinding staat middels zowel de trein, metro als tramplus. Welke groepen houden zich daar op, waarom en welke risico's (overlast jongeren) en potenties (toeristen) brengt dat met zich mee?
- Heb aandacht voor de vastgoedsituatie rondom het stationsplein en in Schiedam-Oost. Enerzijds in verband met risico's op (drugs)overlast. Anderzijds is bebouwing op het plein ook van invloed op de sociale controle. De duurere appartementen die gebouwd worden langs het plein, leveren mogelijk een vermindering van sociale controle op. Tweeverdieners bijvoorbeeld zullen zich waarschijnlijk weinig bemoeien met de gang van zaken op het plein of met hun burens.

Om de levendigheid en het toezicht op het plein te bevorderen zijn concrete plannen ontwikkeld voor het instellen van een pleinorganisatie. Deze pleinorgani-

satie groeit bij voorkeur uit naar een beheerorganisatie voor heel Schieveste. Dit voornemen is in het masterplan voor Schieveste opgenomen.

De pleinorganisatie wordt gekenmerkt door een aantal zaken. Een pleinorganisatie moet zich zowel bezig houden met 'schoon, heel en veilig' als met de verzorging van festiviteiten, activiteiten en het onderhouden van contacten rond het plein. De fysieke beheeractiviteiten, de activiteiten en evenementen en het ingrijpen bij potentiële crisissituaties veronderstellen een uitstekende relatie met de betrokken gemeentelijke diensten. Fysiek en sociaal beheer zijn met elkaar in verband gebracht.

Een pleinorganisatie moet gevoelig zijn voor ontwikkelingen die zich op het plein voordoen, maar zeker ook in de omgeving. De personen die de pleinorganisatie vormen hebben goede contacten met bewoners. De organisatie geeft continu gestalte aan de visie die ten aanzien van het stationsplein wordt ontwikkeld. De organisatie heeft een permanent karakter, maar beweegt wel mee met de ontwikkeling van Schieveste en ontwikkelingen in de context. De organisatie moet zonnig ook buiten de kantooruren kunnen functioneren. Belangrijkste tijden zijn naar verwachting de middag en een deel van de avond. De organisatie moet bij de start van de metro operationeel zijn, eventueel in beperkte vorm. Inmiddels is door de gemeente Schiedam een organisatie opgezet die toezicht gaat houden op de veiligheid op en rond de metro-stations in Schiedam.

Gedurende het werk aan het betekenisprofiel zijn te veel ideeën geopperd om op te noemen. Enkele willen we hier vermelden:

- Herinneringen aan de Parallelweg. Aangezien veel voormalige bewoners van de Morsestraat en omgeving vroeger aan de Parallelweg gewoond hebben zouden hun verhalen input kunnen leveren voor de vormgeving van Schieveste.
- Ijsbaan in de bouwput. Schaatsen is integratie bij uitstek: een belangrijk stuk Nederlands cultuurgood dat veel allochtonen zich graag eigen zullen maken.
- Jongeren vakantiewerk aanbieden met herkenbare outfit: bijvoorbeeld zwerfvuil opruimen. de jongeren hebben een aardige bijverdienste en het heeft een positieve beeldvorming tot gevolg: buurtbewoners zien dat ze niet alleen maar rotzooi en overlast veroorzaken, maar ook opruimen.

Inleiding

Schieveste is een gebied van ruim 16 hectare, goeddeels braakliggend, gelegen tussen de A20 en de spoorlijn. Het ligt deels op Schiedams en deels op Rotterdams grondgebied. In het hart ligt station Schiedam Centrum. Voor de ontwikkeling van Schieveste is een Masterplan opgesteld waarin de toekomst voor Schieveste wordt weergegeven als vitaal nieuw stadsdeel waar het goed wonen, werken en verblijven is. Een ambitieus programma van 420.000 m² zal in een periode van 10 tot 15 jaar worden ontwikkeld. Kantoren, detailhandel, onderwijs, hotel- en congresfaciliteiten en voorzieningen als gezondheidszorg, sport en kinderopvang kunnen in Schieveste een plek krijgen. Schieveste is zowel per auto (met de ligging aan de Rotterdamse ruit) als per openbaar vervoer (trein, metro, bus en tram) goed bereikbaar. Met de vaststelling van het Plan van Aanpak voor de ontwikkeling van Schieveste in juli 2001 werd de basis gelegd voor de ontwikkeling van Schieveste tot hoogwaardig stedelijk knooppunt.

De plannen voor Schieveste zijn vervolgens uitgewerkt in een Masterplan, dat november 2002 wordt gepresenteerd.

1.1 Aanleiding

Bij de ontwikkeling van Schieveste wordt ernaar gestreefd om van meet af aan ook een goed sociaal klimaat te bevorderen. Het is uniek dat in een dergelijk vroeg stadium van planvorming aandacht wordt besteed aan de sociale kwaliteit van een te ontwikkelen gebied. Het sociale ontwerpproces loopt gelijk op met het fysieke ontwerpproces. Het Verwey-Jonker Instituut is gevraagd het 'sociaal supervisorschap' voor Schieveste op zich te nemen.

Vanuit die functie is een bijdrage geleverd aan het Plan van Aanpak ontwikkeling Schieveste (juni 2001). Het betreft een aanzet tot een sociale visie op Schieveste die verder uitgewerkt is in het Masterplan. In deze eerste verkenning wordt een aantal beelden geschetst van het toekomstige Schieveste². Het Plan van Aanpak schetst een sociale structuur die wordt gekenmerkt door een mix van hoogwaardige en minder hoogwaardige karakteristieken. Het gebied wordt bevolkt door zowel hoogopgeleide als laagopgeleide mensen. Op die manier kan het gebied goed aansluiten op de structuur van de wijk Schiedam-Oost en het bedrijventerrein 's Graveland-Zuid/ Spaanse Polder en kunnen deze gebieden zich optrekken aan Schieveste. De relatie tussen Schieveste en Schiedam wordt essentieel geacht voor een goed sociaal klimaat. De bevolking van Schiedam moet er daarom welkom zijn en ze moet Schieveste als het ware in haar hart sluiten.

In het Plan van Aanpak wordt ook gesteld dat de ontwikkeling van het station Schiedam en het stationsplein een strategische factor is in het welslagen van Schieveste. Dat heeft alles te maken met de fase van ontwikkeling waarin het plein zich bevindt: het vormt de eerste fase van Schieveste. Een goed sociaal klimaat op het plein zal de sociale ontwikkeling van Schieveste sterk positief beïnvloeden.

Het stationsplein is daarmee ook een voorloper in de ontwikkeling van een instrumentarium en een organisatie waarmee het sociale klimaat in het publieke domein beïnvloed kan worden. Vandaar dat de projectorganisatie het Verwey-Jonker Instituut heeft gevraagd om een zogeheten betekenisprofiel op te stellen. Het instrument 'betekenisprofiel' is ontwikkeld nadat tijdens eerdere ontwerppro-

² Zie Kees Fortuin, *Rapportage over sociaal domein Schieveste*, Verwey-Jonker Instituut.
In: Gemeente Schiedam, *Plan van aanpak ontwikkeling Schieveste*, Schiedam, juni 2001.

cessen³ bleek dat de betekenissen van diverse groepen gebruikers van de openbare ruimte een belangrijke input voor ontwerpprocessen zouden kunnen vormen. In dit rapport geven we onze bevindingen.

³ In casu de uitvoering van het Singelplan in Rotterdam. Zie Fortuin (2002).

1.2 Vraagstelling

Een sociale benadering van de herinrichting van een fysieke omgeving is meer dan alleen inspraak organiseren. Kennis over betekenis en identiteit van een plek kan bijdragen aan een succesvolle fysieke ingreep. Om zicht te krijgen op het sociale klimaat dat op het plein zou kunnen ontstaan onderzoeken we in dit betekenisprofiel welke betekenissen verschillende groepen mensen er aan het stationsplein verbinden en wat er zich afspeelt op het plein, nu en mogelijk in de toekomst. Bij de groepen mensen denken we aan de bewoners van de nabij gelegen wijk Schiedam-Oost, maar ook aan reizigers. Hoe kijken ze aan tegen het plein? Welke herinneringen hebben ze er aan, en aan het station en misschien ook wel aan Schieveste? Welk karakter heeft het plein en welk karakter is wenselijk in de toekomst? Antwoorden op deze vragen kunnen de ontwerpers helpen bij het vormgeven van een succesvol plein.

Aan het opstellen van deze rapportage liggen de volgende vragen ten grondslag:

1. Op welke wijze voelen burgers in Schiedam zich verbonden met het stationsplein en omgeving?
2. Wat is de betekenis van het plein voor de reizigers?
3. Wat zijn actuele sociale bewegingen op het plein en wat is het gebruik van het plein?
4. Hoe denken burgers, professionals en anderen over de toekomst van het stationsplein in relatie tot het omliggende gebied en de potenties die het heeft?
5. Welke lessen kunnen getrokken worden uit ervaringen bij andere stationsgebieden?

1.3 Instrumenten

De werkwijze die gekozen is om antwoorden te vinden op deze vragen is het opstellen van een betekenisprofiel. Maar het betekenisprofiel staat niet alleen. We hebben daarnaast gebruik gemaakt van de diensten van een 'kwartiermaker' en we hebben gewerkt met ontwerpsessies. Tenslotte hebben we een vergelijking uitgevoerd met vier zogeheten 'referentiestations' om inzicht te krijgen in factoren die het ontstaan van sociale problemen in stationsgebieden beïnvloeden. Omdat

het gaat om nieuwe manieren van werken beschrijven we hieronder kort deze instrumenten.

Kwartiermaker

Gedurende de maanden april tot en met juni 2002 is een zogeheten 'kwartiermaker' actief geweest op het plein. Voor de inzet van deze kwartiermaker is gebruik gemaakt van de diensten van het bureau *Werken aan de Stad*. De kwartiermaker had als taak om 'het plein in de vingers te krijgen'. Hij houdt een logboek bij waarin hij activiteiten, resultaten en bevindingen van werkzaamheden weergeeft. Dat leidt tot een overzicht van 7 maal 24 uur stationsplein. Daarnaast voert hij zoveel mogelijk gesprekken met mensen die zich op het plein bewegen. Daarbij zoekt hij naar mensen die in een goede positie verkeren om de sociale kwaliteit van het plein gestalte te geven, hij schetst sociale activiteiten die rond het plein plaatsvinden of zouden kunnen plaatsvinden en registreert sociale veranderingen die zich in de projectperiode op het plein voordoen. De kwartiermaker maakt daarmee een betere aansluiting van het ontwerp en het feitelijke gebruik van het plein mogelijk bij de gebruikersgroepen die aan het plein verbonden zijn.

De activiteiten van de kwartiermaker en het betekenisprofiel zijn afgestemd. De gegevens die de kwartiermaker heeft verzameld, zijn verwerkt in dit betekenisprofiel.

Ontwerpsessie sociale kwaliteit en bijeenkomst sociale veiligheid

In het ontwerptraject van het plein is een groot aantal bijeenkomsten georganiseerd. Over het algemeen gaat het om bewonersavonden zoals die gebruikelijk zijn. Er zijn echter ook twee bijeenkomsten georganiseerd om vanuit een bredere sociale optiek input te leveren voor het ontwerpproces. In een eerste bijeenkomst is door de projectleider integrale veiligheid van de gemeente Schiedam een aantal mensen rond de tafel gebracht om te praten over de veiligheidsaspecten van het stationsplein. De resultaten daarvan zijn verwerkt in hoofdstuk 5 onder het kopje *sociale veiligheid*. Een andere bijeenkomst heette 'ontwerpsessie sociale kwaliteit'. De naam ontwerpsessie is gekozen naar analogie van de stedenbouwkundige ontwerpsessies die zijn georganiseerd in de ontwikkeling van het masterplan Schieveste. In de bijeenkomst stond een viertal vraagpunten centraal, waarbij de deelnemers groepsgewijs via de metaplanmethode tot oplossingen probeerden te komen. Een verslag van deze bijeenkomst is door de gemeente Schiedam gemaakt.

Betekenisprofiel stationsplein

Over wat wij verstaan onder een betekenisprofiel schrijven we elders (Huygen, 2002) het volgende:

“Een betekenisprofiel is een beschrijving van betekenissen die verschillende sociale groepen toekennen aan een bepaalde plek of gebied. Uit deze beschrijving komt een patroon naar voren. Jongeren, ouderen, werkenden, vrouwen, ondernemers: elke groep heeft er een eigen beleving bij. Hun motieven en belangen voor het gebruik van een gebied verschillen. De contrastwerking die voorkomt uit de confrontatie van verschillende betekenissen ‘maakt’ of ‘breekt’ de kwaliteit van de plek.”

Betekenisprofielen zijn een nieuw fenomeen, en het is dan ook zeker niet een uitontwikkeld instrument. Een verwante benaming is *cultuurprofielen* (Huygen en Spierings, 2001). Zo noemen de onderzoekers een studie naar de beleving van de lokale identiteit in het veenkoloniale gebied. Deze identiteit is een deel van het sociale kapitaal. Het kan een sturende invloed uitoefenen op de toekomst van het gebied. Zo biedt het cultuurprofiel een houvast om te bepalen wat voor soort ontwikkelingen passen in een omgeving. In het voorwoord bij het onderzoek maakt Jan Willem Duyvendak dit tastbaar:

“Wat is het belang van een cultuurprofiel? Kort gezegd: dat het ons iets leert over de specifieke lokale verhoudingen. Stel u bent inwoner van Amsterdam en wilt graag verhuizen naar een rustiger leefomgeving, dan kunt u uitstekend terecht in de Veenkoloniën in Borger-Odoorn en Stadskanaal. Niet alleen is daar rust en ruimte, de bewoners van deze streek zullen ook openstaan voor uw inbreng in de gemeenschap”. (idem, p. 4).

De belangstelling voor aspecten van lokale cultuur en identiteit in ruimtelijke en fysieke ontwikkelingen is breder. Zo is er onlangs ook een dergelijke visie ontwikkeld voor de Kop van Zuid (Duyvendak en Fortuin, 2000). Daarin worden twee thema's centraal gesteld: 'aankomen en vertrekken' en 'sociale duurzaamheid'. Aankomen en vertrekken verwijst naar de geschiedenis van migratie in het algemeen, maar ook naar de landverhuizers die specifiek vanaf de Wilhelminapier vertrokken of daar juist aankwamen (zoals bijvoorbeeld Tuschinsky). Sociale duurzaamheid verwijst naar de noodzaak van een categorie gebruikers van het gebied met een langer durende binding eraan. Verder wordt verwezen naar de manier waarop Rotterdam intern 'verdeeld' is op allerlei niveaus: noord-zuid, maar ook op allerlei kleinere onderverdelingen tussen wijken en zelfs tussen

straten. Deze verdelingen worden - anders dan gebruikelijk - als een productieve kracht gezien die de Kop van Zuid dynamiek kan verlenen.

Ook in de stedenbouwkundige literatuur bestaat een groeiende aandacht voor deze aspecten. Hajer en Reijndorp spreken in dit verband over een nieuwe 'culturele geografie' (Hajer en Reijndorp, 2001).

Het betekenisprofiel voor het stationsplein past dus in een beweging waarin het sociaal kapitaal niet alleen in kwantitatieve, maar ook in kwalitatieve zin in kaart wordt gebracht en benut bij ontwerpprocessen. De uitdaging van het betekenisprofiel voor het stationsplein is om het feitelijke gebruik van het plein en de betekenis die het plein heeft voor mensen (verblijvers en reizigers) in kaart te brengen. Wie zijn ze, waarom komen ze op dit stationsplein, hoe lang verblijven ze er, wat doen ze er, wat zouden ze er willen doen, wat waarderen ze aan het plein, wat juist niet? Dit alles niet om de ontwerpers op te zadelen met nog meer zaken waarmee ze rekening moeten houden, maar veel meer ter inspiratie en ideeënvorming om uiteindelijk tot een ontwerp voor een levendig plein te komen.

In de maanden vanaf januari 2002 is volop gewerkt aan het opstellen van een betekenisprofiel voor het stationsplein. Daarbij is vooral aandacht besteed aan de relatie met Schiedam-Oost. Daarnaast biedt het profiel inzicht in de betekenis van dit gebied voor verschillende gebruikersgroepen (jongeren, ouderen, reizigers, buurtbewoners). Deze betekenissen tezamen geven inzicht in de identiteit van het gebied. Daarmee krijgen we zicht op elementen of voorwaarden die nodig zijn om het plein tot een levendige en prettige plek te maken, zowel voor bewoners van Schiedam (Oost) als voor passanten (reizigers, forensen en toeristen).

Om dit beeld te ontwikkelen hebben we veel verschillende personen gesproken en geïnterviewd: bewoners, jongerenwerk, beheerder van de fietsenstalling, ambtenaren, politie, woningcorporatie (zie Overzicht gesprekspartners). Het Wijkbeheeroverleg (m.n. bewoners) is bezocht. Daarnaast is beschikbare documentatie (o.a. Wijkplan Schiedam-Oost, Zelfanalyse grotestedenbeleid, Statistische jaarboeken) en aanvullende literatuur bestudeerd.

Scholen

Een belangrijk onderdeel is het contact geweest met twee basisscholen: De Peperklip en De Singel. Aan kinderen van groep 8 hebben we gevraagd tekeningen

te maken van een mooi stationsplein. Ook hebben ze opstellen geschreven over plekken in de wijk waar ze graag komen. Tenslotte zijn de kinderen de wijk ingegaan en hebben daar foto's gemaakt. De tekeningen, opstellen en foto's van de kinderen zijn, naast alle informatie die we van sleutelfiguren ontvangen, een belangrijke opbrengst. We vinden ze waardevol in een viertal opzichten: ter inspiratie, het brengt een zekere betrokkenheid tot stand bij alle veranderingen die op stapel staan, het levert kennis op van plekken in de wijk waar kinderen graag komen en indirect worden via de verhalen thuis van de kinderen ook de ouders bereikt, zodat de bekendheid van het werk aan het stationsplein toeneemt onder groepen die met schriftelijke informatie niet bereikt worden. Met dit materiaal heb je een communicatiemiddel in handen dat in de nabije toekomst verder benut kan worden, bijvoorbeeld in de vorm van een tentoonstelling en in de communicatie naar ouders van de kinderen.

Vergelijking stationsgebieden

Om een indruk te krijgen van factoren die het slagen dan wel falen van stationsgebieden beïnvloeden hebben we een beperkte inventarisatie uitgevoerd aan de hand van vier stationsgebieden. De selectie is uitgevoerd in overleg met de NS. Aan de hand van telefonische interviews en documentenstudie is per stationsgebied een reconstructie gemaakt van de situatie ter plekke, van eventuele problemen, van manieren waarop die problemen het hoofd wordt geboden en van knelpunten die zich daarbij voordoen.

1.4 Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk zetten we een aantal uitgangspunten uiteen bij het opstellen van dit betekenisprofiel. Het gaat om opvattingen over het publieke domein, over knooppunten en over identiteit die richtinggevend zijn voor de manier waarop we naar het stationsplein kijken. We kunnen ons voorstellen dat de lezer meer geïnteresseerd is in de concrete resultaten van ons onderzoek dan in deze theoretische beschouwingen. Hoofdstuk 2 kan in dat geval zonder problemen worden overgeslagen. Vervolgens beschrijven we in hoofdstuk 3 de sociale structuur van het stationsplein en Schiedam-Oost in het licht van Schieveste. In hoofdstuk 4 presenteren we de betekenissen die verschillende groepen toekennen aan het stationsplein en de nabije omgeving. In hoofdstuk vijf werken we een aantal thema's uit die van belang zijn voor de sociale kwaliteit van het plein. In

hoofdstuk 6 wordt een vergelijking gemaakt met een aantal andere stations in Nederland.

Uitgangspunten

In dit onderzoek gaan we op zoek naar antwoorden op de vraagstellingen zoals in het vorige hoofdstuk verwoord. Daarbij laten we ons ook inspireren door wat anderen geschreven hebben over het publiek domein, over knooppunten en over identiteit. Zoals in de leeswijzer is gezegd is het voor het begrip van de volgende hoofdstukken niet voor iedereen essentieel om de beschouwingen in dit hoofdstuk te kennen. Het kan dus zonder bezwaar worden overgeslagen.

2.1 Publiek domein

Pleinen zijn bij uitstek stedelijk *publiek* domein. Hajer en Reijndorp (2001) doen verslag van een speurtocht naar de voorwaarden voor de vormgeving van nieuw publiek domein. Ze omschrijven de kern van publiek domein als volgt:

“Verschillende groepen hechten aan een bepaalde plaats en op de een of andere manier moeten ze tot een vergelijk dienen te komen. Welke codes dienen daar te domineren? Welke gedrag moet worden getolereerd? Wie mag van wie welke aanpassing vragen? Het zijn vragen die horen bij een betekenisvolle openbare ruimte” (idem, pag. 41).

De essentie van publiek domein gaat niet schuil in de fysieke of formele kenmerken, maar in de overlapping van en uitwisseling tussen verschillende sociale

werelden. Maar, zo stellen ze vervolgens, met deze wisseling van perspectief en een oriëntatie op sociale uitwisseling zijn we er nog niet. Want een te directe vertaling van deze oriëntatie op uitwisseling ondermijnt in feite een notie van publiek domein. De zuivere politiek correcte opvatting van publiek domein als ontmoeting van alle groepen uit de samenleving⁴ is de grote hindernis voor het stand brengen ervan. Publiek domein is dan ook niet zozeer een plek als wel een ervaring, aldus Hajer en Reijndorp.

“Publiek domein ervaringen vinden plaats op de grens van frictie en vrijheid. Aan de ene kant is er altijd de spanning van een confrontatie met het onbekende, aan de andere kant de bevrijding van ervaring van een andere benadering. [...] Publiek domein draait om de ervaring van culturele mobiliteit: om de mogelijkheid zaken anders te zien, de presentatie van nieuwe perspectieven, de confrontatie met eigen ingesleten patronen ook. Gedwongen worden tot aanpassing past niet in dit perspectief van een goed functionerend publiek domein. Uitgedaagd worden om jezelf tot anderen te verhouden wel.” (pag.116)

De auteurs pleiten voor een cultureel-geografische analyse van openbare ruimte. Die moet volgens hen zowel een analyse van de ‘sociale productie’ van plekken ter hand nemen als ook de manier waarop die plaatsen worden gebruikt dan wel ‘geconsumeerd’. Even verderop schrijven ze:

“De manier waarop ruimtelijke samenhangen worden beleefd en ervaren en de culturele betekenis van plaatsen worden geproduceerd, wordt niet simpelweg bepaald door de ontwikkelaars en de ontwerpers ervan, maar evengoed door de consumenten. Juist in die koppeling komen we wellicht tot een reëler beeld van de betekenis van deze nieuwe ruimten als publiek domein” (idem, pag.49).

⁴ Ietwat sarcastisch betiteld als ‘de Grote Verbroedering in de openbare ruimte’. Wij delen hun sarcasme over het woord ‘ontmoeting’ niet. In onze ogen omvat het begrip ontmoeting ook botsingen en lelijkheid naast harmonie. Ons verschil van mening betreft overigens alleen de woordkeus. Inhoudelijk zijn we het met hen eens dat publiek domein ook altijd een betwist domein is, waar een caleidoscoop van belangen - ook botsende belangen - zorgt voor dynamiek en levendigheid. Het ‘publieke’ van publiek domein is altijd kwetsbaar en vraagt een alert beheer, maar niet in de vorm van het dempen van alle spanningen. Elders, in het kader van het Rotterdams Singelplan (Fortuin, 2002), hebben we de stelling geopperd dat singels juist in de spanning over de vraag naar wat de singel behoort te zijn en wie er iets over te zeggen heeft aan ‘symbolisch gewicht’ wint omdat zoveel partijen er hun eigen betekenis en gebruik op willen projecteren.

Deze visie op het gebruik en inrichting van publieke ruimte wordt gerelateerd aan twee belangrijke trends. Enerzijds signaleren Hajer en Reijndorp in toenemende mate een bewuste consumptie van 'culturele' ervaringen. Anderzijds is er sprake van de bewuste vermijding van de confrontaties met de spreekwoordelijke 'ander' in het alledaagse leven. Veel mobiliteit moet begrepen worden als vermijdingsmobiliteit, stellen Hajer en Reijndorp. De spanning tussen deze twee trends is voor de zoektocht naar publiek domein van bijzonder belang (idem, pag. 52).

Mensen met verschillende achtergronden hebben dan ook steeds effectievere ruimtelijke strategieën ontwikkeld om mensen te ontmoeten die ze willen ontmoeten en mensen die ze willen mijden te mijden. De samenleving is hierdoor geworden tot wat ze noemen een 'archipel van enclaves'. Mensen hoppen als het ware van de ene naar de andere plek in deze archipel om de situatie te vinden waar ze naar zoeken.

Voor een verklaring voor het ontstaan van deze archipel gaan ze te rade bij Castells. Deze socioloog van de netwerksamenleving ziet het nieuwe denken in termen van 'plaats' in de context van de opkomst van het globale netwerk. De enorm toegenomen mobiliteit heeft geleid tot een nieuwe stedelijke vorm die het stedelijke, suburbane en het landelijke milieu met elkaar verbindt. Wat ontstaat is een netwerk, een schijnbaar structuurloos conglomeraat van functies. In de nieuwe culturele geografie creëert ieder voor zich zijn eigen stad die bestaat uit een combinatie van diverse plekken die voor dat individu van belang zijn. Hierdoor kan men bijvoorbeeld heel goed een stedeling zijn zonder in de stad te wonen.

"De nieuwe cultureel-geografische benadering ruilt de begrippen 'ruimte' en 'afstand' in voor het denken in termen van 'beweging' en 'beleefde tijd'. Mensen en bedrijven maken keuzen, de overheid reageert en in dit proces ontstaat een nieuwe culturele geografie. Die is niet af te lezen aan de functionele typologie, maar vraagt om meer specifieke analyse van de betekenissen die mensen aan plekken verbinden" (pag.64).

Hajer en Reijndorp stellen dat

"(...) beslissingen over de wijze waarop de openbare ruimte wordt ingericht, uitdrukking geven aan de manier waarop we bezig zijn met het vormgeven van de samenleving. Door de fysieke vormen van de ruimte te (her)ordenen of door ingrepen in het 'programma' van openbare plekken creëren we nieuwe mogelijkheden voor bepaalde activiteiten of groepen en verkleinen we wellicht kansen voor ander gebruik of andere groepen" (idem, pag.73.)

In veel beleidsnota's is de ontmoetingsfunctie van de openbare ruimte een centrale doelstelling. Waaruit deze ontmoeting bestaat of zou moeten bestaan, waarom en wanneer deze van belang is en welke eisen ze stelt aan de openbare ruimte, blijft volledig impliciet. (pag.80). De uitdaging zit veel meer in het scheppen van raakvlakken tussen verschillende 'landschappen' (samenhangend met de enclaves zoals eerder genoemd). Op deze raakvlakken kunnen interessante nieuwe publieke domeinen ontstaan.

Stationsomgevingen zijn bij uitstek plaatsen waar een stapeling van verschillende sferen en uiteenlopende gebruikers zich manifesteren (pag. 84). Vormgeving wordt daar meestal ingezet om een selectie in het gebruik te realiseren. Hajer en Reijndorp stellen zich dan ook de vraag

"(...) of dit de enige denkbare uitweg is uit de gepercipieerde problemen van beheersbaarheid. Zou een ander programma van eisen de ontwerper niet juist de kans bieden om beter om te gaan met die inherente gelaagdheid van stationsomgevingen?".

Hierin ligt duidelijk een interessante opgave voor de herinrichting van het stationsplein in Schiedam.

Ook veiligheid in het publiek domein besteden de auteurs aandacht. Veiligheid en beheersbaarheid zijn voorwaardenscheppend voor volwaardige participatie. Aan de noodzaak ervan kan niet getwijfeld worden volgens de auteurs, maar:

"De kunst is veeleer om te voorkomen dat het vergroten van veiligheid ten koste gaat van de ontwikkeling van publiek domein." (pag.117)

De veiligheidsdiscussie moet niet uit de weg worden gegaan, maar moet worden benaderd vanuit het ideaal van publiek domein (pag.125). Een frictieloze openbare ruimte is niet per definitie een goede openbare ruimte. Zoals gezegd bestaat het publiek domein nu juist bij de gratie van de ervaring van en confrontatie met andere werelden.

"Publiek domein ervaren we vaak op plaatsen die worden gedomineerd door bepaalde groepen; dat is precies waar de kwaliteit van de ervaring uit voortkomt. Publiek domein veronderstelt dan een uitwisseling van en het op elkaar betrekken van die verschillende werelden. De tussenruimte wordt de ontwerpopgave" (pag.135).

Het ontwerpen van overgangen of tussenruimten wordt hierdoor steeds belangrijker (pag.129-130)

De analyse van en de visie op publiek domein van Hajer en Reijndorp biedt aanknopingspunten voor het herinrichten van het Schiedamse stationsplein. Het plein en de nabije omgeving worden grotendeels heringericht. Daarmee ondergaat het gebied een belangrijke verandering, zowel van karakter, sfeer en betekenis als wat betreft functie, namelijk van busstation naar een verblijfsruimte. Het zal de opgave zijn om van het stationsplein een bij uitstek *publiek domein* te maken.

2.2 Knooppunt: reizen en verblijven

Een ander interessant gedachtegoed dat van belang is om kennis van te nemen in dit verband is dat van de zogeheten plaats- en knoopwaarde.

Eind 2000 is een notitie⁵ verschenen van de NS waarin een visie op 'het ideale station' wordt gegeven. Het station is een dynamische plek waar continue uitwisseling plaats vindt van aankomende en vertrekkende vervoermiddelen, een overstaplek voor reizigers. Tegelijkertijd vormt het station een locatie in de stad, die vanwege de bereikbaarheid een gewilde vestigingsplaats is voor bedrijven en voorzieningen. Ook in deze notitie wordt gerefereerd aan de netwerksamenleving, deze keer als verklaring waarom 'bereikbaarheid' belangrijker wordt voor mensen dan 'nabijheid'.

De missie van de NS is de 'reis van de klant'. Het bedrijf houdt zich bezig met het ontwikkelen van knooppunten en het vervoer ertussen, vanuit een visie op het functioneren van het hele netwerk. De twee kernactiviteiten zijn personenvervoer en vastgoedexploitatie. De uiteindelijke klanten zijn de mensen die de omgeving van het station aandoen als reiziger of passant. Ook zorg voor de stationsomgeving rekent de NS tot haar takenpakket.

⁵ "De functie van het station: een visie", CVS november 2000. Zie ook de innovatieve wijze waarop de samenloop van knoopwaarde (in de zin van bereikbaarheid) en vastgoedwaarde tot de 'knooppuntwaarde' zijn berekend in een studie in het kader van het programma 'Overige projecten' van Connekt: *Vastgoedontwikkeling op knooppunten, het effect van bereikbaarheid verklaard*, oktober 2002. De studie is uitgevoerd door CSV (Connektor, SkraelingS en Vastgoedservice), BCI (Buck Consultants International), Reasult, KUN (faculteit der Managementwetenschappen) en TUD (faculteit Bouwkunde).

De wens van de klant staat centraal in deze visie. Vier aspecten worden onderscheiden:

- Tijdgebonden aspecten (reistijd wordt beïnvloed door loopafstanden, de drukte en het zoeken van aansluiting).
- Gemaksgebonden aspecten (overzichtelijkheid, oriëntatie, toegankelijkheid).
- Comfortaspecten (het fysieke welbevinden van de reiziger: beschutting tegen tocht, wind en regen, zitmogelijkheden en eet- en drinkmogelijkheden).
- Belevingsaspecten (vormgeving, kleur, materialen, netheid).
- Basiseis is veiligheid en betrouwbaarheid. Deze aspecten worden in een piramide geplaatst zodat het één voorwaarde wordt voor het ander, onder verwijzing naar Maslow.

Een belangrijke waarde wordt toegekend aan de kwaliteit van de overstap die reizigers op een station maken. Deze kwaliteit is in sterke mate bepalend voor de kwaliteitsbeleving en daarmee de aantrekkelijkheid van de gehele treinketen.

Uiteindelijk komen de NS tot de volgende conclusie: In een duurzame, toekomst-vaste stationsomgeving zullen de volgende vier activiteiten dusdanig gesitueerd moeten worden dat ze elkaar niet negatief beïnvloeden:

1. Overstappen (transferfunctie).
2. Verblijven (reisgerelateerd).
3. Ontmoeten (bereikbaarheid gerelateerd).
4. Werken, wonen en recreëren (bereikbaarheid gerelateerd).

In deze vier schillen komen de klantwensen terug. De kern van de stationszone wordt gekenmerkt door de transferfunctie. Eenvoud en snelheid zijn de belangrijkste ontwerpeisen. Dit betekent een logische overstap met korte loopafstanden, minimale wachttijden en logische eenduidige bewegwijzering. Voor- en natransportstromen behoren eveneens tot de eerste schil. Vervoersgerelateerde voorzieningen (kaartverkoop, reisinformatie, verkoop eten en drinken, toiletten) zijn gesitueerd aan de transferhoofdstroom. Commerciële voorzieningen (funshoppen, vergeetboodschappen) mogen echter de transfer niet hinderen en bevinden zich dan ook in de tweede schil om de transferkern. Ook ontmoetingsfuncties als restaurants, cafés, vergaderzalen en terrassen bevinden zich in deze schil. Deze schil is meer gericht op de verblijfsfunctie. Het wachten is op een functie die op het kruispunt van vervoeren en verblijven zit. Er wordt naar gestreefd om deze 'verveeltijd' om te zetten in werk- of prettijd. De ontmoetingsfunctie krijgt vorm in

de derde schil. Kantoren, communicatie- of entertainmentcentra bevinden zich in deze schil en vormen een overgangszone tussen station en stationsomgeving. Door de ontmoetingsfunctie expliciet gestalte te geven wordt gezorgd voor levendigheid in en rond het station over een groot gedeelte van de dag. In de vierde schil vindt de werkelijke overgang tussen station en omgeving – de stad – plaats. Hier bevinden zich niet stationsgerelateerde bestemmingen als kantoren, woningen, winkels en andere voorzieningen. De plaatswaarde domineert. NS zoekt naar mogelijkheden om de plaats- en knoopwaarde in evenwicht te brengen. Niet alleen op locatieniveau maar juist op netwerkniveau.

“Op netwerkniveau kan de meerwaarde tussen beide bedrijfsonderdelen verzilverd worden door substitutie van activiteiten die spitsvervoer aantrekken (kantoren) door activiteiten die dalvervoer genereren (recreatie) en door het ontwikkelen van activiteiten op locaties welke vervoersstromen in de tegenspits genereren. Met namen op overspannen knopen, waar schaarste is aan vierkante meters vastgoed en vervoerscapaciteit, kan een netwerkbenadering zijn vruchten afwerpen. Uiteindelijk zal NS uitgroeien tot een “network enterprise”. Daarbij zijn de activiteitenmix en de verbindingen op netwerkniveau geoptimaliseerd.”

Hoewel het ‘schillenconcept’ een goede poging is om de wensen van de klant te verbinden met ontwerpogaven is er in de praktijk vaak sprake van een bestaande situatie waarin naar oplossingen gezocht moeten worden. Daarbij zal het niet altijd mogelijk zijn dit gedachtegoed in te passen.

2.3 Identiteit

Onder andere in de cultureel-geografische analyse van Hajer en Reijndorp wordt gepleit voor meer aandacht voor de betekenis van plekken. Welke betekenis wordt door verschillende groepen aan plekken toegekend en waarom. Dit raakt aan het concept *identiteit*. Om zicht te kunnen krijgen op de identiteit van het stationsplein en omgeving is het nodig om onderscheid te maken tussen de stedenbouwkundige opvatting van identiteit en de sociaal-culturele. De betekenis van een plek heeft dan met beide te maken. In beide gevallen staat het voor ‘eigenheid’, voor dat wat een plek of een persoon/groep van personen onderscheidt van andere plekken/personen. In stedenbouwkundig opzicht wordt identiteit opgevat als een kwestie van ‘landmarks’ en andere kenmerkende ruimtelijke en fysieke elementen van een plek of gebied.

In een binnenkort te verschijnen theoretische studie over identiteit en stedelijke samenleving⁶ doen we een poging om de sociale kant van identiteit nader te bepalen. Twee problemen staan daarbij centraal. Ten eerste is er de vraag naar de verhouding tussen de verschillende schaalniveaus waarop identiteit benoemd kan worden. Je kunt het hebben over de identiteit van een persoon maar ook over die van een groep personen. Wanneer je over de identiteit van een stad spreekt is het schaalniveau weer anders, omdat het dan zowel over de fysieke identiteit gaat als over de identiteit van de stedelijke samenleving. In het laatste geval hebben we ervoor gekozen om van het 'merk' van een stad te spreken. Ten tweede is er de vraag naar de beweeglijkheid van het begrip identiteit. Over het algemeen wordt identiteit als iets beschouwd wat relatief 'vast' ligt. Van de andere kant zit er onmiskenbaar beweging in identiteiten, zowel op individueel als op collectief niveau. Een derde vraag - maar dan heb je het niet meer over stedelijke *samenleving* - heeft betrekking op de verhouding van de fysieke tot de sociale identiteit: hoe verhoudt zich de identiteit van een plek tot de identiteit van mensen?

De verhouding van het individuele tot het bovenindividuele is in de sociologie een klassieke, en nog steeds niet bevredigend beantwoorde vraag. Het staat daar onder meer bekend als het probleem van actor versus systeem. Wanneer je ervan uitgaat dat de individuele identiteit uiteindelijk de identiteit van de stad bepaalt stel je je op het actorstandpunt: het systeem is een soort optelsom van delen, de delen bepalen het geheel. Ga je ervan uit dat de stad een eigen identiteit heeft en dat die de identiteit bepaalt van mensen die er wonen of zich bewegen, dan stel je je op het systeemstandpunt: het systeem bepaalt de delen. Een 'zachtere' variant van dit standpunt is het principe van de Gestaltpsychologie: 'het geheel - systeem - is meer dan de som der delen'. Het actorstandpunt is het meest gangbare, want het systeemstandpunt heeft in het verleden geleid tot ietwat obscure stellingnamen. Een groep mensen heeft een identiteit en die identiteit is onafhankelijk van de leden van die groep. Je komt dan al snel in mistige sferen. Veel van de huiver in het multiculturalismedebat heeft te maken met de vrees voor dit soort stellingnamen.

Een moderne schrijver die het wél over de identiteit van de massa heeft is de Franse socioloog Michel Maffesoli (1996). Dwars tegen de vanzelfsprekende

⁶ Fortuin, Kees en Peter van der Graaf (2002). *Identiteit en stedelijke samenleving*. Utrecht; Verwey-Jonker Instituut. *Publicatie in voorbereiding*

nadruk op de individualisering in, schrijft hij over deze tijd als het tijdperk van de massa, van het 'neotribalisme' zelfs. Kern van zijn betoog is dat er in een samenleving altijd een doelgericht aspect zit en een gevoelsmatig aspect. Sinds de Verlichting is onze samenleving steeds meer georiënteerd geraakt op het doelgerichte en het functionele. Daarbij past ook de maatschappelijke trend van de individualisering, de politiek als uitdrukking van de collectieve wil en een wetenschap die alles in stukjes hakt, expliciteert en digitaliseert. Tegelijkertijd blijken er steeds weer dwars door deze trends heen sociale verbanden te bestaan die gebaseerd zijn op nabijheid en op emotionele relaties. De groep, zegt Maffesoli, heeft een 'aura', een soort wolk van gevoelens die niet vanuit de afzonderlijke leden van die groep voortkomt, maar die die leden wel samenbindt tot een 'emotional community' (Weber). Deze band komt voort uit het vaak doellose 'samen de tijd doorbrengen' of activiteiten die geen ander doel hebben dan de activiteit zelf: met elkaar uit eten gaan, stappen, sporten, muziek maken of op vakantie. Waar de activiteit toe leidt zal de deelnemers een zorg zijn, het gaat om de beleving van het moment. Loyaliteit aan de groep is primair, de ethiek is gebaseerd op de verbondenheid van degenen die bij je horen. Deze verbondenheid staat dwars op ieder politiek streven omdat dat doelgerichtheid zou impliceren. Maffesoli stelt dat het rationele model met de daarmee verbonden individualisering 'uitgeput' is. In plaats daarvan valt de massa uiteen in onnoemelijk veel 'neotribes', sociale groepen die een sterke 'stamverwantschap' en lotsverbondenheid ervaren, mogelijk gedurende een korte tijd of zelfs gedurende bepaalde delen van de dag, de week of het jaar. Wanneer er op een bepaalde plek een vechtpartij uitbreekt kan dat in zeer korte tijd een scherpe scheidslijn tussen twee groepen oproepen en een navenante verbondenheid binnen die groepen. Die hoeft niet langdurig te zijn, maar heeft wel een heftig en 'tribaal' karakter. De associaties met geweld op straat, het fenomeen hooligans en dergelijke liggen voor de hand en zijn ook op zijn plaats. Maar er is een andere kant. Ook het massale rouwbeklag bij de dood van prinses Diana en later die van Pim Fortuyn zijn manifestaties van een dergelijke 'groepsvorming', zij het dat de groep in deze gevallen voor een groot deel virtueel is, via de media tot stand gebracht. Maffesoli wijst op de productieve rol die 'mythes' spelen bij dit soort fenomenen, en ongetwijfeld zijn er aan de opkomst van Pim Fortuyn mythische trekken te onderkennen.

De tweede vraag, naar de beweeglijkheid van identiteit, heeft betrekking op de invloed van maatschappelijke activiteit - welke activiteit dan ook, dus verbale activiteit maar ook bezigheden of evenementen - op de identiteit van deelnemers.

In de traditionele opvatting is identiteit een constante factor. Je bent wie je bij je geboorte was, en je zult sterven als dezelfde persoon. Dat lijkt een waarheid als een koe, maar wie zich verdiept in de manier waarop mensen zich identificeren merkt dat het ingewikkelder ligt. De huidige samenleving maakt dat je je op de een of andere manier moet verhouden tot mensen met een andere achtergrond. Zodra een nieuwe bevolkingsgroep zich aandient begint zo'n proces zich te voltrekken. Daarbij ontstaan nieuwe culturele codes: een hoofddoekje in Nederland in de vijftiger jaren was voor vrouwen een normaal en onopvallend kledingstuk. Momenteel is het een statement van een moslimvrouw dat ook als zodanig verstaan wordt. Je maakt dus duidelijk wat je identiteit is. Het is een *nieuwe* code en geen code die zonder meer 'geïmporteerd' wordt uit het land van herkomst. Daar komt hij natuurlijk wel vandaan. Hij heeft daar weliswaar een godsdienstige achtergrond, maar over het algemeen is het een zo vanzelfsprekende gewoonte dat niemand het als een statement zal opvatten. Zo heeft in Nederland het luiden van kerkklokken een godsdienstige achtergrond, maar niemand zal het opvatten als een uiting van een cultureel imperialisme. Dit maakt duidelijk dat 'cultuur' en 'identiteit' dynamisch worden zodra je je op de grensvlakken van culturen bevindt. Dat leidt volgens antropologen tot competenties en repertoires om met die andere identiteit om te gaan. Zoiets is niet beperkt tot de relatie met bijvoorbeeld moslims. In het zakenleven speelt zich onder invloed van de globalisering precies zo'n zelfde proces af. Aangezien je steeds weer andere identiteiten ontmoet met wie je een manier van omgaan moet vinden leidt dit op een gegeven moment tot een competentie die je 'omgaan met andersheid' zonder meer zou kunnen noemen. Zowel je eigen identiteit als die van de ander worden daarin als het ware plastisch. Identiteit wordt dan eerder een proces dan een structuur: beweeglijker en adaptiever. Wat je identiteit is, wordt steeds afhankelijker van de context. Dat wil niet altijd zeggen dat identiteiten zich naar elkaar toe bewegen. Ook het omgekeerde vindt plaats, zoals bijvoorbeeld bij het toenemende fundamentalisme en nationalisme. De aandacht verschuift bij deze thematiek van 'identiteit' als zodanig naar 'identiteitsprocessen' of 'identiteitsdynamieken'. Wie de ontwikkelingen in de jeugdcultuur volgt krijgt een gevoel voor de aard van deze processen. Maar ook op het microniveau van de alledaagse interactie zijn deze processen herkenbaar. We ervaren onszelf weliswaar als een constante identiteit, maar analyses van groepsinteracties laat zien dat mensen al in een zeer kort tijdsbestek - bijvoorbeeld in een discussie van een uur - 'bewegen'. Ze kiezen voortdurend posities in discussies waarbij ze verwijzen naar wie ze 'echt' zijn. 'Ik als man vind ...'; 'ik als Turk vind'; 'als ik dit zou doen zou ik geen goede moslim zijn'.

Het is moeilijk om deze relaties tussen de constante identiteit en de identiteitsprocessen in oorzaak-gevolgketens vast te leggen. Nu is dat ook niet zo heel wenselijk. Misschien dat sommige mensen identiteiten zouden willen kunnen 'maken', maar het lijkt ons dat daarmee de grenzen van de mogelijkheden van sociaal beleid overschreden worden, in praktische zowel als in ethische zin. Het dagelijkse sociale proces en identiteiten verhouden zich eerder als een rivier tot de bedding waarin die stroomt. Het sociale proces is hierin de beweeglijke factor en identiteit de meer constante. Maar beide bevinden zich in wat genoemd wordt een proces van co-evolutie. Er is niet zozeer sprake van dat de bedding de loop van de rivier eenzijdig bepaalt en de rivier zich daarnaar voegt. De rivier slijt op haar beurt ook de bedding uit. Wie naar voorbeelden zoekt van hoe groot die invloed kan zijn moet naar de Grand Canyon gaan, die in een dergelijk proces is ontstaan. De wederzijdse beïnvloeding maakt het onmogelijk om een van de twee als oorzaak en de ander als gevolg te betitelen.

Als we nu deze beweeglijkheid als uitgangspunt nemen, kunnen we proberen iets meer te zeggen over de identiteit van de plek (onze derde vraag). Plekken zijn immers relatief vaste gegevens. In onze ogen wordt de identiteit van een plek sterk bepaald door de gebeurtenissen die zich daar afspelen en die zich daar in het verleden hebben afgespeeld. Ook de identiteit in stedenbouwkundige zin is uiteindelijk gekoppeld aan de *beleving* van die plek in de hoofden van alle mensen die er iets mee hebben: in het licht van wat ze er hebben meegemaakt, maar ook van de esthetische ervaring, oftewel van de manier waarop de plek is vormgegeven. In fysieke zin kan de identiteit van de plek misschien gekoppeld zijn aan de geografische locatie, maar in sociale zin zit de identiteit ook in het hoofd van degenen die er ooit geweest zijn of die er speciale herinneringen aan hebben. Een kind dat er ooit gespeeld heeft zal bij het fysieke uiterlijk van de plek een ander gevoel hebben dan een volwassene die er ooit een keer geshopt heeft. De identiteit van de plek is dan het patroon van alle belevingen van alle mensen die ooit iets met die plek hebben gehad of er nog iets mee hebben. De identiteit van Schieveste zit in de hoofden van de mensen. Tegelijkertijd is duidelijk dat de esthetische ervaring, het fysieke uiterlijk, in die beleving een grote rol speelt. De identiteit is echter de verbinding, het samenstel – en samenspel – van alle verschillende belevingen. De geschiedenissen die er zich voltrekken stollen als het ware in de hoofden van de mensen die er bij geweest zijn, bij ieder weer op een andere manier. Wat er op een plek gebeurt heeft grote invloed op de beleving van die

plek, getuige bijvoorbeeld het 'beeld' van het WTC in New York vóór en na de aanslagen van 11 september 2001.

Schiedam-Oost en Stationsplein

3.1 Schieveste

De ontwikkeling van het stationsplein zuidzijde als eerste fase hangt nauw samen met de ontwikkeling van Schieveste als geheel. In de ontwikkelingsfilosofie van Schieveste is voor een aanpak gekozen die deels 'organisch' is. Het sociale deel voor Schieveste lijkt een tabula rasa waarop stedenbouwers en planners de vrije hand hebben. Een groot gedeelte van het terrein ligt al dertig jaar braak en is overwoekerd door begroeiing. Het ligt nu nog relatief geïsoleerd, 'achter het station', tussen de spoorweg en de snelweg.

Voor sommigen heeft dit gebied echter wel degelijk een betekenis. In ieder geval kleven er herinneringen aan deze plek. Vroeger stonden er woningen aan de Parallelweg⁷. Bombardementen tijdens de Tweede Wereldoorlog hebben een flink gat geslagen in dit gebied. Mondjesmaat zijn daarna alle woningen afgebroken. De kinderen uit Schiedam-Oost vingen er kikkers in de sloten en speelden op de perrons en in de tunnels van het station.

⁷ Veel vroegere bewoners van de Parallelweg wonen nu in de Morsestraat of directe omgeving.

Het oostelijke gedeelte van het plangebied is momenteel in gebruik als volkstuinen. Meer naar de westelijke andere kant, langs de Schie, staan twee kantoorgebouwen. Daarnaast legt een grote parkeerplaats een belangrijk beslag op de ruimte. Het terrein is voor sommigen

een geliefde stek om hun hond uit te laten. Voor anderen is het juist een gebied om te mijden. Vooral vrouwen komen er niet graag wegens de reputatie van het gebied als 'afwerkplek' en vrijplaats voor zwervers en druggebruikers. Auto-inbraken vinden er regelmatig plaats. Daarnaast is het een uitgelezen plek om onderdelen uit gestolen auto's te halen en deze auto's vervolgens in brand te steken.

Voor het noordelijk deel van Schieveste wordt te zijner tijd een apart betekenisprofiel opgesteld. Maar daarom is het niet minder belangrijk om in de analyse van het stationsplein zuidzijde en omgeving de (mogelijke) ontwikkeling van de rest van Schieveste te betrekken. De relatie tussen Schieveste en het stationsplein is te belangrijk om deze twee plekken als op zich zelfstaand te beschouwen. Een geslaagd stationsplein levert een belangrijke meerwaarde op voor de ontwikkeling van Schieveste als totaal en de interesse van investeerders in dit gebied.

Voor Schieveste is eveneens van belang hoe de industrieterreinen Spaanse Polder en 's Gravelandse Polder zich ontwikkelen. Een opwaardering van deze terreinen zou de ontwikkeling van Schieveste ten goede komen menen velen. Dit bleek onder meer uit de marktconsultatie gehouden op 7 maart 2002. Andersom is wellicht meer waarschijnlijk: de ontwikkeling van Schieveste heeft een belangrijke positieve invloed op de Spaanse Polder en 's Gravelandse Polder.

3.2 Het stationsplein zuidzijde

Tijdens het voorjaar van 2002 biedt station Schiedam een mistroostige aanblik. De NS en RET werken volop aan de verbouwing van het station. De komst van de Calandlijn, een metrolijn die wordt doorgetrokken vanuit Rotterdam naar Spijkenisse is hiervoor een belangrijke impuls. Ook de TramlijnPlus is een belangrijk nieuw onderdeel van de infrastructuur. Naast het station zelf wordt ook het stationsplein meegenomen in de metamorfose. Tot eind 2002 doet het stationsplein dienst als busstation, daarna bevindt het station zich op gelijke hoogte met de sporen van de trein en de metro. Tijdens de verbouwing van het station staan op het plein noodgebouwen die dienst doen als NS-verkooppunt. Aan de oostzijde van het plein staat een blok woningen. De westzijde wordt gedomineerd door het AMEC-gebouw. De zuidkant wordt gemarkeerd door de Professor Kamerlingh Onneslaan (PKO-laan).

Op het stationsplein is op het eerste gezicht weinig te beleven. Het is in de beleving van veel mensen een ongezellige en bovendien onveilige plek. Op het station is wel bewaking aanwezig, maar de meeste mensen lopen er 's avonds niet graag.

“Als je naar het centrum gaat neem je toch liever lijn 38 die stopt op de PKO-laan. En dan ook liever naar de vroege dan de late bioscoop.” (Een bewoner)

Wat betreft de openbare orde zijn er niet veel problemen op en rondom het stationsplein. Feitelijk gebeurt er op het stationsplein niet veel. Een aantal mensen echter beleeft daarentegen de situatie op het stationsplein anders. Ze ervaren het als een onveilig plein. Met name 's avonds is het geen prettige verblijfsplaats en mensen zijn alleen op het plein als het noodzakelijk is. Overdag speelt met name de verkeersonveiligheid op het plein een rol. Graffiti en vernielingen ontsieren de omgeving van het station. Daarnaast zijn de vele fietsen die voor de ingang van het station neergezet worden een doorn in het oog.

Het stationsplein is tot medio 2002 het domein van de bussen en de chauffeurs, de taxistandplaats en de noodbarakken van de NS-loketten. Het plein nodigt niet uit tot andere activiteiten dan alleen reisactiviteiten. De busreizigers zorgen voor de meeste beweging op het plein, maar dat zal snel afgelopen zijn, met de verplaatsing van het busstation naar de Horvathweg. Wanneer de daadwerkelijke herinrichting van het plein plaatsvindt, zal het tijdelijk het domein van de bouwvakkers zijn en staat er waarschijnlijk een groot hek om heen. Het duurt nog tot zeker medio 2004 voordat het stationsplein en de omgeving zijn heringericht en de bouwvakkers er vertrokken zijn.

Uit observaties van de kwartiermaker op het stationsplein is gebleken dat het doorgaans rustig is op het plein. Ook 's avonds of in het weekend vinden er geen noemenswaardige gebeurtenissen plaats. De meest opvallende conclusie van de studie is dat er op het plein eigenlijk weinig 'gebeurt'. Het plein wordt door veel mensen gebruikt als doorgangsp plein, om van de ene plek naar de andere te komen. Mensen verblijven er niet lang, de kwartiermaker heeft geen groepen mensen die op het plein samenkomen, geen jongeren, omwonenden of oudere mensen kunnen waarnemen. Dat was vroeger wel anders, meldt een bewoner die de kwartiermaker gesproken heeft: *“vroeger was het station een loopje voor de mensen, die zaten dan op en om het plein een praatje met elkaar te maken”*. Vanwege de verbouwing van het

station is het plein onoverzichtelijk, er is veel lawaai en veel stof. Geen reden voor mensen om lang op het plein te blijven. Ook is er veel verkeer op het plein. In de kroeg bij het station zitten vooral vaste klanten en nauwelijks reizigers. Op het (overigens zeer kleine) terras zitten ook op een zonnige dag nauwelijks mensen. Waarschijnlijk komt dit door de werkzaamheden op het plein, want de ligging van het terras, recht tegenover het station, zou een ideale plek kunnen zijn. Soms staat er een straatmuzikant op het plein of in de onderdoorgang van het station. Erg veel publiek heeft hij echter niet.

Door de week en in het weekend

In de ochtendspits, tussen 7 en half 9, is het topdrukte op het plein. Er is lawaai van alle kanten. Veel mensen komen op de fiets naar het station en zetten hun fiets in de stalling. Er komen ook veel mensen lopend naar en van het station. Er is veel beweging van en naar bussen en treinen. Sommige mensen komen vanuit de wijk speciaal naar het station om een Spits- of Metro-krantje te halen. Mensen blijven niet lang op het plein, ze hebben haast. In de spits reizen veel mensen richting Den Haag en Amsterdam. Rond half tien wordt het weer rustig op het plein. De kwartiermaker constateert dat enkele mensen het station gebruiken als doorgang om naar de andere kant van het station (de Spaanse Polder) te komen. Sommigen laten aan deze kant van het spoor hun hond uit. Op vrijdagochtend lijkt het iets drukker op het plein te zijn. Misschien komt dit doordat er dan markt is in Schiedam.

Met name in het begin van de week (maandag, dinsdag, woensdag) is het in de middagen erg rustig. Er is niets te zien of te doen.

Tussen 17.00 en 19.00 uur is het avondspits. Ook nu is het relatief druk op het plein. Na 19.00 uur wordt het weer rustig. Dan zijn de taxi-chauffeurs soms de enige aanwezigen op het plein.

's Nachts is er, op een enkele dronkeman en een voorbyscheurende taxi na, helemaal niets te beleven op het plein. Rond de kroegen wordt het tegen sluitings-tijd wat rumoeriger. Het bouwterrein ziet er 's avonds spookachtig uit en zorgt voor een kille sfeer. Er zijn weinig auto's.

Het plein doet op donderdagavond levendiger aan. Niet duidelijk is of dat komt door de verlate spits of doordat het koopavond in Schiedam is. Wat opvalt is dat er wat meer jongeren zijn, en in de kroeg is het drukker dan op een gemiddelde doordeweekse dag.

In de avondspits op vrijdagmiddag, lijken de treinreizigers nog gehaaster als op andere dagen. Op de vrijdagmiddag hebben de horecavoorzieningen rond het plein meer klandizie. De vaste klanten drinken hun borrel om het weekend in te luiden in de kroeg, de snackbar wordt druk bezocht. Op vrijdagavond zijn er veel taxi's die meestal een horeca-gelegenheid als bestemming hebben. Af en toe komen er bussen aan.

De zaterdagochtend geeft drukte op het plein, er zijn veel mensen, gezinnen met of zonder kinderen, die een dagje weg gaan met de trein. De meesten reizen richting Rotterdam. Ook komen wat groepen van elders naar Schiedam, wellicht om daar bezienswaardigheden te bekijken. De fluisterboot is in de zomer erg populair. Daarnaast worden veel stadswandelingen gemaakt. Ook de watertaxi is populair. Het biedt de mogelijkheid om binnen 10 minuten van Schiedam naar hotel New York in Rotterdam te varen. Op zaterdagavond is er relatief veel taxi-verkeer, de horeca-gelegenheden worden goed bezocht, vooral de Melody Bar. In de snackbar is het druk.

Op zondag gebeurt er weinig. Het plein is op zondagavond het rustigst van de hele week. In het weekend heeft blijkbaar niemand zin om te koken, de snackbar wordt ook op zondagavond veel bezocht.

Gesprekken met voorbijgangers

De kwartiermaker heeft voornamelijk gesprekken gevoerd met treinreizigers. De meeste treinreizigers zijn tegelijkertijd ook busreiziger of fietser. Enkele gesprekken zijn gevoerd met mensen die rond het plein werken, zoals een medewerker van de stationsrestaurant, een medewerker van café Pleinzicht en taxichauffeuses. Eén bewoner is gesproken. De meeste treinreizigers reizen naar Rotterdam (soms voor werk, soms, vooral 's middags, om te winkelen) of Den Haag. Andere bestemmingen zijn Maastricht, Vlaardingen, Maassluis en Spijkenisse. Sommigen werken in Schiedam en wonen in deze plaatsen, anderen wonen in Schiedam centrum, oost of west en werken in Rotterdam of Den Haag.

Over de gewenste sfeer en voorzieningen

De meeste mensen wensen dat het nieuwe plein een levendig plein wordt, met winkels en veel groen (winkels, bomen en groen worden het vaakst genoemd). Een aantal zou graag een parkachtig geheel zien, sommigen noemen een fontein, velen willen bankjes om op te zitten, 'plaatsjes waar je lekker kan zitten en praten'. Sommigen lijkt een terras hier wel geschikt voor.

Veel mensen vinden dat het schoon moet zijn (niet zo'n troep als nu, niet zoveel fietsen op het plein). En rustig (niet zoveel verkeer). Veiligheid wordt ook genoemd ('het plein moet niet zo worden als in Rotterdam'), ze willen geen junks. De kwartiermaker sprak enkele jongeren, deze geven duidelijk aan op het plein graag iets voor jongeren te willen, zoals een skateplek, voetbalplek of basketbalveldje. Een paar mensen wensen speelplekken voor kleine kinderen.

Enkele voorbijgangers geven duidelijk aan leven op het plein belangrijk te vinden, 'dat er iets te doen is', activiteiten worden georganiseerd of muziek/straatmuzikanten zijn.

De medewerker van café Pleinzicht vreest voor concurrentie van andere eetgelegenheden in de toekomst.

Voor de taxichauffeuses is het belangrijk dat het plein veilig is, goed verlicht. Zoals eerder al aangehaald, vertelt een bewoner dat er vroeger vaak mensen op en om het plein zaten om een praatje met elkaar te maken.

Qua voorzieningen op het plein, zijn eetzaakjes (een broodjeszaak) en taxi's het meest genoemd. Ook een koffiehuis of kroeg (met terras) en een supermarkt zijn zeer gewenst. Ook is de behoefte aan een pinautomaat geuit. De mensen die veiligheid belangrijk vinden, noemen toezicht op het plein of politie.

3.3 Schiedam-Oost

Schiedam-Oost is een wijk gelegen tussen het station en het centrum van Schiedam. De wijk wordt begrensd door het spoor (noord), Rotterdam (oost), industrieterrein (zuid) en het centrum (west).

Het straatbeeld wordt gekenmerkt door veelal vooroorlogse bebouwing. Voor groen is relatief weinig plaats, met uitzondering van enkele parkachtige pleintjes en groenstroken. Vooral de singels worden gezien als een belangrijke beeldbepalende kwaliteit van Schiedam-Oost.

"De wijk heeft zowel in fysiek als in sociaal opzicht een heel eigen gezicht. De wijk heeft een eigen identiteit met bijzondere kwaliteiten: kleinschalig, gevarieerd per buurt, vlakbij het station en de binnenstad, prettig informeel en rommelig, een groep aan de wijk verknochte bewoners. De wijk is als een gevarieerd mozaïek met enkele fraaie en verrassende pareltjes." (Wijkplan Schiedam-Oost 2001: pag 19).

Maar de wijk heeft ook haar minder mooie kanten. In sociaal-economisch opzicht, maar ook wat betreft veiligheid en leefbaarheid blijft de wijk achter bij het stedelijk gemiddelde. Criminaliteit, sociale onveiligheid en verkeersonveiligheid vormen voor veel burgers een probleem.

Een aantal kengetallen⁸

Schiedam-Oost heeft per 1 januari 2001 10.969 inwoners. De verwachting is dat dit inwoneraantal tot 2008 op hetzelfde niveau blijft.

Van de 5.369 woningen in Schiedam-Oost is het grootste deel gebouwd tussen 1920 en 1939 (53%). In de jaren tachtig en negentig is relatief veel nieuwbouw gerealiseerd.

De leeftijdsopbouw kenmerkt zich door een grote groep 20 tot 34 jarigen (30%). De 0 -19 jarigen en 35-49 vormen daarna de grootste groepen (beide ongeveer 22%). Ruim 80% van de inwoners heeft de Nederlandse nationaliteit. 7,8% heeft de Turkse nationaliteit (5% heeft ook de Nederlandse nationaliteit) en 1,7% heeft de Marokkaanse nationaliteit (0,9% heeft ook de Nederlandse nationaliteit). 9,5% heeft een overige nationaliteit (4,6% heeft ook de Nederlandse nationaliteit). Daarnaast is 5,8% van de inwoners van Surinaamse komaf (geboorteland persoon zelf of van de moeder of vader) en 1,6% de Antilliaanse komaf.

Het aantal huishoudens is 6.217, waarvan het grootste deel alleenstaand: 58,6% (50,7% in heel Schiedam). Dit cijfer is echter vertekend omdat hieronder ook personen die ongehuwd samenwonen vallen. Daarnaast zijn de twee grootste groepen echtparen met kinderen (16,2%) en echtparen zonder kinderen (14,1%). In de periode 1995-1999 is in Schiedam-Oost sprake geweest van een vestigingsoverschot (gemeenteoverschrijdend) van 716 personen. De gemeente in totaal heeft over deze periode een vestigingsoverschot van 1637. De wijken Kethel en Woudhoek hadden in deze periode een vertrekoverschot.

Het netto maandelijks huishoudensinkomen ligt iets onder het gemiddelde van Schiedam. In Schiedam-Oost heeft 80% een inkomen lager dan 4000 gulden. In heel Schiedam is dat 73%. Ook het opleidingsniveau ligt iets lager⁹: <LBO: 14% (12%), LBO/MAVO 45% (43%), MBO/HAVO/VWO 25% (28%) en HBO/Universiteit 16% (17%). Cijfers die drie jaar later zijn verzameld blijkt dat in Oost 61% een laag opleidingsniveau heeft (totaal Schiedam: 55%), 24 % (28%) midden en 15% (17%) heeft een hoog opleidingsniveau.

⁸ De cijfers zijn ontleend aan het Statistisch jaarboek 2000/2001, gemeente Schiedam, Bureau Onderzoek & Statistiek.

⁹ Gebaseerd op gegevens uit omnibusonderzoek 1997. De percentages tussen haakjes geven de percentages voor heel Schiedam weer.

Schiedam kent per 1 januari 2001 4024 werkzoekenden, 737 personen daarvan wonen in Schiedam-Oost. Dit aantal komt overeen met 9,2% van de groep 15-64 jarigen.

Eigendomssituatie woningen

De eigendomssituatie is versnipperd. Ruim 70% van de woningen is in bezit van particulieren. Hiervan is ruim 40% in handen van de eigenaar/bewoner en bijna 60% in eigendom van particuliere verhuurders. Het percentage particuliere verhuur is met 40% relatief hoog. De meeste particuliere verhuurders hebben een klein aantal woningen in bezit. (Wijkplan Schiedam-Oost 2001: pag. 21).

Voorzieningen

Het winkelvoorzieningenniveau in Schiedam-Oost is beperkt. Er is geen wijkwinkelcentrum, wel enkele verspreid liggende buurtwinkeltjes. In de wijk zijn vier basisscholen, drie huisartspraktijken, drie praktijken voor fysiotherapie. Daarnaast heeft de wijk één tandarts, een apotheek, psychologen- en logopedistenpraktijk. Een dienstencentrum voor ouderen, een buurt/-clubhuis (Wijkplan Schiedam-Oost 2001: pag. 20).

Plannen Schiedam-Oost

In Schiedam-Oost hebben de laatste jaren een aantal buurten een opknapbeurt gehad. Bijvoorbeeld "complex 305" (dat cluster met woningen is zo gaan heten omdat er 305 woningen gerenoveerd werden) is gerenoveerd. Maar ook andere delen in de wijk worden aangepakt. Het gevoel leeft bij een aantal mensen dat in Schiedam-Oost nogal op ad hoc basis delen van de wijk worden aangepakt. Met het opstellen van het wijkplan Schiedam-Oost is een goed begin gemaakt om Schiedam-Oost meer in samenhang te ontwikkelen. Bewoners zijn bij het opstellen van dit wijkplan betrokken.

De diverse plannen rondom de infrastructuur van met name het openbaar vervoer hebben direct invloed op Schiedam-Oost. De uitvoering en inpassing van deze stedelijke projecten hebben een weerslag op de wijk. De wijk bevindt zich hiermee in een lastig parket omdat de ingrepen van grote invloed zijn, maar vanuit de wijk is het erg moeilijk om hier, zeker in een vroeg stadium, op te anticiperen. Deels vanwege het feit dat de plannen nog niet definitief zijn, deels omdat de wijk er zelf weinig invloed op zal kunnen uitoefenen. Het is echter van groot belang dat de plannen aansluiting vinden bij de wijk Schiedam-Oost.

3.4 Risico's

Het stationsplein kan nadelige gevolgen ondervinden van de ontwikkelingen ten aanzien van drugsproblematiek. Nadat in Rotterdam Perron Nul is gesloten, heeft Spangen in toenemende mate te maken gekregen met drugsgerelateerde problemen. Naarmate er in Spangen meer druk op de ketel komt zou de overlast zich kunnen verplaatsen – het waterbedeffect. Vanwege de ligging nabij Spangen is Schiedam-Oost een kandidaat. Het feit dat het woningbestand in Schiedam-Oost voor een relatief groot deel bestaat uit particuliere verhuur, heeft hierop mogelijk een aanzuigende werking. Volgens het Wijkplan (2001: pag. 21) is ruim zeventig procent van de woningen in bezit van particulieren. Hiervan is zestig procent in handen van particuliere verhuurders. Dat betekent dat meer dan veertig procent van de totale woningvoorraad particulier verhuurd wordt. De meeste particulieren hebben een klein aantal woningen in bezit. Slechts een klein deel is in bezit van 'huisjesmelkers'. Problemen tekenden zich af rond het Van 't Hoffplein. Ervaringen elders¹⁰ geven de indruk dat er drie belangrijke vestigingsvoorwaarden zijn voor drugspanen: (1) anonimiteit, gecombineerd met en in de hand gewerkt door veel doorstroming, (2) veel particuliere verhuur met achterstallig onderhoud via huisjesmelkers en (3) goede verbindingen (o.a. openbaar vervoer). In het licht van de ontwikkeling van Schieveste gezien, is het dan ook niet ondenkbaar dat deze - nog steeds hypothetische - overlast zou overslaan naar het plein voor het station. Daarbij moet wel bedacht worden dat het eigendom momenteel volgens gesprekspartners geen aanleiding tot problemen geeft. Het is vooral verspreid over veel verhuurders en de staat van het onderhoud is niet alarmerend. Alert zijn is echter geboden. Het is zaak om op dit soort scenario's voorbereid te zijn. Dat kan langs verschillende wegen:

De ontwikkelingen in het vastgoedeigendom in Schiedam-Oost nauwlettend in het oog houden en nagaan welke mogelijkheden er zijn om ze te beïnvloeden.

Daarvoor kan onder meer aangesloten worden bij de uitvoering van het Wijkplan (2001: pag. 47 e.v.).

Aansluitend bij het Wijkplan Schiedam-Oost is bezinning op mogelijkheden om de sociale cohesie te versterken wenselijk, met name *tussen* bevolkingscategorieën en *tussen* straten, anonimiteit tegen te gaan en binding aan de buurt te versterken bij de groepen die bekend staan om hun snelle doorstroming.

¹⁰ Zie: Fortuin, Kees en Koos Vos (1999). *Aanpak van de Mathenesserweg en omgeving: de sociale paragraaf*. Verwey-Jonker Instituut, Utrecht.

Versterking van de relatie tussen overheid en burgers, waarbij voor verschillende categorieën burgers verschillende strategieën kunnen worden gehanteerd. Deels liggen er mogelijkheden in het beter benutten van kansen die zich in het bestaande werk al voordoen (zie hieronder bij bewoners Schiedam-Oost).

Identificeren van betekenissen

In dit hoofdstuk presenteren we de betekenissen die verschillende groepen toekennen aan het plein en de nabije omgeving. We onderscheiden daarbij een aantal gebruikersgroepen die ieder een 'eigen verhaal' bij het plein hebben. We laten zien welke mensen 'er wat met het plein hebben', wat zich afspeelt op het plein, nu en mogelijk in de toekomst. Ook bieden we inzicht in de wijze waarop de bewoners van de nabij gelegen wijk Schiedam-Oost aankijken tegen het plein. We komen op het spoor van herinneringen aan het plein, aan het station en aan Schieveste.

Uit deze verschillende betekenissen leiden we vervolgens een aantal thema's af die we in hoofdstuk 5 verder uitwerken.

Betekenis plein voor verschillende gebruikersgroepen.

Dit hoofdstuk is te zien als de kern van het betekenisprofiel. We onderscheiden de 'stakeholders', groepen mensen die 'iets met het plein hebben'. Dit levert een mozaïek op, naast elkaar bestaande 'inkleuringen' van een relatie met, een herinnering aan of een verwachting van het stationsplein en de nabije omgeving. Hoewel natuurlijk een veelheid aan groepen onderscheiden kunnen worden, hebben we voor de volgende selectie gekozen: bewoners van Schiedam-Oost, ouderen, jongeren, allochtonen en reizigers. Daarnaast is er een aantal individuele

sleutelfiguren aan te wijzen op en rondom het plein, zoals de horeca ondernemers en de beheerder van de fietsenstalling.

Bewoners Schiedam-Oost

“Een opvallend kenmerk aan Oost is de sterk intern gerichte cultuur. Op straat- en buurtniveau bestaat in het algemeen een sterke sociale cohesie en betrokkenheid. Bewoners voelen zich thuis in de buurt, maar een binding met de rest van de wijk en de woonomgeving ontbreekt en in enkele buurten is veel intolerantie tegenover elkaar. De zelfredzaamheid, het tonen van initiatief en het aanspreken van medebewoners is matig.” (Wijkplan 2001)

Schiedam-Oost is een woonwijk die direct grenst aan het stationsplein. Oost is een echte volkswijk waar mensen vaak al lange tijd wonen. De sociale samenhang is er sterk. Een deel van de bewoners van Schiedam-Oost woont er al heel hun leven. Mensen kennen elkaar en voelen zich verbonden met de wijk.

Maar de wijk verandert, onder andere door de veranderende samenstelling van de bevolking. Het inmiddels bekende patroon van instroom van allochtonen die de wijk onder druk zetten, van autochtone bewoners die ze weggijken en van gebrekkige integratie is goed zichtbaar. In vergelijking met vroeger vinden sommige oudere bewoners het een stuk minder gezellig in de buurt. Het traditionele buurtleven is verdwenen, vroeger was er altijd veel meer volk op straat. Met het wegtrekken van de winkeltjes is veel levendigheid ook verdwenen. Oude bewoners die nog wel eens terug komen in Schiedam-Oost herkennen het niet meer. Vroeger waren er op de Singel veel winkels (kruidenier, fietsenwinkel, ijzerhandel) en reden de bussen er overheen. Aan de Overschiesestraat zaten grotere bedrijven. Deels zitten die er nu nog, maar een grote drankenhandel is verdwenen, evenals een benzinepomp annex garagebedrijf “De Unie” aan de Horvathweg.

Recentelijk is een instroom van jonge tweeverdieners waarneembaar. Zij kopen een woning in Schiedam-Oost omdat de prijzen er aantrekkelijk zijn in vergelijking met bijvoorbeeld Rotterdam. Deze mensen zijn geïnteresseerd op de woning en niet zo zeer op de buurt. Op het moment dat ze kinderen krijgen wordt de buurt weer belangrijker.

Oost heeft een aantal buurtjes die min of meer op zichzelf staan en waar de sociale binding groot is. Bewoners zijn erg gericht op hun buurtpleintjes en houden die deels ook zelf netjes. De omgeving van de Fultonstraat is bijvoorbeeld een typische

volksbuurt waar veel families bij elkaar wonen. Maar ook “de 305” (zie ook vorig hoofdstuk), de Fultonstraat, de Mariastraat en de Morsestraat kennen een eigen ‘buurtcultuur’.

Veel kinderen die bijvoorbeeld in de omgeving van de Fultonstraat zijn opgegroeid geven er de voorkeur aan in Oost te blijven wonen. In een project van Woonplus en de gemeente wordt gezamenlijk extra aandacht besteed aan de woonomgeving. Dit gedeelte van de wijk is aangemerkt als een ‘kwetsbaar gebied’. In vier straten is besloten tot een aangepast toewijzingsstelsel waarin bij woningtoewijzing voorrang wordt gegeven aan familieleden en kinderen van buurtbewoners (Wijkplan 2001: pag. 21). Op die manier wordt geprobeerd de wijkbinding in stand te houden. Daaraan lagen klachten ten grondslag dat mensen uit eigen wijk geen kans hadden op een woning in de buurt. Een bepaald percentage van de woningen is nu voor ‘eigen’ bewoners gereserveerd. Hieraan zijn echter strenge voorwaarden verbonden om misbruik te voorkomen. Zo is er de vereiste dat het gaat om personen die al een aantal jaren in de wijk wonen. Een paar maanden bij een vriend inwonen levert niet de toegang tot deze regeling.

Het reguliere woningtoewijzingsstelsel leidde in het voorjaar van 2002 tot onrust. Autochtone bewoners vinden dat er teveel allochtonen in de wijk komen wonen. In de regionale dagbladen is er aan deze problematiek een aantal keer aandacht besteed. De lage huurprijzen van de woningen zijn hier mede debet aan. Op een woning komen vaak tegen de 200 intekeningen binnen, maar vaak neemt pas nummer 40 op de lijst de woning.

Ondanks de grote gehechtheid van sommige mensen aan Schiedam-Oost is de gemiddelde woontijd kort. Dat heeft te maken met het relatief hoge aantal jongeren dat Schiedam-Oost als een tussenstation ziet. Deze bewoners komen vaak uit Rotterdam en blijven doorgaans minder dan twee jaar in Schiedam-Oost wonen. Met name de flats aan de westkant van de wijk kennen een hoge doorstroom. Hier wonen ook veel allochtonen die veelal op Rotterdam gericht zijn. Hier is de binding met de buurt veel minder sterk.

Hoewel bewoners sterk op het eigen buurtje georiënteerd zijn, blijven kleine doorbraken mogelijk. Dat bleek onlangs uit de buurtfeesten die georganiseerd werden, onder andere door de woningcorporatie Woonplus. Op het Edisonplein en in de Fultonstraat verschenen ook mensen uit andere buurten.

Wat betreft sfeer wordt de vergelijking met Spangen wel gemaakt. Het heeft ook een enigszins ‘dorps’ karakter. De kerstbomenjacht die vroeger plaats vond is

legendarisch. De Morsestraat en het Witte Dorp (Spangen) waren geduchte tegenstanders van andere buurtjes in Schiedam-Oost.

Als een van de zwaktes van de wijk wordt de aanwezigheid van een “chagrijncultuur” genoemd. Daarnaast is er sprake van een sterk wantrouwen jegens organisaties en met name de gemeente. In vergelijking met andere wijken zijn de bewoners van Schiedam-Oost in eerste instantie “overal op tegen”.

Als bedreigingen worden verder aangemerkt de gedrags- en mentaliteitsproblemen die zorgen voor onnodige vervuiling en verloedering. Daarnaast wordt gevreesd voor het overwaaien van grote stadsproblematiek uit Rotterdam. Een groot deel van de bewoners van Schiedam-Oost staan nogal sceptisch tegenover de grootschalige plannen voor het stationsplein en Schieveste. Op grote borden langs de A20 staan afbeeldingen van hoe Schieveste eruit gaat zien. Automobilisten zien wat de ambities zijn. De bewoners van Schiedam-Oost echter weten nauwelijks dat er grootscheepse veranderingen op stapel staan. Bij een deel van de bewoners echter is de interesse voor de ontwikkelingen rondom het station groot. Het gaat om mensen die herinneringen hebben aan het plein en om de omwonenden van het plein. Voor deze bewoners vormt het plein de directe woonomgeving. Voor anderen ligt er in het vernieuwde plein ook een toekomstperspectief. “Het is nu niks en je kan er iets van maken.” Ze zijn erg nieuwsgierig naar wat er allemaal staat te gebeuren. Maar ze voelen zich ook achtergesteld: “Wat gaan ze allemaal doen?”. Ze lezen of horen er weinig over. Veel mensen lezen het Stadsblad en het Rotterdams Dagblad. Het Rotterdams Dagblad heeft in Schiedam-Oost 1600 abonnees.

Omdat Schiedam-Oost direct grenst aan het plein kan het een belangrijke uitstraling hebben voor deze wijk. Tijdens een bewonersavond¹¹ over het nieuwe stationsplein werd gesproken over welke sfeer het plein zou moeten hebben in de toekomst. Voorop staat dat het plein een veilig plein wordt. Dat is volgens deze bewoners een absolute voorwaarde wil het plein een verblijfsfunctie krijgen. Daarnaast zal het deels een haastig gebied worden. Waar reizigers komen die snel naar de trein willen. Dit spanningsveld wordt onderkend en als een belangrijke opgave gezien.

¹¹ De aanwezigen mogen overigens niet als representatief worden beschouwd voor de wijk Oost.

Anderen beweren dat de bewoners van Oost niets hebben met het stationsplein. Enerzijds zou dit te maken hebben met de 'buurtjescultuur', het naar binnen en op de eigen buurt georiënteerd zijn, anderzijds hoort het stationsplein niet echt bij Oost, maar meer bij het centrum. De vergelijking kan gemaakt worden met het stadhuis. Dat ligt formeel ook in Oost, maar in de beleving is het een onderdeel van het centrum. Wanneer de wijk Schiedam-Oost versterkt wordt, zullen deze bewoners helemaal niet gericht zijn op het stationsplein, is de verwachting. Daartegen kan ingebracht worden dat het stationsplein in het verleden altijd ook een buurtplein is geweest, een functie die in gesprekken ook in herinnering geroepen wordt. Opwaardering van het plein kan iets terugbrengen van deze oude functie.

Het beloofde 'plein met allure' wordt wel klein, vinden veel mensen. Het plein zou actief en aantrekkelijk gemaakt moeten worden. Ook niet-reizigers zouden er graag moeten komen. Op het plein kan bijvoorbeeld heel goed het VVV-kantoor gevestigd worden. Volgens sommigen is de VVV toch al niet gelukkig met de locatie waar ze nu zitten. *"En wat is er nu mooier voor een VVV dan om aan het stationsplein te zitten?"*. Andere suggesties die we gehoord hebben: een permanente politiepост¹², een postkantoor, winkels en een pinautomaat. Je kan momenteel nergens pinnen in de wijk. Bijvoorbeeld voor oudere mensen is dat lastig.

Allochtonen

Een blinde vlek is de positie van allochtonen. Op bewonersavonden is het merendeel van de bezoekers 'wit'. Door de contacten die we hebben gelegd met basisschool de Peperklip, waar relatief veel allochtone kinderen zitten, hebben we een aanknopingspunt. Kinderen van groep 8 hebben foto's en tekeningen gemaakt en opstellen geschreven. Deze kinderen praten mogelijk thuis over deze opdracht, waardoor de plannen thuis bekend raken.

Een aanknopingspunt voor de toekomst is het project 'Taalschool'. Dit project is bedoeld om de taalvaardigheid van 'oudkomers' (vaak moeders) te verbeteren. De moeders die elkaar op deze manier leren kennen, hebben de behoefte om elkaar te blijven zien. Deze contacten zouden heel goed de start kunnen vormen van allochtone kadervorming. Voorwaarde is dat ze ondersteund worden. Dit soort moedergroepen kan een positieve rol spelen in wijkprocessen.

¹² Vanuit de politie is hier niet veel animo voor: de personele bezetting is al krap en het beleid is niet nog meer agenten op kantoor maar meer blauw op straat.

In Schiedam-Oost is een Turks koffiehuis gevestigd dat echter een groter bereik heeft dan Oost. Ook uit andere delen van de stad komen Turken hier naartoe. Bewoners van Oost ervaren hiervan veel parkeeroverlast.

De sterke sociale cohesie in sommige buurtjes in Oost vormt een belemmering voor het opnemen van nieuwe groepen, zoals allochtonen. De onrust zoals hierboven beschreven, met betrekking tot het toenemende aantal allochtonen illustreert het relatief gesloten karakter van delen van de wijk.

Ouderen

Nu wegens de verbouwingen de bloemenzaak en de kiosk op het station tijdelijk gesloten zijn hebben veel, vooral oudere, inwoners van Schiedam-Oost niet meer hun dagelijkse loopje. Mensen vragen zich af waarom de winkeltjes opeens weg zijn. Ze liepen 's ochtends even naar het station om een gratis krantje op te pikken en om een praatje te maken. In ieder geval tot dat laatste nodigt de stationsomgeving nu niet meer uit. Voordat de verbouwing van het station zo'n drie jaar geleden begon, waren er op het stationsplein bankjes waar vooral oudere mensen regelmatig zaten. Ze konden daar het reizigersverkeer gadeslaan en een praatje maken. Het creëren van een ontmoetingsgelegenheid voor deze groep zou kunnen inspelen op deze behoefte. Op een mooi plein blijven ze even hangen. Niet voor niets is het creëren van een 'bejaardenhangplek' als mogelijke invulling van een deel van het plein genoemd ("*Net als op de Koemarkt vroeger*"). In Oost is een ouderencomplex gevestigd (Marconistraat). Maar dat complex bevindt zich aan de rand van Oost en dicht bij het centrum. Deze ouderen zijn erg gericht op hun eigen directe omgeving, of op het centrum.

Voor een (klein) aantal buurtbewoners is de fietsenstalling een ontmoetingsplaats. Ze kennen de beheerder al lang en komen af en toe aan voor koffie. Bovendien stallen sommige bewoners van de PKO-laan hier hun fiets, wegens het ontbreken van bergruimte bij de woning.

Jongeren

In Schiedam-Oost is 18,4% van de inwoners tussen de 10 en 24 jaar (Schiedam totaal: 16,3%).

In Schiedam is over het algemeen weinig te doen voor jongeren, ze vervelen zich. Dit feit vormt een soort uitnodiging om zich vervelend op te stellen, menen sommigen. Desondanks is het in Schiedam-Oost vrij rustig en is er geen sprake van buitensporige overlast door jongeren. Sommige (groepen) jongeren uit Oost gaan

elders in de stad (Zuid en West) op zoek naar vertier. Dit zijn met name jongeren vanaf 14 tot 16 jaar die deels op scootertjes naar elders gaan.

In Schiedam bestaat een jeugdpolitieoverleg. Hierin participeren vertegenwoordigers van jeugdzaken van de politie, veiligheidsbeleid van de gemeente wijk- en buurtbeheer van de gemeente, woningcorporaties en de Stichting Welzijn Schiedam. In dit overleg wordt besproken op welke plekken jongeren overlast veroorzaken en wie daar vervolgens actie op gaat ondernemen. Jaarlijks worden plekken beschreven waar jongeren zich ophouden. Dat wordt de wijkfoto genoemd. In 2000 zijn 26 plekken beschreven. Dat wil overigens niet zeggen dat op deze plekken per definitie sprake is van overlast. In Schiedam-Oost bevinden zich zeven van deze plekken¹³.

Een beeld van de plekken waar jongeren zich ophouden is belangrijk, omdat sommigen de verwachting hebben dat de jongeren van Schiedam-Oost het nieuwe stationsplein als een ontmoetingsplek gaan beschouwen. Gezien het belang van een binding van Oost met het plein zou dat ook toe te juichen zijn. Maar daarvoor is het belangrijk om een beeld te krijgen van de groep jongeren, van hun bezigheden, netwerken en behoeften.

Een jongerenwerker vertelde ons van zijn observaties tijdens een vrijdagavond in de trein op het traject Rotterdam – Hoek van Holland (*de Hoekse Lijn*). Het viel hem op dat er vooral in Vlaardingen veel jongeren op het perron waren. In Vlaardingen bevindt zich een discotheek waar veel jongeren tot ongeveer 20 jaar vanuit Schiedam naar toe gaan. De jongeren ouder dan 21 jaar gaan naar Rotterdam om uit te gaan. Bij groepen die in Vlaardingen op een station verblijven, gaat het erom “te zien en gezien te worden”. Er is sprake van sterke domeinbepaling. Op station Schiedam Nieuwland heb je dat niet. Wellicht speelt de aanwezigheid van een politiebureau nabij dit station daarbij een rol. Schiedam heeft niet een echt uitgaanscentrum. Op donderdagavond is er wel wat jeugd in het centrum, maar op zaterdagavond is het vrij rustig. Er is een aantal oude kroegjes waar (oudere) Schiedammers komen.

Dit bleek ook uit de observaties van de kwartiermaker op en rondom het stationsplein. Op de avonden in het weekend is het er niet uitzonderlijk drukker dan op een doordeweekse avond.

¹³ Halleyplein, Edisonplein, Land van Ris, Schoolplein van de Peperklip, Trapveldje tegenover het station, trapveldje tegenover de Peperklip, Singel, bij het opvanghuis van een kamertrainingsproject.

De Passage, een overdekt winkelgebied in het centrum van de stad, is wel een geliefde hangplek voor jongeren, waaromheen ook veel overlast gemeld wordt.

In Schiedam-Oost is behoefte aan een jeugdhonk voor jongeren. Er is geen plek waar met name de oudere jeugd (vanaf 14 jaar) welkom is. Door één van de gesprekspartners is geopperd om in de zone langs het spoor bij de Horvathweg een skateplek te realiseren voor deze jongeren.

Kinderen

“Ik hoop dat er op het stationsplein ook een park komt maar dat denk ik niet, want een groot park past niet, wel een kleine met een paar bakjes en wat bomen. Want als je een uur moet wachten op de trein of wat korter kan je daar gaan zitten gezellig bij mekaar”.

De opstellen, tekeningen en foto's van de kinderen van de Peperklip en de Singelschool bieden een schat aan informatie over hun beleving van de wijk en het stationsplein. Het stationsplein spreekt voor de kinderen niet erg tot de verbeelding. Ze komen er nooit omdat *'je eerst moet oversteken'*. Een ander kind schrijft:

'Ik vind het in de buurt van het stationsplein erg gevaarlijk en ik zou niet weten wat je er zou kunnen maken. Een rustig plekje om te zitten zou niet gek zijn maar wel saai. Of met een vijfvertje erbij of zo.'

Weer een ander kind:

'Ik kom vaak langs het stationsplein als ik ergens naar toe ga, maar ik blijf er nooit hangen.'

Over de wijk zijn de meningen van de kinderen verdeeld, hoewel de meesten toch wel plekken opnoemen waar ze graag en vaak spelen. Het Edisonsplein, het Land van Ris, 't Stoompie, rondom basisschool de Peperklip worden genoemd, maar ook de Passage en het Stadserf zijn plekken waar ze graag komen.

Deze populariteit van het Stadserf mag verrassend genoemd worden. Het gaat om een rechthoekig plein met aan de ene korte zijde de kerk. Aan de twee lange zijden is nieuwbouw verrezen: aan de noordkant het stadskantoor met aangrenzend het Schietheater en aan de zuidkant kantoren. Deze kantoren worden vooral bevolkt door uitzendbureaus. De korte zijde tegenover de kerk wordt begrensd door de Broersvest, een doorgaande weg die op het moment dat we dit schrijven heringericht wordt. In diverse gesprekken valt weinig enthousiasme voor het Stadserf te bespeuren. Het is een voorbeeld van hoe het stationsplein niet moet worden, aldus sommigen. Zowel op het proces van de totstandkoming van het plein als op het uiteindelijke resultaat is kritiek. Het is een leeg plein, waarop nauwelijks iets gebeurt. Het is er kaal en kil en nodigt niet uit tot spontane activiteit of ontmoeting. Eén van de activiteiten die er overigens wel plaats vindt eind juni is het Stadserffestival. Dit is een tweedaags festival waar dans en muziek centraal staan.

Zoals gezegd echter blijkt ook uit de opstellen dat sommige kinderen het Stadsferf een leuke plek vinden. Ze gebruiken het om een beetje rond te hangen, te skaten, te voetballen en hun vriendjes en vriendinnetjes te ontmoeten. Zij vinden het er lekker ruim en er is voldoende plaats voor iedereen.

“Ik speel vaak op het Stadsferf met al mijn vriendjes. Ik voetbal er of ik skate er met m'n vrienden samen en soms ga ik gewoon op een bankje zitten en rust ik wat uit en omdat het vrij groot is, is er plaats genoeg voor iedereen”

Vooraf voor de wat oudere kinderen is er weinig te doen in de wijk:

“De mensen halen alle speelplekken weg. Ik ben een meid van 12 en vind het behoorlijk saai worden. Ze moeten er andere dingen gaan aanleggen. Maar dat doen jullie niet omdat parkeerplaatsen belangrijker zijn. Er worden ook nieuwe huizen gebouwd achter 't Edisonplein. En dat is de enige plek waar we nog plezier hebben. En daar kunt u ons niet voor waarschuwen, want dat is de enige plek waar we nog lol hebben. Ik wou eigenlijk vragen of er meer voor de grotere meiden en jongens kan komen. Zoals: voetbalvelden, skeetbanen, trefbalvelden, handbalvelden, maar geen wippies meer!”

Ideeën over wat er op het stationsplein allemaal zou kunnen komen zijn er voldoende. Bijna alle kinderen willen een fontein, het liefst in een parkachtige omgeving met bankjes, bomen, bloembakken, grasveld, vijver met vissen of in de vorm van een vis, beelden of een standbeeld. Daarnaast betreffen de suggesties ook praktische zaken: een hondentoilet, lantaarns en prullenbakken. Ook tekenen veel kinderen speeltuintributen, zoals een glijbaan, wipkippen, een 'glijhuis', schommels, klimringen, klimpaal, klimrek, hinkelbrits, zandbak. Verder willen sommigen een skatebaan, een basketbal-/voetbalveldje en een graffitiuur of zelfs een 'liefdeskasteel'.

Omdat het een plein is voor het station komen er natuurlijk ook NS-loketten, een ingang naar het station en naar de metro (apart), een fietsenstalling en parkeerplaatsen. Sommige kinderen vinden dat parkeren gratis moet zijn en anderen willen speciaal voor invaliden plaatsen reserveren. Een parkeergarage, een taxistandplaats en de mogelijkheid voor carpoolen. De weg wordt een 30km zone, met zebrapaden, verkeerslichten en verkeersdrempels of verdwijnt helemaal.

Ook over de voorzieningen hebben de kinderen nagedacht: een telefooncel, brievenbus, batterijbak, PTT. Verder winkeltjes op het plein zoals een snoepwinkel, bloemenkiosk, een snackbar, een fietsenmaker, de Wizzl, of zelfs een winkelcentrum. Een glazen eethuisje of een internetcafé is ook een mogelijkheid.

Ook vinden sommige kinderen dat er (mooie) huizen en kantoren een plek moeten krijgen op het plein. Tenslotte: duidelijke richtingaanwijzers naar het centrum en borden met informatie over de geschiedenis van Schiedam.

Reizigers

Station Schiedam is een knooppunt van vervoerstromen: trein, bus, tram en met de ontwikkeling van de Calandlijn straks ook de metro. Bovendien loopt de A20, de noordkant van de Rotterdamse ruit, vlak achter het station. Om zicht te krijgen op de kwalitatieve kant van de bewegingen van reizigers heeft de kwartiermaker met reizigers, op alle tijdstippen waarop hij aanwezig was, gesprekken gevoerd. Met ongeveer 50 reizigers is een kort gesprek aangegaan om te inventariseren waarom ze daar waren en welke ideeën zij hebben over een nieuw stationsplein. De groep reizigers die op het stationsplein komt, bestaat uit de volgende categorieën:

- Mensen die, vaak op de fiets, (het centrum van) Schiedam in gaan of mensen die vanuit Schiedam op de fiets komen om met de trein richting Rotterdam te gaan.
- Mensen die de bus nemen naar Rotterdam West (lijn 38), Overschie (lijn 32) of Spijkenisse.
- Mensen die naar de Spaanse Polder gaan. Zij nemen de achteruitgang van het station.

Ze zijn doorgaans gehaast en hebben niets specifiek met het stationsplein. Het is geen plek om te verblijven, of om een verloren uurtje door te brengen.

Als de reizigers uit Oost kwamen, gaven zij te kennen dat het een functie voor hun wijk zou kunnen gaan vervullen. Het plein moet een gezellige sfeer uitademen voor de buurt, maar ook een supermarkt voor de buurt is een geuite wens.

Reizigers noemen ook een supermarkt, maar dan voor de 'snelle' boodschappen.

Veel gehoorde wensen van reizigers betreffen de veiligheid (goede verlichting), schoon, "*geen toestanden zoals in Rotterdam*", gericht op jongeren, levendig of juist rustig en meer overzicht.

Ook veel concrete suggesties werden gedaan zoals eetzaakjes (broodjes, patat), winkeltjes zoals een kiosk en een bloemenzaak, taxi's, speelgelegenheden voor

kinderen, groen, bomen, bankjes en wederom een pinautomaat. Activiteiten kunnen het plein verlevendigen, menen velen. Daarbij denken mensen aan bijvoorbeeld straatmuzikanten, mimespelers en terrasjes. Een verkeersvrij plein is ook gesuggereerd.

Horeca

Aan en in de directe omgeving van het stationsplein bevinden zich enkele horecagelegenheden. Een café, een snackbar, een gaybar en een (erotische) club. In het café komen veel vaste klanten, maar niet specifiek uit Oost. Een dartclub en een biljartclub hebben er hun thuishonk. Om kwart voor negen 's ochtends nemen vroege klanten er hun eerste borrel. Anderen komen voordat ze naar hun werk gaan even langs. De postbode houdt er ook zijn pauze. Op vrijdagmiddag zijn mensen die werken in de Spaanse Polder vaak om half drie afgewerkt. Dan komen ze hier een biertje drinken om het weekend in te luiden. Bij mooi weer is dit nagenoeg het enige moment dat het terras bezet is. Reizigers gaan hier niet zo snel een broodje eten. Een medewerker van het café ziet in het nieuwe station en stationsplein wel potentieel: *"Wij liggen hier natuurlijk perfect als mensen het station uit komen"*. Minder enthousiast is deze over een restaurant of eetcafé op het plein vanwege de concurrentie.

De snackbar heeft doorgaans veel klandizie. Ook bedrijven uit de Spaanse Polder plaatsen hier vaak een bestelling. De gaybar wordt niet heel druk bezocht. Noch deze bar, noch de erotische club geven aanleiding tot overlast.

Op een van de perrons van het station is een lunchroom gevestigd, die echter een kwijnend bestaan leidt.

Thema's

In het voorafgaande is een beeld geschetst van Schiedam-Oost en het stationsplein. In het bijzonder is aandacht geschonken aan de beleving en de betekenis die verschillende betrokkenen toeschrijven aan dit gebied. Zowel omwonenden als ook andere actuele en potentiële gebruikers zijn hierin betrokken. Inzicht in deze gegevens, samen met de in hoofdstuk twee gepresenteerde uitgangspunten, leiden tot drie centrale thema's die bij de vormgeving van het plein een rol zouden moeten spelen: sociale vitaliteit en levendigheid, sociale duurzaamheid en sociale veiligheid. De volgorde waarin we ze bespreken is gebaseerd op een logisch betoog, niet zozeer op de beleidsmatige prioriteit. Hieronder werken we deze thema's verder uit.

5.1 Sociale vitaliteit en levendigheid

Een uitgangspunt voor de sociale inrichting van het plein is dat mensen er de ervaring van een publiek domein (zie hoofdstuk 2) hebben. Dat houdt in dat mensen elkaar ontmoeten, dat er zich een sociaal leven op het plein afspeelt en dat je er kunt 'zien en gezien worden'. Het is een plek waar mensen graag komen maar waar geen sprake is van een dominante domeinbepaling door één bepaalde groep. De plek moet een duidelijke identiteit hebben, in de zin van stedenbouwkundige

elementen ('landmarks') maar ook in de zin van een herkenbaar sociaal klimaat: een manier van met elkaar omgaan, de manifestatie van het sociale verkeer. Een station is een plaats waar van 's ochtends vroeg tot 's avonds laat treinen aankomen en vertrekken. Dit genereert ook de aanwezigheid en de bewegingen van mensen op deze tijdstippen. In de ochtend- en avondspits passeren hier de meeste mensen. Dit zijn vooral degenen die in Rotterdam, Vlaardingen of Maasvluis werken en naar school gaan. 's Middags is er meer schoolgaande jeugd. 's Avonds en met name in het weekend is uitgaand publiek te verwachten. Dit blijkt maar in heel beperkte mate daadwerkelijk het geval te zijn. Het is op dit moment op en rondom het station buiten de spitsuren vrij rustig. Wanneer eind 2002 het busstation verplaatst wordt en het plein 'leeg' wordt, ligt er een mogelijkheid om, vooruitlopend op de ontwikkelingen in Schieveste, voorwaarde te scheppen voor een levendig plein. Vandaar dat de levendigheid op vele uren van de dag een element kan vormen van de identiteit van zowel het stationsplein als Schieveste. Bij de inrichting van Schieveste wordt gedacht aan functies als kantoren, maar ook een hotel, discotheken of bioscopen, een 24-uurskinderdagverblijf en woningen. De definitieve keuze voor de inrichting van Schieveste is mede bepalend voor het gebruik van het stationsplein. Het tempo van de ontwikkeling van het Stationsplein en Schieveste loopt niet gelijk op. Het stationsplein wordt in 2005 opgeleverd, terwijl Schieveste een veel langere ontwikkelingstermijn heeft. Maar andersom is de inrichting en de ingebruikname van het stationsplein ook medebepalend voor het succes van Schieveste. Dit maakt een geslaagde inrichting van het stationsplein des te meer noodzakelijk, omdat wanneer hier problemen ontstaan, dit het klimaat van Schieveste negatief beïnvloedt. Deze ervaring had Schiedam met de herinrichting van de binnenstad enkele jaren geleden. Berichtgeving in de media met betrekking tot overlastproblemen heeft de interesse van investeerders geen goed gedaan.

We bepleiten hier een benadering van *sociale vitaliteit* bij de vormgeving van het stationsplein. Dit begrip staat voor dynamiek, maar niet noodzakelijkerwijs voor een sociale idylle. Ruzie maken hoort erbij, maar zonder de angst dat je in elkaar geslagen wordt. We onderschrijven *niet* de visie dat je groepen mensen die een probleem met elkaar zouden kunnen hebben persé uit elkaar moet houden. Wrijvingen en contrasten horen bij het sociale leven, een goede relatie zonder ruzie is moeilijk voorstelbaar. Op het stationsplein zullen zich veel verschillende groepen bewegen met ieder hun eigen verwachtingen en eisen. Om een kleine opsomming te geven die allerm minst volledig is: reizigers, mensen die rond het plein

werken, mensen die op een terrasje zitten, muzikanten, jongeren die er rond hangen of zich met elkaar vermaken, buurtbewoners die zich er bevinden, chauffeurs en personeel van de RET, NS, bussen enzovoort. Geen enkele van deze groepen zal het alleenrecht hebben op de ruimte, al was het maar omdat het anders zijn publieke karakter kwijt zou zijn. Maar groepen kunnen soms wel als groep herkenbaar zijn, wat kan leiden tot delen van het plein met hun eigen sferen. Op sommige plekken zal het functionele de boventoon voeren, gericht op efficiënte doorstroming van passanten. Op andere plekken zal er meer verblijfskwaliteit zijn voor de mensen die langer willen blijven hangen. Geforceerd mengen van groepen en sferen doet de aantrekkingskracht van het plein tekort. Wanneer je meerdere tubes verf leeg knijpt en door elkaar roert levert dat geen interessant patroon op. Onze opvatting van een gemengd gebied is eerder te vergelijken met een mozaïek, waarin de steentjes hun eigen kleur en homogeniteit behouden, maar ondertussen met elkaar een interessant patroon vormen.

Het is belangrijk dat het stationsplein voor de bezoekers een gastvrije maar ook een interessante plek is. In navolging van Hager en Reijndorp (zie hoofdstuk 2) beschouwen we een interessant publiek domein als een plek waar je als bezoeker met een veilig gevoel een vorm van 'gemeenschapsleven' kunt gadeslaan zonder er volledig in op te (hoeven) gaan. Bezoekers en passanten vinden er een herkenbaar sociaal leven, een 'gevoel' dat ze als het ware kunnen consumeren, maar dat ze tegelijkertijd mede gestalte geven.

Wanneer we er in slagen om deze ambitie van sociale vitaliteit waar te maken, zal dit ook bijdragen aan het commerciële en maatschappelijke succes. Onlosmakelijk met deze ambitie verbonden zijn de begrippen sociale duurzaamheid en sociale veiligheid.

5.2 Sociale duurzaamheid

We kiezen ervoor om een sociaal klimaat te scheppen waarin de ontmoeting met 'het andere' interessant en uitdagend wordt. Daarom schenken we veel aandacht aan leven op straat, sociale controle, het bestrijden van anonimiteit en problemen aanpakken op het moment dat ze nog beheersbaar zijn. Bij voorkeur is er veel te beleven en de betrokkenheid van de mensen die in de nabijheid van het station wonen en werken wordt gestimuleerd. Wanneer we schoolkinderen tekeningen

laten maken en opstellen laten schrijven over het stationsplein maken we daar in feite al een begin mee.

Sociale duurzaamheid houdt in dat de sociale vitaliteit uiteindelijk niet primair afhankelijk zal zijn van een zware beheersinzet, maar dat de leefbaarheid en veiligheid op samenlevingsniveau gegeneerd wordt. Wanneer er een ontspannen klimaat op het plein heerst is dat op zich een succesvoorwaarde voor een ontspannen klimaat in de toekomst. Het sociale klimaat moet dus zodanig zijn dat bestaande goede verhoudingen zichzelf continu reproduceren in de goede verhoudingen van morgen. Dat vergt een scherp oog voor de mensen die er toe doen en voor wat *zij* nodig hebben om het klimaat goed te houden. Om die situatie te bereiken zullen uiteraard wel de nodige investeringen gedaan moeten worden. Hoewel het stationsplein een plein voor passanten zal zijn hebben de mensen met een langer durende binding eraan een uitermate belangrijke functie. Zij zijn immers de eersten die zich zullen inzetten voor een goed klimaat en op grond van hun belevenissen op het plein versterkt zich die binding. Dat vormt, zoals we hiervoor opmerkten, een belangrijke bescherming voor de leefbaarheid en vitaliteit van het plein. Het plein kan daarom niet alleen maar van de passanten zijn. Het is ook van Schiedam-Oost, net zo goed als het van Schiedam is omdat het de voordeur van de stad is en net zo goed als het ook de toegang vanuit de stad naar Schieveste is.

De fase tot de oplevering van het plein is cruciaal. Momenteel worden ideeën ontwikkeld om het proces naar de oplevering toe tot een succes te maken. Het eerste gevoelige moment dat zich voordoet is rond de ingebruikneming van de metro in november. Vandaar dat er nu al gewerkt wordt aan een organisatie voor het beheer van het plein, voor een veilig klimaat en voor het ontwikkelen van activiteiten, ook in de uitvoeringsfase. Dit om te bevorderen dat er een positief klimaat op het plein ontstaat en om te voorkomen dat er een sociaal vacuüm ontstaat tijdens de uitvoering, waarin ongewenste activiteiten vaste grond onder de voeten krijgen.

De genoemde pleinorganisatie zou mogelijk kunnen uitgroeien tot een beheerorganisatie (fysiek én sociaal) voor heel Schieveste.

Als het erom gaat het klimaat op het plein duurzaam te beschermen luistert de balans van professionele maatregelen en de 'organische' sociale structuur nauw. Bij dat laatste denken we eraan dat het plein 'de bescherming van het publiek' nodig zal hebben. Dat betekent dat er op het plein gewone mensen aanwezig zijn die zich

er mee bemoeien als er ongewenste dingen gebeuren. Dat vergt mensen met binding aan het plein, maar het vereist ook mensen die elkaar kennen en van elkaar weten dat ze niet alleen staan wanneer ze zich ergens mee bemoeien. Uit een analyse van de gegevens van de GSB-monitor door het bureau Intomart¹⁴ komt naar voren dat de belangrijkste bepalende factor van onveiligheidsgevoelens ligt in de kwaliteit van sociale relaties. Anonimiteit en isolement beïnvloeden de veiligheid. Nu heeft deze monitor betrekking op bewoners van wijken en niet op een plein met grote reizigersstromen. Onder normale omstandigheden is om sociale veiligheid te bevorderen de 'bescherming van het publiek' veruit te prefereren boven een repressieve aanpak. De gevoeligheid van het stationsplein voor veiligheidsproblemen is echter groot, zodat sociale veiligheid een thema is dat op zichzelf staat.

5.3 Sociale veiligheid

We zullen hieronder onze benadering van sociale veiligheid kort kenschetsen. We zullen ook laten zien aan welke maatregelen rond het stationsplein gedacht wordt om de veiligheid te bevorderen. Om de blik te verruimen hebben we een beperkte inventarisatie uitgevoerd van de situatie op vier stations elders in de Randstad. Voor de vergelijking daarvan reserveren we het volgende hoofdstuk.

Sociale veiligheid heeft te maken met het gevoel dat je er mag zijn, misschien niet dat je met open armen wordt ontvangen, maar wel een zekere welwillendheid. Dat geeft je de ruimte om van de situatie te genieten en belevenissen op te doen. Om deze sociale veiligheid te bevorderen is het belangrijk dat er leven op straat is op alle uren dat het gebied gebruikt wordt. Verder is een goede balans tussen anonimiteit en vertrouwdheid belangrijk. Naast de mensen (reizigers) die als anonieme bezoeker naar het stationsplein komen, is er ruimte voor mensen die er thuishoren. De sociale samenhang van Schiedam-Oost wordt daarbij zoveel mogelijk benut. Wanneer deze bewoners een positief gevoel ontwikkelen ten opzichte van het stationsplein ontstaat er als vanzelf sociale controle die bijdraagt aan de veiligheid.

¹⁴ Intomart, *Voor het Beleid, achter de Cijfers*, 2000

Uit een onderzoek naar criminaliteit en veiligheid in Schiedam (1999) blijkt dat 64% tevreden tot zeer tevreden is over de wijk. Niettemin blijft Oost na Nieuwland de minst gewaardeerde wijk in Schiedam. Bewoners ervaren Oost als behoorlijk verloederd. De onveiligheidsgevoelens zijn in 1999 ten opzichte van 1997 afgenomen: 52% voelt zich soms tot vaak onveilig, in 1999 was dat 60%. Het station Schiedam Centrum en de omgeving rond de Lorentzlaan/Morsestraat zijn de locaties in Oost die als het meest onveilig worden beschouwd (Wijkplan 2001:26-27).

Uit informatie van de politie blijkt dat het met de objectieve veiligheid zo slecht nog niet gesteld is. De discrepantie tussen de feitelijke gepleegde delicten en de beleving van bewoners is opmerkelijk, een beeld dat overigens vertrouwd is. Vanuit de politie wordt het verband met de sociale samenhang in de buurt gelegd: als er ergens in de buurt iets gebeurt weet meteen iedereen het en ontstaat er ook meteen een soort crisisgevoel. De laatste jaren is sprake van een forse daling in het aantal woninginbraken in Oost. Welke reden hieraan ten grondslag ligt is niet bekend. Uiteraard worden er wel de nodige fysieke en repressieve maatregelen getroffen om het gebied veilig te maken en te houden.

De sociale veiligheid van het stationsplein is voor alle betrokkenen een belangrijk aandachtspunt. Daarom is een bijeenkomst georganiseerd waarbij betrokken partijen met elkaar rond de tafel hebben gezeten om sociale veiligheidsaspecten een herkenbare plek te geven bij de uitwerking van plannen voor het stationsplein. Hoewel ook gesproken is over contacten met bewoners van Schiedam-Oost ('hoe betrekken we ze bij de inrichting van het plein?') en activiteiten op het plein, lag de nadruk op het inventariseren van fysieke randvoorwaarden. Openheid werd als een belangrijke voorwaarde voor een veilige omgeving genoemd. Discussie vindt plaats over cameragebruik. Naast het plaatsen van tourniquettes zet de RET ook camera's in om het gebruik van de metro volgens de regels te laten verlopen. Deze camera's echter zijn niet bedoeld voor toezicht op de openbare ruimte, in dit geval het stationsplein. Er heerst overeenstemming over het belang van levendigheid op het station gedurende de tijd dat de treinen rijden, dus ook na negen uur 's avonds. Aan de veiligheid van de personen die wachten op de bus wordt bijgedragen door deze reizigers bij elkaar te houden in de stationshal, waar vertrekstaten worden geplaatst. Men hoeft pas naar buiten wanneer de bus daadwerkelijk arriveert.

Een paar weken na deze bijeenkomst is een notitie van de gemeente Schiedam verschenen met betrekking tot de sociale veiligheid op het stationsplein en

omgeving. Hierin wordt enerzijds aandacht besteed aan de eisen voor het ontwerp van het plein en anderzijds worden aandachtspunten voor het beheer van het plein aan de orde gesteld.

Aandachtspunten voor het ontwerp:

- Een open en overzichtelijke inrichting van het plein is van belang. Geen hoeken en nissen waar geen zicht op is.
- Tegelijkertijd moet het plein geborgenheid bieden. Geen leeg plein waar je niet midden op durft te staan. (Bijvoorbeeld middels bomen en bankjes)
- Gebruik van vandalismebestendige materialen.
- Aandacht voor looproutes vanaf het plein.
- Autoverkeer zowel mogelijk mijden van het plein.
- Bebouwing om het plein en in de plint: open gevels (glas) genereert "veel ogen op het plein". Publieksaantrekkende functies (VVV, broodjeszaak, horeca voor diverse groepen zoals reizigers, werknemers van kantoren en Schiedammers). Woningen aan het plein voldoen aan Politie Keurmerk Veilig Wonen.
- Aandacht voor de Overschieweg.
- Fietsenstalling is open van de eerste tot en met de laatste metro / trein en de ingangen zijn bewaakt. Eventueel een taak voor de gemeente om dit mogelijk te maken.
- RET en de NS integreren hun cameratoezicht. Cameratoezicht op het plein is niet gewenst. Wel het aanstellen van een toezichthouder.

Aandachtspunten voor beheer:

- Beheer en onderhoud dient op hoog niveau te zijn. Zo dienen alle beschadigingen, vernielingen, zwerfvuil de volgende dag verwijderd te zijn.
- Geen fietsen op het stationsplein: een goed handhavingsregime dient te worden ingesteld.
- Afspraken met bouwers over schoonhouden en afsluiten bouwplaats en omgeving.

In het voorlopig ontwerp van het plein, wordt het plein in vergelijking met de huidige afmetingen een stuk kleiner. Een klein plein geeft niet per definitie een veiliger gevoel dan een open of groter plein. De ruime opzet van het Stadserf bijvoorbeeld geeft sommige kinderen juist het gevoel er welkom te zijn, omdat ze daar niemand in de weg lopen. De beslotenheid van het plein in combinatie met hoge wanden brengt het risico met zich mee op een grotere subjectieve geluids-overlast, bijvoorbeeld van jongeren (scooters, geluidsinstallaties, luidruchtige

gesprekken). Dat wil echter ook weer niet zeggen dat een klein plein per definitie *on*veilig is.

Een onveilige omgeving brengt risico's met zich mee voor het plein. Vandaar dat afstemming met het wijkplan voor Schiedam-Oost nodig is. De veiligheid op het plein en de Overschiestraat zijn sterk gebaat bij veiligheid in de omgeving.

Los daarvan is een preventieve benadering op het plein van het grootste belang. Vanaf het begin moet duidelijk zijn wiens domein het plein is, oftewel, wiens regels daar gelden. Bezoekers zijn welkom, maar ze zijn gast. Dat gevoel moet het plein ook uitstralen. Passanten (bijvoorbeeld reizigers die een uurtje tijd te doden hebben) moeten er het gevoel hebben welkom te zijn en gastvrij te worden ontvangen. Toeristen die doelbewust Schiedam bezoeken moeten zich het plein herinneren als een sfeervolle plek waar ze een prettige kennismaking/entree tot de stad hebben gehad.

Continue levendigheid (zie onder Sociale vitaliteit en levendigheid) draagt bij tot de veiligheid. Juist daarvoor is een goed beheer in samenspraak met gebruikers en omwonenden van het plein een voorwaarde. Daarvoor moeten dan ook plannen ontwikkeld worden. Daarin moet onder meer aandacht besteed worden aan de verwachte sociale controle door omwonenden. Het is niet ondenkbaar dat deze relatief gering zal zijn wanneer de te bouwen woningen vaker door tweeverdieners worden bewoond.

Het is van belang om een prognose te maken van toekomstige gebruikersgroepen. Uit observaties is gebleken dat de huidige gebruikers van het plein met name reizigers zijn. Zij bevinden zich daar met name in de spitsuren. Er zijn veel specifieke vaste groepen die op het plein verblijven.

Met de komst van de metro neemt de kans op problemen toe. Als de Calandlijn in november 2002 geopend wordt, zouden de problemen van het Marconiplein zich mogelijk snel naar Schiedam kunnen verplaatsen. Dit risico is onder meer een reden waarom bewoners van Schiedam-Oost een politiepost op het plein willen. Of een toezichtspost waar je direct iets kan melden. Ze willen ook een post in Schiedam-Oost omdat de dichtst bijzijnde politiepost nu in Nieuwland ligt. Dat vinden mensen te ver weg. Het is niet ondenkbaar dat de problemen die zich momenteel op de Hoekse Lijn voordoen zich straks verplaatsen naar de metro. Problemen op de Hoekse Lijn blijven nu nog in de trein en op het station. Daar

hebben de bewoners van Schiedam-Oost nauwelijks of geen last van. Een aantal bewoners heeft echter razendsnel in de gaten wanneer er ergens iets aan de hand is, omdat veel mensen scanapparatuur hebben en vanwege de onderlinge sociale contacten.

Anderen daarentegen zijn van mening dat van de nieuwe metrolijn geen problemen te verwachten zijn. De vergelijking die wel gemaakt wordt met de Noord-Zuid lijn gaat volgens hen niet op. Deze lijn loopt richting Hoogvliet en Spijkenisse. Op het moment dat in Hoogvliet druk op de ketel kwam verplaatste (drugs)problemen zich richting Spijkenisse. Op het traject van deze metrolijn spelen dergelijke problemen geen rol van betekenis. In Schiedam stapt niemand uit, omdat er niks te doen is. Ook waar de metro langs loopt is 'niet veel te halen'. Inmiddels is met het oog op het beleid van de gemeente Rotterdam in Spangen wel besloten tot een sterkere nadruk op een repressief optreden op het plein en op aangepaste maatregelen. Ook met betrekking tot het eigendom van het vastgoed in Schiedam-Oost (zie hoofdstuk 3) is alertheid geboden.

Diverse betrokkenen wijzen op het risico dat ter plekke van de 'onderkant' van het station, langs de Schie bestaat. Tijdens de 'Ontwerpsessie sociale kwaliteit' van 9 april 2002 is aan een van de werkgroepen gevraagd na te denken en met ideeën te komen voor deze plek. Momenteel wordt deze met name 's avonds als onveilig ervaren. Totnogtoe bleek het moeilijk een oplossing voor deze plek te vinden en is afsluiting van deze onderdoorgang het meest concrete idee. Discussie in de werkgroep leidde tot verrassend creatieve mogelijkheden die het nader onderzoeken waard zijn. Een belangrijk uitgangspunt vormt het gebruik maken van aanwezige water. Te denken valt aan: vertrekpunt fluisterboot, locatie voor een roeiverenging, een watertaxi, sportvisserij, doortrekken singelpartijen in Oost. Maar ook een 'mediatunnel' (vitrinefunctie voor het stationsplein), een mobiele, snel op te bouwen en af te breken discotheek, een scoutinglocatie of thuishaven voor andere verenigingen werden als mogelijke bestemmingen genoemd.

Op het moment dat het stationsplein een open karakter krijgt trekt dat wellicht groepen aan die een zekere ongewenste dominantie uitstralen. Het is van belang alert te zijn op het moment dat het plein wordt opgeleverd. Er ontstaat dan een soort vacuüm waarin de domeinbepaling opnieuw plaats vindt: de bouwvallers of de stratenmakers zijn weg en het is even 'leeg', zonder duidelijke eigenaar of gastheer. Juridisch is die er uiteraard wel, maar in het feitelijke gebruik niet, omdat dat het publiek zal moeten zijn. Het is te voorspellen, en ook wenselijk, dat op

termijn bepaalde publieksgroepen het plein als het ware adopteren of mentaal in bezit nemen. Aanvankelijk is dat nog niet het geval. Onwenselijk is dat het plein het domein wordt van een specifieke groep met uitsluiting van andere. Wel dient er ruimte te zijn voor specifieke groepen, maar zonder monopolies. Het zou mooi zijn als hier de stedelijke ervaring, bepalend voor het welslagen van een publiek domein, gestalte krijgt. Concreet kan daarbij gedacht worden aan bijvoorbeeld het samengaan van jongeren die hier op het plein samenkomen om te skaten en ouderen die naar het plein komen om een krantje of sigaren te kopen bij de kiosk en die in het voorbijgaan een praatje met elkaar maken. Daarbij hoeft niet persé gedacht te worden aan direct contact tussen deze twee groepen, maar het patroon van het elkaar daar zien en respect hebben voor elkaar kan bijdragen aan de levendigheid en de sociale kwaliteit van het plein.

Vier referentiestations

Schiedam is niet uniek wat betreft grootschalige ontwikkelingen in het stationsgebied. Herinrichting van stations en hun omgeving vindt plaats op tal van plaatsen in Nederland. Om te leren van ervaringen elders hebben we een beperkte inventarisatie gemaakt van een viertal stations. Station Amsterdam-Lelylaan, Station Utrecht Overvecht, Rotterdam en Den Haag HS. Deze stations zijn gekozen in overleg met de NS. Criteria voor de selectie vormden de nabijheid van een woonwijk en de relatie met de bewoners daarvan; de status als satelliet van een ander station; het aantal reizigers en het al dan niet aanwezig zijn van overlast. Gebruik is gemaakt van beschikbare documenten en telefonische interviews. Daarbij hebben we aandacht besteed aan de aard en de oorzaak van de (eventuele) problemen, de maatregelen die getroffen zijn en de succes- en faalfactoren die betrokkenen noemen.

6.1 Station Amsterdam-Lelylaan

De huidige situatie

Station Amsterdam-Lelylaan is sinds enige tijd berucht vanwege de criminaliteit die er plaats vindt. Het probleem is acuut, op en rond het station zijn georganiseerde bendes actief, die op systematische, bijna bedrijfsmatige wijze berovingen uitvoeren op en rond de treinen.

Een belangrijke oorzaak van de problemen ligt volgens betrokkenen in de fysieke toestand van het station. Het station heeft vijf opgangen, wat het gemakkelijk maakt om via de ene of de andere uitgang weg te vluchten. Tegelijkertijd maakt het controle en handhaving van de orde moeilijk. Het station is gebouwd in een 'lege' omgeving, tussen een sloot en wat groen, aan alle kanten is pas na 30 tot 40 meter bebouwing. Er was aanvankelijk helemaal geen toezicht. Op het station zijn een uitzendbureau, een kiosk en een cameratoezicht-ruimte gevestigd. Deze 'aanwezigen' hebben zich op een gegeven moment afgekeerd van 'de buitenwereld'. Zo zit de deur van het uitzendbureau altijd op slot, je moet aanbellen als je binnen wilt en op een gegeven moment zijn de ramen beplakt met zwart folie omdat de medewerkers anders steeds werden lastig gevallen door jongeren die op de ruiten tikten. Het is de bedoeling dat deze folie weer verwijderd wordt, in de toekomst wil men de ogen op het station terugbrengen.

Ontstaansgeschiedenis problemen

Het is moeilijk aan te geven wanneer de problemen zijn ontstaan. Het station bestaat sinds 1986. De eerste paar jaar waren er nauwelijks problemen, maar gedurende de jaren negentig is de wijk bij het station steeds meer achteruitgegaan en daarmee het stationsgebied ook. In de tweede helft van de jaren negentig ging het mis, in 1998 werden de eerste 'hit and run'-delicten op de Schiphollijn geregistreerd. Vorig jaar werd de situatie extreem. Het aantal reizigers is sinds de helft van 2001 drastisch afgenomen.

De berovingen op station Lelylaan vinden met name plaats omdat het een makkelijk station is om je als dader te bewegen. De jongeren hebben lange tijd onvoldoende het idee gehad dat er tegen overtredingen wordt opgetreden. Het beeld bestond 'dat het allemaal maar kan'.

Er zijn verschillende groepen overlastveroorzakers:

- jongeren uit de buurt, zijn veel aanwezig¹⁵, doen niet veel, maar geven andere reizigers en voorbijgangers een bedreigend gevoel.
- Een kern van zware criminelen: een groep van 20 tot 30 Marokkanen die berovingen uitvoert, delicten pleegt en zich agressief opstelt. Deze groep is de laatste anderhalf, twee jaar steeds duidelijker aanwezig geraakt op het station.

Door deze laatste groep kreeg het station een nog slechter imago, wat weer meer criminaliteit aantrok. Uiteindelijk bleek dat hier meer moest worden gedaan dan alleen het nemen van reguliere (veiligheids)maatregelen.

¹⁵ Er zijn veel scholen rond het station, waardoor er doorgaans veel jongeren op het station rondhangen.

Het station en de wijk hebben een duidelijke invloed op elkaar. Veel van de overlastbrengende jongeren komen uit de wijk zelf. De wijk is een van de slechtere delen van Amsterdam, de problemen van de buurt komen terug op het station, en andersom beïnvloedt het station ook de wijk.

In het artikel 'De bodyguards van Lelylaan' (Groene Amsterdammer 15 juni 2002) vertelt een ambtenaar bij het stadsdeel dat vanaf de eerste delicten op de Schiphollijn is geprobeerd de betrokken instanties als GVB, NS, regiopolitie en spoorwegpolitie te laten samenwerken. Tot 2001 ontbrak echter de wil het probleem gezamenlijk aan te pakken. De betrokken instanties schoven de verantwoordelijkheid op elkaar af. Afstemming werd bemoeilijkt door het feit dat op station Lelylaan de metrolijn en de spoorlijn door dezelfde hal lopen. Hierdoor behoort de helft van de hal tot de GVB en de andere helft tot de NS en voelt geen van beide instanties zich verantwoordelijk. Op een bepaald moment waren de problemen op het station zo uit de hand gelopen, dat alleen nog repressief opgetreden kon worden. Dit hield in: camera's ophangen, vergunningen intrekken en meer politie de straat opsturen. Het district Amsterdam van de spoorwegpolitie had echter te kampen met een permanente onderbezetting en beperkte zijn taken tot het Centraal Station. Tot ver in het jaar 2001 hadden de bendes die op station Lelylaan opereerden vrij spel. Conducteurs van de treinen die het station passeerden, bleven uit angst voor represailles bij de machinist zitten, sommige machinisten die de bendeleden op het perron klaar zagen staan, besloten niet te stoppen op het station.

Pas nadat AT5-beelden van de beroving van een Amerikaanse toerist op Lelylaan op de journaals kwamen, werd daadwerkelijk actie ondernomen. Vanaf dat moment verscherpten politie en GVB de controle op het station. Uiteindelijk gingen de betrokken instanties samenwerken. Er werd een stuurgroep opgericht waarin NS, GVB, KLPD (Korps landelijke politiediensten), Openbaar Ministerie, het stadsdeel, regiopolitie Amsterdam en bureau Meer en Vaart zijn vertegenwoordigd. De repressie werd verhoogd. Dit had dit echter tot gevolg dat de medewerkers van Securicor (het door het NS ingehuurde particuliere beveiligingsbureau dat het camaratoezicht verzorgt, maar ook op de NS-stations patrouilleert) zwaarder door de bendeleden werden belaagd. Inmiddels is op Lelylaan het 'streetwise' beveiligingsbedrijf To Serve and Protect ingezet. De medewerkers hiervan proberen eerst met de jongeren op Lelylaan te praten en een basis van respect te kweken. Hun aanpak lijkt te werken, hoewel nu wel wordt gesignaleerd dat de bendes hun heil zoeken op andere stations in de omgeving van Amsterdam.

Plannen voor de toekomst

De directie van de NS heeft een aantal stations in Nederland aangewezen als 'proefprojecten' om de veiligheid in belangrijke mate te verbeteren. Station Lelylaan is een van de aangewezen projecten (Informatiebulletin Via Lelylaan, nr 10, mei 2002).

Er lopen nu twee projecten om de situatie te verbeteren. De maatregelen zijn ontworpen in samenspraak tussen het GVB, politie, justitie en het stadsdeel Amsterdam-West. Buurtbewoners hebben alleen via het stadsdeel enige inspraak gehad. Verder is de buurt niet zozeer betrokken bij de plannen.

Op de korte termijn worden sociale veiligheidsmaatregelen genomen die bestaan uit:

- twee beveiligingsmedewerkers zijn constant aanwezig op het station;
- versterkte toegangscontrole;
- vier van de vijf toegangen zijn afgesloten met hekken. Alleen de hoofdingang is nog open;
- in de avonduren permanente ingangscontrole;
- verbeteren van de verlichting op het station;
- verbeteren van de effectiviteit van het cameratoezicht;
- verbeteren organisatie van schoonmaak en beheer.

Op de langere termijn vindt vernieuwing van het station en de ruimte erom heen (ook de wijk) plaats in het kader van de stedelijke vernieuwing. De looptijd van het project is tot 2005. Rond het plein komt bebouwing, waardoor er meer sociale controle op het station en het plein komt. Het nieuwe ROCvA (Regionaal Opleidingencentrum van Amsterdam) wordt gevestigd aan het plein. Daarmee zal er altijd activiteit van scholieren zijn. Het stationsplein moet op termijn minder leeg, drukker en gezelliger worden door toevoeging van publieksfuncties zoals winkeltjes en/of terrasjes. Door meer activiteit rond het plein te organiseren komt er meer toezicht en controle. Het stadsdeel is betrokken bij de planvorming, buurtbewoners krijgen de kans meer mee te denken, er worden avonden georganiseerd en nieuwsbrieven uitgegeven.

6.2 Rotterdam, Centraal Station Blijdorpzijde

De huidige situatie

De Blijdorpzijde is de achteruitgang van het Centraal Station in Rotterdam. Rotterdam CS is erg vol en druk, aan de voorzijde bevindt zich een plein met trams en bussen dat eigenlijk niet berekend is op de grote aantallen mensen. In de toekomst zal er veel veranderen. Ook de HSL en Randstadrail zullen langs het station komen te lopen en de gemeente Rotterdam heeft een masterplan voor het gebied ontwikkeld.

Het Rotterdamse Centraal Station had lange tijd veel overlast van Perron Nul. Ondanks de sluiting van hiervan is de overlast van verslaafden gebleven. Meestal zitten zij vooral aan de zuidzijde van het station, maar zodra de spoorwegpolitie hen daar weg probeert te krijgen verplaatst het probleem zich naar de Blijdorpzijde. Verslaafden slapen daar ook aan de singels. Er vindt een uitwaaiing van overlast plaats, naast berovingen. Probleem met de Blijdorpkant van het station is dat deze direct grenst aan een woonwijk. De tunnel die de sporen met het station verbindt is in de praktijk de enige doorgang van de Blijdorpkant naar de voorkant van het station. Er ligt weliswaar ook een tunneltje voor voetgangers en fietsers- maar dat is heel onveilig, er vinden veel berovingen plaats. Na actie van bewoners zijn er camera's opgehangen, die echter inmiddels al weer kapot zijn.

De bewonerswerkgroep in de Provenierswijk (noordzijde van het CS) is heel actief. Deze heeft een systeem ontwikkeld waarmee de overlast in de wijk voortdurend in de gaten gehouden wordt. Deze wordt maandelijks in beeld gebracht. Men is veel bezig met veiligheid en er is een extra politiepost gekomen. Het gebied is ook stadsvernieuwingsgebied. In eerste instantie had dat een negatief effect, onder andere doordat veel panden kwamen leeg te staan. Later heeft de gemeente geholpen met het vinden van bestemmingen voor deze panden.

Plannen gemeente

De gemeente Rotterdam heeft een masterplan ontwikkeld om in de toekomst (ook met het oog op de komst van de HSL en de randstadrail) de afwikkeling van het verkeer rond het station beter te organiseren. Het voorstel is om rond het station meer bedrijven te vestigen en urban entertainment te organiseren, om zo ook de noordkant van Rotterdam een werkgelegenheidsimpuls te geven. De plannen zijn ontwikkeld voor het gebied van het station en het Hofplein aan de zuidzijde van het CS.

Betrokkenheid bewoners

De gemeente organiseerde rond de ontwikkeling van het masterplan workshops voor bewoners op verschillende thema's. Bewoners werden onder meer geworven via advertenties in de Metro en de Spits. Daarnaast organiseerde ze grote informatiebijeenkomsten over het plan. De Rotterdamse opbouwwerkorganisatie SONOR heeft de ervaring dat naar dergelijke bijeenkomsten vooral hoogopgeleide bewoners komen, en wilde ook de participatie van andere bewonersgroepen organiseren. Daarom hebben ze met het 'Rijdend Theeterras' alle wijken aangedaan. Het Rijdend Theeterras is een mobiel participatie-instrument dat in de deelgemeente Noord vaker wordt ingezet. In een open container die in de wijk kwam te staan, konden bewoners iets drinken en informatie krijgen over de nieuwe plannen van de gemeente. De bezoekers kregen vragenlijsten voorgelegd, waarin informatie over de plannen verweven zat. Middels de vragenlijsten konden ze hun mening geven over de plannen. Het theeterras is door veel verschillende groepen bewoners bezocht.

Opvallend aan de plannen van de gemeente is dat er niets in is vermeld over aanpak van overlast en leefbaarheid. In de stad bestaan verschillende ambtelijke werkgroepen waarin men overlegt over de aanpak van overlast rondom het station, maar SONOR heeft geen zicht op de deelname aan deze werkgroepen. De communicatie is slecht. Bewoners zijn hier ook niet bij betrokken. De bewoners van de Blijdorpzijde van het station waren tegen het masterplan, in het plan stond niet duidelijk uitgewerkt wat de gevolgen voor de noordzijde zouden zijn, het had alleen aandacht voor de voorzijde. Ze waren bang dat er nog meer belangrijke verkeerslijnen, tramlijnen en dergelijke door hun wijk zouden komen te lopen. Uiteindelijk heeft SONOR een participatietraject voor bewoners ontwikkeld ten behoeve van de uitwerking van het masterplan. Het idee was bewoners op verschillende thema's te organiseren en zo betrokken te houden bij de plannen en de uiteindelijke ontwikkelingen op en rond het station. Zo waren er plannen ontwikkeld voor Marokkaanse vaders, ondernemers, speelruimte en buitenruimte, en entertainment. Door op deze manier de betrokkenheid van de bewoners bij de plannen te vergroten, zouden naar verwachting ook de kans van slagen groter worden met betrekking tot de leefbaarheid.

Van deze plannen is echter nog niets gekomen, omdat het kabinet uiteindelijk geen toestemming voor het masterplan van de gemeente heeft gegeven. Daardoor ligt zowel het masterplan als het door SONOR ontwikkelde participatietraject momenteel stil.

6.3 Den Haag Holland Spoor

Het station

In de *Veiligheidsnotitie stations CS en HS* (2002) wordt aangegeven dat de overlast op Station Holland Spoor voornamelijk samenhangt met criminaliteit als gevolg van (Antilliaanse) hangjongeren, handel in verdovende middelen en vermogensdelicten. In de notitie worden enkele knelpunten aangaande de aanpak van de problemen verwoord. Eén van de knelpunten is het feit dat de spoorwegpolitie kampt met een fors personeelstekort. Daarnaast is een probleem dat er geen heldere verantwoordelijkhedenverdeling aangaande de veiligheid op NS-stations bestaat. Hierdoor schuiven gemeente, politie en spoorwegpolitie de verantwoordelijkheid voor de veiligheid op elkaar af. In Den Haag bestond er tot nog toe voor de stations geen structureel veiligheidsoverleg waarin alle partners participeren. Dit leidt tot een ad hoc aanpak van incidenten. Een ander knelpunt vormt de opvangcapaciteit voor dak- en thuislozen rond de stations. De opvangcapaciteit is onvoldoende, waardoor veel dak- en thuislozen bij de stations hun toevlucht zoeken.

De gemeente Den Haag is een ambtelijke werkgroep *Veiligheid stations CS en HS* gestart. Hierin is samen met de Nederlandse Spoorwegen, Politie Haaglanden, KLPD Spoorwegpolitie en gemeentelijke diensten gesproken over een integrale aanpak van de veiligheidsproblematiek op de Haagse stations CS en HS. Belangrijkste punten van de voorgestelde aanpak zijn: extra surveillance, structureel veiligheids- en beheersoverleg, (geoptimaliseerd) cameratoezicht, beheerste toegang tot stations, bouwaanpassingen, vergroting opvangcapaciteit dak- en thuislozen. Ook wil men afspraken met ondernemers maken, zodat zij een actieve bijdrage kunnen leveren aan de sociale controle. Dit kan bijvoorbeeld door gebruik van een burenbel-systeem (is in HS al in voorbereiding). Men is van plan een veiligheidsconvenant op te stellen. Hierin moeten duidelijke afspraken en een heldere verantwoordelijkhedenverdeling aangaande de veiligheid op NS-stations worden opgenomen.

De omgeving van het station

De Stationsbuurt grenst aan de Schilderswijk, in de buurt komen verschillende functies (wonen, werken, winkelen), verschillende groepen bewoners en ondernemers en verschillende problemen samen. Momenteel kampt de hele Stationsweg en Wagenstraat en omgeving permanent met leefbaarheidsproblemen. Een deel van

het gebied van de Stationsweg/Wagenstraat is door de gemeente Den Haag uitgeroepen tot noodgebied, het gebied krijgt de komende jaren extra aandacht. In het *Plan-projectdocument Stationsweg/Wagenstraat* (2000) worden de knelpunten van het gebied grenzend aan het station verwoord. Als zwakke punten worden genoemd: veel matig functionerende bedrijven, een slechte uitstraling van (winkel) panden, een laag investeringsniveau van bedrijven, leegstand, spreiding van het aanbod over een langgerekt gebied met weinig samenhang, slechte kwaliteit van de inrichting van de openbare ruimte, onveiligheidsgevoelens door daklozen, verslaafden, prostitutie en criminaliteit, vervuiling en achterstallig onderhoud van de openbare ruimte. De problemen ten aanzien van de leefbaarheid hebben hun weerslag op het verblijfs- en woonklimaat en daarmee ook op het ondernemingsklimaat.

De overlast in de wijk rond station HS hangt voor een groot deel samen met de concentratie van een aantal voorzieningen voor verslaafden, daklozen en psychiatrische patiënten. Er is een opvanginstelling van het Leger des Heils en er zijn verschillende sociale pensions (particulier initiatief) voor mensen met psychische problemen.

Drugshandelaren zijn het station HS de laatste jaren steeds meer als hun werkterrein gaan zien. De meeste drugshandelaren komen vanuit Rotterdam en opereren rond het station. Met de trein komen ze weer gemakkelijk en snel weg.

Andere overlast concentreert zich rond de Poeldijksestraat, een straat met prostitutiepanden. De prostitutie hier trekt veel bezoekers en handelaren, hetgeen zijn weerslag heeft op station Holland Spoor.

Dichtbij station HS bevindt zich veel sociale woningbouw, waar een groot aantal Antillianen wonen. De overlast van Antillianen is met name drugsgerelateerd. Sommige bewoners van deze groep dealden en bedreigden medebewoners die 'te veel naar hen keken'. De woningbouwcorporatie heeft nu fors geïnvesteerd in het beheer van het pand. Er zit nu een kantoortje van de corporatie, van waaruit mensen op hun gedrag kunnen worden aangesproken. Met een dergelijk initiatief worden ook de mensen met goede bedoelingen gesteund. Men wil proberen de controle en de levendigheid in het pand te bevorderen. Bovendien wordt getracht een verhuisbeweging in gang te zetten, zodat de grote groep Antillianen wat meer op gesplitst wordt, en niet meer zo dominant aanwezig is. Er wordt geprobeerd meer studenten voor het pand aan te trekken, die klagen minder snel over overlast en zijn sneller weer weg, daar blij je niet 'aan vast zitten'. Veel van de Antilliaanse jongeren uit de wijk hangen ook rond op station HS.

Plannen

In het *Plan-projectdocument Stationsweg/Wagenstraat* staan de plannen voor het gebied beschreven voor een verbetering van de leefbaarheid en uitstraling van de Stationsweg/Wagenstraat. Het document is tot stand gekomen met behulp van de Projectgroep Stationsweg/Wagenstraat. Hierin hebben zitting de ondernemersvereniging, winkelstraatmanager, Stichting Winkels en bedrijven, Kamer van Koophandel, Woningbeheer NV, DUWO (studentenhuisvesting) en de Dienst Stedelijke Ontwikkeling. Ruimtelijk-economisch adviesbureau Droogh Trommelen Broekhuis heeft geadviseerd bij het opstellen van het document.

Het plan van aanpak voor het gebied bestaat sinds november 2000, sinds januari 2001 is men echt begonnen. Het project loopt tot 2005, de hoop is dat de markt het straks overneemt.

Het plan steunt op 3 pijlers:

- economische revitalisering (aantrekken van andersoortig aanbod);
- verbetering fysieke structuur (aanpassing winkel/looproute, gevels/woonfunctie);
- beheer en veiligheid.

Het omvat 24 deelprojecten.

Belangrijk doel van het plan is de aantrekkingskracht van het gebied te vergroten. Het moet een gebied worden dat er mooi uit ziet en waar mensen zich prettig voelen. Getracht wordt nieuwe groepen bewoners aan te trekken. Daarbij wordt gedacht aan studenten en stedelingen (tweeverdieners met midden- en hogere inkomens). De studentenpopulatie kan fungeren als kwartiermaker voor nieuwe bevolkingsgroepen en functies in de toekomst. Zij kunnen katalysator zijn in het wijkverbeteringsproces. Het aantrekken van deze groepen bewoners kan het consumentendraagvlak verbeteren en de uitstraling van gebied verbeteren.

Plannen en effecten tot nog toe

Een deel van de prostitutiepanden in de Poeldijksestraat is momenteel opgeheven, een ander deel is nog steeds in bedrijf, de effecten zijn nog niet verdwenen. Op en rond het station is het toezicht van de politie verscherpt. Er komt camerabewaking op het stationsplein en op de weg van het station naar de binnenstad.

Er is al gestart met enige nieuwbouw (Vandenhove-complex), achter de trambaan is een pand met woningen gekomen in bijzondere stijl. Het pand geeft een positieve uitstraling aan de wijk eromheen.

Andere acties die tot nog toe hebben plaatsgevonden:

1. Extra schoonmaakacties en beheer in de openbare ruimte. De verschillende schoonmaakploegen hebben beter afspraken over de verdeling van het werk gemaakt, waardoor regelmatiger en beter wordt schoongemaakt.
2. De gemeente heeft panden die leegstonden ingevuld met tijdelijke bedrijfjes, dit geeft meer leven en meer controle.
3. In samenwerking met de politie is de projectorganisatie in de zomer van 2001 een project gestart om overlast tegen te gaan. Ze hebben 'huisregels op straat' ontwikkeld, die gelden voor zwervers en verslaafden. De regels zijn: 'niet drinken op straat, geen samenscholingen van meer dan drie personen, niet rondhangen en geen drugsgebruik op straat'. De doelgroep is over deze regels geïnformeerd. Daarnaast hebben zijn ondernemers op de hoogte gesteld via een folder. Ook werden extra politieagenten in de wijk ingezet. De reacties van de ondernemers op de actie waren positief, het werd merkbaar rustiger in de wijk, ze voelden zich gesteund. Later verminderden de resultaten echter weer door gewenning van de wijk aan de aanwezigheid van de agenten. Bovendien had de politie tevoren al aangegeven dat ze maar 1 seizoen heel actief hiermee bezig konden zijn, omdat ze niet genoeg mankracht hebben om het de het extra toezicht het hele jaar door en jaar na jaar vol te houden. In de zomer van 2002 zullen er al minder politieagenten door de wijk lopen.
4. Toezicht in winkels. Ondernemers die er behoefte aan hebben kunnen meer toezicht in en rond hun winkel vragen.

Overige maatregelen met betrekking tot de leefbaarheid richten zich op: hulpverleningsadressen in de Wagenstraat (Spreiding van hulpverleningsinstanties is een optie), verbeteren van het beheer van de (semi-) openbare ruimte en de aanpak van de vervuiling (effectievere aanpak vuilnisophaal en -verwerking). Ook wordt gewerkt aan het verbeteren van de leefbaarheid door middel van strikte handhaving van de openbare orde, zoals de stringente aanpak van overlastgevende horeca.

De maatregelen met betrekking tot de leefbaarheid vormen in het plan van aanpak een kwetsbaar punt. Het is de vraag of de overige plannen goed uitpakken als de leefbaarheid niet sterk verbeterd wordt. Als de overlast niet vermindert zullen ondernemers zich niet in het gebied willen vestigen en zal dat ook op de toekomstige bewoners een afschrikkende werking hebben.

Rol van ondernemers en bewoners in de buurt

Ondernemers en buurtbewoners hebben een soort kwetsbaarheid. Voor hen is het soms moeilijk op te treden tegen overlast van drugsdealers vanwege de kans op

geweld. De aanwezigheid van verslaafden in de wijk kost de ondernemers klanten zonder dat zij er veel tegen kunnen uitrichten. De bewoners in het gebied zijn niet erg goed georganiseerd. Er heeft een splitsing plaatsgevonden tussen twee groepen bewoners. Een groep wordt door de instanties gehoord, maar heeft geen achterban. De contacten met bewoners vanuit de gemeente zijn incidenteel.

6.4 Station Utrecht Overvecht

Ontstaansgeschiedenis problemen

Station Utrecht Overvecht is enige tijd geleden opnieuw ingericht. Vanaf dat moment ontstonden er problemen. Voorheen viel de overlast mee. Weliswaar was de situatie niet ideaal, maar echt onaangenaam was het niet. Er waren wat jongeren, maar de politie was ook actief.

Na voltooiing, rond september 2001 heeft Vasloc beheer (een dochter van NS Vastgoed) twee kantoorpanden bij station Overvecht in gebruik genomen. Er was al een kantoor aan de Tiberdreef, en tegenover het project is nog een commerciële plint. De overlast begon toen vrijwel direct. De overlast is gelocaliseerd aan de kant van Overvecht, niet aan de andere kant van het station.

Huidige situatie

Er worden veel berovingen gepleegd en er is veel intimidatie. Niet duidelijk is of dit echte of beleefde intimidatie is. Het is mogelijk dat mensen de aanwezigheid van jongeren die niets doen al als intimiderend ervaren. Van een echte georganiseerde bende is geen sprake, de overlast heeft een incidenteler karakter. Er lijkt een soort conjunctuur die met de vakanties te maken heeft te bestaan, althans voor zover het vandalisme betreft. Zo is het vlak voor de vakanties erger, en in de vakantie is het vervolgens weer rustig. Dat duidt er op dat scholieren er voor verantwoordelijk zijn. De berovingen vormen een ander verhaal, die gaan in de vakantie gewoon door en worden door andere jongeren gepleegd. Ook deze groep is enigszins in beeld. In Overvecht wonen relatief veel sociaal zwakkere gezinnen en veel werkloze jongeren. Het wijkbureau van de gemeente weet dat de ouders van de jongeren van nu vroeger overlast opleverden. Het gaat er vanuit dat het een leeftijdsgebonden fenomeen is. Straks trouwen deze jongeren en krijgen kinderen. Dat wil niet zeggen dat het een tijdelijke zaak is. De jongeren van nu houden dan wel op, maar wordt vervangen door een nieuwe lichterling. Er wordt daarom

gesuggereerd dat een meer preventieve aanpak, gericht op de jongere jeugd aangewezen is. Men denkt ook aan een project als de Marokkaanse buurtvaders in Amsterdam.

Een medewerker van het wijkbureau Overvecht vertelt dat de berovers hondsbrutaal zijn:

“Ze komen op klaarlichte dag in een groepje op je af, kijken in je tas, en zeggen ‘dat vind ik mooi, dat wil ik wel hebben’”.

Fysieke aspecten

Door betrokkenen wordt geopperd dat de oorzaak van de problemen voor een deel ligt in de architectuur van het station. Het is ‘onhandig gebouwd’, wordt gezegd. De nieuwbouw aan het station en omgeving is onoverzichtelijk, het zit vol met anonieme plekken waar je je gang kan gaan. Zo liggen de winkels in een kuil op een lager niveau, waar geen zicht op is, zodat het personeel van de winkels zich onveilig voelt. Hetzelfde geldt voor de parkeerruimte onder het oude kantoorgebouw. Onlangs heeft er een aanranding plaatsgevonden. Na de herinrichting van de Overvechtkant van het station, zijn ter plekke van een parkeerplaats gebouwen terecht gekomen en is de parkeerplaats naar ca. vijftig meter verderop verplaatst. De looproute is daarmee uit het zicht geraakt en verlengd. Ook hier vinden nu berovingen plaats. Er is niet nagedacht over de beveiliging van de parkeerplaatsen. Dit komt mede doordat de gemeente Utrecht geen beleid voor veiligheid en sociale aspecten heeft. Politie- en veiligheidsadviezen bij nieuwbouw zijn niet aan de orde of er wordt niet naar gekeken.

Er is rond het station een ‘tunnelniveau’ voor de verbinding met de andere zijde van het station tot stand gebracht, en een ‘straatniveau’. De ontwerper heeft er naar gestreefd dit verschil met trappen te overbruggen. Het probleem is dat oudere mensen daarvan geen gebruik durfden te maken omdat er geen leuning waren. Deze zijn nu alsnog aangebracht. In de tunnel is niet gekozen voor liften maar voor hellingbanen, zodat het nu een paradijs voor skaters is. Men heeft verzuimd de ruimte graffitibestendig te maken.

Rond het nieuwe station heerst geen levendigheid, de plekken zijn anoniem, het zit te vol met een zo omvangrijk mogelijk programma waardoor er geen ruimte is voor activiteiten. Dat kan volgens betrokkenen alleen maar opgelost worden met toezicht. Misschien zou je wat moeten combineren met een bewaakte fietsenstalling, vooropgesteld dat deze een betrokken beheerder heeft, wordt geopperd.

Afstemming organisaties

Betrokkenen zijn zeer ontevreden over het verloop van het proces rond Utrecht Overvecht. Ze denken dat veel van de problemen voorkomen hadden kunnen worden als men beter naar elkaar geluisterd had. Het was ideaal geweest als de bij de bouw betrokken partijen tevoren met zaken als sociale veiligheid rekening hadden gehouden. Het project rond het station was een zogeheten 'stedelijk project'. In Utrecht wordt over het algemeen wijkgericht gewerkt. Er zijn wijkbureaus die het gezicht van de gemeente in de wijk vormen. Het wijkbureau Overvecht is er zo een. Bij stedelijke projecten echter vervullen de stedelijk georganiseerde 'vakdiensten' de hoofdrol. In dit geval heeft er een projectgroep gefunctioneerd waarin het wijkbureau wel vertegenwoordigd was, maar in een adviserende rol. In het algemeen verloopt de samenwerking tussen wijkbureau en vakdiensten goed, maar in dit geval werd er slecht geluisterd. Het vermoeden is dat de gemeentelijke dienst zich met het oog op de samenwerking rond het Centraal Station in Utrecht met de NS geliefd wilde maken. Een betrokkene van het wijkbureau vertelt zeer veel adviezen te hebben gegeven tijdens het ontwikkelproces, maar dat hiermee niet of in ieder geval onvoldoende rekening is gehouden. Ook gesprekken met de architect bleven zonder gevolg. Hoofdredeenen hiervoor leken de kosten.

Er is wel inspraak van bewoners geweest. Maar er was geen klimaat waarin betrokkenheid bij de openbare ruimte gestimuleerd werd. De bewoners waren tegen de plannen omdat hun uitzicht verdween.

Oplossingen

Vasloc beheer is actief op zoek gegaan naar oplossingen voor de problemen. Er is een overleg geëntameerd met de eigenaren van de kantorenpanden en de medewerkers van de winkels, vanuit de vraag 'hoe kan het veiliger?' Ook is er veel contact met het wijkbureau geweest. Die hebben de suggestie gedaan voor een project JOS (Jongeren op Straat). Het JOS legt contact met jongeren en verwijst door naar activiteiten voor jongeren in de wijk.

Aan parkeervoorzieningen is er een groot P&R-terrein van NS, de kantoren van Vasloc met hun eigen parkeervoorzieningen en een parkeergarage. Hier moeten beveiligingsaanpassingen worden aangebracht. Vasloc heeft NS geadviseerd om iets aan de P&R-voorziening te doen. Het blijkt moeilijk om NS Vastgoed te betrekken. Ook de verlichting wordt nu aangepast.

Het ligt in de bedoeling van Vasloc Beheer om contacten met andere partijen te leggen. Er zijn bilaterale contacten met de winkeliersvereniging, NS Vastgoed en

andere eigenaren. Het is de bedoeling dat er bijvoorbeeld eenmaal per kwartaal een bijeenkomst wordt georganiseerd. De partijen willen wel de tijd vrijmaken, maar het geld is nog een probleem. Er zijn geen fondsen. Een dergelijk overleg zou richting de gemeente druk uit kunnen oefenen om meer in de veiligheid te investeren. Verder kan er naar de gemeente toe gepleit worden voor investeringen in de groenvoorziening e.d. Gezamenlijke activiteiten verlopen vooralsnog langzamer. Vandaar dat Vasloc bezig is de eigen objecten beter te beveiligen. Zo is inmiddels de eigen parkeerplaats omheind. Verder is het moeilijker geworden om in de buurt van het kantoorgebouw te komen.

Ook zit er een Marokkaanse huurder in het gebouw die gesprekken voert met de jongeren. Niet dat dat al helpt, maar er is een eerste contact. Ook zijn er eerste contacten met de moskee gelegd. Het doel is de situatie minder anoniem te maken. Op aanraden van het wijkbureau wordt bij ieder voorval de politie ingeschakeld. Deze surveilleert ook vaker en werkt met preventiefolders.

Daarnaast worden er pogingen in het werk gesteld om de corporatie te betrekken. Er liggen nogal wat woningen in de nabijheid die van de woningbouwvereniging zijn. Contacten met bewoners zijn er hooguit via de moskee. De omwonenden echter beschouwen het gebied als een 'andere buurt' (niet tot hun wijk/straat behorend) waar ze zich niet mee bemoeien.

Wat het zoeken naar verbeteringen, aanpassingen of beveiliging betreft, merken betrokken en op dat het een constant proces is van vallen en opstaan.

6.5 Samenvatting en conclusies

Hoewel de vier stations onder meer zijn geselecteerd op het al of niet voorkomen van overlast blijken ze er allemaal onder te lijden, zij het in verschillende gradaties. Holland Spoor werd aanvankelijk geselecteerd op grond van het feit dat stedelijke vernieuwing en stationsaanpak in combinatie de wijk uit het dal helpen. Bij navraag is er weliswaar sprake van verbetering, maar er is nog een lange weg te gaan. Amsterdam Lelylaan is wat je het absolute schrikbeeld zou kunnen noemen. De ernst van de problemen is er het grootst. Rotterdam Blijdorpzijde heeft een zeer onmiddellijke wisselwerking met de centrumzijde. Ontwikkelingen aan de centrumkant hebben meteen gevolgen voor de achterzijde van het station, maar het lijkt er op dat de achterzijde weinig in het denken over de stationsontwikkeling betrokken wordt. Er is sprake van een contrast tussen aandacht voor de glamourkant en verwaarlozing van de 'schaduwkant'. Iets indirecter lijkt het zelfde te

gelden voor Utrecht Overvecht, waar de indruk bestaat dat de stedelijke vakdiensten zozeer inzetten op het Centraal Station dat de aandacht voor Overvecht verslapt. In het algemeen lijkt er weinig aandacht voor wisselwerkingen te bestaan. Holland Spoor ontwikkelt zijn drugsproblematiek deels omdat er in Rotterdam druk op de ketel wordt gezet; Lelylaan ontwikkelt problemen die voortkomen uit het omringende gebied, de politie wordt weggetrokken naar het Centraal Station; Rotterdam Blijdorpzijde heeft met de voorzijde een wisselwerking en Overvecht lijkt schade te ondervinden van een eenzijdige concentratie op het Centraal Station. Toegegeven, het gaat om wisselwerkingen van verschillende aard, maar de achilleshiel zit blijkbaar in een te beperkte blik.

Zeker is dat een aantal stations en de nabije omgeving van stations wordt gekenmerkt door vergelijkbare problemen. Door het openbare en vaak anonieme karakter van stations zijn dit aantrekkelijke plaatsen voor veel overlastveroorzakers. Er is vaak sprake van een onveilige situatie, zowel voor wat betreft de beleefde onveiligheid als de objectieve veiligheid. Deze onveiligheid wordt vooral veroorzaakt door berovingen, intimidatie en andere, veelal drugsgerelateerde delicten. Maar ook de loutere aanwezigheid van bepaalde groepen kunnen passanten of reizigers al een onveilig gevoel geven. Genoemd worden jongeren, Antillianen, Marokkanen, verslaafden, dealers en zwervers. De labels zijn mogelijk discriminerend, maar feit blijft dat de aanwezigheid van deze groepen op reizigers, bezoekers en werknemers in de betreffende gebieden dit effect hebben.

Naast alle verschillen zijn er ook in de procesgang grote overeenkomsten. Naar het schijnt is er sprake van een eenzijdige gerichtheid op de positieve aspecten van stationsontwikkeling. Zo is er in Overvecht onvoldoende aandacht besteed aan waarschuwingen voor de risico's die verbonden waren aan de fysieke inrichting van het stationsgebied de openbare ruimte. Het meest 'compleet', als je dat zo mag zeggen, is de ontwikkeling van de problemen op Lelylaan. Er was daar lange tijd geen oog voor de ontwikkeling die jongeren in de buurt doormaakten. Vervolgens kreeg hun probleemgedrag op het station en in de treinen ruimte, waardoor het steeds meer 'systeemtrekken' begon te vertonen. Incidentele berovingen konden zo uitgroeien tot systematische berovingen en er ontstond een infrastructuur waarbinnen de bendevoering steeds 'institutioneler' en functioneler werd. De ernst daarvan is groter dan ook momenteel nog wordt gezien. Een groep jongeren die problematisch of zelfs crimineel gedrag vertoont kan ophouden te bestaan als enkele belangrijke groepsleden verdwijnen. Wanneer de groep echter een vast

structuur heeft wordt de leider vervangen wanneer hij bijvoorbeeld in de gevangenis verdwijnt. Dat betekent dat de groep niet langer afhankelijk is van de individuele leden en lacunes in de organisatie kan aanvullen. Bovendien ontstaat er een collectief leerproces. Wanneer de grond op een bepaalde plek te heet onder de voeten wordt verhuist de groep naar een andere, totdat die ook daar weggejaagd wordt. Maar hij houdt niet meer op te bestaan, ook niet wanneer leden van de 'harde kern' worden opgepakt. In het geval van de Lelylaan is het zo ver. De groep verplaatst zijn activiteiten en raakt mogelijk zelfs ingesteld op het regelmatig verplaatsen op zichzelf. Inderdaad is op Lelylaan de enige optie nog repressie en fysiek afsluiten van het station, maar de groep verdwijnt daarmee niet. Op een grotere schaal geldt dit overigens ook. Het blijkt dat voor de drugshandel een bepaalde locatie niet veel betekenis heeft. Bij druk op een bepaalde plaats ontstaat er gewoon elders een nieuw verkooppunt. Bij voorkeur lijkt dat dan te zijn in de nabijheid van een openbaar vervoerknooppunt, zoals de gevalsbeschrijving van Holland Spoor laat zien. Er is dan ook aanleiding om in het denken over bestrijding van drugsoverlast ook op een grotere schaal te blijven kijken. De drugshandel functioneert steeds meer als een 'distributed network' dat niet kwetsbaar is voor klappen die het op bepaalde locaties oploopt. Je kunt een veilige stationsomgeving dus niet realiseren wanneer je je van die 'connectedness' geen rekenschap geeft.

Wat daarnaast opvalt is dat een aantal partijen lange tijd de neiging hebben met hun rug naar de problemen te gaan staan. De zwarte folie die het uitzendbureau op Lelylaan voor de ramen geplakt heeft is daarvoor exemplarisch. Nu hoor je ook van bewoners in probleebuurtten wel dat ze in eerste instantie op groeiende problemen reageren door hun deur eerder achter zich dicht te trekken¹⁶. Het effect daarvan is echter dat je de publieke ruimte uitlevert aan de randfiguren. Die ondervinden immers minder weerwerk en hebben meer ruimte.

Vervolgens is ook de samenwerking tussen partijen een knelpunt. Verschillende partijen vinden elkaar pas wanneer het water hen ieder afzonderlijk tot aan de lippen staat. Op dat moment is het vaak al te laat. De partij die het langst buiten spel blijft staan vormen de bewoners, terwijl zij juist in het beginstadium een beslissende rol zouden kunnen vervullen.

¹⁶ Zo ook bewoners van de Mathenesserweg in Rotterdam. Zie Fortuin en Vos (1999). *Aanpak van de Mathenesserweg en omgeving: de sociale paragraaf*. Verwey-Jonker Instituut, Utrecht.

Er ligt hier een voor de huidige tijd vrij fundamenteel probleem. Vervoerders als de NS hebben uiteraard langs hun tracés met zeer veel gemeenten te maken en met zeer veel wijken. Wanneer zij met ieder van die gemeenten afzonderlijke overlegsituaties moeten onderhouden wordt dat een zeer kostbare aangelegenheid. Met recht wordt de lof van stedelijke knooppunten in economisch opzicht gezongen, maar deze zullen in sociaal opzicht pas hun maximale waarde bereiken wanneer het probleem van de samenwerking tussen vervoerders en gemeenten wordt opgelost. Momenteel lijkt samenwerking zo weinig voor de hand te liggen dat er te lang mee wordt gewacht wanneer zich problemen aandienen, en daarmee wordt de schade des te groter.

Wanneer we nu letten op de relevantie van de referentiestations voor het stationsplein in Schiedam, dan kunnen we samenvattend de volgende aanbevelingen opstellen:

- Zonder samenwerking tussen de betrokken partijen - met name de 'gebiedsgebonden' en de 'vervoerende' partijen - is het niet goed mogelijk problemen rond de stations op te lossen. Betrokken partijen dienen bovendien oog te hebben voor het volledige gebied in plaats van uitsluitend hun eigen deel. De samenwerking moet bij het eerste begin van problemen al bestaan, omdat anders ingrijpen te langzaam op gang komt.
- Problemen kunnen in de beginfase beter opgelost worden dan later. Niet alleen is de problematiek in de latere fasen ernstiger, het aantal opties om in te grijpen neemt af naarmate het proces langer voortduurt.
- Omliggende wijken en hun bewoners vormen een belangrijk deel van de context van stations. De betrokkenheid van Schiedam-Oost kan van onschatbare waarde zijn voor de leefbaarheid op het stationsplein.
- Het regionale schaalniveau - bijvoorbeeld de relatie Centraal Station Rotterdam en Schiedam Centrum - dient nadrukkelijk in de analyse van ontwikkelingen op het station meegenomen te worden.
- Het fysieke ontwerp moet veiligheid bevorderen.
- Levendigheid en activiteit vormen de beste stimulans voor een goed sociaal klimaat.
- Niet met de rug naar de problemen gaan staan. Dat beperkt oplossingsmogelijkheden en versterkt problemen.

Geraadpleegde personen en documenten

Gesprekspartners

- Aad de Boer, bewoner
- Tjalling Hoogstad, bewoner
- John Blanker, bewoner
- Wijkbeheer Overleg, waarbij aanwezig 25 bewoners, een opbouwwerker, een schoolhoofd en vier agenten
- Maarten van Otterdijk, voorzitter WBO, VROM, gemeente Schiedam
- Fred Berkien, jongerenwerk Stichting Welzijn Schiedam
- Bob Venhuizen, Manager Unit Stad, Waterweg Wonen
- Edgar van der Roer, kwartiermaker stationsplein
- Ronald van der Sluis en Arjan Meindert, politie
- Bram van Hengel, stedenbouwkundige
- Albert Brouwers, beheerder fietsenstalling
- Kinderen van groep 8 van basisschool De Singel en de Peperklip hebben foto's en tekeningen gemaakt en opstellen geschreven.

Stationsvergelijkingen

- Amsterdam Lelylaan: Kai Mook, vervoersplanoloog
- Utrecht Overvecht: Petra Klein, Wijkbureau Overvecht; Loog Landaal, Wijkbureau Overvecht; Jelena van den Broek, Vasloc beheer BV
- Rotterdam CS: René van der Voorn, SONOR
- Den Haag Holland Spoor: Kees Rog, NS Den Haag (sociale veiligheid); Dhr. de Boon, Dienst Stedelijke Ontwikkeling Den Haag

Geraadpleegde bronnen

Bijlage MOP 2000-2004 Grotestedenbeleid Schiedam, april 2000

Connekt, *Vastgoedontwikkeling op knooppunten, het effect van bereikbaarheid verklaard*, 2002

Duyvendak, Jan Willem; Kees Fortuin 2000. 'De Kop van Zuid: meer dan stenen'. Bijdrage aan TRS Ontwikkelingsgroep/Vesteda Management 2000 *Consultatie Wilhelminapier. "Trans Atlantic Rotterdam"*. Rotterdam/Maastricht: TRS Ontwikkelingsgroep/Vesteda Management

Fortuin, Kees en Koos Vos (1999). *Aanpak van de Mathenesserweg en omgeving: de sociale paragraaf*. Verwey-Jonker Instituut, Utrecht

Fortuin, K. m.m.v. P. van der Graaf en K. van Vliet (2002). 'Eendjes voeren'. *Verkenning sociale component Singelplan*. Utrecht, Verwey-Jonker Instituut

Hajer, Maarten en Arnold Reijndorp (2001). *Op zoek naar nieuw publiek domein, Analyse en strategie*. Rotterdam: NAI uitgevers

Huygen, Astrid en Frans Spierings (2002). *Mozaïek van het veen: waar kun je nog zover kijken!* Cultuurprofiel van het veenkoloniale gebied van de gemeenten Borger-Odoorn en Stadskanaal. Verwey-Jonker Instituut, Utrecht

Huygen, Astrid (2002). *Betekenisprofielen onmisbaar in ontwerpproces*. In: *Vitale Stad*, februari 2002, jrg 5, p. 20-21

Inkomensontwikkeling 2001. Belangrijkste resultaten Regionale Inkomensonderzoek (RIO) 1998. Gemeente Schiedam. Bureau Onderzoek en Statistiek, februari 2001

Leefbaarheidsonderzoek 2000. Grotestedenbeleid Schiedam. Bureau voor onderzoek en Statistiek, februari 2001

Maffesoli, Michel 1996 (oorspr. 1988) *The time of the tribes. The decline of individualism in mass society* (vert. van *Le temps des tribus*). Sage, Londen

Notitie Sociale veiligheid stationsplein e.o., gemeente Schiedam, AZ. april 2002

Plan van aanpak ontwikkeling Schieveste, regiegroep Schieveste, Schiedam, juni 2001

Stadsvisie Grotestedenbeleid Schiedam. *Schiedam naar 2010, ... de daad bij het woord*. Gemeente Schiedam, september 1999

Statistisch Jaarboek 1999, gemeente Schiedam, Bestuursdienst, Bureau Onderzoek en Statistiek, maart 2000

Statistisch Jaarboek 2000, gemeente Schiedam, Bestuursdienst, Bureau Onderzoek en Statistiek, december 2000

Steffens, ir. Frans en ir. Rob Cuyvers (2001). *Thuis in de stad, woonomgeving en publiek domein. Een zoektocht naar succesfactoren voor het ontwerpen van woonomgevingen en publieke ruimten voor vitale en leefbare steden*. Maastricht/Mechelen: Meertens en Steffens, ontwikkeling en advies

Verslag bijeenkomst Sociale Veiligheid Stationsplein, d.d. 18 maart 2002. Gemeente Schiedam

Verslag Marktconsultatie Schieveste, 7 maart 2002

Verslag Ontwerpsessie Sociale Kwaliteit, 9 april 2002. Gemeente Schiedam / Verwey-Jonker Instituut

Wijkplan Schiedam-Oost. Grotestedenbeleid Schiedam. Gemeente Schiedam, sector VROM, afdeling stadsvernieuwing en wijk- en buurtbeheer. Februari 2001

Zelfanalyse 2001. Grotestedenbeleid Schiedam. Bureau Grotestedenbeleid, Schiedam, juli 2001

Zelfanalyse. Grotestedenbeleid Schiedam. Gemeente Schiedam, 29-03-1999

Geraadpleegde documenten stationsvergelijking (hoofdstuk 6)

Plan-projectdocument Stationsweg/Wagenstraat, juni 2000, gemeente Den Haag

Veiligheidsnotitie stations Den Haag CS en HS

'De bodyguards van Lelylaan' , Groene Amsterdammer 15 juni 2002, p20-25

Verslag Informatieavond project Lelylaan e.o. d.d. 21 maart 2002

'Vernieuwingsplan vastgesteld, wat gaat er nu gebeuren?' in Informatiebulletin Via Lelylaan, nummer 10, mei 2000

Persbericht 18 april 2002: Stadsdeel, GVB en NS werken samen aan station Lelylaan: snelle verbetering veiligheid

Documenten briefwisseling Wijkbureau Utrecht-Overvecht - Vasloc

Documenten briefwisseling NS Vastgoed, Ontwikkeling - Gemeente Utrecht

Advies t.b.v. panden Aidadreef en Tiberdreef, van regiopolitie Utrecht, District Utrecht-Noord

Folder Jongeren Op Straat

Kort verslag Rijdend Theeterras Masterplan Rotterdam, SONOR 2001

Verslag kwartiermaker

Voor het werk van de kwartiermaker is gebruik gemaakt van de diensten van het bureau Werken aan de Stad. De kwartiermaker was Edgar v.d. Roer, die zijn werk onder supervisie van Ton Huiskens uitvoerde. De kwartiermaker heeft in de periode van eind maart tot en met juni 2002 het plein bezocht op uiteenlopende tijdstippen (zie Aanwezigheidsschema). Hij heeft in die tijd volgens een vast format verslag gedaan van zijn waarnemingen. Voorts heeft hij met 41 passanten gesproken, van welke gesprekken ook verslagen gemaakt zijn. Het format voor zijn verslag geven we hieronder weer.

Het doel van zijn werkzaamheden is tweeledig. Ten eerste is het van belang een beeld te krijgen van de sfeer en de sfeerveranderingen die het plein ondergaat in de loop van 7 maal 24 uur. De gesprekken maken dit beeld compleet doordat ze zicht bieden op de beleving en de behoeften van verschillende groepen gebruikers van het plein. Ten tweede biedt zijn werk aanknopingspunten om mensen te betrekken die voor het plein belangrijk zouden kunnen zijn. Hij leert de mensen kennen die zich voor het plein willen inzetten en legt een eerste contact met hen.

Schema aanwezigheid

	Maandag	Dinsdag	Woens- dag	Donder- dag	Vrijdag	Zaterdag	Zondag
00.00					✓	✓	
01.00					✓		
02.00			✓		✓		
03.00			✓			✓	
04.00						✓	
05.00							
06.00		✓					
07.00	✓	✓			✓		
08.00	✓	✓			✓		
09.00	✓	✓		✓	✓	✓	
10.00	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
11.00	✓	✓	✓	✓	✓		
12.00			✓		✓		
13.00			✓	✓			✓
14.00			✓	✓			✓
15.00			✓	✓			✓
16.00			✓				
17.00					✓		
18.00		✓	✓		✓		✓
19.00	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
20.00	✓		✓	✓		✓	✓
21.00	✓			✓		✓	
22.00							
23.00					✓		

Op diverse tijdstippen van de week (ochtenden, middagen, avonden, nachten op door de weekse dagen en in weekenden) heeft de kwartiermaker de sfeer en gebeurtenissen op het stationsplein bestudeerd (hij was het meest aanwezig tussen 10.00 en 12.00 uur en 19.00 en 21.00 uur). De kwartiermaker was voornamelijk op woensdag en vrijdag op het plein aanwezig. Na een aantal dagen gingen sommige mensen de kwartiermaker herkennen, ze zeiden hem gedag.

De kwartiermaker heeft 41 gesprekken gevoerd met mensen die hij ontmoette op en rond het plein. De gesprekken met voorbijgangers hebben plaatsgevonden op doordeweekse dagen, tussen 8.00 uur en 19.00 uur. Tussen 16.00 uur en 18.00 uur heeft de kwartiermaker geen gesprekken gevoerd, misschien omdat hij dit tijdstip zelf eten was, of waren de voorbijgangers te druk vanwege de spits?? De meeste gesprekken vonden plaats op de zogenaamd rustige tijdstippen, tussen 10.00 en 11.00 uur en 12.00 en 13.00 uur.

De kwartiermaker heeft voornamelijk gesprekken gevoerd met treinreizigers. De meeste treinreizigers zijn tegelijkertijd ook busreiziger of fietser. Enkele gesprekken zijn gevoerd met mensen die rond het plein werken, zoals een medewerker van de stationsrestauratie, een medewerker van café Pleinzicht en taxichauffeuses. Eén bewoner is gesproken.

Format verslaglegging

1. Structuur van het logboek, basisgegevens

Bij te houden in logboek:

7 X 24 uur gebeurtenissen: wie en wat zie je? (volgens schema 2)

Aandachtspunten:

- Wanneer ?

Aan te kruisen op " **Checklist 7 X 24 uur** " (volgens schema 3)

- Wie ?

- Hoeveel ?

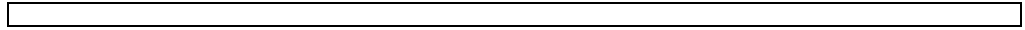
Als het om groepen of personen gaat, zie beschrijving "**Inventarisatie nr. ...**" (volgens schema 4)

- Waar ?

- Wat gebeurt er? Zie " **Verslag nr.: ..** " (volgens schema 5)

Opbrengst is:

- een schema waaruit blijkt op welke tijdstippen je het stationsplein hebt bezocht
- beschrijvingen van gebeurtenissen
- beschrijvingen van personen of groepen



2. Logboek stationsplein

7*24 uur: Gebeurtenissen: wat zie je?

Wanneer

Wie

Waar

Hoeveel

Wat gebeurt er? Zie verslag nr.: ...

Als het om groepen of personen gaat, zie beschrijving inventarisatie nr. ...

3. Checklist 7 X 24 uur

	Maandag	Dinsdag	Woens- dag	Donder- dag	Vrijdag	Zaterdag	Zondag
00.00							
01.00							
02.00							
03.00							
04.00							
05.00							
06.00							
07.00							
08.00							
09.00							
10.00							
11.00							
12.00							
13.00							
14.00							
15.00							
16.00							
17.00							
18.00							
19.00							
20.00							
21.00							
22.00							

23.00 | | | | | | |

4. Inventarisatie groepen en personen

Verslagnummer:

Datum en tijd: [vul dit altijd in! verwijst ook naar checklist 7 X 24 uur]

Wie zijn het?

Hoe groot is de groep?

Is het een vaste groep?

Met wie bestaan er contacten?

Wat willen ze?

Wat vinden ze?

Wat doen ze?

Verslag van de observaties:

5. Verslag / beschrijving van 'gebeurtenis'

Verslagnummer:

Datum en tijd: [vul dit altijd in! verwijst ook naar checklist 7 X 24 uur]

Verslag:

Colofon

opdrachtgever Gemeente Schiedam, Projectbureau Schieveste
auteur Drs. A. Huygen, drs. C.C. Fortuin, drs. M.E. Wentink
foto's Maquette: Fas Keuzenkamp; kaartmateriaal: Groep 5 van der Ven
Rotterdam BV, Tineke Dijkstra, Jan van der Ploeg, Astrid Huygen.
vormgeving Tammo Jan Dijkema
omslag Korteweg Communicatie, Eindhoven
drukwerk Regeer en Reijnen, Tilburg
uitgave Verwey-Jonker Instituut/Gemeente Schiedam.
Dit is een heruitgave van het rapport dat in oktober 2002 bij Project-
bureau Schieveste is verschenen.

ISBN 90-5830-121-4

© Verwey-Jonker Instituut, Utrecht 2003