

Sociaal veilig ontwerpen in de getrans- formeerde stad

— *Tobias Woldendorp*

In de winter van 2008-2009 kwam ik voor het eerst sinds tijden weer eens in de Westelijke Tuinsteden te Amsterdam. In het kader van het Europese project 'De openbare ruimte als spiegel voor radicalisering', onder leiding van Ralf Brand van het Manchester Architecture Research Center (MARC), leidde ik daar een groep Britse onderzoekers rond. Ik liet ze met het uitgangspunt van Crime Prevention Through Environmental Design (CPTED) naar de openbare ruimte kijken. En dat was interessant.

Wie naar de bredere opzet kijkt van Overtoomse Veld, waar ook Mohammed B. is opgegroeid, kan het anonieme karakter van de leefomgeving niet ontgaan.¹ Dat begint op mesoniveau, waar de wijk opgesloten ligt tussen twee infrastructurele barrières, de A10 en een bundel spoor- en metrolijnen. Behalve hun functie zorgt ook hun verhoogde ligging ervoor dat de buurt van zijn omgeving geïsoleerd ligt. Op het niveau van de buurt zelf werken eveneens verschillende zaken anonimiteit in de hand. Dit zijn bijvoorbeeld de speel- en sportplekken voor de oudere jeugd, die met hun vreugdeloze en sleetse inrichting alles behalve uitnodigend zijn voor het beoefenen van sport en spel. Doordat deze plekken bovendien uit het zicht liggen, is sociale controle hier onmogelijk.

Daarnaast zijn het de brede straten van Overtoomse Veld die bijdragen aan de anonimiteit. Visueel contact met de overburen kan niet of nauwelijks tot stand komen en door de brede trottoirs die tot aan de gevels doorlopen, kiezen de meeste bewoners voor gordijnen en luxaflex om nieuwsgierige blikken te weren. Het zette mijn gasten, de onderzoekers, aan het denken over gevoelens van onveiligheid in woonbuurten. Toch is dit slechts een milde vorm van de problematiek waar zij zich in Engeland mee bezighouden.

Deze excursie, maar ook de workshop over angst en openbare ruimte die ik een jaar later bijwoonde in Manchester, waren voor mij aanleiding om mijn visie op de Westelijke Tuinsteden verder uit te diepen. In het cahier 2008-2009 schreef Talja Blokland al over de relatie tussen het gebruik van de straat in relatie tot sociale veiligheid. Daarbij stond zij ruimschoots stil bij de beleving van veiligheid en het verlangen naar levendigheid. Ik ga hier verder en zal het beleven van veiligheid als domein van de ontwerper nader uiteenzetten.



Zielloze zichtlijnen



Overdosis stenen ruimte 1



Overdosis stenen ruimte 2

Vuistregels voor ontwerpers

Wie spreekt over de straat, heeft het natuurlijk niet meteen over angst en radicalisering, maar over levenskwaliteit, geborgenheid, gebruiksvriendelijkheid, over stedenbouw dus met een aangename openbare ruimte. Veiligheid is een begrip waar de ontwerpende discipline van oudsher weinig binding mee heeft. Nu veiligheid meer en meer gaat toebehoren aan het terrein van de sociale en culturele duurzaamheid, begint deze situatie echter te veranderen. Het fenomeen van de fysieke duurzaamheid hebben ontwerpers van de stedelijke opgave inmiddels omarmd, sociaal-culturele duurzaamheid zou een logische volgende stap kunnen zijn.

Al in de vroege jaren negentig van de vorige eeuw bestond in Nederland aandacht voor sociaal veilig ontwerpen. Het lijvige werk *Sociaal veilig ontwerpen* van de Delftse promovendi Theo van der Voordt en Herman van Wegen² werd toen in een populaire versie op de markt gebracht, waarmee een nieuwe discipline was geboren. De acht toetsingscriteria van Van der Voordt en Van Wegen hebben echter door de jaren heen aan relevantie ingeboet. Na zo'n 25 jaar is de samenleving immers behoorlijk veranderd. Dit was reden voor de Stichting veilig ontwerp en beheer om in 2008 een nieuw naslagwerk samen te stellen. Onder aanvoering van Ita Luten, adviseur op het gebied van mens en omgeving, gingen vier auteurs met ruime ervaring op het gebied van CPTED³ aan de slag. Zelf was ik daar één van.⁴

Het nieuwe *Handboek veilig ontwerp en beheer* brengt de toetsingscriteria terug tot de volgende vier: zichtbaarheid, toegankelijkheid, eenduidigheid en aantrekkelijkheid. Deze zijn geworteld in de ruimtelijke ordening, maar worden hier benaderd vanuit het domein van sociaal veilig ontwerpen. Daarbij gaat het om gebruiksvriendelijkheid, beheerbaarheid en beleving van de omgeving, punten waar de ontwerppraktijk zich de laatste jaren te weinig mee heeft beziggehouden. En zo konden op allerlei plekken non-descripte ruimten ontstaan, werden hekken in alle vormen en maten noodzakelijk, en kwamen camera's te hangen op talrijke straathoeken. Ons land is er de laatste twee, drie decennia defensief en treurig uit komen te zien.

Veiligheid is altijd gezien als een soft argument dat irrelevant was



Recent ontworpen nonplek



Oriëntatiepunt in de straat



Hier komen 'sociale ogen' op de koppen

voor goede stedenbouw. Het besef dat het gegeven van veiligheid of sociale duurzaamheid niet langer genegeerd kon worden in de stedenbouw, drong eigenlijk pas echt door toen vanuit ministeries en het politiewezen instrumenten werden ontwikkeld voor criminaliteitspreventie en sociale veiligheid, zoals het Politiekeurmerk Veilig Wonen (PKVW) en de Veiligheidssectrapportage (VER). Maar waren er al niet genoeg vertegenwoordigers uit de meest uiteenlopende disciplines, die zich met het ontwerpproces bemoeiden? Nog altijd hebben stedenbouwkundigen en (landschaps)architecten speciale adviseurs nodig voor aspecten van sociaal veilig ontwerp en beheer. Meestal zijn dat sociaal geëngageerde ontwerpers die zich – vaak betaald vanuit maatschappelijke hoek – hebben bekwaamd in dit soort adviseurswerk. De vraag is wanneer het onderwerp van sociale veiligheid daadwerkelijk geïntegreerd zal zijn in het stedelijk ontwerpproces.

Toetsingscriteria sociale veiligheid

Om sociale veiligheid te bereiken zijn er enkele toetsingscriteria.⁵ *Zichtbaarheid* gaat over zien en gezien worden, over informele controle. Op een andere, grotere schaal spelen oriëntatie en identiteit, wezenlijke aspecten voor het beleven van de stedelijke omgeving. Een derde belangrijke pijler is verlichting, waarbij het vooral gaat om de gelijkmatigheid van de verlichting in het publiek domein (zoals die gewenst is bij overgangen van tunnels en onderdoorgangen naar de open lucht). Een laatste punt is het fenomeen van de schijnveiligheid. Die kan ontstaan als plekken waar men 's avonds en 's nachts niets te zoeken heeft, toch verlicht worden. Ook het plaatsen van camera's kan een vorm van schijnveiligheid opleveren. Het is echter een repressieve maatregel voor problemen die in een eerder stadium opgelost hadden moeten worden. De inzet van camera's is bovendien duur en levert weinig op.

Toegankelijkheid gaat over de wijze waarop je ergens kunt komen (dit geldt ook voor surveilleerbaarheid politie) en de mogelijkheden om te vluchten in geval van nood of dreiging.⁶ Een bijzondere punt in dit kader is de levensloopbestendigheid, de toegankelijkheid dus voor ouderen en mensen die slecht ter been zijn in naleving van de Wet maatschappelijke ondersteuning, Wmo).



Uitspringend zicht op straat



Portiek uit de jaren vijftig



Fouten worden gekopieerd

Eenduidigheid gaat over markering, zonerings en territorialiteit.

Het gaat over wat van wie is, wie waar mag komen en wie waarvoor verantwoordelijk is. Dit speelt bijvoorbeeld bij de erfscheiding. Het eenduidig aangeven van tuinen met hagen of onder architectuur ontworpen erfscheidingen biedt duidelijkheid over waar men wel en niet mag komen.

Aantrekkelijkheid gaat over het inzetten van attractieve materialen, zowel in de gebouwde omgeving als in de openbare ruimte. Daarnaast gaat het om de afstemming van ontwerp op beheer. Sinds mensenheugenis bestaat een schisma tussen beide disciplines en zitten de (landschaps) architecten en de stedenbouwers aan de ene kant van de tafel en de beheerders en uitvoerders aan de andere kant in strikt gescheiden kampen.

Een rondgang door Amsterdam Nieuw West

Met de theorie van het sociaal veilig ontwerpen als uitgangspunt, heb ik op een aantal strategische en meer basale schaalniveaus gekeken naar de ruimtelijke patronen van Nieuw West. Wat was de oorspronkelijke opzet van deze volgens het AUP⁷ gebouwde stadsuiteleg en wat zijn vandaag de dag de knelpunten, gezien vanuit sociaal veilig ontwerp en beheer, en de herontwikkeling?

Als ik met de metro aankom op station Lelylaan, zie ik direct de lange lijnen die zo kenmerkend zijn voor de westelijke tuinsteden. Door de orthogonale opzet van de hoofdstructuur zijn er lange zichtlijnen, waarmee overzichtelijkheid gewaarborgd is.

Afdalend naar het maaiveld loop ik de Johan Jongkindstraat af in oostelijke richting. Meteen valt me op dat het hier met identiteit en oriëntatie niet goed gesteld is. Veel van de buurten in Overtoomse Veld zijn opgebouwd uit stedenbouwkundige stempels en dat maakt het niet altijd eenvoudig je te oriënteren. De wederopbouw wijken zijn vooral gericht op de beleving vanuit de auto, ten tijde van ontwerp en realisatie immers het vervoermiddel van de toekomst. Oriëntatie is daarom vooral goed mogelijk op het niveau van de totale wijk of buurt aan de hand van stedenbouwkundige accenten.

Wandelend over de parallel gelegen Jan Sluytersstraat wordt



Entree uit het zicht en anoniem



Zonder zicht sneuvelt de ruit



Toezicht rondom

duidelijk dat bij de herstructurering veel aandacht bestaat voor het zorgvuldig vormgeven van de bouwblokken. Vaak zijn het min of meer gesloten bouwblokken, waarbij dikwijls een onder architectuur gebouwd hekwerk (niet zelden door kunstenaars ontworpen) wordt opgenomen. Soms is het afgesloten gebied alleen voor de bewoners toegankelijk, soms ook wordt het hek overdag opengezet en maakt het groengebied dan deel uit van de leefruimte van de buurt. Een dergelijke opzet staat of valt overigens bij adequaat sleutelbeheer. Vanuit het oogpunt van sociale veiligheid is een beperkte toegankelijkheid van plekken die van niemand zijn, beter dan dat alles wordt opengegooid zonder dat sprake is van betrokkenheid bij de plek.

In hun essay 'Minder meters, meer verschil. Buitenruimte in de naoorlogse woonwijken als opgave'⁸ hielden Harm Veenenbos en Jandirk Hoekstra een vurig pleidooi voor semiopenbare ruimten. Maar bekeken vanuit het oogpunt van sociale veiligheid is het niet wenselijk dat er ruimten ontstaan waarvan onduidelijk is wie er wel en niet mogen komen en wie verantwoordelijk is voor het beheer.

Of het nou om nieuwbouw gaat of om de herstructurering van bestaand bezit, er vallen altijd gaten bij het afstemmen van het ontwerp op het beheer. Dit gebeurt bijvoorbeeld als een consortium van ontwikkelaars en de centrale stad plannen maken en het stadsdeel beheerder wordt, zoals bij IJburg fase I, maar ook in de Westelijke Tuinsteden in Amsterdam. Stadsdelen, verantwoordelijk voor beheer, zijn van meet af aan ongelukkig geweest met stedenbouwkundige constructies waarbij werelden in elkaar overvloeien of 'boven- en onderwereld' elkaar de hand reiken. Bij het realiseren van halfopen bouwblokken of superblokken met daarbinnen een wereld van buurtschappen, zien beherende partijen de verloedering binnen de kortste keren toeslaan.

Juist in de semiopenbare ruimten zijn de afgelopen decennia de nodige problemen opgetreden zoals achterstallig onderhoud van binnen-gebieden waardoor deze volledig dichtgroeiden. In de directe omgeving van het Staalmanplein in de Kolenkitbuurt in Bos en Lommer bijvoorbeeld, zijn daarvan nog genoeg *bad practices* aan te treffen.⁹ Deze gemeenschappelijke tuinen die van iedereen zijn en daarmee dus van



Politiebureau als vesting



Zorgvuldig ontwerp



Groene kwaliteit

niemand, werden ziellose plekken waar het vuil zich ophoopte en waar niemand meer kwam. Met de multiculturalisering van de naoorlogse wijken nam dit fenomeen nog verder toe.¹⁰

Veel van dit soort plekken werden na verloop van tijd door de corporaties afgesloten en geprivatiseerd. Ze transformeerden tot binnenterreinen met puur kijkgroen waarvoor nog steeds niemand zich verantwoordelijk voelde. Wellicht kunnen ze een laboratorium bieden voor nieuwe te ontwikkelen parochiale ruimten?¹¹

Inmiddels ben ik aangeland op de Jan Tooropstraat. Hier valt op dat er weinig informele controle vanuit de woningen op het publiek domein is te verwachten. Aan straten van enorme dimensies houden de trottoirs geen enkele afstand tot de gevel zodat de woningen zich massaal van de straat hebben afgeschermd. Op andere plekken liggen bergingen en boxen in de plinten, waarmee elke vorm van interactie op het maaiveld is gefrustreerd.

En dan zijn er nog die wezenloze vlakten van beton, zoals aan de Socratesstraat in Geuzenveld, typisch voor veel naoorlogse wijken. Anno 2010 bieden ze een sleetse en achteloze aanblik. Gelukkig wordt bij herstructurering steeds vaker de duurzame (gebakken) klinker toegepast, een materiaal dat van meet af aan een gevoel van kleinschaligheid geeft, wat ten goede komt aan het functioneren van dit soort plekken als publiek domein.

Vanaf station Lelylaan loop ik vervolgens in de richting van Osdorp. Het groene karakter, de grote kwaliteit van de Westelijke Tuinsteden, wordt hier gaandeweg voelbaar. Doordat veel groen volwassen is geworden en er ook regelmatig verjonging optreedt, is dit een duurzame kwaliteit gebleken. Het goede van de herstructurering is dat de grote groenstructuren inmiddels beter ontsloten zijn dan bij de uitvoering van het AUP het geval was. Met het nieuwe rondje Sloterplas bijvoorbeeld is een aantrekkelijk verblijfsgebied aan Osdorp toegevoegd. Ook in Geuzenveld Slotermeer is ingezet op het verbeteren van de toegankelijkheid en zijn goede landschappelijke routen aangelegd. Door een goede en gelijkmatige verlichting, goede zichtlijnen, en zicht op de route vanuit woningen en andere levendige functies in de plint, zijn deze routen ook geschikt voor de



Zichtbaar beheer



Privé in plaats van 'semi' 1



Privé in plaats van 'semi' 2

avonduren. Ook zijn de verkeersbewegingen van het centrum van Amsterdam naar deze wijken en vice versa gebundeld. Daar schortte het in de oorspronkelijke opzet nog aan.

Na het rondje Osdorp en Sloterplas neem ik de tram terug naar het Rembrandtpark. Door de A10 met zijn onderdoorgangen en oversteken met vreemde schaalverspringingen en het parallel aan de snelweg gesituerde Rembrandtpark, was er lange tijd geen enkele fatsoenlijke fietsverbinding met de Westelijke Tuinsteden. Daar lijkt met de huidige transformatie verbetering in te komen.

Stedelijk vernieuwing: nieuwe levendige publieke ruimten?

Of je nou in de Johan Jongkindstraat en de Derkinderenstraat in Overtoomse Veld loopt of in de omgeving van het Eendrachtspark in Geuzenveld (Slotermeer), de grootste gemiste kans is de omgang met de grens tussen privé en openbaar. Het is opvallend dat bij de stedelijke vernieuwing het concept van de openbare ruimte vanuit het AUP overeind is gebleven en de basisfout vanuit het oogpunt van sociaal veilig ontwerpen telkens opnieuw is gemaakt. Een mooi voorbeeld is een woningblok aan de Derkinderenstraat in Overtoomse Veld, waar het trottoir direct grenst aan de woningen, met als gevolg dat ramen hier geblindeerd worden. Tussen twee trottoirstroken in ligt hier saai gemeentegroen.

Sociaal veilig ontwerpen houdt ook in: meer intermediaire zones maken. Dan gaat het niet over rabatstroken maar over voortuinen van minstens tweeënhalve meter diep, zodat afstand ontstaat tussen publiek en privé en er voor bewoners minder aanleiding is om zich voor blikken van buiten af te schermen. Een mooi voorbeeld van hoe het ook kan is het Erasmuspark in Den Haag van Erna van Sambeek Architecten.

Ook de rooilijn is een punt waarop het vaak mis gaat. Vanuit het oogpunt van veilig ontwerpen zijn rechte rooilijnen gewenst met eventuele verspringingen op de verdiepingen. Goede voorbeelden zijn te vinden aan de Derkinderenstraat in Slotervaart Overtoomseveld. Tegelijkertijd zien we daar ook voorbeelden van diepliggende portieken die juist kwetsbaar zijn voor overlast, doordat ze ongewenste personen een beschutte plek bieden, omdat er zwerfvuil ligt of omdat ze dienst doen als openbaar



'Kunsthek'



Overgang naar buurtpark



Privaat groen zonder hek

urinoir. In een stadsdeel waar dagelijks roofovervallen gepleegd worden en een fenomeen als homejacking steeds vaker voorkomt, is het zaak daarmee rekening te houden.

Tot slot zijn ook hier blokken met semipublieke ruimten te vinden die problemen geven bij het beheer. Misschien is het in dit soort gevallen beter als een ontwikkelaar verplicht wordt ook het beheer op zich te nemen, of in ieder geval het estafettetestokje zo lang mogelijk vast te houden. Bij de Laan van Spartaan, ontwikkeld door Bouwfonds MAB, samen met Ymere en het stadsdeel Bos en Lommer, was dat het geval. Daar is een convenant tussen ontwikkelaars, stadsdeel en corporatie, waarbij alle risico's op het gebied van sociale veiligheid, beheerbaarheid en gebruiksvriendelijkheid zijn benoemd en de probleemeigenaren zijn benoemd voordat de ontwikkelaar vertrok.

Bottom-up en top-down

Om op een goede manier publiek domein te ontwikkelen moet je met de voeten in de bagger staan en het hoofd in de wolken. Dat geldt zeker voor de herstructureringswijken. Bottom-up werken betekent voor de extern adviseur sociaal veilig ontwerpen, de straat opgaan met ontwerpers, beheerders en gebruikers om een gemeenschappelijke taal te ontwikkelen. Zulke 'schouwen' worden vaak als eerste actie gedaan bij het opstellen van Veiligheidseffectrapportages.

Top-down gaat over het meedenken over stedenbouwkundige plannen. Zo kon ik als extern adviseur sociale veiligheid een vrij structurele bijdrage leveren aan het stedenbouwkundig programma van eisen voor Lelylaan en omgeving van Palmboom en Van den Bout uit 2001. In verschillende planfasen en op verschillende schaalniveaus dacht ik mee over het programma en een aantal van de adviezen werd overgenomen in het Stedenbouwkundig Programma van Eisen. Ze zijn daarmee niet meer als losse maatregel in het kader van veiligheid herkenbaar, wat natuurlijk alleen maar goed is.

Wat niet werd overgenomen is het behoud van het Andreasziekenhuis. Vanuit het oogpunt van sociale veiligheid was de identiteit van het ziekenhuis heel belangrijk voor de buurt. Het gebouw staat op de mentale



Barrière



Ook avondroute



Doodlopende fietsroute

kaart als de plek waar bewoners werden geboren of stierven en waarover elke bewoner wel een verhaal te vertellen heeft. Hoewel nog extra onderzoek is verricht naar een variant voor hergebruik als culturele broedplaats, haalde deze het niet. Daarmee is naar mijn idee een opmaat naar sociaal culturele duurzaamheid gemist.

Een ander belangrijk punt is het criterium eenduidigheid. In het stedenbouwkundig programma van eisen voor de Lelylaan en omgeving is opgenomen dat de grenzen tussen de openbare straat en de binnenterreinen (met een semiopenbaar of privaat karakter), duidelijk worden gemarkeerd. Daarbij moet de mogelijkheid bestaan om binnenterreinen op gezette tijden af te sluiten. Bij dit punt staat in het stedenbouwkundig plan van eisen vermeld dat 'veel zal afhangen van de aandacht en uitwerking van het beheer en onderhoud in een later stadium en van de beheersvormen, die gekozen worden voor de veelal collectief gebruikte binnenterreinen'. Bij een rondgang acht jaar na dato zijn inmiddels geslaagde voorbeelden te zien van in de architectuur meeontworpen hekken en anderszins kunstzinnig vormgegeven elementen.

Tot slot ging er veel aandacht uit naar het langzaam verkeer, waarvan de stromen aan één zijde van de Lelylaan zijn gebundeld. Daarmee wordt een belangrijke veilige route over de ringweg naar de stad aangeboden, in het zicht van auto's die hier afremmen voor de bebouwde kom van de stad.

Toekomst voor sociaal veilig ontwerpen

Wie kijkt naar het gedachtegoed van CPTED zal zien dat het woord veiligheid helemaal niet meer gebruikt hoeft te worden. In feite gaat het om stedenbouw in een sterk veranderende samenleving. Het welbevinden van de bewoners en gebruikers van de stad en het publiek domein is een aspect van sociale duurzaamheid. Woorden als gebruiksvriendelijkheid, leefbaarheid en beheerbaarheid zijn dan veel meer op zijn plaats dan sociale veiligheid, en daarmee kan veiligheid weer gewoon tot het domein van stedenbouwers, landschapsarchitecten, civieltechnici en architecten gaan behoren.

Het hoger onderwijs zal – meer dan nu al gebeurt – daarop moeten



Geen intermediaire zone



Klassieke fout



Schuchtere poging

inspringen. In een korte tijdspanne heeft iedere zichzelf respecterende hogeschool een opleiding (integrale) Veiligheidskunde ingericht. Met het motto 'angst is een goede opdrachtgever' worden hier horden bachelorstudenten opgeleid om stedenbouwers en landschapsarchitecten op de vingers te kunnen tikken om een veilige stad af te kunnen dwingen. Het is dan ook de hoogste tijd om op de opleidingen stedenbouw en landschapsarchitectuur, integraal en blijvend aandacht te besteden aan de sociale aspecten van duurzame stedenbouw.



Afschermend gedrag



Alle begin is moeilijk



Architectonische kwaliteit

Noten

- 1 Bevindingen werden gepresenteerd en bediscussieerd gepresenteerd op een driedaagse workshop gehouden op het MARC in Manchester met wetenschappers en ontwerpers uit Beirut, Belfast, Berlijn en Amsterdam, 20 mei 2009. Lit: Ralf Brand...etc.
- 2 Th. Van der Voordt, H. van Wegen, *Sociaal veilig ontwerpen*, Delft 1990
- 3 Zie website www.cpted.net onder resources
- 4 Sociale veiligheid in ondergrondse bouwwerken, COB, Ministerie van BiZa, juni 1999
- 5 Ita Luten (red.), *Handboek veilig ontwerp en beheer. Sociale veiligheid in buitenruimten, gebouwen en woningen*, Bussum 2008
- 6 Het principe van *shared space*, ontwikkeld door de vooruitstrevende verkeerskundige Hans Monderman (1947-2008), biedt daarbij een interessante zijstap. Dit berust op het zelfregulerend vermogen van de openbare weg. Door een eenduidige inrichting, zonder borden, drempels en andere verkeersremmende maatregelen, is iedereen alert en gebeurt er zelden een ongeluk. Zo reiken verkeersveiligheid, sociale veiligheid en gebruiksvriendelijkheid elkaar de hand.
- 7 Amsterdams Uitbreidingsplan, Cornelis van Eesteren, 1934
- 8 Zie Stadschiers 2008-2009
- 9 Momenteel worden veel van deze plekken getransformeerd
- 10 Hans Teerds, 'Gefragmenteerde vernieuwing of opmaat voor de toekomst over Beverwijk' in Stadschiers 2008-2009, waar heldere uitspraken gedaan worden over de uiteenlopende betekenissen van de tuin (siertuin-nutstuin)
- 11 Maarten Hajer, Arnold Reijndorp, *Op zoek naar nieuw publiek domein*, Rotterdam 2001

Literatuur

Christopher Alexander, Sara Ishikawa, Murray Silverstein e.a., *Een patroontaal, Steden, gebouwen, constructie*, (1977, vanuit het Engels vertaald) Drachten 1995

Jane Jacobs, *Dood en leven van grote Amerikaanse steden*, Amsterdam 2009

D.J.M. van der Voordt, H.B.R. van Wegen, *Sociale veiligheid en gebouwde omgeving*, proefschrift TU, Delft 1991

Simon Franke, Gert Jan Hospers (red.), *De levende stad. Over de hedendaagse betekenis van Jane Jacobs*, Amsterdam 2009

Ita Luten (red.), Cora van Zwam, Manuel Lopez, Tobias Woldendorp, *Handboek sociaal veilig ontwerp en beheer*, Bussum 2008

'Buitenruimte-Binnenwereld', Stadschiers 2008, 2009 (Sun/Tranicity/KEI/STAWON, 2008)

'Omstreden ruimte - De organisatie van spontaniteit en veiligheid' jaarboek TSS, Amsterdam 2009

Quick scan sociale veiligheid Laan van Spartaan (Bos en Lommer), DSP-groep (Tobias Woldendorp, Nicole Smits), 2006

Maarten Hajer, Arnold Reijndorp, *Op zoek naar nieuw publiek domein*, Rotterdam 2001

Ralf Brand e.a., 'The urban environment. Mirror and mediator of radicalization?', MARC, University of Manchester, 2009

De Sprong over de ringweg, het ruimtelijk programma van eisen voor Lelylaan en omgeving. Palmboom & van den Bout m.m.v. T. Woldendorp (DSP-groep) (april 2001)



Ruime zone en portiek aan de straat