

Nulmeting Pijnacker-Centrum

Nulmeting Sociale Veiligheid van het station en de stationsomgeving voor verbouwing van het station

Amsterdam, 27 januari 2004

Julia Mölck, DSP-groep

Met medewerking van:
Karin Sleeking, gemeente Pijnacker
Tobias Woldendorp, DSP-groep

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	De opdracht	3
1.2	Het onderzoek	4
1.3	Leeswijzer	4
2	Probleemanalyse	5
2.1	Geregistreeerde Criminaliteit	6
3	Nadere probleemanalyse en prioritering	7
3.1	De veiligheidsproblemen	7
3.2	Naar de prioritaire problemen	8
4	Situationele analyse van de prioritaire veiligheidsproblemen	10
	Bijlagen	13
Bijlage 1	Verslag workshop nulmeting station en stationsomgeving	14
	Conclusie	15
	Verbeterpunten voor de nieuwe halte	15
	Schouw	16
	Vervolg	16
Bijlage 2	Criteria voor sociale veiligheid	17

1 Inleiding

1.1 De opdracht

Randstadrail zal vanaf 2006 gaan rijden op de huidige Hofpleinlijn en halteren bij Pijnacker-Zuid, Pijnacker-Centrum en Nootdorp.

Op dit moment zijn de Definitieve ontwerpen (DO's) voor de haltes afgerond en is de bestekfase voor de halte Centrum gestart.

De bestekken voor de haltes Nootdorp, Zuid worden eind 2004 verwacht.

Veiligheid vormt een belangrijk thema, dat reeds wordt opgepakt in de integrale projectgroep Veiligheid van het stadsgewest Haaglanden, waar ook op wettelijke gronden de verantwoordelijkheid voor de fysieke veiligheid op en rond de halte ligt. Overigens is de toekomstige vervoerder van Randstadrail op de Hofpleinlijn verantwoordelijk voor de veiligheid in het voertuig.

Met name vanwege de aanleg van de halte Pijnacker-Centrum is veiligheid bijzonder in de belangstelling komen te staan. Het gaat dan niet alleen om de fysieke veiligheid op en rond de halte, maar ook de sociale veiligheid in de halteomgeving waar de gemeente Pijnacker-Nootdorp verantwoordelijk voor is. Het college van B&W van de gemeente Pijnacker-Nootdorp hecht een zodanige waarde aan veiligheid, dat zij zich tot doel hebben gesteld om de Randstadrailhaltes dusdanig in te richten dat deze veilig in de omgeving passen. Sociale veiligheid dient volgens het college van B&W structureel geborgd te worden in de planvorming.

De planvorming voor de halte Pijnacker-Centrum is in een zodanige fase dat aan DSP-groep gevraagd is de gemeente te ondersteunen bij het beantwoorden van de volgende vragen:

- Hoe is de veiligheid in de huidige situatie bij het station Pijnacker en de omgeving daarvan ?
- Kan het DO voor de halte Pijnacker-centrum gescand worden op veiligheidsaspecten, zodat die in het bestek, in de uitvoering en in beheer en onderhoud meegenomen kunnen worden ?
- Welke effecten resorteert de halte op haar omgeving en is het mogelijk aanbevelingen te doen voor het vervolgtraject ter vergroting van veiligheidsgevoelens ?

In onderhavige rapportage, de nulmeting, wordt alleen de eerste vraag beantwoord. De twee vragen over het DO en de effecten komen in een aparte rapportage aan de orde, namelijk de 'Quickscan DO Halte Randstadrail Pijnacker Centrum in zijn omgeving. Sociale veiligheidsanalyse en adviezen n.a.v. de versie van 30 september 2003.', DSP-groep januari 2004. De resultaten van de nulmeting vormen belangrijke input voor de Quickscan.

De hoofdvraag van dit onderzoek is:

Wat zijn de belangrijkste veiligheidsproblemen in het huidige stationsgebied en in de directe omgeving?

DSP-groep heeft de nulmeting overigens niet alleen verricht, de gemeente Pijnacker heeft een deel van werkzaamheden op zich genomen: het organiseren en het verslaan van de workshop en het schrijven van delen van de rapportage.

1.2 Het onderzoek

Om de hoofdvraag van de nulmeting te beantwoorden hebben we gebruik gemaakt van de volgende methoden:

- Analyse van documenten (gegevens van de politie voor het jaar 2003 tot november).
- Interactive workshop met onder meer vertegenwoordigers van belangengroeperingen en hulpdiensten en de gemeente Pijnacker.
- Dag- en avondschoon van de halte en de directe omgeving.

Hantering van zoveel methoden van uiteenlopende aard levert een breed scala aan informatie op, zodat een goede basis gelegd wordt voor een gedegen analyse.

Het onderzoek is opgebouwd volgens een logische lijn langs de diverse onderzoeksmethoden; deskresearch, workshop en schoon. De resultaten van de ene methode worden gebruikt als input voor de andere. Op die manier zijn we in staat een aantal verdiepingsslagen te maken, waarbij niet alleen het eindresultaat van belang is maar juist ook de procesgang.

1.3 Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk geven we een overzicht van de daadwerkelijke criminaliteit van 2003. In hoofdstuk 3 behandelen we het verloop en de resultaten van de workshop. We kijken naar de veiligheidsproblemen vanuit het perspectief van de workshopdeelnemers. Tevens vergelijken we de resultaten van de deskresearch met de resultaten van de workshop, hetgeen in een nadere prioriteitsstelling resulteert (een verslag van de workshop is opgenomen in bijlage 1). Vervolgens zoomen we in hoofdstuk 4 verder in op de prioritaire locatie, in dit geval het stationsgebied. We kijken naar de situationele aspecten die (mogelijk) een rol spelen bij het ontstaan van de prioritaire veiligheidsproblemen.

2 Probleemanalyse

In dit hoofdstuk proberen we de hoofdvraag van de nulmeting te beantwoorden, namelijk:

Wat zijn de belangrijkste veiligheidsproblemen in het huidige stationsgebied en in de directe omgeving?

Hierbij hebben we gebruik gemaakt van het enige ons ter beschikking gestelde document: de politiecijfers van 2003. Andere politiecijfers of cijfermateriaal over leefbaarheid en onveiligheidsgevoelens zijn op het moment van dit onderzoek niet beschikbaar.

Uit de beschikbare gegevens bij de politie voor het jaar 2003 (tot en met november) volgt onderstaande tabel. Volgens de politie bevestigen de politiecijfers over de jaren 2001 en 2002 dit beeld.

Tabel delicten per locatie voor de hele periode van het jaar 2003 – top 7

	Stations-plein	Klapwijkseweg	Emmapark	Keurmeester-straat	Louise de Col-lignystraat	Veiligstraat	Totaal
Diefstal	89	0	3	1	2	0	95
Illegaal parkeren	4	25	0	20	0	0	49
Vandalisme	21	0	13	1	2	2	39
Overlast	2	11	4	1		1	19
Overig	0	5	4	0	2	0	11
Drugshandel	1	0	1	0	0	1	3
Brandstichting	0	0	1	0	0	0	1
Totaal	118	41	26	23	6	4	X

Bron: politie PN (incidentoverzicht in 2003)

De delicten worden als volgt gedefinieerd.

Diefstal: vooral fietsendiefstal maar ook zakkenrollerij, winkeldiefstal, autodiefstal, brommerdiefstal.

Illegaal parkeren: vooral door auto's.

Vandalisme: inclusief graffiti.

Overlast: vooral door hinderlijke jeugd.

Overige: vooral geweldsdelicten.

Op het moment van dit onderzoek is geen cijfermateriaal beschikbaar over delicten gerelateerd aan tijdstippen of dagen in de week of maanden in het jaar.

De brandweer geeft alleen de ontsluiting van het bedrijventerrein de Boezem aan als bekend probleem.

2.1 Geregistreeerde Criminaliteit

De bovenstaande tabel geeft een overzicht van de zeven meest voorkomende incidenten en delicten in het stationsgebied en de omgeving in het jaar 2003. Diefstal komt het meest voor, op grote afstand gevolgd door illegaal parkeren en vandalisme. Als we kijken naar de spreiding van de criminaliteit over het onderzoeksgebied valt op het Stationsplein de locatie is waar het meeste wordt gepleegd, vooral wat diefstal en in kleinere mate vandalisme betreft. De Klapwijkseweg, het Emmapark en de Keurmeesterstraat laten minder criminaliteit zien. Op deze drie locaties is illegaal parkeren het meest gepleegde delict. De criminaliteit in de Louise de Collignystraat en de Veiligstraat is klein.

3 Nadere probleemanalyse en prioritering

In hoofdstuk twee hebben we een overzicht gegeven van de geregistreerde criminaliteit. In dit hoofdstuk geven we een overzicht van de uitkomsten van de interactieve workshop met betrokkenen¹. De hoofdvraag tijdens deze workshop was: wat zijn de belangrijkste veiligheidsproblemen in het Stationsgebied?

Ditmaal bekeken vanuit het perspectief van diverse betrokken partijen. Het hoofdstuk is opgebouwd overeenkomstig de indeling van de workshop. Dit betekent dat we in de eerste paragraaf aandacht besteden aan de veiligheidsproblemen zoals die door de deelnemers van de workshop zijn verwoord. Het gaat daarbij 'slechts' om een korte inventarisatie die we daarom in tabelvorm weergeven.

In paragraaf twee vergelijken we de resultaten uit het eerste gedeelte van de workshop met de resultaten van onze deskresearch. Dit is tevens tijdens de workshop gedaan². Op basis van de inventarisatie van de veiligheidsproblemen en de resultaten van de deskresearch komen de workshopdeelnemers tot een aantal prioritaire veiligheidsproblemen. Deze zijn omschreven in paragraaf 4.2.

3.1 De veiligheidsproblemen

Door de deelnemers van de workshop zijn de volgende problemen genoemd, in willekeurig volgorde, maar enigszins geclusterd.

Noot 1 Een lijst van deelnemers aan de workshop is opgenomen in het verslag van de bijeenkomst in de bijlage 1.

Noot 2 Althans met het toen beschikbare cijfermateriaal (politiecijfers van 2003).

Schema 1

Veiligheidsprobleem	Aard probleem	Locatie
Zwerffietsen	losse en illegaal geparkeerde fietsen veroorzaken overlast	rondom het stationsgebouw en bij de toegang tot het perron aan de kant van het stationsplein
Inbraak auto's		onbewaakt parkeerterrein
Meubilering perron	er staat maar één abri op het station. Bij slecht weer is deze nog beslagen.	op de perrons
Vandalisme	graffiti en vernieling	gehele strook langs het station
Diefstal fietsen		in de directe omgeving van het stationsgebouw, de onbewaakte fietsenstalling en de toegangen tot het perron
Onveiligheidsgevoelens	onveiligheidsgevoelens (dan wel unheimisch gevoel) vooral na zonsondergang	bij het station, in de trein en in de Klapwijkse tunnel ³
Geen toezicht/ weinig sociale controle	er is weinig sociale controle of toezicht. Kaartverkoop aan de balie vindt niet meer plaats.	bij het station
Slechte verlichting	onvoldoende verlichting	rondom het station en bij de achterpaden
Zwerfvuil	zwerfvuil waait rond en er staan geen prullenbakken	bij het station vooral in de overdekte en onbewaakte stalling en bij het stationsgebouw
Hangplekken/hangjongeren	overlast en onveiligheidsgevoelens door hangjongeren	vooral in de wachtruimte ⁴ van het station en de abri

De lijst overziend valt op dat workshopdeelnemers vooral leefbaarheidproblemen, onveiligheidsgevoelens en criminaliteit (alleen auto en fietsen) noemen. Zware criminaliteit wordt niet genoemd.

3.2 Naar de prioritaire problemen

Uit de probleemanalyse op basis van het cijfermateriaal van vooral de politie blijkt dat diefstal van fietsen qua aantal het grootste veiligheidsprobleem is in het centrumgebied van Pijnacker. De workshopdeelnemers komen tot dezelfde conclusie. Tevens werd door de workshop deelnemers vandalisme en overlast (hangplekken en hangjongeren) als veiligheidsprobleem geconstateerd. Ook uit de deskresearch blijken dit veiligheidsproblemen te zijn.

Verder komt illegaal parkeren als veiligheidsprobleem naar boven maar dit werd niet door de workshopdeelnemers genoemd. Ook geweldsdelicten, in de top 7 van de cijfers van de politie, werden niet genoemd. Dit is op zich verwonderlijk omdat geweldsdelicten meestal een zware impact hebben, vaak in de pers worden genoemd en het imago van een gebied of plek nog jaren negatief kunnen kleuren. Dit is in het stationsgebied van Pijnacker niet het geval.

Drugshandel en brandstichting, onder aan de ladder van de top 7, werden ook niet door de workshopdeelnemers genoemd. Wel zijn 'zwerffietsen' genoemd. Deze komen in de cijfers niet terug omdat er geen aangifte wordt gedaan.

Noot 3 De Klapwijkse tunnel is een route voor langzaam verkeer, fietsers en voetgangers, onder de Klapwijkseweg. Het is de verbinding tussen Willem de Zwijgerlaan en Monnikenweg.

Noot 4 Inmiddels is er geen wachtruimte meer.

Voor het stationsgebied van Pijnacker is geen cijfermateriaal over onveiligheidsgevoelens of leefbaarheidproblemen voorhanden. Deze problemen kwamen wel tijdens de workshop naar boven: onveiligheidsgevoelens op diverse locaties, zwerfvuil en hangplekken/hangjongeren.

Op basis van de eerste input van de workshopdeelnemers en de daarna gepresenteerde probleemanalyse op basis van de politiecijfers komen de workshopdeelnemers op de volgende top 5 prioritaire veiligheidsproblemen:

- Fietsendiefstal.
- Zwerfvuil.
- Zwerffietsen.
- Slechte verlichting.
- Onveiligheidsgevoelens.

De eerste vier veiligheidsproblemen spelen uitsluitend rondom het station. Onveiligheidsgevoelens werden vooral rondom het station geconstateerd maar ook in de trein en in de Klapwijkse tunnel.

Deze vijf veiligheidsproblemen kwamen tijdens de workshop duidelijk als prioritaire problemen naar boven. De workshopdeelnemers hadden geen behoefde deze veiligheidsproblemen te rangschikken.

Uit de analyse van de politiecijfers blijkt dat criminaliteit het meest voorkomt bij het Stationsplein, gevolgd door (in volgorde van het aantal delicten) Klapwijkseweg, Emmapark en Keurmeesterstraat.

De overige straten laten volgens de cijfers maar weinig criminaliteit te zien. Dit kon niet worden bevestigd door de workshopdeelnemers. De prioritaire veiligheidsproblemen komen juist alleen⁵ in het stationsgebied voor. Er is dus sprake van een concentratie van veiligheidsproblemen in het gebied van het station.

Noot 5 Met uitzondering van de Klapwijkse tunnel.

4 Situationele analyse van de prioritaire veiligheidsproblemen

In dit hoofdstuk zijn de conclusies opgenomen, die voortkomen uit de observaties tijdens de dag- en avondschouw⁶ van het station en de stationsomgeving. Centrale vraag van de schouw is, welke situationele (ruimtelijke) aspecten spelen een rol bij de prioritaire problemen in het stationsgebied.

We zoomen in op de prioritaire veiligheidsproblemen zoals deze uit het vorige hoofdstuk naar voren zijn gekomen: fietsendiefstal, zwerffietsen, zwerfvuil, slechte verlichting en onveiligheidsgevoelens.

Fietsendiefstal

In de directe omgeving van het station worden veel fietsen gestolen. Het is onbekend of het fietsen uit de fietsenrekken betreft of elders neergezette fietsen. Ook is onbekend wanneer die fietsen worden gestolen: overdag of 's nachts; door de week of in het weekeind; in de zomer of in de winter. Tijdens de schouw komt naar voren dat er geen toezicht is op de fietsenrekken en ook heel weinig sociale controle. Er is geen woonbebouwing op zichtafstand, geen verkooppunt - noch treinkaartjes, noch kiosk - geen horeca of dergelijke. Het personeel van de bewaakte fietsenstalling heeft geen zicht op de (onbewaakte) fietsenrekken, bovendien heeft de bewaakte fietsenstalling beperkte openingstijden: tot 19.00 uur en op donderdag tot 22.00 uur. In het weekeinde is ze gesloten.

Zwerffietsen

In de directe buurt van het station zijn veel fietsen 'illegaal' neergezet. Deze zijn in de workshop met het toepasselijke woord 'zwerffietsen' voorzien. Zwerffietsen leveren hinder op voor het verkeer en voetgangers en zijn medeverantwoordelijk voor de verpauperde indruk van het totale gezicht van het stationsplein.

In de directe omgeving van het station kunnen fietsen worden neergezet in de bewaakte fietsenstalling, in fietsenrekken of in fietsenkluisjes. Tevens zijn in het hele gebied fietsen 'illegaal' neergezet. Deels kan de oorzaak van het 'illegale' neerzetten van fietsen zijn dat er overdag niet voldoende fietsenrekken zijn, vooral niet voldoende fietsenkluizen. De bewaakte fietsenstalling gaat in de avond dicht terwijl men laat in de avond wel bij zijn fiets kan komen als deze in een fietsenkluis is opgeborgen.

De alternatieven voor 'illegaal' neerzetten van fietsen, de bewaakte fietsenstalling, fietsenkluizen en fietsenrekken, zijn om de volgende redenen niet toegankelijk of attractief. Bewaakte fietsenstalling: heeft beperkte openingstijden en kost geld. Fietskluizen: lange wachtlijsten (meer vraag dan aanbod), kost geld, worden niet schoon gemaakt. Fietsenrekken: niet attractief (slecht onderhouden en niet schoongemaakt). Wel zijn de fietsenrekken deels overdekt, goed verlicht en in de onmiddellijke buurt van het station/ de perrons. Het is de verantwoordelijkheid van de wegbeheerder om de zwerffietsen weg te halen. Het is niet helemaal duidelijk wie dat voor deze locatie is, waarschijnlijk de NS. In het verleden heeft de politie in samenwerking met de gemeente een actie gevoerd en eenmalig zwerffietsen weg laten halen.

Noot 6 Daarbij maken we gebruik van de door Van der Voordt en Van Wegen in 1990 ontwikkelde criteria voor sociale veiligheid die door DSP-groep verder zijn ontwikkeld: zichtbaarheid, toegankelijkheid, zonering en attractiviteit. Deze criteria zijn uitgelegd in bijlage xxx.

Deze actie was echter heel kostbaar en kan daarom niet regelmatig worden herhaald.

Zwerfvuil

Rondom het stationsgebouw ligt veel zwerfvuil op de grond. Het stationsgebouw kent nissen en verspringingen in de gevel. Hier waait lof, blikjes, flessen, papieren etc. aan en blijft liggen. Tussen het stationsgebouw en het perron is een hangplek, waar vuil wordt achtergelaten. Bij het stationsgebouw staat een automaat met vooral frisdranken. Workshopdeelnemers vermoeden dat de verpakkingen van de frisdranken in de directe omgeving op de grond belanden.

Het valt op dat er geen prullenbakken zijn rondom het stationsgebouw of in de directe omgeving van het station. Pas op het perron staat een prullenbak.

Slechte verlichting

Het verlichtingsniveau is vrij goed: op de perrons zijn lampen (wit licht) met dubbelzijdige armaturen gesitueerd; bij de fietsenrekken en het stationsgebouw staan Friso Kramer lampen (wit licht) en aan de straatkant van het stationsgebouw staan enkele lampen met hoge masten en oranje/geel licht. De hangplek aan de achterkant van het stationsgebouw is verlicht met een witte tl-buis. De verschillende soorten verlichting maken dat het gebied een versnipperde indruk maakt. De verlichting op de perrons overlapt elkaar nauwelijks waardoor een passant een 'wandelende schaduw' krijgt. Dit effect kan tot onveiligheidsgevoelens leiden. Ook zijn er onverlichte plekken op het stationsplein.

Onveiligheidsgevoelens

Gevoelens van onveiligheid ontstaan onafhankelijk van daadwerkelijk criminaliteit. De in het stationsgebied genoemde onveiligheidsgevoelens zijn waarschijnlijk op meerdere factoren terug te leiden:

- Slechte verlichting: zie boven.
- Weinig attractiviteit: het station en de stationsomgeving maken een verloederde indruk: zie o.a. zwerfvuil en zwerffietsen.
- Geen sociale controle of toezicht: er is geen semi-professionele sociale controle door personeel van bijvoorbeeld treinkaartjesloket, kiosk, horeca of dergelijke.
- Gebrek aan zonering en oriëntatie: de directe omgeving van het station maakt een versnipperde indruk. De functies zijn niet duidelijk van elkaar gescheiden en de routing via het stationsplein naar de perrons kent geen zichtlijn. De meubilering van het stationsgebied maakt een rommelige indruk (bijna willekeurig neergezet en geen uniforme stijl).
- Zichtbaarheid: op de routes naar de perrons is de zichtbaarheid matig. Zichtbarrières vormen het stationsgebouw (dat nu geen publieke functie meer heeft), overkapte fietsenrekken en meubilair. Op de perrons daarentegen is de zichtbaarheid zeer goed: men kan door de verhoogd liggende perrons de omgeving redelijk goed zien en heeft goed zicht op het tegenoverliggende perron.
- Toegankelijkheid: de perrons (vooral het westelijke perron) zijn vanuit diverse richtingen toegankelijk, namelijk vanuit de Oostlaan, en vanuit diverse directe toegangen tot het westelijke perron (aan de kant van het stationsgebouw) langs het gebouw en door de fietsenrekken. De routes zijn smal en niet gescheiden in hoofdroutes en nevenroutes. Vooral op de routes tussen de fietsenrekken door is weinig zicht. Deze warboel van routes en toegangen schept onoverzichtelijkheid, versnippering van stromen treinreizigers en kan tot gevoelens van onveiligheid leiden.

Verder zijn er onveiligheidsgevoelens geconstateerd in de Klapwijkse tunnel en op de trein.

In dit hoofdstuk is ingezoomd op de situationele aspecten van de prioritaire veiligheidsproblemen.

Afgezien van het gebied waarop zich de veiligheidsproblemen concentreren, namelijk de directe stationsomgeving, kent het centrumgebied van Pijnacker meer veiligheidsproblemen, die door de workshopdeelnemers lager op de prioriteitenlijst zijn geplaatst. Deze kunnen in het kader van deze opdracht niet worden besproken.

Bijlagen

Bijlage 1 Verslag workshop nulmeting station en stationsomgeving

Onderwerp:

Verslag bijeenkomst veiligheid nulmeting station en stationsomgeving

Datum: 25 november 2003

Afschrift: aanwezigen.

Verslaglegging: Karlineke Knaap

Aanwezig

Begeleiding

Julia Mölck adviseur sociale veiligheid, DSP-groep

Belangenorganisaties

Paul Scharp	buurtbus
Gerdy Wolter	VAC
Dini Piersma	Vrouwenraad
Adrie Rodenburg	Vrouwenraad
Stephen Fox	inwoner
Jannie Stikkelorum	Samenwerkende bonden voor ouderen
Leo de Vries	SBO/ PCOB

Overige aanwezige organisaties

Ronald de Zutter	Haaglanden
Martin Murre	Prorail
Ab Rolvink	Brandweer
Dirk Jan Vossers	RET
Marcel Frowijn	wijkagent Politie
Loek Hogeboom	Hoofd Politie
Karin Sleeking	gemeente Pijnacker Nootdorp
Karlineke Knaap	gemeente Pijnacker Nootdorp

Gestart wordt met een inventarisatie van veiligheidsproblemen op en rond het station en omgeving. Iedereen mag een top 3 opstellen met veiligheidsproblemen voor het gebied. De problemen worden opgeschreven en verwerkt in een kaart van het gebied. Onderstaande veiligheidsproblemen worden genoemd:

- Perron eenzijdig bereikbaar hierdoor zijn er geen ontsnappingsmogelijkheden.
- Losse fietsen veroorzaken overlast.
- Unheimisch gevoel bij het station vooral in de avonduren.
- Onvoldoende verlichting station en achterpaden.
- Zwerfvuil waait rond het station en er staan geen prullenbakken.
- Criminaliteit op het onbewaakte parkeerterrein.

- Leefbaarheid op het station, er staat bijvoorbeeld maar een enkeleabri om te schuilen. Bij slecht weer is deze ook nog eens beslagen.
- Inbraak auto's op het parkeerterrein.
- Fietsen worden illegaal geparkeerd.
- Kaartverkoop.
- Fietsendiefstallen aan de voorzijde van het station.
- Vandalisme over de gehele strook langs het station inclusief graffiti.
- Overlast hangende jongeren met name in de wachtruimte van het station enabri's.
- Onveiligheidsgevoelens gehele stationsgebied.
- Fietsendiefstallen.
- Zwerfvuil ligt overal vooral in de overdekte niet bewaakte stalling.
- Slechte verlichting.
- Stationsgebouw is afgesloten waardoor er geen wachtruimte meer is en geen kaartverkoop.
- Illegaal parkeren van fietsen.
- Onveilig gevoel station begint al in de trein zelf.
- Zwerfvuil naast het stationsgebouw.
- Klapwijk tunnel is onveilig.

De veiligheidsproblemen zijn door de aanwezigen geprioriteerd. De belangrijkste problemen zijn:

- Onveiligheidsgevoel.
- Zwerffietsen.
- Fietsendiefstal.

De problemen vinden vooral plaats op het huidige stationsplein (beheer NS) en de strook langs het station (vanaf Oostlaan tot en met Louise de Colligny-laan).

Van een onveiligheidsgevoel is soms sprake op het 'Den Haag'-perron.

Delicten

Julia Mólck laat een schema zien met delicten die plaatsgevonden hebben in 2003 in het stationsgebied. Hier hebben enkele geweldsdelicten plaatsgevonden. De politie licht toe dat het een overval is geweest, een poging tot overval en 1 mishandeling. Opvallend in de lijst is dat het aantal fietsendiefstallen hoog ligt, zo rond de 90 gevallen.

Conclusie

De conclusie die met elkaar getrokken kan worden is dat het huidige station en het stationsplein vies zijn, slecht verlicht en dat er veel fietsen worden gestolen. Het gevolg hiervan is een unheimisch of onveiligheidsgevoel.

Verbeterpunten voor de nieuwe halte

Omdat er tijd over is wordt nogmaals een ronde gedaan van verbeterpunten die kunnen worden aangebracht aan het huidige station en waarop gelet dient te worden bij de aanleg van de nieuwe halte voor RandstadRail bij de Oostlaan.

- Probleem bij het huidige station is het beheer.
- Onduidelijk is wie waarvoor verantwoordelijk gesteld kan worden bijvoorbeeld met een het weghalen van fietsen.

- Bij de nieuwe halte moeten voldoende fietsenstallingen aanwezig zijn, bij het huidige station is altijd onvoldoende ruimte.
- Mooie halte voor de buurtbus.
- Route minder valide passagiers moet goed zijn.
- Fietsenstalling moet volledig bruikbaar zijn, dit geldt ook voor de hoge rekken.
- Overall fietsenstallingen plaatsen bij alle aanvoerroutes.
- Weg/voetpad richting Emmastraat dient goed verlicht te zijn met alleen lage struiken.
- Lift bij Klapwijkseweg projecteren bij halteplaats van buurtbus.
- Goede verlichting aanbrengen.
- Goede zichtlijnen creëren.
- Bereikbaarheid van wegen.
- Stallingen fietsen.
- Beheer goed regelen.
- Gladheid door tegelgebruik tegen zodat ook bij vriezen halte begaanbaar blijft.
- Trappen makkelijk loopbaar.
- Het station in een oogopslag te overzien zijn, overzichtelijke en geen hoeken.
- Schuilen voor de regen in transparant gedeelte.
- Geen plekken voor de jeugd creëren.
- Omgeving van woningen voorzien vanwege sociale controle.
- RET, combinatie van technische veiligheid met fysieke veiligheid. Mensen op het perron door het aanbrengen van winkels bevordert de veiligheid.
- Sociale functies station.
- Tourniquets.
- Cameratoezicht bij stallingen.
- Fietskluisjes voor in het weekend en nachtstalling van fietsen.
- Conductor op voertuig.
- Prullenbakken aanbrengen.
- Noodknop op het perron wordt aangebracht en staat in verbinding met verkeersleiding.
- Lift kan iedereen gebruiken. Zorgen dat lift vandaalbestendig is en dat niet iedereen de lift kan gebruiken

Schouw

Vervolgens wordt buiten in het gebied zowel een dag- als een nachtschouw gehouden. Hierbij is het gebied door eenieder bekeken zodat nogmaals gekeken kan worden waar de veiligheidsproblemen op dit moment liggen bij het station.

Vervolg

Naar aanleiding van de genoemde veiligheidsproblemen, de dagschouw en de nachtschouw en een inventarisatie van de delicten in het gebied, wordt een nulmeting opgesteld. Deze nulmeting wordt gebruikt om de nieuwe halte voor RandstadRail bij de Oostlaan te toetsen op veiligheid en de aspecten van veiligheid tijdens de bouw en daarna te monitoren.

Bijlage 2 Criteria voor sociale veiligheid

De door Van der Voordt en Van Wegen in 1990 ontwikkelde criteria voor sociale veiligheid zijn door DSP-groep verder zijn ontwikkeld: zichtbaarheid, toegankelijkheid, zonering en attractiviteit.

- Zichtbaarheid betekent in het gunstige geval lange zichtlijnen, goed overzicht (voor zowel toezichthouders als de reguliere bezoeker) en goede verlichting.
- Toegankelijkheid heeft twee kanten. Enerzijds moet een gebouw of terrein voor hulpdiensten en laden en lossen goed toegankelijk zijn. Anderzijds moet een gebouw of terrein in zijn toegankelijkheid voor bepaalde groepen beperkt zijn. Daardoor wordt ongewenst gebruik en inbraak beperkt of voorkomen.
- Attractiviteit betekent in het positieve geval een goed beheer (zodat het gebied en de objecten daarin schoon en heel zijn), levendigheid en een prettige beleving door bijvoorbeeld plezierige materialen en kleuren, passende verlichting en aantrekkelijke maatverhoudingen. In het negatieve geval betekent het attractiviteit van goederen voor diefstal.
- Zonering betekent dat duidelijk blijkt of een gebied, een terrein of een ruimte privé, semi-privé, semi-openbaar of openbaar is. Een duidelijke zonering betekent dat er geen anonieme gebieden en onduidelijke overgangszones zijn.