



Lokale verbindingen

Een verkenning naar het betrekken van burgers bij kleine stations in: Deurne, Vierlingsbeek en Coevorden

Ir. Mark (M.P.) Rietveld
Albert Aalvanger MSc.

rapport 348
november 2018



WAGENINGEN
UNIVERSITY & RESEARCH

Wetenschapswinkel

Lokale verbindingen

Een verkenning naar het betrekken van burgers bij kleine stations in: Deurne,
Vierlingsbeek en Coevorden

Ir. Mark (M.P.) Rietveld
Albert Aalvanger MSc.

rapport 348
november 2018

Colofon

| | |
|--------------------------|---|
| Titel | Lokale verbindingen, Een verkenning naar het betrekken van burgers bij kleine stations in: Deurne, Vierlingsbeek en Coevorden |
| Trefwoorden | Kleine stations, burgerparticipatie, burgerinitiatief, Community Rail, Acorp, NS, ProRail |
| Keywords | Small railway stations, citizen participation, citizens' initiatives, Community Rail, Acorp, Dutch Railways, ProRail |
| Opdrachtgever | Coöperatie Stationspark Deurne |
| Projectuitvoering | Leerstoelgroep Strategische Communicatie Albert Aalvanger |
| Projectcoördinatie | Mark Rietveld |
| Financiële ondersteuning | Wageningen Wetenschapswinkel |
| Begeleidingscommissie | Michel Lintermans, Coöperatie Stationspark Deurne Jos van Wegen, Coopnet Alex Mink, Gemeentelijk Netwerk voor Mobiliteit en Infrastructuur (GNMI) Vincent Snels, Gemeente Deurne Gerard Straver, Wetenschapswinkel Wageningen University & Research |

| | |
|--------------------|--|
| Fotoverantwoording | De foto's, kaartjes en figuren zijn vervaardigd door de auteurs of de meewerkende studenten, tenzij anders aangegeven |
| Vormgeving | Wageningen University & Research, Communication Services |
| Druk | RICOH, 's-Hertogenbosch |
| Bronvermelding | Verspreiding van het rapport en overname van gedeelten eruit worden aangemoedigd, mits voorzien van deugdelijke bronvermelding |
| ISBN | 978-94-6343-545-1 |
| DOI | https://doi.org/10.18174/464579 |

Wageningen, Wetenschapswinkel rapport 348

Lokale verbindingen

Een verkenning naar het betrekken van burgers bij kleine stations in: Deurne, Vierlingsbeek en Coevorden

Rapportnummer 348

Ir. Mark (M.P.) Rietveld
Albert Aalvanger MSc.
Wageningen, november 2018

Opdrachtgever

Coöperatie stationspark Deurne

Michel Lintermans
Dagpauwoog 11
5754 DN Deurne
+31(0)6 51 25 35 99
info@stationsparkdeurne.nl
www.stationsparkdeurne.nl

De Coöperatie Stationspark Deurne is in 2014 opgericht om nieuwe beweging rond het station van Deurne in gang te zetten en om daarmee verbetering van de leefbaarheid, de economische en maatschappelijke bedrijvigheid in dit gebied te bevorderen. Dit zorgt voor een positieve uitstraling naar de hele gemeente Deurne.

Wageningen University & Research Strategische Communicatie

P.O. Box 8130
6700 EW Wageningen
+31 (0)317 48 43 10
info.cpt@wur.nl
<https://www.wur.nl/nl/Onderzoek-Resultaten/Leerstoelgroepen/Sociale-Wetenschappen/Strategic-Communication.htm>

De leerstoelgroep Strategische Communicatie bestudeert de dynamiek en de gevolgen van strategische communicatie door organisaties en burgers. Het richt zich op de processen waardoor publieke beelden, debatten, opvattingen en gebruiken tot stand komen, en op de wijze waarop deze kunnen worden beïnvloed door communicatie professionals.

Wageningen University & Research Wetenschapswinkel

Postbus 9101
6700 HB Wageningen
+31 (0)317 48 39 08
wetenschapswinkel@wur.nl
<https://www.wur.nl/nl/Onderwijs-Opleidingen/wetenschapswinkel.htm>

Maatschappelijke organisaties zoals verenigingen en belangengroepen, die niet over voldoende financiële middelen beschikken, kunnen met onderzoeksvragen terecht bij de Wageningen Wetenschapswinkel. Deze biedt ondersteuning bij de realisatie van onderzoeksprojecten. Aanvragen moeten aansluiten bij de werkgebieden van Wageningen University & Research: duurzame landbouw, voeding en gezondheid, een leefbare groene ruimte en maatschappelijke veranderingsprocessen.

Inhoud

| | |
|---|-----------|
| Voorwoord | 7 |
| Samenvatting | 9 |
| Summary | 11 |
| 1 Inleiding | 13 |
| 2 Onderzoeksvragen en methodologie | 15 |
| 2.1 Inleiding | 15 |
| 2.2 Onderzoeksopzet | 15 |
| 2.2.1 ACT-onderzoek in Deurne | 15 |
| 2.2.2 Verkenning Coevorden en Vierlingsbeek | 15 |
| 2.2.3 Stakeholderanalyse | 16 |
| 2.2.4 Casevergelijking Deurne, Coevorden en Vierlingsbeek | 17 |
| 3 Resultaten | 19 |
| 3.1 Deurne | 19 |
| 3.1.1 Beschrijving | 19 |
| 3.1.2 Stakeholders rondom het station Deurne | 20 |
| 3.2 Vierlingsbeek | 24 |
| 3.2.1 Beschrijving | 24 |
| 3.2.2 Stakeholders rondom het station Vierlingsbeek | 25 |
| 3.3 Coevorden | 29 |
| 3.3.1 Beschrijving | 29 |
| 3.3.2 Stakeholders rondom het station Coevorden | 30 |
| 4 Casevergelijking | 37 |
| 4.1 Gebruikers stationsgebied | 37 |
| 4.2 Functies stationsgebied | 37 |
| 4.3 Factoren beleving stationsgebied | 38 |
| 4.4 Motivatie en eigen rol in verbetering gebied | 38 |
| 4.5 Verwachtingen t.a.v. andere actoren | 38 |
| 4.6 Participatie | 39 |
| 4.7 Invloed op besluitvorming | 40 |

| | | |
|----------|------------------------|-----------|
| 5 | Conclusies | 41 |
| 6 | Aanbevelingen | 43 |
| 7 | Literatuurlijst | 45 |

Voorwoord

Het station, een plek van vertrek, een plek van aankomst. Ook een plek van samenkomst, van ontmoeten. Je wordt gebracht of opgehaald, je komt met andere reizigers op deze plek bijeen. Je hebt een gemeenschappelijk doel om op reis te gaan.

De stationsomgeving is ook een plek waar mensen wachten op hun vervoer. Een plek waar trein, bus, taxi, je fiets klaar staan om je naar je bestemming te brengen. Een plek waar je even verblijft. Waar je afspreekt en een ander ontmoet.

De stationsomgeving is ook een plek om te wonen en te ondernemen. Het moet een prettige plek zijn, waar mensen graag komen en verblijven.

Reizen, verblijven, wonen en ondernemen. Een veelheid aan functies en gebruikers. Het station en de stationsomgeving moet aantrekkelijk en fijn zijn. Een plek waar je graag komt, waar je veilig bent. Dit vraagt dat partijen samenwerken, liefst samen de stationsomgeving adopteren. Door elkaars behoeften en mogelijkheden te leren kennen en samen in te zetten op een aantrekkelijke, fijne en veilige stationsomgeving.

De Coöperatie Stationspark Deurne heeft station Deurne omarmd en is daarmee een koploper geworden. Een voorbeeld voor andere stations of stationsomgevingen. Het onderzoek van de Wetenschapswinkel van de WUR laat zien wat er nodig is om samen een stationsomgeving en een station te verlevendigen en er die fijne, aantrekkelijke en veilige plek van te maken.

We zijn blij met de medewerking en belangstelling die we hebben ondervonden gedurende dit onderzoek. Het geeft aan dat alle partijen het een belangrijk onderwerp vinden. Wij willen met name de personen bedanken die meewerkten aan de interviews in Deurne, Vierlingsbeek en Coevorden, vanuit de NS, ProRail, provincie, gemeenten, dorpsraad, GGZ-instellingen, maar ook omwonenden, leden van de Coöperatie Stationspark Deurne en ondernemers. We hopen dat met dit rapport meer mogelijkheden ontstaan voor burgerinitiatieven die kleine stations verlevendigen.

Het rapport is mede tot stand gekomen door het onderzoek dat is uitgevoerd door een groep studenten van de Academic Consultancy Training (ACT) van Wageningen University & Research en de inspirerende discussies en commentaren van de leden van de begeleidingscommissie. Hartelijk dank daarvoor!

Michel Lintermans - voorzitter Coöperatie Stationspark Deurne
Vincent Snels (Minos & Twisk BV) - projectleider Spoorzone Gemeente Deurne

Samenvatting

Als fervent reiziger met het openbaar vervoer constateert Michel Lintermans dat het NS-station in Deurne en de directe omgeving een troosteloze sfeer en uitstraling hebben. Met enthousiasme gaat Michel aan de slag om medestanders te vinden hier een zinvolle en duurzame verbetering in aan te brengen. Michel wil verder kijken dan Deurne alleen. Zijn droom is een landelijke beweging in gang te zetten die lokale initiatieven voor het verbeteren van kleine stations gaat ondersteunen. Acorp is een al bestaande vergelijkbare organisatie in het Verenigd Koninkrijk die uitgaat van het *community rail* principe.

Het doel van dit onderzoek is het doen van aanbevelingen aan Michel Lintermans, de Coöperatie Stationspark Deurne en andere betrokken organisaties in het versterken, ondersteunen en opstarten van burgerinitiatief in het beheer van stationsgebieden van kleine stations.

Deurne, Coevorden en Vierlingsbeek

De drie cases van Deurne, Coevorden en Vierlingsbeek zijn naast elkaar gelegd en vergeleken op een aantal thema's; de gebruikers van het stationsgebied, de functies van het stationsgebied, factoren die invloed hebben op de beleving van het stationsgebied, de motivatie en eigen rol van actoren in de verbetering van het stationsgebied, de verwachtingen ten aanzien van andere actoren, de visie op participatie van burgers en andere belanghebbenden, en de invloed op besluitvorming.

Casevergelijking

Het type gebruikers is afhankelijk van de grootte van het station en de aanwezige voorzieningen. Bij grotere stations is het type gebruikers gevarieerder. In Coevorden en Deurne bevinden zich ook bedrijven en winkeliers in het stationsgebied. Naarmate er meer voorzieningen aanwezig zijn, verbreedt de functie van het stationsgebied zich van knooppunt naar verblijfsgebied. Dit komt met name door de aanwezige winkels en horeca. In Deurne krijgt het stationsgebied echter ook een nieuwe functie door de activiteiten van de Coöperatie Stationspark Deurne, hierdoor krijgt het station ook een verbindende functie. Coevorden heeft sterk potentieel vanwege de verschillende functies en activiteiten die (kunnen) plaatsvinden doordat beide zijden van het station via een onderdoorgang met elkaar worden verbonden. Het ontbreekt hier aan een centrale partij die de regie heeft om nieuwe initiatieven te ondersteunen die zich op sociale doelstellingen richten. In Coevorden en Deurne speelt de gemeente een belangrijke rol in de inrichting van het gebied. Bij het kleinere station Vierlingsbeek is dit veel minder het geval, waardoor NS en ProRail meer bepalend zijn voor de inrichting van het gebied.

Openheid voor burgerinitiatieven

In alle casussen blijken de betrokken partijen gemotiveerd een bijdrage te leveren aan het verbeteren van het stationsgebied. Ze hebben een open houding naar burgerinitiatieven. De verwachtingen over dergelijke initiatieven lopen echter uiteen. In de praktijk blijken de mogelijkheden om initiatieven te ondersteunen beperkt en de initiatiefnemers worden vaak ook meteen geconfronteerd met de kosten en verantwoordelijkheid voor de uitvoering. In alle casussen spelen de NS en ProRail een belangrijke rol in de besluitvorming. Hun randvoorwaarden lijken erg bepalend voor wat er mogelijk is.

Verbreding van functies en samenwerking

Nieuwe activiteiten kunnen leiden tot nieuwe typen gebruikers, zoals in het geval van Deurne. Hierdoor wordt het strategisch belang van het stationsgebied groter, doordat het aan de belangen en beleidsvelden van meerdere stakeholders raakt. Over het algemeen blijken de stakeholders veel aandacht te hebben voor hun eigen doelstellingen. Een gezamenlijke visie over hoe deze doelstellingen in onderlinge samenwerking bereikt kunnen worden is echter niet vanzelfsprekend. Ook is de prioriteit die gegeven wordt aan het stationsgebied verschillend. In Deurne is duidelijk te zien dat de activiteiten van de coöperatie en de gemeente leiden tot een verbreding en verbinding van functies. De sociale activiteiten verbinden stakeholders op een duurzame manier aan elkaar, waardoor eveneens een gedeeld belang ontstaat.

Draagvlak voor burgerinitiatieven

De casus in Deurne laat zien dat draagvlak voor burgerinitiatief niet vanzelfsprekend is, maar een voortdurende inspanning vraagt van zowel het burgerinitiatief als de betrokken stakeholders. Bij NS en ProRail is er groeiende belangstelling om zich te richten op het bredere stationsgebied en aan te sluiten bij lokale initiatieven. In de uitvoering heeft het voldoen aan de taakstelling echter nog de hoogste prioriteit. Mogelijke oorzaak is dat er in de huidige aanbesteding van het regionaal vervoer weinig aandacht lijkt voor de stations als OV-knooppunt. Meer aandacht in aanbestedingsprocedures voor betrokkenheid van de vervoerders bij de stations en de stationsomgeving zou niet alleen de functionaliteit als OV-knooppunt, maar ook de verbinding van stations met de omgeving kunnen verhogen. De huidige procedures zijn daar nog niet op toegesneden en is vooral gericht op logistiek, techniek en veiligheid. Dit vergt een cultuuromslag bij vervoerders en beheerders van stationsgebieden. Ook gemeentes en provincies kunnen betere randvoorwaarden creëren om burgerinitiatieven binnen de stationsomgeving mogelijk te maken en daarbij naast reizigers ook andere groepen in de stationsomgeving in het vizier te nemen.

Summary

As an active user of public transport, Michel Lintermans observed that the railway station in Deurne and the surrounding area have a desolate atmosphere and appearance. With enthusiasm Michel starts his search for supporters to make a meaningful and sustainable improvement to the surroundings of the railway station in Deurne. However, Michel wants to look beyond Deurne. His dream is to launch a nationwide movement that will support local initiatives to improve small stations. Acorp is an existing comparable organization in the United Kingdom that implemented the community rail principle. The aim of this research is to make recommendations to Michel Lintermans, the Deurne Stationspark Cooperation and other organizations involved in strengthening, supporting and starting up citizens' initiatives for improvement of station areas of small stations.

Deurne, Coevorden and Vierlingsbeek

The three cases of Deurne, Coevorden and Vierlingsbeek have been compared on a number of themes: the users of the station area, the functions of the station area, factors that influence the perception of the station area, the motivation and the individual role of actors in the improvement of the station area, the expectations with regard to other actors, the vision on participation of citizens and other stakeholders, and the influence on decision-making.

Case comparison

The type of users highly depends on the size of the station and the facilities present. At larger stations, there is more variation in the type of users. In Coevorden and Deurne there are also companies and retailers in the station area. As more facilities are available, the function of the station area broadens from a transfer area to an area where people stay a longer period of time. This is mainly due to the availability of shops, bars and restaurants. In Deurne, the station area also has been given a new function by the activities of the Deurne Stationspark Cooperation; different users and stakeholders become interconnected through the activities. In Coevorden there is a potential to develop social activities when both sides of the stations will be connected to each other through an underpass of the railway. However a central party that is in charge of supporting new social initiatives is still lacking. In Coevorden and Deurne, the municipality plays an important role in the design of the area. In Vierlingsbeek the municipality has a less important role in the development of the area. This is partly due to the small scale of the station and partly to the geographical location at the periphery of a small village. The visions of the national railway companies NS and ProRail become more decisive for the design of the area when a local representative is absent.

Willingness to support citizens' initiatives

In all three cases, the stakeholders involved are motivated to contribute to improvement of the station area. There is an open attitude towards citizens' initiatives. However the expectations about such initiatives differ. In practice, the possibilities to support initiatives appear to be limited and the initiators are often immediately confronted with the costs and responsibility for the implementation. National railway companies NS and ProRail play an important role in decision-making in all cases. Their preconditions seem very decisive for what is feasible.

Expansion of functions and cooperation

In general stakeholders in a station area are focused on their own objectives. Furthermore, the priority given to the area varies between stakeholders. In many cases there is no shared vision on how the individual objectives can be achieved in mutual cooperation. As shown in the case of Deurne, the strategic importance of the station area increases when new activities are developed and new users are introduced. A larger group of stakeholders becomes interested. In Deurne it is clear that the activities of the cooperative lead to a broadening and connection of functions. The social activities connect stakeholders in a sustainable way, which also creates a shared interest.

Support for citizens' initiatives

The case in Deurne shows that support for the citizens' initiative is not self evident and requires a constant effort from both the citizens and other stakeholders involved. NS and ProRail show a growing interest to focus policies on the wider station area and connect with local initiatives. However, at the executive level the fulfillment of the tasks remains the highest priority. The current tender procedures for regional transport pay little attention to the stations as part of the local public transport. A better connection of the small stations to local public transport could not only increase the functionality as a public transport hub, but also the connection of stations with their environment. Current procedures are mainly focused on logistics, technology and safety. This requires a culture change among railway companies and managers of station areas. Municipalities and provinces do also have the opportunity to create preconditions for making citizens' initiatives possible.

1 Inleiding

Als fervent reiziger met het openbaar vervoer constateert Michel Lintermans dat het NS-station in Deurne en de directe omgeving een troosteloze sfeer en uitstraling hebben. Met enthousiasme gaat Michel aan de slag om medestanders te vinden een zinvolle en duurzame verbetering aan te brengen aan het station en de aangrenzende openbare ruimte. Het lukt hem om aan te haken bij de plannen van de gemeente Deurne die samen met NS en ProRail bezig was met de herontwikkeling van het stationsgebied. De gemeente Deurne heeft een open houding voor maatschappelijke betrokkenheid bij de plannenmakerij en samen worden ideeën ontwikkeld ter verbetering en verfraaiing van het stationsgebied. (Coöperatie Stationspark Deurne, 2018)

Michel Lintermans heeft, ondersteund door Jos van Wegen van Coopnet, en buurtbewoners in 2014 de Coöperatie Stationspark Deurne (CSD) opgericht. Hij wil daarmee burgers en bedrijven uit Deurne blijvend betrekken bij het verbeteren van de kwaliteit van de omgeving van het station. Het gaat daarbij niet alleen om de fysieke verbetering van het stationsgebied. De CSD werkt ook aan sociale activiteiten die gebruikers van het gebied, zoals reizigers, ondernemers en inwoners van Deurne, meer betrekken bij het stationsgebied. Inmiddels heeft de coöperatie diverse activiteiten opgezet en werkt daarbij nauw samen met de gemeente Deurne. De gemeente heeft ruimte voor CSD beschikbaar gesteld en betreft CSD actief in ontwerp, aanleg en onderhoud. Ook de beheerders van het station, NS en ProRail, worden bij de uitvoering van de plannen betrokken. De coöperatie heeft de ervaring dat het soms lastig is de betrokken instanties enthousiast te krijgen en heeft daarom eind 2016 contact gezocht met de Wetenschapswinkel van Wageningen University & Research met de vraag hoe CSD haar rol kan versterken als gesprekspartner van de instanties die verantwoordelijk zijn voor het station. Daarnaast heeft de CSD de Wetenschapswinkel om advies gevraagd hoe burgers beter betrokken kunnen worden bij de planning en uitvoering van de activiteiten.

Uit het onderzoek '*Deurne railway station: a cross-sectional study on stakeholder participation*' (Broekhuis et al., 2017) dat is uitgevoerd door studenten van de Wageningen University & Research in het kader van de zogenaamde Academic Consultancy Training, bleek dat de coöperatie steeds belangrijker wordt voor de verbetering van het gebied rondom het station. De activiteiten van de coöperatie worden gewaardeerd, maar communicatie met de leden zou verbeterd kunnen worden om te zorgen voor meer betrokkenheid bij de leden, niet alleen in de uitvoering maar ook bij het bedenken van nieuwe ideeën. Hoe meer draagvlak de coöperatie heeft bij inwoners van Deurne hoe belangrijker de organisatie wordt als gesprekspartner voor de gemeente en anderen.

Michel wil verder kijken dan Deurne alleen. Zijn droom is een landelijke beweging in gang te zetten die lokale initiatieven voor het verbeteren van kleine stations gaat ondersteunen. Acorp is een al bestaande vergelijkbare organisatie in het Verenigd Koninkrijk die uitgaat van het *community rail* principe: "*Community rail is a growing grassroots movement made up of community rail partnerships and groups across Britain. They engage communities and help people get the most from their railways, promoting social inclusion and sustainable travel, working alongside train operators to bring about improvements, and bringing stations back to life.*" (www.communityrail.org.uk). Acorp is inmiddels uitgegroeid tot een ledenorganisatie van 60 aangesloten partnerschappen en 1000 burgerinitiatieven.

2 Onderzoeksvragen en methodologie

2.1 Inleiding

Van grotere stations is bekend dat ze belangrijke functies vervullen, zowel lokaal als voor de bredere omgeving. Grote stations vervullen een functie als knooppunt, maar hebben vaak ook een verblijfsfunctie. Door de aanwezige voorzieningen (winkels, bioscopen, scholen, etc.) maken niet alleen reizigers, maar ook omwonenden gebruik van het stationsgebied (Ye-Kyeong & Hye-Jin, 2015). De ruimtelijke kwaliteit is daarbij echter van groot belang voor de manier waarop de reizigers en omwonenden het station gebruiken (Cascetta & Carteni, 2014). Kleine stations worden vaak niet gezien als een verblijfsgebied. Een station kan echter een positieve uitstraling hebben op het gebied rondom het station of juist een negatieve uitstraling. Burgerinitiatieven dragen in belangrijke mate bij aan het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit en beleving.

Het doel van dit onderzoek is het doen van aanbevelingen aan Michel Lintermans, de CSD en andere betrokken organisaties in het versterken, ondersteunen en opstarten van burgerinitiatief in het beheer van stationsgebieden van kleine stations. De centrale vraag voor dit onderzoek luidt: *“Op welke manier kan burgerinitiatief in het beheer van stationsgebieden rondom kleine stations gestimuleerd worden?”* Daarvoor heeft de Wetenschapswinkel een verkennend onderzoek uitgevoerd naar drie kleinere stations waarbij in verschillende mate sprake is van burgerinitiatief. Naast het station in Deurne zijn ook de stations van Coevorden en Vierlingsbeek bestudeerd. Er is in kaart gebracht hoe de belangrijkste spelers in het beheer van de stationsgebieden aankijken tegen burgerinitiatief en hoe zij hun eigen rol daarbij zien. Daarnaast is gekeken naar andere factoren die van invloed kunnen zijn op burgerinitiatief en de betrokkenheid van burgers kunnen stimuleren. Zodoende wil de Wetenschapswinkel meer inzicht krijgen in de mogelijke rol van de CSD of een Nederlandse variant van het Engelse Acorp bij het opzetten en/of ondersteunen van lokale initiatieven voor kleine en middelgrote stations.

2.2 Onderzoekopzet

Om de onderzoeksvraag te kunnen beantwoorden, zijn verschillende onderzoeksactiviteiten opgezet die hieronder worden beschreven. De resultaten zijn verzameld door studenten en onderzoekers van Wageningen University & Research. De (tussentijdse) resultaten zijn telkens voorgelegd aan de leden van de begeleidingscommissie van het Wetenschapswinkelonderzoek. Op basis van hun reflectie zijn de resultaten vervolgens verder aangescherpt en aangevuld.

2.2.1 ACT-onderzoek in Deurne

In de eerste fase van dit onderzoek hebben we specifiek gekeken naar de situatie in Deurne. Vanuit het perspectief van de Coöperatie Stationspark Deurne hebben studenten in het kader van het vak Academic Consultancy Training (ACT), gebruikers van het stationsgebied, leden van de coöperatie en andere actoren zoals, de gemeente en de NS stationsmanager, geïnterviewd. De geïnterviewden werden onder meer bevraagd over de samenwerking met de CSD, hun visie op participatie van burgers en andere belanghebbenden, de invloed op besluitvorming, hun identiteit en de rol van dialoog (Broekhuis et al., 2017). De resultaten van dit ACT-onderzoek zijn gebruikt als input voor de case-vergelijking in dit rapport.

2.2.2 Verkenning Coevorden en Vierlingsbeek

In Coevorden en Vierlingsbeek is gesproken met de belangrijkste stakeholders die te maken hebben met de inrichting en het beheer van het stationsgebied en hun visie op participatie van burgers in het stationsgebied. Naast het onderzoek in Deurne zijn voor Vierlingsbeek en Coevorden 10 interviews

uitgevoerd met vertegenwoordigers van: de provincie Drenthe, de gemeente Coevorden, NS-stations, ProRail, dorpsraad Vierlingsbeek, een GGZ-instelling, een ondernemer en omwonenden. De interviewverslagen zijn voorgelegd aan de geïnterviewden voor akkoord.

2.2.3 Stakeholderanalyse

De resultaten uit de interviews in Deurne, Coevorden en Vierlingsbeek zijn gebruikt als input voor een stakeholderanalyse. Bij de stakeholderanalyse is gekeken naar vier factoren die bepalend zijn voor de bijdrage die verschillende partijen spelen; motivatie, verwachtingen ten aanzien van actoren, participatie en beïnvloeding van besluitvorming.

Motivatie

De motivatie van een persoon komt voort uit de individuele behoefte en wordt sterk beïnvloed door de verwachtingen die hij / zij heeft over de eigen effectiviteit en de mogelijke uitkomst(en) van handelen. Een persoon zal logischerwijs minder gemotiveerd zijn tot een handeling waarvan hij / zij verwacht dat deze niet aan de individuele behoefte zal voldoen. (Franzen, 2008)

Verwachtingen ten aanzien van actoren

Een belangrijke basis voor maatschappelijke verandering is leren. Leerprocessen die bijdragen aan maatschappelijke veranderingen vinden niet alleen plaats op individueel niveau, maar ook in de interactie tussen stakeholders. Een belangrijke rol in deze interactie spelen de wederzijdse verwachtingen en ideeën over verandering. Wanneer deze ideeën en verwachtingen uiteenlopen en leiden tot verschillende ervaringen, kan dit een basis vormen voor de betrokken stakeholders om van elkaar te leren. De betrokken stakeholders leren niet alleen over hun eigen achterliggende waarden, maar ook over die van anderen. Op deze manier kunnen ze meer inzicht krijgen in wat andere stakeholders voor hen kunnen betekenen, maar ook wat zij voor andere stakeholders kunnen betekenen (Loeber, Mierlo, Grin, & Leeuwis, 2007).

Participatie

Voor de analyse van de positie van de partijen ten aanzien van participatie en de uitkomst van het proces maken we in het onderzoek onderscheid tussen twee invalshoeken voor participatie: het normatieve en pragmatische perspectief. Deze invalshoeken kunnen uitstekend naast elkaar bestaan en zijn beide legitiem.

- **Normatief perspectief:** Hierbij wordt participatie in besluitvorming gezien als een burgerrecht en morele waarde en belangrijke voorwaarde voor democratische gelijkwaardigheid en burgerschap (Rowe & Frewer, 2000). Besluitvorming rondom inrichtingsvraagstukken wordt daarbij niet gezien als een exclusief domein van de lokale overheid en de ontwerpers. De interesse en de waarde van de burgers zijn belangrijk om te worden meegenomen in de besluitvorming (Birnbaum, 2016). Het proces is belangrijk en wordt gezien als een manier om vertrouwen, respect en transparantie tussen de partijen te creëren (Reed, 2008; Reed et al., 2009).
- **Pragmatisch perspectief:** Het betrekken van burgers is vanuit dit perspectief een manier om een bepaalde uitkomst te bereiken of om de kwaliteit van de besluitvorming te verbeteren en draagvlak te creëren (Birnbaum, 2016; Reed, 2008). Binnen deze benadering is het belangrijk om stakeholders te begrijpen en te kunnen beïnvloeden omdat zij belangrijk zijn voor het behalen van de uitkomst (Reed, 2008; Turnhout, Van Bommel, & Aarts, 2010).

Beïnvloeding van besluitvorming (macht)

Hierbij gaat het om de mate waarin een actor anderen zijn/haar wil op kan leggen. Macht speelt daarbij een belangrijke rol, maar ook de perceptie van macht door de verschillende stakeholders (Mitchell, Agle, & Wood, 1997; Walker, Bourne, & Shelley, 2008). Er worden verschillende vormen van macht onderscheiden (Etzioni, 1964):

- **Dwingende macht:** De partij heeft de mogelijkheid om haar wil op te leggen omdat het restricties kan opleggen en/of geweld kan of mag toepassen. Vaak gaat het hierbij om (lokale) overheden.
- **Macht over middelen:** Hierbij heeft de partij de beschikking over middelen (materieel of financieel) en de capaciteit en/of kennis om deze middelen in te zetten om anderen zijn/haar wil op te leggen.

-
- Normatieve macht: Hierbij gaat het om factoren van niet materiële aard zoals principes, waarden en normen. Groepsdruk of groepsnormen kunnen hierbij een belangrijke rol spelen.

2.2.4 Casevergelijking Deurne, Coevorden en Vierlingsbeek

Naast de stakeholderanalyse is ook een documentanalyse uitgevoerd van verschillende websites en (beleids)documenten die betrekking hebben op de drie cases. De resultaten van de stakeholderanalyse en de documentanalyse zijn vervolgens gebruikt als input voor een casevergelijking. De drie cases van Deurne, Coevorden en Vierlingsbeek zijn naast elkaar gelegd en vergeleken op een aantal thema's; de gebruikers van het stationsgebied, de functies van het stationsgebied, factoren die invloed hebben op de beleving van het stationsgebied, de motivatie en eigen rol van actoren in de verbetering van het stationsgebied, de verwachtingen ten aanzien van andere actoren, de visie op participatie van burgers en andere belanghebbenden, en de invloed op besluitvorming. De resultaten van de stakeholderanalyse zijn terug te vinden in hoofdstuk 3. In hoofdstuk 4 wordt de casevergelijking besproken. In hoofdstuk 5 wordt op basis van deze casevergelijking antwoord gegeven op de hoofdvraag van het onderzoek. In hoofdstuk 6 worden op basis van deze conclusies aanbevelingen gedaan aan Michel Lintermans, de CSD en andere betrokken organisaties.

3 Resultaten

3.1 Deurne



Voorplein station Deurne

3.1.1 Beschrijving

Deurne is een gemeente van ongeveer 30.000 inwoners. Het heeft een intercity station dat is gelegen op het traject Venlo naar Eindhoven. Het stationsgebied had sterke verbetering nodig en in 2006 werd een masterplan goedgekeurd waarin de functies van het stationsgebied werden gedefinieerd. In deze nieuwe visie probeerde de gemeente Deurne de fysieke scheiding van het spoor te verminderen. De gemeente wilde dit doen door het zuidelijk deel van de spoorzone, dat een werkfunctie had, te herontwikkelen naar woningbouw en het gebied ten noorden van het spoor om te vormen naar verblijfsgebied en woon-werkgebied. De directe omgeving van het station wordt ook aangepakt. De fietsenstallingen worden uitgebreid en de P+R-zone wordt aan één zijde van het spoor geconcentreerd en uitgebreid. Deze voorzieningen voor reizigers vormen samen met andere OV voorzieningen, zoals busstation en taxistandplaatsen, het mobiliteitsknooppunt. Het stationsplein is op de schop gegaan op basis van een in 2011 door de gemeente en omgeving opgesteld plan. Inmiddels zijn in 2018 veel van de plannen uitgevoerd.

Er is vanuit de gemeente met diverse actoren, zoals bewoners, wijkraden, projectontwikkelaars, NS, ProRail en andere vervoerders, gesproken om een gezamenlijk gedragen plan te ontwikkelen en het gebied te verlevendigen. De Coöperatie Stationspark Deurne (CSD) van Michel Lintermans wilde het stationsgebouw en de perrons vergroenen, maar kon in zijn eentje NS en ProRail moeilijk bereiken. De gemeente en CSD zijn vervolgens samen opgetrokken om het proces op gang te brengen. De CSD heeft daarin toegevoegde waarde door het activeren en inzetten van burgers en lokale ondernemers en heeft ook toegang tot andere financieringsbronnen (subsidies). Voor de inrichting van het gebied komen er 'extraatjes' vanuit de coöperatie. Om het werk van CSD te ondersteunen stelt de gemeente grond beschikbaar waar een buurttuin is ontstaan. Samen hebben zij NS en ProRail weten te betrekken en naar een gedeeld belang gezocht. De klanten van de NS zijn immers ook inwoners van Deurne.

De NS voert intercity- en sprinterdiensten uit op het traject Eindhoven – Venlo. Busvervoerders Hermes (Bravo) en Arriva voeren dienstregelingen uit van en naar station Deurne en er is een

taxibedrijf dat gebruik maakt van de taxistandplaats. NS Stations en ProRail zorgen voor het onderhoud van het stationsgebouw, perrons en outillage. In het stationsgebouw zit een broodjeszaak Daily Deurne en in de omgeving van het station zijn verschillende ondernemingen gevestigd, waaronder horeca en dienstverlenende bedrijven. In totaal heeft het station ongeveer 4500 in- en uitstappers per dag uit Deurne en omgeving. De Coöperatie Stationspark Deurne werkt in een aantal projecten nauw samen met GGZ en anderen die daarmee invulling geven aan dagbesteding voor hun cliënten.

3.1.2 Stakeholders rondom het station Deurne

In deze paragraaf worden de belangrijkste stakeholders en hun visie op burgerparticipatie beschreven aan de hand van de onderzoeksopzet uit hoofdstuk 2.

Coöperatie Stationspark Deurne (CSD)

Motivatie

De initiatiefnemer van de CSD heeft een sterke persoonlijke drijfveer vanwege een persoonlijke band met het stationsgebied. De CSD is opgericht om het draagvlak onder bewoners en ondernemers in het stationsgebied te verbreden voor de plannen van de initiatiefnemer. De leden van de coöperatie hebben door middel van hun lidmaatschap aangegeven dat zij waarde hechten aan de activiteiten van de coöperatie. De activiteiten worden gewaardeerd door verschillende bewoners en bedrijven. De leden van de coöperatie dragen financieel bij aan de coöperatie en sommige leden zijn betrokken bij de uitvoering van activiteiten. Onder de leden zijn ook bedrijven die in het stationsgebied gevestigd zijn. Deze geven aan geen direct commercieel belang te hebben bij de coöperatie, maar wel waarde te hechten aan een verbetering van de kwaliteit van de omgeving van het station.

Verwachtingen ten aanzien van actoren

De CSD verwacht van de gemeente politieke en (eventueel) financiële steun bij het realiseren van projecten. Van de NS en ProRail verwacht de CSD enige flexibiliteit in handhaving van regels en voorwaarden zodat ruimte wordt gegeven aan particuliere initiatieven. De leden van de coöperatie verwachten dat zij door het bestuur geïnformeerd worden over activiteiten, zodat er meer betrokkenheid ontstaat.

Participatie

Voor de initiatiefnemer van de coöperatie is de organisatie een middel om meer draagvlak te krijgen voor het verbeteren van de kwaliteit van het gebied rondom het spoor. Participatie ontstaat vooral vanuit het pragmatische perspectief waarbij de initiatiefnemer van de coöperatie de meeste activiteiten bedenkt en in gang zet. Per activiteit zoekt hij samenwerking met verschillende partijen binnen en buiten de coöperatie om de activiteit te realiseren. Er is wel in toenemende mate aandacht voor verbetering van informatievoorziening naar de leden en meer dialoog tussen de leden om een gezamenlijke visie te ontwikkelen.

Invloed op besluitvorming

Bij de besluitvorming van de verbetering van de omgeving van het station heeft de coöperatie geen dwingende macht of macht over middelen. Daarvoor is het afhankelijk van de gemeente en de NS / ProRail of subsidieverstrekkers.



Wachtruimte van station Deurne heeft een eigen karakter gekregen

Gemeente

Motivatie

De gemeente vindt verbetering en instandhouden van de kwaliteit van de omgeving van het stationsgebied belangrijk. Er is de laatste jaren erg veel geïnvesteerd om het stationsgebied te verbeteren. Vanuit politiek en moreel oogpunt stimuleert de gemeente sinds 2011 burgerinitiatieven actief en de betrokkenheid van burgers in dit soort inrichtingsvraagstukken is in Deurne hoog. Er zijn naast CSD nog zo'n 200 burgerinitiatieven. Naast betrokkenheid in de planvorming wil de gemeente Deurne het gebied verlevendigen voor de sociale veiligheid.

Verwachtingen ten aanzien van actoren

De gemeente verwacht van CSD met name transparantie in de besluitvorming en representativiteit. Draagvlak bij burgers en bedrijven voor de initiatieven van de CSD is een belangrijke voorwaarde voor de gemeente om CSD als volwaardige gesprekspartner te kunnen zien. Van NS en ProRail verwacht de gemeente meer medewerking en initiatief richting het behoud van de leefbaarheid van de omgeving van het station, omdat NS en ProRail ook profiteren van de verbeteringen die zijn aangebracht.

Participatie

De gemeente Deurne hecht waarde aan het stimuleren van burgerinitiatieven. Vanuit een normatief perspectief daagt de gemeente de burgers uit om eigen initiatieven te ontwikkelen van onder op. Bij de planvorming van de huidige spoorzone zijn burgers vanuit een meer pragmatisch perspectief geconsulteerd bij het ontwikkelen van de plannen. Voor de gemeente is het belangrijk om geschikte gesprekspartners te vinden die groepen burgers kunnen vertegenwoordigen of initiatieven kunnen faciliteren en gaat daarvoor in gesprek met burgers, de wijkraden en het welzijnswerk. De Coöperatie Stationspark Deurne is een partij die zicht onderscheidt door de concrete interventies die de coöperatie onderneemt, maar ook vanwege de mogelijkheid om via de coöperatie een grotere groep burgers te bereiken. De samenwerking tussen de coöperatie en de gemeente is goed.

Invloed op besluitvorming

De rol van gemeente is in belangrijke mate bepalend voor de inrichting van het stationsgebied, zowel voor de financiering als de planvorming en de realisatie. Daarnaast speelt de gemeente ook een actieve rol in het betrekken van maatschappelijke partijen en bedrijfsleven, zowel voor de inrichting als voor sociale activiteiten.

NS-Stations en NS-Vastgoed

Motivatie

De NS-stationsmanager is het centrale aanspreekpunt voor het onderhoud en beheer van station Deurne. Het station is verdeeld in zones die van de NS of van ProRail zijn. Voor buitenstaanders is dat echter meestal niet zichtbaar. Veel van de onderhouds- en beheerstaken van ProRail zijn uitbesteed aan NS Stations. De NS en ProRail richten zich bij het onderhoud en beheer voor al op het *schoon, heel en veilig* houden van het station zelf. Het gebied rondom het station heeft minder prioriteit omdat het niet tot de taakstelling van de NS en ProRail hoort. NS en gemeente Deurne hebben een beheerovereenkomst gesloten waarin is geregeld dat het onderhoud buiten het spoor en de perrons, het stationsgebouw met zijn toegangen en de fietsenstallingen door de gemeente wordt uitgevoerd. De NS staat open voor lokale initiatieven, maar stimuleert deze zelf niet. Initiatieven moeten getoetst worden aan de voorschriften voor veiligheid en doelmatigheid. Er is daardoor beperkte speelruimte om initiatieven te honoreren.

Participatie

In de uitvoering heeft de NS beperkte ruimte voor initiatieven van burgers direct op het station door de veiligheidsvoorschriften die gelden. Er zijn echter ook weer mogelijkheden, bijvoorbeeld het stationsgebouwtje dat is ingericht volgens inzichten van de lokale ondernemer Daily Deurne en waar een mini-bibliotheek is geplaatst. De tevredenheid van de reizigers is belangrijk voor de NS en wordt regelmatig gemonitord. Het gaat hier ook vooral om *schoon, heel en veilig*. Vooral het laatste aspect is belangrijk en wanneer de normen niet gehaald worden, zal de NS actie ondernemen om de veiligheid te waarborgen. Voor zover bekend is dit echter op station Deurne niet aan de orde. Initiatieven om het station of de omgeving te verfraaien ontstaan vaak vanuit de CSD. De NS kijkt vervolgens of deze passen binnen de mogelijkheden. De NS heeft hierin een reactieve rol.



Kunstproject: Graffiti langs het spoor in Deurne

Verwachtingen ten aanzien van andere actoren

De NS verwacht van andere partijen dat wanneer er initiatieven rondom het station zijn, de stationsmanager daarvan op de hoogte wordt gesteld. Op deze manier kunnen de initiatieven worden getoetst aan de voorwaarden van de NS en ProRail.

Invloed op besluitvorming

De NS en ProRail zijn als eigenaar en/of beheerder direct verantwoordelijk voor de veiligheid op de stations en het spoor. Hierbinnen willen de NS en ProRail wel ruimte bieden voor lokale initiatieven en zijn ook bereid hier middelen voor vrij te maken. De speelruimte hierin is echter beperkt vanwege veiligheidsregels die een dwingende invloed kunnen hebben op het besluitvormingsproces.

ProRail

ProRail heeft veel van haar taken met betrekking tot het beheer en onderhoud van het station in Deurne uitbesteed aan de stationsmanager en is daardoor minder zichtbaar. We hebben daarom in het kader van dit onderzoek niet met mensen van ProRail gesproken met betrekking tot het station in Deurne.

Zorgverleners / GGZ-instellingen

Motivatie

De GGZ is betrokken bij een aantal activiteiten van de coöperatie. Hun motivatie is om maatschappelijk relevante activiteiten te ontwikkelen waaraan hun cliënten actief kunnen meewerken.

Participatie

De GGZ is betrokken omdat het op deze manier relevante invulling kan geven aan dagbesteding voor haar cliënten. Dit is een pragmatische invalshoek, maar inmiddels is er echter een veelheid aan bedrijven en organisaties betrokken. Er zijn bijvoorbeeld ook contacten gelegd met onderwijsinstellingen, een zorgboerderij, een jeugdinternaat en andere kleinere partijen die meedoen in de coöperatie.

Verwachtingen ten aanzien van andere actoren

De GGZ en de andere partijen verwachten van de CSD dat deze ideeën kan ontwikkelen voor het creëren van plekken voor dagbesteding. De gemeente kan een rol hebben in het bij elkaar brengen van partijen en het faciliteren van de samenwerking.

Invloed op besluitvorming

De GGZ en de andere betrokkenen zijn voor de CSD een belangrijke maatschappelijke partijen. De samenwerking verstevigt de basis voor de CSD doordat verschillende belangen aan elkaar worden gekoppeld. Hierdoor worden de activiteiten van de CSD interessanter om te worden ondersteund door de Gemeente of NS en ProRail.

3.2 Vierlingsbeek



Station Vierlingsbeek

3.2.1 Beschrijving

Karakteristieken

Station Vierlingsbeek is een klein station (naar schatting 500 in- en uitstappers) zonder stationsgebouw aan de Maaslijn tussen Nijmegen en Venray. Het is gelegen aan de rand van het dorp. Het oorspronkelijke stationsgebouw uit 1958 was van het type 'Vierlingsbeek'. Het kreeg deze benaming omdat na de oorlog veel stationsgebouwen in deze regio werden gebouwd van dit type. Vierlingsbeek was het eerste stationsgebouw. Het stationsgebouw is in 2014 weggehaald, omdat de functie ervan verdwenen was. De dienstregeling van de Maaslijn wordt uitgevoerd door Arriva en ook de buurtbus die stopt in Vierlingsbeek valt onder Arriva. Op het station zijn er fietsenstalling, fietsenkluisen voor de OV-fiets, een kaartautomaat en een informatiebord voor de trein. Rondom het station is een parkeergelegenheid en een halte voor de buurtbus.

Gebruikers

Reizigers bestaan uit scholieren, forenzen uit Vierlingsbeek en omliggende dorpen en wandelaars voor het Pieterpad dat langs Vierlingsbeek komt. Het traject bij Vierlingsbeek staat bekend als een van de mooiste delen van het Pieterpad. In de omgeving van het station is een sportcomplex en een Bed & Breakfast en er zijn een aantal woonhuizen en boerderijen. De parkeergelegenheid wordt in het weekend ook gebruikt voor het sportcomplex dat naast het station gelegen is.



Sportcomplex 'De volharding'

Recente activiteiten

Bij het station zijn werkzaamheden aan de gang ter voorbereiding van de elektrificatie van de Maaslijn. Hiervoor worden nu transformatorhuisjes aangelegd. Er zijn ook aanpassingen aan het perron gedaan, waardoor het station beter toegankelijk wordt voor rolstoelen. Langs het perron en het spoor aan de westzijde is een strook met een bosschage van ongeveer 20m breed 'schoongemaakt' (Zie ook kader: Inzaaien bloemenmengsel). Deze strook is eigendom van NS Stations.

Inzaaien bloemenmengsel

Het gebied ten westen van het station waar vroeger het stationsgebouw stond, was een verwilderde bosschage geworden. Sommige bewoners vonden het mooi vanwege de natuurwaarde en de vogels die zich daar nestelden. Anderen stoorden zich eraan vanwege het onverzorgde aanblik en doordat het uitzicht werd belemmerd. Een bewoonster zegt: *"Ik ben juist langst het spoor gaan wonen omdat ik treinen zo leuk vind."* De NS heeft het gebied schoongemaakt. De verwilderde bosschage werd verwijderd en de grond kwam weer braak te liggen. Een lid van de dorpsraad stoorde zich daaraan en heeft samen met Michel Lintermans een voorstel gedaan om het stuk grond in te zaaien met een bloemenmengsel. De NS-stationsmanager vond dat ook een goed idee en met financiering van de dorpsraad en de vrijwillige inzet van een dorpslid is het landje gefreesd en het bloemenmengsel ingezaaid. ProRail was echter nog niet klaar met de werkzaamheden aan het perron. Er moest nog een rolstoelhelling komen. Een groot deel van het terrein is daardoor weer dichtgereden. Er zijn nog geen afspraken gemaakt hoe dit nu wordt opgelost. Ook zijn er geen afspraken gemaakt over het onderhoud nadat het bloemenmengsel is ingezaaid. Het mengsel moet immers gemaaid worden en niet geklepeld, volgens een dorpsbewoner. Alleen dan kunnen de bloemen standhouden.

3.2.2 Stakeholders rondom het station Vierlingsbeek

ProRail

Motivatie

ProRail is op het station verantwoordelijk voor alles wat met de transfer van reizigers te maken heeft. Daaronder vallen de perrons, wachtruimten en outillage (bankjes, prullenbakken, infoborden). In het totaal gaat het in de regio Zuid om 92 stations. Deze worden verdeeld over 2 of 3 inspecteurs. Het is logistiek niet haalbaar alle inspecties zelf uit te voeren. Daarom worden sommige taken van ProRail, zoals het toezicht op de perrons, uitbesteed aan de stationsmanager van de NS. ProRail onderhoudt nauwelijks reguliere contacten met treinvervoerder Arriva over de situatie op de stations.

ProRail is verantwoordelijk voor uitvoering van de werkzaamheden die momenteel plaatsvinden bij Vierlingsbeek vanwege de elektrificatie van het spoor aan de Maaslijn en zorgt er ook voor dat de omwonenden op de hoogte worden gesteld van de werkzaamheden en eventuele overlast die het veroorzaakt. De stationsmanager ziet toe op het veiligheidsplan voor de werkzaamheden ter voorkoming van overlast voor de reizigers.

Verwachtingen ten aanzien van andere actoren

ProRail verwacht van andere actoren dat ProRail actief wordt betrokken bij besluitvorming die invloed heeft op de transfer van reizigers. Voor initiatieven die plaatsvinden rond het spoor vindt ProRail dat het altijd betrokken moet worden bij wat in haar achtertuin gebeurt. Dit heeft alles te maken met veiligheid. Burgerinitiatieven rondom het spoor en op de perrons moeten daarom ook altijd getoetst worden aan de criteria van ProRail.

De contacten met gemeenten lopen via public affairs van ProRail. In het geval van de werkzaamheden bij Vierlingsbeek is er waarschijnlijk weinig contact tussen ProRail en de gemeente Boxmeer omdat de meeste werkzaamheden op eigendom van ProRail en NS plaatsvinden.

Participatie

ProRail heeft geen beleid om burgers actief te betrekken. Ondersteunen van initiatieven is vooral reactief en voor de uitvoering van werkzaamheden wordt een pragmatische benadering gehanteerd.

Hierbij worden omwonenden geïnformeerd over de overlast die met de werkzaamheden verband houdt.

In het geval van Vierlingsbeek heeft ProRail een electriciteitskast laten bekleden met foto's. Ook het nieuw te bouwen transformatorhuis wordt bekleed met een grote foto. Voor dit soort initiatieven (van de dorpsraad samen met Michel Lintermans) heeft ProRail wel budget, maar voor grotere dingen die niet direct met de transfer van reizigers te maken heeft, is de budgetruimte beperkt.



Electriciteitskast Vierlingsbeek

ProRail erkent dat er weinig oog is voor de gevolgen van de werkzaamheden voor omwonenden, terwijl veranderingen wel een aanzienlijke invloed kunnen hebben op de omgeving. ProRail redeneert vooral vanuit basisvoorzieningen van het station, veiligheid en de tevredenheid reizigers. De ruimte rondom het station Vierlingsbeek is echter niet van ProRail, maar van de NS. Daardoor ligt de verantwoordelijkheid voor de invulling van het gebied weer bij de NS. Voor buitenstaanders is dit onderscheid echter niet zichtbaar.

Invloed op besluitvorming

Burgerinitiatieven rondom het spoor en de perrons moeten getoetst worden aan de veiligheidscriteria van ProRail. Ook beslissingen van de gemeente moeten getoetst worden aan de criteria van ProRail. ProRail heeft de verantwoordelijkheid alles wat met de transfer te maken heeft in goede staat te houden en kan daar ook eigenstandig beslissingen over nemen. In Vierlingsbeek heeft NS stations echter ook de 'outillage' van het station vernieuwd. Over het gebied rondom het station heeft ProRail echter geen zeggenschap omdat dit eigendom is van de NS.

NS-Stations en NS -Vastgoed

Motivatie

De NS-stationsmanager is het centrale aanspreekpunt met betrekking tot het dagelijks beheer van het station. ProRail heeft het beheer van de perrons en de voorzieningen uitbesteed aan de stationsmanager. De stationsbeheerder is daarom verantwoordelijk voor het *schoon, veilig en heel* houden van de perrons en de voorzieningen. Er is geen stationsgebouw meer in Vierlingsbeek, maar het omliggende terrein ten westen het station Vierlingsbeek is nog wel van NS Vastgoed. Het is nu braakliggend terrein. De NS heeft verder geen plannen met het stuk grond, maar op het moment dat de gemeente of bewoners een initiatief nemen, staat de NS daar welwillend tegen over en wil daar, indien mogelijk, ook nog wel aan meebetalen.

Vanuit de prestatieovereenkomst met de overheid heeft NS de taak de stations te onderhouden en beheren. In 2020 wordt deze overeenkomst geëvalueerd en de NS heeft er daarom belang bij dat de klanttevredenheid op orde blijft. De klanttevredenheidsmonitor is een belangrijke graadmeter. De

klanttevredenheid wordt regelmatig gemeten en moet boven een bepaalde waarde blijven. In de regel is deze waarde makkelijk te halen. In het geval de norm niet gehaald wordt, wordt het station aangemerkt als prioriteitszone. In veel gevallen spelen er dan veiligheidsissues en heeft de NS de mogelijkheid te investeren in het stationsgebied.

Verwachtingen ten aanzien van andere actoren

Rondom het station Vierlingsbeek heeft de NS-stationsmanager vooral te maken met ProRail. Bij werkzaamheden is de verwachting dat ProRail de plannen doorspreekt met de stationsmanager. Deze beoordeelt het veiligheidsplan en maatregelen om overlast voor de reizigers tijdens werkzaamheden te beperken. Met de gemeente en dorpsraad is weinig contact. De stationsmanager verwacht dat als deze partijen iets met de omgeving van het station willen, zij contact opnemen met de stationsmanager. Dat geldt ook voor interne partijen binnen de NS zoals het beheer van de groenvoorziening en NS Vastgoed.

In een voorpleinovereenkomst met de gemeente worden afspraken gemaakt over zaken als onderhoud, schoonmaak, strooien in de winter en weghalen van oude fietsen. Tevens worden in de overeenkomst de eigendomsgrenzen aangegeven.

Participatie

De NS ziet geen actieve rol voor zichzelf ten aanzien van participatie van burgers of gemeente in de inrichting van het gebied, maar staat wel open voor eventuele initiatieven.

Reizigerstevredenheid wordt regelmatig gemeten en indien nodig worden maatregelen genomen.

Participatie van omwonenden, gemeente of dorpsraad is vooral reactief. Als er initiatieven zijn, kan gekeken worden wat de mogelijkheden zijn.

Invloed op besluitvorming

De NS kan autonoom beslissingen maken over eigen terrein. Alle activiteiten rondom het station moeten in overleg gedaan worden met de stationsmanager en worden beoordeeld op beheersmatige aspecten en veiligheid. Daarnaast heeft de NS de mogelijkheid om middelen in te zetten voor activiteiten als het binnen haar doelstellingen past.

Gemeente Boxmeer

Motivatie

De gemeente Boxmeer heeft geen directe bemoeienissen met het station zelf. Het gebied rondom het station is of van ProRail of van NS Stations / NS Vastgoed. De rol van de gemeente bij de invulling van de door ProRail uitgevoerde plannen is voor ons ook niet zichtbaar geworden, maar er lijkt wel afstemming te hebben plaatsgevonden. De gemeente is verantwoordelijk voor de openbare ruimte rondom het station, onder andere waar het gaat om straatverlichting en parkeerruimte. De betrokkenheid van de gemeente Boxmeer in het stationsgebied is niet erg zichtbaar in Vierlingsbeek.

Verwachtingen t.a.v. van andere actoren

Het is ons niet duidelijk geworden wat de gemeente Boxmeer verwacht van andere partijen met betrekking tot de omgeving van het station.

Participatie

De rol van de gemeente ten aanzien van het betrekken van burgers rondom het stationsgebied is ons niet duidelijk geworden. Het is ons niet gelukt iemand van de gemeente te spreken. De gemeente stelt wel een zogenaamd participatiefonds beschikbaar waaruit initiatieven van dorpsbewoners kunnen worden betaald. Bijvoorbeeld het groenonderhoud van het park in Vierlingsbeek wordt deels uit dit participatiefonds betaald. Het is niet geheel duidelijk geworden welke actieve rol de gemeente speelt bij het faciliteren van burgerinitiatief in Vierlingsbeek.

Invloed op besluitvorming

De gemeente stelt financiële middelen beschikbaar voor activiteiten van de dorpsraad. De dorpsraad beslist zelf over toekenning ervan.

De dorpsraad

Motivatatie

De dorpsraad van Vierlingsbeek heeft een commissie groen, die zorgt voor onderhoud van het park. De commissie heeft ook het de strook grond van NS Stations ingezaaid. Er is nu een groep van zeven mensen die regelmatig wordt ingeschakeld. Het zijn voornamelijk 'Vutters' en het zijn vaak dezelfde mensen die meedoen. Het beperkt kunnen inzetten van vrijwilligers is een belangrijke barrière voor het ontwikkelen van nieuwe activiteiten in het dorp. Door invoering van de participatiesamenleving komen er steeds meer taken bij de dorpen te liggen. De prioriteit van de dorpsraad ligt bij het onderhoud van het park en niet bij het stationsgebied. Bewoners die een initiatief hebben om een activiteit te ondernemen, kunnen daarin financieel ondersteund worden door de dorpsraad. Ze worden echter gestimuleerd zelf voor de uitvoering te zorgen.

De verbetering van het stationsgebied is vooral voortgekomen uit een individueel initiatief van een lid van de dorpsraad. Er is hierover weinig afstemming met direct omwonenden geweest. De dorpsraad ziet voor zichzelf geen formele rol in de verbetering van het stationsgebied.

Verwachtingen ten aanzien van andere actoren

De dorpsraad verwacht dat bewoners zelf het initiatief nemen als ze de noodzaak ervaren iets te veranderen in het stationsgebied. Vanuit de gemeente zijn er budgetten beschikbaar om deze initiatieven te ondersteunen.

Voor het inzaaien van het braakliggend gebied, het beplakken van de elektriciteitskast en het toekomstige transformatorhuisje heeft het lid van de dorpsraad contact met Michel Lintermans. Hij verwacht van Michel dat deze contacten onderhoudt met NS en ProRail: *"Het is handig iemand te hebben die de weg kent bij NS en ProRail."*

Er is geen behoefte aan direct contact met de NS en ProRail: *"Het is makkelijker als Michel daarvoor kan zorgen. Die heeft de juiste ingangen."*

Participatie

De dorpsraad heeft niet de capaciteit een traject in gang te zetten om bewoners actief te betrekken bij activiteiten rondom het station. Individueel initiatief kan financieel ondersteund worden. De dorpsraad treedt daarmee ook niet op als representant van de bewoners/omwonenden. Er wordt vooral vanuit eigen/individueel initiatief gehandeld, zoals ook blijkt uit het inzaaien van de groenstrook.

Invloed op besluitvorming

Via het participatiefonds heeft de dorpsraad de mogelijkheid initiatieven te honoreren. Er lijken echter geen sterke lijnen te zijn richting gemeente of NS en ProRail om besluitvorming te beïnvloeden.



Langs het spoor zijn de bosschages weggehaald. Kaal of beter uitzicht?

Omwonenden

Motivatie

De omwonenden zien direct de gevolgen van ingrepen in het stationsgebied. Zij zijn geïnformeerd over de werkzaamheden aan het station Vierlingsbeek door ProRail. Voor zover bekend zijn er geen pogingen gedaan om een tot een gezamenlijke visie te komen over de inrichting van het gebied. Er lijken verschillende opvattingen te bestaan over hoe het gebied eruit zou moeten komen te zien. De recente verwijdering van bosschage werd door enkelen gewaardeerd en anderen hadden de voorkeur aan de oude situatie met bosschage. Ook is het voor de bewoners niet volledig duidelijk waarom de bosschages zijn verwijderd. Het heeft geleid tot onderlinge spanningen, omdat het lijkt alsof bepaalde bewoners de snoeiactie in gang hebben gezet. Het initiatief om een onkruidmengsel te strooien was een initiatief van andere dorpingen, maar wordt wel gewaardeerd.

Verwachtingen ten aanzien van andere actoren en participatie

De bewoners verwachten dat ProRail en NS hen op de hoogte houden van de werkzaamheden en eventuele overlast. De verwachtingen om meer inspraak te hebben, lijken niet erg hoog. Voor de omwonenden lijkt het niet altijd duidelijk wanneer ze te maken hebben met de NS of wanneer met ProRail. Er wordt in het algemeen gesproken over 'het spoor'.

Invloed op besluitvorming

Er zijn mogelijkheden om klachten in te dienen bij NS en ProRail.

3.3 Coevorden



Stationsgebouw Coevorden

3.3.1 Beschrijving

Karakteristieken

Het station Coevorden is een klein station aan de Vechtdallijn, tegenwoordig Blauwnet genoemd. Er is een station met wachtruimte en horecaruimte die momenteel leegstaat. Het station heeft gemiddeld 1339 in- en uitstappers per dag en is gelegen aan de rand van het centrum van het stadje. Aan de achterzijde van het station is een bedrijventerrein waar productie- en servicebedrijven zijn gevestigd. Het oude deel van dit bedrijventerrein is onlangs heringericht als winkelgebied met een paar grote winkelketens. Direct aangrenzend aan het station bevindt zich een oude van Gent en Loos-loods. Deze is gerenoveerd en huisvest nu een barbershop en een bakkerscafé. Coevorden is een krimpregio en zowel het centrum als het bedrijventerrein heeft te maken met leegstand. Met name in het deel van het centrum aan de stationszijde is veel leegstand.

Recente ontwikkelingen

Doordat de Zuiderzeelijn niet is doorgegaan, hebben de noordelijke provincies ter compensatie een budget toegewezen gekregen voor verbetering van het openbaar vervoer; de zogenaamde RSP-gelden. In Coevorden is dit geld ingezet voor de herinrichting van het stationsgebied.

Het stationsgebied ligt binnen de Ster van Coevorden (de oude stadswallen). De plannen voor de herinrichting zijn gebaseerd op het wensbeeld dat Shyam Khandekar in 2001 heeft opgesteld voor de binnenstad van Coevorden. Belangrijke elementen van dit wensbeeld zijn: Water, Gezelligheid en Historie (Gemeente Coevorden, 2013).

Voor de concrete invulling van het stationsgebied is stedenbouwkundige Enno Zuidema in 2013 met werkgroepjes aan de slag gegaan. Daarin waren NS, provincie, waterschappen en lokale spelers betrokken. De uitgangspunten van het plan zijn: meer groen, betere verbinding tussen de zijden van het station, toegankelijker busstation, en verplaatsing van de P+R-zone naar de andere kant van het station (Gemeente Coevorden, 2013).

De grootste veranderingen die uiteindelijk zijn doorgevoerd, zijn:

- Het aantal sporen is verminderd doordat de goederentreinen niet meer via het station worden geleid, maar direct naar het rangeerterrein ten zuiden van Coevorden kunnen gaan. Er is daarvoor een spoorboog aangelegd door de Duitse Bentheimer Eisenbahn en gefinancierd met RSP-gelden (kosten 36 miljoen). De extra opstelsporen bij het station kunnen worden weggehaald en er blijven nu nog twee spoorlijnen en een opstelspoor over bij het station. Hierdoor ontstaat ruimte die verder kan worden ingevuld. Dit project is in 2018 afgerond.
- De nieuw ontstane ruimte is aangekocht door de gemeente en de oude gracht wordt weer aangesloten, de ster rondom Coevorden wordt zo weer gesloten en er ontstaat een wandelgebied.
- Een oude Van Gent en Loos-loods is al in 2016 gerenoveerd.
- Er zijn extra parkeerplaatsen aan de achterzijde van het station aangelegd.
- Er komt een onderdoorgang / fietstunnel om beide zijden van het spoor beter op elkaar aan te sluiten. Deze wordt naar verwachting in 2019 opgeleverd.
- Het stationsgebouw wordt in 2018 door NS- stations gerenoveerd en er komt een nieuwe uitbater in het gebouw.

(RSP, 2018)

3.3.2 Stakeholders rondom het station Coevorden

Gemeente Coevorden

Motivatie

De gemeente is de belangrijkste voortrekker in de herinrichting van het stationsgebied en wil daarmee de beide zijden van het stationsgebied beter met elkaar verbinden. De gemeente wil burgerinitiatieven in het stationsgebied ondersteunen.

Coevorden is een stad in Drenthe met 14.000 inwoners. Inclusief de omringede dorpen telt de gemeente 35.000 inwoners. De grootste partij in Coevorden is Belangen Buitengebied Coevorden (BBC). Het college van B&W (BBC, VVD en PvdA) hanteert als principe: Coevorden verbindt. Dit betekent: werken met wijk- en dorpsbudgetten, waarbij de inwoners uit een stadsdeel of dorp meer zeggenschap hebben.

Verwachtingen ten aanzien van andere actoren

De gemeente verwacht vanuit de dorpen en wijken eigen initiatief om de leefomgeving te verbeteren. Initiatiefnemers kunnen aanspraak maken op budget van de gemeente. Het is belangrijk om 'de goede mensen' te vinden die initiatief willen nemen.

De gemeente verwacht van ProRail en de NS dat ze aan de herinrichting van het stationsgebied meewerken. Zij bepalen in grote mate de kaders waarbinnen de plannen uitgevoerd kunnen worden. Dit heeft volgens de gemeente grote invloed op het tempo, de kosten en de inrichting. Dit leidt soms tot irritatie bij de gemeente, omdat de gemeente van de NS en ProRail meer medewerking verwacht omdat zij ook belanghebbende zijn in het gebied en uiteindelijk ook de reizigers profiteren van het nieuwe plan.

Binnen de voorpleinovereenkomst zijn de verwachtingen en verantwoordelijkheden over het beheer van het gebied rondom het station geregeld. De gemeente is verantwoordelijk voor het onderhoud van het gebied rondom het station. NS en ProRail zijn verantwoordelijk voor het station zelf. Het busstation is ook de verantwoordelijkheid van de gemeente. Het is weliswaar op grondgebied van de NS, maar omdat het een publieke voorziening is, hoeft de gemeente geen vergoeding af te dragen aan de NS.

Participatie

De gemeente wil dat bewoners van dorpen en wijken meer zeggenschap krijgen en eigen initiatief tonen. Participatie is daarbij deels normatief en deels pragmatisch. Burgerinitiatief is een doel op zich, maar de kwaliteit van de besluitvorming is voor de gemeente een belangrijke vereiste.

De gemeente wil niet meer dicteren en is op zoek naar initiatieven van burgers. Het is voor mensen echter vaak lastig om zelf iets te beginnen, omdat ze niet weten wat de mogelijkheden zijn. De gemeente kan hierin faciliteren. Voorbeelden van initiatieven van burgers zijn: Het voormalig Theater Hofpoort vlakbij het station waar een Chinese kunstenaar een tentoonstelling heeft geopend en waar nu een aantal andere ondernemers aanhaakt. Hierdoor ontstaat een sneeuwbal effect. Ook in het gebied rondom weeshuisweide, een open gebied vlakbij het kasteel in Coevorden, hebben ondernemers zich georganiseerd om gezamenlijke activiteiten te ontwikkelen.

Binnen de planvorming van de herinrichting van het stationsgebied hebben verschillende betrokken partijen deelgenomen. Dit heeft echter nog niet geleid tot particuliere initiatieven in dit gebied. Het is belangrijk om de goede mensen te vinden die iets kunnen beginnen. De burgerinitiatieven leveren echter ook altijd een dilemma op, omdat er altijd spanning is tussen wat bewoners willen en wat mogelijk is. De gemeente blijft verantwoordelijk, met name waar het gaat om veiligheid. Als bewoners een perkje op een rotonde willen bijhouden, is dat een goed initiatief. Maar het werk aan de openbare weg brengt ook veiligheidsrisico's met zich mee. Dit levert soms lastige dilemma's op. Het principe van Nabuurschap is in de omringende dorpen makkelijker dan in de stad.

Invloed op besluitvorming

Met het stimuleren van meer eigen initiatief van bewoners, streeft de gemeente naar meer zeggenschap bij de inwoners. De gemeente wil echter wel invloed kunnen uitoefenen op de kwaliteit van de besluitvorming, vooral als het gaat om veiligheid.

Wat betreft de herinrichting heeft de gemeente samen met de provincie grotendeels zeggenschap over de budgetten die kunnen worden besteed. Zij zijn daarbinnen echter wel gebonden aan de randvoorwaarden die opgelegd worden door NS en ProRail. Ook moeten voor de uitvoering van de onderdoorgang financiële vergoedingen worden betaald aan de NS en ProRail.

ProRail

Motivatie

ProRail richt zich op alles wat met de transfer van reizigers te maken heeft. De belangrijkste rol is het toetsen van de veiligheid. ProRail heeft beperkt budget voor kleine aanpassingen zoals het bekleden van de transformatorhuisjes.

In de regio Noord zijn 160 stations. Hiervan hebben 100 stations weinig uitstraling. ProRail focust zich op instandhouding, onderhoud en beheer van de stations. Hiervoor voert de organisatie regelmatig inspecties uit. Er zijn daarvoor 3 inspecteurs in dienst. Er is een verdeling van verantwoordelijkheden tussen ProRail en NS Stations. NS Stations is verantwoordelijk voor het stationsgebouw en ProRail voor de perrons, het spoor, de technische ruimten en wachtruimte. Omdat het stationsgebouw van NS Stations is, betaalt ProRail voor de wachtruimten en technische ruimten in het stationsgebouw vaak huur aan de NS. Daarnaast worden taken uitbesteed aan de stationsmanager van NS, zoals inspecties en het beheer en onderhoud van het station.

ProRail doet weinig met lokale initiatieven en wat er gebeurt, is vaak reactief. Het budget hiervoor is beperkt. Op beleidsniveau is er wel interesse voor burgerinitiatieven, maar op uitvoerend niveau lijken deze initiatieven lastig inpasbaar in het takenpakket van de inspecteurs. Klanttevredenheid is een belangrijke graadmeter voor het functioneren van het station. Deze wordt regelmatig gemeten met het zogenaamde Klanttevredenheidsonderzoek (KTO). Met betrekking tot verbetering van de

klanttevredenheid zou ProRail een grotere rol kunnen spelen, maar NS Stations is volgens ProRail meer belanghebbende daarin.

Verwachtingen ten aanzien van andere actoren

De NS, gemeente en ProRail zouden meer samen op kunnen trekken: *"Vanuit de maatschappelijke verantwoordelijkheid zouden gemeente, ProRail, en NS meer samen kunnen optrekken, ieder vanuit zijn eigen rol. ProRail richt zich daarbij vooral op schoon, heel en veilig, NS-stations op beheer van het stationsgebouw en sociale veiligheid op het station en de gemeente meer op de omgeving en aansluiting op het omringende gebied."*

ProRail staat open voor initiatieven om het gebied rondom het station te vergroenen, maar deze moeten door ProRail worden getoetst aan een aantal basisvoorwaarden. Zo is bijvoorbeeld een speelplaats in de buurt van het spoor geen optie. Dat brengt te hoge veiligheidsrisico's met zich mee. Het is belangrijk dat het proces open en transparant is. Andersom moet ProRail in sommige gevallen bij de gemeente aankloppen vanwege de gevolgen van geluid of licht vanuit het spoor en kunnen maatregelen worden opgelegd om de overlast te beperken vanuit de gemeente.

Participatie

ProRail doet weinig aan lokale initiatieven en is in de praktijk vooral reactief. ProRail staat open voor initiatieven om het gebied rondom het station te vergroenen en vanuit het management wordt wel aangegeven dat er meer mee gedaan zou kunnen worden. Voor ProRail zijn burgerparticipatie en burgerinitiatief echter geen doelen op zich, maar worden vooral pragmatisch benaderd.

Invloed op besluitvorming

De criteria van ProRail zijn belangrijke randvoorwaarden in de besluitvorming, vooral als het gaat om de veiligheid. Burgerinitiatieven moeten dus ook aan deze voorwaarden voldoen.

NS Stations / NS-vastgoed / Stationsmanager

Motivatie

De NS heeft de wettelijke taak stations op een bepaald voorzieningenniveau te krijgen. De stationsmanager van de NS is het centrale aanspreekpunt voor alles wat er in en om het station gebeurt. De taken van de stationsmanager zijn daardoor divers en bestaan uit:

- Stationsstaken ProRail
- Vertegenwoordiger NS Stations; zoals bewaken van reizigerstevredenheid, investering in het station, verhuurder van stationsgebouw.
- Vertegenwoordiger NS Vastgoed
- Onafhankelijke advisering aan gemeente en ProRail over plannen voor ontwikkeling van het stationsgebied.

De rollen kunnen tegenstrijdig zijn doordat de stationsmanager aan de ene kant een signalerende en adviserende rol heeft, maar aan de andere kant ook de belangen van NS Stations en NS Vastgoed als eigenaar behartigt.

Het is zijn taak om eventuele problemen op het station te constateren en klantverbeterplannen op te stellen. De NS probeert daarbij tegemoet te komen aan lokale wensen. In het Klanttevredenheidsonderzoek (KTO) zijn veiligheid, sfeer en gevoel na 19.00u, belangrijke graadmeters. Op basis hiervan kan NS besluiten de beleving op het station te verbeteren. Een goed voorbeeld daarvan is Glanerbrug dat laag scoorde op een gevoel voor veiligheid. De NS heeft hier initiatief genomen de sfeer op het station te verbeteren samen met inwoners uit Glanerbrug.

Verwachtingen ten aanzien van andere actoren

Het initiatief voor de herinrichting ligt bij de gemeente. Deze wil het gebied rondom het station betrekken bij de stad en daardoor wordt het nu tot 2020 compleet verbouwd. De NS neemt daarbij het stationsgebouw voor haar rekening. De gemeente is verantwoordelijk voor de omgeving en de verbinding met de stad. De stationsmanager is de centrale partij die contact heeft met alle stakeholders. Er is regelmatig overleg met gemeente en provincie, maar ook met de aannemers, de busmaatschappij Q buzz (busvervoerder en een dochter onderneming van de NS), in verband met

bushaltes bij het station, en het OV-bureau dat verantwoordelijk is voor de aanbestedingen van de lokale vervoerders.

De NS heeft ook een zakelijk belang in de verhuur van het stationsgebouw en wil daarvoor investeren in het stationsgebouw. Voor het gebouw in Coevorden heeft NS in eerste instantie samen met de gemeente de mogelijkheden onderzocht voor samenwerking met lokale ondernemers in combinatie met dagbesteding voor WMO-ers. Dit is echter niet gelukt en de NS heeft nu een contract afgesloten met een landelijke keten. De NS kan daarin autonoom een beslissing nemen, maar houdt daarbij volgens eigen zeggen wel rekening met de lokale omstandigheden.

Participatie

Overleg vindt vooral plaats met vertegenwoordigende partijen, zoals de gemeente, provincie en het OV-bureau. Van participatie in besluitvorming is geen sprake. De inbreng van bewoners/gebruikers en vooral reizigers vindt plaats via het KTO.

Invloed op besluitvorming

De NS kan autonoom beslissingen nemen over gebieden/locaties waarvan de NS eigenaar is. In de huidige plannen moet de gemeente nu opstal betalen om gebruik te maken van de grond van de NS voor de onderdoorgang bij het spoor. Verder stelt de NS ook eisen voor een eigen P+R. Hierbij wordt volgens de gemeente te weinig rekening gehouden met de al beschikbare parkeerplaatsen op het industrieterrein.



OV-Hub een nieuw concept geïnitieerd door de provincie

OV-hub

Voor openbaar vervoer wil de provincie Drenthe functies combineren in 55 zogenaamde openbaarvervoerhubs. Bijvoorbeeld in Roden is de wachtruimte gecombineerd met de bibliotheek. Hierdoor ontstaat er een ontmoetingsplek. De Provincie werkt daarbij samen met wegbeheerders, gemeente en vervoerders. In een openbaarvervoerhub worden regulier vervoer en andere vervoersdiensten zoals buurtbussen, taxi's en WMO-vervoer gecombineerd. WMO-klanten worden bijvoorbeeld niet meer met een taxi van Coevorden naar het ziekenhuis in Groningen vervoerd, maar kunnen, afhankelijk van hun mogelijkheden, deels met taxi en/of bus en/of trein dezelfde weg afleggen. De zorgverlener en de gemeente moeten indiceren waartoe iemand in staat is. Afhankelijk van de omstandigheden wordt de een wel volledig met de taxi vervoerd en krijgt de ander een gecombineerde rit. Op dit moment ligt bij de indicering (het bepalen van wie in aanmerking komt voor wel type vervoer) nog de bottleneck. Het gebeurt nog niet. Naast openbaar vervoer wil de provincie dat op stationslocaties ook andere functies gecombineerd worden. Er zijn daarvoor al een aantal ontwikkellocaties geïdentificeerd.

Provincie

Motivatatie

Het gebied tussen Zwolle en Emmen wordt gekenmerkt door krimp. Voorzieningen zoals winkels huisartsenposten en bibliotheken verdwijnen. Om het voorzieningenniveau toch op peil te houden probeert de provincie slimme oplossingen te verzinnen en functies te combineren in zogenaamde dorpshubs. Taken worden steeds meer bij de burgers gelegd, maar het moet ook behapbaar blijven.

De groep vrijwilligers die deze taken kan uitvoeren, is beperkt. Het zijn vaak dezelfde mensen die worden ingeschakeld.

Verwachtingen t.a.v. van andere actoren

De provincie verwacht vanuit de beheerders van de stationsgebieden meer initiatief om de gebieden te verbeteren en mee te werken aan de plannen van de provincie.

De provincie is verantwoordelijk voor de concessies in het streekvervoer en dus ook voor de concessie met Arriva op de Vechtdallijn. Het werkt ook aan eigen herkenbaarheid en heeft de Vechtdallijn omgedoopt tot Blauwnet. In Drenthe is de provincie opbrengstverantwoordelijke. Arriva voert de dienst uit tegen een vaste vergoeding, maar kan wel een bonus krijgen als er extra inkomsten komen. Dit is gedaan omdat de dekkingsgraad op deze lijnen maar 67% is. Er gaat dus geld van de provincie bij.

De provincie ziet een belangrijke rol voor de kleine stations in de ontwikkeling van de directe omgeving. Maar de provincie ziet ook dat er weinig prikkels zijn vanuit de beheerders om aan te sluiten bij verbeteringen in de omgeving. Bij ProRail gaat het vooral om schoon, veilig en heel. Voor deze partijen is er niet veel verschil als de reizigers zich beter voelen. Ook bij Arriva is de prikkel maar beperkt. NS Stations fungeert in het noorden op de lokale lijnen alleen als vastgoedbeheerder omdat ze daar geen diensten uitvoeren. De organisatie onderhoudt en beheert de stations, maar werkt niet altijd mee aan de plannen van de provincie.

Vanwege de krimpregio is er weinig behoefte aan dure bedrijfspanden op het station en is het soms nodig om op een andere manier te werken aan de kwaliteit van de omgeving. De NS houdt hier te weinig rekening mee volgens de geïnterviewde bij de provincie. Boven Zwolle zou de lokale overheid mogelijk een geschiktere partij zijn om de gebieden rondom de stations te ontwikkelen.

Participatie

De provincie constateert een trend dat er steeds meer verantwoordelijkheid bij de burger wordt gelegd. Dit wordt ook ondersteund vanuit het beleid van dorps hubs en OV-hubs. Hier zijn echter ook grenzen aan, omdat het vaak op dezelfde mensen zijn die worden benaderd voor vrijwilligerswerk. De provincie hanteert deels een pragmatische en deels een normatieve invalshoek. Enerzijds omdat zij bepaalde functies in stand wil houden met behulp van participatie van burgers, anderzijds omdat zij lokale initiatieven van onderop wil ondersteunen.

Invloed op besluitvorming

De provincie is verantwoordelijk voor de concessies in het streekvervoer en de provincie heeft een rol in de toekenning van RSP-gelden. De provincie trekt daarin samen op met de gemeente Coevorden en is nauw betrokken bij de herinrichting van het stationsgebied van Coevorden.



De oude van Gent en Loos Loods biedt nu onderdak aan het bakkerscafé en de barbershop

Ondernemers

Motivatatie

De ondernemers zijn vooral gericht op het uitbaten van de (toekomstige) kansen van het gebied, maar hebben zich niet georganiseerd. In de Holwerd, het bedrijventerrein ten westen van het spoor, is een nieuw winkelcentrum gebouwd met eigen parkeergelegenheid. Het winkelgebied lijkt nu goed te functioneren en lijkt in mindere mate afhankelijk van de herinrichting van het spoor. Dichter bij het station is er een oude van Gent en Loos-loods gerenoveerd. Deze wordt sinds 2016 verhuurd aan een Bakkerscafé en een Barbershop. De locatie is nu geïsoleerd, maar de ondernemers hebben rekening gehouden met de onderdoorgang bij het spoor die de toegankelijkheid aanzienlijk moet verbeteren.

Verwachtingen t.a.v. van andere actoren

De bakkerij heeft hoge verwachtingen van de onderdoorgang. Er ontstaat dan een verbinding tussen het centrum en het nieuwe winkelcentrum en ook de parkeergelegenheid komt aan de zijde van de loods. De onderdoorgang was oorspronkelijk gepland in 2017, maar wordt waarschijnlijk pas in 2020 opgeleverd. Dit heeft grote gevolgen voor de klandizie in de omgeving. De verwachting is dat deze planning nu wel gehaald wordt.

Participatie

Voor de ondernemers is het positief als er meer reuring komt in het gebied, maar ze zijn niet georganiseerd om zelf activiteiten te ontwikkelen. Er lijkt niet een duidelijke visie op betrekken van burgers bij de ondernemers te zijn.

Invloed op besluitvorming

De ondernemers zijn in belangrijke mate afhankelijk van de besluitvorming van andere partijen over de ontwikkeling van het gebied.

Cosis (voorheen Promenscare)

Motivatatie

Cosis (voorheen Promenscare) is zorgverlener in Coevorden voor geestelijke gezondheidszorg. In totaal zijn er 11 locaties in Coevorden, waarvan twee locaties in het stationsgebied: Een beschermd wonen-project en een inloop, waar dagelijks 40 mensen komen.

Er is veel behoefte aan dagbestedingsactiviteiten, met name voor de groep cliënten met een psychische beperking. Voor mensen met een verstandelijk beperking is financiering van dagbesteding vrij goed geregeld. Voor mensen met een psychische beperking is er geen financiering voor dagbesteding. Dagbesteding in het stationsgebied zou heel interessant kunnen zijn voor deze groep. Wel is er iemand nodig die het geheel overziet en kan begeleiden. Opruimwerkzaamheden, schoonmaak, groenonderhoud en toezicht zouden geschikte activiteiten kunnen zijn voor deze doelgroep. De cliënten zijn er toe in staat en kunnen bijvoorbeeld een cursus volgen over veiligheidsvoorschriften.

Verwachtingen ten aanzien van andere actoren

Ook de gemeente toont belangstelling mensen vanuit de WMO in te zetten, maar het is tot op heden nog niet gelukt daar invulling aan te geven. Financiering is vaak een beperkende factor. In het kader van de participatiewet is het een verantwoordelijkheid van het UWV mensen aan een dagbesteding te helpen. In de praktijk is er weinig begeleiding en actieve bemiddeling van de job-coaches voor de cliënten met een psychische beperking. Er is te weinig menskracht en de risico's voor ondernemers om cliënten in dienst te nemen zijn te hoog.

Cosis staat open voor het ontwikkelen van initiatieven, maar verwacht wel financiële support van andere partijen voor uitvoering van activiteiten.

Participatie

De visie op participatie komt vooral uit de behoefte om relevante dagbesteding te vinden voor de eigen cliënten. Bemiddelen voor dagbesteding voor cliënten met een psychische beperking zit volgens

de geïnterviewde van Cosis niet formeel in het takenpakket van Cosis, maar gebeurt wel vanwege de behoefte die er is onder de cliënten. Cosis heeft in Coevorden een soort uitzendbureau opgezet dat faciliteert bij kleine klussen voor particulieren en instellingen. Zorginstellingen of particulieren die geen mogelijkheid hebben om iemand in te huren en aan bepaalde criteria voldoen, kunnen een aanvraag indienen.

Invloed op besluitvorming

Cosis is betrokken geweest bij visievorming over inrichting van het gebied, maar ziet zichzelf niet als direct belanghebbende. De GGD, het UVW en sociale zaken van de gemeente Coevorden zijn volgens Cosis invloedrijke partijen in het sociale domein die voor dit onderwerp relevant zijn.

Domesta

Domesta is de woningcorporatie in Coevorden en bezit ook woningen in de omgeving van het station. Zij zijn betrokken geweest bij de ontwikkeling van de plannen van het stationsgebied. De wijkregisseur van Domesta faciliteert sociale activiteiten van bewoners. Het stationsgebied is geen prioritaire wijk voor Domesta. We hebben binnen het kader van dit onderzoek geen mensen van Domesta kunnen spreken.

4 Casevergelijking

In dit hoofdstuk worden de drie cases van Deurne, Coevorden en Vierlingsbeek naast elkaar gelegd en vergeleken op de volgende thema's; de gebruikers van het stationsgebied, de functies van het stationsgebied, factoren die invloed hebben op de beleving van het stationsgebied, de motivatie en eigen rol van actoren in de verbetering van het stationsgebied, de verwachtingen ten aanzien van andere actoren, de visie op participatie van burgers en andere belanghebbenden, en de invloed op besluitvorming. Op basis van de casevergelijking worden in hoofdstuk 5 conclusies getrokken over de manier waarop burgerinitiatief in het beheer van stationsgebieden rondom kleine stations ondersteund en gestimuleerd kan worden.

4.1 Gebruikers stationsgebied

Het type gebruikers is afhankelijk van de grootte van het station en de aanwezige voorzieningen. Bij grotere stations is het type gebruikers gevarieerder. In Coevorden en Deurne bevinden zich ook bedrijven en winkeliers in het stationsgebied. Deze kunnen worden gezien als gebruikers van het gebied, maar zijn tegelijk ook afhankelijk van andere typen gebruikers van het stationsgebied. Hierdoor ontstaat een gedeeld belang om het stationsgebied voor deze gebruikers aantrekkelijk te maken/houden. In Deurne zijn sommige bedrijven lid van de CSD en kunnen daarmee uitdrukking geven aan dit gedeelde belang door mee te denken/werken aan de plannen van de CSD. Daarnaast onderneemt de CSD activiteiten die gericht zijn op verschillende gebruikers van het gebied. De CSD vormt daarmee een verbindende factor voor de verschillende gebruikers van het stationsgebied. Door de rol van de CSD ontstaat er ook een bredere definitie van de term 'gebruikers'. Door hun deelname aan de activiteiten van de CSD worden ook andere partijen en individuen (zoals cliënten van de GGZ) gebruiker van het stationsgebied die anderszins niet bij het gebied betrokken zouden zijn. In Vierlingsbeek en Coevorden zijn de gebruikers van het gebied niet georganiseerd. In het geval van Coevorden zijn de gebruikers in het proces van herinrichting wel geconsulteerd, maar er lijkt geen sprake te zijn van een gedeeld belang. In Vierlingsbeek worden reizigers geconsulteerd via de reguliere klanttevredenheidsonderzoeken, maar overige gebruikers niet.

4.2 Functies stationsgebied

Naarmate er meer voorzieningen aanwezig zijn, verbreedt de functie van het stationsgebied zich van knooppunt naar verblijfsgebied. Dit komt met name door de aanwezige winkels en horeca. In Deurne krijgt het stationsgebied echter ook een nieuwe functie door de activiteiten van de coöperatie. Het station in Deurne heeft ook een verbindende functie gekregen doordat het verschillende gebruikers en partijen aan elkaar verbindt. Coevorden heeft sterk potentieel vanwege de verschillende functies en activiteiten die (kunnen) plaatsvinden doordat beide zijden van het station via een onderdoorgang met elkaar worden verbonden. Een type stationscoöperatie zou in Coevorden een belangrijke rol kunnen spelen in het verbinden van verschillende belangen en doelstellingen. Ook in Vierlingsbeek zouden op kleinere schaal activiteiten ontwikkeld kunnen worden, vergelijkbaar met de activiteiten in Deurne. Initiatieven daartoe zijn al ondernomen, maar een centrale partij die zulke activiteiten zou kunnen coördineren is niet aanwezig.

4.3 Factoren beleving stationsgebied

Schaal en eigendom bepalen in sterke mate welke partijen initiatief (kunnen) nemen in het ontwikkelen en beheren van het stationsgebied. In Coevorden gaat het om een groot gebied dat om een drastische ingreep vraagt. Het initiatief ligt daar bij de gemeente om partijen bij elkaar te brengen en te werken aan een gedeelde visie. In de uitvoering van (kleinere) deelprojecten zouden bewoners en bedrijven een actieve rol kunnen spelen. Het is de vraag of de gemeente hierin het voortouw moet nemen. De gemeente wil zelf dat bewoners en bedrijven meer initiatief tonen. Hiervoor lijkt wel een stimulans nodig. Op dit moment zijn er geen initiatieven vanuit bewoners of bedrijven. Een stationscoöperatie zou een aanjager en/of aanspreekpunt voor dergelijke initiatieven kunnen zijn. De gemeente heeft tot nu toe vooral in de fysieke inrichting van het stationsgebied geïnvesteerd. Nieuwe initiatieven zouden zich meer op sociale doelstellingen kunnen richten.

Bij de kleinere stations zoals Deurne en Vierlingsbeek lijkt meer ruimte voor eigen initiatieven van burgers. Het hoeft hierbij niet alleen te gaan om individuele, kleinere activiteiten. Het kan ook gaan om langdurige, duurzame projecten waarbij burgerinitiatieven het voortouw nemen in de planvorming en uitvoering. Andere partijen kunnen hierbij aanhaken vanuit pragmatische en/of normatieve overwegingen. In Deurne heeft de CSD meerdere projecten en activiteiten ontwikkeld en speelt daarmee een duurzame rol in het aankleding en beheren van het stationsgebied. Het gaat daarbij zowel om de fysieke inrichting van het gebied als het opzetten en ondersteunen van sociale activiteiten. Een voorbeeld van dit laatste is de buurtmoestuin.

4.4 Motivatie en eigen rol in verbetering gebied

In alle casussen blijken de betrokken partijen gemotiveerd een bijdrage te leveren aan het verbeteren van het stationsgebied. Ze hebben een open houding naar burgerinitiatieven. De verwachtingen naar dergelijke initiatieven lopen echter uiteen. In de praktijk blijken de mogelijkheden om initiatieven te ondersteunen beperkt. Voor initiatieven die zich richten op de fysieke inrichting van het stationsgebied is makkelijker financiële steun te organiseren dan voor initiatieven op sociaal vlak. Voor dit laatste type initiatieven is vooral financiering uit lokale bronnen nodig.

De NS en ProRail richten zich bij alle stations vooral op hun eigen takenpakket en doelstellingen, namelijk de transfer en klanttevredenheid van reizigers. Ze staan open voor de verbetering van de stationsomgeving, maar zien hiervoor niet per se een rol voor zichzelf in het stimuleren van of ondersteunen van burgerinitiatieven. Voor de financiering van initiatieven is weinig tot geen budget beschikbaar. Dit stuit vaak op onbegrip bij de andere stakeholders.

Zowel in Vierlingsbeek als in Coevorden lijkt de gemeente bereid initiatieven financieel te ondersteunen. Er is echter geen actief beleid dergelijke initiatieven te stimuleren. In Vierlingsbeek heeft de gemeente een veel minder prominente rol in het ontwikkelen van een visie voor het stationsgebied. In Deurne zet de gemeente meer in op het actief stimuleren van initiatieven. De gemeente heeft de stationscoöperatie meerdere keren financieel ondersteund en is betrokken geweest bij de totstandkoming van activiteiten. De gemeente Deurne heeft een open houding aangenomen naar de CSD en maakt ook gebruik van de rol van CSD als maatschappelijke organisatie, die daarmee andere financieringsbronnen kan aanboren. De oprichting van CSD heeft tot initiatieven geleid, maar niet per se tot meer bewonersparticipatie.

4.5 Verwachtingen t.a.v. andere actoren

In iedere casus kijken de betrokken partijen vanuit hun eigen invalshoek naar de ontwikkelingen in het stationsgebied. Lokale partijen, zoals de gemeente en de CSD, hebben daarbij meestal een

breder kijk op het gebied dan landelijke partijen als de NS en ProRail. Ze staan meer open voor een gezamenlijk proces waarvan de uitkomsten vooraf niet vaststaan. De NS en ProRail zien wel het belang van de ontwikkelingen in het omliggende stationsgebied, maar voeren hier geen actief beleid op. Ze richten zich op de delen van het stationsgebied waarvan zij zelf eigenaar en/of beheerder zijn. Lokale partijen verwachten meer medewerking van de NS en ProRail in het ontwikkelen van het omliggende stationsgebied.

Lokaal initiatief is op de meeste plaatsen mogelijk, maar de initiatiefnemers worden meteen geconfronteerd met de kosten. Voor het opzetten en uitvoeren van individuele projecten zijn fondsen en budgetten beschikbaar. Langdurige financiering van een stationscoöperatie is moeilijker te realiseren. In Deurne dragen de leden van de CSD financieel bij.

Ook de gemeente wil graag verder met het ontwikkelen van de stationsgebieden, maar ervaren de houding van NS/ProRail als remmend. Daardoor verloopt de besluitvorming vaak langzamer dan gehoopt.

4.6 Participatie

In Vierlingsbeek en Coevorden wordt niet actief ingezet op burgerparticipatie in het ontwikkelen en beheren van het stationsgebied. Sommige partijen staan wel open voor burgerinitiatief, maar dit moet dan wel aan bepaalde randvoorwaarden voldoen. In de meeste gevallen worden burgers vooral betrokken via representatie en is van echte participatie in het besluitvormingsproces of de uitvoering geen sprake.

In Deurne vindt in het stationsgebied burgerparticipatie o.a. plaats via de CSD. Maar ook hier is sprake van representatie, doordat de CSD optreedt als vertegenwoordiger van de leden. De invloed van de leden op de plan-/ besluitvorming van de CSD moet zich echter nog verder ontwikkelen. De CSD werkt momenteel aan het meer betrekken van bewoners in de uitvoering van de plannen. In Coevorden heeft gemeente een sterke sturende rol. Er is geen overleg met een partij die bewoners of lokale ondernemers vertegenwoordigt. Een coöperatie zoals de CSD kan zou een dergelijke rol kunnen vervullen, zoals dat in Deurne gebeurt. In Coevorden lijken verschillende kansen hiervoor te liggen; er zijn voldoende lokale belangen (bijvoorbeeld bij ondernemers en maatschappelijke organisaties). Coevorden heeft veel potentieel, maar er ontbreekt iemand die verschillende partijen met elkaar kan verbinden. De blik is nu vooral op de gemeente en de ruimtelijke plannen gericht. Er is iemand nodig die de partijen bij elkaar kan brengen en hen bewust kan maken van wat ze voor elkaar kunnen betekenen.

Het opzetten van lokale initiatieven is voor de gemeente ook van belang om de eigen doelstellingen te halen (in verband met de algemene leefbaarheid maar ook in verband met financiële middelen). Beschikbaarheid van financiële middelen is niet de enige voorwaarde voor initiatief. Partijen moeten zich aan elkaar verbinden om te werken aan de minder tastbare, sociale doelstellingen. In de gemeente Deurne is Vincent Snels erg al meer op dit vlak actief op dit vlak. In Coevorden richt de betrokken ambtenaar zich vooral om de fysieke inrichting van het gebied.

In Vierlingsbeek ontbreekt een verbindende partij volledig. De vraag is of de NS en ProRail zich voldoende bewust zijn van de consequenties van het eigen handelen. Maar de omwonenden voelen zich ook (deels) eigenaar van het gebied. Er is wel interesse/belang bij omwonenden, maar het werken aan een gezamenlijke visie is iets dat de dorpsraad niet op zich wil nemen. Ook de gemeente Boxmeer is op dit vlak nauwelijks zichtbaar. Voor kleine activiteiten gaan de handen nog wel op elkaar en zijn er budgetten beschikbaar vanuit de gemeente. Dit is vergelijkbaar met de situatie in Deurne. Het is sterk de vraag of het noodzakelijk en haalbaar is om een participatief proces op te zetten. De NS en ProRail voelen zich hier niet verantwoordelijk voor (beperken zich tot hun eigen taak-/doelstelling), maar er zijn vanuit ProRail ook geluiden hoorbaar die pleiten voor een minder technocratische benadering door de organisatie. De vraag is wat deze partijen verwachten van een organisatie als de CSD.

De oprichting van de CSD heeft niet geleid tot meer participatie van bewoners in planvorming, maar wel meer in de uitvoering van ideeën. De gemeente Deurne heeft wel behoefte aan draagvlak voor de CSD om continuïteit in participatie te brengen. De CSD kan als representant in besluitvormingsprocessen van andere partijen deelnemen, maar moet daarvoor eerst meer actief inzetten leden/bewoners te betrekken in de eigen visievorming. De verantwoordelijkheid voor het stimuleren van participatie komt daarmee bij de CSD te liggen. Hoewel de activiteiten van de CSD op veel waardering kunnen rekenen, lijken inwoners van Deurne niet bijzonder gemotiveerd bij de coöperatie betrokken te raken. Direct belanghebbenden, zoals winkeliers en bedrijven in de nabijheid van het station, hebben meer interesse in de activiteiten van de coöperatie. De vraag is dan ook of de CSD kan worden gezien als representant (van inwoners en bedrijven) of als aanjager van initiatieven.

4.7 Invloed op besluitvorming

In alle casussen spelen de NS en ProRail een belangrijke rol in de besluitvorming. Hun randvoorwaarden lijken erg bepalend voor wat er mogelijk is. Er is van nature een neiging om met grotere partijen te werken waarmee ook al op andere stations wordt samengewerkt. Met deze partijen lijkt het makkelijker overeenstemming te bereiken over de kaders. De NS en ProRail spelen in de ontwikkeling van het stationsgebied echter vaak wel een cruciale rol. Vaak zijn ze eigenaar van het gebied en kunnen daarmee in sterke mate de ontwikkelingen bepalen. Volgens de gemeente Coevorden en de provincie Drenthe is de NS vaak teveel gericht op de eigen taakstelling. De NS en ProRail streven vooral naar landelijke herkenbaarheid. De visie van de provincie Drenthe strookt niet helemaal met deze aanpak. De provincies geven een lokale invulling aan het openbaar vervoer met het concept van de OV-Hubs en willen daarmee verschillende typen van lokaal vervoer beter op elkaar laten aansluiten.

In Coevorden heeft gemeente RSP-gelden beschikbaar gekregen. De provincie beheert deze gelden en delen worden door de provincie gefaciliteerd. Deze gelden zijn met name in het infrastructurele gaan zitten, niet in het sociale.

Binnen de CSD in Deurne willen de leden meer betrokken worden bij de besluitvorming en ontwikkeling van plannen. Hoewel leden niet altijd direct betrokken zijn, krijgen de gerealiseerde projecten van de CSD veel publieke waardering. Transparantie is een belangrijke voorwaarde. De CSD zet actief in op het vergroten van de transparantie, zichtbaarheid en het betrekken van leden bij de uitvoering van de plannen. Er is echter een spanningsveld tussen de zeggenschap die leden willen en wat ze zelf willen/kunnen bijdragen aan het realiseren van de plannen. Dit heeft deels ook te maken met het feit dat de meeste activiteiten tot nu toe door de initiatiefnemer van de CSD werden bedacht. Hierdoor was de meerwaarde voor andere betrokken partijen niet altijd duidelijk. Een gezamenlijk planvormingsproces zou de betrokkenheid bij en het eigenaarschap van nieuwe activiteiten kunnen vergroten.

5 Conclusies

Dit Wetenschapswinkelonderzoek is uitgevoerd om aanbevelingen te kunnen doen aan Michel Lintermans, de CSD en andere betrokken organisaties in het versterken, ondersteunen en opstarten van burgerinitiatief in het beheer van stationsgebieden van kleine stations. De centrale vraag die voor dit onderzoek is geformuleerd, luidt: *“Op welke manier kan burgerinitiatief in het beheer van stationsgebieden rondom kleine stations gestimuleerd worden?”*. Om deze vraag te kunnen beantwoorden, is een verkennend onderzoek uitgevoerd naar burgerinitiatief in het beheer van kleine stations. In dit verkennende onderzoek zijn drie kleinere stations met elkaar vergeleken; Deurne, Coevorden en Vierlingsbeek. De resultaten zijn verzameld door studenten in het kader van een ACT-opdracht en door de onderzoekers middels interviews en documentanalyse. Door een stakeholderanalyse en case-vergelijking is in kaart gebracht hoe verschillende stakeholders aankijken tegen burgerinitiatief in het beheer van stationsgebieden en hoe zij hun eigen rol daarbij zien. Daarnaast is inzicht verkregen in andere factoren die van invloed kunnen zijn op het stimuleren van burgerinitiatief.

Gebruikers en nieuwe activiteiten

Uit het onderzoek komt naar voren dat nieuwe activiteiten op en rondom het station kunnen leiden tot verbreding en verbinding van typen gebruikers. Op grotere stations is het type gebruiker vaak gevarieerder. Dit komt vooral door de aanwezige voorzieningen. De onderlinge afhankelijkheid tussen gebruikers wordt niet altijd erkend. Dit is met name zichtbaar in Coevorden waar verschillende bedrijven en ondernemers afhankelijk zijn van andere gebruikers (reizigers en passanten), maar geen onderlinge afstemming hebben. Een stationscoöperatie zou als verbindende factor kunnen fungeren. Bedrijven en ondernemers kunnen hun belangen kenbaar maken en delen. Bovendien kunnen nieuwe activiteiten leiden tot nieuwe typen gebruikers, zoals in het geval van Deurne. Hierdoor wordt het strategisch belang van het stationsgebied groter, doordat het aan de belangen en beleidsvelden van meerdere stakeholders raakt.

Verbreding van functies

Daarnaast kunnen nieuwe activiteiten in het stationsgebied leiden tot een verbreding en verbinding van functies. Naarmate er meer voorzieningen aanwezig zijn, verschuift de functie van het stationsgebied vaak van knooppunt naar verblijfsgebied. Door nieuwe activiteiten te ontplooiën, kan een nieuwe functie ontstaan, namelijk ‘verbinding’. Hiermee wordt bedoeld verbinding op sociaal en organisatorisch vlak. In Deurne is duidelijk te zien dat de activiteiten van de stationscoöperatie leidt tot een verbreding en verbinding van functies. De sociale activiteiten verbinden stakeholders op een duurzame manier aan elkaar, waardoor eveneens een gedeeld belang ontstaat. Als de verbinding van functies door de betrokken stakeholders meer als doel op zich wordt gezien, kan dit burgerinitiatief stimuleren en duurzaam versterken.

Ruimte voor initiatief

Bij kleinere stations blijkt meer ruimte te zijn voor eigen initiatief van burgers. De schaal en het eigendom van het stationsgebied blijken in belangrijke mate bepalend voor welke stakeholder initiatief neemt in het inrichten van het gebied of opzetten van activiteiten. Bij de grotere stations is het vaak de gemeente die het voortouw neemt, meestal waar het gaat om een inrichtings- en ontwerpogave. Dit betekent echter niet dat burgers buitenspel staan. Naast inspraak in de besluitvorming van de gemeente, zijn er vaak andere mogelijkheden voor burgers om deelprojecten op te starten of sociale initiatieven te ontplooiën. Het ontbreekt echter aan stimulans, ondersteuning en coördinatie, waardoor deze initiatieven niet van de grond komen. Bij kleinere stations is meer ruimte voor eigen initiatief, doordat de drempel lager is. Zo laat de CSD zien een duurzame rol te spelen in de verbetering van de beleving van het stationsgebied.

Eigen rol bij burgerinitiatieven

De meeste stakeholders staan open voor burgerinitiatieven die bijdragen aan verbeteringen in het stationsgebied, maar zien voor zichzelf meestal geen of slechts een kleine rol. Zo staan de NS en ProRail open voor burgerinitiatief, maar stimuleren dit niet actief. Ook stellen ze nauwelijks tot geen

budget beschikbaar voor initiatieven. Gemeenten staan over het algemeen zeer open voor eigen initiatief en stellen vaak ook budget beschikbaar. Vanuit Coevorden en Vierlingsbeek is er echter geen actieve stimulans of coördinatie van initiatieven. Er lijkt niet te worden ingestoken op langdurige initiatieven. In Deurne wordt door de gemeente juist wel gewerkt aan een duurzame relatie met de CSD. Burgerinitiatief wordt actief gestimuleerd en financieel ondersteund. De open houding van de gemeente draagt bij aan de bestendigheid van het initiatief, waardoor er voortdurend nieuwe activiteiten ontplooid kunnen worden.

Eigen doelstellingen versus gezamenlijke doelstellingen

Over het algemeen blijken de stakeholders veel aandacht te hebben voor hun eigen doelstellingen. Een gezamenlijke visie over hoe deze doelstellingen in onderlinge samenwerking bereikt kunnen worden, ontbreekt echter. De partijen focussen in hun interactie vooral op hun eigen kaders en doelstellingen, maar besteden weinig aandacht aan het opzetten van een gezamenlijk proces. Ook is de prioriteit die gegeven wordt aan het stationsgebied verschillend. De initiatiefnemers worden vaak in een vroeg stadium geconfronteerd met de (hoge) kosten van hun initiatief. Vanuit andere partijen is er in dit stadium vaak geen financiële steun. Bovendien krijgen initiatieven die zich richten op fysieke verbeteringen sneller steun. Sociale doelstellingen blijven meestal achter, hoewel daar weldegelijk kansen liggen.

Verbindende partij

Een verbindende partij kan burgerinitiatief stimuleren. Het is echter niet duidelijk of eenduidig wat stakeholders van participatie en/of burgerinitiatief verwachten. De ideeën hierover lopen sterk uiteen en komen zowel voort uit normatieve als pragmatische overwegingen. Beide kunnen naast elkaar bestaan en elkaar zelfs aanvullen. Daarbij is het echter wel van belang dat partijen hierover in gesprek gaan. Evenmin is duidelijk of stakeholders burgerinitiatief zien als een weg naar directe participatie van burgers of vooral representatie van burgers in hun eigen besluitvormingsprocessen. Hoewel vanuit de gemeente vaak wordt ingezet op directe participatie, zoals bijvoorbeeld in Deurne, is het de vraag of dit in de praktijk haalbaar is. Bovendien zijn partijen als de NS en ProRail meer op zoek naar partijen die groepen burgers kunnen vertegenwoordigen. In Coevorden is veel potentieel aanwezig waar het gaat om burgerinitiatief. Hier ontbreekt echter een initiërende en coördinerende partij, net als in Vierlingsbeek. In Deurne vormt de CSD wel een verbindende partij en fungeert als aanjager van initiatieven. Momenteel is hier echter vooral sprake van representatie, terwijl de gemeente op zoek is naar meer draagvlak door middel van directe participatie in de ontwikkeling van plannen. De CSD werkt hier aan en heeft inmiddels al resultaten bereikt met meer participatie in de uitvoering van plannen.

Randvoorwaarden van NS en ProRail

Ten slotte blijkt dat de randvoorwaarden voor veiligheid, kwaliteit en draagvlak de ruimte voor eigen initiatief van burgers in sterke mate bepalen. Met name de randvoorwaarden vanuit de NS en ProRail zijn in sterke mate bepalend voor wat mogelijk is in het stationsgebied. Dit leidt soms tot onbegrip bij de andere spelers. Daarbij is er wel een verschuiving zichtbaar binnen de NS en ProRail. Het landelijke beleidsperspectief van deze organisaties botst soms met de lokale visie van stationsmanagers. Dit is vooral terug te voeren op de verantwoording die deze stationsmanagers moeten afleggen binnen de eigen organisatie en de manier waarop de kwaliteit gemonitord wordt. Deze richt zich alleen op de klanttevredenheid van de reizigers op het station en niet op andere gebruikers of andere belevingsfactoren in het bredere stationsgebied. Op de (midden)lange termijn zou hier mogelijk ruimte kunnen ontstaan door aanpassingen in het beleid van de NS en ProRail. Verder zetten gemeenten vooral in op draagvlak voor initiatieven. Dit blijkt een belangrijke voorwaarde om initiatieven te ondersteunen. De casus in Deurne laat zien dat draagvlak voor burgerinitiatief niet vanzelfsprekend is, maar een voortdurende inspanning vraagt van zowel het burgerinitiatief als de betrokken stakeholders.

6 Aanbevelingen

Profilering

De Coöperatie Stationspark Deurne (CSD) heeft de ambitie om een groter landelijk platform op te richten waarmee initiatieven rondom kleine stations kunnen worden ondersteund. Een voorbeeld is Acorp in het Verenigd Koninkrijk; een landelijke organisatie waar lokale initiatieven zich bij kunnen aansluiten. Op dit moment worden activiteiten ondernomen vanuit de CSD of op persoonlijke titel. Om het initiatief verder te ontwikkelen is het raadzaam een duidelijker profiel te creëren en ook een onderscheid te maken tussen activiteiten die zijn gericht op het landelijk niveau en activiteiten die zijn gericht op het lokale niveau. De onderzoekers zien drie functies voor het platform: aanjager van lokale initiatieven, adviseur van lokale netwerken en initiator van een landelijke beweging.

Aanjager lokale initiatieven

Het landelijke platform kan een functie hebben als aanjager van kleinschalige concrete activiteiten rondom kleine stations. De CSD heeft in de loop der tijd ervaring en kennis opgedaan met het opzetten van concrete activiteiten op stations en in stationsgebieden, zoals foto's op elektriciteitshuisjes, vergroening (inzaaien of beplanten), publieke fietspomp en publieke watertap. Het is wel belangrijk dat er voldoende lokale inbedding is en dat er afspraken gemaakt worden over eigenaarschap, beheer en onderhoud.



Publieke fietspomp bij station Deurne

Adviseur voor lokale initiatieven.

Een tweede functie van het landelijke platform is een adviesrol bij het ontwikkelen van samenwerking tussen de belanghebbenden. In veel gevallen ontbreekt het aan een centrale partij die de samenwerking kan coördineren. Het platform zou daarin een belangrijke rol kunnen spelen. De stappen die het daarbij zou kunnen ondernemen zijn: 1. Stakeholders identificeren, 2. Stakeholders consulteren en eigen rol en doelen identificeren, 3. Doel van de samenwerking definiëren, 4. Afspraken maken over de samenwerking, 5. Activiteiten uitvoeren, 6. Zorgen voor goede informatievoorziening, 7. Het proces evalueren.

Voor opzetten van nieuwe samenwerkingen zou gebruik kunnen worden gemaakt het Studentenatelier. Deze groep studenten kan helpen bij het ontwikkelen van een gebiedsvisie samen met stakeholders (www.studentenatelier.nl).

Landelijk platform

Een derde functie is het agenderen van burgerinitiatieven bij stations bij landelijke spelers. Daarbij is het belangrijk te werken aan zichtbaarheid. De organisatie kan zich ook inzetten en profileren als voorvechter en drager van andere initiatieven. In een vervolgonderzoek kan het platform ervaringen met nieuwe burgerinitiatieven documenteren en onderling delen.

Onderzoek gebruikers in detail

In dit onderzoek is niet gekeken naar de gebruikers in detail. In een vervolgonderzoek zou per situatie gekeken kunnen worden naar het belang van gebruikers in het gebied en hoe verbindingen onderling gelegd kunnen worden. Hoe deze verbindingen gelegd worden, is zeer situatiespecifiek. Hoe groter het station, hoe meer gebruikers en dus hoe groter het belang van een centrale partij die het leggen van verbindingen faciliteert. Daarbij moet worden opgemerkt dat een samenwerking niet iets is dat van vandaag op morgen wordt gerealiseerd. Het heeft tijd nodig en dus ook een lange termijn visie. Om financiering te krijgen is het belangrijk om gebruikers en nieuwe gebruikers van het gebied zichtbaar te maken.

Rol vervoerders aanbestedingen

De rol van andere vervoerders, zoals bus- en lokale treinvervoerders, is in dit onderzoek niet erg zichtbaar geworden. Mogelijke oorzaak is dat er in de huidige aanbesteding van het regionaal vervoer weinig aandacht lijkt voor de OV-knooppunten. Meer betrokkenheid van vervoerders bij de stations(omgeving) zou de functionaliteit van het station als OV-knooppunt en de verbinding met de omgeving kunnen verhogen. Hier zou in de nieuwe aanbestedingsronde meer aandacht aan kunnen worden gegeven. Het landelijk platform zou dit onderwerp kunnen agenderen bij de regionale en nationale overheid. Hierbij zou aansluiting gezocht kunnen worden bij andere organisaties die zich bezighouden met burgerinitiatieven en de bereikbaarheid van het platteland, zoals de Vereniging voor Kleine Kernen en de P10-gemeenten. De wetenschapswinkel heeft hier nog twee andere onderzoeken lopen op het gebied van burgerparticipatie. (website wetenschapswinkel)

Interne drive

Bij de NS en ProRail zijn er wel aanknopingspunten voor het onderwerp, maar de interne drive om zich te richten op de bredere omgeving van het station is niet hoog. In de uitvoering heeft het voldoen aan de taakstelling de hoogste prioriteit. Binnen de organisatie hangt het sterk af van wie je spreekt. Het is wel een issue intern, maar in de uitvoering is het nog onvoldoende zichtbaar. Wat is de intrinsieke motivatie bij NS-medewerker? Vraagt deze bijvoorbeeld om budget om een initiatief te ondersteunen? Hoe doet deze dat? Intern ligt het gevoelig. Er is een beschermde omgeving nodig voor stationsmanagers die welwillend zijn naar burgerinitiatieven.

Stimuleren lokale initiatieven

Vanuit zowel normatief als pragmatisch perspectief is de noodzaak van burgerparticipatie op lange termijn steeds groter. Steden kunnen niet meer bijbouwen en de bereikbaarheid van het platteland loopt terug. In de Tweede Kamer is er meer aandacht voor de *Right to challenge* van burgers, maar in de praktijk blijkt het lastig burgerinitiatieven meer rechten te geven. De huidige wet- en regelgeving is daar nog niet op toegesneden en is vooral gericht op logistiek, techniek en veiligheid. Dit vergt een cultuuromslag bij vervoerders en beheerders van stationsgebieden. Ook gemeenten en provincies kunnen randvoorwaarden creëren om burgerinitiatieven mogelijk te maken.

7 Literatuurlijst

- Birnbaum, S. (2016). Environmental Co-governance, Legitimacy, and the Quest for Compliance: When and Why Is Stakeholder Participation Desirable? *Journal of Environmental Policy & Planning*, 18(3), 306-323. doi:10.1080/1523908X.2015.1077440
- Broekhuis, T., Buijs, J., Cheng, J., Revilla Gonzalez, U., Jakobs, T., & Oragbade, C. (2017). *Deurne railway station: a cross-sectional study on stakeholder participation; Research to improve stakeholder participation with(in) the Coöperatie Stationspark Deurne*. Student report. ACT Group 1697. Wageningen.
- Cascetta, E., & Carteni, A. (2014). The hedonic value of railways terminals. A quantitative analysis of the impact of stations quality on travellers behaviour. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 61, 41-52. doi:<https://doi.org/10.1016/j.tra.2013.12.008>
- Coöperatie Stationspark Deurne. (2018). Retrieved from <http://www.stationsparkdeurne.nl>
- Etzioni, A. (1964). Modern organizations. Foundations of modern sociology series. In: Prentice-Hall, Englewood Cliffs, NJ.
- Franzen, G. (2008). *Motivatatie: denken over drijfveren sinds Darwin*: Uitgeverij Boom.
- Gemeente Coevorden. (2013). *Gebiedsvisie Stationsomgeving Coevorden*. Coevorden Retrieved from <https://raad.coevorden.nl/Vergaderingen/Gemeenteraad-2/2013/2-juli/20:40/RSP-Spoorboog-en-Gebiedsvisie-Stationsomgeving/Gebiedsvisie-Stationsomgeving-Coevorden-jan-2013-def-sfs1.pdf>.
- Loeber, A., Mierlo, M. v., Grin, J., & Leeuwis, C. (2007). The practical value of theory: conceptualizing learning in the pursuit of sustainable development. In A. E. J. Wals (Ed.), *Social learning towards a sustainable world : principles, perspectives, and praxis* (pp. 83-97). Wageningen: Wageningen Academic.
- Mitchell, R. K., Agle, B. R., & Wood, D. J. (1997). Toward a theory of stakeholder identification and salience: Defining the principle of who and what really counts. *Academy of management review*, 22(4), 853-886.
- Reed, M. S. (2008). Stakeholder participation for environmental management: A literature review. *Biological Conservation*, 141(10), 2417-2431. doi:<https://doi.org/10.1016/j.biocon.2008.07.014>
- Reed, M. S., Graves, A., Dandy, N., Posthumus, H., Hubacek, K., Morris, J., Stringer, L. C. (2009). Who's in and why? A typology of stakeholder analysis methods for natural resource management. *Journal of environmental management*, 90(5), 1933-1949.
- Rowe, G., & Frewer, L. J. (2000). Public participation methods: a framework for evaluation. *Science, technology, & human values*, 25(1), 3-29.
- RSP. (2018). Retrieved from <http://www.rsp-projecten.nl>
- Turnhout, E., Van Bommel, S., & Aarts, N. (2010). How participation creates citizens: Participatory governance as performative practice. *Ecology and Society*, 15(4).
- Walker, D. H., Bourne, L. M., & Shelley, A. (2008). Influence, stakeholder mapping and visualization. *Construction Management and Economics*, 26(6), 645-658.
- Ye-Kyeong, S., & Hye-Jin, J. (2015). New Spatial Possibilities of Railway Station: Everyday Heritage, Enjoyable Landscape. *Procedia Engineering*, 118, 377-383. doi:<https://doi.org/10.1016/j.proeng.2015.08.437>



Wageningen University & Research
Wetenschapswinkel
Postbus 9101
6700 HB Wageningen
T (0317) 48 39 08
E wetenschapswinkel@wur.nl

www.wur.nl/wetenschapswinkel

De missie van Wageningen University & Research is 'To explore the potential of nature to improve the quality of life'. Binnen Wageningen University & Research bundelen Wageningen University en gespecialiseerde onderzoeksinstituten van Stichting Wageningen Research hun krachten om bij te dragen aan de oplossing van belangrijke vragen in het domein van gezonde voeding en leefomgeving. Met ongeveer 30 vestigingen, 5.000 medewerkers en 10.000 studenten behoort Wageningen University & Research wereldwijd tot de aansprekende kennisinstellingen binnen haar domein. De integrale benadering van de vraagstukken en de samenwerking tussen verschillende disciplines vormen het hart van de unieke Wageningen aanpak.

