

# Blauwestad: nieuw leven

*Analyse van een gebied dat aan het einde van haar functionele levensduur is*



Bachelorscriptie

Student: Miesja Oliemans

Studentnummer: S2970325

Rijksuniversiteit Groningen

Opleiding: Technische Planologie

Begeleiders: Prof. dr. E.J.M.M. Arts & R. Spijkerboer

Datum: 11-06-2018



university of  
 groningen

faculty of spatial sciences

## Colofon

### Bachelorscriptie / Technische Planologie

<b>Titel</b>	Blauwestad: nieuw leven
<b>Ondertitel</b>	Analyse van een gebied dat aan het einde van haar functionele levensduur is
<b>Plaats</b>	Scheemda
<b>Datum</b>	11 juni 2018
<b>Auteur</b>	Miesja Oliemans (S2970325)
<b>Contact</b>	Eiberhorst 11 9679 JJ Scheemda miesja.oliemans@hotmail.com
<b>Universiteit</b>	Rijksuniversiteit Groningen Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen Landleven 1 9747 AD Groningen
<b>Versie</b>	Eindversie
<b>Begeleider</b>	Prof. dr. E.J.M.M. Arts & R. Spijkerboer

*Sleutelwoorden: Blauwestad - functionele levensduur - s-curve - succesfactoren - flexibiliteit - bereikbaarheid - voorzieningenniveau - behoeftes.*

## Voorwoord

Voor u ligt de scriptie 'Blauwestad: nieuw leven - analyse van een gebied dat aan het einde van haar functionele levensduur is'. Deze scriptie is geschreven in het kader van mijn afstuderen voor mijn bachelor opleiding. Het onderzoek is verricht in opdracht van de Rijksuniversiteit Groningen binnen de opleiding Technische Planologie (Spatial Planning and Design). Er is in semester 2A en 2B aan gewerkt (februari tot en met juni).

Ik wil graag mijn begeleiders bedanken voor de ondersteuning wanneer nodig. Daarnaast wil ik de personen bedanken die mij tijdens de interviews van veel relevante informatie hebben voorzien. Ook gaat mijn dank uit naar Vereniging Bewonersbelangen Blauwestad voor het aanleveren van relevante documenten. Zonder de medewerking van al deze personen had ik dit onderzoek niet kunnen voltooien.

Na de bachelor opleiding Technische Planologie ga ik de master opleiding Economic Geography volgen aan de Rijksuniversiteit Groningen. Economic Geography gaat over economische activiteiten op bepaalde plaatsen, over economische ontwikkeling, over de verbondenheid van plaatsen en over uitdagingen en kansen gerelateerd aan locaties. Ik ben erg geïnteresseerd in gebiedsontwikkelingen, economische vraagstukken en infrastructurele netwerken, vandaar dat ik opzoek ben gegaan naar een gebied waarbinnen ik deze onderwerpen kon inpassen. Zodoende ben ik bij Blauwestad uitgekomen, een gebied in het oosten van de provincie Groningen. De aansluiting die dit onderwerp wellicht heeft met de master opleiding maakte dit voor mij een interessant bachelor project.

Ik wens u veel leesplezier toe,

Miesja Oliemans

## Samenvatting

Functionele veroudering gaat over de vraag of een object aan de wensen en eisen van de gebruikers voldoet. In het geval van Blauwestad is dit een zeer relevante vraag gebleken. Dit onderzoek richt zich op de functionele levensduur en de functionele veroudering van het gebied Blauwestad. Dit grootschalige woningbouwproject is nooit compleet ontwikkeld. Door omstandigheden zijn plannen vroegtijdig bijgesteld en zijn nieuwe visies opgesteld.

Doel van dit onderzoek is het achterhalen van de factoren die van belang zijn om tot een vernieuwde functionele levensduur te komen. Dit onderzoek zal antwoord geven op de vraag welke factoren in acht moeten worden genomen om te komen tot deze vernieuwde functionele levensduur. Door het beantwoorden van enkele deelvragen - die respectievelijk betrekking hebben op de functionele levensduur, het gebied, het netwerk en de behoeftes/wensen - zullen aspecten naar voren komen die in verband staan met de herontwikkeling. Antwoorden op de vragen zijn gevonden door observaties, analyses van (beleids)documenten en interviews met belanghebbenden.

Blauwestad heeft een aantal opvallende kenmerken, zoals de jachthavens, vislocaties en vele slaapgelegenheden. Het voorzieningenniveau van Blauwestad is echter lager dan van de omgeving. Voor vier dorpen is Blauwestad relatief lastig te bereiken. Redenen hiervoor zijn de ligging van het Oldambtmeer, de A7 en het Winschoterdiep. Een oplossing voor dit probleem is echter voorhanden. De bevolking en ondernemers uit Blauwestad willen graag meer voorzieningen, een betere ontsluiting en een betere kwaliteit van de omgeving. Het is van belang om oog te hebben voor een breed publiek en om de uitstraling van het gebied verder te ontwikkelen. Daarnaast is het van belang om mee te bewegen met de huidige tijd. Tijdens de herontwikkeling van het gebied zijn een aantal punten van belang: de omgeving, een goede ontsluiting, ontwikkelen van kleinschalige voorzieningen en het ontwikkelen van diverse woonvormen.

# Inhoudsopgave

Colofon

Voorwoord

Samenvatting

Overzicht figuren, tabellen, bijlagen	6	
1	<i>Inleiding</i>	7
	1.1 Achtergrond / probleemstelling	7
	1.2 Doelstelling	8
	1.3 Vraagstelling	8
	1.4 Leeswijzer	9
2	<i>Theoretisch kader</i>	10
	2.1 Levensduur en veroudering van projecten	10
	2.2 S-curve	11
	2.3 Succes van projecten	11
	2.4 Flexibiliteit van projecten	12
	2.5 Bereikbaarheid	12
	2.6 Conceptueel model	13
3	<i>Methodologie</i>	14
	3.1 Onderzoeksproces	14
	3.2 Data	14
	3.2.1 Interviews	15
	3.2.2 Grafentheorie	16
	3.3 Databronnen per deelvraag	16
	3.3.1 Onderzoeksmethoden per deelvraag	17
	3.4 Case	19
	3.5 Ethiek	19
4	<i>Resultaten</i>	21
	4.1 Gebiedsanalyse	21
	4.1.1 Synthese	24
	4.2 Netwerkanalyse	24
	4.2.1 Synthese	27
	4.3 Behoeftes/wensen	28
	4.3.1 Synthese	29
	4.4 Factoren t.a.v. herontwikkeling	30
5	<i>Conclusie</i>	31
6	<i>Aanbevelingen</i>	32
7	<i>Reflectie</i>	32
8	<i>Referenties</i>	33

## Overzicht figuren, tabellen en bijlagen

Figuur 1	- <i>Functionele levensduur</i>	Pag. 10
Figuur 2	- <i>Technische levensduur</i>	Pag. 10
Figuur 3	- <i>S-curve in combinatie met de systeemveranderingsfases vanuit het LTS perspectief</i>	Pag. 11
Figuur 4	- <i>Conceptueel model</i>	Pag. 13
Figuur 5	- <i>Onderzoeksproces: fases en stappen</i>	Pag. 14
Figuur 6	- <i>Locatie Havenkwartier</i>	Pag. 18
Figuur 7	- <i>Ligging Blauwestad</i>	Pag. 19
Figuur 8	- <i>Blauwestad met omliggende dorpen</i>	Pag. 21
Figuur 9a	- <i>Het Riet</i>	Pag. 21
Figuur 9b	- <i>De Wei</i>	Pag. 21
Figuur 9c	- <i>Het Havenkwartier</i>	Pag. 21
Figuur 9d	- <i>Het Park</i>	Pag. 21
Figuur 9e	- <i>Het Wold</i>	Pag. 21
Figuur 10	- <i>Overzichtskaart Blauwestad + legenda</i>	Pag. 22
Figuur 11a	- <i>Voorzieningen in Scheemda</i>	Pag. 23
Figuur 11b	- <i>Voorzieningen in Heiligerlee</i>	Pag. 23
Figuur 11c	- <i>Voorzieningen in Winschoten</i>	Pag. 23
Figuur 11d	- <i>Voorzieningen in Beerta</i>	Pag. 23
Figuur 11e	- <i>Voorzieningen in Finsterwolde</i>	Pag. 23
Figuur 11f	- <i>Voorzieningen in Oostwold</i>	Pag. 23
Figuur 11g	- <i>Voorzieningen in Midwolda</i>	Pag. 23
Figuur 11h	- <i>Legenda behorende bij figuren 11a t/m 11g</i>	Pag. 23
Figuur 12	- <i>Blauwestad en Oldambtmeer omringt door andere dorpen</i>	Pag. 24
Figuur 13a	- <i>Graaf: hemelsbrede afstanden (in km)</i>	Pag. 25
Figuur 13b	- <i>Graaf: afstanden over de weg (in km)</i>	Pag. 25
Figuur 14	- <i>Routes naar het Havenkwartier vanuit Scheemda, Heiligerlee, Winschoten en Midwolda</i>	Pag. 26
Figuur 15	- <i>Locatie Blauwe Loper</i>	Pag. 27
Figuur 16	- <i>Graaf vóór en na inpassing van de Blauwe Loper</i>	Pag. 27
Tabel 1	- <i>Informatie interview 1</i>	Pag. 15
Tabel 2	- <i>Informatie interview 2</i>	Pag. 15
Tabel 3	- <i>Informatie interview 3</i>	Pag. 15
Tabel 4	- <i>Databronnen per deelvraag</i>	Pag. 16
Tabel 5	- <i>Centrale punten binnen de dorpen</i>	Pag. 18
Tabel 6a	- <i>Afstandenmatrix: hemelsbrede afstanden (in km)</i>	Pag. 25
Tabel 6b	- <i>Afstandenmatrix: afstanden over de weg (in km)</i>	Pag. 25
Tabel 7	- <i>Afstanden tot Blauwestad (in km) en quotiënten</i>	Pag. 25
Bijlage 1a	- <i>Semigestructureerd interview 13/04</i>	
Bijlage 1b	- <i>Semigestructureerd interview 09/05</i>	
Bijlage 1c	- <i>Semigestructureerd interview 17/05</i>	
Bijlage 2	- <i>Workflow inclusief coördinaten</i>	

Alle figuren en tabellen zijn zelf geproduceerd.

# 1. Inleiding

Dit hoofdstuk geeft de achtergrond en de relevantie van het onderwerp van deze scriptie weer (1.1). Vanuit de probleemstelling komen de doelstelling en vraagstelling naar voren (1.2 en 1.3). De probleemstelling, doelstelling en vraagstelling vormen tezamen het beginpunt van dit onderzoek. Paragraaf 1.4 geeft een overzicht van de verdere opbouw van deze scriptie.

---

## 1.1 Achtergrond / probleemstelling

Blauwestad is een nieuwbouwdorp dat is opgericht vanuit de doelstelling om bij te dragen aan het verbeteren van de sociaaleconomische situatie van oost-Groningen en de leefbaarheid van de gemeente Oldambt (Projectbureau Blauwestad, 2015). Vrijwel meteen na oprichting stagneerde het project. Dit is mede te wijten aan de crisis die rond 2007 aanving (EenVandaag, 2017). Deze crisis is aanleiding geweest tot het terugtrekken van grote partijen, waardoor de provincie in het gat is gesprongen om het gebied te redden (Interview: hoofd Projectbureau Blauwestad). Blauwestad staat bekend als een planologische misser en de woningbouwontwikkeling liep niet zoals voorspeld; in 2013 werd zelfs geen enkele kavel verkocht (Projectbureau Blauwestad, 2015). Volgens het hoofd van Projectbureau Blauwestad is er pas sinds 2016 weer voortuitgang in de woningverkoop (Interview: hoofd Projectbureau Blauwestad). Tussen 2016 en 2018 zijn zelfs 80 kavels verkocht tegenover 200 verkochte kavels in de tien jaar daarvoor.

De technische levensduur van projecten heeft te maken met de kwaliteit van het object. De functionele levensduur is echter de periode waarin het aan de wensen en eisen van gebruikers voldoet (Rijkswaterstaat, 2014; Senternovem, 2009). Bernardini et al. (2014) stellen dat een object functioneel verouderd is wanneer het niet meer in staat is haar functie voldoende goed uit te voeren. Aangezien Blauwestad nog geen twee decennia bestaat, gaat het om puur functionele veroudering. Blauwestad is aan het einde van haar functionele levensduur; het gebied voldoet niet aan de wensen en eisen van de gebruikers (Bernardini, 2014). Het project bleek minder goed te aarden dan van tevoren werd voorspeld.

Verschillende factoren bepalen de mate van succes van projecten (Pinto & Prescott, 1988; De Wit, 1988; Belassi & Tukel, 1996; Westerveld, 2003; Beleiu et al., 2015). Succesfactoren die relevant zijn voor de functionele levensduur van projecten zijn onder andere communicatie en overleg met betrokken partijen, acceptatie van belanghebbenden en het kunnen omgaan met problemen. Omdat communicatie en overleg belangrijk zijn om wensen te achterhalen, worden de behoeftes en wensen van zowel de bevolking als de overheidsinstanties onderzocht. Dit geeft inzicht in wat diverse actoren willen. Bepaalde succesfactoren zijn belangrijker tijdens bepaalde fases in het proces. Deze fases worden weergegeven in een s-curve waarbij vier fases zijn te onderscheiden: oprichting, uitbreiding, volwassenheid en vernieuwing. Deze stappen worden ook door Willems et al. (2016) vanuit het Large Technical System (LTS) perspectief benadrukt. Vanuit het LTS perspectief worden deze stappen als systeemveranderingen gezien, terwijl het bij projecten werkelijk fases zijn die worden doorlopen. Blauwestad heeft nooit een snelle ontwikkeling meegemaakt en heeft de fase van volwassenheid dus nooit bereikt. De cyclus van de s-curve is niet in zijn geheel doorlopen en het project was in een vervroegd stadium toe aan een herontwikkeling. Uit verschillende documenten blijkt dat de plannen voor Blauwestad vroegtijdig moesten worden bijgesteld aan de huidige marktontwikkelingen (Provincie Groningen, z.d.; Werkgroep Ontwikkelingsvisie Blauwestad, 2010).

De flexibiliteit van projecten is gerelateerd aan de functionele levensduur en vloeit voort uit de succesfactor 'omgaan met problemen'. Volgens Collins (2015) is flexibiliteit noodzakelijk om gestelde doelen te bereiken. Het doel van Blauwestad was om binnen tien jaar het hele gebied rond te maken (Interview hoofd Projectbureau Blauwestad). Dit doel is niet behaald, waardoor nieuwe plannen moesten worden ontwikkeld. Een flexibele houding is nodig gebleken om een herontwikkeling mogelijk te maken.

Bereikbaarheid is een cruciaal aspect voor het functioneren van de samenleving (Planbureau voor de Leefomgeving, 2014). Binnen dit onderzoek wordt specifiek gekeken naar de bereikbaarheid per fiets. Nederland is een land dat qua fietsgebruik voorloopt op de rest van de wereld. Het aandeel fietsverplaatsingen binnen het totaal aan verplaatsingen ligt op ongeveer 25% en ligt daarmee aanzienlijk hoger dan in andere landen (Martens, 2007; Pucher & Buehler, 2012; Harms et al., 2014). In minder verstedelijkte gebieden gaat 47% van de personen die naar school gaat, op de fiets. Wanneer men naar het werk gaat, gaat winkelen of zijn vrije tijd besteedt, gaat respectievelijk 23%, 28% en 25% van de personen op de fiets (Harms et al., 2014). Uit het Beleidsplan Recreatie, Toerisme en Evenementen (2011) blijkt dat ruim de helft van de bezoekers van Blauwestad uit de regio komt en dat fietsen met 28% één van de belangrijkste activiteiten in het gebied is (Gemeente Oldambt, 2011). Op basis van deze bevindingen is het een logische keus om het fietsnetwerk te analyseren.

Zowel de infrastructuur als de ruimtelijke structuur bepalen de mate van bereikbaarheid (Planbureau voor de Leefomgeving, 2014). Omdat de infrastructuur betrekking heeft op het netwerk en de ruimtelijke structuur op het gebied als geheel, worden zowel het netwerk als het gebied geanalyseerd binnen dit onderzoek. Het is noodzakelijk om te weten hoe het huidige netwerk eruit ziet, waar Blauwestad ligt ten opzichte van haar omgeving, waar de voorzieningen gelokaliseerd zijn en welke rol Blauwestad speelt binnen het gebied.

De maatschappelijke relevantie van dit onderzoek houdt verband met problemen die bewoners, bezoekers en instellingen ondervinden in Blauwestad. De bereikbaarheid van het gebied is daar een voorbeeld van. Bij herontwikkelingen is het van belang om bestaande problemen op te lossen. Hierbij is flexibiliteit een noodzakelijk goed. De wetenschappelijke relevantie van dit onderzoek is gelegen in het feit dat wetenschappelijke literatuur er grotendeels vanuit gaat dat de s-curve altijd in zijn geheel wordt doorlopen. Maar wat als dit niet gebeurt en een project vroegtijdig stagneert? Blauwestad wijkt af van de normale gang van zaken en is planologisch gezien daarom erg interessant. Door het gebruik van diverse wetenschappelijk onderbouwde concepten wordt inzicht verkregen in factoren die in acht moeten worden genomen om een functioneel verouderd gebied als Blauwestad te herontwikkelen.

## 1.2 Doelstelling

Doel van het onderzoek is het achterhalen van de factoren die van belang zijn om tot een vernieuwde functionele levensduur te komen voor een functioneel verouderd gebied als Blauwestad. Daarnaast is een bijkomend doel om aanbevelingen te doen die kunnen zorgen voor een vernieuwde functionele levensduur van projecten in het algemeen. In de vorige paragraaf is reeds beargumenteerd waarom welke aspecten worden onderzocht. De functionele levensduur is het onderliggende thema van dit onderzoek. De gebiedsanalyse en netwerkanalyse zijn beide van belang om de bereikbaarheid te onderzoeken. Omdat de succesfactoren communicatie en overleg met actoren zorgen voor inzicht in de wensen en behoeftes van deze actoren, worden ook deze aspecten nauwkeurig onderzocht. Vanuit de kenmerken, het fietsnetwerk en de behoeftes/wensen komen aspecten naar voren die kunnen zorgen voor een optimale ontwikkeling van het gebied.

## 1.3 Vraagstelling

De hoofdvraag luidt als volgt: *“Welke factoren moeten in acht worden genomen om te komen tot een vernieuwde functionele levensduur voor een functioneel verouderd gebied?”*.

Verskillende deelvragen zijn opgesteld die gestructureerd tot de beantwoording van de hoofdvraag zullen leiden:

1. *Welke aspecten van het begrip functionele levensduur zijn relevant voor Blauwestad?*
2. *Welke kenmerken en voorzieningen zijn te herkennen in en rondom Blauwestad?* (gebiedsanalyse)
3. *Hoe ziet het huidige fietsnetwerk in en rondom Blauwestad eruit?* (netwerkanalyse)
4. *Welke behoeftes en/of wensen zijn er vanuit de gemeentelijke bevolking en vanuit de overheidsinstanties waaraan Blauwestad invulling kan geven?* (behoeftes/wensen)
5. *Welke aspecten op het niveau van het gebied, het netwerk en de behoeftes/wensen spelen een rol bij de herontwikkeling van Blauwestad?* (factoren t.a.v. herontwikkeling)



## 1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt het theoretisch kader uitgewerkt. De diverse concepten die ten grondslag liggen aan dit onderzoek worden beschreven. Daarnaast wordt het conceptueel model weergegeven. In hoofdstuk 3 wordt de methodologie van het onderzoek beschreven. De type data en onderzoeksmethoden worden uitgelicht en nadere informatie wordt gegeven over het onderzoeksproces en de case; Blauwestad. Daarnaast worden de ethische overwegingen binnen dit onderzoek benoemd. In hoofdstuk 4 worden de resultaten uitgewerkt. De deelvragen worden elk in een aparte paragraaf belicht. In hoofdstuk 5, 6 en 7 worden de conclusies getrokken, de hoofdvraag beantwoord, aanbevelingen gedaan, gereflecteerd op het onderzoek en suggesties gedaan voor eventueel vervolgonderzoek.

## 2. Theoretisch kader

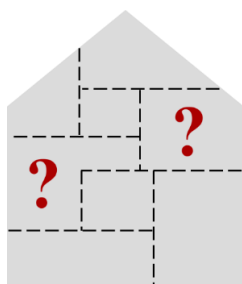
Dit hoofdstuk belicht de diverse theorieën en concepten die voortvloeien uit de probleemstelling. Allereerst wordt het overkoepelende thema van dit onderzoek uitgelicht; de levensduur en veroudering van projecten (2.1). De s-curve met haar verschillende fases is het volgende concept dat wordt uitgewerkt (2.2). Andere concepten die in dit hoofdstuk worden belicht zijn: succesfactoren, flexibiliteit en bereikbaarheid (2.3, 2.4 en 2.5) Deze concepten hebben allen een verband met de functionele levensduur/veroudering van projecten. Het theoretisch kader is voor een groot deel gevormd op basis van wetenschappelijke literatuur, dit geeft een stevige basis om de theorieën en concepten toe te passen binnen het onderzoek. De eerdergenoemde deelvragen komen voort uit deze theorieën en concepten. Ook wordt in dit hoofdstuk het conceptueel model inclusief toelichting weergegeven (2.6).

### 2.1 Levensduur en veroudering van projecten

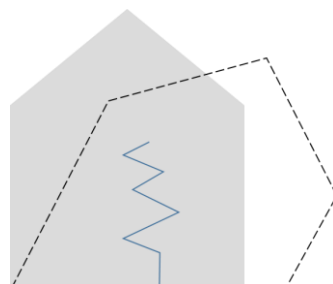
Bernardini et al. (2014) beschrijven dat projecten een technische en een functionele levensduur hebben. De technische levensduur heeft te maken met het type constructie, het jaar van constructie en de geografische locatie (Bernardini et al., 2014). De technische levensduur hangt samen met de structurele veroudering van een project. Dit is de achteruitgang van de kwaliteit als gevolg van het gebruik over het algemeen, de werking van weerslelementen en als gevolg van aantasting door verschillende factoren (Korteweg, 2002). Het gaat enkel om de kwaliteit van het object. Wanneer de technische levensduur van een object is verstreken, functioneert het niet meer naar behoren.

De functionele levensduur, daarentegen, is de periode waarin het object aan de wensen en eisen van de gebruikers voldoet (Rijkswaterstaat, 2014; SenterNovem, 2009). Het gaat over de vraag of een object in staat is om zijn functie voldoende goed uit te voeren (Bernardini et al., 2014). Wanneer een object niet langer aan de functionele vereisten kan voldoen, verliest het zijn dienstbaarheid (Kallen et al., z.d.). De functionele levensduur is gerelateerd aan het begrip functionele veroudering: het minder bruikbaar worden voor de functie waarvoor een bepaald gebied oorspronkelijk is ontworpen (Korteweg, 2002). Het gaat om de spanning tussen de aantrekkelijkheid en de bruikbaarheid (Korteweg, 2002). Op een bepaald moment ontstaat een spanningsveld tussen de veranderende omstandigheden en de beperkte mogelijkheden om hier snel op in te spelen (Paesschen, 2011). Volgens Architecten van Mourik bv (2009) kan de functionele levensduur worden verlengd door bepaalde aspecten binnen een project aan te passen aan de veranderde wensen en eisen en flexibel te zijn in de aanpak.

Meerdere bronnen benoemen dat de functionele levensduur vrijwel altijd eerder wordt bereikt dan de technische levensduur (Architecten van Mourik bv, 2009; Paesschen, 2011; SenterNovem, 2009). Zowel Paesschen (2011) als SenterNovem (2009) belichten dat dit te maken heeft met het feit dat de maatschappij en de wensen van gebruikers dynamisch zijn en continu veranderen. Figuur 1 en 2 geven weer wat wordt bedoeld met de functionele en technische levensduur. Wanneer over functionele of technische levensduren wordt gesproken, gaat het vaak over gebouwen, bruggen, wegen en dergelijken. Een bepaalde levensduur is echter niet alleen toepasbaar op civiel technische constructies, maar ook op leefgebieden zoals Blauwestad. Dit onderzoek richt zich op de functionele veroudering van Blauwestad, omdat van technische veroudering geen sprake is.



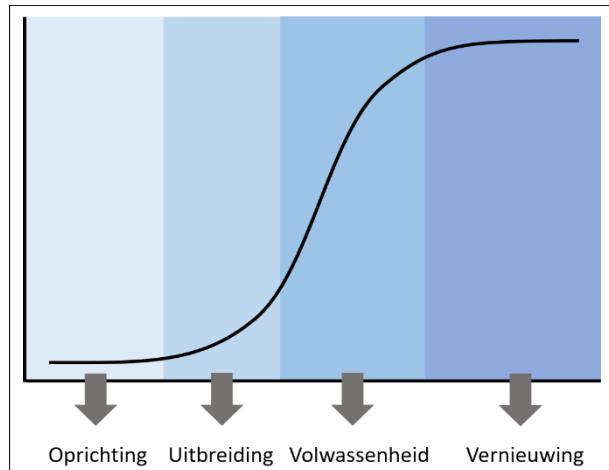
*Figuur 1 - Functionele levensduur*



*Figuur 2 - Technische levensduur*

## 2.2 S-curve

Large Technical Systems (LTS) doorlopen een proces van vier fases: oprichting, uitbreiding, volwassenheid en vernieuwing (Willems et al., 2016). Het gaat hierbij om systemen die co-evalueren (systeemveranderingen). Aan het LTS-perspectief kan het begrip s-curve worden gekoppeld. Hoewel het bij de s-curve benadering gaat om verschillende fases die projecten doorlopen en het dus geen één op één gelijkenis is met de systeemveranderingsfases van het LTS-perspectief, is er wel degelijk een overeenkomst tussen beide benaderingen. Zo worden bij beide benaderingen stadia onderschreden die aangeven in welke toestand een systeem of project zich bevindt. Deze fases hebben in de literatuur diverse benamingen. Lundin & Soderholm (1995) benoemen bijvoorbeeld de fases van concept, ontwikkeling, uitvoering en beëindiging. Door de overeenkomst tussen beide benaderingen, kunnen de verschillende systeemveranderingsfases uiteen worden gezet op een s-curve (figuur 3). Deze s-curve kan dienen als hulpmiddel bij de controle van projecten; het kan helpen om een goed beeld te krijgen van de vordering van een project (San Cristóbal, 2017). Een s-curve laat zien dat na de oprichting van een project groei ontstaat. Vaak ontstaat daarna een snelle ontwikkeling waarna deze groei afvlakt en uiteindelijk stagneert. De stagnatie kan in verband worden gebracht met de functionele veroudering van een gebied. Wanneer vervroegde stagnatie optreedt door het niet voldoen aan de wensen en eisen van gebruikers, ontwikkelt het project zich niet naar behoren en blijft het project stilstaan tussen de fases van uitbreiding en volwassenheid. Het is op dat moment tijd voor een vervroegde herontwikkeling waarbij flexibiliteit geboden is.



Figuur 3 - S-curve in combinatie met de systeemveranderingsfases vanuit het LTS perspectief

## 2.3 Succes van projecten

Afgelopen drie decennia hebben meerdere wetenschappers gesteld dat er cruciale factoren bestaan die nodig zijn om een project tot een succes te brengen (Pinto & Prescott, 1988; De Wit, 1988; Belassi & Tukel, 1996; Westerveld, 2003; Beleiu et al., 2015). Veelgenoemde succesfactoren zijn: een duidelijk doel, communicatie en overleg met betrokken partijen, functionaliteit, acceptatie door belanghebbenden en het kunnen omgaan met problemen (Pinto & Prescott, 1988; De Wit, 1988; Westerveld, 2003; Beleiu et al., 2015). Westerveld (2003) benadrukt het belang van de tevredenheid van belanghebbenden. Wanneer belanghebbenden niet tevreden zijn of hun acceptatie verminderd - en het project dus niet meer aan de wensen en eisen voldoet - raakt een project eerder functioneel verouderd. Volgens Beleiu et al. (2015) krijgen projecten een positieve invloed wanneer de mate van tevredenheid van belanghebbenden toeneemt en wanneer de communicatie en het overleg met belanghebbenden verbetert.

Ook tussen de s-curve die in paragraaf 2.2 is belicht en de succesfactoren bestaat een verband. Pinto & Prescott (1988) belichten dat de levenscyclus van projecten (de s-curve) helpt bij het verduidelijken van de redenen waarom bepaalde factoren belangrijker zijn op specifieke tijdstippen. In de eerste twee fases worden het doel, het overleg met belanghebbenden en ondersteuning van het management als belangrijke factoren beschouwd. In de derde fase gaat het om factoren als probleemoplossing, overleg met belanghebbenden, controle en communicatie. In fase vier gaat het veelal om de acceptatie van en het overleg met belanghebbenden. Omdat Blauwestad op dit moment in een fase van stagnatie zit, moet het in een fase van ontwikkeling komen. Hierbij is het oplossen van problemen en het hebben van overleg en communicatie met belanghebbenden belangrijk.

## 2.4 Flexibiliteit van projecten

De succesfactor 'omgaan met problemen' houdt verband met de flexibiliteit van projecten. Flexibiliteit wordt ook wel gezien als het aanpassingsvermogen of de robuustheid van een project (Olsson, 2006). Wanneer de mate van flexibiliteit vergroot, zullen problemen gemakkelijker kunnen worden opgelost. Door diverse bronnen wordt flexibiliteit binnen projecten als noodzakelijk geacht om doelen te bereiken en om om te gaan met onzekerheden (Olsson, 2006; Collins, 2015). Collins (2015) stelt dat onzekerheid een gegeven is en dat het onmogelijk is om te anticiperen op alles wat er tijdens een project kan gebeuren. Een groot aanpassingsvermogen van projecten is vooral gewenst wanneer projecten in een fase van stagnatie verkeren. Wanneer een fase van stagnatie is bereikt, moet men flexibel zijn om zodoende problemen op te lossen (Olsson, 2006; Architecten van Mourik bv, 2009; Collins, 2015).

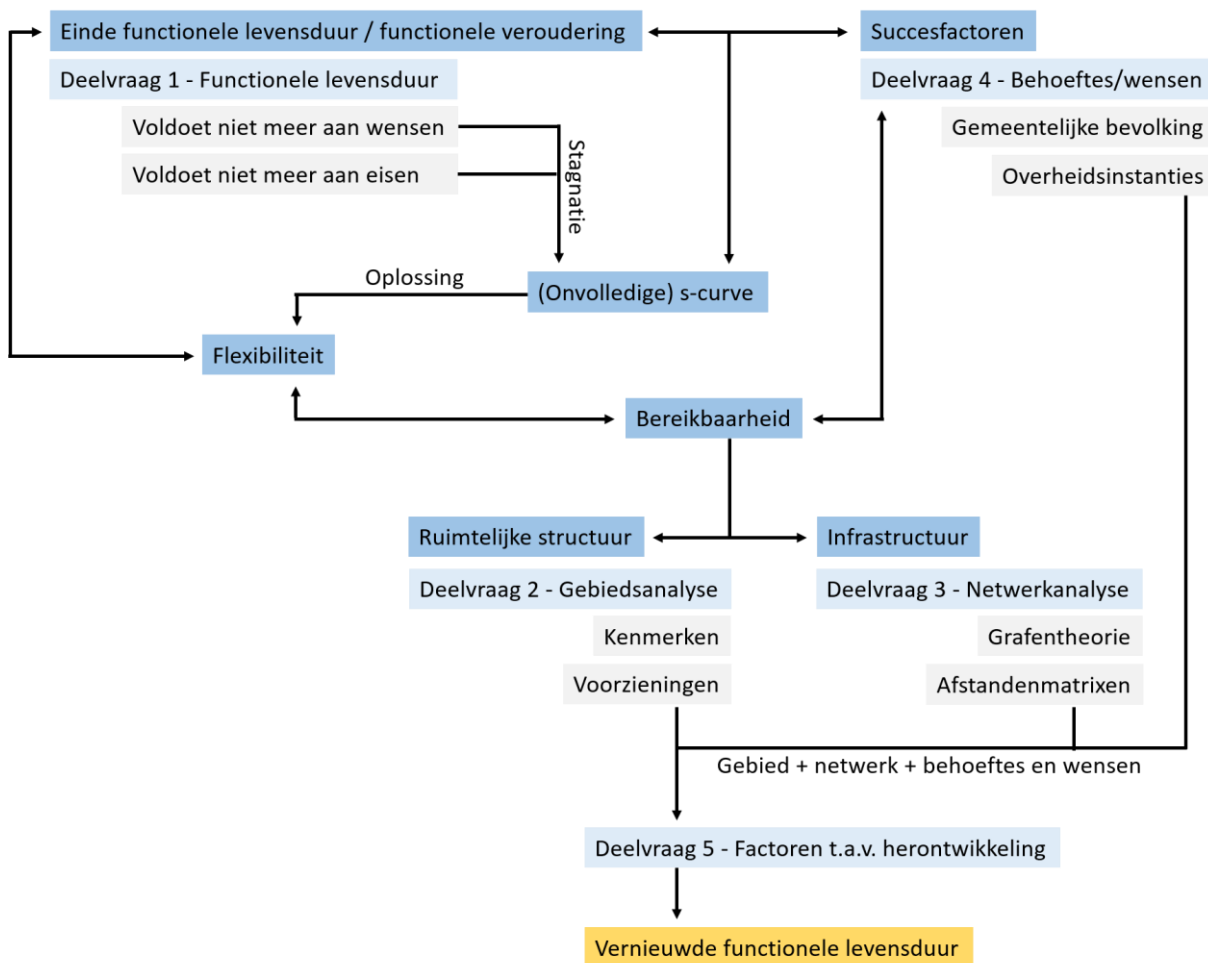
## 2.5 Bereikbaarheid

Voor het functioneren van de samenleving is bereikbaarheid van vitaal belang (Planbureau voor de Leefomgeving, 2014). Bereikbaarheid van gebieden wordt als voorwaarde voor groei gezien (TNO, 1993). Het artikel van Geurs et al. (2004) brengt verschillende definities van bereikbaarheid naar voren: 'het potentieel van mogelijkheden voor interactie', 'het gemak waarmee elke activiteit kan worden bereikt vanaf een locatie door het gebruik van een bepaald transportsysteem' en 'de vrijheid van individuen om te beslissen of ze wel of niet deelnemen aan verschillende activiteiten'. Vier componenten van bereikbaarheid worden geïdentificeerd: landgebruikscomponent, vervoerscomponent, tijdelijke component en individuele component (Geurs et al, 2004). De landgebruikscomponent gaat over de hoeveelheid, kwaliteit en ruimtelijke spreiding van het aanbod (werk/winkels/faciliteiten) en de vraag naar dit aanbod. De vervoerscomponent gaat over het vervoerssysteem uitgedrukt in tijd, kosten en moeite (Geurs et al., 2004). Ook het Planbureau voor de Leefomgeving (2014) stelt dat de afstemming tussen verschillende aspecten zorgt voor een goede bereikbaarheid. Zij benoemen dat niet alleen de infrastructuur van belang is, maar ook de ruimtelijke structuur.

Zowel Geurs et al. (2004) en Planbureau voor de Leefomgeving (2014) stellen dat bereikbaarheid uit meerdere factoren bestaat; landgebruikscomponent/vervoerscomponent/tijdelijke component/individuele component en infrastructuur/ruimtelijke structuur. Dit is de reden dat zowel het netwerk (infrastructuur) als het gebied (ruimtelijke structuur) binnen dit onderzoek wordt geanalyseerd. Om de bereikbaarheid goed in kaart te brengen, zijn beide factoren van belang.

## 2.6 Conceptueel model

Het conceptueel model dat wordt weergegeven in figuur 4 laat de verdeling van concepten met hun onderlinge relaties zien. In hoofdstuk 1 werd al benoemd wat de relevantie van dit onderzoek is en waarom voor bepaalde deelvragen is gekozen. In hoofdstuk 2 werd de theoretische basis voor deze keuzes uitgewerkt. De functionele levensduur en functionele veroudering zijn de overkoepelende thema's die constant terugkeren. Deze concepten hebben een directe relatie met de s-curve, succesfactoren en flexibiliteit. Wanneer projecten stagneren tussen de tweede en derde fase van de s-curve (wat het geval is bij Blauwestad) is er een grote kans dat het project niet voldoet aan de wensen en eisen van gebruikers. Het is op dat moment tijd voor een herontwikkeling waarbij flexibiliteit een noodzakelijk aspect is. Architecten van Mourik bv (2009) stellen zelfs dat door een flexibelere aanpak de functionele levensduur kan worden verlengd. Wanneer de succesfactoren 'tevredenheid' en 'acceptatie van belanghebbenden' niet aanwezig zijn, voldoet het project niet aan de wensen en eisen en raakt het eerder functioneel verouderd. De relatie tussen de succesfactoren en de s-curve bestaat uit het feit dat bepaalde factoren belangrijker zijn op specifieke tijdstippen binnen de cyclus (Pinto & Prescott, 1988). Het concept bereikbaarheid vloeit voort uit de succesfactor 'omgaan met problemen' in combinatie met flexibiliteit. Wanneer problemen zich voordoen, is het belangrijk om deze op te lossen door middel van een flexibele aanpak (Olsson, 2006; Architecten van Mourik bv, 2009; Collins, 2015). In dit onderzoek wordt het bereikbaarheidsprobleem in kaart gebracht vanuit een tweeledige benadering: het gebied en het netwerk. Deelvragen 2, 3 en 4 leiden uiteindelijk tot deelvraag 5 die gaat over de aspecten die per niveau een rol spelen op het gebied van de herontwikkeling. Deze aspecten leiden uiteindelijk tot de beantwoording van de centrale vraag welke factoren in acht moeten worden genomen om te komen tot een vernieuwde functionele levensduur voor Blauwestad.



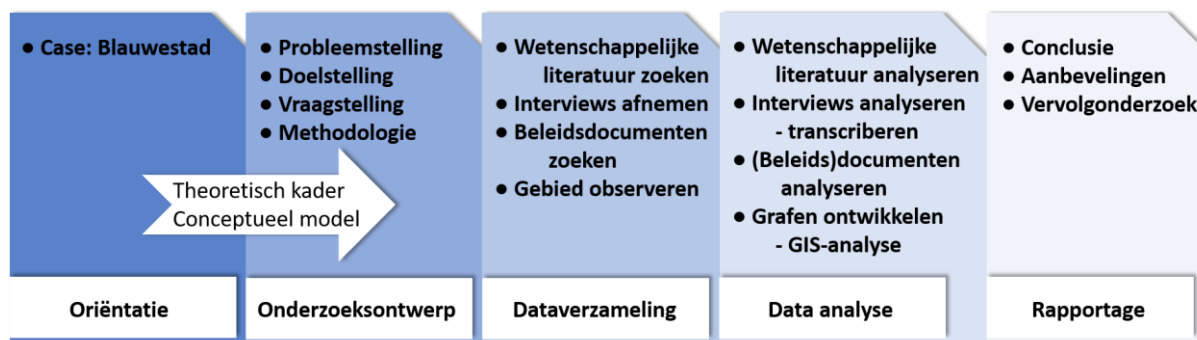
Figuur 4 - Conceptueel model

## 3. Methodologie

Dit hoofdstuk belicht de gemaakte keuzes wat betreft het onderzoek. Het onderzoeksproces met de bijbehorende fases en stappen wordt in figuur 2 beschreven (3.1). De gebruikte types data worden uitgelicht; kwalitatieve, kwantitatieve, primaire en secundaire data (3.2). Paragrafen 3.2.1 en 3.2.2 gaan dieper in op twee gebruikte onderzoeksmethoden: interviews en grafentheorie. Per deelvraag wordt specifiek uitgewerkt welke databronnen en onderzoeksmethoden zijn gebruikt (3.3). De case wordt uiteengezet, waardoor een helder beeld ontstaat van de onderzoekseenheid (3.4). Als laatst komen de ethische overwegingen aan de orde (3.5).

### 3.1 Onderzoeksproces

Dit onderzoek is te verdelen in verschillende fases en stappen. Figuur 5 geeft schematisch het onderzoeksproces weer. Het laat zien welke fases zijn doorlopen en welke stappen binnen deze fases zijn gezet.



Figuur 5 - Onderzoeksproces: fases en stappen

### 3.2 Data

Binnen dit onderzoek wordt een mixed-method benadering gehanteerd. Dit houdt in dat zowel kwalitatieve als kwantitatieve data wordt verzameld (Zohrabi, 2013). Puur kwalitatief onderzoek wordt gezien als verkennend, ongestructureerd en open. Puur kwantitatief onderzoek wordt daarentegen gezien als bevestigend, gestructureerd en gesloten (Tashakkori & Teddlie, 2003). Kwalitatieve data bestaat vaak uit woorden, symbolen en afbeeldingen, terwijl kwantitatieve data vrijwel altijd uit getallen bestaat (Neuman, 2007). Door verschillende dataverzamelmethode te gebruiken, wordt de data op elkaar aangevuld en wordt daarmee de validiteit en betrouwbaarheid van de data vergroot (Zohrabi, 2013). De verschillende soorten data zorgen voor een holistisch begrip van het object van studie (Saks & Allsop, 2007).

De kwalitatieve dataverzamelmethode zijn toegepast bij het beantwoorden van deelvraag 2 en deelvraag 3. Het gaat om meerdere semigestructureerde interviews met belanghebbenden, het analyseren van relevante literatuur en het doen van observaties tijdens een rondgang in het gebied (zie paragraaf 3.2.1 voor nadere informatie over de interviews). De semigestructureerde interviews en de observaties hebben beide een sterke betrokkenheid van de onderzoeker tot de onderzoekseenheid (Axinn & Pearce, 2006). De kwantitatieve data vloeit voort uit de modelmatige grafen en afstandenmatrixen die zijn geproduceerd. Dit is gedaan met behulp van de grafentheorie (zie paragraaf 3.2.2 voor nadere informatie over de grafentheorie).

Zowel primaire als secundaire data is verzameld. Veel benodigde gegevens zijn niet eerder verzameld of vastgelegd, waardoor het noodzakelijk was om zelf interviews af te nemen en observaties te doen. De secundaire data bestaat uit de diverse (beleids)documenten die zijn geanalyseerd:

- » Beleidsplan Recreatie, Toerisme en Evenementen (2011);
- » Blauwestad aanpak 2015: zichtbaarheid van kwaliteit (2015);
- » Blauwestad in het Oldambt: ontwikkelingsvisie (2010);
- » Brochure 'Iedereen kan zo wonen' (2017);
- » Resultaten enquête en ideeën bewoners en ondernemers, voor de ontwikkelingsvisie Blauwestad (2010);
- » Resultaten enquête Blauwestad (2018).

### 3.2.1 Interviews

Om aanvullende informatie te verkrijgen over de behoeftes, wensen, plannen en andere relevante aspecten rondom Blauwestad zijn semigestructureerde interviews gehouden met relevante actoren. Semigestructureerde interviews hebben een vooraf bepaalde volgorde, maar bieden wel flexibiliteit tijdens het interview zelf (Clifford et al., 2010; Axinn & Pearce, 2006). Er is ruimte om nadere vragen te stellen, die niet vooraf waren opgesteld. In bijlages 1a, 1b en 1c zijn de semigestructureerde interviews te vinden. Er zijn een aantal voordelen van het houden van interviews. Zo levert het diepgaande informatie op en meet het op een deugdelijke wijze de houding van de geïnterviewde ten opzichte van een bepaald onderwerp. Het is hierbij wel van belang om in te zien dat het afnemen, het transcriberen en het coderen van interviews erg tijdrovend is (Zohrabi, 2013; Axinn & Pearce, 2006).

Omdat veel relevante informatie uit beleidsdocumenten en enquêteonderzoeken is gehaald en daarnaast in dit onderzoek een sterke focus ligt op de gebieds- en netwerkanalyse, zijn drie interviews afgenomen. Om een zo breed mogelijke inkijk te krijgen, zijn verschillende actoren geïnterviewd. Eén persoon is lid van de ondernemersvereniging en twee personen zijn werkzaam bij de provincie Groningen; elk op een verschillende manier. De één is projectleider van een civieltechnisch bouwwerk dat zal worden geïmplementeerd in het gebied en de ander is het hoofd van het projectbureau dat verantwoordelijk is voor de ontwikkeling van Blauwestad. De geïnterviewde actoren met bijbehorende informatie zijn weergegeven in tabel 1 t/m 3.

Naam	<b>Mevrouw Smids</b> In vervolg van scriptie te noemen: Lid van het Blauwe Lint
Datum interview	13/04/2018
Functie(s)	Eigenaresse van camping De Bouwte
Relevant omdat...	Actief lid bij ondernemingsvereniging Het Blauwe Lint
Verwijzing in tekst	Interview: lid Blauwe Lint

*Tabel 1 - Informatie interview 1*

Naam	<b>De heer Lanting</b> In vervolg van scriptie te noemen: Projectleider Blauwe Loper
Datum interview	09/05/2018
Functie(s)	Projectleider Afdeling Beton en Waterbouw bij provincie Groningen
Relevant omdat...	Nauw betrokken bij project Blauwe Loper
Verwijzing in tekst	Interview: projectleider Blauwe Loper

*Tabel 2 - Informatie interview 2*

Naam	<b>De heer Perton</b> In vervolg van scriptie te noemen: Hoofd Projectbureau Blauwestad
Datum interview	17/05/2018
Functie(s)	Hoofd Projectbureau Blauwestad, programmamanager Landelijk Gebied
Relevant omdat...	Verantwoordelijk voor ontwikkeling Blauwestad: verkoop kavels, projectontwikkelingen, civiele techniek, promotie
Verwijzing in tekst	Interview: hoofd Projectbureau Blauwestad

*Tabel 3 - Informatie interview 3*

### 3.2.2 Grafentheorie

Een graaf (G) bestaat uit een aantal 'vertices' (V) en uit een aantal 'edges' (E). Dit wordt weergegeven als  $G = (V,E)$  (Schrijver, z.d.; Vasudev, 2006). Een graaf is dus een model dat bestaat uit punten die worden verbonden door middel van lijnen. Vragen die opkomen bij het gebruik van de grafentheorie zijn onder andere: 'Welke routes zijn er van punt A naar punt B?' en 'Wat is de kortste route van punt A naar punt B?' (Open Universiteit Nederland, z.d.). Er zijn verschillende soorten grafen. Veelgebruikte vormen zijn de volledige graaf, samenhangende graaf, Euler-graaf, gerichte graaf en gewogen graaf (Schrijver, z.d.). Voor dit onderzoek worden twee gewogen grafen ontwikkeld. Dit zijn grafen met een verzameling punten met tussen sommige punten een verbinding met daarbij de kost om van het ene punt naar het andere punt te gaan (Demoen, z.d.). Op basis van een graaf kunnen afstandenmatrixen worden gemaakt. Deze afstandenmatrixen geven aan wat de afstanden zijn tussen alle punten onderling (Hofstede, z.d.). In afstandenmatrixen worden altijd de kortst mogelijke afstanden weergegeven. Omdat de grafentheorie alleen binnen deelvraag 3 is toegepast, wordt in paragraaf 3.3.1 nader beschreven hoe deze theorie specifiek is toegepast binnen dit onderzoek.

### 3.3 Databronnen per deelvraag

Per deelvraag zijn diverse databronnen aangewend, deze worden weergegeven in tabel 4. Paragraaf 3.3.1 geeft per deelvraag een verdere uitwerking van de manier waarop de vragen zijn beantwoord.

<b>Deelvraag 1</b>
<i>Welke aspecten van het begrip functionele levensduur zijn relevant voor Blauwestad?</i>
Wetenschappelijke literatuur
<b>Deelvraag 2</b>
<i>Welke kenmerken en voorzieningen zijn te herkennen in en rondom Blauwestad?</i>
Interviews
Observaties
Internetbronnen (o.a. Google Maps)
<b>Deelvraag 3</b>
<i>Hoe ziet het huidige fietsnetwerk in en rondom Blauwestad eruit?</i>
Observaties
Grafentheorie (o.b.v. internetbronnen en GIS-software)
Interviews
<b>Deelvraag 4</b>
<i>Welke behoeftes en/of wensen zijn er vanuit de gemeentelijke bevolking en vanuit de overheidsinstanties waaraan Blauwestad invulling kan geven?</i>
Interviews
Beleidsdocumenten
Enquêtes
<b>Deelvraag 5</b>
<i>Welke aspecten op het niveau van het gebied, het netwerk en de behoeftes/wensen spelen een rol bij de herontwikkeling van Blauwestad?</i>
Data vloeit voort uit de gegevens van deelvraag 2, 3 en 4

Tabel 4 - Databronnen per deelvraag



### 3.3.1 Onderzoeksmethoden per deelvraag

#### ***Welke aspecten van het begrip functionele levensduur zijn relevant voor Blauwestad?***

Deze vraag is reeds beantwoord in paragraaf 2.1. De basis voor de beantwoording van deze vraag ligt in de bestudering van wetenschappelijke literatuur. De aspecten die direct of indirect samenhangen met de functionele levensduur van een gebied zijn ook uitvoerig beschreven (s-curve, succesfactoren, flexibiliteit en bereikbaarheid). De relaties tussen deze concepten zijn reeds uitgelegd in *paragraaf 2.2 t/m 2.6*.

#### ***Welke kenmerken en voorzieningen zijn te herkennen in en rondom Blauwestad?***

Om deze vraag te beantwoorden zijn interviews afgenomen, observaties gedaan en internetbronnen aangewend. Uit de interviews kwam onder andere informatie naar voren over de woongebieden en kenmerken van Blauwestad en de ondernemersvereniging. De eigen observatie bestond uit een rondgang door het gebied per fiets. Door dit op de fiets te doen, kon op elk moment gestopt worden om zodoende kenmerken, opvallende aspecten en voorzieningen te noteren. Door de eigen observatie is inzicht verkregen in de verschillende kenmerken van het gebied en werd duidelijk hoe het gebied zich verhoudt ten opzichte van haar omgeving. Om een goed beeld te krijgen, is het van belang om ook de voorzieningen van het gebied rondom Blauwestad te onderzoeken. Op deze manier ontstaat een volledige gebiedsanalyse. Deze data is vooral afkomstig vanuit internetbronnen zoals Google (z.d.) en Marketing Groningen (z.d.).

De verzamelde data vanuit de interviews, observaties en internetbronnen is gevisualiseerd op een overzichtskaart (paragraaf 4.1, figuur 10) van Blauwestad en op diverse kaarten die de voorzieningen van de omliggende dorpen laten zien (paragraaf 4.1, figuren 11a t/m 11g). Gekozen is om op deze laatst genoemde kaarten enkel de dagelijkse voorzieningen (scholen, supermarkten, kerken en sportvoorzieningen) weer te geven. Horecavoorzieningen en winkels (anders dan supermarkten) zijn met opzet niet in de kaarten opgenomen, omdat het anders een onoverzichtelijk geheel werd.

Beantwoording van deze deelvraag is van belang, omdat aanbevelingen over de vernieuwing van de functionele levensduur pas kunnen worden gedaan wanneer in kaart is gebracht hoe de situatie nu is, welke activiteiten ontplooid worden en welke kenmerken het gebied rijk is.

#### ***Hoe ziet het huidige fietsnetwerk in en rondom Blauwestad eruit?***

Om deze vraag te beantwoorden zijn observaties gedaan, de grafentheorie aangewend en interviews afgenomen. Op het moment dat de kenmerken en voorzieningen van Blauwestad tijdens een rondgang door het gebied - zoals eerder geschreven - zijn genoteerd, is ook gekeken naar het fietsnetwerk. Op deze manier ontstond een globaal beeld van hoe het netwerk in elkaar zit. Daarnaast is tijdens de observatie definitief vastgesteld welk punt binnen een dorp als uitgangspunt werd genomen voor de 'vertices' in de graaf.

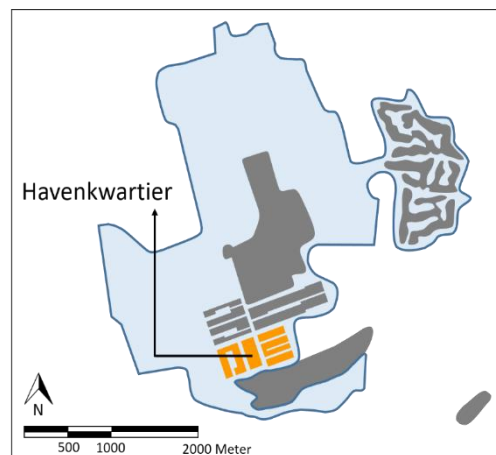
Om het netwerk van fietsverbindingen tussen alle dorpen te analyseren, zijn twee grafen ontwikkeld. De grafen vinden hun basis in de verschillende dorpen (Blauwestad en haar omliggende dorpen) en de fietsverbindingen tussen deze dorpen. De dorpen zijn de 'vertices' en de fietsverbindingen zijn de 'edges'. Zowel de hemelsbrede afstand als de afstand over de weg zijn gemeten. Het eindresultaat bestaat uit twee gewogen grafen. De uiteindelijke grafen geven inzicht in het verschil tussen de hemelsbrede en de over de weg af te leggen afstand. Relatief grote verschillen tussen beide afstanden kunnen duiden op een bepaalde barrière of een bepaald knelpunt in de route. Bekeken is waar deze barrière uit bestaat en welke oplossing mogelijk is (een brug). Op basis van deze oplossing is een hernieuwde graaf ontwikkeld die het effect van de implementatie van de brug weergeeft. De informatie over deze oplossing is grotendeels verkregen uit interviews met belanghebbenden.

Om de grafen zo nauwkeurig mogelijk te modelleren, zijn bepaalde punten genomen vanuit waar de fietsverbindingen zijn geanalyseerd. Omdat kerken en supermarkten vrijwel altijd in het centrum te vinden zijn, is gekozen om ofwel een kerk ofwel een supermarkt als middelpunt in de omliggende dorpen te nemen (zie tabel 5). Vanaf elk punt zijn de twee afstanden gemeten (met gebruik van een GIS kaart en het meetinstrument binnen de GIS-software) naar het Havenkwartier in Blauwestad. Het Havenkwartier is als middelpunt gekozen, omdat dit het levendige hart van Blauwestad dient te worden (Havenkwartier, z.d.). Figuur 6 geeft de locatie van het Havenkwartier weer. Om de nauwkeurigheid van het meetpunt te vergroten, is een specifiek gebouw gekozen waar vanuit is gemeten: Projectbureau Blauwestad.

De workflow met daarin de genomen stappen om tot de resultaten te komen (inclusief de coördinaten van de verschillende punten) is te vinden in bijlage 2. Omdat de locatie van de brug nog niet precies vastligt, zijn twee punten genomen die bij benadering het begin van de brug en de opstaptelek representeren. Deze locaties zijn Hoorntjesweg 59A en Oostereinde 49A.

Dorp	Centraal punt	Nader beschreven
Blauwestad	Havenkwartier	Projectbureau Blauwestad
Scheemda	Supermarkt	Jumbo
Heiligerlee	Kerk	Hervormde Kerk
Winschoten	Supermarkt	Jumbo
Beerta	Kerk	Barholomeuskerk
Finsterwolde	Supermarkt	Spar
Oostwold	Kerk	Protestantse Kerk
Midwolda	Supermarkt	Coop

Tabel 5 - Centrale punten binnen de dorpen



Figuur 6 - Locatie Havenkwartier

Na het vervaardigen van de twee grafen, zijn voor beide grafen een afstandenmatrix geproduceerd waarin de afstanden tussen de dorpen staan vermeld. De afstandenmatrixen zijn het startpunt voor het analyseren van de afstanden tot Blauwestad vanuit de verschillende dorpen. Niet enkel de fietsverbindingen tussen Blauwestad en de omliggende dorpen zijn geanalyseerd, maar ook de fietsverbindingen tussen alle dorpen onderling, zodat een gehele netwerkanalyse ontstaat. Nadat de grafen en afstandenmatrixen waren geproduceerd, is de quotiënt berekend die aangeeft hoe veel keer groter de afstand wordt wanneer de afstanden over de weg worden vergeleken met de hemelsbrede afstanden. De afstandenmatrixen en de quotiënten vloeien voort uit de data die nodig is voor de grafen.

**Welke behoeftes en/of wensen zijn er vanuit de gemeentelijke bevolking en vanuit de overheidsinstanties waaraan Blauwestad invulling kan geven?**

Om deze vraag te beantwoorden zijn interviews afgenomen en beleidsdocumenten en enquêtes geanalyseerd. De benodigde informatie is grotendeels verzameld uit de beleidsdocumenten en enquêtes, maar de gesprekspartners zijn erg relevant gebleken voor overige informatie die niet uit deze documenten waren te halen. De belanghebbenden verschaften op deze manier extra informatie wat betreft de behoeftes en wensen vanuit de bevolking en de plannen rondom het gebied. Ook werd vanuit de interviews duidelijk welke doelen er zijn op gemeentelijk en provinciaal niveau.

Om in het resultatenhoofdstuk een overzichtelijke uitwerking te geven en omdat de verzamelde gegevens daar aanleiding voor gaven zijn de bevindingen onderverdeeld in drie hoofdgroepen: voorzieningen, ontsluiting/omgeving en woningbouw. Alle kwesties kunnen binnen deze groepen worden ondergebracht.

**Welke aspecten op het niveau van het gebied, het netwerk en de behoeftes/wensen spelen een rol bij de herontwikkeling van Blauwestad?**

Om deze vraag te beantwoorden wordt de verzamelde data uit deelvragen 2, 3 en 4 aangewend. Deze deelvragen gingen respectievelijk over het gebied, het netwerk en de behoeftes en wensen van verschillende actoren. Om aspecten te kunnen onderscheiden is het noodzakelijk om eerst de huidige stand van zaken, de behoeftes en wensen en de toekomstplannen te onderzoeken.

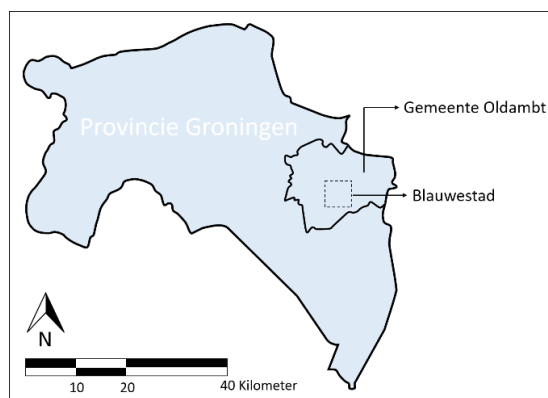
### 3.4 Case

In paragraaf 3.2 werd aangegeven dat gebruik wordt gemaakt van zowel kwalitatieve als kwantitatieve onderzoeksmethoden. Case studies lenen zich uitstekend voor deze mixed-method benadering, ze zijn namelijk compatibel met diverse databronnen (Swanborn, 2010). Case studies worden gebruikt voor het uitleggen, beschrijven en verkennen van een bepaalde onderzoekseenheid (Crowe et al., 2011). Door dit type onderzoek toe te passen, wordt een diepgaand begrip van een complexe kwestie gegenereerd en wordt deze in de juiste context geplaatst (Crowe et al., 2011; Gagnon, 2010). De zwaktes van case studies komen voort uit het feit dat andere onderzoekers ze niet kunnen reproduceren en dat resultaten vrijwel niet generaliseerbaar zijn voor een groter geheel (Gagnon, 2010).

Dit onderzoek betreft een casestudie met als onderzoekseenheid Blauwestad. Het project Blauwestad bestond oorspronkelijk uit het aanleggen van het Oldambtmeer, het aanleggen van nieuw natuurgebied en het ontwikkelen van woongebieden op en rondom het meer (Blauwestad Oldambt, z.d.). Bijna dertig jaar geleden, in 1989, ontstond het idee om een meer te creëren. Dit idee vloeide voort uit de wens om het gebied een impuls te geven. In 2005 werd de kraan opgezet en werd het meer volgepompt met water. Eind 2006 betrokken de eerste bewoners hun huizen. 2007 was het jaar waarin de economische crisis aanving (Kennislink, 2009); dit had grote gevolgen voor de verkoop van kavels in Blauwestad. De verkoop stagneerde en verwachtingen over de kaververkoop bleken niet haalbaar binnen de gestelde termijn.

Figuur 7 geeft de ligging van Blauwestad weer binnen de Provincie Groningen en de Gemeente Oldambt. Wanneer in deze scriptie over 'Blauwestad' wordt gesproken, wordt het gebied van het Oldambtmeer samen met de vijf woongebieden (zie paragraaf 4.1) bedoeld. Wanneer over 'Blauwestad en haar omgeving/regio' wordt gesproken, wordt 'Blauwestad' plus de direct omliggende dorpen (zie paragraaf 4.1) bedoeld.

Blauwestad is functioneel verouderd, omdat het gebied niet in staat is haar functie voldoende goed uit te voeren (Bernardini et al., 2014). Het oorspronkelijke doel was het ontwikkelen van een woongebied dat binnen tien jaar rond zou zijn (Interview: hoofd Projectbureau Blauwestad). Door omstandigheden is dit niet gelukt en daardoor is een herontwikkeling nodig. De functionele veroudering van het gebied in combinatie met diverse planologische aspecten, zoals bereikbaarheid, voorzieningenniveaus en herontwikkeling, maakt Blauwestad een interessant onderzoeksobject.



Figuur 7 - Ligging Blauwestad

### 3.5 Ethiek

Kwalitatief onderzoek gaat gepaard met de woorden ethiek en integriteit. Volgens Ritchie et al. (2014) heeft ethiek vooral betrekking op de data-verzamelfase binnen een onderzoek en wordt integriteit gezien als een set normen die een deugdzame handelswijze voorschrijven. Drie categorieën kunnen worden onderscheiden waarom onderzoekers zich ethisch moeten gedragen (Clifford et al., 2010). Allereerst beschermt ethisch gedrag de rechten van individuen/maatschappijen/omgevingen die betrokken zijn of aangedaan worden door onderzoek. Ten tweede zorgt ethisch gedrag voor een gunstig klimaat voor de voortzetting van wetenschappelijk onderzoek. Ten derde ligt er door de groeiende vraag naar verantwoording en het gevoel dat instellingen zich moeten beschermen tegen onethische gedragingen van studenten en medewerkers een sterkere nadruk op ethisch handelen binnen de onderzoekswereld.

De geïnterviewde personen zijn vooraf aan het interview op hun rechten gewezen. Deze rechten bestaan uit het te allen tijde mogen beëindigen van het interview en het mogen wijzigen van antwoorden. Daarnaast hebben de geïnterviewde personen recht op een kopie van het transcript en de eindschrijft. Gevraagd is of de betrokken personen ermee instemden dat het interview zou worden opgenomen, dat het interview later zou worden getranscribeerd en dat bepaalde delen uit het interview wellicht zullen worden geciteerd. De verzamelde data dient te allen tijde vertrouwelijk te worden behandeld. De verzamelde gegevens worden enkel gebruikt voor onderzoeksdoeleinden. Een ander aspect dat bijdraagt aan een ethische behandeling van de geïnterviewde

personen is het vragen of de persoon in kwestie wel of niet met naam mag worden genoemd in het eindrapport. Alle geïnterviewde personen stemden in met hun rechten en gaven aan dat het geen probleem is wanneer hun naam in de scriptie terecht zou komen. Omdat de namen van deze personen geen toegevoegde waarde hebben voor deze scriptie, wordt bij het aanhalen van informatie afkomstig van deze personen hun functie genoemd (zie paragraaf 3.2.1).

Ik woon in dezelfde gemeente als Blauwestad (Gemeente Oldambt) en ken het gebied redelijk goed. Ik heb echter geen kennis van de beleidsontwikkelingen en daarom zijn de geïnterviewde personen geen bekenden. Ik ben mij er van bewust dat ik vooroordelen kon hebben en ik heb er zorg voor gedragen dat enkel objectieve bevindingen in het onderzoek zijn opgenomen. Dit bewustzijn is van belang, aangezien in elk onderzoek rekening moet worden gehouden met de positie van de onderzoeker (Clifford et al., 2010). Daarnaast was het tijdens de interviews van belang om niet te oordelen over de verkregen antwoorden, omdat dit kan leiden tot beïnvloedende effecten waardoor de informatie een vertekend beeld geeft (Tashakkori & Teddlie, 2003).

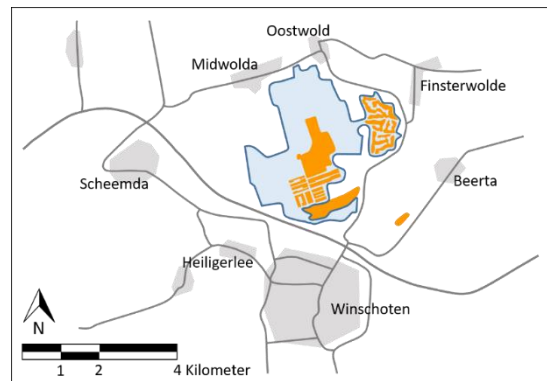
## 4. Resultaten

Dit hoofdstuk richt zich op de resultaten die per deelvraag naar voren komen. In paragraaf 2.1 is reeds antwoord gegeven op deelvraag 1. Dit resultatenhoofdstuk gaat in op deelvraag 2 (4.1), deelvraag 3 (4.2), deelvraag 4 (4.3) en deelvraag 5 (4.4). In de samenvattende sub paragrafen wordt - wanneer relevant - de verbinding met het theoretisch kader gelegd (4.1.1, 4.2.1 en 4.3.1).

### 4.1 Gebiedsanalyse

#### Algemeen

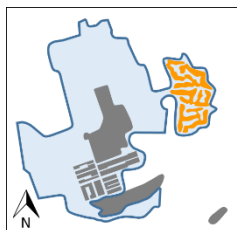
Blauwestad wordt omringd door zeven kleine en grote dorpen. Zoals in figuur 8 te zien is, zijn dit de dorpen Scheemda, Heiligerlee, Winschoten, Beerta, Finsterwolde, Oostwold en Midwolda. Blauwestad beslaat een gebied van circa 1000 ha (Projectbureau Blauwestad, 2015). Het Oldambtmeer heeft een oppervlakte van 800 hectare. Via de Blauwe Passage sluis in het noorden en de Blauwediep sluis in het zuiden kan het bootverkeer respectievelijk naar de Wadden/ Dollard en het Winschoterdiep varen (Projectbureau Blauwestad, 2017). Via de A7 kan Groningen binnen 30 minuten en Duitsland binnen 15 minuten worden bereikt.



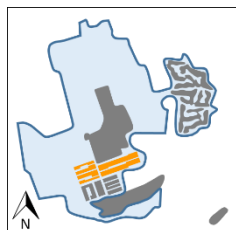
Figuur 8 - Blauwestad met omliggende dorpen

#### Woongebieden

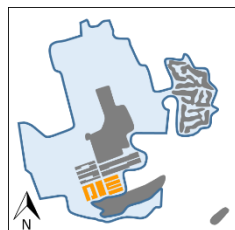
Blauwestad is verdeeld in vijf woongebieden. Elk woongebied heeft een eigen identiteit, sfeer en slogan: “Ruimte om te werken” (Het Riet), “Ruimte om te genieten” (De Wei), “Ruimte om te bouwen” (Het Havenkwartier), “Ruimte om te spelen” (Het Park) en “Ruimte om te leven” (Het Wold) (Blauwestad Oldambt, z.d.). Figuren 9a t/m 9e geven de ligging van de woongebieden weer. De woningen in Het Riet zijn modern en hebben een natuurlijke uitstraling. De Wei wordt gekenmerkt door vrijstaande woningen met een eigen steiger aan het water (Projectbureau Blauwestad, 2017). Het Havenkwartier ligt centraal en is het eerste bouwblok dat in het goedkopere segment woningen valt (Interview: hoofd Projectbureau Blauwestad). In Het Park kunnen mensen aan het water of in het groen wonen, vaak gecombineerd met een grote tuin. Het Wold ligt relatief ver van het Oldambtmeer af en ligt midden in natuurgebied Reiderwolde (Projectbureau Blauwestad, 2017).



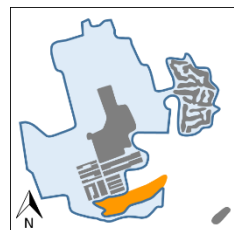
Figuur 9a -  
Het Riet



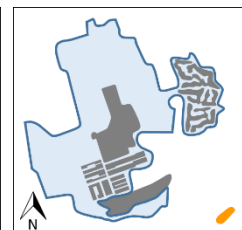
Figuur 9b -  
De Wei



Figuur 9c -  
Het Havenkwartier



Figuur 9d -  
Het Park



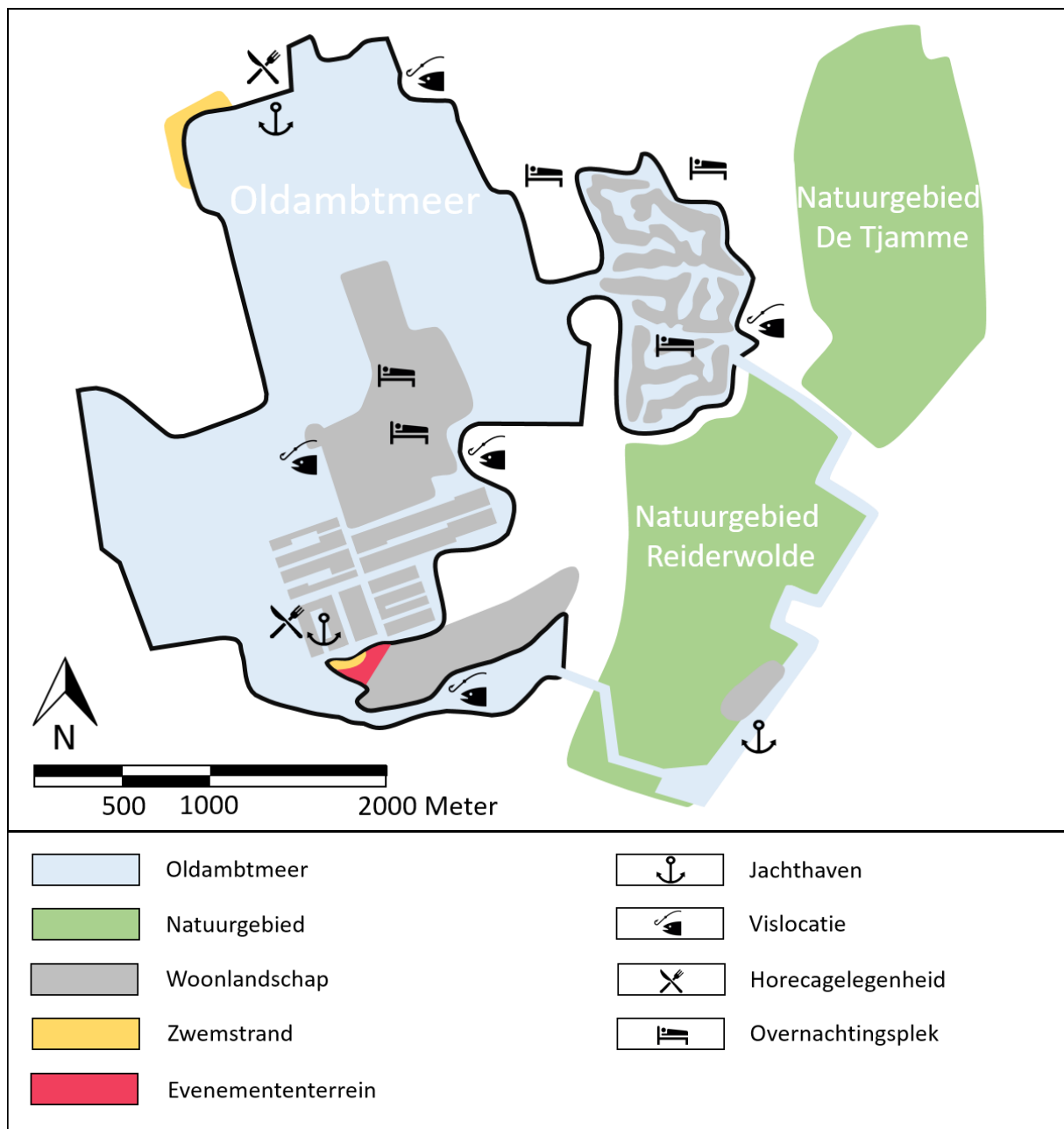
Figuur 9e -  
Het Wold

#### Blauwe Lint

Het Blauwe Lint is een ondernemersvereniging die dertien jaar geleden is opgericht en bestaat uit drieëntwintig leden. De naam vloeit voort uit de ligging van de aangesloten leden; ze liggen als het ware als een lint rondom het Oldambtmeer (Interview: lid Blauwe Lint). De geïnterviewde gaf aan dat de doelstelling van deze ondernemersvereniging het gezamenlijk maken van promotie is (Interview: lid Blauwe Lint). Deze promotie moet er voor zorgen dat het gehele gebied omhoog wordt getild. De diverse ondernemers zijn gevestigd in Nieuwolda, 't Waar, Nieuw-Scheemda, Westerlee, Heiligerlee, Winschoten, Blijham, Beerta, Finsterwolde, Oostwold en Midwolda. Het gaat onder andere om restaurants, hotels, campings, trouwlocaties, feestlocaties, musea, galerieën en havens.

## Overige voorzieningen

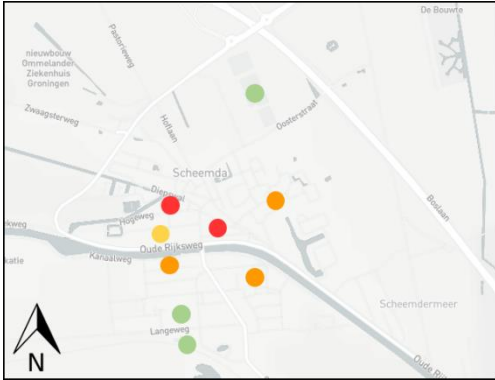
Naast de bedrijven die aangesloten zijn bij het Blauwe Lint, zijn er nog meer bedrijvigheden in het gebied. Denk hierbij aan de drie jachthavens die in en direct rond het Oldambtmeer zijn gevestigd. Het gaat om Jachthaven Midwolda, Havenkwartier Blauwestad en Reiderhaven Beerta (Blauwestad Oldambt, z.d.). Bij deze havens kunnen mensen hun boot aanleggen, een boot huren of zeillessen volgen (Projectbureau Blauwestad, 2017). Andere voorzieningen die 's zomers goed worden bezocht in Blauwestad zijn de twee zwemstranden; één in het noorden van het Oldambtmeer en één in het zuiden. Het Oldambtmeer kent verschillende vislocaties verspreid over het hele gebied. Daarnaast zijn er twee natuurgebieden; Natuurgebied Reiderwolde en Natuurgebied De Tjamme. Deze natuurgebieden zijn beide ten oosten van het Oldambtmeer gelokaliseerd. Er zijn slechts enkele horecagelegenheden in Blauwestad. Binnen het water van het Oldambtmeer, in het gebied Het Havenkwartier, ligt één restaurant (Azzurro Eten en Drinken). Daarnaast zijn in het noorden van het gebied, bij het strand en de haven van Midwolda, Paviljoen De Waternimf en Brasserie Old School gevestigd. Voor de rest zijn alle horecagelegenheden verder van Blauwestad gelegen. Voor toeristen zijn er overnachtingsplekken in overvloed: Kampeertuin De Kikkerberg, Vakantiehuis Svea Stuga, Hostellerie Het Riet Blauwestad, Camping Meerland, Bed en Breakfast Meerland en Bed en Breakfast Meerkamer. Tot slot heeft Blauwestad een evenemententerrein waar bijvoorbeeld elk jaar Pura Vida wordt georganiseerd; een klassiek openluchtconcert (Blauwestad Oldambt, 2015). Figuur 10 is een overzichtskaart waarin alle bovengenoemde kenmerken en voorzieningen terug te vinden zijn.



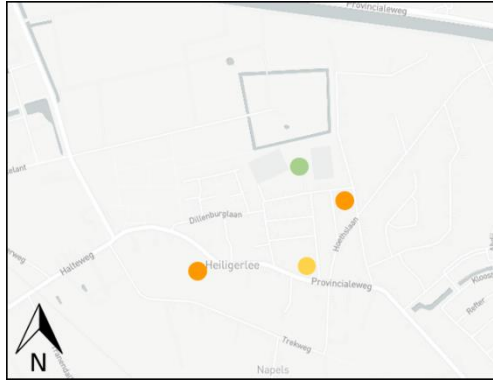
Figuur 10 - Overzichtskaart Blauwestad + legenda

## Voorzieningen in de omgeving

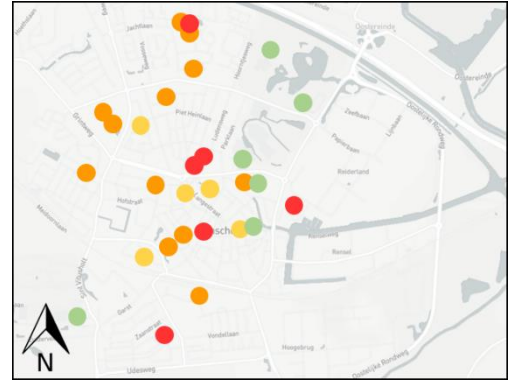
Als naar het omliggende gebied van Blauwestad wordt gekeken, valt op dat het voorzieningenniveau in alle omliggende dorpen hoger ligt dan in Blauwestad. Elk dorp in de nabije omgeving van Blauwestad, met uitzondering van Heiligerlee en Oostwold, heeft minimaal één supermarkt. Hetzelfde geldt voor (basis)scholen; alle dorpen, met uitzondering van Midwolda, beschikken over één of meerdere (basis)scholen. Een ander punt dat wel in alle omliggende dorpen te vinden is en niet in Blauwestad, is een kerk. Daarnaast zijn sportvoorzieningen in de omliggende dorpen genoeg te vinden. De enige sportvoorzieningen in Blauwestad zijn het paardensportcentrum en het Oldambtmeer waarin watersporten kunnen worden uitgeoefend. Blauwestad heeft dus geen supermarkten, basisscholen of kerken; het wijkt hiermee af van haar omgeving. Figuren 11a t/m 11g laten globaal de voorzieningen van de omliggende dorpen zien.



Figuur 11a - Voorzieningen in Scheemda



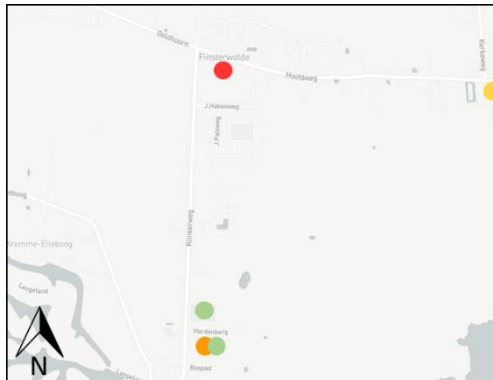
Figuur 11b - Voorzieningen in Heiligerlee



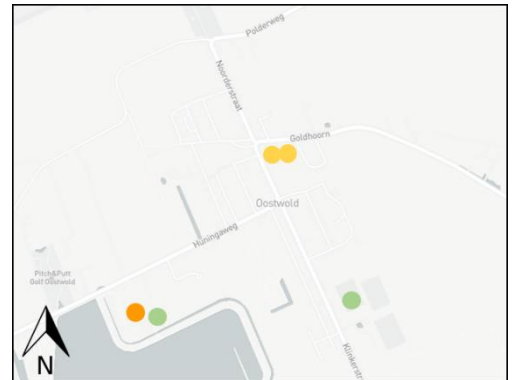
Figuur 11c - Voorzieningen in Winschoten



Figuur 11d - Voorzieningen in Beerta



Figuur 11e - Voorzieningen in Finsterwolde



Figuur 11f - Voorzieningen in Oostwold



Figuur 11g - Voorzieningen in Midwolda



Figuur 11h - Legenda behorende bij figuren 11a t/m 11g

Het lage voorzieningenniveau van Blauwestad lijkt makkelijk op te lossen door meer voorzieningen te ontwikkelen in het gebied. De gemeente heeft hier echter zorgvuldig over nagedacht, lichtte het hoofd van Projectbureau Blauwestad toe (Interview: hoofd Projectbureau Blauwestad). Omdat regio Oost-Groningen een krimpgedebied is en de gemeente de ondernemers uit de kleine dorpen rondom Blauwestad niet wil beconcurreren door het ontwikkelen van grootschalige voorzieningen, zoals grote supermarkten en scholen, is er bewust voor gekozen om het voorzieningenniveau in Blauwestad laag te houden. Er wordt dus rekening gehouden met bestaande ondernemers. Dit is een punt dat ook een lid van het Blauwe Lint onderstreept:

*“Je moet zorgen dat je bestaande ondernemers [...] Dat is volgens mij een eerste vereiste van de gemeente, om die in stand te houden”.* - Lid van het Blauwe Lint

Deze ondernemers moeten worden gekoesterd en er moet geen concurrentievervalsing ontstaan tussen bestaande ondernemers en nieuwe ondernemers in Blauwestad en haar omgeving (Interview: lid Blauwe Lint).

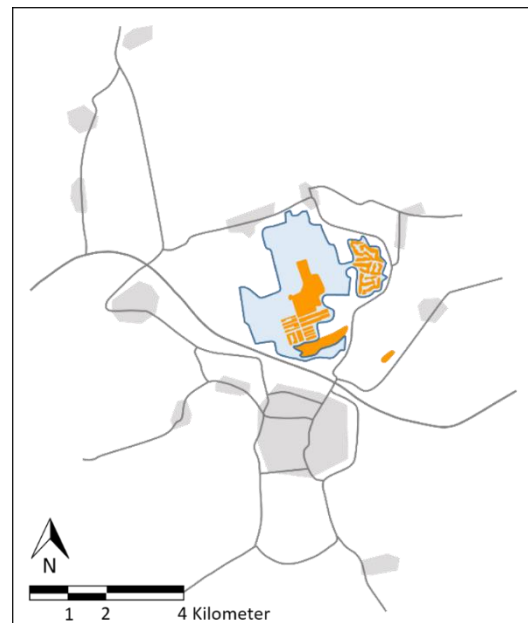
#### 4.1.1 Synthese

Het eerste aspect van bereikbaarheid (ruimtelijke structuur) is in bovenstaande paragraaf uitgewerkt. Blauwestad vervult een rol binnen de regio die vooral gericht is watersport, natuur, recreatie en toerisme. Door het lage voorzieningenniveau is Blauwestad geen kern binnen de regio waar personen naartoe trekken om spullen te kopen, maar wel een gebied dat op verschillende manieren recreanten trekt (Oldambtmeer, natuurgebieden, zwemstranden en evenemententerrein).

#### 4.2 Netwerkanalyse

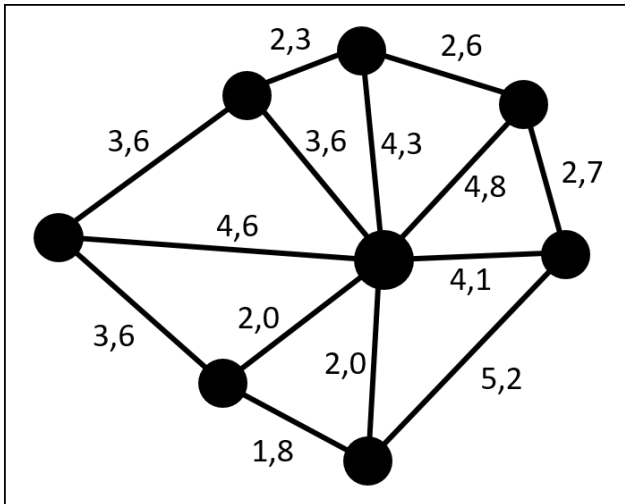
Zoals paragraaf 4.1 liet zien, liggen Blauwestad en het Oldambtmeer in het middelpunt van andere dorpen (zie ook figuur 12). De direct aangrenzende dorpen liggen allen op slechts enkele kilometers afstand. Scheemda is van de direct aangrenzende dorpen, met een fietsverbinding van 10,6 kilometer, het verst gelegen dorp. Beerta is het meest nabijgelegen dorp, met een fietsverbinding van 5,1 kilometer. Hierbij moet vermeld worden dat dit de gemeten afstanden over de weg zijn vanuit de genoemde centrale punten die in paragraaf 3.3.1 zijn uitgelicht.

De twee gewogen grafen - één met de hemelsbrede afstanden en één met de afstanden over de weg - die op basis van de GIS-analyse zijn geproduceerd, zijn weergegeven in figuur 13a en 13b. De twee afstandenmatrixen die afgeleid zijn uit de twee grafen, zijn te vinden in tabel 6a en 6b. Het overzicht waarin de resultaten verder worden bewerkt om te kijken waar zich problemen voordoen, is te vinden in tabel 7. In zowel de figuren als de tabellen worden de afstanden in kilometers weergegeven.

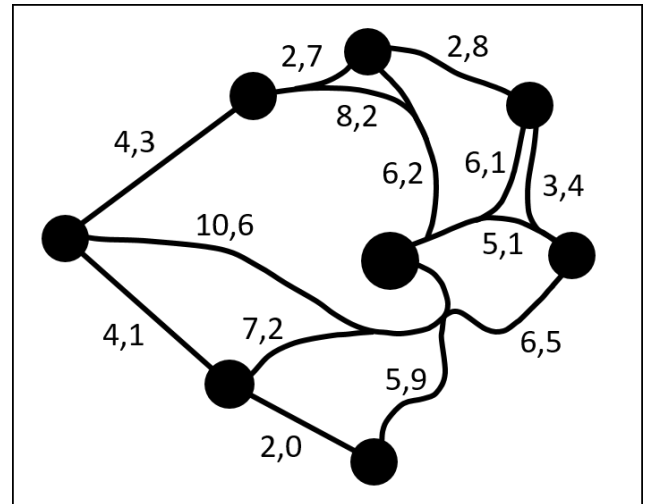


*Figuur 12 - Blauwestad en Oldambtmeer omringt door andere dorpen*





Figuur 13a - Graaf: hemelsbrede afstanden (in km)



Figuur 13b - Graaf: afstanden over de weg (in km)

	Blauwestad	Scheemda	Heiligerlee	Winschoten	Beerta	Finsterwolde	Oostwold	Midwolda
Blauwestad		4,6	2,0	2,0	4,1	4,8	4,3	3,6
Scheemda	4,6		3,6	5,4	8,7	9,4	5,9	3,6
Heiligerlee	2,0	3,6		1,8	6,1	6,8	6,3	5,6
Winschoten	2,0	5,4	1,8		5,2	6,8	6,3	5,6
Beerta	4,1	8,7	6,1	5,2		2,7	5,3	7,6
Finsterwolde	4,8	9,4	6,8	6,8	2,7		2,6	4,9
Oostwold	4,3	5,9	6,3	6,3	5,3	2,6		2,3
Midwolda	3,6	3,6	5,6	5,6	7,6	4,9	2,3	

Tabel 6a - Afstandenmatrix: hemelsbrede afstanden (in km)

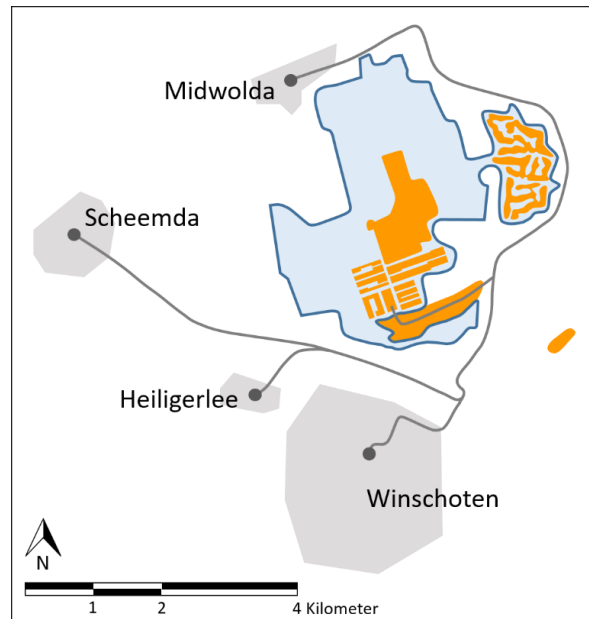
	Blauwestad	Scheemda	Heiligerlee	Winschoten	Beerta	Finsterwolde	Oostwold	Midwolda
Blauwestad		10,6	7,2	5,9	5,1	6,1	6,2	8,2
Scheemda	10,6		4,1	6,1	12,6	9,8	7,0	4,3
Heiligerlee	7,2	4,1		2,0	8,5	11,9	13,4	8,4
Winschoten	5,9	6,1	2,0		6,5	9,9	12,1	10,4
Beerta	5,1	12,6	8,5	6,5		3,4	6,2	8,9
Finsterwolde	6,1	9,8	11,9	9,9	3,4		2,8	5,5
Oostwold	6,2	7,0	13,4	12,1	6,2	2,8		2,7
Midwolda	8,2	4,3	8,4	10,4	8,9	5,5	2,7	

Tabel 6b - Afstandenmatrix: afstanden over de weg (in km)

Blauwestad ↔ .....	Hemelsbrede afstand	Afstand over de weg	Quotiënt van de afstanden
Blauwestad ↔ Scheemda	4,6	10,6	$10,6/4,6 = 2,30$
Blauwestad ↔ Heiligerlee	2,0	7,2	$7,2/2,0 = 3,60$
Blauwestad ↔ Winschoten	2,0	5,9	$5,9/2,0 = 2,95$
Blauwestad ↔ Beerta	4,1	5,1	$5,1/4,1 = 1,24$
Blauwestad ↔ Finsterwolde	4,8	6,1	$6,1/4,8 = 1,27$
Blauwestad ↔ Oostwold	4,3	6,2	$6,2/4,3 = 1,44$
Blauwestad ↔ Midwolda	3,6	8,2	$8,2/3,6 = 2,28$

Tabel 7 - Afstanden tot Blauwestad (in km) en quotiënten

Naar voren komt dat het verschil in hemelsbrede afstand en afstand over de weg bij Scheemda, Heiligerlee, Winschoten en Midwolda relatief gezien het grootst is (de quotiënten zijn respectievelijk 2,30, 3,60, 2,95 en 2,28). De afstanden die in werkelijkheid moeten worden afgelegd, zijn dus ruim twee keer zo groot als de hemelsbrede afstanden. Wanneer dit in kaart wordt gebracht, wordt duidelijk waar het probleem zich voordoet. Het Havenkwartier kan enkel bereikt worden via de oostkant van Blauwestad (zie figuur 14). Het woongebied van Blauwestad wordt aan de noord- en westkant begrenst door het Oldambtmeer en aan de zuidkant door het Oldambtmeer, de A7 en het Winschoterdiep (Blauwestad Oldambt, z.d.). Allen et al. (2000) beschrijven dat natuurlijke barrières, zoals een waterweg, een belemmering vormen ten aanzien van beweging. Personen hebben niet zelf de vrije keuze welke route zij nemen naar de plaats van bestemming, omdat vaak maar één enkele route beschikbaar is (Allen et al, 2000). Dit is ook bij Blauwestad het geval; de enige manier om het woongebied per fiets te bereiken, is via de noordoost/oostkant van het gebied.



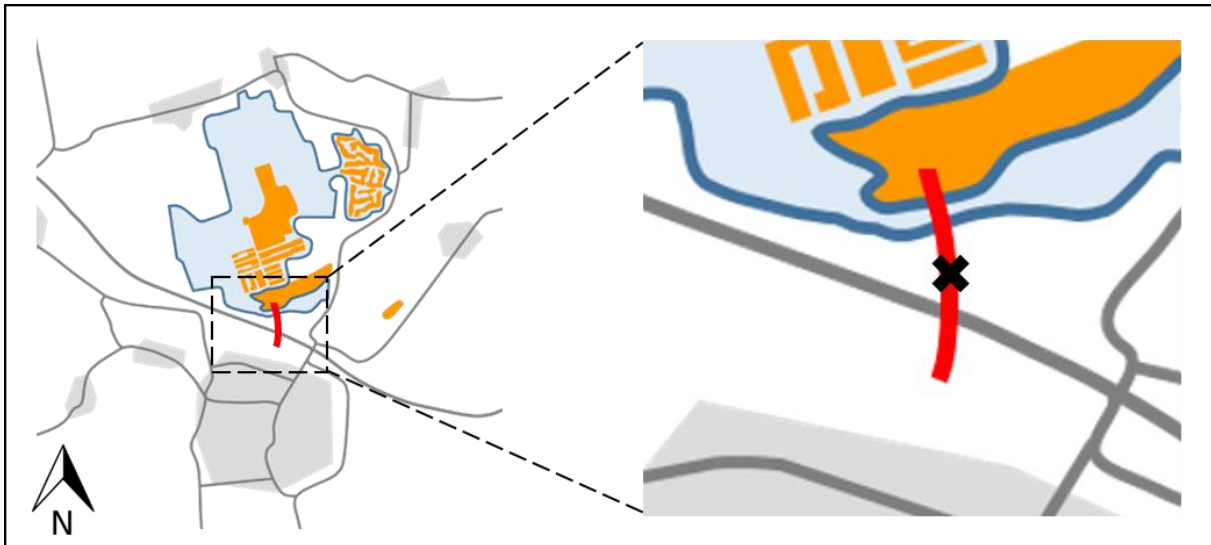
*Figuur 14 - Routes naar het Havenkwartier vanuit Scheemda, Heiligerlee, Winschoten en Midwolda*

### **Blauwe Loper**

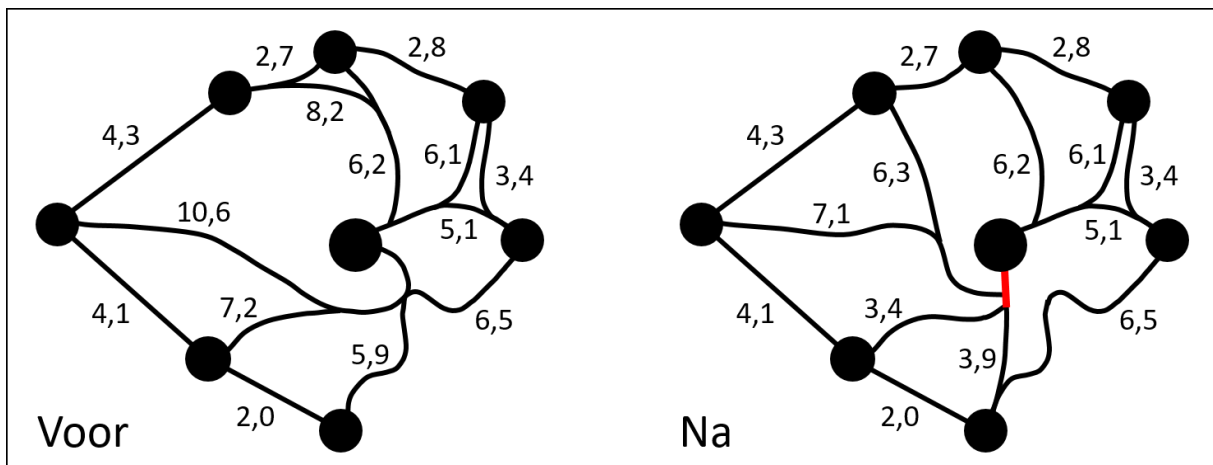
Provincie Groningen, gemeente Oldambt en Projectbureau Blauwestad zijn momenteel bezig met het project de Blauwe Loper. De Blauwe Loper zal de langste fiets-/loopbrug van Europa worden met een totale lengte van zo'n 800 meter (Provincie Groningen, z.d.). De brug zorgt voor een directe verbinding tussen Winschoten en Blauwestad. De projectleider van de Blauwe Loper benoemde dat drie fases zijn te onderscheiden binnen het project: de verkenningsfase, de planvormingsfase en de realisatiefase (Interview: projectleider Blauwe Loper). De verkenningsfase en planvormingsfase zijn inmiddels afgesloten en verwacht wordt dat in de eerste helft van 2020 de brug klaar voor gebruik zal zijn. 2018 wordt verder benut om de detaillering uit te werken en zoals het nu lijkt, wordt begin 2019 begonnen met de bouw (Interview: projectleider Blauwe Loper; Interview: hoofd Projectbureau Blauwestad).

Het hoofddoel dat met de Blauwe Loper wordt nagestreefd, is het beter ontsluiten van het gebied (Interview: hoofd Projectbureau Blauwestad). De projectleider van de Blauwe Loper benoemde daarnaast nog een onderliggend doel, dat niet expliciet in de beleidsdocumenten wordt benoemd. Dit is het beter zichtbaar maken van Blauwestad, zodat de brug als herkenningspunt of landmark wordt gezien (Interview: projectleider Blauwe Loper). Ook worden de doelen van een economische en toeristische impuls genoemd als bijkomende doelen. Een lid van ondernemersvereniging het Blauwe Lint plaatst hier echter een kritische noot bij; zij stelt dat de fietsbrug niet moet worden binnengehaald op grond van dat het daardoor toeristisch aantrekkelijker wordt. Met de huidige meanderende fietsroutes voor toeristen is niets mis. De brug zal enkel zorgen voor een betere ontsluiting van Winschoten en Blauwestad (Interview: lid Blauwe Lint). De betere ontsluiting van Blauwestad stimuleert wellicht ook potentiële kopers (Interview: hoofd Projectbureau Blauwestad).

Figuur 15 laat bij benadering zien waar de fiets-/loopbrug komt te liggen. Ook is met een kruis aangegeven waar een opstaplekkomst, vanwaar mensen met een trap met de fiets op de brug kunnen komen. Deze trap zorgt ervoor dat ook mensen uit Scheemda, Heiligerlee en Midwolda de brug op kunnen om sneller bij het Havenkwartier te komen. Met deze planologische inpassing wordt het Havenkwartier in Blauwestad voor maar liefst vier omliggende dorpen beter ontsloten. Mensen vanuit Midwolda kunnen nu via de westkant van het gebied naar het Havenkwartier. Nadat de Blauwe Loper wordt geïmplementeerd, komt de graaf er anders uit te zien. Deze verandering wordt weergegeven in figuur 16. De Blauwe Loper is hierin met een rode kleur aangegeven.



Figuur 15 - Locatie Blauwe Loper



Figuur 16 - Graaf vóór en na inpassing van de Blauwe Loper

De lengte van de fietsverbindingen tussen Blauwestad en Scheemda, Heiligerlee, Winschoten en Midwolda zijn aanzienlijk verminderd. Scheemda gaat van 10,6 naar 7,1 kilometer, Heiligerlee van 7,2 naar 3,4 kilometer, Winschoten van 5,9 naar 3,9 kilometer en Midwolda van 8,2 naar 6,3 kilometer. Personen uit deze dorpen hebben dus een aanzienlijk voordeel van de Blauwe Loper.

#### 4.2.1 Synthese

Het tweede aspect van bereikbaarheid (infrastructuur) is in bovenstaande paragraaf uitgewerkt. Het gevonden bereikbaarheidsprobleem is aanleiding voor de uitwerking van het project de Blauwe Loper binnen dit onderzoek. De inpassing van de Blauwe Loper zal zorgen voor een betere bereikbaarheid vanuit vier dorpen. Personen uit Oostwold, Finsterwolde en Beerta hebben echter enkel profijt van de Blauwe Loper wanneer zij naar Winschoten gaan op de fiets. De brug heeft geen effect op de verbinding tussen deze dorpen en Blauwestad zelf. Een betere bereikbaarheid is één aspect van de herontwikkeling die bij zal dragen aan een vernieuwde functionele levensduur van Blauwestad.

### 4.3 Behoeftes/wensen

Zowel in 2010 als in 2018 is onderzoek gedaan naar de visie van personen met betrekking tot de toekomst van Blauwestad en de ontwikkeling van het gebied (Provincie Groningen & Gemeente Oldambt, 2010; Vereniging Bewonersbelangen Blauwestad, 2018). Het onderzoek vanuit Provincie Groningen en Gemeente Oldambt (2010) bestond uit een algemene online enquête en een ideeënbus voor directe bewoners en ondernemers. Het onderzoek vanuit Vereniging Bewonersbelangen Blauwestad (2018) beoogde te inventariseren wat bewoners vinden van het wonen in Blauwestad en wat anders moet. Deze enquête ging in op de volgende thema's: algemeen, voorzieningen, zorg en welzijn, toerisme en recreatie, duurzaamheid en woonomgeving. De functionele levensduur zoals Bernardini (2014) beschrijft, heeft te maken met de wensen en eisen van gebruikers. Vanuit beide enquêtes komen opvallende punten naar voren die de wensen en eisen van de gebruikers weergeven.

#### Voorzieningen

Zoals in paragraaf 4.1 al werd aangegeven, heeft elk omliggend dorp - met uitzondering van Heiligerlee en Oostwold - een supermarkt en heeft de gemeente er nadrukkelijk voor gekozen om deze dorpen niet te beconcurreren door grootschalige voorzieningen binnen Blauwestad te ontwikkelen. Dit terwijl er wel vraag naar is vanuit de bevolking. Uit de enquête uit 2010 blijkt dat het overgrote deel van de respondenten (bijna 84%) vond dat er meer voorzieningen moesten komen in Blauwestad. Het ging dan vooral om horeca en winkels. Acht jaar later miste 54% van de respondenten een vorm van voorziening. Suggesties voor voorzieningen komen uit beide enquêtes naar voren: speeltuintjes, sportveldjes, buurtwinkeltjes, een school, een kinderopvang enzovoort (Provincie Groningen & Gemeente Oldambt, 2010; Vereniging Bewonersbelangen Blauwestad, 2018). Naast deze suggesties blijkt uit de meest recente enquête dat 77% van de respondenten het een goed idee vindt om het festivalterrein vaker te gebruiken.

#### Ontsluiting/omgeving

In paragraaf 4.2 is het project de Blauwe Loper uitgelicht. Hier kwamen een aantal doelen (en dus wensen) vanuit de overheidsinstanties naar voren: Blauwestad beter ontsluiten, Blauwestad zichtbaar maken en het gebied een economische en toeristische impuls geven. Ruim 80% van de respondenten vond het in 2010 belangrijk dat er een fiets-/loopbrug komt tussen Winschoten en Blauwestad (Provincie Groningen & Gemeente Oldambt, 2010). Veel respondenten vinden het daarnaast belangrijk om omliggende gebieden te betrekken in de ontwikkelingsvisie van Blauwestad. Blauwestad kan op deze manier meer integreren in de omgeving. 100% van de respondenten van de enquête uit 2018 heeft eigen vervoer, niemand is dus afhankelijk van openbaar vervoer. Aandachtspunten die echter voortkwamen uit de enquête van 2010 waren onder andere gericht op de aansluiting op het openbaar vervoer. Niet alleen de kwantiteit van verbindingen is belangrijk, ook de kwaliteit doet er toe. Bewoners en ondernemers zijn het met elkaar eens dat de ontsluitingswegen gezelliger aangekleed dienen te worden om het gebied aantrekkelijker te maken (Provincie Groningen & Gemeente Oldambt, 2010). De Hoofdstraat in Blauwestad is een duidelijk voorbeeld van een weg die niet representatief is als hoofdentree van het gebied (Projectbureau Blauwestad, 2015). Mensen hebben hier het gevoel tussen twee wallen te rijden, waardoor het gebied niet wordt beleefd. In de volksmond wordt het ook wel de landingsbaan genoemd (Interview: hoofd Projectbureau Blauwestad). Ook in 2018 wordt de kwaliteit van de openbare wegen (61%) en het onderhoud van onbebouwde kavels (66%) als slecht ervaren (Vereniging Bewonersbelangen Blauwestad, 2018).

Een ander knelpunt dat vanuit de bevolking naar voren komt, is verkeersrotonde de Blauwe Roos. Deze rotonde is gesitueerd tussen Winschoten en Blauwestad en heeft niet de capaciteit die nodig is. Ook het hoofd van Projectbureau Blauwestad onderkent dit:

*"... En dat heeft te maken met de op- en afrit van de A7. De Blauwe Roos heet die rotonde [...] Het is bevolking technisch echt een issue"* - Hoofd Projectbureau Blauwestad

Hij vraagt zich zelfs af hoe het in de toekomst zal gaan wanneer de bevolkingsaantallen in Blauwestad toenemen en de verkeersintensiteit op de rotonde toeneemt (Interview: hoofd Projectbureau Blauwestad). Voor de gemeente ligt hier een uitdaging. De projectleider van de Blauwe Loper stelt echter wel dat met de komst van de Blauwe Loper, personen misschien eerder geneigd zijn de fiets te pakken wanneer zij naar Winschoten gaan, waardoor een deel van het autoverkeer op de rotonde wellicht afneemt (Interview: projectleider Blauwe Loper).

## Woningbouw

Veelgehoorde en terugkomende aspecten vanuit de bevolking gaan over goedkopere woningen, kleinere kavels en het verlagen van grondprijzen. Kortom, het gebied voor een breder publiek aantrekkelijk maken. Het hoofd van Projectbureau Blauwestad lichtte toe dat in 2015 besloten is een andere koers te varen. Een nieuwe visie werd ontwikkeld (*Blauwestad aanpak 2015: zichtbaarheid van kwaliteit*) die de basis is voor de herontwikkeling van Blauwestad (Interview: hoofd Projectbureau Blauwestad). Er is meer oog gekomen voor projectmatig aanbod en maatwerk en er wordt naar een breder publiek gekeken. Een flexibelere houding wordt aangenomen. Bij de oprichting van Blauwestad was het zo dat de architect een belangrijke stem had in de uitstraling van de woningen; de stenen en dakpannen konden soms niet door bewoners zelf gekozen worden (Interview: hoofd Projectbureau Blauwestad). Omdat nu meer maatwerk wordt geleverd, hebben potentiële kopers meer vrijheid wat de verkoop van woningen wellicht zal stimuleren.

Andere suggesties die worden gedaan gaan over het ontwikkelen van recreatiewoningen in Blauwestad, meer dan de helft van de respondenten uit 2010 (bijna 56%) is het eens met dit idee. Wel zegt het grootste deel van deze respondenten dat de recreatiewoningen afgescheiden moeten blijven van de huidige woongebieden (Provincie Groningen & Gemeente Oldambt, 2010). In 2018 werd eenzelfde vraag gesteld, 'Vindt u dat Blauwestad en omgeving ruimte moet bieden aan verblijfstoerisme?'. 60% van de respondenten beantwoordde dit met 'ja'. Suggesties die worden gedaan zijn onder andere vakantiehuizen, tiny houses en camperplekken (Vereniging Bewonersbelangen Blauwestad, 2018). In 2010 kon bijna 69% van de respondenten zich vinden in het idee om meer variatie in woonvormen aan te brengen. Het gaat dan om twee-onder-een-kap woningen, rijtjeshuizen en appartementen naast de grote vrijstaande woningen die er nu zijn. De ontwikkelaars van Blauwestad zijn hier momenteel mee bezig; in het gebied Het Havenkwartier worden momenteel 36 gezins- en levensloopbestendige woningen gebouwd (Projectbureau Blauwestad, 2017).

### 4.3.1 Synthese

De resultaten hebben deels met de functionele levensduur van het gebied te maken en deels met de onvolledige voltooiing van de s-curve, waardoor een herontwikkeling noodzakelijk is. Mensen hebben allerlei suggesties voor nieuwe voorzieningen en wat betreft woningbouw wordt al een nieuwe koers gevaren. Blauwestad is in de afgelopen jaren stil komen te staan tussen de fases van uitbreiding en volwassenheid. Omdat factoren als communicatie en overleg in deze fase van groot belang zijn (zie paragraaf 2.3), moeten de behoeftes en wensen (die gewoonlijk voortkomen uit communicatie tussen actoren) worden meegenomen in de besluitvorming. De flexibelere houding bestaat uit het kijken naar een breder publiek en het aanbieden van maatwerk; dit werd tot voor kort niet gedaan.

## 4.4 Factoren t.a.v. herontwikkeling

Diverse aspecten spelen een rol bij de herontwikkeling van Blauwestad. Per hoofdthema worden de belangrijkste factoren uiteengezet.

### Gebied

Het is van belang om de positie van Blauwestad te weten, omdat dit inzicht geeft in de rol die het dorp inneemt binnen de regio. Blauwestad is geen winkerkern, maar het heeft wel veel te bieden op het gebied van watersport, natuur, recreatie en toerisme. Het is aan te raden om tijdens de herontwikkeling deze functies verder uit te bouwen.

Bestaande ondernemers moeten met de herontwikkeling niet te zwaar beconcurrereerd worden, er moet rekening worden gehouden met de omgeving. Een evenwicht moet worden gevonden tussen het gewenste voorzieningenniveau en het aantal voorzieningen dat de gemeente faciliteert. Grootschalige voorzieningen in dit krimpgebied moeten te allen tijden worden voorkomen tijdens de herontwikkeling.

Alle woongebieden hebben een eigen karakter en niet alle voorzieningen zijn gepast binnen de sfeer van bepaalde woongebieden. Omdat locaties voor nieuwe voorzieningen hierdoor nauwkeurig moeten worden uitgezocht, is het belangrijk om dit te beseffen. Het is namelijk van belang dat de kwaliteit en uitstraling van het gebied behouden blijven.

De woningbouw is een ander aspect dat een rol speelt binnen de herontwikkeling van Blauwestad. De bouw van 36 woningen in een lagere prijsklasse laat zien dat een flexibelere houding wordt aangenomen wat betreft het type woningen. Doordat geluisterd is naar de vraag vanuit de bevolking, worden nu deze woningen gerealiseerd.

### Netwerk

Het is van belang om de structuur van het netwerk rondom Blauwestad te weten, omdat dit de problemen in kaart brengt en vanuit daar oplossingen kunnen worden gezocht. Zoals hierboven werd benoemd, moeten de kwaliteit en uitstraling van het gebied behouden blijven. Dit geldt ook voor de wegen in Blauwestad; de kwaliteit van de wegen moet geoptimaliseerd worden tijdens de herontwikkeling.

Een goede ontsluiting en bereikbaarheid van Blauwestad zijn essentiële onderdelen bij de herontwikkeling. De Blauwe Loper is het grootste project binnen de infrastructurele herontwikkeling, deze implementatie zal een positieve invloed op het gebied hebben. Het is zaak zo snel mogelijk de realisatie van de brug te voltooien, zodat er zo snel mogelijk gebruik van kan worden gemaakt.

*“En ook dat je ziet dat er een enorme toename aan toeristische ontwikkeling is in het gebied [...] Is dit natuurlijk een hartstikke mooie kans om die verbinding aan te leggen. En ik denk dat het voor beide plaatsen, zowel voor Winschoten als voor Blauwestad, een ontzettende goede wordt. Dus ik had hem liever vandaag gehad dan morgen.” - Hoofd Projectbureau Blauwestad*

### Behoeftes/wensen

Het is belangrijk om de behoeftes en wensen van betrokken actoren mee te nemen in het besluitvormingsproces. De behoeftes en wensen vanuit de bevolking en de overheidsinstanties zijn gerelateerd aan het voorzieningenniveau, de Blauwe Loper, het omliggende gebied, het openbaar vervoer, de kwaliteit van de wegen, de Blauwe Roos, verschillende woonvormen en het aantrekken van een breder publiek. Door participatie van burgers worden hun wensen en eisen gehoord en zal Blauwestad niet gauw opnieuw functioneel verouderd raken.

## 5. Conclusie

Uit paragraaf 2.1 blijkt dat de functionele levensduur van een project te maken heeft met de periode waarin het aan de wensen en eisen van de gebruikers voldoet. Wanneer een gebied functioneel verouderd, wordt het minder bruikbaar voor de functie waarvoor het oorspronkelijk was ontworpen. Doordat de wensen van gebruikers continu veranderen, raakt een project eerder functioneel verouderd dan technisch verouderd. Door flexibel te zijn, kan de functionele levensduur worden verlengd. Uit paragraaf 4.1 komen opvallende kenmerken van Blauwestad naar voren: jachthavens, zwemstranden, vislocaties, natuurgebieden, aanzienlijk wat slaapgelegenheden en een evenemententerrein. Blauwestad heeft een aanzienlijk lager voorzieningenniveau dan de omgeving. Het dorp heeft geen supermarkten, basisscholen of kerken of sportvoorzieningen. Dit heeft een gegronde reden vanuit de gemeente; de gemeente wil ondernemers uit de kleine dorpen niet te veel beconcurreren door grootschalige voorzieningen te ontwikkelen in Blauwestad. Uit paragraaf 4.2 komt naar voren dat het verschil in hemelsbrede afstand en afstand over de weg bij vier dorpen relatief gezien het grootst is (Scheemda, Heiligerlee, Winschoten en Midwolda). Het probleem dat naar voren komt is de toegangsweg naar Blauwestad; deze ligt in het oosten van het gebied. Oplossing voor dit probleem is de nieuw te ontwikkelen fiets-/loopbrug de Blauwe Loper. Deze brug zorgt voor een directe verbinding tussen Winschoten en Blauwestad. Met de inpassing van de brug wordt het Havenkwartier voor vier dorpen beter ontsloten. Paragraaf 4.3 ging in op de behoeftes/wensen vanuit verschillende lagen. Uit twee enquêtes komen verschillende punten naar voren: bewoners willen meer voorzieningen, de Blauwe Loper wordt overwegend als positief ervaren, mensen willen graag dat het omliggende gebied beter wordt betrokken bij Blauwestad, er gaan stemmen op voor een aansluiting op het openbaar vervoer, bewoners en ondernemers willen dat de kwaliteit van de wegen wordt aangepakt, mensen willen dat het probleem rondom de Blauwe Roos wordt verholpen, veel personen willen dat Blauwestad aantrekkelijker wordt gemaakt voor een breder publiek en tot slot wordt er op aangedrongen dat er meer variatie in woonvormen moet worden aangebracht.

Op basis van deze inzichten kan de hoofdvraag *“Welke factoren moeten in acht worden genomen om te komen tot een vernieuwde functionele levensduur voor een functioneel verouderd gebied?”* worden beantwoord. Een eerste factor die van groot belang is voor de herontwikkeling van Blauwestad is het rekening houden met de omgeving. Wanneer dit niet gebeurt, zal Blauwestad in haar omgeving in een negatief daglicht komen te staan, omdat het als het ware als nieuw dorp voorzieningen naar zich toetrekt die eerder in de omliggende dorpen te vinden waren. Ondernemers uit de regio zullen dit niet accepteren. Een goede ontsluiting van het gebied is een tweede factor die erg belangrijk is bij het vernieuwen van de functionele levensduur. Om het gebied weer in balans te brengen met de wensen en eisen van diverse personen, is het van belang om het gebied goed bereikbaar te maken en zodoende belangen vanuit de vraagkant te erkennen. Hetzelfde geldt voor het ontwikkelen van kleinschalige voorzieningen in Blauwestad en het ontwikkelen van verschillende woonvormen. Beide zijn gewenst vanuit de lokale bevolking. Wanneer dit wordt gehonoreerd, zal het gebied meer in balans komen met de wensen en eisen van de gebruikers. Een laatste factor die van belang is bij de herontwikkeling, is het mee laten participeren van burgers. Meebewegen en flexibel zijn ten opzichte van veranderingen is van essentieel belang om te komen tot een vernieuwde functionele levensduur. De gehele herontwikkeling zal uiteindelijk moeten leiden tot het floreren van Blauwestad.

## 6. Aanbevelingen

Het is aan te bevelen om bij projecten die in een fase van stagnatie zitten, expliciet aandacht te besteden aan het overleg en de communicatie met belanghebbenden. Op deze manier worden behoeftes en wensen duidelijk en kan een optimale herontwikkeling plaatsvinden die in meer of mindere mate rekening houdt met alle actoren. Het continue in gesprek met elkaar blijven over nieuwe ontwikkelingen is essentieel. Hierbij is het van belang om burgers actief mee te nemen in besluitvormingsprocessen.

Concurrentie moet op een eerlijke manier plaatsvinden. In krimpgebieden moet het faciliteren van grootschalige voorzieningen vanuit de gemeente - waardoor kleine ondernemers uit de regio failliet gaan - te allen tijde worden vermeden.

Meebewegen met de huidige tijd en vraag en dus flexibel zijn in de aanpak, vormt een rode draad binnen herontwikkelingsopgaven. Een goede afwikkeling van herontwikkelingsopgaven is afhankelijk van de mate van flexibiliteit.

## 7. Reflectie

Wat ik als lastig heb ervaren binnen deze bachelorscriptie is het adequaat opstellen van een hoofdvraag met bijpassende deelvragen. Te veel focus is niet goed, maar te weinig scherpste ook niet. De vragen zijn daarom tijdens het gehele proces constant veranderd. Daarnaast vond ik het afbakenen en de focus behouden soms lastig. Ook tijdens de interviews week ik soms te ver af van de kern. In zijn totaliteit ben ik toch erg tevreden over de afgenomen interviews. Ik heb veel relevante informatie verkregen waarvoor ik de betrokkenen erg dankbaar ben.

Tijdens de literatuurstudie zijn een aantal gedateerde bronnen aangehaald. Vooral bij de uitwerking van de succesfactoren zijn verouderde artikelen gebruikt. Omdat in deze artikelen definities of factoren werden genoemd die niet tijdsafhankelijk zijn, zie ik dit niet per se als een negatief feit. Wellicht is het voor een vervolgonderzoek wel aan te raden om nieuwere bronnen te gebruiken, omdat in de loop der jaren nieuwe inzichten worden verkregen.

Ik heb veel informatie gehaald uit een tweetal enquêtes. Eén daarvan was wellicht wat gedateerd; deze was in 2010 afgenomen. In acht jaar tijd kan veel veranderen, waardoor opinies van personen mogelijk ook veranderen ten opzichte van bepaalde onderwerpen. Voor een vervolgonderzoek zou het zelf opstellen van een enquête en deze uitgeven onder bewoners en ondernemers in Blauwestad aan te raden zijn. Op deze manier wordt recente en primaire data verzameld, waardoor betrouwbaardere conclusies kunnen worden getrokken over behoeftes en wensen. Ook kan je op deze manier dichter bij de kern van je onderzoek komen. Wel is het van belang om na te gaan of personen welwillend zijn om nóg een keer mee te werken aan een enquêteonderzoek.



## 8. Referenties

- Architecten van Mourik bv (2009). *Levensduurzaamheid: van methodiek tot planvoorstel*.
- Axinn, W. G. & Pearce, L. D. (2006). *Mixed Method Data Collection Strategies*. New York: Cambridge University Press.
- Belassi, W. & Tukul, O. I. (1996). A new framework for determining critical success/failure factors in projects. *International Journal of Project Management*, 14:3, 141-151.
- Beleiu, I., Crisan, E. & Nistor R. (2015). Main factors influencing project success. *Interdisciplinary Management Research*, 6, 59-72.
- Bernardini, P., Van Vuren, S., van der Wiel, W., Wolters, M., Roovers, G., Tosserams, M. (2014). *Integrative framework for long term reinvestment planning for the replacement of hydraulic structures*. Gepresenteerd op PIANC World Congress 2014, San Francisco.
- Blauwestad Oldambt (2015). *Pura Vida*. Geraadpleegd op 20-05-2018 via: <https://www.blauwestad.nl/recreeren/evenementen/pura-vida>
- Blauwestad Oldambt (z.d.). *Blauwe Loper*. Geraadpleegd op 04-03-2018 via: <https://www.blauwestad.nl/over-blauwestad/blauwe-loper>
- Blauwestad Oldambt (z.d.). *Geschiedenis*. Geraadpleegd op 16-03-2018 via: <https://www.blauwestad.nl/over-blauwestad/geschiedenis>
- Blauwestad Oldambt (z.d.). *Varen*. Geraadpleegd op 19-05-2018 via: <https://www.blauwestad.nl/recreeren/varen>
- Blauwestad Oldambt (z.d.). *Woongebieden*. Geraadpleegd op 20-05-2018 via: <https://www.blauwestad.nl/wonen-in-blauwestad-nieuw/woongebieden>
- Clifford, N., French, S. & Valentine, G. (2010). *Key Methods in Geography*. (Second edition). London: SAGE.
- Collins, J. (2015). *The Critical Role of Flexibility in Project Management Processes*. Geraadpleegd op 06-06-2018 via: <https://www.ims-web.com/blog/the-critical-role-of-flexibility-in-project-management-processes>
- Converteer GPS coördinaten (z.d.). Geraadpleegd op 27-05-2018 via: <https://www.gpscoordinaten.nl/converteer-gps-coordinaten.php>
- Crowe, S., Cresswell, K., Robertson A., Huby, G., Avery, A. & Sheikh A. (2011). The case study approach. *BMC Medical Research Methodology*, 11:100.
- Demoen, B. (z.d.). *Kortste pad(en)*. Geraadpleegd op 18-03-2018 via: <http://www.program-uurtje.org/kortstepad.html>
- EenVandaag (2017). *10 jaar Blauwestad: hoe gaat het nu?* Geraadpleegd op 03-03-2018 via: <https://eenvandaag.avrotros.nl/item/tien-jaar-blauwestad-hoe-gaat-het-nu/>
- Gagnon, Y. C. (2010). *The Case Study as Research Method: a Practical Handbook*. Québec: Presses de l'Université du Québec.
- Gemeente Oldambt (2011). *Beleidsplan Recreatie, Toerisme en Evenementen*.
- Geurs, K. T. & Wee, B. van (2004). Accessibility evaluation of land-use and transport strategies: review and research directions. *Journal of Transport Geography*, 12, 127-140.
- Google (z.d.). [Google Maps: diverse coördinaten en voorzieningen opzoeken]. Geraadpleegd op 27-05-2018 via: <https://goo.gl/maps/Ev6cZNsARv22>
- Het Blauwe Lint (z.d.). *Vereniging het Blauwe Lint*. Geraadpleegd op 27-03-2018 via: <https://www.blauwelint.nl/de-vereniging>
- Hofstede, H. (z.d.). *De verbindingsmatrix*. Geraadpleegd op 18-03-2018 via: <http://www.hhofstede.nl/modules/verbindingsmatrix.htm>
- Kallen, M. J., Nicolai, R. P., Wiel, W. D. van der, Willems, A., Dungen, E. L. E. van den & Klatter, H. E. (z.d.). *Functional and technical end-of-service estimates for hydraulic structures*.
- Kennislink (2009). *De wortels van de financiële crisis*. Geraadpleegd op 18-05-2018 via: <https://www.nemokennislink.nl/publicaties/de-wortels-van-de-financiele-crisis/>
- Korteweg, P., J. (2002). *Veroudering van kantoorgebouwen: probleem of uitdaging?*
- Lundin, R. A. & Soderholm, A. (1995). A theory of the temporary organization. *Elsevier Science*, (11:4), 437-455.
- Marketing Groningen (z.d.). *Oldambt op de kaart*. Geraadpleegd op 27-03-2018 via: <https://oldambt.groningen.nl/over-oldambt/oldambt-op-de-kaart>
- Martens, K. (2007). Promoting bike-and-ride: The Dutch experience. *Transportation Research*, 41, 326-338.
- Neuman, W. L. (2007). *Basics of Social Research: Qualitative and Quantitative Approaches*. (Second edition). London: Pearson Education.
- Olsson, N. O. E. (2006). Management of flexibility in projects. *International Journal of Project Management*, 24,

66-74.

- Open Universiteit Nederland (z.d.). *Leereenheid 4: grafen*. Geraadpleegd op 27-05-2018 via:  
[https://www.ou.nl/documents/40554/349790/T07131\\_02.pdf](https://www.ou.nl/documents/40554/349790/T07131_02.pdf)
- Paesschen, K. (2011). *Bouwtechnisch onderzoek: afstemming tussen levensduur en flexibiliteit*. Delft: TU Delft.
- Pinto, J. K. & Prescott, J. E. (1988). Variations in Critical Success Factors over the Stages in the Project Life Cycle. *Journal of Management*, 14, 5-18.
- Planbureau voor de Leefomgeving (2014). *Bereikbaarheid verbeeld*. Geraadpleegd op 27-05-2018 via:  
[http://www.pbl.nl/sites/default/files/cms/publicaties/PBL\\_2014\\_Bereikbaarheid%20verbeeld\\_1343.pdf](http://www.pbl.nl/sites/default/files/cms/publicaties/PBL_2014_Bereikbaarheid%20verbeeld_1343.pdf)
- Projectbureau Blauwestad (2015). *Blauwestad aanpak 2015: zichtbaarheid van kwaliteit*. Blauwestad: Projectbureau Blauwestad.
- Projectbureau Blauwestad (2017). *Brochure Iedereen kan zo wonen*. Blauwestad: Projectbureau Blauwestad.
- Provincie Groningen & Gemeente Oldambt (juni 2010). *Resultaten enquête en ideeën bewoners en ondernemers, voor de ontwikkelingsvisie Blauwestad*.
- Provincie Groningen (z.d.). *Blauwe Loper*. Geraadpleegd op 21-05-2018 via:  
<https://www.provinciegroningen.nl/uitvoering/wonen-en-welzijn/blauwestad/blauwe-loper/>
- Pucher, J. & Buehler, R. (2012). *City cycling*. Massachusetts: The MIT Press.
- Rijkswaterstaat (2014). *Vervanging natte kunstwerken*.
- Ritchie, J., Lewis, J., McNaughton Nicholls, C. & Ormston, R. (2014). *Qualitative research practice: a guide for social science students and researchers*. (Second edition). Los Angeles: SAGE Publications.
- Saks, M. & Allsop, J. (2007). *Researching Health: Qualitative, Quantitative and Mixed Methods*. Los Angeles: SAGE Publications.
- San Cristóbal, J. R. (2017). The S-curve envelope as a tool for monitoring and control of projects. *Procedia Computer Science*, 121, 756-761.
- Schrijver, A. (z.d.). *Grafen: kleuren en routeren*. Geraadpleegd op 28-05-2018 via:  
[https://homepages.cwi.nl/~lex/files/graphs1\\_3.pdf](https://homepages.cwi.nl/~lex/files/graphs1_3.pdf)
- SenterNovem (2009). *Industrieel, flexibel en demontabel bouwen (IFD)*. Geraadpleegd op 27-05-2018 via:  
[http://www.joostdevree.nl/bouwkunde2/jpgi/ifd\\_3\\_factsheet\\_industrieel\\_flexibel\\_demontabel\\_bouwen\\_www\\_rvo\\_nl.pdf](http://www.joostdevree.nl/bouwkunde2/jpgi/ifd_3_factsheet_industrieel_flexibel_demontabel_bouwen_www_rvo_nl.pdf)
- Swanborn, P. (2010). *Case Study Research: what, why, how?* Los Angeles: SAGE Publications.
- Tashakkori, A. & Teddlie C. (2003). *Handbook of mixed methods in Social & Behavioral Research*. Los Angeles: SAGE Publications.
- TNO (1993). *Het beoordelen van de bereikbaarheid van lokaties: Definiëring, maatstaven, toepassing en beleidsimplicaties*.
- Vasudev, C. (2006). *Graph theory with applications*. New Delhi: New Age International.
- Vereniging Bewonersbelangen Blauwestad (2018). *Resultaten enquête Blauwestad*.
- Werkgroep Ontwikkelingsvisie Blauwestad (2010). *Blauwestad in het Oldambt: ontwikkelingsvisie*.
- Westerveld, E. (2003). The Project Excellence Model: linking success criteria and critical success factors. *International Journal of Project Management*, 21, 411-418.
- Willems, J., Busscher, T., Hijdra, A., & Arts, J. (2016). Renewing infrastructure networks: new challenge, new approach? *Transportation Research Procedia*, 14, 2497-2506.
- Wit, A. de (1988). Measurement of project success. *International Journal of Project Management*, 6(3), 164-170.
- Zohrabi, M. (2013). Mixed Method Research: Instruments, Validity, Reliability and Reporting Findings. *Theory and Practice in Language Studies*, (3:2), 254-262.

Alle figuren en tabellen zijn zelf geproduceerd.

## Bijlage 1a

### Semigestructureerd interview 13/04

- Kunt u zichzelf kort voorstellen? Wat doet u in het dagelijks leven / wat is uw achtergrond?
- Wat is uw relatie tot de Blauwestad?
- Wat doet het Blauwe Lint?
  - doelen
  - visie
- Welke bedrijven zijn bij het Blauwe Lint aangesloten?
  - veel uit Blauwestad zelf of meer uit de omgeving?
  - tot welke sectoren behoren deze bedrijven?
- Bent u bekend met de plannen van de gemeente/provincie met betrekking tot recreatie en toerisme binnen Blauwestad?
- Heeft het Blauwe Lint veel contact met de gemeente/provincie met betrekking tot de toeristische en recreatieve plannen?
- Welke knelpunten zijn er te herkennen binnen Blauwestad in relatie met haar omgeving?
  - bijv. bereikbaarheid per fiets
- Weet u of er onderzoek is/wordt gedaan onder de bezoekers van Blauwestad welke behoeftes of wensen zij hebben met betrekking tot recreatie/toerisme?
  - zo ja, op welke manier wordt dit onderzocht?
  - zo ja, wat zijn hiervan de uitkomsten?
- De functionele levensduur van een gebied is de periode waarin het aan de wensen en eisen van de gebruikers voldoet. Blauwestad is oorspronkelijk opgericht om het gebied een impuls te geven en mensen mooi en ruim te laten wonen in combinatie met recreatieve mogelijkheden. Denkt u dat Blauwestad hierin is geslaagd?
  - zo nee, waarom niet?
  - zo ja, waarom wel?
- Welke verbeterpunten ziet het Blauwe Lint met betrekking tot het herontwikkelen van Blauwestad en haar omgeving?
- Hoort u van bezoekers weleens opmerkingen wat zij missen binnen Blauwestad?
- Heeft u nog iets toe te voegen aan dit gesprek?

## Bijlage 1b

### Semigestructureerd interview 09/05

- Kunt u zichzelf kort voorstellen? Waar bent u werkzaam en wat is uw achtergrond?
- Wat is uw relatie tot de Blauwestad?
- In welke fase van het project de Blauwe Loper bent u actief of actief geweest?
- Wat zijn de drijfveren geweest om de Blauwe Loper te ontwikkelen?
- Kwamen deze factoren vanuit de gemeente, de provincie of van geluiden vanuit de omgeving?
  - eventueel vragen of er onderzoek wordt gedaan naar behoeftes/wensen vanuit omgeving
- Gaat het alleen om een snelle verbinding met Winschoten of wordt er ook gedoeld op een toeristische/recreatieve impuls voor Blauwestad?
- Welke knelpunten zijn er te herkennen binnen Blauwestad in relatie met haar omgeving?
  - bijv. bereikbaarheid per fiets
- Weet u of er onderzoek is/wordt gedaan onder de bezoekers van Blauwestad welke behoeftes of wensen zij hebben met betrekking tot het gebied?
  - zo ja, op welke manier wordt dit onderzocht?
  - zo ja, wat zijn hiervan de uitkomsten?
- Bent u bekend met de plannen van de gemeente/provincie met betrekking tot de gebiedsontwikkeling van Blauwestad? Hoe gaan de gemeente en provincie hiermee om?
- Zijn er bepaalde beleidsstukken die op deze herontwikkeling ingaan? Of misschien andere beleidsdocumenten die wat vertellen over de situatie van de Blauwestad?
- Ziet u zelf nog andere verbeterpunten met betrekking tot het herontwikkelen van Blauwestad en haar omgeving?
- De functionele levensduur van een gebied is de periode waarin het aan de wensen en eisen van de gebruikers voldoet. Blauwestad is oorspronkelijk opgericht om het gebied een impuls te geven en mensen mooi en ruim te laten wonen. Denkt u dat Blauwestad tot nu toe hierin is geslaagd?
  - zo nee, waarom niet?
  - zo ja, waarom wel?
- Hoort u van bezoekers weleens opmerkingen wat zij missen binnen Blauwestad of haar omgeving?
- Heeft u nog iets toe te voegen aan dit gesprek? Zijn er misschien aspecten waarvan u denkt dat dat van belang kan zijn voor mijn onderzoek?

## Bijlage 1c

### Semigestructureerd interview 17/05

- Kunt u zichzelf kort voorstellen? Waar bent u werkzaam en wat is uw achtergrond?
- Wat is uw relatie tot de Blauwestad? Wat doet Projectbureau Blauwestad precies?
- Wat is de toekomstvisie van Blauwestad? Welke kant wil Blauwestad op?
- Het project de Blauwe Loper is een samenwerking tussen provincie, gemeente en jullie projectbureau; wat zijn de drijfveren geweest om de Blauwe Loper te ontwikkelen?
- Kwamen deze factoren vanuit de gemeente, de provincie of van geluiden vanuit de omgeving?
  - eventueel vragen of er onderzoek wordt gedaan naar behoeftes/wensen vanuit omgeving
- Gaat het alleen om een snelle verbinding met Winschoten of wordt er ook gedoeld op een toeristische/recreatieve impuls voor Blauwestad?
- Welke knelpunten zijn er te herkennen binnen Blauwestad in relatie met haar omgeving?
  - bijv. bereikbaarheid per fiets
- Weet u of er onderzoek is/wordt gedaan onder de bezoekers van Blauwestad welke behoeftes of wensen zij hebben met betrekking tot het gebied?
  - zo ja, op welke manier wordt dit onderzocht?
  - zo ja, wat zijn hiervan de uitkomsten?
- Bent u bekend met de plannen van de gemeente/provincie met betrekking tot de gebiedsontwikkeling van Blauwestad? Hoe gaan de gemeente en provincie hiermee om?
- Zijn er bepaalde beleidsstukken die op deze herontwikkeling ingaan?
- Ziet u zelf nog andere verbeterpunten met betrekking tot het herontwikkelen van Blauwestad en haar omgeving?
- De functionele levensduur van een gebied is de periode waarin het aan de wensen en eisen van de gebruikers voldoet. Blauwestad is oorspronkelijk opgericht om het gebied een impuls te geven en mensen mooi en ruim te laten wonen. Denkt u dat Blauwestad tot nu toe hierin is geslaagd?
  - zo nee, waarom niet?
  - zo ja, waarom wel?
- Hoort u van bezoekers weleens opmerkingen wat zij missen binnen Blauwestad of haar omgeving?
- Heeft u nog iets toe te voegen aan dit gesprek? Zijn er misschien aspecten waarvan u denkt dat dat van belang kan zijn voor mijn onderzoek?

## Bijlage 2

### Workflow inclusief coördinaten

