

transformatiegebied in beweging

een onderzoek naar de beweegvriendelijke inrichting van
transformatiegebieden in Groningen

Bachelorscriptie Technische Planologie • Erik Deenen

Rijksuniversiteit Groningen • 21 januari 2013 • eindversie

figuur voorblad: bewerking eigen foto ◦ Reitdiephaven Groningen

colofon

Bachelorscriptie

titel: Transformatiegebied in beweging
Een onderzoek naar de beweegvriendelijke inrichting van
transformatiegebieden in Groningen

auteur: Erik Deenen
s1851071

datum: 21 januari 2013

opleiding: Technische Planologie
Faculteit der Ruimtelijke Wetenschappen
Rijksuniversiteit Groningen

begeleider: Dr. Femke Niekerk

aantal woorden: 14.853 (H1 t/m H8)



Jong geleerd... Een zondag in het Noorderplantsoen Groningen

bron: eigen foto, 7 oktober 2012

voorwoord

Ruim 100 jaar geleden droomden architecten en planologen van gezonde steden. Veel mensen leefden destijds onder erbarmelijke omstandigheden, in krotten en kelders; de grachten fungeerden als open riool en de straten waren bezaaid met vuil. In medische kringen werd steeds vaker een verband gelegd tussen deze toestanden en het vóórkomen van besmettelijke ziekten. Deze nieuwe inzichten hebben aanleiding gegeven tot de vernieuwing van binnensteden, de aanleg van riolering, parken en nieuwe woonwijken. Hierdoor is er sinds het begin van de vorige eeuw veel verbeterd.

Nu keert het thema gezondheid weer terug is de ruimtelijke ordening, maar deze keer omdat we het misschien wel te goed hebben. De nieuwe uitdaging is om mensen een gezondere leefstijl aan te leren, in de strijd tegen welvaartsziekten als obesitas, hart- en vaatziekten en mentale aandoeningen als depressies. De dagelijkse leefomgeving speelt daarin een belangrijke rol. Deze scriptie gaat over de *bewegvriendelijke leefomgeving*: hoe kan de (openbare) ruimte in de stad worden aangewend om haar bewoners in beweging te krijgen?

In dit onderzoek is gekeken naar de rol van transformatiegebieden hierbij. Want wat doen we met alle restplekken in de stad, nu er (tijdelijk) wat minder economische potentie is? Wellicht een mooie kans voor de stadsbewoners om er te gaan sporten en recreëren, of om nieuwe fiets- en wandelroutes aan te leggen.

Ik heb tijdens het onderzoek ontdekt dat ook over een aanvankelijk onbekend thema erg veel te vertellen is, bijna te veel. Lichamelijk beweging blijkt een planologisch thema bij uitstek, juist omdat het zo direct raakt aan het welbevinden van de mens, de gezondheid en de kwaliteit van leven in de stad. Ik hoop dat deze scriptie bijdraagt aan blikverruiming bij het maken en uitvoeren van ruimtelijk beleid, zodat onze steden een in beweging blijven.

Groningen, 21 januari 2013

samenvatting

In deze Bachelorscriptie is onderzoek gedaan naar de relatie tussen ruimtelijke ordening en gezondheid bij de herontwikkeling van transformatiegebieden. Het onderzoek richt zich op de stad Groningen. De hoofdvraag van het onderzoek is: *Wat is de potentiële rol van stedelijke transformatiegebieden in de stad Groningen bij het beweegvriendelijker maken van de leefomgeving?*

Bewegingsstimulering is een effectieve strategie om gezondheidsrisico's te verlagen. Uit diverse onderzoeken blijkt dat de inrichting van de directe leefomgeving daarin een belangrijke rol speelt. De leefomgeving speelt namelijk - naast de individuele factoren en de sociale omgeving - een rol in de gedragskeuzes van mensen. Een leefomgeving die uitnodigt tot gezond gedrag en beweging wordt ook wel beweegvriendelijk genoemd. Voor beweegvriendelijkheid zijn belangrijke omgevingskenmerken: dichtheid en functiemenging, netwerken en routes en de ruimtelijke kwaliteit.

Transformatiegebieden zijn (deels) braakliggende terreinen die de potentie hebben om te worden ontwikkeld naar een nieuwe en hoogwaardige stedelijke gebieden. Transformatieprocessen zijn complex van aard: vaak is er sprake van versnipperd eigendom, milieubelastende functies, een grote hoeveelheid regelgeving en betrokkenheid van veel partijen. Actoren kennen aan transformatiegebieden vele betekenissen, waarden en belangen toe en dat maakt het bepalen van een nieuwe ontwikkelingsrichting bijzonder lastig. Tijdelijk gebruik van transformatiegebieden kan daarom worden ingezet als methode om transformaties op gang te brengen, omdat tijdelijk gebruik een gebied op de mentale kaart van mensen zet en er daarmee economische waarde wordt gecreëerd.

Transformatiegebieden kunnen ook een rol spelen bij het tegemoetkomen aan de paradox van de compacte stad, het spanningsveld tussen compactheid en milieukwaliteit.

Het empirische deel van het onderzoek bestaat uit drie delen. In het eerste deel is van een aantal Nederlandse transformatiegebieden geanalyseerd in welke vorm beweegvriendelijkheid een rol heeft gespeeld bij de herontwikkeling. Uit de analyses blijkt dat beweegvriendelijkheid zeer verweven is met andere beleidssectoren en -doelen. In deel twee van het onderzoek is het beleid in de gemeente Groningen op het gebied van ruimtelijke ordening, sport en gezondheid geanalyseerd op basis van beleidsdocumenten en interviews. Uit de analyse blijkt dat in het beleid veel van de voorwaarden voor een beweegvriendelijke leefomgeving aanwezig zijn. Daaronder vallen het streven naar een combinatie van intens rood, intens groen en intens blauw en het stimuleren van beweging in het dagelijks leven.

Het derde en laatste deel van het onderzoek is een synthese van het voorgaande, op basis waarvan aanbevelingen zijn gedaan voor verbetering van het beleid en mogelijke ingrepen in de ruimte om de beweegvriendelijkheid te vergroten. In Groningen is sprake van een wederzijdse (h)erkenning van de gemeenschappelijke belangen in het beleid. Wel blijkt er rondom de paradox van de compacte stad enige wrijving te bestaan tussen de beleidssectoren; dit kan een barrière vormen voor constructieve samenwerking. Daarom is meer samenwerking en informatie-uitwisseling gewenst.

Transformatiegebieden bieden in de bestaande stad ruimte om aan urgente beleidsthema's (gezondheid, klimaat, water) te werken en kunnen enerzijds de compacte stad versterken, anderzijds een contramal vormen van deze compacte stad. Door te zorgen voor robuuste groenblauwe netwerken en via goed ontwerp kan daarbij tegemoet worden gekomen aan de paradox van de compacte stad. In de theoretische reflectie in dit onderzoek wordt in een aantal modellen weergegeven hoe beweegvriendelijke inrichtingsprincipes op transformatiegebieden kunnen worden toegepast.

inspiratiekaders

In dit rapport staan twee *inspiratiekaders*. Deze voorbeelden, van het Noorderplantsoen in Groningen en de voormalige luchthaven Tempelhof in Berlijn, hebben mij geïnspireerd tot dit onderzoek. Beide voorbeelden hebben een duidelijke relatie met de hoofdthema's in deze scriptie.

inhoudsopgave

voorwoord	5
samenvatting	6
1. inleiding	13
1.1 aanleidingen	13
1.1.1 tijdelijkheid en transformatie	13
1.1.2 beweging en gezondheid	14
1.1.3 paradox van de compacte stad	15
1.1.4 stad én land	16
1.2 probleemstelling	16
1.2.1 hoofd- en deelvragen	17
1.3 opbouw scriptie	17
inspiratiekader a: Noorderplantsoen Groningen	20
2. theoretisch kader	21
2.1 theorieën	21
2.1.1 beweegvriendelijke leefomgeving	21
2.1.2 transformatie en complexiteit	25
2.2 begrippen	28
2.3 conceptueel model	29
3. methodologie	31
3.1 case studies	31
3.2 beleidsanalyse	32
3.3 interviews	33
3.4 synthese	33
inspiratiekader b: Tempelhof Berlijn	34

4. de beweegvriendelijkheid van transformatiegebieden	
in Nederland	36
4.1 case a: Belvédère Maastricht	36
4.1.1 dichtheid en functiemenging	37
4.1.2 netwerken en routes	38
4.1.3 ruimtelijke kwaliteit	39
4.2 case b: GWL-terrein Amsterdam	39
4.2.1 dichtheid en functiemenging	39
4.2.2 netwerken en routes	40
4.2.3 ruimtelijke kwaliteit	40
4.3 case c: Potmarge Leeuwarden	41
4.3.1 dichtheid en functiemenging	42
4.3.2 netwerken en routes	42
4.3.3 ruimtelijke kwaliteit	43
4.4 case d: Rijnenburg Utrecht	43
4.4.1 dichtheid en functiemenging	44
4.4.2 netwerken en routes	44
4.4.3 ruimtelijke kwaliteit	45
4.5 analyse en conclusies	45
5. de ontwikkeling van transformatiegebieden in Groningen	48
5.1 hoofdlijnen van het ruimtelijk beleid	48
5.2 analyse van het ruimtelijk beleid: transformatiegebieden	
en beweegvriendelijkheid	50
5.2.1 dichtheid en functiemenging	50
5.2.2 netwerken en routes	52
5.2.3 ruimtelijke kwaliteit	52
5.2.4 Suikerunie en CiBoGa	53
5.3 analyse en conclusies	54
6. bewegen in Groningen	56
6.1 hoofdlijnen van het sport- en gezondheidsbeleid	56
6.2 analyse van het sport- en gezondheidsbeleid:	
beweegvriendelijkheid	57

6.2.1	dichtheid en functiemenging	57
6.2.2	netwerken en routes	58
6.2.3	ruimtelijke kwaliteit	58
6.3	analyse en conclusies	58
7. synthese: transformatiegebieden en beweegvriendelijkheid		
in Groningen		59
7.1	koppeling van beleid	59
7.2	toolbox	61
8.	conclusies en reflectie	64
8.1	hoofdpijnen uit het onderzoek	64
8.2	theoretische reflectie	65
8.3	reflectie op het onderzoek en aanbevelingen voor vervolgonderzoek	68
bronnenlijst		70
literatuur		70
geraadpleegde websites		73
lijst van geïnterviewden		74
lijst van figuren en kaders		75
figuren		75
kaders		76
bijlagen		77
a – contactmail interviews		77
b – interviewvragen		79
c – posterpresentatie		82

1.

inleiding

In dit eerste hoofdstuk wordt beschreven hoe er vanuit de onderzoeksthema's – de beweegvriendelijke leefomgeving en transformatiegebieden – een concreet onderzoeksvoorstel is opgesteld voor deze scriptie. Eerst worden de aanleidingen voor het onderzoek besproken. Deze informatie komt samen in de probleemstelling, waarin de hoofdvraag en het doel van het onderzoek zijn geformuleerd. Tot slot wordt toegelicht hoe deze scriptie is opgebouwd.

1.1 aanleidingen

De aanleiding voor dit onderzoek komt voort uit een aantal ontwikkelingen in de maatschappij en vragen die spelen binnen de ruimtelijke ordening.

1.1.1 tijdelijkheid en transformatie

Dit is een tijd van economische en demografische stagnatie, waarin investeringen worden uitgesteld en veel ruimtelijke ontwikkelingen zijn bevroren. Leegstaande gebouwen en braakliggende terreinen zijn steeds prominenter aanwezig in het stedelijk landschap. Dit leidt tot een verschuiving in het veld van de ruimtelijke ordening: steeds meer wordt er gesproken over 'tijdelijkheid' (*Zwischennutzung*), krimp en herontwikkeling. Het tijdelijk gebruik, ontwikkelend beheren en de transitie van gebieden in de bestaande stad zijn de nieuwe uitdagingen van de ruimtelijke ordening (Schutten, 2012).

De herontwikkelingsopgave in Nederland is groot. Volgens de *Actieagenda Architectuur en Ruimtelijk Ontwerp* leiden demografische en economische ontwikkelingen ertoe dat de bouw- en gebiedsopgaven van aard veranderen. Niet de grote monofunctionele uitbreidingslocaties, maar inbreiding, inpassing, renovatie, herontwikkeling en herbestemming vormen de kern van toekomstige ontwikkelingen (Rijksoverheid, 2012).

Deze herontwikkelingsopgave concentreert zich voor een deel in transformatiegebieden. Dit zijn terreinen die hun oude (vaak industriële) functie hebben verloren en moeten worden voorzien van nieuw programma. “De economische bloeigebieden van weleer zijn in de stad in onbruik geraakt. Fabrieksgebouwen, pakhuizen, transportknooppunten en bedrijfsterreinen, die bij een vorige fase van

de maatschappelijke ontwikkeling horen, verdwijnen van het toneel” (Joustra, 2005: p.3). Aangezien het herontwikkelen van transformatiegebieden een kostbare aangelegenheid is, maakt de economische crisis het proces bijzonder lastig. In veel steden wordt daarom gewerkt aan tijdelijk en spontaan gebruik van deze gebieden, in de hoop dat de (economische) potenties ervan worden ontdekt en benut door nieuwe gebruikers.

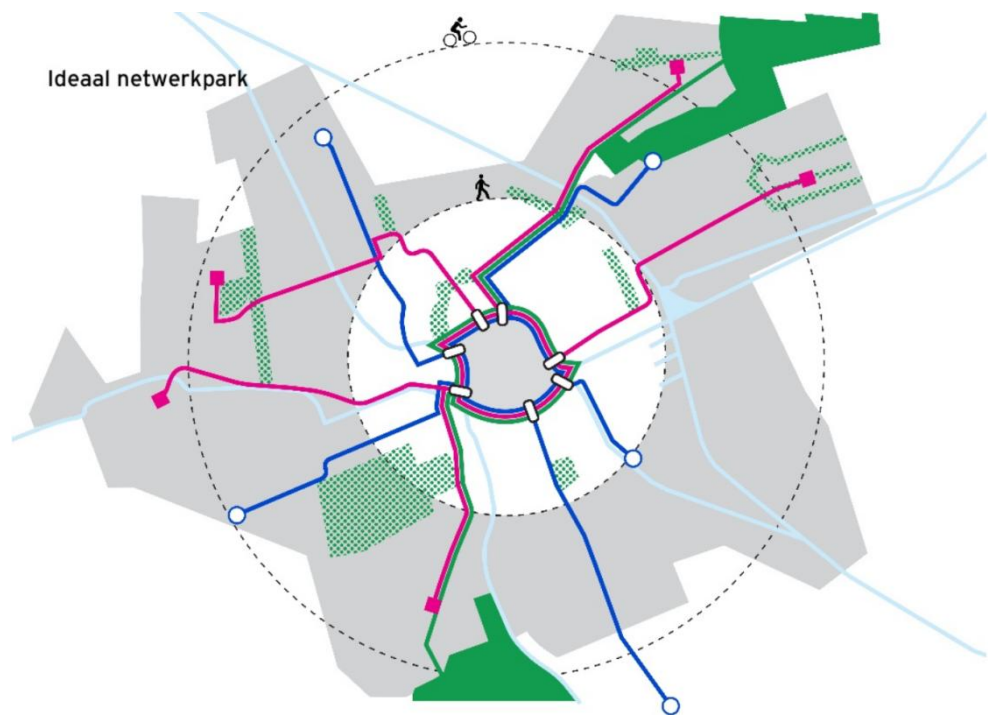
1.1.2 beweging en gezondheid

Voldoende beweging heeft positieve effecten op de lichamelijke en mentale gezondheid. Mensen die te weinig bewegen hebben vaak last van overgewicht en zijn gevoeliger voor tal van aandoeningen als diabetes, hart- en vaatziekten en depressie. In de stad Groningen komen deze leefstijlgerelateerde aandoeningen vaker voor dan gemiddeld in Nederland (Gemeente Groningen, 2012a). Volgens het *Trendrapport Bewegen en Gezondheid 2008/2009* is bewegingsstimulering een effectieve interventie om gezondheidsrisico's te verlagen (Hildebrandt et.al., 2010). Uit onderzoek blijkt dat mensen voor hun lichaamsbeweging een voorkeur hebben voor wandelen en fietsen in de eigen leefomgeving, buurt en wijk (Lee en Vernez Moudon, 2004). Daarnaast blijkt er een relatie te zijn tussen de hoeveelheid lichamelijke activiteit en de ruimtelijke eigenschappen van de leefomgeving. Wanneer de bewegingsvriendelijkheid van de leefomgeving wordt vergroot, zijn mensen meer geneigd te gaan wandelen en fietsen. Op het raakvlak van het gezondheidsbeleid en de ruimtelijke ordening is er daarom behoefte aan een gemeenschappelijk kader voor toekomstig onderzoek en beleid. In de internationale literatuur is hiervoor inmiddels een basis gelegd. Dit vormt tevens de theoretische basis voor dit onderzoek.

De actualiteit van het thema gezondheid en ruimtelijke ordening werd benadrukt op het congres *Ruimte voor Gezondheid. Healthy Cities: onze leefomgeving als medicijn*, op 15 en 16 november in Groningen. Vergrijzing, welvaartsziekten, stijgende zorgkosten en dreigende personeelstekorten in de zorg zijn urgente vraagstukken, waar vanuit verschillende invalshoeken en disciplines een antwoord moet worden geformuleerd. In de 19^e eeuw zijn de Woningwet en de stedenbouw ontstaan vanuit de wantoestanden in de steden, waar gevaarlijke infectieziekten als cholera en tuberculose heersten. “De realisatie dat je ziektes kan voorkomen door hygiëne te verbeteren, dat is heel erg sterk een drijfveer geweest om de steden anders te gaan inrichten” (interview dhr. Eekhof). Daarbij hoorden de aanleg van waterleiding en riolering, het opschonen van binnensteden en gebouwen en de aanleg van groen.

“De inrichting van onze steden, wijken en dorpen zou wederom weleens een sleutelrol kunnen vervullen. Meer aandacht voor een goed doordachte leefomgeving, voor groen en landschap en voor sport en ontmoeting kan jong en oud helpen zo lang mogelijk gezond te blijven” (flyer congres Ruimte voor Gezondheid, 2012). Deze invalshoek wordt ondersteund in diverse wetenschappelijke studies

(Linger et.al., 2010; Hartog et.al., 2006). De thema's *gezonde stad* en *bewegvriendelijke leefomgeving* werden op het congres vanuit diverse invalshoeken belicht (zie figuur 1.1).



figuur 1.1: Groningen als bewegvriendelijke stad? Dia uit de presentatie *Stilstaan bij bewegen* door Matthijs Dijkstra, landschapsarchitect congres Ruimte voor Gezondheid in Groningen, 2012

1.1.3 paradox van de compacte stad

Binnen de planologie en ruimtelijke ordening van Nederland speelt het concept 'compacte stad' een belangrijke rol. De compacte stad werd omarmd als vorm van duurzame stedelijke ontwikkeling, omdat het leidt tot zorgvuldiger ruimtegebruik en beperking van de mobiliteit. Er is echter ook kritiek op het concept, vooral vanwege het spanningsveld tussen compactheid en milieukwaliteit. Want enerzijds zou compactheid bijdragen aan een hogere milieukwaliteit, anderzijds leidt compactheid tot botsende (milieu-)functies, afname van groen in de stad en een slechtere leefbaarheid. Dit wordt wel de *paradox van de compacte stad* genoemd (De Roo, 2001).

Uiteindelijk is de kwaliteit van onze dagelijkse leefomgeving meer dan de som der delen. Hoogleraar planologie Gert de Roo spreekt in dit verband ook wel over de integrale kwaliteit *per saldo*. Door locatiespecifieke afwegingen te maken kan er ook in een compacte stad een aanvaardbare milieukwaliteit worden gecreëerd (De Roo, 2001). Bij de herontwikkeling van transformatiegebieden

moet hiermee rekening worden gehouden, zodat er kwaliteiten aan de bestaande stad worden toegevoegd. Het bieden van ruimte om te bewegen zou één van deze kwaliteiten kunnen zijn.

1.1.4 stad én land

Tot slot heeft het *Manifest voor stad en land* van Hans Teerds en Johan van der Zwart een aanleiding gevormd voor dit onderzoek. In het manifest wordt betoogd dat het landschap geen tegenpool is van de stad, maar een onmisbaar onderdeel van de stedelijke samenleving.

Het onderstaande citaat, van landschapsarchitect Peter Latz (in Teerds en van der Zwart, 2012) is een boeiende visie op het (tijdelijk) gebruik van de ruimte in de stad en biedt stof tot nadenken over de beweegvriendelijke stad en de rol van de planoloog/ontwerper daarin:

“Mijn stelling is dat de mensen zelf moeten ontdekken hoe ze een gebied kunnen gebruiken. Ze zijn veel intelligenter dan de ontwerper. Het is hun gebruiksruimte, hun dagelijkse leefomgeving. Wat ik in een ontwerp daarom uitermate belangrijk vind, is dat de structuren niet gericht zijn op een eenduidig gebruik. De structuren moeten juist verschillende interpretaties en daarmee verschillend gebruik mogelijk maken. Alleen al vanwege de snel veranderende maatschappij en het veranderende gebruik van publieke ruimten in de stad dat daarmee samenhangt, is deze meerduidigheid, de meervoudige mogelijkheden van gebruik, belangrijk. Ligweiden die vroeger vol lagen met zoonanbidders, zijn nu leeg omdat mensen juist schaduw willen hebben. Of neem het gebruik van de fiets, vroeger een vervoermiddel voor mensen die geen auto hadden, nu zijn er al fietsen te verkrijgen die evenveel kosten als een kleine auto. Moet je dan parken maken die exclusief gericht zijn op fietsen? Maar wat komt er daarna, over pakweg een jaar of vijf?” (p.92)

1.2 probleemstelling

Er is in Nederland van oudsher een hechte relatie tussen volksgezondheid en ruimtelijke ordening. In de eerste Woningwet van 1901 speelde ruimtelijke ordening bijvoorbeeld een belangrijke rol bij het bestrijden van gevaarlijke infectieziekten. Via onder meer de aanleg van waterleidingen en riolering en krotopruijing werd de hygiëne in steden flink verbeterd. Ook in deze tijd kan de ruimtelijke ordening een rol spelen bij het oplossen van een volksgezondheidsprobleem. Door een gebrek aan beweging en een ongezond voedingspatroon liggen overgewicht en allerlei welvaartsziekten op de loer. Door meer te bewegen kunnen veel mensen hun gezondheid verbeteren. De aanwezigheid van transformatie-

gebieden in (binnen-)steden zou de ruimte kunnen bieden voor meer beweegmogelijkheden in de stad, door bij de herontwikkeling van deze gebieden rekening te houden met beweegvriendelijkheid.

In deze bachelorscriptie ga ik daarom onderzoeken wat de rol van stedelijke transformatiegebieden is bij het stimuleren van lichamelijke activiteit onder de stadsbewoners. Daarbij richt ik me op de stad Groningen. Het onderzoek moet resulteren in een reeks aanbevelingen voor het vergroten van de beweegvriendelijkheid in Groningen. Theorieën, ideeën uit de praktijk en een studie naar het beleid in Groningen worden gecombineerd om inzicht te krijgen in kansen om via transformatieprocessen de beweegvriendelijkheid te vergroten.

1.2.1 hoofd- en deelvragen

Hier volgen kort de hoofd- en deelvragen van dit onderzoek. In de volgende paragraaf wordt toegelicht hoe deze samenhangen en hoe dit rapport is opgebouwd aan de hand van de vragen.

hoofdvraag

Wat is de potentiële rol van stedelijke transformatiegebieden in de stad Groningen bij het beweegvriendelijker maken van de leefomgeving?

deelvragen

- 1. In welke vorm speelt het thema beweegvriendelijkheid een rol bij de herontwikkeling van transformatiegebieden in Nederland?*
- 2. Welke ontwikkelingen worden in de Groningse transformatiegebieden voorzien, en in hoeverre speelt beweegvriendelijkheid daarbij een rol?*
- 3. Wat is het huidige beleid in Groningen om gezondheid, sport en beweging in de leefomgeving te bevorderen?*
- 4. Welke beleidsmiddelen kunnen in Groningen worden ingezet om transformatiegebieden te benutten voor het beweegvriendelijker maken van de leefomgeving?*

1.3 opbouw scriptie

In onderstaande schema's (zie figuren 1.2 en 1.3 op de volgende pagina's) wordt de opbouw van het centrale deel van het onderzoek weergegeven. Dit is tevens de opbouw van dit rapport. Te zien is dat de deelvragen structurerend zijn voor het empirische onderzoek: door theorie en Nederlandse

praktijkvoorbeelden te koppelen met het beleid in Groningen, wordt een antwoord gevonden op de hoofdvraag.

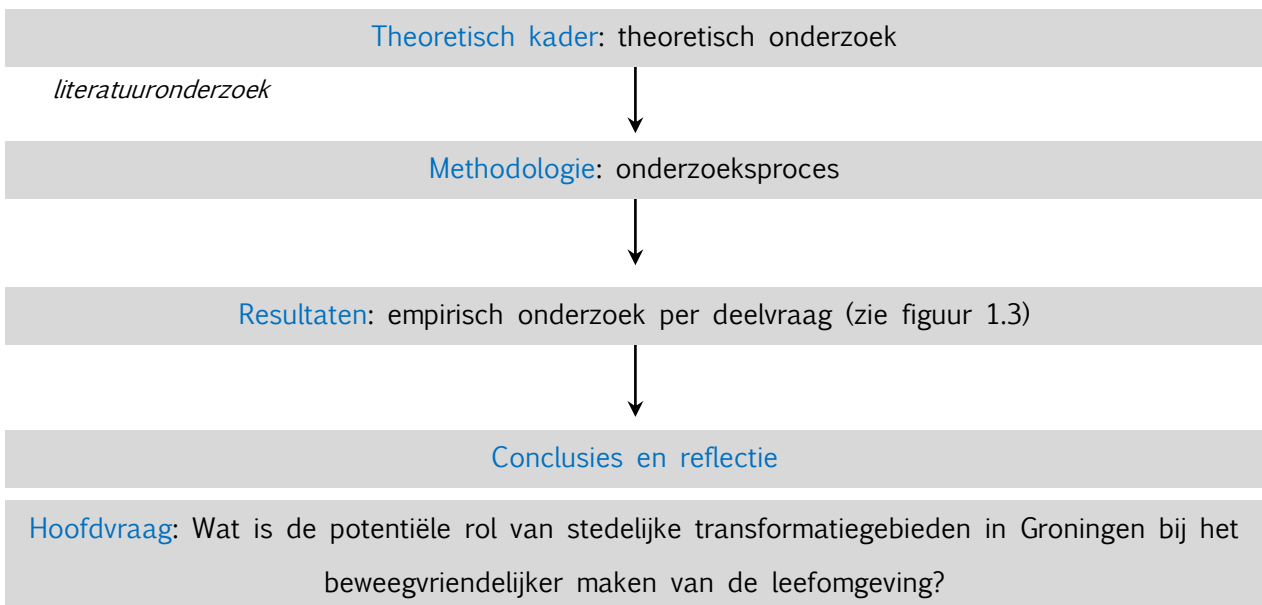
Het onderzoek begint met het formuleren van een theoretisch kader. Hier worden relevante theorieën over beweegvriendelijkheid en de herontwikkeling van transformatiegebieden beschreven. Dit vormt de input voor het verder onderzoek.

In de schema's zijn *cursief* de onderzoeksmethoden per deelvraag weergegeven. In hoofdstuk 3, *Methodologie*, worden deze verder toegelicht.

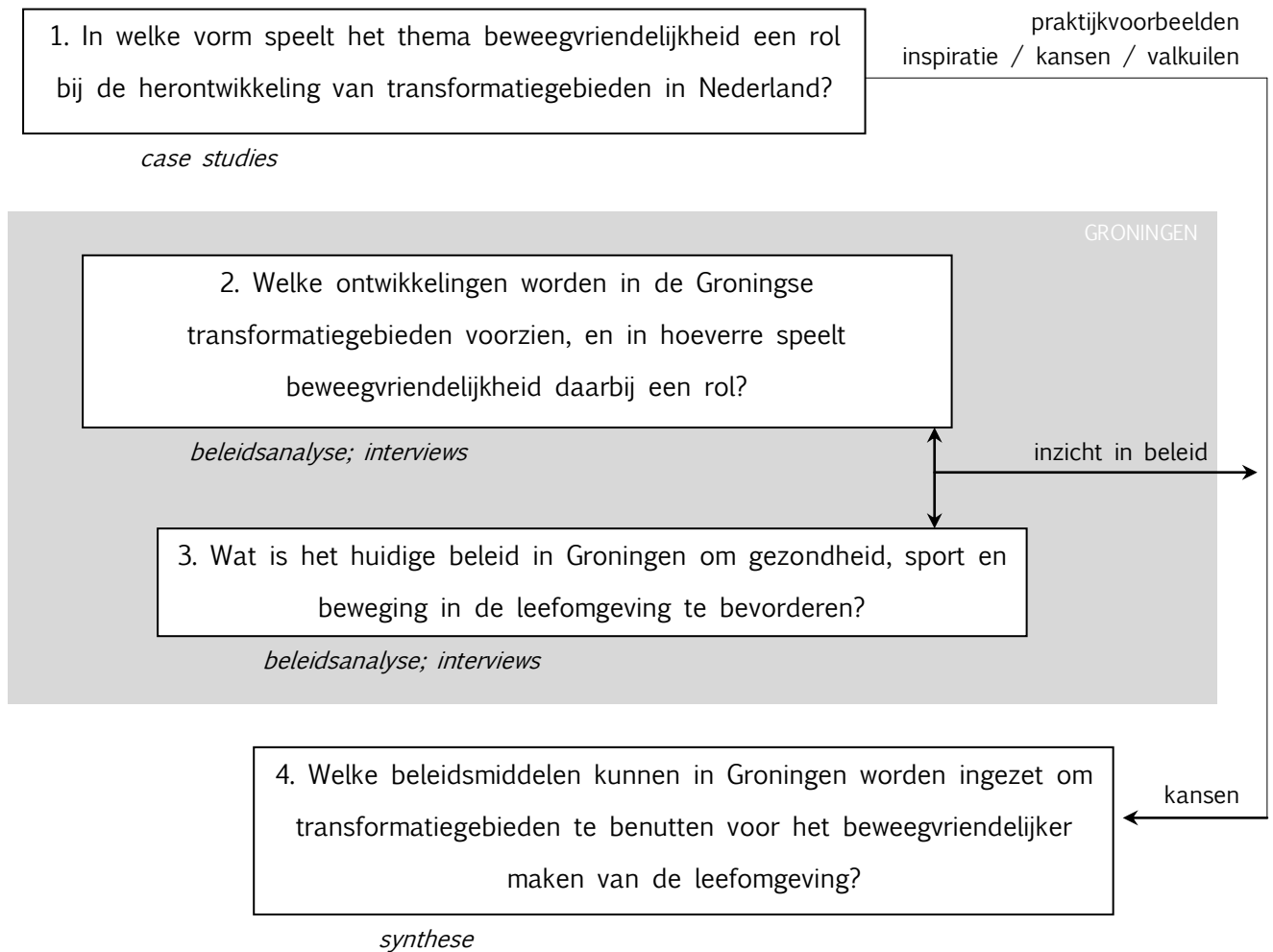
In de hoofdstukken 4 t/m 7 worden de deelvragen behandeld. In hoofdstuk 4 worden een viertal Nederlandse cases behandeld. Vervolgens wordt in hoofdstuk 5 en 6 het Groningse beleid geanalyseerd. In hoofdstuk 7 volgt de synthese van de informatie uit de voorgaande hoofdstukken.

Tot slot volgen in hoofdstuk 8 de conclusies en discussie. Hier wordt een antwoord op de hoofdvraag gegeven en staan aanbevelingen voor verder onderzoek en beleid.

figuur 1.2: opbouw van het onderzoek



figuur 1.3: structuur deelvragen



inspiratiekader a: Noorderplantsoen Groningen

Het Noorderplantsoen in Groningen is een historisch voorbeeld van wat we tegenwoordig een transformatiegebied zouden noemen. Met de Vestingwet van 1874 werd het voor Groningen mogelijk het keurslijf van vestingwerken te verwijderen. Een groot deel van de vesting is daarbij omgevormd tot stadspark, het Noorderplantsoen. En dat was nodig ook, want door de 19^{de} eeuwse bevolkingsgroei dreigde de stad uit haar voegen te breken. Woningen waren overbevolkt en ontvingen weinig zonlicht en frisse lucht. In medische kringen werd gewezen op het verband tussen het optreden van (epidemische) ziekten zoals cholera en de hygiënische tekortkomingen in de stad (Schroor, 2009).

Na de Tweede Wereldoorlog ontstond er veel overlast door het toegenomen autoverkeer in het plantsoen. Na veel protest werd het in 1994 definitief afgesloten voor auto's (Anoniem, 1997). Nu is het Noorderplantsoen een populair recreatiegebied in de stad, een oase van groen te midden van de bebouwing dat voor vele evenementen in de stad wordt gebruikt.



figuur a: de ontwikkeling van het Noorderplantsoen in 3 kaartfragmenten, v.l.n.r.:

1. vogelvluchtplattegrond van Egbert Haubois (1635)
2. de eerste kadastrale kaart (1830)
3. kaart van de topografische dienst (1989)

uit: Houting, 1993, p.178

2.

theoretisch kader

Het theoretisch kader van dit onderzoek beschrijft theorie over de relatie tussen beweging en de leefomgeving. Daarnaast wordt vanuit planologische perspectief ingegaan op de achtergronden van herontwikkeling. De relevante theoretische achtergrond wordt hieronder besproken, waarbij de belangrijkste begrippen worden gedefinieerd. Deze informatie resulteert in een conceptueel model, waarin het verband tussen de begrippen schematisch is weergegeven en de relatie tussen de theorie en dit onderzoek wordt gevisualiseerd.

2.1 theorieën

2.1.1 beweegvriendelijke leefomgeving

Uit diverse studies blijkt dat regelmatig bewegen een grote positieve invloed heeft op de gezondheid van individuen (Lawrence & Engelke, 2001; Hildebrandt et.al., 2001). Bewegen verkleint bijvoorbeeld de kans op hart- en vaatziekten en overgewicht en vergroot de algehele kwaliteit van leven. Mensen blijken een voorkeur te hebben om gematigde vormen van beweging toe te passen, zoals fietsen naar de supermarkt, tuinieren en een wandeling door de wijk. Mensen zijn geneigd om ook op langere termijn vast te houden aan deze dagelijkse vormen van beweging. De langetermijneffecten van interventies gericht op actieve beweging, zoals het stimuleren van een lidmaatschap van een sportclub, zijn veel beperkter. Dit betekent dat het beïnvloeden van de dagelijkse levensstijl van mensen een belangrijke rol speelt in het bevorderen van beweging (Lawrence & Engelke, 2001).

De levensstijl is te beïnvloeden door mensen andere (gedrags-)keuzes te laten maken. Dit keuzegedrag speelt een centrale rol de literatuur over leefomgeving en beweging, omdat het individu continu interacteert met zijn/haar omgeving (Lee en Moudon, 2004).

Het keuzegedrag van individuen is erg complex. Onderzoekers proberen er met behulp van diverse modellen grip op te krijgen. Volgens de sociaal-ecologische benadering spelen bij het keuzegedrag zowel de sociale kenmerken als de fysieke omgeving een rol. Beide elementen beïnvloeden elkaar in een dynamische wisselwerking (Lee en Moudon, 2004). Op sociaal niveau spelen zowel individuele

als sociale kenmerken een rol. Individuele kenmerken zijn onder andere demografische achtergronden (leeftijd, geslacht), sociaal-economische status (inkomen, opleiding) en de persoonlijke voorkeuren en vaardigheden (Transportation Research Board, 2005). Daarnaast speelt de sociale omgeving van het individu een rol. Wanneer men bijvoorbeeld weinig mensen ziet bewegen, is men zelf ook minder geneigd om te gaan bewegen (Lee en Moudon, 2004).

Dit onderzoek richt zich voornamelijk op de invloed van de fysieke omgeving op de keuze om al dan niet te gaan bewegen. Uit diverse onderzoeken blijkt dat sommige kenmerken van de gebouwde omgeving van invloed zijn op de mate waarin mensen bewegen. Dit is te verklaren met een economisch model. Mensen maken een keuze op basis van de kosten die ze voor een activiteit moeten maken en het nut dat ze eraan ontleen. Die kosten bestaan in het geval van actief vervoer uit bijvoorbeeld reistijd en afstand, het nut uit bestaat factoren als het veiligheidsgevoel en comfort (Handy et.al., 2002). Veel van deze factoren worden beïnvloed door de inrichting van de fysieke ruimte, doordat ze een barrière vormen om te gaan bewegen of juist beweging stimuleren. Een leefomgeving die uitnodigt tot gezond gedrag en beweging wordt ook wel beweegvriendelijk genoemd (Engbers et.al., 2010).

In Lee en Moudon (2004) is het *Behavioural Model of Environment* opgesteld om de beweegvriendelijkheid van een leefomgeving te analyseren. Hierin worden drie factoren onderscheiden die van invloed zijn op de keuze om te gaan bewegen.

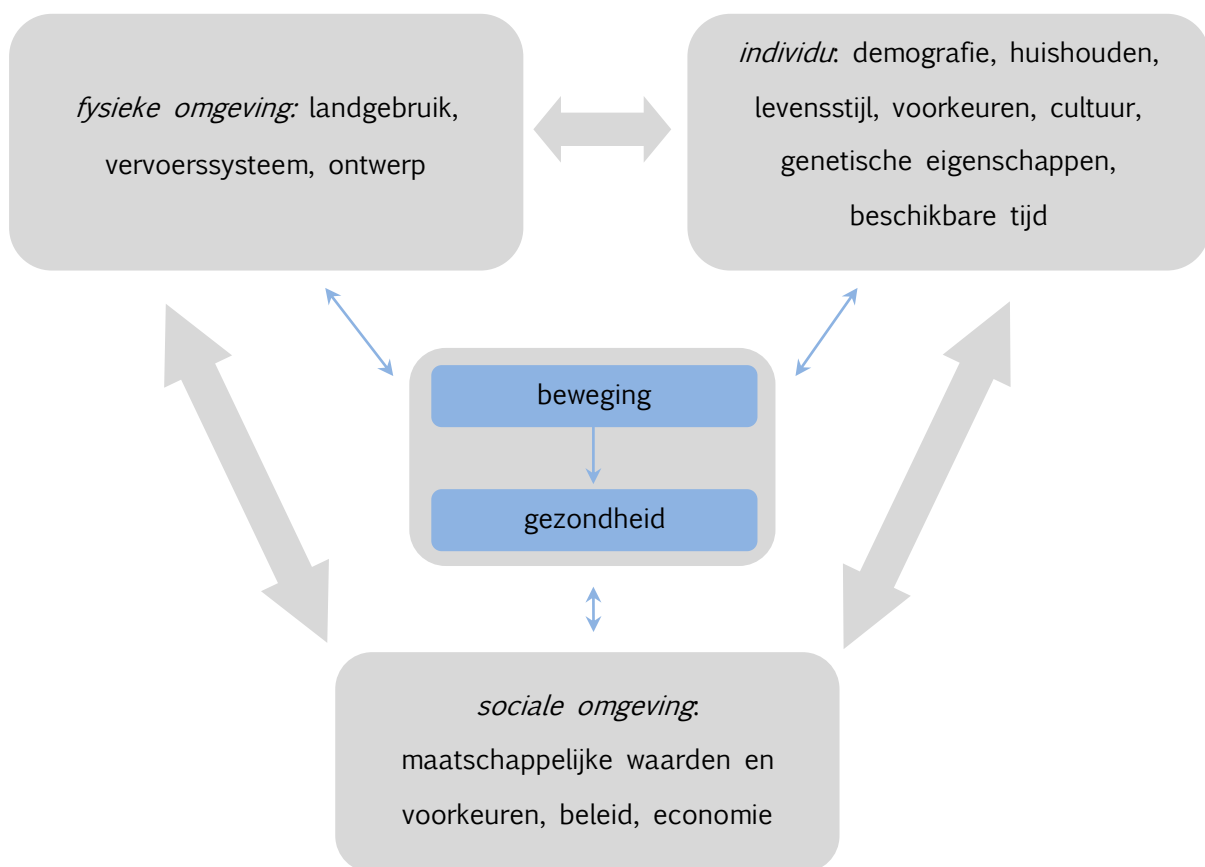
- a. vertrekpunt en bestemming: zijn verschillend bij functionele verplaatsingen, maar kunnen ook hetzelfde zijn bij sport en recreatie;
- b. kenmerken van de route: fysieke eigenschappen en kwaliteitskenmerken als veiligheid, comfort, afwisseling en plezier;
- c. kenmerken van de gebieden rondom het vertrekpunt en de bestemming: dichtheid en wegenpatroon.

Uit het model volgt o.a. dat vertrekpunt en bestemming niet te ver van elkaar moeten liggen om interessant te zijn om te gaan wandelen of fietsen, dat een route aantrekkelijk moet zijn en dat er voldoende aanbod moet zijn van routes en activiteiten (= bestemmingen) (Lee en Moudon, 2004). Dit geldt zowel voor de objectief meetbare kenmerken als voor de individuele perceptie van de ruimte.

Aanvullend hierop worden in een studie van Saelens et.al. (2003) ‘verbondenheid’ en ‘nabijheid’ genoemd als belangrijke factoren bij de keuze voor gemotoriseerd of niet-gemotoriseerd vervoer. Nabijheid heeft te maken met de afstand tussen vertrekpunt en bestemming, en is afhankelijk van de

dichtheid en functiemenging in een gebied. Verbondenheid wordt bepaald door de weerstand tussen vertrekpunt en bestemming, oftewel hoeveel moeite het kost om van A naar B te komen. Het stratenpatroon is hier een bepalende factor: hoe fijnmaziger het netwerk, hoe korter de afstand tussen vertrekpunt en bestemming (zie figuur 2.2 op de volgende pagina).

Er moet worden benadrukt dat een beweegvriendelijke leefomgeving alleen niet voldoende is om beweging te stimuleren. De fysieke omgeving heeft slechts een faciliterende rol in een complexe psychosociale omgeving (Saelens et.al., 2003; Transportation Research Board, 2005; zie figuur 2.1).



figuur 2.1: een sociaal-ecologisch model om de relaties tussen (fysieke) omgeving, beweging en gezondheid inzichtelijk te maken
naar: Transportation Research Board, 2005, p.22 & Hartog et.al. 2006, p.25

Tot slot moet de kanttekening worden gemaakt dat het onderzoek nog in de kinderschoenen staat en er bijvoorbeeld nog maar weinig bekend is over de langetermijneffecten. Zo is nog niet duidelijk wat de rol is van 'self-selection bias' (Transportation Research Board, 2005): passen de mensen hun gedrag aan de leefomgeving aan, of gaan ze juist wonen in een omgeving die past bij hun voorkeuren?

Hierna wordt de theorie geoperationaliseerd naar een aantal bruikbare indicatoren voor het onderzoek. Dit zijn inrichtingsprincipes die van invloed zijn op de beweegvriendelijkheid van een gebied. Er is gebruik gemaakt van wetenschappelijke artikelen en rapporten van advies- en onderzoekscommissies over het vergroten van de beweegvriendelijkheid.

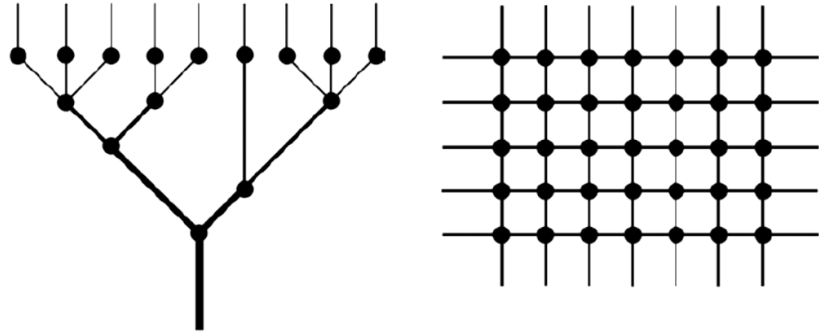
De indicatoren kunnen worden onderscheiden in fysieke factoren en kwalitatieve factoren. De eerste zijn vaak objectief meetbaar, terwijl de kwalitatieve factoren gaan over de subjectieve ervaring van de openbare ruimte (Lee en Moudon, 2004). Op basis van de literatuur is voor dit onderzoek gekozen voor een onderscheid in drie typen indicatoren. Fysieke indicatoren vallen onder *dichtheid en functiemenging*, en onder *netwerken en routes*; kwalitatieve indicatoren onder *ruimtelijke kwaliteit*. Deze worden hieronder uitgewerkt.

dichtheid en functiemenging

Onder dichtheid en functiemenging vallen de intensiteit van het landgebruik en de nabijheid van verschillende functies. Indicatoren hiervoor zijn onder andere de inwonersdichtheid en de afstand tussen woningen en winkels (Handy et.al., 2002). De functiemenging is van invloed op zowel functioneel bewegen als op sportief en recreatief bewegen. Wanneer bijvoorbeeld de afstanden tussen woon- en werklocaties gering zijn is het aantrekkelijker om wandelend of per fiets naar het werk te gaan. Anderzijds speelt de aanwezigheid van recreatie-, speel- en sportfaciliteiten, winkels en openbare voorzieningen in de buurt een positieve rol in de keuze om te gaan wandelen, fietsen en sporten (Duijvestijn et.al., 2010; Linger et.al., 2010). Compacte stedelijke ontwikkeling met een hoge mate van functiemenging is daarbij een belangrijke planologische achtergrond (Linger et.al., 2010).

netwerken en routes

De stratenpatronen bepalen de bereikbaarheid van diverse bestemmingen in de stad, en de 'weerstand' in het routesysteem. De fijnmazigheid van het stratenpatroon is belangrijk, en daarbij wordt onderscheid gemaakt in een hiërarchisch en een grid-stratenpatroon. In het hiërarchische netwerk is er weinig vrijheid bij het kiezen van routes en zijn er geen 'doorsteekjes' mogelijk; in een grid daarentegen zijn vele (verkorte) routes mogelijk (Saelens et.al., 2003; zie figuur 2.2).



figuur 2.2: schema van een twee stratenpatronen: een hiërarchisch netwerk (l) en een grid
 uit: Moerman et.al., 2009, p.477

ruimtelijke kwaliteit

De ruimtelijke kwaliteit bepaalt de subjectieve eigenschappen van de (openbare) ruimte en de ervaring van die ruimte door de gebruiker. Over het algemeen geldt: hoe hoger de kwaliteit is, hoe aantrekkelijker het is om er te bewegen (Handy et.al., 2002). Kwalitatieve aspecten bestaan uit comfort, veiligheid en aantrekkelijkheid. Onder comfort vallen zaken als continuïteit van routes, breedte van trottoirs en het type wegdek. De (ervaren) veiligheid is ook belangrijk, en gaat zowel over de verkeersveiligheid als over de sociale veiligheid. Via het ruimtelijk ontwerp kan de veiligheid worden vergroot, bijvoorbeeld door een gebied volgens *shared space*-principes in te richten, te zorgen voor voldoende verlichting en het voorkomen van plekken waar mensen zich onveilig voelen (zoals dichte bosschages). De aantrekkelijkheid van een gebied om er te bewegen hangt onder andere samen met kwaliteit van het groen en de afwisseling in het straatbeeld. Die afwisseling kan onder andere worden bereikt door routes niet alleen door het groen te leggen, maar juist langs bebouwing en andere interessante plekken in de stad (Duijvestijn et.al., 2010; Linger et.al., 2010; Hartog et.al., 2006).

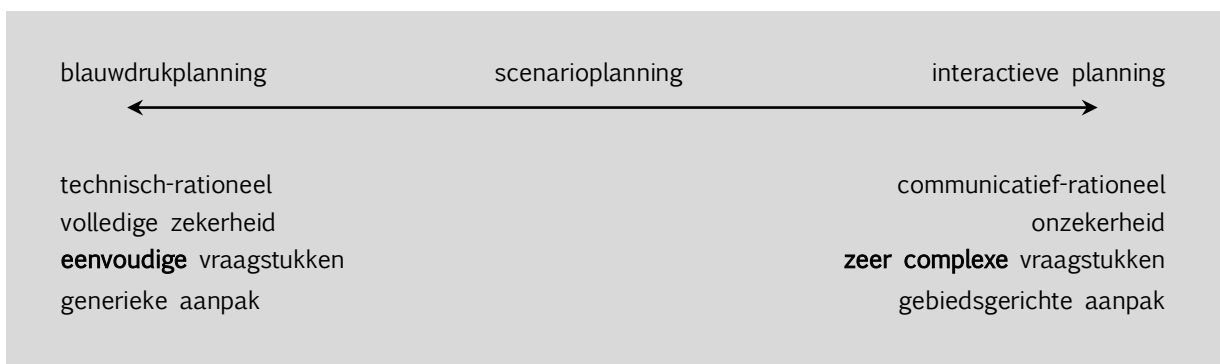
2.1.2 transformatie en complexiteit

Het tweede onderzoeksthema gaat over de herontwikkeling van stedelijke transformatiegebieden. Onder transformatiegebieden worden de locaties verstaan waar de oude laagwaardige bestemming is verdwenen en er een potentie is om te herontwikkelen naar nieuw hoogwaardig stedelijk gebruik. Het gaat vaak om voormalige industrieterreinen, havens, kazerneterreinen en spoorzones. Omdat veel van deze gebieden grenzen aan het centrum van een stad, goed bereikbaar zijn, vaak aan het water gelegen zijn en een aantal historisch aansprekende gebouwen hebben, zijn er kansen voor nieuw multifunctioneel gebruik (Joustra, 2005; Peeters, 2008; Buitelaar et.al., 2008).

Het thema transformatie geniet toenemende belangstelling binnen het ruimtelijke ordeningsbeleid, mede gestimuleerd door de *ladder voor duurzame verstedelijking* in het nationale ruimtelijk beleid. Dit betekent dat bij de ontwikkeling van nieuwe woningen, winkels en kantoren in eerste instantie gezocht

wordt naar ruimte in bestaand stedelijk gebied (Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2011). Een manier om deze verdichting te bereiken is transformatie: door gebieden met laagwaardige functies te transformeren tot hoogwaardig stedelijk gebied worden de kwaliteit en intensiteit van de bestaande stad vergroot. Vaak wordt gewezen op de complexiteit van transformatieprocessen, omdat er sprake is van versnipperd eigendom, milieubelastende functies, een grote hoeveelheid regelgeving en betrokkenheid van veel partijen (Meijboom, 2011). De problemen bij het verwerven van grond leiden ertoe dat plannen vaak moeten worden bijgesteld en dat de kosten van herontwikkeling hoger uitvallen. Wanneer het bijvoorbeeld niet lukt om een perceel te verwerven, moet het plan worden aangepast en is er minder bouwoppervlak om de exploitatie rond te krijgen (Buitelaar et.al., 2008).

De complexiteitstheoretische visie biedt een goede invalshoek om de herontwikkeling van transformatiegebieden te analyseren. Volgens deze theorie hangt alles met alles samen, en is de werkelijkheid een complex samenspel van actoren, belangen en context. Het accepteren van en omgaan met onzekerheid is daarom een belangrijk uitgangspunt van de complexiteitstheorie. Het is gegeven een beginsituatie vaak niet mogelijk om te voorzien wat het eindresultaat van een ontwikkeling zal zijn (De Roo en Voogd, 2007). In zo'n situatie zijn de mogelijkheden van planning op basis van rationele keuzes zeer beperkt (De Roo, 2010). Planning is dan niet louter objectgericht, maar wordt grotendeels gestuurd door de interacties tussen actoren. In figuur 2.3 zijn de twee extreme vormen van planning tegenover elkaar geplaatst, eenvoudig tegenover zeer complex. Welke vorm van planologisch handelen het beste werkt, is afhankelijk van het type vraagstuk (De Roo en Voogd, 2007). Transformatieprocessen kunnen geplaatst worden aan de rechterzijde van dit spectrum.



figuur 2.3: planologisch handelen en mate van complexiteit
naar: De Roo en Voogd, 2007, p.57

Bij planologische vraagstukken is context een belangrijke factor voor de mate van complexiteit, zoals de bestuurlijke, fysieke en maatschappelijke omgeving. Hoe dynamischer de context is, hoe ingewikkelder de causale verbanden en hoe complexer het vraagstuk (Emery en Thrift, 1965). Aan-

gezien transformatiegebieden in bestaand stedelijk gebied liggen, is er een uitdagende context waarmee rekening moet worden gehouden (zie figuur 2.4).



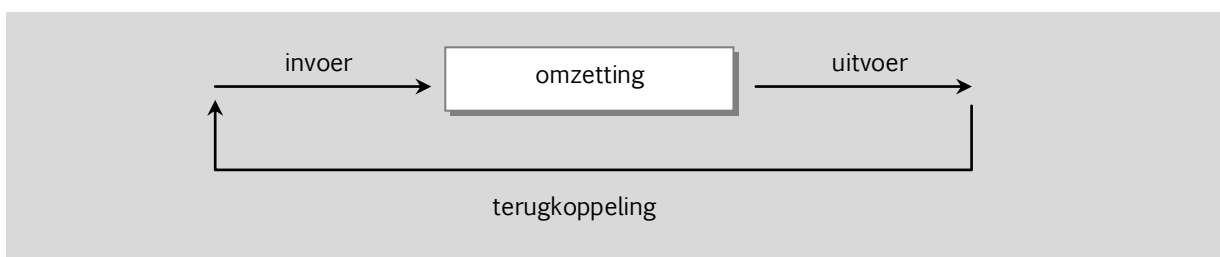
figuur 2.4: de complexiteit van de herontwikkeling van transformatiegebieden gevisualiseerd:

actoren (links) en context

bron links: website filosofie.be

bron rechts: website Vlaamse overheid

De systeemtheorie biedt ons een denkraam om complexe vraagstukken te ontrafelen. Volgens de systeemtheorie kan de werkelijkheid worden onderverdeeld in een aantal te onderscheiden elementen en kan daartussen een samenhang worden aangegeven (De Roo en Voogd, 2007). Door de elementen en de relaties daartussen schematisch te visualiseren, kan een proces in kaart worden gebracht. Een voorbeeld hiervan is een beleidsnetwerk, waarin de samenhang en wisselwerking tussen betrokken actoren wordt weergegeven. Een belangrijke eigenschap van een systeem is terugkoppeling: de uitkomsten van een actie geven aanleiding voor nieuwe input in het systeem. Dit leidt tot kringloopprocessen met interacties tussen de actoren (zie figuur 2.5).



figuur 2.5: terugkoppeling in systemen

naar: De Roo en Voogd, 2007, p.42

De aard van transformatiegebieden is deels bepalend voor de complexiteit van de herontwikkeling ervan. Want naast intrinsieke waarde heeft een gebied voor de betrokken actoren vaak een (historische) betekenis, op basis waarvan de actoren het gebied beschouwen en waarderen. Deze

betekenis is veranderlijk door de tijd en is bovendien afhankelijk van de interactie tussen actoren. Omdat planologisch handelen is verweven met de betekenis van een gebied, bepaalt deze betekenis ook de richting van nieuwe ontwikkelingen (Karadimitriou et.al., 2010). Dit geldt in sterke mate voor transformatiegebieden, omdat deze zijn ingebed in bestaande netwerken en stedelijke ruimtes. De veelheid aan betekenissen, waarden en belangen maakt het bepalen van een nieuwe ontwikkelingsrichting bijzonder lastig. Het wordt nog complexer vanwege de huidige economische crisis en de nieuwe Wet Ruimtelijke Ordening. Grote marktpartijen trekken zich terug uit de financiering terwijl de overheid haar invloed op de ruimtelijke ordening afbouwt.

Onder deze nieuwe omstandigheden kan tijdelijk gebruik van transformatiegebieden worden ingezet als methode om transformatieprocessen op gang te brengen. De waarde van het erfgoed, zoals oude gebouwen, in transformatiegebieden kan via tijdelijk gebruik worden benut voor economische ontwikkeling (Karadimitriou et.al., 2010). Bovendien versterkt tijdelijk gebruik de identiteit van een gebied in positieve zin, zodat nog meer maatschappelijke en financiële waarde kunnen worden gecreëerd (Meijboom, 2011). In dat geval is er sprake van een positieve terugkoppeling (figuur 2.5).

2.2 begrippen

Hieronder volgt een korte omschrijving van de belangrijkste begrippen uit het theoretisch kader. Dit zijn tevens de definities zoals deze in het vervolg van het onderzoek worden gebruikt.

Bewegvriendelijke leefomgeving: Een leefomgeving die uitnodigt tot gezond gedrag, sport en beweging. In een bewegvriendelijke leefomgeving wordt een actieve leefstijl gestimuleerd (Engbers et.al., 2010; Lawrence & Engelke, 2001).

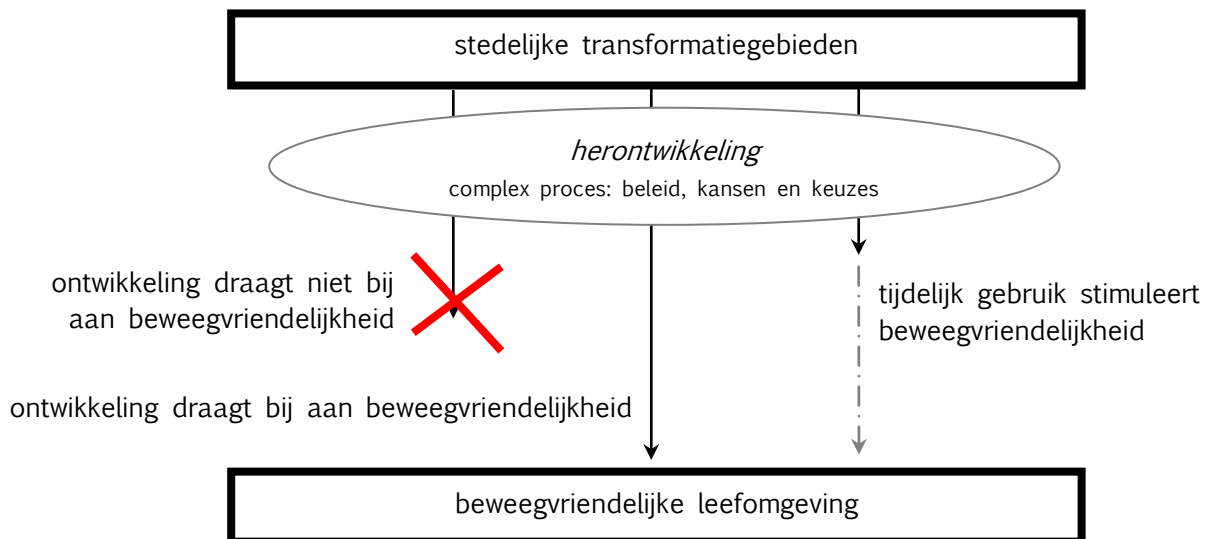
Transformatiegebied: Een (deels) braakliggend terrein dat de potentie heeft om te worden ontwikkeld naar een nieuw en hoogwaardig stedelijk gebied. Deze functieveranderingslocaties hebben vaak een strategische ligging en zijn daardoor bepalend voor het aanzien van de stad (Joustra, 2005; Peeters, 2008).

Herontwikkeling: Het proces waarbij (transformatie)gebieden een nieuwe invulling krijgen. Dit proces is per definitie complex, omdat er meestal veel actoren (grondeigenaren, gebruikers, belanghebbenden) bij betrokken zijn (Joustra, 2005; Peeters, 2008).

Tijdelijkheid: Wanneer de omstandigheden geen zicht bieden op permanente invulling van een gebied, kan tijdelijk gebruik uitkomst bieden om het gebied te behoeden van verval en om nieuwe ontwikkelingen te stimuleren. Tijdelijk gebruik van transformatiegebieden kan worden ingezet als methode om transformaties op gang te brengen (Meijboom, 2011).

2.3 conceptueel model

In onderstaand conceptueel model wordt schematisch weergegeven hoe theorie de kaders schept voor het onderzoek. Daarbij zijn de relaties tussen de belangrijkste begrippen weergegeven.



figuur 2.6: conceptueel model

In het conceptueel model vormt herontwikkeling de schakel tussen stedelijke transformatiegebieden en een beweegvriendelijke leefomgeving. De aanwezigheid van transformatiegebieden in de stad vormt volgens dit model een kans voor het vergroten van de beweegvriendelijkheid. De beweegvriendelijkheid kan worden vergroot door bij het ontwikkelen van gebieden bepaalde inrichtingsprincipes toe te passen (zie paragraaf 2.1.1). De herontwikkeling van transformatiegebieden is een complex proces, met een per definitie onzekere uitkomst. Daarom is het realiseren van een beweegvriendelijke leefomgeving in deze gebieden afhankelijk van vele factoren en keuzes die in het proces worden gemaakt.

Zo speelt het ruimtelijk beleid een rol: beleid gericht op compact bouwen zal tot andere keuzes leiden dan wanneer de nadruk ligt op uitleglocaties. Dit heeft direct invloed op de dichtheid en functiemenging in een stad, en daarmee op de keuze van de bewoners voor actief vervoer.

Daarnaast bepaalt de economische situatie de vraag naar ruimte en de bereidheid tot investeren; de economische stagnatie van nu leidt tot het uitblijven van investeringen en biedt mogelijk een kans om gebieden tijdelijk voor bepaalde functies in te richten. Dit biedt mogelijk kansen voor beweegvriendelijkheid.

Het netwerk van actoren dat betrokken is bij de herontwikkeling speelt ook een grote rol: de grondeigenaren, belangengroepen en overheden kunnen initiatieven ontplooiën en geven richting aan het transformatieproces. Omdat beweegvriendelijkheid naast een ruimtelijk ook een gezondheidsthema is, zullen ook actoren vanuit de volksgezondheid invloed (willen) hebben op het realiseren van een beweegvriendelijke leefomgeving.

3.

methodologie

In dit hoofdstuk worden de onderzoeksmethoden besproken. Vanuit het theoretisch kader en de deelvragen zijn onderzoeksstappen gedefinieerd om een antwoord te kunnen geven op de hoofdvraag in dit onderzoek: *Wat is de potentiële rol van stedelijke transformatiegebieden in Groningen bij het beweegvriendelijker maken van de leefomgeving?*

3.1 case studies

De eerste deelvraag in het onderzoek (*In welke vorm speelt het thema beweegvriendelijkheid een rol bij de herontwikkeling van transformatiegebieden in Nederland?*) wordt beantwoord via een viertal case studies. Daarbij richt het onderzoek zich op de manier waarop in beleid en ontwerp is/wordt gestuurd op het vergroten van de beweegvriendelijkheid van transformatiegebieden. De cases geven inzicht in de relatie tussen de theorie en praktijk omtrent beweegvriendelijkheid, en hoe het proces van herontwikkeling (beleid, kansen, keuzes) daarin een rol heeft gespeeld.

Bij de selectie van cases is het van belang dat ze in stedelijk gebied liggen en dat er een duidelijke functieverandering is geweest (bijvoorbeeld van spooreplacement tot park). Bovendien is gekozen voor transformatiegebieden van enige geografische omvang, zodat ze relevant zijn op tenminste buurt/wijkniveau. De cases moeten na de functieverandering een bijdrage hebben geleverd aan de beweegvriendelijkheid, voor functionele en/of recreatieve beweging.

Relevante cases zijn opgespoord via websites van Nederlandse kennisinstututen: het Planbureau voor de Leefomgeving, Platform31 (KEI Kenniscentrum Stedelijke Vernieuwing) en het Kennisplein Mooi Nederland. Op deze websites worden diverse dossiers bijgehouden over herontwikkelingsprojecten in Nederlandse steden. De zoektermen zijn “herontwikkeling”, “herinrichting”, “transformatie(gebied)”, “beweegvriendelijkheid”. De informatie op de kenniswebsites geeft een eerste indruk over de bruikbaarheid van de case voor het onderzoek. Voor meer informatie over de cases is via gemeentelijke websites gezocht naar de (structuur)visies en gerelateerde documenten.

Uit de lijst met mogelijke cases is vervolgens een selectie gemaakt. Daarbij is gekeken naar de beschikbaarheid van documenten, de spreiding van locaties in Nederland (verschillende gemeenten) en de status van het project (planvorming, in ontwikkeling, gerealiseerd). De geselecteerde cases zijn: Belvédère Maastricht, GWL Amsterdam, Potmarge Leeuwarden en Rijnenburg Utrecht. Hoewel de cases behoorlijk van elkaar verschillen wat betreft omvang, context en periode van ontwikkelen, bevatten ze allen nuttige input voor het onderzoek. De case Rijnenburg is bij uitzondering geen transformatiegebied maar een uitbreidingswijk. Rijnenburg is echter wel relevant voor dit onderzoek omdat bij het ontwerp van Rijnenburg specifiek rekening wordt gehouden met beweegvriendelijkheid.

In de documenten (structuurvisies, bestemmingsplannen en plananalyses) die per case zijn geanalyseerd werd gezocht naar informatie over de factoren die volgens de theorie kunnen bijdragen aan een beweegvriendelijke omgeving (zie theoretisch kader). Daarbij is ook gekeken in welke (beleids-) context deze factoren werden vermeld, zoals milieu, duurzaamheid of infrastructuur. Hiermee wordt duidelijk via welke kanalen beweegvriendelijkheid in het beleid kan worden geïmplementeerd.

3.2 beleidsanalyse

Het tweede deel van het onderzoek bestaat uit de analyse van het ruimtelijk, sport- en gezondheidsbeleid in Groningen. Hiervoor worden beleidsrapporten onderzocht op uitspraken over transformatiegebieden en over beweegvriendelijkheid.

De relevante rapporten zijn opgespoord via de gemeentelijke website en via verwijzingen in deze publicaties. Er is gezocht op de begrippen “structuurvisie”, “ruimte”, “herontwikkeling”, “sport”, “recreatie”, “groen”, “gezondheid”. Er is een selectie gemaakt van de meest relevante rapporten, waarin het structuurbeleid wordt uiteengezet. Dit zijn de algemene ruimtelijke structuurvisie, de groenstructuurvisie, de duurzaamheidsvisie, en de gezondheidvisie en sportvisie van Groningen.

De rapporten zijn geanalyseerd op verwijzingen naar transformatiegebieden en wederom de factoren die volgens de theorie kunnen bijdragen aan een beweegvriendelijke omgeving. Daarbij is gekeken naar de doelen die worden beoogd en de afwegingen die worden gemaakt bij het maken van keuzes. Hiermee moet duidelijk worden waar de kansen liggen om het thema beweegvriendelijke leefomgeving (nog beter) te integreren in het beleid voor transformatiegebieden.

3.3

interviews

Aanvullend op het literatuuronderzoek zijn enkele interviews afgenomen met ambtenaren en andere betrokkenen bij de ruimtelijke ontwikkeling en het gezondheidsbeleid in Groningen. In deze interviews werd doorgevraagd op beweringen in de rapporten (achtergronden, recente ontwikkelingen) en is nagegaan in hoeverre men bekend was met het thema beweegvriendelijkheid.

Via algemene telefoonnummers en het bezoeken van informatiebalies is achterhaald welke personen interessant zouden zijn om te interviewen. Vervolgens zijn deze personen benaderd met de vraag of ze een interview wilden afgeven (zie bijlage a). Dit leidde of tot een afspraak, of tot een doorverwijzing naar collega's met meer kennis van zaken. Voorafgaand aan de interviews zijn vragenlijsten opgesteld op basis van de informatie uit de beleidsrapporten (zie bijlage b). Deze vragen zijn gebruikt om het interview te structureren en ervoor te zorgen dat de gewenste informatie zou worden verkregen. Tijdens de interviews is zoveel mogelijk doorgevraagd op interessante zaken die door de geïnterviewde werden aangehaald.

Voor het onderzoek zijn drie interviews afgenomen, één bij de GGD en twee bij de afdeling Ruimtelijke Ordening van de Gemeente Groningen (zie lijst van geïnterviewden in de bronnenlijst). Tijdens de interviews werden – met toestemming – geluidsopnamen gemaakt. Op basis hiervan werd een transcript geschreven, deze werd vervolgens ter goedkeuring voorgelegd aan de geïnterviewde. In één geval heeft dit geleid tot een kleine wijziging in het transcript.

3.4

synthese

In het laatste deel wordt op basis van het voorgaande onderzoek een analyse gemaakt van de kansen en valkuilen voor een beweegvriendelijke ontwikkeling van transformatiegebieden in Groningen. Door de afwegingen en beleidsdoelen uit het ruimtelijk-, sport en groenbeleid te vergelijken wordt inzichtelijk waar de (gemiste) kansen voor een beweegvriendelijke leefomgeving liggen. Daarbij richt het onderzoek zich op thema's die in veel beleidsdocumenten terugkomen en dus de grenzen tussen gezondheid en ruimte kunnen overbruggen. De informatie uit de interviews biedt hiervoor extra aanknopingspunten.

inspiratiekader b: Tempelhof Berlijn

De voormalige luchthaven Tempelhof in Berlijn – gesloten in 2008 – heeft zich in een paar jaar tijd ontwikkeld tot populaire recreatieve bestemming voor de Berlijners. Vooruitlopend op toekomstige ontwikkelingen is er sprake van een tijdelijke ontwikkeling, waarbij met relatief weinig ingrepen een veelzijdig park is ontstaan.

In de plattegrond hieronder is te zien dat er vanaf de opening van het park veel aandacht is geweest voor sport en beweging op het terrein. *“Erweiterung der Sportangebote wird eine Magnetwirkung auf die gesamte Stadt ausüben. Im Sommer skaten, kiten, joggen die Menschen, sie fahren Rad. Im letzten schneereichen Winter hat sich das Areal zu einem Mekka für Skilangläufer entwickelt”* (Tempelhofer Freiheit, 2012). Inmiddels is het grootschalige plan voor herontwikkeling in de ijskast gezet. Niet alleen wegens de economische crisis, maar vooral omdat de Berlijners het willen houden en gebruiken zoals het nu is: een leegte midden in de stad (Grotewal en Van Tilborg, 2012).



figuur b: detail uit de plattegrond van het openingsfeest van Tempelhofer Park; prominent de voormalige start- en landingsbanen

bron: website Tempelhofer Freiheit, 2012



Ruimte voor sport en bewegen... Tempelhofer Park

bron: website Grün Berlin, 2012

4.

de beweegvriendelijkheid van transformatiegebieden in Nederland

In dit hoofdstuk worden een aantal Nederlandse cases geanalyseerd om de eerste deelvraag te beantwoorden: *In welke vorm speelt het thema beweegvriendelijkheid een rol bij de herontwikkeling van transformatiegebieden in Nederland?* De cases geven inzicht in de relatie tussen de theorie en praktijk van de beweegvriendelijke leefomgeving, en laten zien welke rol het proces van herontwikkeling daarin speelt, of heeft gespeeld. Wat is het beleid, welke kansen worden gesignaleerd en welke keuzes gemaakt? De analyse vindt plaats op basis van de indicatoren voor een beweegvriendelijke leefomgeving, zoals deze vanuit de theorie in het theoretisch kader zijn geformuleerd.

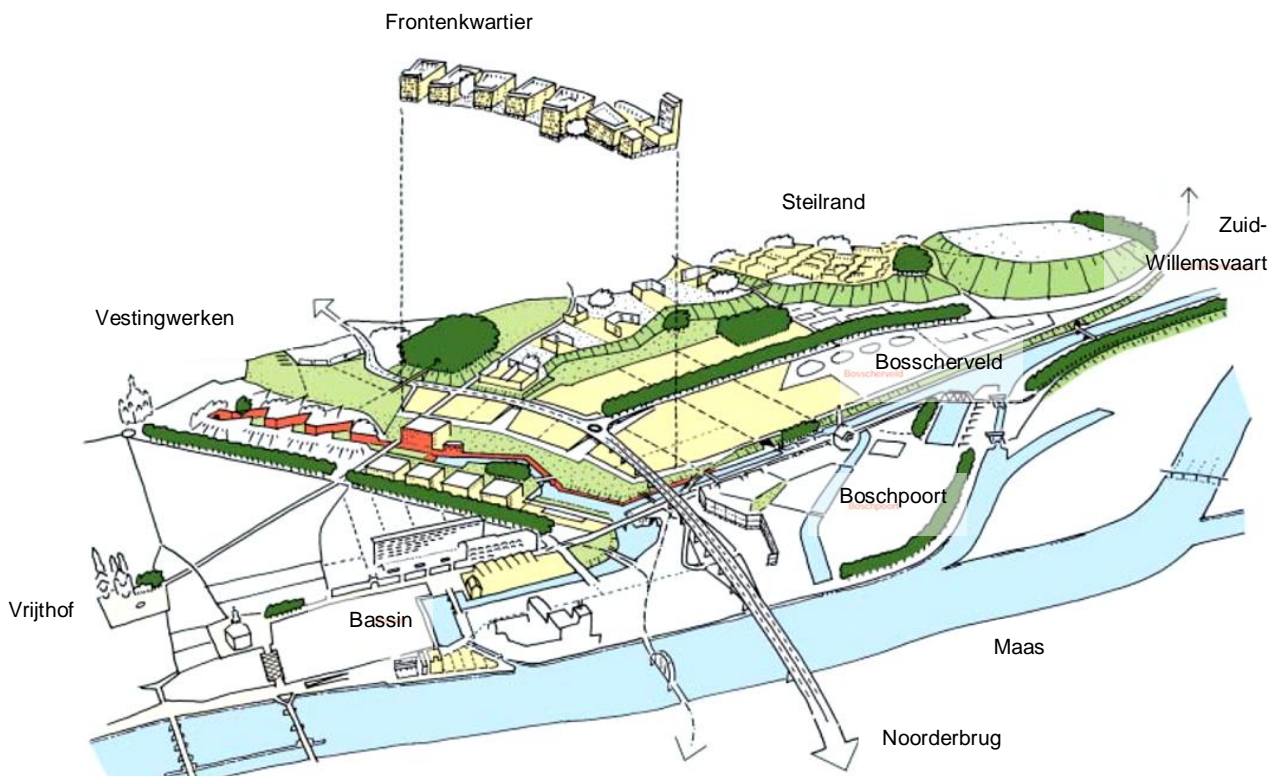
4.1

case a: [Belvédère Maastricht](#)

In Maastricht is in 2003 een Masterplan opgesteld voor de grootschalige herontwikkeling van een zone met woningen, bedrijven, industrie en groengebieden, de Belvédère (zie figuur 4.1 op de volgende pagina). Het gebied bevindt zich iets ten noorden van het stadscentrum en heeft zich in de loop der eeuwen ontwikkeld tot “rommelzolder” van Maastricht: functies die elders in de stad voor teveel overlast zorgden, vonden hier een plek (Palmbout & van den Bout Stedenbouwkundigen, 2003: p.8). De diversiteit aan functies zorgt voor dynamiek, echter door gebrek aan samenhang met de rest van de stad en het ontbreken van een heldere stedenbouwkundige structuur worden de mogelijkheden van het gebied onvoldoende benut.

In het Masterplan zijn ambitieuze plannen opgesteld voor de duurzame vernieuwing van de Belvédère. Dit om de (destijds verwachte) economische groei te kunnen faciliteren binnen de grenzen van de bestaande stad. Het past in het streefbeeld van Maastricht als compacte stad in een weids landschap (Palmbout & van den Bout Stedenbouwkundigen, 2003). Echter, door de economische crisis blijven de meeste plannen onuitgevoerd. Om deze reden is de gemeente Maastricht bezig met een herijking van

het programma (Anoniem, 2012). Dat neemt niet weg dat het Masterplan vooral ingaat op het raamwerk van het gebied, en gericht is op gefaseerde en flexibele uitvoering. De in het Masterplan geformuleerde doelen kunnen dus ook op langere termijn worden verwezenlijkt, mits een passende ontwikkelstrategie wordt gevonden (Anoniem, 2012). Participatie van burgers is één van de mogelijkheden. Sinds april 2012 is er op het terrein van de voormalige Sphinxfabriek een tijdelijk park ingericht. Op deze “vrijplaats voor innovatie” worden bezoekers uitgenodigd om mee te denken over de mogelijkheden van tijdelijk groen op braakliggende terreinen en over “het park van de toekomst” (website Belvédère, 2012).



figuur 4.1: vogelvlucht van masterplan Belvédère Maastricht (links is het zuiden)

uit: *Belvédère Maastricht: Masterplan stedenbouw*, Palmboom & Van den Bout

Stedenbouwkundigen, 2003, p.31

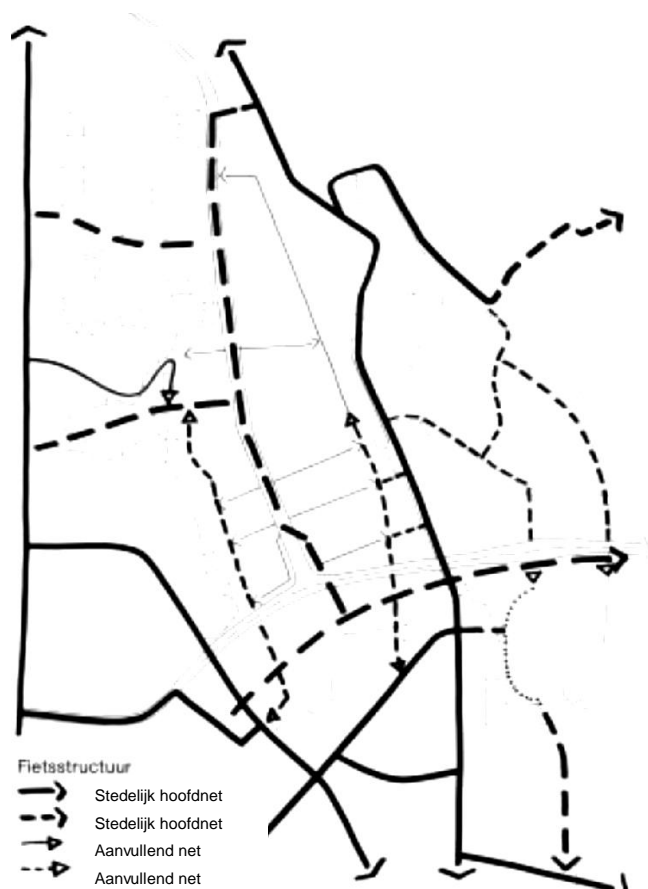
4.1.1 dichtheid en functiemenging

In de plannen voor de Belvédère wordt het thema beweegvriendelijkheid niet apart genoemd. Wel zijn veel van de factoren die kunnen bijdragen aan een beweegvriendelijke leefomgeving terug te vinden in de gebiedsanalyse en de plannen. Zo is het landgebruik in het gebied zelf en in de nabije omgeving zeer divers: wonen, bedrijvigheid en groenzones bevinden zich op korte afstand van het stadscentrum van Maastricht. In het Masterplan wordt verdichting van het gebied voorgesteld, en tevens het

toevoegen van nieuwe functies (Palmhout & van den Bout Stedenbouwkundigen, 2003). Dit zal volgens de theorie bijdragen aan de beweegvriendelijkheid.

4.1.2 netwerken en routes

Op het gebied van bereikbaarheid worden veel concrete maatregelen voorgesteld gericht op actief vervoer. In de huidige situatie is de toegankelijkheid van het gebied verre van optimaal. De routes kruisen een drukke verkeersader en zijn daardoor fysiek en gevoelsmatig onveilig. In het plan wordt de verkeersader omgelegd en verhoogd aangelegd, zodat fiets- en wandelroutes in het vervolg ongehinderd van de binnenstad naar het Belvédèregebied lopen. Bovendien wordt ook de groenstructuur versterkt, zodat er een visuele continuïteit ontstaat. Binnen het gebied is een fijnmazig netwerk van loop- en fietsroutes gepland, bijvoorbeeld in de vorm van zogenaamde ‘kortsluitroutes’ (zie figuur 4.2). Interessant is het voorstel om de gebieden tussen de binnenstad en de Belvédère in te richten als *greens*, zoals deze in sommige Engelse steden en dorpen bestaan: “open velden in de stad, doorsneden door rechte voetpaden, al of niet achter een klaphek, ingericht als grasveld of bloemenweide, en soms begraasd door schapen” (Palmhout & van den Bout Stedenbouwkundigen, 2003: p.59).



figuur 4.2: geplande fietsstructuur in Belvédère Maastricht
uit: *Belvédère Maastricht: Masterplan stedenbouw*, Palmboom & Van den Bout
Stedenbouwkundigen, 2003, p.47

4.1.3 ruimtelijke kwaliteit

De meeste aandacht in het Masterplan gaat uit naar de ruimtelijke kwaliteit, en daarmee ook naar de kwaliteit van diverse routes. Landschap, natuur en cultuurhistorie zijn sturend voor het hele project, en vormen een ‘laagdynamisch netwerk’. Men stelt “levendige integratie van bestaande elementen (geen museumstukken)” voor, “waarin intensief en meervoudig ruimtegebruik centraal staan” (Palmbout & van den Bout Stedenbouwkundigen, 2003: p.14). Het groen wordt gezien als drager van stedelijke invulling van het gebied. Het raamwerk van groengebieden is zeer geschikt voor recreatie (wandelen en fietsen), en moet volgens het plan uitnodigend zijn ingericht voor bewoners van andere wijken in de stad (Palmbout & van den Bout Stedenbouwkundigen, 2003).

Interessant is dat de Belvédère ook wordt genoemd in het sportbeleid. In de Sportnota van Maastricht wordt ingezet op het bevorderen van sport en bewegen in de openbare ruimte, gekoppeld aan beleid voor recreatie, natuur en landschap. Het Belvédèregebied zou volgens de nota een functie kunnen krijgen als stedelijke voorziening voor sport, leisure en gezondheid (Gemeente Maastricht, 2004).

4.2

case b: GWL-terrein Amsterdam

In de jaren '90 is op het terrein van het gemeentelijke drinkwaterleidingbedrijf (GWL-terrein) in Amsterdam een nieuwe woonwijk gerealiseerd. Op aandringen van omwonenden en de politiek werd besloten om het woongebied een autoluw en milieuvriendelijk karakter te geven (Gemeente Amsterdam, 1994). Het project kreeg vervolgens een voorbeeldfunctie bij het vergroten van het milieubewustzijn in Amsterdam.

De oorspronkelijke ambities van het project hebben door de jaren heen goed stand gehouden. Alle inwoners zijn via de Vereniging van Eigenaren, corporaties of bewonerscommissies verplicht lid van de Koepelvereniging van de wijk. De Koepelvereniging bewaakt de kwaliteit van het woon- en leefmilieu, en organiseert activiteiten zoals een jaarlijks voetbaltoernooi (website GWL-terrein).

4.2.1 dichtheid en functiemenging

Bij de herontwikkeling van het GWL-terrein lag de focus van het beleid op duurzaamheid. Bij analyse van de plannen en latere onderzoeken blijkt dat de wijk daardoor ook een beweegvriendelijk karakter heeft gekregen. Zo heeft het gebied een zeer hoge inwonersdichtheid (230 personen/ha, tegenover 34/ha in Amsterdam gemiddeld) (Foletta, 2011: p.26). Bovendien biedt de wijk samen met de

omliggende wijken een zeer diverse mix van voorzieningen en functies: woningen, winkels, bedrijfsruimten, zorgvoorzieningen en recreatieve voorzieningen bevinden zich op korte afstand van elkaar. De dagelijkse boodschappen kunnen eenvoudig wandelend of per fiets worden gedaan (Foletta, 2011).

4.2.2 netwerken en routes

De keuze voor een autoluwe woonwijk heeft grote consequenties voor de bereikbaarheid van het gebied. Er is op het binnenterrein geen gemotoriseerd verkeer toegestaan, en er is slechts beperkte parkeermogelijkheid aan de rand van de wijk (0,20 parkeerplekken per woning). Dit betekent dat de wijk vooral aantrekkingskracht zal hebben op diegenen die bewust kiezen om geen auto te hebben, en een groenere openbare ruimte op prijs stellen (Gemeente Amsterdam, 1994). Door het ontbreken van auto's hebben fietsers en wandelaars vrij spel in de openbare ruimte. Er is een uitgebreid netwerk van paden in het gebied, en deze zijn verbonden met goede fiets- en wandelroutes naar de omliggende wijken (Foletta, 2011; zie figuur 4.3 op de volgende pagina).

4.2.3 ruimtelijke kwaliteit

De ruimtelijke kwaliteit in het gebied is hoog. Het wordt beschouwd als een oase van rust, en beschikt over een volledig geïntegreerde groenstructuur (Ministerie van VROM, jaartal onbekend). De openbare ruimte bevat veel groengebieden, kinderspeelplaatsen, gemeenschappelijke nutstuinen en paden. Omdat er vanwege de hoge dichtheden weinig ruimte is voor privétuinen, speelt deze openbare ruimte een belangrijke rol. Door het ontbreken van autoverkeer wordt deze als zeer veilig ervaren, in het bijzonder voor buitenspelende kinderen (Foletta, 2011).

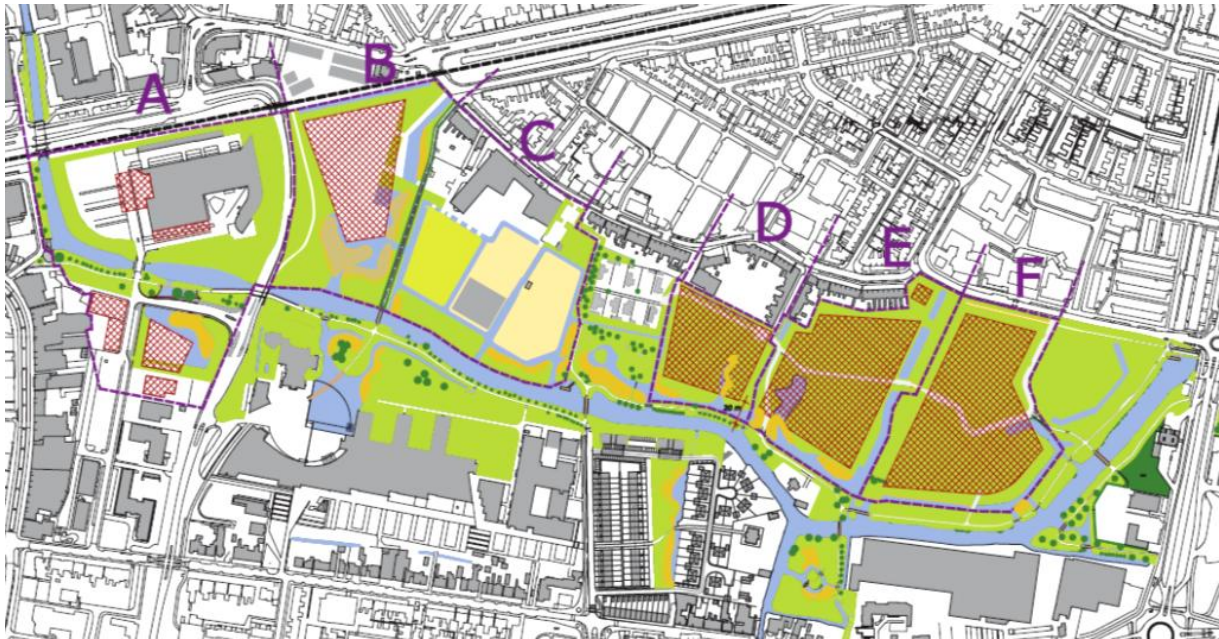


figuur 4.3: plattegrond GWL-terrein Amsterdam met autovrije binnenstraten
uit: website GWL-terrein

4.3 case c: Potmarge Leeuwarden

De Potmarge in Leeuwarden is een eeuwenoud riviertje dat het grachtenstelsel verbindt met het buitengebied ten zuidoosten van de stad. De oevers van de Potmarge werden vanaf de 17^e eeuw in gebruik genomen. Aanvankelijk lieten de beter gesitueerden er buitenplaatsen en lusthoven aanleggen, later kwamen er tuindersbedrijven tot bloei. Het groene karakter van de Potmarge kwam pas vanaf de tweede helft van de 19^e eeuw onder druk te staan, met de komst van grote bedrijven als een strokartonfabriek, gasfabriek en scheepswerf. De oevers verrommelden, en de rivier zelf raakte na de aanleg van een nieuw kanaal in onbruik (Koopman, 2004).

Eind 20^e eeuw leek er een nieuwe bedreiging op het gebied af te komen. Nieuwe milieuvoorschriften verplichtten Leeuwarden tot de aanleg van een persleiding voor rioolwater, grotendeels langs de Potmarge. De gemeente besloot toen om de dreiging om te zetten in een kans. Met het project *Duurzaam watersysteem Potmarge* werd de aanleg van de persleiding aangeprepen om ook de oevers en groenblauwe omgeving van de Potmarge te herinrichten. Via een integrale aanpak werden waterbeheer, natuur, recreatie en stedelijke vernieuwing in één project gevat (Ministerie van VROM, 2005).



figuur 4.4: ontwikkelingsvisie Potmarge Leeuwarden met de rivier als verbindende structuur
uit: *Ontwikkelingsvisie Potmarge*, Gemeente Leeuwarden, 2007b

4.3.1 dichtheid en functiemenging

De werkzaamheden rondom de Potmarge gaven ook aanleiding tot de herontwikkeling van de bedrijventerreinen langs het riviertje. Daarbij worden diverse nieuwe functies aan het gebied toegevoegd. Een deel van de bedrijven blijft bestaan, maar daarnaast is er ruimte voor woningbouw, kantoren en sport- en recreatievoorzieningen (Gemeente Leeuwarden, 2007a). Bijzonder is de waterspeelplaats voor kinderen, die in 2005 werd bekroond tijdens de Verkiezing van Kindvriendelijke Projecten (KEI Kenniscentrum Stedelijke Vernieuwing, 2005). Een aantal eenvoudige speeltoestellen, water en zand bieden uren speelplezier. Met deze diversiteit aan functies wordt tegemoet gekomen aan een beweegvriendelijke leefomgeving.

4.3.2 netwerken en routes

Het Potmargegebied wordt ontsloten door een netwerk van fiets- en wandelpaden, zowel in de lengte- als dwarsrichting. Er zijn geen doorgaande autowegen (Gemeente Leeuwarden, 2007b). Het gebied is

een belangrijke drager voor water en recreatie in de stad, en vormt als groene scheg een verbinding tussen het centrum en het buitengebied (Ministerie van VROM, 2005). Op alle bouwvlakken is in de ontwikkelingsvisie ruimte gereserveerd voor een doorgaande wandelroute langs het water (Gemeente Leeuwarden, 2007a).

4.3.3 ruimtelijke kwaliteit

Bij de inrichting van het gebied speelden ecologische waarden een belangrijke rol, zodat de waterkwaliteit van het oppervlaktewater in Leeuwarden duurzaam verbeterd zou worden. Natuurlijke oevers, plasdrasgebieden met helofytenfilters en een gevarieerde vegetatie dragen bij aan het natuurlijke karakter (Koopman, 2004). In de bebouwing wordt een grote mate van diversiteit voorzien. Deze afwisseling is belangrijk voor een hoge ruimtelijke kwaliteit (Gemeente Leeuwarden, 2007b).

Belangrijk om hier te noemen is dat de bevolking altijd zeer nauw betrokken is geweest bij de ontwikkelingen. Hierdoor was er veel draagvlak voor de plannen en ondervond men weinig weerstand (Ministerie van VROM, 2005).

4.4

case d: Rijnenburg Utrecht

Deze case behandelt bij uitzondering geen transformatiegebied, maar is erg interessant omdat er veel concrete inrichtingsmaatregelen worden genoemd met betrekking tot de beweegvriendelijke leefomgeving. De voorstellen kunnen mogelijk ook bij de herontwikkeling van transformatiegebieden in overweging worden genomen.

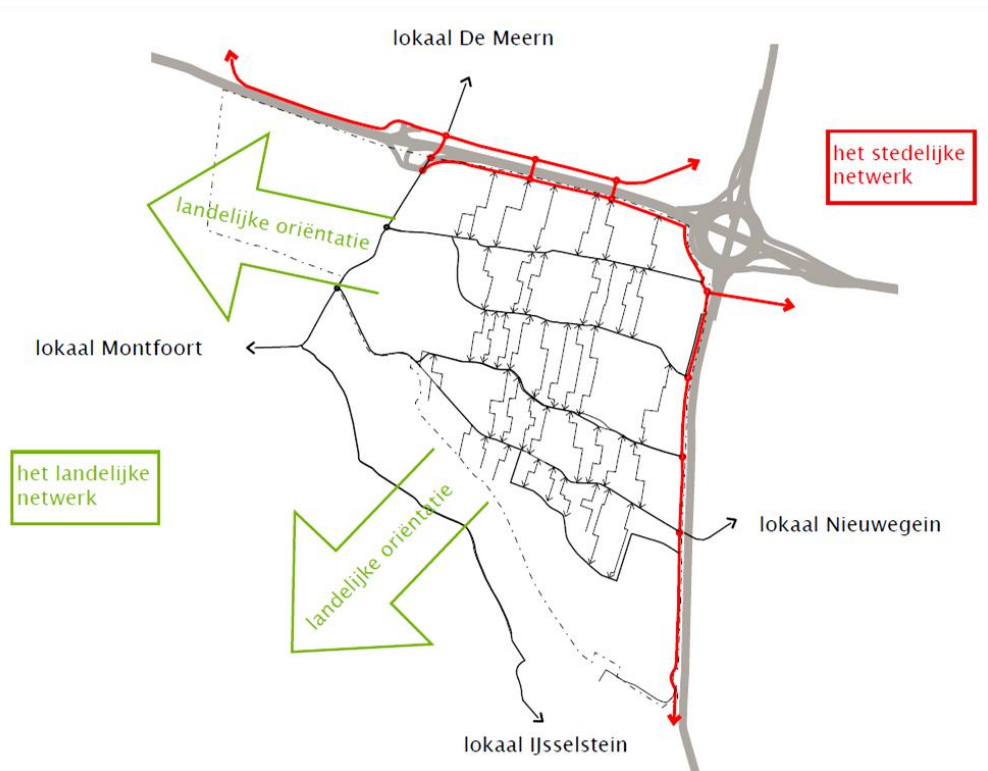
De gemeente Utrecht heeft in 2010 een structuurvisie opgesteld voor een nieuwe woonwijk ten zuidwesten van de stad, Rijnenburg. De ambitie is hier om een landelijk woonmilieu toe te voegen aan de stad: geen stedelijke uitbreiding, maar ‘landschapsinbreiding’ (Gemeente Utrecht, 2010: p.16). Daarbij wordt een duurzame en klimaatbestendige inrichting voorgestaan, en is specifiek aandacht voor gezondheid en gezond beweeggedrag van toekomstige bewoners (Moerman et al, 2009). In opdracht van de plannenmakers is in 2009 een onderzoek gedaan naar de mogelijkheden van een beweegvriendelijke inrichting van Rijnenburg. Dit onderzoek heeft geresulteerd in een *Toolbox Rijnenburg*, waarin de kansen en valkuilen van een beweegvriendelijk ontwerp zijn beschreven (Moerman & Lekkerkerker, 2009).

4.4.1 dichtheid en functiemenging

In deze case is beweegvriendelijkheid expliciet meegenomen bij de (toekomstige) inrichting van de wijk. Daarbij worden veel van de indicatoren uit de theorie toegepast. Hoewel Rijnenburg een uitleglocatie is waar in lage dichtheden zal worden gebouwd, is het de bedoeling dat de woningen in compacte buurtschappen worden gesitueerd om draagvlak te creëren voor voorzieningen. Deze voorzieningen zijn vervolgens gemakkelijk lopend of per fiets te bereiken (Moerman & Lekkerkerker, 2009). Daarnaast worden in het gebied verschillende functies logisch met elkaar verweven, zodat diverse bestemmingen vlakbij elkaar liggen en eenvoudig te bereiken zijn.

4.4.2 netwerken en routes

Qua bereikbaarheid worden in Rijnenburg veel maatregelen genomen om het lopen en fietsen te stimuleren. Zo wordt het stratenpatroon aangelegd volgens een fijnmazige netwerkstructuur, zodat er verschillende routes mogelijk zijn tussen vertrekpunt en bestemming (zie figuur 4.5). Het voordeel van deze strategie is dat alle wegen een lage verkeersintensiteit kennen en volgens het *shared space*-principe kunnen worden ingericht. Dit bevordert de beweegvriendelijkheid, omdat alle verkeersdeelnemers een gelijkwaardige positie hebben en het veiligheidsgevoel van wandelaars en fietsers wordt vergroot. Daarnaast worden er extra routes aangelegd voor langzaam verkeer, zodat fietsers en wandelaars een relatieve tijdswinst kunnen boeken ten opzichte van de auto (Moerman et.al., 2009).



figuur 4.5: infrastructuurnetwerk in Rijnenburg met doorsteekjes voor langzaam verkeer
uit: *Structuurvisie Rijnenburg*, Gemeente Utrecht, 2010, p.143

4.4.3 ruimtelijke kwaliteit

Tot slot levert ook de ruimtelijke kwaliteit in Rijnenburg een bijdrage aan de beweegvriendelijkheid. De fiets- en wandelroutes worden gekoppeld aan het groenblauwe netwerk in de wijk, zodat het gebruik van de routes wordt gestimuleerd. Bij de inrichting van de routes wordt rekening gehouden met de menselijke maat: afwisseling, dimensionering van de wegprofielen, comfort en (sociale) veiligheid zijn daarbij belangrijke factoren die in het ontwerp worden meegenomen (Moerman & Lekkerkerker, 2009).

4.5

analyse en conclusies

Uit de cases blijkt dat beweegvriendelijkheid als thema in veel gevallen geen directe rol speelt bij de herontwikkeling van transformatiegebieden. Toch is er wel degelijk sprake van de ontwikkeling van een beweegvriendelijke leefomgeving. In de cases zijn diverse indicatoren uit de theorie teruggevonden (zie tabel 1). De beweegvriendelijke leefomgeving komt tot stand via het beleid gericht op onder andere duurzaamheid, ruimtelijke kwaliteit, verkeersveiligheid en recreatieve voorzieningen. Hieruit blijkt dat beweegvriendelijkheid zeer verweven is met andere beleidssectoren en –doelen.

tabel 4.1: beweegvriendelijke indicatoren in de geanalyseerde cases			
	dichtheid en functiemenging	netwerken en routes	ruimtelijke kwaliteit
Belvédère Maastricht	divers landgebruik	aanleg doorlopende fiets-/wandelroutes	laagdynamisch netwerk
	verdichting	kortsluitroutes greens	groenstructuur als drager van gebied
GWL-terrein Amsterdam	zeer hoge inwonersdichtheid	autovrij	hoge kwaliteit van de openbare ruimte: <i>oase van rust</i> , groenstructuur
	diverse mix van voorzieningen in en rondom de buurt	veel fiets- en wandelpaden, aangesloten op omliggend netwerk	sociale veiligheid

tabel 4.1: beweegvriendelijke indicatoren in de geanalyseerde cases			
	dichtheid en functiemenging	netwerken en routes	ruimtelijke kwaliteit
Potmarge Leeuwarden	herontwikkeling en transformatie bedrijventerrein: nieuwe functies toevoegen	groene verbinding binnenstad-buitengebied	ecologische waarden, waterkwaliteit
		onderdeel van fiets- en wandelstructuur Leeuwarden	kwaliteit architectuur
		doorlopende wandelroute	
Rijnenburg Utrecht	compacte buurtschappen	fijnmazige netwerkstructuur	koppelen van routes aan groenblauw netwerk
	logische verdeling functies	<i>shared space</i>	menselijke maat sturend voor ontwerp routes
kortere routes voor langzaam verkeer			

Transformatiegebieden hebben als voordeel dat ze in de bestaande stad liggen. Hierdoor zijn de randvoorwaarden van dichtheid en functiemenging eenvoudig te bereiken. Bij de herontwikkeling van transformatiegebieden ligt er een kans om de omliggende stad te voorzien van een nieuw fijnmazig routenetwerk. Tot slot worden in de geanalyseerde projecten kansen gesignaleerd en benut om een hoge ruimtelijke kwaliteit te bereiken en daarmee een aantrekkelijke omgeving te creëren om in te bewegen.

Een aantal cases zijn tevens interessant omdat ze laten zien hoe er met complexiteit en de paradox van de compacte stad kan worden omgegaan. Op het GWL-terrein bijvoorbeeld is een zeer hoge bebouwingsdichtheid gecombineerd met het autovrij maken van de wijk. En in de Potmarge in Leeuwarden heeft de transformatie in de bestaande stad een kans geboden om een groene en ecologische functie toe te voegen aan de stad. Voor fietsers, voetgangers en recreanten heeft dit een prettige verblijfsruimte opgeleverd. Uit de cases blijkt dat er via het creëren van draagvlak onder de bevolking tegemoet kan worden gekomen aan de complexiteit van gebiedstransformaties. Dit heeft in positieve zin bijgedragen aan de uitvoering van de projecten. En in het Belvédèregebied in Maastricht wordt inmiddels geëxperimenteerd met tijdelijk gebruik om toekomstige ontwikkelingen te verkennen.

De analyse van de cases roept de vraag op wat de toegevoegde waarde is van beweegvriendelijkheid als nieuw ruimtelijk beleidsthema. Het benoemen van beweegvriendelijke maatregelen binnen de al

bestaande beleidskaders is wellicht voldoende om het thema onder de aandacht te brengen. Daarbij kunnen overigens wel de gemeenschappelijke belangen van beleid aan het licht komen. Er ontstaan verbindingen tussen bijvoorbeeld gezondheid, ecologie, verkeersveiligheid, duurzaamheid en ruimtelijke ordening. Bij transformatieprojecten zouden deze gemeenschappelijke belangen een rol kunnen spelen om partijen op één lijn te krijgen. Uit de case studies blijkt dat aan diverse belangen tegemoet wordt gekomen wanneer in het ontwerp rekening wordt gehouden met beweegvriendelijkheid.

5.

de ontwikkeling van transformatiegebieden in Groningen

Dit hoofdstuk behandelt de ruimtelijke ontwikkeling van Groningen, gericht op transformatiegebieden. Het algemene ruimtelijk beleid van de stad (structuurvisies) wordt geanalyseerd op uitspraken over deze gebieden en op algemene beleidskaders die van invloed kunnen zijn op transformatiegebieden. Daarnaast wordt het ruimtelijk beleid getoetst aan de indicatoren voor een beweegvriendelijke leefomgeving. Hiermee moet duidelijk worden waar de kansen liggen om het thema beweegvriendelijke leefomgeving (nog beter) te integreren in het beleid voor transformatiegebieden. De paragraaf geeft een antwoord op de tweede deelvraag: *Welke ontwikkelingen worden in de Groningse transformatiegebieden voorzien, en in hoeverre speelt beweegvriendelijkheid daarbij een rol?*

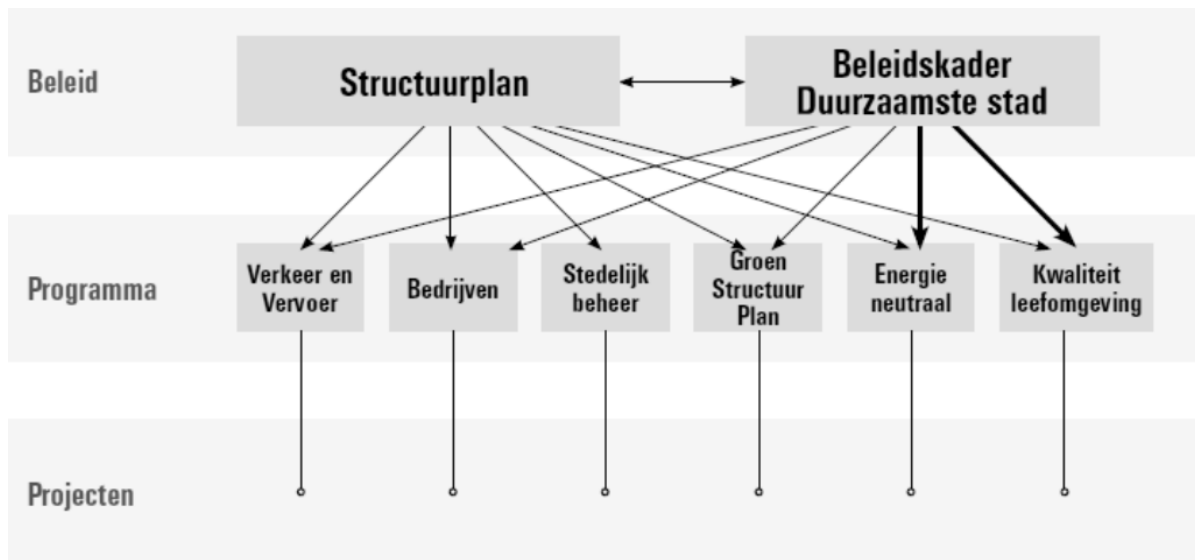
5.1 hoofdpijnen van het ruimtelijk beleid

De hoofdpijnen van het ruimtelijk beleid in Groningen zijn vastgelegd in de structuurvisie *Stad op Scherp 2008-2020* (Gemeente Groningen, 2009a). Hierin worden de ambities van Groningen op het gebied van economie en ruimte uiteengezet en voorzien van een conceptueel kader. De compactheid en samenhang van de stad worden vaak genoemd als belangrijke en te koesteren eigenschappen, bijvoorbeeld in de ambitie om alle ontwikkelingen op fietsafstand van het centrum te voorzien. De ruimtelijk-economische ontwikkelingen van de stad worden geconcentreerd in de zogenaamde *dynamo's* in en rond het centrum van Groningen.

De Gemeente Groningen benadrukt haar nieuwe rol binnen de ruimtelijke ordening, in navolging van de nieuwe Wet op de Ruimtelijke Ordening en verder gestimuleerd door de lage economische groei. Projectontwikkelaars nemen een afwachtende houding aan en het bouwtempo vertraagt door ingewikkelde eigendomssituaties en procedures, snel veranderende behoeftes van de consument en het beperkte grondbezit van de gemeente. Het sturen van ontwikkelingen door de gemeente wordt daarom

vervangen door regisseren, stimuleren en faciliteren. Hiermee moeten de juiste randvoorwaarden worden gecreëerd om initiatieven van bewoners, bedrijven, organisaties en marktpartijen mogelijk te maken (Gemeente Groningen, 2009a).

De structuurvisie is op beleidsniveau nevenschikt aan het *Beleidskader Duurzaamste Stad* (Gemeente Groningen, 2007; zie figuur 5.1). Hierin schetst Groningen haar ambities om landelijk voorop te lopen als duurzame stad, met een optimale leefomgevingskwaliteit. Volgens de visie speelt de beschikbare ruimte een belangrijke rol bij het maken van duurzame keuze, door schaarse ruimte beter te benutten en door te letten op de samenhang, inrichting en kwaliteit van de ruimte in de stad. En duurzaamheid is niet “de plus op het bestaande maar (...) een andere manier van kijken, werken en denken” (Gemeente Groningen, 2007: p.5).



figuur 5.1: beleid, programma's en projecten in de gemeente Groningen
uit: *Beleidskader Duurzaamstestad.groningen.nl*, Gemeente Groningen, 2007, p.6

Een andere relevant document is de groenstructuurvisie *Groene Pepers* (Gemeente Groningen, 2009b). Hierin worden de uitgangspunten van het groenbeleid in Groningen beschreven, en de functies van het groen voor de stad. Daarnaast is het spanningsveld tussen de compacte stad en ecologische doelen een belangrijk thema.

In de visies wordt vaak gerefereerd aan de compacte en intense stad. Enkele jaren geleden heeft de Gemeente Groningen een ontwerpstudie gedaan naar de mogelijkheden van intensivering en functiemenging in de stad, *De intense stad* (Jansen et.al., 2004). In 2008 is daaruit de ontwerpwedstrijd *Intense Laagbouw* voortgekomen (website Gemeente Groningen). Hierbij werden

architecten en ontwikkelaars gevraagd om een ontwerp te maken voor grondgebonden woningen op ongebruikte plekken in de stad. In beide projecten wordt ingegaan op de transformatiepotenties in de bestaande stad. Daarmee wordt de kwaliteit van de openbare ruimte vergroot en wordt draagvlak voor voorzieningen en collectieve functies versterkt. Overigens wordt gesteld dat er naast verdichting ook verdunning moet plaatsvinden: “ademruimte; ruimte die niet is prijsgegeven aan de logica van de markt, consumptie en productie” (Jansen et.al., 2004: p.44).

5.2

analyse van het ruimtelijk beleid: transformatiegebieden en beweegvriendelijkheid

Aangezien er geen specifiek beleid wordt gemaakt om transformatiegebieden beweegvriendelijk in te richten, richt het onderzoek zich op de context van het thema. Dat betekent dat het ruimtelijk beleid in Groningen afzonderlijk wordt geanalyseerd op uitspraken over transformatiegebieden en de indicatoren van beweegvriendelijkheid. Beide elementen geven samen een beeld van de potenties van een beweegvriendelijke inrichting van transformatiegebieden.

5.2.1 dichtheid en functiemenging

Uit de theorie en de case studies is gebleken dat stedelijke verdichting en functiemenging bijdragen aan de beweegvriendelijkheid van een stad. Het compactestadbeleid van Groningen is wat dat betreft een goed uitgangspunt, en zal ook een stimulans zijn voor de herontwikkeling van transformatiegebieden. De compacte stad is een terugkerend thema in alle bestudeerde beleidsdocumenten.

De structuurvisie *Stad op Scherp 2008-2020* geeft de gemeentelijke visie op de ruimtelijke ontwikkelingen weer, in vaak bloemrijke bewoordingen. In het document wordt benadrukt dat Groningen een compacte stad is en moet blijven. Volgens de visie biedt de bestaande stad voldoende ruimte om in de vraag naar woon- en werklocaties te voorzien en is de nabijheid van diverse functies en (woon-)milieus een belangrijke eigenschap van Groningen. Door de keuze voor compactheid gaan stedelijke ontwikkelingen maar beperkt ten koste van het groen rondom de stad. Aan de vraag naar ruim wonen in het groen kan in de bestaande stad niet worden voorzien; daarvoor is de uitleglocatie Meerstad bedoeld (Gemeente Groningen, 2009a).

In de duurzaamheidsvisie van Groningen wordt de duurzaamheidsparadox aangehaald: het spanningsveld tussen intensieve verstedelijking en leefomgevingskwaliteit. Enerzijds leidt het benutten van de schaarse ruimte in de stad tot een stedelijke kwaliteit met dynamiek, ontmoetingsmogelijkheden en diversiteit, anderzijds wordt de kwaliteit bedreigd door milieuproblemen als geluidhinder en luchtverontreiniging. Om de balans te bewaken zou de natuur

daarom ruim baan moeten krijgen (Gemeente Groningen, 2007). Deze duurzaamheidsparadox is vergelijkbaar met de *paradox van de compacte stad*, die in de inleiding van deze scriptie werd genoemd.

Ook in de groenvisie *Groene Pepers* wordt het belang van een compacte stad onderschreven, want dit komt de kwaliteit van het omliggende landschap ten goede. Wel moet er in een compacte stad extra aandacht zijn voor de kwaliteit het binnenstedelijk leefmilieu. Dat betekent dat er niet overal in de stad kan worden geïntensiveerd: er is open ruimte nodig om te kunnen sporten en om in een groene omgeving van rust en ruimte te genieten (Gemeente Groningen, 2009b). In bepaalde vooroorlogse wijken en op enkele recente bouwlocaties is er zelfs sprake van een tekort aan groen, en er rijst dan ook steeds meer verzet tegen het inleveren van groen. Groen zou volgens de visie een duidelijker planologische status moeten krijgen, bijvoorbeeld door middel van een groencompensatieregeling en het “positief bestemmen van groen” tijdens planvorming (Gemeente Groningen, 2009b: p.17). Om te voorkomen dat intensivering van de stad ten koste gaat van duurzaamheid en leefomgevingskwaliteit, zou juist op deze locaties extra geïnvesteerd moeten worden in een robuuste groenstructuur. “Naast intens rood is er ook intens groen en intens blauw” (Gemeente Groningen, 2009b: p.8).

In een interview haalt dhr. Eekhof, stedenbouwkundige bij de gemeente Groningen, hierbij het principe van *the culture of congestion* van Rem Koolhaas aan als achtergrond bij de compacte stadgedachte. Het idee is dat een ingewikkelde knoop met veel functies en verbindingen een interessante en toekomstbestendige stad oplevert. “Dat is lastig uit te leggen, want dat levert conflicten op, dat wrijft en schuurt” (interview dhr. Eekhof).

In de balans tussen bebouwde en onbebouwde ruimte speelt ook klimaatverandering een rol. Naar aanleiding van het *Klimaat voor Ruimte*-programma brengt de gemeente ruimteclaims voor energievoorzieningen en waterberging in kaart (Gemeente Groningen, 2009a). Het belang van open ruimtes in de stad wordt hiermee onderschreven.

In alle documenten worden transformeren en het verkleuren van gebieden genoemd als instrumenten voor compacte stedelijke ontwikkeling. Hierdoor is er binnen de bestaande stad voldoende ruimte voor alle programma’s en om functies aan te passen aan veranderende omstandigheden. In *De intense stad* wordt ook wel gesproken over het “herverdelen van de ruimte binnen een bestaand systeem” (Jansen et.al., 2004: p.35). De dienst RO/EZ is onlangs begonnen met een inventarisatie van alle onbenutte gebieden in de stad, om te kijken welke mogelijkheden er zijn om deze in te vullen (interview dhr. Muller, projectleider Suikerunieterrein, Gemeente Groningen).

5.2.2 netwerken en routes

Volgens *Stad op Scherp* en *Groene Pepers* zijn netwerken cruciaal voor het duurzaam functioneren van de stad. Daarbij maakt men onderscheid tussen economische (snelle) en ecologische (langzame) netwerken. Bij het denken in netwerken ligt de nadruk niet op de ruimtelijk vorm, maar op de functionele processen, omdat deze bepalend zijn voor de gebruikswaarde van het netwerk (Gemeente Groningen, 2009a; Gemeente Groningen, 2009b). Daarom richt het beleid zich op de completering van het groenblauwe netwerk en het oplossen van de knelpunten (daar waar ecologische en economische netwerken elkaar kruisen).

In alle documenten wordt het belang van robuuste groenblauwe netwerken onderschreven, als tegenhanger van de compacte stad en als middel om de kwaliteit van de leefomgeving en concurrentiekracht van Groningen te verhogen. Deze groenblauwe zones zouden als verbindend element moeten fungeren tussen de stad en het omliggende landschap (Gemeente Groningen, 2009a; Gemeente Groningen, 2009b; Gemeente Groningen 2007). Hieruit blijkt dat aan het groen ook een economische waarde wordt toegeschreven.

De compactheid van Groningen wordt gezien als een groot voordeel voor fietsers, omdat diverse functies en natuurgebieden in korte tijd te bereiken zijn. Om het netwerk verder te verbeteren, wordt ingezet op het beter ontsluiten fiets- en wandelroutes en om routes te creëren voor ommetjes (Gemeente Groningen, 2009b). Dergelijke maatregelen zouden ten goede kunnen komen aan de fijnmazigheid van het netwerk voor langzaam verkeer. Interessant is de aanleg van het fietspad over het CiBoGa-terrein. Daar is een nieuwe verbinding ontstaan tussen de binnenstad en de Oosterparkwijk, welke dagelijks intensief wordt gebruikt. “Er is een shortcut ontstaan. En shortcuts zijn altijd goed als je het hebt over beweging” (interview dhr. Eekhof).

5.2.3 ruimtelijke kwaliteit

Volgens de gemeente zijn het groenblauwe netwerk, cultuur en sport belangrijke randvoorwaarden voor de leefomgevingskwaliteit en concurrentiekracht van de stad. Ze vormen een tegenhanger van de compacte en intense stad. Met het koesteren en combineren van deze kwaliteiten wil de gemeente optimale vestigingsvoorwaarden bieden voor wonen en werken. De ambitie van Groningen om de duurzaamste stad van Nederland te worden is een extra stimulans om de leefomgevingskwaliteit hoog op de beleidsagenda te houden (Gemeente Groningen, 2007).

In de structuurvisie wordt een groenblauwe omgeving genoemd als factor die uitnodigt tot beweging en een positieve invloed heeft op de lichamelijke en geestelijke gezondheid. De parken zouden in dit opzicht nog meer sportief-recreatieve betekenis moeten krijgen voor de omliggende wijken (Gemeente Groningen, 2009a).

In *Groene Pepers* wordt opgemerkt dat het mogelijk is dat stukken groen in omvang afnemen, zolang het kwalitatieve aspect van de plek maar behouden blijft. De meest waardevolle stukken groen in de stad zijn wel onaantastbaar, en worden aangeduid als *kroonjuwelen* (Gemeente Groningen, 2009b). Een beleidsdoel is het vergroten van de gebruikswaarde van het groen, door het functioneler en aantrekkelijker in te richten. Dit is volgens *Groene Pepers* een stimulans voor de buurtbewoners om meer te gaan bewegen en het bevordert de ervaren gezondheid.

Een interessant punt is het streven naar draagvlakversterking. Men ziet een actievere rol weggelegd voor buurtbewoners in het groenbeheer en streeft naar sterkere betrokkenheid van de gezondheids-, milieu en recreatiesector bij het groenbeleid. Buurttuinen zijn een stimulans voor de sociale samenhang in een buurt en geven bewoners de kans om zelf te participeren in het groenonderhoud (Gemeente Groningen, 2009b; interview dhr. Vonk). Deze ideeën zijn al concreet uitgewerkt in het project *Meedoen met groen*. Via groenparticipatie worden bedrijven en particulieren betrokken bij het groenonderhoud, zodat zij de kans hebben om het groen in de straat gevarieerder in te richten. “De ervaring leert dat gezamenlijk tuinieren het wij-gevoel in de wijk versterkt en bijdraagt aan een plezierig leefklimaat” (Gemeente Groningen, 2011: p.3).

5.2.4 Suikerunie en CiBoGa

Het Suikerunieterrein is het enige transformatiegebied dat expliciet wordt genoemd in de structuurvisie. Omdat de bestaande programma's als ruim voldoende zijn om in de vraag naar woon- en werklocaties te voorzien, worden er de komende jaren geen plannen voor het gebied gemaakt (Gemeente Groningen, 2009a). Het Suikerunieterrein is daarom 15 jaar beschikbaar voor tijdelijk gebruik. Er is een prijsvraag uitgeschreven waarbij initiatiefnemers werden uitgenodigd om een plan te maken voor (een deel van) het gebied. Inmiddels werken de prijswinnaars aan een ondernemingsplan om op korte termijn tot uitvoering over te gaan (interview dhr. Muller).

Een aantal initiatieven zijn gericht op bewegen in de natuur, zoals de aanleg van een stadstuin voor wandelingen en de verbetering van een doorlopend pad tot hardlooproute. Eén van de prijswinnende ideeën is het *Suikerpad*, een nieuw fietspad tussen Vinkhuizen en het Stadspark. Daarnaast werkt de gemeente aan een nieuwe fietsroute van Hoogkerk naar de stad (Post et.al., 2011; interview dhr. Muller).

De Gemeente Groningen denkt dat tijdelijk gebruik een stimulans kan zijn bij de herontwikkeling van het transformatiegebied. Door mensen het gebied te laten ontdekken en gebruiken komt het op de (mentale) kaart te staan. Na afloop van het tijdelijke project, zo is de verwachting, is het gebied gewild en eenvoudig in ontwikkeling te nemen (interview dhr. Muller).

Een andere tijdelijke ontwikkeling in Groningen vindt plaats op het CiBoGa-terrein iets ten noorden van het stadscentrum. Vanwege de economische crisis loopt de uitvoering van de bouwplannen vertraging op. Daarom is een deel van het terrein beschikbaar voor spontane ontwikkelingen, voor een periode van tien jaar. Dhr. Eekhof, stedenbouwkundige bij de gemeente Groningen, noemt het één van de interessante plekken in de stad. “Soms hoop je dat de crisis nog wat langer duurt (...) In plaats dat er weer een plan overheen wordt gerold dat nog karakter moet krijgen, heb je dat karakter nu bijna al” (interview dhr. Eekhof). De geïnterviewde hoopt dat de tijdelijke functies door de projectontwikkelaar op hun waarde worden geschat en worden geïntegreerd in het definitieve plan.

De inventarisatie van ongebruikte gebieden in de stad, waar de gemeente momenteel aan werkt, zal leiden tot meer inzicht in de transformatieopgave in Groningen. Rondom de binnenstad zijn meerdere locaties aan te wijzen waar nieuwe ontwikkelingen worden voorzien, zoals de Reitdiepzone, het stationsgebied, het Oosterhamriktracé en de Ulgersmaweg (website Gemeente Groningen).

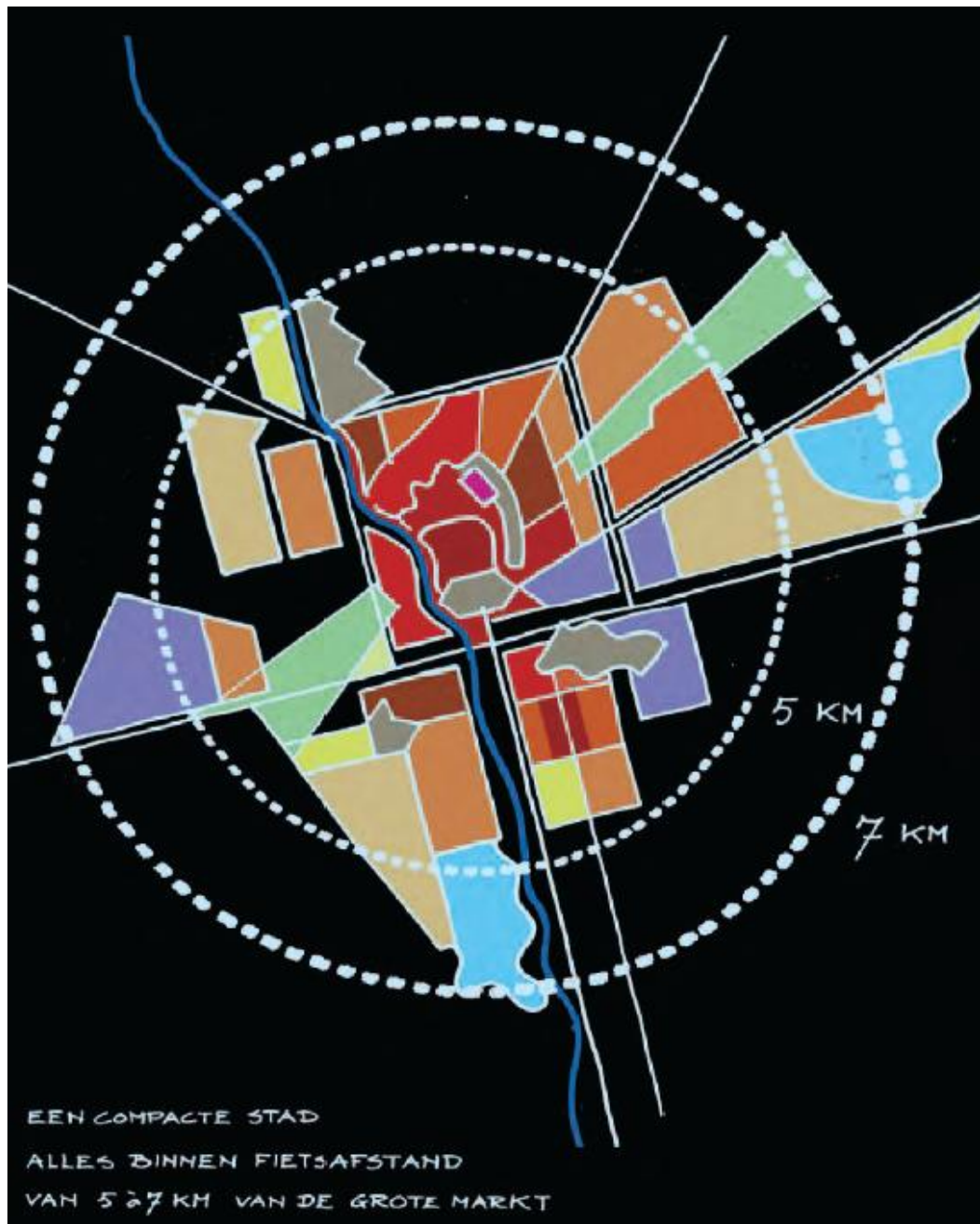
5.3 analyse en conclusies

De stad Groningen lijkt over de ideale eigenschappen te beschikken voor een beweegvriendelijke leefomgeving. De compactheid en korte fietsafstanden worden regelmatig benoemd en geprezen in de beleidsdocumenten (zie figuur 5.2). Om te voorkomen dat de compactheid een bedreiging vormt voor de leefbaarheid in de stad, moet een hoge kwaliteit worden nagestreefd bij de verbetering van het groenblauwe netwerk. Idealiter bestaan robuuste economische en groenblauwe netwerken naast elkaar. De gewenste combinatie van intens rood, intens groen en intens blauw biedt veel kansen voor een beweegvriendelijke leefomgeving. Want een omgeving die zowel kwalitatief aantrekkelijk als afwisselend is, nodigt uit tot beweging.

De vraag die in deze paragraaf centraal staat is: *Welke ontwikkelingen worden in de Groningse transformatiegebieden voorzien, en in hoeverre speelt beweegvriendelijkheid daarbij een rol?* In de structuurvisie wordt alleen het transformatiegebied Suikerunieterrein apart genoemd. Wel wordt via de algemene beleidslijnen stedelijke verdichting nagestreefd. Daarbij hoort ook het opvullen van open plekken in de stad en het ‘verkleuren’ van gebieden. Het terugvallen van de economische ontwikkeling en de bouwproductie heeft de gemeente ertoe gebracht om te inventariseren welke open gebieden er zijn in de stad, en welke mogelijkheden er zijn om ze te ontwikkelen. Daarbij wordt ook gedacht aan vormen van tijdelijk gebruik, zoals op het Suikerunieterrein en CiBoGa. Bij de ideeën die vanuit de

bevolking worden aangedragen, zitten ook initiatieven die de beweegvriendelijkheid in positieve zin beïnvloeden.

Er kan worden geconcludeerd dat het in de stad Groningen al redelijk goed gesteld is met de beweegvriendelijkheid. Maar er zijn nog altijd verbeteringen mogelijk om de bewoners meer te laten bewegen, en daarbij hebben transformatiegebieden in potentie een rol.



figuur 5.2: beweegvriendelijkheid in de structuurvisie Groningen: diverse en compacte fietsstad
uit: *Stad op Scherp: Structuurvisie 2008-2020*, Gemeente Groningen (2009a), p.19

6.

bewegen in Groningen

In dit hoofdstuk wordt het thema beweegvriendelijkheid beschouwd vanuit het sport- en gezondheidsbeleid in Groningen. Daarmee wordt antwoord gegeven op de derde deelvraag: *Wat is het huidige beleid in Groningen om gezondheid, sport en beweging in de leefomgeving te bevorderen?* Eerst worden de hoofdlijnen van het beleid beschreven, daarna volgt een analyse van het beleid op beweegvriendelijkheid.

6.1 hoofdlijnen van het sport- en gezondheidsbeleid

In de *Sportvisie* van Groningen wordt nadrukkelijk ingegaan op het stimuleren van een actieve leefstijl. Het is dus niet alleen gericht op het stimuleren van sport in verenigingsverband, maar juist ook op de recreatieve vormen van sport en dagelijkse beweging (Gemeente Groningen, 2010). De focus die volgens actoren in het veld ontbrak in het voorgaande beleid, is nu wel aanwezig door te richten op sport, bewegen en (openbare) ruimte (Gemeente Groningen, 2010).

In de *Kadernota Samen Gezond in Stad* zien de gemeente en Hulpverleningsdienst/GGD het als kerntaak om te zorgen voor een omgeving die de gezondheid bevordert. Vanuit de landelijke nota *Gezondheid* wordt de verantwoordelijkheid voor gezondheid bij de burger zelf gelegd. Dat betekent dat het individu moet worden uitgenodigd om gezonde keuzes te maken (Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, 2011). Omdat is gebleken dat alleen leefstijlinterventies onvoldoende effect sorteren, is er gekozen voor meer samenwerking met andere beleidssectoren. Door de “parallele belangen van gezondheid” helder te definiëren worden beleidsmakers gemotiveerd om gezondheid mee te wegen bij het maken van keuzes. Dit moet ertoe leiden dat gezondheid in de toekomst als “kans en verbinder” wordt gezien in plaats van als “lastig thema en een hinder” (Gemeente Groningen, 2012a: p.4). Het beleid wordt concreet gemaakt in het *Uitvoeringsprogramma*, waarin per maatregel samenwerkingspartners worden benoemd. Ook zijn er maatregelen specifiek gericht op coalitievorming, kennisuitwisseling en het zichtbaar maken van gezondheidseffecten bij andere beleidssectoren (Gemeente Groningen, 2012b).

Een andere reden om te zoeken naar parallele belangen is financieel van aard, zo blijkt uit een interview met dhr. Vonk, medisch milieukundige bij GGD Groningen. Door maatregelen te combineren ontstaan win-win-situaties. Op deze manier hoeft de ontwikkeling van een beweegvriendelijke leefomgeving, welke wordt beschouwd als een luxe, niet zoveel te kosten. Overigens vertelt ook dhr. Vonk dat het voor de GGD lastig is om gezondheidsthema's in te brengen bij andere diensten. Het is bijvoorbeeld lastig om "terrein te winnen binnen de wereld van RO (*ruimtelijke ordening* - ed)", maar er wordt sinds 2000 wel aan gewerkt.

Uit een interview met dhr. Muller, projectleider bij de dienst RO/EZ, is gebleken dat er onlangs een bijeenkomst is georganiseerd waarbij de GGD de ruimtelijk ordenaars heeft geïnformeerd over het expliciet meenemen van gezondheid in planvorming. De geïnterviewde beschouwt dit als een goede ontwikkeling, vooral doordat er kortere lijnen ontstaan voor advies en informatie-uitwisseling.

6.2

analyse van het sport- en gezondheidsbeleid: beweegvriendelijkheid

Hier volgt een analyse van de Sportvisie en de Gezondheidsnota op uitspraken over de beweegvriendelijke leefomgeving.

6.2.1 dichtheid en functiemenging

In de Sportvisie wordt benadrukt dat er bij de (her)inrichting van de compacte stad voldoende ruimte moet worden gereserveerd voor sportfaciliteiten. Men noemt dit "sportief-inclusief denken" (Gemeente Groningen, 2010: p.11). Bovendien neemt vanwege de sterke groei van ongeorganiseerde vormen van sport de druk op de openbare ruimte toe. Deze ruimtedruk rechtvaardigt volgens de visie het creëren van ruimte voor sport binnen bestaande bebouwing. In de Sportvisie wordt een TNO-onderzoek aangehaald waaruit blijkt dat hoe dichter bij huis er mogelijkheden zijn om te sporten, hoe hoger de sportdeelname is. Een interessante ontwikkeling op dat vlak is de toename van het aantal commerciële en particuliere sportaanbieders in de stad, zoals *Bootcamp* en *Running Coffee* (Gemeente Groningen, 2010; website Bootcamp Groningen; website Running Coffee). Het sportbeleid is erop gericht deze initiatieven zoveel mogelijk te faciliteren door het bieden van een aantrekkelijke omgeving. Hierdoor zal de diversiteit van het sportaanbod toenemen.

In een interview uitte dhr. Vonk zijn zorgen over het compactestadbeleid: "Nu roept iedereen weer dat het compact moet, maar dat hadden we al een keer gedaan, en dat werkte toen niet." Het beleid in Groningen leidt er onder andere toe dat de sportvelden worden bedreigd door nieuwbouwplannen. De heer Vonk wijst op onderzoek waaruit blijkt dat de compacte stad een hogere milieubelasting geeft dan

de niet-compacte stad. Onder andere doordat mensen massaal de stad verlaten om elders te recreëren en doordat het combineren van verkeers- en woonfuncties tot negatieve gezondheidseffecten leidt.

6.2.2 netwerken en routes

Over het aspect netwerken en routes wordt in de sport- en gezondheidsdocumenten weinig geschreven. Wel interessant is de constatering in de Sportvisie dat mensen weinig tijd kwijt willen zijn aan reizen, en daarom vaak kiezen voor de auto om bij een sportvoorziening te komen (Gemeente Groningen, 2010).

6.2.3 ruimtelijke kwaliteit

In de Sportvisie wordt geconstateerd dat de openbare ruimte sportiever kan worden ingericht. Voldoende geschikte, nabije en veilig te bereiken ruimte is namelijk doorslaggevend voor de deelname aan sport en bewegen. Van beleid gericht op het bieden van laagdrempelig aanbod wordt het meeste effect verwacht. “Wandelen, hardlopen, skaten en fietsen is vooral aantrekkelijk in een groene omgeving (Gemeente Groningen, 2010: p.10). De ruimte voor het dagelijks verkeer wil men graag aantrekkelijker maken voor sportief en recreatief gebruik, onder andere door het comfort en de veiligheid van de routes te vergroten en door met behulp van belijningen en attributen mensen uit te dagen om in beweging te komen.

6.3 analyse en conclusies

Uit de analyse van de Sportvisie en het gezondheidsbeleid blijkt dat in Groningen een duidelijke koppeling wordt gelegd tussen sport, gezondheid en leefomgeving. Dat doet men via het stimuleren van beweging in het dagelijks leven en het creëren van een gezonde omgeving. Daarbij staat de individuele verantwoordelijkheid van de stadsbewoners voorop. Hiermee sluit het beleid aan op het theoretisch kader van dit onderzoek, waarin het keuzegedrag centraal staat. Ook sluit het beleid aan op de constatering dat alleen leefstijlinterventies onvoldoende zijn om werkelijke gedragsverandering te bewerkstelligen. Daarvoor zijn onder andere ook fysieke maatregelen nodig in de leefomgeving, zoals het verbeteren van routes en het creëren van aantrekkelijke plekken om te bewegen.

7.

synthese: transformatiegebieden en beweegvriendelijkheid in Groningen

De vierde en laatste deelvraag in dit onderzoek is: *Welke beleidsmiddelen kunnen in Groningen worden ingezet om transformatiegebieden te benutten voor het beweegvriendelijker maken van de leefomgeving?* In dit hoofdstuk worden op basis van het voorgaande onderzoek concrete aanbevelingen gedaan voor verbetering van het beleid en mogelijke ingrepen in de ruimte om de beweegvriendelijkheid te vergroten. Door de gemaakte keuzes en beleidsdoelen in het ruimtelijk, sport en gezondheidsbeleid in Groningen te vergelijken wordt inzichtelijk waar de (gemiste) kansen voor een beweegvriendelijke leefomgeving liggen, en wat de rol van transformatiegebieden daarbij kan zijn.

7.1

koppeling van beleid

In deze paragraaf wordt ingegaan op de kansen (of: parallele belangen) en de knelpunten die er mogelijk ontstaan bij het koppelen van het ruimtelijk, sport- en gezondheidsbeleid. Dit geeft ons inzicht in de mogelijkheden voor integraal beleid gericht op beweegvriendelijkheid en transformatiegebieden.

Bij de analyse van de beleidsdocumenten en de interviews valt op dat de (h)erkenning van parallele belangen wederzijds is. Vanuit het ruimtelijk beleid is er veel aandacht voor de (milieu-)kwaliteit van de leefomgeving; in het sport- en gezondheidsbeleid wordt de openbare ruimte gezien als voorwaardelijk factor bij het beïnvloeden van de leefstijl van de Groningers. Hieruit volgt dat de sectoren elkaar nodig hebben om het eigen beleid goed uit te kunnen voeren.

Om tot een goede afstemming van het beleid te komen, is het belangrijk dat de gemeenschappelijke belangen helder worden gedefinieerd en de inhoudelijke doelen in overeenstemming met elkaar zijn. De interviews hebben in dat opzicht interessante informatie opgeleverd over wat men de

beleidscultuur zou kunnen noemen. In hoofdstuk 5 is opgemerkt dat er in Groningen sprake is van enige wrijving tussen de beleidssectoren. De term ‘bolwerken’ werd zelfs genoemd (gesprek dhr. Buurke, medewerker RO/EZ). Deze wrijving kan verklaard worden met de *paradox van de compacte stad*. Terwijl de compacte stad in het RO-en duurzaamheidsbeleid prominent aanwezig is (met de kanttekening dat deze niet ten koste mag gaan van de kwaliteit van de leefomgeving), worden er vanuit de volksgezondheid en sport zorgen geuit over het verder verdichten van de stad. Dit kwam ook duidelijk naar voren in de interviews, voornamelijk in de twee volgende citaten:

“Dus je moet juist een zo ingewikkeld mogelijke knoop maken, je moet verbindingen maken tussen de verschillende functies in gebouwen, straten en blokken. Dan krijg je een stad die uiteindelijk toekomstvast is. En dat is inderdaad heel erg lastig uit te leggen, want dat levert conflicten op, dat wrijft en schuurt. Maar uiteindelijk levert het ook levendigheid op en een stad die interessant is voor bewoners en bezoekers.” (interview dhr. Eekhof, stedenbouwkundige RO/EZ)

-

“Er is ooit wel onderzoek geweest naar de compacte stad, waaruit blijkt dat de compacte stad een hogere milieubelasting geeft dan de niet-compacte stad. Doordat iedereen uit die compacte stad weg wil, en weg moet, om te recreëren. Dat betekent dat het autoverkeer drastisch toeneemt wanneer je een compacte stad bouwt. Maar dat was juist niet de bedoeling, want alles is onder handbereik. Maar de mensen willen weg. (...) Nu roept iedereen weer dat het compact moet, maar dat hadden we al een keer gedaan, en dat werkte toen niet.” (interview dhr. Vonk, medisch milieukundige GGD)

De tegenstelling die in deze citaten naar voren komt, kan leiden tot onbegrip en zal een barrière zijn voor constructieve samenwerking. Daarom is het belangrijk dat er een tussenweg wordt gevonden waar alle partijen zich in kunnen vinden. Aangezien het thema beweegvriendelijkheid door alle partijen wordt onderkend, is dit mogelijk een uitgangspunt om die tussenweg te kunnen bewandelen. Uit dit onderzoek blijkt dat rondom beweegvriendelijkheid diverse beleidsdoelen kunnen worden gekoppeld. In ieder geval sport, gezondheid en ruimtelijke ordening, maar ook duurzaamheid en kwaliteit van de leefomgeving zijn nauw verbonden met beweegmogelijkheden in de stad. In dat kader kunnen verschillende urgente vraagstukken aan elkaar worden gekoppeld tot een integraal beleid.

Bij deze urgente problemen horen onder andere de opkomst van welvaartsziekten, de stijgende zorgkosten, klimaat en water en energie, de noodzaak tot herontwikkeling van steden en de economische crisis. Transformatiegebieden zijn een kans om aan oplossingen voor deze vraagstukken te werken. Ze bieden ruimte om te experimenteren met nieuwe ontwikkelingsmodellen, ademruimte

voor de compacte stad, en nieuwe plekken waar de Stadgers kunnen sporten en bewegen, al dan niet tijdelijk.

Maar bij het ontwikkelen van integraal beleid speelt niet alleen de inhoud een rol. Het *proces* van beleidsontwikkeling is van doorslaggevend belang. Nieuwe beleidsdoelen moeten aan de voorkant worden ingebracht, zodat beleidsmakers ze kunnen meenemen. Daarvoor is het belangrijk dat de gemeentelijke diensten elkaar weten te vinden, kennis uitwisselen, en de gemeenschappelijke belangen (h)erkennen. En voor een succesvol beleid is het cruciaal dat bewoners worden meegenomen bij de planvorming. Daarnaast is er de politieke realiteit: de politiek beslist uiteindelijk wat ze belangrijk vindt en wat niet, en dus waar de financiële middelen naartoe stromen (interview dhr. Vonk; interview dhr. Muller). Al met al is het een erg complex proces met vele onzekerheden, waarvan partijen zich bewust moeten zijn. Kennis van dit beleidsnetwerk is daarom erg belangrijk om grip te hebben op het proces.

7.2

toolbox

Naar analogie van de *Toolbox Rijnenburg* die werd opgesteld om de Utrechtse uitbreidingwijk Rijnenburg beweegvriendelijk in te richten, zou een dergelijk instrument ook in Groningen ontwikkeld kunnen worden. Een set van concrete ideeën en maatregelen waaruit kan worden geput bij het ontwikkelen en uitvoeren van het ruimtelijk, sport- en gezondheidsbeleid. Onderstaand een aantal denkrichtingen, die aansluiten op het bestaande beleid.

1. Een belangrijk instrument is communicatie. Communicatie tussen de verschillende gemeentelijke diensten en organisaties in de stad, en communicatie met de bevolking over het beleid. Zodat partijen van elkaar begrijpen wat ze doen en waarom, en parallelle of juist botsende belangen in een vroeg stadium aan het licht komen. Een goed voorbeeld hiervan is het elkaar informeren, zoals de GGD die een presentatie heeft gegeven over gezondheid in planvorming bij de dienst RO/EZ (interview dhr. Muller). Het thema beweegvriendelijkheid is voor diverse partijen interessant en daarom zeer geschikt om parallelle belangen aan het licht te brengen. Dat blijkt niet uit alleen uit het sociaal-ecologisch model in het theoretisch kader, maar ook uit de analyse van het huidige beleid in Groningen.

2. Een stap verder dan communicatie gaat het actief betrekken van de bevolking bij ontwikkelingen in de stad. Zo heeft het uitschrijven van een prijsvraag over het Suikeruniegebied veel betrokkenheid van de bevolking opgeleverd (interview dhr. Muller). Wel moet de gemeente goede randvoorwaarden stellen en de basisvoorzieningen zoals infrastructuur op orde hebben. Ook de buurttuinen blijken erg

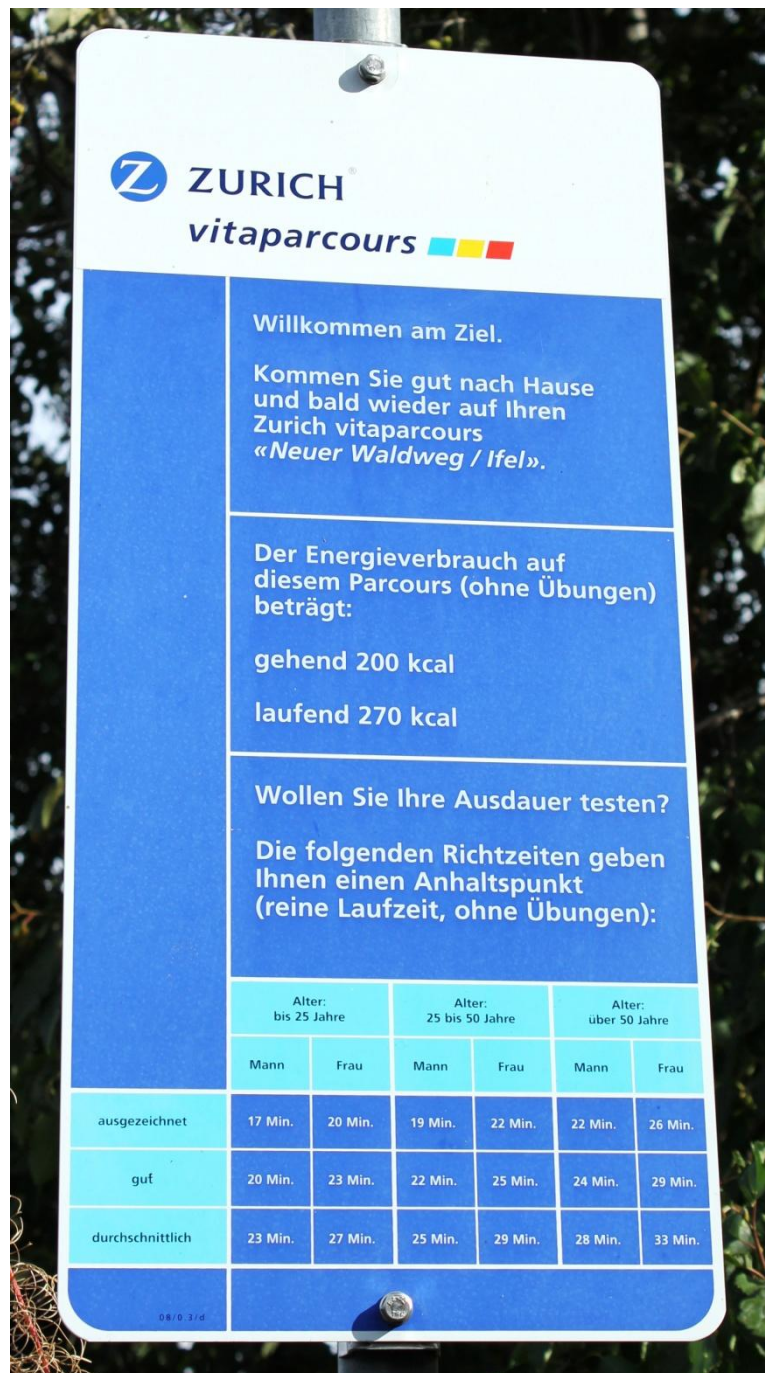
succesvol te zijn (interview dhr. Vonk). Ze zorgen voor betrokkenheid bij de omgeving en ook voor sociale cohesie in de wijk. Deze vormen van zelforganisatie bieden perspectief op het letterlijk en figuurlijk activeren van de bevolking; transformatiegebieden en andere open plekken in de stad bieden hiervoor de ruimte.

3. Het denken over de snelle en langzame netwerken in de duurzaamheidsvisie van Groningen biedt een interessant aanknopingspunt voor het beleid gericht op beweegvriendelijkheid. Door bij deze netwerken rekening te houden met de fietser en wandelaar en door knelpunten tussen het snelle netwerk en het langzame verkeer op te lossen. Wat betreft beweegvriendelijkheid zit hier een duidelijk parallel belang in. Het creëren van een robuust langzaam (ecologisch) netwerk biedt kansen voor het aanleggen van kwalitatief hoogwaardige routes. Deze routes moeten voldoende continuïteit, comfort en veiligheid bieden. Bij het ontwerp en onderhoud kan hiermee extra rekening worden gehouden (type bestrating, verlichting, het snoeien van groen).

4. In deze tijden van bezuinigingen is het goed om te kijken waar de uitvoering van het beleid efficiënter kan. Omdat maatregelen die bevorderlijk zijn voor de beweegvriendelijke leefomgeving (zoals groen) vaak als luxe worden gezien, wordt hier het eerst in gesneden (interview dhr. Vonk). Het verbinden van beleidssectoren zou dan een kans kunnen bieden om financiële middelen te bundelen. Bijvoorbeeld door de ruimte die in de stad nodig is voor het water-, energie- en klimaatbeleid ook geschikt te maken voor sportieve en recreatieve beweging. Ook interessant is de samenwerking tussen de gemeente en zorgverzekeraar Menzis “op het vlak van collectieve preventie als parallel belang” (Gemeente Groningen, 2012b: p.5). Een gezonde bevolking is in het belang van beide partijen. Een voorbeeld van een concrete uitwerking hiervan is te vinden in Zwitserland. Verzekeraar *Zurich* houdt zich bezig met het stimuleren van breedtesport en de preventie van gezondheidsklachten. Daartoe zijn in het hele land wandel-/hardlooptroutes aangelegd met eenvoudige sporttoestellen (website *Zurich Vitaparcours*; zie figuur 7.1).

5. Bij de inventarisatie van ongebruikte gebieden in de stad, waar de gemeente Groningen momenteel mee bezig is, zou expliciet gelet kunnen worden op de kansen voor beweegvriendelijkheid. Bijvoorbeeld door te kijken wat de mogelijkheden zijn voor langzaamverkeersroutes en voor buitenrecreatie. Daarbij dienen de behoeften van de omwonenden centraal te staan, zodat men zeker is van voldoende draagvlak voor de maatregelen. Ook kunnen activiteiten worden georganiseerd om mensen naar deze gebieden te trekken, zoals de Suikerunie Marathon in 2012 (interview dhr. Muller).

De hier gepresenteerde lijst met denkrichtingen is verre van volledig. De *Toolbox* zou in samenwerking met de betrokken beleidsambtenaren en andere specialisten verder uitgewerkt moeten worden om te komen tot effectieve maatregelen.



figuur 7.1: Zurich Vitaparcours in Eischoll, Zwitserland

bron: eigen foto, 23 september 2012

8.

conclusies en reflectie

In dit laatste deel van de scriptie worden de hoofdlijnen uit het onderzoek samengevat en de conclusies gepresenteerd. Daarmee wordt een antwoord gegeven op de hoofdvraag: *Wat is de potentiële rol van stedelijke transformatiegebieden in Groningen bij het beweegvriendelijker maken van de leefomgeving?* Daarnaast wordt op basis van het bredere theoretisch kader gereflecteerd op de bevindingen en op de kwaliteit van dit onderzoek zelf, zodat lessen kunnen worden getrokken voor toekomstig onderzoek en beleid.

8.1

hoofdlijnen uit het onderzoek

De toename van het aantal welvaartsziekten is een groot maatschappelijk probleem. Daarom is het belangrijk dat mensen met een ongezonde leefstijl worden gestimuleerd tot gedragsverandering. De leefomgeving is één van de factoren die hieraan kunnen bijdragen. Uit het onderzoek blijkt dat transformatiegebieden een rol kunnen spelen bij de beweegvriendelijke inrichting van Groningen. Niet alleen door de inrichtingsprincipes uit de theorie toe te passen in het ruimtelijk beleid, maar ook door verschillende beleidssectoren aan elkaar te koppelen en door gebruik te maken van tijdelijke functies. Bewegvriendelijkheid is een interessant thema omdat het diverse urgente beleidsthema's kan verbinden.

Omdat transformatiegebieden een belangrijke rol spelen in de ruimtelijke ontwikkeling van steden, is het van belang om bij herontwikkeling rekening te houden met de beweegvriendelijkheid van de stad. Bewegvriendelijkheid staat daarbij niet op zichzelf, maar kan in samenhang met beleidsdoelen op het gebied van duurzaamheid, klimaat en water worden uitgewerkt. Transformatiegebieden bieden in de bestaande stad ruimte om aan deze urgente thema's te werken en kunnen enerzijds de compacte stad versterken, anderzijds een contramal vormen van deze compacte stad. Via goed ontwerp kan daarbij tegemoet worden gekomen aan de paradox van de compacte stad, door intens rood te verweven met intens groen en blauw. In dat geval wordt een integrale *per saldo*-kwaliteit gerealiseerd: wellicht geen perfecte, maar wel een aanvaardbare milieukwaliteit.

De economische tegenspoed biedt een extra kans om te experimenteren met nieuwe vormen van gebruik van de open gebieden in de stad. Hierbij valt te denken aan tijdelijke bottom-up-ontwikkelingen waarbij de stadsbewoners zelf worden uitgenodigd om de gebieden te ontwikkelen. Door kleinschalige bedrijvigheid en als onderdeel van de dagelijkse routes krijgen de transformatiegebieden een plaats op de mentale kaart van de Groningers. Dit is ook voor ontwikkelaars interessant, omdat hierdoor de economische waarde van de gebieden kan stijgen.

Terugkijkend op het conceptueel model van dit onderzoek (zie theoretisch kader, p.29) kan worden geconcludeerd dat de voorgestelde relatie tussen transformatiegebieden en beweegvriendelijkheid potentie heeft. Er zijn bij herontwikkeling veel mogelijkheden om de beweegvriendelijkheid van de stad te vergroten, zowel permanent als tijdelijk.

8.2

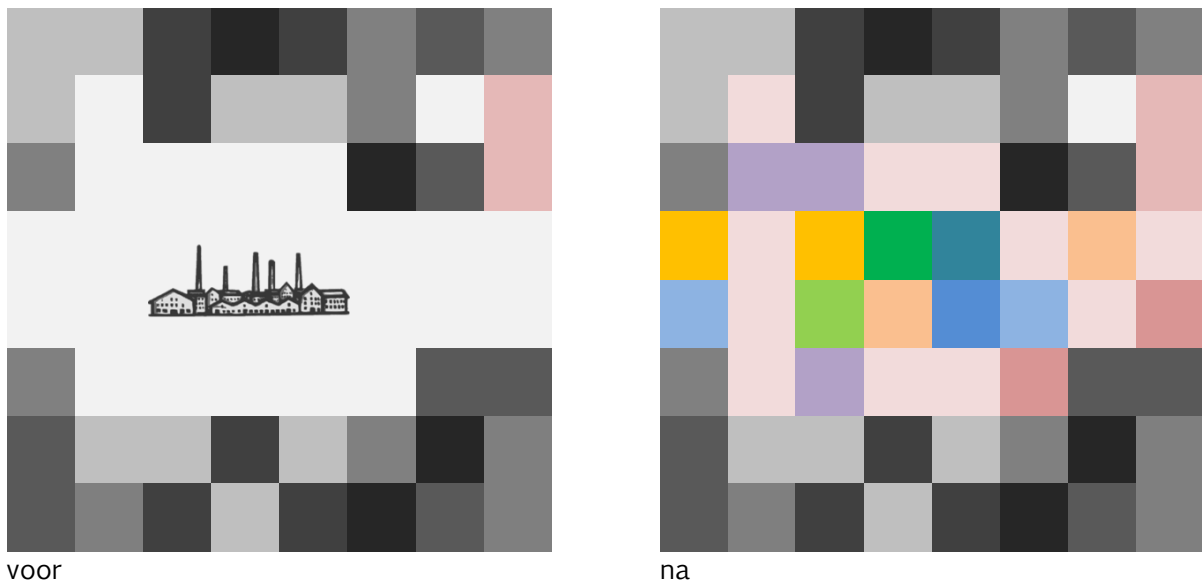
theoretische reflectie

In de theorie worden diverse inrichtingsprincipes genoemd die bevorderlijk zijn voor de beweegvriendelijkheid van de leefomgeving. Uit dit onderzoek blijkt dat die principes ook op transformatiegebieden kunnen worden toegepast. Dit wordt op de volgende pagina's met behulp van een aantal modellen weergegeven. Hierbij is dezelfde indeling aangehouden als in het voorgaande onderzoek: dichtheid en functiemenging, netwerken en routes, en ruimtelijke kwaliteit.

De eenvoud in modellen stuit in de praktijk op een complexe werkelijkheid. Deze context bestaat uit de politieke realiteit, het economisch tij, de grondeigenaren en de wil tot samenwerking tussen gemeentelijke diensten. Deze context maakt de uitkomst van ontwikkelingen erg onzeker. Door te beginnen met een tijdelijke inrichting van het transformatiegebied kan aan deze complexiteit tegemoet worden gekomen. Tijdelijke ontwikkelingen kunnen de sterktes en zwaktes van het gebied aantonen en daarmee voorsorteren op een definitieve ontwikkeling.

dichtheid en functiemenging

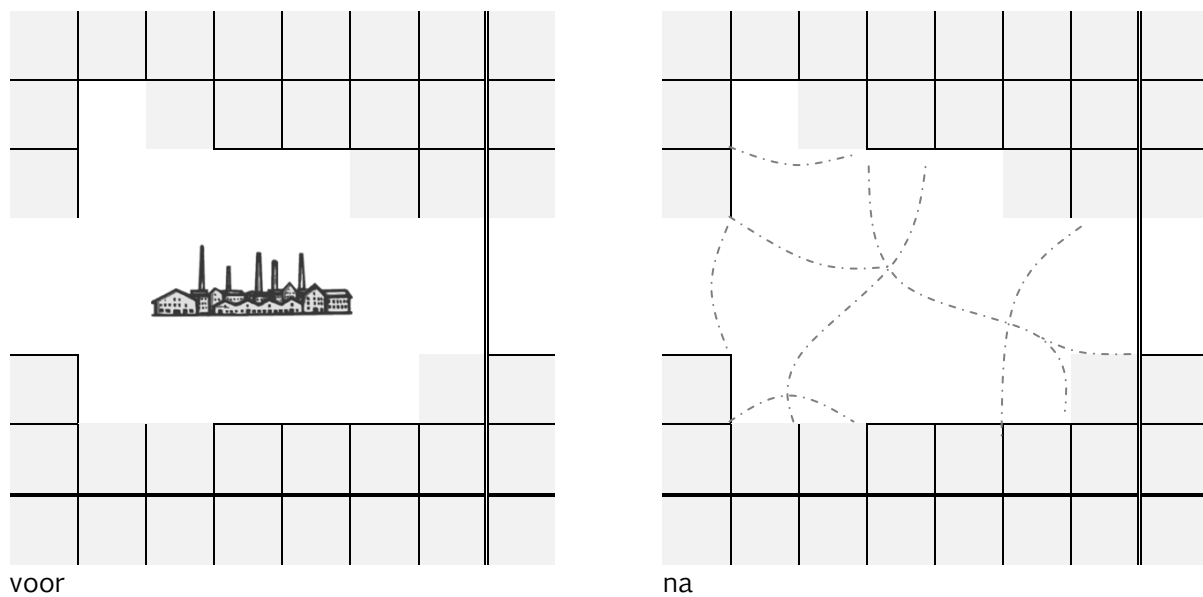
Transformatiegebieden bieden de kans om in de bestaande stad nieuwe functies toe te voegen en om bestaande functies beter te verknopen met de rest van de stad. Tijdelijke functies kunnen een rol spelen in het transformatieproces, doordat ze het gebied onder de aandacht brengen van de bevolking. In de modellen hieronder is dat weergegeven door het transformatiegebied in de bestaande stad van nieuwe kleuren (= functies) te voorzien.



figuur 8.1: model voor bewegvriendelijke transformatiegebieden – dichtheid en functiemenging

netwerken en routes

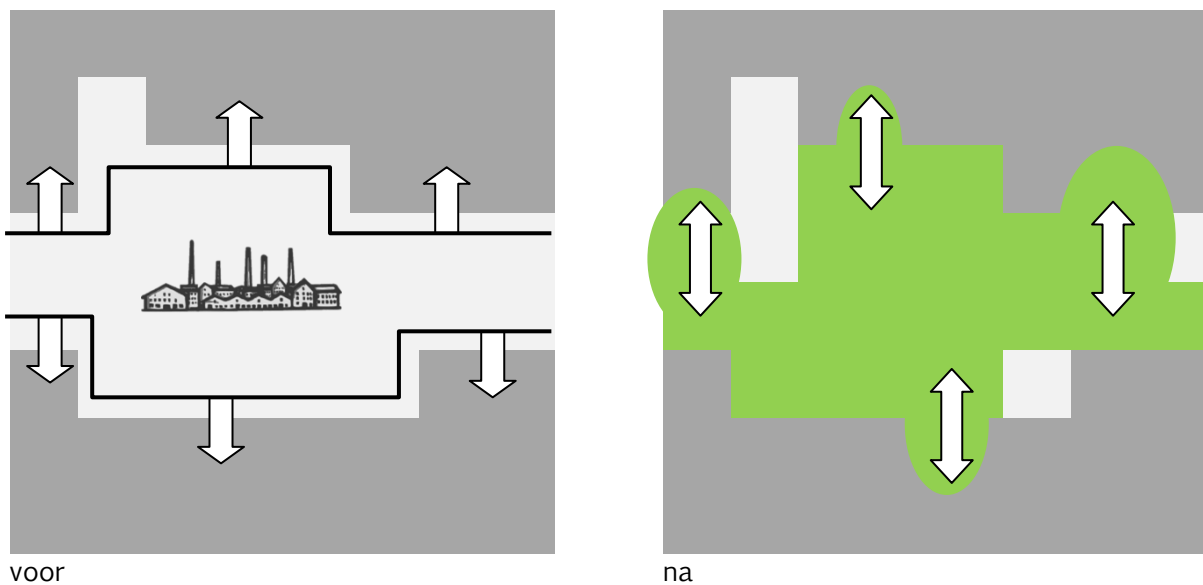
In de modellen hieronder is het stratenpatroon van een stedelijk gebied rondom een transformatiegebied weergegeven. In de bestaande situatie zijn de noord- en zuidzijde alleen via een hoofdroute verbonden. Door het transformatiegebied te voorzien van nieuwe paden, ontstaan nieuwe verbindingen voor langzaam verkeer, *shortcuts*. Deze nieuwe routes verkleinen de afstanden en maken het daarom interessanter om te gaan wandelen of fietsen. De transformatie leidt tot een meer grid-achtige structuur.



figuur 8.2: model voor beweegvriendelijke transformatiegebieden – netwerken en routes

ruimtelijke kwaliteit

De kwaliteit en aantrekkelijkheid van de omgeving spelen een belangrijke rol bij het stimuleren van een actieve leefstijl. Continuïteit en afwisseling in de openbare ruimte zijn gewenst. In de modellen hieronder is weergegeven dat er in transformatiegebieden nieuwe groene ruimte kan worden toegevoegd aan de stad. Wanneer deze ruimte goed wordt verbonden met de stedelijke omgeving, worden de bewoners uitgenodigd tot beweging.



figuur 8.3: model voor beweegvriendelijke transformatiegebieden – ruimtelijke kwaliteit

8.3

[reflectie op het onderzoek en aanbevelingen voor vervolgonderzoek](#)

Bij dit onderzoek moeten een aantal kanttekeningen gemaakt worden. In de eerste plaats bevat het verschillende thema's – beweegvriendelijkheid, transformatie, complexiteit – en dat heeft binnen de beschikbare ruimte een beperking gevormd voor de diepgang van het onderzoek. Hoewel duidelijk is geworden dat er verbanden zijn tussen de thema's, moeten deze nog uitgebreider worden geanalyseerd. Zo ontbreekt een uitgebreide analyse van de actoren rondom transformatieprojecten in Groningen, en daardoor er is nog maar beperkt inzicht in de mate van complexiteit van het beleidsnetwerk.

Daarnaast staat de theorie over de beweegvriendelijke leefomgeving zelf nog in de kinderschoenen, zodat de theoretische achtergrond van dit onderzoek waarschijnlijk verre van volledig is. Nieuwe informatie over de relaties tussen gezondheid, beweging en leefomgeving zal de conclusies uit dit onderzoek in de toekomst verder aanvullen. De vragen over de rol van ‘self-selection bias’ zijn daarbij erg belangrijk: wanneer maatregelen vooral invloed hebben op mensen die toch al gezond zijn en veel bewegen is het netto effect gering. Medisch milieukundige Vonk noemde voor Groningen de studenten als voorbeeld: wat deze groep in Groningen aan gezondheid en gedrag aanleert, gaat ze vervolgens ergens anders consumeren.

In het vorige hoofdstuk is de toolbox genoemd als optie om beweegvriendelijkheid beter in het beleid te verankeren. Deze zal in samenwerking met betrokken organisaties verder uitgewerkt moeten worden tot een effectief instrument met concreet toepasbare maatregelen. Daarbij is het belangrijk dat parallelle belangen worden geïdentificeerd en erkend, zodat de belangen van een beweegvriendelijke leefomgeving voldoende zijn geborgd. In het onderzoek is gebleken dat de samenwerking tussen de organisaties soms stroef verloopt, en dit komt effectieve ontwikkeling en uitvoering van beleid niet ten goede. Er is daarom meer inzicht nodig in de beleidscultuur binnen en tussen de organisaties. Het is gezien de uitspraken (“bolwerken”) die in de interviews werden gedaan een gevoelig thema, en daarom moet het onderzoek zorgvuldig worden opgezet.

Het beperken van de almaar stijgende zorgkosten is een belangrijk nevensdoel van het stimuleren van beweging. Daarom is het belangrijk om inzicht te hebben in de effecten van een beweegvriendelijke leefomgeving op de zorgvraag van mensen. Een kleine procentuele verlaging van de zorgkosten zou al een grote besparing kunnen opleveren. Op basis van goed kwantitatief onderzoek naar dit vraagstuk kan met meer zekerheid worden geïnvesteerd in de kwaliteit van de leefomgeving.

bronnenlijst

literatuur

- Anoniem (1997) *Noorderplantsoen 1875-2000; Stadstuin op de schop*. Brochure naar aanleiding van gelijknamige tentoonstelling. Groningen.
- Anoniem (2012) *Notitie Herijkingsproces programma Belvédère*. Maastricht.
- Buitelaar, E., A. Segeren en P. Kronberger (2008) *Stedelijke transformatie en grondeigendom*. Rotterdam: NAI Uitgevers; Den Haag: Ruimtelijk Planbureau.
- Congres Ruimte voor Gezondheid (2012) Flyer.
- Dijkstra, M. (2012) *Stilstaan bij bewegen*. Presentatie op congres Ruimte voor Gezondheid.
- Duijvestijn, P., J. van Eck en K. Kuitert (2010). *Vooronderzoek 'Aanpak beweegvriendelijke leefomgeving'*. Amsterdam: DSP-groep.
- Emery, F. & Trist, E. (1965). The causal texture of organizational environments. *Human Relations*, 18: pp. 21-32.
- Engbers, L.H., S.I. De Vries en F.H. Pierik (2010) *Criteria beweegvriendelijke omgeving*. TNO-rapport. Leiden: TNO Kwaliteit van Leven.
- Foletta, N. (2011) *Case study GWL Terrein*. Institute for Transportation & Development Policy Europe.
- Gemeente Amsterdam (1994) *Bestemmingsplan Gemeente Waterleidingsterrein*. Amsterdam: Gemeente Amsterdam.
- Gemeente Groningen (2007) *Beleidskader Duurzaamstestad.groningen.nl*. Groningen.
- Gemeente Groningen (2010) *Meer ruimte voor bewegen; Sportvisie 2010-2020*. Groningen: Gemeente Groningen.
- Gemeente Groningen (2011) *Meedoen met groen*. Folder. Groningen.
- Gemeente Groningen (2012a) *Samen Gezond in Stad; Lokaal gezondheidsbeleid Gemeente Groningen 2012-2015*. Groningen: Gemeente Groningen.
- Gemeente Groningen (2012b) *Samen Gezond in Stad; Uitvoeringsprogramma 2012-2015*. Groningen: Gemeente Groningen.

- Gemeente Groningen (2009a) *Stad op Scherp: Structuurvisie 2008-2020*. Groningen.
- Gemeente Groningen (2009b) *Groene Pepers: groenstructuurvisie voor Groningen*. Groningen.
- Gemeente Leeuwarden (2007a) *Ontwikkelingsvisie Potmarge*. Leeuwarden: Gemeente Leeuwarden.
- Gemeente Leeuwarden (2007b) *Verslag van informatieavond Potmargevisie*. Leeuwarden: Gemeente Leeuwarden.
- Gemeente Maastricht (2004) *Sportnota 2004-2012: Ondernemend en grensverleggend*. Maastricht: Gemeente Maastricht.
- Gemeente Utrecht (2010) *Wonen in het landschap; structuurvisie Rijnenburg*. Utrecht: Gemeente Utrecht.
- Grotewal, R. en H. van Tilborg (2012) De redding van Tempelhof. *Blauwe Kamer* 22(5): pp. 22-25.
- Handy, S.L. et.al. (2002) How the Built Environment Affects Physical Activity; Views from Urban Planning. *American Journal of Preventive Medicine* 23(2): pp. 64-73.
- Hartog, F. den et.al. (2006) *De gezonde wijk: een onderzoek naar de relatie tussen fysieke wijkenmerken en lichamelijke activiteit*. Amsterdam: EMGO Instituut.
- Hildebrandt, V.H., A.M.J. Chorus en J.H. Stubbe (2010) *Trendrapport Gezondheid en Bewegen 2008/2009*. Leiden: TNO Kwaliteit van Leven.
- Houting, E. (1993) Van dwinger tot singel; Groninger Noorderplantsoen in perspectief. *Noorderbreedte* 93(5): pp. 77-183.
- Jansen, B., P. Schaap & B. Verhave (red.) (2004) *De Intense stad*. Groningen: Platform GRAS.
- Joustra P. (2005) *Een unieke belevenis; De rol van identiteit bij de ontwikkeling van stedelijke transformatiegebieden*. Scriptie Master City Developer.
- Karadimitriou, N., J. Doak en E. Cidre (2010) Rethinking Brownfields: Discourses, Networks and Space-Time. In Roo, G. de en Silva, E.A. (red.) (2010) *A planner's encounter with complexity*. e-Book. Ashgate, pp.263-281.
- KEI Kenniscentrum Stedelijke Vernieuwing (2005) *Vijf bekroningen voor kindvriendelijke projecten*. Geraadpleegd via <http://www.kei-centrum.nl/pages/10877/Nieuws/Vijf-bekroningen-voor-kindvriendelijke-projecten.html> op 24 november 2012.

- Koopman, G. (2004) Potmarge: de tuin van Leeuwarden. *Noorderbreedte*: themanummer 'volhoudbaarheid'.
- Lawrence, D.F. en P.O. Engelke (2001) The Built Environment and Human Activity Patterns: Exploring the Impacts of Urban Form on Public Health. *Journal of Planning Literature*, 16(2): pp. 202-218.
- Lee, C. en A. Vernez Moudon (2004) Physical Activity and Environment Research in the Health Field: Implications for Urban and Transportation Planning Practice and Research. *Journal of Planning Literature*, 19: pp. 147-181.
- Linger, R.J., I. Bakker, R. Bosscher en J. ten Dam (2010) *De invloed van de fysieke omgeving op lichamelijke activiteit: Beleid voor beweegvriendelijke wijken*. Onderzoeksrapport Lectoraat De Gezonde Stad & Lectoraat Bewegen, Gezondheid en Welzijn. Zwolle: Christelijke Hogeschool Windesheim.
- Meijboom, P. (2011) *Tijdelijk gebruik van bestaand vastgoed; Een ontwikkelmethode voor gebiedstransformatie*. Masterthesis, Master of Real Estate. Amsterdam.
- Ministerie van Infrastructuur en Milieu (2011) *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte*. Den Haag: Ministerie van Infrastructuur en Milieu.
- Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (2011) *Gezondheid dichtbij; Landelijke nota gezondheidsbeleid*. Den Haag: Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport.
- Ministerie van VROM (2005) *Schoon water met behoud van kwetsbare cultuurhistorie; zoals in Leeuwarden*. Heerlijke stad; dertig excellente voorbeelden van stedelijke vernieuwing. Den Haag: Ministerie van VROM.
- Ministerie van VROM (jaartal onbekend) *GWL-terrein: een autoluwe wijk in het centrum van Amsterdam*. Geraadpleegd via http://vrom.mediaweb.nl/project.asp?code_prjt=10731&code_-_prgm=28 op 13 november 2012.
- Moerman, M. & J. Lekkerkerker (2009) *Rijnenburg; naar een beweegvriendelijke stedenbouw*. Amsterdam: Inbo.
- Moerman, M., Gout, A.M. & A. Kuin (2009) Beweegvriendelijke stedenbouw in Rijnenburg. *Rooilijn* 42(7): pp.474-479.
- Palmboom & van den Bout Stedenbouwkundigen (2003) *Belvédère Maastricht: Masterplan stedenbouw*. Rotterdam.

- Peeters, N.Y. (2008) *Een leidraad voor procesafspraken bij herontwikkeling van een transformatiegebied*. Scriptie Master of Reals Estate. Rotterdam.
- Post, H. et.al. (2011) *Juryrapport Suikerunieterrein*. Groningen.
- Rijksoverheid (2012) *Werken aan ontwerpkracht; actieagenda architectuur en ruimtelijk ontwerp 2013-2016*. Den Haag.
- Roo, G, de (2010) Planning and Complexity: An Introduction. In Roo, G. de en Silva, E.A. (red.) (2010) *A planner's encounter with complexity*. e-Book. Ashgate, pp. 1-18.
- Roo, G. de (2001) *Planning per se, planning per saldo*. Den Haag: Sdu.
- Roo, G. de en E.A. Silva (red.) (2010) *A planner's encounter with complexity*. e-Book. Ashgate.
- Roo, G. de en H. Voogd (2007) *Methodologie van planning*. Bussum: Coutinho.
- Saelens, E.B., J.F. Sallis en D.F. Lawrence (2003) Environmental Correlates of Walking and Cycling: Findings from the Transportation, Urban Design, and Planning Literatures. *Annals of Behavioural Medicine* 25(2): pp. 80-91.
- Schroor, M. (2009) *Historische atlas van de stad Groningen*. Amsterdam: SUN.
- Schutten, I. (2012) *Van tijdelijk gebruik naar ontwikkelend beheer*. In: Essays toekomst van de stad. Den Haag : Raad voor de leefomgeving en infrastructuur.
- Teerds, H. en J. van der Zwart (2012) *Leven landschap: Manifest voor stad en land*. Amsterdam: SUN.
- Transportation Research Board (2005) *Does the Built Environment Influence Physical Activity? Examining the Evidence*. TRB Special Report 282. Washington: National Academy of Sciences.

geraadpleegde websites

Website Belvédère: Geraadpleegd via <http://www.belvedere-maastricht.nl/> op 13 november 2012.

Website Bootcamp Groningen. Geraadpleegd via http://www.bootcampgroningen.com/Bootcamp_Groningen/Home.html op 12 december 2012.

Website Filosofie.be. Geraadpleegd via <http://www.filosofie.be/blog/christophe-andrades/2809/van-netwerkmaatschappij-tot-hyperreflexiviteit-aanzet-tot-een-cultuurwetenschappelijke-benadering-van-de-laet-moderne-tijd/> op 16 december 2012.

Website Gemeente Groningen: Geraadpleegd via <http://gemeente.groningen.nl/woningbouw/intense-laagbouw-uitgebreid/> op 7 december 2012.

Website Grün Berlin. Geraadpleegd via <http://www.gruen-berlin.de/parks-gaerten/tempelhofer-freiheit/besucherinformatioen/bildergalerien/> op 16 december 2012.

Website GWL-terrein: Geraadpleegd via <http://www.gwl-terrein.nl/> op 14 november 2012.

Website Running Coffee. Geraadpleegd via <http://jerzy.ecwid.com/simple-store#!/~/category/id=3986612&offset=0&sort=nameAsc> op 12 december 2012.

Website Tempelhofer Freiheit. Geraadpleegd via <http://www.tempelhoferfreiheit.de/> op 15 november 2012.

Website Vlaamse overheid. Geraadpleegd via <http://www.bestuurszaken.be/netwerk-integriteit-vlaamse-overheid> op 16 december 2012.

Website Zurich Vitaparcours. Geraadpleegd via <http://www.zurichvitaparcours.ch/> op 10 januari 2013.

[lijst van geïnterviewden](#)

1. dhr. M. Vonk – medisch milieukundige bij de GGD/Hulpverleningsdienst Groningen
2. dhr. J.M. Eekhof – stedenbouwkundige bij de Gemeente Groningen, dienst RO/EZ
3. dhr. K. Muller – projectleider Suikerunieterrein bij de Gemeente Groningen, dienst RO/EZ
4. kort gesprek met Jan Buurke – medewerker bestemmingsplannen bij dienst RO/EZ

lijst van figuren en kaders

figuren

1.1 – Groningen als beweegvriendelijke stad? Dia uit de presentatie *Stilstaan bij bewegen* van Matthijs Dijkstra, Landschapsarchitect

1.2 – opbouw van het onderzoek

2.1 – een model om de relaties tussen (fysieke) omgeving, beweging en gezondheid inzichtelijk te maken

2.2 – schema van een twee stratenpatronen: een hiërarchisch netwerk (l) en een grid

2.3 – planologisch handelen en mate van complexiteit

2.4 – de complexiteit van de herontwikkeling van transformatiegebieden: actoren (links) en context

2.5 – terugkoppeling in systemen

2.6 – conceptueel model

4.1 – vogelvlucht van masterplan Belvédère Maastricht

4.2 – fietsstructuur in Belvédère Maastricht

4.3 – plattegrond GWL-terrein Amsterdam

4.4 – ontwikkelingsvisie Potmarge Leeuwarden

4.4 – infrastructuurnetwerk in Rijnenburg

tabel 4.1 – beweegvriendelijke indicatoren in de geanalyseerde cases

5.1 – beleid, programma's en projecten in de gemeente Groningen

5.2 – beweegvriendelijkheid in de structuurvisie Groningen: diverse en compacte fietsstad

7.1 – Zurich Vitaparcours in Eischoll, Zwitserland

8.1 – model voor beweegvriendelijke transformatiegebieden – dichtheid en functiemenging

8.2 – model voor beweegvriendelijke transformatiegebieden – netwerken en routes

8.3 – model voor beweegvriendelijke transformatiegebieden – ruimtelijke kwaliteit

kaders

inspiratiekader a – Noorderplantsoen Groningen

figuur a – de ontwikkeling van het Noorderplantsoen in 3 kaartfragmenten

inspiratiekader b – Tempelhof Berlijn

figuur b – detail uit de plattegrond van het openingsfeest van Tempelhofer Park

bijlagen

a – contactmail interviews

Onderwerp: Bacheloronderzoek Technische Planologie: interview

Geachte heer/mevrouw [...],

Ter afronding van mijn Bacheloropleiding Technische Planologie aan de Rijksuniversiteit Groningen ben ik bezig met een onderzoek. Het onderzoek richt zich op de rol van transformatiegebieden bij het vergroten van de beweegvriendelijkheid van de leefomgeving in Groningen.

[Alinea gericht aan contactpersoon]

Hieronder volgt informatie over de achtergrond van mijn onderzoek.

Uit de literatuur blijkt dat de eigenschappen van de leefomgeving in positieve zin kunnen bijdragen aan hoeveel mensen bewegen. Dat kan gaan om sport in de eigen buurt, maar ook om dagelijkse beweging zoals fietsen en wandelen naar werk of winkel. Beweging heeft een positieve invloed op de volksgezondheid, bijvoorbeeld in het tegengaan van overgewicht en aanverwante aandoeningen.

In mijn onderzoek wordt het ruimtelijke ordeningsbeleid gekoppeld aan het beleid voor volksgezondheid. Daarbij worden twee actuele beleidsthema's belicht. Vanuit de ruimtelijke ordening gaat het om de herontwikkeling van transformatiegebieden: gebieden waarvan de oude functie is verdwenen en waarvoor gezocht moet worden naar een nieuwe invulling. Door de economische tegenslagen van de afgelopen jaren komen veel ontwikkelingen slecht op gang, en wordt steeds vaker gezocht naar tijdelijke invullingen voor transformatiegebieden. Daarnaast heeft volksgezondheid het thema beweging hoog op de agenda staan: beweging heeft een positieve invloed op

de fysieke en psychische gezondheid van mensen, waardoor de zorgafhankelijkheid afneemt.

Door beide thema's te verbinden zou er een kans kunnen ontstaan om de beweegvriendelijkheid van Groningen te vergroten. Ik wil daarom onderzoeken in hoeverre die verbinding er al is (samenwerking tussen de sectoren), om vervolgens aanbevelingen te kunnen doen voor aanscherping van het beleid.

Om inzicht in te krijgen in de huidige situatie, wil ik graag enkele interviews afnemen met betrokkenen uit de ruimtelijke ordening en gezondheidssector in Groningen. Ik zou het interview bij voorkeur willen afnemen in de periode van 12 november t/m 7 december. Het interview zal ongeveer een uur in beslag nemen. Een lijst met interviewvragen kan op verzoek vooraf worden verstrekt. Na afname van het interview ontvangt u een transcript ter goedkeuring.

Mocht u nog vragen hebben over de uitvoering van het interview of over de achtergronden van het onderzoek, dan verneem ik dat graag. En zou u mij willen informeren over collega's of andere personen die ook een bijdrage kunnen leveren aan mijn onderzoek?

Graag zie ik uw reactie tegemoet.

Met vriendelijke groet,

Erik Deenen
Bachelorstudent, Faculteit der Ruimtelijke Wetenschappen

(...)

De supervisor van het Bacheloronderzoek is Femke Niekerk. Indien u wenst kunt u contact opnemen met haar via (...).

b – interviewvragen

De transcripten van de interviews kunnen worden opgevraagd bij de auteur via erikdeenen@gmail.com.

Vragenlijst interview [Machiel Vonk](#), medisch milieukundige bij GGD Groningen
21 november 2012

Ruimte en gezondheid

- › Heeft u de actuele ontwikkelingen op het gebied van ruimte en gezondheid gevolgd (Congres Ruimte voor Gezondheid)? Vindt u dit een belangrijk beleidsthema?
- › Heeft wat u betreft de ruimtelijke ordening een belangrijke voorwaardenscheppende rol als het gaat om gezondheid?
- › Bent u bekend met het begrip beweegvriendelijke leefomgeving? In hoeverre speelt het een rol in het beleid?

Groningen

- › In de Kadernota Samen gezond in Stad staat dat sinds 2001 een integrale aanpak wordt gevolgd. Welke partijen zijn daarbij betrokken (relatie met ruimte...)?
- › In de Kadernota Samen gezond in Stad staat dat u op zoek gaat naar de “parallele” belangen van de volksgezondheidszorg (gemeenschappelijk belang, ‘kans’ en ‘verbinder’ ipv ‘lastig thema’ en ‘hinder’. Wat zijn de “parallele belangen” van de volksgezondheidszorg? En hoe verloopt die zoektocht in de praktijk?
- › Waar in Groningen liggen de wijken met een ‘substantiële gezondheidsachterstand’? Ruimtelijke spreiding.
- › Wat zijn op dit moment de grootste knelpunten in de stad op het gebied van beweegvriendelijkheid?
- › Hoe verloopt de afstemming van uw beleidsveld met het ruimtelijke ordeningsbeleid?
- › Wat zijn volgens u in Groningen de belangrijkste factoren als het gaat om een stedelijke omgeving die gezonde keuzes stimuleert?
- › In de sportvisie 2010-2020 wordt gesteld dat de druk op de openbare ruimte voor sport en bewegen toeneemt. Heeft u een idee waar de extra ruimte gevonden kan worden? En hoe de belangen een sterke positie krijgen in het ruimtelijke krachtenveld?
- › Kent u voorbeelden van transformatiegebieden/-gebiedjes in Groningen die worden ingezet voor sport- en bewegen?

Ruimte en gezondheid

- › U heeft meegewerkt aan het Congres Ruimte voor Gezondheid. Vindt u dit een belangrijk beleidsthema?
- › Is het volgens u een 'nieuw' thema binnen de ruimtelijke ordening?
- › Heeft wat u betreft de ruimtelijke ordening een belangrijke voorwaardenscheppende rol als het gaat om gezondheid?
- › Bent u bekend met het begrip beweegvriendelijke leefomgeving? In hoeverre speelt het een rol in het beleid?
- › Wat zijn op dit moment de grootste knelpunten in de stad op het gebied van beweegvriendelijkheid? Waar liggen de kansen?

Groningen: transformatiegebieden

- › Wat zijn de actuele (beleids-)ontwikkelingen in de transformatiegebieden van Groningen?
 - ›› doorvragen op Reitdiepzone / Suikerunieterrein
 - ›› in hoeverre wordt hier bij ingezet op beweegvriendelijkheid (niet, tijdelijk gebruik toegestaan, permanente ontwikkeling)
- › De laatste jaren wordt er veel gesproken over tijdelijkheid. Speelt Groningen concreet in op deze trend? En hoe dan?
 - ›› zijn transformatiegebieden volgens RO/EZ geschikt voor tijdelijk gebruik?
 - ›› (hoe) worden bottum-up ontwikkelingen gefaciliteerd?
- › Welke partijen zijn meestal betrokken bij dergelijke herontwikkelingen?
- › Heeft de economische crisis invloed (gehad) op het beleid voor transformatiegebieden?
- › In de sportvisie 2010-2020 wordt gesteld dat de druk op de openbare ruimte voor sport en bewegen toeneemt. Heeft u een idee waar de extra ruimte gevonden kan worden? Hoe hebben deze belangen een stem in het ruimtelijk krachtenveld?
- › Kent u nog voorbeelden van transformatiegebieden/-gebiedjes in Groningen die worden ingezet voor sport- en bewegen?
- › Wat is de status van het project Intense Stad / Intense Laagbouw?

Groningen: integraal beleid

- › Hoe verloopt de samenwerking tussen RO/EZ en OCSW-GGD? Afstemming RO met sport- en bewegingsbeleid / gezondheidsbeleid.
- › Welke afwegingen worden er gemaakt in situaties waarin de “compacte stad” botst met de vraag naar open/groene ruimte (paradox)
- › Duurzaamheid is sterk gepositioneerd in het Groningse beleid. Hoe werkt dit beleid door in de praktijk? Speelt beweegvriendelijkheid daarbij een rol?

Vragenlijst interview [Kees Muller](#), Projectleider Suikerunieterrein
5 december 2012

Ruimte en gezondheid

- › Heeft u de actuele ontwikkelingen op het gebied van ruimte en gezondheid gevolgd (Congres Ruimte voor Gezondheid)? Vindt u dit een belangrijk beleidsthema?
- › Heeft wat u betreft de ruimtelijke ordening een belangrijke voorwaardenscheppende rol als het gaat om gezondheid?
- › Bent u bekend met het begrip beweegvriendelijke leefomgeving? In hoeverre speelt het een rol in het beleid?

Suikerunie

- › Het Suikerunieterrein is beschikbaar voor tijdelijk gebruik. Zijn er al concrete plannen voortgekomen uit de ideeënprijsvraag?
- › Zijn er knelpunten (te verwachten) bij het inrichten van het gebied?
- › Met welke partijen werkt u samen bij de planvorming voor het gebied?
- › Is er bij de planvorming aandacht voor sport en bewegen? Verbindende routes, sportactiviteiten?
- › Zijn er in Groningen vergelijkbare projecten met tijdelijk gebruik? Is er een gemeenschappelijk kader voor dergelijke projecten?

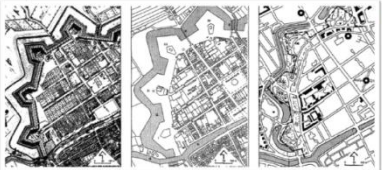
Groningen: integraal beleid

- › Hoe verloopt de samenwerking tussen RO/EZ en OCSW-GGD? Afstemming RO met sport- en bewegingsbeleid / gezondheidsbeleid.
- › Duurzaamheidsparadox / paradox van de compacte stad

c – posterpresentatie


De volledige poster (A0) kan als pdf worden opgevraagd bij de auteur via erikdeenen@gmail.com.

inspiratie
gebiedstransformaties en beweging



Noorderplantsoen • Groningen
van vesting tot stadspark

2.



Tempelhofer • Berlijn
van luchthaven tot vrijslaats


3.

aanleidingen en relevantie

Ruimte voor Gezondheid


EET LEEF PRAAT BEWEEG

beweging en gezondheid



6.

stad én land




5.

7.

onderzoeksmethoden

theoretisch kader
beweegvriendelijke leefomgeving



verantwoording

toolbox

communicatie
gemeentelijke diensten
en organisaties

- open deuren

participatie van de bevolking

- nutstuinen, prijsvragen

snelle en langzame netwerken koppelen met beweging

- continuïteit en kwaliteit van routes

koppelen financiële middelen

- volksgezondheid, klimaat, water en ruimte

toepassen beweegvriendelijke inrichtingsprincipes ▾

deelvraag 4
synthese: transformatiegebieden en beweegvriendelijkheid in Groningen

wederzijdse (her)kenning van parallelle belangen
echter ook: paradox van de compacte stad

- beweegvriendelijkheid als gemeenschappelijk kader

transformatiegebieden bieden kans om in de stad te werken aan urgente vraagstukken

- tijdelijkheid en experimenteeruimte

valkuilen: proces van beleidsontwikkeling, politieke realiteit en draagvlak bevolking

- complexiteit
- daarom communicatie en participatie

theoretische reflectie

modellen: toepassing van

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

conclusies