

“Groen op het Spoor”

**Visie op een groene invulling van het Spoorwegemplacement Antwerpen-Noord
Augustus 2001**

1 INLEIDING.....	3
1.1SITUERING VAN HET SPOORWEGEMPLACEMENT.....	3
1.2VISIEVORMING OVER DE HERBESTEMMING.....	3
2DE MAATSCHAPPELIJKE BETEKENIS VAN GROEN ALS UITGANGSPUNT.....	6
2.1GROEN VOOR DE BEWONERS ALS UITGANGSPUNT.....	6
2.2DE BETEKENIS VOOR DE GEZONDHEID VAN GROEN DICHT BIJ HUIS.....	6
2.3DE BETEKENIS VAN GROEN VOOR DE ONTWIKKELING VAN KINDEREN.....	8
2.4DE BETEKENIS VAN GROEN VOOR LEEFBARE BUURTEN.....	9
2.5DE ECONOMISCHE BETEKENIS VAN GROEN IN DE WOONOMGEVING.....	11
2.6DE BETEKENIS VAN GROEN VOOR HET LEEFMILIEU.....	11
2.7CONCLUSIES.....	13
3GIS-ANALYSE : TEKORTEN EN SCENARIO'S VOOR GROENINVULLING.....	14
3.1BEREIKBAAR GROEN VOOR DE ANTWERPSE STEDELING.....	14
3.2DE TEKORTEN AAN GROEN ROND HET SPOORWEGEMPLACEMENT.....	14
3.3EFFECTEN VAN MOGELIJKE SCENARIO'S VAN GROENE INVULLING.....	17
3.4CONCLUSIES.....	19
4CREATIEVE WORKSHOPS : NAAR EEN VISIE OP DE GROENE INVULLING.....	21
4.1BEDOELING VAN DE CREATIEVE WORKSHOPS.....	21
4.2VERLOOP VAN DE CREATIEVE WORKSHOPS.....	22
4.3OVER ROUTES NAAR EN DOORHEEN HET PARK.....	23
4.4OVER DE ROL VAN HET PARK.....	30
4.5OVER DE IDENTITEIT EN SFEER VAN HET PARK.....	32
4.6OVER KWALITEITEN EN ACTIVITEITEN IN HET PARK.....	37
4.7EEN KANTORENZONE IN DE “KOP” ???.....	47
4.8CONCLUSIES.....	49
5NAAR EEN BREDE BEWONERSBETROKKENHEID OP LANGERE TERMIJN.....	51
5.1OVER HET WAAROM, WIE EN WANNEER ... VAN BEWONERSBETROKKENHEID.....	51
5.2PRAKTISCHE AANBEVELINGEN VOOR ZINvolle BEWONERSBETROKKENHEID.....	52

6DEELNEMERSLIJST CREATIEVE WORKSHOPS.....54

7LITERATUURLIJST.....56

**8WETENSCHAPPELIJKE BIJLAGE : MAATSCHAPPELIJK BELANG VAN GROEN IN DE
WOONOMGEVING.....58**

8.11. GEZONDHEID EN BEWEGING.....	58
8.22. GROEN EN CONCENTRATIEVERMOGEN.....	58
8.33. DIRECT EFFECT OP GEZONDHEID EN GENEZING	59
8.44. ONTWIKKELING VAN KINDEREN.....	59
8.5 5. INTEGRATIE VAN ALLOCHTONEN.....	59
8.66. GROEN ALS VESTIGINGSFACTOR.....	60
8.77. BEREKENING EFFECT NABIJHEID VAN GROEN OP WONINGPRIJS	60
8.88. BEREKENING INKOMSTEN VOOR LOKALE OVERHEDEN.....	61
8.99. BEREKENING GEBRUIKSVORDEEL VAN GROEN.....	61
8.1010. BEREKENING INDIRECT ECONOMISCH BELANG.....	61
8.1111. EFFECT VAN GROEN OP STADSKLIMAAT EN STADSLUCHT.....	62

1 Inleiding

1.1 *Situering van het spoorwegemplacement*

Centraal tussen de dicht bebouwde wijken van Antwerpen-Noord en de haven en op amper 1,5 km van de Grote Markt, ligt het Spoorwegemplacement (24 ha), in eigendom van de NMBS (Nationale Maatschappij voor de Buurtspoorwegen).

De NMBS nam het spoorwegemplacement omstreeks 1875 in gebruik. Toen lag het terrein een eindje van de rand van de stad. Behalve het toenmalige gehucht Dam, dat zich situeerde op de plaats van het huidige Damplein en Hardenvoort, was er maar weinig bebouwing in de omgeving (Albertijn & De Vroey 2000). Deze situatie heeft echter niet lang geduurd, op relatief korte tijd groeide de stad er omheen. Nog voor de eeuwwisseling was het spoorwegemplacement al grotendeels omringd door woningen.

Momenteel vormen de aangrenzende wijken een dichtbebouwd gebied met ruim 35.000 inwoners. Samen met Oud-Borgerhout is het tegenwoordig het stadsdeel met de grootste concentratie “kansarmen” van Antwerpen. Nieuwinckel (1996) wijst er op dat Antwerpen-Noord samen met Oud-Borgerhout van de hele Antwerpse negentiende-eeuwse gordel de wijk is die met de minste stedenbouwkundige aandacht is ontstaan. Bovenop de sociale problematiek is hierdoor het tekort aan groen en ruimte een groot probleem voor de leefbaarheid van deze wijken. Bovendien ging de bouw van het spoorwegemplacement samen met de sluiting van de spoorlijn rondom Antwerpen, waardoor de Damwijk werd afgesneden van de rest van Antwerpen-Noord.

Sinds maart 2000 bouwt de NMBS er haar activiteiten af en vanaf mei 2001 komt deze site gefaseerd vrij. De invulling van dit reusachtig terrein, dat zich uitstrekt over 1,6 km met een oppervlakte van ongeveer 24 ha, ligt momenteel nog open. In haar bestuursakkoord 2001-2006 kondigde het nieuwe Stadsbestuur aan werk te maken van de ontwikkeling van dit terrein. Een groene en op recreatie gerichte invulling wordt hierbij als een belangrijk uitgangspunt gezien. Anderzijds is er een duidelijke vraag vanuit de omringende woonwijken naar een groene invulling, wat vooral tot uiting is gekomen in de recente bewonersbevragingen door Opbouwwerk Dam en Schijnpoort en Tempera.

1.2 *Visievorming over de herbestemming*

In april 2001 legde het College van Burgemeester en Schepenen haar plan van aanpak voor de ontwikkeling van het gebied vast. In een eerste fase die momenteel loopt, is de Stad hard aan het werken om zich klaar te maken met een eensgezinde en sterk onderbouwde visie, waarna zij binnenkort de onderhandelingen kan starten met de verschillende betrokken partijen.

In deze eerste fase van visievorming wordt bijzondere aandacht besteed aan de groene invulling. De studie “Groen op het Spoor” is bedoeld om gedurende dit proces van visievorming de nodige elementen aan te reiken die een groene invulling kunnen onderbouwen en een antwoord te bieden op de vele vragen rond waar en welk soort groen hier best zou ontwikkeld worden.

Al tijdens deze vroege fase, waarbij de eerste krijtlijnen worden getekend voor de groene invulling, is het noodzakelijk dat de kennis en wensen van de buurt- en stadsbewoners worden ingebracht. Daarom werd in het kader van deze studie door middel van “creatieve workshops” de medewerking gevraagd van bij een groene invulling betrokken actoren, om hierin op een constructieve manier mee te denken en een creatieve inbreng te doen naar de visievorming toe. Daarnaast wil deze studie ook de “lokale begeleidingsgroep” bijstaan die werkt aan een aanpak van de communicatie stad – bewoners rond het dossier van het spoorwegemplacement.

Dit rapport is een verslag van de studie “Groen op het Spoor” die is uitgevoerd gedurende de maanden april, mei en juni 2001 in opdracht van Soma vzw. Ideeën en gegevens uit deze studie kwamen al eerder aan bod in enkele discussiefora gedurende de fase van visievorming, zoals bijvoorbeeld de “denkdagen” met de stedelijke actoren en de vergaderingen met de “lokale begeleidingsgroep”. Anderzijds dienden de inzichten vanuit deze fora eveneens als input voor dit rapport.

Kaart 1: Situering van het Spoorwegemplacement

Foto 1: het Spoorwegemplacement Stuivenberg



2 De maatschappelijke betekenis van groen als uitgangspunt

2.1 Groen voor de bewoners als uitgangspunt

Het realiseren van een herbestemmingsproject zoals het spoorwegemplacement heeft ingrijpende gevolgen voor de leefomgeving van grote aantallen mensen. Het was dan ook een goed idee om via bewonersbevragingen te peilen naar de wensen van de buurtbewoners bij herbestemming van het spoorwegemplacement. Door Opbouwwerk Dam en Schijnpoort (1999) werd expliciet gevraagd naar de herbestemming van de gronden van de NMBS, het spoorwegemplacement. Ongeveer 60 volwassenen hebben op de vragenlijst geantwoord, de meest voorkomende wensen waren groen en een plaats voor jongeren en kinderen. Tempera organiseerde in oktober en november 1999 een bevraging van buurtbewoners van de wijken Dam en Stuivenberg (grenzend aan het spoorwegemplacement), die onderzocht welke herbestemming prioritair is voor de buurtbewoners. Via groepsgesprekken (202 deelnemers) verdeeld over 23 georganiseerde groepen en een enquête bij 302 passanten werd naar de voorkeur gevraagd voor vijf mogelijke bestemmingen :

- een nieuwe, mooie woonzone,
- nieuwe bedrijven voor meer jobs,
- meer groen in de wijk,
- ruimte voor sport en vrije tijd,
- een nieuwe verbindingsweg tegen het sluipverkeer.

Zowel uit de groepsgesprekken als uit de passantenenquête is gebleken dat een grote meerderheid voor een bestemming als groenzone kiest, met op de tweede plaats een invulling als sport- en vrije tijdzone.

Anderzijds is het vaak zo dat groen in rentabiliteitsstudies en in hierop gebaseerd beleid louter gezien wordt als een kostenfactor. In de hoop dat de verantwoordelijke partijen de maatschappelijke betekenis meer als uitgangspunt zouden hanteren, wordt in dit rapport eerst ingegaan op de maatschappelijke rol van groen. Een aantal aspecten waar tot nu minder aandacht is aan besteed en die in de context van het emplacement in Antwerpen-Noord zeer relevant zijn, worden toegelicht : de betekenis voor de gezondheid, de ontwikkeling van kinderen, de leefbaarheid van de buurten, de economische betekenis, het stedelijk leefmilieu. Geïnteresseerden vinden in bijlage meer uitgebreide informatie over relevant wetenschappelijk onderzoek terzake.

2.2 De betekenis voor de gezondheid van groen dicht bij huis

Reeds lang worden groene ruimten beschouwd als groene longen of oasen van open ruimte binnen bebouwd gebied, contrasterend met de drukte en vuile lucht van de stad. Groene ruimten zoals parken en bossen hebben directe effecten op de gezondheid doordat het mensen in staat stelt zich in een natuurlijke omgeving te ontspannen. Algemeen bekend is dat regelmatig bewegen gezond is en een groene omgeving is daarvoor een extra stimulans (zie bijlage). Veel minder bekend maar daarom niet minder belangrijk is het direct effect van het groen zelf op de gezondheid (zie bijlage). Kaplan & Kaplan (1989) brachten groen in relatie met het

concentratievermogen. Ze toonden aan dat geestelijk vermoeide mensen herstellen in bossen en parken. Ulrich (1985) toonde aan dat bossen en parken stressverlagend werken. Hij stelde ook vast dat herstel na operaties in een ziekenhuis veel sneller verloopt, indien er visueel contact is met bossen en parken. Patiënten met uitzicht op groen bleken aanmerkelijk sneller te herstellen. Bovendien herstelden zij fysiek en mentaal beter.

Mensen leggen zelf het verband tussen groen en gezondheid. Zo bleek uit een enquête onder 1500 Vlamingen (Mens en Ruimte 1998) naar de functies van natuur, dat de bevroagden zeggen dat groen de meeste betekenis heeft voor hun gezondheid. Een bijna identiek onderzoek in Nederland (Buijs en Volker 1997) leverde dezelfde resultaten op. Hiermee gerelateerd is de vaststelling in studies in verschillende landen dat gezondheid ook als één van de belangrijkste redenen wordt opgegeven om naar de natuur te gaan. Tijdens de groeps gesprekken door Tempera (zie hoger) vond de vereniging Turks CC een groene zone heel belangrijk om de volgende reden : “Een groene zone in de stad zou veel gezonder zijn”.

Algemeen wordt aangenomen dat groene ruimten de psychologische band tussen mens en natuur bevestigen. De vervreemding van de natuur is een fenomeen dat eigen is aan de verstedelijking. Voor veel mensen levert de “stadsnatuur” hun enige contact met de natuur. Volgens Sorte (1992) voelen stadsbewoners zich psychisch beter naarmate zij meer in contact zijn met groen of althans de indruk hebben dat zij veel groen rondom zich ervaren.

Dat er effectief een samenhang bestaat tussen de hoeveelheid natuur in de directe leefomgeving van mensen en hun gezondheid is recent onderzocht in Nederland. De Vries (2000) heeft verschillende databanken, enerzijds met gezondheidsindicatoren en anderzijds met omgevingsinformatie, met elkaar in relatie gebracht en vastgesteld dat in een omgeving met veel groen minder gezondheidsgerelateerde klachten geregistreerd worden.

Tenslotte heeft de positieve relatie tussen groen en gezondheid ook een socio-economische weerslag, namelijk het besparen op maatschappelijke kosten veroorzaakt door medische verzorging en arbeidsongeschiktheid.

Foto 2: groen en gezondheid



2.3 De betekenis van groen voor de ontwikkeling van kinderen

Kinderen die niet zelfstandig kunnen buiten spelen, lopen een achterstand op in hun motoriek en hun sociale ontwikkeling, met name in hun zelfstandigheid (Hendriks 1996). Voldoende veilige speelmogelijkheden in de openlucht zijn erg belangrijk voor kinderen. Maar juist deze mogelijkheden ontbreken veelal in de wijken. Eén van de voornaamste gevolgen van het “alles-voor-de-autobeleid”, dat sedert verschillende decennia wordt gevolgd in het gros van de Europese steden, is de onveiligheid (IUG 1997). Uit schrik voor ongevallen, worden de kinderen opgesloten in de woningen of moeten spelen op een monofunctionele speelplaats met een hek eromheen. Zowel uit de bevragingen door Tempera en de creatieve workshops (zie verder) komt naar voor dat er in Antwerpen-Noord een grote nood is aan bewegingsruimte voor de kinderen. Verschillende groepen (o.a. Dam 2008 en Pam 1) wijzen op de levensgevaarlijke verkeerssituaties voor kinderen. Anderzijds wordt er op gewezen (Pam 2) dat vermits ze bijna nergens terecht kunnen de kinderen op straat zullen blijven spelen. Ruimte voor de jeugd, vb. “een plaats waar ze zich kunnen uitleven” (Turks CC), werd bij veel verenigingen als een prioriteit gezien.

In de spelomgeving zijn natuurlijke elementen van groot belang (zie bijlage). Grahn (1996) toonde aan dat kinderen die over een natuurlijke buitenomgeving beschikken, gezonder zijn, zich beter kunnen concentreren en motorisch beter functioneren. Ook kinderen zelf zouden een voorkeur hebben voor een natuurlijke omgeving. Olwig (1989) concludeerde uit zijn onderzoek dat de natuurlijke omgeving belangrijk is omdat een kind hierin onmiddellijk de veranderingen kan zien die het heeft teweeggebracht. Kinderen zien natuur als een “potentialiteit” voor exploratie, onafhankelijkheid, spel en sociale omgang.

Foto 3 : spelen met natuurlijk materiaal op het Stuivenbergplein



2.4 De betekenis van groen voor leefbare buurten

Mensen leggen een belangrijke relatie, bewust of onbewust, tussen groen in de woonomgeving en leefkwaliteit. De aanwezigheid van groen wordt in een enquête (Mens en Ruimte 1999) als belangrijkste reden aangeduid om zich goed te voelen in de buurt waar men woont. Verschillende Nederlandse studies naar belevingswaarde van binnenstedelijk gebied geven aan dat de natuurlijke elementen (groen, water) als meest bepalend voor de sfeer en de gezelligheid van de stad aanvoeld worden (Coeterier 1997). Groen kan tevens bijdragen tot het creëren van aangename fiets- en wandelverbindingen om van elkaar gescheiden wijken aan elkaar te koppelen.

De noodzaak aan groen wordt nog verder onderstreept door de realiteit van de stadsvlucht, die vooral in de grote steden Antwerpen en Gent als ernstig wordt ervaren. Onderzoeken in Leuven (Tratsaert 1998) en Gent (Remmery & Van Brabant 1991) kwamen tot de conclusie dat gebrek aan groen en speelruimte voor kinderen als belangrijkste redenen worden opgegeven om de stad te ontvluchten. **Ook in Antwerpen, volgens een enquête bij Antwerpenaren jonger dan 24 (geciteerd in : Lombaerde 1999), wenst 42 % van deze jonge Antwerpenaren in de toekomst de stad te verlaten.** De voornaamste redenen hiertoe zijn “te weinig groen en een gebrek aan rust”. Ook uit de groeps gesprekken door Tempera (zie hoger) bleek dat het gebrek aan ruimte en groen voor veel verenigingen een belangrijke nood is .

Een belangrijk aspect van leefbaarheid is het sociaal contact met andere bewoners. Indirect dragen cafés, sportclubs en andere overdekte commerciële ontmoetingsplaatsen bij aan contact. Maar openbaar groen blijft echter noodzakelijk als plaats voor “gratis” ontmoetingen. Bijvoorbeeld voor (oudere) alleenstaanden biedt het uitlaten van de hond mogelijkheden om buitenshuis contacten te blijven onderhouden en sociaal isolement te vermijden. Parkjes,

plantsoenen en andere wandelmogelijkheden moeten dan wel dicht bij huis zijn (Elzinga en Wong 1996). Zowel in de groepsgesprekken door Tempera (psc2) als in de workshops (zie verder) wordt gevraagd naar ruimte voor iedereen, niet gericht op een bepaalde doelgroep, maar waar bevolkingsvermenging wordt nagestreefd : oud en jong, verschillende culturen,....

Voor allochtonen is het extra nadelig dat de recreatieruimte in de wijken te wensen overlaat. Het gemiddelde recreatiegedrag van Turken en Marokkanen is in tegenstelling met dat van Vlamingen veel minder divers, meer groepsgericht en “nog” meer gericht op de eigen woonomgeving. Over de betekenis van recreatie voor allochtonen in Vlaanderen is weinig bekend. Over het algemeen wordt er wel vanuit gegaan dat vrijetijdsbesteding in de openbare ruimte goede mogelijkheden bieden voor de integratie van allochtonen in de samenleving (Elzinga en Wong 1996, Jokövi 2001) (zie bijlage). Er worden hier namelijk unieke gelegenheden geboden tot het leren kennen en tot op zekere hoogte ook respecteren van het gedrag van anderen. Ook in de bevestigingen door Tempera (1999) werd door de vereniging “Vrede” opgemerkt dat er wordt gezegd dat wanneer jongeren samen sporten, ze elkaar beter leren kennen en er minder racisme zal zijn.

Foto 4 : Noordschippersdok

2.5 De economische betekenis van groen in de woonomgeving

Recent onderzoek wijst uit dat groen alsmaar belangrijker wordt als vestigingsfactor, in de keuze op zoek naar een woning. Uit Nederlands onderzoek blijkt dat groen zeer hoog scoort als overwegingsfactor bij potentiële kopers terwijl de projectontwikkelaars zich dit niet realiseren. Het belang van groene ruimten blijkt onder meer uit de prijs die mensen willen betalen voor woningen in of nabij groen : hoe dichterbij het groen, hoe hoger de prijs die men bereid is te betalen voor een woning. Verschillende onderzoeken in Nederland (zie bijlage) wijzen op een meerprijs van huizen van 6 tot 15 %. Onderzoek in andere landen komt tot gelijkaardige cijfers. Uitgedrukt in percentages van de grondprijs leveren de factoren een grondprijsverhoging op van 30 tot 75 %. De grondprijs is namelijk maar een deel van de totale prijs van het onroerend goed, het huis zelf is meestal duurder dan de bijbehorende grond.

Elzinga (1996) wijst er op dat **openbare groene ruimten via gronduitgifte en onroerend goedbelasting een directe economische betekenis hebben voor lokale overheden**. Uit het onderzoek van Fennema in Apeldoorn valt door middel van een vereveningsberekening af te leiden dat de aankoop van grond voor een park kan worden gefinancierd uit extra inkomsten door grondprijsstijging van omliggende percelen voor woningbouw (Elzinga 1996).

De aanwezigheid van groen heeft uitstralingseffecten op andere sectoren zodat daar extra inkomen en werkgelegenheid wordt gegenereerd. Zo is bijvoorbeeld de aanwezigheid van horeca gerelateerd aan een aantrekkelijke oude binnenstad of aan een park. Mensen zitten liever op een terrasje waar ze uitzicht hebben op een aantrekkelijke omgeving en vooral op andere mensen die aangetrokken worden door die omgeving. In de praktijk is het indirecte economisch belang van groen nog veel groter dan het directe belang (van Leeuwen 1997). Dit is gebleken uit schattingen van de indirecte waarde van nog aan te leggen bos in termen van te genereren werkgelegenheid in de recreatieve sector (Nota Bosplan Bentwoud 1994).

In deze context is het ook van belang om te bedenken dat investeringen in recreatie dicht bij huis niet alleen leiden tot hogere bestedingen door de plaatselijke bevolking maar ook door toeristen. Specifiek voor steden blijkt uit onderzoek in Nederland dat het aandeel van de toeristisch recreatieve sector in de bruto productie opmerkelijk is. Zelfs in een industrieel gewest als Rijnmond is het aandeel van de toeristisch recreatieve sector groter dan bijvoorbeeld het aandeel van de metaalindustrie (Elzinga 1996).

2.6 De betekenis van groen voor het leefmilieu

Uit een onderzoek blijkt dat wonen in de stad Antwerpen geassocieerd is met een hoge prevalentie van astmaklachten. Of luchtvervuiling daarvan de oorzaak is, wordt echter noch bevestigd, noch uitgesloten (Vermeire 1998). Ondanks de bestaande onzekerheden in de

geneeskunde wordt een steeds duidelijkere bezorgdheid vastgesteld bij stadsbewoners voor de inwerking van luchtpolluenten op de gezondheid van zichzelf en die van hun kinderen.

Door een actieve planning van parken en groene ruimten kan men in belangrijke mate bijdragen tot het zuiveren van de lucht in steden. Het effect van groen bestaat erin dat bomen ervoor zorgen dat de lucht circuleert en gezuiverd wordt (zie bijlage). Parken en andere groene ruimten houden stof en deeltjes vast en absorberen ook sommige van de gassen. Propere, koelere en vochtigere stofvrije lucht vloeit uit de groene ruimte terwijl de droge, warmere, stofferige lucht in het park vloeit. Bij een windsterkte van 2 op de Beaufort schaal en lager, zijn deze lokaal gevormde luchtcirculatiesystemen de enigen die in staat zijn om de stadslucht te zuiveren. (Beitrage zur Stadtentwicklung 1978, Richter 1981, Grahn 1985, Löfveznhaft 1993a). Dit effect is vast te stellen zelfs in ruimten van slechts 50 meter diameter. Alhoewel, om een beter zuiveringsresultaat te bereiken met een grotere luchtuitwisseling, zijn parken met een diameter van minstens 300 meter vereist. Deze laten een circulatiesysteem ontstaan die de lucht redelijk effectief zuivert tot op 150 meter afstand van de grens van het park (Beitrage zur Stadtentwicklung 1978, Gälzer 1980, Richter 1981, Grahn 1985).

Foto 5 : het groen op het Damplein

2.7 Conclusies

De bereikbaarheid van groen beïnvloedt voor een belangrijk deel van de bevolking hun patroon van alledaagse activiteiten, de mobiliteit van mensen, hun gezondheid, de wijze waarop ze kennis verwerven over hun omgeving en milieu in het algemeen. Ruimte en groen worden door de bewoners van de omliggende wijken van het Spoorwegemplacement als een acuut tekort ervaren. Het is dan ook begrijpelijk dat bewoners een groene bestemming op de eerste plaats zetten en in relatie zien met de eigen buurt en de belangen daar. Dit alles maakt dat rond dit project grote verwachtingen leven. In de beslissingen over de herbestemming van het spoorwegemplacement zou de maatschappelijke betekenis daarom als uitgangspunt moeten gehanteerd worden en doorslaggevend zijn. Een manier om dit te doen is door kosten en baten van een dergelijk project in een ruimere context te beschouwen. Hieruit zou onder meer ook duidelijk worden dat groen eveneens een opbrengstfactor kan zijn in economische zin.

Anderzijds moet worden beseft dat door een groene invulling van het spoorwegemplacement niet alle leefbaarheidsproblemen in de omliggende buurten zijn opgelost. Een aangepaste groene invulling van het spoorwegemplacement zal inderdaad het imago van de buurten opkrikken en veel ruimte en groen bieden aan de bewoners. Maar daarnaast moet ook gewerkt worden aan de leefbaarheid van alledag, op het niveau van straat en buurt. Hierbij is ook kleinschalige groenvoorziening een belangrijk aandachtspunt.

3 GIS-analyse : tekorten en scenario's voor groeninvulling

3.1 Bereikbaar groen voor de Antwerpse stedeling

In het rapport MIRA-S 2000, hoofdstuk “Stedelijk Milieu” (Van Herzele, Wiedemann, Van Overmeire 2000) zijn de bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van stedelijk groen onderzocht. In dit onderzoek is vastgesteld dat Antwerpen (als geheel) er in vergelijking met de drie andere onderzochte steden (Gent, Kortrijk en Aalst) en rekening houdend met de grootte van de stad, relatief goed uitkomt. Dit is te danken aan de vingervormige groenstructuur die de stad binnendringt en de bereikbaarheid van het aanwezige groen ten goede komt. Het valt echter op dat vooral Antwerpen-Noord ondermaats scoort (zie kaart 2). De buurten in de ruime omgeving van het spoorwegemplacement hebben geen enkele groene ruimte binnen bereik voor wat het wijk- en stadsdeelniveau betreft (respectievelijk op maximum 800 en 1600 meter). Een terreinverkenning van het gebied leert dat ook de groenvoorziening op het buurtniveau (op maximum 400 meter) nagenoeg afwezig is. De situatie is nog problematischer als men ook in overweging neemt dat er zeer weinig woongroen is. Groen in de straat ontbreekt doorgaans en slechts 1 op de 8 woningen heeft een koer of tuin (OB/Planningscel 2001). Ook de bewoners zelf ervaren een belangrijk tekort aan groen. In ongeveer de helft van de 23 groepsgesprekken door Tempera gevoerd, werd het tekort aan publieke ruimte betreurd. Het verderop gelegen Rivierenhof of de Antwerpse dierentuin bieden volgens hen geen volwaardig alternatief. Een abonnement op de dierentuin is een kostelijke zaak en zeker voor gezinnen met veel kinderen is de verplaatsing naar het Rivierenhof een moeizame onderneming. (Albertijn en De Vroey 2000)

Voorts is uit de MIRA-studie gebleken dat groen steeds verder uit de stad wordt geschoven. Daardoor wordt de recreatieruimte in de eigen woonomgeving nog belangrijker. Een realisatie van de gewestplannen zou in Antwerpen de totale oppervlakte aan bereikbare groene ruimten nog met 13,5 % doen verminderen.

Kaart 2: Bereikbare groene ruimten Antwerpen

In de studie “Groen op het Spoor” wordt het GIS-model dat werd ontwikkeld in het kader van MIRA-S “A Quality Model for Accessible and Attractive Urban Green Spaces” (Van Herzele & Wiedemann) door de Stedelijke Planningscel gehanteerd om het effect van een aantal mogelijke scenario's voor groeninvulling van het spoorwegemplacement te verkennen. De resultaten zijn opgenomen in dit hoofdstuk en zijn eerder voorgesteld en bediscussieerd geweest op de eerste denkdag rond visievorming op 5 juni 2001.

3.2 De tekorten aan groen rond het spoorwegemplacement

De tekorten aan groene ruimten worden nagegaan aan de hand van een confrontatie van de huidige toestand met het referentiekader in MIRA-S (tabel 1). Dit referentiekader is opgebouwd vertrekkende van de Lange Termijnplanning Groenvoorziening voor Vlaanderen (AMINAL 1993) en ten behoeve van MIRA-S aangepast op basis van onderzoek van internationaal gehanteerde minimumnormen voor steden, wetenschappelijke studies terzake en toetsing op het terrein. Het referentiekader in tabel 1 is zoals de meeste internationale normsystemen opgebouwd volgens een hiërarchie, die de afstandscriteria vertaalt naar geografische functiegebieden. Groene ruimten worden ingedeeld naar hun gebruiksfunctie voor de hele stad, voor een deel van de stad, voor een wijk of voor een buurt. Zo bijvoorbeeld hoeft niet in iedere wijk alles aanwezig te zijn maar in de stad als geheel wel. Aangezien de aantrekkingszone van een groene ruimte voor een belangrijk deel bepaald wordt door zijn grootte, worden de afstandsnormen gekoppeld aan minimumarealen. Zo bijvoorbeeld is de norm voor een buurtpark heel wat lager dan voor een meer afgelegen park. (Van Herzele 2001)

In MIRA-S werd tabel 1 gehanteerd als referentiekader om de mate van het bereiken van één van de duurzaamheidsdoelstellingen met betrekking tot stedelijk groen na te gaan. Iedereen zou namelijk minstens één groene ruimte op de verschillende functieniveaus binnen bereik moeten hebben.

Tabel 1 : Referentiekader voor bereikbare groene ruimten

<i>Functieniveau</i>	<i>maximumafstand</i>	<i>minimumareaal</i>
woongroen	<150m	
buurtgroen	<400m	>1ha
wijkgroen	<800m	>10ha (park :>5ha)
stadsdeelgroen	<1600m	>30ha (park : >10ha)
stadsgroen	<3200m	>60ha
stadsgroen (stadsbos)	<5000m	>200/300ha

Bron : MIRA-S 2000

De tekorten aan groene ruimten zijn onderzocht binnen het mogelijk aantrekkingsgebied van het spoorwegemplacement. Aangezien de oppervlakte 24 ha bedraagt, zou een groene invulling tekorten aan wijk- en stadsdeelgroen kunnen opheffen. Buurtgroen wordt hier niet beschouwd aangezien dit een aparte betekenis heeft. Volgens Zweeds onderzoek (Grahn 1987) zijn dergelijke parkjes best kleinschalig (1 à 2 ha), er is hier m.a.w. een bovengrens, wat te maken heeft met de verwachting hier andere mensen te ontmoeten.

Alle statistische buurten die met hun middelpunt binnen de reikwijdte van 1600 meter vallen, worden beschouwd. Het gaat in totaal om 54 buurten waar samen meer dan 85.000 mensen wonen (cijfers 2000). Sommige buurten tellen echter geen of nauwelijks bevolking (vb. de buurten Sportpaleis, Dam-Lobroekdok, Houtdok,...).

De gegevens met betrekking tot de groene ruimten werden overgenomen uit het MIRA-onderzoek. In het oorspronkelijke GIS-model is rekening gehouden met de barrièrewerking door infrastructuur bij het berekenen van de afstanden. De oversteekwaliteit werd beoordeeld aan de hand van volgende criteria: de verkeersintensiteit (hoofdstratennet), de verkeerssnelheid (meer

dan 50 km/u) en de wegbreedte (vanaf 3 rijvakken). Ten behoeve van deze studie werden de gegevens binnen het projectgebied verfijnd en aangevuld met barrières en oversteekplaatsen.

Kaart 3 : Tekorten aan bereikbare groene ruimten op wijk- en stadsdeelniveau

Kaart 3 geeft een overzicht van de tekorten aan wijk- en stadsdeelgroen per statistische buurt. **Behalve de buurt Duboisstraat** (in het zuidwesten aangrenzend aan het spoorwegemplacement) **heeft geen enkele van de tien buurten binnen het projectgebied (dit is de afbakening volgens het Grootstedenprogramma Picqué) een groene ruimte binnen bereik op het wijk- én stadsdeelniveau. Dit betekent dat 93 % van de bewoners (meer dan 15.000 mensen) geen enkel stuk groen binnen bereik heeft op deze niveaus. Wat het wijkniveau betreft heeft niemand van het gehele projectgebied een groene ruimte binnen bereik.**

Binnen het onderzoeksgebied (dit is het mogelijke uitstralingsgebied van het spoorwegemplacement) kan worden vastgesteld dat vier bij het projectgebied aansluitende buurten in het zuiden (behorende tot de Stationswijk) evenmin groene ruimten binnen bereik hebben op deze beide niveaus. Enkele buurten in het uiterste zuiden en oosten van het onderzoeksgebied hebben groen op alle niveaus binnen bereik, respectievelijk door de aanwezigheid van het stadspark en van de groengebieden in Deurne (o.a. Rivierenhof). Samenvattend kan worden gesteld dat **meer dan 24.000 mensen (dit is 28 % van het totaal) in het onderzoeksgebied het moeten stellen zonder wijk- én stadsdeelgroen.** In het onderzoeksgebied valt op dat er voor veel mensen geen wijkgroen bereikbaar is vanuit de buurten in het zuidoosten (rond Potgieterstraat, Stuivenberg ziekenhuis en enkele Borgerhoutse buurten) en het westen (rond de Spaanse wallen, het Eilandje en de oude stadskern). In totaal moet in het onderzoeksgebied **64 % van de bevolking (dit zijn bijna 56.000 mensen) het stellen zonder een stukje wijkgroen.**

Het gebied wordt vooral in het noordoosten doorkruist door een aantal belangrijke barrières : de spoorweg naar Nederland, de Singel, de Ring, het Albertkanaal, de IJzerlaan en de Noorderlaan. Tijdens het terreinonderzoek zijn ook talrijke problematische oversteekplaatsen vastgesteld zoals bijvoorbeeld ter hoogte van de Noorderplaats en de IJzerlaan.

Foto 6: moeilijk oversteken aan de Noorderplaats



3.3 Effecten van mogelijke scenario's van groene invulling

Voordat de formele discussie- en overlegondes rond de visievorming (vanaf mei 2001) van start gingen, leefden er binnen de stad uiteenlopende visies over de herbestemming.

Deze draaiden in grote lijnen rond het opnemen van het terrein in het stadsweefsel met een invulling overwegend als bedrijvenruimte, het aangrijpen van de site voor mobiliteitsdoeleinden (Parklaan) of de aanleg van een grote groene ruimte. In de betreffende ruimtelijke concepten werd groen ingevuld op verschillende manieren. Enkele van deze scenario's zijn besproken in de "synthese- en discussienota" (OB/Planningscel 2001).

In deze studie is voor een achttal scenario's nagegaan welk effect deze zouden hebben op de tekorten aan groene ruimten binnen een mogelijke aantrekkingszone rond het spoorwegemplacement. Voor de verschillende scenario's werd eerst de mogelijke uitstraling nagegaan. De resultaten werden telkens geconfronteerd met de groentekorten op wijk- en stadsdeelniveau. Deze oefening geeft aan in hoeverre de verschillende manieren van groene invulling de bestaande tekorten kunnen opheffen. De GIS-oefening maakt het tevens mogelijk knelpunten voor bereikbaarheid aan te wijzen (barrières, onveilige oversteekplaatsen).

Ter illustratie worden drie van deze scenario's toegelicht, samen met enkele opmerkingen en vragen vanuit de eerste denkdag (5 juni 2001).

Scenario 1 betreft een groene invulling van meer dan 10 ha over de volledige lengte van het spoorwegemplacement, echter in twee gedeeld door een harde ontwikkeling in het midden en noordwesten. Aangezien door de **versnippering** de minimumnorm voor stadsdeelgroen in dit scenario niet gehaald wordt, zouden deze groene ruimten **enkel een uitstraling hebben op het wijkniveau**. Hierbij moet worden vermeld dat de ongunstige vorm van het groen (veel smalle uiteinden) als een beperkende factor werkt bij de aantrekking. Het ontwikkelen van dit scenario zou een positieve werking hebben voor een tiental volledige buurten (samen bijna 20.000

inwoners) welke voorheen geen wijkgroen binnen bereik hadden. In het noorden zijn dat de buurten Dam en Slachthuiswijk met samen bijna 3000 inwoners. Als gevolg van de barrièrewerking door infrastructuren vallen de buurten ten noorden hiervan (Dam-Lobroekdok en IJzerlaan) buiten de aantrekkingzone. De eerste is nauwelijks bewoond, de tweede telt 400 inwoners. Ten zuiden van het spoorwegemplacement zouden een zevental buurten (meer dan 17.000 mensen), reikend tot de Stationswijk, nu een eerste stukje wijkgroen krijgen.

Kaart 4 : Effecten van mogelijke scenario's : scenario 1

In **scenario 2** is een **aaneengesloten stuk groen** van meer dan 10 ha voorzien in het centrale en oostelijk gedeelte van het spoorwegemplacement. De **meerwaarde** ten opzichte van het voorgaande scenario manifesteert zich **zowel op het wijkniveau** (vooral door de veel betere vorm) **als op het stadsdeelniveau**. Tien volledige buurten die voordien noch wijkgroen, noch stadsdeelgroen binnen bereik hadden, zouden dan een groene ruimte met aantrekking op beide niveaus binnen bereik krijgen. In het noorden gaat het om de buurten Dam en Slachthuiswijk. Naar het zuiden toe zou de opheffing van de tekorten reiken tot de Stationswijk. Samenvattend kan worden gezegd dat als gevolg van de groene invulling volgens dit scenario van de meer dan 24.000 mensen in het onderzoeksgebied, die nu noch wijk- noch stadsdeelgroen hebben er bijna 20.000 zowel wijk- als stadsdeelgroen binnen bereik zullen krijgen. Voor bijna 4.000 mensen die nu enkel wijkgroen hebben zou er een stuk stadsdeelgroen bijkomen. Voor meer dan 4.000 mensen die nu enkel stadsdeelgroen hebben zou er een stuk wijkgroen bijkomen. Al bij al zou dit scenario dus voor ca 28.000 mensen één of meerdere tekorten opheffen. Hieraan moet toegevoegd worden dat er in de omgeving van het spoorwegemplacement ook talrijke scholen zijn die voor hun openluchtactiviteiten van het groen zouden kunnen profiteren.

Als gevolg van barrières (Noorderlaan, Ring en Noordersingel) profiteren een aantal buurten niet mee. Binnen het projectgebied blijven de buurten Sportpaleis en IJzerlaan zonder wijk- en stadsdeelgroen. De eerste is nagenoeg onbewoond, de tweede telt 400 inwoners.

Kaart 5 : Effecten van mogelijke scenario's : scenario 2

Op de denkdag werd de vraag gesteld of er ook aanwijzingen zijn om meer dan 10 ha te ontwikkelen. In **scenario 3**, een **theoretisch** scenario dat aan deze studie is toegevoegd, is het **gehele spoorwegemplacement groen** ingetekend. Als men louter de normen hanteert uit tabel 1 dan zou de meerwaarde qua aantrekking of bereik van een bredere cirkel van mensen niet gevoelig hoger liggen dan in het vorige scenario. Het effect ligt hier vooral in de grotere mogelijkheden wat betreft de belevingswaarde voor bezoekers. In een grotere ruimte kan je met andere woorden een breder gamma van activiteiten en ervaringen aanbieden (van natuur tot cultuur). Hoe groter de diversiteit, hoe hoger de uitstraling, hoe groter de reputatie en het gebruik. Onderzoek in Nederland (Bervaes en Pronk 1998) heeft uitgewezen dat de factor kwaliteit vooral van invloed is op de aantrekking vanuit verderaf gelegen wijken en minder vanuit aangrenzende wijken. Dit zou betekenen dat als men inderdaad opteert voor een park op stadsdeelniveau, de kwaliteit van het park een bepalende rol zal spelen voor de breedte van de aan te trekken cirkel van mensen.

Kaart 6 : Effecten van mogelijke scenario's : scenario 3

Op de denkdag werd ook gevraagd in hoeverre bebouwing de aantrekkingskracht van een groene ruimte ondermijnt (bv. het park van Tervuren met het museum). Op deze vraag kan geen pasklaar antwoord gegeven worden, het hangt af van geval per geval. Het gaat zeker niet per definitie om een conflict. De sfeer van cultuur en oude gebouwen kan de beleving van de “groene long” integendeel verhogen.

3.4 Conclusies

Als gevolg van het enorme groentekort in de omliggende wijken van het spoorwegemplacement zouden alle mogelijke scenario's van groeninvulling tekorten aan groen kunnen opheffen. Er zijn echter grote verschillen wat betreft de mate waarin dit zou gebeuren. De belangrijkste factoren die de aantrekking zullen bepalen zijn : de situering van een stuk aaneengesloten groen in het ontwerp, de grootte en kwaliteit van dit stuk groen.

De situering van het groen in het ontwerp bepaalt de afstand die de mensen moeten afleggen. De afstand is de belangrijkste factor voor het bezoek aan groene ruimten en zou dus als eerste moeten afgewogen worden bij aanleg van nieuw groen. Aangezien de gebieden ten westen van het emplacement minder dicht bevolkt zijn, zullen scenario's met groen aan de oostzijde meer bezoekers kunnen aantrekken dan deze met groen aan de westzijde.

De afstand die mensen willen afleggen naar een stuk groen is gerelateerd met de oppervlakte en de kwaliteit ervan. De keuze die hierover in het ontwerp zal worden gemaakt, zal hierdoor meteen ook de keuze inhouden om de uitstraling van het park al dan niet te beperken tot het lokale niveau van de omliggende wijken.

Wil men met een groene invulling van het spoorwegemplacement een aantrekking op het wijkniveau (tot 800 meter) bereiken, dan zou een aaneengesloten stuk groen tussen de 5 en 10 ha volstaan. Hoe kleiner de oppervlakte des te beperkter en weloverwogen zal de keuze moeten zijn met betrekking tot de belevingskwaliteiten en activiteiten waarvoor het wordt ingericht. Aangezien het hier een bereik betreft van 5 à 10 minuten stappen (doordeweeks gebruik), zijn ook de ligging en de inrichting van de toegangen cruciaal. **Opteert men daarentegen voor een bereik op stadsdeelniveau (tot 1600 meter) dan is een aaneengesloten stuk groen van 10 ha een absoluut minimum.** Deze ruimte zou kunnen worden ingericht voor veelzijdig gebruik en de meeste belevingskwaliteiten kunnen er aan bod komen. De oppervlakte is dus niet enkel van belang voor de aantrekkingszone maar ook voor de diversiteit aan kwaliteiten die men er kan beleven en de activiteiten die men er kan doen. Aangezien volgens hoger vermeld onderzoek kwaliteit de meeste invloed heeft op bewoners van verder weg gelegen wijken zal de te verwachten bezoekersfrequentie in sterke mate afhangen van de kwaliteit die de groene ruimte zal uitstralen op de bredere omgeving. Met de oppervlakte neemt ook de mogelijkheid toe om de nu afgescheiden wijken te verbinden via aangename wandel- en fietsverbindingen. Voor een groene ruimte met aantrekking op stadsdeelniveau is voorts aandacht voor bereikbaarheid met openbaar vervoer belangrijk. Daarnaast is voor het doordeweeks gebruik vanuit de wijken eveneens de ligging en inrichting van toegangen belangrijk.

Voor wat de bereikbaarheid betreft, is de kwaliteit van routes en oversteekplaatsen belangrijk. De huidige barrièrewerking door infrastructuren en gevaarlijk of moeilijk over te steken wegen,

maakt dat er in de nabije omgeving van het spoorwegemplacement heel wat werk is om de kwaliteit van de bereikbaarheid te verbeteren.

Met het ontwikkelingsproject voor het spoorwegemplacement-Noord, is er dus voor de Antwerpse overheid een uitzonderlijke kans weggelegd om het belangrijk groentekort in Antwerpen-Noord aan te pakken. Er biedt zich niet alleen de mogelijkheid aan om een belangrijk groentekort van de omliggende wijken op te lossen, maar zelfs om een stuk groen te creëren dat uitstraling zal hebben voor een groot deel van de stad Antwerpen.

4 Creatieve Workshops : naar een visie op de groene invulling

4.1 Bedoeling van de creatieve workshops

Een belangrijke vraag in deze studie is hoe aansprekend groen in een aantrekkelijke openbare groene ruimte op het spoorwegemplacement en dit in al zijn componenten (natuur, cultuur, ...) optimaal kan bijdragen in het bouwen aan een duurzame en leefbare stad. De vele aspecten verbonden met "groen" komen hierbij aan bod om de weldoende effecten ervan zo goed mogelijk te valoriseren, zowel met het oog op de "groene leefbaarheid" van de omliggende buurten als met de uitstraling van het project in een breder stedelijk kader.

Een eerste uitgangspunt is het zo goed mogelijk betrekken van de lokale noden, deskundigheid en leefervaring vanuit de buurten en het voortbouwen op de kennis en ideeën die er reeds bestaan bij verschillende actoren, al of niet rechtstreeks bij een groene invulling betrokken. Daarom werd de medewerking gevraagd van een aantal "bevoorrechte getuigen" om hierover mee te denken en een creatieve inbreng te doen naar de visievorming toe.

Praktisch gezien was het nodig dat deze fase zo snel mogelijk werd afgerond, zodat het projectteam en meer bepaald de "werkgroep creatieve analyse" de verkregen ideeën en inzichten kon meenemen in haar inrichtingsconcepten en ontwerpvoorwaarden voor de denkdagen. Door het organiseren van "creatieve workshops" werd een middel gevonden om binnen dit korte tijdsbestek kennis vanuit de wijken, evenals van bovenlokale relevante aspecten, te betrekken in de visievorming. "Creativiteit" staat in deze werkwijze voorop. Vandaar dat werd geopteerd voor een informele aanpak waarbij deelnemers in een constructieve sfeer en los van deelbelangen, in wisselwerking met de ontwerpers van het projectteam de krijtlijnen konden tekenen voor de groene invulling.

Foto 7: de eerste creatieve workshop in het oude Badhuis



4.2 Verloop van de creatieve workshops

In een eerste fase werd een selectie gemaakt van een 50-tal uit te nodigen deelnemers. Diversiteit was het belangrijkste selectie criterium, want het was vooral de bedoeling dat een zo veelzijdig mogelijk beeld werd verkregen van de voor het toekomstige park relevante kwaliteiten. Om een zo breed mogelijke spreiding te krijgen vanuit de diverse maatschappelijke invalshoeken bij groen, werd vertrokken vanuit een checklist, opgesteld op basis van hoofdstuk 2 (maatschappelijke betekenis van groen). Vanuit de idee dat het spoorwegemplacement ook een bovenlokale betekenis heeft werd niet alleen geopteerd om verschillende lokale invalshoeken (zoals bijvoorbeeld scholen, lokale gezondheid, buurtveiligheid, migrantenwerking, buurtbewoners, ...) te vermengen maar om eveneens bovenlokale actoren uit te nodigen (zoals bijvoorbeeld stadstoerisme, huisvesting, grote routepad, ...). Ook planners en ontwerpers werden uitgenodigd. De mix van actoren had mede als bedoeling het denken te verbreden en wederzijds begrip te stimuleren.

De eerste Creatieve Workshop ging door op 13 juni (9.30 tot 12.30 uur) in het Badhuis. De Werkgroep Creatieve Analyse heeft er een eerste ontwerpidee voorgesteld aan de hand van "sferen" en een eerste conceptuele schets. Aan de deelnemers zijn een aantal open vragen gesteld over de bereikbaarheid en toegankelijkheid. Zij hebben dan in kleinere groepen van gedachten gewisseld over routes naar en doorheen het park en over het eerste ontwerpidee. Tenslotte werden de ideeën plenair voorgesteld en verder bediscussieerd. Gedurende de daarop volgende dagen heeft de Werkgroep Creatieve Analyse haar ontwerpideeën aangepast en verder uitgewerkt. Zij heeft hierbij kunnen gebruik maken van de inzichten die naar voor waren gekomen in de eerste workshop. In de tweede workshop op 22 juni heeft zij deze ontwerpideeën toegelicht en aan de deelnemers gevraagd om verder na te denken over een aantal vragen zoals onder meer de lokale / bovenlokale rol van het park, de betekenis van de groene invulling, De aandacht voor de oversteekbaarheid van het terrein (zoals naar vorgebracht in de eerste workshop) werd door de deelnemers sterk geapprecieerd.

De ideeën uit de beide workshops zijn kort nadien voorgesteld op de derde “denkdag” (5 juli) van de stad rond de visievorming. Ze werden eveneens verwerkt in het ontwerp van consensusnota als resultaat van de denkdagen. Het is verder de bedoeling dat de belangrijkste aandachtspunten uit de creatieve workshops ter consultatie worden voorgesteld aan het brede publiek in een “interactieve presentatie”, te organiseren in september van dit jaar (na goedkeuring van de consensusnota door het College van Burgemeester en Schepenen).

De ideeën vanuit de workshops, samen met verwijzingen en praktische richtlijnen uit de literatuur, zijn in de volgende hoofdstukjes gerangschikt onder een aantal “sleutelzinnen”.

4.3 Over routes naar en doorheen het park

Een succesvolle ontwikkeling van het spoorwegemplacement hangt in de eerste plaats af van goede bereikbaarheid, toegankelijkheid en verbindingen. Er werd voor geopteerd om het emplacement eerst te bekijken vanuit de omliggende wijken. Hiervoor werd een kaartje gemaakt waarop vanuit een aantal mogelijke toegangen het gemiddeld wandelbereik voor doordeweeks gebruik (5 à 10 minuten stappen) is weergegeven. In de workshop werd aan de deelnemers gevraagd om te ‘brainstormen’ over routes naar en doorheen het park.

Kaart 7 : Routes naar en doorheen het park

“Doorbreken van de verkeersmuur voor een betere toegankelijkheid”

Er wordt algemeen vastgesteld dat drukke verkeerswegen bijna een virtuele muur vormen tussen de buurten en het emplacement en hierdoor de bereikbaarheid ervan in belangrijke mate beperken. Er wordt voorgesteld om de toegankelijkheid te verbeteren, bvb. via veilige fietspaden en veilige oversteekplaatsen. De hele zone zou zo autoluw mogelijk moeten worden gemaakt en er zou voorrang moeten gegeven worden aan het openbaar vervoer. Zo bijvoorbeeld zou parkeergelegenheid best op een afstand worden voorzien (zoals bijvoorbeeld aan de dokken en de geplande park-and-ride zone aan het sportpaleis).



Een belangrijke beperking voor de bereikbaarheid voor de zwakke weggebruiker is de barrièrewerking door verkeersinfrastructuren. Hoe breder de straat, hoe groter de snelheid en hoe meer auto's er voorbijrijden, hoe moeilijker het is voor voetgangers om over te steken en hoe minder sociaal contact er tussen de beide straatzijden mogelijk is (Van Herzele et al. 1998). Opdat fietsers en voetgangers veilig en comfortabel het park zouden kunnen bereiken, zou aan al deze aspecten moeten gewerkt worden.

Voor wat betreft de oversteekbaarheid in het hoofdverkeersnet, worden volgens verschillende bronnen (Adriaenssens et al. 1988, de “Empfehlungen für die Anlage von Erschliessungsstrassen” in : vzw Langzaam Verkeer 1998) een gemiddelde wachttijd tot 5 seconden aanvaard. Dit komt overeen met een passage van 400 wagens per uur en een rijwegbreedte van 5,5 meter. In bredere straten, of bij een hogere intensiteit, vergroot de gemiddelde wachttijd zeer snel tot oncomfortabele waarden. Als de wachttijden te lang worden (vanaf 30 seconden) begint men meer risico's te nemen door de te kleine hiaten tussen de passerende wagens toch te benutten om over te steken., toch nog een aanvaardbare oversteekwaliteit verzekerd is. Waar de oversteekbaarheid onvoldoende is moeten voldoende en kwaliteitvolle oversteekplaatsen worden voorzien.

“Creëren van aangename routes die plekken verbinden”

Het park wordt duidelijk in de ruime context van zijn omgeving bekeken. Bij het creëren van aangename routes vanuit de omliggende wijken wordt gedacht aan het verbinden van het park met andere, voor bewoners belangrijke plekken, “groene eilandjes”, kwaliteiten in de buurt en ruimere omgeving : het Sint-Jansplein, het Stuivenbergplein, het groen van NSD, het MAS, de jachthaven, de restaurants van den Dam, het Sportpaleis, de culinaire agora , het Kempisch Dok, het Asiadok,....Een mogelijke aangename route zou ook een voetgangerspad over de Noorderlaan zijn. Van daaruit zou je dan een panorama hebben over gans het park. Er zou dan wel moeten gedacht worden aan het afschermen tegen het lawaai op de Noorderlaan en het treinverkeer.



Aangename routes zullen niet alleen het parkbezoek zelf doen toenemen, maar ook de beleving van de omgeving van het park verhogen. Waardevol is ook de idee van nabijheid van een park. Volgens Coeterier (2000) merken bewoners van buurten om een park vaak op dat zij de nabijheid van een park hoog op prijs stellen, ook al komen ze er nooit. Alleen de mogelijkheid om er naartoe te gaan is al aantrekkelijk. Bovendien geeft het park een suggestie van gezondheid, van frisse lucht.

Foto 8 : een aangename route via het Stuivenbergplein



“Verbinden van wijken door voldoende zichtbare routes doorheen het park”

De doorgankelijkheid van het park wordt zeer belangrijk gevonden. Het wordt ook belangrijk gevonden dat de doorgangen ook worden gezien. Daarom zou het goed zijn om de verbindingswegen doorheen het park visueel te accentueren, zodat je als het ware ziet dat je van de ene kant naar de ander kunt.

Er worden doorgangen voorgesteld van de Demerstraat naar de Klampenstraat/Van Kerckhovestraat en van de Bredastraat naar de Lange Dijkstraat en eventueel ook van de Veldstraat en de Van Kerckhovenstraat naar de Lange Lobroekstraat. (zie figuur 1)



Tot het visueel verbinden van de wijken kan ook de stijl van het park bijdragen. De stijl zou in zekere mate deze van de omliggende buurten kunnen reflecteren. Paden zouden dusdanig moeten ontworpen worden dat zij op een accurate manier de routes die mensen werkelijk willen nemen weergeven. (Green Flag Park 1999)

Naast routes die vanaf de ingangen logischerwijs naar de diverse gebruiksruidten en attractieve elementen in het park lopen (bijvoorbeeld door middel van een rondgang), moeten er volgens Pronk et. al (1998) ook doorgangsruidten zijn die de snelste weg vormen naar de andere kant van het park, waar ze aansluiten op de doorgangswegen. Bovendien dragen doorgangswegen bij tot de bekendheid met het park, namelijk door het herhaaldelijk passeren.

Bij het doorkruisen van een ruimte moeten paden worden begeleid door laanbeplanting, een (of enkele) boomgroep(en) halverwege of een naar voren springende (tegenoet komende) bosmassa. Dit zorgt voor een veilig en beschermd gevoel. (Bervaes et al. 1998)

Foto 9 : oude doorsteek ter hoogte van Hardenvoort



Foto 10: verbinden via zichtbare routes

“ grote zachte verbindingen in Oost-West en Noord-Zuid richting “

Er wordt ook op een hoger schaalniveau aan verbinding gedacht, namelijk grootschalige zachte verbindingen (fiets- en wandelverkeer) die aansluiting geven buiten de betreffende wijken en voor verschillende functies kunnen gebruikt worden (woon-werkverkeer, toerisme,...).

In Oost-West zou dit een Grote Route pad kunnen zijn met verbinding naar Noordschippersdok. Anderzijds gesteld dat dergelijke verbinding wel heel lang is. Oudere mensen en kinderen gaan ze niet gebruiken als hun speel- of ontmoetingsplaats aan de andere kant ligt. Er wordt voorgesteld om een zachte verbinding te realiseren met openbaar vervoer : een tram of een treintje. Op deze manier zou je dan meteen ook de bestaande sporen kunnen behouden en gebruiken.

Van de huidige Noord-West verbinding ter hoogte van de viaduct Dambrug zou een aangename zachte weg kunnen gemaakt worden. Op de brug zou een soort panoramapunt kunnen gemaakt worden, ideaal om overzicht te krijgen over heel het terrein. Een nadeel van de viaduct is echter dat deze de beleving van het groen zelf zou kunnen “breken”.



Wanneer een park gelegen is op een aangepaste en bewegwijzerde fietsroute, worden meer mensen aangemoedigd om naar het park te komen (Green Flag Park). Er wordt dan best ook gezorgd voor voldoende en veilige fietsstallingen.

Voor “groene corridors” wordt in de literatuur vaak een minimumbreedte van 25 meter vooropgesteld (Grah 1986).

Foto 11 : de Dambrug als panoramapunt

“creëren van zichtbare assen naar herkenbare en veilige toegangen”

Toegangen tot het terrein worden vooral in relatie gezien met de mogelijke aangename routes hierboven vermeld en de voorgestelde verbindingen doorheen het terrein. Deze toegangen moeten dan vooral linken leggen met de buurten. Door de dichte verwevenheid van het stratenpatroon kan het park vanuit de meeste plaatsen niet worden gezien. Omdat duidelijke en herkenbare toegangen belangrijk zijn, zou het goed zijn deze te voorzien op assen, duidelijke straten vanwaar je het park kan zien.



Belangrijke kenmerken van een “verwelkomend park” zijn (Green Flag Park 1999):

- Goede en veilige toegangen: Waar mogelijk zouden toegangen best gesitueerd worden nabij veilige drukke plaatsen in de buurt zodat mensen zich veiliger voelen en tegelijk het bezoek aan het park aangemoedigd wordt. Waar drukke verkeerswegen palen nabij ingangen, zouden er veilige oversteekplaatsen moeten voorzien worden bvb. met een centraal eilandje. Poorten zouden aantrekkelijk moeten ontworpen worden. Nabij de toegangen kunnen parkeerplaatsen worden voorzien voor gehandicapten.
- Goede bewegwijzering en borden met basisinformatie: Het is van belang om het park aan te duiden via bewegwijzering in de omliggende wijken. Borden op poorten en andere strategische plaatsen rond het park geven de mensen basisinformatie over het park (bvb. wie de eigenaar is, wie het beheert, de naam van een evt. verantwoordelijke ter plaatse, eventuele openings- en sluitingstijden, een “parkhelpline”-telefoonnummer). Er kan plaats voorzien worden voor aankondiging van evenementen, lokale gebruikersgroepen en activiteiten,... Wegwijzers en borden zijn dikwijls het eerste contact tussen de bezoekers en het beheer, de (verborgen) boodschappen die ze bevatten kunnen het oordeel van de bezoekers over de stijl en kwaliteit van het parkbeheer beïnvloeden. Ze zijn best van goede kwaliteit, aantrekkelijk ontwerp, vriendelijke boodschappen, gemakkelijk leesbaar, goed onderhouden,... (dus opletten met verbodsbepalingen).

Ook volgens Bervaes et al. (1998) moet een park voldoende ingangen hebben en moeten deze duidelijk in het zicht liggen en als zodanig herkenbaar zijn. Weggemoffelde parken met goed verborgen ingangen zijn dodelijk (Pronk et al. 1997).

Foto 12: zichtas naar het emplacement vanop het Sint-Jansplein



Foto 13 : dit is weinig verwelkomend

“verbeteren van de bereikbaarheid met het openbaar vervoer”

Een algemene vaststelling is dat het Damstation best als halte zou behouden worden. Het zou een belangrijke rol kunnen spelen als toegangspoort voor het park, dichtbij de “buik”, het centrum van het groene gebied. Indien het “kop” gedeelte van het terrein een werkfunctie zou toebedeeld krijgen, dan is het behoud van de treinhalte zeker te verantwoorden. De geplande evenementenhalte op de Schijnpoortbrug is immers veraf gelegen. Daarnaast zouden er zeker bijkomende haltes nodig zijn bij toegangen van het park voor tram 12 en 3 en bus 23.



Idealiter zou openbaar vervoer stopplaatsen moeten hebben dichtbij de toegangen. Onderzoek heeft aangetoond dat mensen die in grote steden leven, en vooral degenen zonder auto, worden aangemoedigd om naar de grotere parken te reizen door het gemak en de nabijheid van openbaar vervoer. (Green Flag Park 1999)

Foto 14 : Antwerpen Dam als halte behouden?

Figuur 1 : Routes naar en doorheen het park zoals ingevuld in de eerste workshop

4.4 Over de rol van het park

In de workshops werd veel nagedacht over het park in relatie tot de omliggende buurten en stadsdelen. Zo werden de verbindingsfunctie van het park en de opwaardering van de buurten als zeer belangrijk gezien. In de tweede workshop werd expliciet aan de deelnemers de vraag gesteld hoe zij de verhouding zien tussen de lokale en bovenlokale rol van het park.

“het park moet bijdragen aan een opwaardering van de buurten”

De buurt komt (deels ten onrechte) steeds in een slecht daglicht te staan. Er is daarom meer nodig dan “een speelhoekje voor de Seefhoek”. Het gebied moet kwaliteit en toegankelijkheid uitstralen naar de ganse stad. Een prestigieus project in het park zoals een Panamarenkomuseum kan het gebied mee helpen opkrikken. Het verhogen van de leefbaarheidsperceptie zal andere samenlevingsgroepen aantrekken (beter begoeden, tweeverdieners, jonge gezinnen...).

“het park moet de omliggende buurten met mekaar verbinden”

Zowel Seefhoek en de Dam zitten nu vast tussen oude grenzen, het spoor en het verkeer. Het terrein mag daarom geen “groene buffer” worden, de omliggende buurten moeten uit hun isolement geraken. Verbindingen tussen de buurten onderling via het park worden daarom als heel belangrijk gezien.

“bij de invulling van de bovenlokale functie is de schaal een belangrijk punt van overweging”

De schaal van het terrein is groot maar inhoudelijk zou kleinschalig moeten ontworpen worden. Dit met uitzondering van enkele op hogere schaal belangrijke elementen die het terrein internationaal op kaart zetten, zoals bijvoorbeeld een Panamarenkohuis. Een “Rough Guide” lezer uit een ver land zou dan iets kunnen vinden op het terrein.

Heel wat bedenkingen worden geplaatst bij al te grootschalige zaken. Deze zorgen vaak alleen maar voor parkeeroverlast en er zou bovendien geen behoefte zijn aan bijkomende evenementenruimte.

Bovenlokaal kunnen ook tijdelijke evenementen zijn zoals parkconcerten, een circusvoorstelling voor kinderen,... Het park zou hiervoor niet speciaal mogen ingericht worden maar er wel af en toe (en onder strikte voorwaarden) voor gebruikt worden. Een belangrijke overweging hierbij is dat dergelijke activiteiten het respect voor de buurt verhogen en het zelfbeeld een beetje wordt opgetrokken.



“Consider hosting a rich, varied and adventurous series of events in order to attract new and larger audiences”. Voor wat evenementen betreft zou een duidelijke aanpak moeten worden uitgestippeld, waarin rekening wordt gehouden met hoe lokale actoren dergelijke activiteiten opzetten, het limiteren van overmatige commerciële exploitatie en waarbij overeenkomsten worden gesloten met bewoners over controle, beheer en frequentie van evenementen. Er zou ook kunnen verkend worden, in overleg met lokale actoren (vb. jeugdwerking, gezondheidswerking) welke soorten van evenementen en attracties in het aanbod kunnen opgenomen worden. (Green Flag Park 1999)

“Stimuleren van het bovenlokale dat zich vermengt met het lokale”

Om een goede balans te bereiken van lokaal – bovenlokaal is het zeer belangrijk dat het bovenlokale zou gemengd en verbonden worden met het lokale, zoniet bekomen we teveel van het een of van het ander. Een voorbeeld is het Boekenbergpark waar er animaties zijn die een bovenlokale aantrekkingskracht hebben maar toch geen overlast bezorgen.

Als een stukje bovenlokale functie worden ook de vele studenten gezien, die “springuren” hebben en nu nergens naartoe kunnen. Voor kinderen zou het oprichten van een kinderboerderij een soort bovenlokale attractie kunnen zijn.

Als ondersteunend voor de bovenlokale functie zou ook het idee van het treintje (zie onder zachte verbindingen) kunnen meespelen. Dit zou ook deel kunnen uitmaken van de ruimere structuur van de stad.

Foto 15: een kinderboerderij

4.5 Over de identiteit en sfeer van het park

In de eerste workshop werd een eerste ontwerpidee geïntroduceerd aan de hand van “sferen”, voorgesteld door middel van een schets en collages van beeldmateriaal. De bedoeling was om zich nog niet vast te pinnen op een ruimtelijk ontwerp en toch de eerste ideeën min of meer te visualiseren. Er werd aan de deelnemers gevraagd om te “brainstormen” over : wat zijn goede punten, kansen en mogelijkheden die dit ontwerpidee bevatten, wat zijn nadelen, knelpunten, eventuele gemiste kansen,... rond dit ontwerpidee. In de tweede workshop werd door de werkgroep creatieve analyse dieper ingegaan op de ontwikkelingsstrategie van “de groene drager”, een ruggengraat die alle plekken met elkaar verbindt.

“De totale sfeer van het park is open en transparant”

Er wordt meer aandacht gevraagd voor het beeld van de totale sfeer van het park en de eigen identiteit ervan. In de voorgestelde ontwerpideeën wordt nog teveel “een rode draad” gemist. De totale sfeer wordt gezien als een redelijk open structuur, wat echter niet betekent dat het een saai grasveld zou zijn. Visueel contact wordt belangrijk gevonden. Doorzichtigheid verhoogt ook het veiligheidsgevoel en leidt tot intensiever gebruik waardoor er ook meer sociale controle is.



Inrichtingsfactoren kunnen de veiligheid en het gevoel van veiligheid beïnvloeden. Zo kan de afwezigheid van vergezichten langs een pad dat omzoomd wordt door dicht struikgewas, mensen bang maken voor wat er achter de bocht is. Er wordt aangeraden om struiken op een afstand van 2 of 3 meter van paden en andere faciliteiten te plaatsen, waarbij open zicht wordt gelaten aan één kant, en een vergezicht langs het pad van minstens 4 meter te voorzien dat waar mogelijk uitkomt op plaatsen waar mensen samenkomen. (Green Flag Park 1999)

Permeabiliteit is een essentieel element in de inrichting van veiligere stedelijke omgevingen. Duidelijke zichtlijnen over lange afstanden met minimum 4 m brede paden, omgeven door geleidelijk opgaande vegetatie bestaande uit bladverliezende soorten, verhogen het gevoel van veiligheid. Informele “wilde” paden zijn er voor hen die ze willen gebruiken. (Harrison et al. 1995)

Verlichting is belangrijk maar moet toch goed worden afgewogen. Verlichten van geïsoleerde plaatsen zoals paden omgeven door “wildernis” kunnen een valse indruk geven dat het pad veel gebruikt wordt in de avonden en hierdoor een vals gevoel van veiligheid (Safe Cities Report 1992).

Foto 16: open en transparant

“Herkenning van het verleden : het spoor, de oude gebouwen, een locomotief...”

De prachtige gebouwen van de spoorwegen zijn belangrijk voor de beleving van het terrein als herkenning van zijn verleden. In de term “ groene drager” uit het ontwerpidee zou de historie, het collectief geheugen over het spoor als drager of onderlegger moeten verwerkt worden. Concreet zou dan op het terrein iets moeten overgehouden worden van het spoor (gebouwen, historisch spoor, seinhuisje, stoplichten, locomotief...). De link met het verleden zou dan een aanknopingspunt kunnen vormen voor de identiteit van het park. Het verankeren met het verleden van het spoor mag daarbij ook niet overheersen. Het zou een “eigentijds avontuurlijk ecologisch park” moeten zijn.



Oude gebouwen en andere elementen vormen een onvervangbare schat aan belevingswaarden. Coeterier (2000) wijst erop dat historische dingen niet alleen een cognitief aspect maar ook een heel sterk gevoelsmatig aspect hebben. Cognitief zijn ze aantrekkelijk omdat ze rijk zijn aan informatie. Oude gebouwen kunnen inspelen op dieper gelegen emotionele behoeften van de mens. Coeterier (1997) zegt dat ze voor mensen ankerpunten vormen in een snel veranderende maatschappij. De oude spoorweggebouwen op het emplacement zijn verbonden met het verleden zoals bewoners het zich kunnen herinneren. Een oud gebouw wordt veel mooier gevonden als de omgeving meedoet, als het nog past in zijn (historische) omgeving, de beleving stijgt dan niet lineair maar exponentieel (Coeterier 2000). In combinatie met moderne dingen geven ze een doorsnede door de tijd, een tijdsbeeld en daarmee de mogelijkheid heden en verleden in onderlinge samenhang te beleven. Een algemene voorwaarde voor behoud van historische elementen is : ze moeten een functie kunnen vervullen. Alleen dan blijven ze passen in onze moderne tijd (idem).

Volgens Bervaes et al. (1998) draagt het herkenbaar zijn in het park van de relatie ervan met zijn omgeving, de historie van de plek, er positief toe bij dat mensen zich kunnen identificeren met het karakter van het park, een belangrijke belevingsdimensie.

Foto 17 : de herstellloods voor diesellocomotieven

Foto 18: een stukje verleden

“Het moet bovenal een groen park zijn”

Er wordt gevraagd om de groenstructuur meer te benadrukken, het terrein is in de eerste plaats te beschouwen als een park. De “sferen” worden aan gevoeld als wat te desolaat en te weinig groen. De mensen in deze dichtbevolkte buurten hebben praktisch niets van groen, het bestaande beetje groen wordt overgebruikt en bovendien komen veel migranten van het platteland. Er wordt voorgesteld om de “buik” te accentueren als centrum, “navel” van het groene gebied, deze zou als een groene eenheid moeten ervaren worden en mag dus niet gesplitst worden door infrastructuur.



Coeterier (2000) wijst erop dat parken worden beleefd als natuur. Mensen zoeken er weliswaar geen wilde natuur maar wel een verbinding met de natuur. Daar tegenover staat dat veel ontwerpers een park als een experimenteerkamer zien voor nieuwe vormen, het moet kunstig zijn en spetteren, groen komt pas op de tweede plaats (naar uitspraken van landschapsarchitecten in “Het Montagelandschap” (TU Delft 1991, geciteerd in Coeterier 2000). Bij de beleving van stadsgroen is het idee van geborgenheid en beschutting belangrijk, een factor die in de stenen situatie juist ontbreekt (Koopman 1967, in Coeterier 1997).

“Hard landscape should seek to complement the soft landscape but not to dominate it”. Te vermijden zijn grote kale, aan weer en wind blootgestelde open ruimten, vooral als ze bedekt zijn met harde oppervlakken. Creëer intimiteit via aangepaste beplanting. (Green Flag Park)

Foto 19: landschapspark



“Het terrein in zijn geheel als eenheid bewaren met voldoende open ruimte”

De open ruimte moet voldoende groot zijn, het terrein mag niet al teveel versnipperd of verkaveld worden. Het zou in zijn geheel als een eenheid moeten bewaard worden van Schijnpoort tot aan het Eilandje. In dit verband wordt voorgesteld om de “kop” zoveel mogelijk westwaarts op te schuiven. De invulling van de kop met kantoren wordt trouwens sterk in vraag gesteld (zie verder). Er wordt gevreesd dat de kantoren als een “muur” zullen worden ervaren ten opzichte van wat er achter ligt. Het mag niet zo zijn dat wordt aanvoeld dat het park eindigt waar de kantoren beginnen en niet bij de Noorderplaats.

“het groen van het park verbinden met groen in de wijken”

Het spoorwegemplacement mag geen groen eiland worden in stedelijke omgeving. Er is een sterke vraag naar een meer geïntegreerde groene structuur, waarbij het groen in het park in relatie wordt gebracht met het groen in de omliggende wijken. Dit zou een visuele eenheid geven aan het gebied. Hiertussen zouden een soort “groene corridors” kunnen worden aangelegd (bvb. bomenrijen langs weerszijden van de straten).



Wanneer de beplanting vanuit het park doorzet naar de openbare weg, is het park niet een afzonderlijk element, maar onderdeel van iets waarin men zich al begeeft. Ook een groene toegangsweg naar het park, bijvoorbeeld een parkway kan dit effect geven. Eenheid van park en aanliggende omgeving is volgens Bervaes et al. (1998) een ruimtelijke kwaliteit van parken.

Foto 20 : het nieuwe groen op het Sint-Jansplein



“water als een blauwe draad doorheen het park”

Het idee wordt naar voor gebracht om “water “ in te brengen, als waterpartijen op verschillende plaatsen en zelfs als een soort blauwe draad doorheen het park. Misschien kan er iets worden gedaan met het riviertje ‘t Schijn dat nu ondergronds loopt: kan dit terug worden opengegooid ? Waterpartijen kunnen ook worden gebruikt met een milieufunctie vb. voor het opvangen van regenwater (kan dienen als waterreserve voor kleine fonteintjes) en om op te schaatsen in de winter (in plaats van in een kunstmatige bak !). Waterpartijtjes trekken vogels aan, ze geven aldus een “idee van dieren”.

Foto 21: een stukje natuur

4.6 Over kwaliteiten en activiteiten in het park

Eens de randvoorwaarden van bereikbaarheid en toegankelijkheid zijn vervuld, moet aandacht gaan naar een kwalitatieve invulling : wat maakt van het park een aangename plaats om er te vertoeven ? Aan de hand van de ontwerpideeën voorgesteld in de eerste workshop en enkele open vragen, werd er aan de deelnemers gevraagd hierover van gedachten te wisselen. In de tweede workshop werd hier verder op ingegaan. Er werd gevraagd welke activiteiten en kwaliteiten er bovenal aan bod zouden moeten komen en hoe deze best met elkaar worden gecombineerd.

“licht, lucht en ruimte creëren“

De eerste behoefte vanuit de buurten is “licht, lucht en ruimte”. Daarom zouden dit de belangrijkste kwaliteiten moeten zijn van het terrein. Er is inderdaad een groot tekort aan groen, speelzone en waterpartijtjes (beekjes, fonteintjes). De mensen uit de omliggende wijken hebben geen tuin, er zouden dus “tuinvervangende functies” moeten worden voorzien om de leefbaarheid van de buurten te verhogen.

Foto 22: licht, lucht en ruimte

“verweven van verschillende functies in één grote ruimte”

Hier wordt een uitzonderlijke kans geboden om een groot terrein als een geheel in te richten. De afbakening van de sferen in de ontwerpschets uit de eerste workshop werd als wat teveel afgelijnd ervaren. Het geeft het gevoel dat het gehele terrein als een “lappendeken” is opgedeeld in afgebakende functies. Verschillende functies zouden moeten overvloeien. Als voorbeeld van functieverweving wordt concreet gedacht aan een combinatie van groenbezoek met horeca. Dit betekent ontmoetingsfunctie en sociale controle. In een multifunctionele ruimte kan ook groen worden voorzien met een onbepaalde bestemming, zodat de mensen de kans krijgen om creatief om te gaan met de ruimte, vb picknickplaatsen niet vooraf vastleggen, wel mogelijkheden voorzien.

Het combineren van functies in één grote ruimte heeft als voordeel dat als je als ouder aan sport wil gaan doen, de kinderen niet alleen hoeft achter te laten (er is heel weinig kinderopvang in de buurt) : je kan ze gerust meenemen want er is voor hen ook iets te beleven !

Een argument voor verweving is ook het feit dat door de grote schaal van het terrein sommige functies te veraf zouden worden gelegd van bepaalde buurten. Zo zou het wandelbereik de ligging van de speel- en rustplaatsen moeten bepalen : deze zouden dus best verspreid worden en opgenomen worden in de sferen.



Het kan nuttig zijn om “overkoepelende” inrichtingsprincipes vast te leggen (Green Flag Park 1999)

Een flexibel inrichtingsconcept maakt het gemakkelijker om later aanpassingen door te voeren die wenselijk worden op grond van bijvoorbeeld nieuwe inzichten en/ of veranderingen in de samenstelling van de bezoekersstroom (Jokövi 2001)

Faciliteiten en gebouwtjes kunnen een focuspunt vormen. Bvb. een cafetaria kan bijdragen tot de algemene aantrekkingskracht van het gehele park.

Foto 23: picknicken en spelen aan de rand van het emplacement

Foto 24: sport en spel verspreid

“een goede grote “bewegingsruimte” voor allerhande activiteiten”

Er moet bovenal bewegingsruimte zijn : een plek waar kan gevolleyd, gevoetbald, gelopen, geskat, geklommen,... worden. Een “afgeborstelde” ruimte zoals voor flaneren is er niet nodig. Er is inderdaad een enorme vraag naar spel- en sportvoorzieningen voor de jeugd.

Een goed voorbeeld van zo een multifunctionele ruimte is Central Park in New York. Hier kan je vrij aan sport gaan doen, heel spontaan, verschillende generaties door mekaar. Er worden dingen aangegeven zodanig dat je het gaat doen.

Voor wat de activiteiten zelf betreft is er vanuit de buurten een zeer grote vraag naar voetbal. Er kan worden voorzien in kleinschalig en verplaatsbaar voetbal : er zijn niet altijd echte voetbalpleinen nodig. Andere mogelijke openluchtactiviteiten zijn fietsen, wandelen, joggen, tennis,... Sport en spel zijn mee te integreren in het geheel, ook aansluitend op de “buik” bijvoorbeeld.

Voor sport en spel moeten er ook linken gelegd worden met de vele scholen in de buurt, die deze faciliteiten overdag intensief kunnen gebruiken.

Foto 25: een grote bewegingsruimte

“een park voor iedereen : vermengen van jong en oud, verschillende culturen...”

Vermengen en combineren van functies biedt ook mogelijkheden om bezoekers met elkaar te vermengen : jong en oud, verschillende culturen,... Oudere bewoners moeten een rustplaats krijgen maar mogen toch niet afgesloten worden van de jongeren. Contact is ook belangrijk om jong van geest te blijven ! In jeugdwerking worden de kinderen momenteel teveel opgedeeld volgens hun culturele identiteit. Er zou meer moeten gewerkt worden aan een culturele mix.

Er wordt voorgesteld om het gerenoveerde Damstation als trefpunt/ ontmoetingsplaats/ buurtcentrum in gebruik te nemen en de jongerenwerking, culturele activiteiten,... daar te laten plaatsvinden.



Het is niet altijd gemakkelijk om een evenwicht te vinden tussen verschillende sociale groepen. “Ensure that not too much is given away to one group so that it deters the use of the park by another”. Aanmoedigen van parkgebruik door alle sectoren van de gemeenschap vereist eveneens het begrijpen van de redenen die sommige mensen kunnen weerhouden om het park te gebruiken. Er wordt daarom best regelmatig overlegd met lokale groepen om mogelijke barrières voor parkgebruik te onderzoeken.

Een belangrijk deel van de bevolking in de omliggende wijken bestaat uit migranten. Daarom moet bijzondere aandacht gaan naar deze gebruikersgroepen en naar het inrichten van plekken die zowel door migranten als door andere bezoekers aantrekkelijk worden gevonden en integratie bevorderen (zie bijlage).

Bewonersbetrokkenheid in het beheer draagt ook bij tot het slaan van bruggen tussen verschillende groepen en sectoren (Green Flag Park 1999). Bervaes et al. (1998) wijzen er op dat actieve participatie door alleen de aanwonenden, bij de bezoekers uit andere buurten het gevoel kan veroorzaken een indringer te zijn. Voor een aantrekkingskracht op het park verder dan het buurtniveau is het daarom wenselijk dat participatie niet slechts alleen op de directe omwonenden betrekking heeft.

Tenslotte zijn er nog enkele aandachtspunten om een breed publiek aan te trekken : - een breed en evenwichtig aanbod van belevingskwaliteiten en activiteiten : bijvoorbeeld naast actieve delen ook rustige delen, zowel cultuurbeleving als natuurbeleving, mogelijkheden voor sociaal contact,... - flexibiliteit : mogelijkheid om de mix van attracties aan te passen en te wijzigen, - zorgen dat het park veilig en zeker aanvoelt, - zorgen voor aangepaste faciliteiten voor mensen met een handicap, - zorgen dat honden onder controle zijn (sommige kinderen en zekere etnische groepen mogen geen parken bezoeken waar honden loslopen) - ...

De aanwezigheid van een locatie waar men bijeenkomt en waar men met mensen in gesprek kan komen, zoals een café, een museum e.d. draagt volgens Bervaes et al. (1998) bij aan de sociale beleving van een park.

“speelruimte voor kinderen”

Er is veel behoefte aan veilige speelruimte voor kinderen. Kinderen moeten noodgedwongen op straat spelen waardoor er in de buurten veel geklaagd wordt vanwege overlast. In het park zou er

vooral aandacht kunnen gaan naar kinderen ouder dan 12 jaar (in de buurten zelf zou veel meer groen moeten voorzien worden voor de kleineren). In het park dient echter ook spelvoorziening worden gecreëerd voor kleinere kinderen die begeleid worden door hun ouders.



Voor wat betreft spelvoorziening is de leeftijdsgroep van 10 tot 16 jaar een vaak vergeten groep in parken. De belangstelling van deze groep gaat uit naar balspelen, sport en actie. Ze hebben veel bewegingsruimte nodig : grote grasvelden en verharde terreinen. Uit een onderzoek door Deconinck (1991) in de Brusselse agglomeratie blijkt dat weinig parken hierop voorzien zijn zodat deze kinderen de andere bezoekers, vooral dan de moeders met kleine kinderen en de bejaarden, dikwijls storen.

Voor kinderspeelplaatsen zijn er nog enkele praktische aanbevelingen (Green Flag Park 1999):

- kinderspeelplaatsen en hun omgeving vrij houden van honden,
- drinkwaterfontein, - zitplaatsen,
- informatie waar men naartoe kan voor eerste hulp

Als attractieve elementen raden Pronk et al. (1997) aan om speelmogelijkheden met natuurlijk materiaal te voorzien : mogelijkheden om hutten te bouwen, met zand te slepen, in bomen te klimmen e.d. Deze speelmogelijkheden zijn niet specifiek vormgegeven en hebben nog geen gebruiksfunctie, totdat iemand hier zelf een functie aan koppelt. De speelmogelijkheden moeten dus eerst exploratief benaderd worden alvorens ze instrumenteel kunnen worden.

Uit onderzoek blijkt dat ruimtes groter dan 2 ha duidelijke en veilige begrenzingen behoeven, zodat kinderen er kunnen exploreren zonder de nood aan nabije supervisie (Harrison et. al. 1995).

Groen op het Spoor - augustus 2001

Foto 26: speelplaats voor de kleinsten

Foto 27: dieren in het park

Foto 28: avontuur rond het spoor

“rustgevend groen”

Naast bewegingsruimte en het actief vermengen van cultuur met het park is het ook heel belangrijk om een rustig deel te voorzien. “Echt groen” waar je kan in zitten en rusten. Een rustzone moet gemakkelijk te bereiken zijn vanuit de buurt. Denkend aan oudere mensen die een kleiner wandelbereik hebben zou het goed zijn dat er verspreid over het terrein kleinschalige rustinfrastructuur wordt voorzien. Voorzie banken om te rusten, voor je uit te staren, om een boekje te lezen... geplaatst in een afwisselende omgeving met zon- en schaduwplekken.



Uit diverse studies blijkt dat rust één van de belangrijkste elementen is in de waardering van groene ruimten en dat daarover weinig verschil is in mening tussen leeftijdsgroepen (o.a. AMINAL 1999, Reneman e.a. 1999, Goossen 1997). Grahn (1986) stelt dat onder alle soorten recreatie, de nood aan passieve recreatie, het opzoeken van een open ruimte om er van te genieten in rust en stilte, het grootst is. Onderzoek door Reneman e.a. (1999) toont aan dat inwoners van sterk stedelijke gebieden meer dan gemiddeld belang hechten aan het omgeven zijn door stilte en rust. Er zou voor een goed evenwicht moeten gezorgd worden van actieve gedeeltes, waar aan sport en cultuur wordt gedaan, waar het wijkleven in het park komt, met delen waar het leven even kan stoppen en mensen kunnen op adem komen van het drukke stadsleven.

“vertoefzones voor oudere mensen gespreid over het terrein”

Er moet ook aan oudere mensen gedacht worden : rust- en vertoefzones voor bejaarden, genoeg gespreid over het terrein te combineren met recreatiemogelijkheden voor hen. Deze mensen zijn weinig mobiel zodat vooral voor hen moet rekening gehouden worden met de afstand vanuit de buurten wanneer plaatsen voor functies worden aangewezen.



Er voor zorgen dat bankjes goed zijn geplaatst en verdeeld over gans het park opdat vooral oudere mensen kunnen uitrusten bvb. in rustiger delen van het park met uitzichten (bvb. op een vijver) maar ook op sportvelden en andere faciliteiten (Green Flag Park 1999)

Bejaarden zoeken het groen echter niet enkel op om er te wandelen, te lezen of te rusten, maar wensen zich ook actiever te onspannen (Deconinck 1991). Dit vergt specifieke infrastructuur zoals bvb. petanquebanen, tafels en beschutte ruimten om te kaarten, te schaken of voor andere gezelschapsspelen, muziekkiosken,...

Foto 29: bankjes in het groen

“veiligheid door sociale controle : doorzicht, dwarsverbindingen, activiteiten, ...”

Een aandachtspunt dat onder verschillende items aan bod komt is de veiligheid op het terrein. In deze context wordt bijvoorbeeld geopteerd voor een transparante, doorzichtige aanleg en voor voldoende dwarsverbindingen en activiteiten op het terrein die de sociale controle verhogen. Er is de verwachting dat de buurten zelf de veiligheid zullen creëren door de mensen die er naar toe gaan. Voor de veiligheid is het ook belangrijk dat er ook 's avonds op het terrein activiteiten zijn.



Groter gebruik en betrekken van bewoners en andere parkbezoekers in het parkbeheer zijn de sleutelfactoren voor openbare veiligheid. Dit werd onder meer duidelijk aangetoond in the Safer Parks project in Hartlepool, Engeland. Ook een toename van evenementen en activiteiten georganiseerd door lokale groepen bleek er de veiligheidsperceptie te verbeteren.

Bervaes et al. (1998) duiden op het creëren van sociale plekken in een park, die gekenmerkt worden door de (bijna) altijd aanwezigheid van andere mensen (mogelijk ook van parkwachters of andere autoriteiten), als mogelijkheden voor sociale controle. Het moeten doorkruisen van een duidelijke groep mensen, wordt daarentegen als bedreigend ervaren en moet vermeden kunnen worden. Ook aanliggende huizen, open of enigszins verscholen geopend naar het park kunnen een gevoel van sociale controle geven. Direct zicht kan echter een teveel aan sociale controle geven, achterkanten van huizen een gevoel van binnentreden in privé gebied.

“een “buikspreker” die coördineert, informeert en toeziet op de veiligheid”

Van bij het begin zou er een begeleider moeten zijn , een soort van “buikspreker” die kan informeren (wat, wie, waar) , die superviseert en voorkomt dat er problemen ontstaan. Een gebouwtje zou een controleaspect geven.



Het personeel in het park moet vriendelijk en behulpzaam zijn, en opgeleid om noden van de verschillende parkgebruikers te verstaan en van antwoord te dienen. Er moet gezorgd worden voor een permanente staf terplekke, gemakkelijk te herkennen, opgeleid en met bevoegdheid om met veiligheidssituaties om te gaan. Idealiter zou ieder stafid in radiocontact zijn met de basis. (Green Flag Park 1999)

Er is in parken nood aan meer vrouwelijke opzichters en opzichters van etnische minderheden. Deze kunnen goede rolmodellen bieden aan anderen die misschien bang zijn het park te bezoeken. Op lange termijn heeft de staf een belangrijke rol in het proces van opbouw van vertrouwen. (Harrison et al. 1995)

Zichtbaar aangeven van contact telefoonnummers, eventueel openbare telefoons. Bezoekers aanmoedigen om problemen te melden en snel reageren op elke informatie die ze geven. (Green Flag Park 1999)

“cultuurfuncties zowel voor de buurten zelf als met uitstraling erbuiten”

De culturele invulling wordt op twee schaalniveaus gezien :

- iets dat beantwoordt aan de behoeften van de buurten

- iets krachtig, met uitstraling buiten de wijk

Dit idee wordt vertaald naar de mogelijke invulling van de bestaande gebouwen :

Schooltje van de Conducteur aan Hardevoort : een laagdrempelige muziek- en tekenacademie, aansluitend op de culturele mix in de wijken (kunst voor de bewoners).

De grote loods : Panamarenkomuseum ? (kunst voor mensen ook buiten de wijk).

Loods Perrier : sportmogelijkheden.

Stelplaats : voor overdekte evenementen.

Een laagdrempelige academie zou automatisch ook spektakel en evenementen meebrengen : activiteiten, optredens, kleine evenementen,... waardoor je weer betrokkenheid krijgt



Er zijn verschillende voorbeelden te vinden van parken waar zomerevenementen plaatsvinden die dan een vaste plaats krijgen op de kalenders van mensen. Via cultuur kan worden gestimuleerd dat er in de buurten meer buurtoverstijgend wordt gedacht. Door bijzondere georganiseerde activiteiten in het park (bv; concerten, braderieën,...) wordt bijgedragen aan de bekendheid (Pronk et al. 1997).

“nu al denken aan het beheer nadien”

Er wordt bezorgdheid geuit over de kostprijs van het toekomstig beheer : het onderhoud, de animaties... . Met het oog op de kosten zou er moeten geopteerd worden voor een minimalistische aanpak bij de inrichting van dit 24 ha groot gebied.



Beslissingen in verschillende stadia van de planvorming bepalen de beheerskosten, die gemaakt worden om het “produkt groen” te creëren en in stand te houden. Zo bepaalt de ontwerper de randvoorwaarden voor de onderhouds- en renovatiekosten. Voor onderhoudskosten van groenvoorzieningen zijn bruikbare kostennormen beschikbaar op het niveau van het beplantingstype, die aan lokale situaties kunnen worden aangepast. (Hinssen 1993)

In hun onderzoek naar de kwaliteit en de kosten bij het beheer van recreatievoorzieningen concluderen Zuurbier et al. (1991, in Hinssen 1993) dat ruwweg de helft van de kosten (exclusief grondkosten) is toe te schrijven aan onderhoud (gekapitaliseerd bedrag) en de andere helft aan aanlegwerkzaamheden. In een vergelijkend onderzoek van beheerskosten onderkenden zij de volgende tendensen : indien er meer verharding, gras, oever, terreinmeubilair, bruggen en toiletten worden gerealiseerd, wordt de kostprijs hoger; het tegenovergestelde geldt als er meer bos, riet-ruigte of hooiland wordt aangelegd. Het verschil bij de onderhoudskosten per m² in de stedelijke groene ruimte wordt voor een belangrijk deel bepaald door de samenstelling van het groen (Hinssen 1993). In een vergelijkend onderzoek van onderhoudskosten van groentypen stelden Hinssen (1993) en Berkhof (1990) vast dat rozen het duurste beplantingstype zijn en ruw gazon het goedkoopste.

De inrichting zou praktisch moeten zijn en afgestemd op de beschikbare middelen. Het heeft geen zin om uitgestrekte heesterperken en bloembedden aan te leggen als ze nadien niet kunnen onderhouden worden volgens de gepaste horticulturele standaard. Beplanting en soortenkeuze moeten vermijden dat onderhoudsproblemen ontstaan zoals intensief wieden, ziektecontrole,... (Green Flag 1999).

“bepaalde stukjes in beheer geven aan bewoners”

De schuine berm aan de Slachterijstraat zou in gebruik kunnen gegeven worden aan de bewoners : beplanting en beheer. Tuinen kunnen dan overgaan in de berm.



Er kan worden overwogen om kleinere onderdeeljes van het park te laten beheren en/of superviseren door organisaties, zoals bijvoorbeeld scholen, natuurverenigingen,... Er kan hierbij gedacht worden aan de organisatie van praktijkopleidingen ter ondersteuning.

“ een park dat proper blijft”

Er wordt opgemerkt dat het park niet het grootste vuilnisbelt van Antwerpen mag worden.



Een belangrijke voorwaarde voor een veel gebruikt, gezond en veilig park is een hoge standaard van onderhoud en properheid. Gebrek aan onderhoud houdt niet alleen gevaren in voor het publiek en staf, maar leidt ook tot een algemeen gevoel dat het park het park wordt verwaarloosd, wat leidt tot een neerwaartse spiraal van misbruiken en weghouden van bezoekers. (Green Flag 1999).

De afwezigheid van afval, graffiti en andere aantastingen is belangrijk bij de identificatie van bezoekers met het karakter van het park. Slecht onderhoud geeft een onveilig gevoel. (Pronk et al. 1997)

4.7 Een kantorenzone in de “kop” ???

Als een belangrijk hangijzer kwam in de tweede workshop vanuit verschillende hoeken naar voor of we inderdaad moeten uitgaan van een kantoorzone als evidentie.

Het idee van kantoorzone gaat in tegen alle ecologische principes die bijvoorbeeld zelfs door de Karel De Grote Hogeschool worden gehanteerd wanneer zij zoeken naar ruimte voor overdekte sport. Zij wensen hiervoor geen open ruimte aan te snijden en verkiezen dit in de rand rondom het gebied te realiseren. Het is inderdaad zo dat men zo een kans om een grote vrije open ruimte in de stad te creëren, wellicht nooit meer krijgt.

In deze fase van visievorming zou in de eerste plaats conceptueel moeten gedacht worden, zonder al de economische en infrastructuurvoorwaarden die nu reeds opgelegd worden. Anderzijds wordt gewezen op het reële gevaar dat als de Stad alles groen zou voorstellen, er gewoon niets zal gebeuren en de NMBS alles gaat uitstellen.

Het idee van kantoorontwikkeling wordt als onvoldoende onderbouwd ervaren. Tewerkstellingskansen voor de omliggende buurten zijn inderdaad belangrijk maar er wordt enerzijds sterk over getwijfeld of er wel een behoefte is aan kantoren en anderzijds of dit wel de geschikte plek is. Zoals de visie over het hele gebied zouden ook kantoren moeten gezien worden in het geheel van ontwikkeling (bijvoorbeeld de bestemmingsplannen van aangrenzende buurten zoals bv. Het Eilandje, het Asiadok, het slachthuis-Lobroekdok, de sluiting van de Ring,...) Uit

mobilitieitsoverwegingen zouden kantoren bijvoorbeeld beter aan het Groenendaal station gesitueerd worden. Eventueel kan dan aan ruiloperaties worden gedacht. Er wordt ook op gewezen dat als men uitgaat van de bestaande situatie van de Noorderlaan dit toch wel een fatalistisch denken is. Als je deze situatie zou verleggen kan je ook daar interessant groen ontwikkelen. Het hele gebied zou dan beter als “groene long” tot zijn recht komen.

Indien er toch wordt gekozen voor een kantoorontwikkeling, dan zouden er garanties moeten ingebouwd worden dat er in de omliggende wijken open plekken worden gecreëerd zodat er ook daar groen kan worden ontwikkeld. Hiervoor is het nodig om het ganse projectgebied (of nog ruimer) te bekijken. Dan kan worden gezien waar compenserende maatregelen opportuun zijn vanuit de noden en behoeften in de wijken. Men kan dan best kijken naar de externe relaties : welke linken zijn belangrijk, waar kan men gaan compenseren. Bv. het Sint-Jansplein : hoe dit in relatie leggen met het spoorwegemplacement ?

Kantoorontwikkeling wordt alleszins zeer gelimiteerd gezien, niet meer dan wat strikt nodig is om het terrein rendabel te maken. Als er kantoorgebouwen komen dan zouden ze toch klein en laag moeten gehouden worden. Ze mogen geen “muur” vormen in het park. De architectuur van de gebouwen zou moeten overeenstemmen met de groene functie van het gebied. Een eventuele kantorenzone zou hoofdzakelijk een “groen” en “multifunctioneel” karakter moeten hebben. Kantoren zouden moeten gecombineerd worden met andere functies : sport, theater, horeca, winkels, kinderopvang... op gelijkgronds niveau, zodanig dat er s’avonds ook leven is. De werkfunctie mag hier niet teveel primeren zodat het ’s avonds geen dode zone wordt, dit is onveilig. De ‘kop’ mag daarom niet beperkt worden tot kantoren die ’s avonds leeg zijn. Ideeën voor avondactiviteiten zijn : een café, een optreden, een terras, een congres, een hotel,... De kantoorfunctie dus best mixen met andere functies. In de buurt is ook nood aan een supermarkt. Er wordt ook de vraag gesteld in hoeverre de “kop” een publieksruimte zal worden.

De buurt zou tegen de inplanting zijn van een brandweerkazerne want dit legt immers een hypotheek op het hele terrein. Een dergelijke drukke activiteit zou niet in overeenstemming te brengen zijn met de sfeer van het park.



Grote kantoren in de binnenstad hebben heel wat nadelen. Onderzoek in Nederland (Coeterier 2000) wees onder andere uit dat mensen ze liever niet zien :

- Ze trekken veel verkeer aan, zowel van mensen die er werken, als van bezoekers.;
- Ze zijn na vijf uur en in het weekend dood.
- Ze zijn moeilijk te bereiken voor werkers en bezoekers.
- Men vindt ze vaak lelijk en te groot van formaat.
- Ze scheppen een ongunstig microklimaat.
- Ze domineren het totaalbeeld terwijl ze daar niet echt bijhoren.

4.8 Conclusies

In de creatieve workshops zijn naar de visievorming toe een aantal duidelijke krijtlijnen getekend en belangrijke thema's onder de aandacht gebracht. Een aantal ervan zijn tevens vertaald geweest naar concrete uitspraken ten behoeve van realisaties op het terrein. Heel wat ideeën zijn niet alleen waardevol naar visievorming toe, maar kunnen ook dienstig zijn in de latere ontwerpfase.

In de workshops zijn een aantal suggesties gedaan voor een bereikbaar en toegankelijk park. Dit is inderdaad een belangrijk punt voor het toekomstig succes van het park. Uit onderzoekservaring blijkt dat de toegankelijkheid van parken vaak wordt bepaald door de bredere omgeving waarin ze gelegen zijn. De veiligheid in de omliggende wijken, van de verkeerssituatie en de toestand van het openbaar vervoer zullen dikwijls bepalend zijn voor de mate waarin een park zal bezocht worden.

Voor de lokale actoren is de inpassing van het park in zijn omgeving en het leggen van linken met andere plaatsen, een uitermate belangrijk aandachtspunt. Zij zien het park duidelijk als deel van een bredere omgeving en niet als een geïsoleerd object. Het park zal later immers deel uitmaken van hun dagelijkse leefomgeving : het ligt in de nabijheid, ze zullen het gebruiken voor recreatie, er doorheen stappen op hun weg naar een andere wijk,... Er moet dus in het ontwerp veel aandacht gaan naar inpassingsfactoren, hoe het park in zijn directe omgeving wordt verankerd. De deelnemers hebben zelf al concreet aangegeven waar doorgangen en er op aansluitende verbindingssassen het best gesitueerd worden. Een belangrijke rol bij de inpassing van het gebied in de omgeving, wordt toebedeeld aan te creëren groen dat vanuit het park doorzet naar het reeds bestaand groen in de wijken.

De rol van het park wordt vooral in relatie gezien met de impact ervan op de omliggende wijken. Zo wordt de verbindingfunctie van het park en de opwaardering van de buurten als zeer belangrijk gezien. De rol van het park wordt als ruimer gezien dan louter lokaal. Bij de keuze van bovenlokale voorzieningen en evenementen, moet de schaal ervan zorgvuldig worden afgewogen. De schaal van het park is groot maar inhoudelijk zou kleinschalig moeten ontworpen worden, dit met uitzondering van enkele op hogere schaal belangrijke elementen die het terrein internationaal op kaart zetten. Om een goede balans te bereiken van lokaal – bovenlokaal zou het bovenlokale moeten gemengd en verbonden worden met het lokale.

Voor wat betreft de identiteit van het park wordt een “rode draad” nog gemist. Er wordt wel aangegeven dat de link met de historie, het collectief geheugen over het spoor, een aanknopingspunt kan vormen voor de identiteit van het park.

Het wordt als belangrijk gevonden dat het park een totale sfeer heeft. Deze wordt gezien als open en transparant. Hierbij spelen veiligheidsoverwegingen een belangrijke rol. Het ganse terrein zou in zijn geheel als eenheid moeten aangevoeld worden van Schijnpoort tot aan het Eilandje. Dit betekent dat de open ruimte voldoende groot moet zijn en niet al te veel wordt versnipperd of verkaveld. Heel wat vragen worden daarom gesteld bij het ontwerpvoorstel om de “kop” in te richten als kantorenzone. Dit idee wordt trouwens als onvoldoende onderbouwd ervaren.

Het park moet vooral een “groen” park zijn. De “buik” moet geaccentueerd worden als centrum van het groene gebied en als groene eenheid ervaren worden. Voorts zou “water” kunnen ingebracht worden als een soort blauwe draad doorheen het park.

Wat de kwaliteiten betreft is de eerste behoefte vanuit de buurten “licht, lucht en ruimte”. De verschillende functies in het park moeten met elkaar verweven worden of in elkaar overvloeien. Het terrein mag dus zeker niet opgedeeld worden in een “lappendeken” van afgebakende functies. In een multifunctionele ruimte kan ook groen worden voorzien met een onbepaalde bestemming, zodat mensen de kansen krijgen om creatief om te gaan met ruimte. Rekening houdende met het beperkte wandelbereik van veel mensen zouden speel- en rustzones best gespreid worden over het terrein. Vermengen van functies biedt ook mogelijkheden om bezoekers met elkaar te vermengen : jong en oud, verschillende culturen,...

Er is nood aan een goede grote bewegingsruimte, niet teveel afgeborsteld, waar je vrij aan sport kan doen, heel spontaan, verschillende generaties door mekaar. Er is vanuit de wijken een grote vraag naar spel- en sportvoorzieningen voor de jeugd. Voor sport en spel moeten er ook linken gelegd worden met de vele scholen in de buurt. De culturele invulling wordt gezien op twee schaalniveaus : enerzijds iets dat beantwoordt aan de behoeften van de buurten en anderzijds iets krachtig, met uitstraling buiten de wijken. Deze idee wordt vertaald naar de mogelijke invulling van de bestaande gebouwen. “Recyclage” van de oude spoorweggebouwen wordt als belangrijk gezien. Nieuwe gebouwen zoals bijvoorbeeld voor indoor sport worden afgewezen in het emplacement zelf, deze moeten in de rand worden voorzien.

Naast bewegingsruimte en het actief mengen van cultuur met het park is er ook grote nood aan “rustgevend groen”. Echt groen waarin je kan zitten, een boekje lezen... met bankjes in een afwisselende omgeving van zon- en schaduwplekken. Rust is volgens recente studies inderdaad één van de belangrijkste elementen in de waardering van groene ruimten. Er zou dus voor een goed evenwicht moeten gezorgd worden van actieve gedeelten, waar aan sport en cultuur kan worden gedaan, waar het wijkleven in het park komt, met delen waar het leven even kan stoppen en mensen kunnen op adem komen van het drukke stadsleven.

Een belangrijk aandachtspunt is de veiligheid op het terrein. Het beste middel hiertoe is sociale controle, de mensen zelf die het park bezoeken. Voldoende dwarsverbindingen en activiteiten op het terrein zullen hiertoe bijdragen. In het park zou een begeleider moeten aangesteld worden, een “buikspreker” die coördineert, informeert en toeziet op de veiligheid. Verder moet veel aandacht gaan naar de properheid.

5 Naar een brede bewonersbetrokkenheid op langere termijn

5.1 *Over het waarom, wie en wanneer ... van bewonersbetrokkenheid*

Om de duurzaamheid, de maatschappelijk betrokkenheid en draagkracht rond het park te verzekeren en te bewaren, is het noodzakelijk om het groen te verankeren binnen het stedelijk leefpatroon. Een algemeen principe van “best practices” is dat buurt- en stadsbewoners het best zo ruim en zo vroeg mogelijk worden betrokken in een proces waar het gaat om een project dat weerslag heeft op hun eigen leefomgeving. Als zij van in een vroeg stadium kunnen meedenken dan zal het plan beter aansluiten bij hun wensen en behoeften en zal het kunnen profiteren van hun kennis en creatieve inbreng. Er zal veel meer draagvlak ontstaan voor het plan want ze hebben er immers mee over nagedacht. Eens het park is verwezenlijkt, zullen zij er zich beter bij betrokken voelen, wat meteen ook een groter verantwoordelijkheidsgevoel meebrengt. Bewonersbetrokkenheid is één van de belangrijkste sleutels voor een “veilig” park.

Een aantal bewonersbevragingen zijn gebeurd gedurende de vorige jaren (vb. door Tempera, door Opbouwwerk Dam en Schijnpoot). Hier is vooral uitgekomen dat de mensen bovenal een “groene” invulling willen. De Stad heeft in haar bestuursakkoord geopteerd voor een groene en op recreatie gerichte invulling. Er is dus al een initiële stap gezet in een proces van betrokkenheid. In een volgende stap zouden bewoners moeten betrokken worden in het beantwoorden van de vraag hoe die groene invulling er concreet zou moeten uitzien. Dit is een kwestie van visievorming, planning en inrichting.

Momenteel is de Stad druk bezig met een fase van visievorming, het trekken van de grote krijtlijnen, met de bedoeling eensgezind de onderhandelingen met de verschillende partners aan te vatten. Anderzijds zijn ook sommige groepen in de wijken reeds geruime tijd bezig met visievorming rond de invulling van het emplacement. We zouden dus kunnen stellen dat er naast het formeel proces, ook een informeel en spontaan proces aan de gang is. Het is dus cruciaal dat deze twee mekaar niet tegenwerken, maar wel versterken.

Een eerste link tussen beide processen werd gelegd in de twee workshops “Groen op het Spoor” georganiseerd op 13 en 22 juni. Hierin werd een groep van “sleutelfiguren” uitgenodigd, samengesteld uit een “mix” van actoren : bovenlokaal/ lokaal, openbaar/ privé vanuit de verschillende maatschappelijke betekenissen die een groene invulling heeft : zachte wegverbindingen, speelgelegenheid voor kinderen, sport in open lucht, senioren, migranten, toerisme, gezondheid,...De bedoeling hiervan was tweevoudig :

1. Aanleveren van de ideeën die er nu leven en samen ontwikkelen van nieuwe ideeën (in wisselwerking met de werkgroep creatieve analyse) rond hoe het emplacement er bekeken vanuit “groen” zou moeten uitzien ten behoeve van de fase van visievorming, dus naar de consensusnota toe .
2. Aanleveren van aandachtspunten, geschikt voor een verdere discussie met en het genereren van ideeën uit het brede publiek, zodat op basis daarvan een proces van bredere bewonersbetrokkenheid kan worden georganiseerd dat qua aanpak en methode is aangepast aan de te bereiken doelgroepen.

Specifiek voor de communicatie “aan de basis” werd voor Spoor Noord een Lokale Begeleidingsgroep opgericht. Deze groep is samengesteld uit de lokale “communicatie-intermediaren”, de projectleiders van enkele projecten op en rond het spoorwegemplacement en enkele stedelijke ambtenaren. De bedoeling van deze groep van 10 à 15 mensen is tot een krachtige en goed gestructureerde communicatie-aanpak te komen. In deze begeleidingsgroep zetelen o.a. de wijkkantoren Dam en Noord, de dienst voor samenlevingsopbouw (wijkontwikkeling), het stedelijk wijkoverleg, buurtopbouwwerk, SOMA (programmacoördinator GSB, communicatie), de planningscel, de bedrijfseenheid informatie en districtswerking (communicatie) en het stedelijk ontwikkelingsbedrijf (openbaar domein, economie, communicatie).

Uit de sessies die werden gehouden op 28 mei en 5 juli, kwam een voorstel naar voor rond de organisatie van een tentoonstelling. Deze zou worden opgevat als een “interactieve presentatie” waarin de stads- en buurtbewoners worden geïnformeerd over de visie over het Spoorwegemplacement zoals deze naar voor is gekomen in de “denkdagen” en “creatieve workshops”. De bezoekers van de tentoonstelling zullen de gelegenheid krijgen hun voorkeuren aan te geven voor de verschillende ideeën alsook nog aanvullende ideeën en opmerkingen te formuleren. Om de ideeën vanuit een wijde doorsnede van de bevolking te betrekken, zullen bijzondere inspanningen gedaan worden om ook moeilijk te bereiken groepen hierin te betrekken.

Specifiek voor wat het “groen” betreft zullen een aantal sleutelzinnen uit de creatieve workshops worden geformuleerd, omkaderd met sfeerbeelden. Thema's kunnen zijn : het park gezien in zijn ruimere omgeving, het karakter van het park, de beleving en het gebruik van het park. De resultaten zullen in detail worden verkend (eventueel in een derde workshop), gerapporteerd worden aan het College van Burgemeester en Schepenen. Het is de bedoeling dat de resultaten hiervan ook zouden gebruikt worden in de latere ontwerpfasen en als basis dienen voor de organisatie van verdere bewonersbetrokkenheid rond bepaalde aandachtspunten, deelsites, doelgroepen,...

5.2 Praktische aanbevelingen voor zinvolle bewonersbetrokkenheid

Tot slot worden hieronder vanuit praktische ervaring en onderzoek een aantal aanbevelingen gedaan voor een zinvolle bewonersbetrokkenheid op langere termijn :

- Een zo breed mogelijke doorsnede van bewoners betrekken : mensen van verschillende leeftijd, geslacht, achtergrond en cultuur kijken op een andere manier naar het gebied en leggen andere associaties met het groen. Dit is zelfs belangrijker dan te trachten grote aantallen mensen te betrekken.
- Daarom aanpassen van de interactieve benadering aan wie men wil bereiken : vb sleutelfiguren via brainstorms, het brede publiek via plezierige, creatieve activiteiten, happenings, aangepaste methoden voor het bereiken van kinderen, migranten... Sommigen mensen schrijven graag brieven, andere gaan liever in discussie. Een mix van methoden werkt het best om verschillende soorten mensen te bereiken en om deze te stimuleren om hun ideeën tot uiting te brengen.

- Voor een dergelijk park met aantrekkingskracht verder dan het buurt- en wijkniveau, is het wenselijk dat participatie niet slechts alleen op de direct omwonenden betrekking heeft.
- De participatie niet beperken tot de traditionele gebruikersgroepen. Het maatschappelijk belang van groen raakt vele domeinen in de samenleving : gezondheid, veiligheid, cultuur, onderwijs, natuurontwikkeling, opbouwwerk, wijkontwikkeling, jeugdwerking, migrantenwerking, toerisme, horeca, ... Vanuit al deze invalshoeken zouden mensen moeten betrokken worden. Het is hierbij de kunst om in samenwerking mekaars belangen te versterken.
- Bij elk interactief initiatief moet duidelijk zijn wat de doelstellingen zijn, wat de rol is van de mensen en wat met de resultaten zal worden gedaan.
- Gebruik alle mogelijke media (vb. nieuwsbrieven, persberichten...) om de bewoners duidelijk te maken wat er gaande is en hoe ze kunnen betrokken worden.
- Respecteren van lokale kennis : bewoners hebben een opmerkelijk begrip van hun leefomgeving en zijn in staat om de situatie te analyseren, vaak beter dan professionelen.
- Plannen van het verder proces in wisselwerking met openbare en privé actoren (buurtwerking, scholen, migrantenwerking...). Bvb. in de buurten heeft men heel wat ervaring opgebouwd hoe te communiceren met de bewoners, waaronder moeilijk te bereiken groepen. Waar mogelijk zouden partnerships kunnen ontwikkeld worden tussen verschillende belangengroepen en mogelijke financierders. In deze optiek kan de Lokale Begeleidingsgroep fungeren als soort van stuurgroep in het verder proces.
- Bewonersbetrokkenheid als een continu proces, in alle fasen van planvorming, inrichting tot beheer, zodanig dat door de betrokkenen een soort "sense of ownership" wordt ontwikkeld over het proces.
- Om het proces levendig te houden gedurende de zeer lange tijdshorizon : goede dosering over de tijd van het proces (vb aandachtspunten/ deelsites aan bod laten komen verspreid over de tijd).
- Plan zo veel als mogelijk de interactieve activiteiten in het spoorwegemplacement zelf, om de kloof tussen concept en realiteit te overbruggen.
- Relatie leggen en afstemmen met andere ontwikkelingen en processen (vb het WOP, Grootstedenprogramma, "groenassen", fietsroutes...)
- Effectieve participatie vraagt tijd en energie, maar kan op langere termijn kostenbesparend werken doordat de juiste keuzes worden gemaakt. Voorzie daarom ruime budgetten.
- Gebruik zoveel als mogelijk lokale talenten en vaardigheden.
- Externe deskundigen kunnen met hun frisse kijk en creatieve inbreng het proces versterken. Er moet echter gelet worden op de juiste balans tussen lokale actoren en buitenstaanders, opdat de lokale mensen zich niet geïntimideerd zouden voelen.
- Inbouwen van een evaluatie in het hele proces. Follow-up is zeer belangrijk.

Een zeer belangrijk aandachtspunt in de procesplanning is de wisselwerking met de formele planning : de strategische beslissingsmomenten, wanneer en wat wordt er dan beslist, hoe wordt de input vanuit de bewoners er vooraf in rekening mee gebracht,.... Participatie is geen doel op zich, de uiteindelijke bedoeling is dat de resultaten geïmplementeerd worden. Informele en formele processen moeten voldoende aan elkaar worden gelinkt.

En tenslotte, gebruik humor : "The most interesting and sustainable environments have been produced where people have enjoyed creating them. Use cartoons, jokes and games whenever possible." (Wates 2000)

6 Deelnemerslijst creatieve workshops

Genodigden :	13/06	22/06
Adriaensen Paul (Dienstencentrum De Meermin)	X	
Akajou Nasser (Opbouwwerk Dam-Schijnpoort)		X
Allaert Geert (Individuele dienstverlening)		
Bangels Guy (Seefhoek)		
Barzin Jef (Parochie/Seefhoek/Dam 2008))		X
Bel Jan (Ontwikkelingsbedrijf/milieu/duurzame ontwikkeling)	X	X
Bogonam Rachid (Marokkaans Platform)	X	
Bontinck Dirk (OCMW AZS)	X	
Boonen Anja (Dam 2008)		
Busschots Walter (Centrum De Wijk vzw)		
Claeys Erik (Buurttoezicht)		
Claeys Herald (Wijkkantoor Antwerpen-Noord)	X	X
Cortvriendt Mieke (Antwerpen Averechts)	X	X
De Beuckelaer Liliane (WEJA)	X	X
De Bruyne Inne (Buurtsportmanagement)		X
De Clercq Ria (Sociaal Steunpunt Gezondheid)	X	
De Mey Gina (Turks Platform/Opbouwwerk Noord)	X	X
De Somer Laetitia		X
De Vil Tom (Mobiliteit)	X	X
Desplenter Lieve (Karel De Grote-Hogeschool)		X
Dictus Patrick (Onderzoek en ontwikkeling)	X	X
Dumez Tom (SOMA vzw)		X
Elseviers Judith	X	X
Gezels Katleen (Wijkkantoor Dam)	X	X
Heirstraeten Nico (Buurttoezicht)	X	
Herman Frank (Erfgoedcel)		
Kalonji Billy (Afrikaans Platform)		
Kerremans Brigitte (SPRA)		X
Konings Jan Karel (NOA)		
Laermans Anita (BZ/Sinjorenzorg)		
Leyssen (OCMW/CD De Olijftak)		
Mendonck Tine (Jeugdcentrum ter Lo)		
Minsaer Karen (SOMA)	X	X
Molenberg Erik		
Nicolas Wouter (Sportpaleis)	X	X
Nieuwinckel Stefan (Ciso vzw - Wijkontwikkeling)	X	X
OCMW/DC De Bilzen		
Pelemans Elke (het Oude Badhuis)		
Philips Roger (vzw Grote Routepaden)	X	
Pycke Ineke		
Raes Geert		X
Renders Rina (Lagere School Lange Beeldekenstr)	X	
Rombouts Jan (Welstands- en Monumentenzorg)		
Rottiers Freddy (Veiligheid-Politie)		
Steyvers Matt		

Groen op het Spoor - augustus 2001

Syvertsen Roland (Huisvesting)	X	X
Theus Carlos (Cultuurcel)	X	
Van Boxel Jan (Slachthuis)		
Vachier Nathalie (Vives)	X	X
Van de Poel/Vandenbussche (Vives)		X
Van den Bergh Heleen (Wijkkantoor Dam)		
Van den Broeck Son (Wijkkantoor Antw-Noord)	X	X
Van den Bulck Leen (Buurtcentrum Dam-Schijnpoort)		
Verbist Daniël (Sint-Lambertusschool)	X	
Vergauwen Marinus (De Pret)		X
Verheistraeten Gilbert (Stedel. Middenschool, L.Beeldekensstraat)		
Verwerft Luc (Toerisme Provincie Antwerpen)		
Vinck Patrick (Opbouwwerk Dam/Schijnpoort)	X	X
Waeyaerd Tom (Stadstoerisme)		

Moderator : Luc Janssen

Planningscel : Koen Heyvaert, Filip Pittillion, Heidi Vandenbroecke

VUB, Menselijke Ecologie : Ann van Herzele

7 Literatuurlijst

- Adriaenssens I., Stuyven K., Vanreusel J. (1988) – Zeg nooit zomaar weg tegen een straat, ideeën voor leefbare hoofdstraten en pleinen, publicatie onder de auspiciën van de Vlaamse Stichting voor Verkeerskundigen, Koning Boudewijnstichting, Brussel
- Albertijn M. & De Vroey L. (2000) - Het spoorwegemplacement Stuivenberg. De omwonenden en de nieuwe bestemming, studie in opdracht van vzw CISO door Tempera.
- Bervaes J.C.A.M. & Pronk D.M. (1998) – Naar een groenstructuur in Almere Poort en Almere Hout, Instituut voor Bos- en Natuuronderzoek, Wageningen.
- Buurtcentrum Dam-Schijnpoort (1999) – Bewoners van den Dam en Schijnpoort aan het woord. Eerste krant met de resultaten van de bevraging in de wijk Dam-Schijnpoort ‘Dam-Schijnpoort op volle toeren’, februari 1999.
- Coeterier J.F. (1997) – Belevingsonderzoek in Nederland, een overzicht van de grijze literatuur tot 1995, Staring Centrum, Interne Mededeling 446, Wageningen.
- Coeterier J.F. (2000) – Hoe beleven wij onze omgeving ? Resultaten van 25 jaar omgevingspsychologisch onderzoek in stad en landschap.
- De Coninck M. (1991) – Openbare groene ruimten met sociale bestemming in de Brusselse agglomeratie, in : De gebruiks- en belevingswaarde van openbaar groen, internationaal symposium georganiseerd door de Vrije Universiteit Brussel, Menselijke Ecologie en de Vereniging voor Openbaar Groen, 18 oktober 1991, Brussel.
- De Vries S., Verheij R., Groenewegen (2000). Natuur en gezondheid; een verkennend onderzoek naar de relatie tussen volksgezondheid en groen in de leefomgeving. Mens en Maatschappij, 75 (4) : 320-339
- Elzinga G. (1996) – Recreatie dicht bij huis, Economie en wonen. Stichting Recreatie, Kennis- en Innovatiecentrum
- Fennema (1995) – Wonen in het groen; de invloed van “groen” op de prijs van een woning; Wageningen
- Gijsbertse H. (1999) – Recreatie = gezond, Beweging en ontspanning, Stichting Recreatie, Kennis- en Innovatiecentrum, Den Haag.
- Grahn P. (1996) – Wild nature makes children healthy. Swedish Building Research 4/96
- Green Flag Park (1999) – Raising the Standard, the Green Flag Parks Award Guidance Manual, A project of The Green Flag Parks Steering Group, London.
- Harrison C., Burgess J., Millward A., Dawe G. (1995) – Accessible natural greenspace in towns and cities, A review of appropriate size and distance criteria, N°153 English Nature Research Reports.
- Hinssen P.J.W. (red.) (1993) – Planning, gebruik en beheer van de stedelijke groene ruimte, IBN-rapport 009, Instituut voor Bos- en Natuuronderzoek, Wageningen
- Internationale Unie van Gezinsorganisaties (1997) – Gezinsvriendelijke Woonomgeving – De Aanbevelingen van Rijsel, Cahiers familles dans le monde, Commissie voor de Gezinshuisvesting.
- Jokövi E.M. (2001) – Vrijtijdsbesteding van allochtonen en autochtonen in de openbare ruimte. Een onderzoek naar de relatie met sociaal-economische en etnisch-culturele kenmerken, Alterra-rapport 295, Wageningen.
- Langzaam Verkeer vzw (1998) – Objectieve Verkeersleefbaarheid
- Nieuwinckel S. (1996) – De Wonderjaren Voorbij ? Wijkontwikkeling in Antwerpen. In : De Decker P., Hubeau B., Nieuwinckel S. (red.), In de ban van stad en wijk. EPO Berchem
- OB/planningscel (2001). Het grootstedenbeleid van de federale regering. Spoorwegemplacement en Omgeving. Synthese- & Discussienota.
- Pronk D.M., de Boer T.A. & Boerwinkel H.W.J. (1997) – Aantrekkingskracht van parken op stadsniveau, IBN-rapport 274, Instituut voor Bos- en Natuuronderzoek, Wageningen.
- Sorte G. (1992) – Perceptie van openbare groene ruimten, in : Groencontact 18 (2).

- Tyrväinen L. en Miettinen A. (2000) – Property prices and urban forest amenities. *Journal of Environmental Economics and Management* 39; 205-223.
- Van Herzele A., Verriest I., Baes S. (1998) – Indicatoren Stedelijk Milieu, voorstudie in het raam van het Milieu- en Natuurrapport Vlaanderen, uitgevoerd door Mens en Ruimte, in opdracht van de Vlaamse Milieumaatschappij, Mechelen.
- Van Herzele A., Wiedemann T., Van Overmeire M. (2000) – Stedelijk Milieu. Hoofdstuk in Milieu- en Natuurrapport Vlaanderen MIRA-S 2000.
- Van Herzele A. (2001) – Groene Ruimten voor de Stadsmens, Een vergelijkende studie in vier Vlaamse steden. *Groencontact*, 2001/1 : 10-15.
- Vermeire P. (1998) – Luchtvervuiling en respiratoire aandoeningen, voordracht op studiedag “Milieu en Gezondheid”, Antwerpen 16 mei 1998.
- Wates N. (2000) – *The Community Planning Handbook. How people can shape their cities, towns and villages in any part of the world.* Earthscan Publications Ltd, London.

8 Wetenschappelijke bijlage : Maatschappelijk belang van groen in de woonomgeving

8.1 1. Gezondheid en beweging

In de afgelopen jaren is er aanzienlijk wetenschappelijk inzicht verkregen in het belang van groen voor lichamelijke en geestelijke gezondheid. Algemeen bekend is dat regelmatig bewegen en ontspannen gezond is en een groene omgeving is daarvoor een extra stimulans. Lichaamsbeweging vermindert de kans op hart- en vaatziekten en heeft positieve effecten op de conditie, het ontwikkelen van lichamelijke vaardigheden, het opbouwen van reserves, weerstand, slaap en eetlust en het verbetert cognitieve functies zoals het geheugen en reactievermogen. Ouderdomsprocessen worden vertraagd door regelmatige beweging. De winst aan conditie schat men zelfs tussen de 20 en 30 %. Hierdoor zou de ouderdomsvertraging 3 à 5 jaar bedragen (Jitta-Geertsma 1986). Medisch deskundigen menen dat 2 tot 3 keer per week gedurende 30 tot 40 minuten bewegen een minimum is. Het gaat om activiteiten zoals wandelen, joggen, fietsen, zwemmen en balsporten.

8.2 2. Groen en concentratievermogen

Veel minder algemeen bekend maar daarom niet minder belangrijk is het direct effect van het groen zelf op de gezondheid. Een groeiend aantal studies in het domein van de omgevingspsychologie en de geneeskunde brengen resultaten naar voor die wijzen op het weldoende effect van natuurlijke en parkomgevingen op mensen. Kaplan & Kaplan (1989) toonden aan dat geestelijk vermoeide mensen herstellen in bossen en parken. In de stad eisen verkeerslawaaï, reclamepanelen, de mensenmassa... voortdurend de aandacht op en dragen ertoe bij dat ons vermogen van concentratie uitgeput wordt, wat erop zijn beurt toe leidt dat we oververmoeid geraken, irriteerbaar, onnodige risico's nemen, minder behulpzaam zijn, vergeetachtiger, meer fouten maken, gedeprimeerd raken en gemakkelijker anderen bekritisieren. De Kaplans hebben ontdekt dat natuurlijke omgevingen een rijkdom aan fascinerende objecten bevatten die ongewild aandacht oproepen, wat betekent dat de gerichte aandacht niet moet toegepast worden. Natuur en verschillende types van parken en kunstwerken doen het vermogen van concentratie weer opladen en geven aldus extra kracht. Hun theorieën zijn later getest in verschillende medische studies met mensen getroffen door kanker, AIDS, burnout en gebrek aan concentratievermogen. Telkens werd het weldoende effect van natuurlijke omgevingen aangetoond. Uit een Duits onderzoek bleek dat managers hun ideeën slechts voor 24 % op hun werk (tijdens vergaderingen of achter het bureau) krijgen. De rest krijgen ze daarbuiten, vooral tijdens de ontspanning. De natuur is de beste inspiratiebron, daar worden 28 % van de creatieve ideeën geboren (Van Bergen 1995).

8.3 3. Direct effect op gezondheid en genezing

Ulrich (1985) gelooft dat natuur elementen bevat, zowel in aangename als in onaangename zin, waaraan mensen via hun "overgeërfd geheugen" zijn aangepast en waarop ze zeer direct en emotioneel kunnen reageren. Dit zou bijvoorbeeld verklaren dat reacties op natuurlijke situaties (vb slangen, spinnen, open wonden...) zelfs als men er geen ervaring mee heeft veel sterker zijn dan op "moderne" situaties waarvan men geleerd heeft dat ze gevaarlijk zijn. Aangezien onze emoties direct zijn verbonden met een aantal verdedigingsorganen zoals de hormonale klieren en zenuwcentra, welke het ritme van de interne organen controleren, zouden parken waarschijnlijk op veel verschillende manieren van betekenis kunnen zijn voor de menselijke gezondheid, zoals vermindering van stress, invloed op hormonen en afweersysteem, genezingsprocessen. Eén van zijn medische onderzoeken concludeert dat een korte wandeling door een park, zelf voor tien minuten, van grote waarde is waar het gaat om het verminderen van stress. Hij heeft door onderzoek vastgesteld dat herstel na operaties in een ziekenhuis veel sneller verloopt indien er visueel contact is met bossen en parken. Patiënten met uitzicht op groen bleken aanmerkelijk sneller te herstellen. Bovendien herstelden zij fysiek en mentaal beter.

8.4 4. Ontwikkeling van kinderen

Voor kinderen is de omgang met natuur essentieel voor hun emotionele ontwikkeling en geestelijke ontplooiing. Grahn (1996) bestudeerde de relatie tussen de buitenomgeving en de gezondheid en het gedrag van kinderen in kinderdagverblijven in Zweden. Hij vond dat kinderen die over een gevarieerde natuurlijke buitenomgeving beschikken, gezonder zijn, zich beter kunnen concentreren en motorisch beter functioneren. Ook kinderen zelf hebben een duidelijke voorkeur voor een natuurlijke omgeving, indien ze daar de gelegenheid toe hebben. Diverse studies over gedrag en spel van kinderen (Clay 1971, 1972) hebben aangetoond dat de speelplaatsen die door architecten werden ontworpen constant werden terzijde gelaten in het voordeel van ongeplande omgevingen met natuurlijke elementen (braakterreintjes, stukjes 'wild'), plaatsen waar kinderen hun eigen spelomgeving kunnen creëren. Hart (1973,1979) concludeerde na een twee jaar durend onderzoek van het spel van kinderen dat de "natuurlijke" omgeving belangrijk is in deze context omdat hierin een kind onmiddellijk de veranderingen kan zien die het heeft teweeggebracht. Volgens Olwig (1989) speelt hierin mee dat het concept dat volwassenen hebben van natuur verschilt van dat van kinderen. Uit zijn onderzoek blijkt immers dat kinderen natuur niet zozeer aanzien als iets dat fysiek aanwezig is maar wel als een 'potentialiteit' voor exploratie, onafhankelijkheid, spel en sociale omgang.

8.5 5. Integratie van allochtonen

Volgens Jokövi is het duidelijk dat vrijetijdsbesteding in de openbare ruimte van belang is voor integratie. Integratie vereist namelijk een zekere mate van respect voor het gedrag van anderen en dat respect kan pas ontstaan als men op zijn minst enige kennis heeft van het

gedrag van anderen. Zonder deze kennis kan er hooguit sprake zijn van oppervlakkige tolerantie, maar dat is iets anders dan respect. Vrijtijdsbesteding in de openbare ruimte biedt daarbij een unieke gelegenheid tot het leren kennen en tot op zekere hoogte ook respecteren van het gedrag van anderen (vgl. Hajer & Halsema 1997, Gadet 1999 : in Jokövi 2001). Door de ontspanning in de vrije tijd staan mensen meer open voor indrukken van buiten. Omdat de openbare ruimte voor iedereen toegankelijk is, kan men er bovendien veel verschillende anderen zien. Het meest gunstige zijn daarbij die vormen van vrijetijdsbesteding waarbij mensen enige tijd op dezelfde plek verblijven zoals bvb. Luieren, balsport, picknicken. (Jokövi 2001)

Volgens Jokövi (2001) gelden voor allochtonen de volgende top vijf van maatregelen ter verbetering van stadsparken :

- minder honden
- meer toiletten/ waterkranen
- meer of betere voorzieningen voor sport en spel
- meer planten en bomen
- meer barbecue- en picknickvoorzieningen

Een ander belangrijk punt volgens Jokövi is dat allochtonen gemiddeld genomen met meer mensen samen zijn tijdens het bezoek aan stadsparken dan autochtonen. Voor Marokkaanse en Turkse mensen is de gemiddelde groeps grootte 5 tot 7 mensen, maar ook groepen van 10 en meer mensen komen voor. Deze groeps grootte bepaalt de ruimte die men nodig heeft om bijvoorbeeld bij elkaar ter zitten.

8.6 6. Groen als vestigingsfactor

Naar de mening van de marktpartijen heeft de directe woonomgeving aan belang gewonnen ten opzichte van de woning zelf (Elzinga 1996). Deze trend zou kunnen worden verklaard door de stijgende welvaart. Sinds de zestiger en zeventiger jaren is de kwaliteit van de woningen zelf steeds belangrijker geworden. Aanvankelijk ging dat vooral om de inwendige kwaliteit zoals aantal kamers, vierkante meters, sanitaire voorzieningen. Na de energiecrisis kwam de aandacht voor geluidsisolatie, energieverbruik erbij. Thans lijkt het erop dat mensen op zoek zijn naar een aantrekkelijke woonomgeving nu aan alle interne kwaliteitseisen is voldaan (De Vries 2000).

8.7 7. Berekening effect nabijheid van groen op woningprijs

In een onderzoek naar de invloed van een stadspark op de waarde van woningen (inclusief grond) in Apeldoorn, Nederland, komt Fennema (1995) tot de volgende conclusie : wanneer andere factoren gelijk blijven, brengt een woning met uitzicht op hoogbouw 7 % minder en een woning met uitzicht op een park 8 % meer op. Ook de loopafstand blijkt van invloed. Woningen binnen een straal van 400 meter van een park brengen zo'n 6 % meer op dan vergelijkbare woningen op meer dan 400 meter. Indien de woningen aangrenzen aan groen, brengen ze 15 % meer op (Fennema 1995). In een onderzoek in Finland (Tyrväinen et al. 2000) had de aanwezigheid van een park een vergelijkbaar prijseffect tot 600 meter, na 300 meter was er wel een sterke daling van het effect. Uitgedrukt in percentages van de

grondprijzen leveren de factoren een grondprijzeverhoging op van 30 tot 75 %. De grondprijs is namelijk maar een deel van de totale prijs van het onroerend goed, het huis zelf is meestal duurder dan de bijbehorende grond. Uit een regionale analyse door het Landbouw-Economisch Instituut (1997) voor allerlei Nederlandse regio's, blijkt dat voor een gemiddelde 2- onder-1- kapwoning met garage, de aanwezigheid van lokaal groen een meerwaarde oplevert van meer dan 7 %. In een woonomgeving met zowel lokaal als regionaal groen in de buurt, brengt een gemiddelde woning circa 14 % meer op dan een woning zonder de nabijheid van groen. In een stedelijke omgeving, waar de prijzen duurder zijn, brengt dit bovendien een hogere toegevoegde waarde mee. Ook in vergelijkbare onderzoeken in andere landen wordt een statistisch aantoonbare relatie gevonden tussen de prijs van woningen en de nabijheid van groene recreatieruimten zoals parken en bossen.

Naast meetbare indicaties voor de economische betekenis van groen en recreatiemogelijkheden dicht bij huis uit het onderzoek, zijn ook de argumenten die marktpartijen (makelaars, zoekers naar koopwoningen...) van belang. Uit een onderzoek naar potentiële kopers van woningen in Nederland blijkt dat 85 % van de respondenten groen in de directe woonomgeving zeer belangrijk vindt (Wassenberg 1994). Overigens blijkt uit hetzelfde onderzoek dat de marktpartijen (zoals projectontwikkelaars) zich niet realiseren dat groen voor bewoners zo hoog scoort.

8.8 8. *Berekening inkomsten voor lokale overheden*

Elzinga (1996) wijst er op dat openbare groene ruimten via gronduitgifte en onroerend goedbelasting een directe economische betekenis hebben voor lokale overheden. Uit het onderzoek van Fennema in Apeldoorn valt door middel van een vereveningsberekening af te leiden dat de aankoop van grond voor een park kan worden gefinancierd uit extra inkomsten door grondprijzestijging van omliggende percelen voor woningbouw (Elzinga 1996).

8.9 9. *Berekening gebruiksvoordeel van groen*

Vrij veel onderzoek is ook gedaan met de "Contingent Valuation Methode", waarbij aan respondenten wordt gevraagd hoeveel ze in principe zouden willen betalen voor de instandhouding of de aanleg van een niet marktbaar goed zoals een park of een bos. Het verschil tussen dit bedrag en de werkelijke betalingen (vb via een toegangsbewijs) geeft inzicht in het consumentensurplus. Een conclusie uit talrijk onderzoek is dat mensen in het algemeen bereid zijn voor groen te betalen. In Nederland heeft Verkoyen (1995) berekend dat mensen die in de buurt wonen van het Bentwoud, bereid zijn een eenmalig bedrag van 58 gulden te betalen voor de aanleg van dat bos. Volgens Bishop (1992, in Elzinga 1996) zijn de gebruiksvoordelen van twee door hem onderzochte stadsbossen, in termen van recreatieve waarde, drie maal zo hoog als de totale kosten van het bos

8.10 10. *Berekening indirect economisch belang*

De aanwezigheid van groen heeft uitstralingseffecten op andere sectoren zodat daar extra inkomen en werkgelegenheid wordt gegenereerd. Zo is bijvoorbeeld de aanwezigheid van horeca gerelateerd aan een aantrekkelijke oude binnenstad of aan een park. Mensen zitten liever op een terrasje waar ze uitzicht hebben op een aantrekkelijke omgeving en vooral op andere mensen die aangetrokken worden door die omgeving. In de praktijk is het indirecte economisch belang van groen nog veel groter dan het directe belang (van Leeuwen 1997). Dit is gebleken uit schattingen van de indirecte waarde van nog aan te leggen bos in termen van te genereren werkgelegenheid in de recreatieve sector (Nota Bosplan Bentwoud 1994).

In deze context is het ook van belang om te bedenken dat investeringen in recreatie dicht bij huis niet alleen leiden tot hogere bestedingen door de plaatselijke bevolking maar ook door toeristen. Specifiek voor steden blijkt uit onderzoek in Nederland dat het aandeel van de toeristisch recreatieve sector in de bruto productie opmerkelijk is. Zelfs in een industrieel gewest als Rijnmond is het aandeel van de toeristisch recreatieve sector groter dan bijvoorbeeld het aandeel van de metaalindustrie (Elzinga 1996).

Elzinga (1996) wijst er ook op dat er behalve voor de additionele “parasitaire producten” die direct geld opleveren voor ondernemers er ook voor lokale overheden een direct economisch belang is. Te denken valt aan de inkomsten uit het verhuren of verpachten van openbare recreatieve ruimten zoals bijvoorbeeld inkomsten uit terrasvergunningen en uit grote evenementen in openlucht.

8.11 11. Effect van groen op stadsklimaat en stadslucht

Het is welbekend dat de lucht in onze steden tal van vervuilende stoffen bevat die afkomstig zijn van verkeer, industrie en huizenverwarming. Zo werd berekend dat het gehalte van de lucht aan stof en deeltjes 200 – 1000 keer hoger is in een stad dan in een nabijgelegen bos. De lucht in een stad is ongeveer 5 % droger dan in het platteland. Tegelijk is de temperatuur ongeveer 0,5 – 1,5 graden hoger in grotere stedelijke gebieden (Beiträge zur Stadtentwicklung 1978 gecit. In Grahn 1994). De wolkenfrequentie is ook hoger boven stedelijke gebieden. Stabiele thermale omstandigheden kunnen gemakkelijk voorkomen waardoor vervuilde lucht wordt vastgehouden (Gälzer 1980, Richter 1981, Grahn 1985)

Parken en andere groene ruimten houden stof en deeltjes vast en absorberen ook sommige van de gassen. Een beukenboom van 25 hoog en met een 15 m brede kroon absorbeert een hoeveelheid CO₂ die equivalent is met de hoeveelheid die wordt uitgestoten door 800 met stookolie verwarmde huizen (Gälzer 1980, Richter 1981, Grahn 1985). Bomen in parken, wanneer ze in blad zijn, absorberen ongeveer 70-85 % van de deeltjes I van de lucht rondom hun kronen. Zelfs gedurende de winter, houden de takken significante hoeveelheden van deeltjes en gassen vast (Löfvenhaft 1993). Deze enorme capaciteit van bomen wordt verklaard door het feit dat een honderdjarige boom een bladoppervlakte heeft van ongeveer 1600 m² en een binnenbladoppervlakte (de oppervlakte waardoor de lucht passeert wanneer de boom ademt) van wel 160.000 m² (idem).

Bomen verdampen per jaar honderden liters water die de warmte van de omringende lucht opnemen. Er treedt aldus een verschil op tussen de temperatuur tussen de lucht in de groene

ruimte en de lucht in de bebouwde ruimte. Dit doet de lucht circuleren. Propere, koelere en vochtiger stofvrije lucht vloeit uit de groene ruimte terwijl de droge, warmere, stoffiger lucht in het park vloeit. Deze mechanismen werken gedurende de vegetatieperiode en versterken een meer passief systeem dat het jaar rond in werking is (Grahm 1986b, Richter 1981)

Het passief systeem werkt volgens dezelfde principes als een plantenserre. De kronen van de bomen bedekken de grondoppervlakte, en beperken aldus de zonnestralen de grond op te warmen gedurende de dag. s' Nachts verhindert het bladerdek de warmte te ontsnappen. Dit resulteert in een beweging van warme lucht afkomstig van het park naar de koelere bebouwde gedeelten van de stad gedurende de nacht, en het omgekeerde overdag. Bij een windsterkte van 2 op de Beaufort schaal en lager, zijn deze lokaal gevormde luchtcirculatiesystemen de enigen die in staat zijn om de stadslucht te zuiveren (Beitrage 1987, Richter 1981, Grahm 1985, Löffvezhaf 1993a). Dit effect is vast te stellen zelfs in ruimten van slechts 50 meter diameter. Alhoewel, om een beter zuiveringsresultaat te bereiken met een grotere luchtuitwisseling, zijn parken met een diameter van minstens 300 meter vereist. Deze laten een circulatiesysteem ontstaan dat de lucht redelijk effectief zuivert tot op 150 meter afstand van de grens van het park (Beitrage 1978, Gälzer 1980, Richter 1981, Grahm 1985).