

MSc. Thesis

DE TRANSFORMATIE VAN AMSTEL III

Reena Koenjbiharie
November 2018

Supervisor dr. Ilse van Liempt

Universiteit Utrecht
Master 'Human Geography'

 **Gemeente
Amsterdam
Zuidoost**



De transformatie van Amstel III

Van monofunctioneel werkgebied naar leefbare
stadswijk

Een kwalitatief onderzoek naar het gebruik en de waardering
van de openbare ruimte in Amstel III.

Auteur: R.S.J. (Reena) Koenjibharie
Studentnummer: 4071158

Begeleiders:
Dr. I.C. van Liempt, Universiteit Utrecht
M. Karasu, Gemeente Amsterdam

Master Thesis
Human Geography
Faculteit Geowetenschappen
Universiteit Utrecht

Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Zuidoost

November 2018

Afbeelding voorblad: Gemeente Amsterdam

Voorwoord

Voor u ligt het resultaat van mijn onderzoek naar de perceptie over de transformatie van Amstel III: van monofunctioneel kantorengedebied naar leefbare stadswijk. De thesis is geschreven ter afsluiting van de master 'Human Geography' aan de Universiteit Utrecht en in opdracht van de Gemeente Amsterdam.

De gemeente Amsterdam beoogt door de transformatie van Amstel III, het ontwikkelen van een compacte en gemengde wijk, waar wonen, werken en recreëren samengaan. De gemeente ambiert dat de ontwikkeling van Amstel III aansluit op het gebruik van de ruimte door bewoners, werkers en bezoekers. Dat is van belang, omdat de ruimte wordt geproduceerd, door de interactie tussen de beoogde, beleefde en gebruikte ruimte. In dit onderzoek staat het achterhalen van de beleefde en gebruikte ruimte door bewoners, bezoekers en werkers in Amstel III centraal. Behalve over het heden, hebben gebruikers ook ideeën over de toekomst van Amstel III. De perceptie over de toekomst levert resultaten op die ons meer vertellen over de 'ideale' ruimte, zoals gebruikers die voorogen hebben.

Tijdens het schrijven van dit onderzoek ben ik erachter gekomen dat de transformatie van Amstel III ontzettend veel ontwikkelingen met zich meebrengt. Verschillende partijen denken hard na over de 'placemaking' van Amstel III. Ook ontwikkelaars en ondernemers worden aangetrokken door de ontwikkelingen die het gebied doormaakt. Amstel III is daarnaast een 'hot-item' in gebiedsontwikkeling. De afgelopen maanden verschenen meerdere artikelen, die lovend spreken over de transformatie van Amstel III. Al die enthousiasme over de transformatie, heeft ook mij geënthousiasmeerd om onderzoek te doen naar de 'productie van de ruimte' in Amstel III, zoals de Franse filosoof Henri Lefebvre zo mooi omschrijft.

Met veel plezier kijk ik terug naar een leuke en leerzame, maar tegelijkertijd ook zware periode. Hoewel het schrijven van mijn thesis een individueel proces is geweest, wil ik de ruimte nemen om Ilse van Liempt te bedanken voor haar steun en uitstekende begeleiding tijdens dit proces. Mijn dank gaat ook uit naar Mehtap Karasu, voor haar hulp, motiverende peptalks en de vrijheid die ik heb gekregen tijdens het schrijven van mijn thesis. Daarnaast wil ik het team Amstel III – ArenAPoort (Bijlmer-West) bedanken, voor de gezelligheid en inspirerende leeromgeving waarin ik terecht ben gekomen. Tot slot bedank ik mijn familie, en in het bijzonder mijn dierbare ouders en vriend Jevaro Brunings, voor hun steun en altijd bemoedigende woorden.

Ik wens u veel leesplezier.

Reena Koenjibharie,
Uithoorn, 22 november 2018

Samenvatting

Tot en met de eerste decennium van de 21^e eeuw, was de afstotende werking van de stad groter, dan de aantrekkingskracht. Maar dat is nu andersom. De aantrekkingskracht van de stad wordt sterker en dat is zichtbaar in de toegenomen vraag naar woningen. In Amsterdam neemt de behoefte aan woningen onder de rook van de stad toe. Dat vraagt om uitbreiding en groei. Niet door spreiding van de ruimte, maar door het heroverwegen van ruimtegebruik. Het nationale beleid richt zich daarom op de uitbreiding van de stad binnen de grenzen van de metropoolregio. In de laatste jaren is het beleid omtrent stadsontwikkeling gedecentraliseerd en staan lokale overheden voor de taak invulling te geven aan de duurzame groei van de stad. De gemeente Amsterdam heeft binnen de grenzen van de stad een aantal ontwikkelingslocaties aangewezen. Amstel III is hier een van. Het monofunctionele kantorengedebied in Amsterdam Zuidoost moet door middel van gebiedstransformatie worden ontwikkeld tot een gemengde en leefbare stadswijk. De gemeente ambieert een afstemming tussen de ontwikkeling van Amstel III en de omgeving voor wie de ruimte bedoeld is. Dat heeft geleid tot behoefte aan onderzoek naar de gebruikte en beleefde ruimte door de gebruikers van de openbare ruimte in Amstel III.

In dit onderzoek is gezocht naar de perceptie van bewoners, bezoekers en werkers van Amstel III, over openbare ruimte en de transformatie van het gebied. Het raamwerk van Lefebvre (1991), dat *'de productie van de ruimte'* weergeeft als een wisselwerking tussen de beoogde, gebruikte en beleefde ruimte, is gebruikt om de ontwikkeling van Amstel III te onderzoeken. In dit onderzoek wordt een dimensie toegevoegd aan de productie van de ruimte, dit is de perceptie over de ontwerpprincipes voor de toekomst van Amstel III. Dit geeft inzicht in de ideeën over de 'ideale' ruimte zoals de bewoners, bezoekers en werkers van Amstel III voor ogen hebben. Zo levert dit onderzoek inzicht in het gebruik en de waardering van de ruimte in Amstel III. De vraag die centraal staat in dit onderzoek is: *hoe gebruiken en waarderen de bezoekers, bewoners en werkers van Amstel III de openbare ruimte in dit gebied? En welke perceptie hebben zij over de compacte stad idealen (functiemenging, hogere dichtheid, diversiteit en duurzaamheid) die volgens de gemeente Amsterdam moeten worden toegepast in de transformatie van Amstel III?* Met de resultaten van dit onderzoek wordt gepoogd, bij te dragen aan een afstemming tussen de ontwikkeling van de ruimte in Amstel III en de gebruikers van die ruimte. Op die manier moet een mismatch tussen de beoogde, gebruikte en beleefde ruimte worden voorkomen. Daarnaast levert de unieke interpretatie van *'de productie van de ruimte'* een bijdrage aan de bestaande kennis over hierover.

Uit de literatuur blijkt dat de idealen van de compacte stad een reactie zijn op het uitdijen van de stad. In de modernistische wederopbouw wijken zijn functies als wonen en werken van elkaar gescheiden. Ook het vertrek uit de stad naar de suburbs, heeft spreiding in de hand gewerkt. De lage dichtheden in uitbreidingsgebieden vereiste meer verplaatsingen, met hogere CO₂ productie en luchtvervuiling als nadelige gevolgen. De ontwerpprincipes van de compacte stad moeten daarentegen de duurzame groei van de stad bevorderen, want de ontwikkeling van de stad mag niet ten koste gaan van toekomstige generaties. In een compacte omgeving wordt efficiënt gebruik gemaakt van de ruimte, onder andere door verdichting en transformatie. Daarnaast wordt de aantrekkelijkheid van de stad verbeterd door diversiteit en functiemenging. De literatuur toont daarnaast aan dat openbare ruimte in de stad, onderdeel is van het dagelijks leven en wordt gebruikt voor functionele-, optionele- en sociale- activiteiten. Het gebruik van de openbare ruimte hangt af van de kwaliteit van de ruimte. Vooral in compacte steden, die worden gekenmerkt door verdichting moet rekening worden gehouden met voldoende (kwalitatieve) openbare ruimte. De kwaliteit van de ruimte hangt af van verschillende eigenschappen, zoals de vormgeving, de morfologie, de attributen en de faciliterende rol die de ruimte vervult. Het gebruik van de ruimte zorgt ook voor een bepaalde beleving. Aan iedere beleving, gaat een waarneming vooraf. Die waarneming beïnvloedt de ervaring, waar een bepaalde waarde aan wordt gehecht door verschillende gebruikers. Het gebruik en de beleving van de ruimte worden tot slot beïnvloed door gedrag of eigen percepties, maar ook door barrières in de openbare ruimte.

Om het gebruik en de waardering van de openbare ruimte in Amstel III, door bewoners, bezoekers en werkers van het gebied te onderzoeken is gekozen voor kwalitatieve onderzoeksmethoden. De resultaten zijn gebaseerd op drie aparte focusgroepen met de gebruikersgroepen. In totaal hebben zeventien gebruikers van de openbare ruimte in Amstel III deelgenomen aan dit onderzoek. De focusgroepinterviews zijn getranscribeerd en geanalyseerd met behulp van het programma Nvivo.

De resultaten laten zien dat de openbare ruimte in Amstel III door de meeste gebruikers voor functionele activiteiten wordt gebruikt. Dat betekent dat de openbare ruimte bewegingsruimte is, om te kunnen verplaatsen van A naar B. Slechts een enkeling gebruikt de openbare ruimte voor optionele activiteiten. Het valt op dat optioneel gebruik op uitzondering of met een specifieke reden gebeurt. De openbare ruimte wordt verder niet gebruikt voor sociale activiteiten. Opgemerkt moet worden dat bezoekers en bewoners de 'third places', dit zijn de koffietentjes en lunch cafés die zich in de openbare ruimte bevinden, opzoeken om anderen te ontmoeten. Daarnaast wordt de openbare ruimte in Amstel III niet gebruikt voor optionele of sociale activiteiten vanwege de vormgeving en de uitstraling van de ruimte. De bewoners, bezoekers en werkers van Amstel III ervaren de ruimte als leeg, verlaten en kaal. Vooral de leegte in Amstel III wordt benadrukt als onprettig. De leegte is een gevolg van het gebrek aan voorzieningen, de leegstaande gebouwen en de afwezigheid van anderen op straat. Bewoners en bezoekers geven aan dat het gevoel van onveiligheid 's avonds wordt versterkt door de leegte op straat. Dit geldt niet voor de werkers, die aangeven zich relatief veilig te voelen in Amstel III. Maar werkers zijn overdag aanwezig in Amstel III, en verlaten het gebied na kantoortijden. Daarnaast ziet de gemeente het spoor als barrière die Amstel III afscheidt van andere gebieden in Zuidoost, echter tonen de resultaten dat bewoners en bezoekers vinden dat de scheiding tussen de gebieden wordt bepaald door het verschil in functie. Amstel III wordt omschreven als een kantoren domein, dat weinig wegheeft van een woonbuurt. Niet alle gebruikers delen die mening. Sommigen vinden het spoor een barrière die het spontaan gebruik van de ruimte beïnvloedt en het contact tussen de bewoners van beide gebieden verstoort.

Verder is de perceptie over de ontwerpprincipes van de compacte stad onderzocht. De resultaten tonen dat de meeste gebruikers diverse plekken, diverse mensen en diverse gebouwen waarderen. Daarnaast vinden bezoekers het belangrijk dat Amstel III aantrekkelijk wordt voor verschillende sociaaleconomische huishoudens. Wat betreft functiemenging, geven de meesten aan de voordelen zoals levendigheid en de nabijheid van verschillende voorzieningen te herkennen. Maar functiemenging mag volgens de meeste bewoners en bezoekers niet ten kostte gaan van de rust in de omgeving. Werkers zijn over het algemeen voor functiemenging, en denken dat het bijdraagt aan de aantrekkelijkheid van Amstel III. Ook over hogere dichtheden verschillen de meningen. Bewoners en werkers erkennen dat verdichting de stedelijkheid van Amstel III bevordert. Bezoekers daarentegen, associëren de hoge dichtheden met 'de oude Bijlmer' en de problematiek uit het verleden. Verder zijn de meeste gebruikers van mening dat de auto op dit moment een grote stempel drukt op de ruimte in Amstel III. Duurzamere vormen van vervoer, zoals lopen, fietsen of het openbaar vervoer worden door bewoners en bezoekers ervaren als logisch gevolg van de compacte ontwikkeling. Als de voet- en fietspaden verbeteren, denken de meesten ook meer te gaan lopen of fietsen. Als laatste, schetsen de gebruikers een ideaalbeeld van Amstel III. De nieuwe stadswijk moet levendig zijn, ruimte bieden aan verschillende voorzieningen en beschikken over verblijfsplekken in de openbare ruimte. De gebruikers geven aan dat het van belang is dat Amstel III een gevarieerd aanbod aan voorzieningen aanbiedt, om ook bezoekers uit andere delen van Zuidoost (en de stad) aan te trekken. Vooral bezoekers en bezoekers vinden het belangrijk dat de overige delen van Zuidoost meeprofiteren van de ontwikkelingen in Amstel III. De werkers zijn hierin meer genuanceerd en denken dat de verbinding vanzelf volgt, als de gemeente inzet op het afstemmen van voorzieningen aan beide zijden van het spoor.

Al met al heeft dit onderzoek aangetoond dat de beleefde en gebruikte ruimte door de bewoners, bezoekers en werkers van Amstel III afhangt van het karakter van de ruimte. De beleefde en gebruikte ruimte van de werkers, verschilt het meest van bewoners en bezoekers. De perceptie over de ontwerpprincipes toont daarnaast aan dat de productie van de ruimte, een voortdurende wisselwerking is tussen, de beoogde, gebruikte en beleefde ruimte. Hieraan is toegevoegd dat de perceptie over de toekomst ook van invloed is op die productie. Het is immers de interactie tussen de ruimten en de verschillende percepties van de gebruikers, die de ruimte in Amstel III produceert. De fricties tussen de ruimten biedt tevens mogelijkheden, om te komen tot een betere afstemming. Daarom wordt onder andere aanbevolen om de levendigheid in Amstel III te verbeteren, door het aantrekken van voorzieningen die ook na kantoortijden geopend zijn. Daarnaast moeten bestaande voorzieningen meer bekendheid krijgen. Ook is het van belang dat gebruikers aangetrokken worden tot het gebruik van de ruimte voor optionele en sociale activiteiten. Dit bevordert de levendigheid en surveillance op straat. Tot slot, moet de gemeente een sturende rol vervullen, dat is essentieel voor een ruimte die schoon, heel en veilig is.

Inhoudsopgave

Voorwoord	3
Samenvatting	4
Lijst met figuren en tabellen	9
Hoofdstuk 1: De inleiding	10
1.1 Aanleiding	10
1.2 Probleemstelling	11
1.2.1 Doelstelling	12
1.2.2 Vraagstelling	12
1.3 Relevanties	13
1.3.1 Maatschappelijke relevantie	13
1.3.2 Wetenschappelijke relevantie	13
1.3.3 Geografische relevantie	14
1.4 Leeswijzer	14
Hoofdstuk 2: Het ontwikkelen van een nieuwe stadswijk	15
2.1 De beoogde, beleefde en gebruikte ruimte	15
2.1.1 De ‘ <i>spatial triad</i> ’	15
2.2 Het modernisme van Le Corbusier als voorhanger van de compacte stad	16
2.2.1 Modernistische ontwikkelingsprincipes als alternatief voor de industriële stad	16
2.2.2 Een nieuwe kijk: postmodernisme en het compacte stad beleid	17
2.3 De ontwerpprincipes van de compacte stad	18
2.3.1 De compacte stad	18
2.3.2 Verdichten in plaats van uitdijen	19
2.3.3 Een duurzaam ontwerp	19
2.3.4 Functiemenging, fijnmazigheid en diversiteit	20
2.3.5 Aandacht voor ‘super-diversiteit’	23
2.4 Het belang van de openbare ruimte in een compacte omgeving	24
2.4.1 De betekenissen van de openbare ruimte	24
2.4.2 Kwaliteiten van de openbare ruimte	25
2.5 Het gebruik van de openbare ruimte	27
2.5.1 De rol van de openbare ruimte	26
2.5.2 Noodzakelijke-, optionele-, en sociale activiteiten in de openbare ruimte	27
2.6 Het beleven van de openbare ruimte	28
2.6.1 Belevingswaarde en consumptiecultuur	28
2.6.2 Beleving en waardering van de openbare ruimte	29
2.6.3 Looseness van de ruimte	30
2.6.4 Barrières in de openbare ruimte	30
Hoofdstuk 3: Gebiedsomschrijving & ontwikkelingsstrategie voor Amstel III	32
3.1 Gebiedsomschrijving	32
3.1.1 Amstel III	32
3.1.2 De opgave voor Amstel III	32
3.2 De beoogde ruimte: ontwikkelingsstrategie voor Amstel III	34
3.2.1 Ontwikkelingsprincipes voor de nieuwe stadswijk Amstel III	34

Hoofdstuk 4: De verantwoording van de methoden	37
4.1 Kwalitatief onderzoek naar het gebruik en de waardering van de ruimte in Amstel III	37
4.1.1 Onderzoek naar de gebruikte en beleefde ruimte in Amstel III	37
4.1.2 Kwalitatief onderzoek	38
4.2 De focusgroepmethode	38
4.2.1 Focusgroepinterviews	38
4.2.2 Mentale kaarten	40
4.2.3 Het gebruik van afbeeldingen	40
4.2.4 De samenstelling van de focusgroepen	41
4.3.5 Locatie en setting	42
4.3.6 De analyse	42
4.3.7 Betrouwbaarheid en validiteit	42
4.3 Gebruikers van de openbare ruimte in Amstel III	43
4.3.1 De werving en selectie van gebruikers	43
4.3.2 De binding met Amstel III	45
4.4 Operationalisering	45
4.4.1 Begrippen meetbaar maken	45
4.4.2 Onderzoeksprotocol en thema's	48
Hoofdstuk 5: Resultatenhoofdstuk	50
5.1 Omschrijving van de gebruikers van Amstel III	50
5.1.1 Beschrijving van de onderzoeksgroepen	50
5.2 Gebruik en waardering van de openbare ruimte in Amstel III	51
5.2.1 Functioneel gebruik	51
5.2.2 Optioneel gebruik	52
5.2.3 Sociaal gebruik	53
5.2.4 Waardering van de fysieke omgeving	55
5.2.5 Veiligheidsgevoel	57
5.2.6 Sociale en fysieke barrières	60
5.3 De transformatie van Amstel III	61
5.3.1 Diversiteit	61
5.3.2 Functiemenging	62
5.3.3 Hogere dichtheid	64
5.3.4 Duurzaamheid	65
5.4 De toekomstige stadswijk Amstel III	66
5.4.1 Voorzieningen in Amstel III	66
5.4.2 De verbinding met de overige woongebieden in Zuidoost	67
5.5 Samenvatting van de resultaten	68
Hoofdstuk 6: Conclusie & discussie	71
6.1 Functionele-, optionele- en sociale activiteiten in de openbare ruimte in Amstel III	71
6.2 Waardering van de openbare ruimte in Amstel III	72
6.3 Ontwerpidealen voor de transformatie van Amstel III	73
6.4 Kanttekeningen	75
6.5 Aanbevelingen	77
6.5.1 Vervolgonderzoek	77
6.5.2 Beleidsaanbevelingen	77
Hoofdstuk 7: Reflectie	80

Literatuurlijst	81
Bijlagen	90
Bijlage 1: Kaart van Amstel III	90
Bijlage 2: Kaart ontwikkelingsperspectief openbare ruimte Amstel III	91
Bijlage 3: Voor gestructureerde kaart van Amstel III (mental map)	92
Bijlage 4: Wervingsflyers bewoners, werkers en bezoekers	93
Bijlage 5: Foto impressies	96
Bijlage 6: Onderzoeksprotocol en topiclist	98
Bijlage 7: Mentale kaarten van bewoners, werkers en bezoekers	103
Bijlage 8: Code boom Nvivo	112

Lijst met figuren en tabellen

Figuren

Figuur 1: Schematische weergave van de 'spatial triad'	15
Figuur 2: De productie van de ruimte toegepast op de ontwikkeling van Amstel III	16
Figuur 3: De sfeer wordt bepaald door een mix van functies ingebed in een stadsgroene omgeving	20
Figuur 4: Een impressie van functiemenging in stedelijke ontwikkeling	21
Figuur 5: Een beeld van groene openbare ruimte in de toekomstige stadswijk Amstel III	22
Figuur 6: Het ontwerp van de stadswijk Massena in Parijs is een referentie voor de nieuwe stadswijk, met hoge dichtheden en diverse architectuurstijlen, bedoeld voor diverse groepen	23
Figuur 7: Amstel III gebiedskaart	32
Figuur 8: Surinamers en overige niet-westerse allochtonen in Bijlmer centrum en Amsterdam	33
Figuur 9: Een gedeelte van de bebouwing in de kantorenstrook van Amstel III	34
Figuur 10: Hogere dichtheden in de nieuwe stadswijk Amstel III	36

Tabellen

Tabel 1: Het werven en selecteren van gebruikers	44
Tabel 2: Toelichting op de fysieke-, sociale-, en persoonlijke context	47
Tabel 3: Onderzoekthema's	49
Tabel 4: Persoonsgegevens gebruikers	50

Hoofdstuk 1: De inleiding

1.1 Aanleiding

‘Waar kan nog bijgebouwd worden?’ Die vraag domineert de discussie over de ontwikkelingsmogelijkheden van Amsterdam. De stad is populair en heeft een enorme aantrekkingskracht. Maar de Amsterdamse woningmarkt kookt over en de vraag naar woningen onder de rook van de stad stijgt (Teulings, 2016). De woningnood in Amsterdam is een gevolg van de toegenomen populariteit van grote steden. Om in de behoeften aan woningen te kunnen voorzien is de groei van de stad onvermijdelijk (Van der Burg & Dieleman, 2004, p.110). Het beleid omtrent de groei van de steden heeft in Nederland decennialang gedraaid om een compacte ontwikkeling van de ruimte. In de compacte stad wordt de ruimte efficiënt en duurzaam gebruikt. Door de compacte vormgeving moet autogebruik worden gereduceerd. Dat moet een het gebruik van openbaar vervoer stimuleren, waardoor de uitstoot van uitlaatgassen wordt teruggedrongen (Howley, 2009, p.792; Nabielek, 2012, p.11; Jabareen, 2006, p.39-40). Als reactie op de klimaatagenda en de wens om het uitdijen van de stad tegen te gaan, richt de nationale ontwikkelingsstrategie voor ruimtelijke ontwikkeling (2004) zich op de verdichting van de stad en de concentratie van groei binnen de grenzen van de metropoolregio (Nabielek, 2012, p.11). In recente jaren is het beleid omtrent stadsontwikkeling meer gedecentraliseerd, dat betekent dat regionale en lokale overheden voor de uitdaging staan om een eigen invulling te geven aan de compacte groei van de stad (Nabielek 2012, p.11; Van der Burg & Dieleman, 2004, p.1110).

Hoewel de term ‘compacte stad’ volgens Van der Burg & Dieleman (2004, p.110) meestal niet expliciet wordt genoemd, zijn de principes van de compacte stad gangbaar geworden in het beleid voor stadsontwikkeling. Zo benoemt de Gemeente Amsterdam (2017b, p.33) het ontwikkelen van een compacte en onverdeelde stad als een ambitie. Dat gebeurt op verschillende schaalniveaus. Een van de gebieden die door de gemeente Amsterdam is aangewezen als ontwikkelingslocatie om te kunnen voorzien in de groeiende vraag naar woningen, is Amstel III. De gemeente beoogt hier voor 2020 ongeveer 5000 nieuwe woningen te realiseren (Gemeente Amsterdam, 2017c, p.6). Amstel III maakt onderdeel uit van Bijlmer Centrum in Amsterdam Zuidoost en grenst aan de snelweg A2 (zie bijlage 1). Het gebied strekt zich uit vanaf het AMC-ziekenhuis tot achter de Johan Cruijff Arena (Gemeente Amsterdam, 2016a, p.3). De spoorlijn langs het gebied grenst aan de andere kant met de overige woongebieden van Zuidoost. De ontwikkelingen in Amstel III hebben tijdens de recessie stilgelegen, maar door het aantrekken van de markt is Amstel III een aantrekkelijke vestigingslocatie voor bedrijven en kantoren. Het gebied is qua bedrijvigheid en werkgelegenheid de derde werklocatie van Amsterdam en is een belangrijk onderdeel van de economische motor van de stad (Gemeente Amsterdam, 2017a, p.3). Daarnaast is het aangrenzende ArenAPoort een populaire winkel- en uitgaanslocatie voor bewoners en bezoekers, met de ZiggoDome en AFAS Life aan de ArenA Boulevard als grootste entertainmentgebied van Nederland (Gemeente Amsterdam, 2017a, p.3). Met de ontwikkelingsstrategie voor Amstel III wordt ingezet op het inrichten van een compacte en duurzame plek, met diverse functies voor wonen, werken en recreëren, omgeven door voldoende openbare ruimte (Gemeente Amsterdam, 2017d). Met de transformatie moet Amstel III ruimte bieden aan woningen en bijdragen aan de groei van Amsterdam. De uitbreiding van de stad moet volgens de gemeente plaatsvinden in het bestaand stedelijk gebied, door verdichting en door middel van gebouwtransformatie (Gemeente Amsterdam, 2016b, p.6). Daarnaast moet het creëren van een compacte omgeving bijdragen aan het realiseren van duurzame groei. Duurzaamheid staat hoog op de prioriteitenlijst en volgens gemeente gedijt duurzaamheid beter in een compacte stad (Gemeente Amsterdam, 2016b, p.6).

Tijdens de crisis steeg het aantal leegstaande kantoorpanden, ook in Amstel III. Met de transformatie van het gebied wordt leegstand teruggedrongen en de monocultuur doorbroken (Gemeente Amsterdam, 2017a, p.8). Leegstaande kantoorpanden hebben namelijk directe en indirecte gevolgen. Een leegstaand pand heeft directe economische gevolgen voor de eigenaar. En indirecte gevolgen voor de omgeving. Leegstaande panden creëren een gevoel van onveiligheid, met vandalisme en toenemende criminaliteit als gevolg (Remøy & Van der Voort, 2007, p.88). Indirect beïnvloedt leegstand ook de beeldvorming van het gebied en negatieve beeldvorming leidt tot verloedering. Inmiddels is de markt aangetrokken en wordt Amstel III weer beschouwd als een gewilde vestigingslocatie. Het terugdringen van leegstand is geen prioriteit meer maar blijft onderdeel van de transformatie, met als doel minder dan 10% leegstand in 2020 (Gemeente Amsterdam, 2017a, p.8). Naast nieuwbouw wordt ook ingezet op de transformatie van

bestaande gebouwen, om het aanbod van woningen te vergroten (Remøy & Van der Voort, 2007, p.89). De aanpasbaarheid van de ruimte in de stad is een kwaliteit. Volgens Kuik e.a. (2013, p.218) zijn gebouwen uit de negentiende eeuw eenvoudig aan te passen aan nieuwe eisen en andere functies. Maar in monofunctioneel ontwikkelde gebieden zoals Amstel III moet rekening worden gehouden met de complexiteit van het transformeren. Met name omdat monofunctionele werkgebieden vaak onaantrekkelijk zijn om in te wonen, dit soort plekken zijn ingericht als werklocatie en niet als woonomgeving (Kuik e.a., 2013, p.218). Dat vraagt in Amstel III om ingrepen in de openbare ruimte en om het toevoegen van voorzieningen.

Ook de bereikbaarheid van het gebied speelt een belangrijke rol, Amstel III is bijvoorbeeld goed verbonden met de centrale stad (Remøy & Van der Voort, 2007, p.90). Een goede bereikbaarheid maakt zowel wonen als werken in een gebied aantrekkelijk. Ook het aanbod van voorzieningen moet aansluiten, gebieden waar verschillende functies op korte afstand van elkaar zitten zijn attractief, daarom wordt in Amstel III gestreefd naar functiemenging (Gemeente Amsterdam, 2017b, p.33; Remøy & Van der Voort, 2007, p.90). Het mengen van functies zoals wonen, werken en recreatie is volgens Jane Jacobs (1961, pp.188-189) essentieel voor de leefbaarheid van de plek. Ook de openbare ruimte is van belang in een compacte omgeving. Eerdere studies van Banerjee (2001), Jim (2012, p.312) en Francis (e.a., 2012) tonen aan dat de openbare ruimte bijdraagt aan de leefbaarheid. Hoewel de kans bestaat dat de openbare ruimte wordt verdrongen in een verdichte omgeving moet in de transformatie rekening worden gehouden met de vormgeving en inrichting van openbare ruimte die aansluit op de behoeften van de omgeving (Gemeente Amsterdam, 2017b, p.23). Omdat de gemeente de transformatiestrategie voor Amstel III heeft bepaald en ambieert dat de ontwikkeling van het gebied aansluit op de bewoners, bezoekers en werkers is onderzoek naar het gebruik, de beleving en de perceptie van die gebruikers van belang.

1.2 De probleemstelling

Als eerste is het volgens de gemeente Amsterdam van belang dat de overige woongebieden van Amsterdam Zuidoost meeprofiteren van de transformatie van Amstel III. Het spoor is nu een scheidingslijn die Amstel III afscheidt van de bestaande woonwijken in Zuidoost. Volgens Van Winden & Van Grevenhof (2011, p.4) vormt Zuidoost hierdoor geen eenheid. De spoorlijn splijt het gebied in delen met aan de ene kant woonwijken en het winkelcentrum Amsterdamse Poort en aan de andere kant entertainment, hotels, kantoren, het AMC en (nieuwe) studentenwoningen. Een infrastructurele barrière creëert scheiding tussen de buurten en verstoort de interactie tussen de bewoners en de gebruikers van beide gebieden. De invloed van een barrière in de openbare ruimte heeft volgens Di Guilio e.a. (2009, p.2963-2964) twee componenten. Enerzijds, de invloed van de fysieke barrière op de (on)toegankelijkheid van het gebied en anderzijds het indirecte sociale effect. Gebruikers van de ruimte zijn hierdoor minder betrokken met activiteiten aan 'de andere kant' van de barrière (Di Guilio e.a., 2009, p.2964). Barrières in de openbare ruimte beïnvloeden de waardering en hebben een effect op de kwaliteit van de omgeving (Boon e.a. 2010, p.11). Met de transformatie van Amstel III moet de nieuwe stadswijk volgens de gemeente de overige woongebieden in Amsterdam Zuidoost versterken. Daarvoor moet de spoorlijn eveneens transformeren van barrière naar 'ruggengraat' (Gemeente Amsterdam, 2017c, p.4). Dat betekent een mix van functies aan beide zijden van het spoor, zodat bezoekers, werkers en bewoners van Amsterdam Zuidoost zich kunnen identificeren met deze plekken. Het spoor als ruggengraat is de representatie die beleidsmakers voor ogen hebben, het is niet onderzocht of de gebruikers van de openbare ruimte in Amstel III de spoorlijn ervaren als een barrière.

Daarnaast worden compacte stadswijken gekarakteriseerd door verdichting en minder ruimte door divers ruimtegebruik (Jim, 2004, p.312). Volgens Jim (2004, p.312) is voldoende ruimte voor groene en openbare plekken in compacte stadswijken essentieel voor de leefbaarheid. Omdat de ruimte schaars is en efficiënt moet worden benut raken openbare ruimte in compacte steden in het geding. Een prettige openbare ruimte is van invloed op de leefbaarheid en draagt bij aan de aantrekkelijkheid van een plek, om er te wonen en te werken. De 'beste plekken' zijn volgens Frumkin (2003, p.1453), de 'third places' in de openbare ruimte. 'Third places' zijn ook ontmoetingsplekken waar interacties plaatsvinden, buitenshuis of buiten de eigen werkplek om (Banerjee, 2001, p.14; Florida, 2002, p.225-226). Frumkin (2003, p.1453) onderstreept het belang van straten, wandelpaden, parken, cafés, theater en sportfaciliteiten. Dit soort publieke voorzieningen stimuleren ook andere activiteiten in de openbare ruimte. Met name in de moderne en technologische samenleving waar werktijden en werkplekken flexibel zijn vinden interacties steeds meer

plaats in koffiezaakjes, boekenwinkels en lunch cafés. ‘Third places’ fungeren daarnaast als visitekaartje en zijn een afspiegeling van de plek. Het zijn tevens de plekken waar gebruikers zich mee kunnen identificeren (Inroy, 2010, p.24). De plek waar wordt gewerkt, gewoond en gerecreëerd maakt steeds meer deel uit van de eigen identiteit, mede doordat individuen zich kunnen identificeren met de kwaliteit en de beleving die een plaats te bieden heeft (Florida, 2002, p.229; Banerjee, 2001, p.14). Die beleving hangt samen met de mate waarin gebruikers de ruimte om zich heen waarderen (Buijs & Van Kralingen, 2003, p.16).

1.2.1 Doelstelling

De ontwikkeling van Amstel III als nieuwe woonlocatie moet bijdragen aan de groei van Amsterdam. Daarnaast moet de stadswijk aantrekken om er te verblijven, door fijne openbare ruimte en plekken om te recreëren. Om de combinatie van wonen-, werken- en recreëren te realiseren wordt het ruimtegebruik in Amstel III heroverwogen. De Gemeente Amsterdam (2017b, p.23) streeft naar een goede afstemming tussen de ontwikkeling van de ruimte en de behoeften van de huidige en toekomstige gebruikers in Amstel III. Francis (2003, p.1) stelt dat de invulling van de ruimte door beleidsmakers en planners een reactie moet zijn op het gebruik en de daarbij horende behoeften van verschillende gebruikers. Dat is belangrijk, want inrichting van de openbare ruimte en de invulling van stedelijke functies sluit niet altijd aan op het gebruik van de gebruikers. Die mismatch leidt bijvoorbeeld tot speelpleinen en parken die onbenut blijven, graffiti op ongewenste plekken en conflicten tussen verschillende gebruikers (Francis, 2003, p.2). Die wanverhouding tussen de beoogde ruimte op de tekentafel en de ruimte zoals gebruikers voorogen hebben, wordt voorkomen door onderzoek te doen naar de relatie tussen die verschillende perspectieven. Daarom is de doelstelling van dit onderzoek het inzichtelijk maken van de manier waarop bewoners, bezoekers en werkers de openbare ruimte in Amstel III gebruiken en waarderen. Daarnaast heeft de gemeente een ontwikkelingsstrategie voor Amstel III. In die strategie zijn de idealen van de compacte stad verwerkt. Lefebvre (1991, p.24-25) omschrijft de visie van beleidsmakers en planologen als de beoogte ruimte (*‘representation of space’*). Die representatie komt niet altijd overeen met de opvattingen van de gebruikers, zij verlenen betekenis aan hun omgeving door de manier waarop invulling wordt gegeven aan activiteiten in de openbare ruimte. Ook de beleving van de ruimte heeft invloed op het gebruik. Lefebvre (1991, p.24-25) noemt de interpretatie van de ruimte door gebruikers de *‘lived space’* of de *‘spaces of representation’*. De ruimte die iedere dag wordt gebruikt is de *‘practical space’*. In dit onderzoek wordt de onderzocht hoe de gebruikt en beleefde ruimte van bewoners, bezoekers en werkers van Amstel III eruitziet. Op die manier wordt achterhaalt of er sprake is van frictie tussen de *representation of space* en *spaces representation* in het kader van de transformatie van Amstel III. Daarnaast wordt de *‘ideal lived space’* onderzocht door de perceptie van de bewoners, bezoekers en werkers van Amstel III, over de ontwerpprincipes te achterhalen.

1.2.2 Vraagstelling

In dit onderzoek wordt gezocht naar de perceptie van bewoners, bezoekers en werkers over de openbare ruimte en de transformatie van Amstel III. De vraag die centraal staat in dit onderzoek luidt als volgt:

- **Hoe gebruiken en waarderen de bezoekers, bewoners en werkers van Amstel III de openbare ruimte in dit gebied? En welke perceptie hebben zij over de compacte stad idealen, (functiemening, hogere dichtheid, diversiteit en duurzaamheid) die volgens de gemeente Amsterdam moeten worden toegepast in de transformatie van Amstel III?**

Om de centrale vraag te beantwoorden is de vraag opgedeeld in drie deelvragen:

- *In hoeverre gebruiken bewoners, bezoekers en werkers van Amstel III de openbare ruimte in dit gebied voor functionele-, optionele-, en sociale- activiteiten?*
- *Hoe waarderen de gebruikers de openbare ruimte in Amstel III? En welke fysieke en sociale barrières ervaren zij?*
- *Welke ideeën hebben de gebruikers over functiemenging, een hogere dichtheid, diversiteit en duurzaamheid? En hoe denken zij over de verbinding van Amstel III met de overige woongebieden van Amsterdam Zuidoost?*

1.3 Relevanties

1.3.1 *Maatschappelijke relevantie*

Lokale overheden staan voor een ingewikkelde opgave, enerzijds groeit de populariteit van de stad en moet de stad uitbreiden. Anderzijds moet de uitbreiding van de stad passen in een compact en duurzaam ontwerp (Howley, 2009, p.797). Volgens Dieleman e.a. (2007, p.610) is het implementeren van compacte ontwerpprincipes geen simpele opgave. Lokale overheden en private investeerders moeten zich gezamenlijk buigen over complexe vraagstukken, die bepalend zijn voor het vallen of staan van een goed functioneerde stadswijk. Vooral de inrichting van de ruimte moet aantrekkelijk zijn voor bewoners, en andere gebruikers, gedurende iedere fase van de 'life-cycle' (Howley, 2009, p.793). Dat geldt ook voor Amstel III, de gemeente vindt het belangrijk dat de stadswijk diverse mensen aantrekt (Gemeente Amsterdam, 2017e, p.16). Om een fijne en gemengde stadswijk te creëren en een afstemming tussen de inrichting van de ruimte en de gebruikers te realiseren is het betrekken van die gebruikers essentieel. Dit onderzoek betreft bewoners, bezoekers en werkers van Amstel III, om te achterhalen hoe zij de ruimte gebruiken en waarderen. Ook de waardering van de ontwerpidealen wordt onderzocht. Op die manier wordt in de beginfase van de transformatie van Amstel III ingezet op het voorkomen van een mismatch tussen de gebruikers en het ontwerp van de ruimte. Volgens Abbas (2010, p.10) is het van essentieel belang dat de inrichting van de stadswijk is gericht op het creëren van een omgeving die voldoet aan ambities van de samenleving. Omdat het gebruik en waardering van de verschillende gebruikersgroepen in Amstel III niet eerder is onderzocht, levert dit onderzoek een nieuwe inzichten op. Dit is belangrijk omdat de gemeente ambieert de openbare ruimte en de voorzieningen in Amstel III af te stemmen op de huidige en toekomstige gebruikers (Gemeente Amsterdam, 2017b, p.6). Met de resultaten wordt gepoogd een bijdrage te leveren aan die afstemming.

1.3.2 *Wetenschappelijke relevantie*

In bestaande studies wordt een goede afstemming tussen de vormgeving van de ruimte en de behoeften van de samenleving benadrukt. Maar kennis over wat die verschillende behoeften precies inhouden blijkt oppervlakkig. Volgens Kuitert & Maas (2016, p.2) is de bestaande kennis over de relatie tussen de gebruikers en het ontwerp van de ruimte beperkt. En de kennis die er is, is versnipperd (Kuitert & Maas, 2016, p.2). Om een afstemming tussen behoeften en de vormgeving van de ruimte te realiseren, moet de relatie tussen de openbare ruimte en het gedrag van gebruikers worden onderzocht. De functionaliteit van de openbare ruimte is belangrijk onderdeel van het dagelijks leven, het gaat hierbij om de mate waarin de openbare ruimte voldoet aan de (dagelijkse) behoeften zoals winkels, speelplekken, parkeerplaatsen enzovoorts (Binken e.a, 2012, p.31). De openbare ruimte kan behoeften van gebruikers faciliteren of belemmeren, maar kan ook nieuwe behoeften scheppen. Het onderzoek van Mehta & Bosson (2010) toont aan dat de inrichting van de ruimte, de aanwezigheid van 'third places' en de beschikbare maatschappelijke voorzieningen, bepaald gedrag stimuleren. Het onderzoek van Mehta & Bosson (2010) is uitgevoerd in een binnenstad, terwijl de functie van de openbare ruimte in woonwijken en kantoorgebieden verschilt van de openbare ruimte in binnensteden. In een woon- en werkomgeving is de openbare ruimte onderdeel van routines. In de literatuur wordt de rol van de openbare ruimte en de karakteristieken van de omgeving ondervonden als essentieel voor vitale en leefbare steden (Ruth & Franklin, 2014, p.18; Banerjee, 2001, p.14; Gehl, 2011; Jacobs, 1961; Mehta, 2007). Hoewel onderzoek veelal gericht is op binnensteden, wordt dit onderzoek uitgevoerd in een unieke context. Amstel III is een monofunctioneel kantorengedebied, dat door ingrepen in de openbare ruimte moet transformeren in een gemengde en levendige stadswijk. De manier waarop gebruikers de ruimte gebruiken en waarderen in een soortgelijke context is niet eerder onderzocht. In eerdere onderzoeken naar de transformerende gebieden ligt de nadruk op de functieverandering van de gebouwen maar wordt weinig aandacht besteed aan de transformatie van de omgeving en de openbare ruimte (Remøy & van der Voort, 2014; Remøy & van der Voor, 2006, Heath, 2001). Het is een meerwaarde om te onderzoeken hoe de openbare ruimte wordt gebruikt en gewaardeerd in een monofunctioneel kantorengedebied want zowel positieve als negatieve ervaringen van de gebruikers leveren inzichten op die waardevol zijn voor de ontwikkeling van de ruimte.

Tot slot levert dit onderzoek een bijdragen aan de kennis over de productie van de ruimte, zoals omschreven door Lefebvre (1991). Behalve onderzoek naar de gebruikte en beleefde ruimte, wordt in dit onderzoek een dimensie toegevoegd om de perceptie over de transformatie van Amstel III te achterhalen. Dat betekent dat behalve de 'lived space', de 'ideal lived space' wordt onderzocht. Op die manier moeten de

resultaten van dit onderzoek bijdragen aan de ontwikkeling van de ruimte in Amstel III die niet alleen is afgestemd op de bedachte ruimte maar ook op de gebruikte, beleefde en ideale ruimte zoals gebruikers die voorogen hebben. Door de unieke toepassing en interpretatie van de '*spatial triad*' van Lefebvre (1991) draagt dit onderzoek bij aan de bestaande literatuur over de productie van de ruimte.

1.3.3 Geografische relevantie

Stadsontwikkeling is ingebed in geografische kennis. In de geografie wordt de relatie tussen de ruimte en de mens onderzocht, of terwijl de invloed van de ruimte op het gedrag van mensen (Daniels e.a., 2012, p.9). De bewoners, bezoekers en werkers van de openbare ruimte in Amstel III gebruiken de openbare ruimte in dit gebied en verlenen een bepaalde betekenis aan hun omgeving. Dat hangt samen met de manier waarop gebruikers de ruimte beleven. Volgens Gould & White (2005, p.38) is het de taak van geografen om de relatie tussen mens en ruimte te onderzoeken. Die relatie staat centraal in dit onderzoek, omdat door middel van kwalitatieve onderzoeksmethode wordt gepoogd de gedragingen, ervaringen en belevingen van de gebruikers in Amstel III te beschrijven en te interpreteren.

1.4 Leeswijzer

In dit onderzoeksrapport wordt in hoofdstuk 2 een overzicht gegeven van de wetenschappelijk literatuur over de productie van de ruimte. In het theoretisch hoofdstuk wordt de gedachte achter de compacte stad toegelicht en worden de ontwerpprincipes van de compacte stad omschreven. De theorie hierover is van belang omdat de ontwikkelingsstrategie voor Amstel III is gebaseerd op de compacte stad idealen. Daarnaast wordt aandacht besteed aan de literatuur over het gebruik en het beleven van de openbare ruimte. De ontwikkelingsstrategie wordt toegelicht in hoofdstuk 3, in dit hoofdstuk is ruimte voor de gebiedsomschrijving en een toelichting op de beoogde ruimte. In hoofdstuk 4 wordt de onderzoeksmethode toegelicht. In dit hoofdstuk wordt de keuze voor kwalitatieve onderzoeksmethoden onderbouwd. Verder worden de onderzoekseenheden geoperationaliseerd. Het hoofdstuk sluit af met een overzicht van de onderzoeksthema's. In hoofdstuk 5 volgt de presentatie van de onderzoeksresultaten. Dat gebeurt door het omschrijven van de resultaten over het gebruik en de waardering van de openbare ruimte in Amstel III, daarna wordt de perceptie over de ontwerpidealen gesproken en als laatste, de ideeën over de toekomst van Amstel III. In hoofdstuk 6, de conclusie, wordt de hoofdvraag beantwoord door eerst alle onderzoeksvragen te beantwoorden. Daarna volgt de discussie, waarin wordt teruggeblikt op dit onderzoek. Het hoofdstuk sluit af met aanbevelingen voor vervolgonderzoek en beleid. Als laatste, in Het onderzoeksrapport sluit af met de reflectie, waarin wordt gereflecteerd op het onderzoeksproces.

Hoofdstuk 2: Het ontwikkelen van een nieuwe stadswijk

Om dit onderzoek in te kaderen wordt als eerst de productie van de ruimte toegelicht. Het raamwerk van Henri Lefebvre (1991) is samengebracht in de 'spatial triad'. Volgens Lefebvre (1991) is de productie van de (openbare) ruimte de uitkomst van de interactie tussen de bedachte-, gebruikte- en beleefde- ruimte. Het raamwerk van Lefebvre wordt in dit onderzoek toegepast op de ontwikkeling van de ruimte in Amstel III. Omdat de ontwikkelingsstrategie van Amstel III is gebaseerd op het creëren van een compacte en leefbare omgeving, wordt de gedachte achter de compacte stad en de beoogde principes van de compacte stad toegelicht. De ontwerpprincipes van de compacte stad geven inzicht in de manier waarop het gebruik en de beleving van de ruimte wordt voorgesteld door de ontwerpers. Omdat de ruimte ook wordt geproduceerd door het gebruik en de beleving van de gebruikers zelf, gaat dit hoofdstuk in op de bestaande literatuur over het gebruik en beleven van de openbare ruimte. Hoewel er geen eenduidige definitie is van 'de' openbare ruimte, worden de kaders van het begrip omschreven. Daarnaast komt de beleving van de openbare ruimte aan bod. De beleving van de openbare ruimte wordt door verschillende factoren beïnvloedt, waaronder de aan- of afwezigheid van barrières. Hier wordt expliciet aandacht aan besteed, omdat de spoorlijn volgens de gemeente fungeert als scheidingslijn en Amstel III afscheid van de overige woongebieden van Zuidoost.

2. 1 De beoogde, beleefde en gebruikte ruimte

2.1.1 De spatial triad

De theorie van Lefebvre (1991) is relevant om de transformatie van de stad en het ontwikkelen van de ruimte te integreren met de samenleving (Leary-Owhin, 2012, p.2). Volgens de Franse filosoof Henri Lefebvre is de ruimte niet enkel een weerspiegeling van de samenleving, maar is de ruimte de samenleving (Lefebvre, 1991, p.26). De productie van de ruimte is volgens Lefebvre, een voortdurende wisselwerking tussen machtsverhoudingen, wensen en onderhandelingen. De objecten in de ruimte staan niet op zichzelf maar zijn onderdeel van de productie van de ruimte (Lefebvre, 1991, p.37). De productie van de ruimte is geen proces dat losstaat van de samenleving, maar wordt gevormd door sociale relaties. De productie is een constante wisselwerking tussen de 'spatial practice', de 'representations of space' en de 'spaces of representation' (Lefebvre, 1991, p.38-41; Leary, 2009, p.195). De driedeling kan ook worden benaderd als de beoogde ruimte (conceived space), gebruikte ruimte (perceived space) en beleefde ruimte (lived space). Om de productie van de ruimte te begrijpen moeten de drie ruimten worden onderzocht, figuur 1 is een schematische weergave van de 'spatial triad' en wordt hieronder toegelicht.



Figuur 1: Schematische weergave van de spatial triad

De beoogde ruimte (conceived space)

De beoogde openbare ruimte, is in de 'spatial triad' van Lefebvre de 'representation of space'. Dat is de ruimte die wordt bedacht door planologen, architecten, ingenieurs, theoretici, grondontwikkelaars enzovoorts. De plannen voor de ruimte gaan over de inrichting en de visie voor het gebruik en onderhoud van de plek. Denk bijvoorbeeld aan het ontwerp en de gebruikers- en toegangsregels. De visie wordt vastgelegd in een bestemmingsplan. Als de beoogde plannen voor de ruimte zijn vastgesteld, moet die visie worden gecommuniceerd om de ruimte te laten functioneren zoals bedoeld (Lefebvre, 1991, p.38-39; Leary, 2009, p.195). In Amstel III wordt door de gemeente beoogd een compacte en leefbare omgeving te ontwikkelen, waar wonen, werken en recreëren worden gemengd. Met de transformatie van Amstel III, wordt opnieuw invulling gegeven aan de kavels, ook wordt het ruimtegebruik heroverwogen door de gebouwen te transformeren of door het bouwen tussen de bestaande bebouwing in. In paragraaf 2.2 en 2.3 worden de gedachten achter de compacte stad en de ontwerpprincipes toegelicht. En in hoofdstuk 3 wordt een toelichting gegeven op de ontwikkelingsstrategie voor Amstel III.

De gebruikte ruimte (perceived space)

De gebruikte ruimte is onderdeel van de 'spatial practice', of terwijl de routines en het daadwerkelijke gebruik van de ruimte. Ook de gebouwde omgeving valt hieronder, omdat dit samenhangt met het gebruiken van de ruimte. De ruimte heeft verschillende functies, die het gebruik van de ruimte beïnvloeden. Uit de literatuur blijkt dat ook andere aspecten, zoals de vormgeving van de ruimte, de aanwezigheid van zitplekken en openbaar groen of de weeromstandigheden het gebruik beïnvloeden (Jacobs, 1961; Jabareen, 20056; Németh, 2009; Gehl, 2011). Het belang van de openbare ruimte in een compacte omgeving en gebruik van de (openbare) ruimte worden verder toegelicht in paragraaf 2.4 en 2.5.

De beleefde ruimte (lived space)

De beleving van de ruimte is van toegenomen belang in de inrichting en de ontwikkeling van de ruimte (Van Melik, 2008, p.52). Met name in de openbare ruimte wordt ingespeeld op de beleving van de gebruikers, bijvoorbeeld door het thematiseren van de ruimte of door het toevoegen van elementen, zoals kunst. Falk & Dierking (2016, p.26) stellen dat de beleving afhangt van de interactie tussen de fysieke, sociale en persoonlijke context. De toelichting hierop volgt in paragraaf 2.6. Waarnemingen gaan vooraf aan de beleving van de ruimte, die waarneming beïnvloedt de ervaring waar gebruikers een bepaalde waarde aan hechten. Daarom zijn de eigenschappen van de plek en de kwaliteit van de openbare ruimte van belang. Volgens Lefebvre (1991) kan de 'lived space', verschillen van de manier waarop de ruimte is beoogd of ingericht door bijvoorbeeld de beleidsmakers of ontwikkelaars. Dat betekent dat gebruikers van de ruimte een eigen interpretatie geven aan hun omgeving (Leary-Owhwin, 2012, p.3). In dit onderzoek wordt het raamwerk van Lefebvre (1991) gebruikt om de drie ruimten te exploreren, daarnaast wordt een nieuwe dimensie toegevoegd aan het raamwerk. Omdat de ontwikkelingsstrategie van Amstel III is gebaseerd op de principes van de compacte stad, wordt de perceptie over de ontwerpprincipes onderzocht. Dit geeft een beeld van de 'ideal lived space' van de gebruikers van de openbare ruimte. Figuur 2 vertaalt de *spatial triad* van Lefebvre, naar de productie van de ruimte in Amstel III. In het figuur is ook de 'ideal lived space' toegevoegd.



Figuur 2: De productie van de ruimte toegepast op de ontwikkeling van Amstel III

2.2 Het modernisme van Le Corbusier als voorhanger van de compacte stad

2.2.1 Modernistische ontwikkelingsprincipes als alternatief voor de industriële stad

Als gevolg van de modernistische ontwikkeling van de steden, is het idee van 'de compacte stad' tegenwoordig een leidend principe in de doorontwikkeling van de steden (Kuitert & Maas, 2016, p.20). In de beginperiode van de 20^e eeuw hebben invloedrijke stedenbouwkundige concepten als de 'garden city' van Howard (1989) en de 'radiant city' van Le Corbusier (1929) de visie op de ruimtelijke inrichting van de stad beïnvloedt. Dat geldt ook voor de ontwikkeling van de Bijlmermeer in Amsterdam Zuidoost, die is gebaseerd op de idealen van Le Corbusier (1929). In modernistische ontwikkelingsidealen wordt uitgegaan van een binaire relatie tussen de waargenomen ruimte, dit is de ruimte die wordt gebruikt en de geplande ruimte, zoals beoogd door de ontwerpers (Hemken, 2012, p.24). Omdat de modernistische ideeën zichtbaar invloed hebben op de ontwikkeling van Amsterdam Zuidoost en de uitbreiding van de Bijlmermeer worden de principes van de 'radiant city' kort toegelicht.

The Radiant City

Als voorstander van ruimtelijke concentratie, stelt Le Corbusier hoogbouw in een groen parklandschap centraal. De 'radiant city' is een modernistisch ontwerp, waarbij functies als wonen, werken, verkeer en recreatie zijn gescheiden (Overkamp, 2012, p.7). De kleine schaalruimte van de 'radiant city' draagt bij aan de compactheid. De compacte vorm zorgt voor de verbondenheid met de stad, die volgens Le Corbusier (1929) verloren gaat in de uitdijende stad. Hoogbouw was de uitdrukking van modernisme en een egalitaire samenleving. Voor modernisten zoals Le Corbusier is de wijk een plek waar de samenleving vorm krijgt, daarom moet de inrichting van de beschikbare openbare ruimte ontmoetingen faciliteren. De ruimtelijke vorm moet dienstbaar en sturend zijn, het ontwerp van de wijk is ideologisch gezien eenvoudig en eenvormig (Overkamp, 2012, p.8). Hoogbouw is in het begin van de 20^e eeuw de ideale moderne bouwvorm die oplossingen moet bieden voor zowel huisvestingsproblemen als sociale problemen (Yuen, e.a., 2006, p.585). De honingraatflats, geïnspireerd door Le Corbusier bereikte een piek in de periode 1960-1970. De hoogbouwstijl vormde hét antwoord op het enorme tekort aan woningen en de slechte kwaliteit van de bestaande woningen. Behalve een tekort aan woningen, is de populariteit van hoogbouw een gevolg geweest van de invloedrijk modernistische filosofie. De nieuwe bouwstijl refereerde namelijk naar een moderne samenleving met aandacht voor functionaliteit, sociale gelijkheid en voorzieningen (Helleman & Wassenberg, 2004, p.4). Echter, is het ontwerp van Le Corbusier nooit volledig gebouwd, maar de principes van de 'radiant city' zijn in Nederland terug te vinden in De Bijlmermeer. Amstel III is onderdeel van de stadsuitbreiding van de jaren '60 in de Bijlmermeer. Het gebied in de polder is in die periode aangewezen als uitbreidingsgebied voor woningbouw, het deel ten westen van het spoor (Amstel III) is aangewezen als uitbreidingslocatie voor bedrijven. Tot op heden wordt Amstel III gekenmerkt door de pragmatische opzet en de scheiding van functies. De modernistische idealen die zijn toegepast in het oprichten van Amstel III zijn de uitgangspunten voor de huidige uitdagingen in de herontwikkeling en de wens om het gebied te transformeren tot een compacte en leefbare stadswijk.

De val van hoogbouw door suburbanisatie

Het succes van hoogbouw valt uiteindelijk met de opkomst en populariteit van groeikernen buiten de stad, waardoor de middenklasse massaal vertrekt uit de hoogbouwflats in de wederopbouw wijken (Overkamp, 2012, p.9). Dit geldt ook voor de Bijlmer, de beoogde middenklasse gezinnen vertrokken liever naar eengezinswoningen in de Vinex wijken. De middenklasse is grotendeels vervangen door een instroom van diverse migrantengroepen en kwetsbare groepen. Door het grote aandeel sociale huurwoningen en de snelle doorstroming van bewoners gaat de wijkgedachte verloren en krijgen bewoners niet voldoende tijd om elkaar te leren kennen. Daarnaast zijn de mobiliteitsmogelijkheden toegenomen en is niemand meer beperkt tot de wijk. De nieuwe wijken die gekenmerkt worden door hoogbouw ontwikkelen zich tot anonieme woonplekken met minimale sociale controle. Dat heeft onder meer te maken met de abrupte overgang tussen private en publieke ruimte (Overkamp, 2012, p.9). De groene ruimte tussen de hoogbouwflats is ruim, maar blijkt door het anonieme karakter de sociale interactie te belemmeren in plaats van te ondersteunen. De hoogbouw in de Bijlmer heeft een enorme stempel gedrukt op het gebied. De lessen uit verleden bieden waardevolle inzichten voor het ontwikkelen van een nieuwe woon- en werkomgeving, waar functies niet worden gescheiden. Een van de tekortkomingen is volgens Overkamp (2012, p.9) het gebrek aan identiteit in de ruimte, dit is terug te voeren naar het gebrek aan historie en een uniek karakter. Daarom moeten nieuwe stadswijken in ontwikkeling, aansluiten bij de lokale historie, het woonklimaat en bij de traditionele functies van de plek. De aanwezigheid van elementen die terugverwijzen naar een gemeenschappelijk verleden en de identiteit van de plek, zorgen voor hechtenis aan de omgeving. Bewoners maar ook bezoekers kunnen zich op die manier identificeren met de eigenschappen van een plek (Van Baars, 2017, p.21; Francis, e.a., 2012, p.402-403). De spannende combinaties tussen oud en nieuw zijn nauwelijks terug te vinden in de wederopbouw wijken, want die worden gekenmerkt door eentonige infrastructuur, hoogbouw, massaliteit en mono-functionaliteit (Overkamp, 2012, p.9).

2.2.2 Een nieuwe kijk: postmodernisme en het compacte stad beleid

Het postmodernisme, dat rond 1960 aan terrein wint benadrukt in tegenstelling tot de binaire denkwijzen van het modernisme, de verscheidenheid aan opvattingen over de ruimte (Hemken, 2012, p.24). Dat heeft te maken met de veranderingen in de samenleving en de toegenomen aandacht voor de contextgebondenheid van stadsontwikkeling. In het postmodernisme is de ontwikkeling van de ruimte in de stad gebaseerd op het aanpassen van de omgeving om het gedrag van gebruikers te beïnvloeden. Die gedachte wordt in de jaren zestig en zeventig betwist door het postmodernisme, de aandacht verschuift daardoor naar sociale relaties binnen de gemeenschap (Leary-Owhin, 2012, p.2).

Ook maatschappelijke veranderingen hebben de betekenis van 'ruimte' in de laatste decennia ingrijpend veranderd. Veranderingen in technologie en communicatiemogelijkheden hebben effect op de ruimtelijke spreiding of clustering van activiteiten in het dagelijkse leven van gebruikers (Brusse e.a., 2002, p.11). Ook de nadruk op de maakbaarheid van de stad en de mogelijkheid om sociale kwesties te kunnen controleren door middel van ruimtelijke inrichting is lange tijd leidend geweest in stadsplanning. Het rationele ontwerp van onder andere Le Corbusier is een inspiratie voor de ontwikkelingsfilosofie van steden in de twintigste eeuw en is tot nu een inspiratiebron (Verheul & Daamen, 2014, p.70). Maar de modernistische gedachten is ook aan uiteenlopende kritieken onderhevig. De modernistische planning is gebaseerd op universeel geformuleerde richtlijnen en dat ondermijnt het belang van een context gebonden ontwikkeling. Jane Jacobs (1960) wijst bijvoorbeeld op het verlies van buurtverbanden en levendigheid in de stad, door de rationele planningsrichtlijnen. Na kritische beschouwingen van de moderne stadsplanning ontwikkelt zich een nieuwe visie, waarin meer aandacht is voor maatschappelijke behoeften zoals de behoefte aan prettige verblijfspoten in de openbare ruimte en ruimte voor vrijetijdsbesteding (Verheul & Daamen, 2014, p.70). Die verandering is belangrijk, want de stedelijke problematiek is niet meer hetzelfde. Een eeuw geleden werd de verdunning van de overvolle stad aangenomen als oplossing voor de problematiek rondom overvolle en chaotische steden. Nu, honderd jaar later blijkt dat de uitgedunde geëxpandeerde stad tot problemen leidt en nieuwe uitdagingen met zich meebrengt. Lage dichtheden in een gespreid verstedelijkingspatroon leiden tot een hoge CO₂ productie, luchtvervuiling en klimaatverandering. Vooral in het kader van duurzame ontwikkeling is het belangrijk om het ruimtegebruik in de stad te heroverwegen (Pont & Haupt, 2011, p.130). Dat is overgenomen in het beleid omtrent stadsontwikkeling. Om de spreiding van de stad tegen te gaan wordt door de overheid ingezet op een meer duurzame ontwikkeling. In Nederland heeft dat geleid tot beleid dat gericht is op de concentratie van groei binnen steden (Nabielek, 2012, p.1). Door de decentralisatie van dit beleid, moeten lokale overheden en private investeerders invulling geven aan de compacte groei van de stad. Hoewel de benaming 'compacte stad' niet letterlijk wordt overgenomen in beleidsstukken zijn de principes van de compacte stad gangbaar geworden in de strategie voor de ontwikkeling van steden (Van der Burg & Dieleman, 2004, p.110). Howley (2009, p.798) bevestigt dat het beleid van de compacte stad is ontwikkeld om duurzaam gebruik van de ruimte in de stad te bevorderen. Ook vanuit de Europese richtlijnen voor de duurzame ontwikkeling van de ruimte, worden lidstaten aangezet tot het aansporen van lokale overheden om de idealen van de compacte stad na te streven (Howley, 2009, p.798). De compacte stad principes worden toegepast om in plaats van functiescheiding, de integratie van verschillende voorzieningen te verbeteren, dat gebeurt in een omgeving die compact en efficiënt is ingericht.

2.3 De ontwerpprincipes van de compacte stad

2.3.1 De compacte stad

De ontwikkeling van de stad is tegenwoordig steeds meer gericht op een compacte en duurzaam ontwerp (Kuitert & Maas, 2016, p.20; Boeve, 2017, p.26). In de modernistische ontwikkeling van de stad gaat 'het stadsleven' verloren, met name door de strikte scheiding van functies en eenvormige bebouwing. Daarnaast heeft het te kort aan levendigheid in de wijken, als gevolg van functiescheiding en de populariteit van auto georiënteerde wijken geleid tot een verlies aan sociale relaties (Lund, 2003, p.415).

Het ontwerp van Le Corbusier, waarin hoogbouw en een hoge bevolkingsdichtheid wordt gecombineerd met wonen in een groen parklandschap, is in essentie de voorhanger van de compacte stad. In navolging van Le Corbusier introduceerde Dantzig & Saaty (1973) de 'compact city', met als doel de leefbaarheid en de aantrekkelijkheid van de stad te verbeteren, maar niet ten koste van toekomstige generaties. De compacte stad kent verschillende invullingen, waarbij bijvoorbeeld de mate van dichtheid kan worden bediscussieerd. Op basis van de literatuur zijn er een aantal belangrijke kenmerken van de compacte stad te formuleren, dit zijn functiemenging, een hoge dichtheid, diversiteit en duurzaamheid. Het creëren van een compacte stedelijke omgeving heeft volgens Jabareen (2006, p.46) als doel de nadelige gevolgen van de modernistische stadsplanning te ondermijnen. Na 1960, wordt leefbaarheid een bepalend begrip in stedelijke ontwikkeling. De groene bufferzones in de ontwerpprincipes van de 'radiant city' van Le Corbusier zijn open publieke ruimten die beter moeten worden benut om de leefbaarheid in de stad te verbeteren (Chang & Chen, 2016, p.4). Het uitgangspunt van de compacte stad is volgens Dantzig & Saaty (1973) tweedelig. Aan de ene kant moet de verticale dimensie van de stad worden gebruikt. Door middel van verdichting en hoogbouw wordt de ruimte efficiënt benut en wordt het stadsleven volgens 'the

principle of space' verdeeld over verschillende lagen. Als tweede moeten de faciliteiten en stedelijke functies verdeeld zijn over tijd. Dat houdt in dat stedelijke functies 24 uur per dag beschikbaar zijn. Boeve (2017, p.27) stelt dat de compacte stad kan worden benaderd als het streven naar de meest efficiënte invulling door de concentratie van functies. Volgens *'the principle of time and space'* kunnen zowel tijd als ruimte zo beter worden benut. De principes van de compacte stad, die ook van toepassing zijn op de ontwikkeling van Amstel III worden in de volgende sub-paragrafen toegelicht.

2.3.2 Verdichten in plaats van uitdijen

De ontwerpprincipes van de compacte stad zijn zoals aangegeven, een reactie op het uitdijen van de stad, of terwijl de ongecontroleerde groei van de suburbs. Het uitdijen van de stad heeft geleid tot kritiek op de uitbreidingslocaties, als identiteitloze plaatsen met een centrale plek voor de auto. De spreiding wordt door politici, planologen en academici beschouwd als een ongewenste ontwikkeling (Dieleman & Wegener, 2004, p.208). Daarom wordt ingezet op regulering van de groei van steden, met als doel de gevolgen van spreiding tegen te gaan. Spreiding is ongewenst omdat de scheiding tussen verschillende activiteiten, meer transport en verplaatsing vereist. Dat heeft geleid tot een tweedeling van wonen en werken, en intensiever gebruik van de auto en andere gemotoriseerde vervoersmiddelen (Dieleman & Wegener, 2004, p.309). De compacte stad principes sturen daarentegen op duurzaam gebruik van de ruimte, door het intensiveren van de ruimte in de stad. De groei van de stad in combinatie met minimale spreiding is volgens Hui (2001, p.630) onvermijdelijk verbonden aan verdichten. Dat geldt ook voor Amsterdam, de stad groeit en de aantrekkingskracht is blijvend. Door middel van intensivering en verdichting wordt een compacte omgeving bereikt. De hogere dichtheid wordt gerealiseerd door aan de ene kant een variatie in hoogbouw en aan de andere kant door het benutten van onontwikkelde ruimte. Ook de herontwikkeling of transformatie van bestaande gebouwen en openbare ruimte draagt bij aan het efficiënt gebruiken van de ruimte (Jabareen, 2006, p.39-40).

2.3.3 Een duurzaam ontwerp

Het compacte ontwerpprincipe van de stad is een duurzaam paradigma dat wordt geïntegreerd in stedelijke herontwikkeling, om in te spelen op klimaatverandering en energieverbruik in steden (Chang & Chen, 2016, p.3). Uit eerdere studies komt naar voren dat een duurzame stad wordt gekenmerkt door een compacte inrichting en een hoge dichtheid. De compacte vormgeving vermindert de afstanden tussen verschillende voorzieningen, dat moet de betrouwbaarheid verbeteren en het gebruik van de auto minimaliseren. Ook biedt een compact ontwerp meer ruimte aan openbaar vervoer, fietsers en voetgangers (Kuitert & Maas, 2016, p.20; Jabareen, 2006, p.40). De relatie tussen stedenbouw en mobiliteitsgedrag wordt volgens Van Baars (2017, p.28) onderschreven door wetenschappelijk studies, zo heeft een hogere woondichtheid een positief effect op loop- en fietsgerag. Het onderzoek van Frank & Pivo (1994, p.48-52) toont aan dat functiemenging in combinatie met een hoge dichtheid correleert met minder autogebruik, daarmee draagt het mengen van functies bij aan duurzaam gedrag van de gebruikers. Maar om het gebruik van openbaar vervoer te stimuleren moet de infrastructuur vaak aangepast worden, zodat het toegankelijk en gebruiksvriendelijk is. Dit is een kostbare investering voor overheden. De compacte vormgeving van de ruimte draait ook om het intensiveren van het ruimtegebruik om spreiding van de stad tegen te gaan (Jabareen, 2006, p.39). Het efficiënt gebruiken van de ruimte gebeurt op verschillende manieren, enerzijds door verdichting, en anderzijds door het ontwikkelen van ongebruikte grond of het herontwikkelen van bepaalde plekken of bestaande gebouwen. Daarnaast moet de ruimte zo worden ingericht dat het voor verschillende activiteiten wordt gebruikt. Volgens academici, planologen en grondontwikkelaars moet een compact ontwerp bijdragen aan de duurzaamheid van de stad. In de studie van Dumreicher e.a. (2000) wordt beargumenteerd dat een duurzame stad, compact, verdicht, divers en geïntegreerd is. Door de populariteit van duurzame stadsontwikkeling, is het idee van de compacte stad gebruikelijk geworden in de ontwikkeling van de stad (Jabareen, 2006, p.46). De compacte stad is niet alleen duurzaam, een compacte omgeving draagt ook bij aan de sociale cohesie en de leefbaarheid (Jabareen, 2006, p.46)

Toch blijkt uit de literatuur dat de compacte stad geen remedie is voor duurzaamheid. In de academische literatuur is sprake van een discussie over de mate waarin de compacte inrichting van de stad een positieve uitwerking heeft op de duurzame ontwikkeling van steden. Jenks e.a. (2005) stellen in *'the compact city: a sustainable urban form?'* dat verdichting in de stad positief is voor de sociale en economische vitaliteit. Een hoge dichtheid bevordert de toegankelijkheid van faciliteiten en services. Dit beïnvloedt ook de economische rendabiliteit van een plek. Een hoge dichtheid in de stad betekent daarnaast een grotere kans

op ontmoetingen en interacties, in vergelijking met niet verdichte plekken. Ook is het dagelijks leven op de plekken met de een lage dichtheid meer auto georiënteerd (Bramely e.a. 2009, p.2127-2128). Aan de andere kant wordt door Wirth (1938, p.12) beargumenteerd dat een hoge dichtheid in de stad leidt tot anonimiteit, een toename aan stress en het verlies van traditionele en hechte relaties. Samenvattend kunnen de voordelen van de compacte stad worden omschreven als het (her-)gebruik van beschikbare ruimte, minder autogebruik en minder uitstoot van uitlaatgassen, meer ruimte voor duurzaam transport en openbaar vervoer, nabijheid van services en faciliteiten, een efficiënt gebruik van ruimte door herstructurering of transformatie en minder ruimtelijke spreiding (Burton, 2000, p.1969).

De voordelen van het compacte ontwerp moeten bijdragen aan de duurzaamheid van de stad. Maar kritiek op de idealen van de compacte stad blijft niet uit. Neuman (2005, p.13) is kritisch en stelt dat de relatie tussen een hoge dichtheid en duurzaamheid niet eenduidig is uitgewezen. En hoge dichtheid kan leiden tot weinig ventilatie, minder natuurlijk lichtinval en meer energieverbruik (Hui, 2001, p.630; Cheng & Chang, 2016, p.3). Volgens Burton (2000, p.1970) heeft een compact ontwerp daarnaast een negatief gevolg voor de leefbaarheid, omdat het tekort aan beschikbare open (groene) ruimte leidt tot 'overcrowding'. Vanuit sociologische oogpunt is een hoge dichtheid, dat wordt geassocieerd met een drukke omgeving, stressvol voor bewoners en andere gebruikers. Maar een stad met een hoge dichtheid is niet te verwarren met een 'drukke omgeving' (Hui, 2001, p.631). Wonen in een verdichte omgeving hangt volgens Hui (2001, p.631) niet direct samen met de negatieve effecten van een te drukke omgeving. Dit geldt bijvoorbeeld voor verdichte plekken waar rekening wordt gehouden met voldoende functionele openbare ruimte. Om de leefbaarheid in een verdichte omgeving te verbeteren moet aandacht worden besteed aan een groene omgeving, zoals te zien op de impressieafbeelding in figuur 3. Ondanks kritieken en de discussie over de negatieve gevolgen van een hoge dichtheid heeft onderzoek evenmin aangetoond dat lage dichtheden een betere uitwerking hebben op de stad in vergelijking met andere vormen van verstedelijking (Burton, 2000, p.1969). In Amstel III moet het compacte ontwerp, door middel van verdichting bijdragen aan de stedelijke vorm van de stadswijk. De nieuwe wijk moet worden ingebed in een groene omgeving.



Figuur 3: De sfeer in Amstel III wordt bepaald door een mix van functies ingebed in een stadsgroene omgeving (Gemeente Amsterdam, 2017e).

2.3.4 Functiemenging, fijnmazigheid en diversiteit

Jacobs (1961) introduceerde diversiteit als een begrip dat essentieel is voor levendige stadswijken. Tegenover de modernistische en rationele opvattingen over de stad stelt Jacobs (1961) het primaat van een diverse stad (Franke & Hospers, 2009, p.138). Jacobs (1961) is een belangrijke inspiratiebron voor de ontwerpprincipes van de compacte stad. In 'The Death and Life of Great American Cities' beschrijft Jacobs (1961, p.156) een aantal onmisbare ingrediënten voor diversiteit in de stad: functiemenging, kleinschalige bouwblokken en een gevarieerd aanbod in woningen en voorzieningen, die aantrekkelijk zijn voor diverse groepen. De voorwaarden voor diversiteit, zijn een inspiratie voor de opbouw van de compacte stad en de transformatie van Amstel III.

- *Een mix van voorzieningen*

Als eerst wordt het mengen van functies benoemd. Die functiemenging zorgt ervoor dat verschillende voorzieningen gedurende de hele dag beschikbaar zijn. De nabijheid van diverse voorzieningen in een compacte stad vermindert het aantal verplaatsingen die nodig zijn om bepaalde voorzieningen te gebruiken (Jabareen, 2006, p.41). Het mengen van functies betekent dat services en voorzieningen die iedere dag worden gebruikt op een korte afstand van elkaar te vinden zijn. De menging van bijvoorbeeld winkels, restaurants, scholen en buurtcentra leidt tot het aantrekken van diverse gebruikers op verschillende tijden van de dag. Uit eerdere studies komt ook naar voren dat het mengen van functies een positieve uitwerking heeft op de levendigheid en duurzaamheid van stadswijken (Mehta, 2007, p.166). Belangrijke eigenschappen van gemengde wijken zijn het diverse aanbod van commerciële functies in het centrale gedeelte van de wijk en de levendigheid door de verscheidenheid aan functies en activiteiten die de ambiance versterken. Die ambiance moet eveneens de aantrekkelijkheid van de plek, om er te wonen en te werken versterken (Mehta, 2007, p.166). In plaats van strikte functiescheiding worden werken, wonen en recreëren in de wijk gemend, een voorbeeld van functiemenging wordt weergegeven in figuur 4, waarop een koffiezaak met flexibele werkplekken, diverse winkels en een sportschool in de gevel van een wooncomplex een impressie geven van het concept.



Figuur 4: Een impressie van functiemenging in stedelijke ontwikkeling (Clabaugh, 2018)

- *Fijnmazigheid & ontmoetingen in de openbare ruimte*

Volgens Jacobs (1961, p.161) zijn ook kleinschalige bouwblokken belangrijk. Een fijnmaziger stratenpatroon zorgt voor de mogelijkheid om rond te lopen, dit vergroot de kans op toevallige ontmoetingen en interacties op straat (Franke & Hospers, 2009, p.71). Daarnaast wordt ook het autoverkeer vertraagd in een omgeving die afgestemd is op fijnmazig gebruik, door kleine bouwblokken en brede voetpaden. In de studie van Ruth & Franklin (2014, p.18) wordt geconcludeerd dat een compact ontwerp samenhangt met sociale interactie en ontmoetingen op straat. Dit soort interacties en ontmoetingen dragen bij aan de leefbaarheid en de sociale cohesie in de buurt. Het is echter niet vanzelfsprekend dat een compacte omgeving bijdraagt aan het beter functioneren van een gemeenschap. Volgens Wellman (1979, p.1205-1207) zijn sociale contacten niet meer beperkt tot een bepaalde ruimte of een buurt. Daarom wordt de mate waarin de inrichting van de woonomgeving bijdraagt aan de sociale cohesie in de wijk door Wellman (1979, p.1207) betwijfeld. Daarentegen stelt Mehta (2007, p.165) dat de openbare ruimte essentieel is en blijft voor de leefbaarheid en vitaliteit in een buurt. Fijne openbare ruimte bevordert het gebruik van de ruimte voor verschillende activiteiten. Ook Jacobs (1961) stelt dat de combinatie van functiemenging, een fijnmazige inrichting en kleine bouwblokken van belang zijn voor de aanwezigheid van anderen op straat of terwijl de 'eyes on the street'. Het intensief gebruik van de ruimte gedurende de dag leidt tot meer mensen op straat en verbeterd de surveillance. De impressieafbeelding van Amstel III in figuur 5, laat de beoogde groene openbare ruimte met wandelpaden zien, bedoeld om de levendigheid op straat te verbeteren.



Figuur 5: Een beeld van de groene openbare ruimte in de toekomstige stadswijk Amstel III (Gemeente Amsterdam, 2018b)

- **Een gevarieerd aanbod**

Verder moet ook de gebouwde omgeving divers zijn, dat betekent een menging van gebouwen die verschillen in staat en leeftijd. Zo kunnen verschillende bedrijven en huishoudens zich vestigen en ontplooiën in een gebied. Oude en nieuwe gebouwen verschillen daarnaast in functionaliteit en verfraaien het stadsbeeld (Franke & Hospers, 2009, p.71). Jacobs (1961, p.230) stelt dat diversiteit een voorwaarde is voor een vitale, leefbare en tolerante stad. Want een homogene omgeving leidt tot een eentonig beeld, vooral als er sprake is van een tekort aan woningen voor verschillende sociale groepen. Die homogeniteit kan volgens Jabareen (2006, p.42) leiden tot segregatie. Diversiteit is een representatie van de sociale en culturele context van de stad, om dat te realiseren is een divers woningaanbod van belang. De variatie tussen appartementen, herenhuizen en twee-onder-een-kap woningen zorgt bijvoorbeeld voor een variatie in prijsklassen. Dat maakt een plek betaalbaar en aantrekkelijk voor verschillende sociaaleconomische huishoudens (Cabrera & Najarian, 2013, p.428). Het mengen van diverse functies, het verbeteren van de beloopbaarheid en het voorzien in een gevarieerd aanbod geldt ook voor de ontwikkelingen in Amstel III. De verschillende gebouwen krijgen optimale vrijheid in diversiteit en creativiteit. Zo moet een interessante mix van bestaande, getransformeerde en nieuwe gebouwen ontstaan (ZO-City, 2015, p.24). De wijk Massena in Parijs, zoals afgebeeld in figuur 6 op de volgende pagina, wordt door de gemeente Amsterdam gebruikt als referentie voor diverse bouwstijlen.

Ook Florida (2003, p.11, 2005, p.29) legt de nadruk op het belang van diversiteit. Diversiteit draait niet enkel om diverse functies en economische activiteiten, maar om de aanwezigheid van verschillende mensen, die gezamenlijk zorgen voor creativiteit en innovatie (Florida, 2003, p.11). Een belangrijke voorwaarde is dat de plek open is voor een breed publiek. Het is de diversiteit aan mensen die innovatie en groei van de stad teweegbrengen (Florida, 2003, p.11-12). Ook de Gemeente Amsterdam (2017e, p.16) streeft naar de toegankelijkheid van Amstel III voor diverse mensen. In het ontwikkelingsperspectief wordt het aantrekken van diverse bewoners, bezoekers en bedrijven, met verschillende achtergronden benoemd als pijler. Volgens Glaeser (2011, p.11) is dit essentieel want een stad is pas succesvol als het slaagt in het faciliteren van tolerantie, openheid en diversiteit.



Figuur 6: Het ontwerp van de stadswijk Massena in Parijs is een referentie voor de nieuwe stadswijk met hoge dichtheden en diverse architectuurstijlen, bedoeld voor diverse groepen (Gemeente Amsterdam, 2017)

2.2.5 Aandacht voor ‘super-diversiteit’

Fainstein (2005, p.9) stelt dat diversiteit een betwist begrip is dat afhangt van de context en zowel positieve als negatieve gevolgen kan hebben. Diversiteit is essentieel voor steden, het bevordert creativiteit, tolerantie en de acceptatie van verschillen tussen mensen en plekken. Maar volgens Fainstein (2005, p.13) hangt diversiteit niet direct samen met tolerantie. De blootstelling aan ‘de ander’ roept geen directe interacties op. Bovendien kan die blootstelling ook leiden tot vooroordelen over ‘de ander’. De aanname dat diversiteit gunstig is gaat dus niet altijd op, daarom hangt de uitwerking van diversiteit sterk af van de context (Fainstein, 2005, p.14). Ook Lund (2003, p.14) stelt dat diversiteit een complex begrip is. Hoewel een stad met een divers aanbod aan woningen en verschillende functies, diverse groepen aantrekt, is het niet vanzelfsprekend dat betekenisvolle interacties tussen die verschillende mensen plaatsvinden. Volgens Cabrera & Najarian (2013, p.438) heeft homofilie, dat is de gerichtheid op personen die gelijk zijn aan personen uit eigen sociale kringen, een grotere impact op interacties en ontmoetingen tussen mensen, ten opzichte van het gedeelde gebruik van de ruimte. Het sturen van interacties tussen verschillende groepen is complex, met name omdat de nadruk wordt gelegd op etnische verschillen. In Amsterdam Zuidoost heeft het samenleven van diverse groepen bijzondere aandacht want de Bijlmer is het meest etnisch divers in vergelijking met de rest van Amsterdam (Gemeente Amsterdam, 2016d, p.1).

Als laatst is aandacht voor ‘super-diversiteit’. De samenleving is meer divers in vergelijking met voorheen, maar diversiteit gaat volgens Vertovec (2007, p.1025) niet alleen over het mengen van verschillen etnische groepen. Vertovec (2007, p.1026) introduceert de term ‘super-diversiteit’ als samenvattend begrip. Super-diversiteit kijkt verder dan etniciteit. Diversiteit draait niet enkel om etniciteit, maar ook om diversiteit in leeftijd, gender en sociaaleconomische status. De term wordt gebruikt om de veranderende migratiepatronen en de impact daarvan op de samenleving te beschrijven. Tegenwoordig is superdiversiteit kenmerkend voor stedelijkheid, door de mix van verschillende groepen die samenleven. In een nieuwe stadswijk als Amstel III waar wordt gestreefd naar een diverse samenleving is de aandacht voor verschillen tussen mensen vanuit het super-diversiteit-perspectief van belang. Zo heeft een student die nu in Amstel III woont andere behoeften en een andere leefstijl in vergelijking met een gezin dat straks komt wonen in een van de nieuwe woontorens. Aandacht voor die verschillen is belangrijk om te kunnen voorzien in de behoeften van verschillende bewoners en andere gebruikers van de ruimte. Maar ondanks de aandacht voor diversiteit, die kenmerkend is voor de samenleving, is vaak sprake van ‘living apart together’, of terwijl het samenleven van diverse groepen maar tegelijkertijd gesegregeerd leven (Hewstone, 2006, p.243). Een diverse samenleving is geen garantie voor interacties tussen de verschillende groepen. Volgens Hewstone (2006, p.245) dragen interacties tussen bewoners met verschillende achtergronden en leefstijlen bij aan de

sociale cohesie. Dit soort relaties beginnen met simpel contact en korte interacties op straat (Gehl, 2011, p.49). Het faciliteren van die interacties en ontmoetingen in de openbare ruimte is een opgave die is weggelegd voor de ontwikkelaars van de ruimte. In de volgende paragraaf wordt ingegaan op de rol van de openbare ruimte in een compacte omgeving.

2.4 Het belang van de openbare ruimte in een compacte omgeving

2.4.1 De betekenissen van de openbare ruimte

De openbare ruimte in steden is een verzameling van objecten, attributen en personen die door de plekken in de ruimte met elkaar zijn verbonden (Bergman, 2010, p.18). De ruimte, zoals parken, pleinen en straten maken de stad en zijn onderdeel van het dagelijks leven. Maar in een compacte omgeving wordt de ruimte gekarakteriseerd door verdichting (Jim, 2004, p.312). En verdichting heeft gevolgen voor de beschikbare ruimte voor openbare en groene plekken (Jim, 2004, p.312; Burton, 2002, p.1969). Volgens Jim (2004, p.312) is het van belang dat steden die inzetten op een compacte ontwikkeling, rekening houden met het coördineren en plannen van voldoende openbare ruimte en groen in de omgeving. Het ontwikkelen van compacte steden die beschikken over voldoende groenvoorzieningen en openbare ruimte vereist volgens Jim (2004, p.312) inspanning van zowel lokale overheden als private investeerders. Ook Chiesura (2004, p.129) stelt dat de openbare ruimte, zoals parken, pleinen en groen effect hebben op de leefbaarheid en de kwaliteit van een plek. Een kanttekening is dat de leefbaarheid van een stad niet enkel wordt bepaald door het verbeteren van openbare plekken en openbaar groen. De leefbaarheid hangt ook af van de tevredenheid, ervaringen en percepties van de omgeving, die iedere dag wordt gebruikt door verschillende gebruikers (Chiesura, 2004, p.131).

Wat tot openbare ruimte wordt gerekend is afhankelijk van de benadering. Omdat de academische literatuur geen algemene definitie geeft voor de openbare ruimte, is het niet altijd duidelijk wat openbare ruimte is en wat niet (Mitchell, 2013, p.127; Burgers, 2000, p.145). De openbare ruimte wordt vanuit verschillende invalshoeken bekeken. Benaderingen zijn bijvoorbeeld ruimtelijk, politiek, sociaal, functioneel enzovoorts. In dit onderzoek wordt de openbare ruimte beschreven door middel van de ruimtelijke kenmerken zoals de straten, pleinen en parken in de stad die toegankelijk zijn voor iedereen. De openbare ruimte is hierbij niet alleen de ruimte tussen de woningen en gebouwen, maar betreft ook de objecten en voorzieningen die betekenis verlenen aan de openbare ruimte (Mehta, 2014, p.54). Ook 'third places' zijn volgens Frumkin (2003, p.1453) onderdeel van het publieke domein. De onderstaande definitie van Carr e.a. (1992) geeft een duidelijke omschrijving van de openbare ruimte:

We define public spaces as open, publicly accessible places where people go for group or individual activities. While public spaces can take many forms, and may assume various names such as plazas, malls, and playgrounds, they all share common ingredients. Public spaces generally contain public amenities such as walkways, benches, and water, physical and visual elements, such as paving or lawn, and vegetation that support activities. Whether planned or found, they are usually open and accessible to the public. Some are under public ownership and management, whereas others are privately owned but open to the public. (p.50).

Daarnaast kan de openbare ruimte ook als sociaal functionele plek worden benaderd (Bergman, 2010, p.20; Melik 2008, p.17). De openbare ruimte is vanuit de sociaal functionele benadering een ontmoetingsplek, een plek voor interactie maar ook een ruimte voor protest. Door het combineren van de ruimtelijke en sociale benadering ontstaat een nieuwe betekenis die wordt verbonden aan de rol van de openbare ruimte, als plek waar mensen met verschillende achtergronden samenkomen. De plek waar verschillende groepen samenkomen faciliteert ontmoetingen en interacties, wat leidt tot wederzijds begrip, tolerantie en simpele interacties (Melik, 2008, p.17). Ook hangt de definitie van de openbare ruimte af van het onderscheid tussen openbare en private ruimte. Volgens Van Aalst (2002, p.7) is de openbare ruimte van iedereen, terwijl de private ruimte is onttrokken aan de openbare ruimte. In de formulering van de openbare ruimte wordt de 'openbaarheid' van de plek dus bediscussieerd (Bergman, 2010, p.22). Dat heeft ook te maken met een continue verschuiving van de grenzen tussen publieke en private ruimten. Volgens Chitrakar (2015, p.215) is de openbare ruimte niet in bezit van private ondernemers en is de ruimte open en toegankelijk voor iedereen. In de literatuur bestaat concessie over de mate waarin de openbare ruimte verliest aan

openbaarheid. De vermindering van publieke ruimte gebeurt door de private toe-eigening van openbare ruimte door bedrijven, ondernemers en burgers. Dit gebeurt ook in Amstel III, bij de invulling van de openbare ruimte zijn private partijen betrokken, zoals projectontwikkelaars en vastgoedbedrijven die mede-eigenaar zijn en meewerken aan de ontwikkeling. Denk bijvoorbeeld aan voorzieningen zoals parkeervoorzieningen, eigen terreinen, maar ook aan lunch cafés, een boekenwinkel, sportschool of koffiezaak, die een plek hebben of krijgen in de 'traditionele' openbare ruimte. Zukin (1995, p.402) beschrijft dit als privatisering. Die privatisering heeft verschillende uitwerkingen, bijvoorbeeld intensievere surveillance, regels en restricties zoals beperkte toegankelijkheid van de ruimte die wordt gemanaged door private ondernemingen. De openbare ruimte die in bezit is van private ondernemers is dan enkel beschikbaar onder bepaalde voorwaarden, of gedurende bepaalde tijden en voor specifieke doelgroepen (Németh & Schmidt, 2011, p.7).

Omdat de definities van de openbare ruimte uiteenlopen, wordt in dit onderzoek gekozen voor een combinatie van meerdere definities. Hierbij moet worden opgemerkt dat dé openbare ruimte niet is in te kaderen in één enkele definitie, omdat de openbare ruimte doorgaans voorkomt in verschillende vormen en verschillende functies heeft (van Aalst, 2002, p.8-9). Het gebruik en de waardering van de openbare ruimte staan centraal in dit onderzoek, met die reden wordt in de definitie rekening gehouden met de fysieke en sociale rol van de openbare ruimte. In dit onderzoek wordt gebruik gemaakt van een definiëring die is afgeleid van Carr e.a., (1992, p.50), Mehta (2014, p.54) en Bergman (2010, p.32):

- *De openbare ruimte is open en toegankelijk voor iedereen. Het bevat doorgaans publieke voorzieningen; de objecten en functies die betekenis verlenen aan de omgeving behoren ook tot de openbare ruimte. De openbare ruimte beschikt over fysieke en visuele elementen die activiteiten en ontmoetingen tussen gebruikers mogelijk maken.*

2.4.2 Kwaliteiten van de openbare ruimte

Voor een lange tijd heeft de theorie over de openbare ruimte zich gericht op het evalueren van de kwaliteiten van de ruimte. Carr e.a. (1992) stellen dat de ideale openbare ruimte sympathiek, democratisch en betekenisvol moet zijn. Geïnspireerd door 'Life Between Buildings' van Gehl (2011, p.9-11) en de studie van Carr e.a. (1992, p.50) heeft Mehta (2014, p.57) een aantal kwaliteiten van de openbare ruimte geformuleerd. De kwaliteiten van de openbare ruimte worden meegenomen in de evaluatie van het gebruik en de waardering van de openbare ruimte in Amstel III. Hoewel het opwaarderen van openbare ruimte in Amstel III onderdeel is van de transformatie, is het waardevol om te begrijpen aan welke kwaliteiten fijne openbare ruimte moet voldoen.

- **De toegankelijkheid van de openbare ruimte**

Het eerste aspect is inclusiviteit. Volgens Mehta (2014, p.57) is de openbare ruimte een arena voor collectiviteit. Tegelijkertijd is het ook een ruimte voor verschillen en frictie tussen verschillende groepen. Het inclusieve karakter van de openbare ruimte hangt af van de mate waarin de plek slaagt in het faciliteren van activiteiten voor diverse gebruikers. De invulling van het gebruik van de openbare ruimte is flexibel en het gebruik van ruimte is onderhevig aan veranderingen. Die veranderingen worden bepaald door het gedrag van gebruikers, die de ruimte voor verschillende activiteiten gebruiken. Volgens Franck & Stevens (2007, p.11) wordt de openbare ruimte toegeëigend door gebruikers wanneer de ruimte aansluit op activiteiten en behoeften van een groep. Hoewel openbare ruimte in het verleden nooit volledig inclusief is geweest, zijn inclusiviteit en toegankelijkheid van de openbare volgens Mehta (2014, p.58) principes om na te streven in de ontwikkeling van kwalitatieve openbare ruimte. Casey e.a. (2008, p.899) stellen dat de term openbare ruimte wordt gebruikt om 'het gebruik' aan te duiden en niet zo zeer de 'toegankelijkheid', hiermee wordt bedoeld op doelgroepen voor wie geldt dat de openbare ruimte niet toegankelijk is. In de openbare ruimte wordt bijvoorbeeld het ontwerp vaak aangepast om daklozen te weren. Ook in openbare ruimte die in bezit is van private ondernemers gelden allerlei restricties en regels. De inclusiviteit van de openbare ruimte is daarmee niet vanzelfsprekend.

- **Het faciliteren van betekenisvolle activiteiten**

Daarnaast is een kwalitatieve openbare ruimte en plek voor allerlei betekenisvolle activiteiten. De betekenis van een plek is volgens Mehta (2014, p.57-58) een combinatie van de functie en de activiteiten die plaatsvinden. De ene openbare ruimte heeft een verkeersfunctie, terwijl een andere openbare ruimte een

ontmoetingsfunctie heeft. De kenmerken van de openbare ruimte hangen af van de activiteiten die plaatsvinden, waardoor andere activiteiten uitgesloten worden. Dit geldt niet altijd, want volgens Van Aalst (2002, p.13) is de openbare ruimte open voor verschillende activiteiten die elkaar kunnen overlappen. Het gebruik van de ruimte leidt tot het verlenen van betekenis aan de omgeving door verschillende gebruikers. Er zijn een aantal factoren die bijdragen aan de betekenis en de identiteit van een plek, zoals het verleden, de vertrouwdheid met een plek en de eigenschappen van de ruimte. Volgens Mehta (2014, p.59) is ook de faciliterende rol van de openbare ruimte van belang, de betekenis hiervan is tweedelig. Aan de ene kant is de faciliterende rol gerelateerd aan de basisbehoeften, zoals de aanwezigheid van voorzieningen. En aan de andere kant is deze rol gerelateerd aan speciale behoeften, zoals de behoeften om samen te komen, zich te uiten en zelfs om te kunnen protesteren. Daarnaast wordt de kwaliteit van de openbare ruimte ook bepaald door de faciliteiten en diensten die worden aangeboden, die tevens moeten aansluiten op de bedrijvigheid in de omgeving. Uit eerder onderzoek blijkt dat het gebruik van de openbare ruimte toeneemt als de functies aansluiten op de dagelijkse activiteiten van de gebruiker (Mehta, 2014, p.59). Hoe vaak de openbare ruimte wordt gebruikt hangt samen met dagelijkse routines die uiteindelijk bijdragen aan de 'sense of place', dit betekent dat de gebruikers zich thuis voelen en kunnen identificeren met de plek (Francis e.a., 2012, p.401).

- Het gevoel van veiligheid

Veiligheid is een belangrijke kwestie in de openbare ruimte, omdat veiligheidsbeleving verbonden is met de leefbaarheid en perceptie van bewoners in een buurt (Basolo & Strong, 2002, p.87). De karakteristieken van de openbare ruimte hebben een effect op de objectieve veiligheid of terwijl de daadwerkelijke criminaliteitscijfers. Ook de subjectieve veiligheid, dat is het gevoel van veiligheid, wordt beïnvloed door de omgeving (Mehta, 2014, p.60). Veiligheidsgevoelens zijn persoonsgebonden en de literatuur laat zien dat er verschillen in gevoelens van veiligheid zijn, tussen mannen en vrouwen. Volgens Yavuz & Welch (2009, p.2492) hebben eerdere studies aangetoond dat vrouwen, in vergelijking met mannen, eerder donkere plekken vermijden uit gevoelens van onveiligheid. Mannen voelen zich minder kwetsbaar door het gevoel van controle, daardoor zijn mannen minder geneigd om bijvoorbeeld bepaalde plekken te vermijden. Verder laat het onderzoek van Viswanath & Mehrotra (2007) zien dat vrouwen zich oncomfortabel voelen op plekken die 'male-dominated' zijn, of terwijl plekken waar meer mannen dan vrouwen zijn. Dit gevoel van onveiligheid is gerelateerd aan gevoelens van kwetsbaarheid en de angst voor seksuele intimidatie (Viswanath & Mehrotra, p.1546). Het gevoel van veiligheid wordt behalve door persoonlijke perceptie, ook beïnvloed door het ontwerp van de ruimte. Studies tonen aan dat het onderhoud en de staat van de openbare ruimte bepalend is voor een veilig gevoel (Mehta, 2014, p.60). Volgens Mehta & Bosson (2010, p.781) draagt bijvoorbeeld het personaliseren van de ruimte bij aan het gevoel van veiligheid, dit laatste betreft bijvoorbeeld de aanwezigheid van straatverlichting, bewegwijzering, tuinverlichting en beplanting. Een tekort aan controle en onderhoud van de ruimte leidt tot een minder veilig gevoel. Graffiti, vandalisme en leegstand hebben een negatieve invloed op de beeldvorming van een plek en beïnvloeden het gevoel van onveiligheid (Mehta, 2014, p.60; Remøy & Van der Voort, 2007, p.88). Ook de aanwezigheid van andere gebruikers wordt gerelateerd aan veiligheid. Hoe meer mensen op straat, hoe meer surveillance op straat. Volgens Mehta (2014, p.60) hangt dit samen met de aanwezigheid van voorzieningen. Ook Jacobs (1961) omschrijft 'third places', zoals winkels en restaurants als de basis voor surveillance in de buurt. Verder stelt Mehta (2014, p.60) dat de aanwezigheid van verkeer, het gevoel van veiligheid in de openbare ruimte beïnvloedt, met name op drukke plekken. Tot slot, moet worden opgemerkt dat overmatige veiligheidsmaatregelen, door bijvoorbeeld politie op straat, de perceptie van de plek beïnvloedt als onveilig (Mehta, 2014, p.60).

- Comfort

Een comfortabel gevoel in de openbare ruimte is afhankelijk van meerdere factoren, vooral het gevoel van veiligheid speelt een belangrijke rol in het comfortabel voelen van gebruikers. Daarnaast zijn factoren zoals vertrouwen en bekendheid met de plek van belang, het weer, het gemak, de ruimtelijke vorm en condities van de openbare ruimte zijn belangrijk. Volgens Mehta (2014, p.61) zijn basisbehoeften zoals comfort, bescherming en onderdak condities waaraan de ruimte moet voldoen. Het zijn die basisbehoeften die andere behoeften, zoals het gevoel van 'belonging', voorgaan. 'Belonging' is het gevoel van behoren tot de samenleving, dat betekent dat een gebruiker het gevoel heeft dat hij of zij ertoe doet in een bepaald groepsverband (Francis e.a., 2012, p.01). Verder is de mate van comfort essentieel voor het aantrekken van gebruikers die de ruimte gebruiken voor verschillende activiteiten. Materiele factoren die bijdragen aan het comfort in de openbare ruimte zijn zitgelegenheden, schaduw, overdekte gedeelten, groen en bijzondere

elementen zoals stijgers en objecten die bijvoorbeeld zorgen voor een uitzicht of uitkijkpunt (Mehta, 2014, p.61). De openbare ruimte wordt een fijne plek als de kwaliteit van de plek volstaat, dat gebeurt wanneer de verschillende elementen die hieraan bijdragen samen komen in de openbare ruimte (Mehta, 2014, p.66). De elementen samen maken de plek aantrekkelijk en beïnvloeden de waardering en beleving van gebruikers. Ook culturele elementen dragen bij aan de identiteit en de beleving van de openbare ruimte (Van Aalst, 2002, p.8). Dit betreft bijvoorbeeld de aanwezigheid van gedenkwaardige elementen zoals kunst, architectuur en het landschap, die bepalend zijn voor de ervaring en beleving.

2.5 Het gebruik van de openbare ruimte

2.5.1 De rol van de openbare ruimte

Onderzoek naar de relatie tussen de openbare ruimte en het gedrag van gebruikers is volgens Mehta & Bsson (2010, p.77) essentieel om te begrijpen wat gebruikers aantrekt tot het gebruiken van de ruimte. Een aantal aspecten die bepalend zijn voor de kwaliteit van de openbare ruimte zijn besproken in de vorige paragraaf. Uit het onderzoek van Mehta & Bosson (2010, p.977) komt naar voren dat de aantrekkelijkheid van de ruimte wordt bepaald door de karakteristieken die enerzijds afhangen van de plek zelf en anderzijds afhangen van de gebruikers. Hieruit blijkt dat zowel de fysieke eigenschappen van de plek als het gedrag van gebruikers van belang zijn voor het functioneren van de openbare ruimte. Stadsbewoners zijn tegenwoordig minder afhankelijk van stadspaleinen en lokale voorzieningen, mede door de toegenomen mobiliteit en het gebruik van moderne technologie. Maar volgens Mehta (2007, p.165) is de openbare ruimte ook nu belangrijk voor de sociale cohesie en een vitale samenleving. Verschillende onderzoeken naar het gebruik van de openbare ruimte benadrukken de rol van de straten, paleinen, parken en andere openbare ruimte als plekken voor ontmoetingen en interacties in de stad (Jacobs, 1961; Carr e.a., 1992; Jabareen, 2006, p.43). De openbare ruimte is onderdeel van het dagelijks leven, iedere stadsbewoner, werker of bezoeker is afhankelijk van de openbare ruimte voor functionele-, sociale- en vrijetijdsactiviteiten (Mehta, 2007, p.165; Gehl, 2011, p.49). De plekken die aansluiten op de behoeften en de activiteiten zijn potentiële 'sociale ruimte', deze openbare ruimte wordt niet enkel geassocieerd met bewegingsruimte maar vervult ook een sociale rol, als ontmoetingsplek. Volgens Gehl (2011, p. 50) is het stadsleven nu meer sociaal en recreatiegericht bestaan, waar de openbare ruimte essentieel onderdeel van is.

2.5.2 Noodzakelijke-, optionele-, en sociale activiteiten in de openbare ruimte

Levendige straten worden volgens Mehta (2007, p.166) en Gehl (2011, p.49) gekenmerkt door activiteiten die sociaal van aard zijn, dit kan variëren van staan, zitten, liggen, eten, lezen tot aan praten, window-shopping, consumeren, het bekijken van kunst, een instrument bespelen enzovoorts. Volgens Gehl (2011, p.9-10) wordt de openbare ruimte gebruikt voor verschillende activiteiten, namelijk noodzakelijke-, optionele-, en sociale activiteiten. Noodzakelijke activiteiten zijn bijvoorbeeld naar het werk of naar school gaan, die activiteiten moeten plaatsvinden ongeacht de kwaliteit van de omgeving (Gehl, 2011, p.9). Activiteiten zijn gericht op het bereiken van een bestemming en de openbare ruimte is vaak onderdeel van een korte route. Daarnaast wordt het gebruik van de openbare ruimte vermeden als obstakels zoals infrastructuur, de ruimte verstoren. Het gevolg hiervan is een afname van activiteiten in de openbare ruimte (Gehl, 2011, p.29). Optionele activiteiten daarentegen, gaan over het besteden van vrije tijd in de ruimte bijvoorbeeld door het maken van een wandeling. Optionele activiteiten vinden plaats als de omgeving een hoge kwaliteit heeft, dit soort activiteiten zijn meestal recreatief. Een optionele activiteit kan bijvoorbeeld zitten, spelen of lezen zijn. Plekken die aantrekkelijk zijn, en over bijvoorbeeld voldoende zitgelegenheden beschikken, nodigen uit tot het gebruiken van de ruimte voor optionele activiteiten. Sociale activiteiten hangen af van de aanwezigheid van anderen in de openbare ruimte, voorbeelden van sociale activiteiten zijn kinderen die samenspelen, het gedag zeggen van anderen op straat, spontane gesprekken maar ook passief contact zoals een ander zien of horen (Gehl, 2011, p.12). Non-verbale vormen van communicatie tussen gebruikers van de openbare ruimte komt voor als gebruikers elkaar niet kennen. Daarentegen zorgt het herkennen van bekenden op straat voor een gevoel van vertrouwen en veiligheid, dit heeft een positieve invloed op het gebruik van de ruimte (Gehl, 2011, p.13). Volgens Gehl (2011, p.12) zijn de sociale activiteiten 'het resultaat' van de andere twee activiteiten. De kwaliteit en de inrichting van de ruimte zijn van invloed op de sociale activiteiten in de stad, planologen en stedenbouwkundigen kunnen door de vormgeving van de ruimte, het gebruik van een plek voor verschillende activiteiten aantrekkelijk maken.

Daarnaast faciliteert de openbare ruimte korte en simpele ontmoetingen en interacties (Gehl, 2011, p.49). Volgens Jacobs (1961, p.56) zijn dit soort korte ontmoetingen de 'weak ties' die voorafgaan aan herhaaldelijk contact en hechtere sociale relaties. Ook neemt het vertrouwen tussen gebruikers van de plek toe, naarmate bewoners en andere gebruikers vaker in contact komen. Frequent contact met anderen en vertrouwelijkheid met plekken in de openbare ruimte draagt bij aan een gevoel van 'belonging'. Volgens Lofland (1998) is het kennen van een plek, bijvoorbeeld door regelmatig gebruik van de functies essentieel. De samenhang tussen de mix van faciliteiten en voorzieningen in een leefbare ruimte die interacties tussen gebruikers faciliteert, is van belang voor de identiteit van de plek. De gebruikers hechten bijvoorbeeld waarde aan een plek en geven betekenis aan hun activiteiten, de sociale rol van de openbare ruimte is dan van toepassing (Mehta, 2007, p.167). Het verlenen van een betekenis gebeurt ook door middel van personaliseren, dit wordt door Mehta & Bosson (2010, p.781) beschreven als het aanpassen van de omgeving door middel van het toe-eigenen van de plek. Met het personaliseren van een plek, passen gebruikers de omgeving aan zodat deze aansluit op specifieke behoeften. Volgens Gehl (2011, p.129) is het toevoegen van details en elementen die de interesse wekken van de gebruikers van belang om gebruikers aan te trekken. Ook het personaliseren van de openbare ruimte zorgt voor meer vertrouwelijkheid met de plek en nodigt gebruikers uit tot het gebruiken van de ruimte voor verschillende activiteiten.

Als laatste wordt door Madanipour (2010, p.237) opgemerkt dat het gebruik van de openbare ruimte wordt ontmoedigd door de uitsluiting van bepaalde groepen. Ook de afwezigheid van gebruikers die de openbare ruimte toe-eigenen kan leiden tot teruggetrokkenheid, bijvoorbeeld door een onveilig gevoel, wantrouwen in andere sociale groepen of door de polarisatie van de ruimte. De teruggetrokkenheid van gebruikers wordt onder andere zichtbaar in slecht onderhoud, zwerfafval op straat en een onaantrekkelijk straatbeeld. Dit kan ook een gevolg zijn van matige betrokkenheid vanuit de lokale overheid, die een coördinerende rol vervult over de claims op de openbare ruimte. Het is essentieel dat de verschillende belangen in de openbare ruimte worden overwogen en gemanaged, omdat het verval van de openbare ruimte afbreuk doet aan de sociale functie en vitaliteit van de plek (Madanipour, 2010, p.238). Ondanks de veranderende betekenis van de openbare ruimte, door privatisering, toegenomen mobiliteit en het gebruik van moderne technologieën, blijft de openbare ruimte een belangrijke plek voor verschillende activiteiten en ontmoetingen. De openbare ruimte functioneert ook als een sociale ruimte, die meerdere vormen van sociale activiteiten kan faciliteren, zoals interactie, surveillance en sociale cohesie (Madanipour, 2010, p.238; Mehta, 2007, p.167).

2.6 Het beleven van de openbare ruimte

2.6.1 Belevingswaarde en consumptiecultuur

Beleving is een begrip dat steeds vaker terugkomt in de academische literatuur over de stad, steden moeten namelijk een belevingswaarde aanbieden om aantrekkelijk te blijven. Pine & Gilmore (1998, p.98) stellen dat behoeften sterk veranderen en aangeboden diensten moeten een waarde toevoeging hebben. Volgens Moxon (2011, p.2) heeft de verschuiving geleid tot een 'consumer culture', waarbij de behoefte naar het consumeren van meer dan alleen basisbehoeften blijft toenemen. Het toenemende belang van consumptie, als onderdeel van de eigen identiteit is terug te vinden in de openbare ruimte. De openbare ruimte is steeds vaker privaat en de privatisering van openbare ruimte, zoals winkelcentra, cafés, pleinen, parken en straten hebben een impact op het traditionele karakter van openbare ruimte (Banerjee, 2001, p.15; Mehta, 2007, p.166). Volgens Banerjee (2001, p.20) en Frumkin (2003, p.1453) is het concept van de openbare ruimte als plek voor ontmoetingen en interacties, steeds meer terug te vinden in koffiezaakjes, boekenwinkels, sportclubs en theaters die zich bevinden in de traditionele openbare ruimte. Dit zijn 'third places', die een belangrijk onderdeel zijn geworden van de openbare ruimte. In gemengde buurten, zijn de openbare faciliteiten steeds vaker onderdeel van het straatbeeld. Dat is essentieel, omdat functiemening wordt beschouwd als voorwaarde voor een levendige en vitale stad (Jacobs, 1961; Mehta, 2007, p.166). De openbare ruimte die in privaat bezit is, is tegelijkertijd een afspiegeling van een bepaald imago. Dit imago wordt versterkt door een specifiek beleid en de inrichting of thematisering van de ruimte die het imago van de plek uitdraagt. De regels en restricties van private partijen hebben vaak betrekking tot het aantrekken van een gewenst publiek. Het aantrekken van consumerend publiek is voor private partijen belangrijker dan het aantrekken van divers publiek (Németh & Schmidt, 2011, p.8; Van Aalst, 2002, p.8). Daarom worden verschillende maatregelen genomen om de openbare ruimte te controleren en het gebruikt te reguleren, zoals een doelgerichte inrichting en een ontwerp dat is gericht op een specifieke groep gebruikers,

hierdoor wordt het gebruik van de openbare ruimte door andere gebruikers ontmoedigd. Ongewenste gebruikers worden op afstand gehouden door het aanpassen van straatmeubilair, met als doel het oncomfortabel maken voor bijvoorbeeld daklozen (Van Aalst, 2002, p.8). Maar volgens Holland e.a. (2007, p.15) betekent dat tegelijkertijd dat de ruimte ook onaantrekkelijk wordt voor een breed publiek.

2.6.2 Beleving en waardering van de openbare ruimte

Beleving heeft ook een ruimtelijke weerslag. De manier waarop een gebruiker de openbare ruimte beleeft en gebruikt verschilt per persoon. Volgens Richards (2001, p.56) is beleving namelijk persoonsgebonden. Dat komt doordat de beleving op een bepaalde plek afhangt van de fysieke, sociale en persoonlijke context van een gebruiker (Nijs & Peters, 2002, 53; Falk & Dierking, 2016, p.26). Dit zijn drie elementen die van invloed zijn op de beleving, tegelijkertijd hangen de fysieke- sociale- en persoonlijke context sterk met elkaar samen. Volgens Falk & Dierking (2016, p.26) is het niet mogelijk om de beleving van een gebruiker te begrijpen zonder de interactie tussen de drie elementen in overweging te nemen. Nijs & Peters (2002, p.53) beschrijven dit als de combinatie van elk van de contexten, die voortdurend door de gebruikers wordt vormgegeven. De interactie tussen de contexten is bepalend voor de beleving. De drie contexten worden hieronder toegelicht.

▪ *Fysieke context*

De fysieke context is de tastbare omgevingsruimte en bestaat uit verschillende elementen (Nijs & Peters, 2002, p.54). Het gaat niet enkel om wat een gebruiker ziet, maar ook om wat hij of zij hoort, voelt, proeft of ruikt in de omgeving. Op de eerste plek is de vormgeving van een plek en de architectuur essentieel, hier is de 'lay-out' van de omgeving van belang. Denk bijvoorbeeld aan zitgelegenheden, horeca, bewegwijzering en sanitaire voorzieningen (Nijs & Peters, 2002, p.55). In de stad wordt de omgeving bepaald door de vormgeving van de openbare ruimte, de architectuur van de gebouwen, de inrichting van de straten, de ruimte voor pleinen en parken, en door de functionele voorzieningen en het aanbod van bijvoorbeeld diverse winkels. Verder beïnvloeden attributen en objecten het gebruik en de beleving van de plek, bijvoorbeeld de zitgelegenheden, de straatverlichting en de groenvoorziening op een plek. Ook zintuigen en de sfeer spelen volgens Falk & Dierking (2012, p.103) een belangrijke rol in de beleving van gebruikers, bijvoorbeeld, stadsgeluiden, verkeersdrukke of straatmuzikanten. Nijs & Peters (2002, p.55) stellen daarnaast dat de vormgeving van de stad de aantrekkelijkheid vergroot, een belangrijk aspect hiervan is de aanwezigheid van functionele en recreatieve voorzieningen voor gebruikers. Daarnaast is de morfologie van de plek van belang voor het gebruik en de beleving van de openbare ruimte (Vloeijberghs, 2015, p.31). De morfologie, of terwijl de ligging en het landschap dat kenmerkend is voor de plek, beïnvloedt de ontwikkeling van een plek. De morfologie heeft bijvoorbeeld invloed op de bereikbaarheid en de routes, zoals looproutes of fietsroutes om van de ene naar de andere plek te komen. De route die door een gebruiker wordt gekozen is afhankelijk van de persoon, de ene gebruiker kiest voor een drukke winkelstraat terwijl de ander kiest voor een rustige wandelroute (Vloeijberghs, 2015, p.2131). Die persoonlijke overweging komt aan bod bij 'persoonlijke context'.

▪ *Sociaal- culturele context*

De sociaal-culturele context wordt bepaald door sociale activiteiten waarin een gebruiker is betrokken (Boswijk & e.a., 2007, p.32). Dit betreft bijvoorbeeld de interactie tussen verschillende gebruikers, of de aanwezigheid van anderen (Nijs & Peters, 2001, p.54). In de stad heeft de aanwezigheid van verschillende gebruikers met verschillende achtergronden, culturen, leeftijden en achtergronden invloed op de manier waarop de plek wordt beleefd vanuit een sociaal-cultureel perspectief (Degen, e.a., 2008, p.1907; Falk & Dierking, 2016, p.27). Gebruikers zijn zich daarnaast bewust van de aanwezigheid van anderen, dit heeft verschillende uitwerkingen op de beleving. Jongeren kunnen de omgeving bijvoorbeeld als saai ervaren als zij zich bevinden op een plek met veel ouderen, terwijl zij zich thuis voelen als op diezelfde plek ook leeftijdsgenoten aanwezig zijn. Verder heeft de drukte op een plek invloed op de beleving (Falk & Dierking, 2016, p.28), echter heeft ieder individu een eigen perceptie over drukte. In de sociaal-culturele context speelt ook de aard van de activiteiten een rol in de beleving van een gebruiker. Het doelgericht gebruiken van een bepaalde plek wordt anders ervaren dan het gebruik van de ruimte in sociaal verband, in een groepsverband wordt bijvoorbeeld meer rekening met anderen (Falk & Dierking, 2016, 28).

▪ *Persoonlijke context*

Elke gebruiker heeft een unieke en persoonlijke context (Nijs & Peters, 2002, p.54). Die persoonlijke context is gebaseerd op de beleving van een plek die afhangt van persoonlijke ervaring, kennis en motivatie. Dit

hangt samen met demografische karakteristieken zoals leeftijd, geslacht, sociaaleconomische status en etniciteit (Falk & Dierking, 2016, p.27). De factoren zijn persoonsgebonden en leiden tot een unieke waardering of beleving van de stad. Tuan (1979, p.392) stelt daarnaast dat de beleving en ervaring per persoon verschilt, ondanks dat zij zich op dezelfde plek bevinden. Wat betekent dat de persoonlijke context voor iedere gebruiker bepalend is voor zowel het gebruik als de beleving en waardering van de plek. Een levendige winkelstraat sluit bijvoorbeeld aan bij het leven van een student, terwijl een ouder persoon de plek als te druk ervaart. Verder is de bekendheid met de plek volgens Vloeijberghs (2015, p.34) belangrijk, een gebruiker die de plek kent ervaart die herkenning, dat zorgt voor een prettige beleving. Dit kan andersom ook uitwerken tot een negatieve beleving voor gebruikers die de plek niet goed kennen en zich moeilijk kunnen oriënteren. De kennis van de omgeving, waarover een gebruiker beschikt geeft een beeld van de omgeving. Lynch (1960, p.9) beschrijft dit als een 'mental maps' waarbij herkenningpunten bepalend zijn voor de ervaring van een plek, dit kunnen bijvoorbeeld opvallende gebouwen zijn, pleinen of voorzieningen.

2.6.3 Looseness van de ruimte

Het gedrag van een gebruiker dat wordt gestuurd door wat hij of zij ziet als gepast of ongepast heeft invloed op de beleving. Gebruikers met verschillende achtergronden hebben ieder andere overtuigingen, verwachtingen en aspiraties. De aantrekkelijkheid van een stedelijke omgeving voor diverse groepen leidt volgens Franck & Stevens (2007, p.11) tot 'loosening'. Dat betekent dat het gebruik van de openbare ruimte op een andere manier gebeurt dan voorgesteld door de ontwerpers van de plek. In de realiteit is de mate waarin vrij invulling wordt gegeven aan de openbare ruimte verschillend. Daarnaast zoeken gebruikers vaak de plekken op die aansluiten op bepaalde activiteiten, bijvoorbeeld om even uit te rusten. Er zijn openbare ruimte die aansporen tot niet voorgenomen activiteiten, doordat de activiteiten worden getriggerd door een specifieke context die gebruikers tegenkomen. Bijvoorbeeld spontaan reageren op een kunstwerk, dansen op de muziek die klinkt of een gesprek aangaan met een onbekende (Franck & Stevens, 2007, p.11). Tegelijkertijd heeft de 'looseness' van een bepaalde plek ook invloed op activiteiten die mogelijk de grenzen overschrijden, van wat door anderen wordt verwacht of beschouwd als gepast. Bijvoorbeeld, bloemen plukken, balanceren langs een smalle rand of op straat een emotioneel gesprek voeren. Het is op te merken dat vooral de plekken in de openbare ruimte waar de samenhang tussen de ruimtelijke kenmerken en het gebruik van de ruimte wordt verstoord door barrières onaantrekkelijk is voor gebruikers, die plekken worden slecht benut voor vooringenomen of spontane activiteiten (Gehl, 2011, p.73). In de volgende sub-pagraaf wordt aandacht besteed aan de barrières in de openbare ruimte.

2.6.4 Barrières in de openbare ruimte

Uit de literatuur blijkt dat de inrichting van de openbare ruimte en de karakteristieken van een plek de ruimte aantrekkelijk maken voor 'public life' (Mehta & Bosson, 2010, p.779). De openbare ruimte vervult een verbindende rol in het faciliteren van activiteiten op straat, daarbij wordt vaak gerelateerd aan de straten, pleinen en parken in de buurt (Mehta, 2007, p.65). Maar, objecten in de openbare ruimte kunnen zowel positieve als negatieve gevolgen hebben voor het gebruik en de beleving van de openbare ruimte. De aanwezigheid van infrastructuur heeft bijvoorbeeld invloed op de kwaliteit van de openbare ruimte (Boon e.a., 2010, p.11). Ook wegen en spoorlijnen beïnvloeden de visuele beleving en de kwaliteit van de ruimte. Een sociaal effect hiervan is barrièrewerking, dit wordt door Boon e.a. (2010) beschreven als:

- Barrièrewerking is een gevolg van de beweging en/ of aanwezigheid van voertuigen op een stuk infrastructuur, of de pure aanwezigheid van de infrastructuur, die in positieve of negatieve sfeer invloed uitoefenen op de voorkeuren, de behoeften, het gedrag en de perceptie van de gemeenschap, groepen in de gemeenschap, relaties tussen deze groepen en individuen. (p.11)

Barrières kunnen de toegankelijkheid van plekken bemoeilijken, wat gevolgen heeft voor de sociale interactie en de cohesie binnen een buurt (Boon e.a., 2011, p.11). De barrièrewerking is volgens Van Winden & Van Grevenhof (2011, p.4) ook van toepassing in Amsterdam Zuidoost, door de spoorlijn vormt het gebied geen eenheid. Het spoor fungeert als scheidingslijn die Amstel III afscheidt van de overige woonwijken in Zuidoost. De infrastructuurle barrière leidt tot een scheiding tussen de buurten en verstoort de interactie tussen de bewoners en de andere gebruikers van beide gebieden (Di Giulio e.a., 2009, p.2963-2964). Daarnaast spelen ook sociale barrières een rol, in het gebruik van de openbare ruimte. Sociale barrières zijn vooral van invloed op marginale groepen. Hoewel de openbare ruimte democratisch is, worden marginale

groepen vaak uitgesloten wegens 'ongewenst gedrag'. Het gebruik van de openbare ruimte wordt daardoor eerder vermeden door bepaalde groepen (Holland e.a., 2007, p.15). De invloed van een sociale barrière op het gebruik van de openbare ruimte heeft echter niet dezelfde uitwerking op alle groepen, kwetsbare groepen zijn in meerdere mate beperkt door de effecten van sociale barrières (Di Giulio e.a., 2009, p.2964).

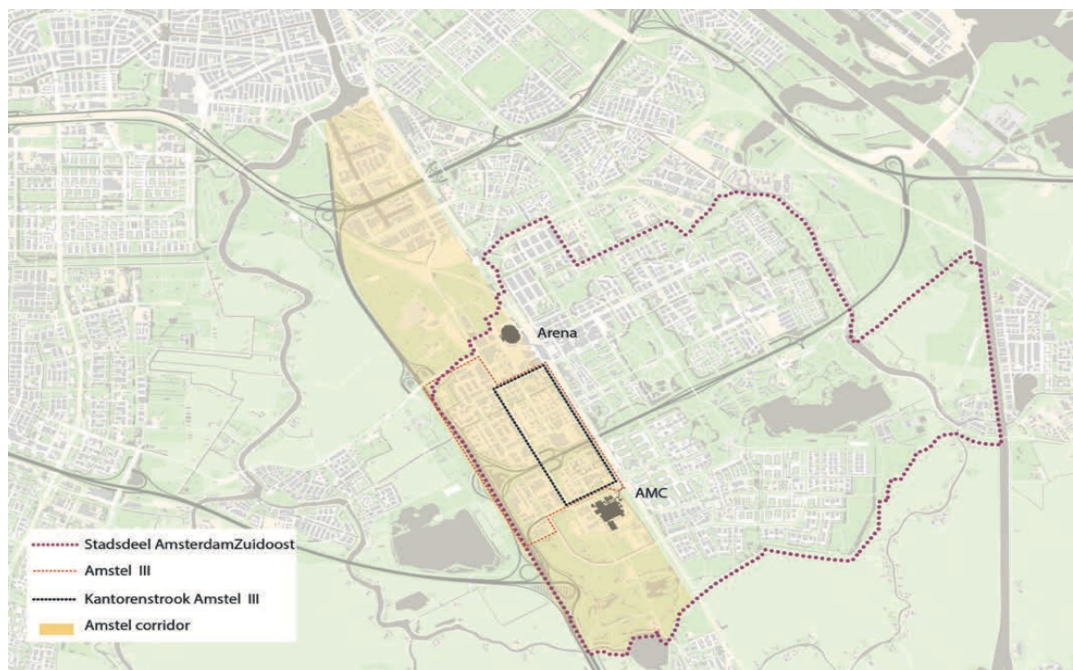
Hoofdstuk 3: Gebiedsbeschrijving & ontwikkelingsstrategie voor Amstel III

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de transformatie van Amstel III, een gebied in Amsterdam Zuidoost. Amstel III is gekozen als onderzoeksgebied, omdat de gemeente inzet op de transformatie van Amstel III: van monofunctioneel kantorengedebied naar gemengde wijk. Om de methoden te onderbouwen en de resultaten in context te plaatsen is het van belang dat de kenmerken van Amstel III en de ontwikkelingsstrategie worden toegelicht. Dit hoofdstuk begint met een omschrijving van het gebied, waarna de verschillende beoogde ontwerpprincipes worden toegelicht. Dit hoofdstuk is gebaseerd op verschillende beleidsbronnen, waaronder het gebiedsplan en de ontwikkelingsstrategie voor Amstel III.

3.1 Gebiedsomschrijving

3.1.1 Amstel III

Amstel III is formeel onderdeel van Bijlmer centrum. Het gebied grenst aan de rijksnelweg A2 en strekt uit vanaf het AMC-ziekenhuis tot de Johan Cruijff Arena (zie figuur 7). In de jaren '60 is Amstel III aangewezen als locatie voor stadsuitbreiding van de Bijlmermeer (ZO-City, 2015, p.12). Het deel ten westen van het spoor is toen aangewezen als locatie voor bedrijven met de spoorlijn als scheidingslijn van andere functies zoals wonen (Gemeente Amsterdam, 2017d). Amstel III heeft een belangrijke regionale en landelijke functie, omdat het een populaire vestigingslocatie is voor kantoren en bedrijven (Gemeente Amsterdam, 2017d, p.3). In totaal bestaat Amstel III uit 250 hectare en is het gebied verdeeld in een 'bedrijvenstrook' en een 'kantorenstrook'. Het gedeelte tussen de A2 en de Holterberg weg wordt getypeerd als bedrijventerrein. Ten oosten van de Holterbergweg, parallel aan de spoorlijn ligt een omvangrijke kantoorstrook (Gemeente Amsterdam, 2017e, p.21). Van oorsprong heeft Amstel III een eentonige uitstraling, tussen de kantoorpanden en private parkeerterreinen is bijvoorbeeld weinig ruimte voor openbare plekken om te recreëren (Gemeente Amsterdam, 2011, p.6). Hoewel Amstel III op dit moment wordt gekenmerkt als monofunctionele werklocatie, is het niet enkel een werklocatie. Het aantal bewoners is de afgelopen jaren toegenomen, dit aandeel moet met de realisatie van nieuwe woontorens verder toenemen. Daarnaast komen bezoekers naar Amstel III voor bepaalde voorzieningen, zoals het AMC-ziekenhuis, de Ikea of culturele voorzieningen.



Figuur 7: Amstel III gebiedskaart (Gemeente Amsterdam, 2017e)

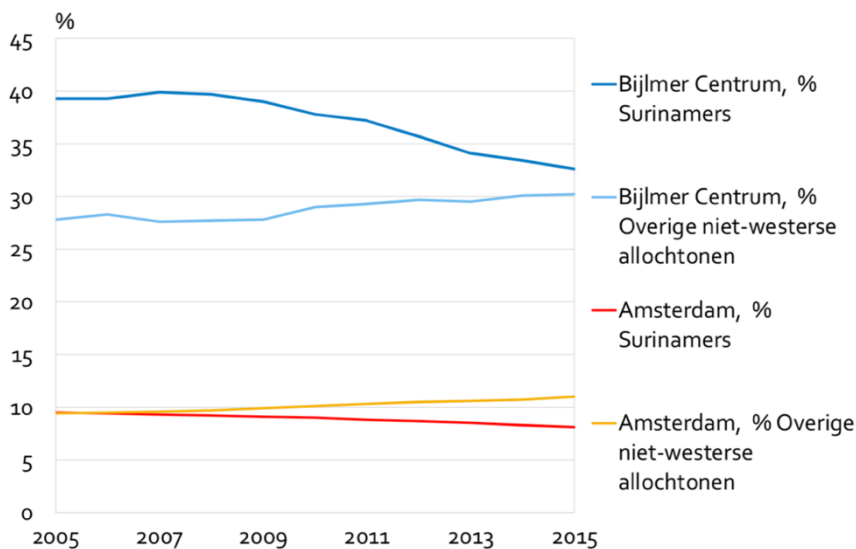
3.1.2 De opgave voor Amstel III

Amstel III moet volgens de Gemeente Amsterdam (2018a, p.48) transformeren, van een eentonig kantorengedebied naar een levendige en gemengde wijk, waar wonen, werken en recreëren gecombineerd worden. In de afgelopen tijd is de interesse van ontwikkelaars en investeerders in de transformatie en

herontwikkeling van het gebied sterk toegenomen. De aanleiding voor de transformatie is tweedelig, enerzijds heeft Amstel III zich overwegend ontwikkeld als locatie voor bedrijven. De gemeente ziet het eenzijdig gebruik en de monofunctionele inrichting met de tijd steeds meer als een tekortkoming vanwege het gebrek aan levendigheid (Gemeente Amsterdam, 2016c, p.15). Volgens de Gemeente Amsterdam (2016c, p.15) is dit gebrek vanuit de concurrentiepositie met andere bedrijvenlocaties een ongunstige ontwikkeling. De opgave ligt in het aantrekkelijk maken van Amstel III, omdat moderne kantoren vestigen in een leefbare en prettige omgeving met een divers aanbod aan voorzieningen en fijne openbare ruimte (Gemeente Amsterdam, 2016c, p.15). Door het aantrekken van de markt is Amstel III zeer in trek als vestigingslocatie voor bedrijven en kantoren (Gemeente Amsterdam, 2017e, p.24). Daarnaast is Amsterdam een aantrekkelijke woon- en werklocatie, de vraag naar woningen in Amsterdam blijft de komende jaren toenemen. Amstel III heeft potentie en is door de gemeente aangewezen als uitbreidingslocatie voor nieuwe woningen. Volgens de Gemeente Amsterdam (2017e, p.26) kan Amstel III door transformatie en verdichting plek bieden aan ca. 15.000 nieuwe woningen en daarmee bijdragen aan de groei van de stad. Dat gebeurt niet enkel door nieuwbouw, maar ook door het transformeren van verouderde panden. De gemeente streeft naar het realiseren van een stadswijk die aansluit op de (woon-)wensen van nieuwe kenniswerkers, studenten, starters, bestaande bewoners van Zuidoost en van de stad als geheel (Gemeente Amsterdam, 2017e, p.26). Met de transformatie wordt beoogd op korte termijn ongeveer 5000 nieuwe woning te realiseren, dat voor een groot deel is bedoeld voor studenten en starters.

Daarnaast staat Zuidoost bekend vanwege de multiculturele samenleving. Bijlmer centrum is etnisch het meest divers, ongeveer 83% van de bewoners heeft een migratie achtergrond, waarvan het overgrote deel niet-westers is. De grootste groepen zijn Surinamers, gevolgd door andere niet-westerse migrantengroepen zoals Ghanezen en antillianen. De statistieken worden gepresenteerd in figuur 8. Hoewel Amstel III uitmaakt van een etnisch diverse omgeving, is er weinig bekend over de exacte bevolkingssamenstelling van Amstel III. Op dit moment staan er in Amstel III aan de Meibergdreef ca. 350 (studenten)woningen. En aan de Paalbergweg zijn een aantal startersstudio's gerealiseerd, door middel van transformatie van een kantoorgebouw. Daarnaast werken er in het gebied ArenApoort – Amstel III ruim 50.000 mensen (Gemeente Amsterdam, 2018a, p.47).

Figuur 8: Surinamers en overige niet-westerse allochtonen in Bijlmer-Centrum en Amsterdam (2005-2015 in %)



Bron: Gemeente Amsterdam (2016d, p.2)

In de toekomst wilt de Gemeente Amsterdam (2017e, p.16) het diverse karakter van Zuidoost uitdragen in Amstel III en kansen bieden aan allerlei bewoners en ondernemers. In de plannen voor Amstel III is opgenomen dat Amstel III in de toekomst ruimte moet bieden aan 5000-10.000 nieuwe woningen. Daar hoort een passend aanbod van voorzieningen bij, zoals nieuwe basis- middelbare scholen, gezondheids- en ontmoetingscentra, sportvoorzieningen, horeca, parken enzovoorts. Het doel van de Gemeente

Amsterdam is door middel van de transformatie, in Amstel III een gemengde buurt te realiseren, waar de verhouding tussen wonen en werken ongeveer 50/50 wordt (Gemeente Amsterdam, 2017e, p.17; Gemeente Amsterdam, 2016c, p.15-16). Om de nieuwe stadswijk vorm te geven, heeft de gemeente Amsterdam een aantal ontwikkelingsprincipes geformuleerd, die in de volgende paragraaf worden besproken.

3.2 De beoogde ruimte: ontwikkelingsstrategie voor Amstel III

3.2.1 *Ontwikkelingsprincipes voor de nieuwe stadswijk Amstel III*

De gemeente beoogt Amstel III te transformeren (Gemeente Amsterdam, 2017, p.16). De uitdaging ligt in het aanpassen van een eentonige wijk, die van oorsprong is opgebouwd als vestigingslocatie voor bedrijven en kantoren (Gemeente Amsterdam, 2017b, p.6). Het gebied is pragmatisch opgezet, dat betekent dat de inrichting praktisch en functioneel is en ruimte biedt aan recreatieve verblijfsruimten. Amstel III heeft op dit moment geen stedenbouwkundig karakter, de uitstraling is monotoon en het ontbreekt aan diversiteit in architectuur. Dat neemt niet weg dat Amstel III als uitbreidingslocatie ook nu een gewilde vestigingsplek is voor kantoren- en bedrijven. Als onderdeel van de economische motor van de stad is het vasthouden van die populariteit gewenst (Gemeente Amsterdam, 2017a, p.3). Figuur 9 geeft een impressie van een deel van de eenvormige bebouwing in Amstel III. Als kantoor- en bedrijventerrein biedt het voldoende ruimte voor de auto, met private parkeerplekken in de openbare ruimte, brede ventwegen en dreven. Die aanblik moet door de gebiedstransformatie gaan veranderen.



Figuur 9: Een gedeelte van de bebouwing in de kantorenstrook van Amstel III (Wonam, 2017)

In de ontwikkelingsstrategie voor Amstel III zijn stedenbouwkundige ontwikkelingsprincipes van toepassing. De transformatie van Amstel III gaat om een nieuwe invulling van de kavels, om dit te realiseren zijn stedenbouwkundige ingrepen en regels nodig die richting geven aan de transformatie. De gemeente heeft een aantal principes geformuleerd die in de transformatie moeten worden toegepast als richtlijnen voor de ontwikkeling. De ontwikkelingsprincipes, zoals vastgesteld op de tekentafel geven een beeld van de 'beoogde ruimte'. De ontwerpidealen die volgens de gemeente van toepassing zijn op Amstel III worden hieronder toegelicht. Het gaat om het opwaarderen van de openbare ruimte, functiemenging, verdichting en hogere dichtheden, duurzaamheid en diversiteit.

- *Openbare ruimte*

De openbare ruimte in Amstel III beschikt over voldoende buitenruimte, maar het overgrote deel van die ruimte is ingericht als parkeerterrein (ZO-City, 2014, p.72). Die private parkeerterreinen worden afgescheiden door slagbomen. Dat leidt tot een abrupte overgang tussen private terreinen en openbare ruimte. De openbare ruimte in Amstel III wordt op dit moment omschreven als generiek, overal hetzelfde en monotoon (Gemeente Amsterdam, 2017e, p.56). Dit zijn de punten waarop de openbare ruimte moet verbeteren, de inrichting moet volgens de Gemeente Amsterdam (2017e, p.56) gekenmerkt worden door

meer 'stads' en 'groen'. De Gemeente Amsterdam (2017d, p.13) stelt dat het investeren in de openbare ruimte een voorwaarde is voor het slagen van de nieuwe stadswijk. Volgens de gemeente bloeit het publieke leven en zijn gebruikers steeds vaker te vinden op het terras, in het park of fietsend naar het werk (Gemeente Amsterdam, 2016b, p.14). Op veel plekken sluit de inrichting niet voldoende aan op dit diverse gebruik (Gemeente Amsterdam, 2016b, p.14). Het straatbeeld moet daarom worden bepaald door hofjes en plantsoenen die met elkaar zijn verweven. De inrichting van de ruimte moet ook bijdragen aan de herkenbaarheid van de plek, zodat gebruikers zich beter kunnen oriënteren. Daarnaast moet het verblijfsklimaat verbeteren, nieuwe of getransformeerde gebouwen moeten gericht zijn op de straat en de uitstraling van het gebied verbeteren (Gemeente Amsterdam, 2017e, p.58). Verder moeten de verkeerssoorten, met name voetgangers en fietsers zich op een logische en veilige manier door de buurten kunnen bewegen (Gemeente Amsterdam, 2017e, p.58). In bijlage 2 (Gemeente Amsterdam, 2017e) wordt het ontwikkelingsperspectief voor de openbare ruimte in Amstel III weergegeven.

Als laatst, wordt het gebruik van de openbare ruimte in Amstel III volgens gemeente beïnvloedt door de spoorlijn. In Amstel III vormt het spoor een scheidingslijn tussen de bestaande woongebieden in Zuidoost en de nieuwe stadswijk. Het spoor vormt een barrière tussen de woonwijken en verstoort de interactie tussen de gebruikers. De gemeente vindt het belangrijk dat de rest van Zuidoost profiteert van de ontwikkelingen in Amstel III, en profileert de spoorlijn als een ruggengraat die de wijken met elkaar moet verbinden (Gemeente Amsterdam, 2017c, p.4; Gemeente Amsterdam 2018a, p.48). De openbare ruimte en de voorzieningen aan beide zijden van het spoor moeten bijdragen aan die verbinding (Gemeente Amsterdam, 2017c, p.4-5).

- Diversiteit

Diversiteit is een belangrijk streven omdat het nu op veel plekken hieraan ontbreekt: de openbare ruimte is schraal en de bebouwing heeft vaak een gelijke hoogte (Gemeente Amsterdam, 2017e, p.58). Met de transformatie wordt bedoeld op het vergroten van de levendigheid. Door meer diversiteit in de gebouwde omgeving wordt het gebied aantrekkelijker (Gemeente Amsterdam, 2016c, p.36). In Amstel III wordt ingezet op diversiteit door het mengen van uiteenlopende bouwstijlen. De woningen en gebouwen zijn gevarieerd qua type en segment. Ook in de buitenruimten en het ontwerp wordt gestreefd naar een gevarieerd aanbod. Doordat Amstel III nu geen architectonische of stedenbouwkundige stijl heeft, biedt dit ruimte om te experimenteren met aantrekkelijke en diverse bebouwing (Gemeente Amsterdam, 2017e, p.33). Daarnaast heeft diversiteit ook betrekking op het creëren van diverse openbare ruimte met elk een eigen karakter. De inspanningen zijn gericht op het creëren van een diverse, aantrekkelijke en leefbare plek voor diverse mensen (Gemeente Amsterdam, 2017d, p.16). Diversiteit heeft daarnaast betrekking op het ontwikkelen van diverse openbare ruimte, uiteindelijk moet de diversiteit aan voorzieningen, woningen en openbare ruimte ook leiden tot het aantrekken van diverse gebruikers in Amstel III. Want de nieuwe stadswijk moet volgens de gemeente kansen bieden aan allerlei bewoners en bedrijven.

- Functiemenging

Functiemenging is een belangrijk principe in de ontwikkeling van de nieuwe stadswijk. Het creëren van een buurt met diverse functies is onderdeel van de strategie voor Amstel III. De verhouding tussen de verschillende functies wordt bereikt door de transformatie van kantoren of door het bijbouwen van woningen en voorzieningen. Functiemenging betekent een menging van wonen, werken en voorzieningen, waaronder ook maatschappelijke voorzieningen een plek krijgen in de buurt (Gemeente Amsterdam, 2017e, p.27). Een voorbeeld van functiemenging is een woonblok dat wordt ontwikkeld en gemengd met een kinderopvang, buurthuis, broedplaatsen, flexibele werkplekken, horeca en retail (Gemeente Amsterdam, 2017e, p.43). Daarnaast wordt ook aandacht besteed aan creatieve mengformules zoals een kledingwinkel met een kapper of boekenwinkel met een café. Ook is ruimte voor flexibiliteit, zoals plekken voor pop-up stores (Gemeente Amsterdam, 2017e, p.48). De functies moeten tot slot aansluiten op de behoeften en wensen van de gebruikers, denk hierbij aan voorzieningen die verschillende gebruikers nodig hebben voor dagelijkse behoeften.

- Verdichten

Voor de Gemeente Amsterdam (2017e, p.63) is verdichting van het gebied een belangrijk doel, dit is vastgesteld in het ruimtelijk en programmatisch ontwikkelingsperspectief van Amstel III. Om een goede mate van verstedelijking te bereiken is verdichting noodzakelijk (ZO-City, 2015, p.78). Door hoogbouw toe te voegen in het huidige patroon van Amstel III wordt een hogere dichtheid en meer compactheid

gerealiseerd. Een voordeel is dat hoogbouw zich goed kan voegen tussen de bestaande bebouwing. Op de afbeelding van Amstel III, in figuur 10, zijn een aantal woontorens toegevoegd tussen de bestaande gebouwen in Amstel III, de groene daken en openbare ruimte moeten als onderdeel van het nieuwe ontwerp bijdragen aan de aantrekkelijkheid en leefbaarheid in de wijk. De richtlijn die geldt voor de verstedelijking door middel van hoogbouw, is het bouwen van (woon)torens van 40 tot 60 meter en op enkele strategische plekken torens van 80 meter (Gemeente Amsterdam, 2017e, p.63). Daartussenin is plaats voor informele bebouwing, zoals herenhuizen of andere eigentijdse gebouwen. De nieuwe functies zullen de bestaande bedrijven en voorzieningen niet verdringen, door te verdichten wordt de ruimte intensiever gebruikt, wat meer mogelijkheden biedt voor het ruimtegebruik op plekken in het bestaande gebied (Gemeente Amsterdam, 2009, p.4). Door te verdichten wordt het uitdijen van de stad beperkt, de bestaande ruimtes worden zo intensiever gebruikt. Tot slot draagt een compacte inrichting bij aan de beloopbaarheid in de wijk.



Figuur 10: Hogere dichtheden in de nieuwe stadswijk Amstel III waarbij tussen de bestaande bebouwing wordt gebouwd (Spot Amsterdam, 2018)

- *Duurzaamheid*

Ook duurzaamheid is een essentiële pijler in de bouwprincipes van Amstel III. Het realiseren van een compacte omgeving moet bijdragen aan de duurzaamheid van de stad. Volgens de Gemeente Amsterdam (2016b, p.6) gedijt duurzaamheid beter in een compacte stad. In Amstel III heeft het hergebruiken van de verouderde gebouwen de voorkeur op slopen. De verbouwingsplannen van de bestaande gebouwen zijn toekomstbestendig, met aanpasbare verdiepingen is bijvoorbeeld voldoende mogelijkheid voor het aanpassen van de bouwlagen en de invulling van het gebruik. Daarnaast moet het wandel- en fietsnetwerk in de nieuwe stadswijk worden verbeterd en verder worden uitgebreid. Op die manier moeten gebruikers worden gestimuleerd om korte afstanden te voet of met de fiets af te leggen in plaats van met de auto. Ook wordt in Amstel III geïnvesteerd in het openbaar vervoer, zodat de stadswijk goed is verbonden met andere delen van de stad (Gemeente Amsterdam, 2017a, p.16). Verder draagt de gemeente zorg voor een hiërarchie van hoofdwegen, straten en oriëntatiepunten om de verbinding en de beloopbaarheid in de wijk te verbeteren. De Holterbergweg blijft bijvoorbeeld een belangrijke transportas maar kan op langere termijn ook een laan met voorzieningen en winkels worden.

Hoofdstuk 4: De verantwoording van de methoden

In dit hoofdstuk wordt de onderzoeksmethode uiteengezet. Om de hoofdvraag ‘hoe gebruiken en waarderen de bezoekers, bewoners en werkers van Amstel III de openbare ruimte in dit gebied? En welke perceptie hebben zij over de compacte stad idealen (functiemening, hogere dichtheid, diversiteit en duurzaamheid) die volgens de gemeente Amsterdam moeten worden toegepast in de transformatie van Amstel III?’ te kunnen beantwoorden, wordt in dit onderzoek gekozen voor kwalitatieve onderzoeksmethoden. De keuze voor kwalitatief onderzoek is gebaseerd op de mogelijkheid om unieke meningen en ervaringen van de werkers, bewoners en bezoekers van Amstel III te kunnen beschrijven en interpreteren. Om de betrouwbaarheid en kwaliteit van de resultaten te borgen wordt de keuze voor kwalitatieve onderzoeksmethoden, en meer specifiek de focusgroepmethode, verantwoord. Verder wordt in dit hoofdstuk de validiteit en betrouwbaarheid van dit onderzoek besproken. Het hoofdstuk sluit af met de operationalisering van de onderzoekseenheden en een toelichting op de onderzoeksthema's.

4.1 Kwalitatief onderzoek naar het gebruik en de waardering van de ruimte in Amstel III

4.1.1 Onderzoek naar de gebruikte en beleefde ruimte in Amstel III

De Gemeente Amsterdam (2017b, p.6) streeft naar het ontwikkelen van een compact en leefbare stadswijk. In het vorige hoofdstuk (paragraaf 3.2) zijn de ontwerpprincipes voor Amstel III, zoals beoogt door de gemeente omschreven. De gebruikte en beleefde ruimte van de bewoners, bezoekers en werkers van Amstel III, wordt door middel van dit onderzoek achterhaald. Volgens Lefebvre (1991) leidt de voortdurende interactie tussen de bedachte, gebruikte en beleefde ruimte tot de productie van de ruimte. De dimensie die hieraan wordt toegevoegd is de perceptie van de gebruikers, over de toekomst omdat de transformatie van Amstel III de komende jaren plaatsvindt. Dit is de ‘*ideal lived space*’. De resultaten van dit onderzoek moeten bijdragen aan het voorkomen van een mismatch tussen de beoogde of terwijl bedachte ruimte ten opzichte van het gebruik en beleving van de bewoners, bezoekers en werkers van Amstel III. De perceptie van de gebruikers van de openbare ruimte in Amstel III wordt onderzocht door middel van kwalitatieve onderzoeksmethode. In dit hoofdstuk wordt de methoden, die wordt toegepast om de onderstaande onderzoeksvragen te kunnen beantwoorden omschreven:

Hoe gebruiken en waarderen de bezoekers, bewoners en werkers van Amstel III de openbare ruimte in dit gebied? En welke perceptie hebben zij over de compacte stad idealen (functiemening, hogere dichtheid, diversiteit en duurzaamheid) die volgens de gemeente Amsterdam moeten worden toegepast in de transformatie van Amstel III?

- *In hoeverre gebruiken bewoners, bezoekers en werkers van Amstel III de openbare ruimte in dit gebied voor functionele-, optionele-, en sociale- activiteiten?*
- *Hoe waarderen de gebruikers de openbare ruimte in Amstel III? En welke fysieke en sociale barrières ervaren zij?*
- *Welke ideeën hebben de gebruikers over functiemenging, een hogere dichtheid, diversiteit en duurzaamheid? En hoe denken zij over de verbinding van Amstel III met de overige woongebieden van Amsterdam Zuidoost?*

De hoofdvraag is leidend en heeft als doel het gebruik van de openbare ruimte te bestuderen door te kijken naar hoe gebruikers de ruimte nu gebruiken, op welke plekken komen zij vaak en waarom? Of welke plekken vermijden de gebruikers? En wat is de reden daarvoor? Ook wordt gekeken naar de waardering van de bewoners, bezoekers en werkers van Amstel III, welke ervaringen hebben zij of wat voor gevoel roepen bepaalde plekken op? En hoe denken zij over de toekomst van Amstel III? Wat zijn bijvoorbeeld belangrijke voorwaarden die behouden moeten worden in het gebied en wat willen gebruikers straks anders? Tijdens de analyse wordt een vergelijking gemaakt tussen verschillende gebruikersgroepen. Omdat de transformatie van Amstel III vordert, zijn de meningen en ideeën van de gebruikers waardevol, dit biedt namelijk interessante inzichten: zijn de ideeën eenduidig of lopen de meningen uiteen? De antwoorden op de verschillende vragen moeten handvaten bieden om in te spelen op de behoeften van de gebruikers.

4.1.2 Kwalitatief onderzoek

Om de onderzoeksvragen te beantwoorden, wordt gebruik gemaakt van een kwalitatieve onderzoeksmethode, de focusgroepmethode. Tijdens de focusgroepen wordt daarnaast gebruikt gemaakt van 'mental-maps' en 'photo-elicitation'. De methode worden toegepast op een specifieke 'case', namelijk de ontwikkeling van Amstel III. Dit wordt door Bryman (2016) beschreven als 'the detailed and intensive analysis of a single case' (p.66). Volgens Flyberg (2006, p. 219) biedt het bestuderen van een case, in dit onderzoek Amstel III, de mogelijkheid om inzicht te krijgen in gedetailleerde en diepgaande informatie.

Kwalitatief onderzoek valt onder de scope van sociaalwetenschappelijk onderzoek, gerelateerd aan sociale wetenschappen zoals sociologie, geografie en politiek (Bryman, 2016, p.4). Kenmerkend is dat in de sociale wetenschappen de nadruk ligt op de contextgebondenheid, onderzoek vindt niet plaats in een vacuüm maar is gerelateerd aan een specifieke context (Bryman, 2016, p.4). Boeije e.a. (2009) stellen dat kwalitatief onderzoek de mogelijkheid biedt 'de gedragingen, ervaring en beleving (...) van betrokkenen te beschrijven en deze te interpreteren en te verklaren' (p.253). Aansluitend op de onderzoeksvraag wordt gekozen voor kwalitatief onderzoek, omdat het gedrag, de beleving en de ervaring van de gebruikers centraal staan. Gedrag is gerelateerd aan het gebruik van de openbare ruimte. En ervaring en beleving zijn gerelateerd aan het waarderen van de ruimte. In kwalitatief onderzoek wordt ervan uitgegaan dat de doelgroep, dit zijn de gebruikers van de openbare ruimte in Amstel III, zin geven aan hun omgeving en handelen op basis van die zingeving (Boeije e.a., 2009, p.253). In dit onderzoek draait het om de belevingswereld van de gebruikers, vanuit dat oogpunt wordt de ruimte in Amstel III bestudeerd. De kwalitatieve benadering leent zich daarnaast om het gedrag en het perspectief van de doelgroep te beschrijven, te begrijpen en te verklaren (Hennink e.a., 2011, p.9; Boeije e.a., 2009, p.254). Ook met het oog op de toekomst van de openbare ruimte in Amstel III kunnen gebruikers toelichten welke aspecten van de openbare ruimte zij waarderen en hoe zij denken over het gebruiken van de ruimte. Dit is waardevol, want de ervaringen, meningen en percepties zijn uniek. De nadruk ligt in dit onderzoek op het weergeven van al die verschillende meningen en percepties, door bewoners, bezoekers en werkers. Dat betekent dat het doel van dit onderzoek niet is gerelateerd aan het generaliseren van de resultaten, maar aan het weergeven van specifieke ervaringen.

Verder wordt in kwalitatief onderzoek de subjectiviteit erkent, omdat de onderzoeker bewust op zoek is naar de meningen en perspectieven die ten grondslag liggen aan de data. Daarnaast is de kwalitatieve onderzoeksmethode geschikt voor verkenning, of terwijl voor het exploreren van een relatief onbekend thema (Hennink e.a., 2011, p.10; Boeije e.a., 2009, p.255). Het kan volgens Boeije e.a. (2009, p.255) ook gaan om het inbrengen van het perspectief van betrokkenen. In het huidige onderzoek is sprake van een combinatie. De kennis over het huidige gebruik van de openbare ruimte in Amstel III en de beleving van de ruimte door verschillende gebruikersgroepen is beperkt. Tot nu toe is geen gestructureerd onderzoek verricht naar de manier waarop bewoners, werkers en bezoekers de ruimte in Amstel III nu gebruiken en waarderen. Ook is het niet bekend welke percepties gebruikers hebben over de ontwerpprincipes. Dit onderzoek is explorierend en brengt het perspectief van bewoners, bezoekers en werkers van Amstel III op tafel. Verder is de keuze voor kwalitatieve onderzoeksmethoden gebaseerd op de flexibiliteit van de methode. Dat betekent dat kwalitatief onderzoek de mogelijkheid biedt om in te spelen op de thema's en onderwerpen die door de participanten worden aangedragen. Tijdens het onderzoek worden beslissingen vaak ter plekke door de onderzoeker genomen, omdat het niet anders kan. Dit is tevens een kwaliteit, de onderzoeker heeft de mogelijkheid om in te gaan op onderwerpen die niet vooraf opgenomen zijn in de topiclijst (Boeije e.a., 2009, p.159). Op die manier worden de onderzoeksthema's ingebracht door de betrokkenen. Ook kan de onderzoeker tijdens het onderzoek doorvragen naar achterliggende motieven en betekenissen. Dit geeft meer diepgang en inzicht, wat context verleent aan de resultaten.

4.2 De focusgroepmethode

4.2.1 Focusgroepinterviews

De focusgroep is een groepsinterview, waarbij de groepsdynamiek centraal staat. Tijdens een kwalitatief interview, dit is een persoonlijk gesprek, stelt de onderzoeker vragen over gedragingen, ervaringen, houdingen en opvattingen aan één of meerdere participanten (Evers, 2015, p.102; Hay, 2011, p.201). De onderzoeksmethode wordt gebruikt om de leefwereld van de participanten te begrijpen. Tijdens het interview wordt inzicht verkregen in de percepties, meningen, overtuigingen, belevingen en betekenissen

van de participanten over een specifiek thema. De onderzoeker heeft tijdens het interview de mogelijkheid om te doorgronden, door middel van verschillende technieken, zoals het zoeken naar detail door middel van doorvragen en het zoeken naar diepte door te vragen naar betekenissen (Evers, 2015, p.96). In dit onderzoek wordt ook bedoeld op het begrijpen van de gedragingen en ervaringen van de gebruikers van de openbare ruimte in Amstel III. Het doel is om tijdens de focusgroepen inzicht te krijgen in de manier waarop bewoners, bezoekers en werkers van Amstel III, de ruimte waarderen en gebruiken. En te begrijpen hoe zij denken over de ontwikkelingen in Amstel III. Stewart e.a. (2007, p.8) formuleren vier algemene criteria die de kern van de focusgroep samenvatten: in een focusgroep ligt de nadruk op focus, interactie, open structurering en op persoonlijke contact. De keuze voor de focusgroepmethode is te herleiden tot een aantal doelen en kenmerken van de methode die aansluiten op het doel van dit onderzoek (Ketelaar e.a., 2011, p.19-21).

- *Doelen: verkennen, ontwikkelen en bevestigen*

Het eerste doel van de focusgroepmethode is verkennen, hierbij gaat het om de wat-, hoe- en waarom vragen. In dit onderzoek ligt de nadruk op het verkennen van het gebruik en de waardering van de openbare ruimte in Amstel III, door de verschillende gebruikersgroepen. De informatie is uniek, omdat de beleving en het gebruik is gebaseerd op unieke ervaringen en meningen van de gebruikers (Fern, 2001, p.5). Ook worden de ideeën van de gebruikers over de toekomst van de (openbare) ruimte in Amstel III verkent. Tijdens de focusgroep wisselen de participanten van gedachten en wordt alledaagse kennis gedeeld, die uiteindelijk kan worden gebruikt voor concrete ideeën (Fern, 2001, p.5). Het ontwikkelen van ideeën is volgens Ketelaar e.a. (2011, p.20) een van de doelen van de focusgroep methode. Verder heeft de focusgroep tot doel om te bevestigen, hierbij wordt vastgesteld hoe verschillende aspecten een belemmerend of stimulerend effect hebben op het gedrag. In dit onderzoek wordt gekeken naar de perceptie van de gebruikers over de ontwikkelingsprincipes voor Amstel III. Dat betekent dat wordt onderzocht of de ontwikkelingsprincipes een belemmerend of stimulerend effect hebben op het gebruik en de waardering van de openbare ruimte door de verschillende gebruikersgroepen.

- *Groepseffect: interacties en compromissen*

Daarnaast is gekozen voor focusgroepen, in plaats van individuele interviews, omdat het groepseffect en de interactie tussen de participanten andere inzichten oplevert dan een individueel onderzoek. Volgens De Ruyter & Scholl (1998) leveren focusgroepen namelijk fundamenteel andere resultaten op dan individuele interviews, doordat deelnemers op elkaar reageren of zich juist inhouden (Ketelaar e.a., 2011, p.30). Hoewel de methode wordt gebruikt om te reflecteren op de percepties en ervaringen van individuen, moet worden opgemerkt dat met name de interacties tussen de participanten interessante inzichten oplevert over het gebruik en de waardering van de openbare ruimte in Amstel III. Verder is de interactie waardevol omdat de openbare ruimte voor 'iedereen' is. Het delen van meningen, ideeën, gedragingen en percepties over het gebruik en de waardering van de openbare ruimte heeft ook een de ruimtelijke weerslag. Volgens Ketelaar e.a. (2011, p.31) krijgt een gesprek betekenis doordat de deelnemers reageren op elkaar, zo komen betekenissen, associaties en persoonlijke ervaringen tot leven. Het doel is niet per se om een consensus tussen de participanten te bereiken, maar om door een groepsgesprek inzicht te krijgen in de verschillende percepties, motieven, meningen en gedragingen van de deelnemers (Gibson, 2007, p.473). De focusgroepinterviews zijn semigestructureerd. De thema's zijn vooraf opgesteld. In de topiclijst zijn een aantal vragen opgenomen die flexibel worden besproken, dat betekent dat de volgorde niet vaststaat. Elk groepsinterview moet zijn afgestemd op het perspectief van de gebruikersgroep, maar om richting te geven aan de gesprekken tijdens de focusgroepen worden stellingen, vragen en thema's ter sprake gebracht, tegelijkertijd krijgen de participanten ruimte om het gesprek vrij in te vullen. Ieder interview verloopt anders, maar blijft in de kern hetzelfde, omdat gebruik wordt gemaakt van een onderzoeksprotocol (Boeije e.a., 2009, p.261). De toelichting hierop volgt in paragraaf 4.4.2. Daarnaast wordt tijdens de focusgroepen ook gebruik gemaakt van interactieve werkvormen zoals het maken van een mentale kaart. Ook worden verschillende afbeeldingen en impressies gebruikt om de interviews te stimuleren.

De focusgroepmethode heeft voor dit onderzoek een paar belangrijke voordelen. Ten eerste kan de onderzoeker op directe wijze interacteren met de participanten, zo kunnen zij mogelijk een aanvulling of verheldering geven. Ook kan de onderzoeker follow-upvragen stellen. Daarnaast staat de focusgroep de deelnemers toe om te reageren en voort te bouwen op de antwoorden van andere deelnemers in de groep (Ketelaar, e.a., 2011, p.25). Dit is een waardevol kenmerk voor de discussie over het gebruik en de

waardering van de openbare ruimte. De verschillende meningen leveren interessante interacties en compromissen op. Daarnaast hebben deelnemers in een focusgroep een bijdrage te leveren, hierin zit volgens Ketelaar (e.a., 2011, p.25) de kracht van de methode in vergelijking met interviews. In de focusgroepdiscussie verschuift het perspectief van de bestaande plannen voor Amstel III, naar wat de participanten relevant vinden in het licht van hun eigen beleving.

4.2.2 Mentale kaarten

Tijdens de focusgroep wordt gebruik gemaakt van de ‘*metal-maps*’ om de bewoners, bezoekers en werkers te laten nadenken over de ruimte in Amstel III. De methode wordt ingezet als ‘ijsbreker’. Met name door de interactiviteit wordt de gedachtegang over het gebruik en de beleving van de omgeving opgang gebracht. Volgens Gould & White (2005, p.38) is het begrijpen van de manier waarop de perceptie van bepaalde plekken, het gedrag van gebruikers beïnvloedt een belangrijk aspect van geografie. Een ‘*mental map*’, vertaald als een mentale kaart is een visuele weergave van de persoonlijke perceptie van een gebruiker ten aanzien van zijn of haar geografische omgeving (Sulters, 2005, p.2). Ook in het dagelijkse leven zijn mentale kaarten van belang voor bijvoorbeeld het vinden van de weg of het oriënteren op een bepaalde plek. Iedereen heeft een eigen en unieke perceptie van de omgeving, en dus een unieke mentale kaart (Sulters, 2005, p.2). Hoewel de mentale kaarten dienen als methodologisch instrument om het gesprek over de openbare ruimte op gang te brengen en de interactie in de groep te stimuleren, kunnen de kaarten ook worden gebruikt als uitgangspunten voor het onderzoeken van het gebruik en de waardering van de ruimte in Amstel III.

Een mentale kaart is geen realiteit maar een selectieve representatie van ruimte vanuit de perceptie van het individu of van een groep (Götz & Holém, 2018, p.157). Inhoudelijk is een mentale kaart niet alleen een persoonlijke weergave van de omgeving, maar representeert het ook de ervaring en waardering (Sulters, 2005, p.2). De kaarten zijn gerelateerd aan het dagelijks gebruik van gebruikers en de persoonlijke levensstijl. Volgens Götz & Holém (2018, p.157) kunnen mentale kaarten worden toegepast om erachter te komen hoe individuen en groepen zich oriënteren in hun omgeving en om te begrijpen hoe zij de ruimte waarnemen en gebruiken. Het gebruik van mentale kaarten is verschillend en loopt uiteen van zelf-geschetste subjectieve kaarten tot gestructureerde kaarten die corresponderen met de werkelijkheid (Götz & Holém, 2018, p.158). Om ervoor te zorgen dat de kaders van de ‘beschikbare’ openbare ruimte in Amstel III duidelijk zijn, wordt in dit onderzoek gebruik gemaakt van een bestaande kaart van het gebied. Op de kaart zijn de bestaande gebouwen en een aantal herkenningspunten weergegeven (zie bijlage 3). Iedere gebruiker creëert een mentale kaart door markeringen of tekst toe te voegen en door een mondelinge toelichting tijdens de focusgroep gesprekken. De methode biedt inzicht in de plekken die door de gebruikers worden gebruikt en welke niet, ook kunnen gebruikers aangeven welke plekken zij wel of niet gebruiken en een toelichting geven tijdens het gesprek. Het nadeel is dat het maken van de mentale kaarten tijdrovend is, ook zijn de kaarten moeilijk te vergelijken omdat iedere gebruiker zijn persoonlijke visie weergeeft. Toch is het op deze manier verkrijgen van inzicht in de persoonlijke percepties waardevol omdat dit aansluit bij het doel van dit onderzoek, namelijk het inzichtelijk maken van unieke percepties over het gebruik en de waardering van de ruimte.

4.2.3 Het gebruik van afbeeldingen

Tijdens de focusgroepen wordt ook gebruik gemaakt van afbeeldingen. De afbeeldingen kunnen door de onderzoeker zijn gemaakt of door de onderzoeker geselecteerd worden. De term ‘*photo-elicitation*’ wordt gebruikt om de methode aan te duiden maar betreft niet enkel fotomateriaal, ook bestaande afbeeldingen, tekeningen of figuren kunnen worden gebruikt (Harper, 2002, p.13). Harper (2002) maakt onderscheid tussen twee methoden: de onderzoeker laat foto’s zien, die door de onderzoeker zijn gemaakt, het is ook mogelijk dat de onderzoeker gebruik maakt van bestaande afbeeldingen (*photo-elicitation*). Een andere methode is het betrekken van de participanten, die zelf foto’s maken, dit is de *photo-voice* methode (Rose, 2012, p.304; Matteucci, 2013, p.190). In dit onderzoek wordt gekozen voor de methode waarbij de onderzoeker bestaande afbeeldingen laat zien, de afbeeldingen die worden gebruikt zijn afhankelijk van het onderzoeksonderwerp. Elicitatie wordt door Stalpers (2007, p.32) omschreven als een techniek voor verbale of non-verbale stimulering, om een individu te verleiden tot ondoordachte reacties en percepties die inzicht geven in de belevingswereld van die persoon. In dit onderzoek worden bestaande impressie afbeeldingen van bijvoorbeeld een mix van functies in bestaande stadswijken gebruikt om de gebruikers een idee te geven van functiemening. Dat geldt ook voor een hogere dichtheid, de referentieafbeelding van de stadswijk Massena in Parijs is een goed voorbeeld dat wordt gebruikt als referentiekader. Tijdens de

verzameling van de impressie afbeeldingen is ook gekozen voor het gebruiken van bestaande impressies van toekomstige gebouwen van Amstel III. Het gebruik van afbeeldingen draagt op die manier bij aan het concretiseren van de gespreksonderwerpen tijdens de focusgroepen (Vanderveen, 2008, p.388).

De keuze voor het gebruiken van bestaande afbeeldingen is driedelig: enerzijds draagt de visuele weergave van de ontwerpidealen bij aan het creëren van een gemeenschappelijk referentiekader, en kunnen gebruikers een beeld vormen bij de verbale beschrijving van bijvoorbeeld een veelbetekenend begrip zoals diversiteit of duurzaamheid. Daarnaast kiest de onderzoeker afbeeldingen die aansluiten op de bestaande literatuur over de ontwerpprincipes en de beschrijvingen van de transformatie van Amstel III uit het ontwikkelingsperspectief van Amstel III. Verder is het gebruik van bijvoorbeeld 'photo-voice', waarbij de gebruikers zelf afbeeldingen maken van de ontwerpprincipes niet toepasbaar in dit onderzoek omdat de transformatie van Amstel III in de komende jaren plaatsvindt. Volgens Vanderveen (2008, p.394) heeft het gebruiken van afbeeldingen in kwalitatief onderzoek meerwaarde omdat het bepaalde reacties en associaties oproept. Ook Ketelaar e.a. (2011, p.68) stelt dat mensen zich makkelijker uiten aan de hand van afbeeldingen. Daarnaast omvatten afbeeldingen waardevolle informatie, volgens Rose (2012, p.305) leidt het bespreken van afbeeldingen of tekeningen tijdens een interview tot het naar boven halen van andere informatie in vergelijking met enkel verbale interviews. Dat betekent dat meningen, ervaringen of gevoelens worden besproken, die enkel in een verbaal interview bijvoorbeeld niet naar voren komen (Rose, 2012, p.305). Ook kunnen afbeeldingen verschillende herinneringen of ideeën oproepen. Het interviewproces verandert door het gebruik van afbeeldingen, uit de literatuur en uit eerdere casestudies blijkt dat participanten de afwisselingen tussen verbale vragen en afbeeldingen als positief ervaren (Vanderveen, 2008, p.389). De gebruikte impressie afbeeldingen zijn terug te vinden in bijlage 5.

4.3.4 De samenstelling van de focusgroepen

De samenstelling van de groep is bepalend voor de resultaten van de focusgroepinterviews. Omdat conflicterende belangen niet altijd goed te combineren zijn in een groep, evenals hiërarchische relaties tussen de deelnemers, is gekozen voor aparte focusgroepen met de bewoners, werkers en bezoekers van het gebied (Evers, 2015, p.298). Dit is belangrijk, zodat bijvoorbeeld de bewoners van Amstel III hun mening kunnen delen zonder dat dit als conflicterend wordt ervaren tijdens een discussie met bezoekers en werkers van het gebied. De groepen zijn homogeen qua gebruikersgroep, dat betekent een focusgroep met enkel bewoners, werkers en bezoekers. Maar het komt voor dat de participanten binnen de groep verschillen in demografische kenmerken zoals geslacht, leeftijd, beroep, inkomen, ras en/of etniciteit. De homogene samenstelling in de focusgroep is volgens Evers (2015, p.298) belangrijker dan de demografische overeenkomsten. In het onderzoek draait het om de 'gedeelde ervaring', de participanten delen dat zij de openbare ruimte in Amstel III gebruiken en een waarde hechten aan bepaalde waarnemingen in de ruimte, omdat zij wonen in het gebied, werken in Amstel III of het gebied geregeld bezoeken. Daarnaast doen zij vrijwillig mee aan de focusgroep om hun mening over de ontwikkeling van het gebied en ideeën over de toekomst te delen. Verder is een diverse samenstelling van de groep, gekeken naar de demografische kenmerken, interessant voor het verkrijgen van verschillende standpunten en meningen tijdens het groepsgebesprek (Fern, 2001, p.17). Verder is de keuze voor aparte focusgroepen van belang voor de groepscohesie. Groepscohesie is onder andere het gemeenschappelijke doel van de deelnemers of de mogelijkheid om te kunnen identificeren met andere gebruikers in de groep. De verschillen tussen de gebruikersgroepen worden geanalyseerd en besproken in het resultatenhoofdstuk.

Dit onderzoek is dus gebaseerd op drie focusfocusgroepen, de keuze voor drie groepen is niet bepaald volgens vastgestelde regels. Het 'ideale' aantal focusgroepen varieert namelijk en is afhankelijk van de complexiteit van het onderzoek (Ketelaars e.a. 2011, p.57). Volgens Hay (2011, p.159) wordt het aantal focusgroepen bepaald aan de hand van het onderzoeksdoel, de complexiteit van de vragen en de samenstelling van de groepen. Omdat in dit onderzoek geen sprake is van complexe en gevoelige onderwerpen is gekozen voor één focusgroep per gebruikersgroep. Verder zijn er ook geen algemeen geldende regels voor het optimale aantal deelnemers. Volgens Ketelaar e.a. (2011, p.57) is het ideale aantal participanten niet exact te geven, maar in de praktijk bestaat een focusgroep uit zes tot acht deelnemers. Ook hier is het aantal deelnemers afhankelijk van de breedte en de diepgang van het onderzoek. Bij een te grote groep, van meer dan tien personen, is de discussie lastig te sturen, ook bestaat er een kans dat deelnemers zich fragmenteren in subgroepen of te weinig aan het woord komen (Ketelaar e.a. 2011, p.58). Een te kleine groep, van vier of minder personen, belemmert de discussie (Hay, p.2011, p.159). In het kader van dit onderzoek is daarom gekozen voor een focusgroep met een typische groeps grootte van vijf tot

acht personen (Evers, 2015, p.367). Zo wordt de mogelijkheid om meningen en ervaringen te delen tijdens de gesprekken geborgen.

4.3.5 Locatie en setting

De locatie, de omgeving en de setting van de focusgroepen zijn essentieel voor een geslaagd groepsgesprek (Fern, 2001, p.19). Ook Ketelaar e.a. (2011, p.56) onderschrijven het belang van de locatie, omdat de omgeving van invloed is op de participatie en het gedrag van de participanten tijdens het interview. Volgens Ketelaar e.a. (2011, p.120) zijn een aantal kenmerken van de omgeving te onderscheiden, namelijk de materiele omgeving, zoals de grote en de aankleding van de ruimte, de ruimtelijke opstelling van de tafels en stoelen en de onderlinge afstand tussen de deelnemers. Ook dienen de focusgroepen plaats te vinden op een goed te bereiken en aantrekkelijke locatie (Ketelaar e.a., 2011, p.56). Om te voorzien in een ruimte die aan 'de eisen' voldoet is in dit onderzoek gekozen voor twee locaties in Amstel III, in de nabije omgeving van de bewoners, bezoekers en werkers. De focusgroepen voor werkers en bezoekers vinden plaats in de creatieve ruimte van De Strategiefabriek. De strategiefabriek is ingericht voor creatieve sessies en bijeenkomsten en faciliteert open ruimtes met een informele sfeer. Voor de werkers en bezoekers is gekozen voor 'de huiskamer' ruimte waar bewoners opgesteld aan een grote tafel met elkaar in gesprek gaan.

Voor bewoners is de focusgroep georganiseerd in Carte Blanche, dit is een ruimte tegenover het wooncomplex Blue Grey. De keuze voor de ruimte is gebaseerd op de ligging, omdat de bewoners van Blue Grey en de Paalbergweg de locatie lopend kunnen bereiken. Ook de ruimte in Carte Blanche is een open ruimte met een ruime tafel waaraan de bewoners tegenover elkaar worden opgesteld. Tijdens alle focusgroepen worden de participanten voorzien van een maaltijd, enerzijds als beloning en anderzijds om de informaliteit gedurende de gesprekken te stimuleren.

4.3.6 De analyse

De gesprekken tijdens de focusgroepen moeten worden vastgelegd, na toestemming van de participanten worden de gesprekken opgenomen met behulp van audioapparatuur. Iedere opname wordt getranscribeerd voor het genereren van tekstuele data. De analyse is gebaseerd op volledige transcripties van de audio opnames en de notities die tijdens de focusgroepen zijn gemaakt. Analyses gebaseerd op volledige transcripties zijn diepgaander dan een analyse die enkel is gebaseerd op notities (Selm, 2007, p.9).

Om een uitgebreide analyse van de data uit te voeren wordt de data via een gefaseerde aanpak geanalyseerd. De analyse wordt gestuurd door de hoofdvraag die samenhangt met het doel van het onderzoek en de topics die tijdens de focusgroepen worden besproken (Evers, 2015, p.33). De teksten worden gecodeerd en georganiseerd in een codeboom, met behulp van Nvivo. De analyse begint met open coderen, hiertoe wordt het materiaal gelezen vanuit het perspectief van de onderzoeker, maar ook vanuit het perspectief van de deelnemers. Het open coderen wordt opgevolgd door selectief coderen, hierbij richten de codes zich op specifieke thema's die uit de transcripten naar voren komen. Gericht coderen gebeurt tijdens de fase van 'vergelijken', waarbij op zoek gegaan wordt naar verschillende onderscheidingen in opvattingen en waarden (Selm, 2007, p.8-9). Verschillende thema's worden in de tekst geselecteerd, zodat het duidelijk wordt hoe de gebruikers denken en spreken over bepaalde onderwerpen. De data uit de focusgroepen wordt zo onderverdeeld in verschillende thema's. Daarnaast kunnen verschillende onderdelen aan elkaar worden verbonden, indien sprake is van een verband of een relatie tussen de thema's. Tijdens het verwerken van de resultaten wordt ook gebruik gemaakt van de notities die tijdens de focusgroep zijn gemaakt. De notities over bijvoorbeeld gedragingen zijn een aanvulling op de transcripten (Selm, 2007, p.9). Gedurende de analyse worden de gebruikersgroepen met elkaar vergeleken, opvallende vergelijkingen worden in de memo's genoteerd. Verder worden de mentale kaarten die tijdens de focusgroep door de bewoners, werkers en bezoekers van het gebied zijn gemaakt, geanalyseerd door de kaarten naast de getranscribeerde tekst te leggen. De mentale kaarten geven inzicht in het gebruik en de waardering van de openbare ruimte, zo wordt aangegeven welke plekken de gebruikers regelmatig bezoeken of welke plekken zij juist vermijden. Die informatie op de mentale kaarten, dient als input voor het gesprek. De verschillende mentale kaarten zijn een aanvulling op de transcripten van de focusgroepen.

Het coderen van transcripten draagt bij aan het structureren van de data. Tijdens het uitwerken van de resultaten is gekozen voor het citeren van de bewoners, werkers en bezoekers die hebben geparticipeerd aan de focusgroepen. De citaten zijn overgenomen in schrijftaal, dat betekent dat de interpunctie is

toegevoegd, dat de zinnen volledig zijn uitgeschreven of verduidelijkt en dat grammaticale fouten zijn gecorrigeerd. Daarnaast is in een paar gevallen gekozen voor de herformulering van het citaat zodat het citaat op zichzelf kan staan. Het gebruik van schrijftaal in plaats van spreektaal heeft geen problemen opgeleverd omdat de inhoud en betekenis van de citaten gewaarborgd is.

4.3.7 Betrouwbaarheid en validiteit

Onderzoek is betrouwbaarder als de resultaten minder afhankelijk zijn van toeval (Baarda e.a., 2013, pp.71-77). Om de betrouwbaarheid van dit onderzoek te borgen, is iedere focusgroep gestructureerd door het gebruiken van het onderzoeksprotocol en dezelfde topiclijst (opgenomen in bijlage 6). Ondanks de mogelijkheid voor de participanten, dit zijn de bewoners, bezoekers en werkers van de ruimte in Amstel III, om zelf onderwerpen aan te dragen, zijn de besproken thema's tijdens de focusgroepen vergelijkbaar (Boeije e.a., 2009, p.276-278). Verder is tijdens het coderen van de transcripten in Nvivo gebruik gemaakt van de mogelijkheid om nieuwe codes toe te voegen. Op die manier is het onderzoek niet enkel gebaseerd op door de onderzoeker geformuleerde codes, maar is actief gezocht naar de thema's en onderwerpen die participanten hebben aangehaald. Verder is in dit methodehoofdstuk toegelicht hoe, waar en wanneer de focusgroepen hebben plaatsgevonden, iedere keuze is genoteerd en onderbouwd.

Daarnaast moet in de uitwerking van de resultaten, rekening worden gehouden met bias. De bias van de gebruikers is afhankelijk van specifieke belangen. Ook kunnen gebruikers deelnemen vanuit een zowel positief als negatief standpunt. Het is belangrijk bij het interpreteren van de data bewust te zijn van de bias. De validiteit van het onderzoek wordt namelijk bepaald door de juistheid van de interpretaties (Boeije e.a. 2009, p.276). In dit onderzoek heeft de validiteit betrekking op een geldige weergave van de manier waarop bewoners, bezoekers en werkers van Amstel III de openbare ruimte gebruiken en waarderen. Om de geldigheid van de resultaten te borgen is gekozen voor een topiclijst die niet enkel gestuurd is door de verwachting van de onderzoeker maar voldoende ruimte biedt voor de inbreng van thema's, die de participanten inbrengen. Ook is rekening gehouden met het betrekken van verschillende gebruikersgroepen, om eenzijdige resultaten te vermijden. Als de gebruikers (binnen een groep) eenzelfde beeld omschrijven of ervaringen delen, wordt geïndiceerd dat de resultaten een juiste weergave zijn van het gebruik en de waardering van de ruimte in Amstel III. Tot slot is in dit onderzoek aandacht voor reflexiviteit. Dit gebeurt door gedurende het onderzoek en tijdens het uitwerken van de resultaten kritisch te kijken naar de acties en gedragingen van zowel de participanten als de onderzoeker. Met name in kwalitatief onderzoek, waarbij de onderzoeker tijdens de focusgroep het gesprek aanstuurt met meerdere participanten tegelijkertijd is het essentieel om bewust te zijn van de positie die de onderzoeker inneemt in het sturen en aandragen van de discussie.

4.3 Gebruikers van de openbare ruimte in Amstel III

4.3.1 De werving en selectie van gebruikers

Het selecteren van participanten voor een focusgroep is gebaseerd op een doelgerichte steekproef en is afhankelijk van de doel- en vraagstelling van het onderzoek (Evers, 2015, p.324). In dit onderzoek staan de gebruikers van de openbare ruimte in Amstel III centraal. De gebruikers zijn in dit onderzoek verdeeld in drie groepen: de bewoners, werkers en bezoekers van Amstel III. De gebruikers worden benaderd voor deelname aan de focusgroep als zij wonen of werken in Amstel III, of de plek regelmatig bezoeken. Gestreefd wordt naar het selecteren van participanten die geen bekenden van elkaar zijn, omdat dit belemmerend kan werken op het uiten van meningen (Ketelaar e.a. 2011, p.59). Echter, is dit volgens Hay (2011, p.158) lastig te vermijden in onderzoeken die zijn gerelateerd aan een bepaalde plek.

Het selecteren van de participanten is doelgericht, dat betekent dat enkel bewoners, bezoekers of werkers van Amstel III zijn uitgenodigd. Bij de selectie is niet gelet op specifieke persoonskenmerken, omdat niet de demografische kenmerken van belang zijn maar de gedeelde ervaringen, meningen en percepties over de openbare ruimte in Amstel III. De gemeente Amsterdam staat open voor al die verschillende meningen, de selectie wordt daarom niet beperkt door het vooraf vast stellen van bijvoorbeeld leeftijds categorieën, sociaaleconomische status of etnische achtergrond. De belangrijkste eis is dat participanten wonen of werken in Amstel III, of Amstel III minimaal een keer per week bezoeken. De bewoners, werkers en bezoekers worden persoonlijk benaderd. Middels een wervingsflyer en uitnodiging worden de gebruikers geïnformeerd over het doel van dit onderzoek, het belang van deelname en de locatie/ het tijdstip van de

focusgroep. De wervingsflyers zijn opgenomen in bijlage 4. De gebruikers die willen deelnemen melden zich van tevoren telefonisch of via een e-mail aan, dit is belangrijk om het aantal deelnemers per focusgroep te kunnen bepalen. In de tabel hieronder worden de gebruikersgroepen beschreven en wordt de wervingsmethode toegelicht.

Tabel 1: Het werven en selecteren van de gebruikers

Gebruikersgroep	Omschrijving	Werving
Bewoners	<p>Op dit moment zijn de bewoners van Amstel III de studenten, die in het studentencomplex Blue Grey aan de Meibergdreef wonen en de bewoners van de startersstudio's aan de Paalbergweg.</p> <p>Het Blue Grey complex is gevestigd tegenover het AMC-ziekenhuis en grenst aan het spoor, met aan de andere zijde Holendrecht. Ook het nieuwe wooncomplex aan de Paalbergweg bevindt zich aan de grens van de spoorlijn.</p>	<p>Bewoners zijn persoonlijke geworven bij Blue Grey en het wooncomplex aan de Paalbergweg. Passerende bewoners zijn aangesproken en uitgenodigd door middel van een wervingsflyer.</p> <p>Verder zijn de studenten geïnformeerd door het plaatsen van een uitnodiging in de facebookgroep van Blue Grey bewoners. Ook is de bewonerscommissie benaderd en is de wervingsflyer gedeeld in de nieuwsbrief van de maand en zijn er grote posters opgehangen in het Blue Grey gebouw.</p>
Werkers	<p>De werkers van Amstel III zijn de medewerkers van de bedrijven die zich in Amstel III vestigen. De bedrijvigheid concentreert zich met name in Amstel III, volgens de gemeente Amsterdam zijn er ongeveer 56.000 werkzame personen in ArenAPoort en Amstel III (Gemeente Amsterdam, 2018a, p.47).</p>	<p>Aan de hand van een contactenlijst van betrokken bedrijven in Amstel III worden werkers in het gebied Amstel III geselecteerd. De medewerkers op de contactenlijst zijn eerder al betrokken geweest bij gesprekken met de gemeente over de ontwikkeling van Amstel III. De selectie gebeurt doelgericht, dat betekent dat een aantal medewerkers van bedrijven die actief betrokken zijn worden benaderd om mee te praten. Daarnaast wordt ook een random selectie gemaakt uit het gegevensbestand met contactgegevens van bedrijven in Amstel III.</p> <p>De medewerkers worden per e-mail en telefonisch benaderd en uitgenodigd, ook ontvangen de werkers de wervingsflyer digitaal met daarop alle informatie.</p>
Bezoekers	<p>De bezoekers zijn in dit onderzoek gedefinieerd als bezoekers van culturele instellingen die zijn gevestigd in Amstel III en (actieve) bewoners/ werkers uit aangrenzende gebieden zoals Holendrecht. Zij wonen en werken niet in Amstel III. De focusgroep voor bezoekers is dus een gemengde groep van gebruikers die aan de andere zijde van het spoor wonen en/of werken en gebruikers die Amstel III regelmatig bezoeken vanwege andere redenen, zoals het bezoeken van een culturele instelling.</p>	<p>Bezoekers van de kerkgemeenschap De Rots, gevestigd aan de Paasheuvelweg in Amstel III, worden persoonlijk via een e-mail benaderd en uitgenodigd door middel van de wervingsflyer. Daarnaast worden bezoekers benaderd aan de hand van bestaande contactenlijsten van werkers en bewoners uit andere woongebieden van Zuidoost.</p> <p>Voor de werving wordt de wervingsflyer per e-mail verspreid en wordt gebruik gemaakt van een contactenbestand van actieve werkers en actieve bewoners uit de omgeving.</p>

4.3.2 De binding met Amstel III

De gebruikers zijn verdeeld in drie groepen, namelijk bewoners, bezoekers en werkers van Amstel III. De verdeling is gebaseerd op het verschil in binding met de plek en daardoor ook het verschil in gebruik en waardering. De mate waarin bewoners, werkers en bezoekers zich verbonden voelen met de plek heeft invloed op de percepties van de participanten. Tijdens de wervingsperiode is gebleken dat de bereidheid om mee te praten en mee te denken over de ontwikkeling van Amstel III matig is. Dit kan gerelateerd zijn aan bijvoorbeeld de korte woonduur van de bewoners, want het overgrote deel van de bewoners is op dit moment student. De studenten wonen tijdelijk in de studentenwoningen en verhuizen na het afstuderen naar elders. Daarnaast hebben ook de werkers een andere binding met Amstel III, zij gebruiken de plek tijdens werktijd en associëren de ruimte met werk. Ook de monofunctionele inrichting en het beperkt aantal functies in Amstel III kunnen van invloed zijn op de binding.

4.4 Operationalisering

4.4.1 Begrippen meetbaar maken

De nadruk ligt op het gebruik en de waardering van de openbare ruimte, maar ook op de waardering van de ontwerpidealen die gelden voor de nieuwe stadswijk. De focusgroepinterviews en mentale kaarten worden gebruikt om het gebruik en de waardering van de ruimte in Amstel III te onderzoeken. Daarnaast worden impressieafbeeldingen gebruikt om de perceptie over de ontwerpidealen te achterhalen. Op die manier kunnen de gebruikers meningen, ideeën en ervaringen delen. Omdat de Gemeente Amsterdam in de ontwikkeling van Amstel III streeft naar een overeenstemming tussen de gebruikers en de ruimte, leveren de resultaten van dit onderzoek interessante inzichten op om die afstemming te bereiken. Om dit empirisch onderzoek uit te voeren is het belangrijk dat de onderzoekseenheden worden geoperationaliseerd. Operationaliseren is de overgang van de theorie naar het onderzoek, of terwijl het 'meetbaar' maken van de theorie door de afbakening van begrippen duidelijk vast te stellen (Van Thiel, 2007, p.50). In dit onderzoek draait het om de ervaringen en percepties van de gebruikers over de openbare ruimte en ontwerpidealen die van toepassing zijn op de transformatie van Amstel III. Hieronder wordt een toelichting gegeven op de belangrijkste begrippen, zodat de interpretatie van de resultaten is gebaseerd op een duidelijke afbakening. Opgemerkt moet worden dat bij ieder begrip wordt uitgegaan van de interpretatie die de gebruikers eraan verlenen.

- De openbare ruimte

De openbare ruimte is een begrip dat geen eenduidige definitie kent (Burgers, 2000, p.145). In dit onderzoek wordt uitgegaan van een definitie die is gebaseerd op de ruimtelijke functie van de openbare ruimte, als plek die toegankelijk is voor iedereen. De openbare ruimte is niet alleen de ruimte tussen de woningen of kantoorgebouwen maar betreft ook de objecten en functies die betekenis verlenen aan de ruimte (Mehta, 2014, p.54). Daarnaast heeft de openbare ruimte een sociale functie, bijvoorbeeld als ontmoetingsplek. In dit onderzoek ligt de nadruk op de fysieke en sociale rol van de openbare ruimte. Om de kwaliteit van de openbare ruimte te evalueren worden de aspecten van de openbare ruimte de studie van Mehta (2014, p. 57) gebruikt. Een kwalitatieve openbare ruimte is toegankelijk; het ontwerp van de ruimte faciliteert verschillende activiteiten; de ruimte is veilig en draagt bij aan het gevoel van comfort (Mehta, 2014, p.). Onder toegankelijkheid wordt verstaan dat de openbare ruimte 'inclusief' is, dat betekent dat de ruimte open en bruikbaar is voor iedereen. Een gevoel van veiligheid en comfort is afhankelijk van verschillende elementen in de openbare ruimte, bijvoorbeeld de verlichting op straat, het openbaar groen, de aan- of afwezigheid van andere gebruikers in de ruimte en andere objecten zoals voldoende zitgelegenheden. Comfort en gemak worden ervaren als gebruikers zich kunnen oriënteren, bijvoorbeeld door wandelpaden, fietsroutes en bewegwijzering. Gebruikers voelen zich tot slot thuis op de plekken waarmee zij bekend zijn.

- Sociale en fysieke barrières

De straten, pleinen en wegen die fungeren als ontmoetingsplekken vervullen een verbindende rol (Mehta, 2007, p.65). Maar objecten in de openbare ruimte kunnen die uitwerking beïnvloeden, met name de aanwezigheid van infrastructuur beïnvloedt de kwaliteit van de openbare ruimte. In dit onderzoek wordt een fysieke barrière gedefinieerd als de aanwezigheid van infrastructuur, dat een positief of negatieve sfeer uitoeft op de voorkeuren, behoeften, het gedrag of perceptie van gebruikers en/of de relaties tussen groepen gebruikers (Boon e.a., 2010, p.11). Een barrière belemmert het gevoel van betrokkenheid met de

'andere' kant. Het sociale effect van een infrastructurele barrière, zoals de spoorlijn die in Zuidoost, Amstel III afscheidt van de andere woongebieden verstoort de sociale interactie tussen de buurten. Het contact tussen de gebruikers, de interactie en de sociale cohesie worden namelijk bemoeilijkt (Boon e.a., 2011, p.11). Daarnaast zijn er ook andere barrières in Amstel III, zoals slagbomen en omheiningen die de bedrijventerreinen afbakenen. Verder kunnen sociale barrières samenhangen met de toegankelijkheid van een plek. Het gedrag dat een gebruiker wel of niet gepast vindt kan ook leiden tot een beperkt gebruik van de ruimte. De gemeente Amsterdam vindt dat de spoorlijn als barrière moet transformeren naar 'ruggengraat' en streeft naar het verbinden van de gebieden aan beide zijden van het spoor (Gemeente Amsterdam, 2017c, p.4). In dit onderzoek wordt aandacht besteedt aan de barrièrewerking door de gebruikers te vragen hoe zij denken over de aanwezigheid van barrières in de openbare ruimte. Fysieke barrières worden in de context van dit onderzoek geoperationaliseerd naar de spoorlijn, slagbomen en omheiningen. Sociale barrières hebben betrekking op de toegankelijkheid van de 'andere' kant van de spoorlijn en de toegankelijkheid van de openbare ruimte in Amstel III. Om te onderzoeken in hoeverre gebruikers barrières ervaren in Amstel III, wordt de perceptie van de gemeente over de spoorlijn als ruggengraat voorgelegd met de vraag of zij die mening delen. Daarnaast wordt ook gevraagd naar de interactie met andere gebruikers en het gebruik van faciliteiten aan de andere kant van het spoor.

- *Gebruik en waardering*

Het gebruik van de openbare ruimte hangt samen met de karakteristieken van de ruimte en het gedrag van de gebruikers. Gebruikers verlenen betekenis aan de omgeving en de functie van een plek (Mehta & Bosson, 2010, p.977). In dit onderzoek wordt aan verschillende gebruikers gevraagd hoe zij de openbare ruimte gebruiken en waarderen. Het gebruik heeft betrekking tot de activiteiten die plaatsvinden in de openbare ruimte. Volgens Gehl (2011, p.9) zijn de activiteiten te verdelen in drie categorieën, het gebruik van de openbare ruimte kan bijvoorbeeld functioneel, sociaal of optioneel van aard zijn. Een functionele of noodzakelijke activiteit vindt plaats ongeacht de kwaliteit van de omgeving, dit is bijvoorbeeld het gebruik van de openbare ruimte enkel om een bepaalde bestemming te bereiken. Voor de werkers in Amstel III kan dit betekenen dat zij enkel gebruik maken van de openbare ruimte om de werkplek te bereiken. Activiteiten die optioneel van aard zijn vinden plaats als de openbare ruimte kwalitatief en aantrekkelijk is, voor bewoners van Amstel III is een optionele activiteiten bijvoorbeeld het maken van een wandeling in de buurt. Tot slot vinden sociale activiteiten plaats als de openbare ruimte ontmoetingen met anderen faciliteert (Gehl, 2011, p.12). Levendige openbare ruimte worden door Mehta (2007, p.166) beschreven als plekken voor sociale activiteiten zoals staan, zitten, liggen, praten, eten en drinken, lezen, window-shopping, flaneren, muziek luisteren enzovoorts. De openbare ruimte die sociale activiteiten faciliteert, is tegelijkertijd een plek die korte en ongeplande ontmoetingen mogelijk maakt tussen gebruikers (Mehta, 2014, p.57). Het ontmoeten van anderen is een sociale activiteit en is geoperationaliseerd aan de hand van de beschrijving van Gehl (2011, p.9): alle persoonlijke vormen van contact die afhankelijk zijn van de aanwezigheid van anderen vallen hieronder. Tijdens het maken van de mentale kaarten wordt gevraagd naar de plekken die vaak worden bezocht en welke niet. Ook wordt gevraagd naar de routes die de bewoners, werkers en bezoekers afleggen. Daarnaast wordt aandacht besteed aan het bespreken van activiteiten in de openbare ruimte, zoals het ontmoeten van anderen.

Behalve gebruik van de openbare ruimte, wordt ook gevraagd naar de waardering van de ruimte. De openbare ruimte volstaat als een prettige, kwalitatieve en plezierige plek als de verschillende aspecten van de ruimte samen komen. Fijne zitplekken, goede bewegwijzering en openbaar groen, lijken details, maar zijn cruciaal voor de waardering van de ruimte (Hospers, 2013, p.95). Verschillende aspecten maken de openbare ruimte aantrekkelijk en beïnvloeden de beleving en de waardering van de gebruikers. Beleving is afhankelijk van verschillende contexten. De interactie tussen de fysieke-, sociaal-culturele- en persoonlijke context is bepalend voor de beleving van gebruikers (Falk & Dierking 2016, p.26; Nijs & Peters, 2002, p.53). Beleving begint met waarnemen, die waarneming roept ervaringen op, waar gebruikers een bepaalde waarde aan toekennen. Bij het maken van de mentale kaarten en de focusgroepterviews wordt gelet op het uitvragen van de percepties en meningen over de fysieke en sociale context, ook wordt gevraagd naar persoonlijke ervaringen op bepaalde plekken in de openbare ruimte. De toelichting op iedere context staat in tabel 2.

Tabel 2: toelichting op de fysieke, sociaal-culturele en persoonlijke context

Fysieke context	De vormgeving van Amstel III (stedenbouwkundige inrichting)	Bijvoorbeeld de architectuur van de gebouwen en bebouwingsdichtheid of terwijl de 'lay-out' van Amstel III. De oorspronkelijke stedenbouwkundige principes vallen ook onder de inrichting, het gaat hierbij om de functies van de plek. Daarnaast is de aanwezigheid van voorzieningen essentieel, dit zijn recreatieve voorzieningen zoals horeca, parken en pleinen, maar ook functionele voorzieningen zoals winkels en parkeerlocaties.
	Attributen en objecten	Bijvoorbeeld de aanwezigheid van zitgelegenheden, straatverlichting, bewegwijzering, openbaar groen, kunst etc. in de openbare ruimte in Amstel III.
	Morfologie	De inrichting van de ruimte in Amstel III is bepalend voor de loop- fiets- en autoroutes en het gemak die gebruikers ervaren om zich te verplaatsen van A naar B.
	Zintuigen	Zien, voelen, horen, ruiken en proeven hebben invloed op de beleving, bijvoorbeeld de aanwezigheid van stadsgeluiden, verkeersdrukke en straatmuzikanten.
Sociaal-culturele context	Sociale activiteiten	De sociale activiteiten van gebruikers zijn afhankelijk van de aanwezigheid van anderen en van de aard van een activiteit.
Persoonlijke context	Persoonsgebonden ervaring	Persoonlijke ervaringen zijn gebonden aan eerdere ervaring, kennis en motivatie maar ook aan demografische kenmerken zoals leeftijd, geslacht, sociaaleconomische status en etniciteit.

- *Ontwerpidealen*

Om de transformatie van Amstel III te realiseren gaat de Gemeente Amsterdam het gebied ontwikkelen door het inbrengen van stedenstedenbouwkundige principes (Gemeente Amsterdam, 2016c, p.36). De stedenbouwkundige principes zijn gebaseerd op de idealen van de compacte stad en zijn een reactie op de nadelige gevolgen van de modernistische opzet van Amstel III. Uit de literatuurstudie is gebleken dat verschillende ontwikkelingsprincipes van de compacte stad, van toepassing zijn op de ontwikkeling van de nieuwe stadswijk Amstel III. De ontwerpidealen die in dit onderzoek worden besproken zijn, diversiteit, functiemenging, duurzaamheid, een hogere dichtheid en kwalitatieve openbare ruimte. De openbare ruimte is eerder in dit hoofdstuk toegelicht, de ontwerpidealen van de compacte stad worden hieronder geoperationaliseerd.

• *Diversiteit*

In het kader van dit onderzoek is het mogelijk om diversiteit op verschillende manieren te benaderen. Diversiteit is volgens de literatuur een voorwaarde voor een vitale en leefbare stad, daarnaast bevordert diversiteit de aantrekkelijkheid van een plek (Jacobs, 1961, p.230; Franke & Hospers, 2009, p.71). In Amstel III wordt geëxperimenteerd met diverse architectuurstijlen om de aantrekkelijkheid te vergroten. Ook in functionaliteit moeten de gebouwen divers zijn, bijvoorbeeld door middel van een divers (woning)aanbod, in grootte en in prijsklassen, zodat de stadswijk aantrekkelijk is voor verschillende sociaaleconomische huishoudens en bedrijven (Cabrera & Najarian, 2013, p.428). Diversiteit in Amstel III moet daarnaast een afspiegeling zijn van de sociale en culturele context van Zuidoost, een plek die bekend staat als meest diverse en multiculturele plek van Amsterdam (Gemeente Amsterdam, 2016d, p.1). De nieuwe stadswijk moet aantrekkelijk zijn en kansen bieden aan allerlei bewoners en bedrijven. Omdat diversiteit een begrip is dat op meerdere manieren invulling moet krijgen in Amstel III, wordt een 'mood-board' met afbeeldingen aan de gebruikers getoond (zie bijlage 5a). Door middel van het gebruiken van afbeeldingen worden de betekenissen verduidelijkt en wordt aan gebruikers gevraagd welke ideeën de afbeeldingen oproepen.

- *Funcziemenging*

Met een mix van functies moet de levendigheid in Amstel III toenemen, met name door de variatie in functies en de beschikbaarheid van voorzieningen die gedurende de hele dag gebruikt worden (Mehta, 2007, p.177). Onder funcziemenging wordt een gevarieerd aanbod van functies verstaan zoals een koffietent, sportschool, supermarkt en restaurant in de plinten van de nieuwe woontorens maar ook buurtcentra en scholen in de wijk. Verder worden ook creatieve mengvormen zoals een kledingwinkel met een kapper of café gestimuleerd (Gemeente Amsterdam, 2017e, p.48). De verschillende functies moeten de aantrekkelijkheid van de plek versterken (Mehta, 2007, p.166). Het is belangrijk dat het aanbod van functies aansluit op de dagelijkse behoeften van de gebruikers, maar ook uitnodigt tot optionele en sociale activiteiten buitenshuis of werkplek om. Om te onderzoeken hoe gebruikers funcziemening waarderen worden twee impressie afbeeldingen gepresenteerd, op de ene afbeelding wordt een impressie gegeven van funcziemenging in een bestaande wijk, en op de andere afbeelding wordt een impressie afgebeeld van een wijk waar functies zijn gescheiden. Afbeeldingen roepen bepaalde associaties en percepties op bij gebruikers, naar aanleiding van de afbeeldingen wordt aan de gebruikers gevraagd aan welke impressieafbeelding zij de voorkeur geven en waarom (zie bijlage 5b en 5c).

- *Hogere dichtheid*

Om te kunnen voorzien in de vraag naar woningen, is Amstel III aangewezen als een locatie met potentie. In het kader van een compacte stad, wordt ingezet op het intensiveren van het ruimtegebruik. De groei van Amsterdam in combinatie met minimale spreiding is verbonden aan verdichting, door middel van een hogere dichtheid en de transformatie van bestaande gebouwen (Gemeente Amsterdam, 2016b, p.6). In Amstel III wordt hoogbouw toegevoegd tussen het bestaande patroon, bijvoorbeeld door woontorens van verschillen hoogten op strategische plekken (Gemeente Amsterdam, 2017e, p.63). Daarnaast krijgen bestaande gebouwen een nieuwe functie. Door te verdichten wordt de ruimte intensiever gebruikt, zonder dat de bestaande bedrijven en voorzieningen worden verdrongen. Om te achterhalen hoe gebruikers denken over hogere dichtheden wordt gebruik gemaakt van foto's. Ter verduidelijking worden foto's getoond van onder andere referentiewijk Massena in Parijs (zie bijlage 5d). Dit is een bestaande wijk, met hogere dichtheden in combinatie met diverse bebouwing.

- *Duurzaamheid*

Volgens de literatuur over de ontwikkeling van de compacte stad, dragen een hogere dichtheid en diversiteit bij aan het duurzame karakter van de stad. Op dit moment is de inrichting van Amstel III afgestemd op de auto, maar in de toekomst wordt ingezet op meer ruimte voor openbaar vervoer, langzaam verkeer en de reductie van CO₂ (Gemeente Amsterdam, 2017a, p.6). Door de ruimtelijke vorm aan te passen, bijvoorbeeld door een menselijke maat in te brengen. Een fijnmazig stratenpatroon en het verbeteren van wandel- fietspaden moet resulteren in minder autogebruik en meer ruimte voor langzaam verkeer. Om de meningen van gebruikers te onderzoeken worden een aantal stellingen voorgelegd aan de gebruikers, om de groepsdiscussie te stimuleren. De stellingen en thema's worden toegelicht in de volgende paragraaf.

4.4.2 Onderzoeksprotocol en thema's

De focusgroepinterviews zijn semigestructureerd. Als hulpmiddel wordt gebruik gemaakt van een onderzoeksprotocol waarin verschillende topics zijn opgenomen. Het protocol en de topiclijst zijn opgenomen in bijlage 6. Het gebruiken van dit protocol zorgt ervoor dat de onderzoeksmethode consistent wordt gehanteerd. Bij ieder topic zijn voorbeeldvragen geformuleerd. De topics zijn gebaseerd op de deelvragen en verdeeld in drie thema's: gebruik en waardering van de openbare ruimte, de transformatie van Amstel III en de perceptie/meningen over de ontwerpidealen en de toekomst van Amstel III: barrières en verbinding maken. De doelstelling en thema's worden toegelicht in tabel 3.

Tabel 3: onderzoeksthema's

Thema	Doelstelling
1. Gebruik en waardering van de openbare ruimte	Het doel van thema 1 is het verkrijgen van inzicht in hoe gebruikers de openbare ruimte in Amstel III op dit moment gebruiken. Het gebruik van de openbare ruimte heeft betrekking op noodzakelijke, optionele en sociale activiteiten in de openbare ruimte. Door het maken van mentale kaarten laten de participanten zien op welke plekken zijn geregeld komen, bijvoorbeeld door het aangeven van veelgebruikte routes. Naar aanleiding van het gebruik van de openbare ruimte wordt aandacht besteed aan de waardering. Dit betreft de beleving, achterliggende motieven, meningen, percepties en gevoelens van de gebruikers ten opzichte van bepaalde plekken. Ook wordt aandacht besteed aan fysieke en sociale barrières.
2. De transformatie van Amstel III en de perceptie/ meningen over de ontwerpidealen	Thema 2 richt zich op de transformatie van Amstel III. Uit de ontwikkelingsstrategie voor Amstel III blijken een aantal ontwerpidealen belangrijk onderdeel te zijn van de transformatie. Dit zijn functiemenging, diversiteit, duurzaamheid en hogere dichtheid.
3. De toekomst van Amstel III en verbinden	Als laatste, wordt een blik geworpen op de ideeën van gebruikers over de toekomst van de openbare ruimte in Amstel III. Wat zijn belangrijke behoeften en wat vinden zij van het maken van een verbinding met gebruikers aan de 'andere' kant van het spoor.

Hoofdstuk 5: Amstel III door de bril van de bewoners, bezoekers en werkers

In dit hoofdstuk worden de resultaten van de focusgroepen met bewoners, werkers en bezoekers van Amstel III besproken. Als eerst wordt een beschrijving van de onderzoeksgroepen gegeven. Daarna, wordt naar aanleiding van de perceptie en ervaringen van de gebruikers ingegaan op hoe zij de openbare ruimte in Amstel III gebruiken en waarderen. Vervolgens worden de resultaten over de manier waarop de gebruikers denken over de ontwerpidealen van de compacte stad gepresenteerd. Tot slot is in dit hoofdstuk aandacht voor de ‘verbinding’ van Amstel III met andere woongebieden in Zuidoost. Het hoofdstuk sluit af met een samenvatting van de resultaten.

5.1 Omschrijving van de gebruikers van Amstel III

5.1.1 Beschrijving van de onderzoeksgroepen

Dit onderzoek is gebaseerd op de meningen, ervaringen en percepties over het gebruik en de waardering van de openbare ruimte in Amstel III, door de gebruikers van dit gebied. De gebruikers zijn onderverdeeld in drie groepen: bewoners, bezoekers en werkers van Amstel III. In totaal hebben zeventien gebruikers van de openbare ruimte in Amstel III deelgenomen aan de focusgroepen. In de onderstaande tabel 4, is een overzicht weergegeven van het aantal mannen en vrouwen, per focusgroep en hun leeftijden. In dit onderzoek ligt de nadruk echter niet op de persoonlijke kenmerken van de gebruikers maar op de gedeelde ervaring en meningen over de ruimte in Amstel III. De resultaten in dit hoofdstuk zijn gebaseerd op de percepties van de bewoners, bezoekers en werkers die vrijwillig hebben deelgenomen aan dit onderzoek. De participanten zijn geanonimiseerd, zodat niet te herleiden is welke gebruiker bepaalde uitspraken heeft gedaan.

Tabel 4: Persoonsgegevens gebruikers

Participant	M/V	Leeftijd (In jaren)
Bewoner 1	Vrouw	23
Bewoner 2	Man	24
Bewoner 3	Vrouw	25
Bewoner 4	Man	23
Bewoner 5	Vrouw	22
Bewoner 6	Vrouw	23
Bewoner 7	Vrouw	20
Werker 1	Man	45
Werker 2	Vrouw	53
Werker 3	Man	34
Werker 4	Man	31
Werker 5	Man	49
Bezoeker 1	Man	42
Bezoeker 2	Vrouw	58
Bezoeker 3	Vrouw	44
Bezoeker 4	Man	44
Bezoeker 5	Vrouw	30

5.2 Gebruik en waardering van de openbare ruimte in Amstel III

5.2.1 Functioneel gebruik

Volgens Gehl (2011) wordt ruimte op verschillende manieren gebruikt, namelijk voor noodzakelijke-, optionele- en sociale activiteiten. Uit de resultaten van de focusgroepen met bewoners, werkers en bezoekers van Amstel III valt op dat de openbare ruimte in Amstel III voornamelijk wordt gebruikt voor functionele activiteiten. Voor alle drie de gebruikersgroepen geldt dat het merendeel, de openbare ruimte gebruikt als bewegingsruimte. De bewoners van Amstel III gebruiken de openbare ruimte om zich te verplaatsen van A naar B. De reden dat zij gebruik maken van de ruimte hangt af van een specifiek doel of handeling die plaatsvindt ongeacht de kwaliteit van de ruimte. Voorbeelden van functionele activiteiten die worden genoemd zijn boodschappen doen in Holendrecht centrum of naar het metrostation lopen. Een van de bewoners beschrijft het gebruik van de ruimte als volgt:

'Ik ben eigenlijk in dit gebied alleen voor school en werk. In het weekend ben ik ook vaak niet in dit hier, maar op dit moment heb ik ook niet het gevoel dat ik voor iets in dit gebied zou moeten blijven. Want er is nog niets spannends'

- Bewoner 7 (vrouw, 20 jr.)

Ook de mentale kaarten van de bewoners laten zien dat de Vomar en de Action in Holendrecht centrum, het metrostation, de sportschool 365 en de Ikea, het meest worden bezocht door bewoners (zie mentale kaarten bijlage 7a). Zoals Bewoner 7 (vrouw, 20 jr.) aangeeft gebruiken de meeste bewoners de openbare ruimte uit noodzaak. De reden dat de bewoners de ruimte vooral functioneel gebruiken verschilt. Ten eerste vinden bewoners dat de openbare ruimte saai is en niet uitnodigend. Ondanks het nabij gelegen spoorpark, wordt dit park door de bewoners nauwelijks herkend als een park. Ook de morfologie van de ruimte wordt als onpraktisch ervaren, bijvoorbeeld omdat de weg doodloopt of omdat de ruimte op bepaalde plekken wordt afgesloten. Een van de bewoners deelt zijn ervaring over het spoorpark, hij zegt hierover:

'Oh, waar ze nu aan het verbouwen zijn? Ik ben weleens langs het spoorpark gelopen, maar een stuk loopt dood waardoor je niet kan doorlopen (richting Bijlmer-Arena). Dat is de reden dat ik daar nooit loop. Het enige moment dat ik dat doe is als ik naar de bioscoop ben geweest en er geen metro's meer rijden. Dan loop ik een halfuurtje naar huis'.

- Bewoner 2 (man, 24 jr.)

De ervaring van bewoner 2 (man, 24 jr.) laat zien dat het spoorpark niet wordt ervaren als een park, ook vindt hij de vormgeving en de route langs het spoor niet praktisch. Die mening wordt gedeeld door andere bewoners. Uit de resultaten komt naar voren dat het gebruik van de openbare ruimte door bewoners samenhangt met de percepties over de vormgeving van de ruimte. Dit komt overeen met het onderzoek van Nijs & Peters (2002, p.54), die stellen dat vormgeving van de openbare ruimte de aantrekkelijkheid en het gebruik van de ruimte vergroten. Het onderzoek van Vloeijsberghs (2015, p.31) toont daarnaast aan dat de morfologie, dit is bijvoorbeeld de beschikbare wandel- en fietspaden, van belang is voor het gebruiken van de openbare ruimte. Verder blijkt dat sommige bewoners niet bekend zijn met de plekken in Amstel III, zoals lunch cafés of restaurants, in de nabije omgeving. Een van de bewoners zegt het volgende hierover:

'Misschien zijn er wel leuke plekken, maar ik heb ze nog niet ontdekt'.

- Bewoner 7 (vrouw, 20 jr.)

Bewoners geven aan dat zij eerder geneigd zijn om naar het centrum van Amsterdam te gaan, om af te spreken en anderen te ontmoeten. Hieruit blijkt dat bewoners minder afhankelijk zijn van de lokale voorzieningen maar terugvallen op het gemak van mobiliteit (Mehta & Bosson, 2010 p.977; Wellman, 1979, p.1207).

Ook voor de werkers geldt dat zij de ruimte functioneel gebruiken. Zij komen naar Amstel III om te werken en gebruiken de openbare ruimte in Amstel III nauwelijks voor optionele of sociale activiteiten. Dat is ook zichtbaar op de mentale kaarten van de werkers in bijlage 7b. Behalve werkplekken zijn op de mentale kaarten van de werkers ook een aantal andere plekken aangegeven die worden bezocht in Amstel III.

Onder andere de praxis, het AMC en de Ikea worden bezocht. Hierbij moet worden aangegeven dat het bezoeken van die plekken sporadisch gebeurt. Daarnaast heeft het bezoeken van die plekken volgens de werkers een bepaald doel dat niet is gerelateerd aan optionele of sociale activiteiten in de openbare ruimte in Amstel III. Typerende uitspraken van de werkers over het gebruik van de ruimte zijn *'veel functioneel gebruik', 'ik gebruik de ruimte verder niet', 'helaas alleen om naar het werk te komen'*. Volgens de werkers heeft het beperkte gebruik van de ruimte ook te maken met een tekort aan aantrekkelijke voorzieningen in de directe omgeving van de bedrijven. Werker 2 (vrouw, 53 jr.) vindt het bijvoorbeeld jammer dat er weinig fijne plekken zijn om te vergaderen. Ook als het gaat om plekken buiten. Verder omschrijven de meeste werkers de ruimte als een leeg kantoren- en bedrijventerrein. De onaantrekkelijkheid van de omgeving en het gebrek aan voorzieningen wordt door de meeste werkers genoemd als reden, voor het enkel functioneel gebruiken van de openbare ruimte. Ook zijn de loopafstanden naar de horecavoorzieningen in de buurt volgens werker 5 (man, 49 jr.) te lang en is het tijdens werktijd niet haalbaar om lange afstanden te lopen vanwege de korte pauzes.

Uit de laatste focusgroep met bezoekers komt naar voren dat ook zij de ruimte vooral functioneel gebruiken. De openbare ruimte wordt door bezoekers omschreven als *'leeg', 'ongezellig' en 'verlaten'*, die perceptie hangt samen met de manier waarop de bezoekers de ruimte gebruiken. De meeste bezoekers gebruiken de ruimte, net als bewoners en werkers, als bewegingsruimte. Zij vinden dat het niet levendig is in Amstel III, daardoor worden zij niet aangetrokken om te blijven. Een van de bezoekers geeft hier een duidelijke omschrijving van:

'Ik loop hier niet echt en het (de openbare ruimte) heeft geen verblijfsfunctie. Het is echt van A naar B, ik ga hier niet gezellig rondhangen. Ik ben hier alleen als het nodig is, als ik hier iets te zoeken heb.'

- Bezoeker 3 (vrouw, 44 jr.)

Echter blijkt dat het gebruik van de ruimte in de groep bezoekers van Amstel III meer verdeeld is over de drie categorieën van Gehl (2011). Dat betekent dat bezoekers, in vergelijking met bewoners en werkers van Amstel III, de ruimte meer gebruiken voor optionele en sociale activiteiten. De manier waarop gebruikers invulling geven aan het gebruik van de ruimte heeft enerzijds te maken met de kwaliteiten van de ruimte en anderzijds met het gedrag van de gebruikers (Mehta & Bosson, 2010, p.977). Dat gedrag kan worden bepaald door persoonlijke voorkeuren, maar ook door de binding met de plek. Daarnaast omschrijven de meeste gebruikers de ruimte als *'leeg', 'saai' en 'verlaten'*, de afwezigheid van gebruikers in de openbare ruimte kan volgens Madanipour (2010, p.237) leiden tot teruggetrokkenheid. Die teruggetrokkenheid heeft weerslag op de ruimte en de levendigheid op straat.

5.2.2 Optioneel gebruik

Hoewel het merendeel van de gebruikers de openbare ruimte in Amstel III enkel voor functionele activiteiten gebruikt, zijn er in dit onderzoek ook een paar gebruikers die de ruimte optioneel gebruiken. Dit zijn activiteiten die plaatsvinden als de openbare ruimte een bepaalde kwaliteit heeft (Gehl, 2011, p.9). Bewoner 6 (vrouw, 23 jr.) geeft aan waarom zij voor optionele activiteiten geen gebruik maakt van de ruimte:

'Ik ga hier geen avondwandeling maken, het is gewoon niet zo boeiend. Het stelt niet zoveel voor, dus nee'

- Bewoner 6 (vrouw, 23 jr.)

De uitspraak van bewoner 6 is typerend voor de manier waarop de andere bewoners denken over het gebruiken van de ruimte voor optionele activiteiten. Ook hier blijkt dat de openbare ruimte moet voldoen aan een hoge kwaliteit, voordat gebruikers de ruimte gebruiken voor verschillende optionele (en sociale) activiteiten (Gehl, 2011, p.9). Een van de bewoners (vrouw, 22 jr.) vertelt dat zij, in drie jaar tijd, een keer een uitzondering heeft gemaakt om te gaan hardlopen in de omgeving. Voor bewoners geldt daarnaast dat het gevoel van veiligheid een rol speelt, het volgende gespreksfragment geeft hier een beeld van:

'Hierachter heb ik een keer hardgelopen, in dat gebied achter de tentamenzalen, maar dat heb ik dus maar één keer gedaan'

- Bewoner 5 (vrouw, 22 jr.)

- 'Ja, maar het is echt niet fijn als de zon is gezakt. Als het donker is, is het daar zo eng'*
- Bewoner 3 (vrouw, 25 jr.)

- 'Ja, dat klopt, dat heb ik ook als ik daar alleen loop'*
- Bewoner 2 (man, 24 jr.)

Voor bewoners heeft het gevoel van onveiligheid invloed op de manier waarop zij de openbare ruimte gebruiken, dit heeft voor een groot deel te maken met de afwezigheid van anderen. De perceptie van de openbare ruimte en gevoelens van (on)veiligheid worden besproken in paragraaf 4.3.

Voor werkers geldt dat zij de ruimte op uitzondering gebruiken voor optionele activiteiten, het is voor de meeste werkers niet gebruikelijk om de openbare ruimte te gebruiken voor een wandeling of een andere optionele activiteiten. Maar één werker in de groep deelt een andere ervaring en gebruikt de ruimte ook optioneel, hij vertelt het volgende hierover:

- 'Ik zit in de gelukkige omstandigheid een diervriendelijke werkplek te hebben. Wij hebben een hondje en ik heb leuke routes ontdekt, dan gaan we lekker wandelen. Richting het spoor, de groene strip. Ja, 'het spoorpark', volgens mij hebben meer mensen het ontdekt. Ik zie meer mensen die tijdens de lunch een frisse neus gaan halen. Ik heb weleens een plezierige wandeling. Ik wandel dus ook.'*
- Werker 1 (man, 45 jr.)

De ervaring van werker 1 (man, 45 jr.), laat zien dat de ruimte in Amstel III en meer specifiek, het spoorpark door sommigen wordt herkend als een prettige ruimte. Hij geeft daarnaast aan dat hij plezierig wandelt in Amstel III, hierbij moet worden opgemerkt dat het motief om de openbare ruimte te gebruiken is gerelateerd aan het uitlaten van de hond en niet direct is gerelateerd aan de kwaliteit van de openbare ruimte. Twee bezoekers geven daarnaast aan dat zij weleens wandelen in Amstel III. Met name langs het spoorpark en langs het station, twee bezoekers vertellen dat zij bessen plukken aan de rand van het park, vlakbij het station. Over het algemeen is optioneel gebruik van de openbare ruimte beperkt, bezoeker 2 (vrouw, 58 jr.) zegt hierover:

- 'Ik wandel af en toe, langs het spoor en richting Ikea. Maar voor de rest niet echt. Je hebt weinig aanleiding om hier te zijn, vooral vanaf de andere kant.'*
- Bezoeker 2 (vrouw, 58 jr.)

De uitspraak van bezoeker 2 (vrouw, 58 jr.) komt overeen met de meningen van andere gebruikers, doordat de openbare ruimte volgens de gebruikers weinig te bieden heeft en niet uitnodigt wordt de ruimte ook nauwelijks gebruikt, behalve als bewegingsruimte. Dit is een terugkerend beeld van het gebruik van de openbare ruimte, dat in de drie focusgroepen naar voren komt.

5.2.3 Sociaal gebruik

De resultaten van dit onderzoek laten zien dat de bewoners, bezoekers en werkers van Amstel III de openbare ruimte in dit gebied niet gebruiken voor sociale activiteiten. Sociale activiteiten zijn volgens Gehl (2011, p.12) de uitkomst van functionele en optionele activiteiten en vinden alleen plaats als de openbare ruimte van kwaliteit is. Dit komt overeen met de bevindingen van dit onderzoek. De openbare ruimte in Amstel III wordt functioneel gebruikt en alleen op uitzondering voor optionele activiteiten. De perceptie van de ruimte wordt omschreven als *'saai'*, *'kaal'* en *'verlaten'*, doet afbreuk aan de kwaliteit, waardoor gebruikers de buitenruimte nauwelijks gebruiken voor optionele activiteiten en niet gebruiken voor sociale activiteiten. Daarnaast hangen sociale activiteiten af van de aanwezigheid van anderen in de openbare ruimte. Een sociale activiteit betreft niet alleen (spontane) ontmoetingen, maar ook het gedag zeggen van anderen op straat of passief contact. Echter blijkt uit de ervaring van de gebruikers dat de afwezigheid van anderen een grote stempel drukt op de openbare ruimte in Amstel III. Volgens Gehl (2011, p.49) en Mehta (2014, p.59) faciliteert de openbare ruimte korte ontmoetingen en interacties, mits de ruimte van kwaliteit is. De bevindingen laten zien dat de openbare ruimte in Amstel III op dit moment dit soort ontmoetingen niet faciliteert. De reden dat gebruikers geen gebruik maken van de openbare ruimte in Amstel III, voor verschillende activiteiten, heeft grotendeels te maken met de vormgeving van de ruimte, de leegte in het gebied, het te kort aan fijne openbare plekken en het te kort aan voorzieningen. Verder komt uit dit

onderzoek naar voren dat het concept van de openbare ruimte als plek voor ontmoetingen en interacties, steeds meer is terug te vinden in *'third places'* (Banerjee, 2001, p.20). Het zijn de sportclubs, koffiezaakjes en lunchtafels, die zich bevinden in de *'traditionele'* openbare ruimte, die worden beschouwd als plekken voor sociale activiteiten. De *'third places'* zijn volgens Banerjee (2001, p.20) belangrijk onderdeel van de openbare ruimte geworden. De resultaten van dit onderzoek bevestigen het belang van *'third places'* als ontmoetingsplekken in Amstel III. Uit de ervaring van gebruikers blijkt verder dat sociale activiteiten zoals het ontmoeten van anderen, niet zo zeer buiten op straat of in het park plaatsvindt, maar in specifieke plekken die door de bewoners en bezoekers worden ervaren als *'openbare plekken'*. Voor bewoners geldt dat zij relatief onbekend zijn met ontmoetingsplekken in het gebied, maar om anderen te ontmoeten gaan sommige bewoners naar het Fletcher hotel. Bewoner 5 (vrouw, 24 jr.) zegt dat zij naar het Fletcher hotel gaat om te *'socializen'*, ook bewoner 3 (vrouw, 25 jr.) vertelt dat zij weleens met haar vriendinnen afspreekt in de Sky Lounge van het Fletcher hotel. Opvallend is dat geen van de werkers de ruimte sociaal gebruik, ook wordt tijdens de focusgroep met de werkers niet gesproken over zogenoemde *'third places'*. Een typerende uitspraak van werker 5 (man, 49 jr.) is:

'Sociaal is vrijwel o.'

- Werker 5 (man, 49 jr.)

Bezoekers hebben een andere mening. Wat opvalt is dat de bezoekers vaker naar Amstel III komen, voor sociale activiteiten. De meeste gebruikers bezoeken verschillende plekken (*third-places*) in Amstel III, voorbeelden zijn Coffee-shots, De Proefzaak, Grand Café Zuidoost, House of Rituals, De Vijf Slagen, Sizzling Wok en de Foodstrip. Uit het gesprek en de mentale kaarten (bijlage 7c) van de bezoekers komt naar voren dat zij bekend zijn met de verschillende horecagelegenheden en dat zij meerdere plekken in Amstel III bezoeken om anderen te ontmoeten, dat blijkt uit het volgende gespreksfragment:

'Ik heb een vriendinnengroep waarmee ik om de zoveel tijd ga eten of drinken. Dat doen we vaak bij de Ikea. Maar ook weleens bij House of Rituals, als de zon schijnt en we zijn alleen, zonder de kinderen dan gaan we daar lekker zitten en chillen. Of bij Grand Café ZO.'

- Bezoeker 3 (vrouw, 44 jr.)

'Ik ontmoet vooral anderen voor zaken. Maar in de sportschool niet, dat is vrije tijd.'

- Bezoeker 1 (man, 42 jr.)

'Ik zit hier vast geankerd. Mijn nieuwe wijk heb ik nog niet eens verkend. Omdat ik toch altijd terug kom naar hier. Ik kom ongeveer twee keer per maand naar Sizzling Wok, maar ook bij Burger King en Kentucky (...). Daar spreek ik af met vrienden, familie, zussen.'

- Bezoeker 5 (vrouw, 30 jr.)

Al met al wordt de openbare ruimte in Amstel III voor functionele activiteiten gebruikt, dat betekent dat de bewoners, werkers en bezoekers van Amstel III de openbare ruimte hoofdzakelijk gebruiken als bewegingsruimte om te kunnen verplaatsen van A naar B. Voor een enkeling geldt dat zij de ruimte ook optioneel gebruiken. De ruimte wordt nauwelijks gebruikt voor andere activiteiten, zoals bijvoorbeeld om te wandelen of een boek te lezen. Dat heeft volgens de gebruikers te maken met het gebrek aan fijne plekken om te verblijven of te wandelen. Verder vinden gebruikers de inrichting en de vormgeving van de ruimte onaantrekkelijk, dat gevoel wordt ook veroorzaakt door het gebrek aan levendigheid en de afwezigheid van andere gebruikers. De afwezigheid van anderen wordt meermaals genoemd en heeft volgens Gehl (2011, p.49) invloed op de verblijfsduur in de openbare ruimte. Het herkennen van bekenden op straat leidt tot een gevoel van vertrouwen en veiligheid, wat de verblijfsduur in de openbare ruimte vergroot. Dit geldt niet voor het gebruik van de openbare ruimte in Amstel III. De meesten omschrijven de openbare ruimte als *'leeg'* en spreken zich niet uit over non-verbaal of verbaal contact met anderen op straat. De faciliterende rol van de openbare ruimte als plek om andere te ontmoeten zoals omschreven door onder andere Gehl (2011, p.49), Mehta (2014, p.58) en Jacobs (1961, p.56) wordt in dit onderzoek niet teruggevonden. Dat heeft te maken met het karakter van de openbare ruimte in Amstel III. Volgens Mehta & Bosson (2010, p.779) zijn het de karakteristieken van de ruimte die de plek geschikt maken voor wat zij omschrijven als *'public life'*. De ervaringen van de gebruikers laten zien dat zij vinden dat de openbare ruimte in Amstel III niet is ingericht om anderen te ontmoeten. Hierdoor neemt de levendigheid in het gebied af. Ook sluit de openbare ruimte onvoldoende aan bij bepaalde behoeften, zoals de behoefte om

buiten te sporten, te wandelen of te fietsen. Door de gebreken in kwaliteit en vormgeving van de ruimte zien de gebruikers in dit onderzoek nauwelijks tot geen reden om de openbare ruimte te gebruiken voor optionele en sociale activiteiten. Volgens Mehta (2014, p.58) moet een prettige openbare ruimte aan verschillende kwaliteiten moet voldoen. Dit onderzoek laat zien dat de openbare ruimte in Amstel III onvoldoende slaagt in het faciliteren van verschillende activiteiten en ontmoetingen met anderen. Tot slot, blijkt dat ondanks sociale activiteiten niet op straat of in het park plaatsvinden en dat de openbare ruimte in Amstel III spontane ontmoetingen niet faciliteert. Daarentegen zijn het de 'third places' die een belangrijke rol vervullen als ontmoetingsplekken. Met name bezoekers vertellen dat zij regelmatig afspreken op verschillende plekken in Amstel III, om anderen te ontmoeten. Deze uitkomst geldt niet voor de werkers.

5.2.4 Waardering van de fysieke omgeving

De waardering en beleving van de openbare ruimte hangt af van verschillende eigenschappen van de ruimte. In dit onderzoek is gekeken naar de manier waarop de gebruikers de inrichting van de ruimte, de uitstraling van de gebouwde omgeving en de aanwezigheid van zowel recreatieve als functionele voorzieningen waarderen. Daarnaast spelen ook attributen een belangrijke rol, zoals bewegwijzering, openbaar groen en zitgelegenheden. Daarom is gevraagd naar de waardering van de morfologie, dit is het gemak van bijvoorbeeld de loop- en fietsroutes in Amstel III. De thema's worden in volgorde besproken.

- **De openbare ruimte en de gebouwde omgeving**

Aan iedere bewoner, bezoeker en werkers is gevraagd om een korte omschrijving te geven van de openbare ruimte in Amstel III, daaruit blijkt dat de percepties van de verschillende gebruikers overeenkomen. De openbare ruimte wordt door het merendeel van de bewoners, bezoekers en werkers omschreven als saai, kaal, verlaten, leeg en bestaand uit losse kavels; dat laten onder andere de volgende citaten zien:

'Het is een kantorenwijk, ik mis openbare plekken. Daarnaast is alles gescheiden van elkaar, eigenlijk niet zoals je in een normale woonwijk aantreft.'

- Bewoner 4 (man, 23 jr.)

'Het oogt leeg, met name in het weekend. Maar ook gewoon tijdens kantoortijden is het leeg. Wel ruim, wat dat betreft ruim opgezet. Maar die leegte, en zoveel beton... Er is ook weinig te doen.'

- Werker 2 (vrouw, 53 jr.)

'Het is kill, afstandelijk en koud. Alleen maar gebouwen, zonder kleur. Ook geen vrolijkheid dus.'

- Bezoeker 1 (man, 42 jr.)

Ondanks de verschillen tussen de groepen gebruikers, laten de quotes zien dat de gebruikers een gedeelde mening hebben over de ruimte in Amstel III. De gebruikers vinden de ruimte in Amstel III onaantrekkelijk door de vormgeving van de ruimte, de uitstraling van de kantoorpanden en door de leegte als gevolg van het gebrek aan voorzieningen en de afwezigheid van anderen op straat. Echter, merkt één van de werkers op dat de openbare ruimte in Amstel III, groener is dan wordt gedacht. Het valt werker 3 (man, 34 jr.) op dat het aanwezige groen in Amstel III niet wordt gezien door al het beton en de parkeerruimte voor auto's, hij zegt hierover:

'Er zit hier best bijzonder groen, alleen het rare is dat het niet echt opvalt. Volgens mij zit hier qua groen best veel moois, alleen het staat tussen de auto's en gebouwen in. Dat is het grote nadeel. Als je naar buiten gaat en naar het groen kijkt, dan valt het op dat er mooi groen is, alleen het rare is dat je het normaalgesproken niet ziet.'

- Werker 3 (man, 34 jr.)

Daarnaast is specifiek gevraagd naar de waardering van de gebouwde omgeving. Zowel bewoners, werkers als bezoekers geven aan dat zij de gebouwde omgeving niet mooi vinden. Dat heeft volgens de meesten te maken met de eenvormige inrichting van het gebied. Door het monofunctionele karakter associëren de bewoners, werkers en bezoekers de omgeving met een 'kantorendomein' en 'industriegebied'. Over de uitstraling en architectuur wordt door bezoeker 5 (vrouw, 30 jr.) gezegd:

'Alles is vierkant. En niet mooi.'

- Bezoeker 5 (vrouw, 30 jr.)

Ook werkers spreken zich uit over de onaantrekkelijke architectuur. Volgens de werkers past de architectuur van de gebouwen in Amstel III niet meer in het geheel, met name in vergelijking met de ArenApoort, waar volgens werker 5 (man, 49 jr.) fraaie kantoorpanden staan met een aansprekende architectuur. Daarnaast zegt een van de werkers dat het gebouw waar hij werkt door collega's die op de Zuid-as werken aan de Gustav Mahlerlaan, wordt betutteld vanwege de uitstraling en architectuur. Hij zegt hierover:

'Het gebouw waar wij zitten, wordt door collega's die op de Gustav Mahler (Zuid-As) zitten bekritiseerd, dat kan ik begrijpen. Het is een heel verouderd gebouw.'

- Werker 4 (man, 31 jr.)

Ook sluiten de werkers in de groep zich aan bij de mening van werker 5 (man, 49 jr.), die vindt dat ondanks de nieuwe invulling van sommige gebouwen zoals de transformatie van een kantoorpand naar een hotel, het uiterlijk van de gebouwen hetzelfde blijft. Werker 5 (man, 49 jr.) vindt ook dat de uitstraling al langer dan tien jaar hetzelfde is. Daarnaast vinden bezoekers dat de eenvormige architectuur van de gebouwen ook een ander nadeel heeft, namelijk het gebrek aan herkenningspunten omdat alle gebouwen in hoogte en uitstraling hetzelfde lijken.

- **Voorzieningen in Amstel III**

De waardering van de bewoners, bezoekers en werkers van Amstel III hangt ook af van de aanwezigheid van bepaalde voorzieningen, dit betreft recreatieve maar ook functionele voorzieningen. Wat in de resultaten opvalt is dat de meesten aangeven dat deze voorzieningen in Amstel III ontbreken. De bewoners benadrukken het gebrek aan diverse winkels voor dagelijkse behoeften. Hoewel de winkels in Holendrecht zich op loopafstand bevinden, vinden de meeste bewoners dat alleen het hoogstnoodzakelijk in de buurt zit. Werkers en bezoekers benoemen vooral het gebrek aan voldoende horecagelegenheden, parkeergelegenheden, en zitplekken in de openbare ruimte. Werker 5 (man, 49 jr.) verteld dat de bedrijfskantine nu drukker is dan voorheen, het bedrijf waarvoor hij werkt was eerst gevestigd op een andere locatie in Amsterdam. Dat heeft volgens hem te maken met het te kort aan horecagelegenheden zoals lunch cafés of een broodjeszaak voor werkers, die zijn gevestigd op loopafstand van de kantoorpanden in Amstel III. Hij vindt dat de spreiding tussen het geringe aantal horecavoorzieningen en de kantoorpanden te groot is. De meeste werkers hebben volgens hem maar een half uur pauze en dat is niet voldoende om de afstand lopend te overbruggen om vervolgens rustig te kunnen lunchen. Ook de meeste bezoekers vinden dat er weinig restaurants zijn in Amstel III. Daarnaast geven bezoekers aan dat zij qua voorzieningen vooral bankjes en voldoende verlichting missen:

'Als looper mis ik bankjes. Soms denk ik, nu wil ik even stoppen en uitrusten, maar ik kan mij geen bankjes herinneren, de hele weg vanaf hier naar het Amstelstation. En wat betreft verlichting, dat stuk naast het spoor is heel donker.'

- Bezoeker 2 (vrouw, 58 jr.)

Verder zijn alle gebruikers het eens over het tekort aan openbare parkeervoorzieningen. Volgens bezoekers zijn er bijna geen openbare parkeerplekken, parkeren is alleen mogelijk als je een bedrijf bezoekt. Ook bewoners vinden dat zij nergens kunnen parkeren. Alleen bij het AMC zijn een aantal parkeerplekken die zij kunnen gebruiken, maar dit is niet nabij hun woningen. Bewoners ervaren dit als een nadeel, bijvoorbeeld wanneer zij bezoek willen ontvangen. Ook de werkers geven aan dat openbaar parkeren niet mogelijk is, werker 1 (man, 45 jr.) zegt hierover dat alleen betaald parkeren in de omgeving een optie is:

'Het is commercieel parkeren hier, het nodigt ook niet uit. Want alles is of met een slagboom, of je weet dat je moet gaan betalen. Dat schrikt heel erg af.'

- Werker1 (man, 45 jr.)

- **Morfologie**

Morfologie heeft behalve met de ligging van een plek ten opzichte van andere gebieden, ook te maken met de wegen, loop- en fietsroutes en bewegwijzering om van de ene naar de andere plek te komen. De

resultaten laten zien dat niet alle gebruikers vinden dat zij zich goed kunnen oriënteren in Amstel III. Hoewel de meningen onderling meer uiteenlopen in vergelijking met de voorgaande thema's, zijn de meeste gebruikers van mening dat er te weinig fiets- en wandelpaden zijn in Amstel III, vooral in vergelijking met de autowegen. De auto is volgens de meesten dominant in het gebied, werker 1 (man, 45 jr.) zegt hierover:

'Ik vind dat de ruimte wordt getekend door al het asfalt, autowegen en alleen autotoegang. Ik zou dit gebied niet kunnen wegdenken zonder auto's.'

- Werker 1 (man, 45 jr.)

Voor bewoners geldt dat zij minder gebruik maken van de auto, zij spreken zich daarom vooral uit over de fiets- en looppaden die zij ontoereikend vinden. Een van de bewoners vertelt dat er weinig paden zijn om te lopen, de meeste bewoners kunnen zich hierin vinden. Verder vinden sommige bewoners de bewegwijzering onduidelijk. Toch geven de meesten aan dat zij zich kunnen oriënteren omdat zij nu eenmaal weten waar de voorzieningen zitten die zij nodig hebben voor dagelijkse behoeften. Bewoner 3 (man, 23 jr.) vertelt dat hij de bebording wel duidelijk vindt, hij geeft aan dat hij voor het bezichtigen van zijn woning, de buurt op de fiets heeft verkend en dit als prettig heeft ervaren. Hij zegt hierover:

'Toen ik zoekende was en naar de bezichtiging ging, ben ik een keer op een middag, hiernaar toe komen fietsen, om een beetje de wijk te verkennen. Dat ging best wel prettig, ik heb toen lekker rondgefietst.'

- Bewoner 3 (man, 23 jr.)

Niet alle gebruikers ervaren de ruimte als prettig. Tijdens de focusgroep met bezoekers wordt herhaaldelijk gezegd dat er te weinig fietspaden zijn en dat de fietspaden die er zijn saai en niet goed verlicht zijn. Daarnaast valt op dat sommige bezoekers zich moeilijk kunnen oriënteren in Amstel III, dat wordt veroorzaakt door het gebrek aan voldoende herkenningspunten en door onduidelijke bewegwijzering. Twee bezoekers delen hun mening hierover:

'Ik ga altijd de mist in als ik de Karspeldreef moet hebben. Altijd. Standaard. Zeker als ik vanaf de Amstel kom. En op een of andere manier rijd ik te ver door. Daardoor moet ik altijd keren bij het benzinstation.'

- Bezoeker 3 (vrouw, 44 jr.)

'Heel herkenbaar. Ik heb me afgevraagd waardoor dat komt en ik weet het ondertussen. De bordjes zijn heel hoog en heel klein. De letters zijn zo klein. Er staat heel klein Hogehilweg of Karsepeldreef. Dan moet je echt omhoogkijken.'

- Bezoeker 2 (vrouw, 58 jr.)

Ook sommige werkers hebben moeite met het vinden van de weg in Amstel III, werker 3 (man, 34 jr.) zegt dat hij nog steeds gebruik moet maken van Google Maps om de weg te vinden. Andere werkers uit de groep sluiten zich hierbij aan en vinden de bebording niet duidelijk. Echter, hebben niet alle gebruikers moeite om zich te oriënteren, dat heeft volgens bezoeker 1 (man, 42 jr.) en bezoeker 4 (man, 44 jr.) niet te maken met de bebording maar met de bekendheid met het gebied. Beide bezoekers komen al langere tijd in Amstel III en geven aan dat zij gebruik maken van herkenningspunten zoals het AMC en de Ikea, dat ook blijkt uit de volgende uitspraak:

'Ik ken dit gebied. Als ik ergens naar toe moet, dan weet ik het. Maar vraag mij niet hoe die straat heet. (...) House of Rituals, AMC, Ikea, dat zijn voor mij herkenningspunten.'

- Bezoeker 1 (man, 42 jr.)

5.2.5 Veiligheidsgevoel

Uit de gesprekken met bewoners, bezoekers en werkers komt naar voren dat het gevoel van onveiligheid in Amstel III een terugkerende kwestie is. In eerste instantie beschrijven de gebruikers de ruimte in Amstel III door het benoemen van een gevoel dat de ruimte opwekt, voorbeelden van de termen die zij gebruiken om de ruimte te beschrijven zijn *'grillig, verlaten, kaal en leeg'*. De ervaringen van de gebruikers hangen voor een groot deel af van de ruimtelijke karakteristieken, de meest voorkomende opmerking over de ruimte is

'de leegte', die door de gebruikers als onprettig wordt ervaren. Die leegte wordt veroorzaakt door de afwezigheid van anderen, vooral in de avond. Daarnaast zijn er in Amstel III weinig voorzieningen, dat geeft gebruikers het gevoel dat anderen geen reden hebben om Amstel III te bezoeken. De meesten geven aan dat zij vaak niemand op straat zien en zich daardoor onprettig voelen. Vooral s' avonds wordt dit gevoel versterkt omdat de meeste cafés of restaurants die er zijn, na kantoortijden gesloten zijn. Bezoeker 2 (vrouw, 53 jr.) geeft een omschrijving die overeenkomt met opmerkingen en ervaringen van andere gebruikers:

'Ik vind het een verlaten gebied, zeker aan deze kant van het spoor. Als je aan de andere kant loopt, dan zie je leven om je heen, gezelligheid, mensen die elkaar groeten, de mensen kennen elkaar en je voelt je niet alleen. Aan deze kant vind ik het verlaten. En daarom ook heel ongezellig. Ik ga niet zeggen 'eng' maar je komt ook bijna nooit iemand tegen.'

- Bezoeker 2 (vrouw, 58 jr.)

Ook spreken de gebruikers zich specifiek uit over gevoelens van onveiligheid. Veiligheid is volgens Mehta (2014, p.60) een belangrijk aspect dat bijdraagt aan de kwaliteit van de openbare ruimte. De karakteristieken van de openbare ruimte hebben effect op de objectieve en subjectieve veiligheid van de gebruikers, dat laten de resultaten van dit onderzoek zien. Met name de bewoners en bezoekers van Amstel III voelen zich 's avonds onveilig. Dat gevoel wordt bepaald door de omgeving. Bijvoorbeeld slecht verlichte fiets- en wandelpaden en leegstaande panden worden door de bewoners omschreven als 'eng', 'duister', 'onveilig' en 'onprettig'. Bezoeker 5 (vrouw, 30 jr.) geeft aan dat sommige gebouwen leeg staan, daardoor is het donker en verlaten. Zij geeft ook aan dat er met name 's avonds niemand rondloopt buiten. Bezoeker 2 (vrouw, 58 jr.) deelt die mening en verteld over haar eigen ervaring:

'Vooral in de winter, is het onverwachts donker. Dan loop ik onrustig en gehaast. Omdat ik het gevoel heb dat mij iets kan overkomen. De auto's razen aan je voorbij, fietsers fietsen snel door en je komt onderweg geen andere voetgangers tegen. Ik heb ook aan de Keienbergweg gewerkt, als je vanaf het terrein richting de hoofdweg loopt, dan ben je zo alleen. Het voelt alleen, onbeschermd en onveilig.'

- Bezoeker 2 (vrouw, 58 jr.)

Ook voelen bewoners zich onveilig op straat door het drukke verkeer als zij moet oversteken. Bewoner 5 (vrouw, 23 jr.) zegt dat zij het buiten gevaarlijk vindt, oversteken op de drukke autoweg ervaart zij als een 'survival'. Bewoner 2 (man, 24 jr.) vertelt ook dat hij het gevaarlijk vindt om over te steken, omdat er geen goede oversteekplekken zijn. Bewoner 6 (vrouw, 23 jr.) deelt die mening en vertelt dat zij geregeld door het gras moet lopen langs een drukke autoweg, waar hard wordt gereden.

Verder vinden de gebruikers in dit onderzoek dat de leegte in Amstel III leidt tot weinig surveillance en een gebrek aan 'eyes on the street'. In Amstel III zijn de voorzieningen die aanwezig zijn vaak na kantoortijden gesloten, de (geringe) aanwezigheid van 'third places' in Amstel III is in de avonduren hierdoor niet merkbaar. Jacobs (1961) stelt dat de aanwezigheid 'third places' gedurende de dag, een van de basisbehoeften is voor surveillance. De resultaten bevestigen dat het gebrek aan dit soort voorzieningen die gedurende de dag zijn geopend, bij bewoners en bezoekers zorgen voor gevoelens van onveiligheid. Opgemerkt moet worden dat het gevoel van onveiligheid grotendeels wordt veroorzaakt door de ervaringen van anderen en nauwelijks door persoonlijke ervaringen of confrontaties met criminaliteit of geweld. Bewoner 5 (vrouw, 23 jr.) zegt bijvoorbeeld dat zij zelf niet direct is geconfronteerd met een onveilige situatie of criminaliteit maar dat zij verhalen heeft gehoord van anderen die afschrikken. Verder geven bewoners aan dat de aanwezigheid van politie op straat argwaan wekt en het gevoel van onveiligheid versterkt. Bewoner 2 (man, 24 jr.) zegt bijvoorbeeld dat hij vaak politieauto's ziet langsrijden en daardoor 'speculeert' dat het onveilig is in de buurt. Dit komt overeen met de conclusie van Mehta (2014, p.60), die stelt dat overmatige surveillance door de politie, het gevoel van onveiligheid kan versterken. Naast de afwezigheid van andere gebruikers, voelen sommige bewoners zich onprettig door de aanwezigheid van een specifieke groep mannen in de buurt. Bewoners omschrijven de groep als 'hangmannen' die vaak bij de supermarkt aan de andere kant van het spoor staan. De mannen spreken de vrouwelijke bewoners geregeld aan, dit gedrag wordt ervaren als onprettig en versterkt het gevoel van onveiligheid bij de vrouwen. Bewoner 6 (vrouw, 23 jr.) verteld over haar ervaring:

'Ik ga 's avonds niet naar de Vomar, daar staan die mannen te hangen. De laatste tijd roepen ze ook dingen na. Ik weet niet wat ik daarop moet zeggen, want als je niks zeg dan roepen ze dat ik arrogant ben. Ik weet niet wat hun bedoeling is, dus als ze niks zeggen dan fiets ik er snel langs.'

- Bewoner 6 (vrouw, 23 jr. – mentale kaart bijlage 7a)

Uit onderzoek van Yavuz & Welch (2009, p.2494) blijkt dat vrouwen die herhaaldelijk worden blootgesteld aan ongemak of intimidatie op straat, zich daardoor onveilig en kwetsbaarder voelen. Ook is het gevoel van onveiligheid bij vrouwen gerelateerd aan seksuele kwetsbaarheid. Dit is een mogelijke verklaring voor het onveilige gevoel van de vrouwelijke bewoners ten opzichte van de mannelijke bewoners, de vrouwen voelen zich onprettig of geïntimideerd door 'hangmannen' in de buurt. Maar ook mannen voelen zich niet altijd prettig bij confrontaties met een 'groep'. Bewoner 2 (man, 24 jr.) zegt dat hij voorzichtig is, als hij buiten loopt:

'Ook als jongen, ben ik voorzichtig. Handen in mijn zakken en gewoon doorlopen.'

- Bewoner 2 (man, 24 jr.)

Bezoekers benoemen nog een andere reden voor het gevoel van onveiligheid. Namelijk de aanwezigheid van ongedierte. Bezoeker 3 (vrouw, 44 jr.) zegt dat het gevoel van onveiligheid voor haar wordt veroorzaakt door de angst voor ongedierte op straat. Een aantal andere bezoekers delen die ervaring. Als het gebrek aan onderhoud van de omgeving zichtbaar wordt in bijvoorbeeld leegstand, vandalisme maar ook de aanwezigheid van ongedierte, dan heeft dit een negatieve invloed op het gevoel van veiligheid. Dit resultaat komt overeen met de bevindingen van Mehta (2014, p.60) en Remøy & Van der Voort (2007, p.88), die concluderen dat verloedering van de omgeving een negatief effect heeft op de beeldvorming en de waardering van de gebruikers. Ook Madanipour (2010, p.237) stelt dat het verval van de openbare ruimte, door bijvoorbeeld slecht onderhoud, afbreuk doet aan de vitaliteit van de ruimte.

Verder voelen niet alle bewoners en bezoekers zich onveilig in Amstel III. Bewoner 3 (vrouw, 25 jr.) en bewoner 1 (vrouw, 23 jr.) vertellen dat zij zijn opgegroeid in Amsterdam Zuidoost en vertrouwd zijn met de omgeving, ook komen zij regelmatig in andere delen van Zuidoost. Dit laat zien dat bekendheid met een plek het vertrouwen en het gevoel van veiligheid positief beïnvloeden (Mehta, 2014, p.59). Verder hebben gevoelens van onveiligheid volgens bewoner 3 (vrouw, 25 jr.) niet alleen te maken met de eigenschappen van de omgeving, maar ook met de multiculturele samenstelling van de omgeving. Zij vindt dat bewoners die van 'buitenaf' komen niet gewend zijn aan al die verschillen tussen mensen. Ook bezoeker 1 (man, 42 jr.) en bezoeker 4 (man, 44 jr.) vertellen dat zij zich 's avonds niet onveilig voelen in Amstel III. Bezoeker 4 (man, 44 jr.) vertelt dat hij tijdens 'alle uren van de dag', dus zowel overdag, als 's' avonds en 's' nachts in Amstel III is geweest maar zich niet onveilig voelt. Beide bezoekers zijn bekend met Amsterdam Zuidoost en wonen in de buurt.

Hoewel bewoners en bezoekers ervaringen omtrent gevoelens van onveiligheid delen, laat dit onderzoek zien dat de werkers in Amstel III veiligheid anders beleven dan de andere gebruikersgroepen. Opvallend is dat werkers op de stelling: *'ik voel me veilig in Amstel III'*, positief reageren. Ook is er voor de werkers nauwelijks verschil tussen 's' avonds en overdag. De werkers zeggen dat zij zich veilig voelen in Amstel III en geen redenen zien voor onveiligheid. Opgemerkt moet worden dat de meeste werkers alleen overdag in Amstel III zijn. Werker 2 (vrouw, 53 jr.) vertelt daarentegen dat zij uit de ervaring van collega's weet dat zij Station Holendrecht als onveilig ervaren. Daarnaast geeft ook werker 3 (man, 34 jr.) aan dat (leegstaande) panden in de omgeving een onprettig gevoel opwekken, dat blijkt uit de volgende uitspraak:

'Hier zit een strook met kleine bedrijfspandjes, daar is heel weinig bedrijvigheid. Ik vind het wazig, wat daar gebeurt, maar het is niet dat ik mij onveilig voel. Een onveilig gevoel heb ik nergens, maar het is onduidelijk wat zich daar afspeelt.'

- Werker (man, 34 jr.)

Tot slot, vertelt werker 1 (man, 45 jr.) dat hij zich veilig voelt omdat het rustig is in Amstel III. Ook andere werkers ervaren de rustige omgeving als 'veilig'. Verder vindt hij dat 'het verkeerde' deel wordt gescheiden door spoorlijn. Met het 'verkeerde deel' verwijst hij naar de andere kant van het spoor.

De resultaten laten zien dat bewoners, bezoekers en werkers verschillende gevoelens van veiligheid ervaren. De meeste overeenkomsten zijn gevonden in het gevoel van onveiligheid bij bewoners en bezoekers. Dat gevoel wordt vooral veroorzaakt door de leegte op straat en de afwezigheid van anderen op straat. Dit resulteert in een zowel gebrekkig passief als actief contact met anderen. Verschillende vormen van contact vergroten het gevoel van vertrouwelijkheid met plekken en draagt bij aan het gevoel van vertrouwen en 'belonging' (Lofland, 1998; p.9; Jacobs, 1961, p.56). Voor de meeste werkers geldt dat zij zich niet onveilig voelen. Opgemerkt moet worden dat werkers naar Amstel III komen om te werken en de meesten na werktijden nauwelijks of niet in het gebied zijn. Dat is een mogelijke verklaring voor het verschil in gevoelens van veiligheid tussen bewoners, bezoekers enerzijds en de werkers anderzijds. De bewoners en bezoekers geven namelijk aan dat zij zich vooral 's avonds niet veilig voelen.

5.2.6 Sociale en fysieke barrières

De Gemeente Amsterdam (2017c, p.4) ervaart de spoorlijn als een scheidingslijn, die de verbinding tussen Amstel III en de overige woongebieden in Zuidoost verstoort. De gemeente zet daarom in op 'het spoor als ruggengraat'. Om te onderzoeken hoe de gebruikers denken over de spoorlijn, is gevraagd naar hun mening over het spoor als barrière. Behalve aandacht voor het spoor, is ook gevraagd naar de ervaring van gebruikers over andere barrières in Amstel III. Het valt op dat gebruikers verschillende perspectieven hebben over barrières in de omgeving. Voor de ene gebruiker is een barrière de scheiding tussen de kavels, voor de ander betekent een barrière de sociale scheiding tussen de bewoners aan de andere kant van het spoor en de gebruikers in Amstel III.

Als eerste valt op dat de ruimtelijk opzet van Amstel III, door een aantal bewoners en werkers wordt ervaren als een barrière, bewoner 4 (man, 23 jr.) omschrijft de ruimte als 'losse kavels' die zijn afgesloten en refereert hiernaar als een 'eilandjes-systeem'. Bewoner 7 (vrouw, 20 jr.) sluit zich hierbij aan. De ervaring van de bewoners heeft ook te maken met de afgesloten terreinen, omheiningen en de slagbomen, die de kavels afsluiten voor andere gebruikers. Ook werkers vinden dat dit soort barrières niet uitnodigen tot het gebruiken van de ruimte. Werker 3 (man, 31 jr.) zegt bijvoorbeeld dat hij minder slagbomen wenst, en meer groen. Deze ervaringen laten zien dat de ruimte als minder uitnodigend wordt ervaren als gebruikers het gevoel hebben dat zij de ruimte niet mogen gebruiken of dat de ruimte semiopenbaar is (Németh & Schmidt, 2011, p.7).

Daarnaast tonen de resultaten dat de meerderheid van de bewoners en bezoekers, in tegenstelling tot de gemeente, de spoorlijn niet direct als barrière ervaart. De meeste bewoners en bezoekers vinden dat de scheiding tussen Amstel III en de andere woongebieden in Zuidoost wordt veroorzaakt door het verschil in functie van beide gebieden. Amstel III wordt omschreven als een kantorengedebied. Bewoner 7 (vrouw, 20 jr.) vindt bijvoorbeeld dat Holendrecht een echte woonwijk is terwijl Amstel III meer weg heeft van een industrieterrein, dat bestaat uit losse kavels. Verder vergelijken sommige bezoekers de spoorlijn met de aanwezigheid van infrastructuur op andere plekken, waar de infrastructuur niet wordt ervaren als barrière. De reden dat het spoor als een scheiding wordt ervaren ligt volgens bezoeker 4 (man, 44 jr.) aan de invulling van de functies aan beide zijden van de spoorlijn:

'Ik kom ook aan de andere kant van de A9, daar zit ook een snelweg tussen. Maar waarom kom ik hier niet? Omdat er naast het zakelijke niks is, voor mij niet en ook niet voor mijn kinderen. Er is bijvoorbeeld geen dansschool, muziekschool, geen voetbalclub (..). Er is dus niks. Ik zie de spoorlijn daarom niet als een beperking'.

- Bezoeker 4 (man, 44 jr.)

Ook een van de werkers deelt die mening. Werker 3 (man, 34 jr.) vindt dat beide kanten van het spoor weinig te bieden hebben voor gebruikers. Maar hij ziet het spoor toch als een grens omdat zonder de spoorlijn, de kans volgens hem groter is dat mensen impulsief naar de andere kant gaan. Dit komt overeen met wat Boon e.a. (2011, p.11) omschrijven als een 'barrièrewerking', dat betekent dat de infrastructuur de sociale interactie tussen buurten verstoort. Over het algemeen vinden de meeste werkers dat het spoor een barrière is, in tegenstelling tot de bewoners en bezoekers die de scheiding tussen de gebieden wijten aan de verschillende functies. Werker 5 (man, 49 jr.) vindt het spoor een barrière, omdat de spoorlijn hoog is, door die hoogte is het uitzicht beperkt. Ook vindt hij dat de treinen lawaai maken:

'Het dendert maar door (...). Het is nu echt zo een dijk, daarachter (de spoorlijn) gebeurt wat, en aan de andere kant gebeurt ook wat. Maar het is totaal niet verbonden.'

- Werker 5 (man, 49 jr.)

Opgemerkt moet worden dat niet alle bewoners en bezoekers, de mening van de groep delen. Bewoner 2 (man, 24 jr.) en bewoner 4 (man, 23 jr.) ervaren de spoorlijn wél als een barrière. Daarnaast is bezoeker 2 (vrouw, 59 jr.) van mening dat het spoor een barrière is, die ervoor zorgt dat de bewoners uit de andere woongebieden niet naar Amstel III komen, en ook niet andersom. Bezoeker 3 (vrouw, 44 jr.), merkt op dat de doorgangen onder het spoor beperkt zijn. Dat beperkt het gemak om naar de andere kant van spoor te fietsen of te wandelen, met de auto is het volgens haar geen probleem. Bezoeker 5 (vrouw, 30 jr.) sluit zich hierbij aan en vertelt ook dat de infrastructuur van de spoorlijn het zicht van de andere kant belemmert. Het spoor belemmert ook het contact met bijvoorbeeld de bewoners aan de andere kant. Sommige bewoners vinden het gebrekkige contact met de bewoners aan de andere kant van het spoor een gevolg van de sociale en culturele verschillen tussen de bewoners. Bewoner 6 (vrouw, 23 jr.) vindt bijvoorbeeld dat de woningen aan de andere kant van het spoor armoedig ogen. Volgens haar komt de scheiding vooral door de sociaaleconomische verschillen tussen de bewoners van Amstel III en de bewoners van Holendrecht. Bewoner 5 (vrouw, 23 jr.) vindt dat aan de andere kant van het spoor een 'andere cultuur', hangt. Zij associeert die cultuur ook met de sociaaleconomische status van de bewoners, met cultuur verwijst zij ook naar de hangmannen. Beide bewoners maken een vergelijking met Amstel III, waar het relatief rustig is ten opzichte van de 'andere cultuur' aan de andere kant van het spoor. Ook geven zij aan dat zij niet bekend zijn met andere woongebieden van Amsterdam Zuidoost, die onbekendheid of terwijl onwetendheid beïnvloedt mogelijk de perceptie van bepaalde gebieden. Daarnaast voelen sommige bewoner zich een 'buitenstaander', door het gebrek aan contact met de gebruikers aan de andere kant van het spoor. Bewoner 2 (man, 24 jr.) en bewoner 4 (man, 23 jr.) zeggen dat zij zich allebei weleens 'een vreemdeling' of 'te gast' hebben gevoeld aan de andere kant van het spoor. Dat komt volgens bewoner 2 (man, 24 jr.) doordat de bewoners aan beide zijden van het spoor te weinig contact hebben met elkaar. Bewoner 7 (vrouw, 20 jr.) voegt daaraan toe dat het aan de andere kant van het spoor voelt als een woonwijk waar zij niemand kent:

'Als ik onder het spoor doorga, dan zie ik vaak mensen kletsen en heb ik het gevoel dat de mensen daar elkaar goed kennen. En dan loop jij daar tussendoor, terwijl je niemand kent. Dan krijg je het gevoel alsof je door hun wereldje loopt.'

- Bewoner 7 (vrouw, 20 jr.)

Volgens bezoeker 3 (vrouw, 58 jr.) die in Holendrecht woont, valt het minimale contact tussen de bewoners van beide buurten te wijten aan de onaantrekkelijkheid van het gebied. Zij vindt dat er in Amstel III niet wordt gewerkt aan het verbeteren van de aantrekkelijkheid, door het faciliteren van verschillende horeca- en winkelveorzieningen. Volgens bezoeker 3 (vrouw, 58 jr.) kunnen onder andere betere en betaalbare horeca in Amstel III zorgen voor meer bezoekers vanuit andere gebieden.

Al met al laten de resultaten zien dat de gebruikers van de openbare ruimte in Amstel III verschillend denken over de spoorlijn als barrière. De verschillende ervaringen tonen dat gebruikers geconfronteerd worden met fysieke- en sociale barrières. De mate waarop dat zo wordt ervaren verschilt per individu en is voor iedere gebruikersgroep anders. De spoorlijn wordt door de meeste gebruikers niet ervaren als een directe barrière. Toch is een barrièrewerking zichtbaar in de manier waarop gebruikers de scheiding tussen de gebieden omschrijven en ervaren.

5.3 De transformatie van Amstel III

5.3.1 Diversiteit

Een van de ontwikkelingsprincipes voor Amstel III is het inbrengen van diversiteit in Amstel III. Diversiteit is een begrip dat door Jacobs (1961, p.156) wordt onderschreven als voorwaarde voor een vitale en leefbare stad. De resultaten laten zien dat de gebruikers van Amstel III waarde hechten aan diversiteit, maar dat bewoners, bezoekers en werkers verschillende betekenissen toekennen aan het begrip. In de gesprekken over diversiteit, valt op dat diverse mensen, diverse plekken en diverse gebouwen door de gebruikers worden gewaardeerd. Opvallend is dat diversiteit in mensen voor de meeste gebruikers niet alleen etnische

diversiteit betekent. Bewoner 7 (vrouw, 20 jr.) vindt het bijvoorbeeld belangrijk dat de ruimte aantrekkelijk is voor oudere mensen, maar ook voor jonge gezinnen en voor studenten. Daarnaast vindt bewoner 4 (man, 23 jr.) dat diversiteit in Amstel III een afspiegeling moet zijn van de multiculturele samenleving die Nederland kenmerkt. Verder vindt bewoner 3 (vrouw, 25 jr.) dat een diverse samenstelling van een buurt te maken heeft met diversiteit in persoonskenmerken zoals opleidingsniveau, leefstijl en leeftijd. Ook bezoekers vinden het belangrijk dat de ruimte in Amstel III voor verschillende doelgroepen is. Ook het merendeel van de werkers vindt dat diversiteit is terug te zien in het verschil in kleur, leeftijd en sociaaleconomische status. Dit resultaat toont dat de gebruikers, 'super-diversiteit' waarderen. Volgens Vertovec (2007, p.1025) gaat 'super-diversiteit' verder dan etnische diversiteit, maar heeft diversiteit ook betrekking tot leeftijd, gender en leefstijl. Dit is steeds meer kenmerkend voor stedelijkheid, door de menging van diverse mensen die samenleving.

Verder vinden de meesten het belangrijk dat de openbare ruimte divers is en uitnodigt om er te verblijven. De meeste bewoners en bezoekers denken dat als de openbare ruimte kleurrijk en aantrekkelijk wordt ingericht, de ruimte meer wordt gebruikt voor optionele en sociale activiteiten. Bezoekers en werkers denken daarnaast dat kunst in de openbare ruimte een unieke betekenis kan verlenen aan de plek en de aantrekkelijkheid van de ruimte vergroot. Een van de werkers, werker 5 (man, 49 jr.) benoemt dat diversiteit laagdrempelig te realiseren is door het toevoegen van meer kleur en kunst. Verder vinden de meeste gebruikers dat plekken ook diverse functies moeten faciliteren. Werker 3 (man, 34 jr.) vindt het bijvoorbeeld belangrijk dat de openbare ruimte voldoende te bieden heeft aan kinderen die willen spelen, maar ook voldoende zitgelegenheden voor ouderen.

De meeste gebruikers spreken zich daarnaast uit over de waardering van diverse bouwstijlen. Op dit moment wordt de ruimte in Amstel III als onaantrekkelijk en monofunctioneel ervaren, dat is toegelicht in paragraaf 4.2.4. De meeste gebruikers vinden het belangrijk dat de gebouwen in Amstel III meer divers zijn, een van de bewoners verteld over zijn ervaring in andere steden waar de gebouwen verschillen in vorm. Volgens bewoner 2 (man, 24 jr.) creëren diverse bouwstijlen een ambiance, hij verwijst onder andere naar de Zuid-as in Amsterdam en de Uithof in Utrecht als referentie. Ook bezoeker 2 (vrouw, 58 jr.) geeft de voorkeur aan diverse gebouwen en vindt het belangrijk dat er wordt gespeeld met de hoogtes en vormen van de gebouwen. Verder denkt bezoeker 4 (man, 44 jr.) dat het gebrek aan herkenningspunten kan worden opgelost door verschillende architectuurstijlen te gebruiken. Op die manier worden gebouwen herkend als een 'land-mark'. Ook werkers vinden de gebouwde omgeving zoals het nu is eentonig, in de groep werkers stemt iedereen in met het toepassen van diverse architectuurstijlen in Amstel III. Franke & Hospers (2009, p.71) bevestigen dat verschillende gebouwen de omgeving en de functionaliteit van de omgeving verfraaien.

Tot slot leidt het gesprek over diversiteit in de groep met bezoekers tot een discussie over de variatie in het aanbod en de prijsklassen van de nieuwe woningen in Amstel III. De bezoekers vinden dat de nieuwe woningen onvoldoende zijn afgestemd op het aantrekken van diverse inkomensgroepen. Bezoeker 1 (man, 42 jr.) vindt dat de bouw van nieuwe en dure appartementen een strategie is om een nieuw publiek aan te trekken in Amstel III. Ook bezoeker 2 (vrouw, 58 jr.) en bezoeker 3 (vrouw, 44 jr.) delen die mening, zij vragen zich af voor wie de nieuwe wijk is bedoeld en zijn van mening dat te dure appartementen bepaalde inkomensgroepen uitsluit om in de nieuwe wijk te kunnen wonen. Ook leeft de angst dat huidige bewoners van Zuidoost zich daardoor niet kunnen vestigen in de nieuwe stadswijk. Bezoekers vinden het belangrijk dat de woningen in Amstel III toegankelijk zijn voor bestaande bewoners van Zuidoost en ook voor sociale huurders. Cabrera & Najarian (2013, p.438) concluderen eveneens dat het aanbod in woningen moet variëren in prijsklassen, zodat de plek aantrekkelijk en betaalbaar is voor verschillende huishoudens.

5.3.2 Functiemenging

In de ontwikkelingsstrategie voor Amstel III heeft de Gemeente Amsterdam (2017d, p.16; 2017b, p.33) opgenomen dat functiemenging essentieel onderdeel is van de transformatie van Amstel III. De resultaten laten zien dat de meningen over functiemenging uiteenlopen. Ten eerste vinden vooral bewoners en bezoekers dat functiemenging voor- en nadelen heeft. Functiemenging wordt gewaardeerd vanwege de aanwezigheid van verschillende horeca- en winkelvoorzieningen op korte afstand van elkaar. Bezoeker 4 (man, 44 jr.) vindt het bijvoorbeeld fijn dat een gevarieerd aanbod van functies in de buurt zit, zodat het niet noodzakelijk is om naar het centrum van Amsterdam te gaan. Ook bewoner 6 (vrouw, 23 jr.) vindt het prettig als zij kan afspreken in een levendige omgeving in de buurt. Een ander voordeel, is volgens

bewoners zij dan minder afhankelijk zijn van het openbaar vervoer, als voorzieningen in de buurt zijn. Volgens bewoner 2 (man, 24 jr.) scheelt het ook reistijd als voorzieningen in de buurt zijn. Bewoner 5 (vrouw, 22 jr.) ziet eveneens voordelen in functiemenging, het mengen van allerlei functies is volgens haar niet alleen voordelig voor huidige bewoners maar ook aantrekkelijk voor bijvoorbeeld gezinnen die straks in Amstel III komen wonen. Scholen, winkels en sportvoorzieningen moeten dan in de buurt zitten. Bezoeker 3 (vrouw, 33 jr.) en Bezoeker 1 (man, 42 jr.) benadrukken daarnaast dat functiemenging voor meer levendigheid zorgt en ervaren dit als een voordeel voor Amstel III. De verschillende voorzieningen in een gemengd gebied sluiten volgens bezoeker 1 (man, 42 jr.) aan op de toegenomen behoeften aan flexibele werkplekken:

‘Waar geleefd wordt, wordt gewerkt. Ik zie het tegenwoordig ook in het ‘nieuwe werken’, mensen werken vanuit huis, vanuit een koffiebar of ze zitten buiten. Als je Wi-Fi hebt, kan je overal werken.’

- Werker 1 (man, 42 jr.)

Opgemerkt moet worden dat die voordelen, niet afwegen tegen het ideaalbeeld dat de bewoners en bezoekers hebben. De meesten associëren functiemenging met meer leven, meer verkeer, meer reuring en daardoor ook met meer drukte. Die drukke omgeving wordt door sommige bewoners ervaren als een nadeel. Bewoner 6 (vrouw, 23 jr.) geeft aan dat de meeste bewoners op dit moment studenten zijn en in een rustige omgeving moeten kunnen studeren. Ook bewoner 1 (vrouw, 23 jr.) en bewoner 3 (vrouw, 24 jr.) willen niet dat het in de directe woonomgeving druk is. Zij vinden rust belangrijk. Bewoner 4 (man, 23 jr.) geeft ook aan dat hij het liefst niet in een drukke omgeving woont, zijn ideaalbeeld komt overeen met de Campus Diemen Zuid, waar wonen op een klein schaalniveau wordt gemengd met andere functies. Volgens de meeste bewoners is het ideaalbeeld voor Amstel III een middenweg tussen functiemenging en functiescheiding. Functies moeten in een gecentreerd gebied worden gemengd en moeten na een bepaald tijdstip sluiten. Een van de bewoners omschrijft dit als volgt:

‘Het ideaalbeeld is functiemenging in een bepaald gebied, waar de winkels en andere voorzieningen op een bepaald tijdstip sluiten. Zodat je rust hebt. Bijvoorbeeld om 21.00 of 22.00 uur, dan heb je overdag functiemenging, maar in de avond wil je rust. En als je echt tot laat door wilt, dan kun je naar de stad.’

- Bewoner 2 (man, 24 jr.)

Ook de meeste bezoekers delen dit ideaalbeeld. Bezoeker 5 (vrouw, 30 jr.) zegt dat de aanwezigheid van verschillende functies belangrijk is, maar dat mag niet ten koste gaan van een rustige omgeving. Voor de werkers geldt dat de meeste van mening zijn dat functiemenging aantrekkelijk is en het gebruikers aanspoort tot het gebruiken van de openbare ruimte voor verschillende activiteiten. Werker 3 (man, 34 jr.) vindt dat functiemenging een pre is voor meer levendigheid in Amstel III. Hij geeft aan dat hij ervanuit gaat dat de menging wordt gecentreerd omdat Amstel III een groot gebied is. Ook vertelt hij over de voordelen die functiemenging volgens hem met zich meebrengt, de levendige plinten in de begane grond van de nieuwe woontorens zorgen bijvoorbeeld voor meer ogen op straat. Dat vindt hij bevorderlijk voor de leefbaarheid en de sfeer in de buurt. Andere werkers vinden dat functiemenging een vanzelfsprekend gevolg is van de ontwikkelingen die plaatsvinden in het gebied. Door het aantrekken van gezinnen, starters en expats, moeten de voorzieningen volgens werker 1 (man, 45 jr.) aansluiten op de behoeften van die diverse groepen. Op die manier vindt menging vanzelf plaats. Niet alle werkers vinden functiemenging aantrekkelijk. Werker 2 (vrouw, 53 jr.) geeft aan dat haar voorkeur uitgaat naar een plek waar voldoende ruimte is om rustig te wonen en te werken. Zij geeft ook aan dat behalve commerciële- en niet commerciële functies ruimte moet zijn voor openbaar groen, zoals een park.

De resultaten laten zien dat niet alle gebruikers voordelen zien in functiemenging. Sommigen associëren functiemenging met een drukke omgeving. Volgens Burton (2000, p.1970) wordt een drukke omgeving geassocieerd met ‘overcrowding’, wat leidt tot stress bij bewoners. Een meerderheid van de gebruikers vindt een middenweg ideaal, functiemenging op kleine schaal in een centraal gebied waar voldoende ruimte is voor allerlei voorzieningen. Dat betekent dat functiemenging kleinschalig is en dat voorzieningen niet gedurende elk uur van de dag, maar tot een bepaald tijdstip geopend zijn om de rust te behouden. Daarnaast zijn er een aantal gebruikers die vinden dat functiemenging vooral voordelen teweegbrengt voor Amstel III, zoals meer ogen op de straat, meer levendigheid, reuring, flexwerkplekken en toegang tot voorzieningen.

5.3.3 Hogere dichtheid

Een hoge dichtheid is een van de principes die wordt toegepast in het ontwerp van de compacte stad, door te verdichten wordt de ruimte in de stad namelijk efficiënter gebruikt (Jabareen, 2006, p.39-40). In Amstel III betekent verdichten, bouwen tussen de bestaande bebouwing in en het transformeren van verouderde gebouwen. Hoewel de meningen over verdichten uiteenlopen vallen een aantal opmerkingen en ideeën op. Als eerst, vinden de meeste bewoners en werkers dat een hogere dichtheid bijdraagt aan de stedelijke uitstraling van Amstel III. Bewoners vinden het belangrijk dat de gebouwen verschillen in hoogten en dat de (groene) openbare ruimte niet verloren gaat door de bebouwing bewoner 6 (vrouw, 23 jr.) merkt op dat de openbare ruimte van belang is om andere te kunnen ontmoeten. Bewoner 7 (vrouw, 20 jr.) vindt dat de speling tussen hogere en lagere gebouwen in een verdichte wijk bijdraagt aan de levendigheid, ook denkt zij dat de compacte vorm leidt tot meer gebruikers op straat, die lopen of fietsen. Ook werker 3 (man, 34 jr.) zegt dat hij vindt dat de omgeving levendiger wordt door de verschillende hoogtes. Hij denkt daarnaast dat meer mensen gebruik maken van de openbare ruimte in een verdichte omgeving. Dat komt overeen met de studie van Jabareen (2006, p.46), die stelt dat een compacte vormgeving bijdraagt aan een meer duurzaam gebruik van de ruimte en de leefbaarheid in de buurt door onder andere, meer contacten op straat. Werker 2 (vrouw, 53 jr.) vindt dat verschillende woontorens, die verschillen in hoogte en architectuur een aantrekkelijk beeld creëren. Zij merkt op dat groen, zoals parken maar ook groene daken essentieel zijn voor de leefbaarheid. Dit laat zien dat de door Jacobs (1961) genoemde principes zoals diversiteit, voorzieningen en openbaar groen in een compacte en beloopbare omgeving door de meeste gebruikers wordt gewaardeerd.

Wat echter opvalt is dat bezoekers anders tegen hogere dichtheden aankijken. De hogere dichtheden worden gerelateerd aan 'het oude Bijlmer gevoel' en de daarbij behorende problematiek. Het is opmerkelijk dat die gedachte tijdens iedere focusgroep weleens wordt genoemd door een van de gebruikers. Bewoner 3 (vrouw, 25 jr.) vindt namelijk dat de oude flats in Amsterdam Zuidoost zijn gesloopt met een reden en zij vraagt zich af waarom opnieuw wordt gekozen voor hoogbouw. Dat punt wordt ook door werker 1 (man, 45 jr.) aangehaald, hij zegt dat hij bang is dat de hogere dichtheden en de hoge woontorens in de praktijk veel weg hebben van 'het oude Bijlmer gevoel', en dat mensen worden 'weggepakt' in hoge betonnen flats. Vooral de bezoekers spreken zich uit over dat 'oude Bijlmer gevoel'. Ten eerste vinden de meeste bezoekers de hogere dichtheden minder aanspreken en onpersoonlijk ogen, in vergelijking met de mening van de bewoners en werkers. De meeste bezoekers vinden dat de keuze voor hoogbouw een kwestie van persoonlijke voorkeur en smaak is. Daarnaast maakt de discussie over hoogbouw duidelijk dat sommige bezoekers negatieve associaties hebben met hoogbouwflats. Door het tekort aan sociale controle stapelde de problemen zich in het verleden op. Bezoeker 1 (man, 42 jr.) deelt zijn ervaring en zegt:

'Zuidoost en flats, dat geeft mij een negatieve associatie (...). De Bijlmer is toen opgezet met een bepaalde architectonische gedachten, met de honinggraatflats, veel groen ertussen en ruimte om te recreëren. Maar dat is misgegaan.'

- Bezoeker 1 (man, 42 jr.)

Hoewel een aantal bezoekers zich hierin herkennen, zijn er binnen de groep ook andere meningen. Bezoeker 3 (vrouw, 44 jr.) zegt bijvoorbeeld dat ondanks de onpersoonlijke hoogbouwflats er meer contact en 'binding' was tussen de bewoners in de flats van de Bijlmer. Uit haar eigen ervaring vertelt zij dat bewoners van de hoge flats uitkwamen op dezelfde hal, ook herkent zij de burens nog die in dezelfde flat hebben gewoond, tijdens de jaren '90. Het herkennen van oude burens op straat leidt vaak tot korte interacties. Volgens haar ligt het probleem dus niet zo zeer aan de flats maar aan de inrichting van de ruimte:

'Ik denk dat het in de Bijlmer is misgegaan door de scheiding tussen leven en ander verkeer, want auto's waren niet op het gedeelte van de maaivelden. Het waren twee gescheiden werelden, als je in de auto zat, dan zag je niets. Dan zag je niets van wat er was, want je was op de dreven. En als je beneden zat, dan zag je niets van het verkeer. En het feit dat iedereen in de flats woonde, maar niemand zich verantwoordelijk voelde voor de openbare ruimte, die ook niet echt gevarieerd was. Ik denk dat het daar is misgegaan. Maar inmiddels hebben de stedenbouwkundigen daar denk ik ook van geleerd en daar rekening mee gehouden (...).'

Ik denk dat ze met de lessen van waar het misgegaan is in de Bijlmer dit hebben ontworpen en dat mensen die bijvoorbeeld in een van die woontorens wonen, een bepaalde binding krijgen met de openbare ruimte of het park dat daar vlakbij ligt.'

- Bezoeker 3 (vrouw, 44 jr.)

De resultaten tonen dat de stedelijke problematiek in de Bijlmer een stempel heeft gedrukt op hoogbouw. Daarnaast laat de perceptie van bezoeker 3 (vrouw, 44 jr.) zien dat niet alleen de bouwstijl, maar ook de inrichting van de ruimte een rol speelt in hoe de ruimte is gebruikt in het verleden. De ruimte in de wijken was ruim, maar de scheiding tussen de openbare ruimte en het anonieme karakter belemmerde het gebruik van de ruimte en de interacties tussen de gebruikers (Overkamp, 2012, p.9). Dat veroorzaakte bijvoorbeeld gevoelens van onveiligheid. Wirth (1938, p.12) beargumenteert dat in een verdichte omgeving de anonimiteit toeneemt, ook het verlies aan sociale relaties zijn volgens hem een nadeel. Aan de andere kant blijkt uit de percepties over verdichting en hoogbouw dat sommigen vinden dat een hogere dichtheid bijdraagt aan de uitstraling van Amstel III en meer levendigheid teweegbrengt. Terwijl andere gebruikers vraagtekens zetten bij het succes van hoogbouw. Dat komt door ervaringen uit het verleden, die door sommigen worden beschouwd als lessen die waardevol zijn voor het ontwikkelen van de nieuwe stadswijk.

5.3.4 Duurzaamheid

Een duurzaam ontwerp hangt samen met de compacte vorm van de stadswijk. De compacte inrichting en hogere dichtheid moeten autoverkeer minimaliseren en meer ruimte bieden aan voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer. De resultaten tonen aan dat de meeste bewoners en bezoekers meer willen lopen en fietsen als de fiets- en wandelpaden in Amstel III verbeteren. Op veel plekken ontbreekt het volgens bewoner 5 (vrouw, 22 jr.) nu aan wandelpaden. Daarnaast vinden bewoners dat Amstel III is ingericht voor de auto en dat beïnvloedt volgens bewoner 4 (man, 23 jr.) het gedrag van fietsers en voetgangers. Als fietser of voetganger voelt hij zich vaak een *'tweederangs gebruikers'*. Volgens hem moet Amstel III daarom minder gericht zijn op de auto en meer op de menselijke maat. Ook bewoner 6 (vrouw, 23 jr.) ziet liever dat de ruimte in Amstel III meer wordt afgestemd op gebruikers die lopen en fietsen en vindt dat *'de auto zich moet aanpassen'*. Verder merkt bewoner 2 (man, 24 jr.) op dat de auto's te hard rijden, die snelheid moet worden aangepast, dat draagt volgens hem bij aan *'een woonwijk gevoel'*. Wel vinden de bewoners het belangrijk dat Amstel III goed bereikbaar blijft met de auto. Dat geldt ook voor bezoekers, bezoeker 3 (vrouw, 44 jr.) zegt dat zij graag overal met de auto komt omdat het praktisch, handig en gemakkelijk is. Bezoeker 4 (man, 44 jr.) vertelt dat hij ervan overtuigd is dat hij in de toekomst minder gebruikt gaat maken van de auto, dat heeft te maken met de veranderingen in de stad. Hij zegt dat het steeds lastiger wordt binnen Amsterdam de auto te gebruiken, dat maakt het aantrekkelijker om bijvoorbeeld te fietsen. Hij overweegt bijvoorbeeld om een motor, scooter of bakfiets aan te schaffen. Sommige gebruikers relateren minder autogebruik in Amstel III aan problemen met parkeren in aangrenzende wijken, bezoeker 2 (vrouw, 58 jr.) is bewoner van Holendrecht en is bang voor een meer parkeerdruk in de wijk als de auto minder welkom is in Amstel III. Over het algemeen kijken bezoekers positief aan tegen meer fietsen en wandelen, een aantal bezoekers geven aan dat zij zich nu al vaak lopend of fietsend verplaatsen in Amstel III. Ook de meeste werkers staan positief tegenover meer wandelen of fietsen. Werker 3 (man, 34 jr.) denkt dat de overmatige ruimte voor de auto beter moet worden benut:

'Ik heb het idee dat hier nu meer asfalt ligt dan nodig (...). Het idee dat de Hondsrugweg misschien weg kan en een park kan worden. Dat zegt al iets, misschien ligt er al genoeg asfalt. En op die manier moet hier een vertraging in de snelheid komen. Zo lang de auto's door het gebied heen jakkeren, kom je nooit tot een ontspannen sfeer. Moet het misschien een 30 km p/u zone worden? Niet om de auto weg te jagen, maar die drukt nu een grote stempel op het gebied.'

- Werker 3 (man, 34 jr.)

De mening van werker 3 (man, 34 jr.) sluit aan bij de manier waarop andere gebruikers denken over het gebruik van de auto in Amstel III. Toch denken niet alle gebruikers meer te gaan lopen of fietsen in de toekomst. Werker 5 (man, 59 jr.) zegt dat het ligt aan de voorzieningen. Volgens hem moeten gebruikers eerst een reden hebben om te wandelen of te fietsen. Als de voorzieningen aansluiten dan komt de beweging in het gebied volgens hem vanzelf.

De resultaten laten zien dat gebruikers een bewuste mening hebben over de rol van de auto in Amstel III. Volgens Bramley e.a. (2009, p.2127-2128) is het leven op plekken met een lagere dichtheid meer auto

georiënteerd. Ook Dieleman & Wegener (2004, p.208) stellen dat spreiding heeft geleid tot scheiding van werken en wonen, dat vereist meer verplaatsingen. Met name autogebruik heeft grote impact op de vervuiling van het milieu. De opzet van Amstel III als uitbreidingslocatie met lage dichtheden verklaart de overmatige aanwezigheid van de auto in Amstel III. De perceptie van gebruikers laat zien dat de combinatie van een hogere dichtheid en functiemening mogelijkheden biedt voor Amstel III. Een compact ontwerp beïnvloedt volgens Van Baars (2017, p.28) het mobiliteitsgedrag van gebruikers. De meeste gebruikers zijn namelijk van mening dat de beloopbaarheid in het gebied moet worden verbeterd en geven aan meer te willen fietsen of lopen in de toekomst. Daarnaast is uit eerder onderzoek gebleken dat compacte stedenbouw invloed heeft op mobiliteitsgedrag, volgens Frank & Pivo (1994, p.48-52) hangt verdichting samen met minder auto gebruikt. In combinatie met functiemenging moet dit bijdragen aan duurzaam gedrag van gebruikers.

5.4 De toekomstige stadswijk Amstel III

5.4.1 Voorzieningen in Amstel III

De gebruikers van de openbare ruimte in Amstel III hebben verschillende ideeën over de toekomst van de stadswijk. Voor de meeste geldt dat zij Amstel III in de toekomst visualiseren als een levendige plek met voldoende ruimte voor openbaar groen. De behoeften aan meer openbare plekken wordt door gebruikersgroepen het meest genoemd. Bewoners geven bijvoorbeeld aan dat zij meer ontmoetingsplekken wensen en behoefte hebben aan een park waar zij kunnen afspreken. Ook missen bewoners en bezoekers specifieke attributen in de openbare ruimte, zoals voldoende straatverlichting, voetpaden, bankjes of een binnentuin met een afdak voor als het regent. Dit geldt ook voor een deel van de werkers, die aangeven dat speeltuinen voor kinderen ook een plek moeten krijgen in de openbare ruimte. Dit soort attributen zijn van belang om de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren. Uit de studie van Gehl (2011) blijkt dat onder andere zitplekken, de tijd die mensen doorbrengen in de openbare ruimte verhoogt. Na openbare plekken, worden winkel- en horecavoorzieningen het meest genoemd. Bewoners hebben behoeften aan een meer gevarieerd aanbod aan winkels, en met name supermarkten. Ook bezoekers en werkers vinden voorzieningen belangrijk. Bezoeker 5 (vrouw, 30 jr.) brengt ook een andere suggestie in, namelijk een markt:

‘Een markt. Het is een ontmoetingsplek. Ik hou van de markt en het brengt mensen tot leven. Het brengt mensen ook hiernaartoe. Dan kom je makkelijk deze kant op.’

- Bezoeker 5 (vrouw, 30 jr.)

Verder worden sportvoorzieningen in iedere groep genoemd, dat varieert van sportschool tot voetbalveld. Recreatie wordt door iedere groep ervaren als essentieel onderdeel van Amstel III, het gaat dan om recreatieve voorzieningen maar ook om culturele voorzieningen. Met name de werkers spreken zich uit over het belang van culturele voorzieningen, zij geven aan dat dit nu ontbreekt in Amstel III. Culturele voorzieningen moeten jong en oud aantrekken, en open zijn voor allerlei activiteiten zoals debatten, lezingen en andere educatieve of culturele activiteiten. Naast voorzieningen vinden een aantal bewoners het ook belangrijk dat Amstel III op de kaart wordt gezet. Sommige bewoners, maar ook werkers en bezoekers vinden dat Amstel III in de Bijlmer wordt geassocieerd door negatieve beeldvorming. Bewoner 4 (man, 24 jr.) en bewoner 6 (vrouw, 23 jr.) zeggen het volgende hierover:

‘Ik zou graag willen dat als ik aan mensen vertel dat ik hier in dit gebied woon, dat ze dan met meer positiviteit reageren. Dat ze zeggen oh, daar, daar zijn die ontwikkelingen gaande.’

- Bewoner (man, 24 jr.)

‘Ja of dat mensen zeggen, we kunnen ook een keer bij jou in de buurt afspreken. Het is altijd, wij moeten altijd naar de stad, maar mensen komen nooit hier heen. Dus inderdaad, dat je er hier ook mag wezen’.

- Bewoner 6 (vrouw, 23 jr.)

Voor bezoekers geldt dat zij willen dat Amstel III meer wordt geïntegreerd als onderdeel van Zuidoost en dat de overige delen van Zuidoost kunnen profiteren van de ontwikkelingen. Bezoeker 1 (man, 42 jr.) zegt dat Amstel III moet aantrekken, zodat anderen nieuwsgierig worden naar wat er gebeurt in Zuidoost.

Daarnaast vinden de bezoekers dat de naam Amstel III onvoldoende aansluit en geen binding heeft met Zuidoost. Amstel III moet daarom worden neergezet als onderdeel van Zuidoost. Bezoekers geven suggesties als: 'Amstel III in Zuidoost', 'Bijlmer-West' of 'de nieuwe wijk van Amsterdam Zuidoost'. Verder vinden werkers dat Amstel III zich moet positioneren als wijk waar voldoende te doen is, ook voor bezoekers van buitenaf. Werker 3 (man, 34 jr.) vindt dat er in Amstel III een goede aansluiting moet worden gemaakt met het evenementen gebied in de ArenAPoort, bijvoorbeeld door een looproute, een park of aantrekkelijke winkels en voorzieningen die bezoekers aantrekken.

5.4.2 De verbinding met de overige woongebieden in Zuidoost

De Gemeente Amsterdam vindt dat het spoor als ruggengraat moet functioneren. De voorzieningen aan beide zijden van het spoor moeten Amstel III verbinden met de overige woongebieden in Zuidoost. De meningen over het wel of niet verbinden van Amstel III met de overige woongebieden lopen uiteen. Een aantal bewoners zijn van mening dat verbinden niet noodzakelijk is. Bewoner 3 (vrouw, 25 jr.) zegt dat zij geen voordelen ziet in de verbinding omdat zij bang is dat de 'hangmannen' die aan de andere kant van het spoor staan dan naar Amstel III komen. Daarentegen vinden andere bewoners dat Amstel III onderdeel moet zijn van Amsterdam Zuidoost en dat het gebied plek moet bieden aan jongeren uit Zuidoost. Bewoner 7 (vrouw, 20 jr.) zegt dat de bestaande bewoners van Zuidoost ook moeten kunnen profiteren van de nieuwe wijk die opgebouwd gaat worden. Ook vindt zij dat Amstel III geen losstaande wijk moet worden, omdat dit nu neigt te gebeuren. Zij vertelt hierover:

'Ik heb familie in Zuidoost, maar als ik vertel dat ik in Amstel III woon, dan zeggen zij, waar is dat? Zij kennen Zuidoost heel goed, maar Amstel III niet. Dan voelt het als een minder stuk Zuidoost, want ze kennen het helemaal niet. Ja, dus dan voel je, je wel minder onderdeel van Zuidoost (...). Ik vind dat het één Zuidoost moet worden. Wat hier nu helemaal opgebouwd gaat worden, dat de mensen die hier al wonen, daar ook van kunnen profiteren. Niet dat het hier een eiland gaat worden (...). Ik denk dat het nodig is. Een mengeling, zodat het één stadswijk wordt.'

- Bewoner 7 (vrouw 20 jr.)

Ook bezoekers spreken zich duidelijk uit over de verbinding. Alle bezoekers vinden dat Amstel III moet worden verbonden met Zuidoost. Bezoekers zijn van mening dat het moet worden voorkomen dat Zuidoost en Amstel III zich ontwikkelen als twee verschillende werelden. Bezoeker 2 (vrouw, 58 jr.) zegt dat Amstel III daarom moet worden ontwikkeld voor een diverse groep. Zowel nieuwe bewoners als bestaande bewoners van Amsterdam Zuidoost moeten een plek kunnen vinden in Amstel III. Ook vinden bezoekers dat nu al moet worden ingezet op de verbinding, door lokale groepen te betrekken bij de ontwikkeling. Bezoeker 4 (man, 44 jr.) stelt dat een representatieve groep moet kunnen meedenken en meebepalen over wat er gaat gebeuren:

'Als het drie jaar lang een ver van mijn bed show is, en alles is straks opgeleverd dan heeft niemand dat betrokken gevoel. Dan creëer je een apart gebied, maar als je nu al in die voorbereiding staat op de verbinding (...). Dus de vraag is, hoe betrek je mensen. De mensen die bezig zijn met de ontwikkelingen, hoe zoeken zij toenadering tot de huidige bewoners in Zuidoost (...). Het is lastig om een diverse groep bij elkaar te krijgen, maar als je dit wilt laten slagen, dan moet je dat voor elkaar krijgen.'

- Bezoeker 4 (man, 44 jr.)

Daarnaast zijn bezoekers van mening dat de voorzieningen in Amstel III niet dubbel moeten worden ingericht, omdat de scheiding van de gebieden daarmee in de hand wordt gewerkt. De keuze voor het neerzetten van bepaalde voorzieningen, zoals sportvoorzieningen die aanwezig zijn in Amsterdam Zuidoost moeten goed worden overwogen. Tot slot zijn de meningen onder de werkers verdeeld. Werker 5 (man, 49 jr.) ziet geen meerwaarde in de verbinding. Andere werkers denken dat de verbinding een vanzelfsprekend gevolg is als de voorzieningen worden afgestemd op de behoeften en aantrekkelijk zijn voor bezoekers van buiten Amstel III. De meeste werkers denken dat het actief inzetten op de verbinding, minder prioriteit heeft in vergelijking met de perceptie van de bezoekers en een aantal bewoners.

5.5 Samenvatting van de resultaten

Functionele, optionele en sociale activiteiten

Als eerst is het functioneel-, optioneel- en sociaal gebruik van de bewoners, bezoekers en werkers in Amstel III onderzocht. Uit het onderzoek komt naar voren dat de gebruikers de ruimte vooral functioneel gebruiken. De openbare ruimte wordt gebruikt als bewegingsruimte, om te kunnen verplaatsen van A naar B. De gebruikers van de ruimte benadrukken dat de openbare ruimte geen verblijfsfunctie heeft. Daarnaast wordt de openbare ruimte door een enkeling optioneel gebruikt. Opgemerkt moet worden dat optioneel gebruik van de ruimte een bepaalde aanleiding heeft of op uitzondering plaatsvindt. Tot slot laten de resultaten zien dat de bewoners, bezoekers en werkers van Amstel III de openbare ruimte in dit gebied niet gebruiken voor sociale activiteiten. De gebruikers ervaren de ruimte als leeg, kaal, verlaten en saai. Ook vinden de meesten de vormgeving onaantrekkelijk en niet uitnodigend. Daarnaast merken de meeste gebruikers op dat zij nauwelijks anderen tegen komen op straat. Dat heeft effect op de verblijfsduur in de openbare ruimte. De resultaten laten zien dat ontmoetingen en sociale activiteiten niet op straat plaatsvinden, maar op specifieke 'third places' die worden ervaren als openbare plekken. Met name bezoekers komen op verschillende ontmoetingsplekken in Amstel II. De werkers zijn hierin terughoudend en spreken zich niet uit over het gebruik van 'third places' om anderen te ontmoeten.

Perceptie van de omgeving

De resultaten laten zien dat de bewoners, werkers en bezoekers van Amstel III een gedeelde mening hebben over de ruimte in Amstel III. De ruimte nodigt niet uit en wordt ervaren als leeg en niet uitnodigend. Dat heeft volgens de gebruikers verschillende redenen. Ten eerste, omschrijven de meesten de ruimte als een kantorendomein, dat komt door de monofunctionele inrichting en het gebrek aan diverse voorzieningen. Met name bewoners missen een gevarieerd aanbod aan winkels, zij geven aan dat alleen het hoogstnoodzakelijke in de buurt zit. Voor werkers en bezoekers geldt dat zij horecagegelegenheden en zitplekken in de openbare ruimte missen. Daarnaast vinden de meeste de openbare ruimte leeg, door de afwezigheid van anderen op straat. Maar ook de leegstaande panden beïnvloeden de perceptie van de omgeving als onaantrekkelijk. Verder geven zowel de bewoners als de werkers en bezoekers aan dat het gebrek aan openbare parkeerplekken, niet uitnodigt om naar Amstel III te komen. Ook vinden de gebruikers de uitstraling en de architectuur van de gebouwen niet mooi. De architectuur heeft ook gevolgen voor het gebruik van de ruimte. De eentonige vormgeving leidt tot een gebrek aan herkenningpunten waardoor sommige gebruikers zich niet goed kunnen oriënteren. De meeste gebruikers vinden daarnaast dat Amstel III is ingericht voor de auto, die wordt ervaren als 'dominant' in het straatbeeld.

Gevoelens van onveiligheid

Opvallend is dat het gevoel van onveiligheid een terugkerende kwestie is in de perceptie van de bewoners en bezoekers van Amstel III. Uit de focusgroepen komt naar voren dat met name s' avonds de ruimte in Amstel III als onveilig wordt ervaren door de meeste bewoners en bezoekers. Gevoelens van onveiligheid worden veroorzaakt door de leegte en het gebrek aan anderen mensen op straat. Bewoners en bezoekers voelen zich niet veilig in de avond. Dat heeft te maken met de omgeving, redenen die worden genoemd zijn slecht verlichte fiets- en wandelpaden, leegstaande gebouwen en het gebrek aan voorzieningen. Bezoekers noemen ook een andere reden voor het gevoel van onveiligheid, namelijk de aanwezigheid van ongedierte op straat. Daarnaast voelen sommige (vrouwelijke) bewoners zich niet veilig door de aanwezigheid van 'hangmannen'. Dit wordt ervaren als onprettig omdat de 'hangmannen' de vrouwen aanspreken of naroeppen. Verder geven de meeste bewoners aan dat zij vaak politie op straat zien en dat dit argwaan opwekt. Hierdoor hebben zij het gevoel dat de omgeving niet veilig is. Opgemerkt moet worden dat het gevoel van onveiligheid in de meeste gevallen is gebaseerd op de ervaringen van anderen. Tot slot benoemen bewoners dat zij moeten oversteken op een drukke autoweg waar onvoldoende oversteekplaatsen zijn, dit vinden sommigen onveilig. Niet alle bewoners en bezoekers ervaren de omgeving als onveilig. Bewoners en bezoekers die in de omgeving zijn opgegroeid en bekend zijn met de omgeving of al langere tijd in de buurt wonen, geven aan zich relatief veilig te voelen in Amstel III. Tot slot laat dit onderzoek zien dat werkers een andere beleving hebben van veiligheid, in vergelijking met bewoners en bezoekers. De meeste werkers reageren positief en voelen zich veilig in Amstel III. Hierbij moet worden opgemerkt dat de meeste werkers alleen overdag in Amstel III en na werktijden het gebied verlaten.

Barrières in de openbare ruimte

Barrières in de openbare ruimte beïnvloeden de beleving, dit onderzoek laat zien dat bewoners, bezoekers en werkers verschillende fysieke en sociale barrières ervaren. In eerste instantie vinden met name bewoners en werkers dat de kavels in Amstel III zijn afgesloten. Dat wekt het idee dat niet iedereen de ruimte mag betreden. Daarnaast vindt de gemeente dat de spoorlijn fungeert als een barrière die Amstel III afscheidt van de overige woongebieden. Dit onderzoek laat zien dat de meningen van bewoners, werkers en bezoekers van Amstel III daarover verschillen. De meeste bewoners en bezoekers vinden dat de scheiding tussen Amstel III en de andere woongebieden wordt veroorzaakt door het gebrek aan voorzieningen en de functie van Amstel III, als kantorengedebied. Sommige bewoners, werkers en bezoekers ervaren de spoorlijn wel als barrière omdat het de interactie tussen beide zijden van het spoor verstoort. Dat heeft volgens sommigen te maken met het te kort aan doorgangen naar de andere kant van het spoor. Ook verstoort de spoorlijn het zicht naar de andere kant. Verder valt op dat de bewoners ook sociale barrières ervaren. Sommige bewoners vinden dat de bewoners aan de andere kant van het spoor verschillen in sociaaleconomische status. Ook cultuurverschillen worden genoemd als barrière tussen de bewoners van Amstel III en de bewoners aan de andere kant van het spoor. Een aantal bewoners geven aan dat zij zich hierdoor 'te gast' voelen aan de andere kant. De resultaten laten zien dat bewoners, bezoekers en werkers verschillend denken over de spoorlijn als barrière, toch erkennen de meesten dat de spoorlijn de interactie tussen beide gebieden belemmert.

De transformatie van Amstel III

In de transformatie van Amstel III beoogt de gemeente Amsterdam een aantal ontwerpidealen, namelijk diversiteit, functiemenging, hogere dichtheden en duurzaamheid. Als eerst valt op dat bewoners, bezoekers en werkers in Amstel III waarde hechten aan diverse mensen, diverse plekken en diverse gebouwen. Diversiteit in mensen wordt niet enkel geassocieerd met etniciteit, maar vooral met persoonskenmerken zoals verschil in leeftijd, achtergrond, sociaaleconomische klassen of leestijl. Daarnaast vinden de gebruikers het belangrijk dat de ruimte uitnodigt en aantrekkelijk oogt, zodat een plek aantrekt voor verschillende activiteiten. Ook diverse bouwstijlen wordt door de gebruikers gewaardeerd, de meeste gebruikers zijn van mening dat de uitstraling van de gebouwde omgeving bijdraagt aan de uitstraling van Amstel III. De discussie over diversiteit heeft bij de bezoekers geleid tot opmerkingen over het aantrekken van diverse mensen in Amstel III. De bouw van nieuwe woningen moet volgens bezoekers zijn afgestemd op verschillende inkomensklassen, zodat Amstel III een afspiegeling is van het multiculturele Zuidoost.

Ten tweede, komt naar voren dat de meningen over functiemenging uiteenlopen. De meesten vinden dat functiemenging voordelen met zich meebrengt, zoals levendigheid op straat, een mix van voorzieningen en kortere afstanden tussen die voorzieningen. Maar de resultaten laten zien dat bewoners en bezoekers functiemenging associëren met een drukke omgeving. Bewoners en bezoekers vinden dat functiemenging moet worden beperkt tot een gecentreerd gebied, om de rust te behouden. Met name de werkers in Amstel III zien potentie in functiemenging. De meeste werkers zijn van mening dat functiemenging aanspoort tot het gebruiken van de ruimte. De resultaten laten zien dat het merendeel van de gebruikers een middenweg ideaal vindt, een centrale plek waar functies worden gemengd zodat de rust in de omgeving wordt behouden. Een aantal gebruikers vinden dat functiemenging voordelen teweegbrengt, zoals meer ogen op straat, levendigheid en het gemak van verschillende voorzieningen in de directe omgeving.

Als derde is de perceptie over hogere dichtheden besproken. De resultaten hierover tonen dat de meeste bewoners vinden dat de hogere dichtheden bijdragen aan de stedelijke uitstraling, de levendigheid en meer mensen op straat. Ook werkers delen die mening en denken dat verdichting door middel van hoogbouw leidt tot meer mensen op straat. Dat vergroot de kans op ontmoetingen op straat. Zowel bewoners als werkers merken op dat zij het belangrijk vinden dat er voldoende ruimte is voor openbaar groen en openbare ruimten. Opmerkelijk is dat tijdens iedere focusgroep, en met name tijdens het gesprek met bezoekers, naar voren komt dat de hogere dichtheden worden geassocieerd met 'de oude Bijlmer'. Vooral bezoekers vinden dat hogere dichtheden minder aanspreken en onpersoonlijk ogen. Daarnaast geven zij aan negatieve associaties te hebben met hoogbouwflats, door de problematiek uit het verleden van de Bijlmer. De resultaten laten zien dat stedelijke problematiek uit het verleden van de Bijlmer een stempel heeft gedrukt op de associaties met hoogbouw. Maar uit de meningen en percepties blijkt dat een groot deel van de gebruikers de voordelen van hogere dichtheden erkennen, bijvoorbeeld het stedelijke karakter

van hoogbouw, de levendigheid op straat en de aanwezigheid van meer mensen en verschillende voorzieningen in een compacte omgeving.

Als laatst, de perceptie over duurzaamheid. In een compacte stadswijk moeten kortere afstanden, het autogebruik minimaliseren en zo luchtvervuiling verminderen. De meeste gebruikers geven aan dat zij meer willen gaan lopen en fietsen als de fiets- en wandelpaden in Amstel III verbeteren. Volgens een van de bewoners is de inrichting van de ruimte in Amstel III afgestemd op de auto en niet op de voetgangers en fietsers. Ook de snelheid in het gebied moet worden vertraagd, zodat de auto zich aanpast aan het langzaam verkeer. Ondanks de behoeften aan meer rust en wandel- en fietspaden, laten de resultaten zien dat de meeste gebruikers de auto niet kunnen wegdenken uit Amstel III. De meesten geven aan dat Amstel III bereikbaar moet blijven met de auto. Tegelijkertijd zijn de meeste gebruikers zich ervan bewust dat in de toekomst minder ruimte is voor de auto, met name in de stad zijn steeds minder plekken bereikbaar met de auto.

De toekomst van Amstel III & verbinden met Zuidoost

De bewoners, werkers en bezoekers van Amstel III visualiseren Amstel III in de toekomst als een levendige plek ingebed in een groene omgeving. De behoeften aan openbare plekken en openbaar groen is het meest genoemd. Ook ontmoetingsplekken in de openbare ruimte vinden de meesten belangrijk. Daarnaast moet de openbare ruimte compleet worden ingericht met zitplekken en speeltuinen voor kinderen. Verder vinden de gebruikers een gevarieerd aanbod aan horeca-, winkel-, sport- en culturele voorzieningen essentieel voor het creëren van een aantrekkelijke wijk. Behalve voorzieningen vinden vooral bewoners en bezoekers dat Amstel III op de kaart moet worden gezet. Ook moet Amstel III zich volgens de bezoekers ontwikkelen als onderdeel van Zuidoost, zodat ook andere delen van zuidoost meeprofiteren van de ontwikkelingen in Amstel III. Dit sluit aan bij de mening van de bezoekers over de verbinding met andere gebieden in Zuidoost. Bezoekers spreken zich duidelijk uit over het belang van de verbinding, omdat zij bang zijn dat Amstel III zich ontwikkelt als een aparte wijk. Ook een aantal bewoners delen die mening. Hierbij valt op dat niet iedereen voordelen ziet in de verbinding, dit geldt voor een aantal bewoners en werkers. Sommige gebruikers denken dat de verbinding een vanzelfsprekend gevolg van de transformatie is. Als de voorzieningen in Amstel III worden afgestemd op de behoeften dan worden bezoekers van buiten het gebied vanzelf aangetrokken.

Hoofdstuk 6: Conclusie & discussie

In dit onderzoek is gezocht naar het antwoord op de vraag: hoe gebruiken en waarderen de bezoekers, bewoners en werkers van Amstel III de openbare ruimte in dit gebied? En welke perceptie hebben zij over de compacte stad idealen (functiemening, hogere dichtheid, diversiteit en duurzaamheid) die volgens de gemeente Amsterdam moeten worden toegepast in de transformatie van Amstel III? Deze vraag wordt in dit hoofdstuk beantwoord. De beantwoording van de onderzoeksvragen is gebaseerd op de resultaten van de focusgroepinterviews met de gebruikers van de openbare ruimte in Amstel III. Daarnaast worden de resultaten in de conclusie in perspectief geplaatst, door de bevindingen te verbinden aan bestaande literatuur. Ook wordt ingegaan op de validiteit van dit onderzoek. Het hoofdstuk sluit af met aanbevelingen voor vervolgonderzoek en beleid.

6.1 Functionele-, optionele- en sociale activiteiten in de openbare ruimte in Amstel III

Als eerst wordt antwoord gegeven op deelvraag 1: *In hoeverre gebruiken bewoners, bezoekers en werkers van Amstel III de openbare ruimte in dit gebied voor functionele-, optionele-, en sociale- activiteiten?* Volgens Gehl (2011) zijn functionele activiteiten noodzakelijk, dit soort activiteiten vinden plaats ongeacht de kwaliteit van de openbare ruimte. Optionele activiteiten daarentegen, zoals het maken van een wandeling, vinden plaats als de openbare ruimte beschikt over kwalitatieve eigenschappen. Volgens Gehl (2011, p.12) zijn sociale activiteiten in de openbare ruimte de uitkomst van het functioneel en optioneel gebruiken van de openbare ruimte. Dat komt overeen met de resultaten van dit onderzoek. De bevindingen tonen dat de openbare ruimte in Amstel III functioneel wordt gebruikt door de bewoners, bezoekers en werkers van het gebied. De openbare ruimte wordt gebruikt als bewegingsruimte, om te kunnen verplaatsen van A naar B. Het gebruik van de ruimte in Amstel III hangt daarnaast sterk samen met de perceptie over de openbare ruimte (Mehta & Bosson, 2010, p.977). De percepties over de openbare ruimte, komen ondanks de verschillen tussen de groepen, overeen. De meeste gebruikers omschrijven de openbare ruimte in Amstel III als *'kaal, saai, verlaten, leeg en onaantrekkelijk'*. De openbare ruimte wordt over het algemeen ervaren als niet aantrekkelijk, door de inrichting en uitstraling van de ruimte. Ook geven de gebruikers aan dat de ruimte leeg en niet levendig is, dat is een gevolg van het gebrek aan voorzieningen en de afwezigheid van anderen op straat. De perceptie van de openbare ruimte resulteert in een minimaal gebruik van de openbare ruimte voor optionele activiteiten. Daarbij moet worden opgemerkt dat optionele activiteiten die plaatsvinden, niet direct worden gerelateerd aan de kwaliteit van de ruimte, maar aan afhangen van andere activiteiten zoals het uitlaten van de hond. Verder laat het geringe gebruik van de ruimte voor optionele activiteiten zien dat de ruimte niet aantrekt voor sociale activiteiten. Dit komt overeen met de door Gehl (2011) omschreven volgorde waarop activiteiten in de openbare ruimte plaatsvinden. Als de ruimte niet wordt gebruikt voor optionele activiteiten, die bovendien afhangen van de kwaliteit, dan wordt de ruimte meestal ook niet gebruikt voor sociale activiteiten. Dat geldt ook voor het gebruik van de openbare ruimte in Amstel III, waar de ruimte door niet wordt gebruikt voor sociale activiteiten. Gebruikers vinden de openbare ruimte niet aantrekken door de vormgeving en matige kwaliteit. Vooral de leegte in de ruimte zorgt voor onprettige ervaringen. Het onderzoek van De Nijs & Peters (2002, p.54) toont aan dat kwaliteit en vormgeving van de openbare ruimte mensen aantrekt om de ruimte te gebruiken voor verschillende activiteiten. Daarnaast heeft de leegte op straat gevolgen voor het gebruik van de ruimte, de afwezigheid van anderen in de openbare ruimte leidt volgens Mandanipour (2010, p.237) tot teruggetrokkenheid van andere gebruikers. Ook Gehl (2011, p.49) stelt dat de afwezigheid van anderen invloed heeft op de verblijfsduur in de openbare ruimte. Tot slot moet worden opgemerkt dat sociale activiteiten in Amstel III niet plaatsvinden op straat of in de *'traditionele'* openbare ruimte, maar in de *'third places'*. Zo ontmoeten bewoners bijvoorbeeld met anderen in het Fletcher hotel en zijn vooral de bezoekers bekend met verschillende plekken in Amstel III om te ontmoeten met familie, vrienden of zakenpartners. Dit bevestigt het toegenomen belang van *'third places'* in de traditionele openbare ruimte, als ontmoetingsplekken (Banerjee, 2001, p.20). Opvallend is dat dit resultaat niet geldt voor de werkers. Al met al wordt de openbare ruimte in Amstel III gebruikt voor functionele activiteiten. Bewoners, bezoekers en werkers van Amstel III gebruiken de ruimte als bewegingsruimte. De ruimte wordt door een enkeling gebruikt voor optionele activiteiten. Tot slot wordt de openbare ruimte niet gebruikt voor sociale activiteiten. Ontmoetingen of korte interacties vinden niet plaats op straat, maar in de *'third places'* die zich bevinden in de traditionele openbare ruimte. Dit geldt voor bewoners en het meest voor de bezoekers van Amstel III, maar niet voor de meeste werkers.

6.2 Waardering van de openbare ruimte in Amstel III

De tweede deelvraag is: *Hoe waarderen de gebruikers de openbare ruimte in Amstel III? En welke fysieke en sociale barrières ervaren zij?* De resultaten laten zien dat de waardering van de openbare ruimte afhangt van verschillende eigenschappen van de ruimte. Ten eerste wordt de beleving net als het gebruik, beïnvloedt door de vormgeving van de ruimte (Hospers, 2013, p.95). Amstel III wordt omschreven als een kantorenwijk of industriegebied, dat leeg en verlaten oogt. De gebruikers hebben een gedeelde perceptie over de ruimte, de omgeving wordt getekend door de leegte, met name na kantoortijden is het stil in Amstel III. Daarnaast spreken de bewoners, werkers en bezoekers zich uit over de verouderde kantoorpanden en de eenvormige inrichting van de ruimte. De uitstraling van die verouderde panden beïnvloedt de beleving, dat blijkt bijvoorbeeld uit de opmerkingen over de gebouwen als *'kill, afstandelijk, onaantrekkelijk, vierkant en niet mooi'*. Ook de afwezigheid van voorzieningen beïnvloedt de waardering van de gebruikers. Bewoners missen bijvoorbeeld een gevarieerd aanbod aan winkels; werkers en bezoekers vinden vooral het te kort aan diverse horeca een nadeel. Verder nodigt het tekort aan openbare parkeervoorzieningen volgens bewoners en werkers niet uit. Vooral bewoners vinden dit een nadeel als zij bezoek willen ontvangen. De beleving hangt volgens Falk & Dierking (2016, p.26) ook af van de inrichting en objecten in ruimte. Dat komt overeen met het onderzoek van Vloeijberghs (2015, p.31) waaruit naar voren komt dat het waarderen van een plek samenhangt met de morfologie. Dat geldt ook voor de resultaten van dit onderzoek. Een aantal bewoners, werkers en bezoekers geven aan moeite te hebben met het oriënteren in Amstel III. Bewoners vinden bijvoorbeeld dat de bebording niet overal voldoet en missen voldoende voet- en fietspaden. Ook bezoekers delen die mening. Een aantal bezoekers vinden dat de gebouwen in Amstel III te veel op elkaar lijken, het gebrek herkenningspunten belemmert de oriëntatie. Ook werkers merken dit op. Dit resultaat geldt niet voor iedereen. Met name de bewoners die zijn opgegroeid in Zuidoost en bezoekers die op dit moment in de buurt van Zuidoost wonen geven aan bekend te zijn met de omgeving en hebben minder moeite om zich te oriënteren. Dit laat zien dat vertrouwdheid met de omgeving, de beleving positief beïnvloedt (Mehta, 2014, p.61; Vloeijberghs, 2015, p.34)

De resultaten tonen verder aan dat de eigenschappen van de ruimte, een plek wel of niet geschikt maken voor wat Mehta & Bosson (2010, p.779) omschrijven als *'public life'*. Dit is de verbindende rol van de openbare ruimte als ontmoetingsplek en als ruimte voor sociale activiteiten. Echter komt uit de resultaten naar voren dat objecten in de openbare ruimte de sociale interacties kunnen belemmeren, dat wordt bevestigd door het onderzoek van Boon e.a. (2010, p.11), die concluderen dat de aanwezigheid van infrastructuur van invloed is op de kwaliteit van de openbare ruimte. Ook beïnvloeden wegen en spoorlijnen de visuele beleving. In Amstel III wordt ten eerste de opzet van de ruimte, dit betreft de kavels die gescheiden zijn door middel van omheiningen en slagbomen door bewoners en werkers ervaren als een barrière. Een van de bewoners verwijst hiernaar als een *'eilandjes-systeem'*, dit metafoor laat zien dat de ruimte geen verbindende rol heeft. Uit de ervaring van bewoners en werkers komt naar voren dat zij de ruimte ervaren als niet uitnodigend, de barrières zoals slagbomen en omheiningen creëren het gevoel dat zij geen gebruik mogen maken van de ruimte of dat de ruimte semiopenbaar is (Németh & Schmidt, 2011, p.7). Daarnaast laten de resultaten zien dat het merendeel van de bewoners en bezoekers, in tegenstelling tot de gemeente, de spoorlijn niet direct als een barrière ervaren. De meeste bewoners en bezoekers vinden dat de scheiding tussen Amstel III en de andere woongebieden in Zuidoost wordt veroorzaakt door de het verschil in functie van beide gebieden. Zo wordt Amstel III omschreven als een kantorengedebied en Holendrecht als een échte woonwijk. De meningen van de werkers zijn hierover meer verdeeld, de meeste werkers vinden de spoorlijn een barrière omdat het spontaan en impulsief gebruik van de ruimte belemmerd. Een minderheid van de bezoekers en bewoners spreken zich daarnaast uit over de spoorlijn als barrière, zij vinden dat de infrastructuur van de spoorlijn het zicht naar de andere kant belemmert, ook het aantal doorgangen voor fietsers en voetgangers beperkt het contact met de bewoners aan de andere kant van het spoor. De resultaten tonen dat de spoorlijn de interactie tussen beide gebieden verstoord, Boon e.a. (2011, p.11) verwijzen hiernaar als de *'barrièrewerking'* van infrastructuur. Volgens bewoners wordt de interactie ook verstoord door een sociale barrière. Bewoners vinden het verschil in sociaaleconomische status en de cultuurverschillen tussen de bewoners van Amstel III en de bewoners aan de andere kant van het spoor een barrière. Door het gebrek aan contact tussen de bewoners voelen sommige bewoners zich *'te gast'* aan de andere kant van het spoor.

Wat verder opvalt is dat veiligheidsgevoel een grote impact heeft op de beleving van de bewoners en bezoekers van Amstel III. Die beleving begint met waarnemingen, die ervaringen oproepen waar de bewoners, bezoekers en werkers een bepaalde waarde aan toe kennen (Basolo & Strong, 2002, p.87). De

resultaten laten zien dat Amstel III 's avonds wordt ervaren als *'leeg, verlaten en grillig'*. Dit resultaat geldt voor de bewoners en bezoekers van Amstel III. De meest voorkomende opmerking over de ruimte is de leegte, die wordt veroorzaakt door de afwezigheid van andere mensen op straat, met name in de avonduren als de kantoren gesloten zijn. Daarnaast is de leegte een gevolg van het ontbreken van diverse voorzieningen. Het gebrek aan voorzieningen en de afwezigheid van anderen op straat leidt tot minder gebruik van de openbare ruimte in Amstel III en tot minder surveillance op straat. Door het te kort aan *'eyes on the street'*, voelen sommige bewoners en bezoekers zich 's avonds onprettig in Amstel III en wordt de perceptie over veiligheid in de omgeving beïnvloedt (Jacobs, 1961). Het gebrek van anderen op straat verkleint daarnaast de kans om anderen te ontmoeten, ook passief contact zoals het passeren of het observeren van anderen op straat is hierdoor beperkt. Dit beïnvloedt de vertrouwelijkheid met de plek, omdat verschillende vormen van contact op straat het vertrouwen en het gevoel van *'beloning'* versterken (Lofland, 1998, p.9; Jacobs, 1961, p.56). Behalve de leegte in Amstel III, hebben onveiligheidsgevoelens ook andere oorzaken. Zo voelen sommige bewoners zich onveilig door de aanwezigheid van een specifieke groep mannen die intimiderend gedrag vertonen. Vrouwelijke bewoners geven aan specifieke plekken, zoals de Vomar (aan de andere kant van het spoor), in de avond te vermijden om confrontatie met *'de hangmannen'* te voorkomen. Volgens Yavuz & Welch (2009, p.2492) zijn vrouwen eerder geneigd om specifieke plekken te vermijden uit gevoelens van onveiligheid. Ook voelen vrouwen zich in meerdere mate onveilig op plekken die *'male-dominated'* zijn. Vrouwen voelen zich daarnaast kwetsbaarder wanneer zij herhaaldelijk worden blootgesteld aan gevoelens van ongemak op straat (Yavuz & Welch, 2009, p.2494). Het is echter niet zo dat alleen vrouwen zich onveilig voelen in Amstel III. Een van de mannelijke bewoners geeft aan op zijn hoede te zijn, als hij 's avonds alleen buiten loopt. De meeste ervaringen van bewoners komen overeen met de perceptie van de bezoekers. Echter noemen bezoekers ook een andere reden voor het gevoel van onveiligheid, namelijk ongedierte op straat. Volgens Mehta (2014, p.60) & Remøy en Van der Voort (2007, p.88) doet verloedering van de omgeving afbreuk aan de beeldvorming. Ook Mandanipour (2010, p.237) concludeert dat het verval van de openbare ruimte, door onder andere slecht onderhoud, afbreuk doet aan de vitaliteit en de beleving in de openbare ruimte. Een andere bevinding die betrekking heeft tot veiligheid is de aanwezigheid van politie op straat. Sommige bewoners vinden dat de aanwezigheid van de politie argwaan opwekt en doet speculeren dat de omgeving niet veilig is. Dit wordt bevestigd door Mehta (2014, p.60), die stelt dat overmatige surveillance de perceptie van onveiligheid kan versterken. Verder valt op dat het gevoel van onveiligheid is gebaseerd op de ervaringen van anderen en niet direct door persoonlijke confrontatie met onveilige situaties of criminaliteit. Ook moet worden opgemerkt dat niet alle gebruikers zich onveilig voelen in Amstel III, ook niet 's avonds. Met name de bewoners die zijn opgegroeid in Zuidoost en een aantal bezoekers die in Zuidoost of in de buurt, wonen geven aan zich veilig te voelen in Amstel III, omdat zij bekend zijn met de omgeving. Tot slot voelen de werkers zich relatief veilig in Amstel III, zij zien geen reden tot gevoelens van onveiligheid. Maar de werkers geven aan vooral overdag in Amstel III zijn en na kantoortijden het gebied te verlaten. Dit verklaart het verschil in gevoelens van onveiligheid ten opzichte van de bewoners en bezoekers, die zich met name 's avonds onveilig voelen in de omgeving.

Kortom laten de resultaten zien dat de beleving van de bewoners, bezoekers en werkers wordt beïnvloed door de vormgeving van de openbare ruimte in Amstel III. De omgeving wordt ervaren als niet uitnodigend en onprettig. Daarnaast is sprake van een barrièrewerking, aangezien de spoorlijn de interacties tussen de bewoners van Amstel III en de bewoners van Holendrecht verstoort. Opgemerkt moet worden dat niet iedereen de spoorlijn als barrière ervaart. Voor sommigen wordt de scheiding veroorzaakt door het verschil in functie tussen beide gebieden. Voor anderen is de spoorlijn een barrière, die het spontaan gebruik van de ruimte aan de andere kant van de spoorlijn verstoort. Tot slot komt uit de resultaten naar voren dat het merendeel van de bewoners en bezoekers zich 's avonds onveilig voelen, dit wordt veroorzaakt door de leegte op straat, het gebrek aan voldoende verlichting en onderhoud van de ruimte. Sommigen vrouwelijke bewoners voelen zich onveilig door de aanwezigheid van hangmannen. De resultaten tonen dat het gevoel van onveiligheid niet voor iedereen geldt en persoonsgebonden is. De bewoners en bezoekers die bekend zijn met de buurt, voelen zich niet onveilig. Ook de werkers, die met name overdag in Amstel III zijn, geven aan zich niet onveilig te voelen in Amstel III.

6.3 Ontwerpidealen voor de transformatie van Amstel III

De laatste deelvraag is: *welke ideeën hebben gebruikers over de ontwerpidealen functiemenging, een hogere dichtheid, diversiteit en duurzaamheid? En hoe denken zij over de verbinding van Amstel III met de overige woongebieden van Amsterdam Zuidoost?* De perceptie van bewoners, werkers en bezoekers van Amstel III

wordt per ontwerpideaal besproken. Als eerste, komt naar voren dat diversiteit verschillend wordt gewaardeerd. Diverse mensen, diverse gebouwen en diverse plekken worden door de meesten genoemd als essentieel voor een diverse en leefbare omgeving. Het is opvallend dat diversiteit niet alleen wordt verbonden aan etnische diversiteit maar meer aan verschillende leefstijlen, leeftijden en sociaaleconomische status. Dit komt overeen met wat Vertovec (2007, p.1025) omschrijft als 'superdiversiteit', een begrip dat kenmerkend is voor stedelijkheid door de mix van diverse mensen in de samenleving. Verder vinden de meeste gebruikers dat de gebouwen meer divers moeten zijn, sommigen verwijzen naar de gebouwen en architectuur van de Zuid-as of de Uithof. Ook moet de openbare ruimte verschillende activiteiten faciliteren, een van de werkers geeft aan dat het creëren van diverse plekken laagdrempelig te realiseren is door onder andere het toevoegen van kleuren en kunst. Dit resultaat komt overeen met de bevindingen van Franke & Hospers (2009, p.71), die stellen dat verschillende gebouwen en de functionaliteit van de ruimte bijdragen aan het verfraaien van de omgeving. Verder leidt het gesprek over diversiteit onder de bezoekers tot de discussie over de diversiteit van de nieuwe stadswijk. De bezoekers vragen zich af voor welke doelgroep de nieuwe woningen in Amstel III zijn bedoeld. Bezoekers zijn bang dat te dure woningen bepaalde inkomensgroepen uitsluit van de mogelijkheid om in de nieuwe wijk te wonen. Dit laat zien dat diversiteit in aanbod en prijsklassen, om verschillende huishoudens aan te trekken, door bezoekers wordt gewaardeerd. Cabrera & Najarian (2013, p.438) concluderen eveneens dat het aanbod in woningen moet variëren in aanbod en prijs, zodat de plek aantrekkelijk en betaalbaar is voor verschillende soorten huishoudens. Als tweede wordt in Amstel III gestreefd naar het mengen van functies, om de leefbaarheid en levendigheid op straat te verbeteren. Niet iedereen kan zich vinden in functiemenging, met name bewoners en bezoekers associëren functiemenging met een drukke omgeving. Drukke in de omgeving is volgens Burton (2000, p.1970) een nadeel, dat leidt tot associaties met 'overcrowding' en stress. Toch herkennen de meesten ook voordelen van functiemenging, zoals meer levendigheid in de omgeving en meer mensen op straat. Daarom wordt door bewoners en bezoekers aangegeven dat een middenweg het meest ideaal is. Dat betekent functiemenging op kleine schaal in een centraal gebied, omgeven door functiescheiding waar voldoende ruimte is om de rust te behouden. De meeste werkers zijn van mening dat functiemenging voordelig is en vanzelf plaatsvindt. Door het aantrekken van gezinnen, starters en expats, moeten de voorzieningen worden aangepast, wat resulteert in een menging van allerlei functies. Daarnaast vinden een aantal gebruikers, waaronder vooral werkers, dat de voordelen van functiemenging, zoals meer ogen op straat, levendigheid, reuring, flexwerkplekken en het aanbod van diverse voorzieningen in de omgeving, bijdraagt aan de kwaliteit van de omgeving in Amstel III. Het derde ontwerpideaal is verdichting. Het creëren van een compacte omgeving gebeurt door middel van verdichten en transformatie van bestaande gebouwen. Verdichting gebeurt in Amstel III door het toevoegen van hoogbouw tussen de bestaande bebouwing. De meeste bewoners vinden dat hogere dichtheden bijdragen aan de stedelijke uitstraling van Amstel III en dat de speling tussen hogere en lagere gebouwen aantrekkelijk oogt. Ook komt in het gesprek met bewoners ter sprake dat de hogere dichtheden in een compacte omgeving, bijdraagt aan de levendigheid op straat en meer mensen die lopen of fietsen in de buurt. Dit resultaat komt overeen met de studie van Jabareen (2006, p.46), die stelt dat een compacte omgeving moet bijdragen aan het sociale contact op straat. Ook werkers delen de mening van de bewoners. De perceptie van bezoekers resulteert echter in een ander beeld over hogere dichtheden, de meeste bezoekers vinden hogere dichtheden niet aantrekken. Bezoekers associëren een hogere dichtheid met 'de oude Bijlmer' en de problematiek uit het verleden. Het is opmerkelijk dat dit 'oude Bijlmer gevoel' tijdens iedere focusgroep wordt opgemerkt. Voor sommige bezoekers zijn de ervaringen met hoogbouw uit het verleden, belangrijke lessen voor de toekomst van Amstel III.

Wat betreft duurzaamheid, is het merendeel van de bewoners, bezoekers en werkers van Amstel III van mening dat de auto op dit moment een te grote stempel drukt op het gebied. Dit vindt oorsprong in de opzet van Amstel III, als uitbreidingslocatie van de Bijlmermeer. Volgens Dieleman & Wegener (2004, p.208) heeft uitbreiding en spreiding geleid tot scheiding van wonen en werken, dat vereist meer verplaatsing waardoor het autogebruik is toegenomen. In Amstel III is de ruimte volgens de meesten ingericht voor de auto. In de beleving van de bewoners en bezoekers moet de auto ruimte maken voor voetgangers en fietsers. Ook moet de snelheid worden aangepast om een 'woonwijk' gevoel te creëren. Verder stellen de meeste bewoners en bezoekers dat zij meer willen fietsen en wandelen in de toekomst, als de omgeving verbeterd. Onder de werkers zijn de meningen hierover verdeeld, omdat de voorzieningen in Amstel III eerst moeten verbeteren. Als de voorzieningen beter aansluiten op de behoeften, dan resulteert dat volgens een van de werkers vanzelfsprekend in meer beweging de ruimte. Tot slot vinden de meesten dat Amstel III goed bereikbaar moet blijven met de auto, want de auto helemaal wegdenken is geen optie.

Als laatste, komt naar voren dat gebruikers een ideaalbeeld hebben van Amstel III. In dat ideaalbeeld is Amstel III levendig, gemengd en is de ruimte voorzien van voldoende verblijfsplekken en allerlei voorzieningen in de openbare ruimte. Bewoners, werkers en bezoekers vinden dat openbare plekken niet mogen ontbreken, dit betreft ook *'third places'* en ontmoetingsplekken die moeten uitbreiden om de aantrekkingskracht van Amstel III te verbeteren. Verder missen de meesten nu specifieke attributen, zoals voldoende straatverlichting, voet- en fietspaden en banken in de openbare ruimte. Dit soort attributen zijn belangrijk om de verblijfsduur in de openbare ruimte te vergroten (Gehl, 2011). Verder vinden de gebruikers het belangrijk dat Amstel III ruimte biedt aan sportvoorzieningen, recreatieve voorzieningen en culturele voorzieningen. Wat opvalt is dat de meeste bewoners en bezoekers vinden dat Amstel III op de kaart moet worden gezet. Het imago van Amstel III als onderdeel van Zuidoost moet worden verbeterd, door de inrichting van diverse functies in het gebied en het aantrekken van allerlei soorten mensen. Dit sluit aan bij de wens om Amstel III te 'verbinden' met andere woongebieden van Zuidoost. Die wens leeft vooral onder de bezoekers. Bezoekers vinden het essentieel dat de ontwikkelingen in Amstel III niet losstaan van de rest van Zuidoost, ook vinden zij dat de huidige bewoners van Zuidoost moeten meeprofiteren van de ontwikkelingen in Amstel III. Ook een aantal bewoners sluiten zich hierbij aan. Aan de andere kant laten de resultaten zien dat sommige bewoners en werkers geen meerwaarde zien in de verbinding. Bijvoorbeeld omdat het verbinden geen meerwaarde biedt voor de bedrijven, of omdat sommigen denken dat de verbinding vanzelfsprekend volgt als de voorzieningen aan beide zijden van het spoor op elkaar worden afgestemd.

Terugkomend op de productie van de ruimte, zoals omschreven door Lefebvre (1991, p.24), laten de resultaten van dit onderzoek zien dat de gebruikte en beleefde ruimte door bewoners, bezoekers en werkers van Amstel III grotendeels afhangt van het karakter van de ruimte in Amstel III. De ruimte wordt in Amstel III voor functionele activiteiten gebruikt, omdat de openbare ruimte niet wordt ervaren als verblijfsruimte. Die ervaring is een gevolg van de 'leegte'. De beleefde ruimte van de bewoners en bezoekers wordt daarnaast beïnvloedt door gevoelens van onveiligheid, wederom grotendeels veroorzaakt door de leegte op straat en het gebrek aan voorzieningen die gedurende de dag geopend zijn. Wat betreft de toekomst, heeft de Gemeente Amsterdam een aantal idealen voor ogen. Die beoogde idealen voor de ontwikkeling van de ruimte worden door de meeste bewoners, bezoekers en werkers ontvangen als positief. De percepties over de ontwerpidealens geven een beeld van de *'ideal lived space'* van de gebruikers. Geconcludeerd wordt dat functiemenging op kleine schaal door de meeste gebruikers wordt gewaardeerd. Ook een hogere dichtheid draagt bij aan de levendigheid en stedelijke uitstraling van Amstel III. Toch brengen de hoge woontorens ook associaties uit het verleden van 'de oude Bijlmer' met zich mee. Verder is diversiteit een begrip dat iedereen aanspreekt, met name de diversiteit in openbare plekken, gebouwen en mensen. Tot slot wordt het gebruik van duurzame vormen van vervoer ervaren als een ontwikkeling, die onlosmakelijk verbonden is met de groei van de stad. Hoewel de meeste gebruikers van mening zijn dat de auto dominant is in het gebied, kunnen zij de auto ook niet wegdenken. De resultaten laten tot slot zien dat de beleefde ruimte van werkers het meest verschilt van de bewoners en bezoekers.

Concluderend, toont dit onderzoek aan dat de productie van de ruimte, niet losstaat van de samenleving, maar wordt gevormd door de beleefde en gebruikte ruimte. De constante wisselwerking tussen de beoogde, beleefde en gebruikte ruimte, zoals ondervonden door Lefebvre (1991, p.38-41) is teruggevonden in de interacties tussen de ruimten en verschillende percepties van de gebruikers die uiteindelijk de ruimte in Amstel III construeren.

6.4 Kanttekeningen

Met dit onderzoek is gepoogd om de percepties van de bewoners, bezoekers en werkers in Amstel III, ten opzichte van de beoogde ruimte van de gemeente Amsterdam te exploreren. De productie van de ruimte, zoals Lefebvre (1991) omschrijft in de *'spatial triad'* heeft nieuw licht geworpen op de productie van de ruimte in Amstel III. Dit onderzoek is explorerend omdat de manier waarop bewoners, werkers en bezoekers de openbare ruimte in Amstel III gebruiken (gebruikte ruimte) en waarderen (beleefde ruimte) niet eerder op een structurele manier is onderzocht. Daarnaast is de *'ideal lived space'* toegevoegd, door te vragen naar de perceptie van bewoners, bezoekers en werkers over de transformatie van Amstel III, van monofunctioneel kantorengedebied naar een compacte en levendige stadswijk (beoogde ruimte). Als eerst, is het opvallend dat de literatuur over het toepassen van beleid dat is afgestemd op de idealen van de compacte stad beperkt is, ook wordt de literatuur niet gecombineerd met de perceptie van de gebruikers over de ruimte (Van der Burg & Dieleman, 2004, p.110). Omdat het in de literatuur wordt verondersteld dat

het afstemmen van de ruimte, op de behoeften van de samenleving essentieel is voor het ontwikkelen van de ruimte, is in dit onderzoek gekeken naar hoe de gebruikte een beleefde ruimte in Amstel III er voor bewoners, bezoekers en werkers uitziet (Abbas, 2010, p.10). Zo heeft dit onderzoek bijgedragen aan de literatuur over de interacties tussen die ruimten. Dit onderzoek laat tevens zien dat de verhouding tussen de ruimten een voortdurende interactie is tussen hoe de gemeente de ruimte beoogd en hoe de ruimte wordt gebruikt en beleefd door de gebruikers. Dat biedt handvaten om de beoogde ruimte af te stemmen op de gebruikte en beleefde ruimte, om zo te komen tot synergie. Het unieke aspect in dit onderzoek is de verkenning van de *'ideal lived space'*, een eigen interpretatie van Lefebvre (1991) om de toekomstige waardering van de bewoners, bezoekers en werkers te onderzoeken. Het onderzoeken van de perceptie over ontwerpprincipes, die in transformatie van Amstel III volgens de gemeente worden toegepast heeft echter uitdagingen met zich mee gebracht. Ten eerste is gekozen voor het onderzoeken van de perceptie over de ontwerpidealen door het gebruiken van de *'photo-elicitation'* methode tijdens de focusgroepen. De impressieafbeeldingen brengen associaties met zich mee om de gebruikers een beeld te geven van abstracte ontwerpprincipes zoals functiemenging, diversiteit, hogere dichtheid en duurzaamheid. De geselecteerde afbeeldingen zijn zorgvuldig geselecteerd en afgeleid van thema's die in literatuur naar voren komen. Ook zijn een aantal afbeeldingen gebruikt die een beeld geven van het ontwerp van Amstel III. Echter moet opgemerkt worden dat het onderzoeken van de perceptie van ontwerpidealen die nu nog niet zijn toegepast, lastig is. Dat komt doordat de afbeeldingen mogelijk niet alle aspecten van de ontwerpprincipes dekken. Dit heeft gevolgen voor de perceptie die de bewoners, werkers en bezoekers vormen over de *'ideal lived space'*. Zo is het bijvoorbeeld mogelijk dat bepaalde aspecten niet worden belicht of niet zijn besproken, die toch deel uit maken van de beleving en perceptie. Bovendien is het voor gebruikers, die niet beschikken over de inhoudelijke kennis over de ontwerpidealen van de compacte stad, lastig voor te stellen hoe de toekomstige stadswijk vorm moet krijgen. Ondanks de complexiteit, laten de resultaten zien dat de gebruikers uitspraken doen aan de hand van de impressieafbeeldingen, die waardevolle data hebben opgeleverd over de percepties van de ontwerpidealen.

Wat verder valt op in de resultaten over de beleving van barrières in de openbare ruimte is dat de meeste bewoners en bezoekers de spoorlijn niet als een directe barrière ervaren. Aan de hand van de theorie over de *'barrièrewerking'* van infrastructuur (Boon e.a., 2011, p.11) werd verwacht dat bewoners, bezoekers en werkers van Amstel III de spoorlijn erkennen als belemmerend voor de interacties tussen beide gebieden. De meeste gebruikers wijden de scheiding tussen beide gebieden echter aan het verschil in functie, tussen Amstel III en de woongebieden aan de andere kant van de spoorlijn. In de beleving van de bewoners en bezoekers van Amstel III weegt dat verschil zwaarder dan de barrièrewerking van de spoorlijn. Ook is een groot deel van de openbare ruimte in Amstel III semiopenbaar. Privatisering van de ruimte heeft gevolgen voor het gebruiken van de ruimte. Zoals de toegang tot de ruimte onder bepaalde voorwaarden of het gelden van bepaalde restricties (Németh & Schmidt, 2011, p.7). In de gesprekken met de gebruikers worden deze restricties of voorwaarden niet genoemd. Het enige dat naar voren komt is de beperkte toegang tot de openbare ruimte of terreinen, door slagbomen en omheiningen. Het kan dat restricties, zoals het ontzeggen van toegang voor onbevoegden, de gebruikers niet opvalt omdat dit als vanzelfsprekend wordt beschouwd in een bedrijven- kantorengedebied.

Daarnaast is de focusgroepmethode een waardevolle methode om het gebruik en de beleving van de gebruikers te exploreren. Hierbij moet worden opgemerkt dat de selectie van de deelnemers voor de focusgroepen, van invloed is op de resultaten. Volgens Ketelaar (e.a., 2011, p.59) moet worden gestreefd naar het selecteren van participanten die geen bekenden van elkaar zijn, omdat dit belemmerend kan zijn voor het uiten van bepaalde meningen en percepties. In de selectie van de bewoners, bezoekers en werkers van Amstel III is de bereidheid om deel te nemen aan dit onderzoek beperkt gebleken. Daarom is tijdens het werven van de gebruikers, gekozen voor het benaderen van voldoende deelnemers, om de deelname van een minimaal aantal bewoners, bezoekers en werkers te kunnen garanderen. Dit heeft geleid tot een groepssamenstelling die bestaat uit gebruikers die elkaar kennen. Volgens Hay (2011, p.158) is dit lastig te vermijden in onderzoeken die zijn gerelateerd aan een specifieke plek, dat komt overeen met het huidig onderzoek dat gerelateerd is aan de gedeelde ervaring van de ruimte in Amstel III. Hoewel de bekendheid onder de participanten een rol kan spelen in het wel of niet uiten van bepaalde percepties, wordt ervan uitgegaan dat dit geringe invloed heeft op de resultaten omdat de besproken thema's geen gevoelige onderwerpen betroffen. Ook is uit de focusgroepen gebleken dat bekenden met elkaar in gesprek gaan over de gedeelde ervaringen, dit vergemakkelijkte de interactie tussen de gebruikers en heeft waardevolle data opgeleverd. Tot slot gelden de resultaten van dit onderzoek voor de specifieke groep

bewoners, bezoekers en werkers die hebben deelgenomen aan de focusgroepen. Dat betekent dat de conclusies van dit onderzoek met voorzichtigheid moeten worden gebruikt, omdat het generaliseren van de resultaten aan de hand van een specifieke casus niet mogelijk is.

6.5 Aanbevelingen

6.5.1 Vervolgonderzoek

Zoals opgemerkt, is in dit onderzoek gebruik gemaakt van een specifieke case: de transformatie van Amstel III. Dat betekent dat de resultaten en conclusies niet kunnen worden gegeneraliseerd naar het gebruik en de waardering van de openbare ruimte op andere plekken die een gebiedstransformatie ondergaan. Om meer algemene uitspraken te kunnen doen over de openbare ruimte en meer specifiek over de productie van de openbare ruimte in gebieden die transformeren, is het van belang om meerdere cases te onderzoeken. Daarnaast is in dit onderzoek gekeken naar de perceptie over de ontwerpidealen, die volgens de gemeente toegepast moeten worden in de ontwikkeling van Amstel III. Het is interessant om de invulling van de ontwerpprincipes te evalueren. Een longitudinaal onderzoek in relatie tot de productie van de ruimte is aan te bevelen, omdat dit bijdraagt aan de kennis over de ontwikkeling van en interactie tussen beoogde, gebruikte en beleefde ruimte in het transformatieproces van steden. Door middel van evaluaties is het mogelijk om een betere afstemming te realiseren en het functioneren van de ruimte te verbeteren.

Verder moet worden opgemerkt dat in dit onderzoek de *gedeelde ervaring* van gebruikers in de openbare ruimte in Amstel III centraal staat. Die gedeelde ervaring is gebruikt om de verschillen en overeenkomsten tussen de bewoners, werkers en bezoekers te achterhalen. Dit betekent dat in de verklaring van de resultaten niet is gezocht naar de relatie tussen de beleving van de ruimte en persoonskenmerken. Valk & Dierking (2016, p.27) stellen dat beleving uniek is en wordt beïnvloed door de persoonskenmerken, zoals etniciteit, leeftijd, sociaaleconomische status, geslacht enzovoorts. Het is daarom interessant om in het vervolg, onderzoek te doen naar de relatie tussen de persoonskenmerken en de beleving van de gebruikers. Dat biedt nieuwe inzichten in de motieven voor bepaalde uitspraken over het gebruiken en beleven van de ruimte. Tot slot is het interessant om in het vervolg te letten op de diversiteit binnen de groepen, omdat er nu enkel studenten en een paar starters in Amstel III wonen, wordt de groep bewoners in dit onderzoek vertegenwoordigd door studenten en één starter. De bevolkingssamenstelling van Amstel III gaat veranderen door de bouw van nieuwe woningen, daarom is het interessant om in de toekomst onderzoek te doen naar de perceptie van een meer diverse (potentiele) groep bewoners. Dat is essentieel om een meer compleet beeld van het gebruik en de waardering te schetsen, omdat expats, starters, studenten en gezinnen, verschillende behoeften hebben.

6.5.2 Beleidsaanbevelingen

De resultaten van dit onderzoek laten zien het spanningsveld tussen de beoogde, gebruikte en beleefde ruimte soms leidt tot frictie. Die frictie kan in beleid worden benut om de mismatch tussen de ruimten te beletten. Beleidsmakers en overheden vervullen hierin een grote rol. Om ervoor te zorgen dat de ruimte is afgestemd op de behoeften van verschillende gebruikers is het van belang in een vroeg stadium in te zetten op het identificeren van die behoeften, op die manier wordt de ruimte afgestemd op de leefstijlen en activiteiten van de gebruikers. Daarnaast laten de resultaten zien dat de betrokkenheid van de lokale overheid, in het beheren van de ruimte een vereiste is om een veilige en schone omgeving te borgen. Het verval van de openbare ruimte door gebrek aan beheer en minimale veiligheidsmaatregelen doet namelijk afbreuk aan de vitaliteit en kwaliteit van de ruimte (Madanipour, 2010, p.238). Tot slot wordt aanbevolen om in te zetten op het creëren van een unieke beleving in Amstel III, zodat de gebruikers zich kunnen identificeren met de plek, zich thuis voelen en de ruimte waarderen. De aanbevelingen worden hieronder toegelicht en concreet omschreven.

De openbare ruimte moet verschillende activiteiten faciliteren

De gemeente Amsterdam (2017b, p.6) benoemt het aanpassen van de openbare ruimte en de voorzieningen in Amstel III op de behoeften van huidige en toekomstige gebruikers als een ambitie. Dat is essentieel, omdat de lokale overheid de taak heeft om de ruimte af te stemmen op het gebruik en ambities van de samenleving (Abbas, 2010, p.10). De resultaten van dit onderzoek laten zien dat de openbare ruimte in Amstel III niet aantrekt voor verschillende activiteiten. Volgens Gehl (2011, p.49) is dat een gevolg van het gebrek aan kwaliteit van de ruimte. De gemeente moet daarom de kwaliteit van de openbare ruimte

verbeteren en de voorzieningen aanpassen zodat de ruimte in Amstel III niet alleen aantrekt maar ook uitnodigt om er te verblijven. Daarom worden de volgende ingrepen aanbevolen:

- **Het verbeteren van overgangsgebieden in de openbare ruimte.**
Op dit moment hebben gebruikers het gevoel dat zij niet overal welkom zijn, door de opzet van de ruimte en door verschillende barrières zoals omheiningen en slagbomen. De toegankelijkheid van de openbare ruimte moet dus verbeteren. Creëer overgangsgebieden, om de abrupte scheiding tussen openbare ruimte en private ruimte te verminderen.
- **Barrières overbruggen.**
In Amstel III wordt de spoorlijn door het merendeel van de bewoners, bezoekers en werkers niet ervaren als een barrière die de gebieden van elkaar scheidt. Met name het verschil in functies van de gebieden bepaald volgens de meesten de scheiding. Toch tonen de resultaten dat de spoorlijn het contact tussen de gebruikers van beide gebieden verstoort. Het gebrek aan contact leidt tot minder sociale cohesie en het gebrek aan begrip voor de ander. Het creëren van voldoende doorgangen onder het spoor en ontmoetingsplekken in de openbare ruimte moet het (verbale- en non-verbale) contact tussen de gebruikers aan beide zijden van het spoor verbeteren.
- **Het creëren van diverse verblijfsplekken in de openbare ruimte.**
De voorzieningen en attributen in de openbare ruimte sluiten onvoldoende aan op de behoeften, waardoor te ruimte niet wordt gebruikt voor optionele en sociale activiteiten. Gebruikers hebben de behoeften om te wandelen, te fietsen, uit te rusten en te ontmoeten in de omgeving. De openbare ruimte moet dit soort activiteiten faciliteren door de ruimte aantrekkelijk in te richten. Denk aan diverse plekken die zijn voorzien van recreatieve en functionele voorzieningen. De attributen die niet mogen ontbreken zijn voldoende verlichting, groen, zitgelegenheden, wandel- en fietspaden, maar ook een gevarieerd aanbod aan winkels en horeca. Daarnaast kan de inrichting van de ruimte bijdragen aan een positieve beleving, bijvoorbeeld door het gebruiken van kunst in de openbare ruimte.
- **Efficiënt gebruik van de ruimte.**
De meeste bewoners, bezoekers en werkers vinden het gebrek aan openbare parkeervoorzieningen een nadeel en denken dat dit te kort in de toekomst toeneemt door de komst van nieuwe bewoners. De gemeente moet de ruimte daarom efficiënt gebruiken, bijvoorbeeld door het openstellen van parkeerplekken die overdag worden gebruikt door kantoren en in de avond kunnen worden gebruikt door bewoners en bezoekers. Dit efficiënte gebruik kan in de toekomst ook worden toegepast op andere voorzieningen, zoals een speelplein voor scholieren en de dagopvang die na schooltijd ook open is voor de buurt.

Inzetten op levendigheid om het gevoel van veiligheid te verbeteren

Het gebrek aan levendigheid en de leegte in Amstel III beïnvloeden de beleving van de bewoners, werkers en bezoekers in Amstel III. Uit de resultaten komt naar voren dat het niet levendig is in Amstel III door het gebrek aan voorzieningen, de afwezigheid van anderen op straat, de leegstaande gebouwen en de stilte in de omgeving na kantoortijden. De leegte in Amstel III beïnvloedt ook het gevoel van onveiligheid in de avond, dit geldt vooral voor bezoekers en bewoners. Het verbeteren van de levendigheid op straat wordt daarom aanbevolen, door in te zetten op de onderstaande speerpunten:

- **Zorg voor levendigheid zowel overdag als s' avonds.**
Met name na kantoortijden is Amstel III leeg. Overweeg het verlengen van de openingstijden van bestaande voorzieningen in Amstel III. Daarnaast moet tijdens het inrichten van de toekomstige voorzieningen en faciliteiten, worden gelet op het aantrekken van voorzieningen die gedurende de hele dag geopend zijn voor verschillende doelgroepen.
- **Gebruikers moeten een reden hebben op naar Amstel III te komen en er te blijven.**
Op dit moment wordt Amstel III geassocieerd met een monofunctioneel werkgebied, en dat imago moet veranderen. Ten eerste moet het inrichten van functies aansluiten op de behoeften, ook moeten de voorzieningen een aanvulling zijn op de bestaande voorzieningen in Zuidoost. Het dubbel inrichten van bepaalde voorzieningen leidt mogelijk tot minder bezoekers vanuit andere delen van Zuidoost. Daarbij moet rekening worden gehouden met een uniek aanbod om de gebruikers aan te trekken.
- **De voorzieningen die nu in Amstel III zitten, moeten meer bekendheid krijgen.**
Bewoners maar ook werkers geven aan lang niet altijd te weten welke voorzieningen, zoals horeca, maar ook sport en kunst- en cultuurvoorzieningen in Amstel III aanwezig zijn. Door het

promoten van en informeren over de bestaande voorzieningen krijgen deze meer bekendheid en wordt de kans op meer gebruik van de ruimte en voorzieningen vergroot.

- **Het gevoel van veiligheid verbeteren.**

Meer gebruikers op straat is positief voor het gevoel van veiligheid, dat met name in de avond moet dit worden verbeterd. De aanwezigheid van anderen leidt tot meer ogen op straat en vergroot de surveillance (Jacobs, 1961). Ook het comfortabel en functioneel inrichten van de openbare ruimte draagt bij aan de verblijfsduur in de ruimte. Dat is positief voor bijvoorbeeld het aantal mensen op straat, maar ook voor het faciliteren van ontmoetingen op straat.

- **Zet in op het beheren van de ruimte.**

Beheer van de ruimte gaat verval en verloedering tegen, ook de uitstraling van Amstel III wordt daardoor verbeterd. Denk aan het bestrijden van ongedierte en aan het beheren van een omgeving die schoon, heel en veilig is.

'Sense of place' in Amstel III

Omdat Amstel III nu bekend staat als kantoren- en bedrijvengebied moet in de transformatie van Amstel III ingezet worden op een unieke *'sense of place'*. Het imago van Amstel III als kantoreng gebied, roept volgens de gebruikers associaties op met een ruimte waar niets te beleven is. Daarnaast moet ingezet worden op het creëren unieke beleving en een plek waar bewoners, bezoekers en werkers zich thuis voelen.

- **Voor ieder wat wils.**

De resultaten laten zien dat bewoners andere behoeften hebben dan de werkers, voor werkers is het bijvoorbeeld belangrijk dat de aanwezige horecagelegenheden op korte afstand van de bedrijven zijn gevestigd om tijdens de pauzes gebruik te kunnen maken van dit soort voorzieningen. Bewoners en bezoekers daarentegen hebben behoeften aan plekken waar zij kunnen verblijven, om bijvoorbeeld andere te ontmoeten. Verder hebben de bewoners, bezoekers en werkers behoeften aan meer sportvoorziening en culturele voorzieningen in de buurt. Ook met het oog op de toekomst moet rekening worden gehouden met de behoefte, met name omdat de bevolkingssamenstelling van de buurt in een snel tempo gaat veranderen. Het is belangrijk dat de ruimte aansluit op de verschillende leefstijlen, om de activiteiten in de openbare ruimte te stimuleren.

- **Iets unieks in Amstel III.**

Er zijn een aantal factoren die bijdragen aan de betekenis van een plek, waaronder het verleden en de cultuurhistorie. De aanwezigheid van elementen die hiernaar verwijzen versterken de identiteit van de plek en zorgen voor hechtenis. Bewoners maar ook bezoekers kunnen zich op die manier identificeren met de eigenschappen van een plek (Van Baars, 2017, p.21; Francis, e.a., 2012, p.402-403). Ook draagt cultuurhistorie in de openbare ruimte bij aan de beleving en een unieke *'sense of place'*. Het is essentieel dat in de transformatie van Amstel III voldoende rekening wordt gehouden met het creëren van een unieke belevingswaarde.

Hoofdstuk 7: Reflectie

Onderzoek doen is een reflectief proces. Hoewel tevreden wordt teruggekeken op het onderzoeksproces, kan op een aantal keuzes in dit onderzoek worden gereflecteerd. Als eerste, bleek de lengte van de focusgroepen relatief lang. In de organisatie van de focusgroepen, is uitgegaan van anderhalf uur voor het gesprek. Ook is rekening gehouden met een kwartier pauze en een kwartier uitloop. Toch bleek de duur van anderhalf uur te kort om alle onderwerpen uitvoerig te bespreken, daarnaast hebben de meeste bewoners, bezoekers en werkers ook eigen onderwerpen ingebracht. Dat heeft geleid tot uitloop van de focusgroepen. Ook heeft dit gevolgen gehad voor de beantwoording van de laatste paar vragen. De antwoorden op de vraag ‘wat mag er in de toekomst niet ontbreken in Amstel III?’ of ‘wat is het ideaalbeeld van Amstel III?’ zijn vaak kort en bondig beantwoord. Het is daarom van belang om voldoende rekening te houden met de tijdsduur van bepaalde thema’s, zo worden sommige onderwerpen uitvoeriger besproken dan anderen.

Ook het maken van de mentale kaarten heeft veel tijd in beslag genomen. Hoewel het maken van de mentale kaarten een ijsbreker is voor de gesprekken over het gebruik van de ruimte. De methode heeft bijgedragen aan het actief nadenken en ontdekken van plekken die in de openbare ruimte worden gebruikt door de gebruikers. In dit onderzoek is gekozen voor het gebruiken van een voor gestructureerde kaart van Amstel III. Dat heeft voor- en nadelen, aan de ene kant bleek dat de kaart voldoende ruimte bood om de verschillende plekken die worden gebruikt en gewaardeerd te herkennen, aan de andere hadden sommige gebruikers moeite hadden met het ontdekken van specifieke plekken op de kaart. Ook moet worden opgemerkt dat de mentale kaarten uiteindelijk niet zijn gebruikt om de gewenste openbare ruimte in kaart te brengen. Dat heeft meerdere redenen, ten eerste het gebrek aan tijd, het tekenen van nieuwe ideeën kost veel tijd. Ten tweede zijn de voor gestructureerde kaarten niet geschikt gebleken omdat de ruimte voor het tekenen alternatieve plekken of andere ideeën beperkt is op de kaart. En als laatste hebben gebruikers ideeën over de toekomst, die niet kunnen worden ‘gemeten’ door het gebruiken van mentale kaarten. Om ideeën te genereren over de toekomst van de openbare ruimte, kan beter gebruikt worden gemaakt van een blanco kaart, waarop gebruikers zelf de ruimte idealiter kunnen tekenen.

Tot slot wordt gereflecteerd op het organiseren van de focusgroepen. Het organiseren van drie focusgroepen vraagt veel voorbereiding en kost veel tijd. Ook het werven van meerdere mensen, die tegelijkertijd op een specifiek tijdstip op een aangegeven locatie aanwezig moeten zijn brengt uitdagingen met zich mee. Het is tijdens het werven van de bewoners, bezoekers en werkers vaak voorgekomen dat het tijdstip waarop de focusgroepen zijn georganiseerd niet schikte. Ook gaven sommigen aan al andere afspraken of verplichtingen te hebben. Het is zowel bij de focusgroep voor bewoners en bezoekers voorgekomen dat niet iedereen, die zich vooraf had aangemeld is komen opdagen. Bij de focusgroep voor de werkers is specifiek geworven op de werkers. Echter heeft een van de werkers van de Hogeschool, twee van zijn studenten meegebracht naar de focusgroep. Dit was van tevoren niet afgestemd met de onderzoeker, aangezien expliciet is gevraagd naar het eventueel meebrengen van collega’s. Omdat beide studenten niet in Amstel III wonen en slechts sinds een paar weken zijn begonnen met studeren in Amstel III zijn de meningen van beide studenten niet meegenomen in de analyse en uitwerking van de resultaten. Het is dus van belang om als onderzoeker strikt te zijn tijdens de werving. Ondanks expliciet is vermeld dat de focusgroep voor werkenden is bedoeld en voorafgaand aan de focusgroep dit ook telefonisch is doorgegeven, heeft de onderzoeker de deelname van de twee studenten, die op de locatie kwamen opdagen toegestaan. De deelname van de studenten heeft mogelijk invloed gehad op het verloop van het gesprek tijdens de focusgroep met werkers, omdat ook zij hun eigen mening hebben gedeeld. Echter zijn die meningen niet meegenomen in de analyse en zijn de resultaten voor de werkers gebaseerd op de meningen en percepties van degene die werken in Amstel III.

Al met al is de focusgroepmethode een waardevolle en leuke methode geweest om het gebruik en de waardering van de gebruikers te onderzoeken. De meeste bewoners, werkers en bezoekers hebben na afloop aangegeven de sessies al waardevol en leuk te hebben ervaren. Ook de locaties (De Strategiefabriek & Carte Blanche) en het aanbieden van maaltijden (pizza’s, quiche, salades, soep, e.d.) hebben bijgedragen aan het goede verloop van de focusgroepen.

Literatuurlijst

- Abbas, M. (2010). Gender, samenleving en stedelijk ontwerp. *Agora*, 26(1), 10-13.
- Baarda, B., Bakker, E., Fischer, T., Julsing, M., Goede, M. de, Peters, V. & Velden, T. van der (2013). Basisboek Kwalitatief onderzoek. Handleiding voor het opzetten en uitvoeren van kwalitatief onderzoek. Groningen: Noordhoff Uitgevers.
- Baars, J. van (2017). New urbanism in Nederland. Tussen plan en praktijk: onderzoek naar de uitwerking van new urbanism gedachtegoed. Utrecht: Universiteit Utrecht.
- Basolo & Strong (2002). Understanding the neighborhood: From residents' perceptions and needs to action. *Housing policy debate*, 13(1), 83-1105.
- Banerjee, T. (2001). The future of Public Space: Beyond invented streets and reinvented places. *Journal of the American Planning Association*, 67(1), 9-24.
- Bergmans, M.F.A. (2010). Groen B.V. Samenwerking bij aanleg en beheer van groene openbare ruimte in de stad (Proefschrift). Utrecht: Universiteit Utrecht.
- Binken, S., Zuidervijk, L., Burgers, J. & Wild, D. van der (2012). Openbare ruimte als professionele opgave en alledaagse omgeving. Eindrapportage Consortium 'De Kracht van prachtige openbare ruimte'. Rotterdam: Onderzoeksinstituut OTB.
- Boon, W., Geurs, K. & van Wee, B. (2010). Verkeer en Vervoer in Hoofdlijnen. Bussum: Uitgeverij Coutinho.
- Boeije, H., Hart, H & Hox, J. (2009), Onderzoeksmethoden. Utrecht: Boom Onderwijs. Achtste druk.
- Boeve, M.N. (2017). Het omgevingsrecht van de compacte stad: het omgevingsrechtelijk instrumentarium voor verdichting en functiemening in het stedelijk gebied (Proefschrift). Universiteit van Amsterdam: Amsterdam.
- Boswijk, A., Thijssen, T. & Peelen, E. (2007). Een nieuwe kijk op de experience economy, betekenisvolle belevenissen. Amsterdam: Pearson Education Benelux.
- Bramely, G., Dempsey, N., Power, S., Brown, C. & Watkins, D. (2009). Social sustainability and urban form: evidence from five British cities. *Environment and planning*, 41(9), 2125-2143.
- Brusse, W.A., Van Dalen, H. & Wissink, B. (2002). Stad en land in een nieuwe geografie: maatschappelijke veranderingen en ruimtelijke dynamiek. Den Haag: Sdu Uitgevers.
- Bryman, A. (2016). Social research methods. United Kingdom: Oxford University Press.
- Buijs, A.E. & R. van Kralingen (2003). Het meten van beleving, inventarisatie van bestaande indicatoren en meetmethoden. Wageningen: Research Instituut voor de Groene Ruimte.
- Burg, A. van der & Dieleman, F.M. (2004). Dutch Urbanisation policies: from compact city to urban network. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 95(1), 108-116.
- Burgers, J. (2000). Urban landscapes: On public space in the post-industrial city. *Journal of Housing and the Built Environment*, 15(2), 145-164.
- Burton, E. (2000). The Compact City: Just or Just Compact? A preliminary Analysis. *Urban studies*, 37(11), 1969-2001.

Cabrera, J.F. & Najarian, J.C. (2013). Can New Urbanism Create Diverse Communities? *Journal of Planning Education and Research*, 33(4), p.427-441.

Carr, S., Francis, M., Rivlin, L.G. & Stone, A.M. (1992). *Public Space*. New York: Press of the University of Cambridge.

Casey, R., Goudie, R. & Reeve, K. (2008). Homeless Women in Public Spaces: Strategies of Resistance. *Housing Studies*, 23(6), 899-916.

Chang, H.S. & Chen, T.L. (2016). Examine sustainable urban space based on compact city concept. *Global Journal of Human-Social science*, 16(4), 1-12.

Chisura, A. (2004). The role of urban parks for the sustainable city. *Landscape and Urban Planning*, 68(1), 129-138.

Chitrakar, R.M. (2016). Meaning of public space and sense of community: the case of new neighbourhoods in the Kathmandu Valley. *International Journal of Architectural Research*, 10(1), 213-227.

Clabaugh, J. (2018). Redevelopment of office buildings [online afbeelding]. Op 25 juni 2018 verkregen van <https://wtop.com/business-finance/2018/03/shake-shack-we-the-pizza-philz-coffee-cava-join-ballston-redevelopment/slide/1/>.

Daniels, P., Bradshaw, M., Shaw, D. & Sidaway, J. (2012). *An introduction to Human Geography*. England: Pearson.

Dantzing, B. & Saaty, T. (1973). *Compact city: a plan for a livable urban environment*. San Fransico: FW Freeman.

Degen, M., DeSilvey, C. & Rose, G. (2008). Experiencing visualities in designed urban environments: learning from Milton Keynes. *Environment and Planning*, 40(8), 1901-1920.

Dieleman, F. & Wegener, M. (2004). Compact city and urban sprawl. *Built Environment*, 30(4), 308-323.

Dieleman, F.M., Dijst, M.J. & Spit, T. (2007). Planning the compact city: The randstad Holland experience. *European Planning studies*, 7(5), 605-621.

Di Giulio, M., Holderegger, R. & Tobias, S. (2009). Effects of habitat and landscape fragmentation on humans and biodiversity in densely populated landscapes. *Journal of Environmental Management*, 90(1), 2969-2968.

Dumreicher, H., Levine, R., Yanarella, E.J. & Ramard, T. (2000). *The appropriate scale for low energy. Theory and practice at the Westbahnhof*. Architecture, city, environment. Londen: James & James.

Evers, J. (2015). *Kwalitatief interviewen: Kunst en Kunde*. Amsterdam: Boom Lemma uitgevers.

Fainstein, S. (2005). Cities and diversity, should we want it? Can we plan it? *Urban affairs review*, 41(1), 3-19.

Falk, J.H. & Dierking, L.D. (2016). *The museum experience revisited*. London & New York: Routledge.

Fern, E.F. (2001). *Advanced focus group research*. Londen & New Delhi: Sage Publications.

Florida, R. (2002). *The Power of Place: The rise of the creative class*. New York: Basic Books.

- Florida, R. (2003). Cities and the Creative Class. *City & Community*, 2(1), 3-10.
- Florida R. (2005). The rise of the creative class. New York: Routledge.
- Flyberg, B. (2006). Five misunderstandings about case-study research. *Qualitative Inquiry*, 12(2), 219-245.
- Francis, M. (1987). Urban open spaces: advances in environment, behavior and design. New York: Plenum Press.
- Francis, M. (2003). Urban Open Spaces: Designing for user needs. Washington DC: Island Press.
- Francis, J., Wood, L.J. & Giles-Corti, B. (2012). Creating Sense of Community: the role of public space. *Journal of environmental psychology*, 32(1), 401-409.
- Franck, K.A. & Stevens, Q. (2007). Loose space: possibility and diversity in urban life. London & New York: Routledge.
- Franke, S. & Hospers, G.J. (2009). De levende stad over de hedendaagse betekenis van Jane Jacobs. Amsterdam: Sun Trancity,
- Frank, L. D. & Pivo, G. (1994). Impacts of Mixed Use and Density on Utilization of Three Modes of Travel: Single-occupant Vehicle, Transit, and Walking. *Transportation Research Record*, 1466(1), 44-52.
- Frumkin, H. (2003). Healthy places: Exploring the Evidence. *American Journal of Public Health*, 93(3), 1451-1456.
- Gehl, J. (2011). Life between buildings, using public space. Washington: Island Press.
- Gemeente Amsterdam (2009). Een vernieuwd Amstel III. *Ontwikkelingskrant Amstel III*, 1(1), 1-8.
- Gemeente Amsterdam (2011). Structuurvisie Amsterdam 2050, economisch sterk en duurzaam. Ruimtelijke ordening. Amsterdam: Gemeente Amsterdam.
- Gemeente Amsterdam (2014). Plan Amsterdam. Amsterdam: Gemeente Amsterdam, Dienst Ruimtelijke Ordening.
- Gemeente Amsterdam (2015). ArenAPoort/Amstel III, bruisend vestigingsgebied vol innovatie, initiatief, business en entertainment. Amsterdam: Gemeente Amsterdam.
- Gemeente Amsterdam (2016a). Gebiedsplan 2016: Amstel III - ArenApoort. Amsterdam: Gemeente Amsterdam.
- Gemeente Amsterdam (2016b). Koers 2025: Ruimte voor de stad. Amsterdam: Gemeente Amsterdam.
- Gemeente Amsterdam (2016c). Amstel III. Amsterdam: Gemeente Amsterdam.
- Gemeente Amsterdam (2016d). Gebiedsanalyse 2016: Bijlmer Centrum Stadsdeel Zuidoost. Amsterdam: Gemeente Amsterdam.
- Gemeente Amsterdam (2017a). ArenaPoort en Amstel III, gebiedsplan 2017. Amsterdam: Stadsdeel Amsterdam Zuidoost.
- Gemeente Amsterdam (2017b). Visie Openbare Ruimte 2025. De Huiskamer van alle Amsterdammers: richtlijnen voor ontwikkeling en beheer van de Amsterdamse openbare ruimte. Amsterdam: Gemeente Amsterdam.

Gemeente Amsterdam (2017c). ArenaPoort en Amstel III, gebiedsplan 2018. Amsterdam: Stadsdeel Amsterdam Zuidoost.

Gemeente Amsterdam (2017d). Ontwikkelingsstrategie Amstel III: verleiden, sturen en samenwerking. Amsterdam: Gemeente Amsterdam.

Gemeente Amsterdam (2017e). Ruimtelijk en Programmatisch Ontwikkelingsperspectief Amstel III. Amsterdam: Gemeente Amsterdam.

Gemeente Amsterdam (2018a). Staat van gebieden. Amsterdam: Gemeente Amsterdam.

Gemeente Amsterdam (2018b). Ontwikkeling woongebied gemixt met werken [online afbeelding]. Op 30 juni verkregen van 2018 <https://www.amsterdam.nl/projecten/amstel3/#>.

Gemeente Amsterdam (2018c). Amstel III [online afbeelding]. Op 20 oktober 2018 verkregen van <https://kaart.amsterdam.nl/embed/e/hsyjhlr/?boundsfilter=52.362101,5.048491,52.266667,4.798381&types=479>.

Gibson, F. (2007). Conducting focus groups with children and young people: strategies for success. *Journal of research and nursing*, 12(4), 473-483.

Glaeser, E. (2011). *The Triumph of the city*. United Kingdom: Pan Books.

Götz, G. & Holém, J. (2018). Introduction to the theme issue: mental maps, geographical and historical perspectives. *Journal of cultural geography*, 35(2), 157-161.

Gould P. & White, R. (2005). *Mental Maps*, second editon. London: Routledge.

Harper, D. (2002). Talking about pictures: a case for photo elicitation. *Visual Studies*, 17(1), 13-26.

Hay, I. (2011). *Qualitative research methods in Human Geography*, third edition. Oxford: University Press.

Heath, T. (2001). Adaptive re-use of offices for residential use. The experiences of London and Toronto. *Cities*, 18(3), 173-184.

Helleman, G. & Wassenberg, F. (2004). The renewal of what was tomorrow's idealistic city. Amsterdam's Bijlmermeer high-rise. *Cities*, 21(1), 3-17.

Hemken, K. (2012). Op zoek naar balans in de openbare ruimte, een case study naar het functioneren van het maxima park als activiteitsvoorziening in de strijd tegen overgewicht (Proefschrift). Utrecht: Universiteit Utrecht.

Hennink, M., Hutter, I. & Bailey, A. (2011). *Qualitative research methods*. London: SAGE Publications.

Hewstone, M. (2006). Living Apart, Living Together? The role of Intergroup Contact in Social Integration. *Proceedings of the British Academy*, 162(1), 243-300.

Holland, C., Clarc, A., Katz, J. & Peace, S. (2007). *Social Interactions in urban public places*. Great Britain: The Policy Press.

Hospers, G.J. (2013). Bouwen aan de stad op ooghoogte. *Bestuurskunde*, 22(1), 91-98.

Hoppenbrouwer, E. & Louw, E. (2005). Mixed-use development: Theory and practice in Amsterdam's Eastern Docklands. *European Planning studies*, 13(7), 967-983.

Howard, E. (1898). *Garden Cities of Tomorrow*. Great Britain: The M.I.T. Press.

- Howley, P. (2009). Attitudes towards compact city living: Towards a greater understanding of residential behavior. *Land use Policy* 26(3), 792-798.
- Hui, S. (2001). Low energy building design in high density urban cities. *Renewable Energy*, 24(3-4), 627-640.
- Humphreys, L. (2010). Mobile social networks and urban public space. *New media & Society*, 12(5), 763-778.
- Inroy, M.N. (2010). Urban Regeneration and Public Space: The story of an Urban Park. *Space and Polity*, 4(1), 23-40.
- Jacobs, J. (1961) *The death and life of great American cities*. London: Pimlico.
- Jenks, M., Burton, E. & Wilman, K. (2005). *The compact city: a sustainable urban form?* Oxford: Spon Press.
- Jim, C.Y. (2004). Green-space preservation and allocation for sustainable greening of compact cities. *Cities*, 21(4), 311-320.
- Keulartz, J. (2014). *Van Tuinstad tot Ecopolis: het gedroomde huwelijk van stad en land*. Wageningen University: Research Gate
- Kuik, F., Beuckens, J. & van der Heijden, B. (2013). Groeikansen rond de Amsterdamse ring. *Rooilijn*, 46 (3), 216-219.
- Kuitert, K. & Maas, R. (2016). *Prettige plekken, handboek mens & openbare ruimte*. Amsterdam: Acquire Publishing.
- Le Corbusier (1929). *The City of Tomorrow and its Planning*. New York: Orion Press.
- Lefebvre, H. (1991). *The production of space*, translated by Nicholson-Smith, D. Oxford: John Wiley and Sons.
- Leary, M.E. (2009). The production of space through a shrine and vendetta in Manchester: Lefebvre's Spatial Triad and the regeneration of a place renamed Castlefield. *Planning & Practice Theory*, 10(2), 189-212.
- Leary-Owhin, M. (2012). *A fresh look at Lefebvre's spatial triad and differential space: a central place in planning theory?* University of the West of England: England.
- Lund, H. (2003). Testing the claims of New Urbanism: local access, pedestrian travel and neighboring behaviors. *Journal of the American Planning Association*, 69(4), 414-429.
- Lofland, L.H. (1998). *The public realm: exploring the city's quintessential social territory*. London & New York: Routledge.
- Lynch, K. (1960). *The image of the city*. United States: Teh MIT Press.
- Remøy, H.T. & van der Voort, T. (2007). A new life: conversion of vacant office buildings into housing. *Facilities*, 24(3/4), 88-103.
- Maat, K. (2012). Slimme verstedelijking zorgt voor complex mobiliteitsgedrag. *Milieudossier*, 18(5), 55-59.
- Madanipour, A. (2003). *Public space and private Spaces of the city*. London & New York: Routledge.

- Madanipour, A. (2010). *Whose Public Space? International case studies in urban design and development*. New York: Routledge.
- Maslow, A.H. (1954). *Motivation and personality*. New York: Harper & Brothers.
- Matteucci, X. (2013). Photo elicitation: Exploring tourist experiences with researcher-found images. *Tourism Management*, 35(1), 190-197.
- Mehta, V. (2007). Lively Streets, determining Environmental Characteristics to Support Social Behavior. *Journal of Planning Education and Research*, 27(2), 165-187.
- Mehta, V. & Bosson, J.K. (2010). Third places and the Social Life of Streets. *Environment and Behavior*, 42(6), 779-805.
- Mehta, V. (2014). Evaluating Public Space. *Journal of Urban Design*, 19(1), 53-88.
- Melik, R.G. van (2008). *Changing public space: the recent redevelopment of Dutch city squares (Proefschrift)*. Zeist: A-D Druk.
- Melik, R. van & Aalst, I. van (2011). Tuinstad idealen in New York City: Jackson Heights in Queens. *Geografie*, 20(7), 10-13.
- Moxon, D. (2011). Consumer Culture and the 2011 riots. *Sociological research online*, 16(4), 1-5.
- Németh, J. (2009). Defining a public: the management of privately owned public space. *Urban studies*, 46(11), 2463-2490.
- Németh, J. & Schmidt, S. (2011). The privatization of public space: modeling and measuring publicness. *Environment and Planning: Planning and Design*, 38(1), 5-23.
- Nabielek, K. (2012). *The compact city: planning strategies, recent developments and future prospects in the Netherlands*. Ankara: METU.
- Neuman, M. (2005). The Compact City Fallacy. *Journal of Planning Education and Research*, 25(1), 1-16.
- Nijs, D. & Peters, F. (2002). *Imagineering: het creëren van belevingswerelden*. Amsterdam: Uitgeverij Boom.
- Richards, G. (2001). *Cultural attractios and european tourism*. New York: CABI Publishing.
- Rose, G. (2012). *Visual methodologies. An introduction to Researching with Visual Materials*. London: Sage Publications.
- Ruth, M. & Franklin, R.S. (2014). Livability for all? Conceptual limits and practical implications. *Applied Geography*, 49(1), 18-23.
- Ruyter, K. de & Scholl, N. (1998). Positioning qualitative market research: reflections from theory and practice. *Qualitative Market Research: An international Journal*, 1(1), 7-14.
- Scheffer, P. (2006). *Terug naar de tuinstad, binnen en buiten de ringweg van Amsterdam*. Amsterdam: Amsterdam University Press.
- Stalpers, J. (2007). Elicitatie technieken in kwalitatief onderzoek. *Kwalon*, 12(1), 32-39.
- Stewart, D., Shamdasani, P.N. & Rook, D.W. (2007). *Focus groups theory and practice*. Sage Publications: Thousand Oaks.

- Selm, M. van. (2007). Focusgroeponderzoek. *Kwalon*, 12(1), 5-10.
- Sulters, W. (2005). *Mental mapping, viewing the urban landscapes of the mind*. Rotterdam: WSA Proces architectuur & Management stedelijke ontwikkeling.
- Swart, S. (2012). Amsterdam Zuidoost met de klassieke honingraat flats van de k-buurt [online afbeelding]. Op 25 juni 2018 verkregen van <https://siebeswart.photoshelter.com/image/I0000VBmhSJLLrAo>.
- Spot Amsterdam (2018). Nieuwbouw in Amsterdam Zuidoost. Op 5 juli 2018 verkregen van <https://www.spotamsterdam.nl/locatie>.
- Teulings, C. (2016). In Amsterdam kooft de woningmarkt over. Verkregen van <https://www.nrc.nl/nieuws/2016/12/07/in-amsterdam-kooft-de-woningmarkt-over-5674410-a1535434h>
- Thiel, S. van (2007). Bestuurskundig onderzoek, een methodologische inleiding. Bussum: Coutinho,
- Tuan, Y. (1979). Space and place: humanistic perspective. *Philosophy in Geography*, 6(1), 387-427.
- Overkamp, M. (2012). Pioniers of mislukking. *Agora*, 28(2), 7-9.
- Pine, B.J. & Gilmore, J.H. (1998). Welcome tot he Experienc Economy. *Harvard Business review*, 97-105.
- Pont, M.B. & Haupt, P. (2011). *Compact city extended; outline for future policy, research and design: the performance of the compact city*. Rotterdam: 010 Publishers.
- Vanderveen, G. (2008). Laat het zien! Het gebruik van foto's in interviews. *Tijdschrift in Criminologie*, 50(4), 384-393.
- Verheul, W.J. & Daamen, T. (2014). Stedelijke ontwikkeling als een emergente adaptieve strategie. *Bestuurswetenschappen*, 68(3), 68-88.
- Vertovec, S. (2007). Super-diversity and its implications. *Ethnic and Racial Studies*, 30(6), 1024-1054.
- Viswanath, K. & Mehrotra, S.T. (2007). Shall we go out, Women's Safety in Public Spaces in Dehli. *Economic and Political Weekly*, 42(17), 1542-1548.
- Vloeijsberghs, M. (2015). *Stadscentrumbewoners beleven Het Damrak. Een kwalitatieve studie naar de invloed van fysieke, sociaal-culturele en persoonlijke context op de beleving van het Damrak door stadcentrumbewoners in Amsterdam (Proefschrift)*. Utrecht: Universiteit Utrecht.
- Wellman, B. (1979). The community question: The intimate Networks of East Yorkers. *American Journal of Sociology*, 84(5), 1201-1231.
- Wassenberg, F. (2016). *Schets van de stedelijke ontwikkeling in de Bijlmermeer, in bouwstenen uit de recente geschiedenis van de stedelijke ontwikkeling*. Amsterdam: IOS Press B.V.
- Wijn, C. (2013). *De culturele stad*. Nijmegen: VOC Uitgevers.
- Winden, W. van & Grevenhof, B. van (2011). *Wederzijds profijt in Amsterdam Zuidoost? Relaties tussen Amstel III en het woongebied*. Centre for applied research on economics & management: Amsterdam.
- Wirth, L. (1938). Urbanism as a way of life. *American Journal of Sociology*, 44(1), 1-24.
- Wonam (2017). *Bullewijk Amsterdam Zuidoost* [online afbeelding]. Op 30 juni 2018 verkregen van <http://wonam.nl/project/bullewijk-amsterdam-zuidoost/>.

Yavuz, N. & E.W. Welch (2009). Addressing fear of Crime in Public Space: Gender differences in Reaction to Safety Measures in Train Transit. *Urban Studies*, 47(12), 2491-2515.

Yuen, B., Ye, A., Appold, S.T., Earl, G., Ting, J. & Kwee, L.K. (2006). High-rise living in Singapore Public Housing. *Urban Studies*, 43(3), 583-600.

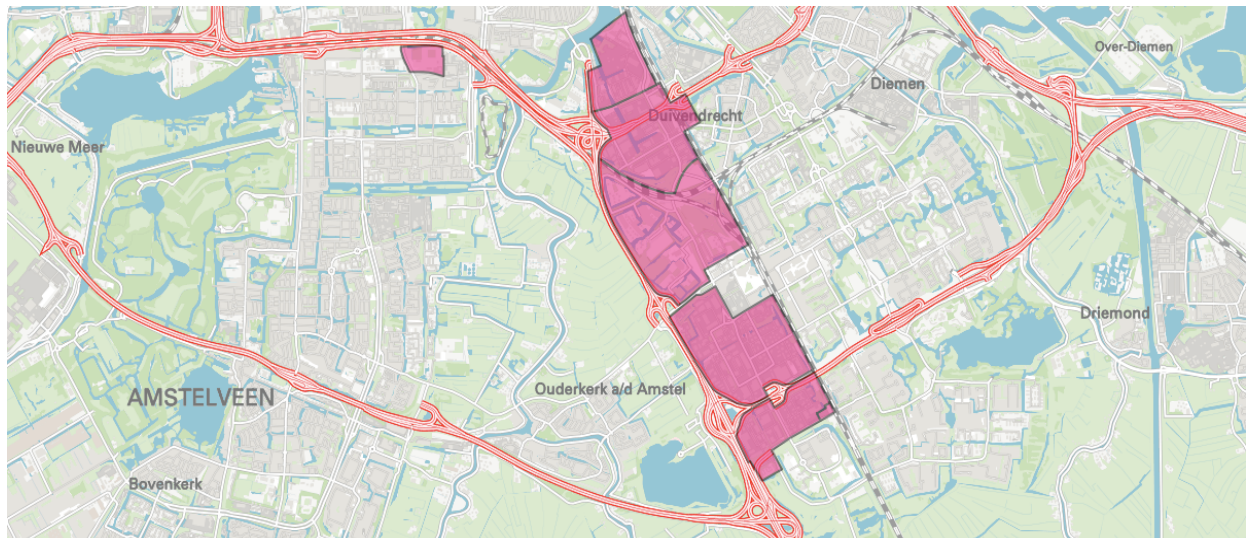
ZO!City (2015). Zuidoost zuid Amsterdam paving the future: gebiedsvisie 2015-2025 in opdracht van de Gemeente Amsterdam. Amsterdam: ZO!City.

Zukin, S. (1995). Who Culture? Whose City? from the Cultures of Cities in the urban sociology reader. New York: Routledge.



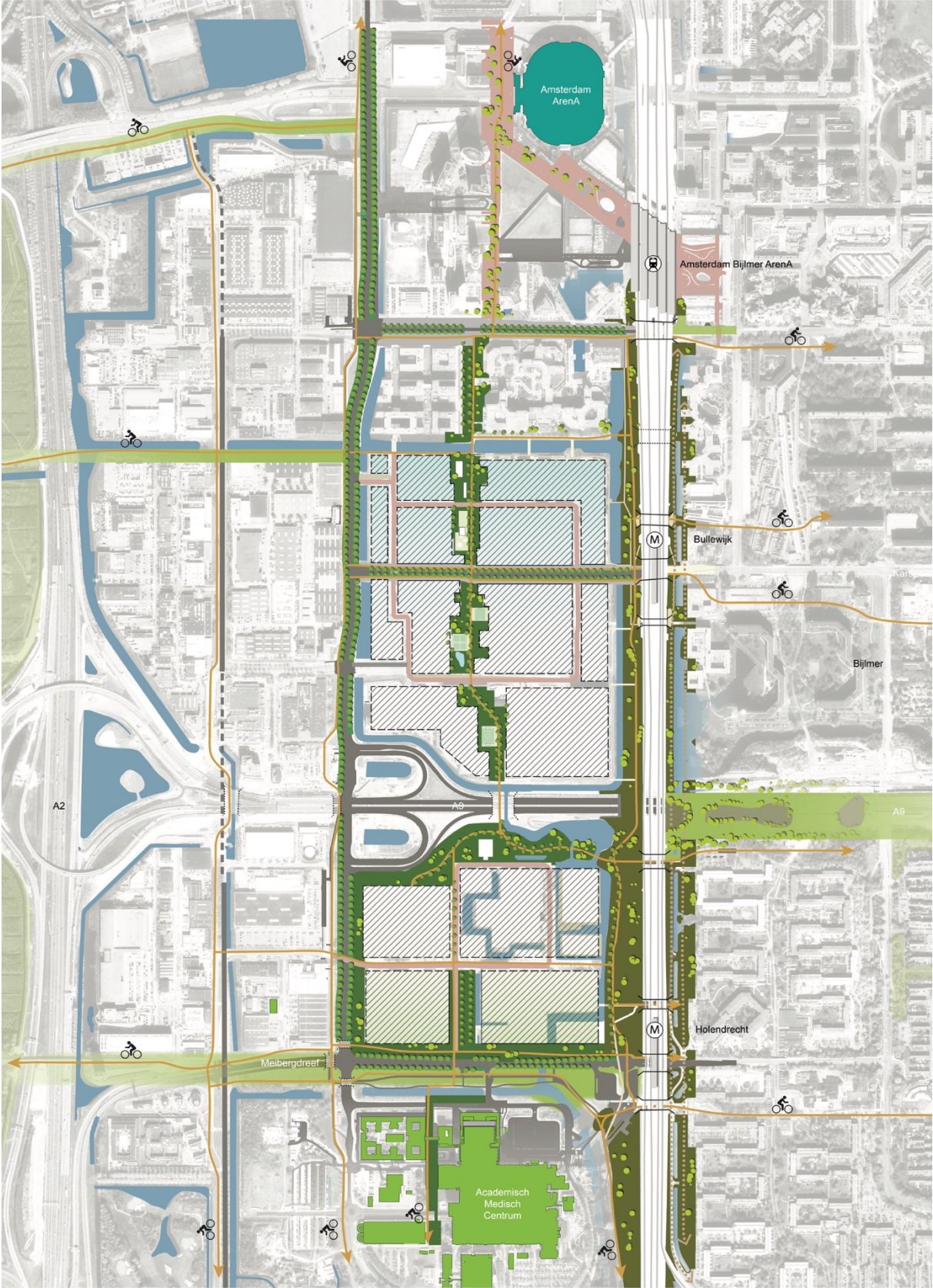
BIJLAGEN

Bijlage 1: Kaart van het gebied (zie inleiding)



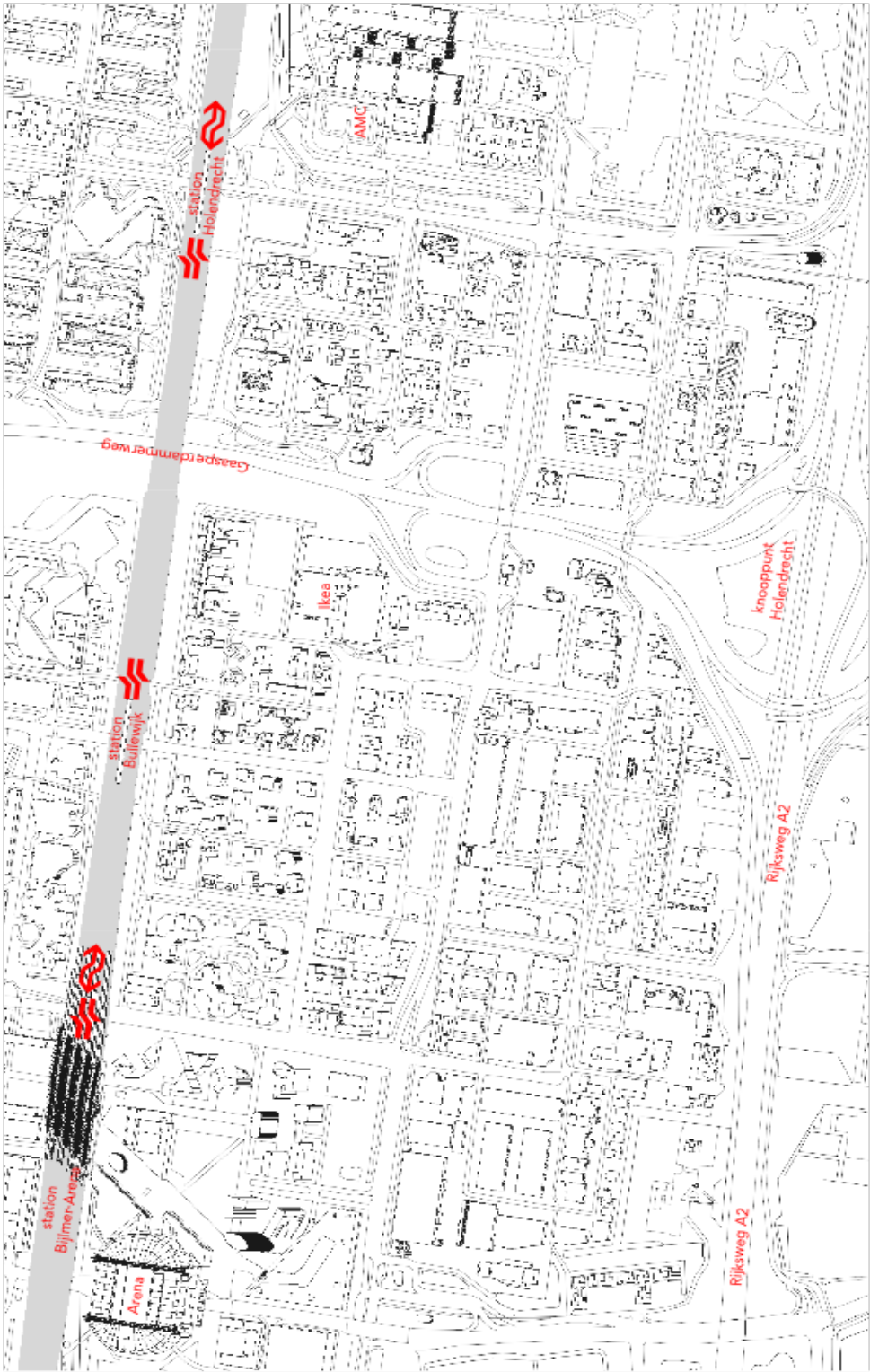
Bron: (Gemeente Amsterdam, 2018c)

Bijlage 2: Kaart ontwikkelingsperspectief openbare ruimte Amstel III



Bron: (Gemeente Amsterdam, 2017d)

Bijlage 3: Voor gestructureerde kaart van Amstel III (verkleind)



Bijlage 4: Wervingsflyers bewoners, werkers, en bezoekers (verkleind)

A. Bewoners



× Gemeente
× Amsterdam
× Zuidoost

Woon jij in Amstel III? Praat mee over de ontwikkeling!

Wist jij dat Amstel III gaat transformeren? De Gemeente Amsterdam is benieuwd naar jouw mening over de ontwikkeling van het gebied: 'van monofunctioneel kantorengedebied naar gemengde stadswijk!'

Denk samen met andere bewoners mee over wat jij belangrijk vindt!

Waar?
Carte Blanche
Paasheuvelweg 34H
1105BJ Amsterdam

Wanneer?



Hoe laat?
18.00-20.00 uur
(incl. hapjes en drankjes)

Inloop vanaf
17.45 uur

ONDERZOEK NAAR GEBRUIK EN WAARDERING

"In het kader van mijn master scriptie onderzoek naar de openbare ruimte in Amstel III wil ik graag in gesprek gaan met de bewoners, bezoekers en werkers van dit gebied om te achterhalen hoe zij de openbare ruimte gebruiken en denken over de toekomst van dit gebied. De resultaten van mijn onderzoek worden verwerkt in een advies aan de Gemeente Amsterdam"

Reena Koenjbiharie

Ben jij aanwezig? Meld je aan!

 **06 51851200**

 **R.KOENJBHARIE@AMSTERDAM.NL**



Meer weten over de transformatie? Kijk op www.amsterdam.nl/projecten/amstel3/

B. Werkers

- ✗ Gemeente
- ✗ Amsterdam
- ✗ Zuidoost

Werkt u in Amstel III? Praat mee over de ontwikkeling!

Wist u dat Amstel III gaat transformeren? De Gemeente Amsterdam is benieuwd naar uw mening over de ontwikkeling van het gebied: 'van monofunctioneel kantorengedrag naar gemengde stadswijk!'

Denk samen met andere werkenden mee over wat u belangrijk!

Waar?

De Strategiefabriek
Hogehilweg 20
1101CD Amsterdam

Wanneer?



Hoe laat?

17.30-19.30 uur
(incl. hapjes en drankjes)

Inloop vanaf
17.15 uur

Meer weten over de transformatie? Kijk op www.amsterdam.nl/projecten/amstel3/



ONDERZOEK NAAR GEBRUIK EN WAARDERING

"In het kader van mijn master scriptie onderzoek naar de openbare ruimte in Amstel III wil ik graag in gesprek gaan met de bewoners, bezoekers en werkers van dit gebied om te achterhalen hoe zij de openbare ruimte gebruiken en denken over de toekomst van dit gebied. De resultaten van mijn onderzoek worden verwerkt in een advies aan de Gemeente Amsterdam"

Reena Koenjibharie

Bent u aanwezig? Meldt u aan!



06 51851200



R.KOENJIBHARIE@AMSTERDAM.NL



C. Bezoekers



× Gemeente
× Amsterdam
× Zuidoost

Kom jij vaak in Amstel III? Praat mee over de ontwikkeling!

Wist jij dat Amstel III gaat transformeren? De Gemeente Amsterdam is benieuwd naar jouw mening over de ontwikkeling van het gebied: 'van monofunctioneel kantorengedrag naar gemengde stadswijk!'

Praat samen met andere bezoekers mee over wat jij belangrijk vindt!

Waar?
De Strategiefabriek
Hogehilweg 20
1101CD Amsterdam

Wanneer?



Hoe laat?
17.30-19.30 uur
(incl. hapjes en drankjes)

Inloop vanaf
17.15 uur

ONDERZOEK NAAR GEBRUIK EN WAARDERING

“In het kader van mijn master scriptie onderzoek naar de openbare ruimte in Amstel III wil ik graag in gesprek gaan met de bewoners, bezoekers en werkers van dit gebied om te achterhalen hoe zij de openbare ruimte gebruiken en denken over de toekomst van dit gebied. De resultaten van mijn onderzoek worden verwerkt in een advies aan de Gemeente Amsterdam”

Reena Koenjibharie

Ben jij aanwezig? Meld je aan!

 **06 51851200**

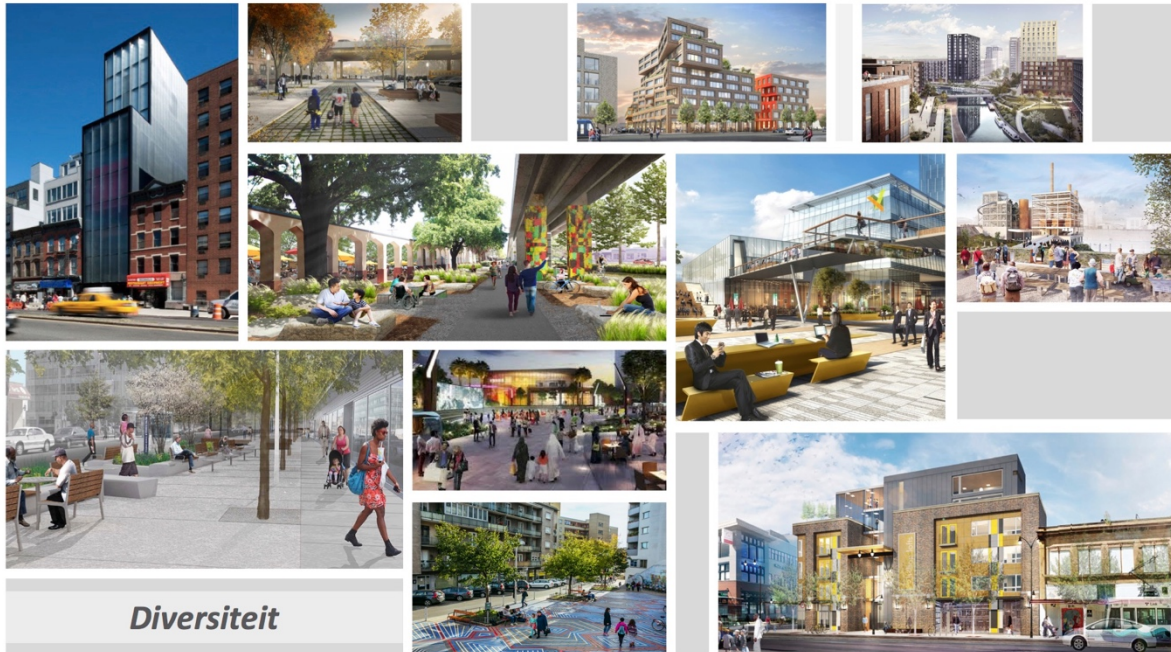
 **R.KOENJBHARIE@AMSTERDAM.NL**



Meer weten over de transformatie? Kijk op www.amsterdam.nl/projecten/amstel3/

Bijlage 5: Foto impressies (verkleind)

A. Diversiteit



B. Functiemenging en functiescheiding (twee extremen)





Functiescheiding

C. Hogere dichtheden



Hogere dichtheden

Bijlage 6: Onderzoeksprotocol en topiclijst

Onderzoeksprotocol

Tijdens het uitvoeren van dit onderzoek wordt gemaakt van een onderzoeksprotocol. Het protocol zorgt ervoor de onderzoeksmethode consistent wordt gehanteerd. In dit protocol zijn de onderwerpen en de richtlijnen opgenomen, daarnaast biedt het protocol de mogelijkheid tot flexibiliteit, bijvoorbeeld door de volgorde aan te passen.

Introductie

Allereerst wordt tijdens de focusgroepen gestart met een kennismakingsronde en een toelichting op het onderzoek. Iedere deelnemer stelt zich voor, ook de aanwezigen vanuit de gemeente geven een korte toelichting op hun functie en rol tijdens de focusgroepen. In de toelichting op het onderzoek worden de participanten geïnformeerd over de transformatie van Amstel III en het doel van dit onderzoek, namelijk het achterhalen van hoe zij als bewoner, werker of bezoeker, gebruik maken van de openbare ruimte en hoe zij denken over de transformatie van Amstel III. De drie thema's die aanbod komen worden toegelicht, zodat de participanten weten wat zij kunnen verwachten.

Ook een aantal praktische zaken worden tijdens de introductie besproken, zoals het vragen om toestemming voor de opname van de gesprekken. De opnames worden enkel gebruikt om de participanten te kunnen citeren, in het onderzoeksrapport. De resultaten worden vertrouwelijk behandeld. Mocht een van de participanten bezwaar hebben, dan kan worden aangeboden om de opnames anoniem te behandelen. Verder wordt duidelijk toegelicht dat de resultaten van het onderzoek worden verwerkt in een advies aan de gemeente Amsterdam. De participanten kunnen op een formulier (zie bijlage), waarop zij ook persoonlijke gegevens vermelden, aangeven of zij op de hoogte gehouden willen worden van de uitkomsten. Na de introductie van het onderwerp en voordat wordt overgegaan op de eerste gespreksronde, worden een aantal regels besproken. Om de focusgroep gesprekken te kunnen regisseren zijn de volgende regels van toepassing:

- *Als onderzoeker ben ik geïnteresseerd in zowel positief als negatief commentaar, het is de bedoeling dat jullie reageren op de vragen en met elkaar in gesprek gaan. Jullie hoeven het niet eens te worden met elkaar, het gaat namelijk om je eigen mening en perceptie. Er is dus geen goed of fout antwoord!*
- *Wil je reageren? Steek je hand op, om ervoor te zorgen dat iedereen aan het woord komt. (Dit is ook belangrijk voor de opname)*
- *Praat niet door elkaar heen en toon respect voor de mening van de ander.*
- *Wees geduldig.*
- *We gebruiken naambordjes/ zorg dat je naambordje goed zichtbaar is.*
- *Heb je een vraag? Stel 'm gerust tussendoor! (Maar aan het einde is ook gelegenheid voor vragen)*
- *Telefoon uit of op stil.*

Agenda

Voordat de onderzoeker de onderwerpen en vragen voorlegt aan de participanten wordt de transformatie van Amstel III toegelicht. Ook worden de participanten geïnformeerd over de agenda van de avond.

17.15-17.30 uur:	Inloop
17.30-17.45 uur:	Introductie en voorstelronde (incl. maaltijd en drinken)
17.45-18.15 uur:	Thema 1: Gebruik en waardering van de openbare ruimte in Amstel III (Maken van de mentale kaart)
18.15-18.30 uur:	Pauze
18.30-19.00uur:	Thema 2: De transformatie van Amstel III en de perceptie & meningen over de ontwerpidealen (Foto impressies)
19.00-19.15 uur:	Thema 3: De toekomst van Amstel III: barrières en verbinding maken (afsluiting)
19.15-19.30 uur:	Afsluiting/ uitloop (na 19.30 uur mogelijkheid om na te praten)

De focusgroep is verdeeld in drie delen. Tijdens de eerste helft wordt het gebruik en de waardering van de openbare ruimte besproken. Na een korte pauze wordt ingegaan op de transformatie, als afronding wordt de toekomst van Amstel III besproken. Tijdens de focusgroepen wordt gebruik gemaakt van onderstaande topiclijst, de thema's, vragen, stellingen en scenario's gelden als richtlijnen om de belangrijke informatie op te halen.

Topiclijst focusgroepen	
<p>Datum:</p> <p>Locatie:</p> <p>Begin- en eindtijd:</p>	
Thema	Vraag
<p>1. Gebruik en waardering van de openbare ruimte</p>	<p>De openingsvraag:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Als je denkt aan de openbare ruimte in Amstel III, wat komt er dan als eerst in je op? <ul style="list-style-type: none"> • Schrijf drie woorden op die volgens jou de openbare ruimte in Amstel III karakteriseren. • <i>We doen een rondje, zodat iedereen een korte toelichting kan geven op de woorden die hij/zij heeft opgeschreven?</i> • <i>Delen jullie de meningen?</i>
	<p><i>Mentale kaarten:</i></p> <p><i>Om in kaart te brengen welke plekken jullie gebruiken en welke niet wordt het maken van een 'mentale' kaart gebruikt. Een 'mentale' kaart is niets anders dan jouw eigen perceptie van de omgeving en hoeft dus niet per se overeen te komen met de werkelijkheid. Voor je ligt een kaart van het gebied Amstel III, hierop zijn de bestaande gebouwen, straten en de spoorlijn te zien. Ook zijn er een aantal herkenningspunten aangegeven, zoals de Ikea, het AMC, station Bullewijk enz.</i></p> <p><i>Als onderdeel van de vragen die straks worden gesteld is het de bedoeling dat de kaart wordt gebruikt om aan te geven welke plekken je regelmatig bezoekt, op welke plekken je juist niet komt en wat jullie van die plekken vinden, dit mag door middel van het aangeven van routes, notities, markeringen e.d. Er gelden geen specifieke regels omdat een mentale kaart gaat over je eigen perceptie.</i></p> <p>Gebruik en waardering:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Op welke plekken (in de openbare ruimte) komen jullie regelmatig? Markeer de plekken op de kaart. <ul style="list-style-type: none"> • <i>Wat is de reden dat je hier komt? En hoe vaak?</i> • <i>En wanneer kom je hier vaak: overdag, s 'avonds of in het weekend? En waarom?</i> - Wat voor betekenis hebben de plekken voor jullie? <p><i>Als er geen specifieke plek is aan te wijzen: welke route gebruik je regelmatig als je in Amstel III bent? En waarom kies je voor deze route? Neem je ook weleens een andere route? Waarom wel/niet? (Teken de route op de kaart)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Voor welke activiteiten maak je gebruik van de openbare ruimte in Amstel III? En waarom? <p>Denk aan:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Noodzakelijke activiteiten: enkel om vanaf het station naar uw werk/huis/ plek van bestemming te gaan. • Optionele activiteiten: Om een wandeling te maken/ voor ontspanning/ een boek lezen. • Sociale Activiteiten: Om anderen te ontmoeten/ socializen. - Een stelling: Als ik in Amstel III van plek A naar B ga, dan kan ik mij goed oriënteren. Eens of oneens? <ul style="list-style-type: none"> • <i>Wie kan zijn/haar antwoord toelichten?</i> • <i>Wat vinden jullie van de wandel en fietspaden?</i> <p><i>(Grootschalig/ fijnmazig)</i></p>

	<ul style="list-style-type: none"> - Zijn er in Amstel III plekken waar je anderen ontmoet? (Afgezien van je werkplek, woonplek of kerk o.i.d.) Zo ja, welke plekken zijn dit? En wie ontmoet je dan? <ul style="list-style-type: none"> • Markeer ontmoetingsplekken op de kaart. • <i>Wat maakt dit een plek om andere te ontmoeten? Vertel over je ervaring?</i> - Wat vinden jullie positief/ negatief aan de openbare ruimte in Amstel III? <ul style="list-style-type: none"> • <i>Geef je mening over de fysieke omgeving:</i> Denk aan de architectuur/ de gebouwen, de inrichting van de straten zoals de bewegwijzering, het openbaar groen, openbare verlichting e.d. • <i>Geef je mening over de functionele omgeving:</i> Denk aan horeca, winkels, parkeerplekken en andere voorzieningen. • <i>Geef je mening of sociale omgeving:</i> Denk aan de mensen/ de mogelijkheden om andere te ontmoeten in de openbare ruimte: op straat/ parken/ pleinen. - <i>Delen jullie de ideeën hierover? Of heeft iemand een andere mening? En waarom?</i> - Zijn er plekken waar je liever niet komt? Welke plekken zijn dit en wat is de reden daarvoor? <ul style="list-style-type: none"> • Markeer de plek op de kaart + schrijf erbij dat dit een plek is waar je niet komt. • Denk aan aanwezigheid of afwezigheid van anderen, slechte bereikbaarheid, ontoegankelijk, onveilig gevoel. - Stelling: Ik voel mij in Amstel III veilig. Eens of oneens? <ul style="list-style-type: none"> • <i>Wie kan zijn/haar antwoord toelichten? Zijn de meningen hierover verdeeld?</i> - Kom je weleens aan de andere kant van het spoor? Bijvoorbeeld om te lunchen, boodschappen of voor andere activiteiten? Waarom wel/ niet? <ul style="list-style-type: none"> • Zo niet: wat zou jou aantrekken om toch naar de andere kant van het spoor te gaan? Is dat een specifieke voorziening, winkel of plek? - Volgens de gemeente Amsterdam is de spoorlijn een barrière die Amstel III afscheidt van de andere gebieden in Zuidoost. Wie is het hiermee eens? Of oneens? <ul style="list-style-type: none"> • <i>Hoe denk jij hierover? Kan je dit uitleggen? Hoe is dat voor de rest?</i> • <i>Denk aan contact met mensen aan de andere kant van het spoor.</i> - Stelling: Ik vind de plekken en voorzieningen in Amstel III toegankelijk. Wie is het hiermee eens? Of Oneens? En waarom? <ul style="list-style-type: none"> • <i>Denk aan belemmeringen? Benoembare belemmeringen?</i> • <i>Fysiek vs. sociaal</i>
<p>2. De transformatie van Amstel III – de perceptie en meningen over de ontwerpidealen</p>	<p>In het vorige deel hebben wij het gehad over hoe jullie de openbare ruimte nu gebruiken. Op dit moment staat Amstel III aan het begin van een transformatie. Zoals eerder is toegelicht gaat Amstel III transformeren van monofunctioneel kantorengedebied naar gemengde en levendige wijk. Er zijn een aantal belangrijke ontwerpprincipes die in de plannen voor de ontwikkeling van Amstel III naar voren komen.</p> <p>Ik zal dit aan jullie voorleggen, zodat jullie ideeën en meningen over de idealen kunnen delen. Ook hier is er geen goed of fout antwoord en gaat het om jouw persoonlijke mening.</p>

	<p>1. Diversiteit (mood-board)</p> <p>Om jullie een impressie te geven van diversiteit als ontwerpideaal heb ik een mood-board gemaakt. Het mood-board is een verzameling van afbeeldingen die een impressie geven van diversiteit in de stad.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Welke aspecten van diversiteit op de afbeeldingen spreken je aan? En welke niet? Kun je een voorbeeld geven? - <i>Hoe is dit voor anderen?</i> <p>2. Functiemenging (twee extremen)</p> <p>Een mix van functies: te zien op de bovenste verzameling van afbeeldingen; denk dan aan een koffietentjes, een sportschool, lunchrooms, supermarkt, kledingwinkels, boekenwinkels en restaurant in de plinten van de gebouwen en in de directe omgeving maar ook aan functies zoals buurtcentra en scholen.</p> <p>Op de onderste verzameling van afbeeldingen is een ander beeld te zien. Hier worden functies niet gemengd, maar wordt wonen gescheiden van commerciële functies en werken. Dat wil echter niet zeggen dat er geen andere functies beschikbaar zijn in de wijk.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Welke afbeelding spreekt jullie het meest aan? En waarom? <p><i>Doorvragen functiemenging: wat zijn voor-nadelen volgens jullie? (I.v.m. functiescheiding)</i></p> <p>3. Hogere dichtheid (referentie wijk)</p> <p>Op dit moment hebben veel gebouwen dezelfde hoogte en heeft Amstel III geen stedenbouwkundig karakter. Daarnaast moet de ruimte efficiënt worden gebruikt. Daarvoor worden bestaande gebouwen getransformeerd en worden nieuwe gebouwen bijgebouwd, tussen de bestaande gebouwen in. De wijk Massena in Parijs is een referentie voor Amstel III, te zien op de foto's.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hoe denken jullie over de hogere dichtheden? (Bouwen tussen de bestaande bebouwing) • Heeft een hogere dichtheid volgens jullie voor en/of nadelen? Welke dan? <p>4. Duurzaamheid (stellingen)</p> <p>Om na te denken over wat jullie vinden van een duurzame omgeving, heb ik een aantal stellingen. Geef per stelling aan of je het eens of oneens bent.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stelling 1: Ik vind dat er voldoende parkeerruimte is in Amstel III • Stelling 2: Als in Amstel III in de toekomst minder ruimte is voor de auto dan vind ik dat een vooruitgang. • Stelling 3: Als de fiets- en wandelpaden in Amstel III verbeteren, dan ga ik vaker wandelen of fietsen als ik in Amstel III ben/ als ik Amstel III bezoek/ als ik naar het werk ga.
<p>3. Afsluiting: de toekomst van Amstel III. Barrières & verbinden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Denkend aan de toekomst van Amstel III, welke functies en voorzieningen zie jij in de toekomst graag terug in dit gebied? - <i>Hoe denken anderen hierover? Wie heeft hier iets op aan te vullen of op te merken?</i> • Als je denkt aan prettige openbare ruimte in Amstel III? Wat mag volgens jou niet ontbreken? - <i>Nog meer reacties?</i> • Amstel III wordt gescheiden van de overige woongebieden in Zuidoost, door de spoorlijn. Tot voorkort was het gebied alleen een

	<p>kantorenstrook, dat is nu anders en Amstel III gaat nog verder veranderen in de nabije toekomst. De nieuwe stadswijk moet volgens de gemeente aansluiten op de overige woongebieden in Zuidoost. Daarom zet de gemeente in op de spoorlijn als ‘ruggengraat’, wat betekent dat de gebieden met elkaar moeten worden verbonden. Wat vind je hiervan?</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Zijn jullie meningen hierover verdeeld? Of is er sprake van overeenstemming?</i> - <i>Hoe denk jij over het maken van een verbinding? Kan je hieraan bijdragen? Of niet? En waarom?</i> <ul style="list-style-type: none"> • Wat is jouw ideaalbeeld voor de toekomst van Amstel III? <p>Afsluitingsvraag</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Is er iemand die nog wat wil toevoegen?</i> - <i>Nabranders?</i>
--	--

Na afloop

Na afloop van de focusgroep, worden de gebruikers bedankt voor hun deelname en is er gelegenheid om vragen te stellen. De gebruikers die aangegeven hebben op de hoogte gehouden te willen worden, worden eraan herinnert dat zij een terugkoppeling ontvangen. Daarnaast is er op de locatie gelegenheid om na te praten en na te borrelen met anderen werkenden, bewoners of bezoekers uit het gebied.

Bijlage 7: Mentale kaarten van bewoners, bezoekers en werkers (verkleind)

a. Mental maps van bewoners

- Bewoner 1



- Bewoner 2

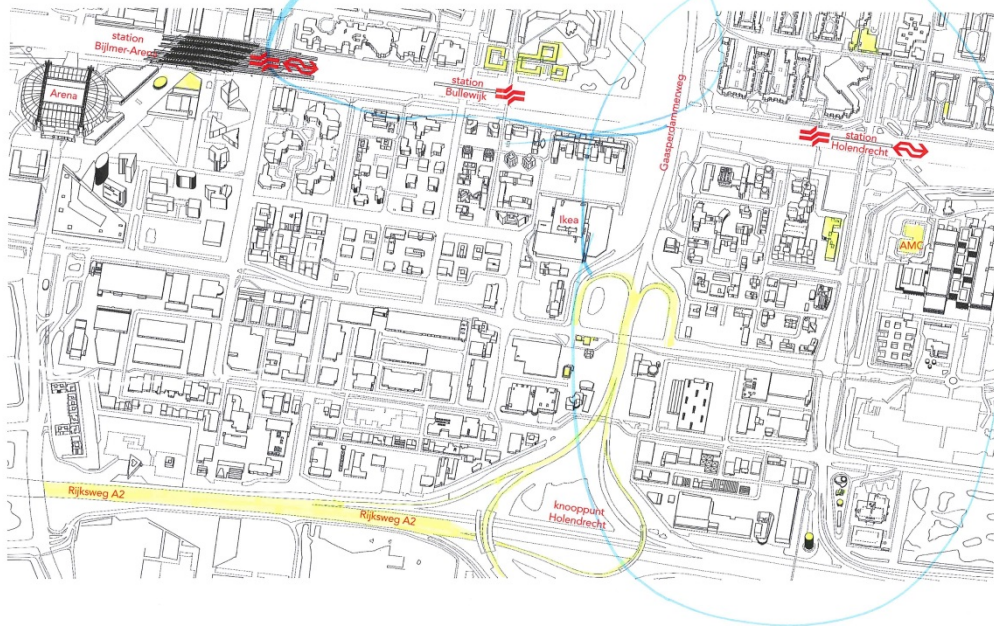


- Bewoner 3

Dominique Pélissier


Bewoner 3

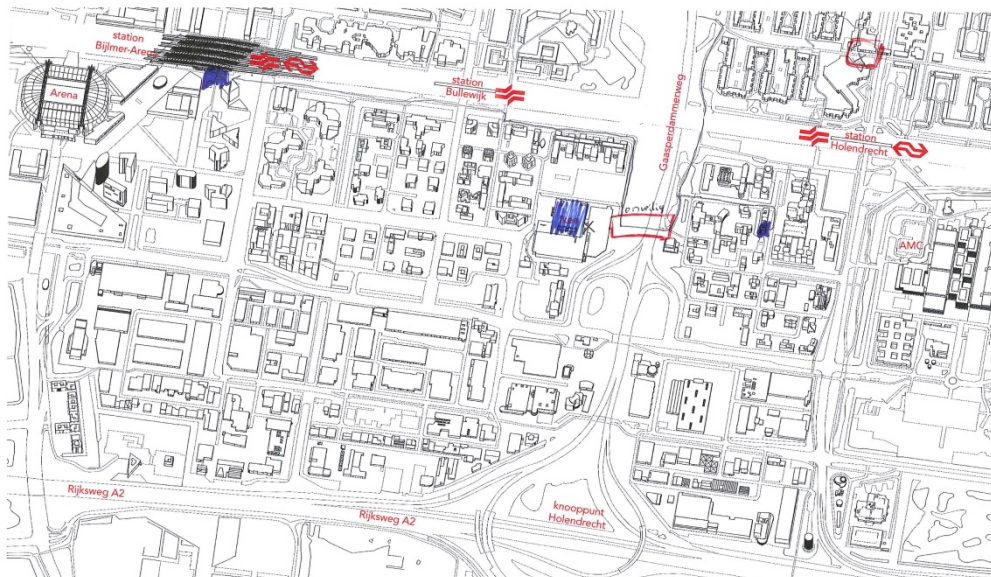
Blauw = onveilig gebied; rode lijn het donker is



- Bewoner 4

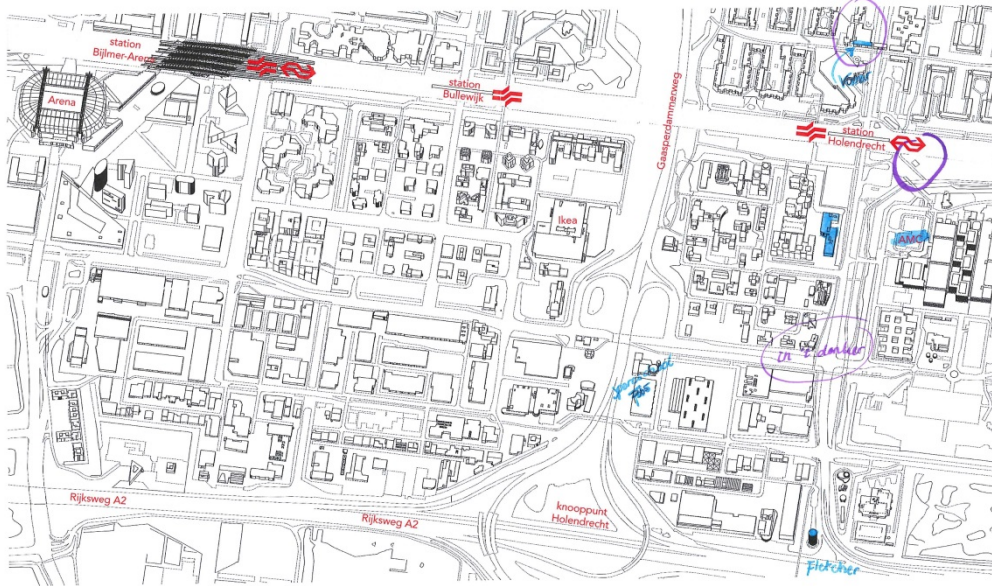
Bewoner 4

Rene
 onveilig



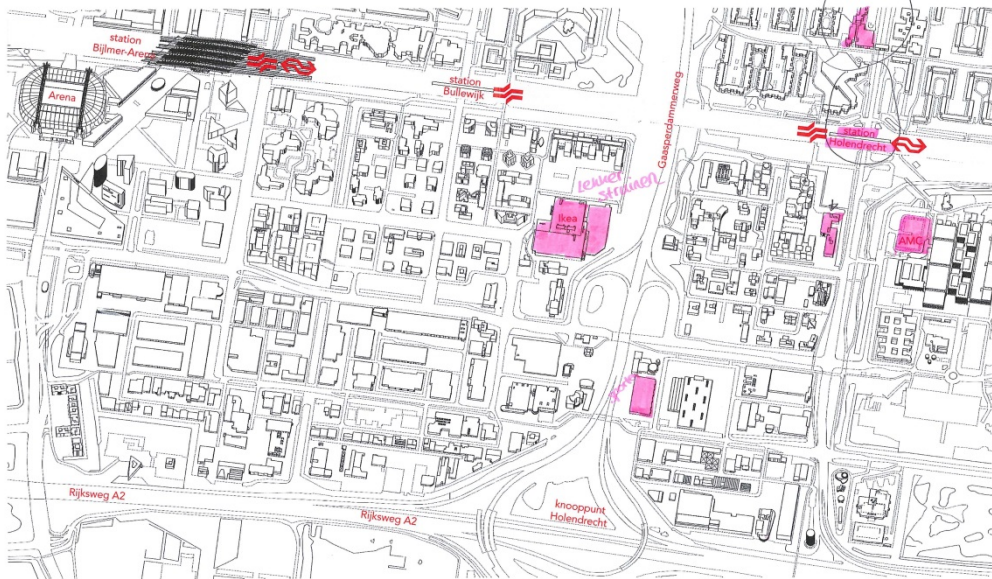
Bewoner 5

Bewoner 5



Bewoner 6

Bewoner 6



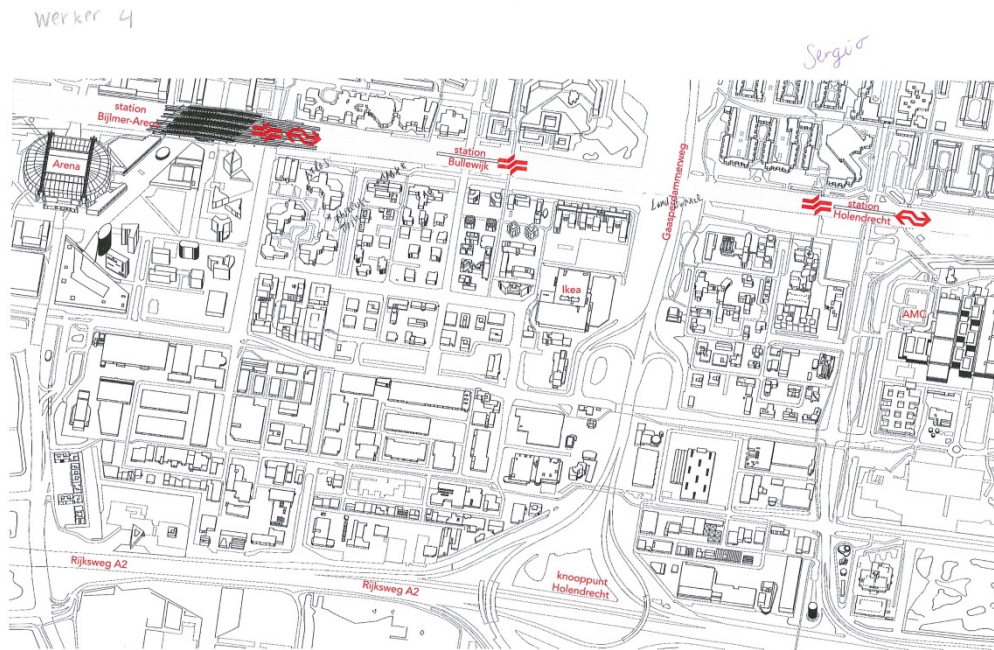
- Werker 2



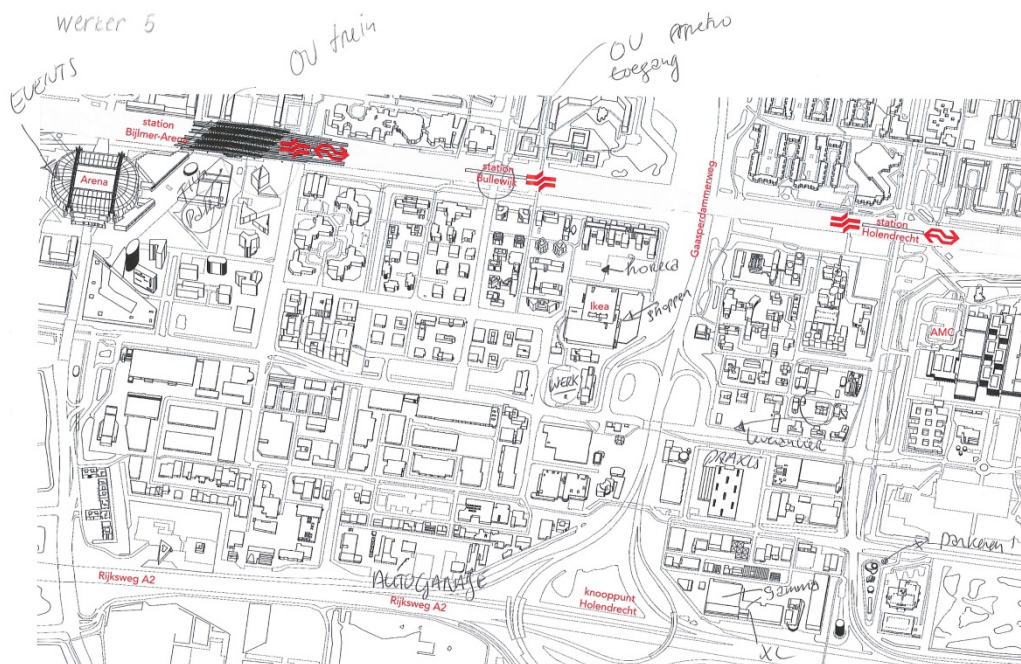
- Werker 3



- Werker 4



- Werker 5

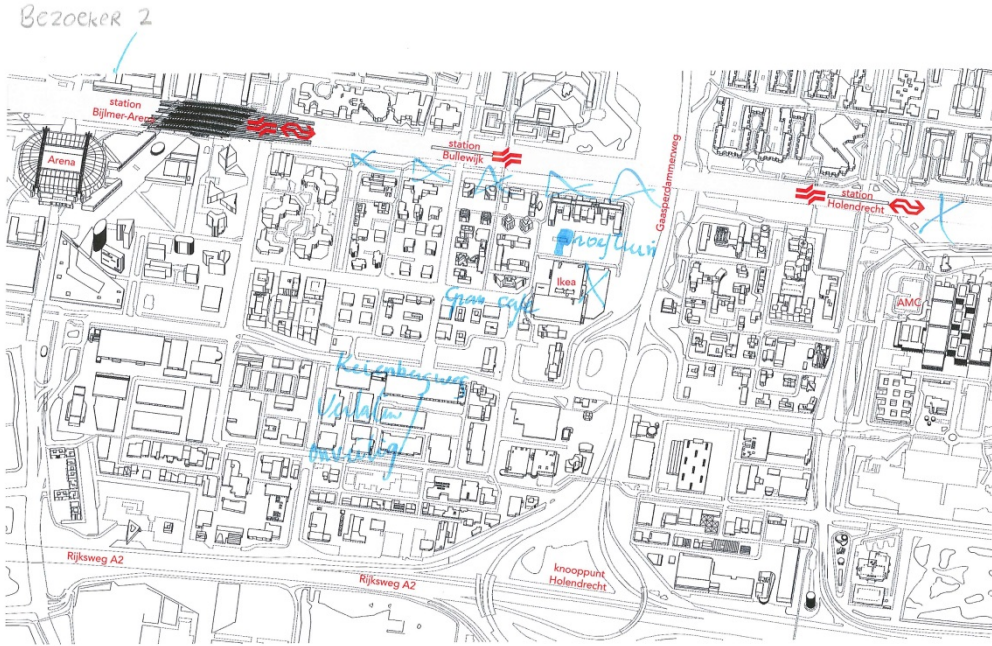


C. Mental maps van bezoekers

- Bezoeker 1



- Bezoeker 2



- Bezoeker 3



- Bezoeker 4



- Bezoeker 5

Bezoeker 5



Bijlage 8: Code boom Nvivo

Hoofdcodes in Nvivo

- ▼ ● Gebruik van de openbare ruimte
 - ▶ ● Activiteiten in de openbare ruimte
 - Ontmoetingsplekken
 - Onbekende plekken
- ▼ ● Waardering van de openbare ruimte
 - ▶ ● Perceptie van de openbare ruimte
 - ▶ ● Veiligheidsgevoel
 - ▶ ● Barrieres
- ▼ ● Waardering van ontwerpidealen
 - ▶ ● Diversiteit
 - ▶ ● Functiemenging
 - ▶ ● Hogere dichtheid
 - ▶ ● Duurzaamheid
- ▼ ● Toekomst van Amstel III
 - ▶ ● Voorzieningen
 - ▶ ● De verbinding
 - ▶ ● Ideaalbeeld

a. Sub codes bij de hoofdcodes 'gebruik van de openbare ruimte'

- ▼ ● Gebruik van de openbare ruimte
 - ▼ ● Activiteiten in de openbare ruimte
 - Functionele activiteit
 - Optionele activiteit
 - Sociale activiteit
 - Ontmoetingsplekken
 - Onbekende plekken

b. Sub codes bij de hoofdcodes 'waardering van de openbare ruimte'

- ▼ Waardering van de openbare ruimte
 - ▼ Perceptie van de openbare ruimte
 - De gebouwde omgeving
 - De voorzieningen
 - De ruimte
 - De sfeer
 - De morfologie
 - ▼ Veiligheidsgevoel
 - ▼ Onveilig gevoel
 - Hangmatten
 - Druk verkeer
 - Ervaringen van anderen
 - Afwezigheid van anderen
 - Ongedierte
 - Verlaten
 - Criminaliteit
 - ▼ Veilig gevoel
 - Bekend met de buurt
 - ▼ Barrières
 - ▼ Fysieke barrières
 - De spoorlijn
 - Slagbomen
 - ▼ Sociale barrières
 - Cultuurverschillen
 - Verschil in sociale klassen
 - Verschil in functie (woon vs werkgebied)

c. Sub codes bij de hoofdcodes 'waardering van de ontwerpidealen'

- ▼ Waardering van ontwerpidealen
 - ▼ Diversiteit
 - Diverse mensen
 - Diverse plekken
 - Diverse gebouwen
 - ▼ Functiemenging
 - Functiescheiding
 - Het beste van beide werelden
 - ▼ Hogere dichtheid
 - Het 'oude' Bijlmergevoel
 - ▼ Duurzaamheid
 - Autogebruik
 - Wandelen en fietsen

d. Sub codes bij de hoofdcode 'toekomst van Amstel III'

- ▼ Toekomst van Amstel III
 - ▼ Voorzieningen
 - ▼ Openbare plekken
 - Openbaar groen
 - Sportvoorzieningen
 - Culturele voorzieningen
 - Winkels- en horeca voorzieningen
 - ▼ De verbinding
 - Een Zuidoost
 - Niet verbinden
 - ▼ Ideaalbeeld
 - Mix van functies
 - Imago Amstel III

