



Tijd-ruimtelijke dynamiek en stedelijke inrichting

problematiek- en onderzoeklijn



Margot G. Mey
PRO-verkenning

672792

TIJD-RUIMTELIJKE DYNAMIEK EN STEDELIJKE INRICHTING

problematiek en onderzoeklijn

PRO-verkenning

Bibliotheek TU Delft



C 0003813938

**2414
504
9**

TIJD-RUIMTELIJKE DYNAMIEK EN STEDELIJKE INRICHTING

problematiek en onderzoeklijn

PRO-verkenning

Juni 1996

Margot G. Mey

Uitgegeven door
Delftse Universitaire Pers
Stevinweg 1
2628 CN Delft
telefoon: 015-2783254
fax: 015-2781661

In opdracht van
Programmeringsoverleg Ruimtelijk Onderzoek (PRO)
Mauritskade 23
2514 HD Den Haag
telefoon: 070-3602775
fax: 070-3617422

Omslag
Ontwerpbureau Vormidabel, Zoeterwoude

Foto omslag
Rijksarchief Flevoland, foto-archief Rijkswaterstaat directie IJsselmeergebied
1932-1989 nr. 92.037

Coördinatie publikatie
Bureau Symposion, Badhoevedorp

Het onderzoek is gefinancierd via de Commissie van Overleg Sectorraden (COS) ten laste van het door het ministerie van OCW ingestelde Coördinatiefonds.

CIP-GEGEVENS KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, DEN HAAG

Mey, Margot G.

Tijd-ruimtelijke dynamiek en stedelijke inrichting, problematiek en onderzoeklijn - Margot G. Mey - Delftse Universitaire Pers - Ill. - Programmeringsoverleg Ruimtelijk Onderzoek (PRO-verkenning), Den Haag - Met lit. opg. - Bijlagen

ISBN 90-407-1358-8

NUGI 665

Trefw.: ruimtelijk onderzoek; tijd-ruimtelijke dynamiek; activiteitenpatronen; onderzoeksmethodiek

Copyright © 1996 by PRO.

Het overnemen uit deze publikatie is toegestaan mits de bron duidelijk wordt vermeld.

TIJD-RUIMTELIJKE DYNAMIEK EN STEDELIJKE INRICHTING

problematiek en onderzoeklijn

VOORWOORD

De *Meerjarenvisie ruimtelijk onderzoek 1991-1996*, die in 1992 door het Programmeringsoverleg Ruimtelijk Onderzoek (PRO) is uitgebracht, identificeert vijf prioritaire themavelden van ruimtelijk onderzoek. Eén daarvan is de relatie tussen tijd en ruimte (tijd-ruimtelijke dynamiek). Sinds het verschijnen van de Meerjarenvisie hebben problemen op dit themaveld in verschillende opzichten aandacht gekregen. Onder meer is door NWO het onderzoekprogramma ('aandachtsgebied') FUTRO in uitvoering genomen, waarbij FUTRO staat voor 'fundamenteel tijd-ruimte onderzoek met bijzonder accent op de toeristisch-recreatieve ontwikkeling in een Europese context'. Uit deze titel blijkt al dat FUTRO slechts deelaspecten van de tijd-ruimtelijke dynamiek in ogenschouw heeft genomen, en hetzelfde geldt voor andere initiatieven op dit studiegebied. Het kernprobleem van het *alledaagse pad door tijd en ruimte* (vgl. Beckers & Raaijmakers, 1991 p. 16), ten aanzien waarvan naar gevoelen van het PRO veel beleidsrelevante inzichten zouden kunnen worden verzameld, blijft onvoldoende integraal onderzocht. Het PRO heeft daarom besloten zelf een verkennend onderzoek te entameren waarmee, als het ware, een *prototype onderzoekopzet* voor bestudering van tijd-ruimtelijke problematiek is ontwikkeld.

De Commissie van Overleg Sectorraden (COS) heeft zich bereid getoond, ten laste van het door het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen ingestelde Coördinatiefonds, dit verkennende onderzoek te financieren. De uitvoering van het project is vervolgens opgedragen aan dr. ir. Margot G. Mey, die in haar proefschrift (*Het stedelijk mozaïek*, 1994) reeds verband had gelegd tussen ruimtegebruik en tijdbesteding als coördinaten van individueel gedrag en stedelijke inrichting. Drs. Thea A. Bongertman, drs. H.F.M. (Rik) Hoppenbrouwers en ir. Robert Hoenselaar hebben assistentie verleend bij bepaalde werkzaamheden c.q. delen van het onderzoektijdvak.

Het was duidelijk dat het onderzoek de vorm moest aannemen van een *gevalstudie*. Als lokatie hiervoor is de agglomeratie Groningen gekozen. De gemeente Groningen, in de begeleidingscommissie vertegenwoordigd door drs. Henk Hurenkamp, is bereid gevonden hand- en spandiensten te verrichten. Bovendien is van CCN Marketing Systemen BV te Utrecht, leverancier van het onder meer door Groningen gebruikte postcodedatasysteem MOSAIC, toestemming verkregen om gedetailleerde gegevens uit dit systeem voor de verkenning te benutten. De heer H. Riezenkamp van het Groningse Gemeentelijk Informatiecentrum, die hierbij bemiddelde, kwam helaas vlak na de start van het onderzoek plotseling te overlijden.

De begeleidingscommissie voor het onderzoek was als volgt samengesteld:

- drs. H.J.M. (Dick) van Alphen, secretaris PRO
- drs. Peter J.J. Heerema, Rijksplanologische Dienst
- drs. Henk Hurenkamp, Dienst Openbare Werken gemeente Groningen
- drs. Alex W.P. Jansen, Instituut Midden- en Kleinbedrijf
- dr. Carina W.F. van Knippenberg, Bureau Goudappel & Coffeng
- drs. Frans A. Knol, Sociaal en Cultureel Planbureau
- dr. Ben C. de Pater, Faculteit der Ruimtelijke Wetenschappen, Universiteit Utrecht
- drs. Marijke C. van Schendelen, Faculteit der Ruimtelijke Wetenschappen, Universiteit van Amsterdam
- prof. ir. Maurits van Witsen, emeritus hoogleraar Technische Universiteit Delft
- en ondergetekende, emeritus bijzonder hoogleraar Universiteit Utrecht, voorzitter

Als secretaris van de begeleidingscommissie heeft drs. Leo P.W. van der Meer (Van der Meer Associates, Arnhem) opgetreden. De commissie is viermaal bijeengekomen, maar de bijdragen van de leden beperkten zich geenszins tot het bijwonen van de vergaderingen.

Naast de genoemde personen is nog door een aantal anderen deelgenomen aan bijeenkomsten over het project. Zo waren bij een consultatie voorafgaand aan de subsidie-aanvraag richting COS mede aanwezig D. Ettema van de TUE en drs. H.M.M. van den Heuvel van de gemeente Dordrecht, en werd de openingsvergadering van de begeleidingscommissie bijgewoond door prof. dr. J.A. Rothengatter (RUG) en dr. ir. V. Vidacovič (TUD). De workshop die plaatsvond tussen de tweede en de derde fase van het onderzoek telde 23 deelnemers. Tijdens deze workshop zijn inleidingen gehouden door de projectleider Margot Mey en door drie leden van de begeleidingscommissie: Henk Hurenkamp, Carina van Knippenberg en Peter Heerema.

Allen die tot het welslagen van het project hebben bijgedragen verdienen erkentelijkheid. Hun inbreng vormde voor dit welslagen een noodzakelijke voorwaarde. Dit kan gezegd worden zonder af te doen aan de prestatie van de projectleider. Zij heeft een lofwaardig resultaat weten te bereiken door een evenwichtige menging van verbeeldingskracht en zorgvuldigheid, zowel wat betreft nader inzicht in tijd-ruimtelijke problematiek als de ontwikkeling van een originele en praktische onderzoeklijn.

Het valt te hopen dat dit rapport onderzoekers, ontwerpers en beleidsmensen zal overtuigen van de mogelijkheid en de wenselijkheid om ten behoeve van de kwaliteit van de stedelijke inrichting meer aandacht aan tijd-ruimtelijke dynamiek te besteden. Het rapport laat zien dat onderzoek naar tijd-ruimtelijke problematiek op redelijk eenvoudige (en dus redelijk goedkope!) wijze kan worden verricht, en dat dergelijk onderzoek concrete aanwijzingen voor (verbeteringen in) de stedelijke inrichting oplevert. En daar gaat het per slot van rekening om. Of, zoals Margot Mey zelf in het voorwoord van het ten behoeve van de workshop vervaardigde interim-rapport stelde: "Het gaat er om de obstakels, de belemmeringen, waar mensen in hun streven naar een invulling van hun leven, hun dagelijkse leven op stuiten en waar zij compleet over struikelen, op te sporen en vervolgens op te ruimen.... Het is toch de bedoeling dat ieder individu, ieder huishouden de kans krijgt op een eigen maakbaar leven. Deze mensen, deze huishoudens maken samen de samenleving. Zij bouwen haar op."

Prof. dr. Henk ter Heide
Voorzitter begeleidingscommissie

TIJD-RUIMTELIJKE DYNAMIEK EN STEDELIJKE INRICHTING

problematiek en onderzoeklijn

INHOUD

VOORWOORD	5
1 INLEIDING	9
1.1 Aanleiding verkenning	9
1.2 Doelstelling en referentiekader	12
1.3 Opzet van de verkenning	12
2 AANPAK	15
2.1 Fase 1: De horizonverkenning	15
2.2 Fase 2: Analyse van de tijd-ruimtelijke knelpunten en kennisrelaties	16
2.3 Fase 3: Maatregelen en effecten, toetsing van de onderzoeklijn	17
2.4 Bronnen	17
3 UITVOERING VAN FASE 1: HORIZONVERKENNING	19
3.1 Inleiding	19
3.2 Agglomeratie en regio Groningen	19
3.3 Lokatiekeuze	23
3.3.1 <i>Insteek</i>	23
3.3.2 <i>MOSAIC als instrument voor de lokatiekeuze</i>	23
3.4 Selectie van de woonmilieus: de stedelijke lokaties	24
3.4.1 <i>Korrewegbuurt <> Oosterpark, een stadsmilieu</i>	24
3.4.2 <i>Beijum-Oost <> Beijum-West, een stadsrandmilieu</i>	26
3.4.3 <i>Zuidhorn <> Leek, een suburbaan milieu</i>	28
3.5 Definitieve lokatiekeuze	32
4 UITVOERING VAN FASE 2: ANALYSE	39
4.1 Inleiding	39
4.2 Problemen bij de analyse	40
4.3 Analyse en selectie van de postcodes	41
4.3.1 <i>Het stadsmilieu, Korrewegbuurt</i>	41
4.3.2 <i>Het stadsrandmilieu, Beijum-Oost</i>	41
4.3.3 <i>Het suburbane milieu, Zuidhorn</i>	42
4.4 <i>Fictivi</i> , hun dagprogramma's en dagpatronen	43
4.4.1 <i>Het stadsmilieu, Korrewegbuurt</i>	43
4.4.2 <i>Het stadsrandmilieu, Beijum-Oost</i>	44
4.4.3 <i>Het suburbane milieu, Zuidhorn</i>	46
4.5 Enkele voorbeelden van de gevolgde werkwijze	47

5	KNELPUNTEN	59
5.1	Inleiding	59
5.2	Werkwijze	60
5.3	Knelpunten naar persoonlijke ervaring op grond van de indeling van de bevolking	61
5.4	Knelpunten ingedeeld naar ruimte	67
5.5	Knelpunten ingedeeld naar tijd	72
5.6	Tijd-ruimtelijke knelpunten	75
5.7	Knelpunten ingedeeld naar hun aard	76
6	OPLOSSINGSRICHTINGEN	79
6.1	Bereik, bereikbaarheid, nabijheid en verplaatsingstijd	80
6.2	Oplossingsrichtingen op de schaal van de stad en de regio	81
6.3	Oplossingsrichtingen op structuurplan- en stadsdeelniveau	82
6.4	Oplossingsrichtingen op wijkniveau	86
6.5	Structurering en aanvulling van voorzieningen op wijk- en buurtniveau	88
6.6	Collectieve herordening van de tijd, individueel toepasbaar	89
7	EFFECTEN	91
7.1	Inleiding	91
7.2	Andere openings- en sluitingstijden van winkels	92
7.3	Avondsprekuren, (huis/tand)-arts en apotheek	92
7.4	Drie dagdelen, de flexibele werkweek	93
7.5	Rechtstreekse relaties tussen stadsdelen; aansluiting van OV-stelsels	96
7.6	Ontwikkelingszone in het universiteitsgebied, het Zernikecomplex	97
7.7	Concentratie van (basis) onderwijsfuncties en opvang in Beijum	97
7.8	Slotsom; tijd-ruimtelijke effecten	98
8	DE ONDERZOEKLIJN, EVALUATIE	101
8.1	Inleiding	101
8.2	Omschrijving van de onderzoeklijn voor een stad, agglomeratie of regio	102
8.3	Slotsom	104
	SAMENVATTING	107
	LITERATUUR	113

De bijlagen zijn met een eigen inhoudsopgave achter in de publikatie opgenomen.

INLEIDING

De *Meerjarevisie ruimtelijk onderzoek 1991-1996*, opgesteld door het *Programmeringsoverleg Ruimtelijk Onderzoek (PRO)*, onderscheidt drie maatschappelijke 'megatrends' met ruimtelijk relevante consequenties: *emancipatie en individualisering, differentiatie in ruimtelijke schalen* (onder meer het proces van *internationalisering*) en *economisch-technologische vernieuwing*. In dit perspectief geeft de *Meerjarevisie* een aantal onderwerpen voor onderzoek aan, die inspelen op de praktijk van beleid en onderzoek. Onder meer pleit het PRO voor onderzoek naar de relatie tussen tijd en ruimte; het themaveld *tijd-ruimtelijke dynamiek* wordt in de visie als een zeer belangrijke prioriteit naar voren geschoven (figuur 1.1). Aanleiding daartoe vormt het besef zowel binnen het beleid als binnen de onderzoekswereld dat tijd en ruimte, als twee complementaire coördinaten van het gedrag, vanuit een bredere optiek en in meer onderlinge samenhang moeten worden geanalyseerd. De onderhavige verkenning richt zich op de tijd-ruimtelijke dynamiek en de stedelijke inrichting (de ruimtelijke neerslag van die dynamiek).

1.1 Aanleiding verkenning

De *factor tijd* speelt een steeds grotere rol in de organisatie van het leven van alledag. In het dagelijkse patroon van activiteiten en verplaatsingen van individuen is een *tijd-ruimtelijke dynamiek* te onderkennen: een wisselwerking tussen het gebruik van de schaarse goederen tijd en ruimte. De ruimtelijke inrichting en de tijdinrichting, zowel door de overheid als door het bedrijfsleven, zijn in combinatie van invloed op de mogelijkheden en beperkingen van individuen en in het gebruik van temporeel en ruimtelijk gesitueerde voorzieningen. De uit individualisering en emancipatie voortvloeiende toename van de mobiliteit leidt tot steeds complexere activiteitenpatronen, die de open ruimte en het milieu ernstig bedreigen. Het is in met name verstedelijkte gebieden dat deze problematiek zich duidelijk manifesteert.

Wat betreft de relatie tussen tijd en ruimte noemt de *Meerjarevisie* drie aandachtsvelden als belangrijke uitgangspunten voor onderzoek:

- I De wenselijkheid, realiseerbaarheid en mogelijkheden van het meenemen van de factor tijd in de ruimtelijke beleidsvoering.
- II Spanningen tussen een op collectiviteit gebaseerde structurering van de samenleving enerzijds en de almaar groter wordende individuele keuzevrijheid en flexibiliteit van personen, bedrijven en instanties anderzijds (gewenste leefwijze).
- III Lokatiegedrag en onderlinge situering van bedrijven, winkels, sociale, culturele en recreatieve voorzieningen en onderwijs in relatie met verschuivingen in de tijd van zowel de productie- als de consumptiepatronen.

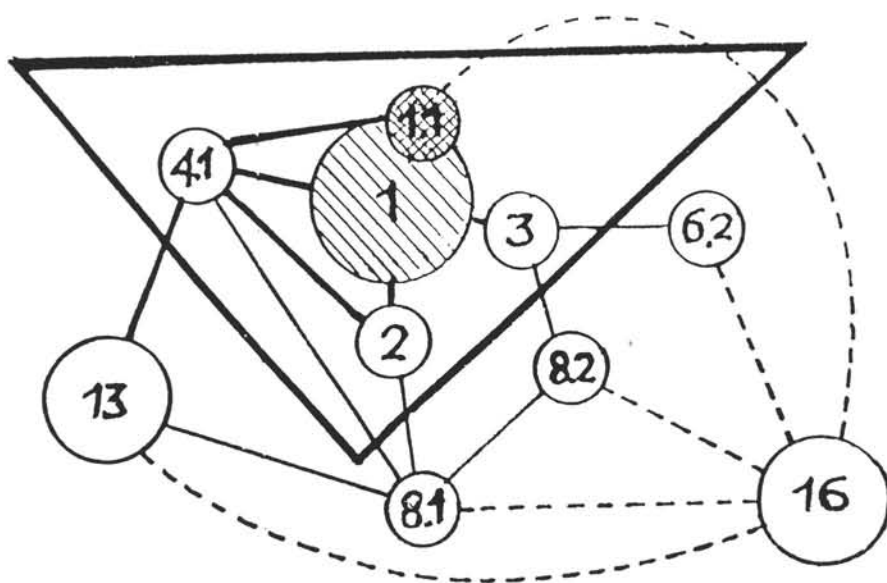
Figuur 1.1 geeft een overzicht van alle in de *Meerjarevisie* gestelde prioriteiten, verdeeld over vijf themavelden. Het ziet er naar uit dat een aantal onderwerpen van onderzoek, t.w. binnen het thema *mobiliteit en infrastructuur* en secundair ook binnen de thema's *ruimte en milieu* en *stedelijke vernieuwing*, in meer of mindere mate gerelateerd is aan het thema *tijd-ruimtelijke dynamiek*. Deze veronderstelde samenhang is in figuur 1.2 weergegeven door een patroon met sterke en zwakke relaties: de *kennismolecuul tijd-ruimtelijke dynamiek* (zie voor een uiteenzetting van het begrip kennismolecuul Horrevoets & Ter Heide, 1992). Deze kennismolecuul omvat een cluster van onderwerpen die geheel of gedeeltelijk betrekking hebben op de relatie van tijd en ruimte in het leven van alledag. De figuur geeft aan dat vanuit de analyse van de driehoekige kern onderzoeklijnen naar meer perifere onderwerpen moeten worden uitgezet ten einde de effecten op de stedelijke inrichting (tijdig) te onderkennen.

Figuur 1.1
Samenvattend thematisch overzicht van de prioriteiten voor onderzoek

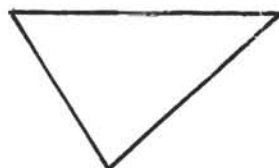
themavelden	aandachtsvelden voor onderzoek	prioriteiten/onderwerpen voor onderzoek
'tijd-ruimtelijke dynamiek'	1 meenemen van de factor tijd in de ruimtelijke beleidsvoering	1.1 rol van de factor tijd (substitutie van tijd en ruimte) 1.2 methodiek- en data-ontwikkeling 2 idem
	2 spanningen tussen samenleving op basis van collectiviteit en de individuele keuzevrijheden	3.1 flexibele bedrijfsvoering wat betreft arbeids- en bedrijfstijden 3.2 flexibele openings- en sluitings-tijden
	3 lokatiegedrag en situering van bedrijven en voorzieningen in relatie met verschuivingen in de tijd van productie en consumptie	
mobiliteit en infrastructuur	4 effectieve vraag naar mobiliteit en de motieven voor verplaatsing, met name vrijetijdsbesteding openbaar vervoer	4.1 achtergrond mobiliteit en motieven 4.2 mobiliteit en vrije tijd 5.1 netwerkconcepten regionaal vervoer 5.2 taakstelling, tariefstelling en kwaliteit 5.3 lange aftandsvervoer (o.a. HSL) 6.1 prijsmaatregelen in het verkeer
	6 beheersing en geleiding van mobiliteit	6.2 lokatiebeleid en functieverandering van bestaande lokaties 7 idem 8.1 woningbouwlokaties en mobiliteit
	7 bestuurlijke organisatie	8.2 lokatie van bedrijven en voorzieningen in relatie met mobiliteit
	8 effecten van ruimtelijk beleid op mobiliteit en vice versa	9.1 regionale goederendistributie 9.2 distributiefunctie van Nederland 9.3 mainportontwikkeling 9.4 internationaal personenvervoer
	9 internationaal goederen- en personenvervoer	
	10 operationalisering/verwezenlijking ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid	10 idem
	11 afstemming tussen ruimtelijk en milieubeleid	11 idem
	12 relatie ruimte, milieu en economie	12 idem
	13 mogelijkheden van een ruimtelijke inrichting die milieuvriendelijk gedrag aanmoedigt	13.1 milieuvriendelijke scenario's 13.2 doorwerking en handhaving 13.3 handelingsvrijheid 14 idem
14 mogelijkheden en gevolgen in te spelen op ecologische principes		
15 rol van ruimtelijk beleid bij internationale milieuproblemen	15.1 internationale milieuproblemen 15.2 afstemming van beleid en onderzoek 15.3 internationale milieumigratie	
stedelijke vernieuwing	16 ruimtelijke structurering van het stedelijk systeem (inter- en intrastedelijke herpositionering)	16.1 stedelijk systeem: rol steden en relaties tussen schaalniveaus 16.2 culturele en vrijetijdsvoorzieningen als concurrentiemiddel 16.3 binnenstedelijke gebieden 16.4 suburbs/randgemeenten 17 idem
	17 ruimtelijk relevante investeringen	18.1 inzicht in onroerend-goed markt 18.2 effecten van ruimtelijke ingrepen 18.3 levensduur van objecten 18.4 regionaal grondbeleid 19 idem
	18 onroerend-goed markt en regionaal grondbeleid	20.1 organisatievormen 20.2 rol van verschillende actoren 21 idem
	19 inrichting, functie en ontwerp	
	20 organisatievormen en actoren in het proces van vernieuwing	
	21 stedelijke deelmarkten, waaronder arbeids- en onderwijsmarkt	
ruimtelijk beleid en bestuur	22 plaats en inhoud van het ruimtelijk beleid	22.1 publiek domein, interventiestijlen en publiek-privaat substitutie 22.2 functionele samenwerkingsvormen 23.1 herijking bestaande plannings-schema's 23.2 naar omgevingsbeleid?
	23 afstemming tussen beleidsvelden; herijking sector-facet schema	
	24 functioneren van het ruimtelijk planstelsel, met aandacht voor doorwerking van strategisch beleid	24.1 het 'open' bestemmingsplan en 'buitenplans' beleid 24.2 streekplan en planologische kernbeslissing als sturingsmiddelen
	25 territoriale bestuurlijke indeling en differentiatie	25.1 regiovorming in Nederland 25.2 bestuurlijke differentiatie 25.3 besluitvorming en schaal beleid 25.4 Europese eenwording 26 idem
	26 discontinuïteiten in het beleid	27 idem
	27 betrokkenheid van burgers bij ruimtelijk beleid	

(Bron: *Meerjarenvisie ruimtelijk onderzoek 1991-1996*, PRO, Den Haag, 1992)

Figuur 1.2
Kennismolecuul tijd-ruimtelijke dynamiek



THEMAVELD TIJD-RUIMTELIJKE DYNAMIEK

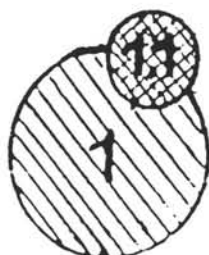


Kernaandachtsveld 1

- 1.1 rol factor tijd (de motor)
- 1.2 methodiek en data

Naastliggende aandachtsvelden

- 2 collectiviteit versus keuzevrijheid
- 3 lokatiegedrag in ruimte en tijd
- 4.1 motieven mobiliteit



Secundaire relaties m.b.t. de stedelijke inrichting

- 6.2 lokatiebeleid & functiewijziging
- 8.1 woningbouwlokaties & mobiliteit
- 8.2 lokatie van bedrijven en voorzieningen
- 13 milieuedrag & ruimte
- 16 structurering stedelijk systeem

Verondersteld mag worden, dat een concreet voorbeeld uit de praktijk bruikbare handvatten biedt voor de toepassing van de resultaten van deze verkenning in de praktijk van onderzoek en ruimtelijke ordening. In deze verkenning wordt de samenhang tussen de genoemde, aan tijd en ruimte gerelateerde onderwerpen dan ook getoetst aan een *gevalstudie*.

1.2 Doelstelling en referentiekader

In de ruimtelijke wetenschappen is de *factor tijd* een nog weinig voorkomend, nieuw element. Om deze reden is er dan ook nog relatief weinig materiaal over beschikbaar. Het dagelijkse leven is echter wel degelijk geprogrammeerd door verscheidene temporele ordeningen, alle gegroepeerd rond de werktijd en gezamenlijk geconsolideerd in een, tot voor kort onaantastbaar, synchroon tijdverloop in alle sectoren van de samenleving. De verkorting van de werkdur in de loop van de twintigste eeuw heeft deze structurele ordening van de tijd ongewijzigd gelaten, maar heeft al wel ruimtelijke effecten gehad. Een inzicht in de samenhang, of het gebrek daaraan, tussen deze regels, wetten en ordeningen, veelal opgesteld vanuit verkokerde departementale visies vormt een belangrijk uitgangspunt voor deze verkenning. Wat zijn de limieten, de interpretatiemarges van werktijden, bedrijfstijden, schooltijden en vakantiespreiding, openingstijden van winkels en diensten en spreekuren en welke beperkingen leggen deze op vooral aan de nieuwe, opkomende bevolkingscategorieën.

Doel van deze verkenning is om (een deel van) deze vragen voor een bepaalde casus te beantwoorden en aldus zicht te krijgen op de complexiteit van de relatie tussen tijd en ruimte en stedelijke inrichting. Met dit inzicht wordt beoogd een inhoudelijke en praktisch bruikbare onderzoeklijn op te bouwen. Kortom, het *tweeledige doel* is:

- 1 Het verkrijgen van inzicht in de tijd-ruimtelijk dynamiek.
- 2 De ontwikkeling van een onderzoeklijn aan de hand van een prototype/gevalstudie.

Voor dit doel is gezocht naar een *casus* die een overzichtelijk complex van vraagstukken vertoont, waar alle in de *kennismoleculair tijd-ruimtelijke dynamiek* (figuur 1.2) aangegeven kennisrelaties aan de orde komen. De uit de verkenning resulterende onderzoeklijn (zie hoofdstuk 8) kan daarmee worden beschouwd als een prototype van een aanpak die ook elders, in vergelijkbare verstedelijkte gebieden kan worden toegepast. Voor deze gevalstudie geniet een middelgrote, zelfstandige, bij voorkeur historische stad, met een van oudsher belangrijke regionale functie, zowel op economisch, cultureel als wetenschappelijk gebied, de voorkeur omdat hier de problematiek complex genoeg is, maar tevens te overzien is: een *stedelijk knooppunt* als kern van een *regio op eigen kracht*, in VINEX-termen.

De keuze voor de *agglomeratie Groningen* (de stad Groningen en het dorp Haren) in haar regionale context als gevalstudie is bepaald door de volgende overwegingen:

- de complexiteit die in beeld wordt gebracht, manifesteert zich het meest duidelijk in stedelijke gebieden
- de regio Groningen is complex, maar tegelijkertijd overzichtelijk door haar geografische situatie, en daardoor aantrekkelijk als onderzoekgebied
- analyse van een stedelijke regio buiten de Randstad is vernieuwend, omdat de verschijnselen waarvan de samenhang in beeld wordt gebracht, nog nauwelijks buiten de Randstad zijn bekeken. Tegelijkertijd kunnen met de keuze voor Groningen e.o. voor sommige onderdelen en aspecten naar verwachting goede vergelijkingen worden gemaakt met de Randstad.

1.3 Opzet van de verkenning

De verkenning is ingedeeld in drie fasen:

- 1 Een horizonverkenning, waarin aan de hand van sociaal-geografische en demografische gegevens en de structurele ruimtelijke problematiek in Groningen en de regio, het onderzoekgebied wordt afgebakend en de lokaties van de drie te onderzoeken woonmilieus worden gekozen.
- 2 De opsporing en analyse van tijd-ruimtelijke knelpunten en mogelijke oplossingsrichtingen.

- 3 De toetsing van de ingrepen, zowel in de ruimtelijke- als in de tijdordening en de wederzijdse effecten daarvan, en de evaluatie en presentatie van de onderzoeklijn.

Bij de overgang van de tweede naar de derde fase is een besloten workshop gehouden, teneinde ideeën voor oplossingsrichtingen te verzamelen en te toetsen. Als aanzetten tot de discussie werden inleidingen gehouden door dr. C.W.F. van Knippenberg, drs. H.G. Hurenkamp, drs. P.J.J. Heerema en door de projectleider, dr. ir. M.G. Mey. Overigens heeft gedurende het hele project de begeleidingscommissie een belangrijke inbreng gehad.

In hoofdstuk 2 wordt de aanpak van de verkenning toegelicht. De hoofdstukken 3 en 4 beschrijven de uitvoering van de eerste twee fasen. Daarbij is gestreefd naar een bondige tekst met slechts enkele voorbeelden van de uitwerking op het niveau van het individuele huishouden en een beknopte beschrijving van de kwaliteiten van het beschouwde gebied. De complete resultaten van het onderzoek zijn opgenomen in de bijlagen. In hoofdstuk 5 worden de gevonden ruimtelijke, temporele en tijd-ruimtelijke knelpunten opgesomd, waarna in hoofdstuk 6 worden oplossingsrichtingen aangegeven met in hoofdstuk 7 hun verwachte effecten en bijwerkingen op de ordening van ruimte en tijd. Ten slotte wordt in hoofdstuk 8 de onderzoeklijn geëvalueerd en voor algemeen gebruik gepresenteerd.

2.1 Fase 1: De horizonverkenning

De horizonverkenning bepaalt zich tot een globale inventarisatie en structurering van de *bestaande kennis* over het gekozen gebied c.q. de stad en de regio Groningen. Het gaat om kennis over bevolkingscategorieën, stedelijke woon- en werkmilieus en ruimtelijke (verplaatsings)patronen. De verkenning richt zich op die elementen waar de knelpunten in het gebruik van tijd en ruimte, en de effecten daarvan op het milieu, het sterkst naar voren komen. Drie centrale vragen zijn in dat kader van belang:

- 1 In welke ruimtelijke woon/werkmilieus treden de meeste knelpunten op?
- 2 Welke bevolkingscategorieën ondervinden de meeste belemmeringen?
- 3 Op welke tijdstippen doen zich de meeste en ernstigste knelpunten voor?

Bij de beantwoording van deze vragen is voortgebouwd op de resultaten van studies met betrekking tot recente maatschappelijke en ruimtelijke ontwikkelingen in hun onderlinge wisselwerking. Deze literatuur richt zich voor een deel op ruimtelijke aspecten en voor een deel op doelgroepen:

- de voorkeuren en eisen, die de verschillende bevolkingscategorieën stellen aan hun woon- en werkmilieu
- de ruimtelijke effecten van een bepaalde leefwijze op het verplaatsingsgedrag en het ruimtegebruik
- de mogelijkheden en beperkingen om een bepaalde gewenste leefwijze of leefstijl te realiseren als gevolg van de ruimtelijk geordende omgeving en/of van de tijddornding
- de wijze waarop de infrastructuur de effecten van een gewenste leefstijl kan opvangen, met een zo gering mogelijke aantasting van het leefmilieu in ruimtelijke zin (Mey, 1994).

De verkenning bepaalt zich vooral tot het tijd- en ruimtegebruik van nieuwe, opkomende categorieën huishoudens. Bij deze nieuwe categorieën huishoudens blijken de woonvoorkeuren en het ruimtelijke (verplaatsings)gedrag anders te liggen dan bij huishoudens die traditioneel de vraagzijde in de planvorming voor woningbouwlocaties bepalen. Bij hen, in hun activiteitenpatronen, manifesteren zich ook de meeste knelpunten. Diverse studies - zoals Droogleever Fortuijn; Hietbrink, Karsten & Rijkjes (1987); Renou (1988); Kruythoff (1991); Vijgen & Van Engelsdorp Gastelaars (1991 en 1992); Karsten (1992), Droogleever Fortuijn (1993); en Mey (1994) - wijzen op een aantal **bevolkingscategorieën** die problemen ervaren in de woonomgeving en de inrichting daarvan wegens hun beperkte tijdbudget en/of geringe actieradius:

- *alleenwonende starters*: alleenwonende mannen en vrouwen in de leeftijd tussen 20 en 35 jaar die géén of uitsluitend part-time (hooguit 20 uur per week) betaalde werkzaamheden beoefenen, in de praktijk veelal studenten
- *eenoudergezinnen*: één enkele volwassene met of zonder betaalde werkzaamheden, met een of meerdere inwonende kinderen
- *tweeverdieners met en zonder kinderen*: al dan niet gehuwde paren waarin de beide partners beroepsmatig actief zijn en tezamen minimaal anderhalve volledige baan uitoefenen. Hieronder vallen ook herintreders, een nieuwe categorie wier problemen nog nauwelijks bestudeerd zijn. De verschillende subgroepen ervaren deze in verschillende mate, afhankelijk van de leeftijd van de kinderen en hun verzorgingsarrangement
- *alleenwonende werkers*: alleenwonende mannen en vrouwen met een volledige werkring (minimaal 32 uur per week)

- *senioren*: alleenwonende of samenwonende mannen en vrouwen, met of zonder betaalde arbeid zonder inwonende kinderen, in twee leeftijdsgroepen: van 60-75 jaar en boven de 75 jaar. De verschillende subgroepen ouderen ervaren de problemen in verschillende mate, afhankelijk van hun deelname aan (vrijwillige) arbeid, hun fysieke gezondheid en hun geldbudget
- *kinderen*, die niet op een veilige manier zelfstandig naar school kunnen gaan.

Deze bevolkingscategorieën hebben met elkaar gemeen het feit dat zij arbeid en/of opleiding combineren met verzorgende taken thuis en/of in de naaste omgeving en met activiteiten in de vrij besteedbare tijd. Het combineren van taken en activiteiten per individu resulteert onder andere in een grotere verplaatsingsbehoefte tussen meer lokaties, in minder tijd, en stelt hoge eisen aan de infrastructurele voorzieningen. De collectieve vervoersvoorzieningen lijken minder goed aan de vervoersvraag van de zogenoemde 'taakcombineerders' te voldoen dan de individuele vervoermiddelen, de auto en de fiets. De infrastructuur is nog steeds overwegend op de auto ingesteld. De complexe activiteitenpatronen en de daarmee samenhangende verplaatsingspatronen van de 'taakcombineerders' stellen nieuwe eisen aan de voorzieningen in de woonomgeving en aan de ruimtelijke inrichting. Daarbij is niet alleen de gebouwde omgeving van belang, maar ook de bereikbaarheid van de verschillende lokaties, waarbij de vaak strakke ordening van de tijd in de dagelijkse activiteitenpatronen een overheersende rol speelt. De **nieuwe eisen** aan de voorzieningen zijn onderkend en benoemd door Mey (1994):

Voorzieningen als gebouwd, gelokaliseerd

- een (betaalbare) woning nabij een concentratie van werkgelegenheid
- een (betaalbare) woning nabij centra van onderwijs, stedelijke voorzieningen en cultuur
- een (betaalbare) woning nabij een 24-uurs zorgcentrum
- een (betaalbare) woning nabij tijdflexibele winkels en diensten
- een (wijk)zorgnetwerk nieuwe stijl
- groepswonen
- experimenten met extra coöperatieve voorzieningen per blok
- kinderopvang en naschoolse opvang voor verschillende leeftijdsgroepen
- uitgangsmogelijkheden in de wijk, zoals een eethuisje, een bibliotheek en een zwembad
- een werkadres met een variatie aan voorzieningen

Voorzieningen in de zin van bereikbaarheid van lokaties

- een zoekradius voor werk met een afstand van ten hoogste 30 minuten (per fiets of openbaar vervoer)
- frequent en veilig openbaar vervoer, ook 's avonds laat
- bereikbaarheid en nabijheid te voet en per fiets
- veilige fiets- en looproutes zowel overdag als 's avonds

In de genoemde studies naar nieuwe en opkomende bevolkingscategorieën is tevens aangetoond dat in stedelijke woonmilieus de meeste knelpunten te verwachten zijn in (naoorlogse) stadsrandlokaties en suburbane (groei)kernen (zie met name Droogelever Fortuijn, 1993; Mey, 1994). Dit geldt ook voor de werkmilieus: centrale en perifere lokaties van werkgelegenheid, en dagelijkse voorzieningen. In deze verkenning zijn daarom een *stadsrandlokatie* en een *suburbane lokatie* gesteld tegenover een *vooroerlogse stadslokatie*. In fase 1 is onderzocht welke lokaties binnen het verkenningsgebied de meest sprekende prototypen zijn van deze woonmilieus.

2.2 Fase 2: Analyse van de tijd-ruimtelijke knelpunten en kennisrelaties

De in de horizonverkenning (fase 1) verzamelde algemene informatie over tijd-ruimtelijke functies van de agglomeratie en regio Groningen is uitgangspunt geweest voor de selectie van te bestuderen doelgroepen en gebieden.

In fase 2 is eerst gekeken waar binnen de drie geselecteerde lokaties de gekozen typen huishoudens en leefstijlen voorkomen. Met behulp van een postcodedatasysteem zijn deze typen nader gelokaliseerd. Van circa dertig van deze huishoudens, variërend naar samenstelling, levensfase, opleiding- en inkomensniveau en gerichtheid, is vervolgens het regelmatig terugkerende gebruik van tijd en ruimte, de tijdbesteding en het ruimtegedrag geanalyseerd in *dagprogramma's* van 6 tot 24 uur. Van achttien van deze huishoudens is dit gevisualiseerd in feitelijke *dagpatronen*. Dit is gedaan voor alle leden van zo'n huishouden, waardoor ook de 'tijdklem' tussen de patronen van ouders en kinderen of tussen twee partners zichtbaar wordt. De geregistreerde patronen worden gebruikt als instrument om de tijdfactor in de ruimtelijke orde te integreren en de relaties zichtbaar te maken. De verkenning daalt af naar het individuele niveau omdat zich daar de feitelijke knelpunten voordoen. Via de formulering van algemene en huishoudensspecifieke knelpunten is een koppeling gemaakt met de inrichting en ordening van ruimte en tijd.

De analyse leidt tot inzicht in de wijze waarop tijd-ruimtelijke knelpunten (vergelijk Beckers & Raaijmakers, 1991) zich in de praktijk voordoen. Vervolgens kan de stap worden gezet naar de tijd-ruimtelijke, in de bestaande situatie reeds aanwezige, doch nog ongebruikte mogelijkheden. Deze potenties kunnen worden uitgewerkt tot oplossingsrichtingen voor de gevonden problemen.

2.3 Fase 3: Maatregelen en effecten, toetsing van de onderzoeklijn

In fase 3 is de relatie tussen de gesignaleerde knelpunten uitgewerkt. Daarbij is een onderscheid gemaakt naar verschillende typen van knelpunten. Vervolgens is naar oplossingen voor de knelpunten gezocht. Deze worden in de vorm van *oplossingsrichtingen voor het ruimtelijke en temporele ontwerp* gepresenteerd.

Na een intensieve gedachtenwisseling in de workshop zijn de oplossingsrichtingen uitgewerkt en getoetst naar hun effect op de geschetste dagpatronen. Bijvoorbeeld: de lokatie van dagelijkse voorzieningen (waaronder de structuur van de kinderopvang of de ouderenzorg) kan een positieve of negatieve invloed hebben op het tijd-ruimtebeslag van kris-kras verplaatsingen. Verschuivingen in de werktijden binnen het dagpatroon van een huishouden kunnen een ander, meer verspreid, verplaatsingsgedrag veroorzaken met een efficiënter ruimtegebruik van de infrastructuur. Naast positieve effecten worden ook negatieve 'bijwerkingen' in beeld gebracht.

Fase 3 wordt afgesloten met een evaluatie van de wijze waarop de verkenning voldoet aan de verwachtingen en met een samenvattende beschrijving van de onderzoeklijn ten behoeve van de sociaal-geografische en stedenbouwkundige onderzoek- en ontwerp praktijk.

2.4 Bronnen

Het volgende overzicht geeft de belangrijkste bronnen die voor de dataverzameling met betrekking tot de gemeente/regio Groningen ter beschikking stonden.

Bronnen

- 1 Het gemeentelijke concept-structuurplan *De stad van straks, Groningen in 2005* (november 1994b). Dit plan biedt een goed inzicht in de verwachte ontwikkelingen bij een ruimtelijk beleid dat, met uitbreiding van 7.000 woningen tussen 1995 en 2005, en in hechte samenhang tussen de compacte stad en de landschappelijk fraaie regio, koerst op alternatieve vervoerwijzen en op een sterkere samenhang tussen stadsdelen.
- 2 Een atlas van sociografische en demografische gegevens *Groningen in kaart gebracht* (mei 1993) met:
 - algemene gegevens over spreiding naar buurt van bevolkingsdichtheid en -groei, leeftijd inwonende kinderen, eenoudergezinnen en alleenstaanden, hoog en laag inkomen en opleiding, bruto gezinsinkomen
 - kaartjes per buurt over bevolkingsopbouw, gezinssamenstelling, inkomensverdeling en aantallen werkzame personen per bedrijfstak.

De atlas geeft een globaal beeld van de bevolkingsontwikkeling van de verschillende wijken in de stad Groningen, gebaseerd op het bevolkingsregister en het postcode-datasysteem MOSAIC (zie hierna). De atlas is zeer geschikt om een beeld te krijgen van de bevolkingsopbouw per wijk en het aantal inwonenden naar gezinssamenstelling. De atlas biedt echter geen gedetailleerde informatie op buurtniveau.

- 3 *Groningen Geografisch* (H.G. Hurenkamp, april 1995), een geactualiseerde versie, waarin Groningen geografisch in kaart is gebracht met behulp van het postcodetadataseem MOSAIC. In deze publikatie worden de toepassingsmogelijkheden van MOSAIC als statistisch informatie systeem voor de gemeente Groningen gedemonstreerd.
- 4 *Het postcodetadataseem MOSAIC van CCN Marketing Systemen BV* (1995), dat in gebruik is bij het Gemeentelijk Informatie Centrum (GIC) van Groningen. Dit systeem beschikt over sociaal-economische informatie op wijk- en buurtniveau (zie ook bijlage 3.1). Zowel in fase 1 als in fase 2 is gebruik gemaakt van MOSAIC. In fase 1 betrof dit de lokatiekeuze op basis van algemene gegevens over de bevolkingsgroepen in de verschillende Groningse wijken en in de omliggende kernen. In fase 2 betrof dit buurt en straat waar de geselecteerde bevolkingscategorieën mogelijkkerwijs wonen.
- 5 *Het Raamplan Vervoerregio Groningen (VRG)* van Hofstra Verkeersadviseurs BV (1990). Volgens dit plan zijn er in 1988 dagelijks circa 260.000 autoritten van/naar en door de agglomeratie Groningen; 40% intern, 55% extern en 5% doorgaand t.o.v. de Agglomeratie. Opvallend is, dat binnen de agglomeratie 64% van de verplaatsingen per fiets gaat. Het rapport voorziet bij ongewijzigd beleid grote problemen op de auto-infrastructuur, vooral op de Zuidelijke en in iets mindere mate op de Westelijke Ringweg. Hofstra Verkeersadviseurs BV stellen een scenario voor, dat uitgaat van maximale investering in alternatieve vervoerwijzen in combinatie met een maximale inspanning op RO-gebied, een flankerend beleid en een beperkt regionaal prijsbeleid. Belangrijke taakstellingen zijn: beperking van de groei van het autoverkeer in de spitsperiode, reductie van het motief woonwerk en ten minste vasthouden van het huidige aandeel van de fiets. Het structuurplan en het *VRG-scenario* zijn als basis genomen voor de fasen 1 en 2 van deze verkenning.
- 6 *De informatiegids '94/'95* van de gemeente Zuidhorn. Deze gids verschaft gegevens over de voorzieningen op het gebied van detailhandel, onderwijs, gezondheidszorg en diensten, over de werkgelegenheid, recreatie en toerisme en verenigingsleven, zowel van Zuidhorn zelf als van de overige veertien tot de gemeente behorende kernen. Hieruit blijkt de verzorgende taak van de kern Zuidhorn op subregionaal niveau.
- 7 De studies van *RUIMPAD*, een project van de Rijksplanologische Dienst, waarin de factor *tijd* bijzondere aandacht krijgt. Deze studies zijn inspirerend voor de opzet van het effectonderzoek in fase 3. Een samenvatting van een inleiding over dit project door drs. P.J.J. Heerema, gehouden tijdens de in § 2.3 genoemde workshop, is opgenomen bij dit rapport als bijlage 2.1.

UITVOERING VAN FASE 1: HORIZONVERKENNING

3.1 Inleiding

Voor de tijd-ruimtelijke dynamiek zijn de volgende elementen relevant:

- **bevolking**, onderscheiden naar omvang en differentiatie van de in paragraaf 2.1 genoemde groepen naar tijd/geld-budget: krap tijd/ruim geld-budget, krap tijd/krap geld-budget of een ruim tijd/krap geld-budget. Zij ondervinden de meeste belemmeringen
- **woon- en werkmilieus**, onderscheiden naar hun onderlinge relaties in ruimte en tijd
- **verplaatsingspatroon**: het globale patroon en de omvang van de dagelijkse stromen reizigers, per auto, openbaar vervoer en/of fiets, van en naar de werklokaties, alsmede de kris-kras relaties naar dagelijkse voorzieningen. In dat patroon worden clusters van wonen, werken en van voorzieningen zichtbaar. Reistijden tussen deze concentraties, knelpunten (frequentie, aansluiting, stalling, parkeren, sociale veiligheid) en met name tijdproblemen komen in algemene zin naar voren.

De horizonverkenning selecteert de gebieden waar de tijd-ruimtelijke aspecten zich het duidelijkst manifesteren. Deze gebieden zijn de inzet voor nadere analyse waarbinnen bevolkingscategorïën met een complex verplaatsingspatroon worden beschouwd.

3.2 Agglomeratie en regio Groningen

Voor de globale inventarisatie en structurering van de bestaande kennis over bevolkingscategorïën, stedelijke woon- en werkmilieus en ruimtelijk (verplaatsings)gedrag van de gemeente/regio Groningen bieden de in paragraaf 2.4 genoemde bronnen voldoende basismateriaal. Het onderzoek spitst zich toe op de volgende aspecten:

- 1 Met betrekking tot de **ruimtelijke structuur** van de agglomeratie/regio Groningen zijn grofweg drie hoofdtypen **woonmilieus** onderscheiden:

Stadsmilieu

De binnenstad met daaromheen 19e en vroeg 20e eeuwse woongebieden. Dit milieu wordt gekenmerkt door functiemenging en een centrale ligging. Dit in tegenstelling tot de naoorlogse woon- en werkgebieden, waar functiescheiding en ruimtelijke schaalvergroting belangrijke uitgangspunten werden. In de wijken uit de jaren '50/'60, die aansluiten bij de vooroorlogse stad, vallen deze kenmerken nog niet zo sterk op. De wijkgedachte, die in deze periode richting gaf aan de planning van woongebieden heeft geresulteerd in wijk- en buurtcentra, waarbij goede bereikbaarheid te voet en per fiets nu nog een belangrijk pluspunt vormt.

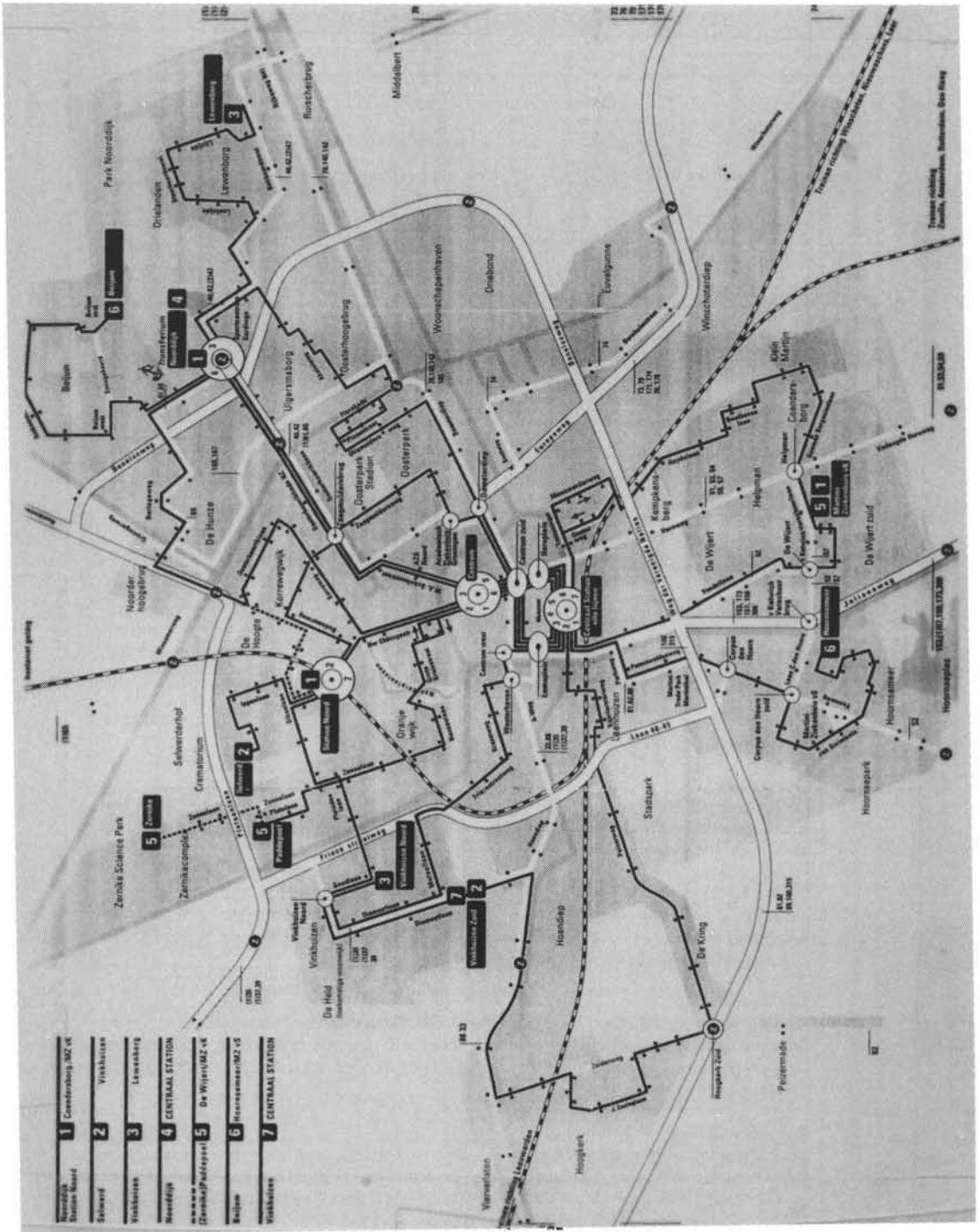
Stadsrandmilieu

Recente stadsrandlokaties uit de jaren '80 en '90. Deze worden gekenmerkt door verder doorgevoerde functiescheiding, op de personenauto gerichte ruimtelijke schaalvergroting en perifere ligging: monofunctionele woongebieden waar voorzieningen geconcentreerd zijn in winkelcentra.

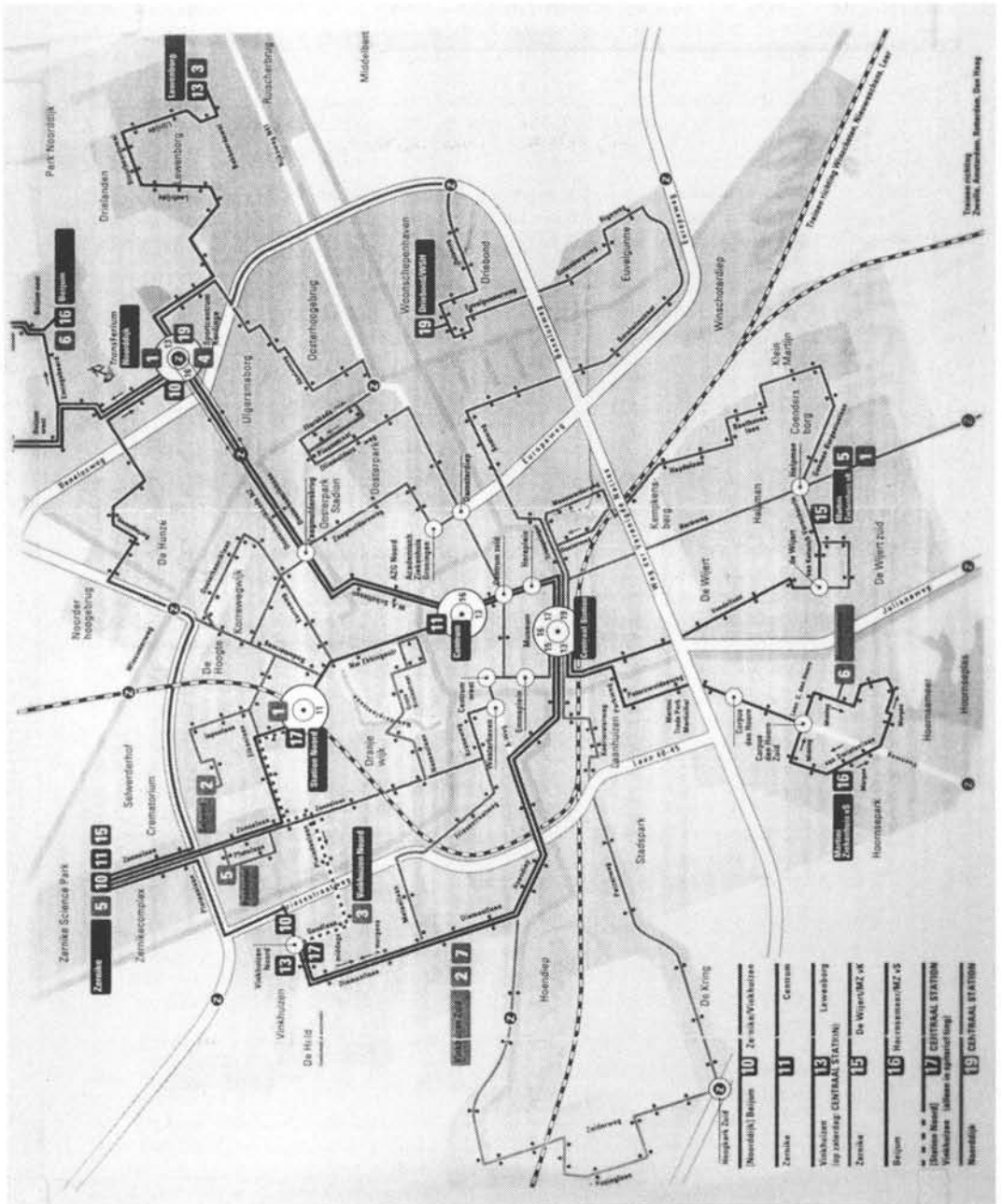
Suburbaanmilieu

Daartegenover overweegt in de regionale kernen, behalve het oude agrarische dorp, het suburbane woonmilieu, gekenmerkt door de centrale woonfunctie, enkele voorzieningen voor dagelijks gebruik, schaarse werkgelegenheid met als gevolg hoge mobiliteit.

Figuur 3.2.1 Basislijnen OV
 (Bron: detail Lijnnetkaart '95/'96, NV Groninger Vervoerbedrijf)



Figuur 3.2.2 Spitslijnen OV
 (Bron: detail Lijnnettenkaart '95/'96, NV Groninger Vervoerbedrijf)



- 2 Voor wat betreft de **bevolking** gaat het om de omvang en differentiatie van de groepen naar tijd/geld-budget, de in paragraaf 2.1 genoemde bevolkingscategorieën: starters, eenoudergezinnen, tweeverdieners met en zonder kinderen, alleenwonende werkers, senioren. Het zijn, zoals blijkt uit de in paragraaf 2.1 vermelde auteurs, deze typen huishoudens die meerdere taken per individu combineren en dientengevolge de meeste knelpunten in tijd-ruimtebudget ondervinden: de taakcombineerders. Bij de keuze van de lokatie van de drie stedelijke woonmilieus is op basis van de huidige en verwachte samenstelling van de bevolking, per stadsdeel en wijk, naar kenmerken als leeftijd, sexe, huishoudenscategorie, opleidingsniveau en leefstijl en mate van arbeidsparticipatie (voorzover die bekend is) gekeken waar deze bevolkingscategorieën te verwachten zijn.
- 3 Voor het **verplaatsingspatroon** is het sinds jaren gevoerde beleid van de gemeente Groningen ten aanzien van verkeer en vervoer en parkeervoorzieningen bestudeerd. Daarin spelen het gemeentelijke vervoerbedrijf en de streekvervoerbedrijven een belangrijke rol.

De reiziger beschikt thans over een uitvoerig stelsel van stadsbussen, met een onderscheid naar basislijnen en spitslijnen en streekbussen. In het centrum is sprake van twee grote knoop- en overstappunten: het Centraal Station en het Zuiderdiep, waar na genoeg alle stads- en streeklijnen beginnen respectievelijk stoppen, en twee kleinere overstappunten: ten noorden van de Grote Markt en bij het Station Noord waar een aantal stadslijnen stoppen.

Recent is het eerste *transferium* in Nederland geopend. Dit is gesitueerd bij de ingang van het stadsdeel Noorddijk, naast het sportcentrum Kardinge. Het is speciaal gericht op het woon-werkverkeer met 800 parkeerplaatsen overdag. Hier is parkeren gratis en geldt een speciaal tarief van f 2,50 retour naar het centrum van Groningen. Het is tevens een overstappunt voor een aantal spits- en basislijnen van het centrum naar de noordelijke woon- en werkgebieden. Vanaf het Centraal Station, het Zuiderdiep en de Grote Markt voert de route door het centrum en vervolgens met een vrije busbaan langs het Oosterhamrik, daarna met een viaduct over de barrières van Starckenborghkanaal en RING naar dit transferium. Daarvandaan kan men met een frequentie van 8 bussen per uur in 5 minuten naar de Grote Markt reizen.

Op het gebied van verkeer en vervoer is in Groningen een interessant project in uitvoering, PARKEER & PENDEL. Op vier lokaties aan de RING (het stelsel van tangentstadsautowegen) zijn P + P terreinen ontworpen. Het eerste, als experiment aan de zuid-oost hoek, vervoert sinds 1988 op zaterdag en bijzondere feestdagen bezoekers gratis naar de Grote Markt (80.000 in 1991 en 162.500 in 1994). Inmiddels zijn er nog twee P + P terreinen in gebruik genomen: sinds 1993 één aan de westkant, en één aan de noord-oostkant (het huidige transferium).

- 4 Voor wat betreft de **tijdfactor** spitsen de knelpunten zich daar toe waar strikte beperkingen in tijdgebruik in conflict komen met complexe patronen van verplichte activiteiten. Dit is voor steeds meer mensen het geval in het leven van alledag. Door de complexiteit blijft er in het leven van alledag voor steeds meer mensen weinig 'vrij beschikbare tijd' over.

Bij forse verruiming van mogelijkheden tot individuele tijndeling, wordt de opluchting vooral merkbaar in het 'leven van alledag'. Dit kan zich gaan uitstrekken over drie dagdelen en over zes dagen van de week. De avond krijgt een specifieke betekenis. De zaterdag wordt een dag als alle andere. De vrije tijd is individueel verdeeld over door de week verspreide dagdelen. De zondag houdt in deze verkenning een uitzonderingspositie, waarin het activiteitenpatroon niet overheerst wordt door algemeen verplichte activiteiten. De tijd speelt dan een ondergeschikte rol en veroorzaakt geen onvermijdelijke knelpunten.

3.3 Lokatiekeuze

3.3.1 Insteek

Voor de nadere verkenning zijn in nauw overleg met de gemeentelijke diensten, in casu met drs. H.G. Hurenkamp (planoloog), drie woonmilieus geselecteerd, die tezamen een goed beeld van de agglomeratie en de regio kunnen geven. De verschillen in kenmerken tussen de beide stedelijke milieus enerzijds en het suburbane milieu anderzijds zijn aanleiding tot een verschillende insteek bij de lokatiekeuze.

Binnen de agglomeratie Groningen gaat van de dagelijkse stroom van in totaal 81.400 verplaatsingen 64% per fiets en slechts 35% per auto. Dit grote aandeel van de fiets maakt de vervoermiddelkeuze tot een ondergeschikt criterium voor de keuze van de nader te verkennen lokaties binnen de stad. Voor de keuze van stedelijke lokaties is daarom als insteek gekozen voor de kenmerken van de bevolking naar leefwijze, huishoudensvorm, levensfase en inkomensniveau.

Van de omliggende **regionale gemeenten** uit, overweegt daarentegen de verplaatsing per auto. Van de ingaande pendel, dagelijks 80.200 verplaatsingen, gaat 84% per auto, 4% per fiets en 12% per openbaar vervoer. De kenmerken van mobiliteit: het aandeel dagelijkse verplaatsingen van en naar de agglomeratie Groningen en de vervoermiddelkeuze, vertonen per kern grote verschillen. Deze zijn bepalend voor de keuze van de locatie in de regio. Over de bevolking waren in eerste instantie nog weinig exacte gegevens beschikbaar, behalve dat de woon-werkvervoerstromen een indicatie geven van het aandeel forensen in de bevolking. Voor de keuze van de suburbane lokatie is daarom als insteek gekozen voor de sterkte van de relaties met de stad in samenhang met het voorzieningenniveau.

3.3.2 MOSAIC als instrument voor de lokatiekeuze

Het is onmogelijk een totaalbeeld te krijgen van de bevolking van een buurt op basis van gemeentelijke registratiesystemen. Mede door het ontbreken van een volkstelling in Nederland - de laatste algemene telling had plaats in 1971 - is er weinig informatie op lokaal schaalniveau beschikbaar. Veel gegevens over de bevolking van buurten zijn helemaal niet voorhanden, andere zijn verspreid over vele instanties. Daarnaast is het voor onderzoek naar nieuwe leefwijzen onmogelijk geselecteerde bevolkingscategorieën zoals starters, eenoudergezinnen en ongehuwd samenwonende tweeverdieners met en zonder kinderen via het bevolkingsregister te vinden, omdat hierin geen gegevens over inkomensverdeling, hoofdactiviteit, opleiding of leefstijl staan.

De **definitieve lokatiekeuze** voor de drie verkenningsgebieden c.q. de drie te verkennen woonmilieus is gemaakt met behulp van een in wetenschappelijke kringen tot nu toe onorthodoxe informatiebron: het postcodedatasysteem MOSAIC van het geodemografische bedrijf CCN Marketing Systemen BV. Aan gegevens over leeftijd, huishoudensgrootte, opleiding, inkomen en koopkracht van huishoudens (gebaseerd op jaarlijks onderzoek van marktonderzoeksbureaus) zijn in dit datasysteem consumentengegevens, autogegevens en geboortegegevens toegevoegd. MOSAIC is door de gemeente Groningen aangeschaft. De heer H. Riezebos van de Dienst Informatie en Administratie heeft de mogelijkheden van MOSAIC als statistisch informatiesysteem tot zijn plotselinge overlijden onderzocht. Met enig voorbehoud (zie bijlage 3.1) is het systeem bruikbaar als aanvulling op de gemeentelijke registratie en geschikt als informatiebron over de ruimtelijke spreiding van verschillende bevolkingsgroepen.

Voor deze verkenning is het onderscheid van typen huishoudens naar levensfase en leefstijl in het postcodedatasysteem bruikbaar te maken. Een uitgebreide beschrijving van de typen huishoudens van het postcodedatasysteem MOSAIC is in bijlage 3.1 opgenomen. Daarnaast is een vertaling gesuggereerd in termen overeenkomend met de in paragraaf 2.1 genoemde bevolkingscategorieën.

3.4 Selectie van de woonmilieu: de stedelijke lokaties

Bij de selectie van de drie te verkennen gebieden is gekeken naar ruimtelijke en de sociaal-geografische kenmerken. Onderlinge vergelijking en afweging hebben geleid tot de definitieve keuze van deze nader te verkennen gebieden. Van de geselecteerde gebieden is het niveau van de voorzieningen en de aard van de werkgelegenheid onderzocht. Deze laatste gegevens zijn opgenomen in bijlage 3.3.

3.4.1 Korrewegbuurt \leftrightarrow Oosterpark, een stadsmilieu

In oudere woonwijken zijn de categorieën starters en studenten, tweeverdieners zonder kinderen, alleenwonende werkers en ouderen oververtegenwoordigd. "De gebieden met de meest stedelijke kenmerken herbergen werkenden en studerende alleenwonenden en samenwonenden. Daarnaast blijven de armste huishoudens aangewezen op de oudste buurten in de steden" (Droogleeuwer Fortuijn, 1993).

Voor de keuze van een vooroorlogse buurt lijken Korrewegwijk en Oosterparkwijk in aanmerking te komen. De Korrewegwijk en Oosterparkwijk worden gescheiden door het Oosterhamriktracé (in paragraaf 3.2 beschreven): een snelle busbaan naar het transferium en het Centraal Station. Bovendien rijden hier ook de 'gewone' buslijnen voor de wijken. Deze hoogwaardige openbaar vervoerverbindingen maken beide gebieden aantrekkelijk als onderzoekgebied. Binnen de Korrewegwijk, met daarin de Oost- en West-Indische buurten, de Hoogte en Korrewegbuurt lijkt alleen de Korrewegbuurt een goede keuze voor dit type woonmilieu. De buurten de Hoogte en Indische buurt kampen met grote sociale problemen (drugsproblematiek, criminaliteit) en worden daarom buiten de nadere verkenning gelaten. Een ruimtelijk afwijkend element voor een doorsnee woonwijk is het voetbalstadion van FC Groningen, dat in de Oosterparkwijk is gesitueerd. Het maakt de Oosterparkwijk minder geschikt als voorbeeld van een prototype woonmilieu. Hofstra Verkeersadviseurs BV hebben in 1988-90 een verkeersmilieu-onderzoek gedaan naar de knelpunten in 1988 in de Korrewegwijk waarbij de effecten in het jaar 2000 van verkeersmaatregelen zichtbaar zijn gemaakt.

De gegevens van het Gemeentelijk Informatie Centrum geven in dit geval geen duidelijke aanwijzing voor de keuze tussen de Korrewegbuurt en een buurt in de Oosterparkwijk. Met behulp van het MOSAIC-systeem blijkt dit wel mogelijk.

De Korrewegbuurt, een langgerekt gebied, gelegen tussen de Oosterhamrikkade en de Korreweg, onderscheidt zich gunstig van de andere drie buurten van de Korrewegwijk, die veel sociale problemen kennen. De Korreweg, een straat met winkels en andere voorzieningen, markeert als ruggegraat dit sociale verschil. Het meest karakteristieke deel van de buurt dateert van het interbellum en is gebouwd in het voor Groningen karakteristieke stadstype 2 op 1: een benedenwoning met twee bovenwoningen. Het is in de crisistijd gebouwd voor gemiddelde inkomens. Het merendeel van de huizen is thans particulier bezit. Het nabij de kade gelegen fraaie, verouderde roodbakstenen zwembad zal worden gerenoveerd, niet zoals eerst voorzien voor woondoeleinden, maar nu als bibliotheek. De aan de overzijde van de Korreweg gelegen Sionskerk, typisch voor de jaren '20/'30, is thans als wijkcentrum in gebruik voor sociale en culturele doeleinden, met onder meer een vrouwen centrum. Het Oosterhamrikkanaal met daarlangs de beschreven directe busbaan van het centrum naar het stadsdeel Noorddijk vormt een sterke ruimtelijke scheiding met de Oosterparkwijk. De Oosterparkwijk ten zuidoosten daarvan is voor het merendeel gebouwd in de jaren '50 en daarmee minder karakteristiek voor het vooroorlogse Groningen.

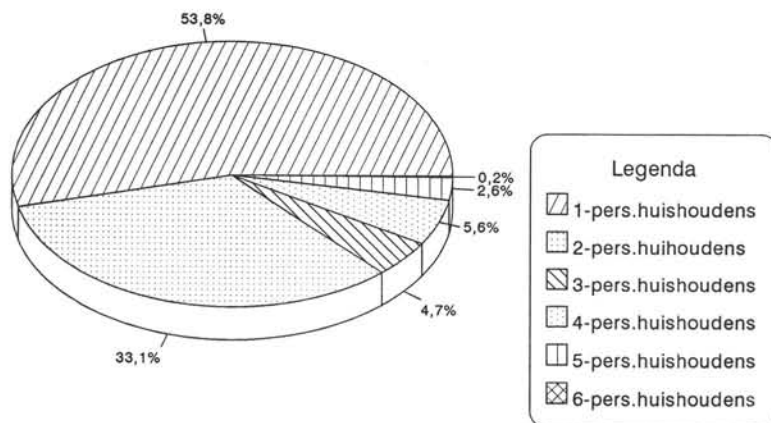
In beide gebieden ligt het aantal een- en tweepersoonshuishoudens rond de 85%. In de Korrewegbuurt zijn de aantallen kinderen tot 18 jaar en 60+ers lager dan die in de Oosterparkwijk. De aantallen inwoners van 18-35 jaar en jongere alleenstaanden tot 35 jaar zijn er daarentegen hoger dan in Oosterparkwijk. Het aantal alleenstaanden boven 35 jaar is juist weer lager. De Korrewegbuurt heeft alles bijeen een voor een stadsmilieu typische leeftijdsopbouw met als

uitschieter relatief veel studenten. In de Korrewegbuurt is in 40% van de huishoudens de vrouw hoofdkostwinner, in de Oosterparkwijk is dit 46,6%. Het opleidingsniveau is aanzienlijk hoger dan in de Oosterparkwijk, het gemiddelde inkomen is met f 44.000,- echter lager. Door de vele functies aan de Korreweg en het terrein voor kleine bedrijven langs het Van Starckenborghkanaal is het aantal mensen dat in de Korrewegbuurt werkt, zowel in de detailhandel 18%, in de bouwnijverheid/installatie 9%, als bij banken e.d 13,8%, enkele malen hoger dan gemiddeld in de beide wijken. In de Oosterparkbuurt is de werkzaamheid in transport en opslag met 21,9% uitzonderlijk hoog tegenover het gemiddelde in de beide wijken.

Figuur 3.4.1 Huishoudsamenstelling Oosterpark en Korrewegbuurt

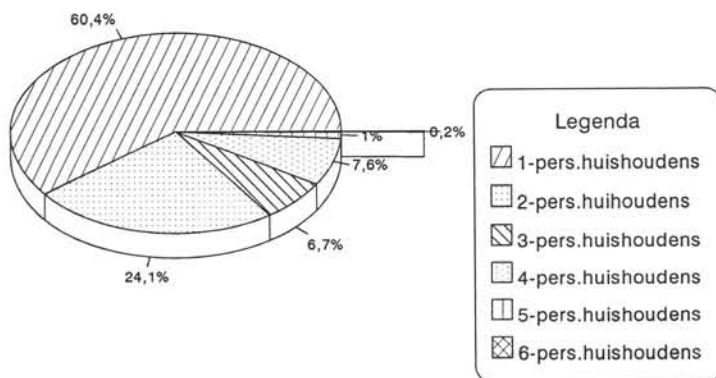
Huishoudsamenstelling Oosterpark

Bron: Mosaic/CCN



Huishoudsamenstelling Korrewegbuurt

Bron: Mosaic/CCN



Op wijkniveau overweegt in beide wijken voltijdwerk, zowel van vrouwen als van mannen ten opzichte van deeltijdwerk. Voor beide typen werkduur is in de Oosterparkwijk het aantal werkzame vrouwen iets groter dan het aantal werkzame mannen, in de Korrewegwijk werken in voltijd twee maal zoveel mannen als vrouwen. Ook in sociaal opzicht lijkt de Korrewegbuurt meer een karakteristiek beeld van een evenwichtig centraal stadsmilieu te vertonen en dus de voorkeur te verdienen boven een van de buurten in Oosterpark.

3.4.2 *Beijum-Oost* < *Beijum-West*, een stadsrandmilieu

Aan de woonvoorkeur van huishoudens met kinderen wordt vooral in recente stadsuitbreidingen en suburbane gebieden voldaan. "*Gezinnen met kinderen hechten veel waarde aan een ruime, comfortabele woning met tuin in een rustige, groene en veilige omgeving met veel speelka-meraadjes voor de kinderen*" (Droogleever Fortuijn, 1993).

In stedelijke gebieden sluit het stadsrandmilieu daar het dichtst op aan. Stadsdeel Noorddijk lijkt wat dat betreft een goede keuze. Noorddijk is een monofunctioneel stadsdeel op enige afstand van het stadscentrum. Hoewel een aantal basisvoorzieningen wel aanwezig is (winkelcentra, sportpark, bibliotheek) zijn werk en overige voorzieningen vooral in het stadscentrum of andere delen van de agglomeratie gesitueerd met als gevolg kris-kras verplaatsingen naar dagelijkse aktiviteitscentra. Noorddijk is de meest recente grote uitbreidingswijk van Groningen en bestaat uit de wijken Beijum, Lewenborg uit de jaren '80 en de recent gebouwde wijk Hunze. Van deze drie wijken ligt Beijum het meest perifeer. Deze wijk blijkt over een zeer gedifferentieerde woningvoorraad te beschikken.

Beijum biedt plaats aan 5982 woningen, waarvan 3712 in laagbouw en 2270 gestapeld, die in de periode 1975-1990 gebouwd zijn. Een klein deel van de woningvoorraad bestaat uit kleine woningen (0-30 m²), meer dan 60% van de woningen heeft een omvang tussen de 30 en 99 m². De wijk kent naast veel eengezinswoningen (zowel huur- als koopwoningen), een aantal complexen in middelhoogbouw bedoeld voor een- en tweepersoonshuishoudens, bijzondere woonvormen, woongroepen en woon-/werkvorm voor ouderen. Kortom: men vindt hier een grote variatie aan woningtypen en dientengevolge categorieën huishoudens en leefstijlen, die variëren naar sociaal-economische positie.

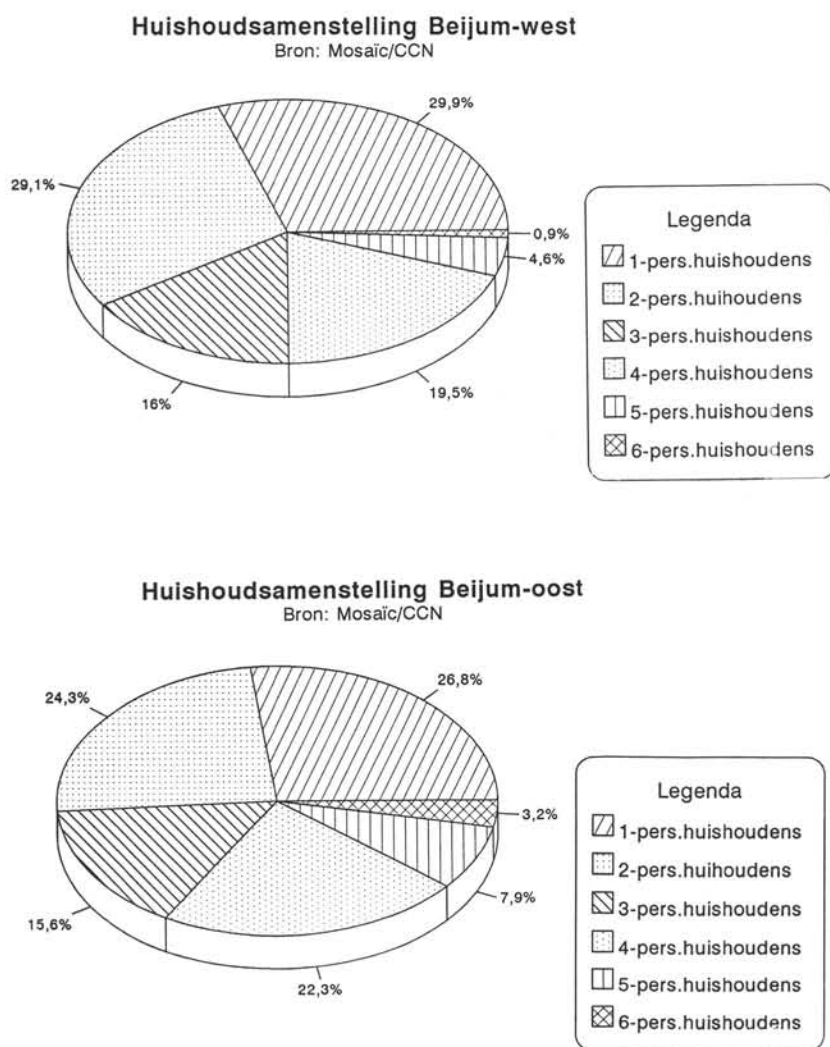
Gegevens van het Gemeentelijk Informatiecentrum Groningen ondersteunen de keuze voor deze wijk, die uit twee zeer grote delen bestaat, *Beijum-Oost* en *Beijum-West*. Daartussen is met behulp van het MOSAIC-bestand een keuze gemaakt. Ook de locatie van het transferium ondersteunt de keuze voor Noorddijk als verkenningsgebied.

Beijum is in de jaren '80 gerealiseerd op basis van een bestemmingsplan uit 1973. Het vrij geïsoleerd liggende gebied, gescheiden van de voorlogse stad door het Van Starckenborghkanaal, wordt noordzuid doorsneden door de oude Beijummerweg naar Zuidwolde, waarlangs nog enkele boerderijen liggen. Deze karakteristieke lijn is gehandhaafd als route voor langzaam verkeer. Oost-west hierop is een centrale groene ruimte opengehouden, zodat er sprake lijkt te zijn van een groene kruismodel. De grotere zuidelijke kwadranten wordt nog doorsneden door de polderscheiding Zuidwending. Als eerste nieuwe lijn stond een ringbaan voor de stadsbus op papier. Aldus is de wijk in een aantal clusters verdeeld, alle ontsloten vanaf de ringbaan. Het wat kronkelende beloop bemoeilijkt echter de oriëntatie. De opvatting van de ontwerpers met een voorkeur voor vier kleine winkelcentra tegenover de voorkeur van de ondernemers voor één wijkwinkelcentrum resulteerde in een oostelijk en een westelijk centrum, wat geen succes is gebleken. De recente bouw van de wijk Hunze doet vooral Beijum-West bij het stedelijke gebied aansluiten en vermindert het perifere karakter. Dat is in Oost nog het sterkst aanwezig.

Beijum-West is het eerst gebouwd in een zeer ruime opzet met 70% eengezinshuizen, veel aan introverte hofjes gelegen. Opvallend is het gebrek aan woningtoegangen vanaf de ringweg, die is afgezoomd door tuinen en struikgewas. Tijdens het onderzoek Vrouwen en de compacte stad in 1983/84 door het Werkverband Vrouwen in de RO en VH van het NIROV, was alleen nog

in Beijum-West gebouwd. Het rapport is dan ook vrij kritisch. In Beijum-Oost leidden nieuwe inzichten en financiële noodzaak tot ruimtelijke verschillen: een hogere dichtheid met 55% laagbouw, een wat strakkere vormgeving, overwegend voordeuren gericht op de ringweg en vooral in het zuid-oosten minder doodlopende straten. Het is dan ook onbegrijpelijk waarom de Wibenaheerd en de Nijensteinheerd, die opvallen door een heldere en overzichtelijke stapelbouw met niet alleen toegangen maar ook royale woonbalkons gericht op het openbare gebied, te kampen kregen met drugsproblemen en onveiligheid in het nabijgelegen winkelcentrum-oost. Door het opjaagbeleid zijn de problemen nu overwonnen. In Beijum-Oost zijn twee woonexperimenten aan de gang, een woongemeenschap voor ouderen en een project van begeleid wonen in het Centraal Wonen-complex.

Figuur 3.4.2 Huishoudsamenstelling Beijum-West en Beijum-Oost



De ruimtelijke gegevens en de experimenten, doch vooral het duidelijk perifere karakter, lijken te pleiten voor een nadere verkenning van Beijum-Oost. Enkele hierna te noemen aspecten pleiten iets meer voor West.

Beijum-Oost is grotendeels eigendom van corporaties met slechts 17% eigen bezit. Beijum-West heeft 21% eigen woningen en gelijke delen corporatie- en huur-beleggingsbouw. Het percentage een- en tweepersoonshuishoudens is in Oost lager dan in West. Opvallend is het aantal grote huishoudens in Oost. De bevolkingsontwikkeling 1985-'95 vertoont een duidelijke lijn: in Oost eerst een stijging en dan, na '90 een daling van het percentage jonge kinderen; in West al een daling vanaf '85. In 1995 verschilt de leeftijdsverdeling tussen de 25 jaar en de 60 jaar in Oost en West nauwelijks. Ook het aantal alleenstaanden onder de 35 jaar is gelijk. Het aantal 65+ers is in West nog steeds onder de 3%, in Oost is dit in 1995 al opgelopen tot 7,5%. Het aantal eenoudergezinnen stijgt en is in 1990 vooral in Oost aanzienlijk hoger dan het gemiddelde in de gemeente. Van de gezinnen met kinderen zijn die met kinderen van 6-12 jaar en die met kinderen van 13 tot 17 jaar sterker vertegenwoordigd in Oost dan in West. In Oost wonen dus relatief meer huishoudens in de geselecteerde categorieën. Voor West pleit weer het aantal kinderloze huishoudens met vrouwen van 35-55 jaar (blijvende tweeverdieners?), ruim 6%. Daarentegen is in Oost in een derde van de huishoudens de vrouw hoofdkostwinner en in West slechts in een kwart. Terwijl het opleidingsniveau in West duidelijk hoger is dan in Oost, zijn het gemiddelde inkomen en het percentage tweeverdieners in Oost iets hoger.

Van de voorzieningen, die werkgelegenheid ' dicht bij huis ' bieden, liggen behalve de twee winkelcentra en de nodige basisscholen, in Oost: de gemeentelijke dienst van Sociale Zaken en Werkgelegenheid en het verpleeghuis Innersdijk en in West: het Informatie- en adviescentrum. Het Gezondheidscentrum, waarvan 77% van de bewoners gebruik maakt, ligt in het midden. Het aantal mensen dat in de detailhandel werkt is in West bijna vijf maal zo hoog als gemiddeld in Oost. Het merendeel (87%) werkt daar in wat heet: overige dienstverlening (door het verpleeghuis Innersdijk) in West is dat slechts 50%. Van de mensen die in de eigen wijk werken zijn dat in Oost opvallend veel vrouwen: 461 in voltijd en 174 in deeltijd, tegenover in West respectievelijk 135 en 74. Al met al lijkt de rol van vrouwen in betaalde arbeid in Oost belangrijker dan in West: als tweeverdiener, maar ook als alleenstaande ouder en kostwinner en als voltijdwerker.

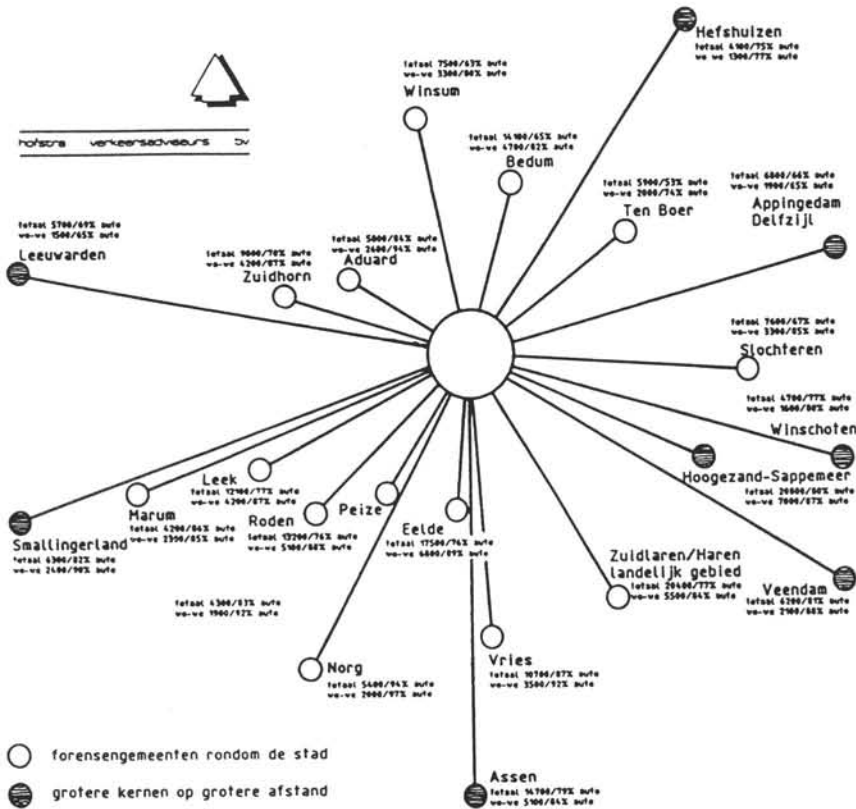
Zowel ruimtelijk als sociaal vormt het stadsrandmilieu in Beijum-Oost, sterker dan dat in Beijum-West, een perifere tegenhanger van de Korrewegbuurt en vermoedelijk ook van het suburbane milieu.

3.4.3 Zuidhorn \diamond Leek, een suburbaan milieu

Zoals in paragraaf 3.2.1 is toegelicht zijn voor de keuze van de lokatie in de regio de kenmerken van mobiliteit, het aantal dagelijkse verplaatsingen van en naar de agglomeratie Groningen als insteek genomen.

Volgens het Raamplan Vervoerregio Groningen van Hofstra Verkeersadviseurs BV is ten opzichte van de ingaande pendel, met 80.200 verplaatsingen, de uitgaande pendel relatief gering met dagelijks 23.100 verplaatsingen: de auto heeft hierin een hoog aandeel 86%, de fiets slechts 2% en het openbaar vervoer 12%. Deze cijfers betreffen 14 forensengemeenten en 8 grotere gemeenten op wat grotere afstand met eigen werkgelegenheid en centrumvoorzieningen. Er is dus sprake van een enigszins polynucleaire structuur met het stedelijk knooppunt Groningen als hoofdkern.

Figuur 3.4.3.1 De relevante externe relaties van de Vervoerregio Groningen (in personenverplaatsingen 1988, totaal en woon-werk met aandeel auto)



(Bron: Hofstra Verkeersadviseurs BV (1990))

Van de eerste groep hebben in 1988 Roden, Leek, Bedum en Zuidhorn, van de tweede groep Hoogezand-Sappemeer en Assen de sterkste relatie met de Agglomeratie. Enkele relevante cijfers uit het raamplan Vervoerregio Groningen van Hofstra Verkeersadviseurs BV zijn in de volgende tabel weergegeven.

Tabel 3.4.3 Onderlinge relaties tussen regionale gemeenten en de stad Groningen

Gemeente	Totaal aantal verplaatsingen	Woon-werk verplaatsingen	Overige verplaatsingen
Roden	13.200 76% auto	5.100 88% auto 7% ovv 5% fiets	8.100
Leek	12.100 77% auto	4.200 87% auto 7% ovv 5% fiets	7.900
Bedum	14.100 65% auto	4.700 82% auto 4% ovv 15% fiets	9.600
Zuidhorn	9.800 70% auto	4.200 87% auto 6% ovv 8% fiets	5.600
Hoogezand/ Sappemeer	20.800 80% auto	7.000 87% auto 11% ovv 2% fiets	13.800
Assen	14.700 79% auto	5.100 84% auto 16% ovv 0% fiets	9.600

Duidelijk blijkt het belang van de relatie tussen de twee provinciale hoofdsteden met een relatief hoog aandeel van de trein in het woon-werkverkeer. Ook Hoogezand-Sappemeer, verbonden met Groningen door een langgerekte zone met industriële bedrijvigheid, en gelegen aan de spoorlijn naar Winschoten, heeft een hoog aandeel treinforensen. De gemeenten met veel eigen werkgelegenheid zijn in de verkenning niet nader onderzocht; de knelpunten komen hier niet helder naar voren.

De keuze spitst zich toe op de volgende forensengemeenten. Bedum heeft, ondanks de ligging aan de spoorlijn naar Delfzijl met een halfuur-dienst, een gering aantal treinforensen, maar door de belangrijke fietsrelatie het laagste percentage autoforensen. Zuidhorn ligt aan de spoorlijn, met een halfuur-dienst naar Leeuwarden. Opvallend is hier het hoge aandeel woon-werk relaties in het autoverkeer (bijna de helft), in vergelijking met Roden en Leek (ruim een derde). Roden en Leek liggen niet aan een spoorlijn. Het Raamplan Vervoerregio Groningen-scenario stelt een expresslijnnennet voor, waarin deze plaatsen zijn opgenomen.

Met betrekking tot Zuidhorn is van belang dat er uitgebreid onderzoek is gedaan naar de relatie tussen deze gemeente en Groningen (Hofstra Verkeersadviseurs BV, Haalbaarheid Transferium Zuidhorn, 1991). Wat betreft de toekomstige uitbreiding van de woningvoorraad lijkt Leek, met 1000 woningen in de planning, tegenover Roden met 200 en Zuidhorn met bijna 400 woningen, een geschikte lokatie voor nadere verkenning. In bijlage 3.2 is een samenvatting opgenomen van enkele andere onderzoeken naar verkeersstromen van werknemers en bezoekers vanuit de regio naar de Agglomeratie. Hierin zijn ook enkele aspecten van vervoer en verkeer van de kernen Leek, Roden en Zuidhorn met Groningen in een tabel gegroepeerd.

Voor de definitieve lokatiekeuze zijn de hoofdkenmerken van Zuidhorn en van Leek naast elkaar gezet.

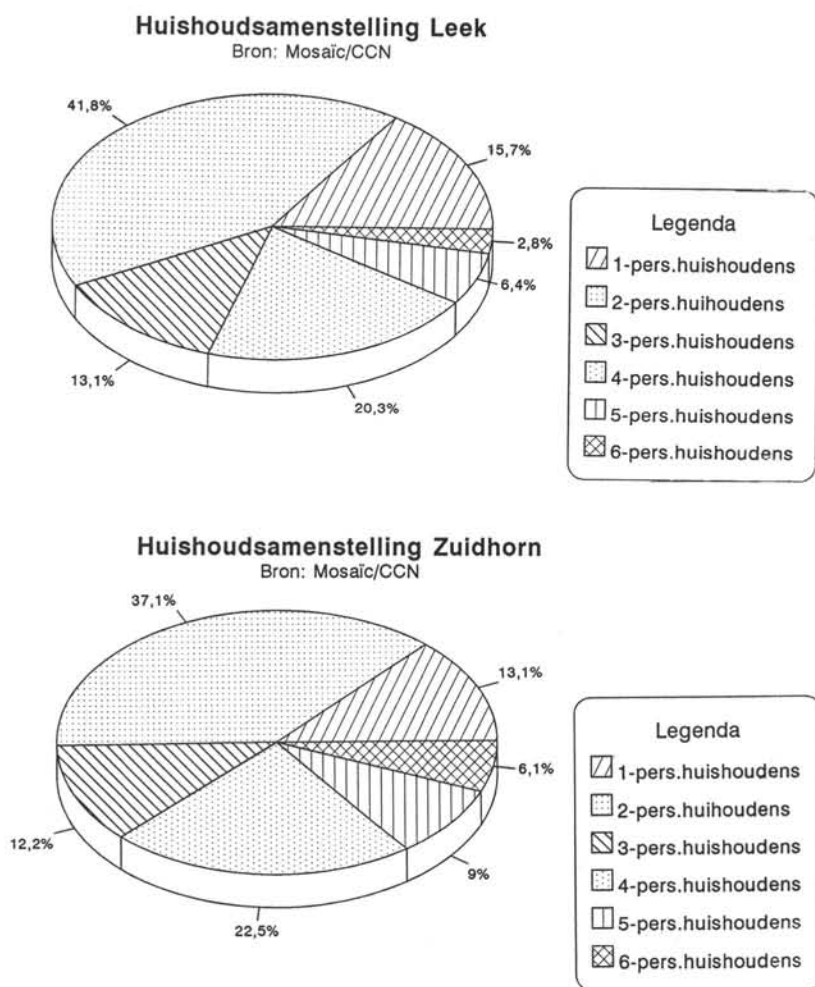
Zuidhorn ligt op de overgang van het halfopen coulissenlandschap aan de noordkant naar het meer besloten gebied van West-Groningen. Het is gelegen aan de spoorlijn naar Leeuwarden en wordt (met de voorgenomen electricificatie en gedeeltelijke baanverdubbeling) al een ideale plaats voor tweeverdieners genoemd, zeker nu voor een betere verdeling tussen de twee hoofdsteden een aantal diensten en opleidingen naar Leeuwarden verplaatst zal worden. Zuidhorn is ook wat voorzieningen betreft sterker gericht op de stad Groningen dan Leek of Roden. Zuidhorn is van oudsher een sjiëk renteniersdorp met fraaie huizen uit de 19de eeuw. Het is nu een belangrijke forensenplaats met veel vrijstaande en dubbele woningen van verschillende architectuur. Er zijn plannen voor een nieuw station, met een raadhuis voor de vergrote gemeente, regionale kantoren en een bestemmingstransferium: op het kruispunt van de trein en de streekbussen, die via de bouwlinten de veertien omliggende, tot de gemeente Zuidhorn behorende, kernen bedienen. Het dorp Zuidhorn lijkt daarom ruimtelijk en functioneel geknipt voor deze verkenning.

Leek was tot na de tweede wereldoorlog een klein dorp met 5000 inwoners, met minder status dan het nabijgelegen Roden. Na de oorlog is het sterk uitgebreid. Ook de werkgelegenheid is flink gegroeid. Omdat de oude kern op de grens van Drenthe ligt, heeft de groei alleen aan de noordwestkant plaats gehad. Er is alleen een busverbinding met Groningen. Wel staat de Zuiderzeespoorlijn met stippels hoopvol aangegeven langs het nieuwe bedrijventerrein. Dat is echter een C-lokatie. Leek heeft samen met, maar wel in mindere mate dan Roden ook een functie voor de verblijfs- en dagrecreatie, met het 'attractiepunt' Nienoord. De combinatie van woon- en vakantieoord en zijn ligging tussen Groningen en Assen maken dit dorp echter minder geschikt voor deze verkenning.

Het percentage een- en tweepersoonshuishoudens is in Zuidhorn lager dan in Leek; het aantal huishoudens met 5 en 6-en meerpersonen juist veel groter. Het heeft over de hele linie grotere huishoudens. Het aantal kinderen is hier ook groter dan in Leek. In beide dorpen is het percentage 60+ers gelijk en het percentage alleenstaanden onder 35 jaar zeer gering. In beide dorpen is het aantal kinderloze huishoudens met een vrouw tussen 35 en 55 jaar veel hoger dan in Beijum en is slechts in 13% van de huishoudens de vrouw hoofdkostwinner, veel minder dan in de twee stedelijke lokaties. In Zuidhorn heeft een derde van de huishoudens een hoog opleidingsniveau, twee maal zoveel als in Leek. Het gemiddelde inkomen is in Zuidhorn ruim f 4.000,- hoger dan in Leek. Het aandeel huishoudens met 2 en dat met 3 inkomens is in Zuidhorn 37,7% en 5,5%, in Leek is dit respectievelijk 34% en 3,8%.

Deze cijfers bevestigen de indruk van het ruimtelijke beeld van de twee dorpen. Er bestond al bij de globale inventarisatie van de gegevens een lichte voorkeur voor Zuidhorn, omdat deze kern relatief de sterkste relaties met Groningen heeft. Door de beperkte onderwijsvoorzieningen in de regio zijn er ook veel schoolforensen vanuit Zuidhorn. Opmerkelijk is dat de reistijden per auto en per trein gelijk zijn. Ook de ligging aan de spoorlijn naar Leeuwarden maakt deze lokatie interessant. Zowel ruimtelijk als sociaal verdient het suburbane milieu in Zuidhorn de voorkeur boven Leek of een van de andere kernen.

Figuur 3.4.3.2 Huishoudsamenstelling Leek en Zuidhorn



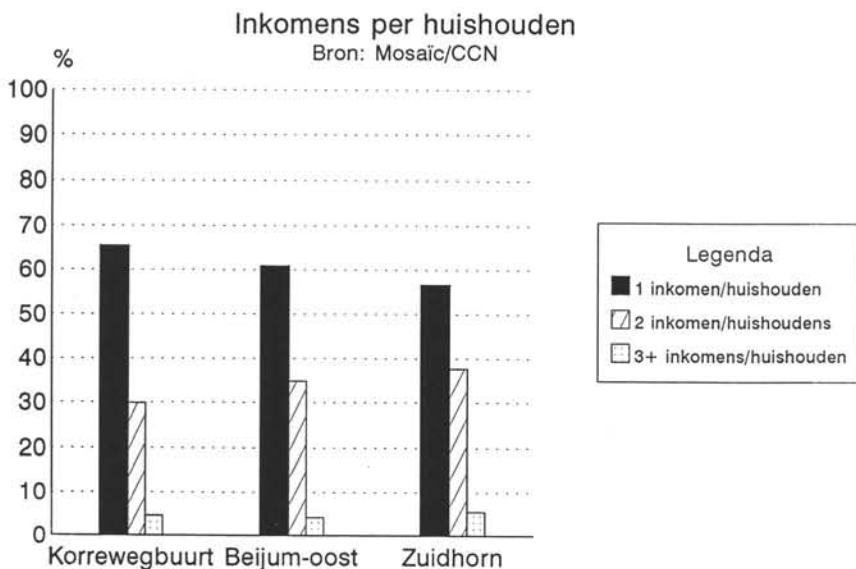
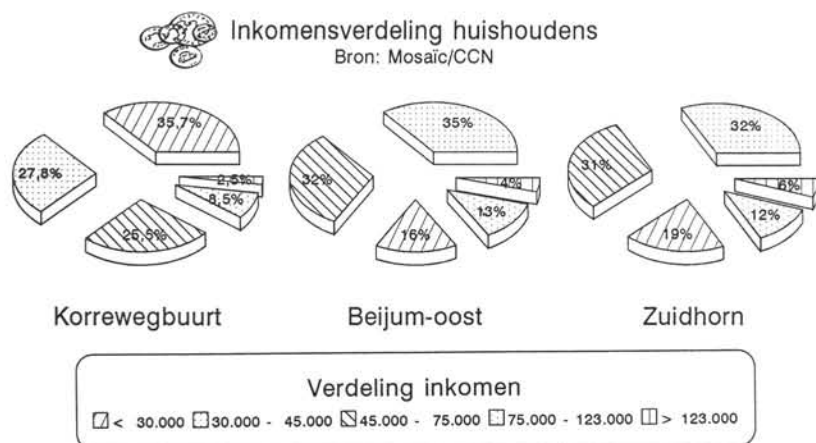
3.5 Definitieve lokatiekeuze

In de voorgaande paragrafen zijn voor de drie te verkennen woonmilieus, op grond van een ruimtelijk, functionele en sociografische vergelijking (zie bijlagen 3.1 en 3.2) tussen de meest belovende woongebieden, geselecteerd als:

- stadsmilieu Korrewegbuurt
- standrandmilieu Beijum-Oost
- suburbaan milieu Zuidhorn

Als samenvatting en ter ondersteuning van de argumenten zijn hier nog vergelijkende illustraties (figuur 3.5.1) opgenomen van de inkomensverdeling en van het aantal inkomens per huishouden.

Figuur 3.5.1 Inkomensverdeling huishoudens en inkomens per huishouden in de drie woonmilieus

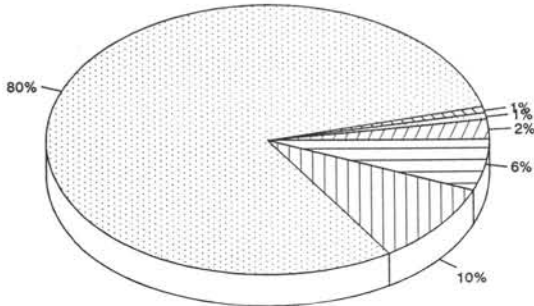


Opvallend is dat in de Korrewegbuurt ± een derde van de huishoudens minder dan f 30.000,- per jaar verdient, terwijl eenzelfde deel in Beijum-Oost f 30.000,- tot f 45.000,- en in Zuidhorn f 75.000,- tot f 123.000,- aan inkomsten geniet. De groepen met een inkomen van f 45.000,- tot f 75.000,- ontlopen elkaar procentueel niet veel. Het percentage eenverdienende huishoudens is in de Korrewegbuurt het hoogst (65,5%) en in Zuidhorn het laagst (56,7%).

Figuur 3.5.2 Typen huishoudens in de drie geselecteerde woonmilieus
(Voor beschrijving van de verschillende typen huishoudens zie bijlage 3.1 en 4.2-I, -II en -III)

Type huishoudens Korrewegbuurt

Bron: Mosaic/CCN

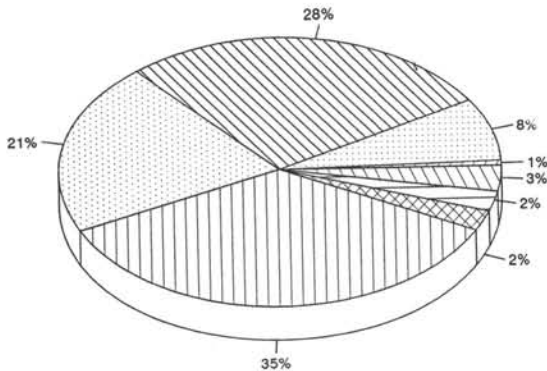


MOSAIC-type

5 senioren gemengd	2%
7 jonge tweeverdieners	1%
11 startende gezinnen	1%
16 studenten in flats en	
18 alleenwonende jongeren	80%
20 met etnische verschillen en	
24 jonge huishoudens laaggeschoold	10%
23 jong met toekomstperspectief	6%

Type huishoudens Beijum-oost

Bron: Mosaic/CCN

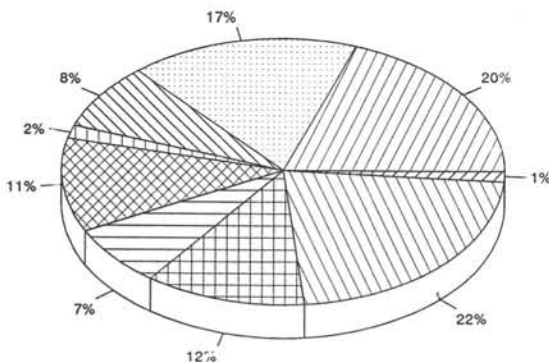


MOSAIC-type

5 senioren gemengd	1%
7 jonge tweeverdieners	8%
9/10/13 modale gezinnen, gemengd	28%
16 studenten in flats en	
18 alleenwonende jongeren	21%
20 met etnische verschillen en	
21-24 o.a. alleenst. ouders, lage welst.	35%
28 bejaarden in tehuizen	2%
29-32 ouderen, gemengd	2%
38 traditionele grote gezinnen	3%

Type huishoudens Zuidhorn

Bron: Mosaic/CCN



MOSAIC-type

1 hoog inkomen, ouderen kinderen,	
3 senioren, hoge status en	
5 senioren gemengd	20%
6-8 carrièremakende/jonge gezinnen	17%
9-11 overwegend modale gezinnen en	
12 jonge gezinnen, iets hogere welstand	8%
24 jonge huishoudens, laaggeschoold	2%
28 bejaarden in tehuizen	11%
30/32 ouderen, gemengd	7%
35/37 grote gezinnen in dorpen/stadjes	12%
38/39 traditionele grote gezinnen	22%
41 boerenfamilies	1%

De samenstelling van de bevolking volgens MOSAIC, zoals in figuur 3.5.2 geïllustreerd, biedt naast de inkomensgegevens een verdere indicatie voor de drie verschillende woonmilieus. In de Korrewegbuurt overheersen de alleenwonende starters (80%), terwijl Beijum-Oost een grotere variatie aan typen huishoudens kent: twee-verdienende starters met een krap geldbudget (35%), traditionele huishoudens (28%), alleenwonende starters (21%) en tweeverdieners met kinderen en een ruim geldbudget (8%). Opvallend is dat in Zuidhorn geen alleenwonende starters wonen. In Zuidhorn is een nog grotere variatie aan typen huishoudens dan in Beijum-Oost: conservatieve kerngezinnen (22%), volgroeide gezinnen en senioren met een ruim geldbudget (20%), tweeverdieners met kinderen en een ruim geldbudget (17%), traditionele grote huishoudens (12%) en inactieve senioren (11%). Het betreft hier zeer globale categorieën. Deze worden nader uitgewerkt in hoofdstuk 4.

Een uitvoerige beschrijving van de werkgelegenheid en van de voorzieningen in de drie geselecteerde gebieden is opgenomen in bijlage 3.3. Deze bijlage heeft tevens gediend als grondslag voor hoofdstuk 4.

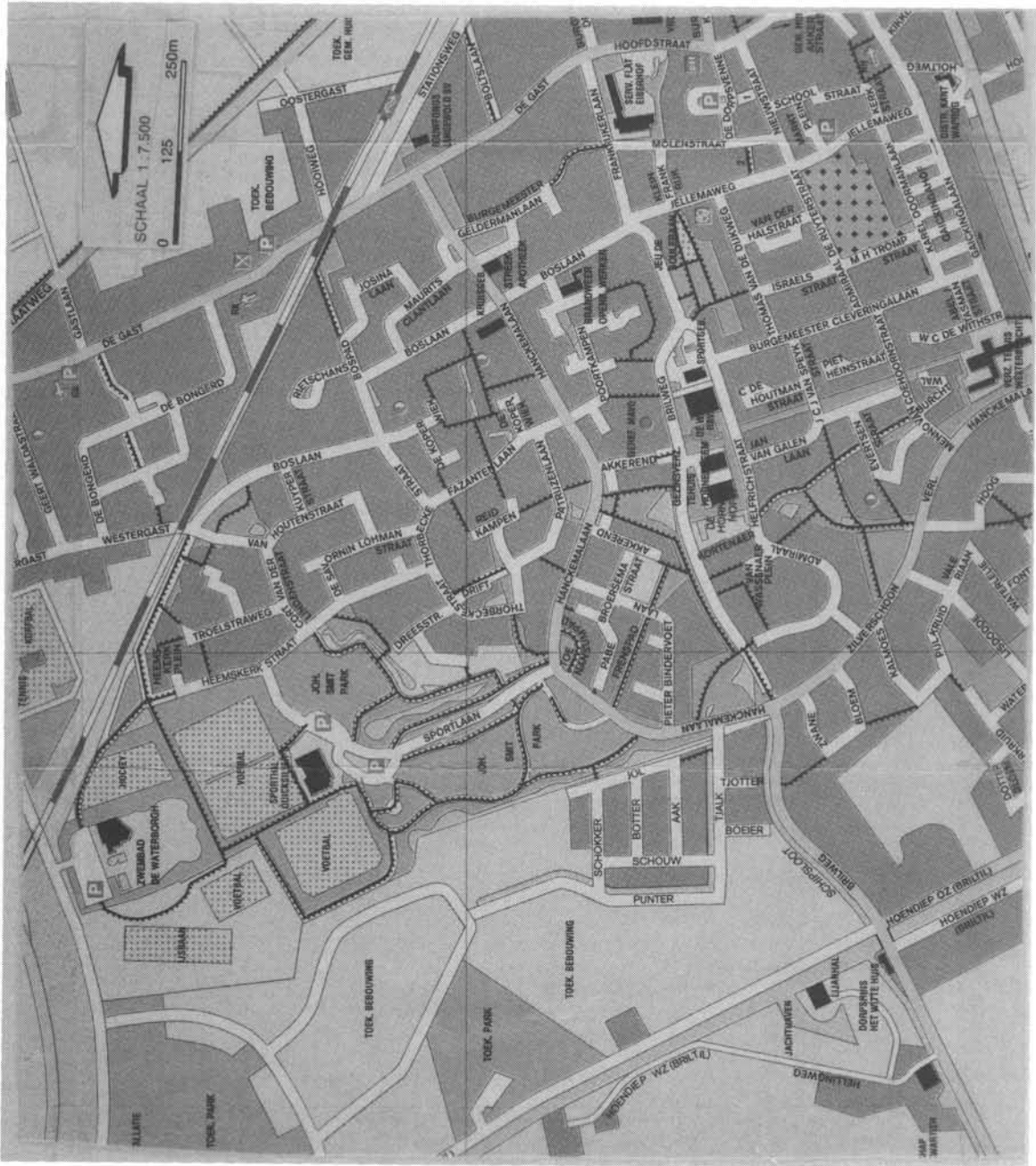
Figuur 3.5.3 Korrewegbuurt (Bron: detail FALKPLAN)



Figuur 3.5.4 Beijum-Oost (Bron: detail FALKPLAN)



Figuur 3.5.5 Zuidhorn (Bron: detail FALKPLAN)



UITVOERING VAN FASE 2: ANALYSE

4.1 Inleiding

Voor de nadere verkenning van de gekozen stedelijke milieus is gebruik gemaakt van de MO-SAIC-database van CCN Marketing Systemen BV (zie § 3.3.2 en bijlage 3.1). Daarin zijn per postcodegebied van zes posities (bijvoorbeeld 9733 KH) gegevens opgenomen. In de beschouwde gebieden varieert het aantal adressen per postcode, van 9 tot 33 huishoudens. Uit de overzichten per postcodegebied is het mogelijk een grove indruk te krijgen, niet alleen van de vertegenwoordiging van de verschillende typen huishoudens zoals door het bureau MOSAIC ingedeeld binnen een postcodegebied, maar ook van hun kenmerken. Deze gegevens betreffen de bewonerskarakteristieken van de drie leefmilieus: de ruimtelijke selectie (zoals huishoudensgrootte, leeftijd der bewoners, kostwinnerschap, opleiding, werkzaamheid, werkloosheid en pensioen, inkomensgroep, koopkracht) en de woningtypen.

In hoofdstuk 1, *Inleiding* en in hoofdstuk 3, *Uitvoering van fase 1: Horizonverkenning* zijn, als antwoord op vraag 2 - welke bevolkingscategorieën de meeste tijd-ruimtelijke belemmeringen ondervinden - die categorieën geselecteerd, waar de knelpunten het sterkst naar voren komen:

=> starters, alleenwonende werkers, alleenstaande ouders, tweeverdieners met en zonder kinderen en senioren, kortom de (toekomstige) 'taakcombineerders'.

In navolging van specifieke studies over ouderen zijn de senioren onderverdeeld in twee groepen: de jongeren van 60 tot ± 75 jaar en de 75+ers (Kempers-Warmerdam, 1988).

In fase 2 worden eerst de drie gebieden en de daar woonachtige MOSAIC-huishoudenstypen beschreven. Vervolgens worden de postcodes geselecteerd, die naar verwachting de voor de verkenning relevante categorieën huishoudens naar leefstijl, leeftijd, welstand en opleidingsniveau het duidelijkste representeren. Op grond van MOSAIC-gegevens per straat krijgt iedere categorie een aantal waarschijnlijke, doch fictieve woon-adressen. Naar gegevens van bedrijven, diensten en onderwijsinstellingen over de herkomst van hun werknemers of leerlingen per wijk of kern, krijgen alle leden van een huishouden een waarschijnlijk, doch fictief werk- of studieadres. Afhankelijk van afstand en lokatie wordt aan elk van de *fictivi* een op grond van hun tijd/gelddbudget meest waarschijnlijke vervoerwijze toegeschreven.

Van circa 20 specifiek-fictieve huishoudens, ofwel van meer dan 40 leden van een huishouden, *fictivi*, worden persoonlijke *dagprogramma's* en tijd-ruimtelijke verplaatsingspatronen opgesteld. De reistijd wordt empirisch vastgesteld door de reis tijdens spitsuur te 'maken', waarbij alle belemmeringen in tijd en ruimte worden genoteerd. Voor bus- en treinreizen wordt de dienstregeling aangehouden. De routes worden op de kaart gecontroleerd. De dagelijkse activiteiten en verplaatsingen worden uitgewerkt in *dagpatronen* voor het gehele huishouden, ook voor de kinderen (p. 104-108). Uit de dagprogramma's en de dagpatronen moet blijken of het gewenste activiteitenpatroon haalbaar is binnen een redelijke tijd en of er knelpunten op te lossen zijn.

De knelpunten in tijd en ruimte naar huishouden worden in twee kwaliteiten: ernstig en spijtig, uitgewerkt. Daarbij is in navolging van Driessen & Beereboom (1983) en Mey (1994, p. 52 en 91-95) uitgegaan van een indeling van aspecten van het wonen en werken in drie kwaliteitsniveaus: basisvoorzieningen, kwaliteitsvoorzieningen en extra voorzieningen. Gebreken op het eerste en het tweede niveau worden ingeschat als meer of minder ernstige knelpunten. De wens tijdgebrek onvervulbaar geachte, extra wensen (piano spelen, filosofie lezen, met de kinderen of de hond spelen, tennissen; "eigenlijk zou ik zo graag ...") vallen in de categorie spij-

tig. De knelpunten worden bovendien geïnclassificeerd naar tijd en ruimte. Oplossingsrichtingen worden bedacht ter toetsing in fase 3.

Samengevat bestaat de verkenning per gebied uit de volgende stappen:

- analyse van de postcodes en bepaling van de huishoudenscategorie (taakcombineerders)
- beschrijving van een fictief huishouden (woonsituatie)
- werkgelegenheid en werkzaamheid, voorzieningen (regelmatige bestemming)
- mogelijkheden tot verplaatsing, routes voet, fiets, OV, auto (regelmatige verplaatsing)
- beschrijving dagpatronen en selectie van de meest interessante
- tekenen van zes dagpatronen per keuzegebied (visuele presentatie)
- formulering van knelpunten in tijd- en ruimtelijke ordening

De beschrijvingen van de dagprogramma's en dagpatronen zijn op hoofdlijnen samengevat in de hoofdtekst en gedetailleerd uitgewerkt in de bijlagen. Hierbij moet de kanttekening geplaatst worden dat als in deze verkenning in plaats van met dagpatronen met weekpatronen gewerkt zou zijn, deze weekpatronen wellicht tot andere inzichten hadden geleid, met name op het hogere ruimtelijke schaalniveau.

4.2 Problemen bij de analyse

Het is voor onderzoekers een puzzel om de bij de postcodes behorende straatnamen te vinden, want deze zijn niet (kosteloos) op te vragen. Er zit niets anders op dan in het *postcodeboek* te zoeken. In een klein gebied zoals de Korrewegbuurt en Zuidhorn is dit door systematisch zoeken nog snel te doen. Voor Beijum is het haast anekdotisch, hoe de doolhofstructuur hier een voordeel bleek. Het verdient aanbeveling dit soort gegevens aan onderzoekers kosteloos beschikbaar te stellen.

Bij de inschatting van het dagelijkse of regelmatige verplaatsingspatroon van de leden van huishoudens, kan zich het probleem voordoen dat het werk- of het schooladres niet te koppelen is aan het woonadres. Het MOSAIC-systeem geeft met percentages per postcode wel het opleidingsniveau aan en het niveau waarop de bewoners werken en in hoeverre men werkloos, student, huisvrouw of met pensioen is. De gemeente beschikt alleen over gegevens inzake de werkgelegenheid die een wijk biedt, maar niet over het aantal bewoners dat in de eigen wijk werkt, noch over hun werkzaamheid elders.

Als enige andere bron die iets zegt over de werkzaamheid, was voor deze verkenning beschikbaar het in opdracht van de gemeente door de vakgroep Taal & Communicatie van de RUG uitgevoerde *Omnibusonderzoek '94 "Waarom wilt u dat weten?"*. Hierin is van 500 respondenten in verschillende postcodegebieden nagegaan: het opleidingsniveau, het stadsdeel waar men woont, de arbeidssituatie in 8 categorieën, al of niet in Groningen, de afstand van woonadres naar werk- of studieadres, het vervoermiddel daarheen en dat naar de binnenstad (voor winkelen en dergelijke) en ten slotte de mening van de respondent over het gemeentelijk verkeersbeleid ten aanzien van voorkeuren (aan de fiets ten koste van de bus en aan de fiets of de bus ten koste van de auto). Dit onderzoek betrof ook een aantal postcodes in de Korrewegbuurt en in Beijum-Oost (bijlage 4.1). Een soortgelijk gemis geldt ook voor het gebruik van voorzieningen zoals scholen. Hiervoor is gebruik gemaakt van een onderzoek naar de herkomst van leerlingen van scholen op verschillende opleidingsniveaus in Groningen (gemeente Groningen, 1994a). Daaruit was terugredenerend te destilleren welke percentages kinderen in de eigen wijk en in welke in een ander stadsdeel naar school gaan. De uitkomsten van deze onderzoeken hebben de keuze van fictieve werk- en schooladressen mede bepaald.

Voor de wijze en tijdsduur van de verplaatsingen is gebruik gemaakt van de gangbare snelheden van lopen en fietsen naar leeftijdscategorie, van de busdienstregelingen, van het spoorboekje en ten slotte van een digitale routeplanner voor Groningen en omstreken: *ANDRoute*

1993 van AND Software BV. De dagpatronen zijn opgetekend zoals dit is gedaan in *Het stedelijke mozaiek* (Mey, 1994), waarbij voor alle leden van een huishouden die zich buitenshuis verplaatsen een dagpad wordt uitgezet zodat het complexe dagpatroon van een huishouden de knelpunten in de tijd inzichtelijk maakt.

4.3 Analyse en selectie van de postcodes

Voor een goed begrip is de omschrijving, gegeven in bijlage 3.1, van enkele in het MOSAIC-bestand gebruikte termen hier nog eens samengevat. MOSAIC drukt alle gegevens uit in percentages. Als de *hoofdkostwinner* man is betekent dat niet dat de vrouw geen inkomen heeft; zijn inkomen is of hoger of hij werkt voltijd en zij niet; de aanduiding hangt af van het gevoelen van het geïnterviewde lid van het huishouden boven 18 jaar. De gegevens over het opleidingsniveau en werkzaamheid slaan op de hoofdkostwinner. Als sprake is van *twee of drie inkomens per huishouden* betekent dit dat twee of drie leden van het huishouden een inkomen hebben. Eén inkomen kan uit meer dan één bron bestaan. De door respondenten genoemde inkomensbedragen betreffen het totale bruto inkomen van een huishouden. Voor het koopkrachtcijfer wordt als het landelijk gemiddelde 100 aangehouden. In een oudere wijk worden bovenwoningen *flats* genoemd.

Een uitgebreide verantwoording van de selectie van de postcodes is te vinden in bijlage 4.2 en die van de allokatie van de huishoudens naar type is opgenomen in bijlage 4.3.

4.3.1 *Het stadsmilieu, Korrewegbuurt*

In § 3.4.1 en bijlage 3.3 is een beschrijving van het karakter van de Korrewegbuurt gegeven. De MOSAIC-gegevens ondersteunen de keuze. De buurt met de postcode 9714 omvat 128 zes-positionele postcodes. Er is slechts een beperkt aantal MOSAIC-typen te vinden.

De belangrijkste kenmerken van de huishoudens van de Korrewegbuurt zijn het grote aandeel eenpersoons huishoudens, 61%, en het aandeel jonge bewoners tussen 18 en 24 jaar, 31%. Al is het aantal ouderen aanzienlijk hoger dan in de perifere wijken, de gemiddelde leeftijd van de hoofden van huishoudens is maar 37 jaar. Er wonen relatief weinig jonge en opgroeiende kinderen. Van de hoofdkostwinners is 60% man. Hun opleidingsniveau is, door de vele studenten, voor 64% hoog, voor 25% middelbaar. Het koopkrachtcijfer is veel lager dan het landelijk gemiddelde: 68. Van de woningen is een derde genoteerd als rijenhuis (inclusief benedenwoning) en de helft als flat (= bovenwoning). Van alle woningen valt 59% in de huursector.

Voor nadere verkenning zijn acht huishoudens gekozen:

- twee alleenstaande ouderen, een gepensioneerd, een werkend, type 5
- drie studenten, type 16
- één jonge alleenstaande werker, type 23
- twee jonge laag geschoolde huishoudens, één met kind, type 24

Van alle onderzochte huishoudens zijn dagprogramma's opgesteld per lid, en zijn huishoudens geselecteerd voor uitwerking in dagpatronen.

4.3.2 *Het stadsrandmilieu, Beijum-Oost*

In § 3.4.2 en in bijlage 3.3 is de keuze op grond van de uiterst perifere ligging en de problematiek van de voorzieningen toegelicht. Ook hier ondersteunen de MOSAIC-gegevens de keuze. De wijk heeft de postcode 9736, omvat 167 zes-positionele postcodes en bestaat ruimtelijk uit drie delen. Het aantal MOSAIC-typen is groter dan in Korrewegbuurt. Er lijkt dus een grotere variatie in typen huishoudens te bestaan, maar de wijk is ook veel groter.

Vergeleken met de Korrewegbuurt zijn de huishoudens in Beijum-Oost veel gevarieerder van samenstelling. Er wonen minder jongeren onder de 25 jaar en minder ouderen boven 60 jaar. De gemiddelde leeftijd van de hoofden van huishoudens is bijna gelijk, 38 jaar. Het is een kinderrijke buurt met aardig wat kinderen jonger dan 6 jaar en zeer vele tussen 6 en 12 jaar. Van de hoofdkostwinners is 66% man. Hun opleidingsniveau is gemiddeld lager dan in het stadsmilieu: voor 41% hoog, voor 35% middelbaar en voor 24% laag. Het koopkrachtcijfer is iets lager dan het landelijke gemiddelde, maar toch nog redelijk: 94. Van de woningen is 61% eengezinshuis en 37% flat; 62% valt in de huursector.

Veel typen blijken te vallen in de hoofdcategorie huishoudens met jonge en opgroeiende kinderen. Door vergelijking van de gegevens in een totaaloverzicht van MOSAIC-gegevens is de lokatie van de, voor deze verkenning belangrijke categorieën huishoudens, de taakcombineerders, globaal ingeschat. Daarbij is vooral gelet op de kenmerken: *hoofdkostwinnerschap vrouw* en *twee inkomens per huishoudens*. Controle van de vermoedens door verkenning ter plaatse. Er is met name gezocht naar jonge huishoudens waarvan het leefpatroon nog in ontwikkeling is, met een verschillende achtergrond naar opleiding en werkniveau.

Voor nadere verkenning zijn tien huishoudens gekozen:

- vijf huishoudens van tweeverdieners met kinderen, type 7
- één gezin in gemiddelde welstand, type 8
- twee etnische huishoudens, type 20
- twee alleenstaande ouders, waarschijnlijk voorkomend in type 22
- één huishouden van oudere tweeverdieners, type 27

Van alle onderzochte huishoudens zijn dagprogramma's opgesteld per lid, en zijn huishoudens geselecteerd voor uitwerking in dagpatronen.

4.3.3 Het suburbane milieu, Zuidhorn

Zuidhorn is als subuurbaan milieu gekozen, zoals in § 3.4.3 en bijlage 3.3 is toegelicht, om zijn overwegende oriëntatie op Groningen, zijn daarmee samenhangende functie als forensengemeente en zijn ligging aan de spoorlijn naar Leeuwarden. Ook hier ondersteunen de MOSAIC-gegevens de keuze. Het dorp heeft de postcode 9801 en bestaat ruimtelijk uit een oude kern met eind 19de, begin 20ste eeuwse uitlopers, een naoorlogse invulling en een recente uitbreiding aan de westzijde. Het gebied omvat 168 zes-positionele postcodes. Het aantal MOSAIC-typen is relatief groot.

Vergeleken met Beijum zijn de huishoudens in Zuidhorn gevarieerder van type, maar ligt de nadruk op iets grotere en wat oudere gezinnen (met kinderen) in de hogere inkomensgroepen, en op verschillende typen ouderen. Er wonen weinig jongeren onder de 25 jaar en aanzienlijk meer ouderen boven 60 jaar dan in de beide milieus in de stad. De gemiddelde leeftijd van hoofden van huishoudens is hoger, 46 jaar. Er zijn relatief meer oudere, nog inwonende kinderen. Van de hoofdkostwinners is een zeer hoog percentage, 87% man. Hun opleidingsniveau is globaal vergelijkbaar met dat in Korrewegbuurt: voor 33% hoog, voor 41% middelbaar. De werkzaamheid verschilt aanmerkelijk met die in de stad. Het koopkrachtcijfer is hoger dan het landelijk gemiddelde: 106. Van de woningen is bijna de helft vrijstaand of half vrijstaand, slechts 6% flat en een enkele boerderij. Slechts 40% valt in de huursector. De sterke gerichtheid op Groningen, waarheen tenminste 60% van de werkenden dagelijks forenst, maakt het aannemelijk dat zich in iedere postcode en bij ieder MOSAIC-type wel een huishouden bevindt, waarvan tenminste één lid in Groningen werkt. Op deze groep richt zich dan ook de verkenning.

Voor nadere verkenning zijn gekozen:

- één huishoudens van tweeverdieners met kinderen, type 1
- drie stel senioren, hoge status, type 3
- een stel senioren gemengd, type 5
- drie carrièremakende huishoudens met kinderen, type 6
- één jong gezin met een hoge status, type 12
- één alleenstaande oudere, type 30

Van alle onderzochte huishoudens zijn dagprogramma's opgesteld per lid, en zijn huishoudens geselecteerd voor uitwerking in dagpatronen.

4.4 *Fictivi, hun dagprogramma's en dagpatronen*

In het vervolg van de verkenning zijn eerst de geselecteerde postcodegebieden geanalyseerd op kenmerken van de bewoners, zoals leeftijdverdeling, aantallen kinderen, huishoudensgrootte, kostwinnerschap, opleidingsniveau, arbeidsniveau, aantal inkomens per huishouden, koopkracht en woningtypen. Vervolgens zijn deze (fictieve) huishoudens beschreven. Bij een bezoek ter plaatse is nagegaan of de aangenomen woonplaats van deze huishoudens waarschijnlijk is. Gelet is daarbij op spelende kinderen, oudere wandelaars, welstandkenmerken zoals een caravan voor de deur. Het werkmilieu is tezamen met de in § 4.1 beschreven inschatting uitgewerkt tot een werk- of opleidingsadres. Ook deze adressen zijn voor het merendeel bezocht en kritisch geselecteerd, met het doel ruimtelijke knelpunten op te sporen.

De aldus bepaalde *fictivi* zijn daarna van een naam voorzien en beschreven. Deze namen hebben voor de verkenners een dusdanige lading gekregen dat zij gingen leven in hun gesprekken. Van de in totaal 80 *fictivi* is het dagprogramma opgesteld tussen opstaan en naar bed gaan, zoals dat bij een gebruikelijk bewonersonderzoek bij de uitwerking van een *dagboekje* zou gebeuren. Hier is voortgebouwd op de bevindingen van het wetenschappelijke onderzoek verzameld in hoofdstuk 2. Daarbij is de verkenner tevens in de huid van Tante Etta, van Moniek of van Jacob gekropen. Met behulp van dit dagprogramma is per geselecteerd huishouden een *dagpatroon* opgesteld, een compositie van de dagpaden van alle leden van dit huishouden. Zoals gemeld in § 4.2 zijn van elk der drie stedelijke milieus zes dagpatronen uitgewerkt. Daarin zijn de direct herkenbare *tijdklemmen* tussen de leden van dit huishouden gemerkt. Als voorbeeld: Pieternel komt te laat terug van het bezoek aan een klant in Leek, waardoor de bio-loog Karel, die deze ochtend zorgt voor de baby Nelleke, een half uur (= één trein) te laat uit Zuidhorn vertrekt naar zijn promotor in Haren. Ook is uit de dagprogramma's de tijdsbesteding aan werk/opleiding, woon-werkverplaatsing, zorgtaken en vrij besteedbare tijd van elk der *fictivi* op te stellen.

In deze paragraaf wordt eerst een beknopt overzicht gegeven van het adres en de hoofdkenmerken van de *fictivi*, die uit de verkenning zijn voortgekomen. Vervolgens wordt het hierboven beschreven werk in vijf sprekende voorbeelden weergegeven. Het complete onderzoek van deze fase ter verkenning is opgenomen in bijlage 4.3.

4.4.1 *Het stadsmilieu, Korrewegbuurt*

Type 5 **oudere alleenstaanden**

Tante Etta

Korreweg

Aan de Korreweg woont Tante Etta, de fitte 75-jarige weduwe van een onderwijzer, met een klein pensioen, die haar kookhobby te gelde maakt bij studenten.

Janus

Gratamastraat

In de Gratamastraat woont Janus, weduwnaar, gemeenteamtenaar, 57 jaar, die nog vier dagen per week op de fiets naar zijn werk gaat bij de dienst Openbare Werken, gelegen op het industrieterrein Euvelgunne.

- Type 16**
Menno **studenten**
Petrus Hendrikszstraat
In de Petrus Hendrikszstraat woont de ambitieuze, bijna afgestudeerde biologie-student, die eenmaal per week zijn vrije avond offert aan de opzet van een ecologisch attractiepark in Roodeschool.
- Sietske **Oosterhamrikkade**
Aan de Oosterhamrikkade woont Sietske, die juist klaar is met haar HBO-studie en nu een tijdelijke baan heeft bij de Informatiseringsbank. Haar vriend, die studeert aan de Hogere Landbouwschool, moet binnenkort iedere dag naar Leeuwarden vanwege de verplaatsing van de school in het kader van het *Knooppuntenbeleid*.
- Harmke & Jochem **Heymanslaan**
Aan de Heymanslaan woont het studentenpaar Harmke en Jochem; zij werkt voor haar huisartsexamen, ook in de praktijk en hij trekt als toekomstig veearts met zijn mentor de boeren langs.
- Type 23**
Joep & Anke **jong met toekomstperspectief**
Hamburgerstraat
In de zeer gemêleerde Hamburgerstraat wonen de 1½ verdieners Joep, 38 jaar en Anke, 34 jaar. Hij heeft het al gebracht tot deputy manager bij een groot bedrijf in Hoogezand en heeft dus een lease-auto. Zij, part-time assistent planologie aan de universiteit, gaat op de fiets naar het Zernike-complex.
- Type 24**
Klaasje & Onno **jonge huishoudens, laag geschoold**
Oosterhamriklaan
Hier wonen de voltijds tweeverdieners Klaasje en Onno. Zij, 30, heeft een kantoorbaan bij de PTT, stationslokatie; hij, 33, werkt na een tijd van werkloosheid als monteur bij de Gasunie. Zij proberen door avondstudie vooruit te komen.
- Pim & Mien **Gratamastraat**
In de Gratamastraat wonen de 1½ verdieners Pim en Mien, 44 en 41 jaar oud, die laat twee kinderen kregen: Janneke, 10 jaar en Jip, 7 jaar. Pim werkt in het particuliere bedrijfsleven en Mien geeft tekenlessen op een scholengemeenschap in de Wijert (zuidelijk stadsdeel). Ze wil een betere opleiding voor de kinderen dan Korrewegwijk biedt en stuurt ze naar bijzondere scholen.

4.4.2 *Het stadsrandmilieu, Beijum-Oost*

- Type 7**
Auke & Jans **jonge tweeverdieners**
Onnemaheerd
In de noordbuurt wonen in de Onnemaheerd de jonge voltijds tweeverdieners Auke en Jans, even 40 jaar oud, met hun twee kinderen Aukje, 11 jaar, en Henk, 8 jaar. Zij bewonen een ruime koopwoning. Jans werkt bij het RIAGG aan de Verlengde Hereweg, telewerkt één dag thuis en maakt drie dagen werkbezoeken in de regio. Auke is wetenschappelijk medewerker aan de Faculteit der Letteren in de binnenstad. Aukje bezoekt de Groningse Schoolvereniging in Groningen-Zuid en gaat na schooltijd twee maal per week naar de muziek-scholen in de binnenstad.
- Jan & Ypkje **Scheltemaheerd**
In de kinderrijke Scheltemaheerd in de noordbuurt, wonen Jan en Ypkje met hun vier kinderen. Zij zijn tweeverdieners uit nood, omdat Jan werkloos is en soms een uitzendbaan heeft, nu bijvoorbeeld op een fabriek in Hoogkerk. Ypkje, opgeklommen tot secretaresse, werkt voltijds; haar inkomen is de basis van hun bestaan.

Francine-Claire Froukemaheerd

& Jan-Ubbo

In de zuidbuurt, in de Froukemaheerd, grenzend aan het stadsdeelpark wonen Francine-Claire en Jan-Ubbo met hun kinderen Bambi, 3 jaar en Pipo, 10 maanden, in een eengezinswoning met ruime tuin en parkeerterrein, als tussenstation naar een woning in een buurt van standing. Francine-Claire werkt, tijdelijk maar 30 uur, als systeemanaliste en Jan-Ubbo is aankomend jurist bij een advocatenkantoor in de binnenstad en droomt van een eigen praktijk.

Kobus & Ginie Galkemaheerd

In de noordbuurt wonen in een huurhuis in de Galkemaheerd, Kobus, 39 jaar en Ginie, 35 jaar, 1½ verdieners, met drie kinderen. Zij kijken uit naar een ruimer huis in een buurt op fietsafstand van hun werk. Kobus is actuaire bij de gemeente Haren en Ginie operatiezuster in het Academisch Ziekenhuis ten oosten van de binnenstad.

Type 8

Sakko

& Froukje

gezinnen gemiddelde welstand

Jensemahaheerd

In het uiterste noordoosten van Beijum, in de Jensemahaheerd, wonen Sakko, 37 jaar en Froukje, 34 jaar in een geschakelde woning met ingebouwde garage. Sakko werkt op middelbaar niveau op het Provinciehuis. Froukje, 43 jaar is na de geboorte van de eerste gestopt als maatschappelijk werker en is bezig met bijscholing. De jongste van anderhalf jaar brengt ze dan, met de auto, bij een in de Hiddemaborg in Beijum-West wonende kennis van haar moeder.

Type 20

Anil

& Fatimah

met etnische verschillen

Scheltemahaheerd

In de Scheltemahaheerd wonen Anil en Fatimah met hun vier kinderen tussen 1 en 8 jaar. Anil heeft los werk op het industrieterrein langs het Winschoterdiep en Fatimah werkt dagelijks van 5 tot 7 's avonds als schoonmaakster op kantoren op de stationslocatie; de bus is te duur voor haar. Ze doet een cursus Nederlands om daarna bij een 'echte mevrouw' te kunnen werken. De oudste dochter is wegens leerachterstand op een school in het zuiden van de stad.

Eduard

& Ursie

Froukemaheerd

In de Froukemaheerd wonen Eduard en Ursie, 29 jaar, die op school in Paramaribo goed Nederlands hebben geleerd. Nu hun dochters Carmen, 5 jaar en Lillie, 8 jaar, beiden op school zijn, werkt Ursie weer als verpleegkundige, als invalhulp in het verpleeghuis Innersdijk in de eigen wijk. Eduard heeft tijdelijk werk in Haren bij het landschapsbeheer en doet een bijscholingscursus.

Type 22

Moniek

flatbewoners gemengd (ook alleenstaande ouders)

Jensemahaheerd

In de Jensemahaheerd woont Moniek, 30 jaar, met haar zoon Tjok van ruim een jaar in een flatje met huursubsidie. Ze heeft haar verpleegstersopleiding niet afgemaakt toen ze zwanger raakte, en doet nu ongeschoold werk in de Botanische Tuin van de universiteit in Haren. Tjok is dan in de dagopvang in Haren.

Lies

Munsterheerd

Lies, 37 jaar woont met haar twee kinderen van 5 en 7 jaar in de Munsterheerd. Ze werkt als apothekersassistente in de binnenstad en probeert haar apothekersstudie af te maken. In ruil voor naschoolse en avond-oppas geeft ze een meisje uit de buurt bijles wiskunde.

Type 27

Griet & Kees

oudere tweeverdieners

Amkemaheerd

In de Amkemaflat aan de Amkemaheerd, met 30% 65-plussers, wonen Griet, oud-koffiejuifvrouw en Kees, oud-postbode. Ze hebben nooit een auto gehad en zijn aangewezen op de, vanuit Beijum, dure bus. Griet heeft zwaar versleten knieën.

4.4.3 *Het suburbane milieu, Zuidhorn*

Type 1 **hoog inkomen, oudere kinderen**

Gerard-Jan & De Gast

Marijke

Aan het landelijke einde van De Gast, een vroegere landweg met grote tot zeer grote villa's uit het einde van de 19de en de eerste decennia van deze eeuw, wonen Gerard-Jan en Marijke in het huis geërfd van haar moeder. Hij heeft een drukke advocatenpraktijk in de stad, zij geeft hooguit 18 uur per week les aan kinderen met leerproblemen, vlak bij huis, golft en tennist en heeft een vaste daghulp. Alleen kookt ze zelf. Van de drie kinderen gaat de oudste naar een lyceum in het noordelijke stadsdeel en de twee jongeren naar een basisschool in Zuidhorn.

Type 3 **senioren, hoge status**

Ietse & Frankrijkerlaan

Klaassien

Ietse, 71 jaar en Klaassien, 68 jaar, wonen in het centrum in de karakteristieke oude Frankrijkerlaan. Ietse mag wegens zijn slechte ogen niet meer rijden en Klaassien heeft nooit rijles genomen. Ze zijn aangewezen op de trein en taxi's. Eenmaal per week bezoeken zij het ziekenhuis, hun dochter Froukje en de kleinkinderen in Beijum-Oost en doen ze inkopen in de Herestraat.

Jacob & Ida

Josinalaan

Jacob en Ida, beiden net 60, wonen in de fraaie Josinalaan. Ida's functies bij de Vereniging van Plattelandsvrouwen brengen haar in de hele provincie en Jacob zet zijn levenswerk, de veredeling van de aardappel, nog door. Hij moet daarvoor regelmatig naar Wageningen.

Berend & Gé

Julianalaan

Berend, 77 jaar en Gé, 72 jaar, wonen in de iets minder sjieke Julianalaan, zonder auto. Hij loopt zeer slecht. Voor hun wekelijkse bridgemiddag bij vrienden, die hun verzorgingshuis in de Wijert niet meer uitkomen, zijn ze aangewezen op de trein en taxi's, een zeer afmattende tocht.

Type 5 **senioren, gemengd**

Roel & Afien Watermunt

Ook in de nieuwe zuid-west buurt wonen enkele ouderen, zoals Roel en Afien in Watermunt. Zij vervullen een eigen rol in deze buurt met overwegend jonge gezinnen.

Type 6 **carrière makend met kinderen**

Arend Admiraal Helfrichstraat

& Bouke

In de vanuit het centrum westwaarts lopende Admiraal Helfrichstraat, wonen de tweeverdieners Arend, 44 jaar en Bouke, 41 jaar met hun twee jongens, een al op de middelbare school in Groningen, en een kleintje van ruim een jaar. Hij is hoogleraar economie. Zij had twee jaar geleden juist een baan als herintreedster, die ze nu niet meer kwijt wil.

Miranda Lisdodde

& Jérôme

In de nieuwe zuid-west buurt, in de Lisdodde, wonen Miranda en Jérôme, met hun dochters Felicia en Eveline. Jérôme heeft een tandartspraktijk in de stad, Miranda geeft patch-work cursussen in verschillende dorpen in de omgeving en aan huis. Het huishouden monetariseert ze zo veel mogelijk. Felicia gaat naar het Stedelijk Gymnasium in Groningen en Eveline naar de lagere school in Zuidhorn. Ze hebben beiden pony's.

Karel Bindervoetlaan

& Pieternel

In deze naoorlogse laan staat een groepje huizen met plat dak dat afwijkt van het gangbare type. Hier wonen Karel, AIO in Haren bij het Verkeerskundig Studiecentrum en Pieternel, eigenaar van een exclusieve modezaak in het dorpscentrum. Nelleke is 2 jaar, de zorg voor haar proberen ze te delen door schuiven met studie-, werk- en winkeltijden, wat vaak in het honderd loopt.

Type 12**welstandige jonge gezinnen**

Aan het Pijlkruid in de nieuwe zuid-west buurt staan alleen koopwoningen. Gezien de leeftijd, het hoge aantal kinderen, en het feit dat slechts 19% van de huishoudens twee inkomens heeft, zal slechts een enkele vrouw een klein baantje hebben. Problemen met tijd lijken hier niet van ruimtelijke aard te zijn.

Type 30**protestantse alleenstaande ouderen**

De kleine woningen aan het einde van de Gaickingalaan worden overwegend door oudere vrouwen boven de 75 jaar zelfstandig bewoond. Ook in de overige woningen aan deze laan, meest bungalows, wonen veel ouderen. Hier gaat het niet om dagpatronen, maar om bereikbaarheid en nabijheid van voorzieningen en openbaar vervoer, gezien vanuit de korte afstand en de korte tijdsduur, dat deze ouderen lopen kunnen.

4.5 Enkele voorbeelden van de gevolgde werkwijze

In deze paragraaf volgt een aantal voorbeelden van de gevolgde werkwijze.

KORREWEGBUURT, Gratamastraat

Type 5: oudere alleenstaanden

JANUS: doordeweekse dag, 4 dagen per week

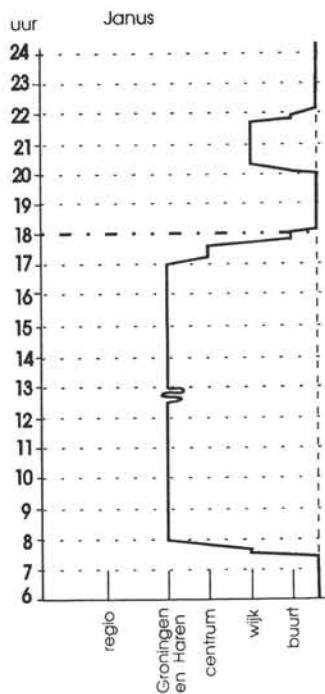
In een bovenhuis aan de Gratamastraat zou **Janus** kunnen wonen, gemeenteambtenaar, middenkader, 57 jaar, die nog vier dagen per week op de fiets naar zijn werk gaat bij de Dienst Openbare Werken, gelegen op het industrieterrein Euvelgunne. Dat is iedere werkdag een angstige rit. Hij overweegt wel eens met twee bussen te gaan via het transferium of CS, maar vreest dat dat nog meer tijd kost, en veel geld bovendien. Ze woonden vroeger in een heel huis in de Star Numanstraat, maar toen de kinderen het huis uit waren, konden zij naar dit huurhuis in dezelfde buurt doorstromen. Nu hij alleen is, is hij blij met zijn kortere werkweek, zijn vrije vrijdag, want al is de buurt aardig voorzien, veel moet je toch voor 6 uur van elders met de fiets aanslepen. Maar hij doet zijn inkopen liever niet op vrijdag. Hij is het eens met de stellingen, dat de gemeente de voorkeur moet geven aan de fiets, zelfs ten koste van de bus en aan fiets en bus ten koste van de auto.

Van hem wordt een doordeweekse dag + avond beschreven.

uur activiteit

7.00	opstaan en snel ontbijten; meeneembrood ligt klaar in koelkast
7.30	vertrek per fiets naar de Dienst Openbare Werken aan de Gotenburgerweg op het industrieterrein Euvelgunne (Groningen zuid-oost); kruising Damsterdiep/Europaweg lange wachttijd, vooral voor fietsers; industrieterrein niet voorzien van fietspaden, wat door te hard en agressief rijdende vrachtwagens zeer onaangenaam is voor (oudere) fietsers
±8.00	aankomst na 5.620 m à 12 km/u + wachttijd verkeerslicht. Janus is verantwoordelijk voor inroosteren van 'buitenmedewerkers', die om 8 uur uitgaan; hij wil dan aanwezig zijn voor opvang van ziekte-meldingen, aanpassingen en klachten van cliënten
12.30	lunchpauze, geen winkels in de buurt, kantine en ommetje op terrein, weinig nut
13.00	hervatting werk
17.00	vertrek, vandaag eerst naar kapper in Oosterparkbuurt, steeds uitgesteld wegens tijdgebrek
17.15	aankomst bij kapper, ondanks afspraak toch wachten
17.40	1.060 m naar winkels
17.50	bij Aldi boodschappen (hier geen verse groente en vlees), lang wachten voor kassa
18.00	voor dichte deur bij slager, groenteman nu ook dicht; dan maar omelet met kaas
18.15	thuis, maaltijd bereiden, eten, afwas, planten water geven
20.00	vertrek hollend voor 20.06 buslijn 6 van Oosterhamrikkade naar vrienden in Beijum
20.15	aankomst Amkemaheerd, deze lijn is sneller dan de fiets!
21.50	vertrek vanaf vrienden voor bus 21.56, aankomst 22.05
22.10	aankomst thuis, alles klaarzetten voor ontbijt en naar bed; morgen weer vroeg op.

Korrewegbuurt



KORREWEGBUURT, Oosterhamriklaan

Type 24: jonge huishoudens, laag geschoold

KLAASJE & ONNO: twee voltijdsbanen, 5 dagen per week

Klaasje en Onno zijn voltijds-tweeverdieners. Zij werken al vanaf hun zestiende. Klaasje, 30 jaar, is nu op kantoor bij de PTT en Onno, 33 jaar, is monteur bij de Gasunie, na een periode van werkloosheid. Hij heeft een loon beneden modaal. Ze gaan allebei op de fiets naar hun werk. Op termijn wordt zij overgeplaatst naar het geprojecteerde kantorengedebied bij het station in Zuidhorn. Ze woonden eerst allebei op kamers in de Indische buurt. Vooral Klaasje vond het daar onveilig. Toen zij een etage, met een lage huur, kreeg met hulp van haar werkgever, is Onno bij haar ingetrokken. Hun ouders wonen in verschillende dorpen in Noord-Groningen. Ze zien hen zelden, want in het weekend moet het hele huishouden gedaan worden en hebben ze ook hun cursus om verder te komen. Ze zijn in hun drukke bestaan compleet aangewezen op de bus en de fiets; een auto is nog een verre droom. Zij zijn het daarom voorlopig wel eens met de stellingen, dat de gemeente de voorkeur moet geven aan de fiets, eventueel ten koste van de bus en aan fiets én bus ten koste van de auto.

Beschreven wordt de extra drukke dag dat Klaasje een avondcursus volgt.

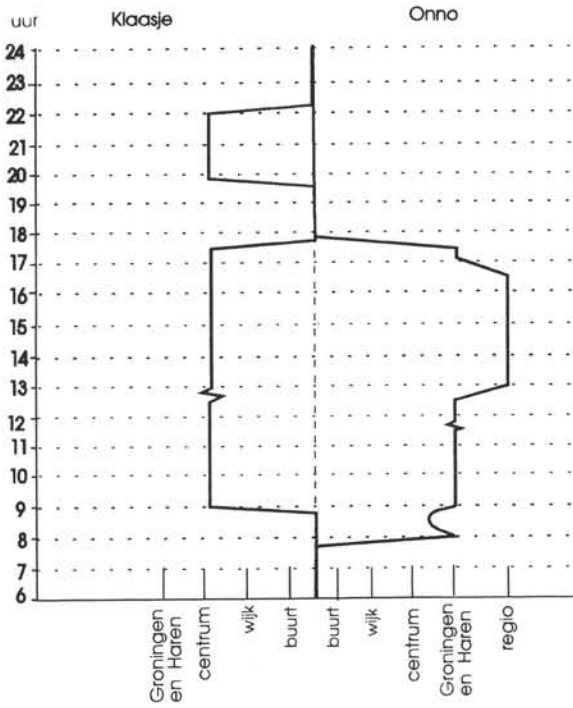
uur activiteit**Klaasje**

7.15	opstaan, eerst ontbijt klaarmaken en samen ontbijten
7.45	opruimen, bedden doen en aankleden
8.45	Klaasje vertrekt per fiets naar PTT-Telecom, nabij het station 3,4 km, ruim 10 min.
9.00	aanvang werk
12.30	lunchpauze, snel boodschappen in centrum via Museumbrug
13.00	hervatting werk
17.30	terug direct naar huis
17.45	snel koken
18.30	eten en bijpraten
19.30	vertrek per fiets naar cursus 'privé-secretaresse' ± 1 km ten westen van station aan Hoendiepskade (fiets te prefereren boven bus, want vanaf busstation nog flink eind lopen en op terugweg is wachten daar onveilig); kiest veiliger route over Zuiderdiep ± 4.5 km
19.50	aankomst bij instituut; aanvang cursus 20.00 uur
22.00	vertrek naar huis, nu nog korter over Ganzeevoortstraat, A-Kerkhof en Grote Markt, waar horeca nog zorgt voor wat mensen op straat
22.15	aankomst thuis, even gezellig ontspannen
23.15	naar bed

Onno

7.00	opstaan, douchen en dan Klaasje wekken
7.30	samen ontbijten
7.40	Onno vertrekt per fiets naar Gasunie, 4740 m (± 18 min.)
8.00	aankomst op het werk, krijgt opdracht voor de dag, montagewagen controleren
8.45	vertrek met collega naar spoedreparatie, mogelijk gaslek in Noorddijk (bouw Hunze)
9.00	aanvang werkzaamheden op lokatie
11.30	gereed; vertrek naar centrum Beijum-West om hapje te eten, binnen wegens regen
11.45	matige broodjeswinkel, weinig keus
12.30	vertrek naar grote klus op gaslokatie omgeving Langelo (Drenthe), ruim 20 km over N28, Rondweg en A7, vanaf knooppunt Hoogkerk ± 31 km over B-weg, totaal ± 45 min.
13.15	werk op lokatie
16.30	einde werkzaamheden, terugweg naar Gasunie, wegens begin spits niet 30 maar 40 min.
17.10	afmelden, montagewagen stallen etc.
17.30	vertrek per fiets naar huis
17.50	thuis, snel koken overnemen, want Klaasje moet naar cursus
18.15	eten en bijpraten
19.15	afwassen en opruimen
19.45	krant lezen en NOS-nieuws
20.30	studie tot Klaasje thuiskomt
22.15	Klaasje thuis, even gezellig ontspannen
23.15	naar bed

Korrewegbuurt



BEIJUM-OOST, Onnemaheerd

Type 7: jonge tweeverdieners

AUKE & JANS + AUKJE en HENK: donderdag, Jans' afspraakdag 3x per week

Auke en Jans zijn voltijds tweeverdieners; zij kochten een groot huis, waar ruimte is voor een werkkamer voor elk van hen. Jans heeft haar kamer op de tweede verdieping, van alle moderne apparatuur voorzien, want zij telewerkt op woensdag, als ze met de lunch thuis moet zijn wegens de vrije schoolmiddag van de kinderen. De overige dagen heeft ze een zwart overblijfadres geregeld in de buurt in een gezin waar de man werkloos is. Jans werkt bij het RIAGG aan de Verlengde Hereweg en moet drie dagen per week werkbezoeken in de regio maken. Dat doet ze met de auto, zo'n dag kan laat uitlopen. Auke is wetenschappelijk medewerker aan de Faculteit der Letteren, gevestigd in het Harmoniegebouw en werkt daarnaast aan zijn proefschrift. Hij gaat op de fiets naar het centrum en komt vaak laat thuis of gaat 's avonds terug. De kinderen zitten beiden op de basisschool, Henk, 8 jaar, vlak bij in Beijum-Oost, in de Fultsemaheerd, maar Aukje, 11 jaar, die volgend jaar naar het gymnasium wil, gaat voor een betere voorbereiding naar de particuliere basisschool in de Sweelinckstraat, in het stadsdeel ten zuiden van het station.

Beschreven wordt de donderdag, als Jans haar vaste afspraken ten zuiden van de stad heeft en op de terugweg vaak vastzit in de spits, de kinderen gaan dan na schooltijd zelfstandig naar muziekles als meest geschikte naschoolse activiteit, Henk naar pianoles in de buurt en Aukje op de muziekschool in de St. Jansstraat. Auke kan op zijn vroegst bij zessen thuis zijn.

uur activiteit

Auke

- 7.00 opstaan, vandaag zorgt Auke voor het ontbijt en spoort de kinderen aan op te schieten
- 7.30 gezamenlijk ontbijt
- 8.10 Auke begint wat later, brengt eerst de kinderen naar school, met de fiets: eerst Henk, 8 jaar, via het Pedaalpad in de centrale groenzone, tot na de gevaarlijke oversteek over de bochtige onoverzichtelijke Amkemaheerd, die 's ochtends druk is met bus, auto's en aanvoer van goederen
- 8.15 inmiddels staat Aukje klaar, zij vertrekken samen per fiets tot nabij de Faculteit der Letteren in het centrum, Harmoniegebouw, 5560 m. Voor hem kost dat ruim 20 min. in de spits, met haar bijna 30 min.; hij rijdt nog zo ver mogelijk haar route, zodat hij om 9 uur binnenstapt.
- 9.00 vanochtend kan hij aan zijn dissertatie werken
- 13.00 even de stad in voor een paar speciale inkopen bij reformwinkel en boekhandel
- 13.30 naar de cantine en dan een eerstejaarscollege geven
- 14.00 colleges, daarna vakgroepoverleg en tenslotte om 17.00 gesprek met zijn promotor
- 17.55 haar opmerkingen verwerkt op computer en nu snel naar huis
- 18.10 thuis, hij zal koken, want Jans komt donderdags doodmoe thuis
- 18.50 aan tafel
- 19.30 vrije avond

Jans

- 7.00 opstaan en kleding aanpassen aan het weer, kantoortas controleren, zit alles er wel in?
- 7.30 heerlijk verzorgd ontbijt om de drukke dag te beginnen
- 8.00 ze wil voor 8.30 op het RIAGG zijn; moet daar eerst heen, want woensdag heeft ze thuis getelewerkt; er kan dus allerlei zijn binnengekomen (modem met E-mail zou ideaal zijn)
- 8.30 gebruikelijke klusjes en telefoontjes, toch op tijd naar afspraken
- 9.00 via druk verkeerspunt A7, Julianaplein, naar Haren, 15,4 km, 20 min., incl. parkeren
- 9.30 eerste afspraak, twee intensieve gesprekken en nagesprek met sleutelpersonen
- 12.30 frisselucht en een hapje eten, even langs de leuke Harense winkeltjes, ontspannen
- 13.50 naar Paterswolde, maar 4 km, en parkeren
- 14.00 tweede afspraak, twee intensieve gesprekken en nagesprek met sleutelpersonen
- 16.30 terug naar huis, file op Julianaplein, wie vangt nu de kinderen op na muziekles?
- 17.45 eindelijk thuis, de kinderen zitten al op de stoep; nu eerst een sherry en opknappen
- 18.50 aan tafel
- 19.30 vrije avond

Aukje

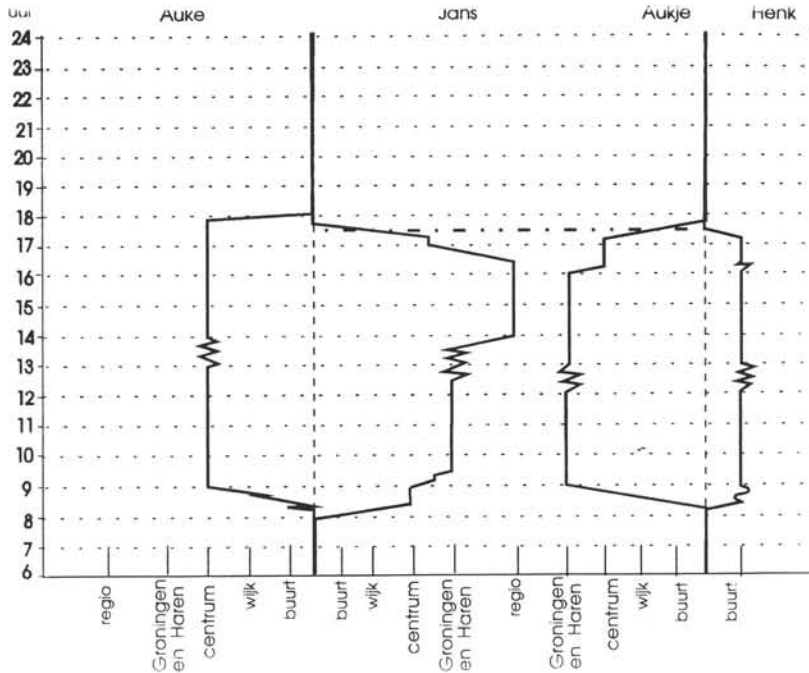
- 8.15 Aukje vertrekt met haar vader richting binnenstad, hij brengt haar tot na de kruising van de Hereweg met spoorlijn, waar zij via Feithlaan, Helperzoom en Haydnlaan naar de Groningse Schoolvereniging in de Sweelincklaan gaat, dat is verkeersveilig. Maar de Helperzoom gaat door groen gebied zonder woonhuizen; dus 's middags in de winter terug is sociaal onveilig. De Hereweg met fietspad is toch beter, ook omdat je terug de weg niet over hoeft te steken

- 9.00 aanvang lessen
- 12.00 soms gaat ze met een vriendinnetje mee, soms blijft ze over en speelt buiten
- 13.00 hervatting lessen
- 16.00 einde schooltijd, snel naar de muziekschool in de St. Jansstraat
- 16.15 muziekles
- 17.15 naar huis, via het fietspad langs de Ant. Deusinglaan naar de Korreweg en verder zo veel mogelijk langs woonhuizen naar huis, ruim 5 km.
- 17.40 thuis, Henk zit al op de stoep en daar komt Mammie aan; wat praten en huiswerk
- 18.30 Pappa helpen met koken en tafeldekken
- 18.50 aan tafel
- 19.30 eerst huiswerk afmaken en dan vrij lezen tot half tien

Henk

- 8.10 Henk met vader te vroeg naar school, buiten spelen of naar vriendje, die vlak bij woont
- 9.00 aanvang lessen
- 12.00 gaat met een klasgenootje, wiens vader werkloos is mee en speelt buiten (weet niet dat zijn ouders daarvoor betalen)
- 13.00 hervatting lessen
- 16.00 einde schooltijd, naar pianoles in de buurt
- 16.15 pianoles
- 17.15 van pianoles naar huis
- 17.30 thuis wachten tot er iemand met de sleutel komt, dan heerlijk spelen en puzzelen tot het eten
- 18.50 aan tafel
- 19.30 eerst afwassen en opruimen en dan spelen tot tegen negen uur

Beyum



BEIJUM-OOST, Scheltemaheerd**Type 20: met etnische verschillen****ANIL & FATIMAH + vier kinderen: doordeweekse dag**

Anil en Fatimah hebben het niet gemakkelijk met hun strenge Islamitische levenswijze en hun vier kinderen. Na de laatste geboorte, vorig jaar, weet zij dat er nu geen kinderen meer bijkomen. Die zuster was een engel, door Allah gestuurd, duizendmaal dank! Gelukkig kan Amira (de oudste) iedere dag na schooltijd op de kleintjes passen als Fatimah nog op de kantoren bij het station werkt. Eindelijk heeft ze nu leren fietsen, een project van een damesclub. Want die snelle bus naar het station kost f 2,50 per dag; maar de gewone bus 2x3 strippen is nog duurder, veel te duur voor gewone gastarbeiders, toch! Nu moet ze nog netter leren praten, dan kan ze bij een echte mevrouw gaan werken, maar naast de les houdt ze bijna geen tijd over om te leren. Anil had een tijd geen werk. Maar nu lijkt alles beter te gaan, als er maar meer tijd was op een dag! Amira is op een speciale school in het centrum van de stad om leerachterstand in te halen. De anderen zijn van het begin af hier op school. De knelpunten doen zich alle doordeweekse dagen voor zolang Anil werk heeft.

uur activiteit**Anil**

- 7.00 opstaan, snel wassen, aankleden, Fatimah heeft ontbijt klaar en brood gesmeerd voor zijn lunch
- 7.30 vertrek per fiets naar werk in grote houthandel (Kopenhagenstraat) waar hij magazijnwerk verricht (5,8 km)
- 7.53 aankomst werk
- 8.00 begin
- 12.00 pauze
- 16.35 vertrek naar huis
- 16.58 aankomst thuis, kinderen zijn alleen; Fatimah is al vertrokken naar werk. Iedereen heeft al gegeten, eten is nog warm hij eet alleen
- 19.40 inmiddels is Fatimah thuis, hij gaat lopend op bezoek bij Turkse vriend in de buurt
- 19.50 aankomst bij vriend
- 21.45 Anil thuis, kinderen slapen, ook Fatimah is op bank in slaap gevallen

Fatimah

- 7.05 opstaan, ontbijt maken en lunch klaarmaken voor Anil
- 7.15 wassen en aankleden
- 7.30 kinderen wekken en helpen wassen en aankleden
- 7.50 ontbijten met kinderen
- 8.15 vertrekt wandelend met 2 jongere kinderen naar de openbare basisschool de Beijumkorf (in Beijum-West), 0,7 km
- 8.23 aankomst op school.
- 8.32 terug naar huis
- 8.40 thuis, daarna opruimen, wassen en poetsen
- 9.15 vertrek met jongste kind in wandelwagentje naar Nederlandse les in informatiecentrum, helemaal in West, 1,7 km
- 9.30 aankomst en begin les
- 11.00 vertrek naar huis (kind te moe voor boodschappen)
- 11.15 thuis
- 12.00 lunch klaarmaken
- 12.15 lunchen met kinderen, daarna boel opruimen en ander huishoudelijk werk verrichten
- 13.40 vertrek per fiets naar winkelcentrum Beijum-West voor boodschappen
- 13.45 aankomst en winkelen
- 14.30 vertrek met volle boodschappentassen over Emmingaheerd naar huis, eng omdat er op dat stuk geen fietspad is, en zo goed fietst ze nog niet
- 14.40 thuis, boodschappen opruimen, kinderen opvangen en koken
- 16.00 eten wel vroeg, en de kinderen zijn daarna alleen totdat Anil er is, vervelend maar het kan helaas niet anders
- 16.20 vertrek op fiets naar werk, kantoor bij station, schoonmaken: 6.6 km
- 16.55 aankomst werk
- 19.05 klaar met werk, vertrek naar huis
- 19.40 aankomst thuis, als kinderen naar bed zijn gaat ze de Nederlandse les oefenen, tot het haar duizelt en ze in slaap valt

twee jongere kinderen

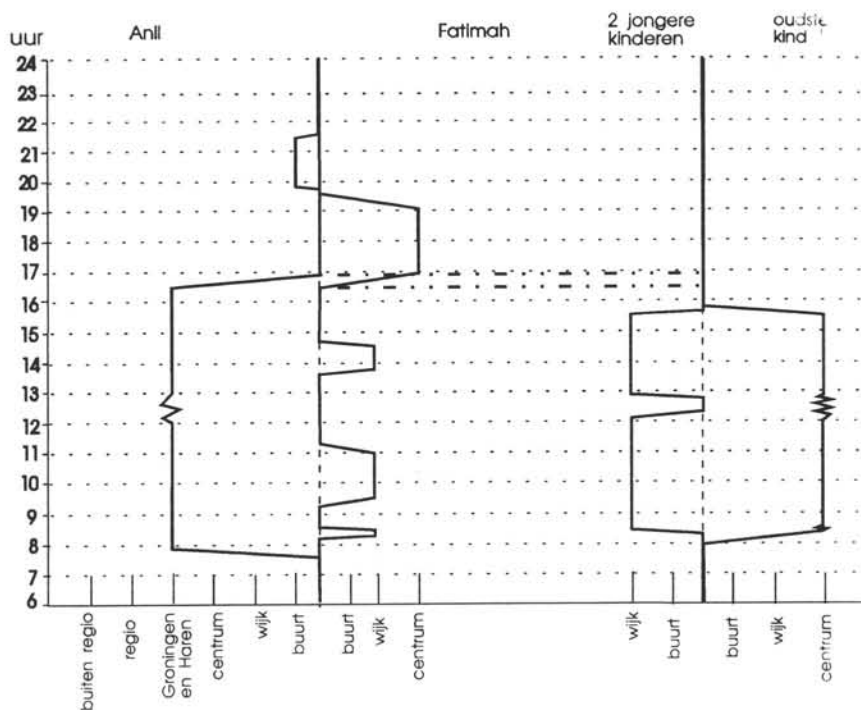
- 7.30 gewekt, wassen en aankleden
- 7.50 ontbijten

- 8.15 vertrek lopend met moeder naar school
- 8.23 aankomst op school
- 8.30 begin lessen
- 12.00 pauze
- 12.05 lopend naar huis
- 12.13 aankomst thuis
- 12.45 lopend terug naar school
- 12.53 aankomst
- 13.00 begin lessen
- 15.31 vertrek naar huis
- 15.39 aankomst thuis
- 16.00 eten, daarna spelen, moeder gaat om 16.20 uur weg en vader is pas tegen vijven thuis, Amira past op, in zo'n half uur kun je heel wat troep maken
- 16.58 vader komt thuis; wat spelen en t.v. kijken en dan naar bed

Amira

- 7.30 opstaan, wassen, aankleden
- 7.50 ontbijten
- 8.00 vertrek op de fiets naar school (voor moeilijk lerende kinderen in stadscentrum), afstand 6 km
- 8.23 aankomst op school
- 8.30 begin lessen
- 12.00 pauze, vertrek wandelend naar Grote Markt, ze hangt wat rond in de stad met een vriendin, die 'opvang-juh' van school vinden ze maar niks
- 12.55 weer op school
- 13.00 begin lessen
- 15.30 einde les
- 15.35 vertrek op de fiets naar huis
- 15.58 aankomst thuis, net op tijd voor het eten, bah nu al eten!
- 16.20 oppassen op haar kleine broertjes en zusje
- 17.00 vader is thuis eindelijk wat tijd voor zichzelf, maar niet voor lang ze moet vader het eten 'opdienem' en daarna nog afwassen

Beyum



ZUIDHORN, Lisdodde

Type 6: carrièremakend met kinderen

MIRANDA & JEROME + Felicia en Eveline: cursus- en pony-dag

Miranda en Jérôme wonen sinds kort in een van de weinige vrijstaande huizen in deze verder wat uniforme doorsnee-nieuwbouw-straat. Ze zijn uit hun huis in Lewenborg gegroeid, waar hun twee dochters Felicia en Eveline geboren zijn. Felicia gaat nu al naar het Stedelijk Gymnasium en Eveline naar de vijfde van de openbare basisschool. Jérôme heeft zijn tandartspraktijk in de stad en geeft de voorkeur aan de trein erheen; het natransport is alleen een misère. Miranda blonk nooit zo uit op de Academie, maar nu heeft ze succes met haar patchwork-cursus, die ze in verschillende dorpen geeft. Al het voorbereidende werk kan ze thuis doen nu ze haar prachtige atelier heeft, ingericht voor privélessen. Daarvan betaalt ze haar rijlessen, de ponyles van de meisjes en de platbodem binnenkort..... Maar het huishouden? "Dat heet monetariseren," heeft ze geleerd. "Prachtig begrip; laat zien dat je *money* hebt, haha, niet voor niets gesappeld daar in Lewenborg!" Beschreven is een van de dagen dat Miranda haar cursus geeft in een dorp in de buurt.

uur activiteit

Jérôme

6.50	opstaan, douchen en aankleden
7.15	ontbijt
7.45	vertrek op fiets naar station, 2.5 km
7.55	aankomst op station, helaas geen bewaakte stalling?
8.02	vertrek trein naar Groningen
8.12	aankomst in Groningen, lopend naar praktijk, 1 km
8.25	aankomst in praktijk, eerste patiënt om 8.30
12.00	half uur pauze, wandeling door stad
12.30	terug op praktijk
17.00	vertrek van praktijk naar station
17.13	aankomst op station
17.20	vertrek trein
17.29	aankomst trein, daarna op fiets naar huis
17.41	aankomst thuis
18.15	eten
18.30	samen met Felicia afwassen
18.45	tv kijken en krant lezen
19.45	administratief werk
21.00	tijd voor ontspanning
23.00	naar bed

Miranda

6.50	ontbijt klaar zetten, daarna kinderen wakker maken
7.15	ontbijt, kinderen en Jérôme de deur uit, ontbijtboel opruimen, daarna douchen en aankleden
7.50	voorbereiding cursus, tussendoor 1 uur huishoudelijk werk
12.00	lunch, om 1 uur komt Afien (die dichtbij woont in Watermunt); zij verricht licht huishoudelijk werk en vangt de kinderen vaak op
13.05	vertrek op de fiets naar cursus in Den Ham: 7 km, ze hoopt dat ze snel slaagt voor haar rijbewijs
13.35	aankomst in Den Ham
13.45	begin les
15.15	einde les, vertrek terug naar huis
15.45	aankomst thuis, ideaal dat Afien helpt, Eveline is al thuis en Afien heeft boodschappen gedaan
16.15	begin rijles
17.15	einde rijles, Afien is om 5 uur weggegaan, de kinderen zijn nu zo oud dat ze even alleen kunnen
17.30	koken
18.15	eten
18.30	spelen met Eveline
18.45	tijd voor haar zelf (ontspanning)
20.20	kinderen opvangen, wat te drinken maken
20.45	kinderen zijn naar bed, huishoudelijk werk
21.30	tijd voor ontspanning
23.00	naar bed

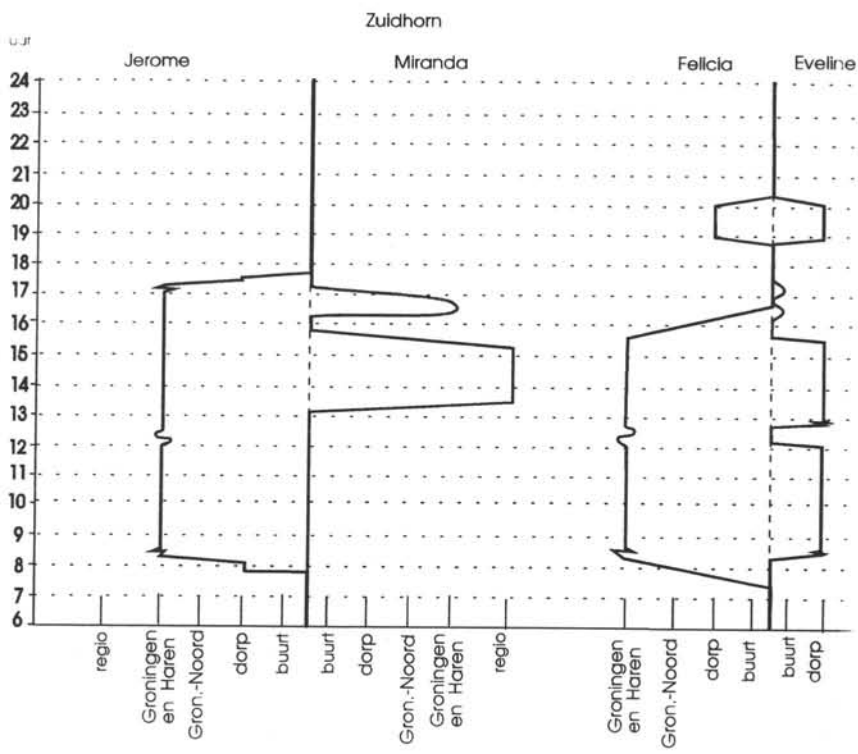
Felicia

7.00	opstaan
7.20	ontbijt

- 7.30 vertrek per fiets naar Willem Lodewijk gymnasium (Verzetstrijderslaan) in het Oosten van de stad, meestal fietst zij met groep uit dorp, bij slecht weer met openbaar vervoer: 12 km
- 8.20 aankomst op school
- 8.40 begin lessen
- 12.25 pauze, overblijven op school
- 13.00 hervatting van de lessen
- 15.50 vertrek per fiets naar huis
- 16.40 aankomst thuis, huiswerk
- 18.15 eten
- 18.30 helpen met afwas
- 18.45 vertrek op de fiets naar ponyles, samen met Eveline: 3 km
- 19.00 begin les
- 20.05 vertrek naar huis, vooral als het schemert vindt ze het maar niks zo alleen met haar zusje fietsen
- 20.17 thuis, nog wat drinken en daarna wat huiswerk maken
- 20.45 naar bed

Eveline

- 7.00 opstaan
- 7.20 ontbijt
- 7.30 moeder helpen met ontbijtboel afruimen, daarna spelen
- 8.15 vertrek per fiets naar lagere school
- 8.22 aankomst op school
- 8.30 begin lessen
- 12.05 pauze, naar huis om te eten
- 12.45 vertrek
- 12.52 aankomst op school
- 13.00 begin lessen
- 15.32 einde les, vertrek naar huis
- 15.39 aankomst thuis, Tante Afien heeft de thee al klaar
- 16.15 spelen in de omgeving
- 17.30 weer thuis
- 18.15 eten
- 18.45 vertrek op de fiets naar ponyles, samen met zus: 3 km
- 19.00 begin les
- 20.05 vertrek naar huis, ze voelt zich veilig met haar grote zus
- 20.17 thuis, wat drinken
- 20.30 naar bed



5.1 Inleiding

In hoofdstuk 4 is afgedaald naar het niveau van het individu. Dit was nodig om een indruk te krijgen van wat zich in de huidige geïndividualiseerde maatschappij zou kunnen afspelen. De gepresenteerde *fictivi* zijn geen werkelijke personen; hun leefwijze is echter wel degelijk gebaseerd op plausible veronderstellingen. Er is gekeken, met behulp van het datasysteem MOSAIC, welke bevolkingscategorieën wonen in de drie gekozen stedelijke gebieden. Dit systeem is in principe gericht op marketing en onderkent voor dat doel binnen de Nederlandse bevolking 41 categorieën huishoudens. Slechts een deel daarvan is te vinden in stedelijke en verstedelijkte gebieden. In de drie geselecteerde gebieden in het stadsgewest Groningen komen in totaal 22 MOSAIC-typen voor, waarvan 8 in Korrewegbuurt, 12 in Beijum-Oost en 9 in Zuidhorn. Hier van zijn respectievelijk 4, 5 en 6 typen onderzocht. Van sommige typen is meer dan één huishouden bekeken, bijvoorbeeld in verschillende huishoudensgrootte, leeftijd of welstand. Getracht is een zo breed mogelijk spectrum van de in de drie gebieden wonende bevolking te beschrijven. Sommige categorieën, zoals tweeverdieners met kinderen, komen in alle drie de gebieden voor, zij het in verschillende welstandsniveaus.

Na analyse van de samenstelling van de bevolking per gebied zijn, gedifferentieerd naar leefwijze en welstand, de doelgroepen opgespoord die naar verwachting tijd-ruimtelijke problemen ondervinden bij het realiseren van hun dag- of weekpatronen. Op hen is ingezoomd. Aangenomen is dat er binnen de postcode waar een geselecteerde categorie relatief vaak voorkomt, een huishouden woont met die bepaalde leefstijl en dat dit huishouden dan, overeenkomstig de MOSAIC-gegevens, ongeveer zoveel of geen kinderen telt, van een zekere leeftijd en van een zekere welstand (opleiding/beroepsgroep/inkomen) is.

Het resultaat is *niet* een beschrijving van de werkelijkheid. Wat verkregen wordt is een beeld van de tijd-ruimtelijke knelpunten die zich voor de bewoners vermoedelijk voordoen. De bedoeling is om aan te tonen dat een bruikbare onderzoekopzet kan worden ontwikkeld voor het verkrijgen van inzicht in tijd-ruimtelijke knelpunten. Of men in een praktijkgeval de betrouwbaarheid en de bruikbaarheid van het verkregen beeld en de daaruit ontwikkelde inzichten voldoende acht, is een zaak voor de onderzoekers, ontwerpers en beleidslieden ter plaatse. Dat geldt ook voor de beschrijvingen van de toestand in Groningen en Ommelanden. Afgewogen kan bijvoorbeeld worden of men extra inspanningen nodig acht om na te gaan of bepaalde huishoudentypen werkelijk voorkomen in een wijk. Ook kan men meer complete basisgegevens wensen over de werkzaamheid van mensen teneinde de verplaatsingsstromen beter te kunnen inschatten. Voorts kan het van belang zijn om na te gaan hoe stabiel of veranderlijk de bevolkingssamenstelling naar leefstijl, huishoudentype, leeftijd en welstand is of naar verwachting zal zijn in verschillende wijken en op verschillende tijdstippen. Maar altijd gaat het er om een doelgerichte onderzoekopzet te kiezen in plaats van te blijven hangen tussen uitputtend en duur onderzoek danwel negatie van de tijd-ruimtelijke problematiek.

Al is niet via enquêtes of interviews nagegaan hoe de *fictivi* de knelpunten ervaren, er is geen sprake van een subjectieve inschatting door de verkenner. De inschatting gaat uit van de (via interviews) door MOSAIC verzamelde gegevens over de werkelijke bewoners van de postcodegebieden en bouwt voort op eerder wetenschappelijk onderzoek van auteurs vermeld in de literatuurlijst, zoals Vijgen & van Engelsdorp Gastelaars, van Schendelen & Quist, Renou, Droogleever Fortuijn et. al. en Karsten. De meeste van deze onderzoeken betreffen verschillende woonmilieus in de Randstad. De aanname in deze verkenning betreft alleen de veronderstelling dat in het komende decennium de bewoners van *Overig Verstedelijkt Nederland* knelpunten op soortgelijke wijze gaan ervaren als *Randstedelingen* dat deden in de jaren '80. Om de in-

dividuele verschillen op te vangen is van de (volgens het CBS) snelst groeiende categorie, de tweeverdieners, een grote diversiteit verkend.

Een bijkomend aspect van de gebruikte methode is, dat voor het opsporen van de knelpunten de verkenner geneigd is dagpatronen te maximaliseren, terwijl *fictivi* hun programma optimaliseren teneinde met hun tijd per dag en per week uit te komen, maar daarbij vaak *extra voorkeuren in de vrije tijd* laten vallen. Een voordeel van het werken met *fictivi* kan zijn dat de juist door de overdrijving verkregen *virtuele realiteit* ook letterlijk in beeld te brengen is bijvoorbeeld op video of cd-rom. Dat zou ontwerpers, die immers visueel zijn ingesteld, er misschien toe brengen om op een andere wijze te gaan werken.

5.2 Werkwijze

In de meeste huishoudens verschillen de dagen van de week in complexiteit. Hoewel het in de praktijk zin zou hebben het gehele weekpatroon van een huishouden uit te werken, zou dat in deze verkenning te ver gaan. In deze verkenning is daarom gekozen voor de beschrijving van één specifieke dag, de voor dat huishouden meest problematische dag van de week. Aldus ontstaat toch enig zicht op de hogere temporele schaal van de week.

Ten behoeve van de evaluatie van de dagprogramma's en de dagpatronen van de *fictivi* is voor elk van hen het tijdgebruik tussen opstaan en naar bed gaan nagegaan, verdeeld over:

- betaalde of geruilde arbeid + onbetaald maatschappelijk nuttig werk + studie of opleiding
- zorgtaken voor eigen (voedsel)voorziening en huishouden en voor de leden van dit huishouden
- vrij besteedbare tijd
- woon-werk/school-verplaatsingstijd; daarnaast aandacht voor de verplaatsing in werktijd

De conclusies van deze uitdieping met betrekking tot de efficiëntie van de tijdbesteding zijn opgenomen in bijlage 5.1 en verwerkt in de temporele knelpunten in § 5.5. In de daarop gebaseerde diagrammen is als verplaatsingstijd alleen genoteerd de tijd van de woon-werk/school-verplaatsing, niet de verplaatsing binnen de werktijd.

Na het uitsplitsen van de problemen en zorgen op het niveau van het individuele huishouden, is het nodig in algemene zin een aantal opvallende knelpunten op een abstracter, hoger schaalniveau te signaleren, zowel op algemeen maatschappelijk niveau als op het niveau van de stad en de regio. Een deel van de knelpunten is ernstig voor één of meer categorieën van de bevolking, deze betreffen de basis- en kwaliteitsvoorkeuren. Daaronder valt ook een aantal, op het eerste gezicht 'luxe'-problemen, de extra voorkeuren zoals een huisdier van mensen die het gemis aan kinderen juist als basisbehoefte dus als ernstig ervaren. Een ander deel van de knelpunten valt onder de noemer spijtig: jammer maar niet ernstig (zie ook § 4.1). De in deze casus op grond van de dagpatronen van de *fictivi* geconstateerde hoofdknelpunten kunnen door hun algemene karakter in alle stedelijke en verstedelijkte gebieden voorkomen.

Bij beschouwing van de dagprogramma's en de dagpatronen valt het op, dat er sprake is van verschillende typen knelpunten:

1 *Knelpunten*

naar persoonlijke ervaring op grond van de indeling van de bevolking

Onderscheid tussen indeling naar leefstijl, leeftijd en welstand (a) en naar samenstelling van het huishouden (b). Een aantal knelpunten geldt voor alle categorieën bewoners, sommige gelden vooral voor taakcombineerders of specifiek voor huishoudens met kinderen of voor de kinderen zelf, andere specifiek voor ouderen, met en zonder maatschappelijke taak.

2 *Knelpunten*

ingedeeld naar ruimte en tijd

Onderscheid tussen ruimtelijke (a en b), temporele (c) en tijd-ruimtelijke (d) knelpunten. De ruimtelijke zijn verder te onderscheiden in voorzieningen die ontbreken of niet adequaat zijn of op een verkeerde plek liggen (a, statisch), en beperkingen tot verplaatsing tussen verschillende bestemmingen (b, dynamisch).

3 *Knelpunten*

ingedeeld naar hun aard: situationeel, structureel en individueel

Onderscheid naar zich plaatselijk voordoende knelpunten, naar knelpunten die gebrek aan aansluiting, ruimtelijk of temporeel, en naar knelpunten die regelingen tussen personen of instanties betreffen.

In de volgende paragrafen worden deze knelpunten onder de loep genomen. Daarbij wordt regelmatig impliciet (soms met naam) verwezen naar de opvatting van één van de *fictivi* of naar de dagprogramma's, die uitvoerig gemotiveerd en beschreven zijn in bijlage 4.3. Ten slotte is er nog een opvallend verschil tussen knelpunten waaraan via ordening en planning weinig te doen valt, globaal de groep sub 1, en die waar de overheden invloed op kunnen uitoefenen, globaal de groep sub 2. Over deze laatste groep is dan ook bijna tweemaal zoveel te melden als over de eerste.

In hoofdstuk 6 is vervolgens een aanzet gegeven tot *oplossingsrichtingen* waar *fictivi* actief aan kunnen bijdragen, en niet alleen naar maatregelen die de bijklank hebben van: door overheid of werkgever bedacht en door *fictivi* te ondergaan. Hoofdstuk 6 werd gepresenteerd als uitgangspunt en onderwerp voor de discussie in de workshop op 7 december 1995, en is naar aanleiding van de discussiepunten bijgewerkt en aangevuld.

5.3 **Knelpunten naar persoonlijke ervaring op grond van de indeling van de bevolking**

De indeling van de bevolking naar leefstijl, leeftijd en welstand is van kwalitatieve aard, die naar samenstelling en grootte van het huishouden is overwegend van kwantitatieve aard. Voor de analyse is dit onderscheid van belang. In de praktijk, en zo ook in deze verkenning, heeft echter ieder huishouden een plaats in beide indelingen. Er lijkt daarom sprake te zijn van een zekere overlap. In een matrix, figuur 5.1, komen deze aspecten duidelijk aan het licht. Van de fictieve huishoudens, onderscheiden naar hun woonmilieu en naar hun kwalitatieve kenmerken, zijn de voornaamste knelpunten en de *tjdklemmen* tussen de leden opgetekend.

Figuur 5.1 De verkende huishoudens en de door hun ervaren knelpunten en tijdklemmen

Mos. type	Indeling van de bevolking naar	locatie/milieu	leefstijl		leeftijd			opleiding/welstand	Knelpunten		Tijdklem
	Omvang en samenstelling van huishoudens		voor- stads- sub-oorlogs rand ur stad baan	stedelijk- mobiel	lokaal	jong 18 35	oud 55 70+	hoog middel laag	ruimtelijk	temporeel	
16	alleenwonende <u>studenten</u> : Menno Sietske	o o	o		o		o		<u>sociale onveiligheid</u> -Noorderstation negatief -Oosterhrk. positief zeer stil 's avonds bij Academiegeb. -omgeving Kardinge negatief	- fiets lost tijdproblemen op - fiets geen last files	- geen - geen - winkelsluiting
16	samenwon. <u>studenten</u> : (2)Harmke & Jochem	o	o		o		o				
23	<u>tweeverdieners zonder kinderen</u> (+ toekomstperspectief): (1½) Joep & Anke	o	o		o		o		J. files → A. soc. onveiligheid K. fiets 's avonds veiliger dan bus P. files → soc. onv. tunneltjes	← J. files O. vermijdt spits door (tijdplanning) ← P. files	geen vermeden door goede afspraken wegbrengen school (werk-/schooltijd)
24	<u>tweeverdieners zonder kinderen</u> (laag-geschoold): (2) Klaasje & Onno	o	o		o		o				
24	<u>tweeverdieners met kinderen</u> (laag-geschoold): (1½) Pim & Mien	o	o		o		o				
7	<u>tweeverdieners met kinderen</u> : a. (2) Auke & Jans b. (2) Jan & Ypkje c. (1½) Kobus & Ginie d. (1½) F.-Claire & Jan-Ubbo	o o o o	o o o o	o o o o	o o o o	o o o o	o o o o		A. flexibel werk J. files → J. slechte busverb. → Y. pauze winkelen → K. geen P in Haren G. voorz. bij werk FC. avond soc. on. omg. tenniscomplex	← files lange reistijd → anders tijd-klem K. door tijd-klem te laat op avondlezing JU. vermijdt files door fiets	huishoudens a, b en c: kinderen eerder thuis dan één van de ouders c: extra tijd-klem geen zware oppas d: werkt minder + oppas: klem gemonetariseerd
8	<u>gezinnen gemiddelde welstand</u> : (1½) Sakko & Froukje	o	o		o		o		F. door lokaal patroon en oppas-moeder geen knelp.	S. vermijdt files door fiets - avond meer drukte	geen, door beperkte werkduur F.
20	<u>etnische verschillen</u> : (2) Anil & Fatimah (2) Eduard & Ursie	o o	o o		o o		o o		F. grote afst. tussen voorzien. in wijk -schoolroute dochter onveilig U. onveiligheid bij bushalte	F. tijdverlies door zorg + opleiding - gespreide werkdagen files vermeden	- door late werkdagen van F. - gespreide werkdagen: geen klem
22	<u>alleenstaande ouders</u> : Moniek (+ Tjok) Lies (+ 2 kinderen)	o o	o o		o o		o o		- ongunstige lokale dagopvang t.o.v. bus en winkels - moeilijk avond-oppas te krijgen	- dagelijks lange busreizen met kind - door combinatie van taken	- dagopvang in buurt van werk: klem winkelsluiting - geen: hulp van moeder

27	<u>oudere tweeverdieners:</u> (2) Griet & Kees	o	o	o	o	- grote afstand tussen dagelijkse en medische voorz.	- korte tijd maar staan of lopen	- geen
1	<u>hoog inkomen oudere kinderen:</u> (1¼) Gerard-Jan & Marijke	o	o	o	o	GJ. parkeren bij werk is moeilijk M. afstand stedel. voorz. †, trein+bus	- kinderen lange fietsroute naar voortgezet onderw.	geen: M. werkt 's ochtends + betaalde hulp = opvang
3	<u>senioren, hoge status:</u> Ietse & Klaassien (1¼) Jacob & Ida Berend & Gé	o	o	o	o	-tochtjes Groningen: veel overstap/geen comfort busstation - I. alles met auto geen ruimt. knelp. - (ouderen) centra slecht bereikbaar	- verplaatsingstijd minder belangrijk dan comfort J. tijdwinst: treinreis lange afstand - flexibiliteit maaltijdservice beperkt	- laat thuis winkels dicht geen voorz. bij station Zuidhorn - geen: flexibel programma - maaltijd na dagje uit koud, niet eetbaar
5	<u>senioren gemengd, alleenstaande ouderen:</u> Tante Eita Janus	o	o	o	o	- ruimt. inr. rekent te weinig met ouderen/minder validen - te weinig voorz. fietsers in werkgeb.	E. geen J. tijdverlies door grote afst. en geen rechtstreekse woon /werk fietsrelaties	- geen - winkelsluiting
6	<u>carrièremakende met kinderen (tweeverdieners):</u> (1½) Jérôme & Miranda (2) Karel & Pieternel (2) Arend & Bouke	o	o	o	o	- grote afstand fiets naar voortgezet onderwijs - delen universiteit slecht per OV bereikbaar - tweeverdieners; grote afstand werk-suburb	J. met trein vermijden file, ++lokatie kantoor/station - relatie Zuidhorn, Haren matig, tijdrovend (regiolijn) A. hoogleraar, kan werktijd aanpassen aan zorgtaken	- midden tjdkiem: flexibel werk M. en opvanghulp - slechte onderlinge planning bij gecompliceerd patroon - winkelsluiting geen bezorging
30	<u>protestant alleenstaande ouderen:</u>		o	o	o	- te grote afstand woning naar dagelijkse voorz. en OV	- fysiek te lange tijdsduur naar voorz. en OV	- geen

In § 5.3 is de bevolking (in casu de verkende huishoudens) op twee manieren ingedeeld: kwantitatief naar omvang en samenstelling van het huishouden, en kwalitatief naar leefstijl, leeftijd en opleiding/welstand. Een vierde kwalitatief kenmerk is de lokatie, die het woonmilieu bepaalt. In de eerste twee kolommen van de matrix zijn de onderzochte huishoudens naar Mosaic-type vermeld. Door deze typering is hier toch sprake van een kwantitatieve annotatie waardoor een zekere overlap onontkoombaar is. De getallen voor de namen van de *fictivi*; bijvoorbeeld (1½), geven de gezamenlijke arbeidsparticipatie aan. In de vier volgende kolommen zijn (van elk der *fictivi* afzonderlijk) achtereenvolgens het woonmilieu met één stip per huishouden aangegeven, de stedelijke en mobiele tegenover lokale gerichtheid gesteld; de leeftijd in een glijdende schaal van 18, via 35 en 55 jaar, naar 70+ en tenslotte de te volgen of gevolgde opleiding/welstand, ook in een glijdende schaal van hoog naar laag met één stip per fictivus/a. In de laatste drie kolommen zijn de belangrijkste van de in hoofdstuk 5 gevonden knelpunten en tjdkiemmen kort weergegeven. Ook door eigen tijdbeleid of woonplaatskeuze vermeden knelpunten zijn (als positief) vermeld. De tijd-ruimtelijke knelpunten zijn niet afzonderlijk gemeld. Zie verder de uitvoerige beschrijving in hoofdstuk 5.

a. Indeling naar leefstijl, leeftijd en welstand

Leefstijl

Bij beschouwing van de huishoudensgrootte en de leefwijze van de *fictivi* blijkt, dat in het algemeen *tweeverdieners met kinderen* de meest gecompliceerde dagpatronen hebben, zeker wanneer beide ouders voltijds werken en wanneer de kinderen beneden de twaalf jaar oud zijn (Auke en Jans, Francine en Jan-Ubbo). Hoe meer leden het huishouden telt, hoe meer verschillende dagprogramma's aanleiding kunnen zijn tot een *tjdklem* (Jan en Ypkje). Daar komt nog bij dat tweeverdieners, zeker als zij hoog opgeleid zijn, slechts zelden beiden een werkring in dezelfde plaats zullen vinden. Meer en meer wordt ook rond Groningen de regio de woon- en arbeidsmarkt. Het zal dus steeds regel zijn dat slechts één van de partners een werkring heeft dicht bij huis of in de eigen gemeente. Een ernstig beknelde categorie vormen de werkende (of bijscholende) *alleenstaande ouders* (Moniek). Hier ontbreekt bovendien de partner met wie de zorgtaken voor de kinderen gedeeld kunnen worden (Mey, 1994, § 6.6.2). Aan het andere einde staan de *alleenwonenden*, de mensen zonder partner. Zij hoeven met niemands dagpatroon rekening te houden; dat spaart een heleboel tijd. Maar er staat ook niemand klaar om hen op te vangen na het werk. Zij ondervonden tot voorkort de ernstige tjdklem van het sluitingsuur (Janus). Voor de laatste twee categorieën kan een woongroep een oplossing zijn. Deze leefwijze is in de verkenning buiten beschouwing gebleven, omdat deze niet uit het MOSAIC af te leiden viel, maar komt aan de orde bij de oplossingsrichtingen.

Ten opzichte van de drie bovengenoemde groepen zijn de knelpunten die *tweeverdieners zonder kinderen* ondervinden van geringe ernst (Klaasje en Onno, Joep en Anke). Zij kunnen de *tjdklem* in veel gevallen goed voor elkaar opvangen. Ook *éénverdiener-huishoudens met kinderen* ondervinden minder ernstige knelpunten, al lopen de dagprogramma's van de kinderen en de werkende partner nog zo uiteen. Het is de zorgende partner die de tijdschema's aaneen breit, vaak geen geringe, doch onzichtbare taak.

Leeftijd

Bij beschouwing van de leeftijdsgroepen van de *fictivi* blijken de jongeren, starters op de werken woningmarkt en studenten, de minst ernstige tijdproblemen te hebben (Menno). Het huishouden en de maaltijden krijgen niet veel aandacht en kinderen zijn er nog niet (Harmke en Jochem). Zodra deze ter wereld komen verandert het beeld. Jonge huishoudens met kinderen ondervinden een ernstige overgang (Karel en Pietermel). De knelpunten nemen toe in ernst met de leeftijd van de kinderen (van luiers en tandjes tot proefwerken en verliefdheden). Vooral als zij naar verschillende scholen met afwijkende roosters gaan kan de tjdklem steeds ernstiger drukken (Arend en Bouke). Alleen de ambitieuzen houden het tweeverdienerschap nog vol (Francine-Claire) of pakken het zo gauw mogelijk weer op (Froukje). Dit duurt voort totdat de kinderen zelfstandiger worden en het huis uit gaan.

Jongere ouderen, tweeverdieners zonder kinderen, vroege Vutters, krijgen een rustiger periode met een minder dwingende *tjdklem* (Jacob en Ida). Zodra echter de tijd een factor van het fysieke (uithoudings)vermogen wordt vertaalt zich dat in korte loopafstanden: afstanden worden onoverbrugbaar en voorzieningen worden onbereikbaar. Voor ouderen krijgt *tijd* de betekenis van: de *tijdsduur* (en de afstand) die men kan lopen, de tijdsduur die men kan staan (wachten op perron of halte). Overschrijding daarvan vormt dan een ernstig knelpunt. Hier zijn de ouderen die samen of in een groep wonen in het voordeel ten opzichte van alleenwonenden (Berend en Gé versus Etta).

Welstand

Bij beschouwing van de welstand (in de zin van: resultante van opleiding en beroepsniveau) van de *fictivi* blijken een hoog inkomen en een hoge maatschappelijke positie belangrijke hulpmiddelen te zijn om tijdproblemen zo niet op te lossen, dan toch plooibaar te maken. Monetarisering van het huishouden, betaalde oppas aan huis en een of twee dagen werken in de eigen studeerkamer thuis, al of niet door modem en E-mail verbonden met (een secretaresse op) het werk, zijn dan haalbare strategieën (Jans). Voor huishoudens met een laag inkomen en in een ondergeschikte positie, wegen de tijdproblemen extra zwaar (Anil en Fatimah).

=> Generaliserend naar de drie invalshoeken, *leefstijl, leeftijd en welstand*, valt te stellen, dat de ambitieuze, alleenstaande moeder, met twee jonge kinderen en met een alsnog te voltooien opleiding, die zich net uit de bijstand opgetrokken heeft tot een laag betaalde baan, de meeste en de ernstigste knelpunten ervaart (Lies).

b. Indeling naar bevolkingscategorie

Het tijdsbeleid van overheden en marktpartijen is tot nu toe niet gedifferentieerd naar bevolkingscategorie. Bij de indeling van knelpunten naar bevolkingscategorie blijkt echter wel een verschil in ervaring tussen werkenden en studenten enerzijds en niet-meer werkenden anderzijds. Werkenden ervaren zowel ruimtelijke als temporele knelpunten; bij ouderen gaat het vooral om ruimtelijke knelpunten. De tijd speelt bij hen een rol in de vorm van tijdsduur met betrekking tot het fysieke uithoudingsvermogen. De toepassing van strategieën om knelpunten te omzeilen verschilt dan ook bij werkenden en niet-werkenden, en hangt bovendien af van het geldbudget.

Studenten

Studenten redden zich wel, zij passen hun werk- en studietijd aan de omstandigheden aan. Of zij in tijdnood komen hangt van hun ambitie af (Menno). Zij verplaatsen zich binnen de stad razendsnel op de fiets en daarbuiten met hun OV-kaart. Bij samenwonende studenten of LAT-relaties stemmen vaak de dagprogramma's niet overeen, maar ook dat leidt niet tot ernstige tijdsklemmen (Harmke en Jochem).

Vrouwelijke studenten waarderen een woning op een sociaal veilige plek. Die zijn in Groningen te vinden, al is het misschien tegen een iets hogere prijs of in een studentenhuus. Zij hebben grote behoefte aan sociale veiligheid in de omgeving van hun avondbestemmingen (Sietske). Wat dat betreft vormt het monofunctionele karakter van het Universiteitscomplex en van het perifeer gelegen sportcentra voor hen een ernstig knelpunt. Sociale onveiligheid belemmert hun zelfstandigheid of stimuleert autogebruik. Dit is niet een tijd-ruimtelijk, wel een ernstig ruimtelijk knelpunt. Het heeft een rechtstreekse relatie met aandachtsveld 4: *achtergronden van mobiliteit* (zie figuur 1.1).

Jonge tweeverdieners met ambitie, veelal dinkies

Sommige ambitieuze jonge werkers hebben *autobanen*, zij doen alles met hun lease-auto (Joep). Zij zitten onevenredig lang achter het stuur, zowel in eigen tijd als in werktijd. Voor hen zijn de files een ernstig knelpunt, dat tot tijdsklemmen leidt. Anderen vinden een oplossing door met een modem van huis uit bureauzaken te regelen voor zij naar klanten gaan (Jans). Dat scheelt tijd en auto-kilometers. Maar dat kan niet in alle functies. Ook onder jonge tweeverdieners ondervinden vrouwen sociale onveiligheid als ernstig ruimtelijk knelpunt; zij nemen veiligheidshalve 's avonds de auto of vermijden de stationsomgeving door een andere route te kiezen (Anke, Klaasje).

Laag geschoolde jonge tweeverdieners met (jonge) kinderen

Deze jonge mensen hebben weinig geld en weinig tijd, zeker als zij proberen om met cursussen verder te komen. Zij nemen de bezwaren van een *tijd-klem* door *lange reistijd* zowel naar werk als naar cursus een poos lang op de koop toe, omdat ze jong zijn. Het ernstigste knelpunt voor hen is het naar een speciale (bijvoorbeeld Montessori-)school gaan van de kinderen, want tijd voor halen en brengen, laat staan tussen de middag, hebben ze niet. Monetarisering van taken komt niet aan de orde, wel is soms sprake van een LET (Local Energy Trading)-systeem, waar de ene dienst de andere waard is (Jan, klussen voor oppas; Froukje, boodschappen voor oppas). De kinderen hebben vaak kleine zorgtaken.

Alleenstaande ouders (met jonge kinderen)

Ook alleenstaande ouders hebben weinig tijd of geld; zij ondervinden exact dezelfde, zeer ernstige knelpunten, terwijl zij het vaak fysiek nog zwaarder hebben, omdat ze overal alleen voor staan. Uitwisseling van diensten is maar zelden aan de orde, ook al wegens het nijpende tijdsgebrek (Lies, bijles voor oppas); wel hulp van familie of vrienden in de buurt (Moniek).

Etnische minderheden (met vaak veel kinderen)

De knelpunten die mensen met een andere etnische achtergrond ondervinden, zijn vergelijkbaar. Van rolverdeling bij zorgtaken is hier in het algemeen geen sprake, deze taken liggen meestal geheel bij de vrouw, die de ernstigste tijd-ruimtelijke knelpunten ervaart, en bij de dochters, die kans lopen van school thuis gehouden te worden, zeker als de veilige bereikbaarheid van de school een ernstig knelpunt vormt (Fatimah en haar dochter Amira).

Hoger opgeleide tweeverdieners met kinderen

Bij hoger opgeleide tweeverdieners die gemakkelijker hun werktijden kunnen flexibiliseren is het wegbrengen van kinderen naar scholen buiten de eigen wijk vaak inpasbaar. De knelpunten liggen tussen de middag en na schooltijd. Tussen de middag moeten ze overblijven wat niet overal goed geregeld is met maaltijden en deskundige zorg (zoals bijvoorbeeld in België en Engeland gebruikelijk is). Of de kinderen moeten steeds bij een klasgenootje overblijven, wat ook niet altijd goed blijft gaan (Auke en Jans, zwart overblijfadres). In de hogere inkomensgroepen is vaak betaalde hulp aanwezig om de kinderen op te vangen (Marijke, Miranda). Nog zwaarder weegt de periode na schooltijd. Juist bij hoger opgeleiden hebben de kinderen dan vaak een club of les (Aukje, Henk). De verplaatsing daarheen en dan tegen donker nog naar huis kan ernstige knelpunten opleveren, als geen van de ouders het transport kan verzorgen. De veiligheid van de fietsroute is dan van cruciaal belang. Als de kinderen in verschillende leeftijdsgroepen zitten, kunnen de knelpunten nog ernstiger zijn.

Strategieën

Resumerend valt voor werkenden en studenten te stellen dat bij huishoudens zonder kinderen de ernstige ruimtelijke knelpunten zich concentreren op sociale onveiligheid en daar leiden tot een (wellicht vermijdbare) toename van het autogebruik. De ernstigste temporele knelpunten lijken binnenkort hun zwaarte te verliezen door de verruiming van de winkelsluitingstijden. De tijd-ruimtelijke knelpunten van files in het spitsuur blijven voor deze groepen het ernstigst. Rest nog de moeilijk te beantwoorden vraag, die in deze verkenning niet aan bod kan komen, in hoeverre deze en te verwachten knelpunten leiden tot uitstel of afstel van kinderen, een wel drastische strategie.

Bij werkende huishoudens met kinderen, twee- en anderhalfverdieners lijkt monetarisering van het huishouden een goede oplossing. Dit geldt echter alleen voor de hoger opgeleiden met hogere inkomens. Veel van de strategieën (buitenshuis eten, huishoudelijke hulp en tijd-besparende apparaten, die voor een groot deel in ieder huishouden gangbaar zijn) zijn niet fiscaal aftrekbaar.

Kinderopvang komt geleidelijk van de grond, maar de kwaliteit van de kinderopvang en naschoolse opvang verschilt in de drie gebieden. In het algemeen is de voorziening met peuterspeelzalen redelijk. Kinderdagverblijven zijn in de stad nog dun gezaaid: één in Korrewegbuurt, één in geheel Beijum, en wel in West, tegenover twee in Zuidhorn. Ook buitenschoolse opvang en een gastouderbureau lijken er alleen in Zuidhorn te zijn. Niet is nagegaan wat de opvangmogelijkheden zijn nabij de concentratie van werkplekken, zoals stadscentrum, centrum Haren, stationslokatie. De kosten van kinderopvang zijn echter voor velen te hoog, opvangtijden vaak tot 18 uur zijn al heel mooi, maar soms nog te krap voor een alleenstaande ouder die elders werkt. Vaak past de lokatie slecht in het verplaatsingspatroon van de ouder. Ook hier is de ligging uitermate van belang. Een lange omweg ten opzichte van de woon-werkroute van de ouder kan een tijdrovend en daarom ernstig knelpunt zijn. Het kinderdagverblijf aan de Emingaheerd in West ligt bijvoorbeeld ongunstig voor ouders die met de bus naar hun werk in het centrum, bij het station of in Haren gaan, want de bus komt hier niet in de buurt.

De rolverdeling als strategie is individueel sterk verschillend. In middelbare milieus, zeker bij voltijds tweeverdieners is meer dan gemiddeld sprake van een rolverdeling thuis tussen de partners. Daartoe schuiven zij met de werktijden, of werken, zo mogelijk beiden, één dag per week thuis. Meestal hebben de kinderen ook kleine zorgtaken. Als één partner in deeltijd (\pm 20 uur/week) werkt, zal rolverdeling een uitzondering zijn. Voor dit type huishouden maakt het nogal wat uit of het in de stad woont of in een van de suburbane kernen.

Ouderen

In het dagpatroon van ouderen valt het gebrek op aan *afstemming van de ruimtelijke inrichting* van woon- en verblijfsomgeving op hun beperkte actieradius (Griet en Kees, Berend) en op hun speciale behoeften zoals van de oversteekbaarheid van straten en pleinen tot openbare, kosteloze rustgelegenheden (Etta). Terwijl dit gemis een ernstig knelpunt kan zijn voor hun zelfstandig functioneren, is hier in veel gevallen met geringe kosten verbetering mogelijk. Voor ouderen die tot op hoge leeftijd blijven fietsen, is de kwaliteit, de sociale en de verkeersveiligheid van fietsroutes van groot belang (Janus). Bij hen heeft de factor tijd de betekenis van de tijdsduur die men kan lopen, fietsen of staan.

Een ernstig knelpunt lijkt de afstand die ouderen zonder auto moeten overbruggen naar de voorzieningen en naar de bushalte of (in Zuidhorn) het station (Berend en Gé). In Groningen bestaat geen aangepast of aanvullend openbaar vervoer (AOV). De gemeenteraad heeft besloten geen bijzonder vervoer voor ouderen te creëren, maar alleen voor gehandicapten, voorzover dit niet valt onder de AWBZ. Bij de situering van gebouwen waar ouderen, zieken of ouders met kleine kinderen regelmatig moeten zijn, is vaak, vooral in wijken uit de jaren '70 en '80, de plaats van de bushalte niet afgestemd op de loopafstand van ouderen. Bij voorkeur dient deze te liggen voor de voordeur van een centrum voor ouderen, van een gezondheidscentrum, een informatie- of voorlichtingscentrum. Is hieraan niet voldaan, dan is het achteraf nauwelijks mogelijk een busroute aan te passen, laat staan de situering van gebouwen te wijzigen. Zowel in Beijum als in Zuidhorn liggen de meeste wooncentra voor ouderen uitgesproken ongunstig ten opzichte van de dagelijkse voorzieningen, de winkels, de PTT of bank, de maatschappelijke en de medische zorg en de halte of station van openbaar vervoer. In Zuidhorn bijvoorbeeld ligt van de drie instellingen er slechts één op 400 meter van het station. De andere twee liggen er hemelsbreed rond 1 kilometer vandaan. En in Beijum lijkt de situatie van het gezondheidscentrum midden tussen de twee winkelcentra gunstig, maar de afstanden vanaf de eerste naar de beide centra zijn te groot (500 à 600 meter). Wel is er bij het gezondheidscentrum een bushalte van lijn 10, maar deze rijdt alleen op zeer beperkte tijden, 2 maal 2 uur. Gebrek aan nabijheid is voor ouderen in deze type woonmilieus dus vaak een ernstig knelpunt. In een kleinschalige omgeving, zoals die van oudere buurten, en in kleinere kernen zijn de ligging en de afstanden naar de dagelijkse voorzieningen vaak beter afgestemd op ouderen. Ook verpleeg- en verzorgingshuizen waar men minder mobiele vrienden wil opzoeken zijn vaak moeilijk bereikbaar, vooral in suburbane kernen waar geen openbaar vervoer is. Ouderen die geen auto meer hebben, zijn in al deze gevallen aangewezen op vrienden, burens of taxi's. Dat is een ernstig knelpunt, omdat het hun langdurige onafhankelijkheid bedreigt.

Plekken om te rusten bevinden zich meestal langs wandelroutes, bijvoorbeeld in of langs het groen, maar blijken zeldzaam te zijn in winkelcentra, gezondheidscentra etc.. Vrij toegankelijke ruimten, zonder consumptieverplichting (Rotterdam: aparte krantenleeszaal in openbare bibliotheek, waar veel ouderen die de krant te duur vinden toch op de hoogte blijven) op plaatsen waar ouderen regelmatig moeten zijn verlengen de bereikbare afstand tot de woning van 200 meter (maal 2 zonder gratis rustpunt, in schaduw van zon en regen) tot 400 meter. Met zulke voorzieningen wordt het bereikbare gebied dan 4 maal zo groot.

5.4 Knelpunten ingedeeld naar ruimte

De lokatie

Bij beschouwing van de lokatie waar de *fictivi* wonen en werken, valt een onderscheid te maken tussen hen die in de stad Groningen wonen en werken of een opleiding volgen en zij die in een op de stad georiënteerde kern wonen en in Groningen werken of een opleiding volgen en ten slotte zij die in de deze kern wonen en daar of in de directe omgeving hun dagelijkse activiteiten hebben. De eerste groep, de Groningers, ondervinden de minst ernstige knelpunten, vooral als zij in een buurt dicht bij de stadskern of bij de geconcentreerde werkgebieden wonen (Etta, Anke, Klaasje en Onno). Zij profiteren van de stedelijke infrastructuur, het frequente openbaar vervoer en de mogelijkheid alles ook op de fiets te kunnen bereiken. Onafhankelijk van de geografische nabijheid is de bereikbaarheid (in frequentie, tijd en geld) per openbaar

vervoer van de woonlokatie ten opzichte van het werkgebied en ten opzichte van de stedelijke voorzieningen bepalend voor de mogelijkheden en beperkingen, c.q. de ernst van knelpunten. Daar doen zich binnen de stad nog grote verschillen voor, zoals tussen Noorddijk enerzijds en Hoogkerk anderzijds (Jan en Ypkje). De kleine groep die zijn dagelijkse activiteiten in of om de suburbane kern heeft, ervaart daarbij vermoedelijk weinig ernstige knelpunten (Marijke, Miranda, Ida en Pietermel). Zij ontberen echter het hoge voorzieningenniveau van de stad en zullen voor niet dagelijkse goederen, speciale aanbiedingen, culturele evenementen enzovoorts aangewezen zijn op de trein of de auto moeten nemen naar de stad (Ietse en Klaassien).

=> De ernstigste knelpunten ervaart de werker die dagelijks of een aantal dagen per week van de regio uit naar de stad moet reizen, hetzij met de auto (Arend) hetzij met de trein (Jérôme, Gerard-Jan), niet alleen voor het werk maar ook voor bijzondere inkopen en evenementen, en de werker die per openbaar vervoer meestal met een frequentie van een half uur en aansluiting naar bijvoorbeeld Haren moet rekenen (Karel), of die per auto met het autoluwe beleid voor de binnenstad te maken krijgt.

De casus

Bij de analyse van de ruimtelijke knelpunten dient voorop te staan dat het hier gaat om een verkenning, een onderzoekopzet. De regio en de agglomeratie Groningen fungeren als casus, als prototype. Het gaat om de mogelijkheden en beperkingen van dit prototype en niet om het beleid van de gemeente of van de provincie Groningen. De voordelen van deze casus zijn dat hij overzichtelijk is en dat er al sinds het structuurplan 1987 aan verbetering van knelpunten wordt gewerkt, vooral op het gebied van verkeer en vervoer. De wijze waarop in Groningen, als eerste stad, plannen voor een autoluwe binnenstad op touw gezet en ook doorgevoerd werden, getuigt van pioniersgeest. De maatregelen die toen in gang gezet zijn, oogsten nu al een positief effect (Ypkje). De vrije busbaan vanuit het stadsdeel Noorddijk, met het recent geopende (eerste Nederlandse) transferium, maakt dat dit eerst geïsoleerde stadsdeel nu binnen een kwartier bereikbaar is gemaakt vanaf het station en vanuit het stadscentrum (Jan e.a.). Dit laat zien dat een goede bereikbaarheid meer waard kan zijn dan nabijheid.

In het recent verschenen *Tien grote plannen voor Groningen, 1608-1994*, (1995) toont de auteur, H.G. Hurenkamp, in de laatste hoofdstukken de verschillen tussen de aanpak van de jaren '70 en '80 en de huidige uitgangspunten. In het structuurplan 1994 *De stad van straks, Groningen in 2005* wordt de stap gezet van de *compacte stad* naar de *geconcentreerde stad*. De nadruk ligt nu op het relatiepatroon, op verbetering van de relaties tussen de stadsdelen, onder andere door functioneel gemengde ontwikkelingszones. Daaraan is gekoppeld een verdere opvang en geleiding van het autoverkeer: een tweede transferium aan de noordwestkant, bij het Reitdiepplein; een nieuw station Kempkensberg ten zuiden van de RING A7 en een nieuwe brug over het Oude Winschoterdiep tussen het zuidelijke stadsdeel en het industriegebied Eulgunne.

=> Door de maatregelen uit de jaren '80 lijken de thans te constateren ruimtelijke knelpunten op stadsniveau op het eerste gezicht niet zo groot. Er blijven er echter nog over, zoals gebleken is in de dagpatronen. Het concept-structuurplan 1994 lijkt elementen te bevatten die de potentie van oplossingsrichtingen kunnen hebben (zie ook bijlage 5.2).

a. Werkgelegenheid en voorzieningen

De functiemenging in de verschillende stadsdelen van Groningen loopt nogal uiteen. Bij een inventarisatie daarvan in oktober 1995 voor het gehele stedelijke grondgebied blijkt de verhouding werkzame personen/inwoners gemiddeld 58/100 te zijn (bijlage 5.3). In de buurtcombinaties waar deze verhouding, als 'norm' gehanteerd, ten hoogste 25% rond dit gemiddelde schommelt, valt te spreken van een goede menging van wonen en werken. Waar deze verhouding niet meer dan 50% naar onder of boven van afwijkt, lijkt de menging nog redelijk. Daarbuiten kan sprake zijn van een monofunctioneel woon- dan wel werkgebied. Bij deze inventarisatie zijn ook betrokken de nog niet verstedelijkte gebieden aan de noord- en de oostkant van de stad en

die tussen de stad en Hoogkerk. Deze zijn niet representatief voor de woon-werkbalans en daarom in het volgende buiten beschouwing gelaten.

De vooroorlogse woonwijken

Met name de vooroorlogse woonwijken rondom de oude stadskern, waaronder ook Korrewegbuurt valt, vertonen een redelijke menging, ook met een differentiatie naar bedrijfstak. Vooral het zuidelijke stadsdeel met de wijken Helpman, de Wijert en Coendersborg scoort bijzonder goed en ook Corpus den Hoorn doet het redelijk. In dit stadsdeel, grotendeels daterend uit de jaren '55 tot '65, zijn het met name de zones met scholen voor middelbaar en beroeps-onderwijs, met kantoren en verpleeg- en ziekenhuizen, gelegen ten zuiden van de RING A7 en langs de centrale oost-west ontsluitingsweg door het stadsdeel, die de woon-werk verhouding gunstig beïnvloeden. De sterke concentratie van deze functies, de functiescheiding op stadsdeelniveau kan wel een bezwaar vormen, met name in de brede zone, met bijna geen woonbebouwing, ten zuiden van de RING tussen spoorlijn en Julianaplein. Dit gebied is door zijn functies ook de dagelijkse bestemming van werkers en schoolkinderen uit de noordelijke wijken (Mien, Janneke, Aukje). Hier doen zich ruimtelijke knelpunten voor in de vorm van sociale onveiligheid van fietsroutes en tunneltjes onder de A7 en de spoorlijn. Het gebied tussen het Van Starckenborghkanaal en de noord-oostelijke RING N28, waarin de recente wijk De Hunze is gelegen, voldoet eveneens aan de 'norm'. In het nog open middendeel van dit gebied voorziet het concept-structuurplan een gemengde ontwikkelingsas met wonen, werken en dienstverlening, die een positieve bijdrage kan leveren aan de veelzijdigheid en het verblijfsklimaat van het gebied (Aukje, dochter van Anil).

De oudere woonbuurten

Sterk afwijkend (met -80% tot -90%) vallen enkele oudere woonbuurten op als overwegend *woongebied*: de Oranjebuurt, de Indische buurt en het naoorlogse Selwerd. Ook Beijum en Lewenborg zijn haast zuivere *woongebieden* met een zeer sterke afwijking van de gestelde 'norm': Lewenborg-Noord met -79%, Beijum-Oost met -82%, Beijum-West met -90% en Lewenborg-Zuid met -95%. In Beijum-Oost werken 846 personen, in Beijum-West 387 personen. Volgens de 'norm', het stedelijke gemiddelde, zouden er Beijum-Oost 4700 en in Beijum-West 3870 werken. De situering van het verpleeghuis Innersdijk in Beijum-Oost, aan de wijkring en toch tussen de woonblokken in, draagt bij aan de betere score van Oost ten opzichte van West en vormt een goed voorbeeld van functiemenging in een verzorgende sector van de werkgelegenheid op wijkniveau (Ursie).

De werkgebieden

Als overwegende werkgebieden komen uit het gemeentelijke onderzoek uit 1995 naar voren: de historische stadskern met de Zeeheldenbuurt (omgeving station CS), het Universiteitscomplex, het (toekomstige)parkgebied Bovenstreek tussen Lewenborg en Beijum en de industriegebieden Euvelgunne en Peizerweg. Deze onder één noemer vallende gebieden verschillen duidelijk in karakter en in menging naar bedrijfstak.

De werkgebieden Stadskern-noord en -zuid en de Zeeheldenbuurt met een afwijking van +192%, respectievelijk +141% en +135%, kennen een grote variatie naar bedrijfstak. In Stadskern-noord overwegen sector 6: handel, horeca en reparatie met 23%, sector 8: banken, verzekeringen en zakelijke dienstverlening met 31% en sector 9: overige dienstverlening met 31% (Etta, Auke, Lies, Jérôme, Bouke). In Stadskern-zuid dat ook het ziekenhuis AZG omvat overweegt sector 6 met 39% en zijn de sectoren 8 en 9 vertegenwoordigd met 18% en 26% (Jan-Ubbo, Gerard-Jan en (AZG) Ginie, Griet, Ietse). In de Zeeheldenbuurt, de stationsomgeving, vooral uiteraard de sector 7, transport en communicatie (de busforensen naar Haren: Menno, Moniek, Kobus, Eduard en Karel) en weer de sectoren 8 en 9, dienstverlening (Klaasje, Ypkje, Fatimah). Deze concentratie van gevarieerde werkgelegenheid blijkt door zijn ligging en door de radiale structuur van het stelsel van openbaar vervoer positief uit te werken in de dagpatronen, vooral qua verplaatsingstijd.

Het toekomstige parkgebied Bovenstreek tussen Beijum en Lewenborg is nog grotendeels agrarisch. Er werken nu in de omgeving van het sportcentrum en het transferium 105 personen,

er woont nog bijna niemand (Lilly). Het concept-structuurplan voorziet hier een voortzetting van de ontwikkelingszone met bijzondere functies en enige uitbreiding van de woonfunctie van Lewenborg. Hier kan het gemeentelijke gemiddelde nog aardig benaderd worden, zeker wanneer het stadsdeel Noorddijk in zijn geheel bekeken wordt, als maar gestreefd wordt naar functiemenging ook op stadsdeelniveau.

In het industriegebied Euvelgunne met een afwijking van +332% overweegt de sector 2: industrie met 28%, naast sector 5: bouwnijverheid en installatie met 16% en sector 6: handel enz. met 19%. Niet onbelangrijk zijn sector 7: transport, opslag en communicatie met 12% en sector 9; overige dienstverlening (Janus). Deze laatste sector is vertegenwoordigd met een aantal kantoren en beroepsopleidingen, hetgeen vraagtekens oproept met betrekking tot de bereikbaarheid door leerlingen en kwetsbare werknemers, ook doet het wat vreemd aan op dit uitgesproken industrie- en bedrijfsterrein, een uitgestrekt L-vormig werkgebied gebied van ongeveer een kilometer breed, noord-zuid langs de spoorlijn en de A7 en oost-west langs het Eemskanaal. Volgens het concept-structuurplan zal deze L nog opgevuld worden tot een blok van $\pm 8 \text{ km}^2$. Wel voorziet dit plan ook in gemengde ontwikkelingszones langs de A7 oostwaarts vanaf het geprojecteerde station Groningen-Kempkensberg tot het Winschoterdiep alsmede tussen het Damsterdiep en het Eemskanaal tot aan de nieuwe woonwijk Middelbert. Deze betreffen echter alleen de randen van het toch zeer grote eenduidige werkgebied.

Het Universiteitscomplex vertoont met +33.068% de sterkste afwijking van de gestelde 'norm'. Hier overweegt de sector 9: overige dienstverlening, met 93%. Hier werken 2585 personen (Arend en Anke). Volgens de "norm", het stedelijke gemiddelde, zouden hier 4457 mensen moeten wonen; er wonen slechts 14 personen. Het concept-structuurplan voorziet hier handhaving van de hoofdfunctie werkgebied, hoewel er ook gedachten leven in de richting van toevoeging van woon- en verblijfsfuncties.

=> Kortom: het gaat niet alleen om aanwezigheid van bepaalde voorzieningen, maar om hun ligging ten opzichte van de infrastructuur van dagelijkse verplaatsingen, bushaltes, loop- en fietsroutes. Dit geldt met name voor de voorzieningen op wijkniveau.

Korrewegwijk/buurt

In de Korrewegwijk, waarvan de Korrewegbuurt één van de vijf delen is, is het niet het aantal voorzieningen, maar de kleinschaligheid, de gevarieerdheid ervan en de nabijheid van het stadscentrum, die de kwaliteit bepalen. De meeste zaken bevinden zich aan of nabij de Korreweg, zodat de Korrewegbuurt goed voorzien lijkt. De vele winkels en cafés aan de Korreweg zorgen voor een gezellige sfeer, die zich doorzet in de oude, bijna autovrije straatjes in de Indische buurt ten noorden van de Korreweg, maar die ook de overlast met zich meebrengt, waar de wijk berucht om is. Vooral de omgeving van het Noorderstation, overigens een prima voorziening, is zelfs overdag niet aantrekkelijk. Het kale viaduct en de het overzicht belemmerende bossages dragen daartoe bij en leiden tot een ernstig knelpunt, vooral voor kwetsbare categorieën. De vraag is hoe de algemene veiligheid bij het Noorderstation en die van de langzaam verkeersroute erheen te verhogen is.

Beijum-Oost/West

In het centrum van Beijum-Oost is het pakket voorzieningen aan winkels en diensten onvoldoende. Bepaalde essentiële zaken, zoals PTT of bank ontbreken. Er is wel een C1000, maar geen kwaliteitssupermarkt. Daar lijdt het hele centrum-Oost onder. Beijum-West is voor velen te ver, de loop/fiets afstand vormt een ernstig knelpunt, maar wie er toch heen gaat koopt er tegelijk alles (Fatimah, Kees). Het gaat er dus om een desnoods beperkt maar wel compleet pakket op loop- en fiets-afstand van alle bewoners te verzorgen. De vraag is hoe daarin is te voorzien in een bestaand woongebied.

Zuidhorn

Zuidhorn heeft een aardig winkelcentrum dat bestaat uit twee delen: de Hoofdstraat en 100 meter ervandaan het relatief nieuwe plein de Dorpsvenne. In het centrum bevinden zich aan voorzieningen onder meer een postkantoor, Albert Heyn, kledingzaken, een restaurant en een

VVV-kantoor. Gezien het winkelaanbod en het grote aantal forensen, zullen veel duurzame goederen in Groningen gekocht worden.

b. Infrastructuur van verplaatsing

Hoewel de gemeente Groningen al jaren bekend staat om een beleid om met name in de binnenstad het autoverkeer terug te dringen ten gunste van de fiets en het openbaar vervoer, overheerst toch daarbuiten het autoklimaat (bijlage 5.2).

De auto

In het autoverkeer op de hoofdwegen, met name dat met betrekking tot het woon-werkverkeer, in de spits dus, zullen volgens Hofstra Verkeersadviseurs BV de in 1988 al bestaande knelpunten alleen maar toenemen als de groei van het autoverkeer doorgaat. In verschillende dagpatronen komen deze ook aan het licht. De ernstigste knelpunten liggen nu nog vooral aan de zuidzijde van de binnenstad: Emmaplein, Europaplein, Julianaplein en op de zuidelijke RING (Joep, Pim, Jans). Dit zijn door hun aard tijd-ruimtelijke knelpunten. Bovendien is er nog veel doorgaand verkeer door de woonwijken.

Openbaar vervoer

Groningen beschikt, met het GVB en de streekvervoerbedrijven, over een uitgebreid stelsel van busverbindingen bestaande uit basislijnen, spitslijnen en streekbussen en heeft drie belangrijke overstappunten. Dit stelsel is beschreven in § 3.2.4. Zeer positief is de goede voorlichting door middel van een overzichtelijke kaart van alle typen bussen, met verschillende gekleurde lijnen, haltes en de grote overstappunten. Deze kaart toont ook duidelijk de overwegend radiale structuur: nagenoeg alle lijnen voeren naar het Centraal Station. Kris-kras-verbindingen zijn echter schaars, fragmentarisch aanwezig. Dwarsverbindingen zijn juist zeer belangrijk voor 'taakcombineerders' met hun kris-kras verplaatsingsgedrag. Wat ontbreekt is een openbaar vervoer-stadsring, in de geest van de Londense *Circle line*.

Een ernstig knelpunt doet zich in de spits voor in de aanvoer van reizigers van ruim de helft van de stadsbuslijnen (Jan). Deze rijden gemengd met het overige gemotoriseerde verkeer, onder andere over het Emmaplein (ten westen van het station) naar het station en komen daar zo veel te laat aan, dat de forens de streekbus of de trein naar Zuidhorn of Winsum naar huis mist die meestal om het half uur gaan. In de ochtendspits geldt dit ook voor de werkers in Haren. Zelfs de nieuwe *Interliner* naar Emmen die via de forensenplaatsen Glimmen en Noordlaren loopt, wordt hierdoor een minder aantrekkelijk alternatief voor de autoforens.

De oostelijke (onderzochte) wijken worden relatief het beste bediend door het openbaar vervoer met het Oosterhamriktracé, (vanaf het station CS langs het Academisch Ziekenhuis) dat tussen de Korrewegwijk en de Oosterparkwijk naar het Transferium loopt en daar splitst in een lijn naar Beijum en een naar Lewenborg. De tariefstelling is voor stadsdeel Noorddijk echter zeer ongunstig. Er ligt direct na Korrewegwijk een zonegrens en een tweede bij het Transferium (de volgende halte), zodat een enkele rit naar het centrum en het station steeds 4 strippen kost. Van de omringende suburbane kernen is eigenlijk alleen Zuidhorn snel verbonden via de spoorlijn richting Leeuwarden (Gerard-Jan, Jérôme).

De fiets

Binnen Groningen en Haren gaan veel woon-werk/school verplaatsingen met de fiets; in veel gevallen is dat ook nog gunstig met de tijd. Maar veel routes zijn of (Janus) verkeers- dan wel (middelbare scholieren) sociaal onveilig. Ook ontbreken schakels tussen kwalitatief goede fietsroutes. Er ontbreekt een overall-fietsroutestelsel voor de Agglomeratie Groningen-Haren, inclusief Hoogkerk. Daarin behoren zowel kris-krasverbindingen tussen de vingervormige stadsdelen als uitvalsroutes naar de suburbane kernen, zoals Zuidhorn.

De kwaliteit van de fietsroutes naar werk en school is vanuit geen van de drie lokaties optimaal wat betreft verkeersveiligheid, sociale veiligheid en rechtstreeksheid. De meeste tunneltjes on-

der de RING, de A28 en de A7, en de daarop aansluitende fietsroutes door een groen ingeplante entourage met veel kantoorgebouwen en andere geluidongevoelige instellingen blijken een matige tot slechte sociale veiligheid te bieden (Janneke, Aukje). Voor het bezoek aan scholen met een buurt- of wijkoverstijgend karakter is dit een ernstig knelpunt dat de optimale schoolkeuze beperkt. Dit geldt in nog sterkere mate voor wie bijzonder basisonderwijs nodig heeft (Amira). Ook de fietsroutes naar het Universiteitscomplex (Anke) en naar avondcursussen in de binnenstad (Klaasje) vertonen dit knelpunt. Is het alternatief een minder ambitieuze school-/beroepskeuze of afzien van les op de muziekschool (Mien, Aukje)? Dit zijn geen luxe-problemen maar ernstige beperkingen van positieve strevingen.

Op wijkniveau is de kwaliteit van de fietsroutes en van de veiligheid zeer verschillend. In Beijum ligt een uitgebreid stelsel van fietsroutes die echter niet overal overzichtelijk op elkaar aansluiten. Ook sociale controle ontbreekt op grote delen omdat deze paden door het groen of langs volledig dicht- en hoogbehaagde achtertuinen lopen. Ouders ervaren de keuze voor hun kinderen (Aukje, Amira), tussen de verkeersonveilige wijk-autoring, Amkemaheerd en de sociaal onveilige fietsroutes, als een ernstig knelpunt. Ook de centrale fietsroute naar de stad over het Heerdenpad, die met een brug over de Noord-oost RING gaat is niet aantrekkelijk. Niet ideaal, maar wel beter, zijn de open fietspaden zonder beplanting, zoals het Koerspad naar Lewenborg, mits effectief verlicht (Lilly).

=> Kortom: wie weinig geld en weinig tijd heeft, kan in een middelgrote stad het goedkoopste en het snelste met de fiets gaan (Klaasje en Onno). Belangrijkste voorwaarden: rechtstreekse routes radiaal en tangentiaal tussen de stadsdelen, de woon- en de werkgebieden en sociale veiligheid door begeleiding bij voorkeur met straatgerichte (woon)bebouwing.

5.5 Knelpunten ingedeeld naar tijd

De ordening van de tijd, de collectieve tijndeling, wordt in ons land geregeld door allerlei publieke en private partijen. De maatregelen van verschillende ministeries ten aanzien van winkelsluitingstijden, arbeidstijden en schoolvakanties zijn niet op elkaar afgestemd. Veel wordt ook overgelaten aan marktpartijen en aan afspraken tussen werkgevers en werknemers. Een deel van de knelpunten op lokaal niveau lijkt voort te komen uit dit gebrek aan onderlinge afstemming.

Bij de evaluatie van de dagprogramma's en de dagpatronen van de *fictivi* is zoals gezegd het tijdgebruik nagegaan, verdeeld over: arbeid in ruime zin, zorgtaken, vrij besteedbare tijd en verplaatsingstijd; daarnaast is gekeken naar de verplaatsing in werktijd. De uitkomsten zijn opgenomen in bijlage 5.1 waarnaar hier verwezen wordt. Om zicht te krijgen op de temporele knelpunten is daarin de verplaatsingstijd bezien in relatie tot de nuttig bestede tijd, het *reistijdaandeel* (Dijst, 1995). Dit geldt niet alleen voor verplaatsingen ten behoeve van werk/opleiding en maatschappelijke taken, maar ook voor verplaatsingen ten behoeve van zorgtaken en à fortiori voor de vrije tijd. Dijst bestudeert vooral het reistijdaandeel ten opzichte van min of meer verplichte en vrijetijds- activiteiten. Hij constateert voor winkelvoorzieningen in het algemeen 40 tot 45% en voor vrijetijdsvoorzieningen meestal 20 tot 30%. Voorzover de zorgtaken binnenshuis worden verricht zijn zij niet uit het dagpatroon, maar alleen uit het *dagprogramma* af te leiden. Dit geldt ook voor thuis verrichte beroepswerkzaamheden. Deze beide weergaven van het activiteitenpatroon van een individu of huishouden zijn nodig voor een volledige analyse van de tijdbesteding. Dijst bereikt dit doel met twee dagboekjes: een *verplaatsingsboekje* en een *thuisboekje*. Opvallend is dat hij bij de thuisbezigheden niet de zorgtijd en de vrije tijd apart laat noteren.

Er bestaat een verschil in kwaliteit van tijdbesteding tussen verplaatsingen per auto, fiets of stadsbus en die per trein over een iets langer traject. In een trein kan een groot deel van de reistijd nuttig besteed worden aan bijvoorbeeld de voorbereiding van een bespreking of aan (vak-)literatuur (Menno en Jacob respectievelijk op reis naar Roodeschool en naar Wageningen).

Niet alle verplaatsingstijden zijn aan één activiteit toe te schrijven. Met name bij een keten van verplaatsingen: het wegbrengen van een kind, het kopen van je eigen lunchbroodje + gezellig tijdschrift of een cadeautje en de verdere rit naar kantoor of naar huis, is het vaak moeilijk de kluwen te ontrafelen en de tijd exact toe te schrijven aan een van deze soorten tijdbesteding (Janus, Anke, Moniek). In deze verkenning is daarom vooral gekeken naar het *reistijdaandeel* ten opzichte van de werk- of schooltijd.

In een recente studie wijst Karsten (1995) op het fenomeen van wat zij benoemt als de *achterbankgeneratie* (in *Building Identities*, 1995 en NRC, 3 februari 1996). Uit angst voor verkeers- en sociale onveiligheid worden kinderen door een van de ouders (meestal de moeder), niet alleen naar school, maar ook naar lessen en clubs gehaald en gebracht. Onder *achterbankgeneratie* verstaat zij ook begeleiding op de fiets of te voet. Zij constateert dit in Amsterdam vooral in de bevolkingsgroepen met middelbare en hogere middeninkomens, waar ouders voor hun kinderen de beste particuliere scholen en (muziek)lessen kiezen en waarvoor de buurt niet meer het oriëntatiekader is. Gezinnen met lagere inkomens, met name etnische, zijn volgens haar nog hoofdzakelijk op de eigen buurtgericht. Zij vreest dat kinderen zo hun zelfstandigheid verliezen en bang en onzeker worden. In de regio Groningen is dit fenomeen nog niet in die vorm waargenomen, maar ligt het op de loer (Janneke, Aukje en Amira). Hier zijn nog veel kinderen die zich zelfstandig verplaatsen en zelfs die een zekere verantwoordelijkheid dragen voor jongere zusjes of broertjes (Rinie, Lillie, Felicia en Eveline).

Bij de *fictivi* blijkt een groot verschil in het *reistijdaandeel* ten opzichte van de effectieve werk- of schooltijd en een verschil in de overblijvende vrije tijd. In veel gevallen hangt de reistijd af van het gekozen vervoermiddel. Meestal is dan de fiets in het voordeel. Ook Dijst (1995) constateert bij gebruik van de fiets een veelal gunstig *reistijdaandeel*. Het overzicht geeft een aantal voorbeelden.

Voorbeelden van de variatie in reistijdaandeel (zie ook diagrammen in bijlage 5.1)

Janus heeft een half uur heen en terug een angstige rit op de fiets van 25 minuten. Met de bus zou hij het snelste reizen met lijn 13 of 16 via het transferium, daar overstappen op bus 19, waarbij hij drie maal een zonegrens passeert (totaal 17 minuten + 5 strippen). Hij kan ook met dezelfde lijnen de andere kant op, bij station CS overstappen binnen eenzelfde zone (totaal 27 minuten + 2 strippen). In beide gevallen nog 2 maal lopen = bijna 10 minuten. Wegens wachten bij de overstap wint hij weinig tijd. Met de fiets kan hij onderweg bovendien andere acties inpassen; de nuttig bestede tijd is dan groter.

Menno fietst in 2 maal een halfuur naar college en terug; hij besteedt 5 uur aan zijn werk; hij fietst naar de supermarkt en terug in 5 minuten en besteedt in totaal 40 minuten aan zorgtaken. Tot zover ligt de nutsverhouding gunstig. De reis 's avonds naar Roodeschool kost heen en terug 2 maal 1 uur; de nuttig bestede tijd bestaat uit bespreking 4½ uur + 2 maal een 1/2 uur lezen of napraten in de trein. Totaal op de beschouwde dag: 3 uur reistijd tegenover 10½ uur nuttige besteding voor studie en maatschappelijke taak.

Joep daarentegen zit 2 uur en 10 minuten in de auto: 50 minuten van en naar kantoor en 1 uur en 20 minuten onder werktijd. In de avondspits kost de rit 10 minuten meer, omdat hij 's ochtends extra vroeg vertrekt. Hij werkt in totaal effectief 7 uur en 10 minuten. Hij zou zijn programma niet per openbaar vervoer kunnen afhandelen. Als hij op die drukke dagen niet voor en na zijn klantenbezoeken langs kantoor ging, maar die contacten per modem thuis deed, zou hem dat die dag ca. drie kwartier tijdswinst opleveren.

Pim combineert na een halfuur zorgtaken het wegbrengen van Jip met de autoreis naar kantoor, geheel binnendoor: 15 minuten totaal. Hij werkt 8 uur en 10 minuten, waarvan 37 minuten reistijd naar klanten: effectief dus 7½ uur. Terug kost de reis hem 25 minuten door een file op de RING; Totale reistijd 1 uur en 17 minuten, een relatief gunstige verhouding. 's Avonds helpt hij nog een halfuur: zorgtaken totaal 1 uur.

Klaasje besteedt eerst drie kwartier aan zorgtaken en fietst heen en terug naar haar werk op de stationslokatie, totaal een halfuur. Ze werkt 8 uur per dag. In de lunchpauze doet ze boodschappen, inclusief koken een zorgtaak van 1¼ uur. Naar haar cursus, eens soms tweemaal per week, fietst ze heen en terug totaal 35 minuten; de cursus duurt 2 uur. Totaal op een cursusdag 10 uur werk en opleiding en reistijd 1 uur en 5 minuten, een gunstige verhouding; zorgtaken 2 uur; geen vrij besteedbare tijd.

Onno, haar partner, rijdt naar de Gasunie heen en terug 2 maal 20 minuten. Hij werkt die dag 8½ uur. Daarvan rijdt hij in de Montagewagen 1 uur en 10 minuten, effectieve werktijd 7 uur en 20 minuten. Hij verricht thuis alle zorgtaken (want Klaasje heeft cursus) en studeert nog een uurtje tot Klaasje thuiskomt. Effectief werk en studie 9½ uur, reistijd 1 uur en 50 minuten, een gunstige verhouding; zorgtaken 2 uur.

Jan besteedt een uur aan zorgtaken en reist dan met twee bussen naar Hoogkerk heen in 1 uur en 20 minuten en terug met spitslijn in een uur + een halfuur wegens het missen van de aansluiting door busfile op het Emmaplein. Bij het begin van Hoogkerk ligt een zonegrens; dit kost een extra strip. Hij kan ook met de fiets gaan, dwars door de stad en langs het Hoendiep: ±11 km., met stoplichten drie kwartier; winst: een uur + 6 strippen. Hij werkt 7½ uur; bij keuze voor de fiets een gunstige tijdverhouding. Thuis kookt hij en zorgt voor Job en Juul, 2 uur; zorgtaken totaal 3 uur.

Fatimah is een echte taakcombineerder, vanaf de thuisbasis is zij voor zorgtaken en opleiding 1 uur en 20 minuten te voet of per fiets op pad, daarnaast voor werk heen en terug nog 1 uur en 20 minuten op een werkduur van 2 uur, een slechte verhouding. Zij heeft geen vrij besteedbare tijd.

Jacob reist heen naar de LU-Wageningen in 3 uur en 10 minuten en terug naar huis in 3 uur en 5 minuten. Hij besteedt 4 uur aan werk aldaar. Met de auto zou hij minder lang reizen, maar niet alleen vermoeder zijn. In de trein tussen Utrecht en Groningen, 2 maal 2 uur, heeft hij de gesprekken beter voorbereid en terug de nieuwe boeken uit de LU-bibliotheek ingezien. Nuttige tijdbesteding aan werk en besteedbare reistijd 8 uur; onbesteedbare reistijd 2¼ uur; een goede verhouding. 's Avonds nog een afruimen- en vaatwassertaak, een halfuur.

Karel verricht zorgtaken en werkt thuis, 's morgens een halfuur zorg en 3 uur werk. Lunch met Nelleke en wachten op Pieternel kost hem een extra uur. De reis heen en weer naar Haren kost 2½ uur. Het gesprek over zijn werk duurt 2¼ uur. Na het eten zorgtaken 1½ uur en werk. Totaal: werk 6 uur en reistijd 2½ uur, een relatief lange en ongunstige tijdverhouding; zorgtaken 3 uur.

Jérôme reist met de trein in 40 minuten naar zijn praktijk en terug in 45 minuten. Hij werkt in totaal 8 uur. Hij verricht geen zorgtaken; van de vrije avond besteedt hij 1½ uur zijn administratie. Totaal werk 9½ uur, reistijd 1½ uur, een zeer gunstige verhouding.

Miranda verricht 1½ uur zorgtaken. Zij werkt 3½ uur. De lunch met Eveline (gezellig ½ uur, zorg ½ uur). Per fiets naar haar cursus en terug: 2 maal een halfuur; de les duurt 1½ uur, een slechte verhouding, maar op de fiets kan ze maar één cursus geven op een middag. Met haar rijbewijs kan ze veel efficiënter werken. Rijles is dus studie, vandaag 1 uur. Zorg voor de maaltijd 1½ uur, afruimen en vaatwasser een halfuur; de avond is vrij. Totaal werk/studie 6 uur, reistijd 1 uur, een gunstige verhouding; zorgtaken 4 uur; vrij 3 uur.

Sociaal-recreatieve verplaatsingen en knelpunten

Tot het leven van alledag behoren ook de activiteiten in de vrij beschikbare tijd. Deze staat in veel gevallen onder druk. Een deel van deze activiteiten brengt verplaatsingen met zich mee. Het kunnen sociaal-recreatieve verplaatsingen zijn, (Janus en Anil: bezoek aan vriend, Tante Etta, Ida en Gé: bezoek aan vriendin; Joep en Anke: verjaarsfeestje; Moniek: naar de film), of vast vrijwilligerswerk, een lezing, een cursus of avondwerk (Fatimah: kantorenpoetsen; Menno: milieugroep en Pieter: koopavond). Knelpunt in deze tijdbesteding is vaak de sociale onveiligheid, zoals op het busstation en in de omgeving van het Noorderstation en op fietsroutes vanuit Beijum. Een aantal *fictivi* heeft (op de beschreven dag) in het geheel geen vrij besteedbare tijd. Voorzover dat een incident is, is het geen ernstig knelpunt.

5.6 Tijd-ruimtelijke knelpunten

Van tijd-ruimtelijke knelpunten is pas sprake als een knelpunt zowel een ruimtelijke als een temporele component heeft en deze componenten een oorzakelijke samenhang vertonen. Dit is het geval wanneer een ruimtelijke maatregel ter verbetering een duurzaam temporeel effect heeft of omgekeerd. Het betreft veel van de knelpunten van verplaatsing die zowel in § 5.5 als in § 5.6 worden genoemd. Een goed voorbeeld kan de aanleg van een rechtstreekse busverbinding/fietspad met een bus/fietsbrug zijn waardoor een file bij de brug in een autoroute verdwijnt, een knelpunt op tijd-ruimtelijke wijze structureel wordt opgeheven. Wanneer alleen door toevoeging van een rijstrook en verbreding van de autobrug (meer van hetzelfde) het knelpunt op termijn zal verergeren is er in deze verkenning geen sprake van een oplossing van een tijd-ruimtelijk knelpunt. Het hangt in deze visie af van de aard van de oplossingsrichting (die in hoofdstuk 6 aan de orde komt) of een knelpunt tijd-ruimtelijk wordt.

De relatie ruimte-tijd

Uit bijna alle dagprogramma's blijkt een rechtstreekse relatie tussen ruimte en tijd, tussen de te bezoeken lokaties en de verplaatsingstijd. Cruciaal voor een efficiënt tijdgebruik is het karakter en het aantal verplaatsingen op een dag of gedurende een werkweek. Hoe beter de bereikbaarheid (verstaan als de relatieve duur, de relatieve veiligheid en het relatieve comfort/gemak van de verplaatsing ten opzichte van de feitelijke geografische afstand) hoe minder er sprake is van tijdverlies. Een duidelijk voorbeeld is de verbeterde ruimte-tijd relatie tussen Beijum en Lewenborg met de belangrijke werkgebieden: het stadscentrum met het Academisch Ziekenhuis AZG en de Stationslokatie, sinds de aanleg van de vrije busbaan over het Oosterhamrik-tracé, met het (eerste Nederlandse) transferium voor de opvang van forensen nabij de Stadsring. Ook de spitslijn van het Transferium via Beijum naar het universiteitsgebied, ingesteld toen bleek dat er veel studenten in Beijum woonden, is een goed voorbeeld van verbetering van de bereikbaarheid per openbaar vervoer en daardoor van vermindering van tijdverlies. Ook de fiets speelt in een groot deel van de dagprogramma's een belangrijke rol in de verplaatsing tussen de op één dag te bezoeken lokaties, juist in de ketenverplaatsingen.

De verkenning leidt dan ook tot een andere conclusie dan Inge Molenaar in haar afstudeerscriptie *Geketend door de auto?* (1995). Zij concludeert dat de veronderstelling dat taakcombinatie leidt tot ketenverplaatsingen niet opgaat: naar verhouding maken taakcombineerders minder ketenverplaatsingen dan niet-taakcombineerders. Zij kijkt echter alleen naar die per auto, niet die per fiets. Zij vraagt: "Leidt autobezit tot ketenverplaatsingen of leiden deze tot autobezit?"

=> In deze verkenning komt de fiets, die je overal mee kunt nemen, kind voor en achterop, tot de winkeldeur, naar voren als de ideale ketenverplaatser.

Tijdklemmen

De relatie tussen ruimte en tijd en de tijd-ruimtelijke *tijdklemmen* zijn al opgespoord in de dagpatronen. *Tijdklemmen*, niet aansluitende dagprogramma's van huisgenoten onderling, hebben vaak een ruimtelijke component. Slechts een aantal blijkt uit het dagpatroon van een huishouden. Veel *tijdklemmen* worden namelijk in het dagelijks leven omzeild door zogenoemde *stra-*

tegieën. Deze zijn niet te verwaarlozen als gesublimeerde *tjdklemmen*, want zij hebben soms nadelige effecten. Niet alleen de verplaatsingstijd maar ook de vaste dagindeling van kantoren en diensten is in veel gevallen de oorzaak van *tjdklemmen*, het niet aansluiten van de thuiskomst van kinderen en ouders (Jans, Ypkje, Kobus), of die van ouders onderling (Pieternel & Karel), die de zorg voor een kind van elkaar moeten overnemen, te vroeg weg moeten van een bespreking (Francine-Claire), te laat komen op lezing (Kobus) en te laat komen bij supermarkt of groenteman voor verse waren (Janus, Moniek). Deze *tjdklemmen* leiden tot vragen die aan de orde komen in hoofdstuk 6 bij de *oplossingsrichtingen*.

5.7 Knelpunten ingedeeld naar hun aard

De indeling van de knelpunten naar hun aard komt in feite neer op een resumerende rangschikking van de als ernstig aangemerkte knelpunten besproken in de vorige paragrafen.

Situationeel

Het gaat hier om zich plaatselijk voordoende knelpunten, zoals files en opstoppingen en het ontbreken van ruimtelijke voorzieningen of het materieel te kort schieten daarvan. Als zodanig zijn gesignaleerd:

- plaatselijk ontbreken van een vrije busbaan (in de omgeving van het station), te geringe frequentie of te kort schieten van de capaciteit (Jan)
- files op de RING, op de aan- en afritten ervan en tekortschieten van de erop aangesloten pleinen (Joep, Jans)
- ontbreken van rechtstreekse relaties tussen stadsdelen onderling, en tussen woon- en werkgebieden, niet alleen voor de auto, maar in de eerste plaats voor de fiets en het openbaar vervoer
- incompleetheit van het net van kris-krasverbindingen voor de fiets, waardoor omgerekten moet worden
- ver uiteenliggende lokaties van dagelijkse voorzieningen, zoals winkels voor dagelijkse artikelen (verse voedingsmiddelen), de kinderopvang en de bushalte naar het werk (Moniek)
- te grote loopafstanden, onder andere voor ouderen, naar de dagelijkse voorzieningen, onder meer door het ontbreken van essentiële voorzieningen in het nabijgelegen centrum of beschutte rustpunten onderweg (Griet en Kees, Fatimah, Jans)
- sociale onveiligheid ten gevolge van de ligging van de hoofdinfrastructuur, zoals in tunneltjes onder autowegen en spoorlijnen (Aukje, Janneke) en fietsroutes door dicht groen.

In al deze ruimtelijk weinig gelukkige situaties worden de verplaatsingen, vooral te voet en per fiets, nodeloos lang, in afstand en in tijd, wordt tijd verspild en blijft vaak de auto over als enig geschikt lijkend vervoermiddel.

Structureel

Het gaat hier veelal om knelpunten zoals het missen van aansluitingen, c.q. wachttijden door temporeel te kort schieten van (dienst)regelingen. Als zodanig zijn gesignaleerd:

- niet aansluiten van de openingstijden van voorzieningen en de werktijden (van alleenwonenden, tweeverdieners en alleenstaande ouders) en van die van partners onderling
- niet aansluiten van de rijtijden en dienstregelingen van stadsbussen onderling, en tussen deze en streekbussen en/of treinen
- sociale onveiligheid door onvoldoende begeleiding en/of aanwezigheid van controlerende functies langs fiets- en voetgangersroutes, in de omgeving van halteplaatsen en rondom en in stations
- wachttijden op bus, trein en op anderen, die door files of storingen vertraagd zijn
- ontbreken van structurele regelingen voor kinderopvang, zonder dat een aanslag gedaan wordt op het tijdbudget van derden.

Individueel, persoonlijk

Het gaat hier om regelingen tussen mensen: tussen leden van één huishouden, tussen werkgever en werknemer, vrijwilliger of dienstverlener of tussen voorziening en klant. Als zodanig zijn gesignaleerd:

- (on)mogelijkheid tot flexibeler tijdgebruik: tot schuiven met de werktijden (van partners), een dag minder werken of en dag thuis werken
- algemene beperking van het zakelijk tijdgebruik en de bedrijfstijden tot twee dagdelen en tot vijf dagen per week
- (gebrek aan) mogelijkheden voor monetarisering (geld) van zorgtaken
- (gebrek aan) echte vrienden en familie in de buurt (Moniek)
- (gebrek aan) taak/arbeidsruil-afspraken, *LETs* (Jan, Froukje, Lies).

OPLOSSINGSRICHTINGEN

Na de analyse en de ordening van de knelpunten in het voorgaande, komen in dit hoofdstuk oplossingsrichtingen aan de orde met voorbeelden van min of meer concrete maatregelen. Een aantal daarvan wordt in hoofdstuk 7 toegepast op de in hoofdstuk 4 beschreven dagprogramma's, om de effecten zowel op de eigen knelpunten als die op (de andere leden van) het eigen huishouden zichtbaar te maken.

Een plausible stelling lijkt: *De ruimtelijke orde is minder flexibel dan de tijdsorde*. Deze stelling zou inhouden dat huishoudens hun dagpatroon, hun tijndeling moeten aanpassen aan de ruimtelijke orde. Het kan ook betekenen dat het gemakkelijker is om tijd-ruimtelijke problemen op te lossen met tijdordening dan met ruimtelijke ordening. Maar is dat wel zo? Wat is het effect van: iets toe te voegen in plaats van te verplaatsen of functies van gebouwen te wijzigen? Of is het ook mogelijk afstanden op te heffen zonder een ruimtelijke verplaatsing? Wat is het effect van wijzigingen in de dienstregeling of routing van een openbaar vervoerlijn? Hoe flexibel is de officiële ordening van de tijd eigenlijk?

Oplossingsrichtingen zijn in te delen naar schaalniveau:

=> algemeen/landelijk niveau, regionaal/stadsstructuurplanniveau, wijk/buurtniveau en individueel niveau.

Op *algemeen/landelijk niveau* wordt in deze verkenning uitgegaan van het ruimtelijke beleid volgens de VINEX. Daarnaast lijkt een betere afstemming tussen de verschillende departementen van de collectieve tijdordening op landelijk niveau en een coördinatie van het tijdbeleid van publieke en private instanties zeer gewenst. Deze vallen echter buiten de orde van deze verkenning. Volstaan wordt met te wijzen op de noodzaak daarvan. Een getrapte verfijning van globale naar gedetailleerde regelingen verdient aanbeveling. Sommige algemene fiscale regelingen kunnen negatieve tijd-ruimtelijke effecten hebben op het verplaatsingsgedrag, zoals een rem op telewerken in de eigen niet-aftrekbare werkkamer, of afzien van (regelmatige) verhuizing naar een woonplaats dicht bij het werk wegens het verlies van de gunstige aftrek van reiskosten of van de autokostenvergoeding en extra belasting bij koop en verkoop van het eigen huis. Negatieve effecten, zoals starheid op het nationale niveau, zijn te voorkomen door vanuit dit niveau een grotere flexibiliteit en diversiteit aan oplossingen open te houden, waarbinnen lagere overheden en instanties en à fortiori hun burgers, op *regionaal* en *lokaal* niveau hun beleid op de eigen voorkeuren kunnen afstemmen. Op lokaal niveau wordt in dit hoofdstuk een aantal oplossingsrichtingen aangegeven en uitgewerkt naar de ruimtelijke (her)ordening. Een deel daarvan zal zich richten op specifieke bevolkingscategorieën, zoals huishoudens met kinderen of ouderen. Vervolgens komen dan suggesties aan de orde voor temporele herordening. Op *individueel* niveau volgen dan, eventueel op dergelijke collectieve maatregelen en keuzemogelijkheden gebaseerde, regelingen tussen werkgever en werknemer, vrijwilliger of dienstverlener en tussen leden van één huishouden.

De gepresenteerde oplossingsrichtingen zijn gericht op de toekomst en als zodanig te zien als kwalitatieve visies. Deze vragen echter om kwantitatieve onderbouwing teneinde enig zicht op de relatieve omvang en kwantitatieve samenstelling van de toekomstige samenleving te krijgen. Hiervoor is gebruik gemaakt van een recent rapport over de typologie van activiteiten (bureau Goudappel en Coffeng, 1995). Dit rapport gaat voor een scenario voor 2050 uit van twee verschillende veronderstellingen over de toekomstige segmentatie van de Nederlandse bevolking. Voor het eerste model is aangenomen dat binnen de segmenten geen gedragsverandering optreedt, voor het tweede model is dit wel verondersteld. Bij het eerste, het *compositie-effect*, verandert het gedrag van de bevolking als geheel, omdat de aandelen van de segmenten veran-

deren. Naast de voortgaande ontgroening, vergrijzing en gezinsverdunding is vooral de verdere emancipatie de belangrijkste oorzaak van de kwantitatieve wijziging van de segmenten. Voor 2050 is verondersteld dat in huishoudens met twee volwassenen beiden betaalde arbeid verrichten; voor vrouwen gelijk verdeeld over full-time en part-time werk. Het gevolg kan onder andere zijn dat, in vergelijking met 1985/1990, in 2050:

Tabel 6.1

Segmentatie van de bevolking	1985/1990	2050
het % kinderen in gezinnen is gehalveerd	19.4%	10.0%
het % scholieren en studenten is gehalveerd	15.6%	8.0%
het % werkende alleenstaanden beneden de 65 jaar is verdubbeld	4.1%	8.0%
het % (niet-werkende) alleenstaanden boven de 65 jaar is verdubbeld	5.2%	10.0%
van het % tweepersoonshuishoudens:	25.7%	22.3%
- het % tweeverdieners bijna is verdrievoudigd	7.5%	20.0%
- er geen eenverdieners meer zijn	15.9%	0.0%
- het % geenverdieners gelijk is gebleven	2.3%	2.3%

Concluderend betekent een en ander dat het aandeel werkende personen dan is gestegen van 40% naar 52% van de totale bevolking.

6.1 Bereik, bereikbaarheid, nabijheid en verplaatsingstijd

De belangrijkste ruimtelijke knelpunten hangen samen met de begrippen: bereik, bereikbaarheid en nabijheid. De eerste twee zijn door Tacken (1993) gedefinieerd als:

- **Bereik:** de mogelijkheid om vanuit een bepaalde plek (herkomst) op een bepaald tijdstip een aantal bestemmingen elders (eventueel met een specifiek karakter) te gebruiken, afhankelijk van de moeite die men in termen van de benodigde tijd, geld en energie moet doen om deze afstand te overbruggen (de verplaatsingsweerstand). Bereik beschrijft een situatie vanuit de herkomst.
- **Bereikbaarheid:** de mogelijkheid een specifieke activiteitenruimte als bestemming vanuit verschillende herkomsten op een bepaald tijdstip te gebruiken, afhankelijk van de verplaatsingsweerstand in tijd, geld en energie. Bereikbaarheid beschrijft de situatie vanuit de bestemming. Tot zover Tacken.
- **Nabijheid:** is te bepalen op grond van de meetbare geografische afstand tussen herkomst en bestemming, hemelsbreed of over de weg.

Dijst (1995) definieert *bereik* als een persoonskenmerk, met betrekking tot de ruimte, met een verzameling activiteitenpatronen die een persoon vanuit zijn basis als bestemming kan kiezen. Hij ziet *bereikbaarheid* als een kenmerk van een activiteitenplaats, die een verzameling personen vanuit hun bases als bestemming kan kiezen. Interessant is dat hij *bereik* uitwerkt als *actieruimte*, met een onderscheid naar *feitelijke* en *potentiële actieruimte*. *Bereik* komt, bepaald door de gesteldheden van de gebruiker/bewoner, in deze verkenning vooral aan de orde op wijk- en buurtniveau. *Bereikbaarheid* en *nabijheid* zijn van belang op alle stedelijke planniveaus; zij bepalen de verplaatsingstijd die in veel gevallen de oorzaak is van *tijdklemmen*, het niet aansluiten van de thuiskomst van kinderen en ouders of die van ouders onderling die zorgtaken van elkaar moeten overnemen.

Voor de verbetering van deze factoren door temporeel en ruimtelijk beleid kunnen strategieën met een positieve gedragsbeïnvloeding ontworpen worden. Volgens Claassen & Kropman (1995) is het daarvoor nodig meer aandacht te besteden aan *gedragsdeterminanten*. Deze vormen niet alleen een hulpmiddel bij het verklaren van gedrag, maar ook voor de keuze van strategieën tot gedragsverandering. Zeker ruimtelijke maatregelen zowel van dwingende als van vrijblijvende aard, zoals verboden (wegafsluiting) en nieuwe mogelijkheden (fietsverbinding of snelbus), vereisen voorlichting en overredende communicatie. Daarbij achten zij het de kunst het subjectieve filter van (deels onjuiste) kennis te doorbreken. Zijn de nieuwe kennis en de redenatie echter ernstig in strijd met het gedrag dan kan de te grote dissonantie tussen kennis en gedrag juist een averechts effect hebben. Vermoedelijk geldt dit ook voor temporele maatregelen.

Om te zien of het *reistijdaandeel* is te verminderen, is van een aantal *fictivi* de woon-werkverplaatsing bekeken met een ander vervoermiddel dan in het dagpatroon was aangenomen. Het blijkt dat de afweging en de keuze tussen auto, fiets of openbaar vervoer vermoedelijk zullen geschieden niet alleen op grond van de tijdsduur, maar ook op grond van de kosten, het comfort (bij slecht weer), de aard van het werk en de sociale veiligheid. Bij het optimaliseren van het *reistijdaandeel* dienen deze aspecten in het oog te worden gehouden. Dit leidt tot de volgende vragen:

- is op het *reistijdaandeel* te besparen door een andere ordening van de werktijd en/of door meer aaneengesloten school- en naschoolse activiteiten en/of een ruimtelijke herordening?
- kan het tijdrovende wegbrengen en het naschools heen en weer brengen van kinderen ouder dan zes jaar beperkt of overbodig worden door ruimtelijke herordening? Worden de kinderen daardoor zelfstandiger en weerbaarder?
- zijn fysiek moeilijk te volbrengen dagelijkse of wekelijkse tochten door ouderen te vermijden, anders dan door vaak onmogelijke verplaatsing van voorzieningen?

Bij beantwoording van deze vragen is *verondersteld* dat pure tijdwinst is te boeken indien:

- bereikbaarheid wordt verbeterd door bundeling van verplaatsingen en ruimtelijke concentratie van voorzieningen op knoop- of opstappunten van openbaar vervoer, waarheen fietsroutes leiden, te beginnen op stads- of stadsdeelniveau. Dit kunnen zowel concentraties in de woonomgeving als in de werkomgeving zijn. Voorlichting is belangrijk. De uitgave van een gratis kaart, met de directe woon-werk-fietsroutes in combinatie met duidelijke gewijzers op kruisingen en splitsingen >> *ziekenhuis/station*, kan een hulpmiddel zijn om het fiets-aandeel in stand te houden of te vergroten
- verplaatsingen in frequentie kunnen worden gereduceerd door een collectieve herordening van werktijden, bedrijfstijden en schooltijden en op individueel niveau door concentratie van de eigen werktijd, bij gelijkblijvende werkduur per week (door vier dagen van langere duur, of door een dag thuis te telewerken).

6.2 Oplossingsrichtingen op de schaal van de stad en de regio

Het concept-structuurplan, *De stad van straks, Groningen in 2005* (1994b), bevat reeds een aantal *ruimtelijke oplossingsrichtingen* met een mogelijk *temporeel effect* (zie figuur 6.1). Deze zijn niet alleen gericht op de stedelijke maar ook op de regionale samenhang. In de door grenswijziging vergrote gemeente Zuidhorn hebben plannen die op dit Groningse structuurplan aansluiten een goede kans van slagen. Een aantal van de oplossingsrichtingen kan in dit structuurplan het efficiënt functioneren van de stad en de regio optimaliseren, waardoor reistijden verkort kunnen worden, zoals door:

- het aanvullen van rechtstreekse *relaties tussen stadsdelen* onderling, tussen woon- en werkgebieden. Deze zijn in dit structuurplan voornamelijk bedoeld om het autoverkeer directer te laten verlopen

- het verder terugdringen van het niet noodzakelijke autoverkeer door een voortgezet P+P (parkeer en pendel)-beleid met onder andere een tweede transferium op de noordwest hoek van de Stadsring, het Reitdiepplein
- de gemengde *ontwikkelingszones*. Deze bieden de mogelijkheid tot integratie van onderling samenwerkende functies en tot betere verweving van wonen en werken op stadsdeelniveau
- een kantoorlokatie met een nieuw gemeentehuis en een transferium rondom het station Zuidhorn, in combinatie met verdubbeling tot Zuidhorn en electrificatie van de spoorlijn Groningen-Leeuwarden.

Aanvullende oplossingsrichtingen op de schaal van stad en regio

Op dit structuurplan kan worden voortgebouwd en de achterliggende gedachte ervan kan worden doorgetrokken met oplossingen in nieuwe richtingen:

- aanvulling van het radiale busnet door een ringlijn die de transferia en stations aandoet bijvoorbeeld vanuit Corpus den Hoorn via de Wijert en Coendersborg, naar het geprojecteerde station Kempkensberg, over een speciale fiets-bus-brug naar en door Euvelgunne, onder of over het Damsterdiep naar het Transferium Kardingse en zo verder via station Noord en het Transferium Reitdiepplein naar Hoogkerk
- verdere verbetering van de aanpassing van de frequenties van regionale lijnen op de dagprogramma's van op deze lijnen aangewezen reizigers
- opzet/completering van een samenhangend stelsel van langzaam-verkeersroutes, dat de stad zowel radiaal als tangential bedient en waar mogelijk in één profiel (met doorzichtbare scheiding, zoals hoog opgesnoeide bomen, tussen de verkeerssoorten) gebundeld is met de busroutes
- een ontwikkelingszone van woon- en avondbestemmingen dwars door het Universiteitscomplex, met functies die niet alleen bestemd zijn voor studenten.
- een ontwikkelingszone vanuit, dan wel een ontwikkelingscluster rondom de bushaltes en stations met woon- en avondbestemmingen langs de bovenbeschreven *openbaar vervoersringlijn*, waar deze door een monofunctioneel werkgebied gaat
- concentratie van dagelijkse activiteiten en werkgelegenheid, passend bij bepaalde 'taakcombineerders' rond bushalte of station, waar zij opstappen of langskomen op weg naar het werk (waardoor de langdradige keten van verplaatsingen ineenschrompelt tot enkele voetstappen).

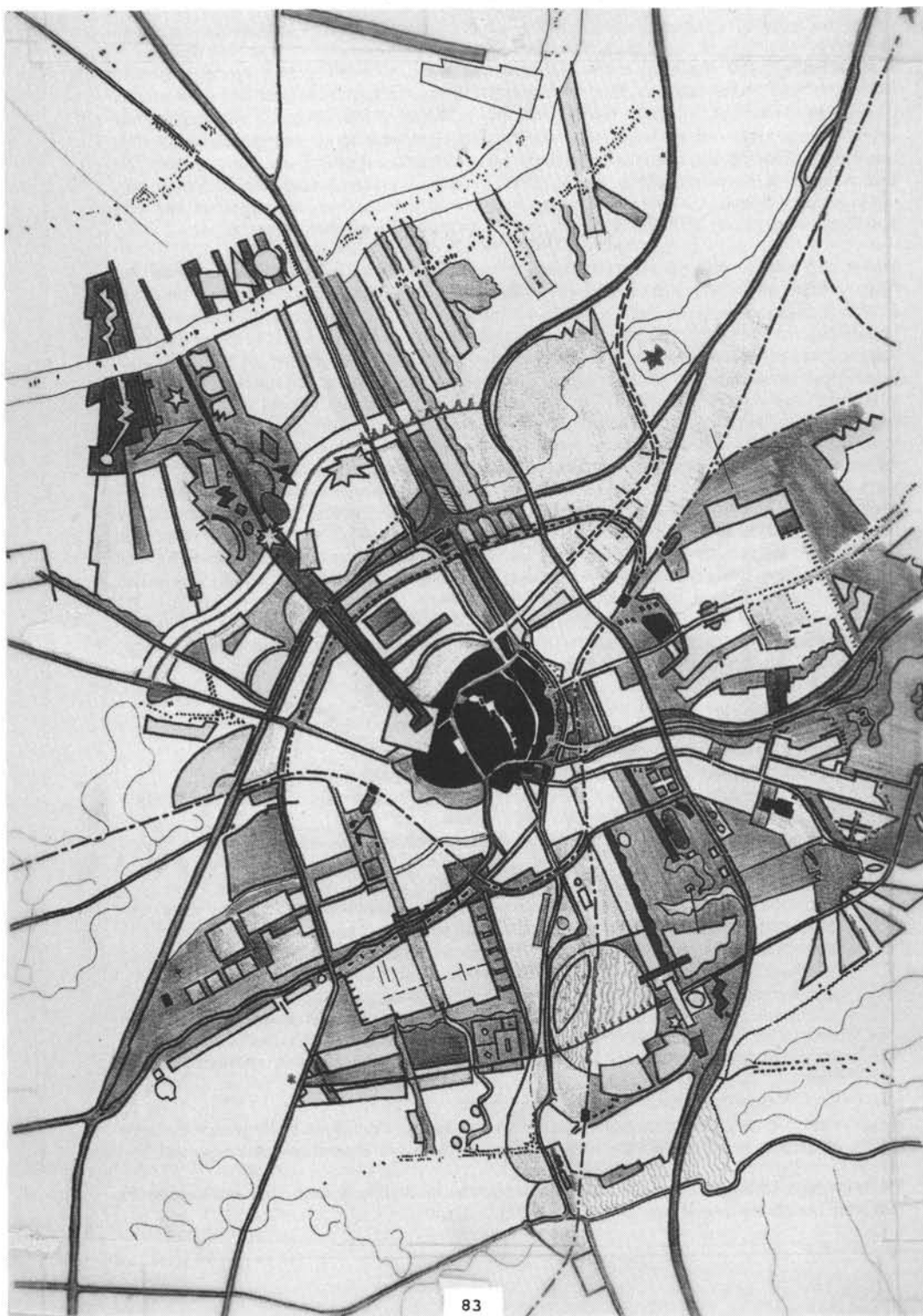
6.3 Oplossingsrichtingen op structuurplan- en stadsdeelniveau

Op het niveau van het structuurplan voor de stad of voor een groot stadsdeel lijkt een ruimtelijke oplossingsrichting te gaan in:

- bundeling van infrastructuur voor openbaar vervoer en langzaam of bestemmingsverkeer in een samenhangend netwerk.
- gespreide concentratie van werkgelegenheid en stedelijke voorzieningen, verdeeld over ontwikkelingszones en knooppunten van alle verkeerssoorten, wonen en werken.

Zo'n knooppunt van gebundelde infrastructuur kan zijn een (regio)station/ halte of transferium. Van essentieel belang is een snelle en overzichtelijke overstap tussen de verschillende typen openbaar vervoer en vanaf de stalling van de fiets en de privé-auto. In de omgeving van zo'n regiohalte valt te rekenen met een grote variatie aan stedelijk gerichte, mobiele categorieën: wijkbewoners, woon- en werkforensen. Zij bevolken de buurt met hun voortdurende aanwezigheid. De kantoorgebouwen zijn middelhoog tot hoog. De woningtypen variëren in luxe en type en van laag tot middelhoog. Tangentiële- of ringlijnen zijn noodzakelijk voor een goede bereikbaarheid, maar zij zijn vaak noodlijdend. Door de knooppunten een multifunctioneel karakter te geven met wonen, werken en voorzieningen worden deze meer dan een simpele overstapplaats.

Figuur 6.1
Kaart concept-structuurplan Groningen 1994



In stations en bij dit soort op- en overstapplaatsen van openbaar vervoer kunnen voorzieningen veel zorgverplaatsingen voor of na werktijd verkorten: service-posten ('s morgens brengen, 's avonds halen) voor was-strijk-eenvoudig reparatie werk, schoenreparatie, kousenautomaat, fietsen-stalling en reparatie, krantje+croissantje, afhaalmaaltijden, vroeg-en-laat-open-winkel ('s morgens bestellijst, 's avonds pakje klaar). NS lijkt hier in Den Haag CS voorzichtig mee bezig. De openings- en sluitingstijden worden dan afgestemd op de reizigersstromen. Ook scholen voor voortgezet en beroepsonderwijs kunnen in deze omgeving een plaats vinden. Zij bieden tevens werkgelegenheid in de wijk. Dicht in de buurt op een zonnige lokatie kan de kinderdagopvang liggen. Dit systeem van geconcentreerde uitbesteding van zorgtaken kan veel goedkoper werken dan individueel moneteriseren, wat voor velen onbetaalbaar is.

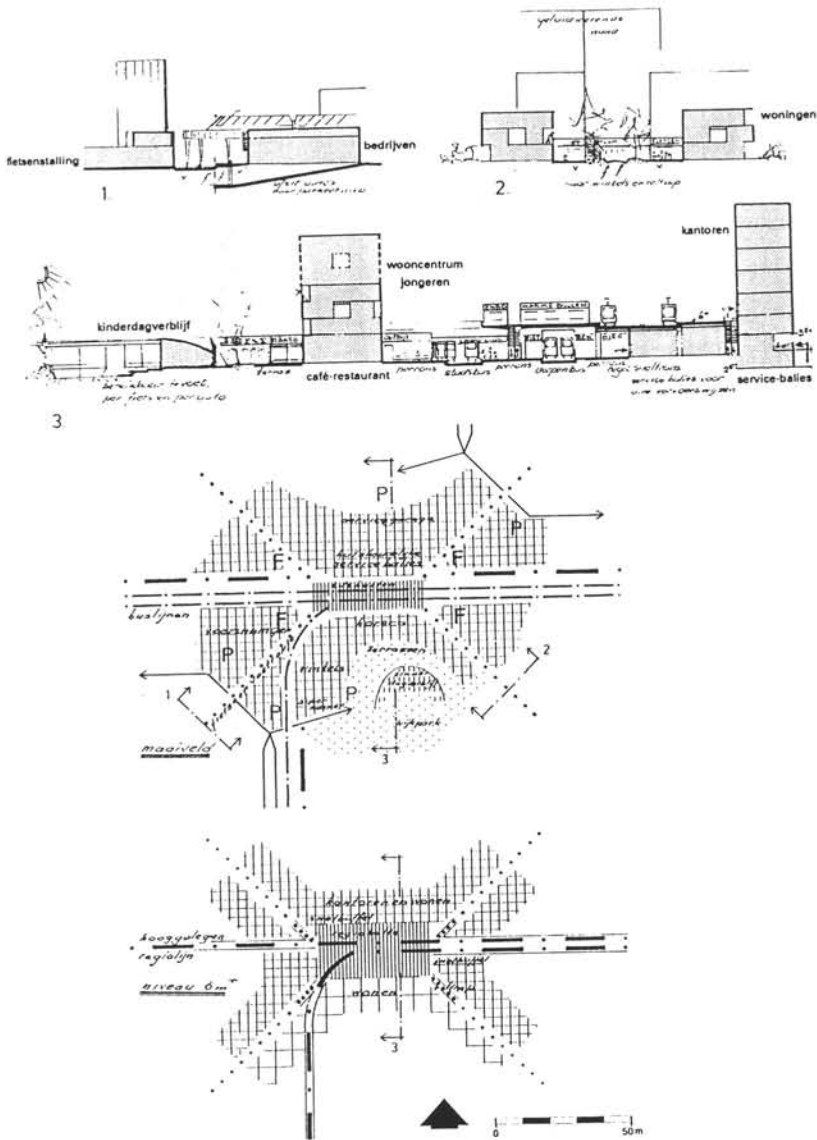
In een stad zoals Groningen met een regionale functie, is uitbouw of aanvulling denkbaar van bijvoorbeeld het Transferium of het geprojecteerde station Kempkensberg, met een concentratie van werkgelegenheid, stedelijk wonen en scholen voor voortgezet, en middelbaar en hoger beroepsonderwijs in de directe omgeving. Dit station of het Transferium kan behalve een overstappunt van regionaal openbaar vervoer en auto op stadsvervoer uitgroeien tot een multifunctioneel knooppunt met een grote levendigheid. Beide lokaties hebben een randligging, aan het zuidelijke stadsdeel respectievelijk het stadsdeel Noorddijk, en zijn gericht op het stadscentrum enerzijds en op een deel van de regio anderzijds. Er is aansluiting op snelbus en regio-bus(sen), stedelijk verbindende en ontsluitende bussen, mini-bus, belbus en dergelijke en een taxistandplaats. Mits aangevuld met de andere genoemde functies kan er een geschikt woon-/werkmilieu ontstaan voor mobiele en stedelijke bevolkingsgroepen met een groot bereik. De voorzieningen kunnen worden afgestemd op hun voorkeuren. Behalve met de bewoners, die hier een boodschap in de buurt doen, is bovendien te rekenen met de werkers en de scholieren (in de omgeving van station Kempkensberg liggen al veel kantoren en regionale scholen), veel alleenwonenden, tweeverdieners, alleenstaande ouders en jongelui, die in pauzes wat willen eten, boodschappen doen, sporten en spelen.

Om een min of meer stedelijke omgeving te realiseren kan, afhankelijk van het gebied, aanvulling gewenst zijn met bijvoorbeeld:

- een variatie aan werk van allerlei niveau
- private en overheidskantoren;
- regionale scholen voor voortgezet en beroepsonderwijs
- horecabedrijven in diverse, ook goedkope klassen, afhaalrestaurants
- een supermarkt met beperkt assortiment en een enkele winkel, een apotheek/EHBO-post, kapper, bank, PTT, alle open tot 22.00 uur
- een jongerensoos, op de grens met een laagbouwbuurt, waar ook nog jongeren 'thuis'-wonen
- een service-centrum voor reparaties en uitbesteding van huishoudelijk werk
- een zorgnetwerk nieuwe stijl (coöperatief hulp- en huishoudcentrum vooral voor starters, moderne alleenwonende en alleenstaande ouders)
- dagopvang met buitenruimten voor kinderen van 0-3 jaar, 8-18 uur, op de overgang naar een laagbouwbuurt, waar veel werkende huishoudens met kinderen wonen
- een centraal gelegen parkje met speelveld en fitness-uitrusting
- een grote variatie in woningtypen, zowel appartementen als middelhoogbouw, in grootte en financieringsklasse, flexibel aanpasbaar aan de actuele vraag
- groepswoongebouwen voor jongeren, starters ook met kinderen en alleenstaande ouders
- een groepswoongebouw voor mobiele ouderen
- transparante, bewaakte, tegen diefstal en aanranding beveiligde stallingsruimten voor fietsen, zowel bij de woning als bij het station, waar ook reparaties worden gedaan

De oplossingsrichting is uitgewerkt in een theoretische ruimtelijke schets, voor een knooppunt met twee hoogte-niveaus (figuur 6.2; Mey, 1994).

Figuur 6.2
Proeve van ruimtelijke organisatie van een regiostation



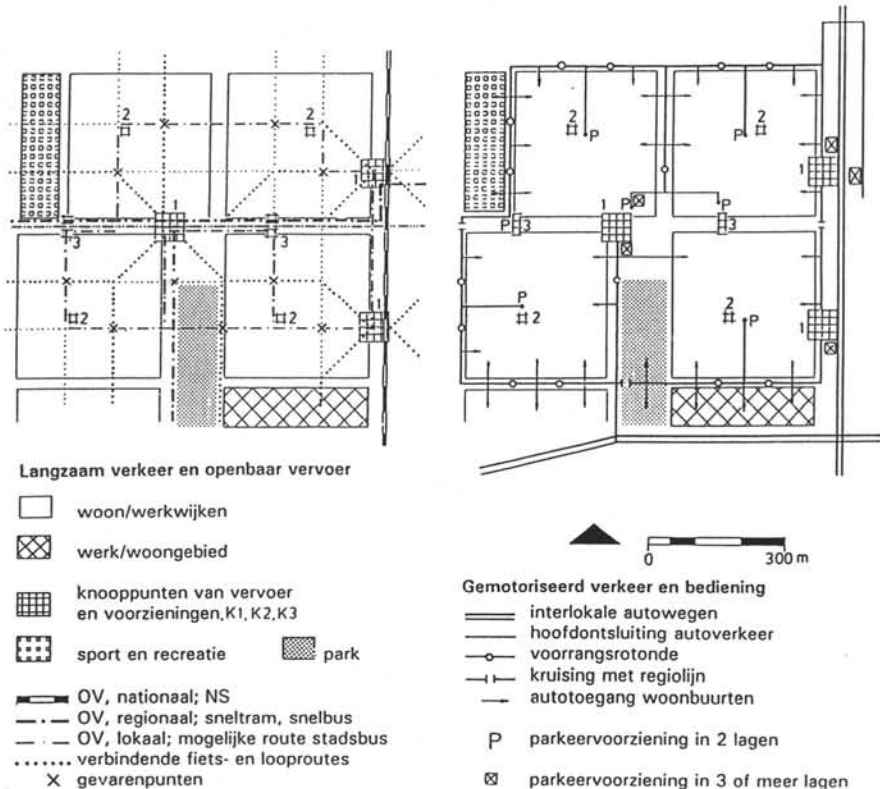
De schets geeft een indruk van de wijze waarop de verschillende aankomende en vertrekkende particuliere verkeersstromen, de verschillende soorten openbaar vervoer kunnen bereiken. De stallingen van fietsen en auto's liggen aan het einde van alle toevloerroutes zo dicht mogelijk bij het opstappunt. De clusters met essentiële voorzieningen voor mensen met weinig tijd en veel of weinig geld zijn hier direct omheen gegroepeerd. Het kinderdagverblijf vraagt zorgvuldige inpassing met de rug naar het gedruis en open naar een buitenruimte op het zuiden (Werkgroep OverTOOM, 1991). Een belangrijk aandachtspunt is de sociale controle, ook 's avonds, op de

perrons en langs de routes 'van station naar huis'. Als voorbeeld van 'ogen' overall: de 'bewakers', in casu reparateurs van de fietsenstallingen zitten op een uitkijkpost nabij de perrons evenals de helpers aan de balies van het service-centrum; de starters overzien vanuit hun flat de perrons van de andere kant. De kantoren zijn hoog gestapeld, zodat zij weinig ('s avonds do-de) straatlengte beslaan (Van der Voordt & Van Wegen, 1990).

6.4 Oplossingsrichtingen op wijkniveau

Op het niveau van de wijk en de buurt speelt vooral het vaak beperkte *bereik*, de *actieruimte* van de lokaal georiënteerde bevolkingscategorieën zoals kinderen en ouderen een rol. Het is zaak hun *potentiële actieruimte* zo goed mogelijk benutbaar te maken als *feitelijke actieruimte* (Dijst, 1995). Alleen door *nabijheid* van voorzieningen en opstappunten voor openbaar vervoer is voor hen *bereikbaarheid* te voet te realiseren. Binnen een wijk van ongeveer een vierkante kilometer is daarvoor een stelsel van vervoer en verkeer op te zetten (figuur 6.3; Mey 1994).

Figuur 6.3
Compact model voor een stadsdeel



Voor de verkeersstructuur is het snelle vervoer en verkeer gebundeld in zones aan de buitenkant van de wijk. Daar rijden het bedienende verkeer, de personenauto en de sneltram en -bus. Vanaf deze randzones om de wijk heen is de auto-ontsluiting en bediening van de buurten op allerlei manieren mogelijk. Het principe is steeds, dat de wijk per auto goed bereikbaar, maar

niet doorkruisbaar is. Binnen de wijken liggen twee typen hoofdroutes: één wijkverbindende voor het lokale openbaar vervoer, de stadsbus en de (brom)fiets, en één minder snelle voor de fietser en de voetganger. De eerste, de bus/fietsroute staat ter beschikking van alle vormen van collectief vervoer, zoals de belbus en de treintaxi, en van hulp- en nooddiensten. Het is dus een stelsel van druk gebruikte collectieve routes, een verkeers- en tevens sociaal veilige combinatie van verkeerssoorten met verwante snelheden. In een bestaand gebied zijn verbetering en aanvulling van ontbrekende connecties vereist:

- rechtstreekse en overzichtelijke loop- en fietsroutes en sociale beveiliging naar de opstapplaats en de dagelijkse voorzieningen met **a.** reductie van de beplantingshoogte tot maximaal heuphoogte en hoog-opgesnoeide bomen, zodat het groen doorkijkbaar is en de routes overzichtelijk zijn en **b.** het aanbrengen van een type verlichting, dat herkenbaarheid op ooghoogte garandeert
- herziening van het profiel van verkeersonveilige routes: vermindering van de breedte voor het gemotoriseerde verkeer ten gunste van door obstakels in het plaveisel afgescheiden fietspaden.

Op gelijksoortige wijze als voor het in § 6.3 besproken multifunctionele stadsdeelknooppunt (K1), is een model te schetsen voor een wijkknooppunt; een multifunctioneel wijkcentrum (K2). Dit richt zich dan op het wonen en werken van de lokaal georiënteerde bevolkingscategorieën. Wie weinig tijd heeft en niet dagelijks via een stadsdeelknooppunt naar het werk reist, heeft alle dagelijkse voorzieningen en ook het werk bij voorkeur dicht bij huis. De directe omgeving van het wijkcentrum is dan de beste plaats om te wonen. Een stadsbus doet de hier gelegen hoofdbushalte van de wijk aan. Het is het wijkoverstappunt en het oproeppunt van taxi, belbus en schoolbus. Het kan een gezellig, huiselijk centrum zijn, centraal in de wijk of de buurt, waar een aantal mensen elkaar kent en helpt als dat zo uitkomt. Hier kan een geschikt woon/werkmilieu ontstaan voor lokaal georiënteerde anderhalf- en tweeverdieners met jonge kinderen, alleenstaande ouders en lokale zelfstandige ouderen. Omvang en aard van de gangbare voorzieningen zijn, behalve op de voorkeuren van deze buurtbewoners die geheel op deze knoop zijn aangewezen, ook afgestemd op de omvang en samenstelling van de gehele wijkbevolking die er het draagvlak van vormt.

Voor de omgeving van het buurt- of wijkcentrum kan het programma omvatten:

- een gezellig ingericht stadsmilieu in lage en middelhoge bouw
- werkgelegenheid in kleine kantoren en bedrijven
- een werkcentrum met kantoorapparatuur voor 'dichtbij huis' werkers
- tijdsflexibele winkels voor de dagelijkse goederen
- enkele speciaalzaken voor luxe goederen
- een 24-uurs zorg- en aanloopcentrum voor ouderen
- een algemeen medisch centrum met groepspraktijk, baby- en kleuterzorg, geriater, tandarts en avondspreekuur
- een of twee kerken of een moskee
- een dagverblijf met buitenruimten voor kinderen van 0-3 jaar
- na- en tussen-schoolse opvang in de naaste omgeving
- een groepswoongebouw of groepswoonings voor ouderen
- individuele woningen voor ouderen
- flexibele en aanpasbare woningen in maximaal 4 lagen, vooral ook in de sociale sector
- een zorgnetwerk nieuwe stijl en coöperatieve voorzieningen per blok of cluster

In bestaande situaties zoals die in de verkende drie woonmilieus, zal een herinrichting volgens deze modellen slechts ten dele mogelijk zijn. De hierin geschetste globale oplossingsrichtingen voor de vervoer- en verkeersstructuur en voor de spreiding/concentratie van voorzieningen, kunnen dan vertaald worden naar alternatieven en aangevuld worden met 'next best' maatregelen met hetzelfde doel: tijdsbesparing op verplaatsingen en verbetering van de actieruimte van en de bereikbaarheid vóór de bewoners. Met name de omgeving van het moeizaam functionerende winkelcentrum in Beijum-Oost lijkt te verbeteren.

6.5 Structurering en aanvulling van voorzieningen op wijk- en buurtniveau

Binnen de hoofdstructuur van een (bestaande) wijk, al of niet aanpasbaar volgens de principes zoals die zijn uitgewerkt in § 6.4, is op buurtniveau en in detail nog een aantal aanvullende oplossingsrichtingen denkbaar.

- *Mobilisering dan wel aanvulling op maat en op tijd* van plaatsgebonden voorzieningen op grotere afstand dan loopafstand naar 'taakcombineerders' en minder mobiele bewoners.

Om het voorzieningenniveau voor bewoners met een beperkt bereik te verbeteren, niet alleen voor ouderen, ook voor ouders met kleine kinderen in Beijum-Oost en eventueel in Zuidhorn, is het denkbaar de ontbrekende voorzieningen toe te voegen in mobiele vorm: een bank of PTT-bus voor alle geld- en posthandelingen, die enkele malen per week op vaste tijden op het toegangspein van het verzorgingshuis staat, waar dan bijvoorbeeld ook pakjes afgehaald kunnen worden en waar veilig geld uit de muur gehaald kan worden. Hetzelfde kan voor regelmatige handelingen in de gezondheidszorg, boek- en tijdschriftvoorziening. Dit is meer een uitbreiding van bestaande strategieën dan een nieuwe oplossing. Interessanter is het recente voornemen van de *Unigro-Spar*-organisatie om kleine supermarkten te stichten, dat onlangs gevolgd is door Albert Heyn dat zijn beleid wil gaan richten op nieuwe groepen in de samenleving "... terug naar een individuele benadering. Daar past dus ook de buurtwinkel in" (NRC: *de terugkeer van de buurtwinkel* en *Albert Heyn past formule aan*, 7/11/95). Ook bezorgdiensten en telewinkelen kunnen de afstand overbruggen, maar het incidentele en individuele karakter maakt deze diensten tijdrovend en voor veel ouderen te duur. Waar de ligging van bestaande ouderenhuisvesting een bushalte voor de deur door middel van een andere lijnvoering onmogelijk maakt, zijn naast de mobilisering van voorzieningen, ook belbus en ouderenbus, die in Groningen nog ontbreken, bruikbare hulpmiddelen. Deze beperken echter toch de vrije zelfstandige actie van ouderen. Een bushalte binnen 200 meter van de deur blijft het ideaal.

- *Vergroting van de actieruimte door ruimtelijke herinrichting.*

Vrij toegankelijke ruimten, zonder consumptieverplichting (Rotterdam: aparte krantenleeszaal in openbare bibliotheek, waar veel ouderen die de krant te duur vinden toch op de hoogte blijven) op plaatsen waar ouderen regelmatig moeten zijn, verlengen het bereik vanaf de woning van 200 meter (zonder gratis rustpunt) maal twee (+ rustpunt, in de schaduw van zon en regen) tot 400 meter; let wel: de feitelijke actieruimte wordt dan vier maal zo groot en wel gelijk aan de potentiële.

- *Ruimtelijk en in de tijd concentreren* van activiteiten van kinderen.

Voorkoming van het in § 5.5 beschreven randstedelijke fenomeen van de door Karsten gesignaleerde *achterbankgeneratie* is denkbaar door concentratie van de dagelijkse of wekelijkse activiteiten in zones, waar zij zich veilig voelen, en die langs veilige routes bereikbaar zijn; ook al omdat ze daar met meerderen zijn. Een mogelijkheid vooral voor overblijven tussen de middag en naschoolse opvang is de combinatie van een complex basisschool(en) met georganiseerde activiteiten, zoals knutselclub en blokfluitles of huiswerk- en leesruimten en een speelveld. De kinderen hoeven niet van hot naar her en blijven in de vertrouwde omgeving van alledag.

- *Toevoeging van functies* die potentieel de afstand wonen-werken verminderen en de *sociale veiligheid* bevorderen.

Hoewel het lang bestreden is blijkt thans, ook volgens het ministerie van Verkeer en Waterstaat, dat functiemenging kan leiden tot minder mobiliteit. (NRC 5/9/95). Vooral voor anderhalf verdiener is het gunstig als er voor deeltijdwerkers werk vlak bij huis is. Stimuleren van werkgelegenheid in de buurt is op verschillende manieren mogelijk. In werkgebieden betekent toevoegen van voorzieningen ten behoeve van de werkers behalve tijdwinst ook verhoging van de sociale veiligheid. Toevoeging van voorzieningen en woonfuncties aan de randen van werkterreinen kan niet alleen de sociale veilig-

heid verbeteren, maar ook tijdbesteding in de lunchpauze optimaliseren en het verplaatsingspatroon voor zorgtaken vereenvoudigen. Toevoeging van woningen in of tussen zones met scholen en kantoren kan de veilige bereikbaarheid verbeteren. Het zou goed zijn als de geplande kantoorlocatie de Hunze, gelegen aan de parkzone en langs de fiets/bus-route Beijum-Lewenborg een dikke rand van woningen kreeg. Op een universiteitscampus kan, zoals in Delft gebeurt, studentenhuisvesting met dagelijkse voorzieningen, en zelfs een musisch centrum bijdragen tot mensen op straat, ook 's avonds. Een sociaal onveilig viaduct kan 's avonds levendig worden door er een luidruchtige vrijetijds-voorziening onder te bouwen (in Delft een clubhuis van de drumband).

=> Een deel van de in deze paragraaf voorgestelde oplossingen heeft te maken met vermindering van de individuele noodzaak tot verplaatsing en leidt daarmee tot een efficiënter gebruik van de infrastructuur.

6.6 Collectieve herordening van de tijd, individueel toepasbaar

In deze paragraaf komen suggesties naar voren die nu misschien politiek, maatschappelijk of anderszins niet haalbaar zijn. Bedacht moet echter worden dat de recente wijziging van de winkelsluitingswet zeker niet zo snel verwacht werd. Juist de herordening van de tijd biedt nog tal van mogelijkheden die tenminste een overweging waard zijn.

Herordening van de tijd begint nu met een vrijere winkelopenstelling, maar vraagt direct daarmee samenhangend langere openstelling van diensten, apotheek, PTT, banken etc.. In de huidige, temporeel geordende maatschappij werken uitvoerende kunstenaars en de horeca 's avonds en op zondag. Bekend zijn voorts klantafhankelijken die 's avonds werken, zoals dierenartsen (juist tweeverdieners hebben honden, waarvoor geen vrij gegeven wordt bij ziekte), belastingconsulenten (weer tweeverdieners als goede cliënten) pedicures. Dit lijkt uit te breiden over de hele zorgsector. Zo valt te denken aan een grotere spreiding van medische voorzieningen, niet alleen ruimtelijk wat technisch goed mogelijk lijkt, maar ook temporeel. De reden voor concentratie in grote, vaak perifeer gelegen ziekenhuizen (de centrale ligging van het AZG in Groningen is een uitzondering) is van bedrijfseconomische aard, vanuit de bedrijfsvoering van het ziekenhuis gezien. Sociaal-economisch zou grotere spreiding wel voordeliger kunnen zijn. Ten behoeve van een tijd/geld/milieubesparend dus economisch verplaatsingsgedrag van de wijkbewoners, zou het mogelijk moeten zijn eenvoudig diagnostisch en controlerend poliklinisch onderzoek (bloedmonsters, röntgenfoto's, amandelpellen, eenvoudige bevallingen) niet in het grote ziekenhuis, maar in een wijkgezondheidscentrum te laten gebeuren, en niet alleen overdag maar ook 's avonds. Voor het dagpatroon van een huis- of tandarts (tevens ouder) kan dit schuiven met de werktijd eveneens aantrekkelijk zijn.

De benutting van de avond als derde *werkdagdeel* kan geleidelijk oplopen tot de bedrijfsweek bestaat uit vijf dagen met drie, en één dag met twee dagdelen = 17 dagdelen van bijvoorbeeld ± 3½ uur per week, doch de werkduur per werknemer hooguit 10 dagdelen (35 uur) beslaat. In elke sector en in elk bedrijf of instelling blijft dan nog een vrije avond met aansluitend een vrije dag per week over. Dit hoeft (en kan) niet beslist de zondag te zijn. Dan zijn langere bedrijfstijden bij een eventueel kortere werkweek per persoon een feit. Dit betekent niet alleen spreiding van het woon-werk vervoer, maar ook een efficiënter gebruik van elektronische apparatuur, kantoor- en winkelruimte. Bovendien ontstaat bij stijging van de behoefte niet direct de behoefte aan uitbreiding. Dit betekent ook een besparing aan grondgebruik. Het vereist wel slimme roosters, digitale *smart schemes*, uitgekiend volgens de patronen van werknemers en bedrijfsorganisatie.

=> Langere bedrijfstijden van kantoren betekenen ook andere schoonmaaktijden, bijvoorbeeld voor 8 uur of na 21 uur. Wat betekent dat voor Fatimah en voor haar kinderen, het familieleven, de maaltijd samen? Hier komt een verborgen, nieuwe *tijklem* aan het licht. Wat zijn andere bijwerkingen?

Bij die flexibele werktijden worden ook de werkplekken op de kantoren en bedrijven flexibel. Niemand zit meer op een vaste plaats. In lijn daarmee wordt individueel telewerken gemakkelijker voor bepaalde functies: maximaal 2 dagen per week en 3 dagen op de zaak (NRC, 2/9/95). Daarmee heeft IBM nu al 2000 werkplekken (voor hetzelfde werk) à f 20.000 kunnen schrappen. Ook de Rijksgebouwendienst heeft drie experimenten lopen in twee bestaande gebouwen en in een nieuwbouwproject (Het Klapstoelkantoor, NRC, 13/1/96). Een werkplek thuis is veel goedkoper, maar wie heeft er thuis genoeg ruimte? Maar de fiscus zal hierop stimulerend moeten inhaken; nu is de werkkamer alleen aftrekbaar als meer dan de helft van het inkomen thuis wordt verdiend. De schooltijden kunnen evenmin ongemoeid blijven. Het lijkt noodzakelijk deze aan te passen aan het toenemende (voltijds-)tweeverdienschap, al blijven zeker voor de basisscholen de daguren aangewezen. Hier bieden continue roosters met, zoals in de meest ons omringende landen gebruikelijk is, lunches op school en met aansluiting op naschoolse activiteiten een goede kans om *tijdklemmen* met de werkende ouders te vermijden.

⇒ Ook hier rijst weer de vraag hoe en door wie deze extra zorg en begeleiding geëffectueerd moet worden. Het zal zeker niet mogen leiden tot een dubbele belasting van de leerkrachten.

Ook in het openbaar vervoer heeft *tijdbeleid* wel degelijk zin want dat kan grote invloed hebben op de mogelijke activiteiten van de bewoners. Dit blijkt al in Groningen met de spitslijnen over het Oosterhamriktracé naar het perifere stadsdeel Noorddijk (Beijum en Lewenborg). Het geldt ook op regionaal niveau, zeker bij de daar gebruikelijke lage frequenties. Uit onderzoek (Van Knippenberg, 1987) blijkt bij vergelijking van dienstregelingen met verschillende vertrektijden en frequenties (tussen Groningen en de dorpen Grootegast en Niekerk) dat de specifieke rijtijden grote invloed hebben op de mogelijkheden, om onder andere winkel-, markt- en schoolbezoek in te passen in het dagelijkse verplichtte activiteitenpatroon. Een bepaald minimum niveau van frequentie, zowel voor de één als voor de terugreis, is noodzakelijk om het gewenste activiteitenpatroon uit te voeren. Dit laatste geldt vooral voor schoolkinderen die weliswaar geconcentreerd naar school gaan maar vaak gespreid terugkomen.

Op het lokale niveau ten slotte kunnen tele-werkplaatsen in het wijk- of buurtcentrum, met per dagdeel of per week verhuurbare compleet toegeruste werkplekken, een uitkomst zijn voor wie zo dicht mogelijk bij huis een eigen onderneming wil starten of free-lance voor particuliere instellingen werkt. Het houdt meer werkers overdag in de wijk, wat daar ook bijdraagt aan de sociale veiligheid van de minder mobiele achterblijvers. Ook LET (Local Energy Trading)-systemen, die in een aantal dagprogramma's al naar voren zijn gebracht, vormen een weinig kostbaar alternatief voor monetariseren (Jan, Lies). Voor alleenstaande ouders, alleenwonende werkers en alleenstaande ouderen kan een woongroep waarbinnen zorgtaken coöperatief vericht worden een oplossing van hun tijdproblemen zijn.

⇒ Het ziet er inderdaad naar uit dat (een aantal) tijd-ruimtelijke problemen, zeker in bestaande gebieden, gemakkelijker zijn op te lossen met herordening van de tijd, dan met ruimtelijke ingrepen. Een andere tijdregeling wordt immers al generaties lang gehanteerd door bepaalde beroepsgroepen en op individueel niveau als strategie toegepast door nieuwe huishoudens. De tweeledige vraag is nu of het mogelijk is zo'n ordening te ontwerpen op collectief niveau en op welke individuele weerstanden deze dan stuit. Bedacht moet wel worden dat ook in een nieuwe vrijere ordening van de tijd een overzichtelijke structuur gehandhaafd dient te blijven. Een zekere regelmaat geeft mensen een houvast in het leven van alledag. Zeker binnen een huishouden dienen de leden te weten waarmee zij wederzijds hebben te rekenen. Het optimum zal niet bereikbaar zijn.

EFFECTEN

7.1 Inleiding

Toepassing van de in hoofdstuk 6 besproken temporele oplossingsrichtingen kan een geleidelijke doch totale verandering van het stedelijke leven betekenen. De algemene tijdordening, *ti-mescope of tijdschap*, tot nu toe gekenmerkt door een synchroon tijdverloop in nagenoeg alle sectoren van de samenleving, gebaseerd op werktijden en werkduur, gaat op zijn kop. De verkorting van de werkduur in de loop van de twintigste eeuw heeft de structurele ordening van de tijd ongewijzigd gelaten, maar heeft al wel ruimtelijke effecten gehad. Door de steeds langere weekeinden werd het mogelijk steeds meer te ondernemen, er op uit te trekken met steeds snellere, voor steeds meer mensen betaalbare vervoermiddelen en steeds verder van huis.

Er zijn altijd categorieën werk en bepaalde beroepsgroepen gebleven met een van het synchrone tijdschap afwijkende tijdordening, met werktijden in continu-ploegen, in de avonden, de nacht of in de weekeinden. Met de toename van de vrije tijd is er juist in de horeca- en de amusements-sector en in toeristische winkels en ondernemingen sprake van een toename van arbeid 's avonds en in de weekeinden. De vrijetijdssector heeft daarmee reeds een afwijkend tijdschap gekregen. Dit gold en geldt, in mindere mate, maar wel al veel langer, ook voor de zorgsector. Maar pas met nieuwe leefstijlen, glijdende werktijden en deeltijdwerk door verschillende typen werknemers met een variatie aan leefstijlen heeft in de tweede helft van deze eeuw het tijdverloop zijn synchrone karakter geleidelijk verloren, of anders gezegd, is de *desynchronisatie* ongemerkt begonnen. Nu blijkt, dat niet alleen individualisatie en emancipatie, maar vooral de schaalvergroting door de grotere mobiliteit met steeds grotere woon-werkafstanden tot een aantal temporele en ruimtelijke, onoplosbaar lijkende knelpunten hebben geleid, en vervolgens tot het begin en de versnelling van deze *desynchronisatie*. De uitgebreide stedelijk-regionale woon- en arbeidsmarkt zal een grotere variatie aan tijdschappen te zien geven, niet alleen tussen bedrijfstijden van sectoren maar ook tussen deze en de individuele werkduur per week (of maand). Stad en regio gaan een *desynchroon* beeld vertonen.

Een deel van de in hoofdstuk 6 besproken oplossingsrichtingen betreft gespreide concentratie van voorzieningen, een ander deel verbetering van relaties regionaal of tussen stadsdelen, en een aantal heeft te maken met verandering van de tijdsorde. In dit hoofdstuk wordt van een aantal van deze oplossingsrichtingen bezien welk effect invoering ervan kan hebben op het dagprogramma van de *fictivi* en op het dagpatroon van hun huishouden. De meeste maatregelen hebben niet voor alle *fictivi* een effect. Door alle relevante gevallen te bekijken is het mogelijk verschillende en tegengestelde reacties, positieve en negatieve effecten te registreren. Het is echter in deze verkenning, zonder computer-scenario's, onmogelijk alle effecten in te schatten: *desynchroniteit* maakt de samenleving steeds ingewikkelder.

Een algemeen effect van het verschuiven van de werktijden, onder meer voor de herverdeling van zorgtaken, is de inperking van de tijdsduur dat alle leden van een huishouden gezamenlijk vrij zijn. Men wordt dan zuinig op de gezamenlijke tijd. Dit interval (Dijst, 1995) wordt kostbare tijd van hoge kwaliteit: in de Verenigde Staten *quality time*.

De te bespreken voorbeelden zijn zuiver hypothetisch. Andere combinaties van aannamen, zoals een sterkere flexibilisering van de schooltijden, zouden andere effecten genereren. Bij de tijdmaatregelen is naast het gedetailleerde dagprogramma het globale weekprogramma in de beschouwing van de effecten betrokken. Voor de niet uitvoerig in § 4.5 besproken *fictivi* wordt verwezen naar het overzicht in § 4.4.3 en naar bijlage 4.3.

Achtereenvolgens komen de volgende *oplossingsrichtingen* aan de orde:

- de recente verruiming van openings- en sluitingstijden van winkels
- avondspreekuren van (huis/tand)artsen, gekoppeld aan openingstijden van apotheken
- flexibele werktijden over drie dagdelen
- meer rechtstreekse bus- en langzaamverkeers-relaties tussen stadsdelen en onderlinge aansluiting tussen OV-stelsels
- een *ontwikkelingszone* in het universiteitsgebied
- concentratie van naschoolse activiteiten voor Beijum-Oost en -West samen in één zone dan wel in een zone voor het hele stadsdeel Noorddijk.

7.2 Andere openings- en sluitingstijden van winkels

Verwacht mag worden dat winkels hun openings- en sluitingstijden nu meer zullen gaan afstemmen op hun potentiële klanten. Dit kan per type gebied andere *tijdschappen* opleveren. In woonwijken met veel alleenwonende werkers en steeds meer tweeverdieners zullen de winkels dan bijvoorbeeld tot 8 uur 's avonds open zijn; in gebieden met veel avondpubliek en uitgaanscentra zullen ze vrij laat open gaan en, net als de huidige avondwinkels tot na concert en theater, op stations en transferia misschien niet tot de allerlaatste trein, maar wel zeer laat, open blijven.

Wat is het resultaat voor de besproken *fictivi*? Het knelpunt van de winkelsluiting om 6 uur speelt een rol bij 7 fictieve huishoudens. De alleenwonende werker **Janus** zal niet meer voor een dichte deur komen. Hetzelfde geldt voor **Jochem**, de aankomende veearts die, omdat de evaluatie van de werkbezoeken uitloopt, vergeet dat hij Harmke heeft beloofd de boodschappen te doen, en voor **Moniek**, een werkende alleenstaande moeder met jong kind. Een aantal *fictivi* doet boodschappen in de omgeving van het werk, in de lunchpauze of direct na vijven (**Klaasje, Anke, Jans en Ypkje**), omdat bij thuiskomst de winkels dicht zijn. De meesten zitten dan met de brieven en de boodschappentas in de volle bus naar huis. Dat hoeft nu niet meer; zij kunnen in de lunchpauze ontspannen en na kantoor tijd eerst naar huis gaan als ze dat willen. Voor hen is een ernstig knelpunt opgelost. De andere *fictivi* doen op de beschouwde dag geen boodschappen of werken niet fulltime. Voor het winkelpersoneel zullen bij langere bedrijfstijden wisselroosters gaan gelden. Er zullen mensen zijn met veel zorgtaken overdag die graag 's middags thuis zijn als de kinderen uit de basisschool komen en enkele avonden nog een paar uur werken aan de kassa, als hun partner bij de kinderen thuis is. Als **Fatimah** de taal onder de knie heeft, heeft ze de keuze tussen werken op de kantoorlocatie bij het Centraal Station of in winkelcentrum Beijum-West of -Oost, een aantal ochtenden en avonden. Dat kan ook voor haar en voor de harmonie in het gezin een verbetering zijn. Voor de kleine zelfstandige winkelier wordt het moeilijker. Deze zal de gunstigste tijden moeten kiezen of met een compagnon (zijn of haar partner) een wisselrooster moeten opstellen.

- => De effecten lijken overwegend positief, mits vrijwilligheid de basis is. De kleine zelfstandige winkelier moet haar/zijn sterke punten zoals de ligging op loop-afstand van de woning, de kwaliteit en de persoonlijke service met bezorging à la minute aan huis, voor klanten met weinig tijd, in de strijd werpen.

7.3 Avondspreekuren, (huis/tand)arts en apotheek

In de medische sector werken Harmke uit de Korrewegbuurt, die voor haar artsexamen zit en bij een huisarts stage loopt; uit Beijum-Oost Jans die bij het RIAGG aan de Hereweg werkt, Ginie die operatiezuster is in het AZG, Ursie verpleegkundige invalshulp in het verpleeghuis in de eigen wijk en Lies, alleenstaande moeder met twee kinderen, farmaciëstudente en apothekersassistente in de binnenstad. In Zuidhorn woont de tandarts Jérôme die een praktijk in de stad heeft. Voor de eenvoud van het voorbeeld is aan te nemen, dat het voorlopig om twee avonden gaat, dinsdag en donderdag in de agglomeratie Groningen/Haren-dorp, en dat de gemeentelijk vastgestelde 'Regeling Medische Zorg Groningen' uitgebreid is tot de gehele medische sector. De gemeenteraad van Zuidhorn heeft een soortgelijk voorstel afgestemd.

Harmke vindt het geen probleem om twee avonden per week in het Gezondheidscentrum te blijven waar dan voor alle medewerkers een warme maaltijd van de catering komt. Ze heeft daarmee twee vrij besteedbare ochtenden (zonder verplichtingen) voor zichzelf. De kunst is om haar werkschema een beetje te laten kloppen met de avonden dat **Jochem** evalueert met de veearts waar hij stage loopt: beiden tegelijk: *quality time!* **Jans** ziet wel iets in een proef met één avondspreekuur, alleen bij voldoende belangstelling van mensen die overdag niet kunnen. Ze overweegt dat te doen aansluiten op een altijd drukke dag met werkbezoeken, zodat ze de ochtend erna kan uitslapen. Ze blijft dan in de stad eten met collega's en **Auke** zorgt voor de kinderen. Een tweede avond bijv. op haar telewerkdag ziet ze niet zitten. **Ginie** werkte incidenteel al 's avonds of in de weekeinden als ze voor spoedoperaties bereikbaar moet zijn. Voor haar en haar gezin verandert er niets. Hetzelfde geldt voor **Ursie**. Voor **Lies**, die alle ochtenden en twee middagen in de apotheek werkt is het een groot probleem om 's avonds te gaan werken in de binnenstad. Het is toch al later 's middags omdat de apotheek nu pas om 6 uur sluit. Haar kinderen zijn nog te klein om ze 's avonds alleen te laten. Het meisje dat 's middags na schooltijd oppast in ruil voor bijles mag niet 's avonds oppassen van haar ouders. **Lies** vraagt om dispensatie en krijgt die ook. Er zijn genoeg tweeverdieners/liefhebbers. **Jérôme** moest er even aan wennen; hij zag er niets in twee ochtenden thuis te blijven, maar dat doet hij dan ook niet. Hij besteedt nu één ochtend aan studie van vakliteratuur op kantoor, veel gericht en zonder afleiding dan wanneer hij dat 's avonds thuis doet, en één ochtend gaat hij met een collega golfen. **Miranda** heeft haar lesprogramma zo aangepast dat zij de avonden dat hij weg is lessen aan huis geeft. De andere avonden hebben ze dan meer *quality time* met de kinderen.

=> Resumerend blijkt het avondspreekuur in de gezondheidszorg over het algemeen aan te sluiten bij wat voor een deel van de sector al gangbare praktijk is. Voor de meeste *fictivi* in deze sector past het bij de strategieën om uit te komen met het tijd/geld-budget door gebruik van nieuwe mogelijkheden waarbij de partner een positieve rol kan spelen in een eigen relatie tot de kinderen. Een uitzondering vormt de groep alleenstaande ouders, vooral die met jonge kinderen; voor hen wordt het moeilijker. Dit soort regelingen zal daarom een negatief effect te hebben wanneer het dwingend aan werknemers wordt opgelegd.

7.4 Drie dagdelen, de flexibele werkweek

Een verdere doorvoering van verlenging van de bedrijfstijd bij gelijkblijvende werkduur per werknemer zal naar verwachting in Nederland voorlopig zijn maximum vinden in zes potentiële werkdagen en één rustdag. Dit zal in veel huishoudens de zondag zijn. Voor de horeca en de vrijetijdsindustrie zijn juist de zaterdag en de zondag de drukste werkdagen. Ook de zorgsector gaat, zij het beperkt, door. En ondernemers met een andere dan de christelijke religie zullen op hun traditionele rustdag veelal hun deuren gesloten houden.

In deze toetsing is er voor de eenvoud van uitgegaan dat er in het algemeen van maandag tot en met vrijdag drie en op zaterdag twee dagdelen gewerkt wordt, totaal dus 17 dagdelen van elk 3 1/2 uur. De dagdelen kunnen dan bijvoorbeeld zijn, afhankelijk van het soort werk: acht uur tot half twaalf; twaalf uur tot half vijf tot negen uur. In de pauzes is de kantine open. De pauzes kunnen ook drie kwartier of een uur duren. Dan eindigt de laatste ploeg een 1/2 of een heel uur later. De voltijdwerkduur, nu tenminste 36 uur, beslaat dan 10 dagdelen, 35 uur. Een algemeen te verwachten effect is dat bij spreiding over drie tijdblokken het middelste blok het zwaarst wordt belast, zowel wat betreft de werkplekken als wat betreft de infrastructuur van vervoer en verkeer. Geen voltijdwerker kiest voor combinatie van de ochtend en de avond. Voor deeltijdwerkers kan juist de ochtend of de avond aantrekkelijk zijn. Het zal in ieder geval nodig zijn dat de blokken per sector of bedrijf onderling iets verschoven liggen om vier vlakke, brede spijtijden te krijgen. Een tweede aanname is om voorlopig de schooltijden tot en met de basisschoolleeftijd te houden op de daguren, aaneengesloten, met (zeker voor kinderen vanaf 6 jaar) een lunchpauze op school. Tot en met de basisschool behoeven kinderen de meeste dagelijkse (ouderlijke) zorg en opvang buiten schooltijden, die bij veel *fictivi* voor *tijd-klemmen* bleken te zorgen. De vrije middag op woensdag is aangehouden, niet alleen voor de eenvoud van

de voorbeelden, maar vooral omdat voor deze leeftijdsgroep een stukje ontspanning precies midden in de week belangrijk kan zijn. Het lijkt het meest informatief deze maatregel toe te passen op huishoudens van alleenstaande ouders en tweeverdieners met basisschool-kinderen (met uitzondering van de huishoudens waarvoor geen getekend dagpatroon is opgesteld).

Onderzocht zijn derhalve:

**aantal malen in §§ 7.3
en 7.4 onderzocht**

Pim en Mien met Jip en Janneke, Korrewegbuurt	1
Auke en Jans met Aukje en Henk, Beijum-Oost	2
Jan en Ypkje met vier kinderen, Beijum-Oost	1
Anil en Fatimah met vier kinderen, Beijum-Oost	2
Moniek en Tjok, Beijum-Oost	1
Gerard-Jan en Marijke met drie kinderen, Zuidhorn	1
Jérôme en Miranda met Felicia en Eveline, Zuidhorn	2
Karel en Pietermet met Nelleke, Zuidhorn	1

Mien's lessen blijven, net als de schooltijden, overdag. Buitenschoolse taken doet ze thuis; vergaderingen, 1 à 2 maal per maand, zijn in het vervolg in de lunchpauze of 's avonds. Pim krijgt het aanbod één, later misschien twee, dagen per week thuis te werken; hij kan ook een dag 's avonds werken. In overleg met Mien kiest hij de woensdag thuis en dinsdagavond. Dit blijkt te passen in het schema van het bedrijf, dat de thuiswerkdagen over de week wil spreiden zodat er per vijf werknemers in dezelfde categorie/afdeling iedere dag één kantoorplek vrijkomt. Er blijkt bij mensen met kinderen een voorkeur voor de woensdag te bestaan. Gezinnen met basisschool-kinderen krijgen voorrang. Hij krijgt een onkostenvergoeding voor de thuiswerkdag. De avond besteedt hij aan klanten die daarvoor een voorkeur hebben; het kan dus zijn dat hij op hun wens een andere avond moet kiezen. Dit moet dan kloppen met Mien's vergaderschema's. **De kinderen** zijn enthousiast over de woensdag met Pappie.

Jans werkt al de woensdag thuis en heeft drie bezoekdagen. Een aansluitend avondspreekuur blijkt te zwaar. Dus stelt ze voor op maandag alleen 's middags aanwezig te zijn op het RI-AGG-kantoor, met aansluitend het avondspreekuur. Zolang **Auke** aan zijn proefschrift werkt is zijn werktijd vrij flexibel. Wel is er afgesproken dat stafbesprekingen, indien nodig, in het vervolg op een vaste avond in de week zullen plaats hebben omdat het met de nieuwe roosters anders niet mogelijk is. Maandagavond is dus voor Jan ongeschikt, anderen paste deze juist goed. De zaterdag stuit op bezwaren bij mensen wier partner juist op zaterdag gaat werken. Met moeite is het gelukt hiervoor de woensdagavond te bestemmen. Bij hen is de grote verbetering de langere winkeltijd, die hun ernstigste tijdprobleem oplost.

Ypkje ervaart het in het oude systeem als heel vervelend voor de kinderen dat zij na vieren zo lang moeten rondhangen tot zij thuiskomt met de bus van vijf voor zes. Naschoolse opvang is er nog steeds niet en zal dan vast ook duur zijn. Zij stelt voor dat ze ook zaterdag gaat werken; ze wil liefst in totaal twee dagen van 7 uur en vier van 5 1/2 uur werken, "Maar" zegt de chef "dat zijn geen hele blokken van 3 1/2 uur". Ze vindt het riskant 's avonds te werken, omdat ze nooit weet hoe laat Jan, met zijn wisselende uitzendwerk, thuis kan zijn. Wat wel kan is 4 maal 7 en 2 maal 3 1/2 uur=35 uur; dat betekent twee vrije, doch aan zorg te besteden, middagen. De verbetering ten opzichte van de huidige situatie is gering. De flexibiliteit valt toch maar hard tegen; wat een onzin: "hele blokken !" **De kinderen** vinden het al een verbetering, maar balen toch nog. Ypkje hoopt dat wat voor uitzendbaan **Jan** ook krijgt hij dan altijd zaterdag vrij heeft. Als hij geen werk heeft, is er geen tijd-, maar wel een geldprobleem. Als hij een vaste baan krijgt, is die misschien aanpasbaar aan het weekprogramma van Ypkje.

Fatimah is eerst wanhopig. Een ongunstig neveneffect!: met de nieuwe bedrijfstijden kan zij pas om negen uur haar eerste kantoor doen, een ander gaat tot tien uur door; in ieder geval is ze niet voor half twaalf klaar en niet voor twaalfen thuis. Ze probeert kantoren dichterbij te vinden, maar die zijn nog pas in aanbouw in de buurt van het sportcentrum Kardinge. 's Avonds laat schoonmaken in het sportcentrum van tien tot twaalf blijkt een oplossing te zijn, het

is wat korter werken per dag, maar wel zes dagen en brengt dus hetzelfde op en vooral; het is dichterbij, de route is minder onveilig. Een voordeel is dat ze nu 's avonds samen eten. **Anil** vraagt in verband met het avondwerk van zijn vrouw de dagdienst te mogen houden, wel wil hij zaterdags werken in ruil voor een vrije vrijdag. De oudste dochter **Amirah**, 9 jaar, is blij dat ze nu niet meer zo onwijs vroeg eten, zij niet meer op de broertjes en de baby hoeft te passen en voor vaders eten hoeft te zorgen.

Moniek is blij dat het beter is voor de bijzondere planten een natuurlijk dag- en nachtpatroon te houden, zodat er geen avondwerk ingesteld wordt. Wel wordt werken op zaterdag doorgevoerd, waarvoor veel tweeverdienende liefhebbers zijn. Maar eens in de maand moet ze toch ook, met tegenzin, een zaterdag meedoen en moet ze iemand vinden voor Tjok, want de dagopvang in Haren sluit dan om 12 uur. Of hij moet naar de ongunstig, niet op haar woon-werkroute gelegen dagopvang in Beijum; die weken vraagt ze de woensdag vrij.

Gerard-Jan heeft regelmatig particuliere klanten die liever 's avonds over hun zaak komen praten. Het komt hem dus goed uit dat hij nu een aantal medewerkers kan vragen op dinsdag of donderdag 's avonds te werken. Vooral bij de tweeverdieners vindt hij gehoor, maar als hun partner in de gezondheidszorg werkt, moet deze die avonden al voor de 'Regeling Medische Zorg Groningen' reserveren. Hij verschuift daarom zijn avondspreekuur naar maandag en woensdag. Dat loopt goed. De meeste medewerkers komen één, sommige tweeverdieners, twee avonden. Zijn vrouw, **Marijke** vindt maandag ook prima, dan eet ze met de kinderen de restjes van zondag. Zij heeft verder geen tijdproblemen; haar 18 uur werk met 'kinderen met leerproblemen' valt toch overdag, als hun eigen kinderen ook op school zijn. Zij zijn echte anderhalfverdieners.

Jérôme valt als tandarts in de 'Regeling Medische Zorg Groningen'. Met zijn collega in de maatschap heeft hij afgesproken dat ze voorlopig ieder slechts één avond in de week zullen werken en in geval van problemen dit van elkaar overnemen. Als het heel hard loopt zullen ze beiden twee avonden moeten werken; dan sluiten ze een slecht bezocht spreekuur overdag. Hij neemt voorlopig de dinsdag en wil eens uitproberen hoe dat Miranda bevalt. **Miranda** geeft echter de voorkeur aan de woensdag, de dag dat zij, in verband met de vrije middag van de kinderen thuis in haar atelier haar cursus/Zuidhorn en wat losse lessen geeft. Maar dat past niet in de 'Regeling'. Nu moet ze dus de cursusdag van dinsdag naar maandag verzetten. Ze hoopt dat haar agrarische leerlingen die dag niet associëren met de traditionele wasdag. Voor de kinderen verandert er weinig.

Voor **Karel** ontstaat de mogelijkheid enkele avonden te bestemmen voor een aantal taken die hij, als AiO met onderwijsstaak, op de universiteit en het instituut in Haren moet doen. Voor de contacten met studenten en zeker voor eerstejaarscolleges is dat nog geen algemeen aanvaarde praktijk. In ieder geval hoeft hij alvast minder van huis overdag als **Pieterneel** naar de winkel is. Zij is nu wel genooddakt naast de vrijdagavond nog een avond open te zijn. In overleg met de andere non-food winkeliers in het dorpscentrum, doen ze eerst een proef op een aantal donderdag- en zaterdagavonden. Dat laatste is een, voor haar onaantrekkelijk, voorstel van de luxewinkels, met als reden dat dan iedereen vrij is, want om 17 uur gaat ook in Zuidhorn het weekend in. Er is daarvoor dus wel een speciale vergunning nodig.

=> Resumerend valt te stellen dat de uitbreiding van de bedrijfstijd per week voor veel huishoudens van tweeverdieners een goede mogelijkheid kan zijn voor schuiven met de werktijd ten opzichte van die van de partner en de schooltijden van de kinderen. Wanneer daarbij echter weer allerlei regelingen gaan gelden, zoals de 'Regeling Medische Zorg Groningen' of als 'blokken van een bepaald aantal uren' dwingend worden, vermindert de flexibiliteit en kunnen er problemen ontstaan met de programma's van de partners of van de kinderen. Toch kan het nodig zijn vaste avonden te reserveren voor maatschappelijk belangrijke sectoren van de dienstverlening met een sterke onderlinge samenhang (de medische en de juridisch/fiscale). Deze sectoren hebben dan hun eigen tijdschap. Werken op zaterdag lijkt in het algemeen niet geliefd, maar is een oplossing voor tweeverdieners; het verruimt de mogelijkheden tot schuiven met de

werktijden. Velen prefereren zorg door de ouder boven opvang, niet alleen wegens de kosten. Zaterdagwerk past eigenlijk alleen in individuele regelingen tussen werkgever en werknemer, niet in een algemene collectieve regeling voor een heel kantoor of bedrijf, want in een tweeverdienershuishouden met kinderen kan maar één van de twee partners op zaterdag werken. Het kan problemen opleveren als iedereen mee moet doen aan werken in de avond of op zaterdag, zeker bij traditionele gezinnen en alleenwonende werkers of tweeverdieners zonder kinderen. De eersten hebben geen oppasproblemen en zullen liever hun patroon vasthouden. Dat blijkt tot op zekere hoogte al te gelden voor anderhalfverdieners.

7.5 Rechtstreekse relaties tussen stadsdelen; aansluiting van OV-stelsels

Het *Structuurplan* (1994 b) staat rechtstreekse verkeersrelaties voor tussen woon- en werkgebieden, voor autoverkeer. Aanvulling met rechtstreekse verkeersveilige en sociaal veilige langzaamverkeersrelaties onder andere door middel van een *bus/fietsringlijn* is in § 6.1 als oplossingsrichting aangegeven. Hiermee en met een betere onderlinge afstemming van dienstregelingen tussen bestaande stelsels van openbaar vervoer zou een aantal *fictivi* gebaat zijn: de werkers Janus, Klaasje, Jan, Fatimah, Anil, Moniek, Ietse + Klaassien, Berend en de kinderen Janneke, Aukje, Amirah en Lillie. Een andere groep profiteert al zichtbaar van de goede treinverbinding van Zuidhorn met Groningen CS en van de snelle busdienst van Beijum-Oost met de binnenstad: het Oosterhamriktracé met fietsroute als rechtstreekse en sociaal veilige bundel: Sietske, Ypkje, Francine-Claire, Jan-Ubbo, Jacob en Jérôme. Voor de trein (Karel) kan verhoging van de frequentie nog een verbetering zijn. Bedacht moet worden dat uit economische overwegingen frequenties van openbaarvervoerlijnen eerder worden verlaagd dan verhoogd (Van Knippenberg, 1987) en dat ringlijnen vaak noodlijdend zijn. Ze zijn nodig voor een goede bereikbaarheid met kris-kras relaties. Combinatie met ruimtelijke maatregelen, zoals uitrusting van de knooppunten met voorzieningen, kan een oplossing zijn waardoor deze meer functies krijgen dan die van op- of overstaphalte (zie § 6.3).

Een bus/fietsroute, het deel van de bepleite *ringlijn* tussen de noordelijke en de oostelijke woongebieden met het werkgebied Euvelgunne, kan de dagelijkse fietstocht naar het werk aanmerkelijk veraangename, allereerst voor werkers uit Korreweg- en Oosterparkwijk en uit Noorddijk, zoals Janus en Anil. Een speciale noord-zuid bus/fietsbrug over het Eemskanaal tussen de Beneluxwegbrug en de Europawegbrug, bijvoorbeeld in het verlengde van de Florakade of de Dijkemaweg lijkt daarvoor wel een dure operatie, maar vermindert de gevaren en de steeds toenemende drukte met autofiles op het Europaplein en kan dus op de lange duur goedkoper uitkomen. Datzelfde geldt voor een ander deel van de *ringlijn*, een bus/fietsroute voor werkers en leerlingen uit het, niet in de verkenning begrepen, zuidelijke stadsdeel vanuit Helpman naar Euvelgunne, met een kruising van de spoorlijn ter hoogte van het geprojecteerde station Kempkensberg. Een soortgelijk positief effect levert een bus/fietsverbinding van Noorddijk naar het deels bestaande, deels ontworpen westelijke stadsdeel bij Hoogkerk waar mensen als Jan, wonend in Beijum-Oost en werkend in Hoogkerk, direct voordeel van hebben. Vanwege de verscheidene kwalitatief goede stedelijke onderwijsvoorzieningen in de overgangsgedebied tussen het centrum en het zuidelijke stadsdeel, ten zuiden van de zuidelijke autoRING, zijn de fiets- en bus- relaties daarheen van belang voor leerlingen met herkomst uit de meeste andere stadsdelen (gemeente Groningen, 1994 a). In de dagprogramma's van de meisjes Janneke, Amirah en Aukje blijkt de sociale onveiligheid van de (fiets)tunnels en aansluitende routes langs kantoorgebouwen en groenvoorzieningen een ernstig knelpunt. Hiervoor is een studie nodig naar de mogelijke herinrichting met een functioneel gemengde, gebouwde begeleiding van de routes.

Omdat deze verkenning zich beperkt heeft tot het noordoostelijke deel van de stad komt hier maar een deel van de persoonlijke knelpunten en potentiële verbeteringen in het interne woonwerkverkeer van de gehele agglomeratie in zicht. Het gaat erom dat nieuwe bus/fietsverbindingen de mogelijkheden verruimen om rechtstreeks en sociaal en verkeersveilig met fiets of bus naar werk of school te gaan en dat, bij het groeien van de stad, de nu gunstige interne modal-

split zich kan handhaven en verbeteren zodat de door Hurenkamp (bijlage 5.2) gesignaleerde toename van het autoverkeer misschien kan worden afgeleid naar andere vervoerwijzen met een geringer ruimtebeslag. Direct hiermee verband houdt het effect op de tijdrovende knelpunten van **Joep, Pim, Jans en Froukje** wegens de files in het spitsverkeer, nu al over de zuidelijke RING. Met de herordening van de *tijdschappen* hoeft Joep nu niet meer, op weg naar en terug van klanten, extra langs kantoor. Na aandringen telewerkt hij een dag thuis. Pim heeft op dinsdag, Jans op maandag verschoven werktijden: 's middags en 's avonds en beiden telewerken op woensdag (zie § 7.4). Froukje kreeg, ook als stagiaire, in het verpleeghuis een werkavond toebedeeld op donderdag; die dag werkt Sakko nu thuis. Door de grote populariteit voor de woensdag als thuiswerkdag, midden in de werkwerk en wegens de vrije schoolmiddag, valt te verwachten dat de files op woensdag zullen afnemen en aanmerkelijk geringer worden dan op andere dagen. Mogelijk zullen deze ook door de ruimtelijke verbetering met aantrekkelijker en rechtstreekse fietsroutes, verder afnemen.

7.6 Ontwikkelingszone in het universiteitsgebied , het Zernikecomplex

In de dagpatronen is het monofunctionele karakter van het Zernikecomplex niet duidelijk als knelpunt naar voren gekomen omdat de weinige *fictivi* die hier werken al in de loop van de middag vertrekken: Anke als assistent die met de fiets uit de Korrewegbuurt komt en Arend als hoogleraar die uit Zuidhorn de auto neemt. Het gebied is 's avonds verlaten. Zodra het gebied in het kader van de verruiming van de bedrijfstijden ook 's avonds, maar minder intensief dan overdag, gebruikt wordt, worden veilige toegankelijkheid en verblijfskwaliteit belangrijke voorwaarden. Voor het complex is dan ook *toevoeging van functies* genoemd als oplossingsrichting.

Het is goed denkbaar door gemengde bebouwing langs de twee toegansroutes, de centrale auto-toegang via de Zernikelaan en de fietsroute over de Paddepoelsterweg, de stedelijke samenhang met het noordelijke stadsdeel te versterken en de sociale veiligheid vooral in en nabij de tunnels op peil te brengen. Langs de Zernikelaan die vanaf het viaduct over ruim 200 m onbebouwd is zijn gebouwen denkbaar met onder andere culturele functies die ook 's avonds en niet alleen door studenten gebruikt worden. De fietsroute Paddepoelsterweg is nu geheel onbebouwd met aan de oostkant het crematorium en de begraafplaats en aan de westkant een parkzone die het Zernikecomplex omsluit zonder verbindingen naar de straten van dit complex. Deze hele zone kan een levendiger aspect krijgen op alle uren van de dag door bebouwing aan de westkant van de Paddepoelsterweg met huisvesting voor studenten en andere jongeren, eventueel met jonge kinderen, en met dagelijkse voorzieningen: winkels en dagopvang ook voor de dagelijkse werkers hier, en tenslotte door aanleg van dwarsverbindingen voor fietsers en voetgangers naar de universiteitsgebouwen.

=> Zoals hier voor het universiteitsgebied kan ook voor andere werkgebieden worden bekeken hoe menging met andere functies kan bijdragen tot een hechtere stedelijke samenhang en een intensiever en veilig dag- en avondgebruik.

7.7 Concentratie van (basis) onderwijsfuncties en opvang in Beijum

De basisscholen liggen in Beijum goed gespreid waardoor ze van de woonbuurten uit gemakkelijk te voet en per fiets bereikbaar zijn. De vijf scholen in Oost, van verschillende signatuur, liggen alle overzichtelijk aan de (groene)rand van een buurt zodat ze ook uit aangrenzende buurten goed te bereiken zijn. Dit waarborgt een zekere keuzevrijheid. Drie ervan liggen aan de centrale, groene noordzuidroute tussen Oost en West en bedienen dus ook de westwijk waar maar twee basisscholen zijn. In geheel Beijum is naast een drietal peuterspeelzalen maar één echt kinderdagverblijf, dat tamelijk ongunstig ligt, namelijk geïsoleerd en niet bij andere dagelijkse voorzieningen of bij de bushalte op weg naar het werk elders. De ligging past dus slecht in het dagprogramma van de werkende ouder met weinig tijd. Voor naschoolse opvang is geen voorziening.

Uit de dagprogramma's blijkt dat voor kinderen allerlei faciliteiten voor verschillende activiteiten, lessen en clubs na schooltijd en op woensdagmiddagen een oplossing zouden bieden voor 'hiaten' in de ouderlijke zorg of aanwezigheid. Overblijven tussen de middag is op een aantal scholen al geregeld, vaak met hulp van 'overblijfmoeders'. Maar na schooltijd hangen velen wat rond, enkelen zoals Aukje gaan naar de muziekschool in het centrum, of hebben zoals Henk privé piano's in de buurt. Het beste zou zijn wanneer kinderen van hun huis of school uit deze faciliteiten zelfstandig kunnen bereiken.

Het is denkbaar bij één van de grotere basisscholen enkele bestaande, niet gebruikte ruimten of een nieuw te bouwen gedeelte te bestemmen voor tussen- en naschoolse activiteiten, voor een *kindercentrum*. Daar kan ook een algemene dagopvang en, voor scholen die nog geen lunchruimte hebben, tussenschoolse opvang gesitueerd worden. Het grootste effect is te sorteren met de organisatie van de naschoolse opvang. Er moet gelegenheid zijn om rustig huiswerk te maken, te lezen, te knutselen of computerspelen te doen, maar ook om binnen of buiten te spelen of te sporten. Daarvoor zijn verschillende gebouwde en groene ruimten nodig alle met deskundige leiding, betaald of vrijwillig door moeders of vaders, of als *Melkertbaan*. Aan deze *kindercentra* kunnen bijvoorbeeld ook leraren van de muziekschool, gevestigd in de binnenstad, evenals de privé pianiste in de buurt, afwisselend per middag blokfluit-, piano- en vioolles geven. In plaats van dat die kinderen op pad gaan (of in de buurt of voor de tv blijven rondhangen omdat de tocht alleen naar de binnenstad te gevaarlijk is) komt een leraar voor twee uurtjes naar veel meer kinderen toe. En zo is er meer zinnigs te noemen ter verhoging van de kwaliteit van het woon- en leefmilieu voor kinderen. In de gegeven situatie lijkt één van de scholen, langs de groene noordzuidzone en dicht bij de bushalte naar het werk van de ouder, aangewezen als experiment. Een grootschaliger alternatief voor heel Noorddijk (Beijum, Lewenborg en Hunze) in de ontwikkelingszone van het *Structuurplan*, aansluitend bij het sportcentrum Kardingse lijkt een ver ideaal, maar zal voor het zelfstandige bereik van veel kinderen te ver weg zijn en is vooralsnog als nieuwe voorziening te hoog gegrepen.

=> Zoals hier voor de voorziening in de opvang van kinderen is nagegaan kan ook voor andere voorzieningen: zorg voor ouderen, eerstelijngesondheidszorg enz. een tijd- en ruimtebesparend systeem met een geringere verplaatsingsbehoefte worden ontworpen.

7.8 Slotsom; tijd-ruimtelijke effecten

Temporele oplossingen/maatregelen kunnen ruimtelijke effecten hebben en ruimtelijke oplossingen/maatregelen kunnen temporele effecten hebben. In beide gevallen is er sprake van tijd-ruimtelijke effecten. In deze paragraaf worden de tijd-ruimtelijke effecten van de in de vorige paragrafen besproken oplossingen en maatregelen ingeschat. Voor naar functie en oriëntatie van de bevolking verschillende soorten woon- en werk-gebieden zullen verschillende *tijdschappen* gaan gelden. Verschillende sectoren van de dienstverlening zullen collectieve *tijdschappen* gaan vertonen, afgestemd op de daarop aangewezen bevolking.

A *Temporele oplossingen en maatregelen*

De spreiding van de werkweek over drie dagdelen en zes werkdagen geeft een verminderde druk op de zeventien dagdelen waarop evenveel werk gedaan wordt als eerst op tien. De vermindering zal vooral het woonwerkverkeer en de bezetting van werkplekken betreffen. Weliswaar belasten ook verplaatsingen voor zorgetaken, vrijwilligerswerk en in het kader van de vrij besteedbare tijd de infrastructuur, maar dan veel meer gespreid naar plaats en tijdstip. Op de bezochte lokaties zullen de uren, met nu weinig klanten, dan een beter rendement opleveren. In het woon-werkverkeer is te verwachten dat vooral de ochtendspits zal afnemen. Doordat met name voltijdwerkers twee aaneengesloten werkblokken zullen kiezen zal het middelste blok met de voormiddag- en de namiddagspits het zwaarst belast blijven. Om deze spitsen zo vlak mogelijk te houden lijkt een starre indeling in drie synchrone werkblokken geen goede oplossing. Voor de blokken valt te streven naar glijdende begin- en eindtijdstippen en individuele aanpassing. De late-avond-woon-werkspits lijkt voorhands beperkt te blijven en gedeeltelijk samen te vallen met de thuisrit na theater of concert.

Zonder nader onderzoek is het niet mogelijk de reductie van de verkeersstromen tengevolge van de temporele herordening in percentages te ramen. Op grond van de in §§ 7.2 tot en met 7.4 beschreven maatregelen en hun effecten voor de *fictivi* lijkt het aannemelijk dat geleidelijk tot twee derde van de werkers één avond per week gaat werken, gespreid over de week en dat deze werkers dan de middag en de avond werken. Dan kan er per werkdag misschien wel 1% minder woon-werkverkeer in de ochtend- en deels in de namiddagspits zijn: op de weg, op de fiets en in het openbaar vervoer. Voorzover deze mensen werkzaam zijn in de medische sector zullen zij op dinsdag- of donderdag- of op beide avonden werken. De vermindering kan op die dagen relatief groter zijn. Als een kwart van de werkersten minste één dag per week thuis telewerkt, is het aannemelijk dat een groot deel daarvan, vooral in huishoudens met kinderen, op woensdag telewerkt (zolang dit de vrije middag van de basisschool is). Dit zal op woensdag significant minder en op de andere vier dagen iets minder spitsverkeer opleveren. Loslaten van de vrije middag op woensdag kan voordelen hebben maar voor kinderen met buurvriendjes op een andere school, en voor algemene clubs zoals padvinderij is het heel vervelend. Beide maatregelen bijeen doen kan het spitsverkeer op woensdag aanzienlijk, en op de dat op dinsdag en donderdag ook nog behoorlijk afnemen. Maandag biedt misschien een goede werkavond voor de juridisch/fiscale dienstverlening. Vrijdag blijft in deze casus de drukste dag. De zaterdag is voornamelijk voor tweeverdieners met jonge kinderen een interessante werkdag. Wegens de te verwachten beperkte interesse zal de drukte in de vroege ochtend relatief gering blijven en vrijwel niet samenvallen met de recreatieszpits. Tweeverdieners die dan werken terwijl hun partner de kinderen verzorgt, de was en de boodschappen doet zitten dan vergenoegd op kantoor. En de kinderen? Woensdagmiddag is Pappie of Mammie thuis en gaan ze iets leuks doen, of ze hebben hun clubs. Zaterdag worden ze door Pappie aan het werk gezet in het huishouden. Het effect op de infrastructuur van de zaterdag als potentiële werkdag is geheel onvoorspelbaar.

Naast deze temporele maatregelen zullen andere, ruimtelijke oplossingen voor verdere reductie moeten zorgen. Anders kunnen er bij toename van de mobiliteit toch nog tijdrovende files ontstaan. Het gevolg kan zijn dat mensen de vrijdag gaan mijden en, als ze niet in de medische sector werken, zullen proberen de vrijdag als thuiswerkdag of als middag/avonddag te krijgen.

=> Kortom: het ruimtelijke effect van de drie temporele oplossingsrichtingen op een efficiënter gebruik en op de benodigde omvang van de infrastructuur van vervoer en verkeer zal niet onaanzienlijk zijn. Hetzelfde geldt voor het gebruik van bedrijfsgebouwen en hun inrichting. Kantoren, bedrijven, medische, vrijetijds- en andere centra, alsmede de bijbehorende parkeervoorzieningen, worden op meerdere tijdstippen gebruikt dan thans, hetgeen niet alleen kostenbesparend werkt, maar ook de behoefte aan uitbreiding en dus het toekomstige ruimtebeslag op de gebouwde en onbebouwde omgeving beperkt. Dit is bij de huidige schaarste aan ruimte een gunstig ruimtelijk neveneffect.

Een geheel ander ruimtelijk effect is een kwalitatieve verschuiving binnen de thans gesignaleerde behoefte aan voorzieningen in de werkomgeving. Door de langere openstelling van winkels zal daar de behoefte aan winkels voor dagelijkse levensbehoeften afnemen. Wie gaat er nog met tassen sjouwen op de fiets of in de bus, als de winkels vlak bij huis nog open zijn of als dat wat je in de lunchpauze op het werk telebestelt thuis bezorgd wordt op het moment dat je gaat koken? De kansen voor de buurtwinkel met goede service zoals thuisbezorging stijgen. Wel blijft er in de werkomgeving behoefte aan 'luxe winkelen', met speciale koekjes en lekkere broodjes, met bloemen en kadootjes of aan een goede kapper of schoonheidsspecialiste, vóór of direct na de, wisselende, kantoortijd. Maar voor zuivere, monofunctionele werkgebieden lijkt het moeilijk zulke zaken rendabel te exploiteren. Zodra echter de werkgebieden functioneel gemengd worden met wonen, bijvoorbeeld met woonvormen rondom multifunctionele knooppunten voor stedelijk georiënteerde mobiele categorieën, ontstaat er weer een gevarieerd, overwegend stedelijk koperspubliek.

=> Zo kunnen de ruimtelijke effecten van de temporele oplossingsrichtingen in tweede instantie versterkt worden, doordat zij leiden tot de ruimtelijke oplossingsrichting van sterkere functiemenging, § 7.6. Aanwijzing, bewijs zelfs, voor de in de kennismoleculair geponeerde hechte samenhang van ruimte en tijd!!

B Ruimtelijke oplossingen en maatregelen

Aannemelijk lijkt dat op grond van de maatregelen in de oplossingsrichting van § 7.5 de rechtstreekse, verkeers- en sociaal veilige verbindingen van de overwegende woongebieden naar schoolzones en naar overwegende werkgebieden, juist door de bundeling van fiets- en busroutes, de aantrekkelijkheid van deze vervoerwijzen zal toenemen. De betere onderlinge aansluiting van de verschillende stelsels van openbaar vervoer met kortere wachttijden en beter toegeruste veilige wachtplaatsen en de oplossing van tijdverslindende knelpunten in deze stelsels, zoals files door bijvoorbeeld plaatselijk ontbreken van een vrije busbaan (Emmaplein) op de drukste punten, zullen daartoe bijdragen. De ergernis van een door opstopping juist gemiste regionale bus of IC-trein met een halfuur extra wachttijd wordt voorkomen. De reistijden moeten niet alleen korter in tijd, maar ook veiliger en comfortabeler worden: de bereikbaarheid in tijd, comfort en geld vergroot. Deze tijdwinst betekent vrij besteedbare tijd, *quality time* voor een huishouden.

Het toerusten van een monofunctioneel werkgebied, zoals in § 7.6 als voorbeeld besproken voor het universiteitsgebied, met bijvoorbeeld woonfuncties aan de randen en voorzieningen in het midden biedt de mogelijkheid om dicht bij het werk te wonen aan mensen met weinig tijd: alleenwonenden, alleenstaande ouders en tweeverdieners met kinderen; biedt anderen, die de lunchpauze willen benutten voor de warme maaltijd, bezoek aan de kapper of (luxe-)winkelen of een eindje wandelen met het kind in de dagopvang, voorzieningen in de werkomgeving. Deze voorzieningen vinden mede een draagvlak in de woonbevolking. De ene groep spaart reistijd uit door de nabijheid van woning, werkplek en voorzieningen, de andere benut de lunchtijd; beide winnen *quality time*.

De concentratie van voorzieningen voor kinderen, zoals in § 7.7 als voorbeeld besproken voor een *kindercentrum* in Beijum in de groene zone tussen Beijum-Oost en -West betekent voor de ouders dat er één plek is waar kinderen voor de dagopvang en enkelen die nog niet zelf naar school kunnen worden afgeleverd en opgehaald. Het loont daarom de moeite hier op de heen- en terugroute een goede en veilige bushalte te maken. Het halen en brengen naar verschillende lessen en clubs, zoals volgens Karsten (1995) in toenemende mate gebeurt met de *achterbankgeneratie* (zie § 6.5) vervalt. Een dergelijk goede ingericht centrum kan het dagprogramma van de ouders stroomlijnen waardoor zij tijd en energie besparen. Ook de kinderen krijgen een aangename, veiligere en tevens nuttigere tijdbesteding. Het rondhangen en wachten op ouders die verlaat zijn en de daarbij behorende spanning verdwijnt en wordt omgezet in *quality time* met leeftijdgenootjes.

C De dagpatronen van de huishoudens

De effecten van de temporele maatregelen op de verschillende *fictivi* binnen een huishouden zijn in de §§ 7.2 tot en met 7.4 in detail besproken. Zij lijken oplosbaar zolang de temporele maatregelen voldoende, in individueel overleg, nader indeelbare tijdruimte bieden. Zodra zij een collectief min of meer dwingend karakter krijgen kunnen nieuwe knelpunten ontstaan. De animo om in de avonden en op de zaterdag te werken zal in eerste instantie beperkt blijven tot de groepen die door schuiven met de werktijden over de uitgebreide week hun *tijd-klemmen* kunnen verminderen of oplossen zonder dat het extra geld kost: de voltijd werkende tweeverdieners en in iets mindere mate de anderhalfverdieners met kinderen. Het ziet er daarom naar uit dat ook de tijdruimtelijke effecten in eerste instantie beperkt zullen blijven tot de vermindering van de verkeersdruk op de infrastructuur over de week, besproken in deel A van deze paragraaf. Dezelfde beperking geldt dan ook voor het efficiëntere gebruik van vierkante meters kantoorvloeroppervlak, van (electronische)apparatuur en parkeer capaciteit. De hypothesen dat geleidelijk tweederde deel van de werknemers een avond per week zal werken en een kwart van de werkers een dag per week zal gaan telewerken lijken op grond van de beredeneerde effecten voor de *fictivi* verantwoord. Als de verwachte 'opmars van tweeverdieners' doorzet, zullen de aandelen avond- en zaterdag-werkers snel groeien.

DE ONDERZOEKLIJN, EVALUATIE

8.1 Inleiding

In hoofdstuk 1 is als aanleiding tot deze verkenning het groeiende besef genoemd dat tijd en ruimte, als twee complementaire coördinaten van het gedrag, vanuit een bredere optiek en in meer onderlinge samenhang geanalyseerd moeten worden. Aansluitend op de *Meerjarenvisie ruimtelijk onderzoek 1991-1996* (PRO, 1992) is een kennismolecuul ontwikkeld van de tijd-ruimtelijke dynamiek waarin een aantal tijd en/of ruimte betreffende onderwerpen van onderzoek met elkaar in een verondersteld verband gebracht zijn. Die samenhang is in deze verkenning getoetst aan een gevalstudie waarvoor de regio en de stad Groningen gekozen zijn. Het *doel* is zicht te krijgen op de complexiteit van de relaties tussen tijd en ruimte met betrekking tot de stedelijke inrichting, teneinde een praktische en inhoudelijke *onderzoeklijn* op te bouwen. De verkenning is opgezet in *drie fasen*: een horizonverkenning, het opsporen en de analyse van de tijd-ruimtelijke knelpunten via het tijd-ruimtelijke gedrag van een aantal naar samenstelling, leefstijl, levensfase en opleiding verschillende typen huishoudens, in verschillende typen gebieden, en ten slotte de toetsing van ingrepen zowel in de ruimtelijke als in de tijd-ordering en de effecten daarvan.

In hoofdstuk 7 is geponereerd dat vooral de temporele oplossingsrichtingen een geleidelijke doch totale verandering van het stedelijke leven tot gevolg zullen hebben. De eenduidige tijddor-dening: *timescape of tijdschap*, tot voor kort gekenmerkt door een synchroon tijdverloop in alle sectoren van de samenleving, is in de tweede helft van deze eeuw gaan uitschiften door de differentiatie van leefstijlen, glijdende werktijden, deeltijdwerk en door ruimtelijke schaalvergroting gepaard aan een grotere mobiliteit. Het tijdverloop zal zijn synchrone karakter steeds meer verliezen, anders gezegd de *desynchronisatie* zal het stedelijke leven steeds verder uitsplitsen. Ook de stedelijk-regionale *woon-, arbeid- en vrijetijd-markt* zal een desynchroon beeld gaan vertonen. *Synchroniteit*, een eenduidige tijddor-dening, hoewel structurend voor de stedelijk-regionale samenleving, blijkt in deze verkenning een voor het individu zeer beperkend karakter te hebben en temporele zowel als ruimtelijke en tijd-ruimtelijke knelpunten te veroorzaken. Het is niet mogelijk om alle taken binnen de officiële tijdregelingen te verrichten: werken, boodschappen doen, voor de kinderen zorgen enzovoort. Oplossingsrichtingen die een gedifferentieerde herordening van de tijd, *desynchronisatie*, inhouden zullen het gebruik van voorzieningen vergemakkelijken.

Bij het zonder meer loslaten van alle regels, met andere woorden: als alles op alle tijden van de dag en de week kan gebeuren, ieder individu haar of zijn eigen *tijdschap*: werktijd, zorgtijd, vrije tijd en slaaptijd invult, en alle diensten op willekeurige tijdstippen open of gesloten zouden zijn, net naar het de dienstverlener uit zou komen, zou een temporele chaos ontstaan. Niemand zou meer weten waar zij of hij aan toe is noch een dag- of weekplanning kunnen maken. Er zou geen *geordende samenleving* mogelijk zijn. Er is dus een nieuwe tijddor-dening nodig, met verschillende dienstregelingen, *tijdschappen* voor de verschillende sectoren van de samenleving, maar wel onderling afgestemd. Deze tijddor-dening zal wel, net als de ruimtelijke or-dening landelijk (of Europees) volgens gelijksoortige principes opgezet moeten worden maar in detail kunnen verschillen voor ieder landsdeel, iedere regio of stad en voor ieder type samenleving of leefmilieu. Bij de analyse van de mogelijke effecten blijkt de *'spanning tussen een collectieve structurering en de gewenste steeds grotere individuele keuzevrijheid en flexibiliteit'*, als aandachtsveld 2 aangegeven in de *Meerjarenvisie* (PRO, 1992; zie ook § 1.1 en kennismolecuul), een nieuw knelpunt te vormen. Er is daarom een duidelijk onderscheid nodig tussen collectieve regelingen en individuele, flexibele invulling. Binnen een collectieve raam-regeling op nationaal (of Europees) niveau kunnen op regionaal, lokaal of privé niveau specifieke regelingen worden ingevuld en overeengekomen voor de tijdregeling binnen diverse sec-

toren van de samenleving, binnen ondernemingen, binnen samenwerkingsverbanden, projectteams en binnen een huishouden. De in hoofdstuk 7 besproken virtuele 'Regeling Medische Zorg Groningen' is daar een voorbeeld van.

Een collectieve raamregeling kan bijvoorbeeld de maximale tijdspanne aangeven waarbinnen gewerkt wordt en de maximale werkduur van een voltijd baan vastleggen in een nationale beleidsnota. Zoals in nota's over de Ruimtelijke Ordening het oorspronkelijk veel grotere *Groene Hart* nu in de VINEX door een groene lijn als uiterste grens wordt beschermd, kan de *Nota over de Temporele Ordening* de mogelijke inkrimping van het weekend, thans lopend van de ATV-vrijdag tot en met de winkelsluiting op maandagochtend, aangeven en, desgewenst en uiteraard met de nodige uitzonderingen, de *Zondag (of de Sabbath)* afschermen. Bedacht moet worden dat een vergelijking met de ruimtelijke ordening mank gaat. Immers de tijd ordening valt thans onder verschillend gearde wetten, die ressorteren onder drie of vier ministeries. Deze verkokering is overigens één van de aanleidingen tot knelpunten op individueel niveau (hoofdstuk 6, inleiding). Het lijkt dus in de praktijk op de hoge schaalniveaus, gemakkelijker om ruimte te ordenen dan om het gebruik van de tijd te herordenen. Overigens doen zich ook bij vraagstukken van ruimtelijke ordening en milieu en verkeer en vervoer verschillen van inzicht voor tussen ministeries.

Op de lagere schaalniveaus kan de gemeente of de regio vervolgens in algemene richtlijnen en tijdplannen, eventueel per sector, de specifieke tijddordering uitwerken in *tijdschappen*. Het vastleggen van hoofdlijnen kan daaraan structuur verlenen, want een toenemende flexibiliteit leidt tot grotere orderingsvraagstukken. In detail zullen deze *tijdschappen* per gemeente/regio verschillen naar type samenleving en leefmilieu: meer of minder verstedelijkt, meer of minder landelijk, meer of minder geïndividualiseerd of geëmancipeerd. Voor de afstemming van zowel de ruimtelijke als de temporele ordening kan een gericht onderzoek naar de aard van de plaatselijke samenleving en haar woonmilieu gewenst zijn. Daarvoor lijkt de gepresenteerde *onderzoeklijn* bruikbaar en adequaat.

8.2 Omschrijving van de onderzoeklijn voor een stad, agglomeratie of regio

Gemeenten zijn tegenwoordig financieel (maar ook ruimtelijk) beperkt in hun mogelijkheden. Het is daarom van belang het onderzoek te beperken tot wat strikt nodig is voor het beoogde doel. Dat zal van geval tot geval verschillen. De hier gepresenteerde *onderzoeklijn* is eenvoudig van opzet en kan met geringe middelen worden uitgevoerd doordat van bestaande marketing data-systemen gebruik wordt gemaakt. Natuurlijk is dit niet zo accuraat als een diepgaand onderzoek en kan in voorkomende gevallen uitbreiding gewenst zijn, maar in het algemeen lijkt dit niet nodig. Het gaat er immers niet om de bestaande toestand per straat vast te leggen. Zoals in de inleiding van hoofdstuk 5 is betoogd zal het onderzoek vaak niet tot doel hebben een beschrijving te geven van de werkelijkheid, maar om een beeld te verkrijgen van de tijd-ruimtelijke knelpunten, gedifferentieerd naar de mate waarin ze de basiskwaliteit van het dagelijkse leven aantasten, zoals die zich voor de diverse categorieën bewoners van een gebied voordoen. Aldus wordt zicht verkregen op de trends en de te verwachten toekomstige ontwikkeling in een bepaalde buurt wijk stad of regio. Voor dit doel blijkt het werken met *fic-tivi* in al hun verscheidenheid, zoals hierna (in de derde tot en met de zesde stap) wordt beschreven een goede werkwijze.

In de praktijk is de *onderzoeklijn* desgewenst op verschillende momenten uit te breiden of te verdiepen. Om ook deze momenten aan te kunnen geven is gekozen voor indeling in een vrij groot aantal stappen. Er worden binnen drie fasen acht stappen onderscheiden. Per stap kan worden bepaald of de hier gebruikte eenvoudige methodiek voldoet aan het doel of dat een grotere nauwkeurigheid nodig of gewenst is. Per studie of plan zal een afweging nodig zijn tussen een flexibele benadering met lagere kosten of een grotere betrouwbaarheid in detail met veel hogere kosten. De beschreven methodiek leidt op een weinig arbeidintensieve en dus snelle en een weinig kostbare wijze tot een globaal, doch samenhangend inzicht in de tijd-ruimtelijke problematiek.

Fase 1 Horizonverkenning

In de eerste stap van het onderzoek worden de gegevens geïnventariseerd die de gemeentelijke en regionale instanties beschikbaar hebben inzake bevolkingsstructuur, ruimtelijke opbouw van de stad, de agglomeratie of de regio naar typen woon-, werk- en centrum-milieu, de structuur van vervoer en verkeer, verkeersstromen, in- en uitgaande pendel en bekende of veronderstelde ruimtelijke knelpunten. Op grond daarvan wordt het totale (regionale) onderzoeksgebied ruimtelijk afgebakend.

In de tweede stap worden deze gegevens, voorzover gewenst, in overzichten en kaarten verwerkt, en waar beslist nodig met gericht onderzoek aangevuld, alles in grove trekken. Het gaat om een globaal, maar wel samenhangend inzicht in de problematiek. De registratie van de bevolking in het bevolkingsregister geeft een te beperkt, verouderd inzicht in de samenstelling en segmentatie van de bevolking. Recentelijk worden hogere eisen gesteld, niet alleen naar leeftijd en geslacht maar ingedeeld in categorieën van het huishouden, naar samenstelling, leefstijl, leeftijd, arbeidsparticipatie en opleiding/inkomen. Dit gebeurt veelal met behulp van steekproefonderzoek. Voor een sneller maar eveneens gedifferentieerd inzicht in de samenstelling van huishoudens en de andere aspecten van leefstijl kan zoals in deze verkenning gekozen worden voor een goed en eenvoudig hulpmiddel: (postcode)-datasystemen (naast het gebruikte MOSAIC ook Geomarkt, RAVI en de Woonmileudatabank (WDB) '94/95 van de RPD).

In de derde stap worden, aan de hand gemeentelijke ruimtelijke en sociale gegevens en van het gekozen datasysteem, voor elk van de ruimtelijke milieutypen, naar ligging en bouwperiode, uit de verschillende wijken/buurtten de voor nader onderzoek meest representatieve gebieden gekozen. Daarbij wordt gebruik gemaakt van de data op wijk- of stadsdeelniveau of, voor de regionale kernen, op dorpsniveau. Het doel van het onderzoek bepaalt of meer dan één wijk/-buurt van een type wordt meegenomen.

Fase 2 Analyse

In de vierde stap wordt, aan de hand van de meer gedetailleerde data op het niveau van de straat of de postcode, nagegaan waar de voor het gekozen onderzoeksgebied representatieve bevolkingscategorieën procentueel het meest voorkomen. Daarbij is het van belang te kijken naar samenlevingsvorm, huishoudensgrootte, leeftijd van de kinderen en volwassenen, kostwinnerschap, opleiding, werkzaamheid (zo mogelijk naar bedrijfstak/overheid of beroepsgroep), werkduur, schooltype, inkomensgroep, koopkracht en naar type en financieringsvorm van de woning. Gestreefd dient te worden naar voldoende variatie in de te onderzoeken huishoudens en hun te verwachten verplaatsingsgedrag nodig om een goed beeld te krijgen van de bevolking van het gebied en van de regelmatig of dagelijks bezochte lokaties. Alleen in bijzondere gevallen kan verificatie of in de gekozen straten of postcodes inderdaad de gezochte typen huishoudens voorkomen gewenst zijn, maar nodig is dit niet.

De vijfde stap betreft de selectie van de huishoudens die het meest geschikt zijn voor het nadere onderzoek. Het is van belang om in ieder wijkgedeelte een aantal gelijksoortige huishoudens te vinden met een verschillende verplaatsingsbehoefte op grond van de lokatie van school en werk, zodat verschillende verplaatsingsknelpunten naar voren komen. Het kan in voorkomende gevallen aanbeveling verdienen via een beperkte gerichte enquête of vragenlijst uit te zoeken welke van de huishoudens van type *x*, met opleiding *a*, en werkplek *p*, het meest geschikt zijn voor het nadere onderzoek.

In de zesde stap worden hun dag- en weekprogramma's opgesteld. Dat kan gebeuren volgens de vereenvoudigde methodiek van deze verkenning door inschatting op basis van de in 2.1 geciteerde wetenschappelijke studies naar het gedrag en de strategieën van huishoudens. Verlangt men een hogere graad van nauwkeurigheid dan kiest men één van de gebruikelijke manieren: gesprekken of dagboekjes etc. Maar nodig is dat niet. Verlangt het onderzoek deze grotere nauwkeurigheid dan kan dezelfde onderzoeksgroep bevestigd worden als in stap 7. Vervolgens wordt met behulp van de dag- en weekprogramma's het gebruik van tijd en ruimte in beeld gebracht in de dag- of weekpatronen. Hierbij is het van belang de duidelijk te voren omschreven typen knelpunten (die in fase 1 al verondersteld worden) te analyseren en vooral de *tijdklem-*

men te verifiëren en uit te diepen. Deze fase moet een duidelijk beeld opleveren van de ruimtelijke, de temporele en de tijd-ruimtelijke knelpunten met de *tijd-klemmen*.

Fase 3 Oplossing en toetsing

In de *zevende stap* wordt, zoals beschreven in hoofdstuk 5, teruggekoppeld van het individu naar het hogere aggregatieniveau, naar de knelpunten van grotere groepen mensen. Daarbij is onderscheid nodig tussen ernstige, de basiskwaliteit van het leven van alledag aantastende, en niet ernstige knelpunten. De in hoofdstuk 6 aangegeven oplossingsrichtingen leiden dan naar oplossingen en maatregelen op stedelijk en regionaal niveau. Dat betekent eerst het optimaliseren van het *Structuurplan* en van het *Vervoersplan* met tijd-ruimtelijke maatregelen. Gelijktijdig moet een *Tijdschapplan* worden opgezet, een temporeel structuurplan. Dit vereist allereerst overleg in met diverse sectoren van het bedrijfsleven. Deze gesprekken kunnen bijvoorbeeld uitmonden in een ruimere openstellingsregeling voor winkels en kleine bedrijfjes, in een stelsel van vergunningen voor avondsprekuren voor belangrijkste sectoren van de dienstverlening, medische (zoals in de casus), juridische (advocatuur, notariaat, makelaars), postbank enzovoorts. Hier lijkt een onderlinge afstemming tussen de sectoren gewenst. Hetzelfde is mogelijk voor werk op zaterdag, maar kan met het oog op de individuele keuzevrijheid ook beperkt blijven tot het uiterste sluitingsuur. Voor het niet rechtstreeks op het publiek gerichte bedrijfsleven zijn veel vrijere regelingen denkbaar binnen een maximaal aantal bedrijfsuren binnen een kader van bijvoorbeeld maandag 7 uur tot en met zaterdag 17 uur.

De *achtste stap* betreft de implementatie in fasen; deze kon in deze verkenning alleen berekend worden. Het verdient daarom aanbeveling deze stap aan te vullen met een of meer experimenten.

Maatregelen tot herordening van de tijd met verschillende temporele schema's, *tijdschappen*, en van de ruimte, onder andere met ander gebruik van de infrastructuur, kunnen na eventuele inspraak, geruime tijd in de praktijk op hun positieve en negatieve effecten beproefd worden, voordat zij na evaluatie door de raad worden vastgesteld. Vooralsnog kan het om mogelijkheden gaan, waarvan de individuele beroepsbeoefenaren of beroepsgroepen gebruik mogen maken zonder daartoe verplicht te zijn. De effecten en het succes kunnen per stad of regio totaal verschillen. Bij de implementatie is het ten slotte van eminent belang de samenhang tussen het *Structuurplan*, het *Vervoer(en verkeers)plan* en het *Tijdschapplan*, in iedere fase en bij de uitvoering van elke maatregel en invoering van elke regeling, steeds in de peiling te houden en regelmatig de effecten te evalueren. Mits de collectieve en de individuele factoren steeds tegelijkertijd worden bezien zowel bij de opsporing van knelpunten, het zoeken naar temporele, ruimtelijke en tijd-ruimtelijke oplossingsrichtingen als bij hun effecten, zijn tijd-ruimtelijke remedies te vinden waarmee individu en maatschappij er beide op vooruit gaan.

8.3 Slotsom

Aangetoond is dat volgens de beschreven *onderzoeklijn* op een weinig arbeidsintensieve, snelle en weinig kostbare wijze een globaal, doch samenhangend inzicht verkregen wordt in de tijd-ruimtelijke problematiek in relatie tot de in de *Meerjarenvizie* van PRO onderscheiden maatschappelijke 'megatrends'. Waar in voorkomende gevallen een meer gedetailleerd beeld van de werkelijkheid met een grotere betrouwbaarheid vereist is, is de *onderzoeklijn* op verschillende momenten uit te breiden met specifiek aanvullend onderzoek.

Met een terugblik op de *kennismolecuul* (§ 1.1, figuur 1.1) valt te concluderen:

- 1 Het blijkt wenselijk en realiseerbaar de *factor tijd* die een belangrijke rol speelt bij knelpunten in het leven van alledag mee te nemen in het ruimtelijk beleid. Nieuwe datasystemen kunnen, onder meer bij het opsporen van knelpunten, behulpzaam zijn.
- 2 De spanning tussen de 'megatrends' *emancipatie en individualisering* versus *differentiatie in ruimtelijke schalen* uit zich in de spanning en de dynamiek tussen de *gewenste*

steeds grotere individuele keuzevrijheid en flexibiliteit, en de collectieve structurering van de tijd en de ruimte op verschillende planningniveaus. Deze spanning vraagt om een duidelijk onderscheid tussen collectieve regelingen en individuele, flexibele invulling. *Individuele keuzevrijheid* moet aan bod komen bij de herordening van tijd.

- 3 Ruimtelijk blijken *onderlinge situering van voorzieningen en onderwijs* grote invloed te hebben op het ontstaan c.q. oplossen van ruimtelijke en temporele knelpunten en op allerlei gedragspatronen en strategieën. Een herordening van de tijd met *flexibele bedrijfsvoering* inzake *arbeid- en bedrijfstijden*, en met *flexibele openings- en sluitings-tijden* kan veel knelpunten oplossen of mitigeren. Ongunstige neveneffecten lijken vooral moeilijk in te schatten bij toenemende complexiteit van de *desynchrone* samenleving.
- 4 *Achtergronden en motieven van mobiliteit* blijken samen te hangen met knelpunten als ongunstige situering (buiten het dagpad) van voorzieningen en niet adequate infrastructuur van vervoer en van starre tijdordeningen en dienstregelingen.

De hechte relaties tussen de aandachtsvelden 1 tot en met 4 binnen de kennisdriehoek (zie de *kennismolecuul*) zijn aangetoond. De samenhang van de overige in de molecuul geschetste aandachtsvelden lijkt zeer waarschijnlijk maar verdient nog verdere uitdieping.

De in hoofdstuk 7 beschreven effecten van de *desynchronisatie* roepen een zo boeiend beeld op van een mogelijke toekomstige maatschappij dat een uitwerking daarvan in digitale virtuele modellen een aangewezen volgende stap van onderzoek lijkt. Daarin zouden dan de mogelijkheden van de digitale stad en varianten met andere motorische semi-collectieve verplaatsingswijzen ingebracht kunnen worden (§ 2.4, *Ruimpad*). Als basis is nader onderzoek naar toekomstverwachting en voorkeuren en van de huidige, aan OV-jaarkaart gewende, 12- tot 20-jarigen en van de huidige, al met computers vertrouwde, 50- tot 60-jarigen aan te bevelen. Daarop is dan een onderzoeklijn door te bouwen met de *toekomstige fictieve* tijd-ruimtepatronen van deze werkelijk onderzochte individuen en huishoudens in een 20 jaar latere *toekomstige fictieve* maatschappij. Maar vooreerst verdient uitbreiding van de tijdschaal, in deze verkenning een *knelpunt*dag in de week met oplossingen en hun effecten op de schaal van de week, naar langere tijdschalen met hogere sequenties nader onderzoek.

De thans gepresenteerde *onderzoeklijn* kan in de volgende stappen kort worden samengevat:

Onderzoeklijn

Fase 1 Horizonverkenning

- Stap 1 gegevens verzamelen, waar nodig aanvullen; onderzoekgebied afbakenen
- Stap 2 gegevens in kaarten en tabellen visualiseren
- Stap 3 selectie van te onderzoeken wijken of buurten

Fase 2 Analyse

- Stap 4 straten of postcodes selecteren waar de te onderzoeken huishoudentypen veelvuldig voorkomen; streven naar grote variatie
- Stap 5 selectie van de meest geschikte huishoudens, vooral naar te verwachten verplaatsingspatroon
- Stap 6 opstellen van dag- en/of weekprogramma's per individu en van dag- en/of weekpatronen per huishouden; inventarisatie van ruimtelijke, temporele en tijd-ruimtelijke knelpunten en tijd-klemmen binnen een huishouden

Fase 3 Oplossingsrichtingen en toetsing

- Stap 7 oplossingsrichtingen en vervolgens concrete maatregelen ontwerpen en deze uitwerken op stedelijk of regionaal niveau in een *Structuurplan*, een *Vervoer(en verkeers)plan* en in een *Tijdschapplan* en van een samenhangend plan voor een gefaseerde implementering
- Stap 8 na proefperiode voor maatregelen en tijdschappen en na inspraakprocedure vaststelling (door bijvoorbeeld de gemeenteraad) van de drie samenhangende plannen; uitvoering in fasen met evaluatie na elke fase en zo nodig nieuwe proef voor volgende fase

Het blijkt mogelijk te zijn om op betrekkelijk eenvoudige wijze onderzoek te doen dat een beter inzicht geeft in de samenstelling en lokatie van de bevolking naar leefstijl, levensfase en opleiding en naar de knelpunten in de temporele en de ruimtelijke ordening die de verschillende bevolkingscategorieën ondervinden in hun dag- en weekprogramma's en -patronen. Het blijkt ook mogelijk om daarop beleidsaanbevelingen te baseren voor concrete maatregelen van ruimtelijke, temporele en tijd-ruimtelijke aard. Gebleken is een sterke verwevenheid van tijd en ruimte, een krachtige dynamiek.

TIJD-RUIMTELIJKE DYNAMIEK EN STEDELIJKE INRICHTING

problematiek en onderzoeklijn

SAMENVATTING

Sinds het verschijnen in 1992 van de *Meerjarevisie ruimtelijk onderzoek 1991-1996* van het Programmeringsoverleg Ruimtelijk Onderzoek (PRO) heeft de tijd-ruimtelijke problematiek in verschillende opzichten aandacht gekregen. Het kernprobleem van het *alledaagse pad door tijd en ruimte*, ten aanzien waarvan naar gevoelen van het PRO veel beleidsrelevante inzichten kunnen worden verzameld, blijft onvoldoende integraal onderzocht. Ten behoeve van de kwaliteit van de stedelijke inrichting dient meer aandacht aan tijd-ruimtelijke vraagstukken te worden besteed. Het PRO heeft daarom in 1994 besloten zelf een verkennend onderzoek uit te laten voeren.

Achtergronden

Aanleiding tot de onderhavige verkenning is het groeiende besef dat tijd en ruimte, als twee complementaire coördinaten van het gedrag, vanuit een bredere optiek en in onderlinge *samenhang* moeten worden geanalyseerd. In het dagelijkse patroon van activiteiten en verplaatsingen van en tussen individuen is een *tijd-ruimtelijke dynamiek* te onderkennen: een wisselwerking tussen het gebruik van de schaarse goederen tijd en ruimte. De *ruimtelijke inrichting* en de *tijd-inrichting*, zowel door de overheid als door het bedrijfsleven, zijn steeds meer in *combinatie* van invloed op de mogelijkheden en beperkingen van individuen in het gebruik van temporeel en ruimtelijk gesitueerde voorzieningen. Het onderzoek richt zich op de tijd-ruimtelijke dynamiek en de stedelijke inrichting (de ruimtelijke neerslag van die dynamiek).

De samenhang kan worden weergegeven door een patroon met sterke en zwakke relaties: de *kennismolecuul tijd-ruimtelijke dynamiek*. Deze kennismolecuul omvat een cluster van onderwerpen die geheel of gedeeltelijk te maken hebben met de relatie van tijd en ruimte in het leven van alledag. Het dagelijkse leven is geprogrammeerd door verscheidene temporele ordeningen, alle gegroepeerd rondom de werktijd en gezamenlijk geconsolideerd in een, tot voor kort onaantastbaar, synchroon tijdverloop in alle sectoren van de samenleving. Toepassing van temporele oplossingsrichtingen kan een geleidelijke doch totale verandering van het stedelijke leven betekenen. De algemene tijddordering: *timescape of tijdschap*, tot nu toe gekenmerkt door een synchroon tijdverloop in nagenoeg alle sectoren van de samenleving, gebaseerd op werktijden en werkduur, gaat op zijn kop. De verkorting van de werkduur heeft de structurele ordening van de tijd ongewijzigd gelaten, maar heeft al wel ruimtelijke effecten gehad. Maar pas met nieuwe leefstijlen, glijdende werktijden en deeltijdwerk door verschillende typen werknemers met een variatie aan leefstijlen heeft het tijdverloop zijn synchrone karakter geleidelijk verloren, of anders gezegd: is de *desynchronisatie* ongemerkt begonnen! Nu blijkt dat niet alleen de individualisatie en emancipatie, maar vooral de schaalvergroting door de grotere mobiliteit met steeds grotere woon-werkafstanden tot een aantal temporele en ruimtelijke, onoplosbaar lijkende knelpunten heeft geleid en vervolgens tot het begin en de versnelling van deze *desynchronisatie*. De stedelijk-regionale woon- en arbeidsmarkt zal een grotere variatie aan *tijdschappen* te zien geven niet alleen tussen bedrijfstijden van sectoren maar ook tussen deze en de individuele werkduur per week (of maand). Stad en regio gaan een *desynchroon* beeld vertonen.

Het gebrek aan inzicht in de samenhang tussen de regels, wetten en ordeningen, veelal opgesteld vanuit verkokerde departementale visies, is een belangrijk uitgangspunt voor deze verkenning. Wat zijn de limieten, de interpretatiemarges van werktijden, bedrijfstijden, schooltijden en vakantiespreiding, openingstijden van winkels en diensten en spreekuren en welke be-

perkingen leggen zij op aan vooral de nieuwe, opkomende bevolkingscategorieën. *Doel* van de verkenning is om (een deel van) deze vragen voor een bepaalde casus te beantwoorden en aldus zicht te krijgen op de complexiteit van de relatie tussen tijd en ruimte met betrekking tot de stedelijke inrichting. Met dit inzicht wordt beoogd een inhoudelijke en praktisch bruikbare onderzoeklijn op te bouwen. Het doel is dus *tweeledig*: inzicht in de tijd-ruimtelijke dynamiek en ontwikkelen van een *prototype onderzoekopzet* (onderzoeklijn, methodiek) ontwikkeld voor bestudering en aanpak van tijd-ruimtelijke problematiek. De samenhang tussen onderwerpen van tijd en ruimte is verkend en getoetst door middel van een *gevalstudie*. D.w.z. de tijd-ruimtelijke dynamiek is geanalyseerd in drie typen woonmilieus in de agglomeratie Groningen (het onderzoeksgebied) waar de in de kennismoleculair tijd-ruimtelijke dynamiek aangegeven kennisrelaties aan de orde komen. De uit de analyses resulterende *onderzoeklijn* kan worden beschouwd als een aanpak die ook in vergelijkbare verstedelijkte gebieden van toepassing is.

Aanpak

Het onderzoek is uitgevoerd in drie fasen (zie hoofdstuk 2):

- 1 Een horizonverkenning waarin aan de hand van sociaal-geografische en demografische gegevens en de structurele ruimtelijke problematiek in Groningen en de regio het onderzoeksgebied wordt afgebakend en de lokaties van de drie te onderzoeken woonmilieus worden gekozen.
- 2 Het opsporen en analyseren van tijd-ruimtelijke knelpunten en mogelijke oplossingsrichtingen via het tijd-ruimtelijke gedrag van een aantal naar samenstelling, leefstijl, levensfase en opleiding verschillende typen huishoudens.
- 3 Het toetsen van de ingrepen, zowel in de ruimtelijke- als in de tijd-ordening, en de wederzijdse effecten daarvan, alsmede de evaluatie en presentatie van de onderzoeklijn.

Ruime aandacht is besteed aan de horizonverkenning (fase 1) en de analyse (fase 2). De volledige resultaten daarvan zijn in de bijlagen opgenomen. In beide fasen is gebruik gemaakt van het postcodedatasytem *MOSAIC*. In fase 1 betrof dit de lokatiekeuze op basis van algemene gegevens over de bevolkingscategorieën in de verschillende Groningse wijken en omliggende kernen. In fase 2 betrof dit buurt en straat waar de geselecteerde bevolkingscategorieën mogelijk wonen.

Horizonverkenning

De horizonverkenning selecteert per type woonmilieu de gebieden waar de tijd-ruimtelijke aspecten zich het duidelijkst manifesteren. Deze gebieden zijn vervolgens de inzet voor nadere analyse (fase 2), waarbinnen bevolkingscategorieën met een complex verplaatsingspatroon worden beschouwd. Hoofdstuk 3 beschrijft uitvoerig de afbakening van het onderzoeksgebied en de keuze van de locaties.

De verkenning richt zich vooral op het tijd- en ruimtegebruik van *nieuwe, opkomende categorieën huishoudens*. Bij deze huishoudens blijken de woonvoorkeuren en het ruimtelijke (verplaatsings)gedrag anders te liggen dan bij die huishoudens die traditioneel de vraagzijde in de planvorming voor woningbouwlocaties bepalen. In de activiteitenpatronen van deze nieuwe typen manifesteren zich de meeste knelpunten wegens hun beperkte tijdbudget of hun geringe actieradius. Deze bevolkingscategorieën - het gaat om alleenwonende starters, éénouder-gezinnen, tweeverdieners met en zonder kinderen, alleenwonende werkers, senioren en kinderen - hebben met elkaar gemeen dat zij arbeid en/of opleiding combineren met verzorgende taken thuis en/of in de naaste omgeving en met activiteiten in de vrij besteedbare tijd (*taakcombinerders*). Het combineren van taken en activiteiten per individu resulteert onder andere in een grotere verplaatsingsbehoefte tussen meer locaties, in minder tijd, en stelt hoge eisen aan de (collectieve) infrastructurele voorzieningen.

In verschillende studies naar nieuwe en opkomende bevolkingscategorieën is aangetoond dat in stedelijke woonmilieus de meeste knelpunten te verwachten zijn in (naoorlogse) stadsrandlocaties en suburbane (groei)kernen. In de horizonverkenning is onderzocht welke locaties binnen het onderzoeksgebied de meest sprekende prototypen zijn van deze woonmilieus. Kijkend naar ruimtelijke en sociaal-geografische kenmerken en na inventarisatie van voorzieningen en aard van de werkgelegenheid zijn in de verkenning Beijum-Oost (een stadsrandmilieu), Zuidhorn (een suburbaan milieu) en Korrewegbuurt (een vooroorlogs stadsmilieu) tegenover elkaar gesteld.

Analyse en knelpunten

In de hoofdstukken 4 en 5 wordt uitgebreid ingegaan op de opsporing en analyse van tijd-ruimtelijke kennisrelaties en knelpunten. De drie gebieden en de daar woonachtige MOSAIC-huishoudentypen worden beschreven en de postcodes worden geselecteerd, die naar verwachting de voor de verkenning relevante categorieën huishoudens naar leefstijl, leeftijd, welstand en opleidingsniveau het duidelijkst representeren. De aldus bepaalde *fictivi* zijn allen van een naam voorzien en beschreven. De hier gepresenteerde *fictivi* zijn geen werkelijke personen; hun leefwijze is echter wel degelijk gebaseerd op plausibele veronderstellingen conform eerder verricht sociaal-wetenschappelijk onderzoek. Het resultaat is een beeld van de tijd-ruimtelijke knelpunten die zich voor de bewoners vermoedelijk voordoen.

In de verkenning is gekozen voor de beschrijving van één specifieke dag, de voor dat (fictieve) huishouden meest problematische dag van de week. Van circa dertig huishoudens is het regelmatig terugkerende gebruik van tijd en ruimte (de tijdbesteding en het ruimtegedrag) geanalyseerd in *dagprogramma's* van 6 tot 24 uur. Van achttien huishoudens is dit gevisualiseerd in feitelijke *dagpatronen*. Uit de dagprogramma's en de dagpatronen moet blijken of het gewenste activiteitenpatroon haalbaar is binnen een redelijke tijd en of er knelpunten op te lossen zijn. Voor alle *fictivi* is het tijdgebruik tussen opstaan en naar bed gaan nagegaan, verdeeld over:

- betaalde of geruilde arbeid + onbetaald maatschappelijk nuttig werk + studie/opleiding
- zorgtaken voor eigen (voedsel)voorziening en huishouden en voor de leden van dit huishouden
- vrij besteedbare tijd
- woon-werk/school-verplaatsingstijd; daarnaast aandacht voor de verplaatsing in werktijd

Dit is gedaan voor alle leden van het huishouden, waardoor ook de '*tijd-klem*' tussen de patronen van ouders en kinderen of tussen twee partners zichtbaar wordt. De geregistreerde patronen zijn gebruikt als instrument om de tijdfactor in de ruimtelijke orde te integreren en de relaties zichtbaar te maken. De verkenning daalt af naar het individuele niveau omdat zich daar de feitelijke knelpunten voordoen. De analyse leidt tot inzicht in de wijze waarop tijd-ruimtelijke knelpunten zich in de praktijk voordoen.

Bij beschouwing van de dagprogramma's en de dagpatronen komt naar voren dat er sprake is van verschillende typen knelpunten:

- knelpunten, naar persoonlijke ervaring op grond van de indeling van de bevolking (leefstijl, leeftijd, welstand en bevolkingscategorie)
- knelpunten, ingedeeld naar ruimte (met aandacht voor de locatie, werkgelegenheid en voorzieningen, infrastructuur van verplaatsing), tijd (reistijdaandeel) en tijd-ruimtelijke knelpunten ('tijd-klemmen')
- knelpunten, ingedeeld naar hun aard: situationeel, structureel en individueel

Hoofdstuk 5 geeft het overzicht van de knelpunten, uitgewerkt naar twee kwaliteiten: ernstig en spijtig. De belangrijkste knelpunten hangen samen met de begrippen *bereik*, *bereikbaarheid* en *nabijheid*.

Oplossingsrichtingen en effecten

Na de analyse en de ordening van de knelpunten komen in hoofdstuk 6 oplossingsrichtingen voor het ruimtelijke en temporele ontwerp aan de orde met voorbeelden van min of meer concrete maatregelen. In hoofdstuk 7 wordt ingegaan op mogelijke effecten en bijwerkingen op mogelijkheden tot gebruik van ruimte en tijd door de fictivi.

De oplossingsrichtingen zijn in hoofdstuk 6 ingedeeld naar schaalniveau: algemeen/landelijk niveau, regionaal/stadsstructuurplanniveau, wijk/buurniveau en individueel niveau. Op *landelijk niveau* is vooral behoefte aan een betere afstemming en coördinatie van het tijdsbeleid met het ordeningsbeleid. Op *regionaal/lokaal niveau* wordt een aantal oplossingsrichtingen uitgewerkt in de sfeer van ruimtelijke (her)ordering (samenhang, relaties, gebundelde verbindingen, gemengde ontwikkelingszones). Op het wijk- en buurniveau gaan de oplossingen in de richting van mobilisering en aanvulling op maat en tijd van voorzieningen, vergroting van de actieruimte, concentratie van activiteiten en toevoeging/menging van functies. Een deel van de oplossingsrichtingen richt zich op specifieke bevolkingscategorieën, zoals ouderen en huishoudens met kinderen of ouderen. Ook komen suggesties aan de orde voor temporele herordering. Op *individueel niveau* volgen, eventueel op dergelijke collectieve maatregelen en keuzemogelijkheden gebaseerde, regelingen tussen werkgever en werknemer, vrijwilliger of dienstverlener en tussen leden van één huishouden.

Op de lagere schaalniveaus kan de gemeente of de regio de algemene, landelijke richtlijnen en tijdplannen uitwerken in een specifieke tijdsordering, in *tijdschappen*, eventueel per sector. Voor de afstemming van zowel de ruimtelijke als de temporele ordening kan in bepaalde gevallen een gericht onderzoek naar de aard van de plaatselijke samenleving en haar woonmilieu gewenst zijn. Daarvoor lijkt de gepresenteerde *onderzoeklijn* bruikbaar en adequaat.

In hoofdstuk 7 wordt van een aantal oplossingsrichtingen bezien welk effect invoering daarvan kan hebben op het dagprogramma van de *fictivi* en op het dagpatroon van hun huishouden. Achtereenvolgens komen aan de orde:

- de recente verruiming van openings- en sluitingstijden van winkels
- avondspreekuren van (huis/tand)-artsen, gekoppeld aan openingstijden van apotheken
- flexibele werktijden over drie dagdelen, de flexibele werkweek
- meer rechtstreekse bus- en langzaamverkeer-relaties tussen stadsdelen en onderlinge aansluiting tussen OV-stelsels
- een *ontwikkelingszone* in het universiteitsgebied
- concentratie van naschoolse activiteiten voor Beijum-Oost en West in één zone dan wel in een zone voor het hele stadsdeel Noorddijk.

Temporele oplossingen/maatregelen kunnen ruimtelijke effecten hebben en ruimtelijke oplossingen/maatregelen kunnen temporele effecten hebben. In beide gevallen is er sprake van tijd-ruimtelijke effecten. Aan het slot van hoofdstuk 7 worden de tijd-ruimtelijke effecten van de in het voorgaande besproken oplossingen en maatregelen ingeschat. Oplossingsrichtingen die een gedifferentieerde herordering van de tijd, *desynchronisatie*, inhouden, kunnen een efficiënter gebruik van infrastructuur en voorzieningen bevorderen.

De onderzoeklijn

Bij het zonder meer loslaten van alle regels, met andere woorden: als alles op alle tijden van de dag en de week kan gebeuren, ieder individu haar of zijn eigen *tijdschap*: werktijd, zorgtijd, vrije tijd en slaaptijd invult, en alle diensten op willekeurige tijdstippen open of gesloten zouden zijn, zou er een temporele chaos ontstaan. Er is dus een nieuwe tijdsordering nodig, met verschillende dienstregelingen, *tijdschappen* voor de verschillende sectoren van de samenleving, maar wel onderling afgestemd. Deze tijdsordering zal, net als de ruimtelijke ordening, landelijk (of Europees), volgens gelijksoortige principes opgezet moeten worden, maar in de

tail kunnen verschillen per regio of stad en voor ieder type samenleving of leefmilieu. Er is daarbij onderscheid nodig tussen collectieve regelingen in hoofdlijnen en individuele, flexibele invulling.

In het laatste hoofdstuk wordt de *onderzoeklijn* geëvalueerd en voor algemeen gebruik ten behoeve van de sociaal- geografische en de stedenbouwkundige onderzoek- en ontwerppraktijk gepresenteerd. De *onderzoeklijn* is eenvoudig van opzet en kan met geringe middelen worden uitgevoerd doordat van bestaande marketing data-systemen gebruik wordt gemaakt. Het zal vaak niet gaan om een beschrijving van de werkelijkheid, maar om het verkrijgen van een *beeld* van de tijd-ruimtelijke knelpunten, gedifferentieerd naar de mate waarin deze de basis-kwaliteit van het dagelijkse leven aantasten, zoals die zich voor de diverse categorieën bewoners van een gebied voordoen. Voor dit doel blijkt het werken met *fictivi* in al hun verscheidenheid een goede werkwijze. In de praktijk is de *onderzoeklijn* desgewenst op verschillende momenten uit te breiden of te verdiepen met zonnodig specifiek aanvullend onderzoek.

De *onderzoeklijn* kan in de volgende stappen worden samengevat:

Onderzoeklijn

Fase 1 Horizonverkenning

- Stap 1 gegevens verzamelen, waar nodig aanvullen; onderzoekgebied afbakenen
- Stap 2 gegevens in kaarten en tabellen visualiseren
- Stap 3 selectie van te onderzoeken wijken of buurten

Fase 2 Analyse

- Stap 4 straten of postcodes selecteren waar de te onderzoeken huishoudenstypen veelvuldig voorkomen; streven naar grote variatie
- Stap 5 selectie van de meest geschikte huishoudens, vooral naar te verwachten verplaatsingspatroon
- Stap 6 opstellen van dag- en/of weekprogramma's per individu en van dag- en/of weekpatronen per huishouden; inventarisatie van ruimtelijke, temporele en tijd-ruimtelijke knelpunten en tijdsklemmen binnen een huishouden

Fase 3 Oplossingsrichtingen en toetsing

- Stap 7 oplossingsrichtingen en vervolgens concrete maatregelen ontwerpen en deze uitwerken op stedelijk of regionaal niveau in een *Structuurplan*, een *Vervoer(en verkeers)plan* en in een *Tijdschapplan* en van een samenhangend plan voor een gefaseerde implementering
- Stap 8 na proefperiode voor maatregelen en tijdschappen en na inspraakprocedure vaststelling (door bijvoorbeeld de gemeenteraad) van de drie samenhangende plannen; uitvoering in fasen met evaluatie na elke fase en zo nodig nieuwe proef voor volgende fase

Maatregelen tot herordening van de tijd met verschillende temporele schema's, *tijdschappen*, en van de ruimte, onder andere met ander gebruik van de infrastructuur, kunnen na eventuele inspraak, geruime tijd in de praktijk op hun positieve en negatieve effecten beproefd worden, voordat zij na evaluatie worden vastgesteld. Bij de implementatie is het van eminent belang de samenhang tussen het *Structuurplan*, het *Vervoer(en verkeers)plan* en het *Tijdschapplan*, in iedere fase en bij de uitvoering van elke maatregel en invoering van elke regeling, steeds in de peiling te houden en regelmatig de effecten te evalueren.

Tot slot

Het blijkt mogelijk te zijn om op betrekkelijk eenvoudige wijze onderzoek te doen dat een beter inzicht geeft in de samenstelling en lokatie van de bevolking naar leefstijl, levensfase en opleiding en naar de knelpunten in de temporele en de ruimtelijke ordening die de verschillende bevolkingscategorieën ondervinden in hun dag- en weekprogramma's en -patronen. Het blijkt ook mogelijk om daarop beleidsaanbevelingen te baseren voor concrete maatregelen van ruimtelijke, temporele en tijd-ruimtelijke aard. Gebleken is een sterke verwevenheid van tijd en ruimte, een krachtige dynamiek. Met een terugblik op de *kennismolecuul* valt te concluderen:

- Het blijkt wenselijk en realiseerbaar de *factor tijd* die een belangrijke rol speelt bij knelpunten in het leven van alledag mee te nemen in het ruimtelijk beleid. Nieuwe datasystemen kunnen, onder meer bij het opsporen van knelpunten, behulpzaam zijn.
- De spanning tussen de 'megatrends' *emancipatie en individualisering* versus *differentiatie in ruimtelijke schalen* uit zich in de spanning en de dynamiek tussen de *gewenste steeds grotere individuele keuzevrijheid en flexibiliteit*, en de *collectieve structurering van de tijd en de ruimte* op verschillende planniveaus. Deze spanning vraagt om een duidelijk onderscheid tussen collectieve regelingen en individuele, flexibele invulling. *Individuele keuzevrijheid* moet aan bod komen bij de herordening van tijd.
- Ruimtelijk blijken *onderlinge situering van voorzieningen en onderwijs* grote invloed te hebben op het ontstaan c.q. oplossen van ruimtelijke en temporele knelpunten en op allerlei gedragspatronen en strategieën. Een herordening van de tijd met *flexibele bedrijfsvoering* inzake *arbeid- en bedrijfstijden*, en met *flexibele openings- en sluitings-tijden* kan veel knelpunten oplossen of mitigeren. Ongunstige neveneffecten lijken vooral moeilijk in te schatten bij toenemende complexiteit van de *desynchrone* samenleving.
- *Achtergronden en motieven van mobiliteit* blijken samen te hangen met knelpunten als ongunstige situering (buiten het dagpad) van voorzieningen, van niet adequate infrastructuur van vervoer, en van starre tijdordeningen en dienstregelingen.

LITERATUUR

- * Batenburg, R.S. & W.P. Knulst (1993), *Sociaal-culturele beweegredenen*. Onderzoek naar de invloed van veranderende leefpatronen op de mobiliteitsgroei sinds de jaren zeventig. Sociaal en Cultureel Planbureau, Rijswijk.
- * Beckers, Th.A.M. & S.F.J.M. Raaijmakers (1991), *Tijd-ruimtelijke dynamiek: onderwerpen voor onderzoek*. PRO-voorstudie 30, 's Gravenhage, PRO.
- * Claassen, A. & J. Kropman (1995), *Verkenningen tussen theorie en praktijk; over de bijdrage van de sociale wetenschappen aan de beleidspraktijk op het gebied van mobiliteit*. Instituut voor Toegepaste Sociale Wetenschappen, Nijmegen.
- * Dijkstra, M. (1995), *Het elliptisch leven; actieruimte als integrale maat voor bereik en mobiliteit*. Nederlandse Geografische Studies 196, Koninklijk Aardrijkskundig Genootschap/Faculteit Bouwkunde TU-Delft, Utrecht/Delft.
- * Driessen, F.M.H.M. & H.J.A. Beereboom (1983), *De kwaliteit van het stedelijke Leefmilieu; Deel 1: Bewoners en hun voorkeuren*. Rijksuniversiteit Utrecht, Sociologisch Instituut, Vakgroep Theorie en Methodologie, Utrecht.
- * Driessen, F.M.H.M. & R.H. Goossens (1993), *Leefstijlen en Openbaar Vervoer*. Bureau Driessen, Utrecht.
- * Droogelever Fortuijn, J., S. Hietbrink, L. Karsten & M. Rijkers (1987), *Van hot naar her, het combineren van taken in tijd en ruimte door tweeverdieners, alleenstaande ouders en alleenwonenden in Haarlem, Enkhuizen en Stede Broec*. Studierapport 38, Haarlem: Provinciale Planologische Dienst van Noord-Holland.
- * Droogelever Fortuijn, J.C. (1993), *Een druk bestaan, Tijdsbesteding en ruimtegebruik van tweeverdieners met kinderen*. Sociaal Wetenschappelijke Studies, faculteit der Ruimtelijke Wetenschappen Universiteit van Amsterdam: University Press Amsterdam.
- * Gemeente Groningen, Informatie Centrum Huisvesting. *Losbladige informatie per wijk*.
- * Gemeente Groningen (1973), *Bestemmingsplan Beijum*. Groningen.
- * Gemeente Groningen, Hofstra Verkeersadviseurs BV (juli 1990), *Project Verkeersmilieukaarten*. A. Technische rapportage, B. Analyse, conclusies en aanbevelingen (proefgebieden Korrewegwijk en Vinkhuizen).
- * Gemeente Groningen (1991), *Buurtbeschrijving ten behoeve van de sociale vernieuwing*. Buurtbeschrijving van 'De Oude Wijken' en 'Noorddijk'. Dienst Ruimtelijke Ordening, Afdeling Planologie. Groningen.
- * Gemeente Groningen, H.G. Hurenkamp (december 1992). *Ontwikkelingstendensen en Perspectieven, Groningen 1985-1995*.
- * Gemeente Groningen (1993), *Groningen in kaart gebracht*. Groningen.
- * Gemeente Groningen (1994a), *Onderwijsinstellingen in gemeente*. Groningen.
- * Gemeente Groningen (1994b), *De stad van straks, Groningen in 2005*. Concept structuurplan. Groningen
- * Gemeente Groningen (1995), *Groningen Geografisch*. Groningen, geografisch in kaart gebracht met mosaic als statistisch informatiesysteem. H.G. Hurenkamp. Groningen.
- * Gemeente Zuidhorn (1994), *Informatiegids 1994/95*.
- * Goudappel en Coffeng BV, bureau (1995), *Typologie van activiteiten; eindrapport*. Adviesdienst Verkeer en Vervoer, Deventer.
- * Hofstra Verkeersadviseurs BV (1991), *Haalbaarheid Transferium Zuidhorn*, Groningen.
- * Horrevoets, M.S.G. & H. ter Heide (1992), *Kenniseconomie: aanzetten voor doelmatigheidsvergroting in de ruimtelijke kennishuishouding*. (PRO-voorstudie 32), 's Gravenhage, PRO.

- * Hurenkamp, H.G. (1995), *Tien grote plannen voor Groningen 1608-1995*. uitgeverij Noorderboek/Servo, Assen.
- * Karsten, L. (1992), *Speelruimte van vrouwen; zeggenschap over vrije tijd en vrijetijdsbesteding*. Amsterdam: SUA.
- * Karsten, R. (1995), Growing up in Changing Cities: On processes of differentiation and segregation in children's daily life in: *Building identities*. Instituut voor Sociale Geografie, Universiteit van Amsterdam.
- * Kempers-Warmerdam, A.H.H.M. (1988), *Vergrijzen in het groen, het bereik van ouderen en de bereikbaarheid van voorzieningen in landelijke gebieden*. Utrecht.
- * Knippenberg-den Brinker, C.W.F. van (1987), *Time in travel*. drukkerij van Denderen, Groningen.
- * Kruythoff, H.M. (1991), *Tweeverdieners vergeleken; woonmilieudifferentiatie van tweeverdieners, eenverdieners en geenverdieners in de Randstad*. Werkstukken Stedelijke Netwerken 30, Onderzoeksinstituut voor Technische Bestuurskunde Technische Universiteit Delft, 's-Gravenhage: SDU Uitgeverij.
- * Landelijk Milieu Overleg (1994), *Leven in stijl, Met oog voor duurzaamheid en flexibiliteit*. Utrecht.
- * Mey, M.G. (1994), *Het stedelijke mozaïek; een vertaling van de voorkeuren van stedelijke bevolkingscategorieën naar ruimtelijke milieus*. Delft, Publikatiebureau Bouwkunde, Faculteit der Bouwkunde Technische Universiteit.
- * Molenaar, L., Directoraat-Generaal voor het Vervoer, Directie Strategie en Programmering (1995), *Geketend door de auto?* Verkennende studie naar de relatie tussen Taakcombinatie & Mobiliteit, afstudeerverslag. Den Haag.
- * MOSAIC als statistisch informatiesysteem op basis van postcodedata van CCN Marketing Systemen BV (1995). Opgesteld voor marketing doelen; inzicht in leefstijlen op vrij gedifferentieerd niveau.
- * NIROV, Werkverband Vrouwen in de Ruimtelijke Ordening en Volkshuisvesting (1985), *Vrouwen en de compacte stad*. Den Haag.
- * OVerTOOM, werkgroep (1991). *Toelichting op de inzending OVerTOOM*, Prijsvraag Transferia 1991, Delft (ongepubliceerd), samenvatting in: *Ideeën voor transferia*, Ede Stichting C.R.O.W. (1991)
- * Programmeringsoverleg Ruimtelijk Onderzoek (1992), *Meerjarenvisie Ruimtelijk Onderzoek 1991-1996*, Den Haag
- * Provincie Groningen (1985), *Streekplan Provincie Groningen*.
- * Provincie Groningen (1994a), *Mobiliteitsplan Provincie Groningen*.
- * Provincie Groningen (1994b), *Streekplan, Milieubeleidsplan, Waterhuishoudingsplan*. Vastgesteld 14 december 1994.
- * Renou, M., (1988), *Bouwen in haar perspectief; vrouwen in verandering, consequenties voor de gebouwde omgeving*, Amersfoort.
- * Rijksuniversiteit Groningen, Vakgroep Taal & Communicatie (1994), *"Waarom wilt u dat weten?"*, Omnibusonderzoek '94 Gemeente Groningen. Groningen.
- * Schendelen, M.C. Van & H.J. Quist (1990), *Ruim baan voor de emancipatie in Zuid-Holland; emancipatie en stedelijke leef- en woonculturen op de lange termijn en ruimtelijke consequenties hiervan voor Zuid-Holland*. Verkenningen Planologisch en Demografisch Instituut 55, Universiteit van Amsterdam, Amsterdam: UvA.
- * Stichting Experimenten Volkshuisvesting, SEV (1993), *Seniorenlabel, consumentenkeurmerk voor ouderenhuisvesting*, Rotterdam.
- * Stuurgroep Vervoerregio Groningen, Hofstra Verkeersadviseurs b.v. (april 1990), *Raamplan Vervoerregio Groningen; rijden met rede(n); perspectief van de vervoerregio Groningen*. De problematiek van het autoverkeer 1988-2000, met strategie voor voorrang OV en fiets in scenario's.
- * Tacken, M. (1993), *Mobiliteit van ouderen en hun tijd-ruimtegebruik; technologie een bijdrage van het handhaven van mobiliteit*. Publicatiebureau Bouwkunde, Delft.
- * Trip, L. (1991/2), *Het juiste bedrijf op de juiste plaats: de juiste vervoersstromen?* Een onderzoek naar de vervoersstromen van bedrijven die zijn gevestigd op de stationslocatie in Groningen, doctoraalscriptie.

- * Trip, L., P. Ike & H. Voogd (1992), *Balanceren tussen wonen en werken*. Een onderzoek naar mobiliteitsreductie in de vervoerregio Groningen via aanpassingen van de woon-werkbalans, Geo Pers Groningen.
- * Vijgen, J. & R. van Engelsdorp Gastelaars (1991), *Een gevarieerd bestaand: het gebruik van tijd en ruimte in het dagelijkse leven van enkele "oude" en "nieuwe" groepen binnen de Nederlandse bevolking*. Werkstukken Stedelijke Netwerken 28, Centrum voor Grootstedelijk Onderzoek Universiteit van Amsterdam, 's-Gravenhage.
- * Vijgen, J. & R. van Engelsdorp Gastelaars (1992), *Centrum, Stadsrand, groeikern; bewonersprofielen en leefpatronen in drie woonmilieus binnen het gewest Amsterdam*. Werkstukken Stedelijke Netwerken 40, Centrum voor Grootstedelijk Onderzoek Universiteit van Amsterdam, Utrecht.
- * Voordt, D.J.M. Van der & H.B.R. Van Wegen (1990), *Sociaal veilig ontwerpen*. Onderzoekinstituut voor Stedebouw, Planologie en Architectuur, TU Delft: Publikatieburo Faculteit der Bouwkunde.

TIJD-RUIMTELIJKE DYNAMIEK EN STEDELIJKE INRICHTING

problematiek en onderzoeklijn

BIJLAGEN

1.1	Samenvattend thematisch overzicht van de prioriteiten voor onderzoek	119
2.1	Nieuwe temporele en ruimtelijke opportuniteiten	121
3.1	Het postcodedatasysteem MOSAIC	125
3.1.1	Huishoudtypen, aantal huishoudens en relatieve verdeling daarvan in Nederland in het MOSAIC-bestand	131
3.2	Samenvatting van enkele onderzoeken naar stromen reizigers van de regio naar de agglomeratie	133
3.3	Beschrijving van de drie geselecteerde gebieden	135
4.1	Omnibusonderzoek '94	143
4.2	Selectie van postcodes	147
4.3	Allokatie van huishoudens en hun dagprogramma's & dagpatronen	151
5.1	Analyse van de tijdbesteding	197
5.2	Ruimtelijk beleid in Groningen	205
5.3	Funciemenging in Groningen	209

BIJLAGE 1.1

Samenvattend thematisch overzicht van de prioriteiten voor onderzoek

themavelden	aandachtsvelden voor onderzoek	prioriteiten/onderwerpen voor onderzoek
'tijd-ruimtelijke dynamiek'	1 meenemen van de factor tijd in de ruimtelijke beleidsvoering	1.1 rol van de factor tijd (substitutie van tijd en ruimte) 1.2 methodiek- en data-ontwikkeling 2 idem
	2 spanningen tussen samenleving op basis van collectiviteit en de individuele keuzevrijheden	
	3 lokatiegedrag en situering van bedrijven en voorzieningen in relatie met verschuivingen in de tijd van productie en consumptie	3.1 flexibele bedrijfsvoering wat betreft arbeids- en bedrijfstijden 3.2 flexibele openings- en sluitings-tijden
mobiliteit en infrastructuur	4 effectieve vraag naar mobiliteit en de motieven voor verplaatsing, met name vrijetijdsbesteding openbaar vervoer	4.1 achtergrond mobiliteit en motieven 4.2 mobiliteit en vrije tijd 5.1 netwerkconcepten regionaal vervoer 5.2 taakstelling, tariefstelling en kwaliteit 5.3 lange aftandsvervoer (o.a. HSL) 6.1 prijsmaatregelen in het verkeer
	5	
	6 beheersing en geleiding van mobiliteit	6.2 lokatiebeleid en functieverandering van bestaande lokaties 7 idem
	7 bestuurlijke organisatie	8.1 woningbouwlokaties en mobiliteit
	8 effecten van ruimtelijk beleid op mobiliteit en vice versa	8.2 lokatie van bedrijven en voorzieningen in relatie met mobiliteit
	9 internationaal goederen- en personenvervoer	9.1 regionale goederendistributie 9.2 distributiefunctie van Nederland 9.3 mainportontwikkeling 9.4 internationaal personenvervoer
ruimte en milieu	10 operationalisering/verwezenlijking ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid	10 idem
	11 afstemming tussen ruimtelijk en milieubeleid	11 idem
	12 relatie ruimte, milieu en economie	12 idem
	13 mogelijkheden van een ruimtelijke inrichting die milieuvriendelijk gedrag aanmoedigt	13.1 milieuvriendelijke scenario's 13.2 doorwerking en handhaving 13.3 handelingsvrijheid
	14 mogelijkheden en gevolgen in te spelen op ecologische principes	14 idem
	15 rol van ruimtelijk beleid bij internationale milieuproblemen	15.1 internationale milieuproblemen 15.2 afstemming van beleid en onderzoek 15.3 internationale milieumigratie
stedelijke vernieuwing	16 ruimtelijke structurering van het stedelijk systeem (inter- en intrastedelijke herpositionering)	16.1 stedelijk systeem: rol steden en relaties tussen schaalniveaus 16.2 culturele en vrijetijdsvoorzieningen als concurrentiemiddel 16.3 binnenstedelijke gebieden 16.4 suburbs/randgemeenten
	17 ruimtelijk relevante investeringen	17 idem
	18 onroerend-goed markt en regionaal grondbeleid	18.1 inzicht in onroerend-goed markt 18.2 effecten van ruimtelijke ingrepen 18.3 levensduur van objecten 18.4 regionaal grondbeleid
	19 inrichting, functie en ontwerp	19 idem
	20 organisatievormen en actoren in het proces van vernieuwing	20.1 organisatievormen 20.2 rol van verschillende actoren
	21 stedelijke deelmarkten, waaronder arbeids- en onderwijsmarkt	21 idem
ruimtelijk beleid en bestuur	22 plaats en inhoud van het ruimtelijk beleid	22.1 publiek domein, interventietijden en publiek-privaat substitutie 22.2 functionele samenwerkingsvormen
	23 afstemming tussen beleidsvelden; herijking sector-facet schema	23.1 herijking bestaande plannings-schema's 23.2 naar omgevingsbeleid?
	24 functioneren van het ruimtelijk planstelsel, met aandacht voor doorwerking van strategisch beleid	24.1 het 'open' bestemmingsplan en 'buitenplans' beleid 24.2 streekplan en planologische kernbeslissing als sturingsmiddelen
	25 territoriale bestuurlijke indeling en differentiatie	25.1 regiovorming in Nederland 25.2 bestuurlijke differentiatie 25.3 besluitvorming en schaal beleid 25.4 Europese eenwording
	26 discontinuïteiten in het beleid	26 idem
	27 betrokkenheid van burgers bij ruimtelijk beleid	27 idem

(Bron: *Meerjarenvisie ruimtelijk onderzoek 1991-1996*, PRO, Den Haag, 1992)

BIJLAGE 2.1

Nieuwe temporele en ruimtelijke opportuniteiten *

In een onconventionele toekomstverkenning, een openbreker van 'gevestigde opvattingen', presenteert Heerema een methodiek waarbij min of meer vaste hedendaagse veronderstellingen worden losgelaten en vervangen door allerlei nieuwe en speculatieve aannames over de relaties tussen mobiliteit, activiteitenpatronen, vervoersystemen en ruimtelijke configuraties. Hij wil "hiermee de tirannie van de toekomst doorbreken en de interessante discussiepunten van onze tijd" aan de orde stellen in de vorm van een drietal speculatieve vragen of thema's:

- 1 Verdwijnt de eenheid van tijd en plaats?
- 2 Kunnen we de versnelling wel bijbenen?
- 3 Verdwijnt de eenheid van ruimte en functie?

1

Na een schets van de ontwikkeling in de laatste honderd jaar ten gevolge van nieuwe vervoer- en communicatiemiddelen naar een leefwijze waarin wereldomspannende vervoer- en telecommunicatienetwerken ons beeld van ruimte en tijd, van afstand en snelheid bepalen, poneert hij dat tijd zich niet langer toont in analoge ontwikkelingen, maar op het computerscherm als een reeks onderscheiden momenten, te definiëren in nanoseconden. Met woorden als de Digitale Stad en de Elektronische Snelweg proberen we een beeld te vormen van een ruimte die niet gelokaliseerd is en van de mens als Digitale Nomade. Hij stelt dat de traditionele structurerende werking van tijd en ruimte dan heeft plaatsgemaakt voor een vreemd soort vaagheid waar in het besef van de fysieke ruimte zich verdicht tot een onbenoemd nergens.

=> Centraal discussiepunt bij dit thema is zijns inziens de vraag op welke wijze in sociaal-economisch opzicht nabijheid en bereikbaarheid gedefinieerd zullen worden en hoe zich dat ruimtelijk zal uitkristalliseren. Wordt de stad overbodig of zal de stad zich ontwikkelen tot opnieuw een centrale ontmoetingsplaats voor mensen en nomaden, een marktruimte voor ideeën en amusement, een Actieve Lokatie? De paradox is dat het 'footloose' worden door telecommunicatie leidt tot een grotere plaatsgebondenheid omdat, zolang er een ISDN-stopcontact beschikbaar is, de kwaliteiten van een plek om andere redenen van eminent belang worden.

2

Snelheid noemt Heerema: ruimte afgezet tegen tijd. Terwijl er in de eerste helft van de 19de eeuw nog een opvallend gebrek was aan exactheid in de omgang met tijd, geeft de twintigste eeuw, tezamen met een versnelling van het economisch proces, een verdichting van de tijd te zien. Aan het eind van deze eeuw zien we de merkwaardige paradox dat met het toenemen van de mogelijkheden om tijd te besparen de hoeveelheid tijd afneemt die mensen voor hun gevoel te besteden hebben. Tijd is een schaars goed en het erg druk hebben wijst op een hoge status. Volgens Virilio in *l'Espace Critique* (1984) zou de geschiedenis van de mensheid te beschrijven zijn als een eindeloze wedloop met de tijd. De versnelling in vervoersystemen heeft geleid tot ruimtelijke uitdijning van de activiteitenpatronen van mensen, niet alleen voor produktieve of consumptieve maar ook puur om exploratieve doelen. Deze schaalvergroting in de ruimtelijke structuur toont zich ook in de locatie van bedrijven die traditioneel bepaald werden door concentrerende factoren als natuurlijke omstandigheden, verbindingen en nabijheid van andere bedrijven en markten. Nu strekt bijvoorbeeld de zeehavengebonden bedrijvigheid van Rotterdam zich uit over de landsgrenzen en is de nabijheid tot een luchthaven door goede verbindingen een rekbaar begrip geworden. De plaats van de stad wordt ingenomen door een steeds groter wordende 'regio'. Volgens Heerema zullen forensen in de toekomst woonlocaties zoeken tot binnen een straal van 150 kilometer van hun werk of 250 kilometer als er een HSL-station in

de buurt is. Door onze hypermobiliteit komt volgens Van der Stoep & Kee (1995) de simpele mobiliteit voor sociale interactie onder druk te staan. "Zal de maatschappelijke-economische machinerie krakend tot stilstand komen omdat mensen met hun biologische ritmes de nanoseconden van de computers niet meer kunnen bijbenen" vraagt Heerema zich af.

=> Centraal discussiepunt bij dit thema is zijns inziens de vraag op welke wijze versnelling én onthaasting plaats zullen krijgen in de activiteitenpatronen van mensen en hoe zich dat ruimtelijk zal uitkristalliseren. De paradox is dat versnelling en verbeterde communicatiemiddelen zouden kunnen leiden tot een groeiend verlangen naar onvindbaarheid en onbereikbaarheid. En ook hier geldt weer dat we daarvoor opnieuw die kwaliteiten van een plek moeten definiëren en herdefiniëren. Welke lokaties zouden in dit opzicht de favoriete lokaties zijn?

3

Volgens Heerema staat Nederland vol monofunctionele objecten. Een toenemende behoefte aan activiteitenpatronen met zo weinig mogelijk verplaatsingen maakt nuancering van deze monofunctionaliteit denkbaar. De toekomstforens gaat niet meer elke dag naar een bepaalde werklokatie maar heeft een thuishkantoor met computer. De woning wordt werk-, school- en recreatieplek. Aansluiting op wereldwijde netwerken zal ook de spreiding van de tijd te zien geven in nieuwe patronen die flexibiliteit vereisen: thuis in de werkwoning en in de avonduren als de werkplekken elders in de Global Village openstaan. Multifunctionaliteit kan leiden tot een efficiënter gebruik van voorzieningen en van vervoersystemen. Heerema stelt dat de ontwikkeling van de technologie zelfs mogelijkheden zal bieden tot het ontstaan van een fantasie-land aangekleed met sprookjes en science-fiction. In de *Ruimtelijke Verkenning 1995* van de RPD wordt al gespeculeerd op de potentie van elk dorp als 'global player'. Tenslotte gaat hij in op het speculatieve toekomstbeeld van de 'Verborgene Stad'. Zijn visie lijkt uit te komen op 'nieuwe vrijheden' van ruimtelijke structuur, dagelijkse leefomgeving en tijdrhythmes. Tegelijkertijd verdwijnen oude verbanden, zekerheden en definities: een woning is geen woning meer en een klassiek kantoor niet langer een kantoor. Als de dynamiek wordt bepaald door de welvarende actoren met de grootste keuzevrijheid, dan worden sociale en recreatieve aspecten van lokaties en gebouwde omgeving steeds zwaarder meegewogen. Maar als een grote middenklasse hun leefpatronen overneemt ontstaan altijd schaarste aan ruimte, congestie en overbezetting.

=> Centraal discussiepunt bij dit thema is zijns inziens niet zozeer de vraag of technologie en economie, in relatie tot allerlei postmoderne maatschappelijke ontwikkelingen, tot het ontstaan van nieuwe definitieven van ruimtelijke en sociale problemen zullen leiden, maar veeleer de vraag hoe we met nieuwe schaarste aan ruimte, geluk en tijd willen omgaan. De paradox is wellicht dat ruimtelijke voorkeuren zich steeds zullen verplaatsen en dat we zouden kunnen overgaan van een sedentaire samenleving naar een nomadisch bestaan, een karavaansamenleving, waarin één vaste verblijfplaats voor mensen niet meer voldoende is. De reis wordt dan steeds meer onderdeel van het bestaan. Het leven wordt als een reis langs routes en pleisterplaatsen.

RUIMPAD

In de *afsluiting* licht Heerema het RUIMPAD-project van de RPD toe. Daarin worden vooral structurele veranderingsprocessen en beelden met nieuwe maatschappelijke en ruimtelijke verhoudingen uitgewerkt. Er wordt ongebruikelijk lang vooruit gekeken, omdat de ruimtelijke inrichting maar langzaam veranderen kan. RUIMPAD gaat werken met de drie bovengenoemde paradoxen. Heerema sluit af met een pleidooi om bij de hedendaagse tijd-ruimtelijke vraagstukken wensbeelden te expliciteren. Daarvoor is ondermeer de methodiek van de 'fictivi' te gebruiken. Een belangrijke verwachting is dat mensen in de toekomst ook veel belang zullen hechten aan de kwaliteit van de plek. Veel nu noodzakelijke fysieke verplaatsingen zullen voor een belangrijk deel vervangen zijn door andere vormen van niet-fysieke communicatie. Dat zal waarschijnlijk niet leiden tot minder, wel tot kortere verplaatsingen. Daarbij past de

vervoerfilosofie om de voorzieningen naar de mensen te brengen met nieuwe vormen van de winkel op de hoek, bezorgdiensten en buurtkantoren op loop- of fietsafstand, met en zonder telematica.

*

Samenvatting van de bijdrage van drs. Peter Heerema van de Rijksplanologische Dienst aan de workshop over de *Interimrapportage* op 7 december 1995.

BIJLAGE 3.1

Het postcodedatasysteem MOSAIC

Geodemografische bedrijven beschikken over landelijk dekkende demografische, socio-economische en lifestyle-gegevens die geleverd worden op postcodeniveau of soms zelfs op huishoudensniveau. CCN Marketing Systemen BV is één van de drie Nederlandse bedrijven die gebruik maakt van algemene demografische en socio-economische gegevens uit jaarlijks face-to-face onderzoek van NIPO, NSS en Ogilvie en deze samenbrengt in het postcodedatasysteem MOSAIC. Voornoemde marktonderzoeksbureaus vragen onder andere naar leeftijd, huishoudensgrootte, opleiding, inkomen en koopkracht van het gehele huishouden. Aan deze gegevens voegt CCN consumentengegevens van Wehkamp, autogegevens van RAI Data Centrum en geboortegegevens van Multi-Mail toe. Het uitgangspunt van deze geodemografische bedrijven is dat er verschillen zijn tussen bewoners van verschillende buurten waardoor ruimtelijke segmentatie mogelijk is. Met het oogmerk doelgroepen voor beleid te traceren is het postcodedatasysteem MOSAIC van CCN Marketing Systemen BV in 1992 door de gemeente Groningen aangeschaft. MOSAIC wordt door het Gemeentelijk Informatie Centrum (GIC), met enig voorbehoud, als een statistisch informatiesysteem en als aanvulling op de gemeentelijke registratie gebruikt. Het voorbehoud betreft de zwakste schakel binnen MOSAIC, namelijk de interviews waar de gegevens op zijn gebaseerd. Toch werkt het GIC met deze gegevens omdat het een van de weinige bestanden is waar dit soort gegevens beschikbaar is. De ruimtelijke verscheidenheid van de MOSAIC-gegevens kan in kaart gebracht worden door koppeling van deze gegevens aan het Geografische Informatie Systeem van de stad.

Daar PRO geen commerciële doelen nastreeft met het gebruik van de beschikbare data heeft het toestemming gekregen van CCN Marketing Systemen BV om de voor deze verkenning relevante gegevens van het MOSAIC-systeem te gebruiken. De gegevens zijn door het GIC aan het projectteam van deze PRO-verkenning geleverd.

MOSAIC: typering huishoudens en suggesties voor vertaling

MOSAIC deelt de bevolking in naar 41 typen huishoudens, onderscheiden naar fase in de levenscyclus en leefstijl. Deze typen heeft MOSAIC ondergebracht in tien hoofdgroepen. Hieronder zijn achtereenvolgens weergegeven: de tien hoofdgroepen van MOSAIC, de typen huishoudens die tot die hoofdgroep behoren, een korte beschrijving van de hoofdgroep volgens CNN en tenslotte is een vertaling van de titel van deze groep gesuggereerd in termen die voor deze verkenning bruikbaar zijn; de PRO-categorie.

- | | |
|----------|--|
| 1 | Geslaagde genietters (MOSAIC-categorie) |
| 1 | Hoog inkomen, oudere kinderen |
| 2 | Hoge status, platteland |
| 3 | Senioren, hoge status |
| 4 | Welstandige senioren in flats |
| 5 | Senioren, gemengd |

Omschrijving: De huishoudens in deze groep zijn veelal woonachtig in grote, vrijstaande en twee-onder-een kap, koopwoningen welke zijn gelegen in de betere suburbane woonomgevingen. Deze middelbaar tot oudere consument heeft een hoog opleidingsniveau genoten, een hoog inkomen en rijdt in duurdere, nieuwe auto's. Informatie haalt men uit de kwaliteits dagbladen, opiniebladen en glossy magazines.

PRO-categorie: welgestelde volgroeiende gezinnen/alleen- of samenwonende ouderen met een gemiddeld tot ruim geldbudget.

- 2 Gedreven groeiers**
- 6 Carrière makend met kinderen
 - 7 Jonge tweeverdieners
 - 8 Gezinnen in gemiddelde welstand

Omschrijving: De huishoudens in groep 2 wonen voornamelijk in twee-onder-een kap woningen en in grotere rijtjeshuizen. Er zijn veel opgroeiende kinderen aanwezig. Deze consumenten van jonge tot middelbare leeftijd (35- 55 jaar), hebben al een zeer hoog inkomen en bevinden zich met name in sociale klasse A (= hoge opleiding, hoog inkomen). Zij lezen veel elitaire sportmagazines en houden van autobladen. Het autobezit is conform het Nederlandse beeld, met een lichte nadruk op nieuwe auto's.

PRO-categorie: tweeverdieners met kinderen en een ruim geldbudget; carrière-gerichte huishoudens.

- 3 Families doorsnee**
- 9 Volgroeide modale gezinnen
 - 10 Stabiele gezinnen
 - 11 Startende gezinnen
 - 12 Welstandige jonge gezinnen
 - 13 Jonge modale gezinnen

Omschrijving: Het woningbeeld van deze kinderrijke groep wordt gedomineerd door gehuurde rijtjeshuizen in nieuwbouw wijken. Deze consumenten beschikken over een gemiddeld opleidingsniveau en hebben vaak een baan in de tweede lijn. Er wordt in deze groep veel per post gekocht. De aanwezige kinderen zijn van jonge leeftijd (0-12 jaar), waarmee de hoge interesse in opvoedingsbladen wordt verklaard. De waarde van de auto's ligt iets onder het Nederlands gemiddelde.

PRO-categorie: traditionele huishoudens.

- 4 Slimme solisten**
- 14 Jongeren, grootstedelijk
 - 15 Senioren, grootstedelijk
 - 16 Studenten in flats
 - 17 Jonge academici in de binnenstad
 - 18 Alleenwonende jongeren
 - 19 Jongeren in laagbouw

Omschrijving: Deze jonge (vaak alleenstaande) flatbewoners worden vooral aangetroffen in de grote steden. Onder hen bevinden zich veel studenten c.q. net afgestudeerden. Aan hun grote informatie behoefte wordt voorzien door kwaliteitsdagbladen en opiniebladen. Onder het kleine aantal autobezitters, genieten oude en goedkope auto's de voorkeur. Dit zal een gevolg zijn van het lage inkomen binnen deze groep.

PRO-categorieën: alleenwonende starters en senioren met relatief krap geldbudget.

- 5 Gemengd gedepriveerd**
- 20 Met etnische verschillen
 - 21 Stedelijk, jong, lage welstand
 - 22 Flatbewoners, gemengd
 - 23 Jong, met toekomstperspectief
 - 24 Jonge huishoudens, laag geschoold

Omschrijving: Deze jonge één à twee-persoons huishoudens worden in laag welstandige buurten aangetroffen, welke worden gedomineerd door (huur)flats. Er heerst een relatief hoge werkloosheid. Men koopt veel op krediet en geniet een laag inkomen. In deze buurten komen diverse etnische achtergronden voor. Het autobezit ligt beneden het landelijk gemiddelde met een ondervertegenwoordiging van oudere auto's.

PRO-categorie: tweeverdienende starters met krap geldbudget, vaak in etnisch gemengde milieus.

- 6 Rustende rijen reizigers**
- 25 Jonge ouderen, stedelijk
 - 26 Thuiswonende bejaarden
 - 27 Oudere flatbewoners
 - 28 Bejaarden in tehuizen

Omschrijving: In deze groep worden veelal de oudere consumenten aangetroffen (60 jaar en ouder), woonachtig in (huur)flats of bejaardentehuizen. De inkomens zijn laag en sociale klasse D (=lage opleiding, laag inkomen) is oververtegenwoordigd. Het autobezit is laag en wordt gedomineerd door goedkope auto's. Behalve radio- en televisiebladen is de interesse voor lezen laag.

PRO-categorie: inactieve senioren.

- 7 Grijzende gelovige gezinnen**
- 29 Ouderen in huizen zonder voortuin
 - 30 Protestante alleenstaande ouderen
 - 31 Katholiek, lage welstand
 - 32 Ouderen, gemengd

Omschrijving: Laag welstandige gezinnen met kinderen (18-24 jaar), voornamelijk woonachtig in rijtjeshuizen in niet stedelijke gebieden domineren het beeld binnen deze groep. Men heeft een laag opleidingsniveau en een geschoolde of ongeschoolde baan. Er heerst een voorkeur voor regionale in plaats van landelijke dagbladen. Het autobezit ligt onder het Nederlands gemiddelde, met een lichte voorkeur voor oudere auto's.

PRO-categorie: traditioneel gerichte senioren met krap geldbudget.

- 8 Rooms gezinnen**
- 33 Grote gezinnen, lage welstand
 - 34 Grote gezinnen, werkende kinderen
 - 35 Gezinnen in dorpen
 - 36 Echtparen, oudere kinderen
 - 37 Gemengd in kleine steden

Omschrijving: Deze veelal Rooms-Katholieke huishoudens van middelbare tot oudere leeftijd (50-65 jaar) zijn woonachtig in vrijstaande en twee-onder-een kap woningen in dorpen. Vaker dan gemiddeld in Nederland komen meerdere inkomens per huishouden voor. Dit wordt verklaard door de oude thuiswonende kinderen. De regionale dagbladen genieten de voorkeur boven de landelijke dagbladen. Het autobezit loopt nagenoeg in lijn met het landelijk gemiddelde.

PRO-categorie: traditionele, grote huishoudens.

- 9 Konservatieve kerngezinnen**
 38 Traditionele gezinnen
 39 Gelovige grote gezinnen

Omschrijving: Het betreft hier grote huishoudens (4-6 personen) woonachtig in traditionele dorpsomgeving. Deze jonge (30-35) godsdienstige consumenten bevinden zich voornamelijk in de sociale klasse C en D. Het opleidingsniveau is laag. De beroepsachtergrond wordt gedomineerd door geschoolde en ongeschoolde banen. Bladen in de segmenten opvoeding, roddel en sensatie worden veel gelezen. Het autobezit ligt rond het Nederlands gemiddelde, met een lichte oververtegenwoordiging op de middenklasse auto's.

PRO-categorie: conservatieve kerngezinnen.

- 10 Boerenfamilies**
 40 Grote boerengezinnen
 41 Gemengd, in boerenomgeving

Omschrijving: Deze huishoudens bevinden zich op het platteland en zijn over het algemeen woonachtig in boerderijen. Kenmerkend zijn de grote gezinnen van middelbare leeftijd (50-60 jaar), waarbinnen godsdienst een grote rol speelt. Het aantal inkomens per gezin ligt erg hoog (thuiswonende oude kinderen) evenals het aantal auto's per gezin. Men leest veel, vooral damesbladen en religieuze radio- en televisiebladen, roddelbladen en sensatiebladen. Auto's in het dure en exclusieve segment komen veel voor.

PRO-categorie: boerenfamilies.

Niet alle hoofdgroepen huishoudens zijn in deze verkenning interessant; immers alleen de huishoudens waar zich knelpunten in tijd/geld/ruimtegebruik voordoen zijn voor nader onderzoek in tijd-ruimtegebruik geselecteerd. De categorieën 'inactieve senioren', 'traditionele huishoudens', 'konservatieve kerngezinnen' en 'boerenfamilies' vallen dientengevolge buiten deze verkenning.

Toelichting op het gebruik van MOSAIC

Bijlage 3.1.1 toont een overzicht van het aantal huishoudens per MOSAIC-type over de 380.870 postcodes in het datasysteem van CCN Marketing Systemen BV en illustreert de relatieve verdeling van de verschillende typen huishoudens in Nederland. De verzamelde data van CCN zijn beschikbaar op 4-cijferig postcodeniveau (bijvoorbeeld 9736) alsmede op 6-positioneel niveau (bijvoorbeeld 9736 AL). Met behulp van de gegevens op 4-cijferig postcodeniveau is het mogelijk een globale indruk te krijgen van verschillende leefmilieus op basis van bewonerskarakteristieken zoals huishoudensgrootte, leeftijd, opleiding, kostwinnerschap, werkzaamheid, werkloosheid, pensioen, inkomensniveau, koopkracht op het niveau van wijk of buurt. De 6-positionele postcodes bevatten gegevens op het laagste aggregatieniveau: het niveau van huishoudens. Zij omvatten gegevens van een variërend aantal huishoudens (gemiddeld 20 huishoudens) per postcode en bieden een indruk van het type huishouden dat in een bepaald postcodesegment woont. In hoeverre de omschrijving van een 6-cijferig postcodegebied steunt op interviews wordt aangegeven met een betrouwbaarheidsindicator, lopend van A naar E. A betekent nagenoeg volledig berustend op interviews in het gebied zelf, E betekent dat er geen enkel interview in het gebied is geweest en dat alle waarden zijn ontleend aan gebieden in de directe omgeving. Voor zover er keuze was in deze verkenning zijn postcodegebieden met de indicator A of B geselecteerd.

Enkele begrippen in het MOSAIC-bestand vergen een nadere toelichting:

- *hoofdkostwinner*: de bepaling wie hoofdkostwinner in een huishouden is, is afhankelijk van de geïnterviewde. Wanneer als hoofdkostwinner de man wordt genoemd betekent dit niet dat zijn partner geen inkomen heeft, slechts dat zijn inkomen hoger is of dat hij voltijds werkt in tegenstelling tot zijn partner
- *twee of drie inkomens per huishouden*: het aantal verschillende inkomens per huishouden. Eén inkomen kan overigens uit verschillende bronnen bestaan (AOW + pensioen). In het geval van seniorenparen (beide ouder dan 65 jaar) staan dus twee (AOW) inkomens genoteerd. De door geïnterviewden genoemde inkomens betreffen het totale inkomen van een huishouden, de bedragen kunnen om persoonlijke redenen niet geheel betrouwbaar zijn.
- *het koopkrachtindex-cijfer* geeft in veel gevallen een betere indicator voor het vrij besteedbare inkomen. Onder koopkracht wordt verstaan het vrij besteedbare inkomen, dat wil zeggen bruto-inkomen plus ander inkomen (subsidies etc.) onder aftrek van belastingen en vaste lasten en minimale uitgaven voor voeding, kleding en schoeisel. De gemiddelde koopkracht bedroeg in 1994 f23.500,- (index = 100)
- *flats*: in oudere wijken worden bovenwoningen flats genoemd.

BIJLAGE 3.1.1

Huishoudtypen, aantal huishoudens en relatieve verdeling daarvan in Nederland in het MOSAIC-bestand

H.h. type	Omschrijving	Aantal h.h. 1993	% 1993
1	Hoog inkomen, oudere kinderen	140738	2.21
2	Hoge status, platteland	71462	1.12
3	Senioren, hoge status	310544	4.88
4	Welstandige senioren in flats	195222	3.07
5	Senioren, gemengd	86184	1.35
6	Carrièremakend met kinderen	128527	2.02
7	Jonge tweeverdieners	180449	2.84
8	Gezinnen in gemiddelde welstand	267515	4.21
9	Volgroeide modale gezinnen	265789	4.18
10	Stabiele gezinnen	183552	2.89
11	Startende gezinnen	167113	2.63
12	Welstandige jonge gezinnen	113145	1.78
13	Jonge modale gezinnen	155910	2.45
14	Jongeren, grootstedelijk	15224	0.24
15	Senioren, grootstedelijk	8737	0.14
16	Studenten in flats	91654	1.44
17	Jonge academici in de binnenstad	133795	2.10
18	Alleenwonende jongeren	204893	3.22
19	Jongeren in laagbouw	84294	1.01
20	Met etnische verschillen	90518	1.42
21	Stedelijk, jong, lage welstand	107340	1.69
22	Flatbewoners, gemengd	324522	5.10
23	Jong, met toekomstperspectief	196740	3.09
24	Jonge huishoudens, laag geschoold	169303	2.68
25	Jonge ouderen, stedelijk	232919	3.66
26	Thuiswonende bejaarden	40642	0.64
27	Oudere flatbewoners	60442	0.95
28	Bejaarden in tehuizen	172619	2.71
29	Ouderen in huizen zonder voortuin	78167	1.23
30	Protestante alleenstaande ouderen	148548	2.34
31	Katholiek, lage welstand	193629	3.04
32	Ouderen, gemengd	206205	3.24

33	Grote gezinnen, lage welstand	253952	3.99
34	Grote gezinnen, werkende kinderen	141335	2.22
35	Gezinnen in dorpen	144553	2.27
36	Echtparen, oudere kinderen	162839	2.56
37	Gemengd, in kleine steden	331943	5.22
38	Traditionele gezinnen	162357	2.55
39	Gelovige grote gezinnen	208875	3.28
40	Grote boerengezinnen	54144	0.85
41	Gemengd, in boerenomgeving	95020	1.49
	TOTAAL	6361357	100.0

BIJLAGE 3.2

Samenvatting van enkele onderzoeken naar stromen reizigers van de regio naar de agglomeratie

Uit het onderzoek van Liesbeth Trip *Het juiste bedrijf op de juiste plaats; de juiste vervoersstromen?* (1991/2) naar de vervoersstromen naar de Stationslokatie in Groningen, blijkt een relatief groot deel van de werknemers en bezoekers van AMRO-bank en negen kleinere bedrijven vooral te komen uit Roden, minder uit Leek, Bedum en Hoogezand. Het gaat echter om kleine aantallen en het betreft slechts één van de vele werklokaties in de stad. Een groot deel van de werknemers (35%) blijkt overigens in de Agglomeratie (Groningen en Haren) te wonen. Wel zeer interessant voor deze verkenning is dat bij de enquête onder AMRO werknemers is gevraagd naar geslacht, leeftijd, postcode en huishoudenssamenstelling. Bij de enquête onder PTT-werknemers, waarvan de gegevens nog niet bekend zijn, ontbreekt juist deze laatste vraag.

Uit oudere literatuur over omvang en richting van de pendelstromen: *'t Kan verkeren; een planologische evaluatie van het woon-werkverkeer in en rond Groningen'* (oktober 1985), blijkt dat tussen 1979 en 1984 de verhouding inkomende/uitgaande pendel gelijk bleef. In 1988 is de woon-werkbalans echter ongunstiger geworden. Omdat de groei van de werkgelegenheid vooral in het stedelijke gebied plaats had en de woonfunctie door suburbanisatie sneller groeide in de regio, was dit te verwachten, maar significanter is de omkering in de herkomstrichting van de stromen. Kwamen in 1971 en 1984 de meeste pendelaars $\pm 30\%$ uit het noorden (figuur 3), voor $\pm 26\%$ uit het zuiden en westen en slechts voor $\pm 17\%$ uit het oosten, uit de cijfers betreffende 1988 (figuur 2, tabel 2) blijkt een omkering. De sterkste stromen komen nu uit het zuiden en westen. De eerdere situatie werd verklaard door de aspecten werkgelegenheid en afstand: de sektor noord, bijna geheel binnen de 25 km, is op Groningen aangewezen. In de sector oost hebben Hoogezand, Winschoten en Veendam min of meer een eigen arbeidsmarkt.

De omkering lijkt te verklaren uit vestiging van veel hoger opgeleiden in suburbane kernen in het landschappelijk fraaie gebied ten zuid-westen van de stad. Dezen vonden geen aantrekkelijke woning in de stad en trokken zuidwaarts. Het is niet uitgesloten dat zich hier moderne categorieën als tweeverdieners bevinden. Nader onderzoek lijkt geboden.

Er bestond bij de globale inventarisatie van de gegevens een lichte voorkeur voor Zuidhorn omdat deze kern relatief de sterkste relaties met Groningen heeft. Door de beperkte onderwijsvoorzieningen in de regio zijn er ook veel schoolforensen vanuit Zuidhorn. Opmerkelijk is dat de reistijden per auto en per trein gelijk zijn. Ook de ligging aan de spoorlijn naar Leeuwarden maakt deze lokatie interessant.

Tabel 3.1
Verbindingen van 3 suburbane woonmilieus met de stad Groningen

	Leek	Roden	Zuidhorn
inwoners (1991)	17.510	18.605	17.332
gem. afstand	16 km	20 km	12 km
autoverbinding	4-strooksweg	4-strooksweg	2-strooksweg
treinen per uur	-	-	2
bussen per uur	2	2	4
reistijd met auto	10 minuten	16 minuten	9 minuten
reistijd met openbaar vervoer	38 minuten	31 minuten	9 minuten (trein)
dagelijkse verplaatsingen (aandeel auto)	12.100 (77%)	13.200 (76%)	9.800 (70%)
wo-we (% totaal)	4200 (32%)	5100 (39%)	4200 (43%)
aandeel auto	87%	88%	87%
aandeel openbaar vervoer	8%	7%	6%
aandeel fiets	5%	5%	8%

BIJLAGE 3.3

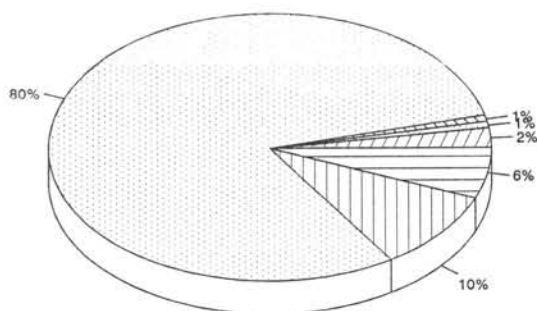
Beschrijving van de drie geselecteerde gebieden

1 Beschrijving van de Korrewegbuurt

Werkgelegenheid

Het aantal bedrijfsvestigingen in de Korrewegwijk (het betreft hier een buurtcombinatie!) is in de periode 1989 - 1995 met 3,4% toegenomen van 148 tot 153 vestigingen. Anno 1995 biedt de wijk aan 1392 mensen werkgelegenheid, vergeleken met 1989 (1264 personen) een groei van 10%. 86% van de banen is in voltijd en 14% banen in deeltijd (1995). Van de werkzame personen in 1995 is 30,3% vrouw en 69,7% man (GIC, 1995). Informatie over de verdeling van de werkgelegenheid over de verschillende economische sectoren is van minder recente datum, namelijk van 1-5-1989. Dit, en het feit dat de informatie met betrekking tot bedrijfsvestigingen van een andere geografische indeling uitgaat, maakt een exacte cijfermatige vergelijking van de verschillende data onmogelijk. Omdat er geen aanwijzingen zijn dat zich in de *structuur* van de werkgelegenheid in de Korrewegwijk in die periode drastische wijzigingen hebben voorgedaan geven deze data wel enig inzicht in het type werkmilieu in de wijk (de personen die *werken* in de Korrewegwijk zijn niet noodzakelijk bewoners van de wijk).

Figuur 3.3.1
Type huishoudens Korrewegbuurt (Bron: MOSAIC/CCN)



MOSAIC-type	
5 senioren gemengd	2%
7 jonge tweeverdieners	1%
11 startende gezinnen	1%
16 studenten in flats en	
18 alleenwonende jongeren	80%
20 met etnische verschillen en	
24 jonge huishoudens laaggeschoold	10%
23 jong met toekomstperspectief	6%

Tabel 3.3.1 Werkgelegenheid in % van het totale aantal werkzame personen in Korrewegbuurt en in de gemeente naar bedrijfstak op 1-5-89

Bedrijfstak	% buurt	% gemeente
Delfstoffen, industrie, nutsbedrijven	16,2%	15,4%
Bouwnijverheid, installatiebedrijven	8,9%	5,3%
Groothandel	1,9%	3,7%
Detailhandel	17,9%	9,4%
Horeca en reparatiebedrijven	2,8%	3,1%
Transport en opslag	0,2%	2,7%
Communicatie	0,0%	4,8%
Bank, verzekering, zakelijke dienstverlening	13,8%	11,6%
Overige dienstverlening	38,4%	0,44

Het beeld van de werkgelegenheid in de Korrewegbuurt wijkt niet ver af van die voor de gehele stad Groningen, met uitzondering van de detailhandel. Is het percentage werkzame personen in de detailhandel voor de gehele stad 9,4%, in de Korrewegbuurt bedraagt dat percentage bijna het dubbele, waaruit geconcludeerd mag worden dat deze sector goed vertegenwoordigd is in de buurt.

Voorzieningen

De gebieden die voor dit onderdeel door dienst RO, afd. planologie zijn samengesteld om de voorzieningen te inventariseren, kunnen iets afwijken van de buurtindeling. Veelal is het een combinatie van buurten. Het gebruik van voorzieningen is namelijk vaak buurtgrensoverschrijdend. De gebieden zijn afhankelijk van het werkgebied van de voorziening, die het betreft, samengesteld. In de Korrewegwijk zijn de volgende voorzieningen aanwezig:

Detailhandel

De voedings- en genotmiddelensector, onderdeel van de detailhandel, lijkt onderbewinkeld, maar door de ligging bij het stadscentrum kan dit beeld vertekend zijn door koopkrachtafvoeiing. De volgende winkel/horecavoorzieningen bevinden zich in de Korrewegbuurt:

- supermarkt (2x: Aldi en De Boer)
- kapper/schoonheidssalon
- slager
- bakker (2x)
- groenteboer
- bloemenwinkel (2x)
- snackbar (4x)
- café (9x)
- winkel met huishoudelijke artikelen
- maaltijd afhaal/bezorgcentrum (2x)
- boekwinkel/tijdschriften (3x)
- slijterij
- kledingzaak
- dierenspecialzaak (2x)
- reisbureau

- wasserette
- pizzeria
- bank (3x)
- toko
- schoenmaker
- videotheek
- drogist

Medische voorzieningen

In de periode 1982-1989 is het aantal huisartsen gedaald in de oude wijken. De reken-norm voor praktijken is maximaal 1 huisarts op 2400 inwoners. Het gemiddelde aantal inwoners per huisarts in de Oude Wijken (waaronder de Korrewegbuurt) zit ongeveer op de norm, maar de spreiding is niet optimaal. In de Korrewegbuurt zijn een apotheek, 3 huisartsen, 2 fysiotherapeuten/acupunctuurcentra en een cesar oefentherapie gevestigd.

Onderwijsvoorzieningen

- peuterspeelzaal 'De Rozenknop'
- kinderdagverblijf 'Klavertje drie'
- openbare lagere school: 'Kapteyn'
- Star Numan (openbaar voortgezet onderwijs voor moeilijk lerende kinderen)
- de Kimkiel (christelijk onderwijs aan kinderen met leer- en opvoedingsmoeilijkheden)
- Leonardo da Vinci (vbo, voor vorming en techniek)
- HBO (sociaal-pedagogische hulpverlening/cultureel maatschappelijke vorming)
- HTS (sector Natuur en Techniek)

Overige voorzieningen

- sportschool/fitnesscentrum (2x)
- autoverhuurbedrijf
- woningbouwvereniging
- Gemeentelijk waterbedrijf
- Sionskerk (vrouwencentrum, buurtsportwerk, bibliotheek en eeterie)
- buurtcentrum 'De Karre' (o.a. seniorensociëteit, jongerencentrum, allerlei cursussen)
- garage (2x)
- politiebureau
- kerk (3 stuks: gereformeerd, baptisten en jehova getuigen)
- honden trimshop
- buurtbouwbureau (dienst RO)
- wijkpost Openbare Werken
- advies belasting/administratief/verzekeringen (6x)
- galerie
- kantoor van de bouw- en houtbond FNV
- drukkerij
- gas + c.v. installateur
- postkantoor
- arbeidsbureau

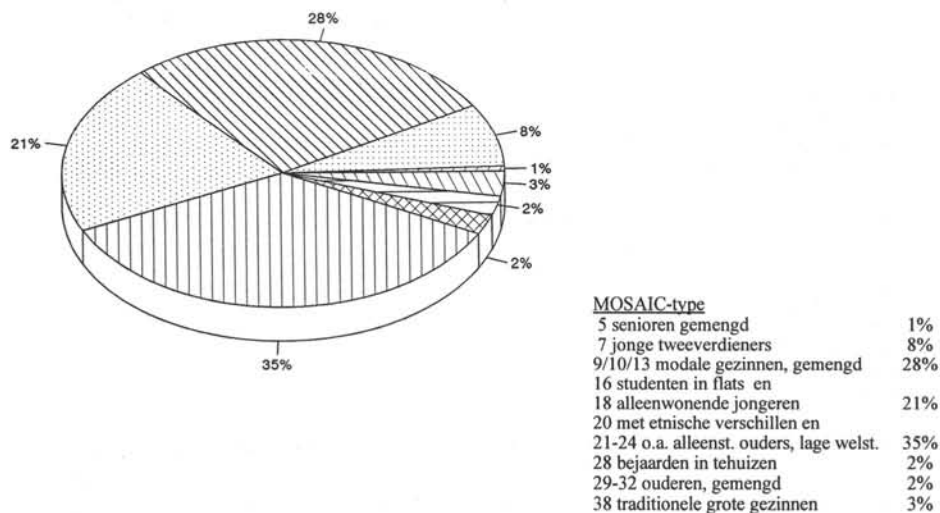
2 Beschrijving van Beijum-Oost

Werkgelegenheid

Het aantal bedrijfsvestigingen in de gehele wijk Beijum is in de periode 1989-1995 met 42,6% toegenomen van 115 tot 164 vestigingen, waarvan 82 in Beijum-Oost en 82 in Beijum-West. Anno 1995 biedt dat aan 1223 mensen werkgelegenheid, vergeleken met 1989 (966 personen) een groei van 26,6%. 72% van de banen is in voltijd en 28% banen in deeltijd (1995). Van de werkzame personen in 1995 is 69% vrouw en 31% man (GIC, 1995). Informatie over de verde-

ling van de werkgelegenheid over de verschillende economische sectoren is van minder recente datum, namelijk van 1-5-1989. Dit maakt een exacte cijfermatige vergelijking van de verschillende data onmogelijk. Omdat er geen aanwijzingen zijn dat zich in de *structuur* van de werkgelegenheid in Beijum in die periode drastische wijzigingen hebben voorgedaan geven deze data wel enig inzicht in het type werkmilieu in de wijk. (de personen die *werken* in Beijum zijn niet noodzakelijk bewoners van de wijk). De verdeling van de werkzame personen over de bedrijfstakken wijkt in het stadsdeel Noorddijk (waaronder Beijum-Oost en west, Leuwenborg en De Hunze) op enkele punten af van die van de hele gemeente. In Noorddijk zijn relatief veel bedrijven gevestigd uit de bedrijfstak bouwnijverheid, groothandel en detailhandel.

Figuur 3.3.2
Type huishoudens Beijum-Oost (Bron: MOSAIC/CCN)



Tabel 3.3.2 Werkgelegenheid in % van het totale aantal werkzame personen in Beijum-Oost en in gemeente totaal naar bedrijfstak op 1-5-'89

Bedrijfstak	% Beijum-Oost	% gemeente
Delfstoffen, industrie, nutsbedrijven	0,5 %	15,4 %
Bouwnijverheid, installatiebedrijven	1,4 %	5,3 %
Groothandel	0,0 %	3,7 %
Detailhandel	7,2 %	9,4 %
Horeca en reparatiebedrijven	1,7 %	3,1 %
Transport en opslag	1,0 %	2,7 %
Communicatie	0,0 %	4,8 %
Bank, verzekering, zakelijke dienstverlening	1,4 %	11,6 %
Overige dienstverlening	86,8 %	44,0 %

Wat opvalt is de grote oververtegenwoordiging van de overige dienstverlening in Beijum-Oost, waarvoor het verpleeghuis Innersdijk verantwoordelijk is. De categorie 'overige dienstverlening' bestaat immers uit onder andere onderwijs, gezondheidsdiensten, maatschappelijke dienstverlening, sociaal-culturele instellingen, sport en recreatie.

Voorzieningen

Detailhandel

Beijum heeft een laag detailhandelsvoorzieningenniveau, zowel wat betreft voedings- en genotmiddelen als voor duurzame en overige goederen. In Beijum zijn twee winkelcentra: Winkelcentrum-west en Winkelcentrum-oost. De bewoners van Beijum zijn (blijkens een onderzoek in 1992) ontevreden over Winkelcentrum-oost: ruim de helft van de respondenten in het onderzoek zegt hier ontevreden over te zijn, met name vanwege de ongezelligheid en het te geringe winkelaanbod. Het aanbod aan voorzieningen is er marginaal. Winkelcentrum Beijum-Oost bestaat uit de volgende winkels en instellingen:

- meubelstoffeerderij
- haar + zonnestudio
- techno-service
- automatiseringsbedrijf
- wijkservicecentrum (SoZaWe, o.a. jongerenhulpverlening)
- videotheek (inclusief verkoop van strippenkaarten en postzegels!!)
- café, snackbar, chinees restaurant en een antilliaanse maaltijden afhaal- en bezorgcentrum
- openbare bibliotheek
- (banket)bakker
- dierenspecialzaak
- stomerij
- supermarkt (Nieuwe Weme)

Er is geen slagerij, geen bank, geen postkantoor (gelukkig wel strippenkaarten- en postzegelverkoop bij de videotheek), geen slijterij en geen groenteboer. De openingstijden zijn normaal, uitgezonderd de sluiting tussen de middag van enkele winkels. Op de koopavond (donderdag) zijn niet alle winkels open, wel de supermarkt en de openbare bibliotheek. De bibliotheek is dagelijks slechts een paar uur open. Het winkelcentrum ondervindt dan ook veel concurrentie van het winkelcentrum in Beijum-West, waar een ruimer aanbod van winkels en voorzieningen is (o.a. Albert Heijn, bank, postkantoor).

Onderwijsvoorzieningen

Beijum-Oost

- peuterspeelzaal Pinokkio basisonderwijs:
- eerste openbare Montessori-school (Wibenaheerd)
- Kleihorn (openbaar)(Fultsemaheerd)
- Dom Helder Camara (protestant christelijk)(Onnemaheerd)
- De Heerdstee (protestant gereformeerd)(Bentismaheerd)
- Joh. Calvijn (vrijgemaakt gereformeerd)(Froukemaheerd)

Beijum-West

- peuterspeelzaal Hans en Grietje (Isebrandtsheerd)
 - peuterspeelzaal de Wigwam (Jaltadaheerd)
 - kinderdagverblijf De Rode Pimpernel (Emingaheerd)
- basisonderwijs:
- Beijumkorf (openbaar)
 - De Doefmat (openbaar)

- Tine Marcusschool (voor leerlingen met hoor- en/of spraakmoeilijkheden). voortgezet onderwijs;
- Wessel Gansfort College (atheneum, havo, mavo op christelijke grondslag). Deze school ligt net buiten Beijum aan het Heerdenpad, vlakbij de nieuwe woonwijk de Hunze.

Medische voorzieningen

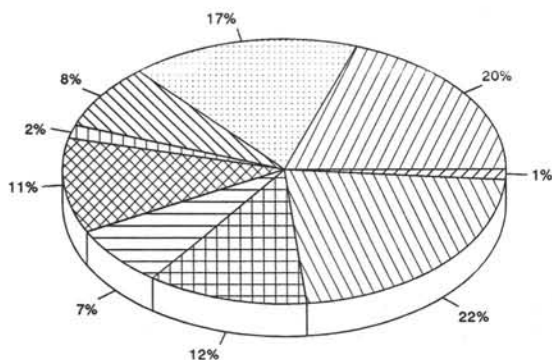
In het gezondheidscentrum Beijum, dat ongeveer in het midden tussen Oost en West ligt, bevinden zich de volgende instellingen: huisartsenpraktijk, apotheek, fysiotherapeut, tandarts, consultatiebureau voor zuigelingen en peuters en de wijkverpleging. Zowel bewoners uit Beijum-Oost als Beijum-West maken gebruik van dit gezondheidscentrum. Medische voorzieningen als huisartsen en apotheken zijn voorzieningen op wijk en buurtniveau. De rekennorm voor praktijken is maximaal 1 huisarts op 2400 inwoners. Het gemiddelde aantal inwoners per huisarts is in het stadsdeel Noordijk ver boven de rekennorm, namelijk 5500 inwoners per huisarts (1989): er is een duidelijk tekort aan huisartsen in dit stadsdeel.

3 Beschrijving Zuidhorn

Werkgelegenheid

Het aantal bedrijfsvestigingen in de gemeente Zuidhorn bedraagt 593 en biedt aan 3462 mensen werkgelegenheid, waarvan 38,1% vrouwen en 61,9% mannen. Het betreft in Zuidhorn vooral kleinschalige bedrijven: 20,2% zelfstandige ondernemers zonder personeel (vooral in de detailhandel, zakelijke dienstverlening en overige dienstverlening), 61% van de bedrijfsvestigingen met 1 tot 4 werkzame personen (groothandel, detailhandel, horeca, zakelijke en overige dienstverlening) en 11,1% met 5 tot 9 werkzame personen (detailhandel en onderwijs). Bedrijfsvestigingen met meer dan 100 werknemers bevinden zich in de bedrijfsklasse bouwnijverheid (1), wegvervoer (2), openbaar bestuur/defensie/sociale verzekeringen (3) en maatschappelijke dienstverlening (1).

Figuur 3.3.3
Type huishoudens Zuidhorn (Bron: MOSAIC/CCN)



MOSAIC-type

1 hoog inkomen, ouderen kinderen,	
3 senioren, hoge status en	
5 senioren gemengd	20%
6-8 carrièremakende/jonge gezinnen	17%
9-11 overwegend modale gezinnen en	
12 jonge gezinnen, iets hogere welstand	8%
24 jonge huishoudens, laaggeschoold	2%
28 bejaarden in tehuizen	11%
30/32 ouderen, gemengd	7%
35/37 grote gezinnen in dorpen/stadjes	12%
38/39 traditionele grote gezinnen	22%
41 boerenfamilies	1%

Tabel 3.3.3
Werkgelegenheid in % van het totale aantal werkzame personen
in Zuidhorn naar bedrijfstak (afdeling Sociaal-Economische Zaken Zuidhorn, 1994)

Bedrijfstak	% werkzame personen
Landbouw/visserij	1,8%
Industrie	3,0%
Openbare nutsbedrijven	1,0%
Bouwnijverheid	14,8%
Handel, hotel, restauratiewezen	19,5%
Transport, opslag, communicatie	13,8%
Bank, verzekering en zakelijke dienstverlening	8,4%
Overige dienstverlening	37,8%

Voorzieningen

In Zuidhorn zijn de volgende voorzieningen aanwezig:

Detailhandel

- supermarkt
- drogisterij
- dierenspeciaalzaak
- bloemenwinkel
- winkel voor huishoudelijke artikelen
- elektrisch installatiebureau
- automatiseringswinkel
- kapsalon
- 3 kledingzaken
- schoenwinkel
- kunstrestaurateur
- videotheek

Onderwijs

- twee kinderdagverblijven van de Stichting Kinderopvang Zuidhorn (voor kinderen van 6 weken tot 4 jaar: ma t/m vrijdag van 7.30 - 18.00 uur)
 - een gastouderbureau
 - buitenschoolse opvang (voor kinderen van 4 tot 12 jaar)
 - een peuterspeelzaal van de Stichting Peuterspeelzalen Noord- en Zuidhorn Harlekijn
- basisonderwijs:
- openbare basisschool de Borgh
 - twee christelijke basisscholen Het Anker
 - een gereformeerde basisschool Jan van Nassau
- vervolgonderwijs:
- een gereformeerde MAVO
 - een nevenvestiging van het Gomarus College Groningen

Medische voorzieningen

- praktijk van 3 huisartsen, 2 fysiotherapeuten, een manueel therapeut en 2 tandartsen
- praktijk met 1 huisarts
- praktijk van 2 fysiotherapeuten en een kindersfysiotherapeut
- 3 tandartsen
- 2 logopedisten
- een Mensendiecktherapeut
- een voetreflextherapeut
- 2 pedicures
- een apotheek
- praktijk met 3 dierenartsen

Overige voorzieningen

- openbare bibliotheek
- zwembad
- muziekschool
- 2 buurtverenigingen
- 5 culturele verenigingen
- 5 banken
- 2 notarissen
- een postkantoor
- een kattenopvang- en dierenasiel

BIJLAGE 4.1

Omnibusonderzoek '94

In opdracht van de gemeente Groningen is in 1994 door de vakgroep Taal & Communicatie van de Rijksuniversiteit Groningen het *Omnibusonderzoek '94 "Waarom wilt u dat weten?"* uitgevoerd. Hierin is van 500 respondenten in verschillende postcodegebieden nagegaan: het opleidingsniveau, het stadsdeel, waar men woont, de arbeidssituatie in 8 categorieën, al of niet in Groningen, de afstand van woonadres naar werk- of studieadres, het vervoermiddel daarheen en dat naar de binnenstad (voor winkelen en dergelijke) en tenslotte de mening van de respondent over het gemeentelijk verkeersbeleid ten aanzien van voorkeuren (aan de fiets ten koste van de bus en aan de fiets of aan de bus ten koste van de auto). Dit onderzoek betrof ook een aantal postcodes in de Korrewegbuurt en in Beijum-Oost en viel in enkele gevallen samen met een eerder gekozen postcodegebied.

KORREWEGBUURT, postcode 9714

Tabel 4.1.1
De 17 ondervraagde postcodes in de Korrewegbuurt

post-code	adres	Niveau/ opleiding	werk- zaamheid	werkplek	woon/werk afstand	vervoer werk	vervoer binnen- stad	mening* 1 2 3	huisnr
JZ	O hamln	middel	overheid	binn.st.	2½ - 5	fiets	fiets	4 4 4	10-18
JC	Hamb.str.	hoog	bedr.lev.	regio	-	auto?	fiets	1 3 1	16-28
JC	Hamb.str.	middel	uitk.	-	-	-	lopend	5 5 5	16-28
JA	Hamb.str.	hoog	student	Paddep.	< 2½	fiets	fiets	1 3 5	1-13
JD	Hamb.str.	hoog	overheid	Paddep.	2½ - 5	fiets	fiets	2 4 4	38-42
EK	Opph.str.	hoog	student	Corp. H.	5 - 7½	fiets	ov	2 5 4	-
EN	Opph.str.	hoog	student	binn.st.	2½ - 5	fiets	fiets	5 5 5	-
EP	Opph.str.	hoog	student	Zeeh.brt	2½	ov	fiets	5 5 5	-
ER	Opph.str.	hoog	overheid	Vinkh.	2½ - 5	fiets	lopend	1 5 5	-
CS	Kapt.ln	hoog	student	binn.st.	2½ - 5	fiets	fiets	3 5 5	-
CC	Dries.st	hoog	student	binn.st.	2½ - 5	fiets	fiets	1 4 5	-
CE	Eyssoni.	middel	eig. hh.	-	-	-	lopend	1 1 5	-
BE	O hamrkd	hoog	student	Korr.brt	< 2½	fiets	fiets	1 4 4	46-60
BJ	O hamrkd	hoog	bedr.lev.	Hoendiep	< 2½	fiets	fiets	1 5 5	94-108
BK	O hamrkd	hoog	student	Paddep.	< 2½	ov	ov	1 5 5	110-122
AN	Korreweg	hoog	student	Oranjeb.	< 2½	fiets	fiets	1 4 4	220-244
-	-	hoog	student	Paddep.	< 2½	fiets	fiets	1 1 1	-

Van de geënqueterden zijn er 14 hoog en drie middelbaar opgeleid, werken er 3 bij de overheid, 2 in het bedrijfsleven, 1 in de eigen huishouding, heeft 1 een uitkering en zijn er 10 student. Het merendeel gaat met de fiets, 2 studenten met openbaar vervoer naar het werk, de ene die in de regio werkt, gaat vermoedelijk met de auto. Naar de binnenstad om te winkelen, gaan de meesten met de fiets, 2 met openbaar vervoer en 3 lopend. Met stelling 1: 'de gemeente moet de voorkeur geven aan de fiets, ook als dit gaat ten koste van de bus' zijn 10 het helemaal

oneens, variëren 4 van beetje oneens tot een beetje eens en zijn 3 het helemaal eens. Met stelling 2: 'de gemeente moet de voorkeur geven aan de fiets, ook als dit gaat ten koste van de auto' zijn 2 het helemaal oneens, wijfelen 2 tussen eens en oneens, zijn 5 het een beetje en 8 het helemaal eens. Met stelling 3: 'de gemeente moet de voorkeur geven aan de bus, ook als dit gaat ten koste van de auto' zijn 2 het helemaal oneens, zijn 4 het een beetje en 10 het helemaal eens. De bewoners zijn dus in het algemeen erg gesteld op de bus, geven daarna de voorkeur aan de fiets boven de auto.

BEIJUM-OOST, postcode 9736

Tabel 4.1.2
De 17 ondervraagde postcodes in Beijum-Oost

postcode	adres	Niveau/ opleid.	werkzaam- heid	werkplek	woon/ werk afs	vervoer werk	vervoer binn.st.	mening* 1 2 3	huisnr
<u>noordbuurt:</u>									
BM	Wilkemhrd	hoog	bedr.lev	binn.st.	5 - 7½	fiets	fiets	4 4 4	-
BP	Wilkemhrd	middel	overheid	regio	-	auto?	fiets	1 5 5	-
BG	Galkemhrd	middel	pensioen	-	-	-	carpool	5 5 2	49-83
CT	Fultsehrd	middel	student	Lewenb.	< 2½	ov	-	2 4 5	-
KX	Amkemahrd	middel	overheid	Beijum	< 2½	fiets	ov	1 1 3	181-99
KE	Amkemahrd	laag	pensioen	-	-	-	ov	1 5 5	421-55
<u>middenbuurt:</u>									
EC	Bentishrd	midden	overheid	Wijert	> 10	fiets	fiets	4 5 5	-
HC	Boelemahrd	midden	eig. h. h.	-	-	-	fiets	3 4 1	-
ME	Ypemahrd	hoog	student	Paddep.	2½ - 5	fiets	fiets	2 5 5	-
GE	Munsterhrd	laag	vrijwil	Beijum	> 10	ov	ov	4 1 1	14-28
GJ	Munsterhrd	laag	bedr.lev	Stadsp.	2½ - 5	auto	ov	4 4 4	56-70
<u>zuidbuurt:</u>									
RR	Froukemhrd	midden	bedr.lev	binn.st.	7½ - 10	fiets	fiets	2 5 5	174-91
RB	Froukemhrd	laag	uitker.	-	-	-	carpool	3 3 4	161-73
ND	Wibenahrd	midden	bedr.lev	binn.st.	2½ - 5	fiets	fiets	2 4 5	-

Van de geënqueteerden zijn er 2 hoog en 8 middelbaar en 4 laag opgeleid, werken er 3 bij de overheid, 4 in het bedrijfsleven, 1 in de eigen huishouding, zijn er 2 met pensioen, doet 1 vrijwilligerswerk, heeft 1 een uitkering en zijn er 2 student. Een zestal gaat met de fiets, 2 met openbaar vervoer naar het werk, 2 met de auto. Naar de binnenstad om te winkelen, gaan de meesten met de fiets, 4 met openbaar vervoer en 2 rijden met anderen mee. Met de stelling: 'de gemeente moet de voorkeur geven aan de fiets, ook als dit gaat ten koste van de bus' zijn 3 het helemaal oneens, variëren 10 van beetje oneens tot een beetje eens en is 1 het helemaal eens. Met de stelling: 'de gemeente moet de voorkeur geven aan de fiets, ook als dit gaat ten koste van de auto' zijn 2 het helemaal oneens, wijfelt 1 tussen eens en oneens, zijn 5 het een beetje en 6 het helemaal eens. Met de stelling: 'de gemeente moet de voorkeur geven aan de bus, ook als dit gaat ten koste van de auto' zijn 2 het helemaal oneens, wijfelen 2 tussen eens en oneens, zijn 3 het een beetje en 7 het helemaal eens. De bewoners zijn ook hier in het algemeen erg gesteld op de bus, geven daarna de voorkeur aan de fiets boven de auto.

*** verklaring van de antwoorden op de stellingen:**

- 1 = helemaal oneens
- 2 = een beetje oneens
- 3 = een beetje eens, een beetje oneens
- 4 = een beetje eens
- 5 = helemaal eens

De vetgedrukte postcodes zijn ook in de PRO-verkenning betrokken. Onderstreepte adressen betreffen een straat of heerd, waarvan een ander deel in de PRO-verkenning betrokken is.

BIJLAGE 4.2

Selectie van postcodes

I Het stadsmilieu: Korrewegbuurt

In § 3.4.1 en bijlage 3.3 is een beschrijving van het karakter van de Korrewegbuurt gegeven. De MOSAIC-gegevens ondersteunen de keuze. De buurt met de postcode 9714 omvat 128 zespotionele postcodes. Er is slechts een beperkt aantal MOSAIC-typen te vinden. Een uitgebreide verantwoording van de selectie en lokatie van huishoudens naar type is opgenomen in deze bijlage.

- type 5: senioren gemengd, in 2 postcodes
- type 16: studenten in flats, in 57 postcodes
- type 18: alleenwonende jongeren, in 48 postcodes
- type 20: met etnische verschillen, in 2 postcodes
- type 23: jong met toekomstperspectief, in 8 postcodes
- type 24: jonge huishoudens laag geschoold, in 5 postcodes

Nog vijf types: 4, 7, 17, 21 en 22 komen slechts in één postcode voor en zijn daarom buiten beschouwing gelaten. De overige 30 typen komen in het geheel niet voor. Opvallend is het grote aandeel eenpersoonshuishoudens, 61% en het aandeel jonge bewoners, 31% tussen 18 en 24 jaar. De buurt huisvest voorts 24% tweepersoons-, 14% drie- en vierpersoons- en 1,2% meerpersoonshuishoudens. Van de bewoners is voorts 22% tussen 25 en 34 jaar. Het aantal ouderen is aanzienlijk hoger dan in de perifere wijken, bijna 12% boven 60, waarvan bijna de helft boven 75 jaar. De gemiddelde leeftijd van de bewoners is 37 jaar. De buurt heeft relatief weinig jonge en opgroeiende kinderen. Van de huishoudens heeft slechts 3,9% kinderen onder 6 jaar, 3,2% kinderen tussen 6 en 12 jaar, 1,8% kinderen tussen 13 en 18 jaar en 5% oudere inwonende kinderen. Van de hoofdkostwinners is 60% man. Hun opleidingsniveau is, door de vele studenten, voor 64% hoog, voor 25% middelbaar. Van de bewoners werkt 36% in het middenkader, 35% als arbeider; is 8% zelfstandig, werkt 29% bij de overheid en 63% in overige sectoren; 34% is student, 20% werkloos en 7,3% met pensioen. Het koopkrachtcijfer is veel lager dan het landelijk gemiddelde: 68. Van de huishoudens heeft 30% 2 inkomens en 5% 3 inkomens; 36% van de totale inkomens ligt onder f30.000, 53% tussen f30.000 en f75.000. Van de woningen is 33% genoteerd als rijenhuis (inclusief benedenwoning) en 55% als flat (bovenwoning). Van alle woningen valt 59% in de huursector. De betrouwbaarheidsindex A geldt voor 14 postcodes, B voor 106 postcodes.

Er is gekozen voor nadere verkenning van:

- twee alleenstaande ouderen, een gepensioneerd en een nog werkend, type 4, 2 postcodes
- drie studenten, type 16, 3 postcodes
- één jong huishouden met toekomstperspectief, type 23, 1 postcode
- twee jonge laag geschoolde huishoudens, waarvan een met kind, type 24, 2 postcodes

Type 18 is al enigszins vertegenwoordigd in type 23 en type 22 komt meer voor in Beijum-Oost. Van de onderzochte huishoudens worden er zes geselecteerd voor uitwerking in dagpatronen.

II Het stadsrandmilieu: Beijum-oost

In § 3.4.2 is ter motivatie van de keuze reeds de uiterst perifere ligging en de problematiek van de voorzieningen aangevoerd. Ook bijlage 3.3 en de MOSAIC-gegevens ondersteunen deze

keuze. De wijk heeft de postcode 9736, omvat 167 zespositionele postcodes en bestaat ruimtelijk uit drie delen. Het aantal MOSAIC-typen is groter dan in Korrewegbuurt. Er lijkt dus een grotere variatie in typen huishoudens te bestaan, maar de wijk is ook veel groter.

- type 7: jonge tweeverdieners, in 12 postcodes
- type 8: gezinnen in gemiddelde welstand, in 1 postcode
- type 9: volgroeide modale gezinnen, in 18 postcodes
- type 10: stabiele gezinnen, in 11 postcodes
- type 12: welstandige jonge gezinnen, in 3 postcodes
- type 13: jonge modale gezinnen, in 13 postcodes
- type 16: studenten in flats, in 2 postcodes
- type 18: alleenwonende jongeren, in 26 postcodes
- type 19: jongeren in laagbouw, in 7 postcodes
- type 20: met etnische verschillen, in 4 postcodes
- type 21: stedelijk jong, lage welstand, in 30 postcodes
- type 22: flatbewoners gemengd, in 7 postcodes
- type 23: jong met toekomstperspectief, in 5 postcodes
- type 24: jonge huishoudens laag geschoold, in 13 postcodes
- type 28: bejaarden in tehuizen, in 3 postcodes
- type 32: ouderen gemengd, in 2 postcodes
- type 38: traditionele gezinnen, in 4 postcodes

Nog zes typen komen in één postcode voor; de overige 17 typen komen niet voor in Beijum-Oost. Vergeleken met Korrewegbuurt zijn de huishoudens in dit deel van Beijum veel gevarieerder van samenstelling, met 27% eenpersoons-, 24% tweepersoons-, 16% driepersoons, 22% vierpersoons- en 11% meerpersoonshuishoudens. Er wonen minder jongeren onder de 25 jaar en minder ouderen boven 60 jaar. De gemiddelde leeftijd van de bewoners is 38 jaar, met 10% tussen 18 en 24 jaar, 28% tussen 25 en 39 jaar en bijna 9% boven 60, waarvan 1,8% boven 75 jaar. Van de huishoudens heeft 11% kinderen onder 6 jaar, 27% kinderen tussen 6 en 12 jaar, 9% kinderen tussen 13 en 18 jaar en 4% oudere inwonende kinderen. Van de hoofdkostwinners is 66% man. Hun opleidingsniveau is gemiddeld lager dan in het stadsmilieu: voor 41% hoog, voor 35% middelbaar en voor 24% laag. Van de bewoners werkt 30% in het middenkader, 45% als arbeider (waarvan slechts 18% geschoold), is 9% zelfstandig, werkt 23% bij de overheid en 68% in overige sectoren; 12% is student, 32% werkloos en 7% met pensioen. Het koopkrachtcijfer is iets lager dan het landelijke gemiddelde, maar toch nog redelijk: 94. Van de huishoudens heeft 35% 2 inkomens en heeft 4% 3 of meer inkomens. 16% van de totale inkomens ligt onder f30.000, 37% tussen f30.000 en f75.000 en 17% daarboven. Van de woningen is 14% (half) vrijstaand, 47% rijenhuis en 37% flat; van de woningen valt 62% in de huursector. De betrouwbaarheid heeft voor bijna alle postcodes de index C.

Al is het aantal MOSAIC-typen groter dan in Korrewegbuurt, veel typen blijken te vallen in de hoofdcategorie huishoudens met jonge en opgroeiende kinderen. Door vergelijking van de gegevens in een totaaloverzicht van MOSAIC-gegevens, leek het mogelijk om de, voor deze verkenning belangrijke categorieën huishoudens, de taakcombineerders, globaal te lokaliseren. Daarbij is vooral gelet op de percentages hoofdkostwinnerschap vrouw, twee inkomens per huishoudens, en controle van de vermoedens door verkenning ter plaatse. Daarom is hier vooral gezocht naar jonge huishoudens waar het leefpatroon nog in ontwikkeling is, met verschillende achtergrond zoals opleiding en werkniveau. In de praktijk is een diepgaander onderzoek nodig, door schriftelijke of telefonische navraag.

Gekozen is voor een nadere verkenning van:

- 5 huishoudens van tweeverdieners met kinderen, type 7, 7 postcodes
- één gezin in gemiddelde welstand, type 8, 1 postcode
- twee etnische huishoudens, type 20, 2 postcodes
- twee alleenstaande ouders, waarschijnlijk voorkomend in type 22, 3 postcodes

Van de onderzochte huishoudens worden er zes geselecteerd voor uitwerking in dagpatronen.

III Het suburbane milieu: Zuidhorn

Zuidhorn is als suburbaan milieu gekozen, zoals in § 3.4.3 en bijlage 3.3 is toegelicht, om zijn overwegende oriëntatie op Groningen, zijn daarmee samenhangende functie als forensenge-meente en zijn ligging aan de spoorlijn naar Leeuwarden. Ook hier ondersteunen de MOSAIC-gegevens de keuze. Het dorp heeft de postcode 9801 en bestaat ruimtelijk uit een oude kern met uitlopers uit het einde van de vorige en het begin van deze eeuw, heeft een naoorlogse invulling en een recente uitbreiding aan de westzijde. De code omvat 168 zespositionele postcodes.

Het aantal MOSAIC-typen is zeer gevarieerd:

- type 1: hoog inkomen, oudere kinderen, in 17 postcodes
- type 3: senioren, hoge status, in 18 postcodes
- type 5: senioren gemengd, in 11 postcodes
- type 6: carrièremakend met kinderen, in 9 postcodes
- type 7: jonge tweeverdieners, in 5 postcodes
- type 8: gezinnen in gemiddelde welstand, in 26 postcodes
- type 9: volgroeide modale gezinnen, in 5 postcodes
- type 10: stabiele gezinnen, in 7 postcodes
- type 11: startende gezinnen, in 5 postcodes
- type 12: jonge gezinnen iets hogere welstand, in 2 postcodes (gekozen voor verkenning)
- type 24: jonge huishoudens, laag geschoold, in 3 postcodes (hier niet verwacht)
- type 30: protestante alleenstaande ouderen in 7 postcodes
- type 32: ouderen, gemengd, in 8 postcodes
- type 35: gezinnen in dorpen, in 11 postcodes
- type 37: gemengd in kleine steden, in 9 postcodes

Behalve het niet verwachte type 24 komen in drie postcodes nog de typen 29, 33, 34 en 38 voor, in twee postcodes de typen 2, 12, 36, 39 en 41 en in één postcode de typen 13, 20, 27, 28 en 40.

Vergeleken met Beijum zijn de huishoudens in Zuidhorn gevarieerder van type, maar ligt de nadruk op iets grotere en wat oudere gezinnen (met kinderen) in de hogere inkomensgroepen. Er zijn slechts 13% eenpersoons- tegenover 37% tweepersoons-huishoudens, 12% driepersoons, 23% vierpersoons- en 15% meerpersoons-huishoudens. Er wonen weinig jongeren, beneden 25 jaar en aanzienlijk meer ouderen boven 60 jaar dan in de beide milieus in de stad. De gemiddelde leeftijd van de bewoners is hoger, 46 jaar, met 9% tussen 18 en 24 jaar, 19% tussen 25 en 39 jaar, 39% tussen 40 en 59 jaar en bijna 17% boven 60, waarvan 6% boven 75 jaar. Er zijn relatief meer oudere kinderen. Van de huishoudens heeft 10% kinderen onder 6 jaar, 9% kinderen tussen 6 en 12 jaar, 15% kinderen tussen 13 en 18 jaar en 20% oudere inwonende kinderen. Van de hoofdkostwinners is zelfs 87% man. Hun opleidingsniveau is globaal vergelijkbaar met Korrewegbuurt: voor 33% hoog, voor 41% middelbaar. De werkzaamheid verschilt aanmerkelijk met die in de stad, De verhouding overheid tot andere sectoren is ongeveer gelijk. Van de bewoners oefent 2% een zelfstandig, vrij beroep uit, werkt 38% in het middenkader, 21% als arbeider (voor de helft geschoold), is 10% zelfstandig, werkt 28% bij de overheid en 62% in overige sectoren; 0.3% is student, 7% werkloos en 20% met pensioen. Het koopkrachtcijfer is hoger dan het landelijk gemiddelde: 106. Van de huishoudens heeft 38% 2 inkomens en heeft 5.5% 3 inkomens. 19% van de totale inkomens ligt onder f30.000, 62% tussen f30.000 en f75.000 en 18% daarboven. Van de woningen is 22% vrijstaand, 25% half vrijstaand, 36% rijenhuis, 6% flat en 1,4% boerderij; van de woningen valt slechts 40% in de huursector.

De betrouwbaarheid heeft voor 30 postcodes de index A, voor 61 postcodes de index B, voor 23 postcodes de index C en voor de overige 50 postcodes de index D. Er is bij de keuze van de te verkennen huishoudens op gelet zo veel mogelijk de postcodes met index A of B te kiezen. Het was niet te vermijden om bij de keuze ook enkele postcodes met de index C en D op te nemen

De sterke gerichtheid op Groningen, waarheen tenminste 60% van de werkenden dagelijks forenst, maakt het aannemelijk, dat zich in iedere postcode en bij ieder MOSAIC-type wel een huishouden bevindt, waarvan tenminste één lid in Groningen werkt. Op deze groep richt zich dan ook de verkenning. In de praktijk is ook hier een diepgaander onderzoek nodig, door schriftelijke of telefonische navraag.

Voor nadere verkenning zijn gekozen:

- een huishouden van tweeverdieners met oudere kinderen, type 1, 3 postcodes
- drie stel senioren, hoge status, type 3, 3 postcodes
- een stel senioren gemengd, type 5, 1 postcode
- drie carrièremakende huishoudens met kinderen, type 6, 3 postcodes
- één jong gezin, iets hogere welstand, type 12, 1 postcode
- één alleenstaande oudere, type 30, 1 postcode

Van de onderzochte huishoudens worden er zes geselecteerd voor uitwerking in dagpatronen.

BIJLAGE 4.3

Allokatie van huishoudens en hun dagprogramma's & dagpatronen

I HET STADSMILIEU

KORREWEGBUURT 9714

◆ MOSAIC-TYPE 5 OUDERE ALLEENSTAANDEN

Korreweg

In het begin van de Korreweg, komend uit de binnenstad, overwegen de eenpersoonshuishoudens met 64%. Van de bewoners is 46% student, wat relatief weinig is voor de buurt; 55% van de bewoners is 18-29 jaar. Daartussen wonen 10% 65+ers. Van de bewoners is 7% met pensioen. Het aantal vrouwelijke hoofdkostwinners is met 27,5% hoog. Van de hoofdkostwinners is 58% hoog opgeleid, 35% middelbaar. Toch is het koopkrachtcijfer slechts 99, net onder het landelijk gemiddelde. 30% van de inkomens ligt onder de f30.000, en 26% tussen f30.000 en f45.000. De verdeling huur en koopwoning is half om half. De panden dateren uit de periode vanaf de eeuwwisseling, overwegend in vooroorlogse bouw met enkele kenmerkende typen uit de jaren '20. Omdat de begane grond bijna overal als winkel of horecabedrijf in gebruik is, is het aantal bovenwoningen vrij groot. Enkele panden zijn nog geheel als woning in gebruik. Betrouwbaarheidsindex B.

Aannemelijk is, dat in een daarvan (**Tante Etta**) de benedenwoning bewoont. Zij is al tien jaar weduwe; zij woonde voor de oorlog in het bovenhuis. Haar man was onderwijzer. Het hele huis is nu haar eigendom, maar zij woont beneden, omdat met haar 75 jaar de trap bezwaarlijk werd. Ze wil niet graag weg uit de buurt, want alle voorzieningen heeft ze op loopafstand. Het is alleen jammer dat het vrouwen centrum in de voormalige Sionskerk niet 24-uur bereikbaar is, in geval van nood. Ze gaat er wel eens eten. Zij had haar zinnen gezet op één van de appartementen in het te verbouwen zwembad, na verkoop van haar huis aan een ondernemer, maar dat renovatie-plan gaat niet door. Ze heeft maar een klein pensioen met ingebouwde AOW. Daarom heeft ze een paar studenten boven wonen en kookt zij eens in de week, op marktdag, voor een groepje studenten. Op donderdag heeft ze dus gewoon tijd te kort, want alles moet liefst lopend, fietsend en met de bus, die vlakbij stopt. Ze fietst in de buurt, maar naar het centrum en naar vrienden gaat ze met de bus. Ze bezoekt graag de voorstellingen in de Oosterpoort en de riks-bioscoop. Ze doet ook nog wat werk in kerkelijk verband. Haar kinderen, een zoon en een dochter zijn naar het westen vertrokken. Ze heeft een OV-seniorenkaart om hen te bezoeken. In Den Haag hebben ze hoge tramhaltes, waar je makkelijk in kunt stappen; dat lijkt haar wel wat, maar dat zal bij haar bushalte wel niet kunnen. Hoe lang zal ze het hier volhouden? Ze is het dan ook gloeiend eens met de stelling dat de gemeente de voorkeur moet geven aan de bus (en zulke bushaltes!), ook ten koste van de auto. Van haar wordt de drukke markt- en kookdag beschreven; dan sjouwt ze ruim 2½ uur buiten rond.

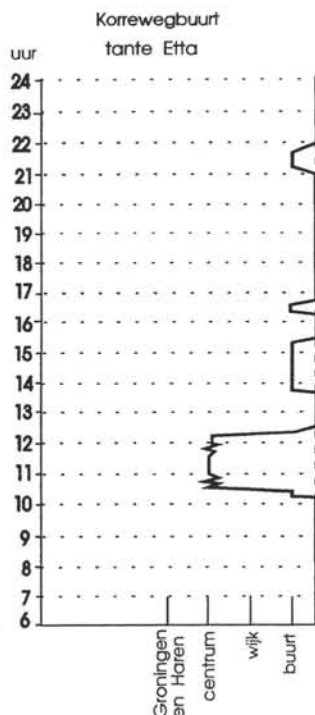
TANTE ETTA

Donderdag-marktdag

uur activiteit

- | | |
|-------|---|
| 9.00 | opstaan, ontbijten en boodschappenlijstje maken |
| 10.10 | vertrek van benedenhuis, 2x straat over met boodschappenkarretje, 100m; wacht op bus |
| 10.15 | busrit naar binnenstad, 8 min. |
| 10.23 | halte hoek Grote Markt/Kreupelstraat, loopt naar Vismarkt, alwaar de markt is |
| 11.00 | drinkt koffie bij café vlakbij om te rusten, er zijn bijna geen bankjes, waar je even gratis kunt zitten |
| 11.30 | doet rest van inkopen en loopt tijdig naar bushalte; geluk! plaats op bankje om te wachten |
| 12.10 | bus terug, de instap is te hoog om het volle karretje te tillen; iemand helpt haar |
| 12.17 | aankomst, ze is enige die uitstapt, moet iemand vragen te helpen met het karretje |
| 12.20 | thuis, boodschappen opruimen, opfrissen, brood eten, rusten (te kort vandaag) |
| 13.40 | vertrek, met fiets naar Vrouwen centrum: hoek Korreweg/Floresplein voor bespreking kerkdienst, 630m; probleem: oversteek Floresplein, autoverkeer komt van 4 kanten aan |
| 13.50 | bespreking met vriendinnen voorbereiding kerkdienst |
| 15.20 | terug naar huis, weer die oversteek, nu drukker, duurt langer! |
| 15.40 | thuis, koken voor studenten, iets bijzonders, bij thee bedenkt ze: één ingrediënt ontbreekt |
| 16.15 | naar supermarkt de Boer, Eyssoniusstraat, 200m lopen ± 3 min., zoeken, wachten bij nu drukke kassa en terug naar huis (er is geen kassa voor klant met minder dan 10 artikelen) |
| 16.40 | thuis, verder met koken |
| 18.00 | eerste student komt, maaltijd bijna klaar, hij helpt dekken, de anderen doen straks de afwas |
| 21.00 | iedereen vertrokken even naar de (buurt)vriendin, 300m, om verslag van de dag te doen |

- 21.15 bij vriendin, ontspannen, een glaasje rode wijn
 21.45 naar huis, na tien en wordt het minder veilig op straat
 22.00 thuis en voldaan maar doodmoe naar bed



Gratamastraat

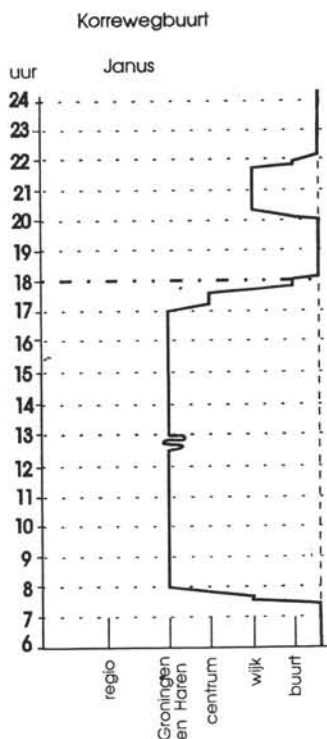
In het ruimer gebouwde noordelijke deel van de buurt uit de jaren '30 is het percentage eenpersoonshuishoudens veelal maar 30%. In deze straat overwegen driepersoonshuishoudens met 34%. Het aantal studenten is met 1,4% verwaarloosbaar. De leeftijdsopbouw is meer gespreid. Van de bewoners is 15% tussen 18 en 24 jaar en ruim 22% tussen 35 en 44 jaar; relatief veel bewoners, 10%, zijn tussen 55 en 59 jaar, slechts 3,6% zijn ouder dan 60 jaar. Hier is 90% van de hoofdkostwinners man, 60% is hoog en 25% middelbaar opgeleid. Haast 70% werkt bij de overheid, het aantal gepensioneerden is slechts 2,8%. Toch is ook hier het koopkrachtcijfer slechts 99. Het gemiddelde inkomen is ruim f44.000. Het aantal huurwoningen is iets hoger dan het aantal koopwoningen. Het merendeel van de woningen is gebouwd in rijen, een deel in het bekende stedelijke, vooroorlogse type 2 op 1. Betrouwbaarheidsindex B.

Aan te nemen is dat in zo'n bovenhuis **Janus** woont, gemeenteambtenaar, middenkader, 57 jaar, die nog vier dagen per week op de fiets naar zijn werk gaat bij de dienst Openbare Werken, gelegen op het industrieterrein Euvelgunne. Dat is iedere werkdag een angstige rit. Hij overweegt wel eens met twee bussen te gaan via het transferium of CS, maar vreest, dat dat nog meer tijd kost, en veel geld bovendien. Ze woonden vroeger in een heel huis in de Star Numanstraat, maar toen de kinderen het huis uit waren, konden zij naar dit huurhuis in dezelfde buurt doorstromen. Nu hij alleen is, is hij blij met zijn kortere werkweek, zijn vrije vrijdag, want al is de buurt aardig voorzien, veel moet je toch voor 6 uur van elders met de fiets aanslepen. Maar hij doet zijn inkopen liever niet op vrijdag. Hij is het eens met de stellingen, dat de gemeente de voorkeur moet geven aan de fiets, zelfs ten koste van de bus en aan fiets én bus ten koste van de auto. Van hem wordt een doordeweekse dag + avond beschreven.

JANUS

Doordeweekse dag, 4 dagen per week

uur	activiteit
7.00	opstaan en snel ontbijten; meeneembrood ligt klaar in koelkast
7.30	vertrek per fiets naar de Dienst Openbare Werken aan de Gotenburgerweg op het industrieterrein Euvelgunne (Groningen zuid-oost); kruising Damsterdiep/Europaweg lange wachttijd, vooral voor fietsers; industrieterrein niet voorzien van fietspaden, wat door te hard en agressief rijdende vrachtwagens zeer onaangenaam is voor (oudere) fietsers
±8.00	aankomst na 5.6 km à 12 km/u + wachttijd verkeerslicht, Janus is verantwoordelijk voor het inroosteren van de 'buitenmedewerkers', die om 8 uur uitgaan; hij wil dan aanwezig zijn voor opvang van ziekte-meldingen, aanpassingen en klachten van cliënten
12.30	lunchpauze, geen winkels in de buurt, kantine en ommetje op terrein, weinig nut
13.00	hervatting werk
17.00	vertrek, vandaag eerst naar kapper in Oosterparkbuurt, steeds uitgesteld wegens tijdgebrek
17.15	aankomst bij kapper, ondanks afspraak toch wachten
17.40	1.1 km naar winkels
17.50	bij Aldi boodschappen (hier geen verse groente en vlees), lang wachten voor kassa
18.00	voor dichte deur bij slager, groenteman nu ook dicht; dan maar omelet met kaas
18.15	thuis, maaltijd bereiden, eten, afwas, planten water geven
20.00	vertrek hollend voor 20.06 bus lijn 6 van Oosterhamrikkade naar vrienden in Beijum
20.15	aankomst Amkemaheerd, deze lijn is sneller dan de fiets!
21.50	vertrek vanaf vrienden voor bus 21.56, aankomst 22.05
22.10	aankomst thuis, alles klaarzetten voor ontbijt en naar bed; morgen weer vroeg op.



◆ MOSAIC-TYPE 16 STUDENTEN

Oosterhamrikkade

De Oosterhamrikkade is voor een groot deel bebouwd met aantrekkelijke etagewoningen, met brede overzichtelijke portieken, waarvan de trap iets uitsteekt. Ook de erkers op alle verdiepingen dragen bij aan het zicht op de straat. Sinds de aanleg van het Oosterhamrik-(bus)tracé, met een aanliggend fietspad, is de veiligheid hier goed te noemen. Het aandeel huurwoningen is zeer hoog: 85%. Hier overwegen eenpersoonshuishoudens met ruim 90%, tegenover tweepersoonshuishoudens met 6,3%. Bijna 60% van de bewoners is 18-24 jaar. Het aandeel alleenstaanden, jonger dan 35 jaar is 70%, het aandeel studenten eveneens. Opmerkelijk is dat 67% van de hoofdkostwinners vrouw is. Van hen werkt 10% als zelfstandige, 21% bij de overheid en 69% in overige sectoren. Van hun opleidingsniveau is 76% hoog en 20% middelbaar. Maar het koopkrachtcijfer is uitermate laag: 48, met ruim 70% van de inkomens onder de f30.000. Betrouwbaarheidsindex B.

Het is niet verwonderlijk, dat Sietske in de laatste jaar van haar HBO-studie van het studentenhuis in de binnenstad, eerst met een vriendin, verhuisde naar deze lokatie, waar zij een woning kreeg op de bovenste verdieping. Na haar afstuderen vond ze werk bij de Informatiseringsbank, niet ideaal voor een leraar Frans, maar wel in Groningen, ±3 km van huis. Sinds kort woont ze nu alleen; ze mist soms de gezelligheid van het studentenhuis, waar haar vriend Arjan nog woont. Ze doet in principe alles op de fiets, met slecht weer neemt ze wel de bus. De bushalte is vlak voor de deur, ideaal als ze laat thuiskomt van tennisles, een cursus (2 x per week; ze moet toch verder studeren om aan de slag te komen in haar vak) of zeer laat van een feestje. Ze spaart voor een autootje, hoewel ze het eigenlijk wel eens is met de stellingen, dat de gemeente de voorkeur moet geven aan de fiets én de bus ten koste van de auto, maar helemaal niet eens met een voorkeur voor de fiets ten koste van de bus. Die twee moet je juist koppelen zoals hier langs het Oosterhamrik. Ze ziet nog niet hoe het zal gaan als de Hogere Landbouwschool, waar Arjan studeert, volgens het VINEX-beleid naar Leeuwarden verhuist. Van haar wordt een werkdag met 's avonds een 'post graduate'-cursus beschreven.

SIETSKES

Werkdag

<u>uur</u>	<u>activiteit</u>
7.15	opstaan, douchen en aankleden
7.30	ontbijt klaarmaken, brood smeren (lunch) en ontbijten, daarna ruimt ze ontbijtboel op en wast af
8.10	Sietske vertrekt op fiets naar Informatiseringsbank (IB): 3 km
8.25	aankomst IB
8.30	begin werk
12.30	pauze, ze eet wat en maakt een wandeling met een collega in het Sterrenbos, vlakbij de IB
13.00	einde pauze, Sietske gaat weer aan het werk
17.00	einde werk, terwijl ze terug fietst richting huis, begint ze te piekeren over Arjan, haar vriend. Sinds zijn school naar Leeuwarden is verhuisd zien ze elkaar wel erg weinig. Door de lange reistijden (en vaak vroeg opstaan) wordt hij steeds nukkiger
6.30	<i>is Arjan vanochtend opgestaan, snel douchen, aankleden en ontbijten. Vandaag een belangrijk practicum op school</i>
7.00	<i>vertrek per fiets naar station</i>
7.15	<i>vertrek trein naar Leeuwarden, in de trein valt hij al snel in slaap, het was gisteravond weer iets te gezellig</i>
7.55	<i>aankomst trein, daarna op weg naar school</i>
8.30	<i>begin lessen</i>
16.00	<i>einde van de lessen, Arjan is doodop. Misschien moet hij toch maar eens op zoek naar een kamer in Leeuwarden, de huidige situatie is verre van ideaal</i>
16.20	<i>vertrek trein naar Groningen</i>
17.05	<i>aankomst in Groningen, hij heeft afgesproken om bij Sietske te gaan eten. Veel zin heeft hij hier niet in, liefst ging hij op zijn eigen kamer voor t.v. hangen</i>
17.10	<i>vertrek per fiets naar Sietske (3.1 km)</i>
17.20	<i>aankomst bij Sietske, ze is nog niet thuis. Arjan heeft een sleutel en gaat lekker onderuit zitten)</i>
17.12	aankomst Sietske bij de winkels aan het Wielewaalplein (Oosterpark)
17.30	vertrek naar huis
17.35	aankomst thuis, Arjan is er gelukkig al. Samen gaan ze koken
18.30	eten
19.10	Sietske vertrekt naar haar post graduate-cursus, de lessen zijn in het Academieggebouw in het centrum (1.5 km)

- 19.20 aankomst in leslokaal
- 19.30 begin lessen
- 21.30 einde les, 's avonds is het toch wel akelig stil bij het Academiegebouw. Vlug pakt ze haar fiets en gaat naar huis
- 21.40 Sietske komt teleurgesteld thuis, Arjan heeft de afwas laten staan. Er ligt een briefje waar op staat dat hij op bezoek is bij een vriend en dat hij vanavond thuis slaapt
- 22.00 Sietske doet toch nog maar even de afwas
- 22.15 tijd voor ontspanning: wat t.v. kijken
- 23.15 chagrijnig gaat ze naar bed.

Petrus Hendrikszstraat

De situatie is enigszins vergelijkbaar met de vorige, met 90% eenpersoonshuishoudens, 66% van de bewoners in de leeftijd van 18-24 jaar en 13% van 25-35 jaar. 66% van de bewoners is student. Hier is 84% van de hoofdkostwinners man en heeft een hoog opleidingsniveau. Ook hier is het koopkrachtcijfer slechts 48, met 66% van de inkomens onder de f30.000. Het aandeel huurwoningen overweegt met 80%. Betrouwbaarheidsindex B.

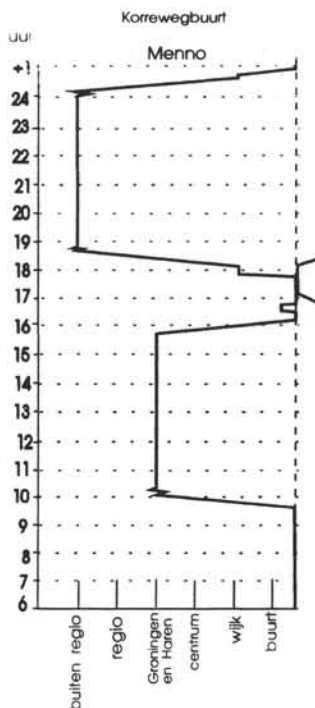
Een van die vele studenten is **Menno**. Hij is nagenoeg afgestudeerd; hij heeft zijn hele studie bijgeklust, want zijn ouders konden niet veel bijspringen. Momenteel werkt hij zaterdags en op drukke avonden bij McDonald's. Daar eet hij dan zijn buikje meteen vol. Het zal moeilijk zijn een baan te vinden als planten-ecoloog. Hij hoopt op een AIO-plaats en doet daarom veel voor de biologische studievereniging, waarvan hij voorzitter is. Hij leidt een groep die werkt aan een milieuproject gekoppeld aan het station van Roodeschool, een eco-attractiepark, waarvoor zij ook de NS willen interesseren. Dat alles brengt hem regelmatig in contact met invloedrijke hoogleraren. Daarnaast helpt hij in voorkomende gevallen bij bezwaren en acties van de Milieufederatie. Hij moet daarom veel naar het Biologisch Centrum, dus naar Haren. Keuze in vervoerwijzen heeft hij niet: hij heeft een goede snelle fiets en zolang hij studeert een OV-jaarkaart(week). Zijn vriendin Moniek woont in Beijum. Als bioloog is hij het hartstikke eens met de stelling dat de gemeente de voorkeur moet geven aan de fiets en de bus, ook ten koste van de auto, maar hij vindt het fout als de voorkeur voor de fiets ten koste gaat van de bus of de trein, daar ziet hij juist een ideale symbiose. Van hem beschrijven we de donderdag, als hij 's avonds brainstormt in Roodeschool, want die dag gaat er nog een heel late trein terug naar de stad.

MENNO

Donderdag

uur activiteit

- 8.30 Menno staat op, doucht en kleedt zich aan
- 8.50 ontbijt klaarmaken en ontbijten
- 9.05 ontbijt boel opruimen en afwassen
- 9.15 ochtendkrant doorkijken
- 9.30 Menno vertrekt op de fiets naar het biologisch centrum (afstand 9 km)
- 10.00 aankomst bij Biologisch centrum in Haren (hij fietst gemiddeld 18 km/p.u.)
- 10.15 begin eerste college, daarna heeft hij nog een practicum
- 15.50 vertrek richting huis
- 16.20 aankomst thuis
- 16.30 vertrek, snel boodschappen doen (350 m) Moniek en Tjok komen eten
- 16.32 aankomst supermarkt (Aldi aan de Korreweg), boodschappen
- 16.50 van supermarkt naar huis
- 16.53 aankomst thuis, en snel koken want om 18.05 moet hij alweer de trein naar Roodeschool halen
- 17.15 Moniek belt aan eten is nog niet klaar, zij helpt een handje mee
- 17.50 Menno heeft z'n eten nog niet op, maar verlaat overhaast zijn huis, Moniek boos achterlatend met het eten (gezellig zo'n eetafspraak!)
- 17.55 aankomst **Noorderstation**, fiets stallen en snel naar perron (hij heeft een O.V. studentenkaart)
- 18.05 vertrek trein naar Roodeschool
- 18.44 aankomst trein, lopend naar afspraak
- 18.50 aankomst op afspraak, wordt veel later en gezelliger dan gepland
- 0.09 Menno vertrekt met laatste trein naar Groningen
- 0.49 aankomst station Groningen-Noord, loopt naar zijn fiets. Zelfs voor hem is dit 's avonds niet echt een prettige omgeving: slecht verlicht, veel struiken en er lopen nogal wat 'vage types' rond
- 0.51 vertrek per fiets naar huis
- 0.57 aankomst thuis, de afwas staat er nog en er ligt een boos briefje van Moniek, nors gaat Menno naar bed, kan hij er wat aan doen dat er maar 24 uur in één dag zitten



Heymanslaan

Er zijn twee typen woningen, de wat oudere, eind jaren '20, in een twee op een-type en etagewoningen uit de jaren '30, die overeenkomen met die aan de Oosterhamrikkade, maar dan met voortuinen. Ook dit is nog een typisch studentenmilieu, met 80% eenpersoonshuishoudens, maar 15,3% (iets meer dan in de vorige gevallen) tweepersoonshuishoudens, 66% van de bewoners in de leeftijd van 18-24 jaar, maar ook al 10% huishoudens boven de 60 jaar. 74% van de bewoners is student. Er is een zeer hoog opleidingsniveau: 87%. Ook hier is het koopkrachtcijfer slechts 48, met 58% van de inkomens onder de f30.000. Het aandeel huur/koopwoningen is verdeeld als 53/47. Er is een evenwichtiger verhouding van vrouwen en mannen hoofdkostwinners van 45/55. De in beide woningtypen aanwezige parterre-woningen met voortuin lenen zich uitstekend voor zelfstandige oudere paren. Het beschouwde deel van de straat ligt vlak bij de hoek van de Oosterhamrikkade met de bushalte. Betrouwbaarheidsindex B.

Hier nemen we een samenwonend studentenpaar onder de loep. **Harmke** studeert medicijnen, werkt voor haar huisartsexamen en doet daarnaast praktijk in het medische centrum in Beijum en **Jochem** wil specialiseren naar veearts en trekt al bij de boeren langs met zijn mentor: een stressig bestaan en alles op de fiets. Zij bewonen met Jochem's hond en poes een bovenhuis. Beneden woont een vriendelijk ouder echtpaar, dat vaak met de hond gaat wandelen als zij een drukke dag hebben. Een vaak voorkomende, voor beiden samenvallende praktijkdag, met nog veel meer, begint al vroeg en loopt laat uit.

HARMKE & JOCHEM

Praktijkdag

uur activiteit

- 7.00 Harmke en Jochem staan op, een drukke dag vandaag
7.25 ontbijt, ze spreken af dat Jochem vandaag boodschappen doet

Harmke

- 7.40 Harmke vertrekt per fiets naar het Gezondheidscentrum Beijum (3.3 km)
7.55 aankomst in Beijum
8.00 begin spreekuur, na het spreekuur snel een kopje koffie en dan gaat Harmke mee bij het bezoeken van patiënten

- 10.30 vertrek per auto naar de eerste patiënten in het Munsterhoes (0.3 km). Tot 13.00 uur zijn ze bezig met het bezoeken van patiënten binnen Beijum, daarna keren ze weer terug naar het Gezondheidscentrum
- 13.05 terug bij Gezondheidscentrum. Even wat eten in de kantine kan nog mooi voor het 'werk' weer begint
- 18.35 na een drukke middag, met nog een keer visites-rijden, vertrekt Harmke moe maar voldaan richting huis. Hopelijk heeft Jochem het eten al klaar
- 18.50 Harmke komt thuis Jochem is ook net thuis. Geen boodschappen gedaan. Ze besluiten te gaan eten in eetcafé in de buurt, maar eerst nog even de hond uitlaten

Jochem

- 7.10 Jochem maakt het ontbijt klaar
- 7.25 ontbijten
- 8.15 na de ontbijtboel opgeruimd te hebben en de hond te hebben uitgelaten vertrekt Jochem per fiets naar het huis van zijn mentor, die in de Hunze woont (1.8 km)
- 8.22 aankomst bij mentor, na een kop koffie vertrekken ze per auto naar de eerste boer in Zuidwolde. Ze gaan vandaag heel wat boeren bezoeken
- 8.35 vertrek naar Zuidwolde (4 km)
- 8.40 aankomst in Zuidwolde, hier bezoeken ze twee 'klanten'
- 9.45 vertrek richting Bedum (4.5 km)
- 9.52 aankomst in Bedum
- 11.20 vertrek uit Bedum naar Thesinge (8.5 km)
- 11.35 aankomst in Thesinge
- 12.40 lunch tussen twee bezoeken door
- 13.10 vertrek naar Adorp (14.9 km)
- 13.26 aankomst in Adorp
- 15.40 vertrek richting Groningen (8.5 km)
- 15.50 aankomst bij huis van mentor. Enthousiast geraakt door deze dag, duurt de 'evaluatie' van bezoeken veel langer dan gepland. Jochem vergeet de tijd, om 18.20 bedenkt hij te laat dat hij nog boodschappen moet doen
- 18.25 vertrek op de fiets naar huis
- 18.32 thuis snel de huisdieren eten geven.

Harmke en Jochem

- 19.00 samen vertrekken ze per fiets naar eetcafé (0.9 km)
- 19.05 aankomst eetcafé, de 'daghap' wordt snel geserveerd
- 19.50 vertrek naar huis
- 19.55 thuis, spullen pakken: om 20.30 uur tennisles in Kardinging
- 20.15 vertrek naar Kardinging op de fiets (1.8 km)
- 20.22 aankomst in Kardinging
- 21.45 vertrek naar huis, Harmke is blij dat ze niet alleen is, weinig huizen en bijna geen mens op straat, geen prettige omgeving voor een vrouw om alleen te fietsen
- 21.52 aankomst thuis

♦ MOSAIC-TYPE 22 JONG MET TOEKOMSTPERSPECTIEF

Hamburgerstraat

De Hamburgerstraat is een zeer gemêleerde straat. In het eerste stuk is de bevolking wat jonger dan in het beschouwde deel. Hier wonen 55% eenpersoons- naast 35% tweepersoons- en bijna 7% driepersoonshuishoudens. Er zijn zelfs enkele vijfpersoonshuishoudens. Van de bewoners is 25% tussen de 18 en de 30 jaar tegenover 41% tussen 35 en 39 jaar. Het percentage studenten bedraagt 32. Er wonen weinig oudere mensen. Van de hoofdkostwinners is 86% man, 64% heeft een hoge en 33% een middelbare opleiding genoten. Van hen werkt 10% als zelfstandige, 21% bij de overheid en 69% in overige sectoren. Tegenover 60% huishoudens met één inkomen staan er 35% met twee inkomens. Die inkomens liggen voor 73% gespreid tussen f30.000 en f75.000. Het koopkrachtcijfer ligt redelijk op 93, maar toch onder het landelijk gemiddelde. De rijenwoningen bestaan voor 68% uit etagewoningen, in een meer gesloten uitvoering dan aan de Oosterhamrikkade, maar wel met een kleine voortuin. Betrouwbaarheidsindex B.

Hier bekijken we een stel 1½-verdieners, waarvan de man, **Joep**, 38 en de vrouw, **Anke**, 34 jaar is. Joep werkt als deputy-manager in het bedrijfsleven, bij een groot bedrijf in Foxhol bij Hoogezand; hij heeft een lease-auto, waar ze in het weekend samen mee op stap kunnen. Anke werkt part-time als assistent in de vakgroep planologie op het Zernike Universiteitscomplex. Ze twijfelt tussen solliciteren naar een AIO-plaats en het starten van een gezin. Over het gemeentelijke vervoerbeleid verschillen ze van

mening. Joep vindt fietspaden en busroutes prima zolang het niet ten koste gaat van de auto. Hij ziet zich al zijn werk al doen met de bus, kom nou! Maar Anke worden de oren gewassen door haar collega's van de universiteit; zij doet alles op de fiets en gaf hem ook een tweewieler met 21 versnellingen voor zijn verjaardag. Ze praten wel eens over verhuizen; de Korrewegwijk heeft een slechte naam, niet geschikt voor Joeps visitekaartje. Maar Anke moet er niet aan denken in een suburb als Leek te wonen. Dan nog liever in de Hoonse Meer.

JOEP & ANKE

Werkdag voor beiden

uur activiteit

Joep

- 7.00 opstaan en ontbijten met Anke
- 7.30 Joep vertrekt, loopt naar auto eindje verderop; rijdt naar Foxhol ruim 15 km, spits
- 7.50 aankomst bij kantoor, parkeren en naar werkplek, E-mail, urgente zaken, bellen etc.
- ±9.30 naar grote klant in Haren voor overleg, zoeken parkeerplek
- 10.00 bespreking over leveranties
- 12.00 naar lunchcafé
- 12.15 lunch
- 13.15 vertrek naar regionale vergadering in Assen bedrijfsterrein
- 13.45 aankomst bij XXX, lobby-en vergadering
- 17.10 vergadering is uitgelopen, binnendoor terug naar Foxhol om post te tekenen
- 17.30 Foxhol; post kan nog net weg, nog wat faxen en
- 17.45 in de spits terug naar huis, via Julianalaan, opstopping
- 18.15 thuis, waar Anke maaltijd klaar heeft
- 18.45 corvee; afwassen en opruimen
- 19.15 post en krant inzien en tenminste iets informeel aantrekken

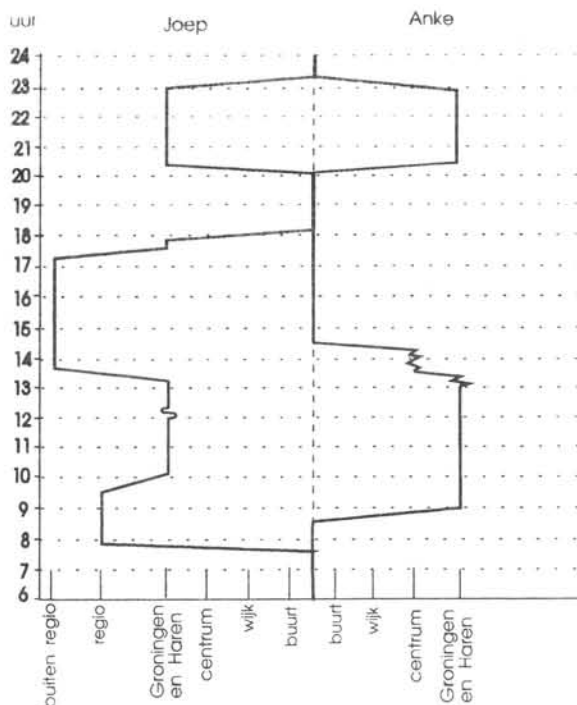
Anke

- 7.00 opstaan, aankleden en ontbijt klaarmaken, ontbijten en afruimen
- 8.40 Anke vertrekt per fiets, naar het Zernike Universiteitscomplex, vakgroep planologie ± 4 km
- 9.00 na stalling van de fiets en lift naar etage vakgroep, aan het werk
- 13.00 eerst boodschappen bij supermarkt in de wijk Paddepoel, gelukkig geen middagsluiting dan vertrek van de supermarkt naar het centrum voor cadeautje jarige (niets leuks in eigen buurt)
- 13.30 winkelen in Herestraat, slaagt in Folkingestraat
- 14.15 per fiets naar huis
- 14.30 aankomst thuis, late lunch, huishouden, werk met computer, maaltijd bereiden
- 18.15 Joep thuis, geen tijd meer voor zijn borreltje; direct aan tafel
- 18.45 even rust en heerlijk opknappen en verkleeden voor vanavond

Joep en Anke

- 20.00 Joep en Anke gaan naar verjaardag per fiets, na enige discussie, Joep geen zin
- 20.20 aankomst bij vrienden Oosterpoortbuurt, fietsen goed op slot (Warmoesstraat); je kunt hier moeilijk parkeren
- 23.00 vertrek, wat opvalt is slechte verlichting langs de Oosterhaven langs bedrijventerrein en de oprit door het groen van de Europaweg naar de Oosterhavenbrug; Anke is blij dat ze niet alleen is en Joep toch is meegegaan

Korrewegbuurt



◆ MOSAIC-TYPE 24 JONGE HUISHOUDENS, LAAG GESCHOOLD

Oosterhamriklaan

Het affix 'laan' scheidt verwachtingen, die niet uitkomen. De etagewoningen, die qua type lijken op die in de Hamburgerstraat, vertonen bouwkundige gebreken, zoals betonrot, zijn vrij verveloos en hebben geen voortuin. Aan de overkant van de 'laan' staat een blok kleine bedrijven als begin van een industrieterrein, dat doorloopt tot het Van Starckenborghkanaal. In deze laan wonen voor 50% tweepersoons- en maar voor 37% eenpersoonshuishoudens; toch nog voor 12% grotere huishoudens waarschijnlijk met 1 tot 3 kinderen. Het percentage studenten bedraagt slechts 9,5. Er wonen veel oudere mensen. Van de hoofdkostwinners is 60% man, 29% heeft een hoge, 43% een middelbare en 27% een lage opleiding. Van hen werkt 3% zelfstandig, 27% bij de overheid en 70% in overige sectoren. Van de hoofden van huishoudens is 11,5% tussen de 30 en 34 jaar en 12% tussen de 45 en 49 jaar. Van de huishoudens heeft 59% één, en 40% twee inkomens. Die inkomens liggen voor 41% tussen f30.000 en f45.000. Het koopkrachtcijfer ligt laag: op 77. Betrouwbaarheidsindex B.

Klaasje en Onno zijn voltijds-tweeverdieners. Zij werken al vanaf hun zestiende. Klaasje, 30 jaar, is nu op kantoor bij de PTT en Onno, 33 jaar, is monteur bij de Gasunie, na een periode van werkloosheid. Hij heeft een loon beneden modaal. Ze gaan allebei op de fiets naar hun werk. Op termijn wordt zij overgeplaatst naar het geprojecteerde kantorengedebied bij het station in Zuidhorn. Ze woonden eerst allebei op kamers in de Indische buurt. Vooral Klaasje vond het daar onveilig. Toen zij een etage, met een lage huur, kreeg met hulp van haar werkgever, is Onno bij haar ingetrokken. Hun ouders wonen in verschillende dorpen in Noord-Groningen. Ze zien hen zelden, want in het weekend moet het hele huishouden gedaan worden en hebben ze ook hun cursus om verder te komen. Ze zijn in hun drukke bestaan compleet aangewezen op de bus en de fiets; een auto is nog een verre droom. Zij zijn het daarom voorlopig wel eens met de stellingen, dat de gemeente de voorkeur moet geven aan de fiets, eventueel ten koste van de bus en aan fiets én bus ten koste van de auto. Beschreven wordt de extra drukke dag dat Klaasje een avondcursus volgt.

KLAASJE & ONNO**Twee voltijdsbanen, 5 dagen per week**

uur activiteit

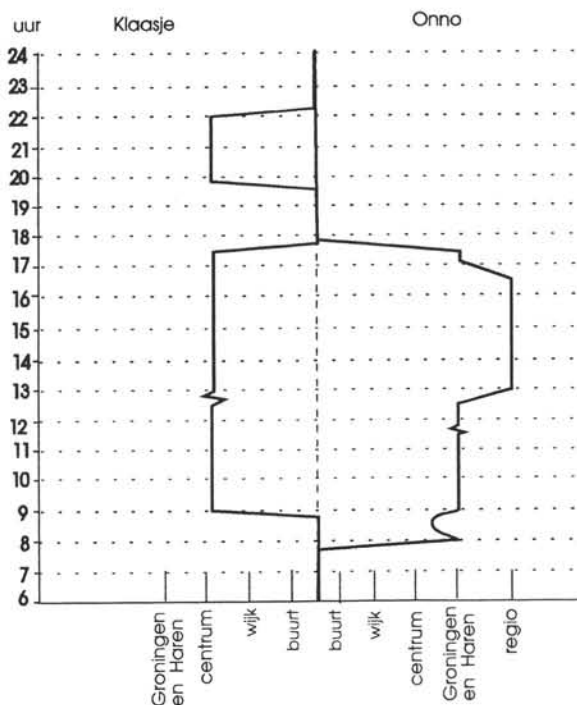
Klaasje

7.15 opstaan, eerst ontbijt klaarmaken en samen ontbijten
7.45 opruimen, bedden doen en aankleden
8.45 Klaasje vertrekt per fiets naar PTT-Telecom, nabij het station 3,4 km, ruim 10 min.
9.00 aanvang werk
12.30 lunchpauze, snel boodschappen in centrum via Museumbrug
13.00 hervatting werk
17.30 terug direct naar huis
17.45 snel koken
18.30 eten en bijpraten
19.30 vertrek per fiets naar cursus 'privé-secretaresse' ± 1 km ten westen van station aan Hoendijskade (fiets te prefereren boven bus, want vanaf busstation nog flink eind lopen en op terugweg in wachten daar onveilig); kiest veiliger route over Zuiderdiep ± 4.5 km
19.50 aankomst bij instituut; aanvang cursus 20.00 uur
22.00 vertrek naar huis, nu nog korter over Ganzevoortstraat, A-Kerkhof en Grote Markt, waar horeca nog zorgt voor wat mensen op straat
22.15 aankomst thuis, even gezellig ontspannen
23.15 naar bed

Onno

7.00 opstaan, douchen en dan Klaasje wekken
7.30 samen ontbijten
7.40 Onno vertrekt per fiets naar Gasunie, 4,7 km (± 18 min.)
8.00 aankomst op het werk, krijgt opdracht voor de dag, montagewagen controleren
8.45 vertrek met collega naar spoedreparatie, mogelijk gaslek in Noorddijk (bouw Hunze)
9.00 aanvang werkzaamheden op lokatie
11.30 gereed; vertrek naar centrum Beijum-West om hapje te eten, binnen wegens regen
11.45 matige broodjeswinkel, weinig keus
12.30 vertrek naar grote klus op gaslokatie omgeving Langelo (Drenthe), ruim 20 km over N28, rondweg en A7, vanaf knooppunt Hoogkerk ± 31 km over B-wegen, totaal ± 45 min.
13.15 werk op lokatie
16.30 einde werkzaamheden, terugweg naar Gasunie, wegens begin spits niet 30 maar 40 min.
17.10 afmelden, montagewagen stallen etc.
17.30 vertrek per fiets naar huis
17.50 thuis, snel koken overnemen, want Klaasje moet naar cursus;
18.15 eten en bijpraten
19.15 afwassen en opruimen
19.45 krant lezen en NOS-nieuws
20.30 studie tot Klaasje thuiskomt
22.15 Klaasje thuis, even gezellig ontspannen
23.15 naar bed.

Korrewegbuurt



Gratamastraat

In dit gedeelte van de buurt wonen, zoals al eerder bleek, meer gezinnen met kinderen. Er zijn 31% eenpersoons-, 25% driepersoons- en 40% vierpersoonshuishoudens. Van de bewoners is 32% tussen de 40 en 50 jaar. Van de huishoudens heeft 13% kinderen jonger dan 6 jaar en heeft 15% kinderen tussen de 6 en 12 jaar. 37,5% heeft inwonende kinderen boven de 18.

Van de hoofdkostwinners is 61% man. 70% van de hoofdkostwinners heeft een hoge, 15% een middelbare en 15% een lage opleiding. Van hen werkt 4% zelfstandig, 45% bij de overheid en 51% in overige sectoren. Er wonen geen werklozen en bijna geen studenten. Van de huishoudens heeft 50% één, 32% twee en 18% drie inkomens. Die inkomens liggen voor 50% tussen f45.000 en f75.000. Het koopkrachtcijfer ligt toch vrij laag op 77. Betrouwbaarheidsindex B.

Pim en Mien zijn 1½-verdieners, zij hebben laat hun twee kinderen gekregen, omdat Mien eerst nog enkele acties wilde halen. Pim, nu 44, werkt in het particuliere bedrijfsleven en Mien, 41, bij de overheid als lerares op de scholengemeenschap St. Maartenscollege in de Wijert. Zij heeft uitgesproken ideeën over opvoeding met als gevolg, dat de kinderen op twee verschillende basisscholen zitten buiten Korrewegwijk. **Jip**, 7 jaar zit op de R.K. basisschool Franciscusschool in Oosterparkwijk, die zij al beter vindt dan de school in Korrewegwijk en **Janneke**, 10 jaar, op de uitstekende R.K. basisschool San Salvator, vlak bij het college waar Mien les geeft. Zij neemt Janneke vaak mee heen of terug, als ze vroeg of laat les geeft, maar soms is dat niet in te passen met de roosters. Dan moet ze zelfstandig gaan, dat is iedere dag weer de vraag, ook voor Jip.

PIM & MIEN + JIP en JANNEKE

uur activiteit

Pim
 7.00 opstaan, wassen, aankleden
 7.20 ontbijten
 7.45 ontbijtboel opruimen

- 8.05 vertrek per auto naar werk in Haren 11.1 km (kantoor Grontmij), hij is daar adviseur (heeft vaak afspraken dus heeft hij de auto nodig), onderweg zet hij Jip af op school
- 8.10 aankomst bij school van Jip
- 8.25 aankomst in Haren op kantoor
- 8.30 Pim gaat aan het werk 's morgens geen afspraken
- 12.30 pauze, Pim maakt ter ontspanning met een collega een wandeling in de omgeving (20 minuten)
- 12.50 terug op kantoor (13.00 uur einde pauze)
- 13.25 vertrek met auto naar een zakenrelatie in Leek (21.6 km)
- 13.42 aankomst in Leek, gesprek duurt ruim 1 uur
- 15.00 vertrek naar afspraak met iemand van de gemeente Eelde-Paterswolde (27.9 km)
- 15.20 aankomst in Eelde-Paterswolde; auto parkeren en lopend naar gemeentehuis (5 minuten)
- 17.05 einde gesprek, Pim belt naar kantoor in Haren dat hij rechtstreeks naar huis gaat
- 17.10 vertrek richting Groningen (17.4 km)
- 17.20 Pim zit vast in het verkeer op de zuidelijke ringweg
- 17.35 aankomst thuis
- 18.15 eten en daarna afwassen
- 18.45 hierna rustig avondje thuis met vrouw en kinderen
- 22.45 naar bed

Mien

- 7.00 opstaan, snel douchen, aankleden en kinderen wakker
- 7.15 ontbijt klaarmaken, daarna ontbijten
- 7.45 vertrek per fiets samen met Janneke naar school (St-Maartenscollege in de Wijert, Groningen-zuid), 4.3 km
- 8.15 aankomst op school
- 8.30 begin lessen
- 12.35 vertrek naar Korreweg om boodschappen te doen (3,7 km)
- 12.50 aankomst Korreweg
- 13.20 met boodschappen naar huis, afstand 1 km
- 13.25 aankomst thuis, hierna huishoudelijk werk
- 15.20 vertrek naar de school van Jip om hem op te halen (0.6 km)
- 15.25 aankomst school Jip
- 15.40 vertrek van school met Jip en 2 vriendjes
- 15.45 aankomst thuis, hierna thee voor kinderen, nog wat werken voor school en daarna koken
- 18.15 eten
- 18.35 tijd voor ontspanning en de kinderen
- 19.30 Jip naar bed brengen
- 19.45 lezen en t.v. kijken
- 22.45 naar bed

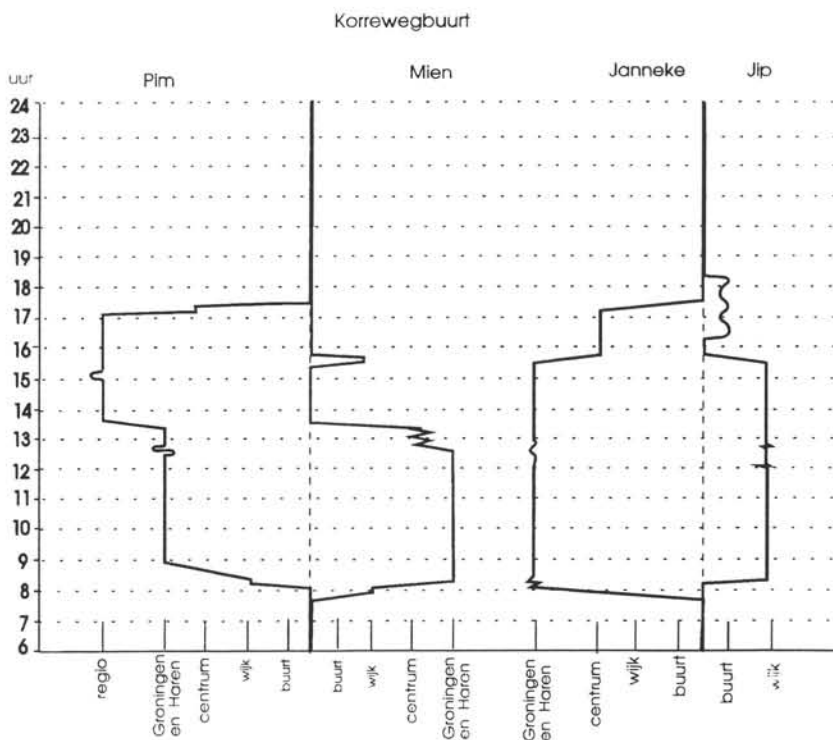
Janneke

- 7.10 ze wordt gewekt, douchen en aankleden
- 7.25 ontbijt
- 7.45 vertrek per fiets samen met moeder naar school (RK basisschool San Salvator aan de Hora Siccamasingel in de wijk de Wijert ten zuiden van het centrum), 4.6 km
- 8.07 aankomst op school
- 8.30 begin lessen
- 12.00 pauze, Janneke blijft over op school
- 13.00 einde pauze
- 15.30 einde school, Janneke gaat mee met vriendin om te spelen
- 15.40 vertrek per fiets naar Parkweg, afstand 1,1 km
- 15.45 aankomst bij vriendin
- 17.15 vertrek naar huis, afstand 3.8 km
- 17.30 aankomst thuis
- 18.15 eten, daarna helpt ze haar vader met afdrogen
- 18.45 t.v. kijken
- 20.00 naar bed

Jip

- 7.10 gewekt, wassen en aankleden
- 7.20 ontbijten
- 7.40 Jip speelt nog wat
- 8.05 vertrek met vader in auto naar RK Franciscusschool in Oosterparkwijk, deze school is volgens Mien veel minder dan de RK school van Janneke maar wel dichterbij
- 8.10 aankomst op school

8.30 begin lessen
 12.00 pauze Jip eet zoals gewoonlijk bij een vriendje in de buurt
 12.05 lopend vertrek naar vriendje, afstand 350 meter
 12.10 aankomst bij vriendje
 12.45 vertrek
 12.50 aankomst op school
 13.00 begin lessen
 15.30 einde les
 15.40 vertrek met moeder en 2 vriendjes naar huis
 15.50 aankomst thuis
 16.15 buiten spelen in de buurt
 18.15 eten
 18.35 wat spelen en t.v. kijken
 19.30 bedtijd



II HET STADSRANDMILIEU

BEIJUM-OOST 9736

◆ MOSAIC-TYPE 7

JONGE TWEEVERDIENERS

Onnemaheerd

In deze heerd overweegt het aantal huishoudens met kinderen met 80%, waarvan 42% gezinnen met twee kinderen. Er wonen geen alleenstaanden. Van de bewoners is 15% tussen 30 en 35 en 23% tussen 40 en 45 jaar oud. De kinderen zijn voor twee derde 6 tot 12 jaar oud. De verdeling man/vrouw ten aanzien van het hoofdkostwinnerschap is 55/45. Ruim 60% van hen is hoog opgeleid. Van hen werkt 15% in het middenkader, 69% als arbeider, waarvan bijna de helft geschoold. Er heerst een grote

werkloosheid van 53%. Van de hoofdkostwinners werkt 10% zelfstandig, 22% bij de overheid en 68% in overige sectoren. Van de huishoudens heeft 35% twee inkomens; de gezinsinkomens liggen voor 73% evenwichtig gespreid tussen f30.000 en f75.000, het koopkrachtcijfer ligt hoog op 142. Van de woningen is 47,5% rijenhuis en 32% flats; 56% valt in de huursector. Betrouwbaarheidsindex C.

Auke en Jans zijn voltijds tweeverdieners; zij kochten een groot huis, waar ruimte is voor een werkkamer voor elk van hen. Jans heeft haar kamer op de tweede verdieping, van alle moderne apparatuur voorzien, want zij telewerkt op woensdag, als ze met de lunch thuis moet zijn wegens de vrij schoolmiddag van de kinderen. De overige dagen heeft ze een zwart overblijfadres geregeld in de buurt in een gezin waar de man werkloos is. Jans werkt bij het RIAGG aan de Verlengde Hereweg en moet drie dagen per week werkbezoeken in de regio maken. Dat doet ze met de auto, zo'n dag kan laat uitlopen. Auke is wetenschappelijk medewerker aan de Faculteit der Letteren, gevestigd in het Harmoniegebouw, en werkt daarnaast aan zijn proefschrift. Hij gaat op de fiets naar het centrum en komt vaak laat thuis of gaat 's avonds terug. De kinderen gaan beiden naar de basisschool, **Henk**, 8 jaar, vlak bij in Beijum-Oost, in de Fultsemaheerd, maar **Aukje**, 11 jaar, die volgend jaar naar het gymnasium wil, gaat voor een betere voorbereiding naar de particuliere basisschool in de Sweelinckstraat, in het stadsdeel ten zuiden van het station. Beschreven wordt de donderdag, als Jans haar vaste afspraken ten zuiden van de stad heeft en op de terugweg vaak vastzit in de spits, de kinderen gaan dan na schooltijd zelfstandig naar muzieklles, als meest geschikte naschoolse activiteit, Henk naar pianoles in de buurt en Aukje op de muziekschool in de St Jansstraat. Auke kan op zijn vroegst bij zessen thuis zijn.

AUKE & JANS + AUKJE en HENK **Donderdag, Jans' wekelijkse afspraakdag**

uur activiteit

Auke

- 7.00 opstaan, vandaag zorgt Auke voor het ontbijt en spoort de kinderen aan op te schieten
- 7.30 gezamenlijk ontbijt
- 8.10 Auke begint wat later, brengt eerst de kinderen naar school, met de fiets: eerst Henk, 8 jaar, via het Pedaalpad in de centrale groenzone, tot na de gevaarlijke oversteek over de bochtige onoverzichtelijke Amkemaheerd, die 's ochtends druk is met bus, auto's en aanvoer van goederen
- 8.15 inmiddels staat Aukje klaar, zij vertrekken samen per fiets tot nabij de Faculteit der Letteren in het centrum, Harmoniegebouw, 5.6 km. Voor hem kost dat ruim 20 min. in de spits, met haar bijna 30 min.; hij rijdt nog zover mogelijk haar route, zodat hij om 9 uur binnenstapt
- 9.00 vanochtend kan hij aan zijn dissertatie werken
- 13.00 even de stad in voor een paar speciale inkopen bij de reformwinkel en de boekhandel
- 13.30 naar de kantine en dan een eerstejaarscollege geven
- 14.00 colleges, daarna vakgroepoverleg en tenslotte om 17.00 uur gesprek met zijn promotor
- 17.55 haar opmerkingen verwerkt op de computer en nu snel naar huis
- 18.10 thuis, hij zal koken, want Jans komt donderdags doordmoe thuis
- 18.50 aan tafel
- 19.30 vrije avond

Jans

- 7.00 opstaan en kleding aanpassen aan het weer, kantoortas controleren, zit alles er wel in?
- 7.30 heerlijk verzorgd ontbijt om de drukke dag te beginnen
- 8.00 ze wil voor 8.30 op het RIAGG zijn; moet daar eerst heen, want woensdag heeft ze thuis getelewerkt; er kan dus allerlei zijn binnengekomen (modem met E-mail zou ideaal zijn)
- 8.30 gebruikelijke klusjes en telefoontjes, toch op tijd naar afspraken
- 9.00 via druk verkeerspunt A7, Julianaplein, naar Haren (15,4 km, 20 min., inclusief parkeren
- 9.30 eerste afspraak, twee intensieve gesprekken en een nagesprek met sleutelpersonen
- 12.30 frisse lucht en een hapje eten, even langs de leuke Harense winkeltjes, ontspannen
- 13.50 naar Paterswolde, maar 4 km, en parkeren
- 14.00 tweede afspraak, twee intensieve gesprekken en een nagesprek met sleutelpersonen
- 16.30 terug naar huis, file op Julianaplein, wie vangt nu de kinderen op na muzieklles?
- 17.45 eindelijk thuis, de kinderen zitten al op de stoep; nu eerst een sherry en opknappen
- 18.50 aan tafel
- 19.30 vrije avond

Aukje

- 8.15 Aukje vertrekt met haar vader richting binnenstad, hij brengt haar tot na de kruising van de Hereweg met spoorlijn, waar zij via de Feithlaan en de Helperzoom en Haydnlaan naar de Groningse Schoolvereniging in de Sweelincklaan gaat, dat is verkeersveilig. Maar de

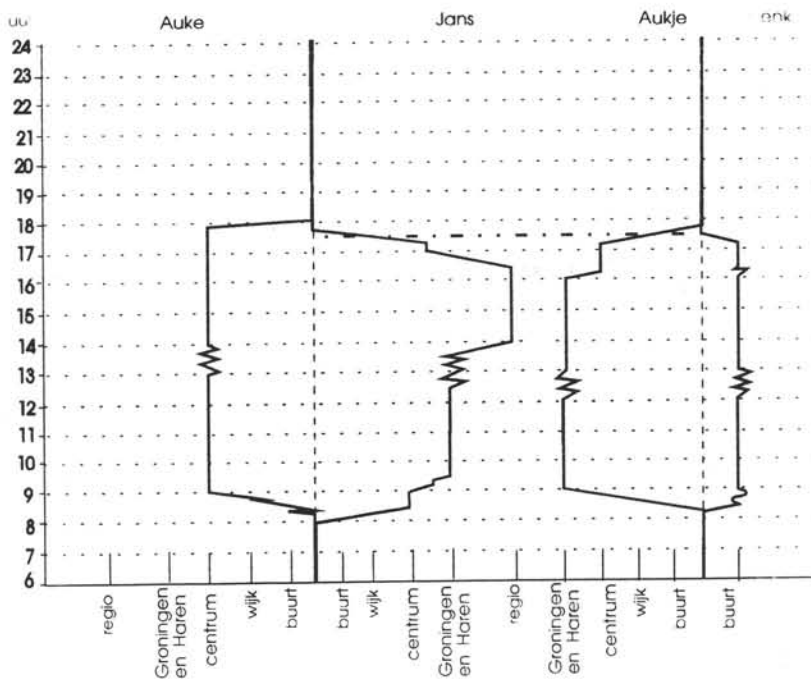
Helperzoom gaat door groen gebied zonder woonhuizen; dus 's middags in de winter terug sociaal onveilig. Dan is de Hereweg met fietspad toch beter, ook omdat je terug de weg niet over hoeft te steken.

- 9.00 aanvang lessen
- 12.00 soms gaat ze met een vriendinnetje mee, soms blijft ze over en speelt buiten
- 13.00 hervatting lessen
- 16.00 einde schooltijd, snel naar de muziekschool in de St Jansstraat
- 16.15 muziekles
- 17.15 naar huis, via het fietspad langs de Ant. Deusinglaan naar de Korreweg en verder zoveel mogelijk langs woonhuizen naar huis, ruim 5 km
- 17.40 thuis, Henk zit al op de stoep en daar komt Mammie aan; wat praten en huiswerk
- 18.30 Pappa helpen met koken en tafeldekken
- 18.50 aan tafel
- 19.30 eerst huiswerk afmaken en dan vrij lezen tot half tien.

Henk

- 8.10 Henk met vader te vroeg naar school, buiten spelen of naar vriendje, dat vlak bij woont
- 9.00 aanvang lessen
- 12.00 gaat met een klasgenootje, wiens vader werkloos is mee en speelt buiten (Henk weet niet dat zijn ouders daarvoor betalen)
- 13.00 hervatting lessen
- 16.00 einde schooltijd, naar pianoles in de buurt
- 16.15 pianoles
- 17.15 van pianoles naar huis
- 17.30 thuis wachten tot er iemand met de sleutel komt, nu heerlijk spelen en puzzelen tot het eten
- 18.50 aan tafel
- 19.30 eerst afwassen en opruimen en dan spelen tot tegen negen uur

Beyum



Scheltemaheerd

In de Scheltemaheerd wonen jonge kinderrijke huishoudens met elk voor ongeveer een derde deel: één, twee of vier kinderen. Van de huishoudens heeft een derde kinderen van 0 tot 5 jaar oud en twee derde kinderen van 6 tot 12 jaar oud. Van de bewoners is 27% 25 tot 29 en 14% 30 tot 34 jaar oud. Geen van de hoofdkostwinners heeft een hoge opleiding, een derde een middelbare en twee derde een lage opleiding. Van hen werkt 10% zelfstandig, 22% bij de overheid en 68% in de overige sectoren. 64% werkt op het niveau van arbeider, slechts voor de helft daarvan geschoold. De werkloosheid bedraagt 68%. Toch liggen, vermoedelijk door de 35% tweeverdieners de inkomens voor 73% tussen f30.000 en f75.000 en staat als koopkrachtcijfer 142 genoteerd. Ook hier is het percentage huurwoningen 56% en is 50% flatbouw. Betrouwbaarheidsindex C.

Jan en Ypkje zijn tweeverdieners, min of meer uit nood. Omdat Jan een tijd werkloos werd net na de geboorte van hun vierde kind, is hij als geschoolde monteur gaan werken voor een uitzendbureau en moet daarvoor op de gekste tijden opdraven, zit dan weer eens dagen thuis. Hij solliciteert nog steeds naar een vaste baan. Hij doet ook wel klussen in de buurt in ruil voor oppas van de baby en opvang van peuter en de twee basisschoolkinderen, op de dagen dat hij werk heeft. Ypkje is van typiste opgeklimmen tot secretaresse op een kantoor bij het station en werkt daar voltijds. Zij schikt zich in alles, want haar baan is hun vastigheid, zij is hoofdkostwinner. Ze gaat altijd met de bus naar het werk; meestal kan ze zitten en even bijkomen van de ochtendrush thuis en terug is ze dan net bijgekomen als ze thuiskomt. Zo'n week, dat beiden werken, Jan soms laat en een fiks eind weg, zijn er van die dagen, dat ze ook nog gauw wat fourageert in de stad en opstapt op het Zuiderdiep, dan is de bus vaak al vol, bah. Bij die enquête over vervoer hebben ze geen belang; de gemeente, nou ja, ze doen maar!

JAN & YPKJE + JOB en JUUL

Jan heeft hele week intensief uitzendwerk

uur activiteit

Jan

- 7.00 opstaan; Jan spoort Job en Juul aan en verzorgt het ontbijt
- 7.25 hij ontbijt vast met af en toe een kreet naar de jongens
- 7.40 Jan vertrekt voor de bus van 7.42 uur met lijn 6 naar station; aankomst 8.04 uur; hij stapt daar over op bus 2 naar Hoogkerk om op tijd bij CSM te zijn
- ±9.00 na nog een eind lopen van de halte Fabriekslaan, werk
- 12.30 lange lunchpauze, met goed weer loopt hij een eind langs het Hoendiep of doet boodschappen aan de Zuiderweg, hij blijft nooit op het fabrieksterrein
- 13.30 hervatting werk
- 17.30 terug naar huis met bus 2, met geluk bus 6 van 17.50 uur, aankomst in Beijum om 18.15 uur
- 18.20 thuis; anders als hij aansluiting mist: 18.30 uur; even met de jongens stoeien en dan koken
- 19.00 samen eten; hij helpt de een na kleinste en brengt die ook naar bed
- 20.00 vrije avond, maar voor het naar bed gaan nog even meeneembrood klaarmaken

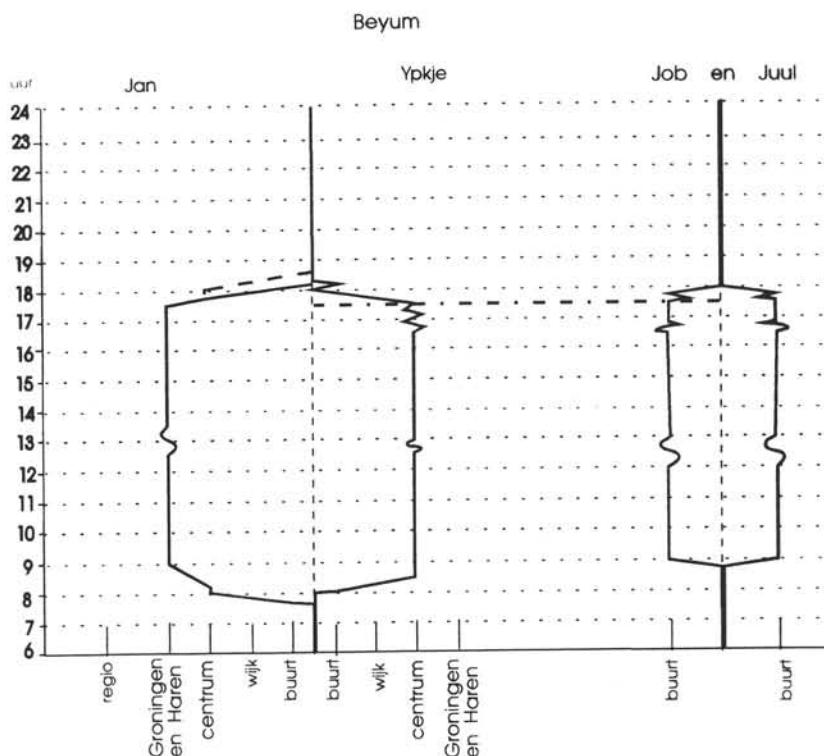
Ypkje

- 7.00 opstaan en aankleden; ze heeft haar handen vol aan de kleintjes, kleden en voeren
- 7.45 zelf ontbijten
- 8.00 Ypkje brengt de twee jongste kinderen bij de familie, waarvoor Jan vorige week de waterleiding heeft gerepareerd en holt dan naar de bus van 8.02 uur met lijn 6 naar station; aankomst 8.24 uur, weer hollen
- 8.30 nog licht hijgend begin werk bij PTT Telecom
- 12.30 korte lunchpauze, eet wat buiten uit de muur met paar vriendinnen, zit wat aan het water
- 13.00 hervatting werk
- 16.30 alle boodschappen in de stad te voet, met volle tassen naar halte Zuiderdiep lijn 6
- 17.36 volle bus, veel studenten en scholieren met OV-kaart, aankomst
- 17.55 aankomst; de twee grootsten, een tweeling, wachten haar op bij de bushalte
- 18.00 thuis; deur open voor Job en Juul en meteen weer weg de kleine kinderen ophalen
- 18.20 eindelijk alles binnen, nu even rusten en samen met Jan aan de slag: hij kookt en zij zorgt voor de kleintjes; om 7 uur gaan ze aan tafel
- 19.00 samen eten; zij voert het kleintje en brengt die ook naar bed
- 20.00 vrije avond, voor het naar bed gaan nog even bij de kleintjes kijken

Job en Juul

- 7.00 opstaan aankleden en ontbijten

- 8.00 Job en Juul dollen nog wat na het ontbijt, ruimen dan de ontbijtboel op en wassen af
 8.45 lopen naar school
 9.00 begin lessen
 12.00 blijven over maar spelen buiten of bij vriendjes
 13.00 hervatting lessen
 16.00 school uit, ze helpen vandaag de juf met het bord schoonmaken en andere dingen
 16.30 nu moeten ze wel weg, ze spelen buiten en vinden vriendjes, wat kattekwaad
 16.45 tot de moeder van brave Petertje ze mee naar binnen neemt voor thee en hun huiswerk
 17.30 nu naar de bushalte, want Mammie komt thuis
 17.55 hoera, daar is de bus; springend en luid vertellend met Mammie naar huis, en spelen tot Pappa thuiskomt om te dollen, tot ze moeten tafeldekken
 19.30 de afwas, maar huiswerk al bij Petertje gedaan
 20.00 in pyjama spelen tot het bedtijd is



Galkemaheerd

In dit stuk van de heerd heeft de helft van de huishoudens één kind, de andere helft drie kinderen, de helft van de kinderen is 6 tot 12 jaar oud, de rest is jonger. De bewoners vertonen een vergelijkbaar beeld: een even groot percentage, 26%, is 25 tot 29 jaar als 35 tot 39 jaar oud. Alle hoofdkostwinners zijn mannen, voor 100% hoog opgeleid; 50% werkt in het middenkader, 50% als geschoolde arbeider. Van hen werkt 10% zelfstandig, 22% bij de overheid en 68% in overige sectoren. Van de huishoudens heeft 35% twee inkomens. De totale inkomens liggen voor 73% tussen f30.000 en f75.000. Er zijn geen werklozen. Van de woningen is 17% vrijstaand of twee-aaneen, 39% rijenhuizen en 44% flats, over het geheel 44% in de koopsector. Betrouwbaarheidsindex C.

Kobus, 39 jaar en **Ginie**, 35 jaar, zijn 1½-verdieners. Ze hebben hier een huurhuis in een rijtje. Ze zijn blij dat ze het niet gekocht hebben, nu ze drie kinderen hebben. Ze kijken uit naar een bestaand groter huis, van waaruit ze beiden hun werk goed per fiets kunnen bereiken. Het zijn fervente fietsers. Beleid ten voordele van de fiets is voor hen prima, ook al gaat het ten koste van de bus. Daar zien ze niets in. Na de fiets komt voor hen de auto. Kobus werkt sinds kort als actuaaris bij de gemeente Haren, een baan met goede vooruitzichten. Een voordeel zijn de ATV-dagen, want Ginie is operatiezuster en werkt op vaste dagen dinsdag en vrijdag, 9 uur met lange pauze en vaak woensdagochtend tot 12 uur. Het ziekenhuis ligt in ten noordoosten van de binnenstad, verhuizen naar Haren is voor haar niet aantrekkelijk. De kinderen, 6, 9 en 10 jaar oud, zijn alle drie in Beijum, maar niet op dezelfde school. De oudste is verder weg in Beijum-West op school. Dinsdag is dus de probleemdag, want overblijven op school wordt als hinderlijk ervaren, en bij een werkloos gezin in de Scheltemabuurt onderbrengen strookt niet met de functie van Kobus, omdat het zwart werk is. Van deze dinsdag wordt het dagpatroon beschreven.

KOBUS & GINIE + 3 kinderen
Dinsdag Ginie's wekelijkse operatiedag

uur activiteit

Kobus

- 7.15 opstaan, douchen en aankleden
- 7.25 ontbijten en krant lezen
- 8.05 vertrek per auto naar werk in Haren, 14 km (gemeentehuis), liefst ging hij met de fiets, maar gezien zijn druk bestaan (gezin + werk) zit dat er niet in
- 8.22 aankomst in Haren, parkeren weinig plaats. Loopt naar gemeentehuis
- 8.30 Kobus gaat aan het werk
- 12.00 lunchpauze in kantine
- 12.30 hervatting werk
- 15.30 vertrek met auto naar huis, hij is vandaag zoals altijd op dinsdag (en vrijdag) om 3 uur vrij. Dat heeft hij mooi geregeld, kan hij de kinderen opvangen als Ginie werkt. Vervelend dat hij nu net nog twee belangrijke telefoontjes kreeg, nu is hij later dan gepland
- 15.45 zijn jongste 2 kinderen zitten boos op de stoep. Hij gaat het huis opruimen, bedden opmaken met de kinderen, de lunchboel opruimen en thee zetten voor de kinderen. De kinderen gaan huiswerk maken
- 16.20 vertrek op de fiets naar winkelcentrum Beijum-Oost, hij wil nog even een tijdschrift halen en nog een verse krop sla en tomaten. Ginie heeft liever niet dat hij de kinderen alleen laat: maar 10 minuten kan dit wel vindt hij
- 16.22 aankomst in winkelcentrum
- 16.35 thuiskomst, kinderen hebben ruzie
- 17.30 Kobus begint met koken, de meeste boodschappen doen ze in het weekend, scheelt een hoop tijd door de week
- 18.30 eten
- 18.50 Ginie helpen bij de afwas
- 19.05 tijd voor ontspanning
- 19.45 vertrek per fiets naar regionale bijeenkomst met vakgenoten, lezing over de toekomst van ambtenarenpensioenen (locatie vlakbij station)
- 20.05 aankomst, lezing is net begonnen hij loopt de koffie mis
- 22.25 einde lezing, vertrek naar huis
- 22.45 thuis, nog wat t.v. kijken
- 23.30 naar bed

Ginie

- 7.15 opstaan, ontbijt klaar maken. Daarna wassen en aankleden en de kinderen waken
- 7.35 ontbijten
- 8.20 nadat ze alvast alles heeft klaargezet voor de lunch (behalve melk, boter etc.), vertrekt Ginie wandelend (met fiets aan de hand), met de 2 jongste kinderen naar de Kleihorschool (0.3 km)
- 8.24 aankomst op school
- 8.35 vertrek per fiets naar Academisch ziekenhuis (5,5 km)
- 8.57 aankomst AZG, haasten want om 9.00 uur begint eerste behandeling
- 12.30 pauze, tussen 2 operaties naar huis bellen hoe het met kinderen gaat, ze houdt haar hart vast, die jongste twee hebben ook altijd ruzie
- 12.40 te voet naar centrum om wat boodschappen te doen
- 13.20 terug op werk
- 13.30 eind pauze
- 18.05 einde werkdag nu snel naar huis
- 18.25 thuis
- 18.30 eten

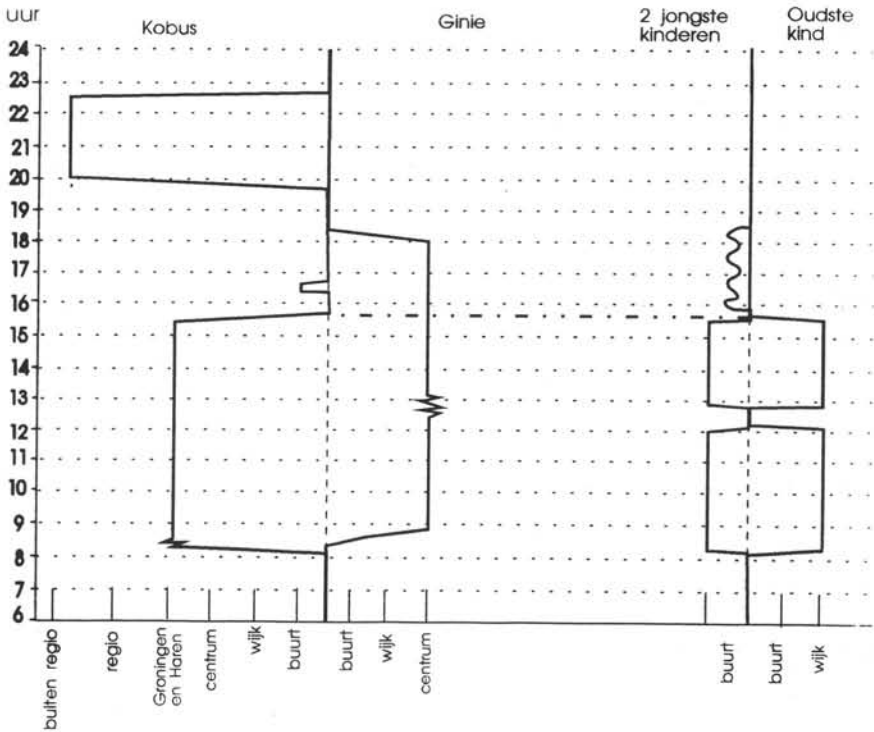
twee jongste kinderen

- 7.25 worden gewekt
- 7.35 ontbijten, daarna wat spelen
- 8.20 vertrek lopend met moeder naar school (in Beijum-Oost)
- 8.24 aankomst op school
- 8.30 begin lessen
- 12.00 pauze
- 12.02 lopend naar huis, oudere zus heeft sleutel, bij gebrek aan oppas (meeste oppassers willen alleen zwart werken, dat wil Kobus niet) zijn ze tussen de middag alleen
- 12.06 aankomst thuis wachten op de stoep oudere zus is er nog niet
- 12.15 naar binnen, eten en ruzie maken (nadat Ma heeft gebeld gaat het beter)
- 12.45 lopend naar school
- 12.50 aankomst
- 13.00 begin lessen
- 15.31 vertrek naar huis
- 15.35 aankomst thuis, vader is er nog niet weer wachten
- 15.40 vader komt thuis, praten en samen wat drinken
- 16.00 spelen met andere kinderen in de buurt
- 18.30 eten

oudste kind

- 7.25 wordt gewekt
- 7.35 ontbijten, daarna wat spelen
- 8.15 vertrek op de fiets naar school, Heerdstee aan Bentismaheerd (christelijke school), afstand ± 1 km
- 8.20 aankomst op school
- 8.30 begin lessen
- 12.05 pauze, vertrek snel naar huis anders staan broertjes buiten te wachten
- 12.10 aankomst thuis, broertjes zitten op de stoep; ze heeft al heel wat verantwoordelijkheid op haar leeftijd
- 12.45 vertrek, de rommel van de lunch blijft staan
- 12.50 aankomst op school
- 13.00 begin lessen
- 15.30 einde les
- 15.35 vertrek naar huis
- 15.40 aankomst thuis, vader is er gelukkig al
- 16.15 binnen spelen met buurmeisje
- 18.30 eten

Beyum



Froukemaheerd

Deze heerd grenst aan de zuidkant aan het stadsdeelpark. Er wonen vrij veel alleenstaanden, 29%, en daarnaast overwegend huishoudens met 1 tot 3 kinderen, 37% met twee kinderen. Van de huishoudens heeft 22% kinderen van 0 tot 5 jaar, 48% kinderen van 6 tot 12 jaar en 23% kinderen van tot 17 jaar oud. De bewoners zijn ook iets ouder dan in het vorige geval: 18% is 30-34 jaar en 24% is 35 tot 39 jaar. Van de hoofdkostwinners is 92% man. Hun opleidingsniveau is voor 74% hoog. Van hen werkt 1% zelfstandig, 47% bij de overheid en 52% in overige sectoren. Er zijn bijna geen werklozen. Het aandeel huishoudens met twee inkomens is 92,5%. De totale inkomens per huishouden liggen voor 43% tussen f45.000 en f74.000 en voor 24% daarboven. Het koopkrachtcijfer is ook hier 142. De woningen vallen voor 90% in de koopsector. Op een paar procent na (vrijstaand of twee aaneen) zijn dit rijenhuizen. Er zijn geen flats. Betrouwbaarheidsindex C.

Francine-Claire en **Jan-Ubbo** hebben hier een eengezinshuis met een zonnige tuin en ruime parkeergelegenheid voor de deur, ook voor de caravan, gekocht. Ze zien dat als een tussenstation naar een buurt van standing in hun carrière als tweeverdienersgezin. Ze hebben een dochter **Bambi**, van 3 jaar, die op de peuterspeelzaal zit en een zoon **Pipo** van 10 maanden. Francine-Claire werkt tijdelijk maar 30 uur per week. Ze wil haar baan als systeemanalyste bij een soft-ware house niet onderbreken, want dan kan ze het wel schudden. Jan-Ubbo werkt als aankomend jurist, duvelstoejager! op een groot advocatenkantoor en droomt van een eigen praktijk, waar zijn vrouw dan alles fijn op de computer kan regelen. Maar voorlopig proberen ze door schuiven met de werktijden: een dagje crèche, een dagje huishoudhulp, die tevens oppast, met de tijd te woekeren. Francine-Claire juicht als er haastwerk is, met doorwerken 's avonds, wat anderhalf maal zoveel vrije uren oplevert. Ook al komt het ongelegen ze zet er alles voor opzij, behalve Jan-Ubbo's carrière. Ze gaan naar hun werk op de fiets; als het rotweer is neemt Francine de auto, ze hoopt als ze wat klimt een lease-auto te krijgen. Toch zijn ze het met de stelling eens, dat beleidsvoorkeur voor de fiets en de bus, zelfs ten koste van de auto, een goede zaak is. Normaal lijkt alles te lopen, maar het is kwetsbaar. Want als de oppashulp op haar vaste dag ineens ziek is, dan krijg je toch een dagpatroon te zien!!

FRANCINE-CLAIRE & JAN-UBBO + BAMBI en PIPO

uur activiteit

Francine-Claire

- 7.00 opstaan douchen en aankleden
- 7.15 kinderen wakker maken: Pipo voeden en verschonen en Bambi aankleden. Jan-Ubbo heeft inmiddels het ontbijt gereed
- 7.30 ontbijten, oppashulp belt dat ze ziek is
- 8.05 eindelijk krijgt ze kinderdagverblijf "De Rode Pimpernel" (Emmingaheerd) te pakken waar de kinderen normaal alleen op woensdag zijn. Met moeite weet ze 'iets te regelen'. Daarna ontbijtboel opruimen
- 8.15 belt naar haar werk met de mededeling dat ze later komt
- 8.25 vertrek per fiets naar kinderdagverblijf (0.3 km)
- 8.30 aankomst bij kinderdagverblijf
- 8.35 vertrek naar werk (Software-house in het centrum) op de fiets. De kinderen moeten uiterlijk om 16.00 uur weer opgehaald worden, net nu ze 's middags een belangrijke bespreking heeft
- 9.00 aankomst op werk (normaal begint ze om 8.30 uur)
- 12.30 pauze ze gaat lunchen in croissanterie met een collega (vanochtend geen tijd gehad om lunch te maken). Te voet gaan ze er heen (0.7 km)
- 12.38 aankomst bij croissanterie
- 13.05 einde lunch vertrek terug naar werk
- 13.15 weer aan het werk
- 14.30 begin belangrijke werkbespreking
- 15.30 Francine-Claire geeft aan dat ze nu echt weg moet, ze baalt ervan dat de bespreking nu niet is afgerond
- 15.55 aankomst bij kinderdagverblijf, daar even bijpraten
- 16.10 aankomst thuis, hierna 20 minuten met kinderen spelen en wat huishoudelijk werk
- 16.30 op de fiets met kinderen naar supermarkt (0.6 km)
- 16.35 aankomst bij supermarkt
- 16.55 vertrek naar huis, wat een gesjouw
- 17.00 thuis, boodschappen uitpakken, bezig met kinderen en daarna beginnen met koken
- 18.15 eten
- 18.55 Pipo en Bambi naar bed brengen
- 19.30 eindelijk wat tijd voor zichzelf, Jan-Ubbo heeft gelukkig de afwas gedaan, even bijpraten en het journaal kijken
- 20.40 vertrek per fiets naar tennisles, door drukte wilde ze afzeggen, op aandringen van Jan-Ubbo gaat ze toch (2.5 km)
- 20.50 aankomst bij tenniscomplex van Starckenborgh (Ulgersmaweg)
- 21.00 begin tennisles
- 22.05 vertrek naar huis, de route via het Heerdepad is wel verbeterd, langs sommige stukken is echter geen bebouwing, prettig is anders zo 's avonds laat
- 22.15 aankomst thuis, wat lezen, kletsen etc.
- 23.00 valt ze doodop in slaap

Jan-Ubbo

- 7.00 opstaan douchen en aankleden
- 7.20 Jan-Ubbo maakt het ontbijt gereed
- 7.30 ontbijten
- 7.40 vertrek per fiets naar advocatenkantoor in centrum (Oude Ebbingestraat), 4.5 km. Vervelend dat de oppas ziek is maar Francine-Claire redt zich wel denkt Jan-Ubbo
- 8.00 aankomst op kantoor
- 12.00 lopend naar zakenlunch in binnenstad (0.5 km)
- 12.06 aankomst bij lunch
- 13.00 einde lunch vertrek naar kantoor
- 13.06 terug op kantoor en weer aan het werk
- 17.45 einde werk vertrek naar huis
- 18.05 thuis, voor het eten nog even snel een blik in de krant
- 18.15 eten
- 18.45 tafel afruimen en de afwasmachine aanzetten
- 19.15 krant lezen, kletsen en het journaal kijken
- 20.45 nu Francine-Claire weg is kan hij mooi nog even wat werken, hij heeft een belangrijke zaak lopen waar hij nader naar wil kijken
- 22.15 Jan-Ubbo schrikt op is Francine-Claire nu al thuis, hij stopt met werken
- 23.15 gaat naar bed

Bambi & Pipo

- 7.15 kinderen staan op
- 7.30 ontbijten
- 8.25 vertrek naar kinderdagverblijf (0.3 km)
- 8.30 aankomst bij kinderdagverblijf
- 16.05 vertrek kinderdagverblijf
- 16.10 aankomst thuis
- 16.30 met moeder naar supermarkt (0.6 km)
- 16.35 aankomst bij supermarkt
- 16.55 vertrek naar huis
- 17.00 thuis
- 18.15 eten
- 18.55 Pipo en Bambi worden naar bed gebracht

◆ **MOSAIC-TYPE 8** GEZINNEN GEMIDDELDE WELSTAND

Jensemahaerd

Jensemahaerd ligt in het uiterste noordoosten van Beijum en grenst aan het open buitengebied. Er wonen veel twee- en vierpersoonshuishoudens, respectievelijk 45% en 23%. De bewoners zijn voor het merendeel (20%) tussen 35 en 39 jaar, voor een kleiner deel (13%) 55 tot 59 jaar oud. Van de huishoudens heeft 7% kinderen tussen 0 en 5 jaar en 55% kinderen tussen 6 en 12 jaar oud. Van de hoofdkostwinners is 60% man. Hun opleidingsniveau is gespreid: 56% hoog, 20% middelbaar en 24% laag. Van de huishoudens heeft 54% twee inkomens; de totale inkomens liggen voor twee derde tussen f45.000 en f75.000. Er zijn nauwelijks werklozen. Opvallend is, dat 78% van de werkzamen bij de overheid werkt, 3% zelfstandig en slechts 19% in overige sectoren. De woningen, voor 62% in de koopsector, zijn voor 40% in rijen gebouwd. Betrouwbaarheidsindex C.

Sakko, 37 jaar en **Froukje**, 34 jaar, hebben een geschakelde woning met ingebouwde garage gekocht. Dit type heeft boven de garage een kamer + balkon, die zij als gezamenlijke werkkamer houden. Sakko gaat op de fiets naar het Provinciehuis, waar hij een vaste baan op middelbaar niveau heeft. Hun huis staat vlakbij de fietsroute buitenom, het Spakenpad en het Pedaalpad. Froukje is bezig met bijscholing; zij is gestopt met haar baan als maatschappelijk werker bij de gemeente, na de geboorte van **Fokje** en loopt nu stage bij verpleeghuis Dilgtoord in Haren. Daar gaat ze alle ochtenden heen met de auto. Haar moeder heeft een kennis, die woont in de Hiddemaborg in Beijum-West, bereid gevonden dan voor Fokje te zorgen. Dan doet Froukje tegelijk voor haar de boodschappen in het beter gesorteerde centrum-west. Zo met de auto kan ze een keten van verplaatsingen aaneen rijgen, wat ze met de fiets nooit zou kunnen. Ze zou zich geen raad weten.

SAKKO & FROUKJE + FOKJE

uur activiteit

Sakko

- 7.15 Sakko staat op, wassen, aankleden en daarna ontbijt klaarmaken
- 7.40 ontbijt
- 8.00 vertrek per fiets naar werk (5.9 km)
- 8.25 aankomst bij werk (Provinciehuis aan het Martiniekerkhof)
- 8.30 begin werk
- 12.30 pauze, hij gebruikt z'n lunch op een bankje op het Martiniekerkhof
- 13.15 weer aan het werk
- 14.15 vertrek per fiets naar Eendrachtsskade (gebouw van de Provincie), hij heeft daar een bespreking. Binnenkort als alle Provinciale Diensten bij elkaar zitten zijn dit soort tochtjes helaas van de baan (1.5 km)
- 14.23 aankomst bij gebouw Eendrachtsskade. Wat een heksentoer om over de Grote Markt te fietsen, alles rijdt door elkaar heen, en veel mensen letten niet goed op
- 16.00 einde bespreking terug naar Martiniekerkhof
- 16.10 aankomst op zijn werkplek, even de binnengekomen berichten doornemen en de belangrijkste zaken afhandelen
- 17.15 vertrek naar huis
- 17.40 aankomst thuis: krantje lezen, spelen met Fokje en de tafel dekken
- 18.10 eten, het moet redelijk snel allemaal want vanavond (woensdag) gaan ze naar F.C. Groningen (Sakko en Froukje zijn echte voetballiefhebbers)
- 18.40 de afwas blijft staan, per auto naar de F.C., maar eerst even naar de Hiddemaborg Fokje wegbrengen naar de oppas, gelukkig is ze soms 's avonds ook beschikbaar (1.4 km)
- 18.45 aankomst bij oppas

- 18.50 vertrek naar F.C. Groningen (6 km), hoe dichter ze het centrum naderen hoe drukker het wordt
- 19.00 aankomst op Bodenterrein (tussen Bloemsingel en Deusinghlaan), deze parkeerplaats is speciaal open bij voetbalwedstrijden. Daarna te voet naar stadion (0.6 km)
- 19.13 aankomst bij stadion
- 19.30 wedstrijd begint
- 21.20 wedstrijd is afgelopen, te voet terug naar auto
- 21.30 vertrek per auto, het is behoorlijk druk op de weg
- 21.45 aankomst bij Hiddemaborg, ven bijpraten
- 22.10 vertrek naar huis
- 22.15 aankomst thuis, Sakko gaat afwas doen
- 22.30 daarna t.v. kijken en wat lezen
- 23.30 Sakko gaat vrolijk naar bed F.C. Groningen heeft gewonnen!

Froukje

- 7.15 Froukje staat op, wassen, aankleden en daarna Fokje wakker maken en met haar 'aan de slag'
- 7.40 ontbijt
- 8.20 vertrek per auto met Fokje naar Hiddemaborg
- 8.25 aankomst bij oppas, Fokje 'afleveren'
- 8.35 vertrek per auto naar haar stage-plek in Haren (verpleeghuis Dilgtoord), 13 km
- 8.55 aankomst bij Dilgtoord, het was weer eens vervelend druk op de Zuidelijke ringweg
- 9.00 begin werk
- 12.30 pauze ze eet wat in kantine
- 13.00 vervolg werk
- 16.30 einde 'werkdag', vertrek richting Beijum, op de Zuidelijke ringweg komt ze weer vast te zitten in de spits
- 17.00 aankomst bij winkelcentrum Beijum-west, boodschappen
- 17.20 snel naar Hiddemaborg Fokje ophalen
- 17.25 aankomst Hiddemaborg
- 17.30 vertrek
- 17.35 aankomst thuis, boodschappen opruimen en koken, vandaag iets makkelijkjes, want vanavond gaan ze nog naar voetbal
- 18.10 eten
- 18.40 per auto naar de F.C., eerst Fokje wegbrengen naar de oppas (voor vervolg zie Sakko)
- 22.15 aankomst thuis, Fokje naar bed brengen, daarna nog wat huishoudelijke werkzaamheden
- 23.00 t.v. kijken en ondertussen wat puzzelen
- 23.30 vermoeid naar bed

♦ MOSAIC-TYPE 20 MET ETNISCHE VERSCHILLEN

Scheltemaheerd

In dit deel van de Scheltemaheerd zijn de gezinssamenstelling, de leeftijd van de kinderen, het opleidingsniveau van de bewoners en het werkloosheidscijfer gelijk aan die in het eerder besproken deel van deze heerd. De bewoners zijn jonger; 54% is 25 tot 29 jaar. Van de hoofdkostwinners is 100% man. Hun opleidingsniveau is voor een derde middelbaar en voor twee derde laag; 64% werkt als arbeider, voor de helft ongeschoold. Zij werken voor 10% zelfstandig, voor 22% bij de overheid en voor 68% in overige sectoren. Ook hier heeft 35% van de huishoudens twee inkomens en liggen deze voor 73% tussen f30.000 en f75.000. Ook hier is het percentage huurwoningen 56%, maar 70% is een rijenhuis en er staan geen flats. Hier wonen huishoudens van verschillende etnische achtergrond. Betrouwbaarheidsindex C.

Anil en Fatimah hebben het niet gemakkelijk met hun strenge levenswijze en hun vier kinderen. Na de laatste geboorte, vorig jaar, weet zij dat er nu geen kinderen meer bijkomen. Die zuster was een engel, door Allah gestuurd, duizendmaal dank! Gelukkig kan **Amira** (de oudste) iedere dag na schooltijd op de kleintjes passen als Fatimah nog op de kantoren bij het station werkt. Eindelijk heeft ze nu leren fietsen, een project van een damesclub. Want die snelle bus naar het station kost f2,50 per dag; maar de gewone bus 2x3 strippen is nog duurder, veel te duur voor gewone gastarbeiders, toch! Nu moet ze nog netter leren praten, dan kan ze bij een 'echte mevrouw' gaan werken, maar naast de les houdt ze bijna geen tijd over om te leren. Anil had een tijd geen werk. Maar nu lijkt alles beter te gaan, als er maar meer tijd was op een dag! Amira is op een speciale school in het centrum van de stad om leerachterstand in te halen. De anderen zijn van het begin af hier op school. De knelpunten doen zich alle doordeweeksdagen voor zolang Anil werk heeft.

ANIL & FATIMAH + 4 kinderen
Doordeweekse dag

uur activiteit

Anil

- 7.00 opstaan, wassen en aankleden, Fatimah heeft ontbijt klaar en brood gesmeerd voor zijn lunch
- 7.30 vertrek per fiets naar werk in grote houthandel (Kopenhagenstraat) waar hij magazijnwerk verricht (5,8 km)
- 7.53 aankomst werk
- 8.00 begin
- 12.00 pauze
- 16.35 vertrek naar huis
- 16.58 aankomst thuis, kinderen zijn alleen; Fatimah is al vertrokken naar werk iedereen heeft al gegeten, eten is nog warm hij eet alleen
- 19.40 inmiddels is Fatimah thuis, hij gaat lopend op bezoek bij Turkse vriend in de buurt
- 19.50 aankomst bij vriend
- 21.45 Anil thuis, kinderen slapen, ook Fatimah is op bank in slaap gevallen

Fatimah

- 7.05 opstaan, ontbijt maken en lunch klaarmaken voor Anil
- 7.15 wassen en aankleden
- 7.30 kinderen wekken en helpen wassen en aankleden
- 7.50 ontbijten met kinderen
- 8.15 vertrekt wandelend met 2 jongere kinderen naar de openbare basisschool de Beijumkorf (in Beijum-West), 0.7 km
- 8.23 aankomst op school.
- 8.32 terug naar huis
- 8.40 thuis, daarna opruimen, wassen en poetsen
- 9.15 vertrek met jongste kind in wandelwagentje naar Nederlandse les in informatiecentrum Beijum, helemaal in West, 1.7 km
- 9.30 aankomst en begin les
- 11.00 vertrek naar huis (kind te moe voor boodschappen)
- 11.15 thuis
- 12.00 lunch klaarmaken
- 12.15 lunchen met kinderen, daarna boel opruimen en ander huishoudelijk werk verrichten
- 13.40 vertrek per fiets naar winkelcentrum Beijum-West voor boodschappen
- 13.45 aankomst en winkelen
- 14.30 vertrek met volle boodschappentassen over Emmingaheerd naar huis, eng omdat er op dat stuk geen fietspad is, en zo goed fietst ze nog niet
- 14.40 thuis, boodschappen opruimen, kinderen opvangen en koken
- 16.00 eten wel vroeg, de kinderen zijn daarna alleen tot Anil er is, vervelend maar het kan niet anders
- 16.20 vertrek op fiets naar werk, kantoor bij station, schoonmaken: 6.6 km
- 16.55 aankomst werk
- 19.05 klaar met werk, vertrek naar huis
- 19.40 aankomst thuis, als kinderen naar bed zijn gaat ze de Nederlandse les oefenen, tot het haar duizelt en ze in slaap valt

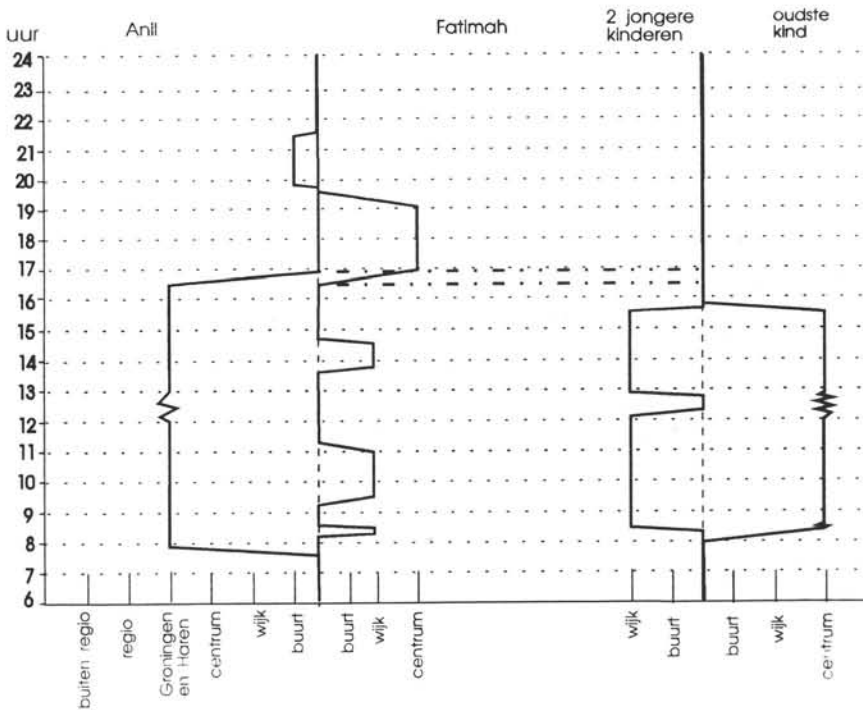
twee jongere kinderen

- 7.30 gewekt, wassen en aankleden
- 7.50 ontbijten
- 8.15 vertrek lopend met moeder naar school
- 8.23 aankomst op school
- 8.30 begin lessen
- 12.00 pauze
- 12.05 lopend naar huis
- 12.13 aankomst thuis
- 12.45 lopend terug naar school
- 12.53 aankomst
- 13.00 begin lessen
- 15.31 vertrek naar huis
- 15.39 aankomst thuis
- 16.00 eten, daarna spelen, moeder gaat om 16.20 uur weg en vader is pas tegen vijven thuis, Amira past op, in zo'n half uur kun je heel wat troep maken
- 16.58 vader komt thuis; wat spelen en t.v. kijken en dan naar bed

Amira

- 7.30 opstaan, wassen, aankleden
- 7.50 ontbijten
- 8.00 vertrek op de fiets naar school (school voor moeilijk lerende kinderen in het stadscentrum), afstand 6 km
- 8.23 aankomst op school
- 8.30 begin lessen
- 12.00 pauze, vertrek wandelend naar Grote Markt, Amira hangt wat rond in de stad met een vriendin, die "opvang-juf" van school vinden ze maar niks
- 12.55 weer op school
- 13.00 begin lessen
- 15.30 einde les
- 15.35 vertrek op de fiets naar huis
- 15.58 aankomst thuis, net op tijd voor het eten, bah nu al eten!
- 16.20 oppassen op haar kleine broertjes en zusje
- 17.00 vader is thuis eindelijk wat tijd voor zichzelf, maar niet voor lang ze moet vader het eten 'opdiene' en daarna nog afwassen

Beyum



Froukemaheerd

Het deel van Froukemaheerd met etnische verschillen, verschilt op verscheidene aspecten van het eerder besproken deel van deze heerd. Van de huishoudens heeft 23% één kind, 36% twee en 9% drie kinderen; 15% heeft kinderen tussen 0 en 5 jaar, en 40% kinderen tussen 6 en 12 jaar. De bewoners zijn iets jonger: 19% is tussen 25 en 29, 18% tussen 30 en 34 en 17% tussen 35 en 39 jaar. Er zijn 35% vrouwelijke hoofdkostwinners, maar het opleidingsniveau is lager: 50% is hoog, 40% middelbaar opgeleid. Het werkloosheidscijfer, daar zeer laag, is hier 24%, maar stukken lager dan in de noordelijke Scheltemaheerd. Hier heeft, als in andere delen van Beijum-Oost een derde van de huishoudens twee inkomens en liggen de totale inkomens per huishouden voor 73% tussen f30.000 en f75.000. De huursector beslaat weer 56%, maar er staan geen flats, 70% van de woningen is in rijen gebouwd. Betrouwbaarheidsindex C.

Eduard en Ursie, 29 jaar hebben het voordeel op school in Paramaribo goed Nederlands geleerd te hebben. Ze hebben twee kinderen **Carmen**, 5 jaar en **Lillie**, 8 jaar. Sinds ze beiden naar de basisschool zijn, werkt Ursie weer als verpleegkundige, eerst als invalhulp in het verpleeghuis Innersdijk vlak in de buurt, maar binnenkort na haar nieuwe diploma in een deeltijdbaan. Eduard heeft een tijdelijke baan in een landschapbeheers-project bij een stichting in Haren. Die projecten zijn dan hier, dan daar in de provincie. Ze gaan er vaak vanuit Haren met de vrachtauto naar toe, als het ver is. Hij doet nog een bijscholingscursus, want hij heeft zijn opleiding in de tropische bosbouw. Ze hebben gelukkig fietsen, want de werktijden van Ursie zijn ongeregeld. Soms hebben ze, ondanks de nabijheid van haar werk, een dag met een gaatje!

EDUARD & URSIE + LILLIE en CARMEN

uur activiteit

Eduard

- 7.00 opstaan
- 7.20 Eduard maakt alvast het ontbijt klaar en smeert brood voor de lunch
- 7.30 Ursie en de kinderen wekken, daarna snel ontbijten
- 7.40 vertrek met auto naar werk (bij Stichting Landschapsbeheer in Haren), 13.8 km
- 7.55 aankomst in Haren, eerst koffie dan op weg met de vrachtauto naar project in Slochteren (20 km), ze rijden via Waterhuizen, om de drukte van de stad te mijden
- aankomst in Slochteren
- 8.20
- 12.00 pauze
- 12.30 vervolg werk
- 15.35 vertrek uit Slochteren terug naar Haren
- 16.00 aankomst in Haren
- 16.05 vertrek naar huis
- 16.20 aankomst in winkelcentrum Beijum-West, boodschappen
- 16.40 aankomst thuis, Carmen ophalen bij buurvrouw
- 16.45 thuis, boodschappen opruimen, thee drinken met Carmen
- 17.15 Eduard begint met koken
- 18.00 eten is klaar
- 18.20 etensboel opruimen, geeft kinderen 'instructie' voor als hij zo weg moet om Ursie op te halen
- 18.40 vertrek per auto naar Martinizekenhuis (11 km), sinds Ursie lastig is gevallen bij de bushalte gaat ze liever niet meer met de bus 's avonds
- 18.55 aankomst bij ziekenhuis, hij blijft in auto wachten
- 19.05 vertrek richting huis
- 19.20 aankomst thuis
- 19.30 even tijd voor zichzelf, terwijl Ursie met de kinderen bezig is gaat hij lekker even de krant lezen
- 20.30 hij gaat studeren voor zijn bijscholingscursus, probeert dat elke dag een uur te doen. Soms schiet het er bij in
- 21.45 einde studietijd, tijd voor ontspanning
- 23.15 bedtijd

Ursie

- 7.30 Ursie staat op, helpt de kinderen bij het wassen en aankleden
- 7.55 Eduard is al weg, ze gaat samen met kinderen ontbijten
- 8.20 fietst met kinderen naar school (de Doefmat, Isebrandtsheerd), 0.7 km
- 8.25 aankomst school, ze blijft nog praten met andere moeder
- 8.45 vertrek naar huis
- 8.50 thuis, ontbijtboel opruimen + ander huishoudelijk werk. Ook maakt ze zich klaar voor werk
- 9.55 vertrek te voet naar bushalte aan Amkemaheerd (0.4 km)
- 10.00 aankomst bushalte

- 10.04 vertrek bus (lijn 6), hiermee kan ze zonder overstap naar Martiniziekenhuis (gelegen in het zuidoosten van de stad) het is wel een lange zit
- 10.49 aankomst bij ziekenhuis, lopen vanaf halte
- 11.00 begin werk
- 19.00 einde werk, Ursie heeft al warm gegeten 's middags in ziekenhuis
- 19.05 vertrek richting huis
- 19.20 aankomst thuis, alles is redelijk goed gegaan in de tijd dat de kinderen alleen thuis waren, ideaal is het niet maar soms kan het gewoon even niet anders
- 19.30 eerst Carmen naar bed brengen, dan is Lillie aan de beurt
- 20.15 de afwas staat er nog, Ursie heeft geen zin maar het moet
- 20.40 tijd voor ontspanning
- 23.15 bedtijd

Lillie\Carmen

- 7.30 Lillie en Carmen staan op
- 7.55 ontbijten
- 8.20 fietsen met moeder naar school, voor Lillie hoeft dat niet maar Carmen is pas 5 jaar
- 8.25 aankomst school
- 8.30 begin lessen
- 12.00 pauze, ze fietsen met de buurvrouw en buurmeisje mee, daar blijven ze wel vaker over
- 12.05 aankomst bij buurvrouw, lunch
- 12.20 even buiten spelen
- 12.50 vertrek naar school met buurvrouw
- 12.55 aankomst op school
- 13.00 begin lessen
- 15.30 einde les en vertrek wederom met buurvrouw mee, soms is het toch wel jammer dat Mamma of Pappa er niet meteen is na school vooral als je iets op je hart hebt
- 15.35 aankomst bij buurvrouw, thee drinken en dan binnen spelen
- 16.00 Lillie vertrekt alleen naar ponyles in Lewenberg (3 km), Carmen blijft achter bij burens
- 16.15 aankomst bij manege, leuk zo'n uitstapje alleen
- 16.30 begin les
- 16.40 Carmen wordt opgehaald door Eduard
- 16.45 Carmen is weer thuis
- 17.35 Lillie vertrekt naar huis, nu het begint te schemeren, is het fietstochtje toch minder leuk, gelukkig kan ze met een ander meisje uit Beijum meefietsen
- 17.50 aankomst thuis
- 18.00 eten
- 18.40 alleen thuis, maar voor de t.v. vermaken ze zich best, 19.20 uur Pappa en Mamma weer thuis
- 19.30 Carmen moet naar bed en daarna Lillie

◆ **MOSAIC-TYPE 22** FLATBEWONERS GEMENGD (ook alleenstaande ouders)

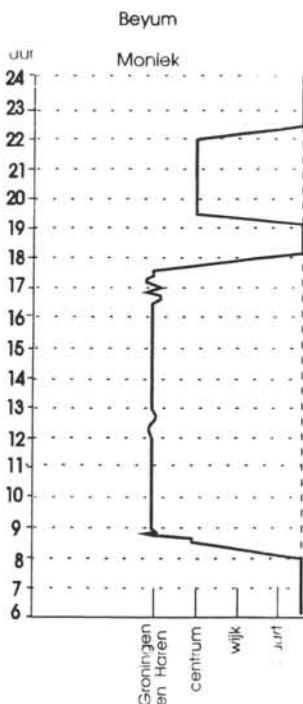
Jensemahaerd

Onder dit type vallen ook de alleenstaande ouders, al zijn de soft-gegevens, waaruit dit zou blijken, niet beschikbaar. De MOSAIC-cijfers maken het wel waarschijnlijk; daaruit blijkt een relatief hoog percentage (43%) vrouwelijke hoofdkostwinners en een groot aandeel huishoudens met kinderen. Naast 38% eenpersoonshuishoudens (voor ruim de helft studenten) bedragen de aandelen twee-, drie- en vierpersoonshuishoudens respectievelijk 17%, 11% en 25%. De bewoners zijn voor 12% tussen 30 en 34 jaar en voor 18% tussen 35 en 39 jaar. Van de huishoudens heeft 21% 0 en 5 jaar, en 23% kinderen tussen 6 en 12 jaar oud. Het opleidingsniveau is voor 62% middelbaar; 60% werkt in het middenkader, 17% als geschoolde, 12% als ongeschoolde arbeider. Het werkloosheidscijfer is voor Beijum relatief laag met 14%. In dit deel van deze heerd staan alleen flats, overwegend in de huursector. Betrouwbaarheidsindex C.

Moniek woont hier met haar zootje **Tjok** van ruim een jaar. Haar ouders wonen even buiten Roodeschool; zij verwachten dat ze zondags thuiskomt omdat ze anders niet naar de kerk gaat. Ze was in opleiding in het ziekenhuis, toen ze in het pretcircuit terecht kwam met een aardig vriendje, dat haar echter in de steek liet, toen Tjok zich meldde. Zo kwam ze in de bijstand en kreeg hier een flatje met huursubsidie. Ze kon via de banenpool werk krijgen in de Botanische Tuin van de universiteit in Haren, waar ze instructies kreeg over bijzondere planten. Dat leek haar ineens leuker dan zieken verzorgen; bovendien kon Tjok mee naar een dagopvang vlakbij de bushalte in Haren. De instructeur was een serieuze ouderejaars-student, Menno, waarmee ze bevriend raakte. Ze weet niet hoe ze op een dag alles voor elkaar moet krijgen, met twee bussen heen en weer, vaak lang wachten op de aansluiting op het busstation, met die vieze diesellucht, Tjok thuis brengen, boodschappen doen, iedere dag, want voor een ijskast is nog geen geld. Om 6 uur valt het rolluik.

MONIEK + zoontje TJOK

uur	activiteit
7.00	opstaan, douchen en aankleden
7.15	Tjok wekken, wassen en aankleden
7.35	ontbijten en Tjok eten geven
8.00	wandelend vertrek naar bushalte met Tjok
8.06	bus (lijn 6) vertrekt richting CS
8.29	aankomst bus bij CS, snel uitstappen om bus naar Haren te halen
8.32	vertrek bus naar Haren (lijn 51), als ze deze mist wat regelmatig gebeurt dan is ze pas om 9.08 uur bij het Biologisch Centrum
8.45	aankomst bus in Haren, brengt Tjok naar kinderopvang
8.50	aankomst bij kinderopvang
8.55	snel naar Biologisch Centrum
9.00	aankomst hijgend bij Biologisch Centrum, begin werk
12.00	lunch met Menno in de kantine, die vandaag college heeft
12.45	einde lunch
16.30	einde werk
16.35	vertrek richting kinderopvang
16.40	Tjok is nog niet klaar, ze mist de bus en moet bijna een half uur wachten
16.55	vertrek naar supermarkt, want ze is nu niet voor winkelsluitingstijd in Beijum. Iets makkelijkjs kopen en iets gezonds erbij voor Tjok
17.14	vertrek bus (lijn 54)
17.27	aankomst bus op CS, loopt naar bus 16, Tjok drenst
17.41	vertrek naar Beijum (lijn 16, spitslijn)
18.05	aankomst bus in Beijum
18.10	aankomst thuis
18.15	thuis, Tjok voeden, koken en eten
19.00	haar zus komt om op te passen
19.05	vertrek op de fiets naar Menno, samen naar de film
19.40	na Menno te hebben opgepikt, aankomst bij film (centrum)
22.00	samen met Menno naar Beijum, alleen durft ze dat niet goed 's avonds
22.25	aankomst thuis, oppas (zus) gaat weg Tjok ligt lekker te slapen, Moniek kijkt nog wat t.v. en luistert muziek voor ze naar bed gaat
23.45	naar bed



Munsterheerd

Ook hier lijken, op grond van de cijfers alleenstaande ouders te verwachten, iets oudere. De helft van de hoofdkostwinners is vrouw. Het opleidingsniveau is voor een kwart hoog en voor twee derde middelbaar. Er wonen voor 36% tweepersoons-, geen eenpersoons-, maar verder alleen driepersoons- en vierpersoonshuishoudens. Van de bewoners is 61% tussen 35 en 39 jaar. Van de huishoudens heeft een derde kinderen tussen 0 en 5 jaar en een kwart kinderen tussen 6 en 12 jaar oud. Van de bewoners is een kwart student, het werkloosheidscijfer is met 21% ten opzichte van andere buurten in Beijum niet hoog. De inkomens liggen merendeels gespreid tussen f30.000 en f75.000. De huursector overweegt met 56%. Bijna 60% van de woningen zijn flats. Betrouwbaarheidsindex C.

Lies, 37 jaar is sinds een paar jaar gescheiden en werkt, naast de zorg voor haar twee kinderen van 5 en 7 jaar de ochtenden en twee middagen als apothekersassistente in de binnenstad, nog een stevig eindje lopen van het Zuiderdiep. Daarnaast probeert ze haar studie apotheker af te maken, die ze onderbroken heeft toen ze trouwde. Oppassers kan ze niet betalen. Woensdagmiddag komt haar moeder, die dan een vrije middag heeft, voor de kinderen zorgen en kookt meteen. Maar vrijdag is de cruciale dag. Na een slechte ervaring met een oudere mevrouw uit de buurt, die dan de kinderen opving en op haar manier wilde opvoeden, kreeg Lies een briljant idee. In de rij bij de kassa van Albert Heyn in centrum-west, viel haar starend oog op het advertentie prikbord. Dat was het: ruilhandel! ze hing een advertentie op waarin ze bijles wiskunde aanbood aan een meisje van ± 14 jaar, in ruil voor oppas op vrijdag. Uit drie reacties kwam contact voort met de ouders van een aardige leerling van de scholengemeenschap bij de Hunzewijk. De ruilvoet werd een uur les voor twee uur oppas. Na het eerste voldoende proefwerk waren de ouders ervan overtuigd voor een dubbeltje op de eerste rang te zitten.

LIES + 2 kinderen

Woensdag, moeder past op

uur activiteit

Lies

- 7.15 opstaan, wassen en aankleden
- 7.25 kinderen wekken, helpen met aankleden en ontbijt maken
- 7.40 ontbijt, daarna ontbijtboel opruimen
- 8.05 vertrek met kinderen lopend naar school, Montessori-school aan de Wibenaheerd (0.3 km)
- 8.09 aankomst bij school
- 8.11 vertrek naar bushalte (0.2 km)
- 8.14 bij bushalte
- 8.19 vertrek bus (lijn 6)
- 8.40 aankomst bus op Zuiderdiep, van daaruit lopend naar apotheek (0.8 km)
- 8.50 aankomst bij apotheek
- 9.00 begin werk
- 12.30 pauze, binnen eet ze haar brood op
- 13.00 verder met werken
- 17.05 lopend naar bushalte
- 17.15 aankomst bij bushalte
- 17.19 vertrek bus
- 17.44 aankomst bus in Beijum
- 17.47 thuis, haar moeder heeft het eten al bijna klaar, even spelen met de kinderen
- 18.05 eten
- 18.20 samen met Ma doet ze de afwas, daarna gaat Ma naar huis
- 18.40 praten en spelen met de kinderen
- 19.10 kinderen naar bed brengen
- 19.30 begin bijles, meisje komt haar bezoeken
- 20.30 einde bijles, nu eerst even ontspannen
- 21.00 wat huishoudelijke en administratieve zaken afhandelen
- 21.45 voor het naar bed gaan nog alle tijd voor haar zelf
- 23.20 bedtijd

2 kinderen

- 7.30 opstaan etc.
- 7.40 ontbijt
- 8.05 vertrek met mamma (lopend) naar school
- 8.09 aankomst bij school, ze zijn de eerste op het schoolplein leuk is anders, maar moeder moet naar haar werk
- 8.30 begin lessen
- 12.30 vrij het is woensdag, oma staat hun op te wachten

- 12.35 aankomst thuis en lunch
- 13.10 buiten spelen, soms tussendoor even naar binnen, oma houdt hun goed in de gaten, ze is vaak veel strenger
- 18.05 eten
- 19.10 bedtijd

◆ **MOSAIC-TYPE 27** OUDERE TWEEVERDIENERS

Amkemaheerd

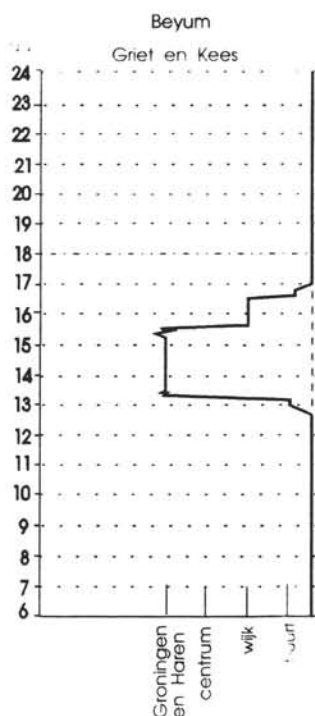
In dit stuk van de Amkemaheerd wonen 51% eenpersoons- en 41% tweepersoonshuishoudens. Er wonen bijna geen kinderen. Deze heerd, de slingerende hoofdader voor gemotoriseerd verkeer (ook voor de bus) is ook niet zo geschikt voor kinderen. De bewoners zijn of jong: 34% 18 tot 30 jaar, 24% 30 tot 40 jaar oud; dan wel oud: 29% 65+. Van de hoofdkostwinners is 57% vrouw. De helft heeft een lage opleiding gehad, 55% werkt dan ook als ongeschoold arbeider. De werkloosheid is met 39% lager dan in de aangrenzende heerden, daarnaast is het aandeel gepensioneerden hoog, met 34,5%. Van de bewoners is 30% boven de 60 jaar, waarvan de helft tussen 65 en 69 jaar. Betrouwbaarheidsindex C.

Hier is een gepensioneerd echtpaar bekeken, beiden met een laag pensioen uit hun eenvoudige baan, als koffiejuffrouw en postbode. **Griet**, 66 jaar, en **Kees**, 68 jaar, bewonen een huurflat en hebben nooit een auto gehad. Hij had vroeger immers het bestelautootje van de PTT. In de vrijetijd deden ze alles op de fiets. Nu lopen ze veel want de bus naar de stad is vier strippen. Maar voor veel zaken moeten ze naar West, want Oost is onderbewinkeld. Tijd is het probleem niet, hoewel langer dan tien minuten lopen is voor Griet, met haar versleten knieën van altijd die trappen met de koffie, haast niet te doen. En waar kan je zitten zonder iets te moeten kopen of bestellen? Ze vinden natuurlijk, dat de gemeente niets moet doen ten koste van de bus, maar iets goeds doen voor de fiets en de bus (zoals naar Beijum ook gewoon twee strippen rekenen) mag van hun best ten koste van de auto gaan. Neem nu zo'n steeds weerkerende dag dat ze helemaal voor die knie naar het ziekenhuis moeten.

GRIET & KEES

Dag naar het ziekenhuis

- | <u>uur</u> | <u>activiteit</u> |
|------------|--|
| 7.45 | opstaan, wassen en aankleden |
| 8.15 | Griet maakt ontbijt klaar |
| 8.30 | samen ontbijten, daarna op balkon krant lezen, kletsen etc., het is mooi weer vandaag |
| 12.00 | middageten wat vroeger dan anders, vanmiddag naar ziekenhuis, afspraak om 14.00 uur met de specialist! |
| 12.50 | wandelend vertrek naar bushalte |
| 13.04 | bus (lijn 6) vertrekt |
| 13.20 | aankomst bus aan Ant. Deusinghlaan, lopend verder, binnendoor |
| 13.40 | aankomst ziekenhuis, zoeken en wachten, uiteindelijk is Griet om 14.35 uur aan de beurt, krijgt ondermeer advies om een rustige wandeling te maken |
| 15.10 | vertrek richting bushalte |
| 15.27 | vertrek bus (bus van 15.20 uur gemist, reed voor op schema volgens Kees) |
| 15.36 | aankomst bus in winkelcentrum Beijum-West, ze willen hier het postkantoor en de bank bezoeken (niet in oost). Maar om bij te komen hier eerst koffie drinken |
| 16.30 | door het positieve bericht van de specialist en omdat het mooi weer is besluiten ze heel rustig terug te lopen naar huis (bespaart strippen), afstand 1.1 km |
| 16.40 | er is geen bankje bij gezondheidscentrum, gelukkig kan ze binnen in de apotheek wel even zitten terwijl Kees haar medicijnen haalt |
| 17.05 | aankomst thuis, Griet toch wat last van de knie |
| 18.10 | iets later dan normaal gaan ze eten |
| 18.30 | samen afwas doen, 's avonds krijgen ze nog bezoek van een kennis die in het Munsterhoes woont, ze zijn zo moe dat ze blij zijn als zij uiteindelijk weggaat |
| 20.45 | wat kletsen, lezen en t.v. kijken |
| 22.15 | naar bed toe |



III Het SUBURBANE MILIEU

ZUIDHORN 9801

◆ MOSAIC-TYPE 1 HOOG INKOMEN, OUDERE KINDEREN

Dit type bewoners blijkt vooral veel te wonen in De Gast, een vroegere landweg die, in het verlengde van de Dorpsstraat, nabij het station gekruist wordt door de spoorlijn en vandaar noordwaarts voert. De weg is bebouwd met grote tot zeer grote, vrijstaand en dubbele vaals, daterend van de laatste decennia van de 19de eeuw, afgewisseld met exemplaren uit het eerste kwart van deze eeuw. Aan de gedeelten nabij het station wonen vrij veel oudere huishoudens, verderweg gezinnen van middelbare leeftijd met zeer hoge inkomens.

De Gast (gedeelte ten zuiden van de spoorlijn)

De hoge percentages tweepersoonshuishoudens, 31%, de 30% hoofden van huishoudens boven de 65 jaar en de 54% gepensioneerden lijken erop te wijzen, dat de lokatie tussen het dorpscentrum en het station geen aanleiding tot verhuizen geeft. Overigens wonen hier 35% vierpersoons- en 21% vijfpersoonshuishoudens. De bewoners zijn in leeftijd gelijkmatig gespreid met 16% 40ers en 18% tussen 55 en 64 jaar. De thuiswonende kinderen zijn voor 24% tussen 13 en 17 jaar en voor 39% boven de 18 jaar. De hoofdkostwinners zijn steeds mannen, voor meer dan de helft hoog opgeleid. Zij werken voor 26% zelfstandig, voor 26% bij de overheid en voor 48% in overige sectoren. Van de huishoudens heeft 51% twee en 12% zelfs drie of meer inkomens. Dit hoeft niet op tweeverdieners te wijzen, maar het kan wel gezien de leeftijd van de kinderen, die herintreding mogelijk maakt. Het kan ook liggen aan de zelfstandige AOW van oudere vrouwen of aan de basisbeurs van studerende kinderen. Het opleidingsniveau is voor 54% hoog en voor 34% middelbaar. De totale inkomens zijn niet hoog: 27,5% heeft een inkomen onder de f30.000, 57% van f30.000 tot f75.000 en slechts 15,5% een hoger inkomen. Betrouwbaarheidsindex A.

De Gast (gedeelte net ten noorden van de spoorlijn)

Het eerste gedeelte na de kruising met de spoorlijn telt meer huishoudens met kinderen, toch nog 11% een- en 20% tweepersoonshuishoudens, maar voorts 20% drie-, 29% vier- en 20% vijf- en 7% zes- of meerpersoonshuishoudens. De leeftijd van de bewoners is tussen de 40 en 65 jaar gelijkmatig gespreid met 12% van 35 tot 39 jaar en 24% boven de 60 jaar. Hier hebben huishoudens ook jongere kinderen, 17% heeft ze tussen 6 en 12 jaar, 16% tussen 13 en 17 jaar en nog meer, 42%, boven de 18 jaar. De hoofdkostwinner is weer steeds de man. Hun opleidingsniveau is voor 48% hoog en voor 38% middelbaar. Zij werken voor 10% zelfstandig, voor 21% bij de overheid en voor 69% in overige sectoren. Van de huishoudens heeft 36% twee inkomens. De totale inkomens zijn hier iets hoger: 73% tussen f30.000 en f75.000 en 18% daarboven. Betrouwbaarheidsindex B.

De Gast (meest noordelijke gedeelte van deze straat)

Verderweg overwegen drie- en vierpersoonshuishoudens, respectievelijk 37% en 43%. De bewoners zijn voor 24% tussen 35 en 39 jaar en voor 17% tussen 50 en 54 jaar, slechts 8% is boven de 65 jaar. Er zijn geen kinderen beneden de 6 jaar. Van de huishoudens met kinderen heeft 40% kinderen tussen 6 en 12 jaar, 6% tussen 13 en 17 jaar en 46% zelfs boven de 18 jaar. De hoofdkostwinner is weer steeds de man. Zij zijn voor 80% hoog en voor 15% middelbaar opgeleid. Zij werken voor 10% zelfstandig, voor 21% bij de overheid en voor 69% in overige sectoren. Van de huishoudens heeft 35% twee inkomens. De totale inkomens liggen voor 73% boven f75.000. Uit deze groep is een carrièremakend stel met drie kinderen gekozen. Betrouwbaarheidsindex B.

Gerard-Jan en Marijke zijn geboren Zuidhorners. Gerard heeft in Leiden rechten gestudeerd en Marijke filosofie in Groningen, maar ze is meteen na haar afstuderen echt ouderwets met Gerard getrouwd. Gerard heeft een drukke advocatenpraktijk in de stad met een boeiende portefeuille. Ze wonen nu in het huis van haar Mamà. Ze hebben drie kinderen; **Jan-Gerard, Menno-Kornelis** en **Anna-Marijke**. Nu ze alledrie naar school zijn, Jan-Gerard al op het lyceum aan de Eikenlaan in noord, heeft Marijke een beetje spijt gekregen. Ze deed een bijschoolcursus psychologie aan de open universiteit en heeft nu een baantje voor 18 uur in de week. Ze geeft les aan kinderen met leerproblemen op de christelijke basisschool. Een eigen baan staat beter. Maar ze blijft natuurlijk golfen en tennissen: kan ze zelf haar uitrusting betalen, heeft ze haar eigen belastingvrije voet en gironummer. En haar kookhobby houdt ze voor gasten. "O hemel, gauw aan de gang: vanavond komen die jongelui van het kantoor: Jan-Ubbo, waar Gé wel wat in ziet, met dat eelske wicht. We nemen maar asperges."

GERARD-JAN & MARIJKE + JAN-GERARD, MENNO-KORNELIS en ANNA-MARIEKE

uur activiteit

Gerard-Jan

- 6.45 opstaan, douchen en aankleden
- 7.05 ontbijten en ochtendkrant doorkijken
- 7.40 vertrek per auto naar werk in Groningen 12.1 km (advocatenkantoor in centrum), normaal 15 min., kan moeilijk een parkeerplaats vinden, misschien toch maar eens met het openbaar vervoer gaan denkt hij
- 8.05 aankomst op kantoor
- 13.05 vertrek wandelend naar zakenlunch in het centrum, 0,5 km
- 14.00 terug op kantoor
- 18.15 een lange dag zit er weer op, snel naar huis want om 7 uur komen eters van kantoor en hij wil zich nog oprispen
- 18.35 aankomst thuis
- 19.05 gasten arriveren
- 23.30 na een lange maar gezellig avond valt hij als een blok in slaap

Marijke

- 6.45 opstaan, ontbijt klaarzetten
- 7.00 douchen en aankleden
- 7.15 ontbijten, daarna ontbijtboel opruimen en ander huishoudelijk werk
- 8.55 vertrek te voet naar werk, is op 100 meter loopafstand, lessen voor kinderen met leerproblemen worden gegeven in christelijke basisschool
- 9.00 begin lessen
- 12.10 vertrek naar huis
- 12.15 aankomst thuis, snel wat eten en omkleden voor tennis
- 12.50 vertrek per fiets naar tennisles, 0,7 km
- 12.53 aankomst tennis
- 13.00 begin les
- 14.05 naar huis

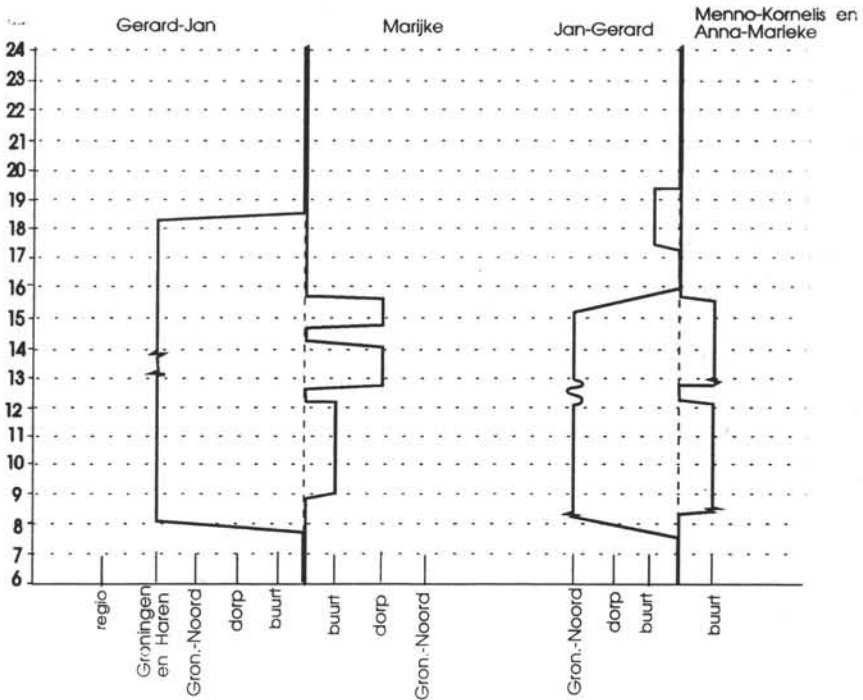
- 14.45 na een douche, nu boodschappen in dorpscentrum, vanavond eters van kantoor Gerard-Jan (afstand 1.5 km)
- 14.52 aankomst winkel, boodschappen
- 15.40 vertrek naar huis, boodschappen liepen wat uit, ze kwam vriendin tegen
- 15.48 aankomst thuis, fietsen met zoveel boodschappen is wel vervelend, zou Gerard-Jan niet eens met de trein naar Groningen kunnen. Kinderen zijn inmiddels ook thuis, had ze even niet aan gedacht
- 17.00 beginnen met koken, tussendoor snel iets voor Jan-Gerard maken die moet vanavond naar hockey, rest van de avond thuis
- 23.30 naar bed

Jan-Gerard

- 7.00 opstaan, alles in hoog tempo
- 7.15 ontbijten
- 7.30 vertrek per fiets naar brugklas van het Kamerlingh Onnes college aan de Eikenlaan in het Noorden van de stad, meestal fietst hij met een groepje uit het dorp, bij heel slecht weer met bus of met Pappa in de auto: 11 km
- 8.15 aankomst op school
- 8.25 begin lessen
- 12.05 pauze, overblijven op school + buiten spelen
- 13.00 hervatting van de lessen
- 15.10 vertrek per fiets naar huis
- 15.55 aankomst thuis, vanavond alweer eters gelukkig heeft hij hockeytraining, eet hij snel wat alleen van te voren
- 17.15 vertrek op de fiets naar hockey, 1 km
- 17.19 aankomst hockey
- 17.30 begin training
- 19.15 vertrek naar huis, eters zitten al aan het voorafje hij verdwijnt snel naar zijn kamer om nog wat huiswerk te maken

Menno-Kornelis en Anna-Marieke

- 7.00 opstaan, douchen en aankleden
- 7.15 rustig ontbijten
- 8.15 vertrek per fiets naar de openbare basisschool aan de Boslaan (Zuidhorn) 1.1 km
- 8.20 aankomst op school
- 8.30 begin lessen
- 12.05 pauze, naar huis daar worden ze opgevangen door 'huishoudhulp', een aardig mens vinden ze; beter als die vorige
- 12.45 vertrek
- 12.50 aankomst op school
- 13.00 begin lessen
- 15.35 einde les, vertrek naar huis
- 15.40 aankomst thuis, Ma is er nog niet en huishoudhulp is er tot 1 uur, sleutel ligt verstopt op een plek die 'zij alleen weten', ze kunnen naar binnen niet leuk zo alleen thuiskomen. 's Middags spelen
- 17.15 moeder wat helpen in de keuken
- 19.00 eten
- 20.30 naar bed



♦ MOSAIC-TYPE 3 SENIOREN, HOGE STATUS

Frankrijkerlaan

In dit oudere, karakteristieke dorpsstraatje met aaneen gebouwde, doch sterk verschillende huizen, wonen voor de helft tweepersoonshuishoudens. 16% van de bewoners is boven de 60 jaar, merendeels tussen 65 en 70 jaar. De mannen zijn hoofdkostwinner. Zij zijn voor 50% laag en voor 33% hoog opgeleid. Een derde van de huishoudens heeft twee inkomens. De totale inkomens liggen voor 73% tussen $f30.000$ en $f75.000$; het koopkrachtcijfer is 102. Betrouwbaarheidsindex B.

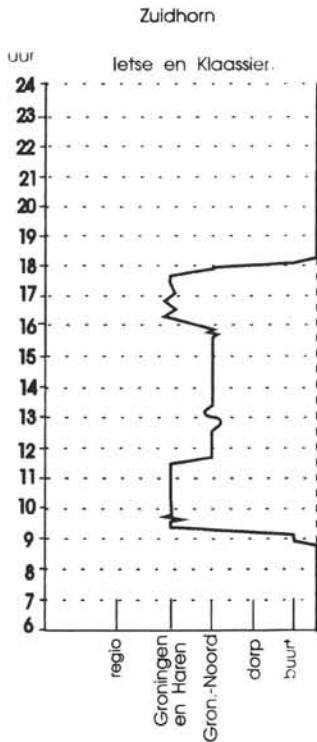
Ietse en Klaassien zijn blij, dat ze niet ver van het station wonen, want een auto hebben ze niet. Ietse mag niet meer rijden en Klaassien vond het altijd prettiger als hij reed. Ze lopen via de kortste route vanaf De Gast via een eng laantje, de Boltslaan, zonder verlichting. 's Avonds met de winterdag zijn ze vaak bang. Ze moeten eens per week naar het ziekenhuis voor Ietse's ogen. Dan zoeken ze gelijk de kinderen op, die in Beijum wonen; ook een eind naar de Jensemahaerd, maar Ietsekie is zijn oogappel. Vaak doen ze ook nog inkopen in de Herestraat. Dat is een hele dag.

IETSE & KLAASSIEN

uur activiteit

- 7.30 opstaan, wassen en aankleden
- 7.50 ontbijten, Ietse heeft de tafel gedekt
- 8.15 krant lezen, Klaassien ruimt ontbijtboel op en wast af. Langzaam aan maken ze zich klaar voor vertrek
- 8.45 vertrek lopend naar station (afstand 0.7 km)
- 9.02 vertrek trein naar Groningen
- 9.12 aankomst in Groningen, wandelen en zoeken naar de bus naar het academisch ziekenhuis
- 9.26 vertrek bus (lijn 7)
- 9.34 aankomst bus bij AZG, naar goede afdeling (10 uur is de afspraak)
- 10.20 eindelijk ze zijn aan de beurt (ruim 20 minuten wachten)

- 11.00 kopje koffie in restaurant in AZG
- 11.15 daarna wandelen ze naar bushalte aan de A. Deusinghlaan
- 11.26 vertrek bus (lijn 6)
- 11.40 aankomst bus in Beijum, lopend naar huis
- 11.45 aankomst bij huis
- 12.30 na het eten, wandelen in de buurt met kleinkind (Ietseke van 1½ jaar van de Jensemaheerd), naar kinderboerderij
- 13.30 terug van wandelen
- 15.40 lopend naar bushalte aan Amkemaheerd (300 meter)
- 15.52 vertrek bus
- 16.10 aankomst bus op Zuiderdiep, naar Hema etc., in Herestraat geen bankje te vinden om te rusten
- 17.40 wandelen over Museumbrug naar station
- 17.52 vertrek trein naar Zuidhorn
- 18.01 aankomst trein in Zuidhorn
- 18.15 thuis na een onprettige wandeling door Zuidhorn, sommige paadjes moeten toch echt beter verlicht vinden ze.
- 18.30 gewoon maar brood eten vanavond, geen tijd voor boodschappen gehad
- 19.00 na de afwas, tijd voor ontspanning
- 22.30 na het (sport)journaal naar bed



Josinalaan

In de naoorlogse buurt met vrijstaand bungalows, direct ten westen van De Gast, vlak bij het station, wonen 40% een- en 36% tweepersoonshuishoudens en voor het overige vijpersoonshuishoudens. Het hoofd van het huishouden is in alle gevallen tussen 65 en 74 jaar. In 92% van de huishoudens is de hoofdkostwinner man. Van de bewoners is dan ook 90% boven de 65 jaar en 60% met pensioen. Het opleidingsniveau is middelbaar. In 32% van de huishoudens komen twee inkomen binnen. De totale inkomens liggen voor 44% tussen f45.000 en f75.000, voor 33% daarboven. Betrouwbaarheidsindex C.

Jacob en Ida zijn echte Groningers; ze hebben, net zestig, hun schaapjes op het droge, een goed huis gekocht en het mooi ingericht, alles prima spul. En nu kunnen ze het er van nemen, zou je denken. Maar ledigheid, nee dat past niet voor een mens. De Plattelandsvrouwen! dat is Ida's eerste zorg: er zijn uitstapjes te regelen en wat al niet meer. Een baantje in het bestuur is toch het minste! Dat brengt haar door de hele provincie. En daarna rustig bij de haard, "oude lapjes opwerken, volgens die stadse mevrouw uit de Lisdodde." Jacob heeft natuurlijk zijn moestuin, de boomgaard en: de veredeling van de aardappel waar hij twintig jaar aan gewerkt heeft, moet ook doorgaan. Dan dubt hij weer, "zal hij heel dat eind met de trein naar Wageningen gaan via Utrecht, of maar even in de Volvo en gelijk de monsters mee en zo?"

JACOB & IDA

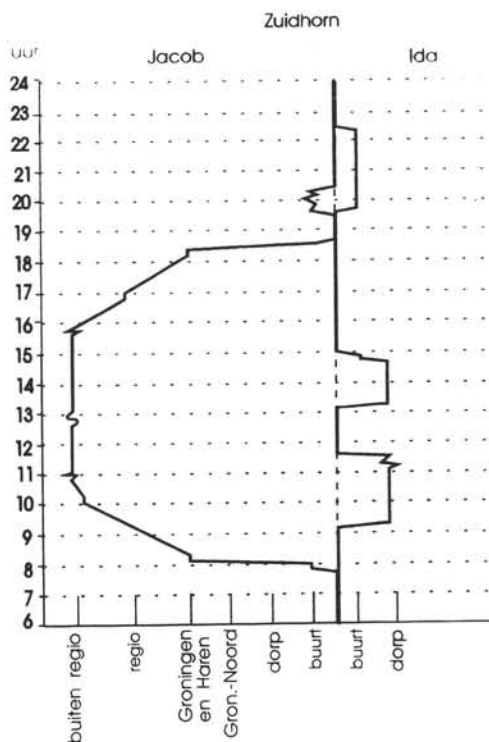
uur activiteit

Jacob

7.00 opstaan, douchen en aankleden
 7.20 brood smeren en koffie zetten, ochtendkrant erbij
 7.50 vertrek te voet naar het station (0.5 km), Jacob gaat een dagje naar Wageningen
 8.01 vertrek trein
 8.11 aankomst in Groningen
 8.18 vertrek trein in Groningen, nu alleen nog overstappen in Utrecht
 10.42 aankomst op station Ede-Wageningen
 10.45 neemt treintaxi naar Universiteit
 11.00 heeft Jacob een afspraak met hoogleraar, verder bezoekt hij nog even de bibliotheek
 12.30 lunch in kantine van universiteit
 15.30 wordt met auto gebracht naar het station
 15.47 vertrek trein (eerste overstap in Utrecht)
 18.14 in Groningen
 18.20 vertrek trein naar Zuidhorn
 18.29 aankomst in Zuidhorn
 18.35 thuis, gelukkig is het eten al bijna klaar
 19.30 nog even in zijn boomgaard kijken, 0.3 km
 20.30 thuis, tijd voor ontspanning
 23.00 naar bed

Ida

7.50 Jacob vertrekt en wekt eerst Ida; douchen, aankleden en ontbijten
 8.40 wat opruimen en afwassen
 9.10 Ida vertrekt per fiets naar de Nederlands Hervormde kerk waar ze een vergadering met de Plattelandsvrouwen heeft, 1.2 km. Lekker de dag voor mezelf, geen 'last' van Jacob, denkt ze
 9.18 aankomst in kerk, koffie zetten etc.
 9.30 begin vergadering
 11.05 lange vergadering, maar wel nuttig, ze hebben een heel jeugdprogramma op touw gezet. Nu met de fiets op naar het centrum voor dagelijkse boodschappen, 0.3 km
 11.08 aankomst bij winkels
 11.35 vertrek naar huis: 0.8 km
 11.40 aankomst thuis, boodschappen opruimen, wat eten en wat telefoontjes naar aanleiding van de vergadering van vanmorgen
 13.05 vertrek per fiets naar Noordhorn afspraak met de voorzitter van "Dorpsbelangen Noordhorn": 2.6 km
 13.20 aankomst in verenigingsgebouw in Noordhorn
 14.50 vertrek naar huis
 15.10 aankomst thuis (5 minuten langer dan heenweg, want ze moest weer eens wachten voor de brug over het Van Starckenborghkanaal. Thuis wat knutselen met lappen, ze heeft gelukkig alle tijd want Jacob komt vandaag pas laat thuis
 17.30 koken
 18.40 eten, daarna afwas samen met Jacob
 19.40 lopend gaat ze nog even op bezoek bij een vriendin aan de Frankrijkerlaan, Jacob is toch alweer in de tuin (0.6 km)
 19.50 aankomst bij vriendin, ze is niet binnendoor gelopen maar over Boslaan, wel iets om, maar zeker zo veilig
 21.25 vertrek naar huis
 21.35 aankomst thuis, tijd voor ontspanning
 23.00 naar bed



Julianalaan

In deze laan met overwegend geschakelde bungalows uit de jaren '60/'70, ten oosten van het oude dorp, maar iets verder, ongeveer een kilometer van het station wonen voor 74% tweepersoons- en voor 26% driepersoons- en vierpersoonshuishoudens. De leeftijd van de bewoners ligt voor 77% regelmatig gespreid tussen 45 en 75 jaar. Voorzover er kinderen zijn zijn deze 6 tot 12 jaar, enkelen boven 18 jaar. Steeds is de hoofdkostwinner man. Van hen is het opleidingsniveau voor 59% hoog en voor 27% middelbaar; 18,5% is met pensioen. Van de huishoudens heeft 35% twee inkomens. De totale inkomens liggen vooral tussen f30.000 en f75.000. Betrouwbaarheidsindex B.

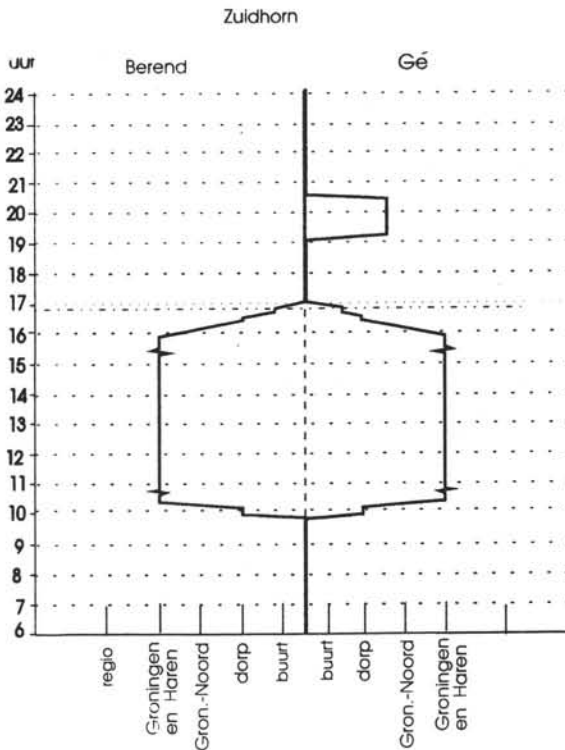
Hoe redden **Berend** en **Gé** van 77 en 72 jaar het zonder auto, hij met een stok, zij nog met de fiets in de buurt? Ze zijn geabonneerd op tafeltje-dekje, dat op een vaste tijd het eten komt brengen, dat uitstekend is. De bridgemiddag met hun vrienden in de Wijert, die liever niet meer uit het verzorgingshuis op pad gaan, is een wereldreis. Jammer dat er nog geen treintaxi is in Zuidhorn, ook staat er vaak geen gewone taxi.

BEREND & GÉ

uur activiteit

- 8.00 opstaan, douchen en aankleden
- 8.20 Gé maakt ontbijt klaar
- 8.30 uitgebreid ontbijten, daarna ontbijt boel opruimen en klaarmaken voor vertrek

- 9.40 vertrek per auto naar station, ze kunnen meerijden met bevriende buurman (0.7 km), hoe ze 's middags teruggaan vanaf het station naar huis dat weten ze nog niet, komt allemaal wel goed volgens Berend
- 10.02 vertrek trein naar Groningen
- 10.12 aankomst in Groningen
- 10.18 aangeland bij taxiplaats voor station
- 10.30 na lang wachten eindelijk een treintaxi, Berend is vermoeid van het lange wachten
- 10.40 aankomst treintaxi bij het verzorgingstehuis "Hoornse Heem", aan H.Dunantlaan (ca. 3 km). Hierna kaarten, kletsen, samen lunchen etc.
- 15.15 vertrek per taxi naar station Groningen
- 15.30 aankomst op perron, er is maar voor één persoon zitplaats vrij op het perron, niemand maakt plaats voor Berend en Gé
- 15.52 vertrek trein naar Zuidhorn
- 16.29 aankomst in Zuidhorn
- 16.35 na wat overleg besluiten ze om te proberen terug te gaan lopen, "Tafeltje Dekje" komt meestal tegen vijf uur, als ze dat nog maar halen
- 16.45 even rusten op een bankje in het Wilhelminapark, Berend kan niet meer
- 16.50 Tafeltje Dekje bezorgt eten (niemand thuis eten wordt op tuinbankje gezet)
- 17.05 eindelijk thuis, ze vinden het koude eten, gelukkig hebben ze sinds kort een magnetron. Berend is te moe om 's avonds nog de deur uit te gaan. Gé gaat nog even op bezoek bij een kennis, op de fiets
- 19.05 vertrek Gé richting Gaickingalaan (1.2 km)
- 19.12 aankomst bij kennis
- 20.25 vertrek naar huis
- 20.32 aankomst thuis, tijd voor ontspanning
- 22.45 naar bed



◆ MOSAIC-TYPE 5 SENIOREN GEMENGD

Watermunt

Ook in de nieuwe zuid-westelijke buurt zijn geen eenpersoons-, maar wel oudere tweepersoonshuishoudens te vinden, voor 32%; tussen vier- en enkele vijfpersoonshuishoudens met overwegend jonge kinderen, samen 61%. Van de bewoners is 7% boven de 60 jaar. De helft van de huishoudens heeft twee inkomens, die voor 44% liggen tussen f45.000 en f75.000, maar zelden hoger. De woningen zijn half-vrijstaand. Betrouwbaarheidsindex D.

Wat kan de rol zijn van een ouder stel, Roel en Afien zijn in een jonge buurt, waar kennelijk ook tweeverdieners wonen, die voor 80% werkzaam zijn in het bedrijfsleven?

◆ MOSAIC-TYPE 6 CARRIEREMAKEND MET KINDEREN

Lisdodde

In deze straat in de zuid-westelijke nieuwe woonbuurt wonen voor een derde tweepersoons- en voor bijna de helft vierpersoonshuishoudens. Van de bewoners is 28% tussen 25 en 34 jaar en slechts 6% boven de 60 jaar. Van de huishoudens heeft 32% kinderen tussen 0 en 5 jaar en 24% kinderen tussen 6 tot 12 jaar oud. Slechts 4% van de hoofdkostwinners is vrouw. Van de hoofdkostwinners heeft 51% een hoge opleiding. Zij werken voor 3,6% zelfstandig, bijna allen in een vrij beroep, voor 16,5% bij de overheid en voor 80% in overige sectoren. De helft van de huishoudens heeft twee inkomens, waarvan het totaal voor 84% ligt tussen f30.000-f75.000, met slechts 10% daarboven. Betrouwbaarheidsindex D.

Miranda en Jérôme wonen sinds kort in een van de weinige vrijstaand huizen in deze verder wat uniforme doorsnee-nieuwbouw-straat. Ze zijn uit hun huis in Lewenborg gegroeid, waar hun twee dochters **Felicia** en **Eveline** geboren zijn. Felicia gaat nu al naar het Stedelijk Gymnasium en Eveline naar de vijfde van de openbare basisschool. Jérôme heeft zijn tandartspraktijk in de stad en geeft de voorkeur aan de trein erheen; het natransport is alleen een misère. Miranda blonk nooit zo uit op de Academie, maar nu heeft ze succes met haar patchwork-cursus, die ze in verschillende dorpen geeft. Al het voorbereidende werk kan ze thuis doen nu ze haar prachtige atelier heeft, ingericht voor privélessen. Daarvan betaalt ze haar rijlessen, de ponyles van de meisjes en de platbodembinnenkort ... Maar het huishouden? "dat heet monetariseren," heeft ze geleerd. "prachtig begrip; laat zien dat je *money* hebt, haha, niet voor niets gesappeld daar in Lewenborg!" Beschreven is een van de dagen dat Miranda haar cursus geeft in een dorp in de buurt.

JEROME & MIRANDA + FELICIA en EVELINE

Een van de twee cursusdagen van Miranda

uur activiteit

Jérôme

6.50	opstaan, douchen en aankleden
7.15	ontbijt
7.45	vertrek op fiets naar station, 2,5 km
7.55	aankomst op station, helaas geen bewaakte stalling?
8.02	vertrek trein naar Groningen
8.12	aankomst in Groningen, lopend naar praktijk, 1 km
8.25	aankomst in praktijk, eerste patiënt om 8.30
12.00	half uur pauze, wandeling door stad
12.30	terug op praktijk
17.00	vertrek van praktijk naar station
17.13	aankomst op station
17.20	vertrek trein
17.29	aankomst trein, daarna op fiets naar huis
17.41	aankomst thuis
18.15	eten
18.30	samen met Felicia afwassen
18.45	t.v. kijken en krant lezen
19.45	administratief werk
21.00	tijd voor ontspanning
23.00	naar bed

Miranda

6.50	ontbijt klaar zetten, daarna kinderen wakker maken
7.15	ontbijt, kinderen en Jérôme de deur uit, ontbijtboel opruimen, daarna douchen en aankleden

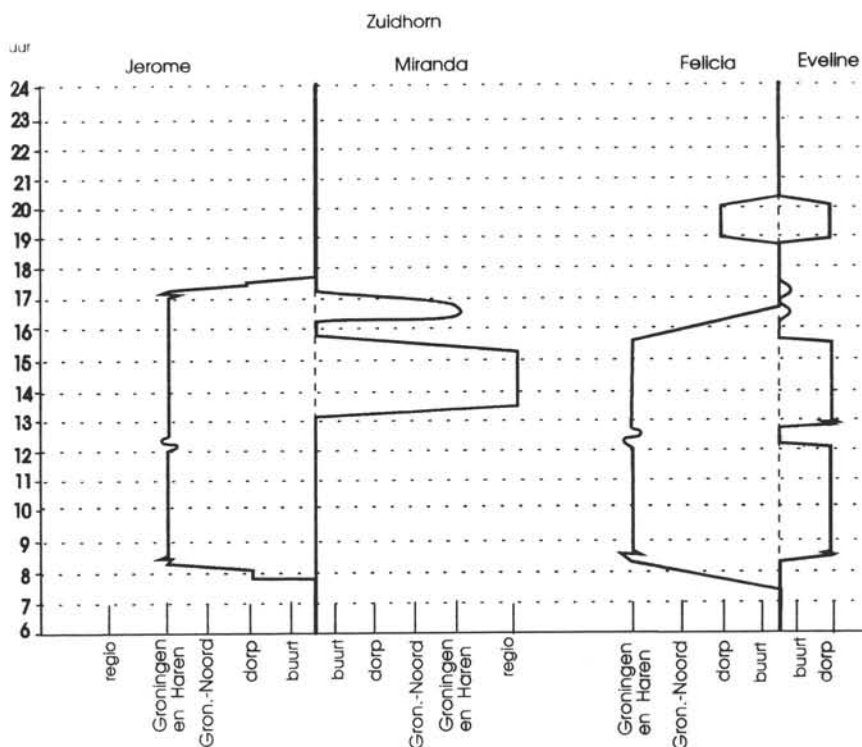
- 7.50 voorbereiding cursus, tussendoor 1 uur huishoudelijk werk
- 12.00 lunch, om 1 uur komt Afien (die dichtbij woont in Watermunt); zij verricht licht huishoudelijk werk en vangt de kinderen vaak op
- 13.05 vertrek op de fiets naar cursus in Den Ham: 7 km, ze hoopt dat ze snel slaagt voor haar rijbewijs
- 13.35 aankomst in Den Ham
- 13.45 begin les
- 15.15 einde les, vertrek terug naar huis
- 15.45 aankomst thuis, ideaal dat Afien haar helpt, Eveline is al thuis en Afien heeft inmiddels ook al boodschappen gedaan
- 16.15 begin rijles
- 17.15 einde rijles, Afien is om 5 uur weggegaan, maar de kinderen zijn nu zo oud dat ze wel even alleen kunnen
- 17.30 koken
- 18.15 eten
- 18.30 spelen met Eveline
- 18.45 tijd voor haar zelf (ontspanning)
- 20.20 kinderen opvangen, wat te drinken maken
- 20.45 kinderen zijn naar bed, huishoudelijk werk
- 21.30 tijd voor ontspanning
- 23.00 naar bed

Felicia

- 7.00 opstaan
- 7.20 ontbijt
- 7.30 vertrek per fiets naar het Willem Lodewijk gymnasium (Verzetstrijderslaan) in het oosten van de stad, meestal fietst zij met een groep uit het dorp, bij slecht weer met openbaar vervoer: 12 km
- 8.20 aankomst op school
- 8.40 begin lessen
- 12.25 pauze, overblijven op school
- 13.00 hervatting van de lessen
- 15.50 vertrek per fiets naar huis
- 16.40 aankomst thuis, huiswerk
- 18.15 eten
- 18.30 helpen met afwas
- 18.45 vertrek op de fiets naar ponyles, samen met Eveline: 3 km
- 19.00 begin les
- 20.05 vertrek naar huis, vooral als het schemert vindt ze het maar niks zo alleen met haar kleine zus fietsen
- 20.17 thuis, nog wat drinken en daarna wat huiswerk maken
- 20.45 naar bed

Eveline

- 7.00 opstaan
- 7.20 ontbijt
- 7.30 moeder helpen met ontbijtboel afruimen, daarna spelen
- 8.15 vertrek per fiets naar lagere school
- 8.22 aankomst op school
- 8.30 begin lessen
- 12.05 pauze, naar huis om te eten
- 12.45 vertrek
- 12.52 aankomst op school
- 13.00 begin lessen
- 15.32 einde les, vertrek naar huis
- 15.39 aankomst thuis, Tante Afien heeft de thee al klaar
- 16.15 spelen in de omgeving
- 17.30 weer thuis
- 18.15 eten
- 18.45 vertrek op de fiets naar ponyles, samen met zus: 3 km
- 19.00 begin les
- 20.05 vertrek naar huis, ze voelt zich veilig met haar grote zus
- 20.17 thuis, wat drinken
- 20.30 naar bed



Bindervoetlaan

In het eerste stuk van de Bindervoetlaan staan originele huizen met veel hout en plat dak. Ruim de helft is bewoond door tweepersoonshuishoudens, maar er wonen ook jonge stellen met één kind. 31% van de bewoners is tussen 25 en 34 jaar en 20% tussen 60 en 74 jaar oud. Van de hoofdkostwinners is 92% man, met voor 77% een hoog en voor 23% een middelbare opleiding. Zij werken voor 13% bij de overheid en voor 87% in overige sectoren. Meer dan de helft van de huishoudens heeft twee inkomens, waarvan het totaal voor 47% ligt tussen f30.000 en f45.000 voor 29% tussen f45.000 en f75.000, voor 10% daarboven. Het koopkrachtcijfer ligt op 153. Betrouwbaarheidsindex A.

Karel en Pieternel kozen dit huis, hoewel het niet heel groot is, maar veel origineler dan de doorsnee-huizen verderop in de straat. Echt huizen voor hoog opgeleide individualisten. Pieternel heeft een modezaak in het centrum; ze was juist gestart toen ze Kees leerde kennen. Toen Nelleke een baby was, nam ze haar mee naar de zaak, nu ze 2 is kan dat niet. De dag met koopavond is het probleem. Kees is nog AIO in Haren bij het Verkeerskundig Studiecentrum en is afhankelijk van de tijdsplanning van de prof. Maar hij kan het niet maken met de auto te gaan, al vindt zijn promotor, dat je voor de toekomst meer en meer met de auto moet rekenen. Hij wil juist bewijzen, dat het aandeel 'auto' terug kan. Pieternel houdt een autootje alleen voor bijzondere leveranties van dure kleding aan proffendames.

KAREL & PIETERNEL + NELLEKE

Vrijdag met koopavond

uur activiteit

Karel

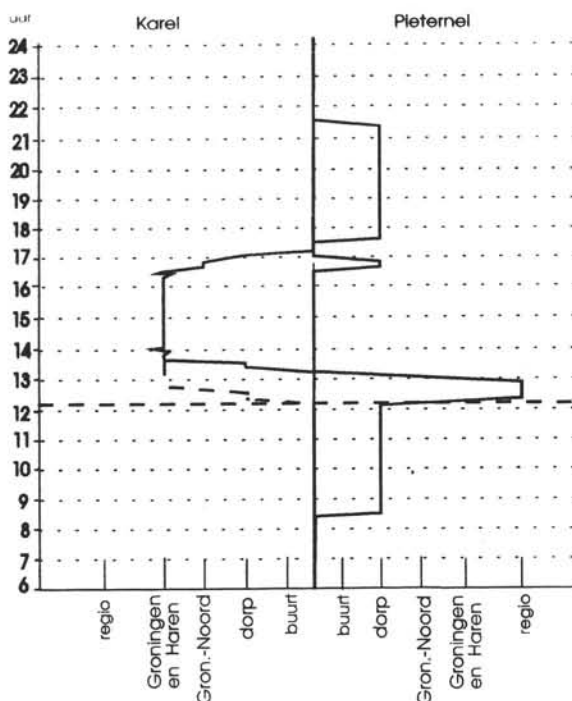
7.30 opstaan, douchen en aankleden
7.45 ontbijt klaarmaken

- 8.00 samen met Pieternel ontbijten, hierna gaat hij thuiswerken achter de computer, AIO zijn heeft zo zijn voordelen. Kan hij mooi op Nelleke passen als Pieternel op de zaak is
- 12.00 lunchen en de kleine voeden, hij wil de trein van 1 uur halen om naar Verkeerskundig Studiecentrum in Haren te gaan hij heeft om 2 uur een afspraak met een professor, Pieternel is gelukkig van middag vrij, vanavond is het koopavond
- 12.55 Pieternel is er nog niet, ze hadden toch goed afgesproken?
- 13.10 Pieternel arriveert, Karel vertrekt op de fiets als een haas naar het station: 1.3 km
- 13.30 trein naar Groningen vertrekt (½ uur later dan gepland)
- 13.40 aankomst in Groningen
- 13.47 bus naar Haren (lijn 51)
- 14.02 aankomst bij halte voor de ingang van het VSC, nu rennen
- 14.07 professor zitten al te wachten, Karel legt probleem uit
- 16.20 professor heeft hem goed kunnen helpen, Karel vertrekt richting bushalte
- 16.28 bus naar CS vertrekt
- 16.42 aankomst op CS
- 16.52 vertrek trein naar Zuidhorn
- 17.01 aankomst in Zuidhorn, nu snel naar huis want Pieternel moet zo naar de zaak
- 17.06 aankomst thuis, gelijk eten; Pieternel vertrekt naar zaak
- 17.25 hij ruimt op en wast af, speelt wat met Nelleke
- 19.00 Nelleke naar bed brengen
- 19.15 hij werkt nog wat
- 21.15 tijd voor ontspanning
- 23.30 naar bed

Pieternel

- 7.30 opstaan, douchen, aankleden en Nelleke wekken, wassen en voeden
- 8.00 ontbijt
- 8.25 vertrek naar de zaak (met de auto), die heeft ze vaak nog nodig: 2 km
- 8.32 arriveert op de zaak
- 9.00 winkel gaat open
- 12.00 snel even een broodje, haar middaghulp is gearriveerd, een betrouwbare meid, daar kan ze met een gerust hart de zaken even aan over laten
- 12.05 een goede klant uit Leek belt, Pieternel moet hier met spoed eventjes langs (de klant is koning)
- 12.07 vertrek naar Leek: 14 km
- 12.25 aankomst in Leek, als de afspraak maar niet te lang duurt anders is ze niet op tijd thuis (helaas het loopt uit!)
- 12.55 vertrek naar Zuidhorn, 'racen'
- 13.10 aankomst thuis, Karel pissig dat ze zo laat is, 's middags op de kleine passen, telefoneren en wat administratief werk voor de zaak
- 16.30 vandaag maar niet koken, geen tijd ze "haalt wel iets op"
- 17.00 weer thuis van de Chinees
- 17.10 eten
- 17.25 vertrek naar de zaak
- 17.35 aankomst op zaak, meer moeite dan vanochtend om auto te parkeren
- 21.00 einde koopavond, nog even opruimen en afsluiten
- 21.20 vertrek naar huis
- 21.26 aankomst thuis, tijd voor ontspanning
- 23.30 bedtijd

Zuidhorn



Adm. Helfrichstraat

In het begin van deze straat, die vanuit het centrum westwaarts loopt, staan vrij grote aaneengebouwde huizen, met vier- tot zespersoonshuishoudens. Voor bijna de helft zijn dat gezinnen met drie kinderen, 18% van 0 tot 5 jaar, 33% van 13 tot 17 jaar oud, en voor de helft nog ouder. Steeds is de hoofdkostwinner man. Hun opleidingsniveau is voor twee derde hoog en voor een derde middelbaar. Zij werken voor 16% zelfstandig, waarvan 3% in een vrij beroep, voor 67% bij de overheid en voor 17% in overige sectoren. De huishoudens hebben voor tweederde twee inkomens. Daarbij kan het inkomen van een inwonend ouder kind zijn, maar er zijn zeker ook tweeverdienende paren. De totale inkomens liggen nagenoeg geheel boven f75.000, het koopkrachtcijfer is dan ook 153. Betrouwbaarheidsindex B.

Arend, 44 jaar, en **Bouke**, 41 jaar, zijn tweeverdieners, beiden werkend bij de overheid, Arend is hoogleraar economie en gaat bijna dagelijks naar het Zernike Universiteitscomplex, maar kan zijn werktijd vaak aanpassen aan het programma van de kinderen. Bouke was, toen de jongens naar de middelbare school (met gymnasium-afdeling) in Groningen gingen, als herintredende sociaal-bedrijfskundige, juist goed op dreef met haar voltijdsbaan als afdelingschef bij de sociale dienst in Groningen, toen **Poppeke** zich aankondigde. Gelukkig kon ze haar vakantie aan haar verlof plakken, maar daarna moest oppas geregeld worden. Op woensdagmiddag en als Arend en Bouke 's avonds samen officiële verplichtingen hebben, passen de jongens, die dan vrij van school zijn, voorbeeldig op hun zusje. Ze wil het werk nu niet meer opgeven en vooral niet zeuren op de dienst en hoopt op een open plek bij de intergemeentelijke sociale dienst in Zuidhorn, hier vlak tegenover. De kans is groot na de grenswijziging. Maar voorlopig is donderdag als Arend zijn vaste vergaderdag heeft en de jongens hun hockeytraining om 7 uur, de kritieke dag.

ARENDE & BOUKE + 2 zonen en POPPEKE **Donderdag, Arends vaste vergaderdag**

uur activiteit

Arend
7.30 opstaan en ontbijt klaarmaken
7.50 ontbijt
8.10 met Poppeke naar kinderdagverblijf (bij hun in de straat)

- 8.15 vertrek per auto naar werk (9.5 km)
- 8.25 aankomst op het Zernike Universiteitscomplex, 's morgens geeft hij college
- 12.25 lunch in de kantine
- 13.00 hij werkt wat op z'n kamer
- 14.00 begin van vaste vergadering, vergadering loopt uit terwijl hij vandaag voor het eten zou zorgen
- 17.20 snel met de auto naar huis
- 17.30 thuis, de jongens hebben Poppeke al opgehaald, hij stuurt zijn oudste zoon weg om chinees te halen
- 18.15 eten, daarna wat tijd ter ontspanning
- 19.00 hij trekt zich terug in z'n studiekamer, hij moet nog colleges voorbereiden
- 21.15 stopt met werken, ontspanning
- 23.45 gaat hij naar bed

Bouke

- 7.30 opstaan
- 7.40 Poppeke wakker, wassen etc.
- 8.10 gezellig ontbijten samen met de jongens
- 8.20 fietst naar station (1.2 km)
- 8.25 aankomst op station, fiets stallen
- 8.32 vertrek trein
- 8.42 aankomst trein in Groningen, lopend naar bus
- 8.48 vertrek bus van station (lijn 6)
- 8.56 stopt bus tegenover Sociale Dienst
- 9.00 begin werk
- 12.30 pauze, sandwich mee bij wandeling met collega in omgeving
- 13.15 weer aan het werk
- 17.00 vrij, loopt naar bushalte
- 17.06 vertrek bus naar station
- 17.14 aankomst bus, lopend naar trein
- 17.20 vertrek trein
- 17.30 aankomst trein in Zuidhorn
- 17.32 vertrek per fiets naar huis
- 17.37 thuis, geen boodschappen gedaan, er wordt chinees gehaald, best lekker maar het is al de tweede keer in korte tijd. Even een borreltje met Arend
- 18.15 eten
- 18.45 Poppeke naar bed brengen
- 19.15 huishoudelijke taken uitdelen aan jongens
- 20.30 tijd voor ontspanning
- 23.10 gaat ze naar bed

♦ MOSAIC-TYPE 12 WELSTANDIGE JONGE GEZINNEN

Pijlkruid

In deze straat wonen naast 20% tweepersoonshuishoudens, overwegend jonge driepersoons- en vierpersoons- en zelfs 13% vijfpersoonshuishoudens. Van de bewoners is 28% tussen 30 en 34 jaar. Voor het overige zijn de leeftijden gespreid; slechts 4% is boven de 60 jaar. Bijna de helft van de huishoudens heeft kinderen tussen 0 en 5 jaar oud, slechts 13% heeft kinderen tussen 6 en 12 jaar oud. De hoofdkostwinners zijn allen mannen. Een derde van hen werkt bij de overheid, en bijna de helft in het bedrijfsleven. Hun opleidingsniveau is voor 60% hoog, voor 27% middelbaar. Ook is 14% student; er zijn geen werklozen. Slechts 19% van de huishoudens heeft twee inkomens. De totalen liggen voor 22% onder de f30.000, voor 31% tussen f30.000 en f45.000. Het koopkrachtcijfer is 123. Er staan alleen koopwoningen, voor 86% als dubbele huizen met garage. Gezien de leeftijd en het gemiddelde aantal kinderen, zal slechts een enkele vrouw een klein baantje hebben en zal zij in haar onmiddellijke omgeving altijd opvang voor de kinderen vinden. Problemen met tijd lijken hier niet van ruimtelijke aard te zijn. Betrouwbaarheidsindex A.

♦ MOSAIC-TYPE 30 PROTESTANTE ALLEENSTAANDE OUDEREN

Gaickingalaan

Aan het westelijke einde van de Gaickingalaan staat een aantal kleine vrijstaande senioren-woningen, grenzend aan het terrein van het verzorgingstehuis Westerburcht. Het meer oostelijke deel van de laan is met grotere vrijstaande bungalows bebouwd. Voor de hele laan geldt dat tweederde bewoond wordt door eenpersoonshuishoudens, dat 20% van de bewoners 55 tot 64 jaar en 80% boven de 75 jaar is. Twee derde van de hoofdkostwinners is vrouw. Alle bewoners zijn met pensioen, in twee derde van de huishoudens komt, zoals te verwachten is, maar één inkomen binnen. Het opleidingsniveau is voor een

derde middelbaar en voor twee derde laag. Die inkomens liggen voor 30% onder de f30.000 en voor 50% gespreid tussen f30.000 en f75.000. Betrouwbaarheidsindex C.

Het ziet ernaar uit, dat de kleine woningen door oudere alleenstaanden, overwegend vrouwen worden bewoond (waarschijnlijk in de vorm van aanleunwoningen) en dat in de grotere bungalows een aantal 'jongere oudere' stellen zijn blijven wonen, om redenen waarnaar men gissen kan: alles is beganegronds; een verzorgingshuis is vlakbij. De vraag rijst: wat voor service biedt dit aan andere oudere bewoners in de buurt, misschien in de vorm van maaltijden of hulp in noodsituaties. Het winkelcentrum in de Dorpsstraat en de Dorpsvenne, is niet ver, maar vanaf 'de aanleunwoningen' toch nog een kleine kilometer lopen, wat meer dan het dubbele is van de uit diverse onderzoeken gebleken maximale loopafstand voor ouderen van 400 meter (onder andere Seniorenlabel, SEV, 1993). Hoewel dagpatronen hier niet toepasselijk lijken, ligt hier een ander vraagstuk van ruimte en tijdsduur in de korte afstand en de korte tijdsperiode, dat oudere personen (boven 75 à 80 jaar) lopen kunnen in relatie tot de afstand tot de dagelijkse, dat zijn voor hen ook de paramedische, voorzieningen.

BIJLAGE 5.1

Analyse van de tijdbesteding

I Tijdskwaliteit van de routes naar werk en school

Het is van belang de verplaatsingstijd te bezien in relatie tot de nuttig bestede tijd. Dit geldt niet alleen voor verplaatsingen ten behoeve van werk/opleiding en maatschappelijke taken, maar ook voor die ten behoeve van zorgtaken. Voorzover de zorgtaken binnenshuis worden verricht zijn zij niet uit het dagpatroon, maar alleen uit het dagprogramma af te leiden. Dit geldt ook voor thuis verrichte beroepswerkzaamheden. Niet alle verplaatsingstijd is aan één type actie toe te schrijven. Met name bij een keten (of een kluwe) van verplaatsingen: het wegbrengen van een kind, het kopen van je eigen lunchbroodje + gezellig tijdschrift en de verdere rit naar kantoor, is het vaak moeilijk de kluwe te ontrefelen en de tijd toe te schrijven aan de drie componenten.

Ten behoeve van de evaluatie van de dagpatronen van de fictivi is voor elk van hen het tijdgebruik op de beschouwde dag uitgeplozen naar:

- betaalde of geruilde arbeid + onbetaald maatschappelijk nuttig werk + studie en opleiding
- zorgtaken voor eigen voedselvoorziening en huishouden en voor leden van eigen huishouden
- vrij besteedbare tijd
- verplaatsingstijd, met aandacht voor deze tijd binnen de uren van de werk/opdrachtgever

In hierop gebaseerde diagrammen is als verplaatsingstijd alleen genoteerd de tijd van de woonwerkverplaatsing (wegbrengen, boodschapje onderweg zijn daarin niet uitgezeefd).

Korrewegbuurt

Tante *Etta* is op donderdag ruim een uur onderweg in de bus en op de fiets om inkopen te doen voor haar bijverdienste: koken voor de studenten. Zij loopt 1¼ uur op de markt rond. Die oude dame sjouwt dus 2½ uur buiten rond, waarvan ze een half uur in de bus zit.

Janus heeft iedere dag een half uur heen en terug een angstige rit op de fiets. Als hij met de bus wil gaan, reist hij het snelste met lijn 13 of 16 via het transferium, daar overstappen op bus 19, waarbij hij drie maal een zonegrens passeert (totaal 17 minuten + 5 strippen). Hij kan ook met dezelfde bussen de andere kant op, bij station CS overstappen en blijft dan binnen dezelfde zone (totaal 27 minuten + 2 strippen). In beide gevallen komt er nog 2 x lopen = bijna 10 minuten bij. Voor iemand met weinig geld een moeilijke keus; het weer als beslissende factor? Hij kan met de fiets onderweg andere acties inpassen

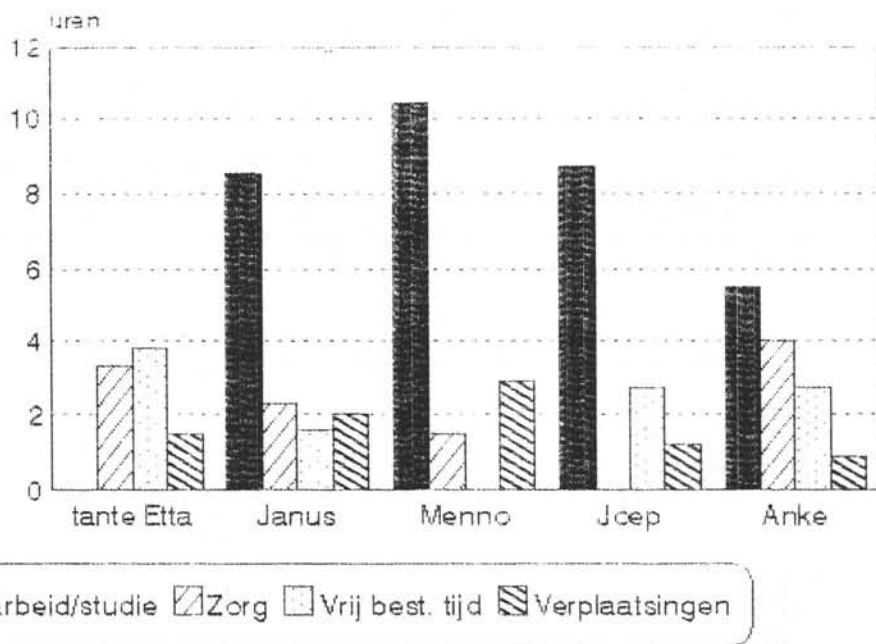
Menno fietst in 2 x een half uur naar college en terug; hij kan 5 uur nuttig besteden exclusief een half uur voor de lunch; hij fietst naar supermarkt en terug in 5 minuten; besteedt 18 + 22 aan zorgtaken tot Moniek komt, + 15 minuten samen. Reis naar Roodeschool heen en terug 2 x 1 uur; nuttig bestede tijd 2 x een half uur lezen of napraten in de trein, bespreking 4 1/2 uur excl. pauzes. Totaal: 3 uur reistijd voor studie en maatschappelijke taak; daarvoor 9½ uur + 1 uur in de trein nuttig besteed en 40 minuten zorgtaak inclusief 5 minuten fietsen.

Joep & Anke

Joep zit 20 + 30 + 30 + 20 + 30 minuten = 2 uur en 10 minuten in de auto; 50 minuten van en naar kantoor en 1 uur en 20 minuten onder werktijd. Opvalt, dat hij er in de avondspits 10 mi-

nuten langer over doet dan in de ochtend; hij vertrekt dan ook vroeg. Hij werkt in totaal effectief 7 uur en 10 minuten. Hij zou dit programma niet met het openbaar vervoer kunnen afhandelen. Met een modem thuis zouden de werkzaamheden in de ochtend van huis uit zijn te doen. Voor contact met personeel is volgens hem zijn aanwezigheid 's ochtends nodig. Anke staat er op dat hij 's avonds de tafel afruimt en afwast; zij werkt toch ook, zij het part-time! Een halfuur per dag corvee. Anke fietst, nadat ze de bedden en ontbijtboel opgeruimd heeft (½ uur) in 20 minuten naar het Zernike Universiteitscomplex, overdag zijn die tunneltjes en de fietsroute wel plezierig, maar als er 's avonds iets te doen is, hoopt ze dat Joep de auto niet nodig heeft. Ze werkt 4 uur. Terug ketent ze alle acties aan elkaar, boodschappen (zorg), winkelen (feestje); daarvoor is ze 1½ uur onderweg. Na de lunch besteedt ze thuis 1½ uur aan studie en 2 uur aan het huishouden tot Joep thuiskomt om 18.15. Samen gaan ze in hun vrij besteedbare tijd, die om 19.30 begint naar een verjaardagsfeestje, reistijd voor 2 x 20 minuten.

Figuur 5.1.1
Tijd besteed aan verplichte arbeid/studie en zorg, vrij besteedbare tijd en verplaatsingen van de fictivi in de Korrewegbuurt (in uren per dag)



FBO '95

Pim & Mien + Janneke en Jip

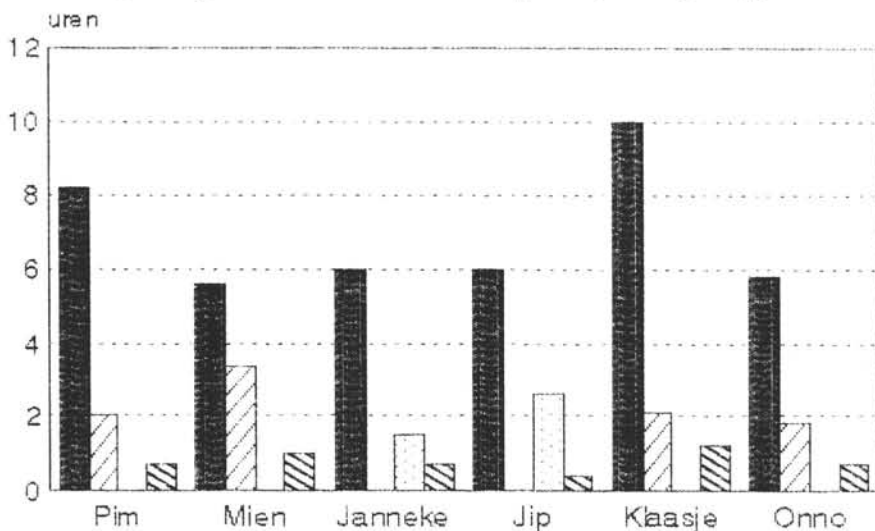
Pim combineert, na ½ uur opruimen van ontbijt en eigen bed, wegbrengen van Jip met de auto-reis naar kantoor, geheel binnendoor, 15 minuten totaal. Hij werkt 8 uur en 10 minuten, waarvan hij 17 + 20 minuten = 37 minuten van het ene adres naar het andere rijdt. Terug kost de reis hem 25 minuten, door een file op de Ring. Hij werkt dus effectief 7½ uur. Totale reistijd 1 uur en 17 min., een redelijke verhouding. Na het eten zorgtaak, afwassen en huiswerk doorneemen met de kinderen, 1 uur; totaal 1½ uur. Mien combineert wegbrengen van Janneke met een fietsrit van een halfuur. Zij geeft 4 uur les en doet thuis 1½ uur werk voor school. De rit naar huis combineert zij met boodschappen, 50 minuten. Na de lunch kosten zorgtaken thuis en halen van Jip 2 uur, waarvan 2 x 5 minuten fietsen; een kwartier thee drinken en drie kwartier koken, maakt haar werkdag vol. Werk 5½, zorgtaken 4½ uur. Na het eten neemt Pim het over.

Om 7 uur gaat ze piano studeren en daarna ziet ze nog wel. Janneke fietst met moeder 22 minuten naar school. Ze blijft over; schooltijd totaal 6 uur. Ze moet voor de veiligheid tegelijk met de andere kinderen de Wijert uitrijden, door de fietstunnel, maar mag wel bij een vriendin spelen. Hoewel ze vanaf de Parkweg over de drukke Hereweg in het spitsuur uiterlijk 16.30 moet vertrekken, is ze de tijd vergeten en vertrekt om 17.15. Moeder is al ongerust, ze gaat maar gauw tafeldekken, dan tussendien. Na het eten wast ze met Pappie af, dan huiswerk en piano studeren. Jip maakt eerst de bedden van Janneke en hem op en veegt de douche aan en gaat dan fijn met Pappie in de auto naar school, fietsje achterin. Hij eet tussen de middag bij een vriendje, dat na schooltijd bij hem speelt, want diens moeder werkt van 11 tot 6 uur in een winkel. De schooltijd duurt totaal 6 uur. Na school gezellig met moeder thee drinken en dan buiten spelen, want Mammie moet nog even rustig werken. Na het eten alleen nog zijn huiswerk, zijn huistaak is 's ochtends.

Klaasje & Onno

Klaasje doet eerst de bedden, de douche en de ontbijtboel (drie kwartier) en fietst heen en terug naar haar werk op de stationslokatie, totaal een halfuur. Ze werkt voltijds, 8 uur per dag; haar ATV neemt ze op vrijdag op, een halve of hele opgespaarde dag, in overleg. In de lunchpauze doet ze de boodschappen, zodat ze thuisgekomen meteen kan koken; zorgtaak totaal 1½ uur. Naar haar cursus, eens, soms tweemaal per week fietst ze heen 20 en terug 15 minuten, totaal 35 minuten; de cursus duurt 2 uur. Totaal vandaag 10 uur werk en opleiding; reistijd 1 uur en 5 minuten; zorgtaken 2 uur; geen vrij besteedbare tijd. Die spaart ze van vrijdagmiddag tot zondagavond bijeen om er met de fiets en de tent op uit te gaan, naar Schier deze keer. Onno rijdt heen naar de Gasunie en terug 2 x 20 minuten. Hij werkt vandaag 8½ uur. Daarvan rijdt hij in de Montagewagen 15 + 15 + 30 + 40 = 1 uur en 10 minuten, effectieve werktijd 7 uur en 20 minuten (iets langer dan normaal, vervelend want Klaasje heeft cursus). Hij verricht het resterende werk in huis en stofzuigt vast het hele huis, dat scheelt vrijdag. Nog een uurtje studeren tot Klaasje thuiskomt. Werk en studie 10 uur; zorgtaken 2 uur.

Figuur 5.1.2
Tijd besteed aan verplichte arbeid/studie en zorg, vrij besteedbare tijd en verplaatsingen van de fictivi in de Korrewegbuurt (in uren per dag)



■ Arbeit/studie ▨ Zorg □ Vrij best. tijd ▩ Verplaatsingen

Beijum-Oost

Auke & Jans

Auke is iedere dag 's ochtends 50 minuten onderweg, inclusief kinderen naar school brengen, en terug 25 minuten, bij elkaar 1¼ uur. Zijn effectieve werkduur is 2 x 4 uur. Jans is op donderdag (haar bezoekdag) in totaal 2 uur en 25 minuten met de auto onderweg; met een werkduur van 6 uur en 40 minuten, waarvan 50 minuten autorit in werktijd, effectief dus maar 5 uur en 50 minuten werk. De reistijd in de ochtend is te bekorten door installatie van een modem met E-mail en/of fax in haar werkkamer thuis.

Figuur 5.1.3
Tijd besteed aan verplichte arbeid/studie en zorg, vrij besteedbare tijd en verplaatsingen van de fictivi in Beijum-Oost (in uren per dag)

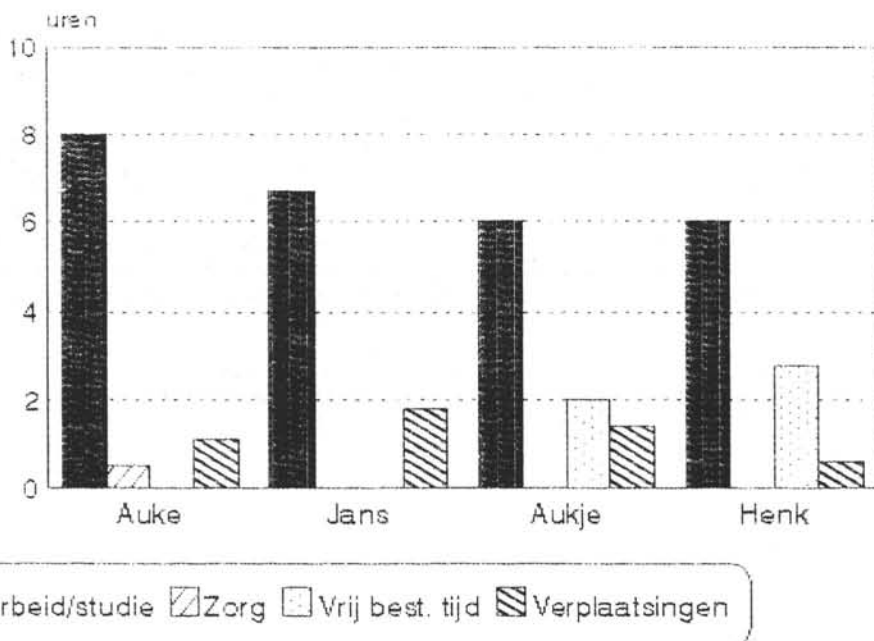


FIG 115

Jan & Ypkje

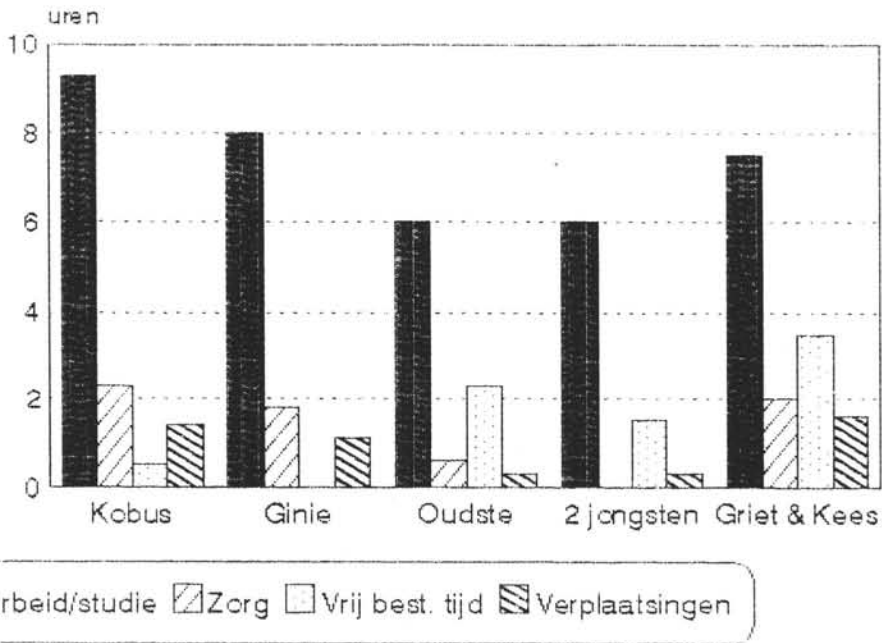
Jan zet het ontbijt klaar, terwijl Ypkje de kinderen helpt en begint te ontbijten met de groteren. Na het ontbijt reist hij met twee bussen naar Hoogkerk, heen in 1 uur en 20 minuten en terug met een gewone bus en de spitslijn in een uur. Een bezwaar is dat er bij het begin van Hoogkerk een zonegrens ligt. Hij loopt wel eens vandaar, 2 km tot de halte waar hij normaal uitstapt, maar vandaag regent het. Hij zou ook eens met de fiets kunnen gaan, dwars door de stad en dan langs het Hoendiep; van huis ± 11 km., met stoplichten drie kwartier; nooit gedacht dat het zoveel korter was; winst: een uur + 6 strippen. Hij praat over een fiscaal aftrekbare fiets met zijn chef, die hem verwijst naar zijn werkgever, het uitzendbureau. Hij werkt 7½ uur. Thuisgekomen kookt hij en na het eten speelt hij met Job en Juul en brengt ze naar bed; zorgtaken 2 uur; totaal 3 uur. Ypkje is vanaf half 7 in de weer met wassen en aankleden van de kleintjes, terwijl ze Job en Juul aanspoort en antwoordt op vragen als: waar zijn mijn schoenen? Half acht ontbijt en dan hup weg. In een halfuur kinderen weggebracht en lekker uitgerust in

de bus: op kantoor. Ze werkt 7½ uur; de lunchpauze neemt ze echt voor zichzelf. De boodschappen doet ze na het werk in een halfuur, dan stapt ze meteen op het Zuiderdiep op de bus, scheelt tijd. De kinderen wachten al; jammer dat ze geen geld heeft voor de naschoolse activiteiten. Thuis kwartiertje voor zichzelf; dan de kleintjes naar bed en na het eten nog de was in de machine, ja iedere dag, en dan vrij. Reistijd totaal 1 uur; zorgtaken 2½ uur. Job en Juul verrichten drie kwartier al dollend hun taak, bedden, ontbijtboel, afwassen, als ze een goede bui hebben hangen ze de was vast op die op nachtstroom heeft gedraaid. Ze lopen een kwartier naar school en blijven over met een heel stel; ze hebben 6 uur school, maar blijven zo lang mogelijk karweitjes doen, want het duurt nog zo lang voor vader of moeder thuiskomt.

Kobus & Ginie

Kobus wast en kleedt de jongste kinderen (40 minuten). Na het gezamenlijk ontbijt rijdt hij in 2 x 20 minuten van en naar het gemeentehuis in Haren. Hij werkt tussen de middag door, om eerder thuis te zijn. Omdat hij extra telefoontjes krijgt, vertrekt hij een half uur later dan normaal op Ginie's operatiedag, nu 7 uur. De kinderen zitten al 10 minuten op de stoep. Hij besteedt twee uur en een kwartier aan huishouden en koken en leest een halfuur een glossy tijdschrift. Na het eten 20 minuten heen en terug naar een lezing met vakgenoten; 2 uur en 20 minuten. Totaal: werk en vak 9½ uur; reistijd 80 minuten; zorgtaak 3 uur; vrij besteed ½ uur. Ginie zorgt voor het ontbijt en bereidt zo veel mogelijk voor, voor de lunch. Ze brengt de twee jongsten naar school (totaal 1½ uur); ze fietst 20 minuten naar het ziekenhuis, terug ook. Ze werkt in totaal 8 uur met een uur lunchpauze die ze voor de helft aan zorgtaken besteedt. Na het eten nog de afwas en tijd voor de kinderen, 2 uur. Vanaf 9 uur vrij besteedbare tijd. De jongsten lopen 4 x 4 à 5 minuten naar school, totaal een kwartier; schooltijd is 6 uur. Ze hebben geen taken thuis. De grote zus fietst in 5 minuten 4 x van en naar school. Haar schooltijd is ook 6 uur. De lunch met de broertjes op de operatiedagen vindt ze een korvee van 35 minuten, het wordt steeds erger. Ze moeten maar overblijven. Ze wil die dagen niet meer afwassen.

Figuur 5.1.4
Tijd besteed aan verplichte arbeid/studie en zorg, vrij besteedbare tijd en verplaatsingen van de fictivi in Beijum-Oost (in uren per dag)



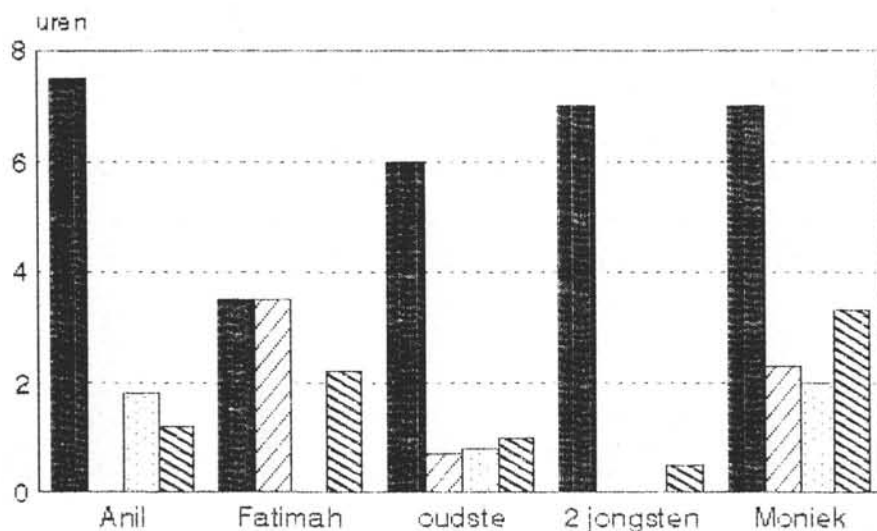
Griet & Kees zijn bijna 2 uur onderweg heen en terug naar het ziekenhuis. Ze besparen eigenlijk niets door van winkelcentrum West naar huis te lopen, als ze binnen een uur zouden overstappen, want ze zijn de dure zonegrenzen dan al voorbij. Maar nu ze ook nog naar de apotheek moeten is het wat anders. 400 meter lopen is het maximum voor Griet, 500 + 600 meter is veel te veel.

Anil & Fatimah

Anil fietst heen een half uur terug 25 minuten. Zijn werkduur is $7\frac{1}{2}$ uur, een gunstige verhouding. Hij verricht geen zorgtaken en heeft dus vanaf 19.40 uur vrij besteedbare tijd. Fatimah is een echte 'taakcombineerder'. Vanaf de thuisbasis is zij voor zorgtaken en opleiding 1 uur en 20 minuten te voet of per fiets op pad, daarnaast voor werk heen en terug nog 1 uur en 20 minuten op een werkduur van 2 uur, een slechte verhouding. Zij heeft geen vrij besteedbare tijd. Oudste kind fietst 2 x per dag 20 minuten naar school langs een weinig veilige route. Vooral het Heerdenpad is onveilig, ook het Pedaalpad valt tegen. Anil heeft met haar een fietsroute door de woonstraten uitgepuzzeld, maar dat viel niet mee, want de meeste heerden lopen dood. Van Eilandaheerd kun je doorsteken naar Onnemaheerd, maar dan volgt toch weer een stuk Pedaalpad, dan weer een eindje Amkemaheerd met fietspad, door het winkelcentrum, enz. door de vrij overzichtelijke wijk Hunze en via de nieuwe brug en de Korreweg, met fietspaden. Als het winter wordt moet ze maar met de bus als hij zijn baantje nog heeft, anders brengt en haalt hij haar iedere dag met de fiets, want hij is best zuinig op zijn dochter, die hem al zo netjes de maaltijd opdiend, als hij thuiskomt. Waarom moet ze nou een leerachterstand inhalen?

Moniek staat al om half 7 op om met *Tjok* aangekleed en ontbeten van huis te gaan (1 uur zorgtaak). De reis kost inclusief wegbrengen van *Tjok* een uur. Ze werkt officieel 7 uur maar ze rekt haar halfuur lunchpauze wel flink wat op. De terugreis duurt met boodschappen doen en wachten op *Tjok* een half zorguur langer. Een uur koken en eten met *Tjok*. Van haar vrij besteedbare tijd na 7 uur (3 uur en 20 minuten) gaat nog 50 minuten af voor het bakken van een apeltaart voor haar zus in ruil voor het oppassen vanavond. Zorgtaak totaal; 3 uur 20 minuten; vrij besteedbaar $2\frac{1}{2}$ uur.

Figuur 5.1.5
Tijd besteed aan verplichte arbeid/studie en zorg, vrij besteedbare tijd en verplaatsingen van de fictivi in Beijum-Oost (in uren per dag)

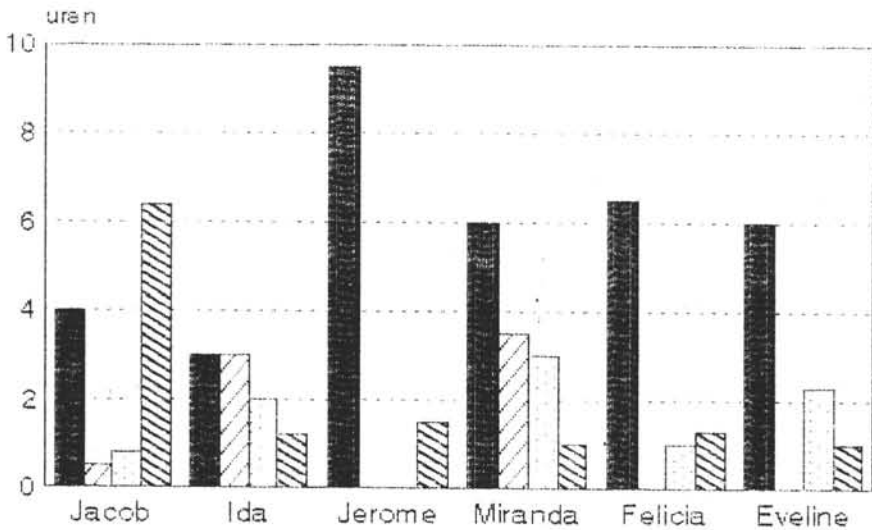


Zuidhorn

Jacob & Ida

Jacob reist heen naar de LU-Wageningen 3 uur en 10 minuten en terug naar huis 3 uur en 5 minuten. Voor en na de lunch besteedt hij 4 uur aan zijn werk. Met de auto zou hij minder tijd verreis hebben, maar niet alleen vermoeder zijn, maar ook minder effectief zijn tijd besteed hebben. In de trein, in het lange stuk van Utrecht naar Groningen, 2 x 2 uur, heeft hij de gesprekken voorbereid en terug de nieuwe boeken uit de LU-bibliotheek ingezien. Werk 8 uur; onbenutbare reistijd 2 uur en een kwartier. Hij heeft 's avonds nog een afruim- en vaatwasser-taak, een halfuur. Ida besteedt naar haar vergaderingen 's ochtends 16 minuten en 's middags 35 minuten heen en terug. Haar maatschappelijke taken vragen ruim 3 uur + een half uur thuis-werk; haar zorgtaken 3 uur. 's Avonds nog 2 uur vrij besteed aan bezoek vriendin.

Figuur 5.1.6
Tijd besteed aan verplichte arbeid/studie en zorg, vrij besteedbare tijd en verplaatsingen van de fictivi in Zuidhorn (in uren per dag)



■ Arbeid/studie ▨ Zorg □ Vrij best. tijd ▩ Verplaatsingen

FD 195

Jerôme & Miranda + Felicia en Eveline

Jerôme reist in 40 minuten naar zijn praktijk en terug in 45 minuten. Hij werkt in totaal 8 uur. Hij verricht geen zorgtaken. Hoewel de avond vrij besteedbaar heet, werkt hij toch 1½ uur aan zijn administratie. Totaal werk 9½ uur, reistijd 1½ uur. Miranda zorgt voor het ontbijt, praat met Jerôme over zijn werk en helpt de kinderen naar school (1½ uur zorgtaken). Zij werkt 3½ uur. Met de lunch komt alleen Eveline nog thuis, (gezellig ½ uur, zorg ½ uur). Zij fietst naar haar cursus en terug 2 x een halfuur; de les duurt 1½ uur, een slechte verhouding, maar op de fiets kan ze niet meer dan één cursusplek bezoeken op een middag. Als ze haar rijbewijs heeft kan ze veel efficiënter werken. Haar rijles rekent ze nu tot studie, vandaag 1 uur. Ze verzorgt de

maaltijd, 1½ uur, en dan kan ze de avond meestal vrij besteden. Afruimen en de vaatwasser doen de kinderen. Maar vandaag hebben zij ponyles, waar ze alleen heengaan. Het is haar te machtig daar steeds mee naar toe te gaan. Na de zomer moet ze zien plaats op een les direct na schooltijd of op woensdagmiddag te krijgen. Totaal werk/studie 6 uur, reistijd 1 uur, zorgtaken normaal 3½ uur, nu 4 uur; vrij nu 3 uur. Felicia fietst 50 minuten heen en ook terug naar school. De lessen duren in totaal 6½ uur. Thuis maakt ze huiswerk tot het eten. Daarna anders afruimen en vaatwasser uit- en inruimen, maar vandaag ponyles, een kwartier heen en terug, een uur les. Eveline fietst 4 x 7 minuten van huis naar school en terug, totaal een halfuur. Ze heeft in totaal 6 uur school, vandaag nog een halfuur op en neer naar ponyles en een uur les. Er blijft nog heel wat tijd over om te spelen, maar ze zorgt zelf voor haar hond Flip; dat was de afspraak met Mammie.

Gerard-Jan & Marijke

Gerard-Jan rijdt per auto 25 minuten heen en 20 minuten terug van en naar zijn kantoor in de binnenstad. Hij werkt daar 9½ uur, heeft een zakenlunch in de stad over een ontslagzaak, noteert daarvoor ½ uur; totaal gewerkt 10 uur. Hij verricht geen zorgtaken. Zijn vrij besteedbare tijd begint om 19 uur met gasten en een heerlijk etentje, 4½ uur. Marijke verzorgt het ontbijt (½ uur); de hulp ruimt op en zorgt voor de lunch. Zij loopt 2 x 5 minuten heen en terug van de school, waar zij 3 uur en 10 minuten werkt. Ze luncht met de twee jongsten, praat over hun probleempjes (½ uur zorg) en vertrekt na hen naar tennis; bijna 2 uur vrij bestede tijd. Dan een uur zorg en een uur vrij besteed aan: boodschappen, kletsen met vriendin, thee met de kinderen, opruimen boodschappen. Van 17.00 tot 23.30 koken en gasten van GJ's kantoor. Ze heeft alles intussen in de vaatwasser gemikt, dat ruimt Hikje morgen op. Werk en sociale taak voor de zaak totaal 9½ uur, zorg 2 uur en vrij besteed 3 uur. Jan-Gerard fietst van en naar school 2 x 3 kwartier = 1½ uur. Hij heeft 5 uur en 50 minuten les. De avond besteedt hij deels vrij aan hockey, ruim 2 uur en daarna 1 uur aan zijn huiswerk. Menno-Kornelis en Anna-Marijke fietsen 4 x 5 minuten van en naar school; hun lessen duren 5 uur en 10 minuten. Ze lunchen thuis met Mammie. Behalve hun blokfluitles en hun eigen bed rechtleggen hebben ze nog geen taken.

Ietse & Klaassien reizen in 50 minuten naar het AZG; ze hebben 25 minuten nodig om de wachtkamer van de goede afdeling te vinden: reis 1 uur + marge een kwartier. Ze maken over de hele dag nog drie reizen: naar de kinderen in Beijum, 35 minuten; naar de binnenstad, de Hema enz. een half uur; en te voet en met trein weer naar huis, 40 minuten. Ze hebben die dag heel wat noodzakelijke en gezellige dingen gecombineerd in ketenverplaatsing van totaal 3 uur. "Het is me wat, Ietse."

Berend & Gé zijn, na het ontbijt wat ze samen voorbereiden en afruimen (elk een halfuur), heen naar hun vrienden 1 uur onderweg, omdat iemand ze wegbrengt naar het station. Het bezoek duurt 4½ uur. De terugreis, als er geen taxi staat, kost met rusten op een bankje 1 uur + 50 minuten. Het eten is afgekoeld, nog even in de magnetron, voor Berend zorgen (totaal 1 uur) en dan gaat Gé naar een kennis, 1½ uur eigen vrije-tijd, inclusief 2 x 7 minuten lopen.

Karel & Pieternel + Nelleke

Karel ruimt het ontbijt af en werkt vrijdags thuis, terwijl hij op Nelleke past (½ uur zorg en 3 uur werk). De lunch met Nelleke en wachten op Pieternel kost hem een uur. Zijn reis heen en weer naar Haren kost 2½ uur. Het gesprek over zijn werk duurt 2¼ uur. Na het eten wast hij af en zorgt voor Nelleke 1½ uur en werkt dan nog wat. Totaal werk 6 uur, verplaatsingstijd 2½ uur en zorgtaken 3 uur. Pieternel zorgt eerst voor Nelleke en het ontbijt (1 uur). Daarna rijdt zij 3 x 7 minuten, van huis naar zaak en terug, naar klant + heen en weer 33 minuten. Zij werkt inclusief de rit naar Leek, en 2½ uur administratie thuis, 10¼ uur, wegens de koopavond, effectief dus een kleine 9 uur, woon-werk verplaatsing 9 uur. Zij besteedt aan zorgtaken 2 uur.

BIJLAGE 5.2

Ruimtelijk beleid in Groningen

Tijd-ruimtelijke knelpunten en oplossingsrichtingen in Groningen *

In een aantal ruimtelijke plannen van de gemeente Groningen zijn oplossingen aangegeven voor tijd-ruimtelijke knelpunten. Daarbij bestaat een onderscheid tussen uitgevoerde en in uitvoering zijnde projecten op basis van het *Structuurplan Groningen* van 1986, de situatie in 1995 en de oplossingsrichtingen die het concept structuurplan 1994, *De stad van straks; Groningen in het jaar 2005*, aangeeft. In de rapportage wordt naar deze plannen verwezen; daarbij worden slechts enkele punten uit het Groningse tijd-ruimtelijke beleid expliciet geciteerd.

Het eerste Groningse plan dat aandacht heeft gehad voor de tijd-ruimtelijke knelpunten dateert van 1928 toen architect Berlage, stedenbouwkundig adviseur van de gemeente Groningen, een totaal uitbreidingsplan voor de stad ontwierp. Eén belangrijk tijd-ruimtelijk knelpunt was toen de relatie tussen het Centraal station en de Binnenstad, met name voor de bezoekers uit de regio die linksom of rechtsom moesten omlopen naar de binnenstad. Berlage bedacht hiervoor als oplossingsrichting een directe verbinding middels een brug over het Verbindingskanaal. Dit element ontbreekt later in het plan van 1932 en in de naoorlogse plannen tot 1970, maar in 1994 is deze brug gerealiseerd samen met het nieuwe Groninger Museum.

In 1986 kwam een structuurplan voor de gemeente Groningen gereed waarin de tijd-ruimte problematiek, relationele aspecten en bereikbaarheid een belangrijke rol speelden. De hoofddoelstelling ten behoeve van het stadsconcept, de compacte en geconcentreerde stad was als volgt geformuleerd: Een compact en geconcentreerde stad is: "een stad waarin door middel van de bestaande communicatie- en transportsystemen een optimale verhouding wordt bewerkstelligd tussen het wonen en de voorzieningen en de verzorgingscentra met de daarbij behorende werkgelegenheidsgebieden." Het gaat hierbij vooral om de kwaliteit, de belevingswaarde van de relaties (verbindingslijnen) tussen de functies van de stedelijke samenleving. "Met het stadshart als functioneel en relationeel zwaartepunt van stad en omgeving." Een belangrijk tijd-ruimtelijk knelpunt is ook dan de bereikbaarheid van het stadscentrum. Als oplossingsrichtingen zijn aangegeven:

- Een verkeers- en parkeerplan voor de gehele binnenstad waardoor de bereikbaarheid van het centrum ten behoeve van de bezoekers uit de regio verbeterd is.
- Handhaving en versterking van deze regiofunctie op het gebied van onder andere de detailhandel, het onderwijs en de gezondheidszorg, die van levensbelang is voor Groningen.
- Verbeteren van de relaties van het centrum met de omliggende wijken door middel van vijf 'Intensiveringzones'; zones met nieuwe stedelijke functies van bovenregionaal en stedelijk karakter en een intensief grondgebruik:
 - 1 De zone langs het Verbindingskanaal, met inbegrip van het Zuiderpark.
 - 2 Het z.g. Aagrunol terrein.
 - 3 De zone Oosterhaven, A.Z.G. terrein, Bodenterrein, Gasfabriek-terrein, Boterdiep en Circusterrein.
 - 4 De zone tussen het Damsterdiep, het Eemskanaal en het Van Starckenborghkanaal tot aan de oostelijke ringweg.
 - 5 De zone langs de zuidelijke ringweg.

In 1995 zijn deze Intensiveringzones gedeeltelijk ingevuld. Het gebied rond het centraal station is een belangrijke kantoren concentratie geworden. De oostelijke zone heeft nieuwe groot-schalige detailhandel gekregen en een vestiging van Ikea is in aantocht. In het totaal vernieuwde Academisch ziekenhuis is zeer veel geïnvesteerd in. Het gebied rond centrum en intensive-

ringszones betreft de gehele vooroorlogse stad en wordt gekenmerkt door gemengd wonen. In de nieuwere wijken is sprake van 'rustig wonen'. Zowel aan de west- als oostzijde van de stad liggen de grote werkgebieden, bij Hoogkerk en in Groningen zuid-oost.

In het concept structuurplan van 1994: *De stad van straks, Groningen in het jaar 2005*, krijgt 'tijd-ruimte' alle aandacht. Met name het punt 'samenhang' is belangrijk in relatie tot het thema tijd-ruimte. De 'Ontwikkelingsvisie' zowel voor de stad als de regio, gaat er in de allereerste plaats van uit dat stad en regio een samenhangend netwerk vormen, waarbinnen alle elementen een eigen plaats en rol hebben. Het plan beoogt de kwaliteit van dit netwerk te handhaven en waar mogelijk te verbeteren. Deze betere samenhang van het netwerk en nieuw te ontwikkelen dwarsverbanden, kunnen op het terrein van de ruimtelijke ordening nieuwe perspectieven bieden. Centraal staat de versterking van de eigen identiteit van stad en regio's met hun verschillende landschapstypen en kwaliteiten.

De ontwikkelingsvisie besteedt veel aandacht aan de bereikbaarheid van de stad, die onder druk staat. Om die bereikbaarheid in de toekomst te garanderen zal het beleid er op gericht blijven het autogebruik zoveel mogelijk te beperken door:

- het stimuleren van andere vormen van vervoer (fiets, openbaar vervoer, carpoolen)
- wonen en werken concentreren bij hoofdlijnen van openbaar vervoer
- verbetering van het openbaar vervoer in stad en regio
- stimulering van parkeren bij N.S. station in de regio
- stimulering van parkeren aan de rand van de stad 'parkeer en bus'
- ontwikkeling van nieuwe parkeergarages aan de rand van de binnenstad in combinatie met een autovrije/autoloze binnenstad
- beperking van autobezit door stimulering van autoverhuur

Het openbaar vervoer gaat een belangrijke plaats innemen. In de stad Groningen wordt gedacht aan drie hoofd-openbaar vervoer-assen die elkaar zullen kruisen bij het centraal station. Deze zullen de belangrijkste reisdoelen in de stad verbinden. Het gaat hierbij om lange doorgaande lijnen, niet alleen verkeersroutes maar ook om groene zones en centrum zones. Hierlangs kan de stad zich verder ontwikkelen. In de centrum zones zal een concentratie plaats vinden van wijk- en stadsdeelvoorzieningen. Hierdoor zal de identiteit, de herkenbaarheid, de levendigheid en de samenhang binnen de stadsdelen vergroot worden.

Nieuwe oplossingsrichtingen

Naast de in de plannen van 1986 en 1994 vervatte oplossingsrichtingen met betrekking tot tijd-ruimtelijke knelpunten, bestaat er momenteel een hernieuwde interesse voor nieuwe oplossingen. Want ondanks alle genomen maatregelen wordt uit de nieuwste prognose duidelijk wordt dat het autoverkeer de komende jaren sterk zal blijven groeien. Er wordt rekening gehouden met een groei van het aantal autokilometers met circa 40% tot 2010, die hoge eisen zal gaan stellen aan het verkeerssysteem. Het zal er om gaan de mobiliteitsbehoefte zo te leiden en te organiseren dat de stad in de toekomst bereikbaar en leefbaar blijft. Uitgangspunten zijn daarvoor de doelen van het concept structuurplan 1994, *De stad van straks in het jaar 2005*:

- een sterke, duurzame stad
- een duurzaam verkeersbeleid, dat wil zeggen een beleid gericht op de verbetering van de kwaliteit van de bereikbaarheid, zonder dat dit ten koste gaat van de leefbaarheid

De verwachte toename van het autoverkeer in de komende jaren is het gevolg van enerzijds autonome ontwikkelingen (de toename van het sociaal-recreatieve en het goederen verkeer, de groei van het autobezit en de toenemende mobiliteit van ouderen) en anderzijds een gevolg van de uitvoering van het structuurplan 'De stad van straks' met: de bouw van 5.000 woningen, de aanleg van nieuwe kantoor- en bedrijvenlokaties en de versterking van de centrumpositie

van de stad met meer autoverkeer en een groter beslag op het stedelijke wegennet. Het toenemende autoverkeer zorgt nu al voor afwikkelingsproblemen. Bij de verkeerslichten blijkt dat de capaciteit niet meer toereikend is voor het verkeersaanbod. Tijdens de piekuren ontstaan op sommige punten files, omdat de toevloed te groot is in verhouding tot de aanwezige ruimte. De concentratie van het autoverkeer op hoofdaders stuit op grenzen. Daarnaast worden op steeds meer plaatsen langs de hoofdroutes milieugrenswaarden overschreden. Enkele wijkonsluitingswegen functioneren qua intensiteit steeds meer als hoofdroute. Mede als gevolg daarvan vragen steeds meer wijken om het sluipverkeer door hun buurt te weren. Het verkeersbeleid zal er ook rekening mee moeten houden dat veel bewoners in de regio zijn aangewezen op de auto voor bezoek en werk in de stad. Bijstelling en actualisering van het verkeersbeleid zijn dus noodzakelijk om de stad ook in de toekomst bereikbaar en leefbaar te houden. Met maatregelen die passen bij de mogelijkheden. Groningen zal als stedelijk knooppunt en centrumstad van Noord-Nederland ook per auto goed bereikbaar moeten zijn.

Aanpak actualisering

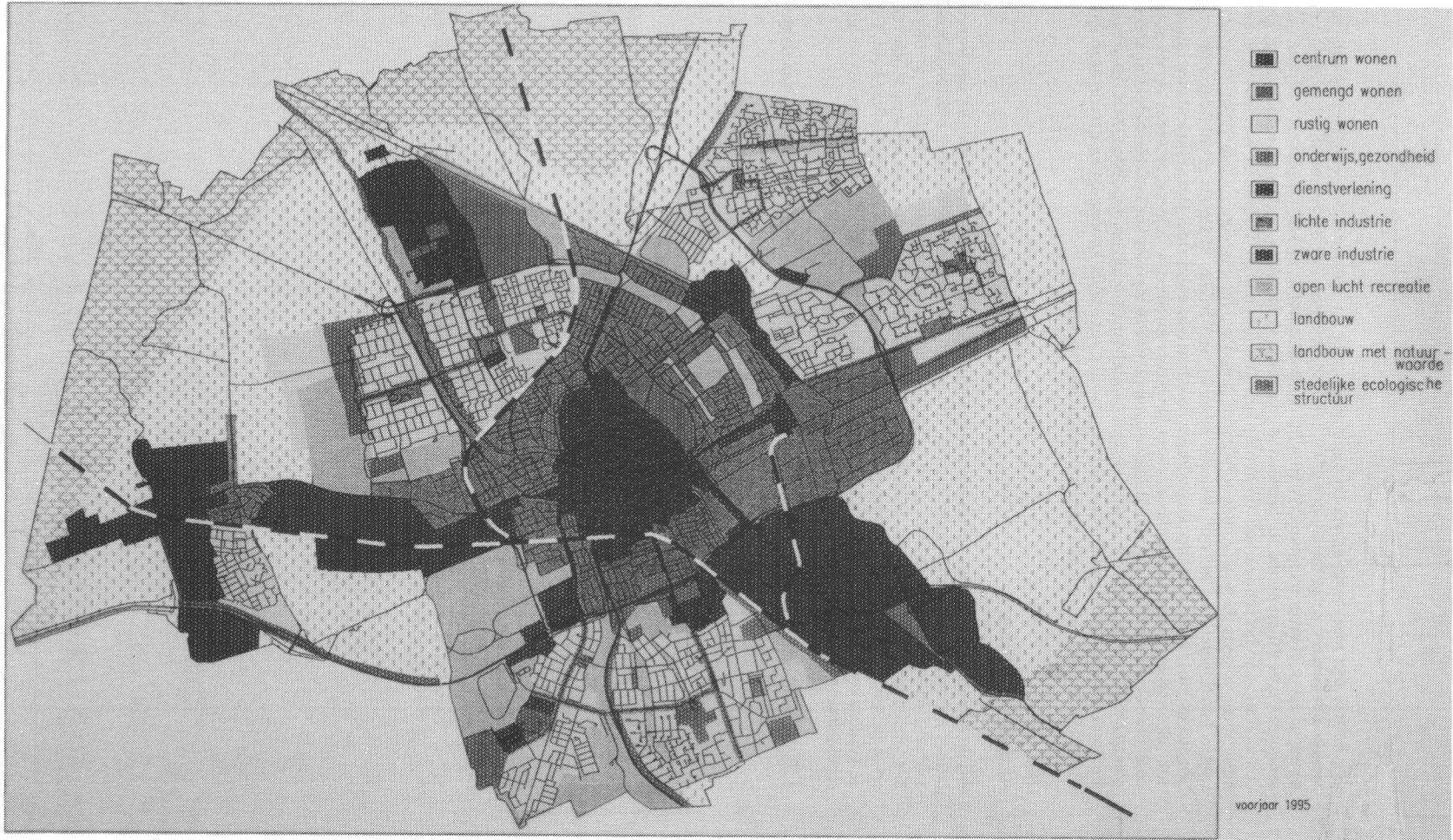
Bij de actualisering van het verkeersbeleid in Groningen zal begonnen worden met een kwalitatieve en kwantitatieve probleemanalyse. Vervolgens zal worden berekend hoe het verkeersaanbod zich verhoudt tot de huidige en toekomstige parkeervoorzieningen en wat de gevolgen zijn van de milieugrenswaarden. Deze eerste fase zal worden afgesloten met het vaststellen van op te lossen problemen en toetsingscriteria, in termen van bereikbaarheid en leefbaarheid. Bij de verkenning van de oplossingsrichtingen in fase 2 kunnen verschillende invalshoeken onderscheiden worden. Onder bereikbaarheid wordt autobereikbaarheid verstaan.

- 1 Wat betekent het extra autoverkeer, als gevolg van de ambities van 'De stad van straks' en autonome ontwikkelingen, ten aanzien van:
 - maatregelen op het gebied van de infrastructuur?
 - fysieke grenzen?
 - de consequenties voor de leefbaarheid?
- 2 Op basis van de analyse wordt bepaald wat de draagkracht is (zowel ruimtelijk als qua milieubelasting) van de verkeersaders in de stad; de maximale verwerkingscapaciteit van de stad, met de inzet van benuttingsmaatregelen, bijvoorbeeld via dynamisch verkeersmanagement.

Er zijn meer invalshoeken mogelijk met meerdere scenario's. Welke benadering ook wordt gekozen, elk scenario moet voldoen aan de toetsingscriteria en termen van bereikbaarheid en leefbaarheid. Het verkeersbeleid zal de 'Stad van straks' mogelijk moeten maken.

- * Samenvatting van de bijdrage van drs. Henk Hurenkamp van de gemeente Groningen aan de Workshop over de *Interimrapportage* op 7 december 1995.

FUNCTIES



voorjaar 1995

BIJLAGE 5.3

Funciemenging in Groningen

De funciemenging in de verschillende stadsdelen van Groningen loopt nogal uiteen. Bij een inventarisatie daarvan in oktober 1995 voor het gehele stedelijke grondgebied blijkt de verhouding werkzame personen/inwoners gemiddeld 58/100 te zijn. In de buurtcombinaties waar deze verhouding, als norm gehanteerd, ten hoogste 25% rond deze verhouding gemiddelde schommelt, valt te spreken van een goede menging van wonen en werken. Waar deze verhouding niet meer dan 50% naar onder of boven van afwijkt, lijkt deze menging nog redelijk. Daarbuiten kan sprake zijn van een monofunctioneel woon- dan wel werkgebied. Bij deze inventarisatie zijn ook betrokken de nog niet verstedelijkte gebieden aan de noord- en de oostkant van de stad en die tussen de stad en Hoogkerk. Deze zijn niet representatief voor de woon-werkbalans en daarom in het volgende buiten beschouwing gelaten.

Er zijn dus 5 *categorieën*:

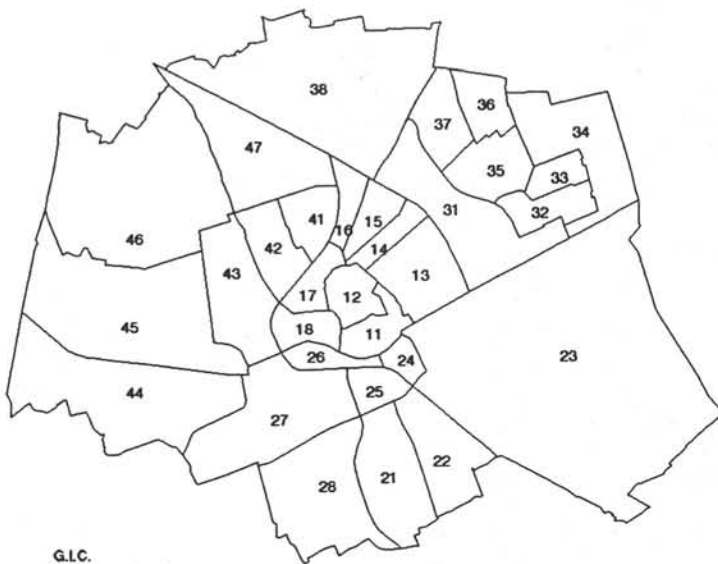
1	> 50%	negatieve afwijking van de norm --> sterke functiescheiding (woon- gebied)
2	25% - 50%	negatieve afwijking van de norm --> redelijke funciemenging (meer woon dan werk)
3	< 25 %	afwijking van de norm --> duidelijke funciemenging
4	25% - 50%	positieve afwijking van de norm --> redelijke funciemenging (meer werk dan woon)
5	50%	positieve afwijking van de norm --> sterke functiescheiding (werkge- bied)

Voor de *norm* is uitgegaan van de verhouding werkzame personen/aantal inwoners. Gemiddeld voor Groningen is dit $98383/170525 = 0.58$. Een afwijking naar boven of naar beneden, ten opzichte van het gemeentelijke gemiddelde, is aangehouden als norm voor een optimale funciemenging. Er is nu op buurt(combinatie) niveau gekeken naar de procentuele afwijking van deze norm. Het onderzoek geeft de volgende *uitkomsten*:

<u>nr.</u>	<u>buurtcombinatie</u>	<u>afwijking t.o.v. norm</u>	<u>categorie</u>
47.	universiteitscomplex	+ 33068 %	5
35.	bovenstreek	+ 2197 %	5
23.	euvelgunne	+ 332 %	5
12.	stadskern-noord	+ 192 %	5
11.	stadskern-zuid	+ 141 %	5
26.	zeeheldenbuurt	+ 135 %	5
27.	stadspark	+ 122 %	5
13.	oosterpark	+ 43 %	4
28.	corpus den hoorn	+ 33 %	4
45.	hoogkerk-noord	+ 21 %	3
46.	dorkwerd	+ 12 %	3
25.	hereweg	+ 8 %	3
18.	schildersbuurt	+ 5 %	3
21.	de wijert	- 2 %	3
22.	coendersborg	- 10 %	3
31.	oosterhogebrug	- 20 %	3
42.	paddepoel	- 39 %	2
43.	vinkhuizen	- 41 %	2

34.	noorddijk	- 44 %	2
24.	oosterpoort	- 45 %	2
16.	de hoogte	- 46 %	2
14.	korreweg	- 48 %	2
38.	noorderhogebrug	- 62 %	1
17.	oranjebuurt	- 79 %	1
33.	lewenborg-noord	- 79 %	1
36.	beijum-oost	- 82 %	1
44.	hoogkerk-zuid	- 82 %	1
41.	selwerd	- 84 %	1
37.	beijum-west	- 90 %	1
15.	indische buurt	- 91 %	1
32.	lewenborg-zuid	- 95 %	1

BUURTCOMBINATIES IN DE GEMEENTE GRONINGEN



G.I.C.
Gemeente Groningen

BUURTCOMBINATIE - INDELING

- 11 STADSKERN-ZUID
- 12 STADSKERN-NOORD
- 13 OOSTERPARK
- 14 KORREWEG
- 15 INDISCHEBUURT
- 16 DE HOOGTE
- 17 ORANJEBUURT
- 18 SCHILDERSBUURT
- 21 DE WJERT
- 22 COENDERSBORG
- 23 EUVELGUNNE
- 24 OOSTERPOORT
- 25 HEREWEG
- 26 ZEEHELDENBUURT
- 27 STADSPARK
- 28 CORPUS DEN HOORN
- 31 OOSTERHOOGEBRUG
- 32 LEWENBORG-ZUID
- 33 LEWENBORG-NOORD
- 34 NOORDDIJK
- 35 BOVENSTREEK
- 36 BEIJUM-OOST
- 37 BEIJUM-WEST
- 38 NOORDERHOOGEBRUG
- 41 SELWERD
- 42 PADDEPOEL
- 43 VINKHUIZEN
- 44 HOOGKERK-ZUID
- 45 HOOGKERK-NOORD
- 46 DORKWERD
- 47 UNIVERSITEITSCOMPLEX

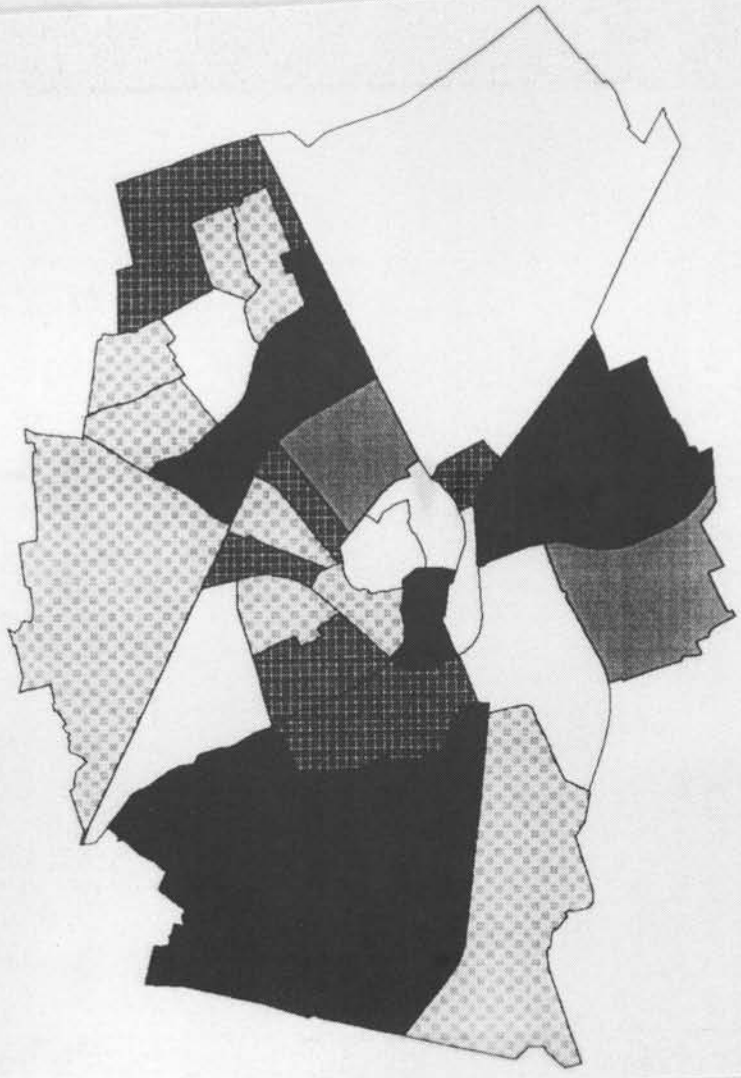
FUNCTIEMENING
GRONINGEN

Verhouding aantallen
werkzame personen/inwoners
Stedelijk gemiddelde 0,58
Presentatie van procentuele
afwijking per buurtcombinatie

Schaal 1 B.305

LEGENDA

- Negatieve afwijking
- >50% woongebied
 - 25% - 50% menging
 - Rond de norm
 - <25% sterke menging
- Positive afwijking
- 25% - 50% menging
 - >50% werkgebied



DATUM 95/10/18
(c)95 RO/EZ dirpce

