



degezondewijk

**Op weg naar
bewegingsvriendelijke wijken
in Amsterdam**

Dit rapport is het product van de samenwerking tussen drie Amsterdamse organisaties, te weten het EMGO Instituut (afdeling Sociale Geneeskunde) van het VU medisch centrum, de Architecten Cie. en het SPIN/lab van de Vrije Universiteit Amsterdam. Het onderzoek is mogelijk gemaakt door een financiële bijdrage van het cluster Epidemiologie, Documentatie en Gezondheidsbevordering van de GGD Amsterdam. Wij willen de GGD Amsterdam (m.n. Prof. dr. Arnoud Verhoeff en Annelies Acda) op deze plaats dan ook hartelijk bedanken voor hun ondersteuning.

© maart 2007, EMGO Instituut, Amsterdam

EMGO Instituut
Afdeling Sociale Geneeskunde
Van der Boechorststraat 7
1081 BT Amsterdam
<http://www.degezondewijk.nl>

Auteurs: F.R.J. den Hertog; M. Moerman; R. van Wilgenburg & M.N.M. van Poppel
Titel: Op weg naar bewegingsvriendelijke wijken in Amsterdam
Aantal pagina's: 37

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch door fotokopieën of enig andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

All rights reserved. No part of this book may be reproduced, stored in a database or retrieval system, or published, in any form or in any way, electronically, mechanically, by print, photoprint, microfilm, or any other means, without prior written permission from the publisher.

| Op weg naar bewegingsvriendelijke wijken in Amsterdam |

Inhoud	pagina
1.0 Inleiding	5
1.1 Leeswijzer	6
2.0 Selectie van de buurten	6
2.1 Welke buurten zijn uiteindelijk onderzocht en hoe?	7
2.2 De resultaten zoals die in het rapport “De Gezonde Wijk” worden genoemd	7
<i>Winkelbezoek</i>	8
<i>Vrije tijd en woon-werkverkeer</i>	9
<i>Kinderen</i>	9
3.0 Welke vragen bleven onbeantwoord?	10
3.1 Demografische en leefstijlverklaringen voor verschillen in beweeggedrag	11
<i>Huishoudsamenstelling</i>	11
<i>Verschillen in leefstijl</i>	12
3.2 Invloed van verschillende determinanten op beweeggedrag (NNGB)	13
3.3 Invloed van verschillende determinanten op Body Mass Index	14
3.4 Multivariate regressieanalyse	15
4.0 De verschillen in ruimtelijke opzet nader belicht	16
4.1 Ervaren afstand en parkeerdruk	16
4.2 Verkeersveiligheid en infrastructuur	18
4.3 Uitstraling van de buurt	18
4.4 Speelplaatsen	19
5.0 Sociale veiligheid en buurtcohesie	20
5.1 Sociale veiligheid	20
5.2 Buurtcohesie	21
6.0 Favoriete wandel- en fietsroutes respectievelijk de “(enge) plekken” van respondenten in de verschillende wijken	21
6.1 <i>Boerhaavebuurt</i>	22
6.2 <i>De Punt</i>	23
6.3 <i>SuHa-buurt</i>	24
6.4 <i>Van der Pekbuurt</i>	25
7.0 Naar een bewegingsvriendelijk ontwerp van buurten	26
7.1 Aanbevelingen voor de <i>bebouwing</i> in suburbane en urbane buurten	26
7.2 Aanbevelingen voor de <i>infrastructuur</i> in suburbane en urbane buurten	27
7.3 Aanbevelingen voor de <i>voorzieningen</i> in suburbane en urbane buurten	27
7.4 Aanbevelingen voor de <i>groen</i> in suburbane en urbane buurten	28
8.0 Stedenbouwkundig plan voor een bewegingsvriendelijkere SuHa-buurt	29
9.0 Wat is nieuw en wat is bekend in het ontwerpen met deze richtlijnen?	33
Literatuur	37

Aan delen van dit onderzoek is meegewerkt door:

VU medisch centrum



Op weg naar bewegingsvriendelijke wijken in Amsterdam

1.0 Inleiding

Overgewicht en obesitas komen in de Nederlandse context steeds vaker voor. Dit wijst erop dat er in toenemende mate sprake is van een verstoring van het evenwicht tussen energie-inname (via voeding) en energieverbranding (middels lichamelijke activiteit). Gezonder eten en meer bewegen is dus het devies. Volgens de huidige inzichten kunnen dagelijkse activiteiten, zoals lopend of fietsend boodschappen doen, actief recreëren en buiten spelen, evenzeer een bijdrage leveren aan energieverbranding, als een- of tweemaal per week intensief sporten.

Het onderzoek “*De Gezonde Wijk*” richtte zich specifiek op de invloed van de woonomgeving op het beweegpatroon van de bewoners van Amsterdamse wijken. Bij dit onderzoek werkten drie partijen nauw met elkaar samen, te weten het EMGO Instituut van het VU medisch centrum, de Architecten Cie. en het SPIN/lab. Daarmee kon dit thema vanuit zowel een gezondheidswetenschappelijke, een stedenbouwkundige als een geografische hoek belicht worden, hetgeen bij een dergelijk complex vraagstuk ook zeer wenselijk is.

Aan de hand van de analyses die verricht zijn op de verzamelde data konden uitspraken gedaan worden over een aantal factoren die een positieve dan wel negatieve invloed hebben op het beweeggedrag van buurtbewoners. Er is daarbij expliciet rekening gehouden met het feit dat met name kinderen hun woonomgeving anders (willen) gebruiken dan volwassenen. In het rapport dat uit dit onderzoek is voortgekomen (Den Hertog et al., 2006) werden vele verbanden genoemd die bestaan tussen het ruimtelijke ontwerp van buurten en het beweeggedrag van buurtbewoners.

Het voor u liggende rapport gaat daar verder waar het eerdere rapport eindigde en heeft plaatsgevonden in opdracht van de GGD Amsterdam. Bij de gemeente Amsterdam bestond namelijk behoefte aan concrete aanknopingspunten aan de hand waarvan zij bij de nieuwbouw of herstructurering van wijken rekening kan houden met de gezondheid van de bevolking.

Door middel van diepgaandere analyses (zowel kwantitatief als kwalitatief) zal het de belangrijkste aspecten die het beweeggedrag op buurtniveau bepalen verder in kaart brengen. Hiermee komt dit onderzoek tegemoet aan twee van de vier aanbevelingen die Brug & Van Lenthe (Eds.) (2005) in hun review doen ten aanzien van de omgevingsdeterminanten van beweeggedrag. Het gaat dan met name om de wenselijkheid van gedetailleerde metingen en de mogelijkheid om de interactie van “omgeving/gedragcombinaties” te onderzoeken.

Maar belangrijker dan dat: dit rapport probeert ook een aantal van deze ruimtelijke aspecten concreet te maken en daarmee ook handvatten te bieden voor het bouwen van “bewegingsvriendelijke buurten”. Hierbij is het zinvol om een onderscheid te maken in aanbevelingen voor wijken binnen een stedelijke setting en meer suburbane wijken, vooral omdat deze beide buurttypen zeer verschillende mogelijkheden bieden voor ruimtelijke aanpassingen.

Opvallend is overigens dat de review van Brug & Van Lenthe (2005) vooral kijkt naar internationaal onderzoek dat in een Nederlandse context al snel minder relevant is als het gaat om buurtfactoren. Amerikaans en Australisch onderzoek gaat meestal toch uit van behoorlijk andere fysieke omgevingsfactoren (bv. weinig fietspaden en juist veel suburbia/shoppingmalls). Binnen Europa/Nederland is nog erg weinig vergelijkbare kennis, zeker niet op het kleine schaalniveau waarop wij gekeken hebben. Het *Gezonde Wijk-onderzoek* is juist heel erg uitgegaan van de Amsterdamse realiteit, zoals die te vinden is in de genoemde wijken.

1.1 Leeswijzer

Om een goed startpunt te bereiken van waaruit we tot de concrete voorstellen voor “gezondere Amsterdamse wijken” kunnen komen, zullen we in paragraaf 2 een korte uitleg geven van de methoden en resultaten van de analyses zoals die zijn opgeschreven in het rapport *De Gezonde Wijk* (Den Hertog et al, 2006).

Paragraaf 3 wijst daarna op de vragen die na deze eerste fase van het onderzoek zijn blijven liggen en die de aandachtspunten vormen voor de vervolganalyses die nodig waren om te komen tot een betere en vooral betrouwbaardere bepaling van de determinanten die de beweegvriendelijkheid van buurten beïnvloeden. In deze paragraaf worden de meest kwantitatieve vragen die hieruit voortkomen beantwoord.

In de paragrafen 4 en 5 wordt dan meer specifiek op de invloed van verschillende determinanten op buurtniveau ingegaan. De als belangrijkste beschouwde determinanten voor beweeggedrag worden daartoe op buurtniveau geanalyseerd en onderling vergeleken. In paragraaf 6 zal daarna aan de hand van het meer kwalitatieve interviewmateriaal het individuele beweeggedrag van een aantal mensen in kaart worden gebracht. Dit levert letterlijk een kaartbeeld op van de meest gebruikte en meest gemeden plekken in de vier stadsbuurten.

In de paragrafen 7 en 8 leidt het voorgaande tot een aantal concrete aanbevelingen voor suburbane en urbane Amsterdamse buurten. In paragraaf 7 zullen deze elementen nog afzonderlijk worden beschreven. In paragraaf 8 is aan de hand van deze elementen (door de Architecten Cie. en het EMGO Instituut) een concreet stedenbouwkundig ontwerp gemaakt voor één van de onderzoeksbuurten (de SuHa-buurt).

Afsluitend zal een korte reflectie worden gegeven op de “*nieuwe ideeën*” die dit onderzoek heeft opgeleverd, refererend naar een aantal andere onderzoeksprojecten.

2.0 Selectie van de buurten

Voor dit onderzoek zijn vier Amsterdamse buurten geanalyseerd op hun bewegingsvriendelijke inrichting. Bij de selectie van de buurten is zowel rekening gehouden met de ruimtelijke opzet – die zo veel mogelijk moest verschillen – als met de bevolkingssamenstelling – die zo veel mogelijk gelijk moest zijn.

Over de representativiteit van de onderzoekspopulatie kan gezegd worden dat gezocht is naar bewoners uit buurten die vooral overeenkomsten vertoonden op de factoren sociaal economische status, leeftijdsopbouw en etnische achtergrond. In de praktijk betekende dit dat de respondenten gemiddeld een “lage sociaal economische status” hebben (gekeken naar opleiding, inkomen e.d.), een gemiddelde leeftijd van rond de 40 jaar en dat de etnische samenstelling van de buurt bestond uit 40 tot 60% autochtonen.

Binnen deze geselecteerde buurten is aselekt gezocht naar respondenten. De respondenten werden namelijk benaderd door middel van het aanbellen aan de voordeur en bij aanwezigheid gevraagd om mee te doen aan het onderzoek. Door deze procedure zijn sommige groepen waarschijnlijk minder bereikt (workaholics) terwijl anderen wellicht overgerepresenteerd zullen zijn (werklozen). Bovendien speelde er natuurlijk ook problemen, zoals taal en cultuurverschillen een selecterende rol.

Desalniettemin kende de uiteindelijke onderzoeksgroep die heeft meegedaan slechts een vrij beperkte afwijking ten opzichte van de demografische samenstelling van de geselecteerde buurten – althans voor wat betreft de controleerbare factoren, zoals etniciteit, inkomen en opleiding. Dit gold voor zowel de volwassenen als voor de kinderen uit de genoemde buurten. Het is echter – gegeven de selectie van buurten – zeker geen representatieve steekproef uit de gehele Amsterdamse bevolking, maar binnen de kaders van de buurtselectie is het wel een afspiegeling van de groep “lage SES”.

2.1 Welke buurten zijn uiteindelijk onderzocht en hoe?

De selectie van buurten bestond uit de stedelijke Boerhaavebuurt (etagewoningen en een hoge concentratie voorzieningen in stadsdeel Oost/Watergraafsmeer), het suburbane De Punt (veel eengezinswoningen met eigen tuin in stadsdeel Osdorp), de in strokenbouw geconstrueerde SuHa-buurt (portiekflats dichtbij het westelijk stadsdeelcentrum Osdorp) en de kleinschalige Van de Pekbuurt (beneden-bovenwoningen ten noorden van het IJ, met een gespreid voorzieningenapparaat in het stadsdeel Noord). De geselecteerde buurten zijn – om de homogeniteit van bebouwing binnen de grenzen van de buurt vergelijkbaar te houden – gemiddeld genomen klein van omvang (10 á 20 huizenblokken [ong. 10-15 ha.]). Alleen de Van der Pekbuurt vormt een uitzondering met ongeveer 30 ha.



de Punt

de Punt

SuHa-buurt



Van der Pekbuurt

Van der Pekbuurt

Boerhaavebuurt

In elk van de geselecteerde buurten zijn minimaal 100 volwassenen (17-70 jaar) en ongeveer 50 kinderen (10-16 jaar) ondervraagd over hoe zij zich bewegen door hun buurt en hoe zij dat beleven. Het afnemen van de vragenlijsten vond plaats in de periode mei 2005 tot januari 2006. In totaal is bij 443 volwassenen en 193 kinderen een vragenlijst afgenomen waarbij vooral navraag is gedaan naar het gebruik van de buurt voor “boodschappen doen”/buiten spelen, de vrije tijdsbesteding, het voedingspatroon, het beweeggedrag en het oordeel over de woonomgeving (o.a. verkeersveiligheid, sociale veiligheid, cohesie en onderhoud van de buurt). Bovendien werden ook een aantal lichaamsmaten opgemeten, aan de hand waarvan de BMI (Body Mass Index) bepaald kon worden.

Deze kwantitatieve, cross-sectionele data zijn vervolgens geanalyseerd, waarbij vooral gekeken is naar de enkelvoudige samenhangen tussen variabelen. Naast het gebruik van SPSS (statistisch programma) is hierbij ook gebruik gemaakt van GIS-technieken (Geografische Informatie Systemen) om de gevonden samenhangen – ook op een lager schaalniveau – ruimtelijk te kunnen interpreteren.

2.2 De resultaten zoals die in het rapport ‘De Gezonde Wijk’ worden genoemd

Uit het onderzoek bleek onder andere dat bewoners van een meer centraal gelegen buurt vaker een actieve manier van transport gebruikten (te voet of met de fiets), terwijl in buurten waar de auto dicht bij huis staat deze ook voor veel meer doeleinden wordt gebruikt. Deze

trend is ook herkenbaar in de gemiddelde BMI zoals die in de buurten te vinden is. Daar waar in de Osdorpse buurten relatief veel mensen te kampen hebben met een hoge BMI (overgewicht) is dit in de centralere buurten aanzienlijk minder het geval.

Voor kinderen (leeftijd 10-16 jaar) gelden meestal echter andere beweegredenen dan voor volwassenen. Zij bewegen gemiddeld juist vaker in een omgeving die meer ruimte biedt. Vooral het aantal uren dat kinderen in de meer perifere buurten buiten spelen zonder begeleiding (van volwassenen) is groter. Ten dele wordt dit echter door de “stedelijke kinderen” gecompenseerd doordat zij iets vaker in verenigingsverband sporten.

Winkelbezoek

De verschillen m.b.t. het bewegen in de buurt zijn waarneembaar op meerdere niveaus. Zo lopen en fietsen de volwassen bewoners van de Boerhaavebuurt vaker naar een winkel voor levensmiddelen, en laten ze ook voor hun vrijetijdsbesteding en het woon-werkverkeer vaker de auto (en het openbaar vervoer) links liggen. Dit heeft onder andere te maken met de hoge parkeerdruk die ervoor zorgt dat relatief korte afstanden zelden met de auto worden ondernomen, omdat dit immers veelal gepaard gaat met een langere zoektocht naar een nieuwe parkeerplaats. Anderzijds heeft de actievare houding van de bewoners van de Boerhaavebuurt ook te maken met het feit dat de buurt veel voorzieningen kent die geografisch verspreid over de buurt liggen en dus niet geclusterd zijn in een winkelcentrum. Op de keper beschouwd zijn deze voorzieningen echter helemaal niet zo dichtbij en moet voor een supermarkt toch al gauw in totaal een kleine kilometer worden afgelegd (heen en terug). De bewoners ervaren deze afstand echter als “dichtbij” en ook dat is een reden om de meeste boodschappen te voet of met de fiets te doen.

In De Punt en de SuHa-buurt (beiden in Osdorp) daarentegen lopen en fietsen de bewoners gemiddeld minder naar de supermarkt. Er is hier ook amper sprake van parkeerdruk. Dit maakt het “inactieve vervoer” (auto of openbaar vervoer¹) tot een aantrekkelijk alternatief op het moment dat de winkel, het werk of de recreatie iets verder weg liggen. Ondanks de ruime mogelijkheden om ook met de fiets dergelijke afstanden te overbruggen (hiermee is duidelijk rekening gehouden bij de stedenbouwkundige opzet van de Westelijke Tuinsteden), blijkt dit toch voor slechts weinigen een aantrekkelijke optie. Er is overigens wel een groot verschil tussen het beweegpatroon van de bewoners van De Punt in vergelijking tot die in de SuHa-buurt.

De bewoners van de portiekflats in de SuHa-buurt doen nog wel vaak te voet hun boodschappen (uiterst zelden met de fiets), omdat de winkels hiervoor in de directe omgeving liggen. Voor de meeste bewoners is het minder dan 500 meter lopen (heen en terug). Voor dergelijke afstanden is de auto hier geen serieus alternatief, maar het draagt ook in mindere mate bij aan een actief leefpatroon.

De stedenbouwkundige structuur van de Westelijke Tuinsteden (met een centraal winkelcentrum direct naast de SuHa-buurt) zorgt er echter voor dat de omliggende wijken meestal veel minder voorzieningen kennen. Zo ook De Punt, waar rond het Dijkgraafplein een beperkt aantal winkels te vinden is. Eén van die winkels is echter wel een grote supermarkt waardoor de meeste bewoners van De Punt een goede winkelvoorziening op loopafstand hebben. Heen en terug lopen zou ongeveer 500 á 1000 meter wandelen zijn. Toch doen veel meer mensen dan in de andere buurten hun boodschappen met de auto. Ook het feit dat de buurt een groene en rustige uitstraling heeft kan er niet voor zorgen dat meer mensen het actief vervoer (voet of fiets) verkiezen boven de auto. De autovriendelijke inrichting van de buurt (met veel parkeerplekken en doorgaand verkeer op alle straten) maakt het klaarblijkelijk erg aantrekkelijk om te auto te prefereren boven het wandelen en fietsen.

De Van der Pekbuurt neemt wat betreft de “bewegingsvriendelijkheid” een tussenpositie in. Mede door de omvang van de wijk en de concentratie van boodschappenwinkels in het noorden van de wijk woont een aanzienlijk deel van de

¹ Openbaar vervoer wordt als “inactief vervoer” aangeduid omdat de grootste afstand tussen vertrekpunt en bestemming hierbij geen of weinig lichamelijke activiteit vereist. Dit in tegenstelling tot lopen en fietsen.

bewoners op een behoorlijke afstand van winkelvoorzieningen. Het aandeel bewoners dat lopend of fietsend boodschappen doet is als gevolg hiervan lager dan in de Boerhaavebuurt en de SuHa-buurt. Aan de andere kant is het echter opvallend dat bewoners van de Van der Pekbuurt wel vaker lopend of fietsend boodschappen doen dan bewoners in De Punt. Ook wat betreft de parkeergelegenheid en het verkeersregime neemt de Van der Pekbuurt een tussenpositie in.

Vrije tijd en woon-werkverkeer

Naast de gang voor de dagelijkse boodschappen bewegen de bewoners van de vier buurten natuurlijk ook voor andere doeleinden door hun buurt. Er is daarbij in het onderzoek met name gekeken naar het bezoek aan parken en andere vrijetijdsvoorzieningen, zoals sportscholen of restaurants. Ook is gekeken naar het woon-werkverkeer.

Opvallend daarbij was met name dat dezelfde tendensen als bij het boodschappen doen ook zichtbaar waren in de vrijetijdsbesteding en het woon-werkverkeer. Daar waar de bewoners van de meer stedelijke buurten zich ook in de vrije tijd en in het woon-werkverkeer veelal te voet of met de fiets voortbewegen, zijn de bewoners aan de rand van de stad veel vaker met de auto onderweg. Dit verschijnsel heeft gedeeltelijk te maken met de afstand naar de verschillende voorzieningen, maar dit vormt slechts een beperkt deel van de verklaring. Veel waarschijnlijker is het dat enerzijds de beschikbaarheid van de auto een grote rol speelt en anderzijds ook de beschikbaarheid en kwaliteit van de buurtvoorzieningen gemiddeld beter is. Dit laatste geldt met name voor de parken en de routes door de buurt, waarbij de stedelijke routes door de meer gesloten bouwblokken veelal als korter worden ervaren.

Daarmee komen we op een ruimtelijk kenmerk van de wijken dat nog aparte aandacht verdient, namelijk het openbare groen. Er is in het onderzoek expliciet aandacht besteed aan het gebruik en de wijze van transport naar de verschillende parken. Het Oosterpark, dat voor een groot deel van de bewoners van de Boerhaavebuurt in de directe nabijheid ligt, blijkt veel intensiever gebruikt te worden dan de parken van de andere wijken, waar het park vaak iets meer perifeer ligt. Daarbij moet wel gezegd worden dat in de Boerhaavebuurt weinig overig openbaar groen aanwezig is en er ook maar weinig bewoners zijn die over een eigen tuin beschikken.

In de Osdorpse buurten is wel veel openbaar groen tussen de woningen. Dat levert echter ook veel plekken op die, volgens de heersende criteria, als sociaal onveilig worden beschouwd. In vergelijking met de Boerhaavebuurt ervaart een iets groter deel van de bewoners van deze wijken hun buurt inderdaad als sociaal onveilig. Dit kan vooral in de avonduren van invloed zijn op de keuze tussen actief of passief transport.

Kinderen

Naast het voorgenoemde algehele beeld van de beweegvriendelijkheid van de vier buurten hebben de autovriendelijke wijken (aan de rand van de stad) door hun ruimere opzet wel een openbare ruimte die het voor kinderen beter mogelijk maakt om buiten te spelen. Ondanks dat de verkeers- en sociale veiligheid door de kinderen in de geselecteerde buurten overal hoog wordt ingeschat, is er toch sprake van een verschil in het aantal kinderen dat buiten speelt en sport. Alle wijken worden door ruim 70% van de aldaar wonende kinderen als verkeersveilig beschouwd (de Boerhaavebuurt is dit zelfs ruim 90%). Tegelijkertijd zijn ongeveer de helft van de kinderen uit alle buurten soms bang om verward te raken in een situatie van overlast, kleine criminaliteit of misdaad.

De ruim opgezette De Punt biedt, met een relatief grote beschikbaarheid aan speelgelegenheden en groen, kinderen de gelegenheid om relatief veel buiten te spelen en te sporten. En dat doen zij ook. Toch geldt dit zeker niet voor alle kinderen en moet dit ook worden genuanceerd door te wijzen op het feit dat de Osdorpse kinderen aangeven dat ze gemiddeld ook vaker en langer binnen spelen (m.n. televisie kijken of computeren). De ruimere woonomgeving zet zich dus in veel gevallen ook door binnen de muren van het huis, als gevolg waarvan meer kinderen in de Osdorpse wijken een "eigen televisie" en een computer ter beschikking hebben en deze ook vaker gebruiken. Het feit dat de Osdorpse

wijken meer groene en openbare ruimte hebben, heeft dus zeker een positieve invloed op het zelfstandig buiten spelen van kinderen, maar m.b.v. de onderzoeksresultaten kan nog niet hard gemaakt worden dat de Osdorpse kinderen ook echt meer lichamelijk actief zijn.

In de Boerhaavebuurt valt op dat het Oosterpark een essentiële rol speelt. Bijna alle kinderen uit de buurt bezoeken het park regelmatig. Ook de (basis)school neemt de kinderen vaak mee naar het park. Buiten deze groene ruimte kent de Boerhaavebuurt ook een groot stenig (speel)plein in het hart van de wijk. Dit multifunctionele plein wordt door diverse groepen gebruikt, zowel jong als oud. Toch speelt minder dan de helft van de kinderen meer dan twee dagen per week buiten, terwijl dit in De Punt bijna driekwart van de kinderen betreft. Toch blijken de kinderen uit de Boerhaavebuurt in hun totaal aantal keren/uren “sporten” (incl. buiten spelen) niet veel af te wijken van de kinderen uit de andere buurten. Waarschijnlijk vinden meer van hun lichamelijke activiteiten in een “veilige omgeving” plaats, zoals met de ouders, op een sportschool, in het zwembad of in schoolverband.

In de Van der Pekbuurt wordt door de oudere kinderen (13-16 jaar) nog veel minder buiten gespeeld. Het in een “veilige omgeving sporten” compenseert dit slechts marginaal. Dit heeft ook gevolgen voor de BMI, waardoor kinderen in de Van der Pekbuurt veel vaker te maken hebben met overgewicht en obesitas (in totaal ruim 40%). Kinderen van niet-westerse herkomst (in alle buurten) hebben overigens vaker overgewicht of obesitas dan kinderen van autochtone ouders.

Omdat er te weinig gegevens beschikbaar zijn over de redenen waarom kinderen wel of niet buiten spelen en wat ze dan doen, kan het onderzoek geen uitsluitsel geven over de precieze factoren die voor kinderen van belang zijn in de woonomgeving. Toch wijzen de data wel op een flink verschil tussen de buurten, waarbij de hoeveelheid openbare ruimte en het groen een rol spelen in kwantitatieve maar vooral ook kwalitatieve zin.

3.0 Welke vragen bleven onbeantwoord?

In het rapport *De Gezonde Wijk* blijven een aantal vragen onbeantwoord en ontbreekt ook een duidelijke “staalkaart” van factoren die een positieve dan wel negatieve bijdrage leveren aan de bewegingsvriendelijkheid van buurten. Vandaar dat er vanuit de GGD Amsterdam de wens werd geopperd om de gegevens nog een slag dieper (ook kwalitatief) te analyseren en met concrete ruimtelijke beelden te komen die werkbare handvatten opleveren voor de toekomstige herstructurering en nieuwbouw van buurten.

Belangrijke hiaten in het rapport die in dit rapport worden belicht zijn met name de onafhankelijke rol van demografische en sociaal-psychologische buurtkenmerken. Ondanks de selectie van buurten waarbij zo veel mogelijk rekening is gehouden met overeenkomstige bevolkingssamenstellingen is het wenselijk een preciezer beeld te krijgen van de demografische variabelen van de bewoners in de verschillende buurten. Meest specifiek gaat het dan om variabelen als de leeftijdsopbouw, huishoudgrootte en –samenstelling, etniciteit, en arbeidsmarktpositie.

De meer sociaal-psychologische buurtkenmerken die in het eerdere rapport onderbelicht bleven zijn bijvoorbeeld de “ervaren afstanden” (op hoeveel loopminuten schat je een bepaalde voorziening?), de ervaren (verkeers)veiligheid en de sociale cohesie/veiligheid. Daarbij speelt ook de inrichting van de fysieke infrastructuur (wegen, stoepen, fietspaden, groen en architectuur) een belangrijke rol in de analyse.

Aangezien er ook kwalitatieve interviewdata waren verzameld die nog niet waren geanalyseerd, zijn deze in deze fase ter hand genomen om een (zij het bescheiden) beter beeld te krijgen van de redenen die mensen zelf aandragen als “verklaring” en precisering van hun beweeggedrag. Het gaat dan vooral om een inventarisatie van de routes die buurtbewoners lopend en fietsend afleggen in hun buurt en de plekken die zij nadrukkelijk vermijden dan wel opzoeken.

Aan de hand van alle voorgaande analyses zullen vervolgens aanbevelingen worden opgesteld met stedenbouwkundige, architectonische en sociaal-ruimtelijke richtlijnen voor de herstructurering en nieuwbouw van Amsterdamse wijken. Deze richtlijnen zullen tevens tot

enkele concreet uitgewerkte ruimtelijke beelden leiden die het voorgaande proberen te “vangen in een plaatje”. Uiteindelijk worden deze richtlijnen vergeleken met de punten die in een aantal andere onderzoeken worden genoemd en die een 25-tal specialisten op het gebied van “gezond bouwen” aandroegen tijdens een expertmeeting van de Builderberggroep op uitnodiging van het Ministerie van VROM.

3.1 Demografische en leefstijlverklaringen voor verschillen in beweeggedrag

Voor de bewegingsvriendelijkheid van buurten spelen diverse factoren een rol, variërend van de fysieke infrastructuur voor auto's, fietsers, voetgangers en het aanbod van openbaar vervoer, via de groenvoorziening van een wijk tot aan de veiligheidsbeleving van bewoners (locale cohesie). Voor dit gehele spectrum aan determinanten (er zijn er nog veel meer te noemen) geldt dat ze in de geselecteerde buurten telkens een unieke combinatie vormen.

Voor de meeste demografische factoren valt te verwachten dat ze, onafhankelijk van de specifieke ruimtelijke context, een uitgesproken positieve dan wel negatieve invloed zullen hebben. Zo zal de invloed van leeftijd waarschijnlijk in alle wijken een bepaald patroon doorlopen, van een meer op beweging gericht leefpatroon van kinderen tot een afnemend beweegpatroon op oudere leeftijd. Bij de selectie van de buurten is ervoor gezorgd dat de bevolkingssamenstelling qua etniciteit, leeftijd en sociaal economische status vergelijkbaar is. Ondanks de aselechte selectie van respondenten in deze buurten zijn er toch nog een aantal (niet-ruimtelijke) factoren te noemen die een deel van de verschillen tussen de buurten zouden kunnen verklaren. Sommige (doel)groepen – bijvoorbeeld gezinnen met kinderen – kunnen zich namelijk meer aangetrokken voelen tot bepaalde wijken dan anderen.

Huishoudsamenstelling

Uit tabel 1 valt te zien dat het meest opvallende demografische verschil tussen de wijken is te vinden in de gezinssituatie van vooral de Boerhaavebuurt. Zo geeft slechts 3,6% van de 17-70 jarigen aan nog bij zijn of haar ouders te wonen (gemiddeld is dat 10,5%) en is er 15,2% die aangeeft dat ze een vaste relatie hebben, maar niet samenwonen (gemiddeld is dat 9,8%). Als gevolg hiervan varieert ook de gemiddelde huishoudgrootte tussen de 2,25 personen in de Boerhaavebuurt en de 2,89 personen in De Punt (in de Van der Pekbuurt is dit 2,42 en in de SuHa 2,78).

Tabel 1: Enige kenmerken van de huishoudens in de geselecteerde buurten.

	Huishoudgrootte		Gezin met kinderen (%)	Woonachtig bij ouders (%)	Vaste relatie, maar niet samenwonend (%)	Alleenstaand (%)
Boerhaave	2,25 (SD=1,28)	1,96 (m) 2,45 (v)	32,4	3,6	15,2	34,8
De Punt	2,89 (SD=1,51)	3,00 (m) 2,83 (v)	58,3	15,5	7,2	23,7
SuHa	2,78 (SD=1,36)	2,44 (m) 3,03 (v)	47,3	13,7	7,8	17,6
v.d.Pek	2,42 (SD=1,85)	2,09 (m) 2,62 (v)	36,5	10,2	8,5	32,2
Totaal	2,57 (SD=1,54)	2,33 (m) 2,72 (v)	42,6	10,5	9,8	27,5

Dit zijn factoren die een rol kunnen spelen in de verklaring van de verschillen tussen de diverse buurten. Het is daarom belangrijk om de uitkomsten van de analyses tegen dit licht te bekijken en te bezien in hoeverre ook de huishoudsamenstelling een verklarende factor kan zijn in het feit dat in de ene buurt meer bewogen wordt dan in de andere.

Tabel 2: De productmoment-correlaties tussen het voldoen aan de NNGB, het aantal personen in een huishouden en de “suburbaniteit” van respondenten.

NNGB	1		
Aantal personen	- 0.18***	1	
Suburbaniteit (urbaan → suburbaan)	- 0.10*	0.18***	1
	NNGB	Aantal personen	Suburbaniteit

*** significant op 0.001-niveau

* significant op 0.05-niveau

Om een beeld te krijgen van de samenhang tussen de huishoudsamenstelling, de “suburbaniteit” (de mate van stedelijkheid/suburbaniteit) en het beweeggedrag van respondenten is gekeken naar het statistisch verband tussen deze variabelen. Uit tabel 2 blijkt dat zowel het voldoen aan de NNGB² ($r = - 0.10$; $p < 0,05$) als het aantal personen in een huishouden ($r = 0.18$; $p < 0,001$) samenhangt met de mate van suburbaniteit. Een deel van het verband tussen het voldoen aan de NNGB en het aantal personen in een huishouden ($r = - 0.18$; $p < 0,001$) wordt daarbij verklaard door de mate van suburbaniteit. Correctie voor deze suburbaniteit (3) levert inderdaad een iets lagere partiële correlatie op ($r_{12.3} = - 0.17$; $p < 0,05$) tussen het voldoen aan de NNGB en het aantal personen in een huishouden. Dit verschil is echter (verwaarloosbaar) klein.

Verschillen in leefstijl

Los van deze demografische en persoonlijke variabelen is ook de levensstijl van de respondenten een factor die invloed heeft op hun beweeggedrag. En aangezien centrale stedelingen er meestal een andere leefstijl op na zullen houden dan “suburbanen”, zou het nuttig zijn om te kijken naar de relatieve invloed van leefstijlvariabelen op het beweeggedrag. Facetten van een bepaalde (stedelijke dan wel suburbane) leefstijl zijn met behulp van onze vragenlijst echter slechts in beperkte mate te achterhalen, aangezien slechts een paar “uitgaansgelegenheden” (non-fastfood restaurant, (eet)café) zijn opgenomen en nog minder specifiek “suburbane leefstijlvoorzieningen” (zoals tuin, speeltuin of sportveld).

Andere variabelen echter die een indicatie kunnen geven van de leefstijl zijn de sociale omgeving waarin men beweegt en de invloed die dit heeft op het eigen gedrag. Deze variabelen komen wel terug in de vragenlijst, bij de vragen die gesteld zijn rondom de invloed van “bekende mensen” in de eigen omgeving.

Het is ook van belang om het relatieve belang voor het beweeggedrag van het bezit en gebruik van verschillende vervoersmiddelen te analyseren. Het niet bezitten van een auto heeft immers tot direct gevolg dat de kans ook aanzienlijk kleiner is dat veel voorzieningen met behulp van een auto zullen worden bezocht. Idem dito geldt dit ook voor het bezit van een fiets.

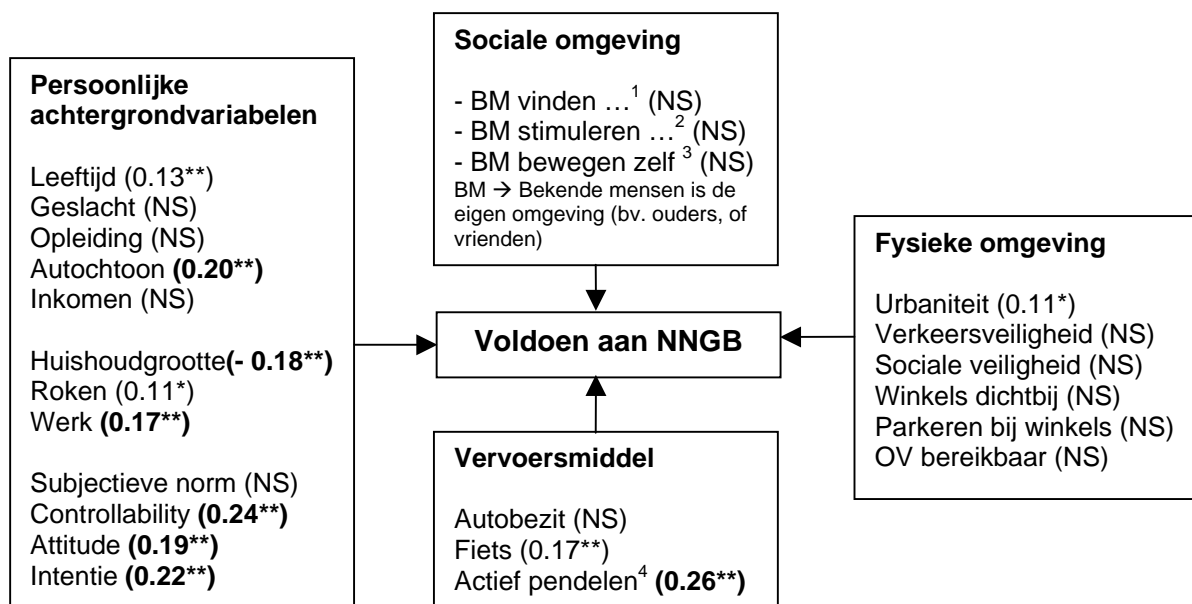
Last but not least kijken we ook naar de invloed van een aantal aspecten uit de fysieke omgeving op het beweeggedrag. Daarbij hebben we het dan over de invloed van de buurt als geheel, maar ook over de invloed van losse aspecten van de gebouwde omgeving, zoals de sociale en verkeersveiligheid, de nabijheid van winkels en de bereikbaarheid met openbaar vervoer. In de volgende paragrafen gaan we hier verder op in.

² De *Nederlandse Norm voor Gezond Bewegen* (NNGB) stelt dat volwassenen een half uur matig intensieve lichamelijke activiteit op tenminste vijf dagen van de week.

3.2 Invloed van verschillende determinanten op beweeggedrag (NNGB)

Om nu een beeld te geven van de eerder genoemde variabelen die van invloed kunnen zijn op het beweeggedrag hebben we gekeken naar de statistische verbanden die er bestaan tussen deze afzonderlijke variabelen en hun relatie met een tweetal uitkomstmaten. We zullen enerzijds kijken naar de verbanden tussen de afzonderlijke variabelen en het voldoen aan de Nederlandse Norm voor Gezond Bewegen (NNGB) en anderzijds naar de verbanden met de BMI (een maat voor de mate van overgewicht).

Na het vaststellen van deze verbanden over de gehele onderzoekspopulatie zullen we allereerst middels multivariate analyses nagaan in hoeverre de buurt zelf een verklarende variabele is voor zowel het voldoen aan de NNGB als de BMI van respondenten. Hierna zal dieper ingegaan worden op de verschillen die te herleiden zijn op de factor buurt. Hierin zal ook duidelijk worden welke rol de fysieke, sociale en infrastructurele variabelen spelen in het verklaren van de verschillen tussen de vier buurten.



** = significant < 0.01

* = significant < 0.05

Vet = significant in multivariaat model

¹ = Bekende mensen vinden dat ik voldoende beweeg

² = Bekende mensen stimuleren om te bewegen

³ = Bekende mensen bewegen zelf voldoende

⁴ = Woon-werkverkeer te voet of met de fiets

Uit bovenstaande figuur blijkt dat er een aantal factoren zijn die positief samenhangen met het voldoen aan de Nederlandse Norm voor Gezond Bewegen. Zo wordt er opvallend genoeg meer voldaan aan deze norm door de oudere leeftijdsgroepen (in ons volwassenenonderzoek deden mensen mee tussen de 17 en de 70 jaar). Autochtonen blijken meer te bewegen dan allochtonen en ook rokers en mensen met werk bewegen gemiddeld vaker. Hierbij dient gezegd te worden dat voor een positief verband tussen het rookgedrag en bewegen in de literatuur geen bewijs wordt gevonden, terwijl dit voor de andere verbanden wel geldt.

Een grotere omvang van het huishouden blijkt anderzijds (zoals al eerder bleek) negatief samen te hangen met het voldoen aan de NNGB. Hoe meer mensen er deel uitmaken van een huishouden des te minder bewegen de leden uit dergelijke grote “gezinnen”.

Van de constructen van de “*theory of planned behaviour*” is alleen de subjectieve norm (de aanmoediging vanuit de sociale omgeving) niet significant van invloed op het voldoen aan de norm. Dit is ook terug te vinden in het feit dat de losse elementen van de

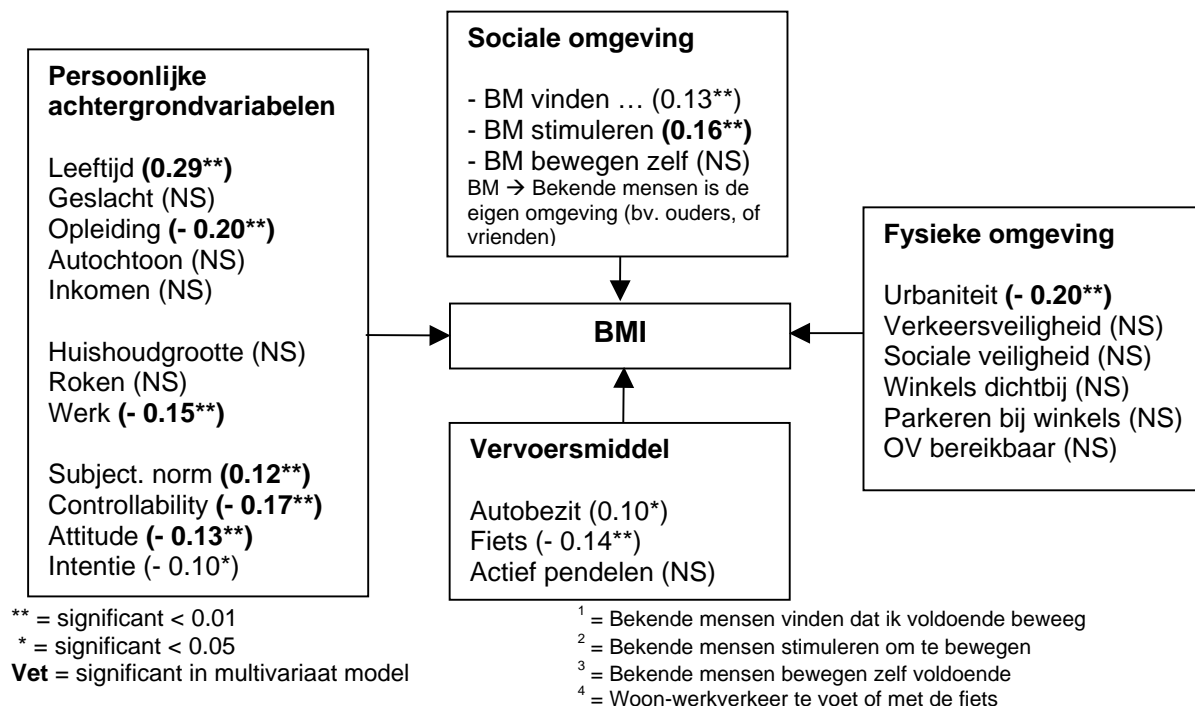
sociale omgeving (het feit dat “belangrijke mensen uit de persoonlijk omgeving” enerzijds “vinden dat je moet bewegen”, anderzijds “stimuleren dat je beweegt” respectievelijk “zelf ook bewegen”) ook geen verband laten zien. De “controllability” (in hoeverre men zelf kan bepalen om aan beweging te gaan doen), de “attitude” (de mate waarin mensen zelf denken dat bewegen gezond is) en de “intentie” (het aantal keren dat men van plan is aan de NNGB te gaan voldoen) daarentegen laten een duidelijke positieve samenhang zien met het beweeggedrag.

Met betrekking tot de verkeersmiddelen valt op dat het hebben van een fiets en zeker ook het met “actief vervoer” (voet, fiets) naar het werk reizen een positief verband laten zien met het voldoen aan de Nederlandse Norm.

Van de ruimtelijke variabele is alleen de mate van urbaniteit een factor die een positief effect heeft op het voldoen aan de Norm. Daarbij zijn de vier wijken geordend naar hun mate van bebouwingsdichtheid hetgeen betekent dat de Boerhaavebuurt de meest urbane buurt is, gevolgd door respectievelijk de Van der Pekbuurt, de SuHa en De Punt.

3.3 Invloed van verschillende determinanten op Body Mass Index

Kijkende naar het effect van de variabelen op de Body Mass Index blijken er een aantal factoren die niet samenhangen met de NNGB wel invloed te hebben op de BMI. Bij de leeftijdsvariabele valt op dat, ondanks het meer bewegen van “oudere leeftijdscategorieën” de gemiddelde BMI toch ook significant hoger is. Een hogere opleidingsgraad anderzijds resulteert in een lagere gemiddelde BMI. Ook het hebben van werk hangt samen met lagere BMI-waardes, dus minder overgewicht. De variabelen etniciteit en roken (die wel samenhangen met de NNGB) blijken geen significante samenhang te hebben met de BMI.



Opvallend is dat de subjectieve norm een contraproductief effect heeft op de BMI-waardes. Hoe meer de omgeving aanmoedigt tot bewegen, des te hoger de gemiddelde BMI. Reden voor dit verschijnsel kan zijn dat juist de mensen met een hogere BMI meer drang vanuit hun sociale omgeving ervaren, terwijl de mensen met een lagere BMI minder worden “ondersteund”.

De beschikbaarheid van een auto in het huishouden blijkt samen te gaan met hogere BMI-waardes, terwijl het bezit van een fiets juist samenhangt met gemiddeld lagere BMI-waardes. Actief vervoer (fiets of voet) naar het werk blijkt in dit geval echter geen significante invloed te hebben op de BMI.

Wat betreft de ruimtelijke factoren blijkt (wederom) alleen de urbaniteit van de woonbuurt samen te hangen met lagere BMI-waardes. De ervaren sociale- en verkeersveiligheid van de buurt blijken geen samenhang te vertonen, evenmin als de ervaren nabijheid van de winkels, de parkeergelegenheid in de buurt van de winkels en de bereikbaarheid van het openbaar vervoer.

3.4 Multivariate regressieanalyse

Uit deze analyses over de gehele onderzoekspopulatie – onafhankelijk van de woonomgeving – blijkt dus dat een aantal determinanten een significante samenhang kennen met de NNGB en BMI. Het gaat dan om leeftijd, etniciteit, roken, werk, de meeste constructen van de *theory of planned behaviour*, fietsbezit, woon-werkverkeer en urbaniteit (voor NNGB) en leeftijd, opleiding, werk, de meeste constructen van de *theory of planned behaviour*, sociale invloed, autobezit, fietsbezit en urbaniteit (voor BMI). De volgende vraag is dan in hoeverre deze samenhangen afhankelijk zijn van de buurtvariabele (relatieve urbaniteit) en welke onafhankelijke rol (het ontwerp van) de buurt heeft op de uitkomstmaten. Anders gezegd: in hoeverre valt – op basis van de bevolkingssamenstelling van de verschillende buurten – uit te sluiten dat bijvoorbeeld leeftijd een belangrijke verklarende variabele is voor de NNGB en BMI verschillen tussen de geselecteerde buurten?

Daarvoor zijn de samenhangen tussen de variabelen en NNGB/BMI nogmaals geanalyseerd, nu in een multivariaat model. Dit is een statistische techniek waarmee men kan bekijken in hoeverre er sprake is van een werkelijk verband tussen twee factoren (in dit geval: NNGB/BMI en buurtkenmerken). Dat wil zeggen, hoeveel er van dat verband overblijft als men gaat controleren voor de invloed van andere factoren, in dit geval factoren als: leeftijd, huishoudgrootte, etniciteit, veiligheid enz.

Tabel 3: Multivariate regressieanalyse, kijkend naar het verband tussen verschillende (individuele) variabelen enerzijds en het NNGB en de BMI anderzijds*.

Onafhankelijke variabele	OR NNGB*	95% CI	P waarde	Beta BMI*	95% CI	P waarde
Buurt^a						
De Punt	0.10	0.03 – 0.26	0.00	2.23	0.75 – 3.72	0.004
SuHa	0.07	0.02 – 0.22	0.00	2.01	0.49 – 3.53	0.015
Van der Pek	0.30	0.11 – 0.84	0.02	-0.19	-1.70 – 1.33	0.72
Leeftijd (per jaar)	1.02	0.99 – 1.04	0.29	0.06	0.02 – 0.10	0.006
Geslacht (vrouw vs man)	1.43	0.72 – 2.85	0.31	-1.30	-2.36 - -0.24	0.018
Etnische groep^b						
Niet-westerse allochtonen	2.18	0.84 – 5.63	0.11	0.44	-9.91 – 1.78	0.75
Westerse allochtonen	1.47	0.54 – 4.00	0.46	-0.50	-2.10 – 1.09	0.52
Fietsbezit (ja)	2.40	1.06 – 5.45	0.04	-1.82	-3.02 - -0.61	0.002
Autobezit (ja)	0.72	0.33 – 1.55	0.40	0.26	-0.92 – 1.44	0.39

a: de Boerhaavebuurt is referentiebuurt
b: autochtonen zijn referentie categorie

OR = Odds Ratio
BMI = Body Mass Index

* In beide modellen zijn ook de volgende variabelen opgenomen: opleiding, huishoudsamenstelling, inkomen, attitude, self-efficacy, ervaren controle en intentie ten aanzien van lichamelijke activiteit, roken, subjectief ervaren verkeersveiligheid en sociale veiligheid, gemak van parkeren en afstand tot winkels en openbaar vervoer. In het model voor NNGB is ook BMI opgenomen, in het model voor BMI is lichamelijke activiteit (totaal aantal minuten per week) opgenomen.

Uit de resultaten van deze multivariate regressieanalyses (tabel 3) blijkt dat de wijk gerelateerd is aan het wel of niet voldoen aan de Nederlands Norm voor Gezond Bewegen (NNGB) en aan Body Mass Index (BMI), óók wanneer andere (individuele) variabelen in de analyse worden meegenomen. In de Punt en de SuHa buurt voldoen de bewoners veel minder vaak aan de NNGB en hebben ze een hogere BMI dan in de Boerhaavebuurt. In de Van der Pekbuurt voldoen minder mensen aan de NNGB dan in de Boerhaavebuurt, maar hebben de bewoners niet een hogere BMI.

Over de andere variabelen die zijn opgenomen in het model valt te zeggen dat de meeste geen significante extra bijdrage leverden aan de verklaring van de verschillen in beweeggedrag en de mate van overgewicht. Van de demografische variabelen is alleen de bijdrage van het geslacht op de BMI significant. Dit wijst erop dat vrouwen gemiddeld een hogere BMI hebben dan mannen, hetgeen overeen komt met andere onderzoeken.

Andere demografische variabelen – zoals opleiding, huishoudsamenstelling en inkomen – laten geen significante verbanden zien. Ook de constructen van de *theory of planned behaviour* hebben geen significante toegevoegde waarde in de verklaring van NNGB en BMI in de geselecteerde buurten.

Het hebben van een fiets is echter zowel van belang voor het voldoen aan de NNGB als voor BMI. Autobezit daarentegen is aan geen van beide variabelen gerelateerd. Ook andere buurtvariabelen – zoals verkeersveiligheid, sociale veiligheid, gemak van parkeren en diverse afstanden binnen de wijk – leveren geen significante verklaringen die doen twifelen aan de buurtvariabele als de belangrijkste verklarende factor voor zowel NNGB als BMI.

4.0 De verschillen in ruimtelijke opzet nader belicht

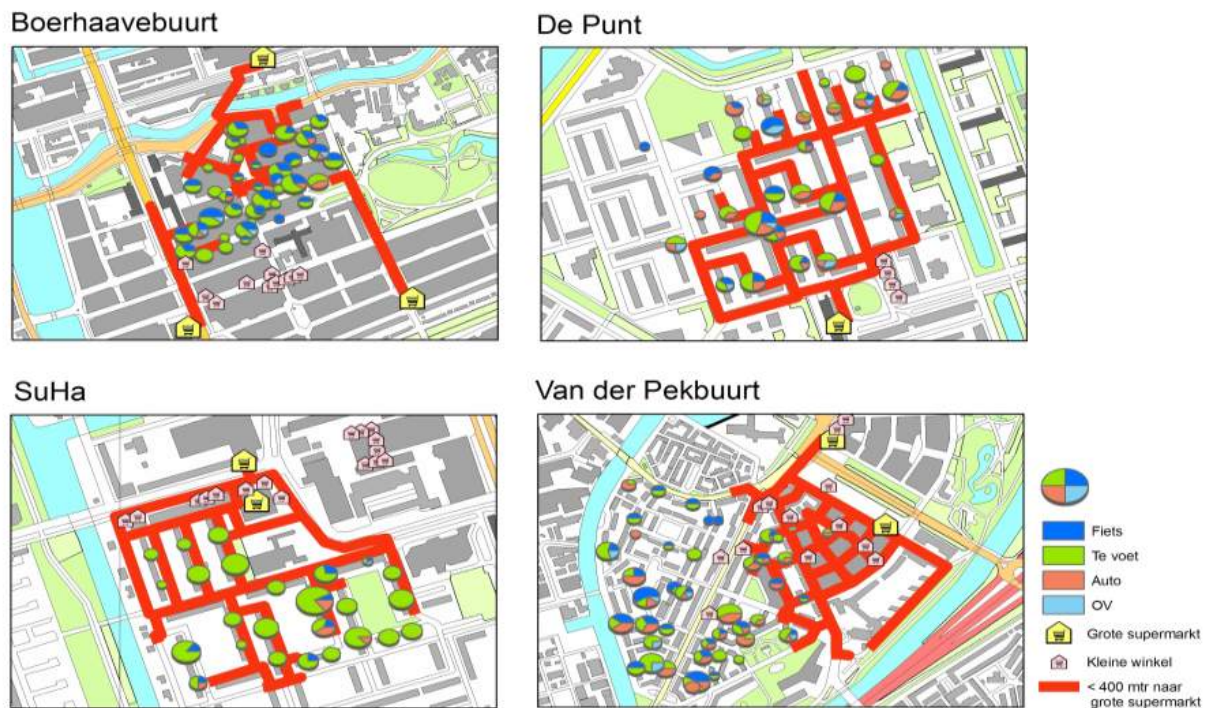
Na het blootleggen van bovenstaande verbanden blijft de vraag open wat dan het effect is van die ruimtelijke verschillen in de buurten en hoe deze te duiden zijn. Daarvoor hebben we, buurtspecifiek, gekeken naar een aantal van de belangrijkste buurtvariabelen, te weten “ervaren afstand”, parkeerdruk, verkeersveiligheid, infrastructuur, de uitstraling van de buurt en speelplaatsen.

4.1 Ervaren afstand en parkeerdruk

In de geselecteerde buurten is men het bijna zonder uitzondering eens met de stelling dat de meeste boodschappen te halen zijn in de directe omgeving van de eigen woning. Slechts 10% van de ondervraagden oordeelde dat hij/zij meer dan 10 á 15 minuten zou moeten lopen om een winkel met voldoende aanbod te vinden. Van deze 10% wonen de meeste in de Van der Pekbuurt (58,3%) en de Boerhaavebuurt (22,9%). De bewoners van De Punt en de SuHa daarentegen kunnen bijna allemaal hun boodschappen “om de hoek” vinden.

Dit leidt ertoe dat in de Van der Pekbuurt 23,0% van de respondenten aangeeft niet de meeste boodschappen te kunnen doen in de buurt. In de andere buurten is dit respectievelijk 9,6% (Boerhaave); 6,0% (De Punt) en 2,9% (SuHa). Een blik op het voorkomen en de spreiding van winkels in de buurt (figuur 1) laat zien dat de Van der Pekbuurt inderdaad een uitzondering is, gezien het feit dat een meerderheid van de respondenten op meer dan 400 meter van een supermarkt woont. Voor de andere buurten geldt dat vrijwel alle bewoners een supermarkt op loopafstand (400 meter) hebben.

Figuur 1: De spreiding van supermarkten incl. een buffer van 400 meter (rode zone).



Navraag naar de parkeerproblematiek rondom de plaatselijke winkels leidt tot de voor de hand liggende conclusie dat bewoners van de Boerhaavebuurt hiermee aanzienlijk grotere problemen hebben dan de bewoners van de andere buurten. In de Boerhaavebuurt geeft 75,5% aan dat het moeilijk is om de auto te parkeren in de omgeving van buurtwinkels. Ondanks de veel ruimere ruimtelijke opzet van de andere buurten geven ook hier aanzienlijke percentages aan moeilijkheden te ondervinden bij het parkeren in de buurt van winkels.

Een meerderheid van 53,9% van de SuHa-bewoners geeft aan dat het moeilijk is een parkeerplek te vinden, maar ook 46,0% van de bewoners van De Punt en 40,4% van de bewoners van de Van der Pekbuurt geeft aan dat het lastig is om dichtbij lokale winkels te parkeren. Er is sprake van een behoorlijke samenhang tussen de ervaren parkeerdruk rondom de winkels en de buurt (Cramer's $V = 0,27$) en deze samenhang is significant ($\text{Chi}^2 = 30,77$; $\text{df} = 3$; $p < 0,001$).

Het effect van de ervaren parkeerdruk rondom de winkels blijkt geen grote invloed te hebben op de keuze voor een bepaald vervoersmiddel. De ervaring dat er parkeerproblemen zijn rondom de winkels leidt niet tot een serieuze verschuiving naar "actief vervoer". Daar waar 40% van de bewoners van De Punt die geen parkeerproblemen ervaren uiteindelijk met de auto gaan, is dit 38,9% onder degenen die wel vinden dat er parkeerproblemen zijn. In de andere buurten zijn deze gegevens vergelijkbaar, behalve in de Boerhaavebuurt. Hier gaan – ondanks de ervaren parkeerdruk – 9,7% van de respondenten toch met de auto, terwijl er niemand is die durft te beweren dat er geen parkeerprobleem is rondom de winkels en daarom met de auto gaat.

Wat hebben deze variabelen nu voor consequenties voor het gebruik van "actief" dan wel "inactief vervoer"? Zoals we al eerder zagen lopen en fietsen de bewoners van de Boerhaavebuurt en de SuHa verreweg het meeste naar de grote supermarkt en de (kleine) buurtwinkel. Opvallend is echter vooral dat ook in de Van der Pekbuurt meer gelopen en gefietst wordt dan in De Punt. Wat ligt hieraan ten grondslag?

Uit analyse blijkt dat bijna 40% van de bewoners van De Punt die zeggen dat ze hun boodschappen in de eigen buurt kunnen doen, dit doen met behulp van een "inactief vervoersmiddel" (auto of OV). In de Boerhaavebuurt en de SuHa is dit percentage heel veel

kleiner (6,6 resp. 4,6%). Het opvallendste is echter dat in de Van der Pekbuurt enerzijds een aanzienlijk percentage voor de auto/OV kiest, ook als de winkels in de buurt te vinden zijn. Anderzijds zegt ook 45,5% juist met “actief vervoer” naar de winkel te gaan, ondanks dat deze niet in de directe omgeving te vinden is.

4.2 Verkeersveiligheid en infrastructuur

In z'n algemeenheid beoordelen vrijwel alle respondenten uit alle buurten hun eigen buurt als “verkeersveilig”. Zodra we echter naar een aantal afzonderlijke elementen van de “verkeersveiligheid” kijken, dan blijken er toch een aantal significante verschillen waarneembaar. Zo is er sprake van een lichte samenhang (Cramer's $V = 0,17$) tussen het ervaren van veel uitlaatgassen en de buurt waarin respondenten wonen ($\text{Chi}^2 = 12,63$; $\text{df} = 3$; $p < 0,05$). Vooral in de Boerhaavebuurt en in mindere mate in de SuHa en De Punt ervaart men hiervan veel overlast. Er is ook sprake van een lichte, maar significante, samenhang (Cramer's $V = 0,16$) tussen “te snel rijdende auto” en de afzonderlijke buurten ($\text{Chi}^2 = 11,57$; $\text{df} = 3$; $p < 0,05$).

Andere variabelen, zoals de aanwezigheid van zebrapaden en verkeerslichten, de vraag of auto's zich meestal houden aan de snelheidslimiet van 30 km/uur en de vraag of de hoeveelheid verkeer op straat zorgt voor een onaangenaam “wandeklimaat”, leveren geen significante samenhangen met de buurtvariabele op.

Over het onderhoud van de voetpaden zijn de meningen verdeeld. In de Boerhaavebuurt is bijna 80% tevreden over het onderhoud, terwijl in De Punt slechts krap 55% vindt dat er voldoende onderhoud plaatsvindt (Cramer's $V = 0,18$; $\text{Chi}^2 = 14,15$; $\text{df} = 3$; $p < 0,05$).

Ook de vraag naar de scheiding tussen voetpaden en de rest van het verkeer levert een tweedeling op tussen de Osdorpse wijken en de twee stedelijkere buurten. In zowel de Boerhaavebuurt als de Van der Pekbuurt worden de voetpaden vaker gescheiden van de openbare weg dan in de Osdorpse wijken. Deze situatie is ook goed observeerbaar in de realiteit in deze buurten. Toch ervaart ook in de Osdorpse wijken nog een ruime meerderheid van ongeveer 70% een (veilige) scheiding van verkeersstromen.

Als we kijken naar de aanwezigheid van fietspaden in de buurten dan valt op dat de bewoners van alle buurten (behalve De Punt) aangeven dat de meeste straten voorzien zijn van fietspaden. Zodra we echter zelf in de buurten een inventarisatie maken van de aanwezige fietspaden, dan valt op dat meestal alleen de grote doorgaande wegen voorzien zijn van een apart liggende fietsstrook. Bovendien kent alleen de SuHa een fietsstrook die daadwerkelijk los ligt van het autoverkeer. De Boerhaavebuurt, De Punt en de Van der Pekbuurt kennen bijna alleen fietspaden die gescheiden maar wel parallel aan de autoweg liggen. De “woonstraten” hebben echter bijna nooit een gescheiden fietspad.

4.3 Uitstraling van de buurt

Afval in de woonomgeving wordt door vele bewoners als storend ervaren, gegeven het feit dat slechts een minderheid de eigen woonbuurt als schoon beschouwt. In de Boerhaavebuurt is dit zelfs slechts 36,5%. Er is echter geen sprake van een significant verband tussen beide variabelen.

Lawaaiigheid in de buurt daarentegen wordt wel significant vaker genoemd in de Boerhaavebuurt. Slechts 37% zegt weinig last te hebben van lawaai (o.a. van verkeer en vliegtuigen) in de buurt, terwijl in de Osdorpse wijken ongeveer de helft van de mensen dit als storende factor noemt. De Van der Pekbuurt is een bijzonder geval in dit verband, omdat 62% van de mensen hier aangeeft geen last te hebben van het lawaai van verkeer of vliegtuigen (Cramer's $V = 0,19$; $\text{Chi}^2 = 15,10$; $\text{df} = 3$; $p < 0,05$). Dit is opmerkelijk omdat de Van der Pekbuurt wel een hoge woningdichtheid kent.

Het probleem van de hondenpoep kent ook een significante samenhang met de buurtvariabele (Cramer's $V = 0,21$; $\text{Chi}^2 = 19,97$; $\text{df} = 3$; $p < 0,001$). Ruime meerderheden in de Boerhaavebuurt en vooral de Van der Pekbuurt geven aan dat er veel hondenpoep in hun buurten ligt. In de Osdorpse wijken is dit weliswaar lager (tot slechts 34% van de bewoners van De Punt), maar ook hier vormt het nog een aanzienlijk probleem.

De architectonische beleving van de buurt (de vraag of mensen de gebouwen/huizen in hun buurt aantrekkelijk vinden) is laag. In de Boerhaavebuurt is nog ongeveer de helft van de bewoners tevreden met de uitstraling, maar in de Osdorpse wijken is slechts ongeveer een derde tevreden met de uitstraling van de bebouwing. Dit levert dan ook een significante samenhang op tussen buurten en de aantrekkelijkheid van de bebouwing (Cramer's $V = 0,14$; $\text{Chi}^2 = 8,74$; $\text{df} = 3$; $p < 0,05$).

Een verband dat wel (zwak) significant naar voren komt is de samenhang tussen de buurtvariabele en de bouwstijl van de respectievelijke buurten (Cramer's $V = 0,16$; $\text{Chi}^2 = 11,82$; $\text{df} = 3$; $p < 0,05$). De SuHa-buurt wordt hier duidelijk als minst aantrekkelijke gepresenteerd. Slechts een minderheid is tevreden met de bouwstijl, in de drie andere buurten ligt deze tevredenheid rond de 66%.

De tevredenheid met het groen varieert per buurt. Ondanks dat in alle buurten een ruime meerderheid van de bewoners tevreden is met de hoeveelheid groen (bijv. tuin, park, grasveld) in de buurt is er toch sprake van een significant verschil tussen de buurten (Cramer's $V = 0,21$; $\text{Chi}^2 = 20,11$; $\text{df} = 3$; $p < 0,001$). De tevredenheid met het groen is het geringst in de Van der Pekbuurt (bijna 70%) en de Boerhaavebuurt (ong. 75%). In De Punt en de SuHa ligt de tevredenheid boven de 85%.

Opvallend is dat de vraag naar de aanwezigheid van (enkele) bomen in de buurt door bijna alle inwoners bevestigend werd beantwoord. Dit, terwijl in de Boerhaavebuurt toch echt slechts een enkele boom staat. Deze bomen worden klaarblijkelijk zeer op waarde geschat, aangezien ruim 80% van de bewoners van de Boerhaavebuurt aangaf er "enkele bomen langs de straten van mijn buurt" staan. In de andere buurten kwam dit percentage tot ongeveer 90%. De samenhang tussen deze variabele is te beschrijven met de volgende data; Cramer's $V = 0,16$; $\text{Chi}^2 = 11,66$; $\text{df} = 3$; $p < 0,05$.

Het onderhoud van de buurt wordt door de bewoners van de verschillende buurten relatief gelijkwaardig ingeschat. In alle buurten is tussen de 50 en 60% van de bewoners tevreden met het onderhoud van de buurt. Dit levert geen significant verband op tussen de buurtvariabele en het buurtonderhoud.

4.4 Speelplaatsen

De *aanwezigheid* van speelplaatsen wordt (door de volwassenen) meestal als voldoende geschetst. Rond de 95% van de respondenten gaven aan dat zij een speelplaats in de buurt hadden. Alleen de SuHa-buurt vormde een uitzondering. Hier vond ruim 13% van de bewoners dat er geen speelplaats in de buurt zou zijn.

De *tevredenheid* met speelplaatsen anderzijds kent wel een significant verband met de buurt waarin deze speelplaatsen zich bevinden (Cramer's $V = 0,16$; $\text{Chi}^2 = 7,94$; $\text{df} = 3$; $p < 0,05$). Gek genoeg is deze samenhang echter tegenovergesteld aan dat wat men misschien zou verwachten. De tevredenheid is namelijk het grootste in de Boerhaavebuurt (bijna 78%), terwijl De Punt het slechtste scoort (58%). Dit verband kan echter ook ten dele verklaard worden, doordat in de Osdorpse buurten gemiddeld wat meer thuiswonende kinderen wonen (zie paragraaf 2.1). Omdat er in de Osdorpse buurten meer volwassenen met kinderen wonen, is het niet onlogisch dat dezen zich ook vaker zorgen maken over de aanwezige speeltoestellen.

De aanwezigheid van basketbal- of voetbalveldjes in de buurt wordt door een zeer ruime meerderheid van tussen de 70 en 80% bevestigd. De tevredenheid met deze veldjes hangt niet significant samen met de buurt. De positieve beoordeling van de veldjes in de Van

der Pekbuurt en de Boerhaavebuurt is weliswaar aanzienlijk (tussen krap 70% en 85%), maar omdat slechts ongeveer de helft van de respondenten deze vraag beantwoordden is deze samenhang niet significant.

De *aanwezigheid* van plaatsen waar men in de buurt gemakkelijk kan zitten (ook volwassenen) verschillen dan weer wel significant in de verschillende buurten (Cramer's $V = 0,16$; $\chi^2 = 10,27$; $df = 3$; $p < 0,05$). De Osdorpse wijken kennen weliswaar meerdere plekken waar men rustig kan zitten, toch worden de "rustplekjes" in de Boerhaavebuurt en de Van der Pekbuurt vaker genoemd. 85 tot 90% van de stedelingen weet een aantal plekjes te vinden in zijn eigen woonbuurt, terwijl dit slechts geldt voor ongeveer 75-80% van de bewoners van de Osdorpse wijken.

De *tevredenheid* met deze rustplekjes kent nog weer andere samenhangen. In de Boerhaavebuurt en de SuHa-buurt is men significant meer tevreden (+ 90%) dan in De Punt respectievelijk in de Van der Pekbuurt (70 resp. 78%). Dit doet vermoeden dat de drukte op straat een positieve invloed heeft op de ervaring van plekken waar men rustig even kan zitten (Cramer's $V = 0,20$; $\chi^2 = 12,56$; $df = 3$; $p < 0,05$).

5.0 Sociale veiligheid en buurtcohesie

Naast het belang van ruimtelijke factoren als afstand en vormgeving, zijn er ook een aantal factoren die een meer indirect gevolg (kunnen) zijn van de ruimtelijke opzet en samenstelling van een buurt. Het gaat dan in dit geval om de ervaren sociale veiligheid en de cohesie binnen de buurt. Deze punten kunnen een aanzienlijke bijdrage verklaren aan het door de eigen buurt bewegen van bewoners en daarmee een aantal bottlenecks blootleggen.

5.1 Sociale veiligheid

De straatverlichting van buurten wordt over het algemeen als goed beschouwd, zonder dat daar grote verschillen waarneembaar zijn tussen de geselecteerde buurten. Wat betreft de mogelijkheden voor sociale controle (zicht op straat vanuit de woning) valt echter op dat de beide Osdorpse buurten hier significant slechter scoren dan de Boerhaavebuurt en de Van der Pekbuurt (Cramer's $V = 0,10$; $\chi^2 = 4,54$; $df = 1$; $p < 0,05$). Terwijl ongeveer driekwart van de "stedelijke bewoners" zegt dat fietsers en voetgangers gemakkelijk gezien worden vanuit de woningen, is dit percentage in de Osdorpse wijken niet hoger dan 65%. De groene ruimte rondom de woningen in de Osdorpse wijken heeft als negatief effect dat het contact tussen de bewoners en de straat iets minder aanwezig is. Daar staat tegenover dat in de Osdorpse wijken en in de Boerhaavebuurt overdag relatief weinig overlast wordt ervaren (rond de 10%). In de Van der Pekbuurt ervaren de bewoners significant vaker een vergrote kans op kleine criminaliteit en overlast, leidend tot als onveilig ervaren situaties overdag (ruim 20%).

's Avonds wordt de veiligheid van de woonomgeving echter totaal anders ervaren. In de avonduren lijkt de invloed van de indirecte sociale controle die uitgaat van het directe contact tussen de huiskamer en de straat groter dan overdag. In de Osdorpse buurten wordt in de avond namelijk een veel grotere kans op overlast en kleine criminaliteit geprognosticeerd. Dit leidt tot een situatie waarin meer dan de helft van de Osdorpers het als onveilig ervaren om in de buurt te gaan wandelen (Cramer's $V = 0,18$; $\chi^2 = 13,27$; $df = 1$; $p < 0,001$). In de Boerhaavebuurt en de Van der Pekbuurt is dit 28 resp. 44%.

Het gegeven dat de ervaren sociale veiligheid van de buurten elkaar overdag niet erg veel ontloopt blijkt eens te meer uit het antwoord op de vraag naar de veiligheid voor kinderen van 10 jaar om op straat te spelen in de eigen woonbuurt. In de Boerhaavebuurt en De Punt wordt de omgeving namelijk als het veiligste ervaren voor 10 jarigen. De verschillen met de andere buurten zijn echter uiterst klein en niet significant.

De vragen of het veilig is om je fiets of auto op straat te zetten werd door respectievelijk bijna de helft en ongeveer driekwart van de respondenten beaamd, zonder opmerkelijke verschillen tussen de geselecteerde buurten.

5.2 **Buurtcohesie**

Ondanks dat de samenhang tussen de buurtvariabele en de vraag of “buurtgenoten bereid zijn elkaar te helpen” niet significant is, valt op dat in De Punt het hoogste percentage “helpers” te vinden is (87%). Ook het *hechte gemeenschapsgevoel* is in De Punt het sterkste. Ruim 40% beschrijft zijn eigen buurt in De Punt als een hechte gemeenschap. In de SuHa en de Van der Pekbuurt schommelt dit percentage rond de 30% en in de Boerhaavebuurt komt het amper boven de 15%. De samenhang tussen buurten en de gemeenschapszin is dan ook significant (Cramer's $V = 0,20$; $\text{Chi}^2 = 11,73$; $\text{df} = 3$; $p < 0,05$).

Ondanks dit beeld waarin men in De Punt een meer dorpse gemeenschap kent met meer gemeenschapszin en meer bereidheid om elkaar te helpen, levert dit niet een situatie op waarin men in De Punt ook meer *vertrouwen heeft in de meeste mensen uit de eigen buurt*. Sterker: daar waar men in de Boerhaavebuurt zo goed als geen gemeenschapszin kent is het vertrouwen naar de buurtgenoten hier het sterkste (75% van de Boerhaavebuurtbewoners vertrouwd zijn buurtgenoten). In De Punt is dit vertrouwen iets minder (69%), terwijl het vertrouwen in de SuHa en de Van der Pekbuurt rond de 55% schommelt. Toch is deze samenhang niet significant.

De vraag of buurtgenoten het NIET goed met elkaar kunnen vinden wordt door de meeste mensen ontkend. Toch zegt 30% van de bewoners van de Van der Pekbuurt dat de buurtbewoners het in het algemeen niet goed met elkaar kunnen vinden. De andere kant van dit pallet is te vinden in de Boerhaavebuurt waar slechts 10% dit onderschrijft. Daarmee is er ook sprake van een significante samenhang tussen beide variabelen (Cramer's $V = 0,19$; $\text{Chi}^2 = 10,09$; $\text{df} = 3$; $p < 0,05$).

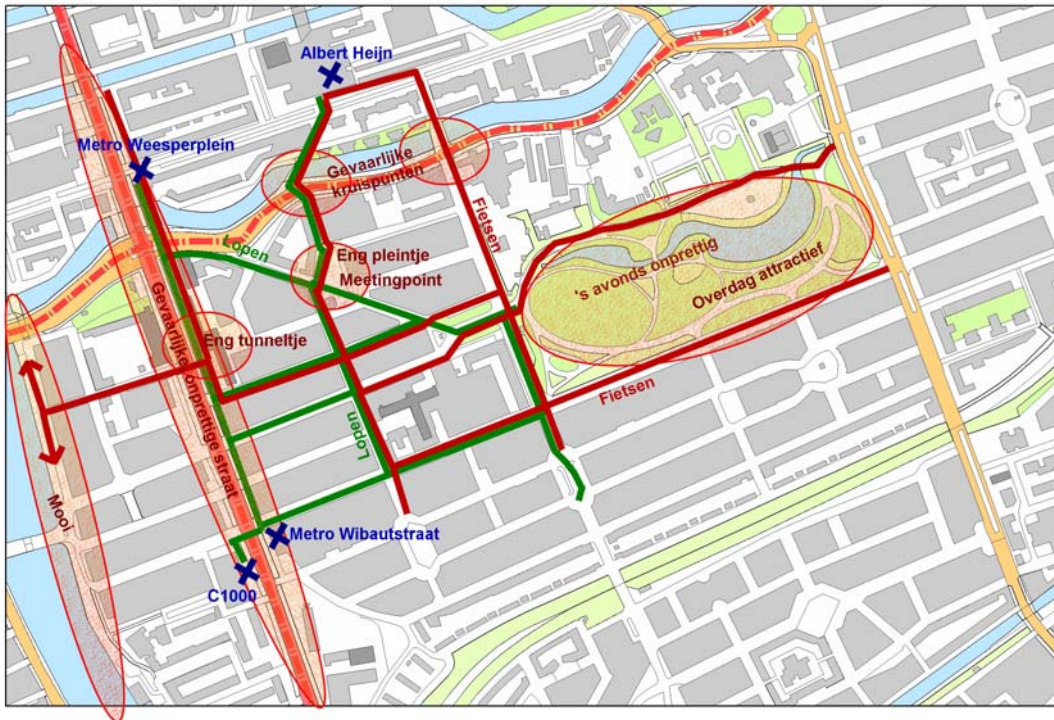
Zodra er gevraagd wordt naar het *niet* delen van dezelfde normen en waarden in de buurt is er geen sprake van een significant verband met de buurtvariabele. 60-70% van de bewoners in alle buurten zeggen dat de mensen in de eigen buurt niet dezelfde normen en waarden delen.

6.0 **Favoriete wandel- en fietsroutes respectievelijk de “(enge) plekken” van respondenten in de verschillende wijken**

Uit de statistische analyse komt een beeld naar voren over het bewegingsvriendelijk functioneren van de vier buurten. Dit beeld is echter in grote mate abstract en geeft daarmee ook slechts abstracte aanknopingspunten voor de te ontwikkelen ontwerp-technische buurtkenmerken waarmee rekening gehouden zou kunnen worden om “gezondere buurten” te ontwikkelen. Vandaar dat we ook een (zij het beperkt, ongeveer tien per buurt) aantal meer kwalitatieve interviews hebben afgenomen die ook ruimte geven voor de nuance op individueel niveau.

Uit de vier geselecteerde buurten hebben we door het samenvoegen van de (door deze tien respondenten) meest genoemde elementen een “beeld van de buurt” weergegeven. Deze elementen zijn vervolgens (door het SPIN/lab) geografisch weergegeven in kaarten van de verschillende buurten. In deze plaatjes wordt het gebruik van een aantal belangrijke ruimtelijke kenmerken beschreven, zoals de routes die mensen gebruiken en de plekken die zij als uitgesproken aangenaam dan wel onaangenaam ervaren.

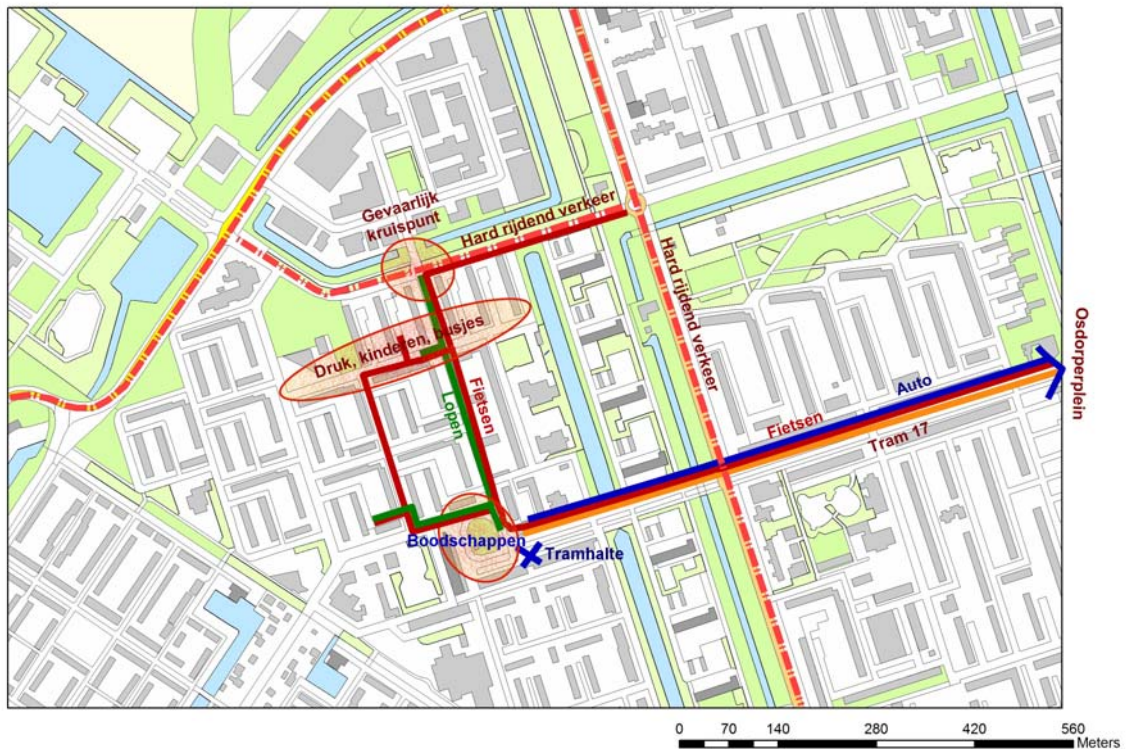
6.1 Boerhaavebuurt



De Boerhaavebuurt kent zeer veel routes en plekken met verschillende kwaliteiten, zowel positieve als negatieve. De looproutes die mensen gebruiken gaan kriskras door de hele buurt, waarbij men probeert de drukste verkeersaders (Wibautstraat, Mauritskade en in mindere mate de Ruyschstraat) te vermijden. De belangrijkste redenen om deze wegen te mijden liggen in de verkeersonveiligheid. Toch is het bijna onoverkomelijk dat bijna iedereen wel één van deze straten moet oversteken om boodschappen te kunnen doen. Naast het lopen naar verschillende plekken in de buurt, speelt voor de vele fietsers in de buurt ook de beschikbaarheid van fietspaden een belangrijke rol. Vele fietsers richten hun route zo in dat ze zo veel mogelijk gebruik kunnen maken van (gescheiden) fietspaden.

Er zijn ook veel bewoners die met regelmaat de “groene flanken” van buurt opzoeken, in het Oosterpark en langs de Amstel. Zeker voor het Oosterpark geldt dan echter dat het hier 's avonds wel als onprettig en onveilig wordt ervaren. Andere als onprettig ervaren plekken zijn de beide metrostations (m.n. de Wibautstraat), het tunneltje bij het Wibauthuis en het Boerhaaveplein. Bijzonder aan deze plek is echter dat het tegelijkertijd dient als meetingpoint voor sommige jongeren (en dus een positieve functie vervuld) en (daardoor) als onaangenaam wordt ervaren door sommige andere groepen.

6.2 De Punt

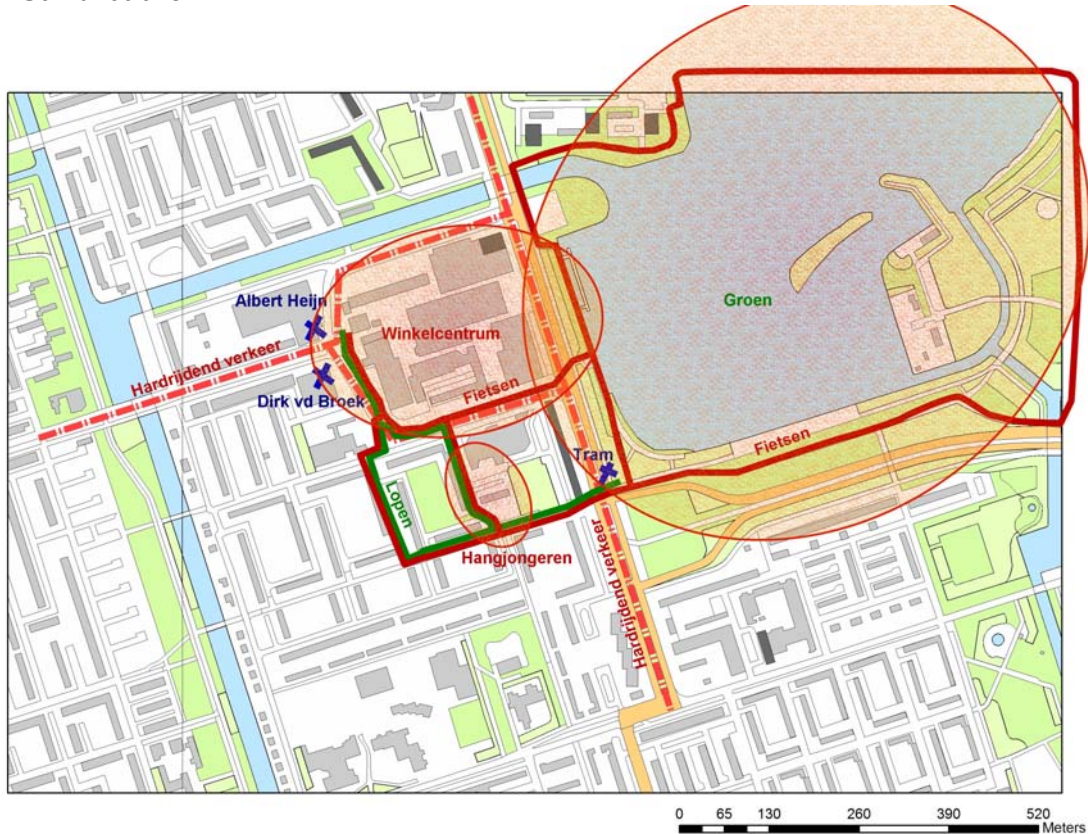


De Punt is een rustige woonwijk. Er zijn maar weinig plekken in de buurt die als verkeers- of sociaal onveilig worden beschouwd. Het snel rijdende verkeer over de Osdorper Ban en de Baden Powellweg heeft geen invloed op de keuze voor de wandel- en fietsroutes door de buurt. Alleen de Waterschapsstraat wordt door menigeen genoemd als een straat waar automobilisten – ondanks de verkeersdrempels – te hard rijden.

De buurt is met name geschikt voor jonge kinderen die gebruik kunnen maken van de vele speelplaatsen. Voor jongeren (16+) levert deze omgeving al snel te weinig prikkeling om buiten te vertoeven. Volwassenen die zich te voet door de buurt bewegen lijken vaak te kiezen voor de grotere (doorgaande) straten, ondanks de beschikbaarheid van alternatieve routes die vaak langs meer groen (achtertuinen) leiden. Dit zou kunnen komen doordat deze achtertuinen (veel meer dan de voortuinen) vaak een rommelig beeld opleveren, met her en der heggen, verschillende soorten schuttingen en weinig contact tussen de binnenruimte van de huizen en de openbare ruimte op straat.

Er waren in de selectie van mensen die wij spraken bijna geen mensen die aangaven in hun directe omgeving te recreëren. Toch waarderen velen juist wel de rust van de buurt, en de mogelijkheden die het biedt voor met name (jonge) kinderen en ouderen. In de praktijk gebruiken de meeste volwassenen de openbare ruimte van hun buurt echter zelden om zelf door heen te lopen of te fietsen en daarbij gebruiken ze veelal slechts een beperkt aantal (drukkere) routes. Over grotere afstanden (m.n. richting Osdorpplein) is Tussenmeer verreweg de meest gebruikte route, zowel voor automobilisten, fietsers als voor wandelaars.

6.3 SuHa-buurt

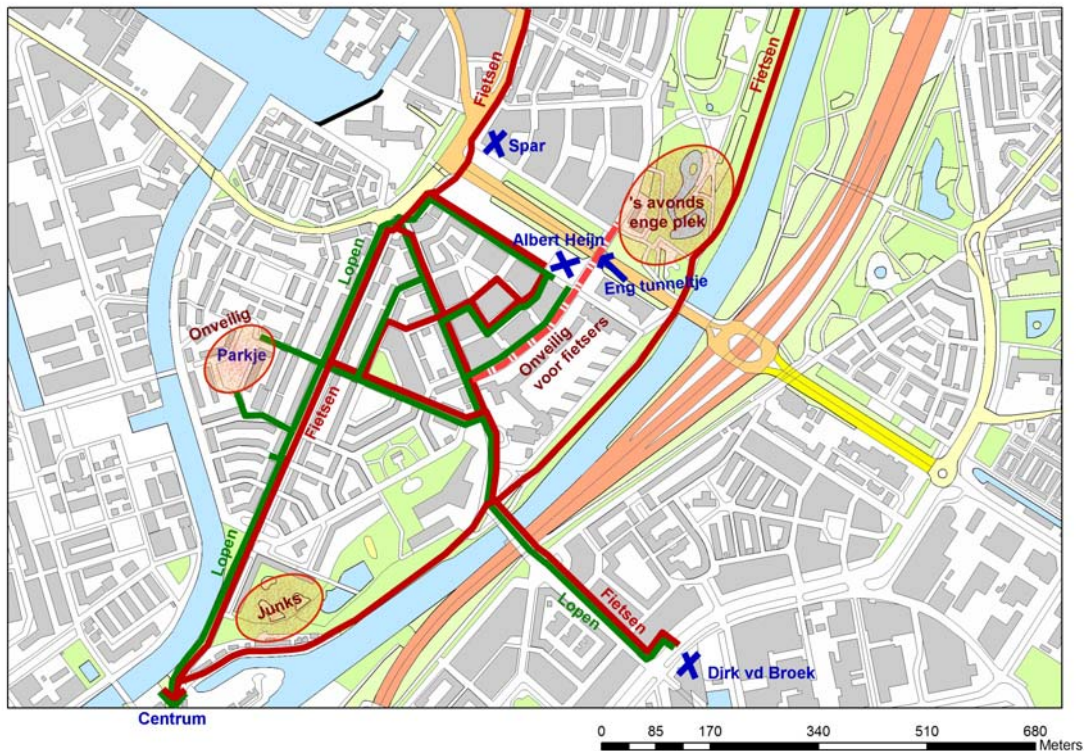


De SuHa-buurt kent een sterke binding met het Winkelcentrum Osdorp. De meeste van de bewegingen van de bewoners zijn dan ook hierop gericht. Zeker de twee grote supermarkten – aan de kop van de Tussenmeer – trekken veel voetgangers vanuit de SuHa-buurt. Het stuk trottoir tussen de kruising van de Van Suchtelen van der Haarestraat en het Osdorpplein en de kop van de Tussenmeer is dan ook verreweg het meest belopen stukje openbare ruimte van de buurt. Ook in deze buurt verkiest een meerderheid de langere, rechte routes door de wijk. Gegeven de structuur van de buurt zijn de verschillen in straatlengtes echter niet heel erg groot en dus worden bijna alle straten met de nodige regelmaat “belopen”. Het oversteken van de Tussenmeer en (de straat van) het Osdorpplein levert, ondanks de zebra’s, soms gevaarlijke situaties op. Het ontbreken van oversteekplaatsen met stoplichten wordt door meerdere mensen aangeduid als een gemis, omdat de auto’s over deze wegen vaak veel te hard rijden.

Ook fietsers hebben te maken met een aantal problemen, zoals het hard rijdende autoverkeer, maar zeker ook het feit dat sommige fietspaden afgescheiden liggen van de bebouwing. Doordat er (vooral ’s avonds) dan geen “toezicht” is vanuit belendende woningen ontstaat een geïsoleerde ligging waarin men zich veelal minder veilig acht. Een ander probleem dat meerdere fietsers noemden was het gegeven dat velen ’s avonds hun fiets niet buiten durven te laten staan, bang dat deze gesloopt of gestolen zal worden.

“Enge plekken” worden ervaren op een aantal specifieke plekken in de buurt. Vooral daar waar jongeren elkaar ontmoeten (achter het stadsdeelkantoor) ontstaat voor oudere groepen een soms bedreigende atmosfeer. Dit is overigens niet de enige plek waar bewoners zich soms onveilig voelen. ’s Avonds wordt de buurt als geheel door sommige bewoners als onaangenaam ervaren, vooral als gevolg van rondhangende jongeren. De grootste voordelen van de buurt liggen vooral in de ervaren verkeersveiligheid en de nabijheid van winkelvoorzieningen. De nabijheid van het Sloterpark en de Sloterplas wordt door veel minder mensen genoemd en gebruikt. Slechts weinigen noemen het park als een voorziening waarvan ze met enige regelmaat gebruik maken.

6.4 Van der Pekbuurt



In de Van der Pekbuurt valt op dat de meeste routes die mensen gebruiken van hun huis uit gezien naar het noord-oosten lopen. Aan de oostzijde van de buurt concentreren zich ook de voorzieningen, variërend van de supermarkten en de markt tot het park en het doorgaande fietspad. Ook de Dirk van den Broek (supermarkt), in de belendende IJpleinbuurt, wordt regelmatig te voet of met de fiets bezocht. Ten westen van de buurt bevindt zich vooral industrie, maar dat zal in de komende jaren – met de bouw van de wijk Overhoeks – veranderen.

Voor wandelen en fietsen gebruiken de bewoners van de buurt verschillende routes. Niet alleen de grote, doorgaande routes langs de Van der Pekstraat en de Hagedoornweg/Havikslaan worden gebruikt, ook de verschillende dwarsstraatjes worden vrij intensief gebruikt, maar zelden door auto's. De auto's maken vooral gebruik van de voornoemde doorgaande straten en de Wingerdweg. Door het smalle profiel van deze straat levert dit een situatie op die door fietsers als onveilig wordt ervaren. Ook het tunneltje onder de Johan van Hasseltweg wordt door menigeen als "enge plek" aangeduid, evenals het Florapark ('s avonds).

Uit deze inventarisatie van beweegredenen van buurtbewoners uit de vier wijken blijkt dat er in elk van de buurten wel plekken aan zijn te wijzen die veel bewoners als onaangenaam betitelen. Vaak speelt daarbij het (ontbreken) van daglicht een belangrijke rol, zeker als het gaat om de groenere gedeeltes in een wijk (parken of bossages). Mensen verkiezen over het algemeen een route die verschillende functies tegelijk vervult, zoals het "indirect contact" met andere mensen (het simpelweg zien van anderen), het ontwijken van onprettige situaties (bijvoorbeeld druk autoverkeer, hangjongeren of junks) en het kunnen combineren van meerdere bezigheden. Tegelijkertijd blijkt uit de kaarten ook dat bewoners toch meestal vooral ook de gemakkelijkste en/of kortste route kiezen die daarbij helemaal niet per se door of langs het groen hoeft te leiden. Groen is anderzijds wel een essentieel onderdeel voor het bewegen in de vrije tijd en ook voor kinderen lijkt groen van groter belang. Maar over dit laatste punt kunnen we alleen speculeren, aangezien er geen interviews hebben plaats gehad met kinderen.

7.0 Naar een bewegingsvriendelijk ontwerp van buurten

De analyses die uit het project “*De Gezonde Wijk*” voortkomen wijzen erop dat er een aanzienlijk verschil is tussen de bewegingsvriendelijkheid van de onderzochte buurten. De opdracht die hieruit voortkomt is om een aantal van de belangrijkste elementen te definiëren die een positieve rol kunnen spelen in het bevorderen van het beweeggedrag van buurtbewoners.

Zoals al eerder aangegeven is er echter een groot verschil in de stedenbouwkundige ontwerp mogelijkheden die in verschillende buurten beschikbaar zijn. Zo is het invoegen van kwantitatief veel groen in stedelijke wijken veelal beperkt en is het aan de andere kant vaak juist een “*unique sellingpoint*” van suburbane wijken om een auto te kunnen bezitten. Deze verschillen maken het onmogelijk en onwenselijk om een catalogus van bewegingbevorderende maatregelen op te stellen voor alle wijken van Amsterdam. De beperkte selectie van buurten uit dit onderzoek maakt het ook lastig om al te veel te generaliseren, maar een onderscheid moet in elk geval gemaakt worden tussen de meer centrale buurten (Boerhaavebuurt en Van der Pekbuurt) en de buurten “aan de rand van de stad” (De Punt en SuHa). Deze beide ruimtelijke contexten (suburbaan en urbaan) zullen dan ook gescheiden worden behandeld.

De ruimtelijke kenmerken van de twee “suburbane buurten”, SuHa en De Punt verschillen weliswaar aanzienlijk, ze kennen ook belangrijke overeenkomsten. Bovendien maken ze beiden deel uit van een veel groter ruimtelijk ontwerp, de “Westelijke Tuinsteden”. Vandaar dat we deze twee buurten samenvoegen onder het kopje “suburbane buurten”.

Om de complexe samenhang van factoren die bijdragen aan bewegingsvriendelijkere wijken zo concreet mogelijk te maken, zullen we hier een aantal van de belangrijkste factoren isoleren – te weten bebouwing, infrastructuur, voorzieningen en groen. Na deze opsomming van aanbevelingen zullen we aan de hand van één van de geselecteerde buurten (de SuHa-buurt) een stedenbouwkundig ontwerp presenteren waarin een belangrijk aantal van deze aanbevelingen is verwerkt.

7.1 Aanbevelingen voor de bebouwing in “suburbane” en “urbane” buurten

Over de bebouwing valt aan de hand van de onderzoeksresultaten vooral te zeggen dat hogere bebouwingsdichtheden een aantal positieve gevolgen heeft voor de bewegingsvriendelijkheid. Dat heeft onder andere te maken met de rentabiliteitsdrempel voor dagelijkse voorzieningen in een buurt. Zodra in een buurt meer mensen wonen is het eerder rendabel om bijvoorbeeld een winkel of een vrijetijdsvoorziening op een lager schaalniveau, dus in de buurt, te faciliteren. Zeker in de meer suburbane buurten dient hiermee rekening gehouden te worden, omdat bundeling van (winkel)voorzieningen vanuit commercieel oogpunt meestal wordt geprefereerd.

Dit pleit in principe tegen een inrichting van buurten met veel laagbouwoningen. Variatie in de fysieke omgeving anderzijds lijkt wel een positieve bijdrage te kunnen leveren, al hebben we dit niet expliciet meegenomen in de analyses. Een monotone en monofunctionele inrichting van de gebouwde omgeving (zoals in De Punt) nodigt minder uit tot wandelen en zorgt ervoor dat afstanden veelal als langer worden ervaren. Met betrekking tot de menging van verschillende groepen kunnen we aan de hand van het onderzoek in de Osdorpse wijken geen harde uitspraak doen. Uit de interviews komt echter wel het belang naar voren van een ontwerp waarin mensen enerzijds de gelegenheid hebben om elkaar op straat te ontmoeten, maar anderzijds ook de mogelijkheid hebben om elkaar te ontlopen.

Veel van de hiervoor genoemde facetten zijn in de centralere stadswijken als vanzelf aanwezig. De hogere dichtheden zorgen voor een hoger voorzieningenniveau, de buurten kennen om historische redenen een grote mate van menging (van bevolkingsgroepen maar ook van woon- en werkfuncties). Dit zorgt veelal voor een afwisselender straatbeeld waarbij echter wel de (ervaren) veiligheid moet worden gewaarborgd. Gesloten straatwanden met

begeleidende bebouwing en het ontbreken van “dode hoeken” lijkt bovendien de ervaring van afstanden te bekorten.

7.2 Aanbevelingen voor de infrastructuur in “suburbane” en “urbane” buurten

De infrastructuur van wijken is van grote invloed op de bewegingsvriendelijkheid ervan. Een centrale rol is daarbij weggelegd voor de auto. Met name in suburbane buurten speelt de auto veelal een belangrijke rol in het dagelijks leven van bewoners. Voor het bereiken van veel voorzieningen (zoals het werk) lijkt de auto hier onmisbaar. Het niveau van autobezit ligt in deze wijken dan ook aanzienlijk hoger dan in de centralere wijken. Opvallend is echter vooral dat de “suburbanen” de auto ook vaker gebruiken voor betrekkelijk korte afstanden die ook eenvoudig te voet of met de fiets zouden kunnen worden afgelegd. Hier liggen concrete aanknopingspunten om in te zetten op bevordering van “actief vervoer” (voet/fiets) binnen de buurt.

Enerzijds kan dit geëffectueerd worden door aantrekkelijkere wandel- en fietsroutes naar belangrijke voorzieningen, anderzijds door het minder centraal stellen van de auto (voor de deur). Om dit laatste ook daadwerkelijke aantrekkelijk te maken voor bewoners is het essentieel dat “de auto op afstand” gecompenseerd wordt door een meerwaarde in de openbare ruimte voor de deur. Dit kan door meer kwalitatief hoogwaardig groen (“gebruiksgroen”) in het ontwerp mee te nemen, hetgeen zeker ook een versterkend element kan vormen voor gezinnen met kinderen. In “suburbane buurten” is het bovendien van groot belang dat de belangrijkste routes voor wandelaars en fietsers een duidelijk en overzichtelijk profiel kennen, zodat de veiligheid ‘gewaarborgd’ kan worden (zie aanbevelingen voor groen in de buurt).

Ook een ontmoedigend verkeersregime (beperking van routes van auto door de buurt of verkeerssnelheden) kan een belangrijke bijdrage leveren aan het terugdringen van autoverkeer over korte afstanden. Uit het onderzoek komt naar voren dat bewoners vooral berekenend besluiten nemen over het verkozen vervoersmiddel. Zodra de auto geen sneller alternatief is (cq. lijkt te zijn) voor “actief vervoer” wordt ze ook minder gebruikt, mits het alternatief als veilig en comfortabel wordt ervaren.

Uit het onderzoek blijkt dat de hoge parkeerdruk in de centralere stadswijken reeds zorgt voor een gemakkelijker keuze voor “actief vervoer”. De belemmeringen voor autobezit en autogebruik voor korte afstanden (weinig parkeerplekken in de buurt en bij de winkels), zorgt ervoor dat lopen of fietsen in veel gevallen de meest ‘economische’ keuze is. Toch valt op dat ook in centrale buurten waar het autogebruik minder lastig is (Van der Pekbuurt) ook relatief veel gewandeld en gefietst wordt. De infrastructuur voor “actief vervoer” is hier klaarblijkelijk uitnodigend genoeg (korte straten met gesloten straatwanden en afwisseling van pleinen en andere bouwvormen) om een andere afweging te maken als in De Punt. Een dergelijk ontwerp lijkt ontmoedigend te werken voor autoverkeer en bevorderend voor voetgangers.

7.3 Aanbevelingen voor de voorzieningen in “suburbane” en “urbane” buurten

Voorzieningen op buurtniveau zijn essentieel voor de levendigheid van de buurt. Zonder winkels, parken, speelplaatsen, rustplekken en dergelijke is er weinig aanleiding om actief te bewegen door buurten met een primaire woonfunctie. In z’n algemeenheid kan dus gezegd worden dat menging van woonfuncties met andere functies een positieve bijdrage levert aan de bewegingsvriendelijkheid van de buurten.

Bij de westelijke tuinsteden zijn veel (winkel)voorzieningen gecentreerd rondom het stadshart. Een dergelijke concentratie van winkels leidt ertoe dat slechts een beperkte groep mensen (die in de directe omgeving wonen) hierdoor gemakkelijk in de gelegenheid is om te voet boodschappen te doen. De concentratie in een winkelcentrum leidt daarmee vooral tot meer autoverkeer, ook over relatief korte afstanden. Geprobeerd zou dan ook moeten

worden om toch (kleinschaligere) winkelvoorzieningen op buurtniveau te propageren, waardoor althans de meeste dagelijkse boodschappen in de directe omgeving gekocht kunnen worden. De realiteit gebied te zeggen dat dit een trendbreuk bij de grotere winkelketens veronderstelt, die juist eerder investeren in nog grotere/gecentreerdere winkels, vooral in de suburbane wijken.

Andere voorzieningen waar de suburbane setting wél een betere uitgangssituatie kent dan de centrale wijken zijn die die zich richten op de speelgelegenheid van met name kinderen. Deze kracht van de suburbane buurten zou versterkt kunnen worden door het integreren van hoogwaardige speelvoorzieningen in de buurt. Te denken valt aan speelstraten/pleinen, deels ook plekken waar verschillende leeftijdscategorieën naast elkaar kunnen spelen. De mogelijkheid om in deze wijken een parkeerregime te ontwikkelen waar de auto een “eigen plek” heeft (niet voor de deur) vergroot ook de speelruimte voor dergelijke stedenbouwkundige ontwerpen.

In de stad zijn dergelijke plekken veel moeilijker te realiseren op buurtniveau. Veelal zullen de speelplekken een geïntegreerd deel uitmaken van een openbare ruimte die voor alle leeftijdsgroepen toegankelijk is. Daardoor kan op stedelijke (speel)pleinen al snel een dominante (wellicht ongewenste) groep de overhand nemen en zo kan een “enge plek” ontstaan. Belangrijk is in dit geval dat er voldoende alternatieve mogelijkheden zijn om deze plek te ontwijken. Het gaat dan om doorgaande wandelroutes langs deze plekken en alternatieve speelplekken op andere locaties in de buurt. Deze ontwerpadviezen gelden ook voor “suburbane buurten”, maar in een stedelijke setting is de speelruimte hiervoor aanzienlijk kleiner en zal daar dus (nog) bewuster gelet moeten worden op dit facet.

Met betrekking tot de winkelvoorzieningen in de stedelijke buurten geldt dat de uitgangssituatie hiervoor veelal gunstig is. Door de hogere bevolkingsdichtheid is er op een lager schaalniveau voldoende draagkracht voor een behoorlijk uitgebreid voorzieningenaanbod. Bovendien zorgt de relatieve kleinschaligheid van deze voorzieningen waarschijnlijk voor veel multi-purpose-trips waarbij de supermarktkopen bijvoorbeeld worden gecombineerd met een bezoek aan de slager, het postkantoor of het park. Dit kunnen we aan de hand van de kwantitatieve onderzoeksdata niet bevestigen, maar lijkt een valide aanname die voortkomt uit de interviews.

7.4 Aanbevelingen voor groen in “suburbane” en “urbane” buurten

Het groen is in de wijken aan de rand van de stad relatief goed vertegenwoordigd. Ook de SuHa en De Punt zijn buurten die voor een belangrijk deel door (openbaar) groen worden getypeerd. Er kan gezegd worden dat het groen in deze buurten vooral zichtbaar is, er is minder sprake van “gebruiksgroen” in de zin van een park of “groene wandelroutes”. Tot op de laagste schaal is het groen onderdeel van het ontwerp van de buurt, zij het als privé-tuin (De Punt) of als openbaar groen (SuHa).

Los van de positieve werking die dit kan hebben voor menig gezondheidsaspect (luchtkwaliteit, psychische gezondheid) lijkt het – blijkens de onderzoeksresultaten – voor het beweegpatroon een minder positieve invloed te hebben. Hieruit valt in elk geval te concluderen dat “groen” niet als vanzelf altijd een positieve bijdrage levert. Het feit dat de ervaren sociale veiligheid in deze buurten (vooral 's avonds) ook aanzienlijk lager is kan voor een deel aan het groen worden toegewezen. Zowel voor de bewegingsvriendelijkheid als voor de (ervaren) sociale veiligheid van de buurt is het daarom belangrijk dat het buurtgroen aan meerdere – nader te specificeren – facetten voldoet. De huidige onderzoeksgegevens laten helaas niet toe dat we hier precieze ontwerpvoorstellen kunnen formuleren.

Aan de hand van de huidige onderzoeksresultaten kan slechts tentatief worden gewezen op het positieve effect van een overzichtelijk ruimtelijk ontwerp, met wandelroutes die ook in het donker zorgen voor contact tussen de woningen en de openbare ruimte. Verder zou bij veel groen ook nagedacht moeten worden over de functionaliteit ervan. Een divers gebruik van de openbare ruimte zorgt niet alleen voor meer beweging in de buurt,

maar kan ook een belangrijke bijdrage leveren voor meer sociale cohesie, (ervaren) veiligheid en “leefbaarheid”.

Het feit dat “suburbane buurten” betrekkelijk gemakkelijk “bruikbaar groen” en speelplekken in hun omgeving kunnen integreren, maakt ze zeer aantrekkelijk voor gezinnen met kinderen. Dit sterke punt (ook van belang voor de sociale cohesie) van deze wijken moet dan ook worden gekoesterd. In de huidige opzet spelen er in de Osdorpse wijken wel meer kinderen op straat, toch is dit verschil niet heel erg groot met de centrale wijken, wat doet vermoeden dat er mogelijkheden voor (avontuurlijkere) speelplekken zijn die beter zouden moeten worden verkend. Het gaat te ver om hier in deze context diep op in te gaan, temeer omdat dit thema zijn eigen specialisten kent en onze data daarvoor te weinig aanknopingspunten biedt.

In de meer stedelijke wijken (Boerhaavebuurt en Van der Pekbuurt) is het openbaar groen veel minder prominent aanwezig. De percentages openbaar groen in deze buurten is heel veel lager dan in Osdorp. Toch maken wel relatief veel mensen gebruik van de parken en groenstroken in deze buurten. Het groen in deze buurten wordt daarbij vooral doelbewust bezocht (bv. parkbezoek) om te ontspannen. Het intensieve gebruik van de (weinig) groene ruimte zorgt in stedelijk gebied wel voor een noodzaak tot goed onderhoud. Dit laatste geldt zeker ook voor het gebruik ervan door (kleine) kinderen. Meestal bezoeken (kleine) kinderen de groenvoorzieningen in de buurt onder (indirecte) begeleiding van (hun) ouders. Dit betekent dat dit groen voorzieningen moet bieden voor beide leeftijdsgroepen. In z'n algemeenheid geldt de gebruikswaarde voor meerdere levensfasen voor bijna alle groenvoorzieningen in de stad.

In het algemeen moet worden opgemerkt dat “groen” een uitermate breed begrip is dat zeer vele facetten kent, mede ook afhankelijk van zijn ruimtelijke context (centrum-stedelijk, stedelijk, stadsrand, landelijk). Een aantal kwaliteiten die bij “groen” te onderscheiden zijn, zijn te vangen onder de begrippen: natuur, milieu, beleving, productie, hygiëne (fijnstof) en (geestelijke) ontspanning. Daarbij dient wel rekening gehouden te worden met de schaal ervan, het type groen, het eigendoms/onderhoudsvraagstuk (privaat/collectief/publiek) en de gebruikswaarde. Ook de gebruikswaarde van “groen” kan gedifferentieerd worden tussen “mensgericht”, “activiteit gericht” en “omgevingsgericht”. Daarbij verwijst mensgericht groen naar een groenvoorziening die vooral gericht is op de algemene fysieke interactie van mens en groen. Te denken valt hier vooral aan parken e.d.. Op activiteit gericht groen zijn vooral sportvelden die eigenlijk voor een beperkte doelgroep een directe functie vervullen. Het omgeving gerichte groen ten slotte is vooral groen dat een zichtfunctie heeft. Deze functie moet niet onderschat worden, maar speelt met betrekking tot lichamelijke beweging een ondergeschikte rol.

8.0 Stedenbouwkundig plan voor bewegingsvriendelijkere SuHa-buurt

De voorgaande aanbevelingen in oenschouw nemend heeft de Architecten Cie. in samenwerking met het EMGO Instituut geprobeerd om een stedenbouwkundig plan te ontwikkelen voor een bewegingsvriendelijkere SuHa-buurt. Gekozen is voor deze buurt, omdat het in haar huidige vorm één van de meest voorkomende stedenbouwkundige structuren representeert zoals die aan de rand van de stad (met name in de Westelijke Tuinsteden) te vinden zijn.

De eerste figuur (2) laat een schets zien van een uitsnede van de huidige SuHa-buurt. Het grot van deze bestaande situatie is als uitgangspunt genomen voor een nieuw ontwerp waarin een belangrijk aantal aanbevelingen voor “bewegingsvriendelijkere buurten” zijn opgenomen. In de figuren 3, 4 en 5 is te zien hoe de SuHa-buurt volgens de door ons geformuleerde principes bewegingsvriendelijker zou kunnen worden.

Figuur 2: Situatieschets van een uitsnede van de huidige SuHa-buurt



Figuur 3: Voorstel voor een bewegingsvriendelijkere SuHa-buurt met een gebruikspark



Figuur 4: Voorstel voor een bewegingsvriendelijkere SuHa-buurt met een “wandelstraat”



Figuur 5: Bestaande situatie



Figuur 6: Nieuwe situatie



Figuur 7: Bestaande parkeerregime met auto's voor de deur



Figuur 8: Voorstel voor een bewegingsvriendelijkere buurt met meer "auto op afstand" (in pockets)



Een aantal belangrijke kenmerken van dit stedenbouwkundig ontwerp zijn:

- de bebouwingsdichtheid is met circa 75% toegenomen.
- het percentage openbare ruimte (als deel van het totale oppervlak van de wijk) is afgenomen van circa 77% naar circa 35%. Hierbij zijn de binnentuinen in de nieuwe situatie niet als openbaar gerekend.
- het percentage groene openbare ruimte is drastisch gereduceerd. De kwaliteit van de groene ruimte is echter sterk toegenomen door de aanleg van een park.
- het aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte is grofweg gehalveerd. Overigens is het altijd mogelijk om het aantal parkeerplaatsen op te krikken door het maken van gebouwde parkeervoorzieningen, bij voorkeur verdiept.
- De parkeerplaatsen zijn in de straten, en in kleine parkeerveldjes op kruispunten gesitueerd. De parkeerplaatsen komen hiermee gemiddeld wat verder van de woning te liggen dan in de huidige SuHa-buurt.
- Verscheidene straten krijgen nadrukkelijk een verkeersluw karakter - alleen toegankelijk voor nood- en hulpdiensten, verhuizingen etc.

9.0 Wat is nieuw en wat is bekend in het ontwerp met deze richtlijnen?

In een expertmeeting van de Builderberg-Groep³ op 10 november 2006 is een groep van ongeveer 30 vertegenwoordigers vanuit ministeries, GGD'en, onderzoeksinstituten, woningbouwontwikkelaars en stedenbouwers gevraagd om de belangrijkste aspecten waaraan een "gezonde wijk" zou moeten voldoen te noemen. Concreet werd mensen gevraagd om de drie naar hun mening meest essentiële aspecten op papier te zetten waaraan gedacht zou moeten worden bij het ontwerpen van een "gezonde, bewegingsvriendelijke wijk". Dit leverde een bonte verzameling van punten op, waarbij sommige aspecten door vrijwel iedereen werden genoemd (groen) en andere punten slechts voor een enkeling essentieel waren. Bundeling van deze genoemde aspecten leidde tot de het overzicht zoals die in figuur 6 zijn weergegeven.

Deze lijst laat een vijftal relevante aanknopingspunten zien, waarbij met name het groen, de bebouwing, de infrastructuur en de voorzieningen belangrijke kernelementen bevatten. Een vijfde categorie van aspecten kenmerkt zich door veel meer diverse kenmerken die niet onder één begrip zijn te vangen.

Figuur 6 geeft in grote lijnen een belangrijk deel van de elementen weer die ook in dit rapport naar voren kwamen, waarbij in sommige gevallen ook al een beleidsmatige invulling is gegeven aan de vorm waarin specifieke elementen een positieve bijdrage kunnen leveren voor de gezondheid. De invulling van de bewegingsbevorderende ruimtelijke elementen zoals die uit ons onderzoek naar voren kwamen was dus in grote lijnen niet nieuw, al komt ons onderzoek op sommige punten toch tot geheel andere inzichten. Vooral de rol die groen speelt voor het bewegingsgedrag van bewoners is een punt waar veel aandacht aan moet worden besteed, omdat groen niet "als vanzelf een positieve bijdrage levert aan beweeggedrag". Ook de prominente rol die bijvoorbeeld de (on)mogelijkheid van het gemakkelijk parkeren van de auto en de spreiding van (winkel)voorzieningen, spelen in het totale beweeggedrag lijkt onderbelicht te zijn onder vakmensen.

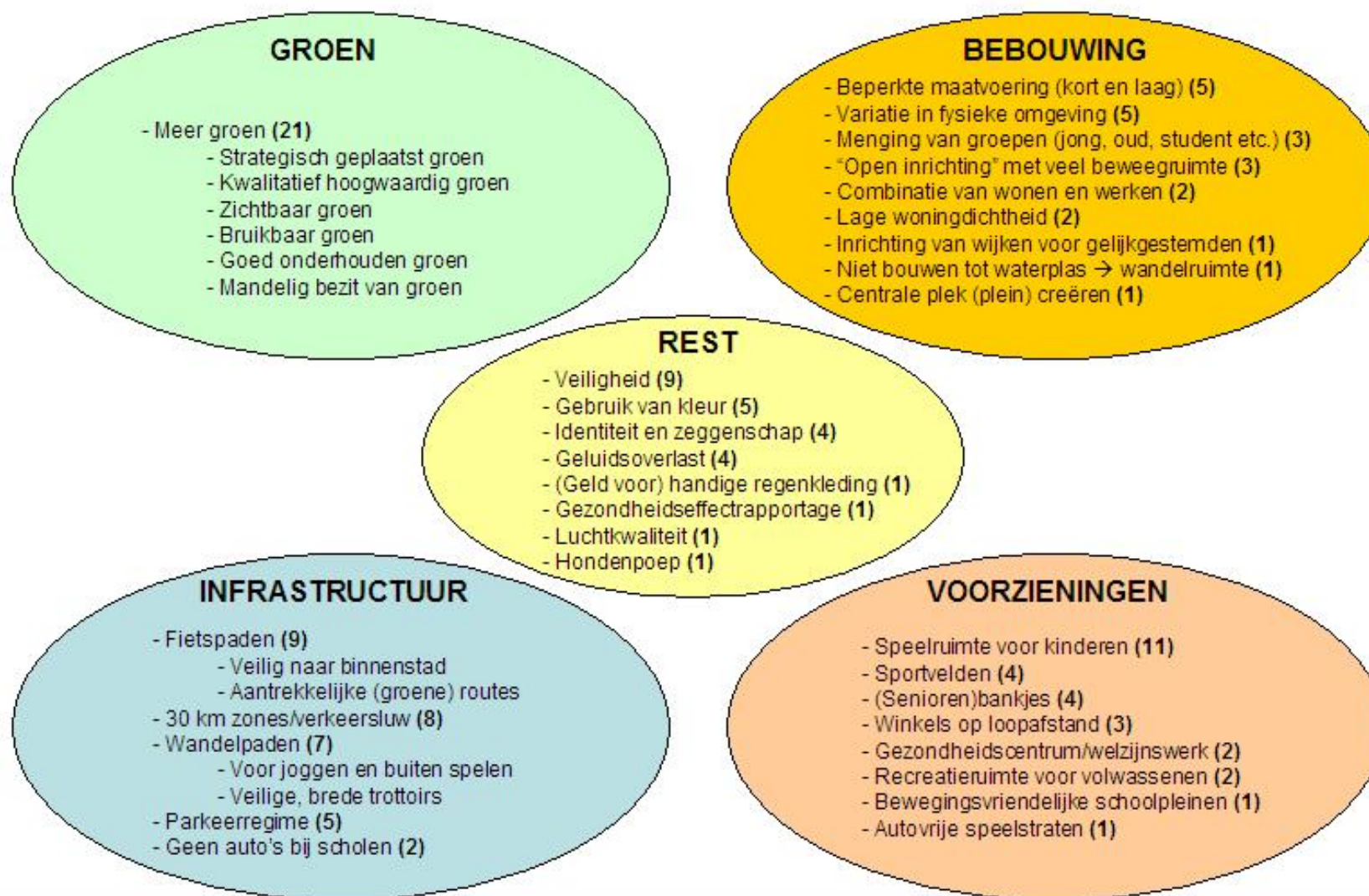
Met behulp van de onderzoeksresultaten konden op een aantal punten de aandachtspunten zoals die onder "de specialisten" werden genoemd beter worden onderbouwd. Zeker ook het omzetten van de aanbevelingen in een concreet stedenbouwkundig plan levert een sterk visueel beeld van de omvang van de aanbevolen aanpassingen, en hoe die in onderlinge samenhang tot uitdrukking komt in "de realiteit van de tekentafel". Uiteraard gaat dit ontwerp slechts uit van één bepaald type buurt met een

³ De Builderberg-Groep is een netwerk van mensen uit de (steden)bouw- en architectuurwereld en de disciplines gezondheid en zorg. Het netwerk stelt zich ten doel een groter maatschappelijk besef te creëren van het nut van een gezond ingerichte leefomgeving en het ontwerpen van die leefomgeving vanuit de gebruiker.

aantal specifieke eigenschappen, toch laat het zien dat de aanbevelingen ook daadwerkelijk tot een “bouwbaar” resultaat kunnen leiden. Hierbij is in het ontwerp overigens uitgegaan van bouwkundige uitgangspunten zoals die momenteel ook in vele andere Nederlandse projecten gelden. Het is dus waarschijnlijk dat bewegingsvriendelijke wijken ook financieel en anderszins realiseerbaar zijn.

Op vele andere punten is het echter onmogelijk om preciezer aanbevelingen te formuleren aangezien zij het ruimtelijke kader te buiten gaan. Het gaat dan bijvoorbeeld om het creëren van een “buurtidentiteit” en over zeggenschap in het planproces. Ook ander onderzoek naar richtlijnen voor het bouwen van “bewegingsbevorderende en veilige wijken” (RIVM, 2005) komt tot soortgelijke “aanbevelingen” (zie tabel 4). Dit stoelt daarbij echter niet op onderzoeksresultaten waarbij ook bewoners/gebruikers zijn bevroegd.

Figuur 6: Schematische weergave van de door specialisten genoemde punten voor een Gezonde Wijk



Tabel 4: Schema RIVM: overzicht aanbevelingen bewegingsbevorderend en veilig bouwen

		Beweging	Verkeers- veiligheid	Sociale veiligheid	Veiligheid in/rond woning	Gezonde Wijk (bewegen)
	<u>Inrichting wijk</u>					
1	Streef naar compact bouwen	+	+	+	+	+
2	Streef naar menging van functies	+	+	+	+	+
3	Streef naar groeistrukturen die aansluiten bij bestaande wijken	+	+	+		
4	Streef naar aanwezigheid van voorzieningen	+				+
5	Streef naar aanwezigheid openbaar groen en recreatieve voorzieningen	+	+			?
6	Streef naar weinig hoogbouw	+	+	+	+	
7	Geef meer zeggenschap	-	-	+	-	
8	Streef naar afname woon-werkverkeer per auto	+	+			
GW	Zorg voor kwalitatief goed en bruikbaar groen (differentiatie)					
	<u>Verkeersinfrastructuur</u>					
9	Kies duurzaam-veilig ontwerp verkeersinfrastructuur	+	+			
10	Ontsluitingsstructuur: kies voor organisch netwerk	+	+			
11	Leg langzaam-verkeerroutes aan	+	+			+
12	Kies voor weinig 80 km/urwegen	+	+			
13	Vermijd drukke wegen in nabijheid winkels/scholen	+	+			
14	Zorg voor overzichtelijke, eenvoudige verkeerssituaties		+			+
15	Informeel bewoners over verkeersplan		+			
16	Zorg voor veiligheid van kinderen	+	+	+	+	+
	Zorg voor veiligheid van ouderen	+	+	+	+	+
GW	Zorg voor straten met "belevingswaarde"/afwisseling					+
	<u>Stimuleren OV en langzame vervoermiddelen</u>					
17	Zorg voor goede ontsluitingsnetwerken voor OV en langzaam verkeer	+	+			+
18	Realiseer hoogwaardig openbaar vervoer	+	+			
19	Zorg voor voorzieningen bij startpunt en bestemming	+	+			+
20	Hou rekening met keten van verplaatsingen	+	+			+
GW	Zorg voor veilige fietspaden met "toezicht vanuit woningen/elders"					+
	<u>Inrichting directe woonomgeving</u>					
21	Aandacht voor bewegen in Nota Volksgezondheid	+				
22	Stimuleer beweging door jong en oud	+				
23	Hou rekening met ontwikkelingsbehoefte kinderen	+				+
24	Maak aantrekkelijke looproutes voor kinderen	+	+			+
25	Zorg voor ontmoetingsplaatsen			+		+
26	Aanwezigheid horeca		-	-		
27	Zorg voor aanwezigheid openbare toiletten			+		
28	Zorg voor goede straatverlichting	+	+	+	+	
29	Voorkom stank en lawaai	-	-	-		
30	Zorg voor sociale veiligheid woonomgeving	+		+	+	+
31	Zorg voor sociale veiligheid werkomgeving	+		+		
32	Zorg voor een goede bestrating (ook van fietspaden)				+	
33	Realiseer parkeerplaatsen op afstand van de woning	+	+			+
34	Realiseer verkeersluwe/-vrije delen van wijken	+	+			+
35	Zorg voor verkeersremmende maatregelen	+	+			
36	Zorg voor goede oriëntatiepunten		+			
37	Voorkom gevaarlijke waterkanten	+			+	
38	Zorg voor bereikbaarheid voor spoedhulpverleners		+		+	
GW	Voorkomen van "blinde plinten" in bebouwing (begane grond bestaande uit garages e.d.)					+
GW	Mogelijkheden bieden om mensen te ontmoeten én te ontwijken					+
GW	Zorg voor goed bruikbaar en divers park als vrije-tijdsvoorziening					+

	<u>Inrichting woning</u>					
39	Bevorder de veiligheid van de woning				+	
40	Realiseer zoveel mogelijk woningen met tuin	+	+		+	-
41	Zorg voor veilige trappenhuizen	+		+	+	
42	Zorg voor veilige liften die groot genoeg zijn					
43	Deel de woning zo in dat beweging wordt bevorderd	+				
44	Zorg voor voldoende bergruimte voor hulpmiddelen voor sport en recreatie	+				
45	Zorg ervoor dat toezicht vanuit de woning mogelijk is	+		+	+	+
46	Realiseer domotica-toepassingen in de woning	+		+	+	
47	Zorg voor een gevarieerd woningaanbod			+		+
	<u>Andere aspecten</u>					
48	Hou rekening met de keuze en wensen van bewoners			+		
49	Optimaliseer veiligheid bij ongevallen en rampen		+		+	
50	Investeer in bestaande wijken	+	+	+	+	
GW	Menging van verschillende leeftijdsgroepen					+
GW	Zorg voor Gezondheid Effect Rapportage met richtlijnen					+

Onder de punten zoals die in het RIVM-rapport werden genoemd zijn in deze tabel (4) ook een aantal van de belangrijkste aandachtspunten opgenomen zoals die uit het “*Gezonde Wijk-onderzoek*” naar voren kwamen. Daarbij dient ook wel gezegd te worden dat deze punten vooral betrekking hebben op “*De Gezonde Wijk*” voor volwassenen.

Om deze aandachtspunten ook te integreren in succesvolle stedenbouwkundige concepten zal ook veel aandacht moeten worden besteed aan het integreren van veel kennis rondom het thema veiligheid en buurtcohesie. Vele van de punten die specialisten op dit terrein noemen laten zich goed combineren met het ontwerp van “bewegingsvriendelijkere wijken”, omdat het veelal gaat om de “sociale vertrouwdheid” met de eigen omgeving die ervoor zorgt dat mensen tegelijkertijd meer veiligheid ervaren, meer onderling contact hebben en meer bewegen in hun eigen buurt (Van Gernerden & Staats, 2006).

Voor kinderen (uit verschillende leeftijdscategorieën) geldt dat zij vaak specifieke “eisen” stellen aan de gebouwde omgeving die minder makkelijk onder één noemer zijn te vatten en waar wij – met de huidige gegevens – ook minder duidelijke aanbevelingen voor kunnen formuleren.

Literatuur:

Alleman, T.A.; I. Storm & M.J.E. Penris (2005), *Beweging en veiligheid in de wijk. Handleiding ‘bewegingsbevorderende wijken’*. Bilthoven: RIVM (rapport 270014001/2005)

Brug, J. & F. van Lenthe (Eds.) (2005), *Environmental determinants and interventions for physical activity, nutrition and smoking: A review*. Zoetermeer: ZonMw

Gernerden, E. van & H. Staats (2006), *Ontwerp en sociale veiligheid. Eindrapportage*. Den Haag: Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu

Hertog, F.R.J. den; M.J. Bronkhorst; M. Moerman & R. van Wilgenburg (2006), *De Gezonde Wijk. Een onderzoek naar de relatie tussen fysieke wijkkenmerken en lichamelijke activiteit*. Amsterdam: EMGO Instituut

Frank den Hertog, 25 maart 2007

In opdracht van:



VU medisch centrum



Betrokken partijen:

VU medisch centrum / EMGO Instituut
Afdeling Sociale Geneeskunde
Van der Boechorststraat 7
1081 BT Amsterdam
contactpersoon: Frank den Hertog
020 444 8172
gezondewijk@vumc.nl

SPIN/lab
Vrije Universiteit Amsterdam
De Boelelaan1085
1081 HV Amsterdam
contactpersoon: Rosan van Wilgenburg
020 598 6099
rwilgenburg@feweb.vu.nl



de Architecten Cie.
Keizersgracht 126
1000 AN Amsterdam
contactpersoon: Marianne Bronkhorst
020 530 9300
m.bronkhorst@cie.nl