

We worden te dik. Velen van ons eten ongezond en bewegen te weinig. Bij het ontwerpen van nieuwe wijken of het renoveren van bestaande zou je rekening moeten houden met buurtkenmerken die het bewegen in de directe woonomgeving kunnen stimuleren.

Fietsen naar de super

Buurtfactoren die bijdragen aan een gezonde leefstijl

In de afgelopen decennia is het aantal mensen met (ernstig) overgewicht sterk toegenomen. Dat brengt aanzienlijke risico's voor de volksgezondheid met zich mee, vooral door de verhoogde kans op hart- en vaatziekten, kanker en diabetes.

Regelmatige lichamelijke activiteit kan een belangrijke rol spelen in het tegengaan van overgewicht en het ontwikkelen van een gezondere leefstijl. Daarvoor kunnen we naar een sporthal of sportveld, maar ook wandelen en fietsen leveren een positieve bijdrage aan de algehele gezondheid.

Naast persoonlijke en sociale factoren die van invloed zijn op de leefstijl is er steeds meer bewijs dat ook de fysieke omgeving bijdraagt aan lichamelijke inactiviteit en overgewicht. De directe woonomgeving kan zowel barrières opwerpen als mogelijkheden scheppen voor een gezondere leefstijl.

Vier Amsterdamse buurten

Onderzoekers uit verschillende disciplines – geografie, epidemiologie, stedenbouw en gezondheidswetenschappen – onderzochten het effect van een aantal buurtfactoren op de lichamelijke activiteit van de bewoners. GPS en GIS hielpen niet alleen bij het visualiseren van de analyses, ze leverden ook inzicht in de (geografische) samenhang van factoren.

Voor het onderzoek vulden ruim 400 volwassenen en bijna 200 kinderen een vragenlijst in. Zij wonen in vier Amsterdamse buurten met een vergelijkbare sociaal-economische en demografische samenstelling. Zo is het gemiddelde gezinsinkomen er laag en de etnische samenstelling bestaat voor 40-60 procent uit autochtonen.

De buurten verschillen echter duidelijk qua ruimtelijke opzet en bouwvormen, variërend van eengezinswoningen tot portiekflats en etageappartementen. Ook de nabijheid en verscheidenheid van voorzieningen verschillen. Daarbij is rekening gehouden met de verhouding tussen bebouwing, infrastructuur, openbare



FOTO: THECOLOURBLUE

ruimte en groen, omdat deze mede bepalend is voor de afstand en de route die bewoners moeten afleggen van en naar voorzieningen.

De bewoners is gevraagd hoe zij zich naar bestemmingen binnen en buiten de buurt begeven en hoe zij bepaalde ruimtelijke kenmerken van hun woonomgeving beleven. Door de databestanden via postcodes te koppelen aan digitale kaarten ontstond een ruimtelijk te interpreteren beeld van de (niet-)beweegredenen van bewoners.

Om ook de precieze loopafstand naar voorzieningen te kunnen meten moesten deze locaties zo exact mogelijk in kaart worden gebracht. Bestaande digitale kaarten zijn doorgaans niet gedetailleerd genoeg voor zo'n onderzoek. Topografische kaarten geven gebouwen en straten goed aan, maar bevatten geen informatie over bijvoorbeeld winkels en speelterreinen. Zulke gegevens kunnen wel via verschillende dataleveranciers worden aangeschaft, maar los van het feit dat het onderzoeksbudget hiervoor niet toereikend was, bevatten zelfs deze kaarten niet alle gegevens die voor dergelijk onderzoek relevant zijn. We hebben daarom besloten de kaarten zelf te maken met een handcomputer (PDA) voorzien van GPS en GIS software.

Uitgerust met een PDA hebben studenten de wijken nauwkeurig in kaart gebracht. Bij alle voorzieningen, groenstroken en stoplichten die ze tegenkwamen werd met een druk op de knop een invoerschermje opgeroepen. De software registreerde de locatie middels de geïntegreerde GPS, waarna in het scherm de aanvul-

Als de mogelijkheden om 'even de auto te pakken' worden beperkt, nemen buurtbewoners eerder de fiets.

lende gegevens konden worden ingevoerd. Deze kaartgegevens en de databestanden, voorzien van geografische coördinaten en dus zichtbaar op een kaart, konden vervolgens over elkaar heen gelegd worden voor een ruimtelijke analyse.

'Even de auto'

Het onderzoek heeft veel interessante informatie opgeleverd. Een opmerkelijke bevinding is dat de meest dichtbevolkte stadswijk, waar in het ontwerp geen of nauwelijks rekening is gehouden met een gezonde woonomgeving, als het meest bewegingsvriendelijk uit de bus komt. Terwijl in Amsterdam-Osdorp (De Punt) – een van de westelijke tuinsteden waar in het ontwerp wel expliciet aandacht was voor licht, lucht en ruimte – juist minder bewogen wordt. Het gaat dan om actief bewegen met de fiets of te voet naar winkel- en recreatievoorzieningen, en om het woon-werkverkeer. Een verklaring hiervoor is dat de suburbane buurten niet alleen veel openbaar groen

hebben, maar ook veel 'openbare verkeersruimte'. Deze laat zich met het toegenomen autobezit ook gemakkelijk als parkeergelegenheid gebruiken. Doordat veel mensen in Osdorp hun auto voor de deur kwijt kunnen, vormt deze eerder een alternatief voor fietsen of lopen, ook als het gaat om korte afstanden.

Daar waar de bewoners van de centraal gelegen Boerhaavebuurt vaak meer dan 400 meter lopen of fietsen voor een boodschap, nemen de bewoners van het suburbane De Punt in zo'n geval al snel de auto. Alleen daar waar de winkels zo dichtbij liggen dat het vervoer per auto geen winst meer oplevert in termen van tijd of geld – zoals in de SuHa-buurt – is lopen een veelgebruikt alternatief. Hetzelfde gaat op voor de Boerhaavebuurt, waar de verkeers- en parkeerdruk een aanzienlijke barrière voor het autogebruik zijn.

De Van der Pekbuurt in Amsterdam-Noord is een interessante tussenvorm: het autogebruik is er relatief laag, ook al liggen de voorzieningen verder weg. Het kaartmateriaal biedt ook hiervoor een verklaring, namelijk het bredere aanbod aan verschillende soorten voorzieningen in de Van der Pekbuurt in vergelijking tot De Punt. Door het gespreide aanbod van voorzieningen is het hier veel aantrekkelijker om in één wandeling meerdere voorzieningen aan te doen (*multi-purpose trips*).

Als we kijken naar de factoren die de bewegingsvriendelijkheid van buurten bepalen, lijkt de conclusie dat vooral het beperken van de mogelijkheden voor autogebruik en een verkeersinfrastructuur waarin het gebruik van de auto wordt ontmoedigd een belangrijke stimulans kunnen vormen voor actief transport. Te

De vier onderzochte buurten in Amsterdam



De taartdiagrammen geven aan met welk vervoermiddel de respondenten naar de supermarkt of buurtwinkel gaan. De omvang van het taartdiagram geeft het aantal respondenten per postcode weer.

- fiets
- te voet
- auto
- ov
- grote supermarkt
- kleine winkel
- > 400 m naar grote supermarkt

Bronnen

- Hertog, Frank den (et al.) 2006. De Gezonde Wijk. Een onderzoek naar de relatie tussen fysieke wijkkenmerken en lichamelijke activiteit. EMGO Instituut, Amsterdam