

Minder overgewicht in klassieke stadswijken

AUTEURS MARIANNE BRONKHORST & MENNO MOERMAN

Wie vaker de auto gebruikt, beweegt doorgaans minder, wat de kans op overgewicht vergroot. Het blijkt dat stedenbouwkundige kenmerken van de buurt invloed hebben op autobezit en -gebruik van bewoners en hun gezondheid.

De afgelopen decennia is (ernstig) overgewicht onder de Nederlandse bevolking sterk toegenomen. Overgewicht verhoogt de kans op een aantal ernstige chronische ziekten. Volgens de huidige inzichten kan regelmatig bewegen in het dagelijks leven, bijvoorbeeld de trap nemen in plaats van de lift en boodschappen doen op de fiets of lopend in plaats van met de auto, een grote bijdrage leveren aan het voorkomen van overgewicht. De gedachte dat de woonomgeving bewegen kan bevorderen wint steeds meer terrein. Tot op heden is hier vooral onderzoek naar gedaan in de Verenigde Staten en Australië en daaruit kunnen voorzichtig positieve conclusies worden getrokken. De resultaten van deze studies zijn moeilijk op de Nederlandse situatie te betrekken, vanwege de totaal verschillende stedenbouwkundige kenmerken en het ontbreken van aandacht voor de relatie tussen ruimtelijke kenmerken van de woonomgeving en het bezit en gebruik van een auto. Kennelijk geldt de beschikking over een auto in deze landen als een vanzelfsprekendheid. 'De gezonde wijk' is in Nederland het eerste onderzoek van substantiële omvang (443 respondenten) naar ruimtelijke kenmerken van de woonomgeving en het beweeggedrag van bewoners, waarin de populatie naar inkomen, etniciteit, leeftijd, geslacht en samenstelling van het huishouden vergelijkbaar is. Bijzonder aan dit onderzoek is dat het verricht is door een multidisciplinair team van gezondheidswetenschappers, stedenbouwkundigen en sociaal wetenschappers van het EMGO Instituut van het VU medisch centrum, de Architecten Cie. en het Spatial Information Laboratory (SPINlab) van de Vrije Universiteit Amsterdam.

Vier buurten

In vier, qua typologie duidelijk van elkaar te onderscheiden, Amsterdamse wijken is gevraagd hoe bewoners zich naar bestemmingen binnen en buiten de wijk verplaatsen: de negentiende-eeuwse stadswijk Boerhaavebuurt, de tuindorppachtige Van der Pekbuurt en

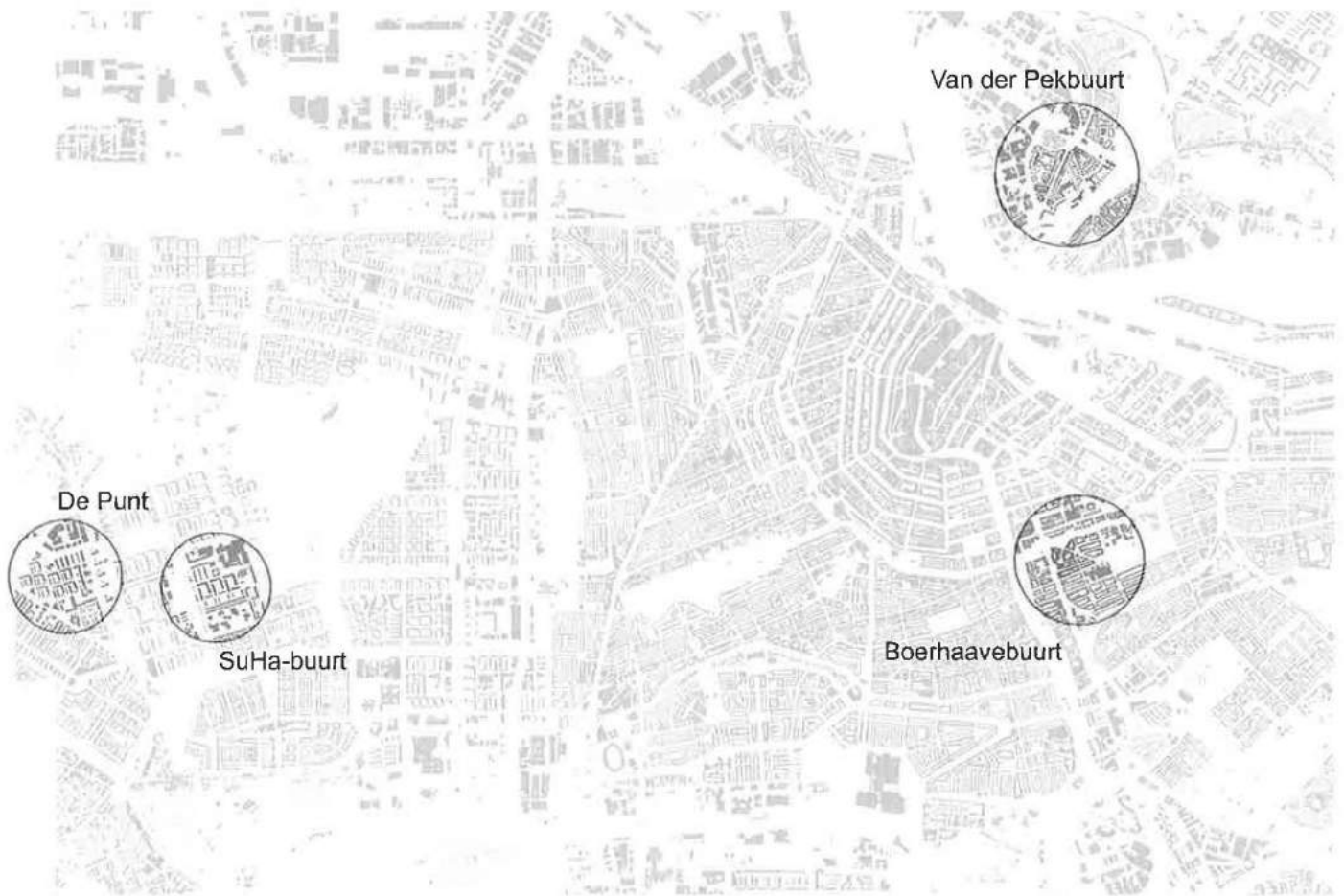
tuinstad Osdorp, waar nader is ingezoomd op de SuHabuurt, die naast het stadsdeelcentrum ligt, en de meer perifeer gelegen buurt De Punt. De stedenbouwkundige typologie van de wijken is geanalyseerd met bijzondere aandacht voor bijvoorbeeld de aanwezigheid en ligging van winkels voor dagelijkse boodschappen.

Er bestaan duidelijke verschillen tussen de buurten in hoe bewoners boodschappen doen, naar school of naar hun werk gaan en bezoeken brengen aan het park in de buurt. Gemiddeld gaan de respondenten 10,9 keer per twee weken boodschappen doen. Een minderheid doet dit met de auto, maar de verschillen per buurt zijn aanzienlijk. Bewoners van de Boerhaavebuurt en de SuHabuurt gaan vrijwel allemaal lopend of op de fiets (respectievelijk 94 en 93 procent), in de Van der Pekbuurt is dit bijna 80 procent en in De Punt 69 procent.

De afstand die bewoners moeten afleggen naar werk of school verschilt per buurt. Het gebruik van de auto naar deze bestemmingen hangt samen met de afstand, maar wordt daar niet volledig door bepaald. Ongeveer twee derde van de bewoners van de Boerhaavebuurt woont naar eigen schatting binnen een half uur lopen van werk of school, en een vergelijkbaar percentage gaat daar lopend of fietsend naartoe. Slechts tien procent gaat met de auto en ruim twintig procent met het openbaar vervoer. In de SuHabuurt woont iets minder dan de helft van de bewoners binnen een half uur lopen van werk of school, maar slechts een derde gaat lopend of fietsend. De SuHabuurt kent het hoogste percentage bewoners dat met de auto gaat: 35 procent. In De Punt en de Van der Pekbuurt woont ruim twee derde van de bewoners verder dan een half uur lopen van werk of school. In De Punt stemt het percentage dat gaat lopen of fietsen daarmee overeen: dertig procent. In de Van der Pekbuurt valt het relatief hoge percentage op dat gaat lopen of fietsen: veertig procent. In beiden buurten ligt het aandeel automobilisten naar werk en school rond de dertig procent.

Bijna driekwart van de bewoners van de Boerhaavebuurt gaat een of meerdere malen per week naar het park, vrijwel altijd lopend of fietsend. In de andere wijken trekt een bezoek aan het park veel minder: het aandeel bewoners dat minstens eenmaal per week naar het park gaat, varieert van ruim een kwart in de Van der Pekbuurt tot bijna veertig procent in de SuHabuurt. Het merendeel gaat lopend of fietsend.

We kunnen concluderen dat de bewoners van de Boerhaavebuurt in het dagelijks leven zowel binnen als buiten de buurt meer bewegen dan de bewoners van de andere buurten. Deze constatering correspondeert met gegevens over overgewicht. In de Boerhaavebuurt heeft 'slechts' een derde van de bewoners (ernstig) overgewicht, in de Van der Pekbuurt is dit ruim veertig procent en in de beide Osdorpse buurten ruim de helft. Mogelijk interveniërende variabelen zoals leeftijd, etniciteit, geslacht en opleiding, bieden hiervoor geen verklaring. Ook zijn er geen significante verschillen gevonden in andere manieren van beweging, zoals (intensieve) sportbeoefening.



Bewegingsvriendelijkheid

De opzet van het onderzoek laat niet toe dat we oorzakelijke verbanden leggen tussen de ruimtelijke kenmerken van de buurten en de mate van bewegen door bewoners. Wel kunnen we aangeven van welke kenmerken het aannemelijk is dat ze van invloed zijn. De bewegingsvriendelijkheid van de Boerhaavebuurt is volgens ons toe te schrijven aan een combinatie van een aantal kenmerken. In de eerste plaats is er een aanzienlijke keuze in winkels voor dagelijkse boodschappen in en vlakbij de buurt, die ondanks drukke verkeerswegen goed bereikbaar zijn voor wandelaars en fietsers. Dit is het gevolg van zowel de ruimte voor functiemenging – in de plint zijn er andere functies dan wonen mogelijk – als de aanwezigheid van voldoende draagvlak voor winkels door de hoge bevolkingsdichtheid.

Ten tweede ligt er voor het merendeel van de buurtbewoners een voor Amsterdamse begrippen middelgroot, volgroeid stadspark op loopafstand, dat verschillende recreatiemogelijkheden biedt. In combinatie met een verder stenige omgeving en weinig openbaar en privégroen leidt dit tot een intensief gebruik van het park.

Ten slotte is er relatief weinig ruimte voor het parkeren van auto's, terwijl de buurt wel goed is ontsloten met openbaar vervoer. Het autobezit en -gebruik is laag en het openbaar vervoer is in vergelijking met de auto populair.

Buurten verschillen aanzienlijk in de mate van bewegingsvriendelijkheid.

Hiertegenover staan de beduidend minder bewegingsvriendelijke Osdorpse buurten, in het bijzonder de meer perifere De Punt. De mogelijkheden voor dagelijkse boodschappen lopen sterk uiteen tussen De Punt met weinig keuze – er zijn wel een supermarkt en enkele kleine winkels voor levensmiddelen op loopafstand aanwezig – en de SuHabuurten, die dicht bij een sterke concentratie van (winkel)voorzieningen ligt. Dit is het resultaat van de grootschalige, op functiescheiding gebaseerde opzet van de tuinstad Osdorp, waar de voorzieningen zijn geconcentreerd in het stadsdeelcentrum. Met de Slotterplas en het aanpalende park beschikt Osdorp over een groot recreatiegebied, maar voor de meeste inwoners van Osdorp is er geen park van enige omvang op loopafstand. Er is wel veel openbaar groen rondom en tus-

sen de woningen, en er is een stelsel van vrij liggende wandel- en fietspaden, veelal door het groen. In de opzet van de wijk hebben de mogelijkheden voor gezond bewegen duidelijk een plaats gekregen. De opzet voorziet echter ook in veel openbare ruimte, die ruime parkeergelegenheid biedt. Dit blijkt uit te nodigen tot relatief veel autobezit en autogebruik. Dit geldt ook voor de SuHabuurten, die een goede ontsluiting met openbaar vervoer kent. In De Punt is het aanbod van openbaar vervoer beduidend minder.

De Van der Pekbuurt neemt een tussenpositie in. Er zijn, twee dagen per week markt meegeteld, evenveel winkels voor dagelijkse bood-

schappen op loopafstand. Dit is het resultaat van de grootschalige, op functiescheiding gebaseerde opzet van de tuinstad Osdorp, waar de voorzieningen zijn geconcentreerd in het stadsdeelcentrum. Met de Slotterplas en het aanpalende park beschikt Osdorp over een groot recreatiegebied, maar voor de meeste inwoners van Osdorp is er geen park van enige omvang op loopafstand. Er is wel veel openbaar groen rondom en tus-

schappen als in de Boerhaavebuurt. De Van der Pekbuurt beslaat echter een veel groter oppervlak. De bebouwing bestaat overwegend uit benedenbovenwoningen, waardoor de dichtheid en dus ook het draagvlak voor voorzieningen relatief laag is. Het voorzieningenniveau in de buurt, die rond 1920 is gebouwd, is in de loop der tijd verschaald. Dat is vooral ten koste gegaan van het winkellint in de centraal gelegen Van der Pekstraat. Nu zijn de winkels voor dagelijkse boodschappen sterk geconcentreerd in de noordoosthoek van de buurt, die voor veel bewoners ver weg voelt. Hetzelfde geldt voor het Florapark, dat door een verhoogde drukke verkeersweg is afgescheiden van de buurt en alleen via een onderdoorgang bereikbaar is. Er is minder parkeergelegenheid dan in de Osdorpse buurten, maar aanzienlijk meer dan in de Boerhaavebuurt. Evenals in De Punt is het openbaar vervoersaanbod beperkt. Met autobezit en -gebruik neemt de Van der Pekbuurt eveneens een tussenpositie in.

Ruimte voor auto's, minder bewegen

Waar auto's de ruimte krijgen, gaan bewoners minder bewegen. In de wijken met ruime parkeermogelijkheden is het autobezit en -gebruik hoger. Zelfs als voetgangers en fietsers ruim baan krijgen, zoals in de Osdorpse buurten, blijkt de verleiding om met de auto te gaan groot. Alleen in de bijzondere situatie die zich in De Su-Habuurt voordoet, waar een groot winkelaanbod zo dichtbij is dat boodschappen doen met de auto waarschijnlijk meer ongemak dan gemak met zich meebrengt, laten bewoners de auto massaal staan, en gaan ze lopend of met de fiets. Voor overige bestemmingen is de auto favoriet. Om mensen te stimuleren meer te bewegen, en daarmee de kans op overgewicht te verminderen, lijkt het dus aan te bevelen om buurten te realiseren met een beperkt aantal parkeerplaatsen. Deze aanbeveling kan echter niet zonder oog voor de context worden gedaan. Tegenover de beperking van de automobiliteit moet een variatie aan winkels voor dagelijkse boodschappen in de buurt staan, evenals een stadspark van redelijke omvang en goede openbaar vervoersverbindingen, want bewoners moeten natuurlijk wel een goed alternatief hebben.

Samengevat komt dit neer op de aanbeveling tot het ontwikkelen van een klassieke stadswijk. Om dat te realiseren is een hoge bevolkingsdichtheid nodig, die alleen kan worden gehaald door overwegend gestapeld bouwen. In de praktijk zal dat alleen plaatsvinden bij herstructureringsopgaven in grote steden en bij de zogenaamde binnenstedelijke vinexopgaven, hoewel zelfs daar eengezinswoningen worden gebouwd – weliswaar in relatief hoge dichtheden – om de middengroepen voor de stad te behouden.

Op vele andere locaties zullen meer suburbane woonwijken in lagere dichtheden worden gerealiseerd, waarmee tegemoet wordt gekomen aan de woonwens van veel mensen: een eengezinswoning met een tuin. Nader onderzoek zal aanbevelingen moeten opleveren gericht op bewegingsvriendelijke suburbane woonwijken. De ervaring met vinexwijken leert dat alleen het verlagen van de parkeernorm niet het beoogde effect heeft. De beperkte parkeerruimte heeft het autobezit niet of onvoldoende afgeremd, en het parkeren op daarvoor niet bestemde plaatsen is de spuigaten uitgelopen. Daarop is besloten om de parkeernorm te verruimen.

Ondanks dat vinexwijken een voor suburbane begrippen redelijke dichtheid en een bijbehorend voorzieningenniveau hebben, ontwikkelen de bewoners daar kennelijk toch een meer suburbane levensstijl. Mogelijk speelt de afstand tot een stedelijk centrum daarbij een rol. Het Oostelijk Havengebied in Amsterdam bijvoorbeeld is

ondanks de beperkte parkeergelegenheid uitgegroeid tot een populair woonmilieu, waar het parkeerregime zonder morren wordt geaccepteerd.

Ook op meer stedelijke locaties zal het echter geen sinecure zijn om de gepresenteerde aanbevelingen voor een bewegingsvriendelijke wijk in praktijk te brengen. De functiemenging, die in oude stadswijken als vanzelfsprekend lijkt te zijn gegroeid, is moeilijk van bovenaf te organiseren, en het reserveren van ruimte voor een stadspark van substantiële omvang wordt veelal te kostbaar gevonden. Als het niet lukt om opnieuw een klassieke stadswijk te creëren, waarin aan alle condities voor een bewegingsvriendelijke wijk wordt voldaan, is het toch zinvol om serieus te kijken naar de effecten van het parkeren op een centrale parkeerplaats in plaats van voor de deur. Het GWL-terrein, een milieuvriendelijke en autovrije nieuwbouwwijk in Amsterdam-Westerpark, is hiervan een aansprekend voorbeeld.

Marianne Bronkhorst (M.Bronkhorst@cie.nl) en Menno Moerman (M.Moerman@cie.nl) zijn als onderzoeker en stedenbouwkundige werkzaam bij de Architecten Cie. Het onderzoek 'De gezonde wijk' is verricht in samenwerking met het EMGO Instituut van het VU medisch centrum en het SPINlab van de Vrije Universiteit Amsterdam, met subsidie van Fonds OGZ.

Literatuurselectie

- Brug, J. & F. van Lenthe (Eds.) (2005) *Environmental determinants and interventions for physical activity, nutrition and smoking: A review*. Rotterdam: Erasmus MC.
- Hertog, F. den et al. (2006) *De gezonde wijk. Een onderzoek naar de relatie tussen fysieke wijkenmerken en lichamelijke activiteit*. Amsterdam: EMGO Instituut en de Architecten Cie.
- Handy, S. (2005) *Critical assessment of the literature on the relationships among transportation, land use, and physical activity*. Washington: Transportation Research Board.