

**degezondewijk**

Frank den Hertog  
Marianne Bronkhorst  
Menno Moerman  
Rosan van Wilgenburg





# De Gezonde Wijk

Een onderzoek naar de relatie tussen  
fysieke wijkenmerken  
en lichamelijke activiteit

VU medisch centrum



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/ab van de Vrije Universiteit. Het onderzoek is financieel mogelijk gemaakt door de subsidiering van de Stichting Stimuleringsfonds Openbare Gezondheidszorg (Fonds OGZ). Wij willen dit Fonds op deze plaats dan ook hartelijk bedanken voor deze ondersteuning.

© december 2006, EMGO Instituut, Amsterdam

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

ISBN-10: 90-5669-123-6  
ISBN-13: 978-90-5669-123-3

Auteurs: F.R.J. den Hertog; M.J. Bronkhorst; M. Moerman & R. van Wilgenburg  
Titel: De Gezonde Wijk. Een onderzoek naar de relatie tussen fysieke wijkenmerken en lichamelijke activiteit.  
Aantal pagina's: 166  
Geprint door: Verhaag Grafische Dienstverlening, Oldenzaal

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.

## Samenvatting

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 één- of tweemaal per week intensief sporten.

Het onderzoek "*De Gezonde Wijk*" draait om de vraag of de woonomgeving bewoners kan verleiden in het dagelijks leven vaker en meer te bewegen. Dit vraagt om een multidisciplinaire aanpak waarin gezondheidswetenschappers, stedenbouwkundigen en sociaal geografen nauw samenwerken. In Nederland is een dergelijk substantieel onderzoek dat ook op zoek gaat naar praktisch toepasbare instrumenten nog niet eerder uitgevoerd. De inzichten die het heeft opgeleverd zijn in sommige opzichten verrassend, in andere opzichten bevestigen ze voor de hand liggende aannames met betrekking tot het gebruik van de openbare ruimte.

### ***Het onderzoek***

Vier Amsterdamse buurten zijn 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. De selectie van buurten bestond uit de stedelijke Boerhaavebuurt (etagewoningen en een hoge

concentratie voorzieningen), het suburbane De Punt (veel eengezinswoningen met eigen tuin), de in strokenbouw geconstrueerde SuHa-buurt (portiekflats dichtbij het westelijk stadsdeelcentrum) en de kleinschalige Van de Pekbuurt (benedenbovenwoningen ten noorden van het IJ, met een gespreid voorzieningenapparaat).

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 en geschiedde middels het direct aan de huisdeur benaderen van mogelijke respondenten. In totaal is bij 600 mensen een vragenlijst afgenomen.

De onderzoeksvraag waarmee we dit onderzoek begonnen, namelijk of er een invloed is van fysieke buurtkenmerken op de lichamelijke (in)activiteit van bewoners, kan voorzichtig bevestigend worden beantwoord. Hierbij dient wel opgemerkt te worden dat we – vanwege het dwarsdoorsnede karakter van het onderzoek – slechts kunnen zeggen dat er een verband bestaat tussen beiden, maar dat we niet kunnen aangeven wat oorzaak en wat gevolg is.

Zeker is in elk geval dat de beide buurten die dicht bij de rand van de stad zijn gebouwd (De Punt en SuHa) ook de buurten zijn waar de Body Mass Index (een maat voor overgewicht; BMI) gemiddeld hoger ligt dan in de meer centraal gelegen buurten (Boerhaavebuurt en Van der Pekbuurt). De buurtfactor is echter niet de enige factor die een significante samenhang vertoont met BMI-waardes. Onder andere leeftijd (hoe ouder hoe hoger de BMI-waarde), opleiding (lagere opleiding hangt samen met hogere BMI-

waardes) en etniciteit (niet-westerse allochtonen hebben doorgaans een hogere BMI-waarde) zijn factoren die ook een significante samenhang vertonen met overgewicht. Aangezien deze groepen in de geselecteerde buurten ongeveer gelijk verdeeld zijn, kunnen deze derhalve geen voldoende verklaring bieden voor de BMI-verschillen tussen de buurten. Het is dus goed voorstelbaar dat de inrichting van de buurt een rol speelt bij de lichamelijke activiteit van bewoners.

Daarnaast hebben we de bewegingsvriendelijkheid van de buurt bepaald door een relatie te leggen tussen enerzijds de aanwezigheid en spreiding van voorzieningen, de routes er naartoe en de parkeergelegenheid en anderzijds of mensen zeggen lopend of fietsend boodschappen te doen, recreatieve activiteiten te ondernemen en hoe ze naar werk of school gaan. Voor kinderen hebben we vooral gekeken naar de spel- en sportgelegenheden van de buurt, maar ook naar factoren die een meer inactieve houding teweegbrengen, zoals televisie kijken of computeren.

### ***Winkelen in de buurt***

De buurten verschillen significant in de wijze waarop de bewoners boodschappen doen. De buurten met veel winkelvoorzieningen in de nabijheid (gespreid over de wijk – zoals in de Boerhaavebuurt, of geconcentreerd rondom een winkelcentrum – zoals bij de SuHa) genereren meer actief vervoer (te voet of met de fiets), dan de wijken waarin men gemiddeld een grotere afstand moet afleggen naar winkels (De Punt en de Van der Pekbuurt). In deze wijken wordt – voor ten minste een deel van de boodschappen – gebruik gemaakt van “inactieve vervoer” (openbaar vervoer of auto). Deze buurten met een lagere voorzieningendichtheid zijn ook de buurten die zich kenmerken door een lage woningdichtheid.

De openbare ruimte in De Punt en de Van der Pekbuurt wordt ten dele gevuld met meer groen in de vorm van struiken en bomen en meer speelterreinen, maar de ruime opzet zorgt ook voor een lagere parkeerdruk voor auto's op straat. Hierdoor is het voor meer huishoudens aantrekkelijk en haalbaar om een auto te

bezitten en deze ook te gebruiken voor het boodschappen doen. Zeker op het moment dat de winkels iets verder weg liggen. Toch onderscheiden deze buurten met een lagere woning- en voorzieningendichtheid zich ook van elkaar. Ondanks dat het perifeer gelegen De Punt een grotere supermarkt op loopafstand heeft, verkiezen veel mensen er hier toch voor om met “inactief vervoer” boodschappen te doen. In de centraler in de stad gelegen Van der Pekbuurt ervaart men de winkels doorgaans dichtbij genoeg om erheen te lopen of te fietsen. Dit geldt ook voor de supermarkten, die objectief gezien verder weg liggen.

Bij de beide buurten met veel winkels in de directe omgeving zijn interessante onderlinge verschillen waarneembaar. Zo ervaren de bewoners van de (stedelijke) Boerhaavebuurt de supermarkt veelal als dichterbij dan op grond van objectieve afstanden te verwachten zou zijn. Bijna iedereen in deze buurt kiest ervoor om lopend of fietsend boodschappen te doen. In de SuHa-buurt doet vrijwel iedereen zijn boodschappen te voet. De winkels zijn hier zelfs zo dichtbij dat maar zeer weinigen de fiets of auto verkiezen boven de benenwagen, ondanks dat het autobezit het hoogste is van alle onderzochte buurten.

We concluderen dat buurten met veel winkelvoorzieningen in de directe nabijheid als bewegingsvriendelijke buurten kunnen worden gekwalificeerd: bewoners doen de dagelijkse boodschappen vooral met de fiets of lopend. Maar ook de parkeerdruk en het daarmee samenhangende autobezit spelen een rol: daar waar de parkeerdruk hoog en het autobezit laag is (de Boerhaavebuurt) wordt weinig gebruik gemaakt van de auto. In de SuHa-buurt daarentegen is de parkeerdruk lager (en het autobezit hoger). De afstand tot de winkels is hier echter dusdanig kort dat “actief vervoer” toch een goed alternatief vormt voor de auto. Het lopen naar de auto en vervolgens het lopen van de auto naar de supermarkt en terug levert simpelweg te weinig “tijd- en energiewinst” op ten opzichte van een wandeling direct vanuit de woning naar de supermarkt.

### ***Recreëren in de buurt***

Voor recreëren in de buurt zijn diverse voorzieningen relevant. Het gaat dan om gratis toegankelijke voorzieningen, maar ook om betaalde clubs of verenigingen. In dit onderzoek is vooral gekeken naar relatief veel gebruikte recreatieve voorzieningen zoals parken, sportclubs, wandelroutes en zwembaden.

De nabijheid van een openbaar park blijkt, op zijn minst in de stedelijk setting van de Boerhaavebuurt, aanleiding te zijn voor intensief gebruik hiervan. In deze context vervult het ook een belangrijke rol in het beweegpatroon van mensen. In de andere buurten, waar het park verder weg ligt of waar het minder goed bereikbaar is langs een veilige route, blijkt het gebruik ervan ook danig minder te zijn. Het Oosterpark aan de rand van de Boerhaavebuurt onderscheidt zich ook van de andere parken door een ruimer aanbod aan speelgelegenheden, rustplekken, wandelroutes door het park, sportveldjes e.d. De overwegend stenige omgeving in de Boerhaavebuurt en de beperkte aanwezigheid van private groene buitenruimte in vergelijking met de andere buurten speelt waarschijnlijk ook een rol in de aantrekkingskracht van het Oosterpark.

Voor wat betreft de andere recreatieve faciliteiten is het interessant om het zwembad eruit te lichten. In drie van de vier onderzochte buurten bleek het zwembad namelijk op ongeveer anderhalf á twee kilometer te liggen. Toch is er sprake van een behoorlijk onderscheid in de inschatting van de loopafstand naar het dichtstbijzijnde zwembad door de bewoners. Daar waar respondenten een redelijk rechte lijn kunnen lopen wordt de afstand als korter ervaren. Op het moment dat een dergelijke rechte weg ontbreekt (bijvoorbeeld door de aanwezigheid van een recreatieplas), schat men de afstand verder in. En dit hangt samen met een toenemend autogebruik.

Hoewel er aanzienlijke verschillen bestaan in afstand naar andere soorten sportvoorzieningen – zoals een fitnesscentrum, sportvereniging of gymzaal – lijkt dit in z'n algemeenheid geen grote rol te spelen in het wel of niet beoefenen van een sport. Een groot

verschil zit hem echter in het transportmiddel waarmee recreatieve sportgelegenheden worden bezocht. Daar waar men in de Boerhaave- en de Van der Pekbuurt vrijwel uitsluitend met de fiets en te voet naar de sportclub gaan, gebruiken bewoners uit van De Punt en de SuHa-buurt significant vaker een vorm van “inactief vervoer”. Zowel de objectieve als de ervaren afstand naar sportieve voorzieningen leveren hiervoor geen verklaring, want de meeste recreatieve voorzieningen in de SuHa-buurt zijn net zo dichtbij als in de Boerhaavebuurt en de grotere afstanden in De Punt komen overeen met die in de Van der Pekbuurt.

Gelet op demografische variabelen is er een beperkt aantal verschillen waarneembaar tussen groepen. Het grootste onderscheid is daarbij te ontdekken tussen de etnische groepen en opleidingsniveaus. Hierbij gaat het niet zozeer om het bezoek aan recreatieve voorzieningen als wel om het gebruik van de fiets in de vrije tijd. Autochtone en hoger opgeleiden fietsen vaker in hun vrije tijd dan niet-westerse allochtonen en lager opgeleiden.

### ***Woon-werkverkeer***

Bij het vervoer van huis naar werk of opleiding valt op dat de gemiddelde woon-werkafstand voor mensen in de Boerhaavebuurt en de Van der Pekbuurt aanzienlijk korter is dan voor mensen uit de beide Osdorpse buurten. In de stedelijke buurten wordt veel vaker een vorm van actief vervoer verkozen, ondanks dat in het centrum van de stad ook een hecht netwerk van openbaar vervoersverbindingen beschikbaar is.

Het is zeker niet zo dat buurten met meer openbaar vervoerhaltes ook meer OV-ers kennen. Sterker, daar waar De Punt een objectief gezien een uiterst mager netwerk van OV-haltes kent, ligt het gebruik van de bus/tram hier wel het hoogste van alle onderzochte buurten. De relatief grote reisafstand tussen hun woon- en werkadres zorgt ervoor dat men vaker met “inactief vervoer” reist en daarbij de gemiddeld langere wachttijden aan de halte voor lief neemt. Ook wordt er aan de rand van de stad meer gebruik

gemaakt van de auto, hetgeen ook mogelijk wordt gemaakt doordat hier meer huishoudens over een auto beschikken.

Zowel bij het autogebruik naar werk/opleiding als bij het OV-gebruik zijn sociaaldemografische variabelen aan te wijzen die een rol spelen in de keuze voor een vervoermiddel. Geslacht en leeftijd spelen statistisch gezien geen belangrijke rol in het verklaren van de vervoerkeuze, alhoewel vrouwen gemiddeld gezien wel iets vaker met het openbaar vervoer reizen. De verschillen tussen de etnische groepen zijn groter. Zo werken allochtonen gemiddeld verder weg van huis en gaan zij daardoor ook vaker met de auto of het openbaar vervoer. Het vervoer met “inactief vervoer” is bij deze groep ook over de kortere afstanden wijdverbreid.

### ***De beweegruimte voor kinderen***

Voor kinderen (10 tot 16 jarigen) is de openbare ruimte rondom het huis van essentieel belang met het oog op de mogelijkheid om fysiek actief te zijn. Daar waar de kinderen in de Boerhaavebuurt opgroeien in een door stenen gedomineerde omgeving met het Oosterpark om de hoek, kennen de andere buurten daarbij meer geïntegreerde groen- en speelterreinen. Deze openbare ruimte is voor kinderen echter niet overal even gemakkelijk toegankelijk, onder andere als het gaat om de verkeers- en sociale veiligheid.

Ondanks dat de verkeers- en sociale veiligheid door de kinderen in de geselecteerde buurten overal zeer hoog wordt ingeschat, is er toch sprake van een verschil in het aantal kinderen dat buiten speelt en sport. De ruim opgezette De Punt biedt met een relatief grote beschikbaarheid aan speelgelegenheden kinderen de gelegenheid om relatief veel buiten te spelen en te sporten, en dat doen zij ook. Zowel het aantal dagen dat kinderen buiten spelen als voor wat betreft de totale tijd die hiermee gemoeid gaat, scoort De Punt bovengemiddeld, zeker in de oudere leeftijdscategorie (13-16 jarigen). Kinderen uit deze leeftijdscategorie zijn ook redelijk tevreden met de speelomgeving in de buurt. Daarentegen is de meerderheid van de jonge kinderen in De Punt daar juist ontevredenheid over. In de Boerhaavebuurt valt op dat het

Oosterpark wederom een essentiële rol speelt. Bijna alle kinderen uit de buurt bezoeken het park regelmatig.

De ruimere mogelijkheden voor kinderen in de Osdorpse buurten beperken zich niet tot de buitenruimte. Binnenshuis is er ook meer ruimte voor voorzieningen, zoals televisies en computers, ook op de eigen slaapkamer. Naast het feit dat kinderen in De Punt gemiddeld meer buiten spelen, leidt dit ertoe dat ze – evenals de kinderen uit de SuHa – ook meer televisie kijken en computeren. We veronderstellen dat kinderen uit de meer stedelijke buurten (Boerhaavebuurt en Van der Pekbuurt) langere tijd op school en/of naschoolse opvang verblijven, meer binnenspelen (zonder televisie of computer) of meer door ouders of andere volwassenen worden meegenomen naar diverse bestemmingen.

### ***Conclusies en aanbevelingen***

De objectieve en vooral ervaren nabijheid van voorzieningen zorgt ervoor dat in de stad de auto vaak niet nodig blijkt te zijn. Gegeven de dwarsdoorsnede onderzoeksmethode is echter niet aan te geven of in deze buurten meer gelopen wordt dan gevolg van de ruimtelijke buurtkenmerken zelf, of dat dat een gevolg is van de actievere voorkeuren van mensen die kiezen voor een bepaalde woonomgeving. Feit is in elk geval dat de respondenten die aan de rand van de stad wonen, in buurten met een relatief lage woningdichtheid en verder verwijderd van winkels en recreatieve voorzieningen, vaker de auto en het openbaar vervoer gebruiken.

Onder andere door het bewegen in de buurt gedurende de vrije tijd en in het woon-werkverkeer wordt in de meer stedelijke buurten significant vaker voldaan aan de Nederlandse Norm Gezond Bewegen. Deze norm schrijft voor dat mensen minimaal vijf dagen in de week gedurende dertig minuten per dag matig lichamelijk actief zijn. Bewoners van de stedelijke buurten uit het onderzoek zijn bovendien ook minder dik. Een groene en ruime woonomgeving draagt dus niet per definitie bij aan een gezondere leefstijl wat de lichamelijke activiteit betreft. Men zou haast kunnen poneren: “hoe groener, hoe ongezonder”. Deze uitspraak geldt



daarbij overigens niet voor de kinderen die in deze wijken wonen. Voor hen levert de ruimere opzet van een buurt vooral formele en informele speelruimte op. Keerzijde hiervan is dat veel kinderen in deze buurten toch ook vaak thuis zijn en deze tijd vaker voor de televisie of de computer doorbrengen.

Het positieve gezondheidseffect van licht, lucht en ruimte in een groene woonomgeving worden ten dele tenietgedaan door het gemak waarmee gekozen kan worden voor “inactief vervoer” (het openbaar vervoer en vooral de auto) of “inactief vermaak” (televisie of computer). Door aanpassingen in de ruimtelijke structuur van buurten kan met name de eerste barrière voor lichamelijke activiteit worden aangepakt.

Door te bouwen in hogere dichtheden, met vooral meer faciliteiten op loopafstand, worden buurten aantrekkelijker gemaakt voor de voetganger en de fietser. Daarbij dient ook terdege rekening gehouden te worden met de aanwezigheid van een substantiële, gevarieerde groenvoorziening in de vorm van bijvoorbeeld een park. Essentieel is het ten slotte hoe er omgegaan wordt met de parkeergelegenheid voor auto's. Zodra woningen geen permanente (eigen) parkeerplaats voor de deur hebben zal actief vervoer in toenemende mate aantrekkelijk worden. Enerzijds doordat de factor loopafstand naar de auto een rol zal gaan spelen, maar anderzijds vooral ook omdat de openbare ruimte voor de deur meer uitnodigend kan worden ingericht (ook met het oog op de speelruimte voor kinderen).



## Voorwoord

Gezondheid en de toename van overgewicht hebben de laatste jaren veel aandacht gekregen. Steeds vaker duiken alarmerende berichten op over de gevolgen van het steeds dikker worden van de Nederlandse bevolking. Anderzijds is er een constante vraag naar nieuwe woningen, en bestaat in vele stadswijken de behoefte aan stadsvernieuwing en herstructurering.

In dit onderzoek hebben wij geprobeerd op dit snijvlak van gezondheid en stadsontwikkeling te kijken naar de bewegingsvriendelijkheid van buurten met een verschillende stedenbouwkundige structuur. Van hieruit wilden wij vervolgens nieuwe ideeën opperen die op een verstandige manier proberen het potentiële spanningsveld tussen comfortabel en bewegingsvriendelijk wonen om te zetten in elkaar versterkende elementen.

Op deze plek willen wij iedereen bedanken die dit onderzoek mogelijk hebben gemaakt, in het bijzonder:

- alle participanten uit de geselecteerde buurten die vrijwillig de moeite hebben genomen om de vragenlijst in te vullen
- de directie, leerkrachten, leerlingen en ouders/verzorgers van de leerlingen van de deelnemende scholen:
  - Openbare basisschool Aldoende
  - Rooms-katholieke basisschool St. Rosa
  - Rooms-katholieke basisschool St. Paulus
  - Openbare basisschool De Punt
  - Bredero College
- De GGD Amsterdam
  - Prof. dr. Arnoud Verhoeff
  - Annelies Acda
- de medewerkers vanuit de stadsdelen:
  - Karin Reiling
  - Dory Louwerens
  - Surdar Truyens

- de stagiaires die zowel vragenlijsten hebben afgenomen als middels het schrijven van werkstukken aan het project hebben meegewerkt:
  - Marieke Heijman
  - Mireille Hofwijk
  - Joline Vijth
  - Dounia Rabbae
  - Roxanne Dellelijn
  - Annika Olofsen
  - Nienke Ballast
  - Jonna Brasser
- de onderzoeksassistenten die de vragenlijsten hebben afgenomen of andere data hebben verzameld:
  - Tenoedj Soekhoe
  - Shulini Mahesh
  - Dianne Roerdink
  - Christel van Dijk
  - Aimée van Dijk
  - Mariëlle Schipperen
  - Margret Hink
  - Tabitha Dreef
  - Frouke van Oosten
  - Jaap Ottevanger
  - Mart Ottevanger
  - Daniel Cremers
  - Erik Cremers
  - Willem Cremers
  - Zofia Cremers
  - Bas Klaver
  - Iris Breurkens
  - Olivier Lingbeek
  - Filiz Alkan
  - Suncica Petkovic

- de GIS-studenten (Universiteit van Amsterdam) die een bijdrage hebben geleverd middels een werkstuk over openbaar vervoer:
  - Koen Hollander
  - Rik de Boer
- de illustrator van de vragenlijsten en van de cover van dit rapport:
  - Rudi Jonker (Red Cat Art Productions)
- de adviseurs/medewerkers die in verschillende fasen bij dit project betrokken zijn geweest:
  - dr. Ivan Steenstra (Inst. for Work & Health, Canada)
  - dr. Lando Koppes (EMGO, VUmc, Amsterdam)
  - Ilan Mäntylä (EMGO, VUmc, Amsterdam)
  - Inge van der Leden (EMGO, VUmc, Amsterdam)
  - dr. Pekka Oja (UKK Institute, Tampere, Finland)
  - Prof. dr. Arnoud Verhoeff (GG&GD, Amsterdam)
  - Prof. dr. Piet Rietveld (Vrije Universiteit, Amsterdam)
  - Prof. dr. Karien Stronks (AMC, Amsterdam)
  - dr. Mariël Droomers (RIVM, Bilthoven)
  - dr. ir. Wanda Wendel-Vos (RIVM, Bilthoven)
  - Daniëlle Wijnen (I-ce, Utrecht)
  - drs. Judith de Meij (GG&GD, Amsterdam)

Het onderzoeksteam,

Frank den Hertog (EMGO, VUmc, Amsterdam, NL)  
 Mireille van Poppel (EMGO, VUmc, Amsterdam, NL)  
 Marianne Bronkhorst (de Architecten Cie., Amsterdam, NL)  
 Menno Moerman (de Architecten Cie., Amsterdam, NL)  
 Rosan van Wilgenburg (SPIN/lab, Vrije Universiteit, Amsterdam, NL)  
 Sylvia Titze (Karl-Franzens-Universität, Graz, AU)  
 René Blom (de Architecten Cie., Amsterdam, NL)  
 Redmar van Leeuwen (de Architecten Cie., Amsterdam, NL)  
 Pieter van Wesemael (de Architecten Cie., Amsterdam, NL)  
 Willem van Mechelen (EMGO, VUmc, Amsterdam, NL)

<b>Inhoudsopgave</b>	<b>pagina</b>		
❖ <b>Samenvatting</b>	5		
❖ <b>Voorwoord</b>	11		
❖ <b>Inhoudsopgave</b>	13		
<b>1. Inleiding</b>	19		
1.1. Aanleiding van onderzoek	19		
1.2. Het onderzoek	20		
<i>Onderzoeksvragen</i>	20		
1.3. Leeswijzer	21		
<b>2. Determinanten van lichamelijke (in)activiteit</b>	23		
2.1. Individuele determinanten	23		
2.2. Omgevingsdeterminanten	23		
2.3. Theorie van gepland gedrag	24		
2.4. Het ecologisch model	24		
<b>3. Opzet en uitvoering van onderzoek</b>	27		
3.1. Selectie van wijken	27		
3.2. Selectie van onderzoekspopulatie	27		
3.3. Uitvoering van het onderzoek	28		
3.3.1. Afnemen van vragenlijsten	28		
3.3.2. Verzamelen van GIS-data	29		
3.3.3. Verzamelen van kwalitatief materiaal	29		
3.4. Methodes van analyse	29		
<b>4. Beschrijving van de geselecteerde buurten</b>	31		
4.1. Inleiding	31		
4.2. Boerhaavebuurt	32		
<i>Begrenzing</i>	32		
<i>Ontstaansgeschiedenis</i>	32		
<i>Opzet, verkaveling en openbare ruimte</i>	33		
<i>Architectuur</i>	33		
<i>Functieverdeling</i>	34		
<i>Ontsluiting</i>	34		
<i>Bevolkingssamenstelling</i>	35		
		4.3. Osdorp: De Punt en de SuHa-buurt	35
		<i>Ontstaansgeschiedenis</i>	35
		4.3.1. De Punt	37
		<i>Begrenzing</i>	37
		<i>Opzet, verkaveling en openbare ruimte</i>	37
		<i>Architectuur</i>	37
		<i>Functieverdeling</i>	37
		<i>Ontsluiting</i>	38
		<i>Bevolkingssamenstelling</i>	38
		4.3.2. SuHa	39
		<i>Begrenzing</i>	39
		<i>Opzet, verkaveling en openbare ruimte</i>	39
		<i>Architectuur</i>	39
		<i>Functieverdeling</i>	40
		<i>Ontsluiting</i>	40
		<i>Bevolkingssamenstelling</i>	40
		<i>Toekomst SuHa-buurt</i>	41
		4.4. Van der Pekbuurt	41
		<i>Begrenzing</i>	41
		<i>Ontstaansgeschiedenis</i>	41
		<i>Opzet, verkaveling en openbare ruimte</i>	42
		<i>Architectuur</i>	43
		<i>Functieverdeling</i>	43
		<i>Ontsluiting</i>	43
		<i>Bevolkingssamenstelling</i>	44
		<b>5. Resultaten van het cross-sectionele onderzoek</b>	45
		<b>5.1. Hoe variëren de BMI-waardes van de respondenten in de geselecteerde buurten?</b>	45
		<i>Onderscheid naar buurten</i>	45
		<i>Onderscheid naar geslacht</i>	47
		<i>Onderscheid naar etnische herkomst</i>	47
		<i>Onderscheid naar leeftijd</i>	48
		<i>Onderscheid naar opleiding</i>	49
		<i>Multivariate lineaire regressie</i>	51

<b>5.2. Wat is de relatie tussen de aanwezigheid van winkelvoorzieningen en de lichamelijke activiteit van buurtbewoners?</b>	53		
5.2.1. Wat is de relatie tussen het winkelaanbod van een buurt – zoals de afstand tot verschillende winkelvoorzieningen – en de keuze voor “actief/inactief transport”?	53		
5.2.1.1. <i>Wat is de relatie tussen de ruimtelijke spreiding/concentratie van winkelvoorzieningen en de mate van “actief transport”?</i>	56		
5.2.2. Hoe vaak bezoeken respondenten “boodschappenwinkels”?	59		
<i>Onderscheid naar verschillende bevolkingsgroepen</i>	60		
<i>Onderscheid naar het soort winkels</i>	60		
<i>Onderscheid naar buurten</i>	62		
<i>Onderscheid naar vervoermiddel</i>	62		
5.2.3. Welke relatie is er tussen de mate van gebruik van “boodschappenwinkels” in de buurt en de kenmerken van de routes hiernaartoe?	63		
5.2.4. In welke mate draagt het boodschappen doen bij aan het totale bewegingspatroon van buurtbewoners?	65		
<b>5.3. Wat is de relatie tussen de aanwezigheid van recreatieve voorzieningen en de lichamelijke activiteit van buurtbewoners?</b>	67		
5.3.1. Wat is de relatie tussen het aanbod van recreatieve voorzieningen in de buurt en de keuze voor “actief/inactief transport”?	67		
		5.3.1.1. <i>Wat is de relatie tussen de ruimtelijke spreiding/concentratie van recreatieve en sportieve voorzieningen en de mate van “recreatieve activiteit”?</i>	71
		5.3.2. Hoe vaak bezoeken respondenten “recreatieve voorzieningen”?	73
		<i>Onderscheid naar verschillende bevolkingsgroepen</i>	73
		<i>Onderscheid naar buurten</i>	74
		5.3.3. Het voldoen aan de Nederlandse Norm voor Gezond Bewegen en het totaal aantal minuten lichamelijke activiteit per week	76
		5.3.4. In welke mate draagt recreatie bij aan het totale bewegingspatroon van buurtbewoners?	81
		<b>5.4. Wat is de invloed van buurtfactoren op het vervoer naar werk/school?</b>	83
		5.4.1. Met welk vervoermiddel gaan respondenten in de geselecteerde buurten naar werk of school?	83
		5.4.2. Hoe is de arbeidsparticipatie van respondenten en wat heeft dit voor consequenties voor de lichamelijke activiteit als gevolg van woon-werkverkeer?	85
		<i>Onderscheid naar sociaaldemografische categorieën</i>	85
		5.4.3. In welke mate draagt werk/school bij aan het totale bewegingspatroon van buurtbewoners?	85

<b>5.5. Wat is de relatie tussen het aanbod van “openbaar vervoer” in de buurt en het gebruik hiervan?</b>	87	5.6.3. Welke buurtvoorzieningen en ruimtelijke kenmerken genereren veel “lichamelijk actief gedrag” bij kinderen?	96
5.5.1. Wat is de relatie tussen de beschikbaarheid van openbaar vervoer en de mate van “actief transport”?	87	5.6.3.1. <i>Aanwezigheid van “formele speelvoorzieningen</i>	96
<i>Aanbod en beschikbaarheid van openbaar vervoer</i>	87	5.6.3.2. <i>Gebruik en nabijheid van park</i>	97
<i>Actief vervoer naar de OV-halte</i>	88	5.6.3.3. <i>Gebruik en nabijheid van zwembad</i>	98
5.5.2. Hoe vaak maken respondenten gebruik van openbaar vervoer?	89	5.6.3.4. <i>Andere sporten</i>	98
<i>Onderscheid naar sociaaldemografische categorieën</i>	89	5.6.3.5. <i>Verkeersveiligheid en sociale veiligheid</i>	99
<i>Onderscheid naar bestemming</i>	90	5.6.4. Op school en thuis	100
5.5.3. In welke mate draagt openbaar vervoer bij aan het totale bewegingspatroon van buurtbewoners?	90	5.6.4.1. <i>Op school</i>	100
		5.6.4.2. <i>Thuis</i>	100
<b>5.6. Wat is de invloed van de fysieke inrichting van de buurt op het beweegpatroon van kinderen?</b>	91	<b>6. Ruimtelijke kenmerken, beleving en gedrag</b>	
5.6.1. Welke voorzieningen hebben de verschillende buurten te bieden voor kinderen?	91	<i>Consequenties van de opzet van het onderzoek voor het leggen van relaties</i>	103
<i>Boerhaavebuurt</i>	91	<i>Opbouw van dit hoofdstuk</i>	103
<i>De Punt</i>	92	6.1. Operationalisering van ruimtelijke kenmerken in de wijk	104
<i>SuHa</i>	92	6.1.1. Afstand tot de bestemming	104
<i>Van der Pekbuurt</i>	93	<i>Mogelijke verbanden</i>	104
5.6.2. Hoe is het beweeggedrag van kinderen in de verschillende buurten te karakteriseren?	93	6.1.2. Kwaliteit van de route	105
5.6.2.1. <i>Onderzoekspopulatie</i>	93	<i>Mogelijke verbanden</i>	106
5.6.2.2. <i>Bewegen in verschillende buurten</i>	94	6.1.3. Parkeergelegenheid	106
		<i>Mogelijke verbanden</i>	106
		<i>Geselecteerde voorzieningen</i>	106

6.2. Boerhaavebuurt	107	6.4. SuHa	118
6.2.1. Algemeen beeld	107	6.4.1. Algemeen beeld	118
6.2.2. Winkels voor dagelijkse boodschappen	107	6.4.2. Winkels voor dagelijkse boodschappen	118
<i>Beleving</i>	107	<i>Beleving</i>	118
<i>Keuze voor actief of inactief transport</i>	108	<i>Keuze voor actief of inactief transport</i>	118
6.2.3. Specifieke ruimtelijke kenmerken	108	6.4.3. Specifieke ruimtelijke kenmerken	119
6.2.3.1. Afstand tot de bestemming	108	6.4.3.1. Afstand tot de bestemming	119
<i>Grote supermarkt</i>	108	<i>Grote supermarkt</i>	119
<i>Park</i>	109	<i>Park</i>	119
6.2.3.2. Kwaliteit van de route	109	6.4.3.2. Kwaliteit van de route	120
<i>Verkeersveiligheid</i>	109	<i>Verkeersveiligheid</i>	120
<i>Sociale onveiligheid</i>	110	<i>Sociale onveiligheid</i>	120
<i>Routes naar grote supermarkten</i>	111	<i>Routes naar grote supermarkt</i>	121
<i>Routes naar park</i>	111	<i>Routes naar park</i>	121
6.2.3.3. Parkeergelegenheid	111	6.4.3.3. Parkeergelegenheid	121
6.2.4. Conclusies	112	6.4.4. Conclusies	122
6.3. De Punt	113	6.5. Van der Pekbuurt	123
6.3.1. Algemeen beeld	113	6.5.1. Algemeen beeld	123
6.3.2. Winkels voor dagelijkse boodschappen	113	6.5.2. Winkels voor dagelijkse boodschappen	123
<i>Beleving</i>	113	<i>Beleving</i>	123
<i>Keuze voor actief of inactief transport</i>	113	<i>Keuze voor actief of inactief transport</i>	123
6.3.3. Specifieke ruimtelijke kenmerken	114	6.5.3. Specifieke ruimtelijke kenmerken	124
6.3.3.1. Afstand tot de bestemming	114	6.5.3.1. Afstand tot de bestemming	124
<i>Grote supermarkt</i>	114	<i>Grote supermarkt</i>	124
<i>Park</i>	114	<i>Park</i>	125
6.3.3.2. Kwaliteit van de route	115	6.5.3.2. Kwaliteit van de route	125
<i>Verkeersveiligheid</i>	115	<i>Verkeersveiligheid</i>	125
<i>Sociale onveiligheid</i>	115	<i>Sociale onveiligheid</i>	126
<i>Routes naar grote supermarkt</i>	116	<i>Routes naar grote supermarkt</i>	127
<i>Routes naar park</i>	116	<i>Routes naar park</i>	127
6.3.3.3. Parkeergelegenheid	116	6.5.3.3. Parkeergelegenheid	127
6.3.4. Conclusies	117	6.5.4. Conclusies	128



<b>7. Conclusies en aanbevelingen</b>	129
<i>De bewegingsvriendelijkheid van de onderzochte buurten</i>	129
<i>Naar een “beweegvriendelijke” stedenbouw</i>	131
<i>Stedenbouwkundige aanbevelingen</i>	133
<i>Onderzoeksmatige aanbevelingen</i>	134
❖ <b>Literatuurlijst</b>	137
❖ <b>Bijlage I:</b> De gebruikte vragenlijst voor volwassenen	139
❖ <b>Bijlage II:</b> Protocol voor het afnemen van de vragenlijsten	149
❖ <b>Bijlage III:</b> De gegevens aan de hand waarvan de openbaar vervoersindexen zijn berekend	151



# Hoofdstuk 1

## Inleiding

### 1.1 Aanleiding van het onderzoek

Recent wetenschappelijk onderzoek wijst erop dat lichamelijke activiteit een belangrijke leefstijlcomponent is voor een goede gezondheid (Bouchard, Shepard & Stephans, 1994). Eén van de verschijnselen die in de Nederlandse bevolking de afgelopen decennia sterk is toegenomen is overgewicht en obesitas (ernstig overgewicht). De daarmee gepaard gaande volksgezondheidsrisico's zijn aanzienlijk, aangezien overgewicht en obesitas onder andere kunnen leiden tot (chronische) aandoeningen, zoals hart- en vaatziekten, type 2 diabetes, aandoeningen aan het bewegingsapparaat, bepaalde vormen van kanker, arbeidsongeschiktheid en het tevens een bedreiging vormt voor de algehele kwaliteit van leven.

Omdat overgewicht en obesitas voornamelijk het gevolg zijn van een langdurige positieve balans tussen energie-inname (voeding) en energieverbranding (lichamelijke activiteit), vormt het een probleem dat ook van minimaal twee kanten benaderd moet worden, namelijk door een gezondere voeding en door meer lichamelijke activiteit. Een derde factor die ook een rol speelt is de individuele psychische gesteldheid die onder andere belangrijk is voor het doorzettingsvermogen en het algemene vertrouwen in eigen kunnen.

De voedingscomponent in het voorkomen van overgewicht is reeds lange tijd doel van menig interventieprogramma. In geval van obesitas worden diëten en gezonde voedingsprogramma's veelal

via artsen en diëtisten op individuele basis aangeboden, vaak in samenhang met een programma dat moet leiden tot een gezonder beweegpatroon. Dergelijke programma's worden meestal echter pas aangeboden op het moment dat er al sprake is van een probleem.

Door in een eerder stadium (preventief) te zorgen voor bijvoorbeeld een gezondere woonomgeving zouden toekomstige gevallen van overgewicht tot op zekere hoogte vermeden kunnen worden. Een gezondere woonomgeving zou in dit verband een buurt kunnen opleveren met minder snackbars e.d., en met meer, uitnodigendere mogelijkheden om te bewegen.

Volgens de Nederlandse Norm Gezond Bewegen (NNGB) is het namelijk van belang dat mensen ten minste vijf dagen in de week meer dan een half uur per dag matig intensief lichamelijk actief zijn. Daarbij is het niet noodzakelijk dat dit gebeurt in een sporthal of op het sportveld. Ook dagelijks wandelen en fietsen zijn vormen van lichamelijke activiteit die een positieve bijdrage leveren aan de algehele gezondheid (Craig, Brownson et al., 2002; Mutrie, Carney et al., 2002; Oja, Vuori & Paronen, 1998).

Deze dagelijkse activiteiten worden voor een aanzienlijk deel door de directe leefomgeving beïnvloed. Naast individuele en sociale factoren waarvan bekend is dat zij een rol spelen in de (gezonde) leefstijl van mensen, is er in toenemende mate bewijs dat ook de fysieke omgeving een determinant is voor lichamelijke

activiteit en overgewicht (Giles-Corti & Donovan, 2002; Humpel, Owen & Leslie, 2002; Saelens, Sallis & Frank, 2003; Sallis, Kraft & Linton, 2002).

Zowel voor wat betreft het voedingspatroon als het beweeggedrag van buurtbewoners kan de directe woonomgeving barrières opwerpen, dan wel mogelijkheden scheppen om een gezondere leefstijl te stimuleren. Vanuit het oogpunt van de volksgezondheid is het daarom zinvol te analyseren welke concrete factoren een rol spelen in het gebruik van de (openbare) ruimte en welke mogelijkheden, dan wel barrières deze ruimte biedt. Voortbouwend op dergelijke – in de traditie van Jane Jacobs (1961) staande – analyses van wijkenmerken, kunnen dan gezondheidsbevorderende instrumenten worden geformuleerd waarmee bij de herstructurering van buurten rekening gehouden kan worden.

Deze vraagstukken vormden het startpunt van deze studie. Om de verscheidenheid aan vragen die het thema oproept het hoofd te kunnen bieden is het essentieel dat het ook van diverse kanten benaderd wordt. Dit was de reden om met een multidisciplinair onderzoeksteam, bestaande uit onder andere epidemiologen, geografen, architecten en gezondheidswetenschappers samen te werken aan dit gecompliceerde thema.

Mede door de financiering van het Stimuleringsfonds Openbare Gezondheidszorg (Fonds OGZ) hebben het EMGO-instituut (VUmc), de Architecten Cie. en het SPIN/ab (Vrije Universiteit) het voor u liggende onderzoek naar de relatie tussen gebouwde omgeving en lichamelijke activiteit uitvoeren.

## 1.2 Het onderzoek

Voor dit rapport zijn verschillende onderzoekstechnieken gebruikt, variërend van een cross-sectionele analyse van vragenlijsten en het gebruik van Geografische Informatie Systemen (GIS) tot verkennende, kwalitatieve interviews. Het onderzoek heeft zich

daarbij gericht op Amsterdamse buurten die zich karakteriseren door een lage Sociaal Economische Status (laag gemiddeld inkomen/opleiding) en een etnisch gemengde bevolkingsopbouw (ongeveer 50% Nederlands en 50% niet-Nederlandse herkomst). Daartegenover stond dat de buurten zo divers mogelijk moesten zijn in hun stedenbouwkundige structuur, met bijvoorbeeld eengezinswoningen, maar ook portiekflats, beneden-bovenwoningen en etagewoningen.

### Onderzoeksvragen

Het onderzoek kent twee centrale vragen:

- Wat is de invloed van verschillende buurtkenmerken op de lichamelijke (in)activiteit van bewoners?
- Welke stedenbouwkundige ingrepen tijdens de herstructurering van lage-SES buurten leiden tot een gebouwde omgeving die de lichamelijke activiteit van buurtbewoners stimuleert?

Voor het beantwoorden van deze vragen is een aantal subvragen geformuleerd, die ieder betrekking hebben op een afgebakend element van de ruimtelijke structuur van de onderzochte buurten.

- Variëren BMI-waardes (Body Mass Index) van respondenten al naar gelang hun woonomgeving?
- Wat is de relatie tussen de relatieve aanwezigheid van winkelvoorzieningen in de buurt en de lichamelijke activiteit van buurtbewoners?
- Wat is de relatie tussen de relatieve aanwezigheid van recreatieve voorzieningen in de buurt en de lichamelijke activiteit van buurtbewoners?
- Wat is de invloed van buurtfactoren op het vervoer naar werk of opleiding?
- Wat is de relatie tussen het aanbod van openbaar vervoer in de buurt en het gebruik hiervan?
- Wat is de invloed van de fysieke inrichting van de buurt op het specifieke beweegpatroon van kinderen?
- In hoeverre zijn de lichamelijke activiteit en het BMI te verklaren met behulp van de “*theory of planned behaviour*”?

### 1.3 Leeswijzer

In de eerste hoofdstukken van dit rapport (hoofdstukken 1 t/m 4) wordt ingegaan op de determinanten en de methoden die wij voor dit onderzoek hebben gebruikt. Daarbij wordt enerzijds aangehaakt op internationale literatuur zoals die op het gebied van de samenhang tussen gebouwde omgeving en gezondheid bestaat (hoofdstuk 2). Ook wordt een beschrijving gegeven van de specifieke onderzoekskeuzes die wij gemaakt hebben met betrekking tot de selectie van de buurten en de onderzoeksmethoden (hoofdstuk 3). In hoofdstuk 4 worden vervolgens de geselecteerde buurten gepresenteerd met specifieke aandacht voor fysieke en sociale buurtfactoren.

Hoofdstuk 5 en 6 vormen de kern van het onderzoek, aangezien hier de onderzoeksvragen aan de orde komen. In hoofdstuk 5 worden de relaties tussen de fysieke en sociale buurtkenmerken en de lichamelijke (in)activiteit van de respondenten beschreven. Hoofdstuk 6 richt zich, algemener, op de ruimtelijke buurtkenmerken die een stimulerende dan wel remmende invloed uitoefenen op de lichamelijke activiteit van buurtbewoners. Deze laatste analyses leiden uiteindelijk tot aanbevelingen waarmee in toekomstige herstructureringsplannen en in toekomstig onderzoek rekening gehouden zou moeten worden.



## Hoofdstuk 2

### 2.1 Individuele determinanten

In 2003 voldeed ongeveer 48% van de Nederlandse bevolking aan de Norm Gezond Bewegen, dat wil zeggen dat ze op minstens vijf dagen in de week tenminste 30 minuten matig intensief lichamelijk actief zijn (Hildebrandt et al., 2004). Er waren echter duidelijke verschillen aan te wijzen tussen verschillende bevolkingsgroepen.

Vrouwen voldeden vaker aan de norm dan mannen (46% vs. 44%), en mensen tussen de 18-34 jaar en ouder dan 65 jaar voldeden minder vaak aan deze norm. Ook opleiding was een factor in dit geheel: hoog opgeleiden voldeden minder vaak aan de norm dan midden en laag opgeleiden (42% tegenover 46%). Mensen van niet-Nederlandse afkomst voldeden in mindere mate aan de NNGB dan mensen van Nederlandse herkomst (40% vs. 45%). Ook in andere Nederlandse studies worden verschillen gevonden in lichamelijke activiteit als gevolg van geslacht-, leeftijd-, opleiding- en etnische verschillen (Oers, 2002; en zie ook de CBS data op [www.statline.cbs.nl](http://www.statline.cbs.nl)).

Deze bevindingen zijn niet uniek voor Nederland; in alle landen en tijden worden verschillen in de mate van lichamelijke activiteit als gevolg van verschillen in geslacht, leeftijd, opleidingsniveau en etniciteit gevonden (onder andere Kohl III & Hobbs, 1998). Deze variabelen zijn algemeen geaccepteerde determinanten voor lichamelijke activiteit.

## Determinanten van lichamelijke (in)activiteit

### 2.2 Omgevingsdeterminanten

Om te onderzoeken of, en zo mogelijk ook hoe, kenmerken van de woonomgeving van invloed zijn op het beweeggedrag van bewoners zijn in dit onderzoek vier buurten geselecteerd die een duidelijk van elkaar te onderscheiden ruimtelijke opzet hebben. Een belangrijk criterium bij de keuze van deze wijken is de woningdichtheid. Woningdichtheid is namelijk een belangrijke bepalende factor voor de nabijheid en verscheidenheid van voorzieningen en daarmee weer voor de afstand die bewoners moeten afleggen van en naar die voorzieningen. Onze redenering is dat hoe hoger de woningdichtheid is, hoe groter het draagvlak voor voorzieningen is en dus hoe meer er daarvan zullen zijn. En omgekeerd: hoe lager de woningdichtheid is, hoe kleiner het draagvlak is en dus hoe minder voorzieningen er zullen zijn.

Wat we veronderstellen is, dat hoe meer voorzieningen er zijn, hoe groter de kans is dat bewoners in de directe nabijheid, op loopafstand, van die voorzieningen wonen. We verwachten dat naarmate de afstand tot voorzieningen korter is, bewoners meer geneigd zullen zijn om daar lopend of fietsend naartoe te gaan.

Naast dichtheid zijn ook andere kenmerken van de buurten van belang, zoals de woningtypologie (grondgebonden of gestapeld), de verkaveling en de daarmee samenhangende verhouding tussen bebouwing en de openbare ruimte. In hoofdstuk 4 beschrijven we de geselecteerde buurten aan de hand van onder meer deze kenmerken.

In hoofdstuk 6 gaan we meer specifiek in op de operationalisering van ruimtelijke kenmerken van buurten waarvan we verwachten dat ze van invloed zijn op het beweeggedrag van bewoners. Naast de factor afstand, verwachten we dat kwaliteit van de route naar verschillende bestemmingen van invloed is op de keuze van transport. Een aangename, veilige route maakt het naar onze verwachting aantrekkelijk om lopend of fietsend naar de voorziening te gaan, terwijl een onprettige, onveilige route bewoners sneller voor de auto doet kiezen. Ten slotte gaat de aandacht uit naar de parkeergelegenheid die zowel een rem op als een prikkel tot autobezit en –gebruik kan zijn.

Behalve de meetbare, objectieve kenmerken zal ook de beleving van de buurt door de bewoners een rol spelen bij de uiteindelijke keuze voor transport. Deze beleving en daarmee ook het gebruik zal ook verschillend zijn in verschillende jaargetijden. Daar hebben we bij de uitvoering van het onderzoek dan ook aandacht aan besteden.

## 2.3 Theorie van gepland gedrag

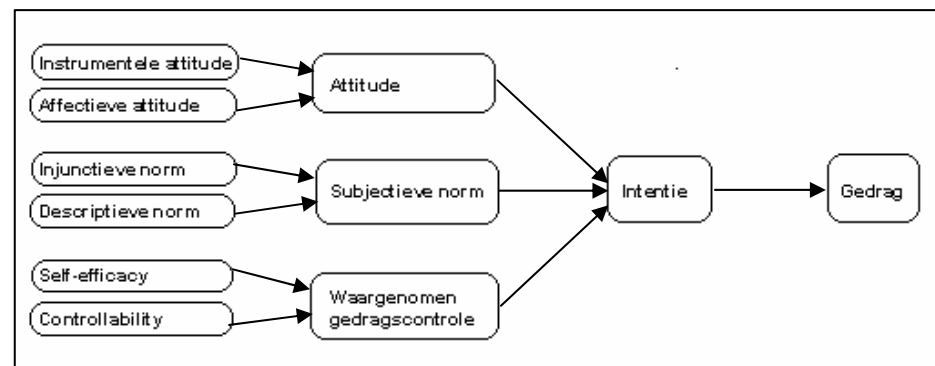
De “theory of planned behaviour” van Fishbein en Ajzen (1975, 1980), is de laatste jaren regelmatig gebruikt als basis voor de ontwikkeling van gezondheidsvoorlichting in Nederland en om gezondheidsgerelateerd gedrag te verklaren. Volgens het model voorspellen attitude, sociale invloed en waargenomen gedragscontrole de intentie tot gedrag, welke vervolgens het gedrag voorspelt. Achtergrondvariabelen, zoals eerder genoemde demografische factoren, worden verondersteld het gedrag te beïnvloeden via deze drie determinanten en de gedragsintentie.

Attitude wordt gezien als de positieve of negatieve evaluatie van een individu van het uitvoeren van bepaald gedrag. De subjectieve norm reflecteert de waargenomen sociale druk van het wel of niet uitvoeren van bepaald gedrag. Onder waargenomen gedragscontrole wordt de waargenomen moeilijkheid van bepaald

gedrag aangeduid (Carron, Hausenblas & Estabrooks, 2003). Elk van deze constructen is weer opgedeeld in twee subcomponenten. Attitude bestaat hierbij uit een instrumentele (uitkomst, doel van attitude) en een affectieve (hoe wordt bepaald gedrag gewaardeerd) component. De subjectieve norm bestaat uit een injunctieve (of belangrijke anderen willen dat de persoon bepaald gedrag laat zien) en een descriptieve (of deze belangrijke anderen zelf dat gedrag laten zien) component. De waargenomen gedragscontrole ten slotte, bestaat uit self-efficacy (makkelijk- en moeilijkheid van bepaald gedrag) en controleerbaarheid (persoonlijke controle over het gedrag) (Rhodes & Courneya, 2003).

Volgens de Theory of Planned Behaviour (TPB) is er vanuit de waargenomen gedragscontrole een directe relatie met intentie, alsmede met gedrag (zie figuur 2.1).

**Figuur 2.1: “Theorie van gepland gedrag”**



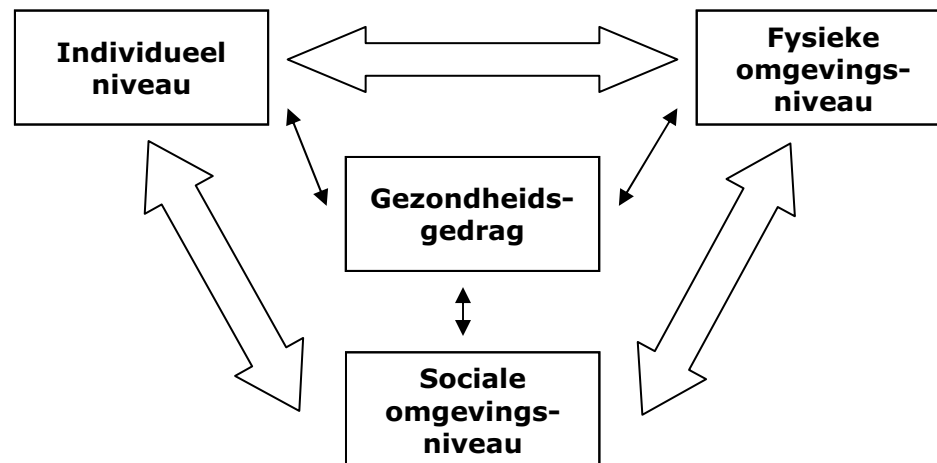
## 2.4 Het ecologische model

Om methoden te kunnen ontwikkelen die de lichamelijke activiteit bevorderen is het belangrijk dat men op de hoogte is van de factoren die mensen ertoe aanzetten om regelmatig te bewegen.



Ecologische modellen kunnen gebruikt worden bij de ontwikkeling van deze methoden. Ecologische modellen veronderstellen dat gezondheidsgedrag op meerdere niveaus beïnvloed kan worden. Dit is het individuele, sociale en fysieke omgevingsniveau, zoals aangegeven in het model in figuur 2.2. Deze benadering suggereert dat het combineren van verschillende niveaus een grotere impact heeft op gezondheidsgedrag (Sallis & Owen, 1997).

**Figuur 2.2: Schema van ecologische modellen**



Bron: Titze, 2003



## Hoofdstuk 3

### Opzet en uitvoering van het onderzoek

#### 3.1 Selectie van buurten

Bij de selectie van de vier onderzoeksbuurten stonden drie factoren centraal. Ten eerste moesten de buurten zich zo veel mogelijk van elkaar onderscheiden op het gebied van hun ruimtelijke buurtkenmerken. Dit onderscheid was enerzijds gericht op de overheersende bouwvorm – bijvoorbeeld eengezinswoningen, portiekflats of etagewoningen. Anderzijds werd ook gelet op het aanbod en de spreiding van het voorzieningenapparaat – winkels e.d. – zoals dat voor handen was in de directe omgeving.

Ten tweede moesten ze zo veel mogelijk overeenkomsten hebben wat betreft hun bevolkingssamenstelling. Dit om de verschillende buurten onderling zo goed mogelijk te kunnen vergelijken, met zo min mogelijk interveniërende factoren.

En ten derde gold dat het moest gaan om buurten waarvan de bewoners een gemiddeld lage sociaal-economische status hadden, hetgeen zoveel betekent als een laag gemiddeld inkomen, een gemiddeld lage opleidingsgraad en een gemiddeld laag beroepsniveau.

In de praktische uitvoering van de zoektocht naar de vier Amsterdamse buurten die we in dit onderzoek wilden selecteren kwam daar nog een vierde factor bij. Dit was dat de geselecteerde buurten voor ongeveer 50% uit zowel autochtonen als allochtonen moesten bestaan. In de praktijk betekende dit dat gezocht werd naar buurten waar het percentage autochtonen tussen de 40 en de 60% lag.

#### 3.2 Selectie van onderzoekspopulatie

Bij de uiteindelijke selectie van de buurten hebben we gegevens gebruikt van de Dienst Onderzoek en Statistiek (O+S) van de Gemeente Amsterdam. Met behulp van deze gegevens op laag schaalniveau waren afgebakende buurten te selecteren waarvan de populatie voldeed aan de door ons gestelde voorwaarden.

Dit laat onverlet dat de vier uiteindelijke onderzoekspopulaties, ondanks deze voorwaarden, nog de nodige variaties zullen kennen. Daarbij valt te denken aan de verschillen in de etnische herkomst van “allochtonen”. Onder dit begrip vallen namelijk zowel westerse- als niet-westerse allochtonen. En ook deze beide groepen zijn weer niet homogeen. Zo kan een Turkse afkomst een andere invloed hebben dan een Marokkaanse.

Ook de locatie van de verschillende buurtpopulaties in de stad kan een grote rol spelen. Het gaat hierbij niet alleen om bijvoorbeeld de grotere beschikbaarheid van voorzieningen en infrastructuur in de binnenstad die bepaalde keuzes faciliteren. De keuze om in een bepaalde wijk van de stad te willen wonen is op zich zelf namelijk ook het gevolg van een bepaalde leefstijl. Stedelijk of suburbaan wonen is veelal ook een gevolg van de behoefte aan verschillende soorten voorzieningen.

Binnen de geselecteerde buurten was het streven om een zo aselekt mogelijke doorsnee van de buurtbewoners te bevragen over hun ruimtelijke omgeving en lichamelijke activiteit.

### 3.3 Uitvoering van het onderzoek

Bij de uitvoering van het onderzoek is vooraleerst een literatuuronderzoek gedaan naar andere onderzoeken die een relatie tussen de gebouwde omgeving en lichamelijke (in)activiteit veronderstelden. Het merendeel van dit onderzoek heeft plaatsgehad in de Verenigde Staten en Australië. Aangezien de gebouwde omgeving in deze landen veelal een fundamenteel andere opzet kent, leverde dit slechts beperkte handvaten voor een onderzoek in een Europese, Nederlandse context.

Toch hebben we aan de hand van deze onderzoeken ook ideeën op kunnen doen over factoren die een rol kunnen spelen en leverden ze bovendien de basis voor de vragenlijst zoals die uiteindelijk voor dit onderzoek is samengesteld<sup>1</sup>.

In de periode mei 2005 tot januari 2006 is deze vragenlijst (zie bijlage I) vervolgens gebruikt om gegevens te verzamelen over de vier geselecteerde buurten. Alle buurten zijn parallel bevestigd om de seizoensinvloeden voor alle wijken vergelijkbaar te houden.

In totaal zijn er ruim 600 volledig ingevulde vragenlijsten opgehaald. Dit waren er minimaal 100 van de volwassenen uit elke der vier geselecteerde buurten en ongeveer 50 vragenlijsten van kinderen (10-16 jaar). Dit garandeerde een goede representativiteit van de gegevens.

Naast deze gegevens zijn gedurende deze periode ook data verzameld over de aanwezigheid en ligging van verschillende voorzieningen in deze buurten en hebben er een beperkt aantal kwalitatieve interviews plaatsgevonden om een beter beeld te krijgen van de “beweegredenen” van mensen.

---

<sup>1</sup> Voor de vragenlijst voor volwassenen is gebruik gemaakt van de volgende bronnen: de Bourdeaudhuij et al., 2003; Brownson et al., 2004; Conner & Sparks, 1996; Hosper & Stronks, 2003; King et al., 2000; Kirkland et al., 2003; van Lenthe, 2004; Rhodes & Courneya, 2005; Saelens et al., 2003; Sallis et al., 1987; Sampson, Raudenbush & Earls, 1997.

Bij de kindervragenlijst is gebruik gemaakt van: Brownson et al., 2004; de Bourdeaudhuij et al., 2003; Hosper & Stronks, 2003; Jurg et al., 2005; King et al., 2000; van Lenthe, 2004; Motl et al., 2005; Saelens et al., 2003; Sallis et al., 1987; Sampson, Raudenbush & Earls, 1997; Saunders et al., 1997.

In de vragenlijst zijn de volgende aspecten meegenomen:

- Demografische gegevens
- Lengte en gewicht
- Afstand en het gebruik van diverse faciliteiten
- Keuze van transport naar deze faciliteiten
- Ervaren veiligheid
- Ervaren cohesie in de buurt
- Voeding

In een extra vragenlijst die persoonlijk werd afgenomen werd gevraagd naar het inkomen en lichamelijke activiteit (Wendel-Vos & Schuit, 2004)

#### 3.3.1 Afnemen van vragenlijsten

Bij het afnemen van de vragenlijsten ging als volgt:

- In alle vier de buurten werden de potentiële respondenten persoonlijk benaderd door een koppel onderzoeksassistenten dat hiervoor bij mensen thuis, aan de voordeur aanbelden.
- Om een zo goed mogelijk spreiding van respondenten over de wijk te verkrijgen werden (in de beginfase) alleen de huisnummers 1 t/m 5, 11 t/m 15, 21 t/m 25 enz. benaderd.
- Mensen die buiten de geselecteerde onderzoekspopulatie vielen konden niet meedoen aan het onderzoek (onder andere jonger dan 10 jaar/ouder dan 70 jaar/zwangeren).
- Mensen die aangaven aan het onderzoek mee te willen doen, werd de vragenlijst overhandigd en gevraagd of andere huisgenoten ook mee zouden willen doen.
- Vervolgens werd een afspraak gemaakt (ongeveer een week later) waarop de ingevulde vragenlijst zou worden opgehaald.
- Mensen die aangaven het Nederlands niet genoeg machtig te zijn werd aangeboden om samen met de onderzoeksassistenten de vragenlijst in te vullen.
- Het ophalen van de vragenlijst ging gepaard met de vraag of mensen nog een andere (korte) vragenlijst wilden invullen, een vragenlijst naar hun dagelijkse beweegpatroon (SQUASH).

Bovendien werd respondenten gevraagd om een toestemmingsformulier in te vullen en te ondertekenen. Een uitgebreidere beschrijving van het protocol is terug te vinden in bijlage II.

### 3.3.2 Verzamelen van GIS-data

Om in dit onderzoek ook gebruik te kunnen maken van GIS-applicaties (Geografische Informatie Systemen) moesten we een duidelijke en betrouwbaar beeld hebben van de aanwezige voorzieningen in de buurten.

Om de buurten goed in kaart te kunnen brengen zijn onderzoeksassistenten de straat opgegaan om zo precies mogelijk de locatie van voorzieningen te achterhalen. Hierbij is niet alleen gekeken naar de voorzieningen binnen grenzen van de geselecteerde buurten, maar ook in het gebied daar direct omheen ( $\pm 250$  meter).

Deze gegevens zijn vervolgens ingevoerd in de GIS-applicatie ArcGIS, zodat ze gebruikt konden worden voor ruimtelijke analyses.

### 3.3.3 Verzamelen van kwalitatieve data

Voor de kwalitatieve gegevens heeft één onderzoeksassistent de vier buurten bezocht en heeft hier mensen benaderd. Dit gebeurde op straat, maar in sommige gevallen ook aan de voordeur. Mensen werd gevraagd of zij op een kaart de routes wilden intekenen die zij het meeste gebruiken voor dagelijkse boodschappen en recreatieve doeleinden. Hierbij werd expliciet navraag gedaan over de routes die men gebruikt zodra men te voet ergens heen gaat en eventuele fietsroutes.

Respondenten werd tevens gevraagd om plekken in de wijk aan te geven die zijn als plezierig dan wel als onplezierig/eng ervoeren en hierbij aan te geven waarom dit als zodanig werd gekwalificeerd.

## 3.4 Methodes van analyse

Voor de analyse van de verzamelde data hebben we verschillende technieken gebruikt. Ten eerste zijn alle ingevoerde data uit de vragenlijsten met behulp van SPSS geanalyseerd. Daarbij hebben we – gegeven de beperkte tijd – slechts gebruik kunnen maken van een beperkt aantal variabelen en een beperkt aantal statistische analysetechnieken.

Een beperking die de data ons oplegde was het gegeven dat in een cross-sectioneel onderzoek geen uitspraak gedaan kan worden over de causale samenhang tussen variabelen en al helemaal niet over de richting van een eventuele samenhang.

We hebben ons daarom vooral geconcentreerd op de relaties die op buurtniveau van elkaar verschillen. In sommige gevallen hebben we ook multivariate regressieanalyses uitgevoerd om een beter inzicht te krijgen in het relatieve belang verschillende variabelen binnen een bepaalde context. Bij continue variabelen is een lineaire regressie gedaan, bij dichotome variabelen een logistische regressie.

In de analyses is de relatie tussen de buurt de afhankelijke variabele gecorrigeerd voor geslacht, leeftijd, opleiding, etnische herkomst. Tevens zijn attitude, sociale norm en ervaren gedragscontrole ten aanzien van lichamelijke activiteit in de modellen opgenomen.

Voor de ruimtelijke analyses op lager schaalniveau is gebruik gemaakt van ArcGIS. Hiervoor zijn alle vragenlijsten (via de zes-cijferige postcode) gegeocodeerd en gekoppeld aan een kaart. Dit maakte het mogelijk om de geografische spreiding van variabelen in beeld te brengen en te analyseren. Tevens zijn deze GIS-gegevens gebruikt om het ruimtelijk effect van ligging van voorzieningen duidelijk te maken.

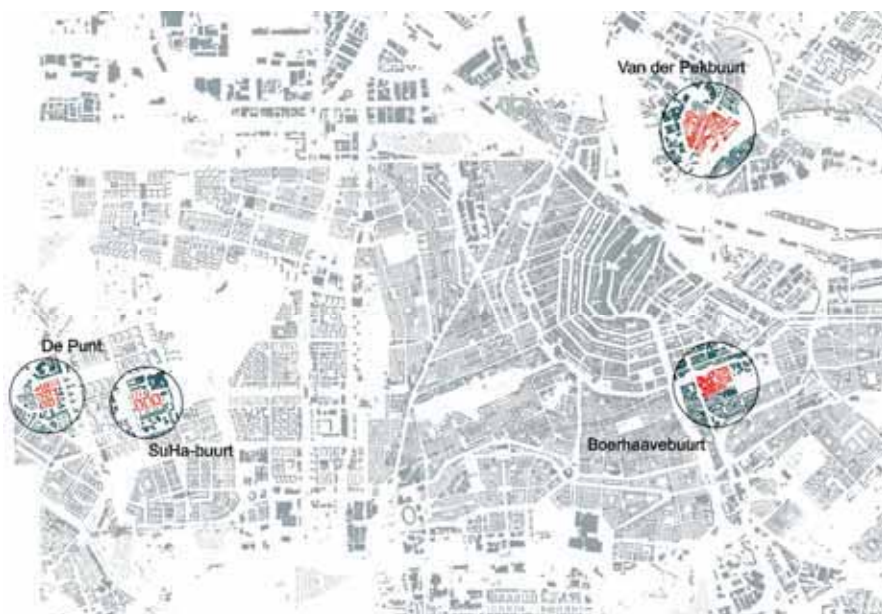
De kwalitatieve gegevens ten slotte, zijn vooral gebruikt om de kwantitatieve resultaten te kunnen interpreteren en om een betere indruk te krijgen van de specifieke factoren die in de onderzochte buurten spelen.



## Hoofdstuk 4

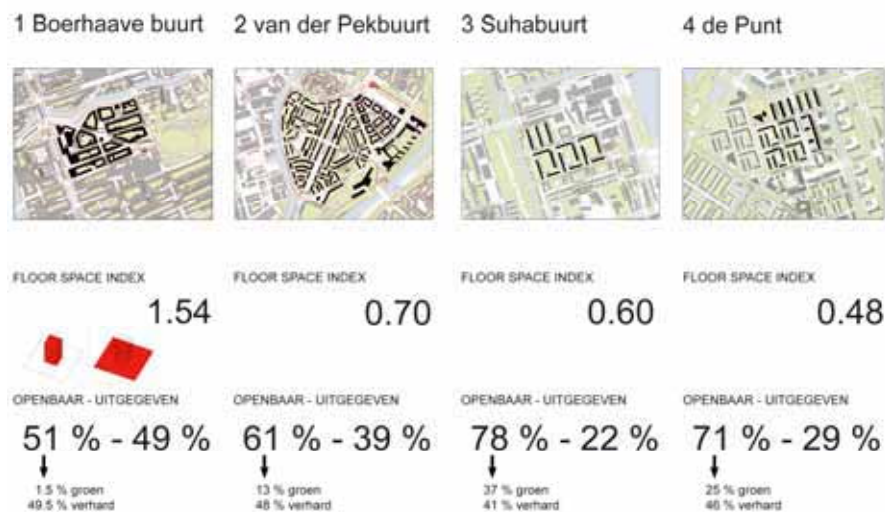
### 4.1 Inleiding

Voor dit onderzoek zijn vier buurten geselecteerd die onderling qua stedenbouwkundige opzet duidelijke verschillen vertonen. Verschillen zitten onder meer in de bebouwingsdichtheid, de bebouwingstypologie, de verhouding tussen openbare ruimte en uitgegeven ruimte, het percentage groen etc.



### Beschrijving van de geselecteerde buurten

De Boerhaavebuurt is een buurt met een echt stedelijk karakter. De bebouwingdichtheid is relatief hoog, de openbare ruimte is compact en wordt daardoor intensief gebruikt, en het aantal voorzieningen is groot. In de Van der Pekbuurt is dichtheid duidelijk lager, is sprake van meer (maar zeker niet uitsluitend) grondgebonden woningen met tuin, en is de voorzieningendichtheid minder hoog.



In de twee buurten in Osdorp is de bebouwingsdichtheid nog lager; met name De Punt heeft een bijna suburbaan karakter. Met de

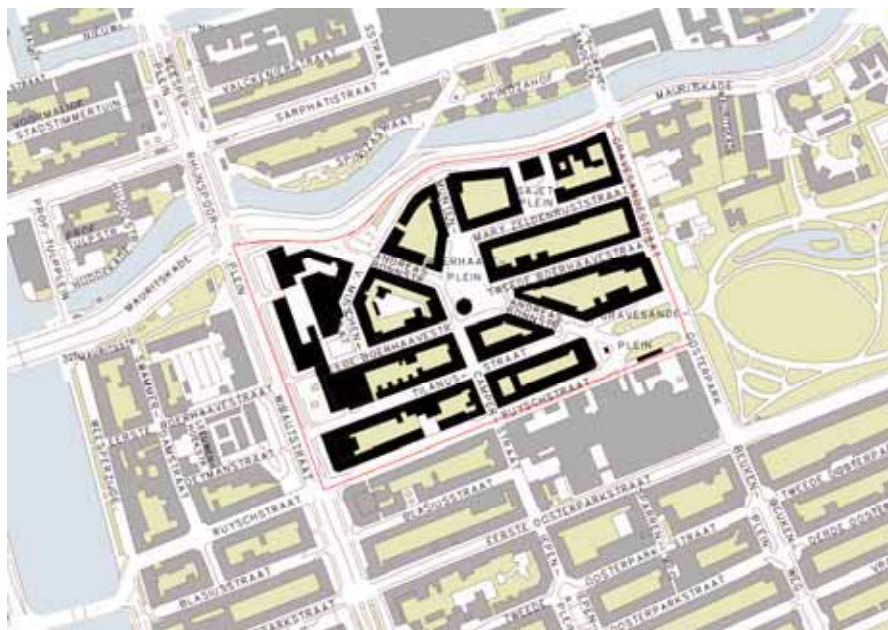
dichtheid neemt ook het voorzieningenniveau af, waarbij bij de SuHa-buurt opgemerkt moet worden dat deze grenst aan winkelcentrum Osdorpplein, één van de vier grote stadsdeelwinkelcentra van Amsterdam.

De verschillen tussen de vier buurten worden onder meer veroorzaakt door hun ontstaansgeschiedenis en hun ligging ten opzicht van het centrum van Amsterdam en de rest van de agglomeratie.

In de hiernavolgende paragrafen wordt per buurt uitgebreider ingegaan op deze factoren.

## 4.2 Boerhaavebuurt

### *Begrenzing*



De Boerhaavebuurt wordt begrensd door de Mauritskade/ Singelgracht in het noorden, de 's-Gravesandestraat/ Oosterpark in het oosten, de Ruyschstraat in het zuiden en de Wibautstraat in het westen. De oppervlakte van het onderzoeksgebied bedraagt 13,7 ha. Het aantal woningen/wooneenheden in dit gebied is 1958.



### *Ontstaansgeschiedenis*

De Boerhaavebuurt is als stedelijk gebied tot ontwikkeling gekomen in de periode rond 1900. De buurt maakt deel uit van de zogenaamde 19<sup>e</sup> eeuwse ring rond de grachtengordel van Amsterdam. De 19<sup>e</sup> eeuwse ring omvat de uitbreiding die ruwweg tussen 1865 en 1920 tot stand kwam en beslaat grote delen van de stadsdelen Westerpark, Oud West, Oud Zuid, Oost/Watergraafmeer en Zeeburg. De stedenbouwkundige structuur van deze 19<sup>e</sup> eeuwse ring is grotendeels gebaseerd op de *uitbreidingsplan Kalff* uit 1877. Het *plan Kalff* wordt gekenmerkt door de zeer pragmatische opzet. De bestaande grondeigendomsituatie vormde de basis het plan; het stratenpatroon volgt grotendeels de structuur van de agrarische verkaveling.

De oorspronkelijke bebouwing van de Boerhaavebuurt stamt uit de periode rond 1900. In deze periode werd de buurt min of meer conform het *plan Kalff* bebouwd met gesloten bouwblokken van vier lagen met kap. Een aantal reeds bestaande elementen, waaronder de Amstelbrouwerij aan de Mauritskade, werd in het plan



geïntegreerd. Ook het bestaande kopstation Rhijnspoorplein, eindpunt van de spoorlijn uit Utrecht, kreeg een plek in het plan.

De oorspronkelijke opzet van de buurt is te karakteriseren als zeer stedelijk; met een hoge bebouwingsdichtheid, relatief smalle straten en weinig groen in de buurt zelf. Wel grenst de buurt direct aan het Oosterpark, een park dat ook onderdeel uitmaakt van het van het *plan Kalff*.

De buurt heeft in stedenbouwkundig opzicht in de loop van de 20<sup>e</sup> eeuw een aantal ingrijpende verandering ondergaan. Het Rhijnspoorpleinstation werd in 1939 gesloten en gesloopt. De vrijgekomen grond bood in de jaren '60 ruimte aan de aanleg van de metro naar Amsterdam-Zuidoost en de verbreding van de Wibautstraat. De aanleg van deze nieuwe stadsautoweg vormde aanleiding voor de bouw van een serie grootschalige kantoorcomplexen aan weerszijde van de Wibautstraat. Hiervoor werd ook een deel van de bestaande woonbebouwing gesloopt.

De Amstelbrouwerij bleef tot 1980 in gebruik. Na sluiting is de brouwerij gesloopt en vervangen door woningbouw; alleen het hoofdkantoor is behouden gebleven en wordt nu gebruikt door de Hogeschool van Amsterdam.

Tijdens de stadsvernieuwing in de jaren '70 en '80 is een deel van de oorspronkelijk woonbebouwing gesloopt en vervangen door nieuwbouw.

Als gevolg van bovenstaande veranderingsprocessen is de buurt niet als een volledig samenhangende stedenbouwkundige eenheid herkenbaar. In plaats daarvan is een onderscheid te maken in drie delen:

1. de westzijde, parallel aan de Wibautstraat, waar grootschalige kantoorbebouwing domineert.
2. de noordzijde, op het grondgebied van de voormalige Amstelbrouwerij, waar woningbouwcomplexen uit de jaren '80 de overhand hebben.
3. de rest van de buurt, waar de oorspronkelijke opzet redelijk behouden is gebleven.

Voor dit onderzoek zijn met name het 2<sup>e</sup> en 3<sup>e</sup> deel van belang.

### **Opzet, verkaveling en openbare ruimte**

Ondanks de verschillen in ouderdom en architectonische kwaliteit kan de Boerhaavebuurt als volgt getypeerd worden: een stedelijke wijk met een hoge bebouwingsdichtheid. De bebouwing bestaat overwegend uit gesloten bouwblokken van vier lagen met kap. De woningen zijn vrijwel allemaal portieketage woningen, ontsloten via een gezamenlijk trappenhuis.



Er is een duidelijke scheiding tussen openbaar en privé gebied. De bouwblokken en binnenterreinen zijn privé, de rest is openbaar. De hoeveelheid openbare ruimte is relatief beperkt, en wordt intensief gebruikt; primair als verkeersruimte, maar vaak ook als verblijfsruimte.

### **Architectuur**

De hierboven beschreven driedeling komt ook terug in de architectuur; individuele gebouwen zijn vrij accuraat te dateren op basis van hun uiterlijk kenmerken. De oudste bebouwing stamt uit de periode rond 1900. Het merendeel hiervan betreft vrij sobere woonbebouwing, gebouwd in de periode van explosieve groei.

De typologie van de meeste huizen gaat terug op de basisopzet van het traditionele Amsterdamse grachtenhuis: een doos van drie ramen breed, in de breedte verdeeld in een smalle en brede beuk en meestal bekroond door een aparte kapverdieping met bergzolder. In de brede beuk bevinden zich de belangrijkste



woon- en slaapkamer, in de smalle beuk in ieder geval het trappenhuis, en meestal ook de toiletten en keukens. De bebouwing van de 19<sup>e</sup> eeuwse ring ontleent zijn meerwaarde aan het gebruik van traditionele materialen, vaak industrieel vervaardigd, en aan het vakmanschap in de

toepassing daarvan. De detaillering en het 'spel' van vormen en materialen zorgen voor variatie in het straatbeeld. De afzonderlijke architectonische elementen en ornamenten in de gevels geven de straatwand schaal, maat en ritme.

De bebouwing langs de Wibautstraat is van hele andere orde, duidelijk te plaatsen in de modernistische traditie van de jaren '50 en '60. Het zijn grote, solitaire gebouwen, die zich qua maat en detaillering en oriëntatie nauwelijks wat aantrekken van de achtergelegen woonbebouwing.



De bebouwing op het terrein van de voormalige Amstelbrouwerij draagt duidelijke kenmerken van de architectuur uit de jaren '80. Hier is nadrukkelijk geprobeerd aan te sluiten bij de maat en schaal van de omringende bebouwing. Tegelijkertijd maakt deze

nieuwbouw in architectonisch opzicht een schrale indruk, mede veroorzaakt door de lage bouwbudgetten in deze periode.



### ***Functieverdeling***

De dominerende functie is de Boerhaavebuurt is wonen, maar verspreid door de buurt is een heel scala aan (kleinschalige) voorzieningen te vinden; variërend van detailhandel tot onderwijs. In het westelijk deel van de buurt, parallel aan de Wibautstraat overheerst de

kantoorfunctie.

### ***Ontsluiting***

De Boerhaavebuurt is door de relatief centrale ligging goed ontsloten via openbaar vervoer. Metrostation Weesperplein ligt net buiten het plangebied. Tramlijnen 3, 7 en 9 doen de buurt aan met haltes op de Ruyschstraat en voor het OLVG (net buiten onderzoeksgebied).

De ontsluiting per auto is redelijk. Via de Wibautstraat of de Mauritskade de A10 – afhankelijk van de drukte – goed te bereiken. Op lager schaalniveau vormen de Ruyschstraat en de 's-Gravesandestraat de wijkontsluitingswegen.

De Boerhaavebuurt is via de 's-Gravesandestraat aangetakt op het Amsterdams hoofdnet fiets. De Eerste Oosterparkstraat en de Sarphatistraat, beide net buiten het plangebied gelegen maken ook deel uit van het hoofdnet fiets. De Wibautstaat niet, maar die is wel voorzien van vrij liggende fietspaden aan weerszijden.



### **Bevolkingssamenstelling**

In de Boerhaavebuurt<sup>2</sup> wonen veel alleenstaanden en/of stellen onder de 65 jaar. Dat blijkt in ieder geval uit lage percentage gezinnen met kinderen (met 21% het laagste van alle onderzochte buurten en lager dan het Amsterdams gemiddelde) en het eveneens zeer lage percentage 65-plussers (met 7% verreweg het laagste van alle onderzochte buurten en ook lager dan het Amsterdams gemiddelde). Bijna de helft van de bewoners van de Boerhaavebuurt kan tot een etnische minderheid worden gerekend (47%). Dat is hoger dan de andere onderzochte buurten en ook hoger dan het Amsterdams gemiddelde.

<sup>2</sup> We beschrijven de samenstelling van de bevolking van de Boerhaavebuurt op basis van de gegevens die betrekking hebben op de buurtcombinatie Oosterparkbuurt, zoals die door de Dienst Onderzoek en Statistiek van de gemeente Amsterdam is samengesteld. Dit betreft een groter gebied dan ons onderzoeksgebied, waardoor kleine afwijkingen in het beeld kunnen optreden. De gegevens zijn afkomstig uit het jaarboek 2005.

Het aandeel van bewoners met een lage sociaal economische status is in de Boerhaavebuurt relatief hoog. Van de huishoudens heeft 34% een laag inkomen<sup>3</sup>, het gemiddeld besteedbaar inkomen bedraagt € 23.300 (in 2002) en de werkloosheid<sup>4</sup> is 12%. Op al deze punten scoort de Boerhaavebuurt net iets minder slecht dan de Van der Pekbuurt, waar de situatie het minst rooskleurig is.

De bewoners van de Boerhaavebuurt zijn met een gemiddelde woonduur van 7,8 jaar minder honkvast dan in de andere buurten. In combinatie met gegevens over de bevolkingssamenstelling levert dit een beeld op van een buurt met relatief veel starters op de woningmarkt.

## **4.3 Osdorp: De Punt en de SuHa-buurt**

### **Ontstaansgeschiedenis**

Stadsdeel Osdorp maakt deel uit van de westelijke tuinsteden, ook wel aangeduid als Amsterdam Nieuw-West, die in de jaren '50 en '60 zijn aangelegd als onderdeel van het omvangrijke uitbreidingsplan *AUP* van C. van Eesteren. Stedenbouwkundigen en architecten kregen hier de gelegenheid ideeën die al voor de oorlog onder de noemer van het Nieuwe Bouwen waren ontwikkeld grootschalig toe te passen. De ontwerpers van het *AUP* wilden een nieuwe wereld creëren waarin vier hoofdfuncties van het stedelijk leven, wonen, ontspannen, werken en verkeer op harmonische wijze tot ontwikkeling konden komen.

In de hoofdopzet van het *AUP* zijn velden voor verschillende bestemmingen - woonbebouwing, terreinen met bijzondere bestemming en bedrijfsbebouwing - aangeduid, vanuit de gedachte dat de verschillende functies in verband met overlast en verschil in gebruik beter ruimtelijk gescheiden kunnen worden. Ruimtelijke

<sup>3</sup> Minder dan € 15.900 per jaar.

<sup>4</sup> Niet-werkende werkzoekenden als % van de bevolking van 15-64 jaar.

scheiding vond plaats door een ingenieus stelsel van wegen, waterlopen en groenstroken: de netwerken.

Opvallend veel aandacht is er in de plannen voor recreatieve functies en de bereikbaarheid daarvan: alle bewoners kunnen in principe lopend of fietsend vanuit hun woning via de groene gordels in de wijken naar de Sloterplas of naar het open landelijke gebied. In deze routes werden gelijkvloerse kruisingen met druk verkeerswegen vermeden.

De ideologie achter de architectuur van Nieuw-West wordt gekenmerkt door de wens om te breken met de traditionele bouwstijlen zoals de Amsterdamse School. In het beginselmanifest van het Nieuwe Bouwen werd het als volgt geformuleerd:

*“Het is niet uitgesloten schoon te bouwen, maar het ware beter voorshands lelijk te bouwen en doelmatig, dan paradearchitectuur op te trekken voor slechte plattegronden”* (Firet, 2001: p. 33).

Nieuw-West werd gerealiseerd in een periode van grote woningschaarste in de jaren '50, toen er behoefte was aan een hoge productie van goedkope woningen. Deze behoefte stimuleerde het gebruik van nieuwe industriële bouwwijzen, die achteraf overigens niet allemaal even duurzaam bleken.

De stedenbouwkundige opzet van Nieuw-West kan alleen begrepen worden als geredeneerd wordt vanuit de individuele woning. De kwaliteiten van deze individuele woning stonden voorop: optimale bezonning, openheid, veel licht en ruimtelijkheid. Voor een optimale toetreding van zonlicht zijn de woonhaken met portiekwoningen vrijwel zonder uitzondering georiënteerd op het zuiden en het westen. De entrees van de woningen bevinden zich aan de noord- of oostkant van het bouwblok.

Aan woningen in laag-, middel- en hoogbouw werden wat oriëntatie betreft dezelfde eisen gesteld. Dit leidde bijna automatisch tot een stedenbouwkundige opzet in strokenbouw. De traditionele opzet van de oude stad met de structuur van gesloten

bouwblokken werd ongeschikt geacht om te voorzien in de eisen die er aan de woningen gesteld werden. Ditzelfde gold relatief nieuwe laagbouwstructuur van de tuindorpen. De oplossing werd gevonden in een nieuw model: tuinstad Nieuw-West.

De naam tuinstad was mede een gevolg van de grote aandacht voor de groenvoorzieningen.

*“Er kwam natuurschoon met buurtparken en plantsoenen met daarnaast veel sport- en speelterreinen, volks- en schooltuinen. Deze voorzieningen moesten tegemoetkomen aan vier soorten recreatie: wandelen, sport, spel en tuinieren”* (Firet, 2001: p. 34).

De stedenbouwkundige opzet was zodanig dat alle woningen grenzen aan of een tuin of een plantsoen. In dat opzicht wijkt de stedenbouwkundige opzet van de wijken in Osdorp inderdaad duidelijk af van de wijken in de bestaande stad (zoals bijvoorbeeld de Boerhaavebuurt en de Van der Pekbuurt). De nieuwe tuinsteden vormden door het vele gebruik van groen *“een overgang van de oude, gesloten en benauwde stad met overbevolkte en ongezonde (!) woonwijken, naar het omliggende, open en vrije platteland”*.

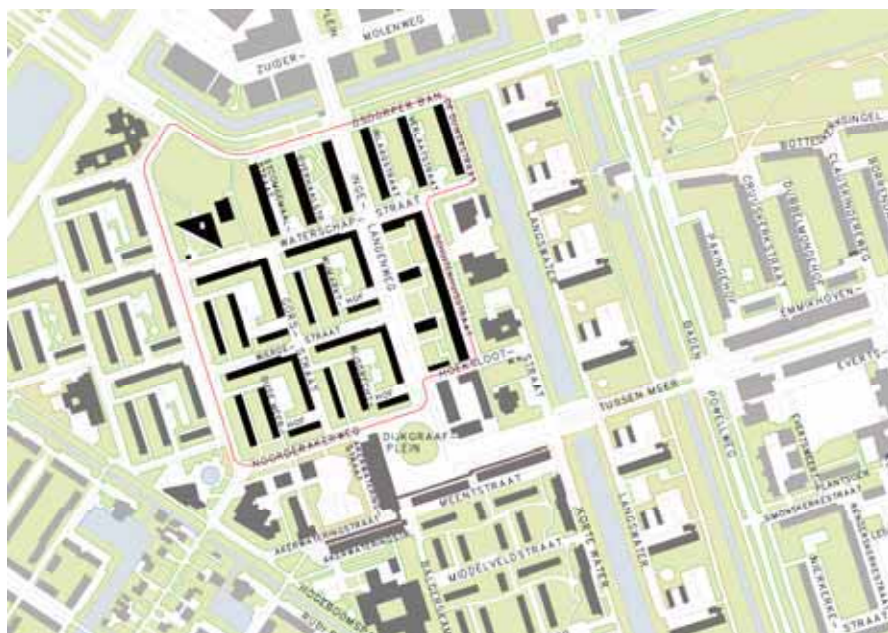
Wat betreft de hoogteopbouw van de bebouwing gold de stelregel dat laagbouw in principe in de flanken van het plangebied gesitueerd zou moeten worden, terwijl het hart van de wijk gereserveerd werd voor middelhoogbouw en hoogbouw.

De verdeling van voorzieningen over de verschillende onderdelen van tuinstad Osdorp geschiedde zeer rationeel. Elk gedeelte kreeg in de uitwerking van het schemaplan uit 1953 een eigen veld van voorzieningen. Deze velden waren zodanig in de wijken gesitueerd dat ze op loopafstand bereikbaar waren.

### 4.3.1 De Punt

#### **Begrenzing**

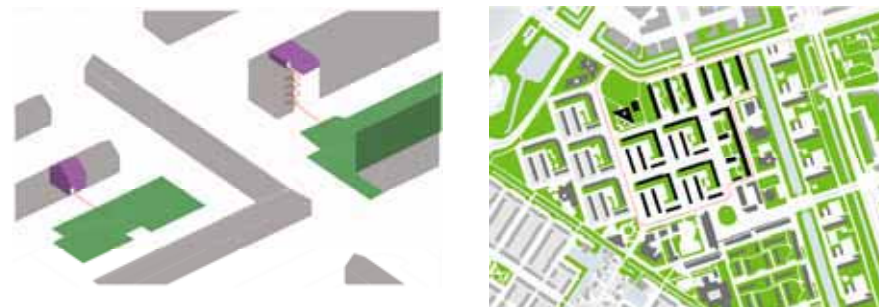
De Punt wordt begrensd door de Osdorper Ban, de Duikerstraat, de Schuitenhuisstraat, de Hoeksloot, en de Noorderakerweg. De oppervlakte van het onderzoeksgebied bedraagt 11,5 ha. Het aantal woningen in dit gebied is 633.



#### **Opzet, verkaveling en openbare ruimte**

In Osdorp zijn de laagbouwwijken aan de rand van het stadsdeel te vinden. De overgang van de stad naar de omliggende parken en het polderlandschap diende zo soepel en geleidelijk mogelijk te verlopen. De Punt is één van deze wijken. De Punt kenmerkt zich door een repeterende structuur van stempels in een hoven- en strokenverkaveling. Het grootste deel van de woningen zijn rijtjeswoningen, op een aantal portieketagewoningen aan de

Osdorper Ban na. Om te zorgen voor een optimale bezonning liggen alle tuinen op het zuiden of westen. Ruime achtertuinen grenzen aan het openbare gebied. De voordeuren zijn altijd op het noorden of oosten georiënteerd.



#### **Architectuur**

De architectuur heeft een sobere, traditionele uitstraling. Op de dakvlakken zijn hier en daar dakkapellen verschenen. Het materiaalgebruik is overwegend baksteen. Opvallend zijn de robuuste gemetselde schoorstenen en de asymmetrische schuine kap.



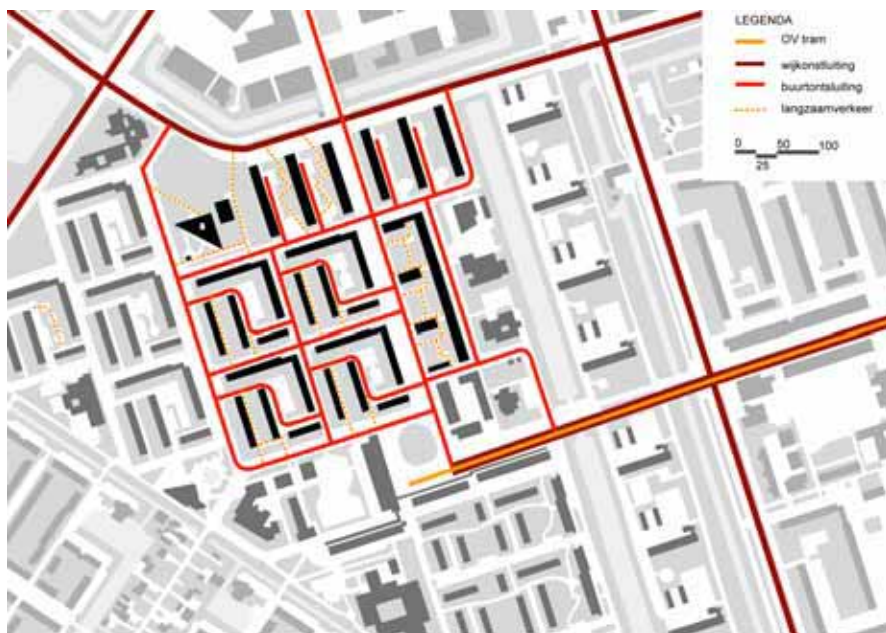
#### **Functieverdeling**

In de buurt is weinig tot geen functiemenging; aan de Hoogheemraadweg/Waterschapstraat bevindt zich een

(basis)school. Stichting Moskee Essalam, die ook basisonderwijs aanbiedt, ligt net buiten het plangebied, aan de Waterschapstraat nr. 1. Rond het Dijkgraafplein bevindt zich een buurtwinkelcentrum.

### **Ontsluiting**

De Punt ligt aan de 'rand' van Osdorp. Lange tijd was het de uiterste bebouwing van Osdorp, inmiddels ingehaald door bebouwing rondom van onder meer de wijk MAP 1/de Aker. Daarnaast is de nabijgelegen Ookmeerweg onlangs verlengd en aangesloten op de A9 waarmee de bereikbaarheid van De Punt ten opzichte van de regio sterk is verbeterd. Lokaal is de wijk goed te bereiken via de Osdorper Ban en de Tussen Meer. Tramlijn 17 heeft haar eindpunt op het Dijkgraafplein, dat is op korte loopafstand van De Punt. Op iets grotere afstand is het eind/beginpunt van tramlijn 1 en buslijn 63 te vinden. De verbindingen naar de omliggende



gebieden en wijken zijn voor voetgangers en fietser in grotere getale aanwezig dan voor auto's. Zo is er een fietsverbinding maar geen aansluiting voor autoverkeer tussen De Punt en MAP1/De Aker. Dat maakt dat De Punt voor voetgangers en fietsers doorgangsbiedt, maar dat er weinig tot geen doorgaand autoverkeer door De Punt komt.

### **Bevolkingssamenstelling**

De Punt<sup>5</sup> is bijna net zo rijk aan gezinnen met kinderen (29% van de huishoudens) als de Van der Pekbuurt en vertoont evenals de SuHa-buurt een tendens van vergrijzing, zij het in mindere mate dan in de SuHa-buurt. Met 21% 65-plussers telt de buurt relatief bijna meer dan het dubbele 65-plussers dan Amsterdam als geheel. Het aandeel etnische minderheden (41%) is vergelijkbaar met het Amsterdams gemiddelde.

De sociaal economische status van de bewoners is vergelijkbaar met die in de SuHa-buurt en dus redelijk goed te noemen. Van de huishoudens heeft 28% een laag inkomen, het gemiddeld besteedbaar inkomen bedraagt en € 24.800 (in 2002) en het werkloosheidspercentage is 9%.

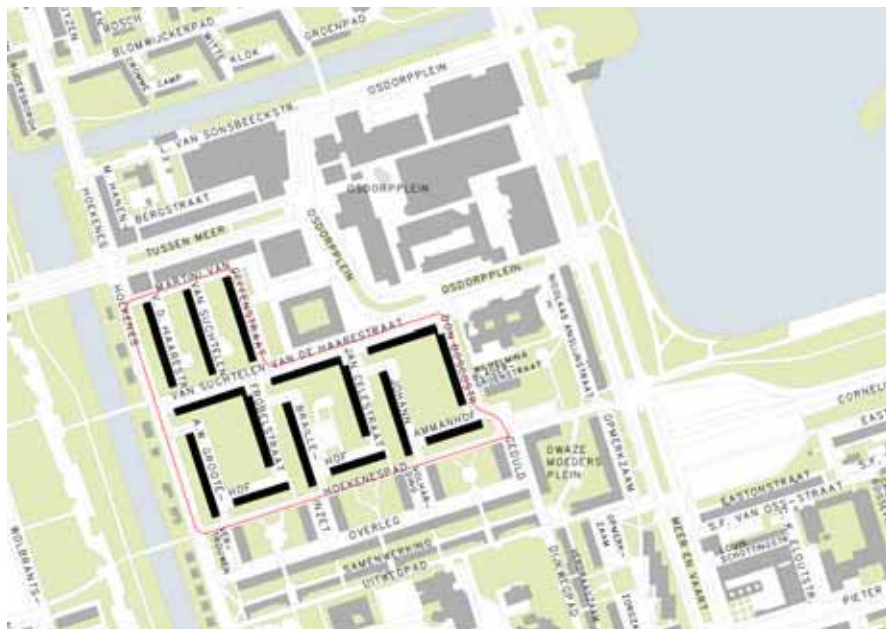
De gemiddelde woonduur in De Punt is met 10,0 jaar vergelijkbaar met die in de SuHa-buurt. Dat is de hoogste gemiddelde woonduur van alle onderzochte buurten en hoger dan het Amsterdams gemiddelde.

<sup>5</sup> We beschrijven de samenstelling van de bevolking van De Punt op basis van de gegevens die betrekking hebben op de buurtcombinatie De Punt, zoals die door de Dienst Onderzoek en Statistiek van de gemeente Amsterdam is samengesteld. Dit betreft een groter gebied dan ons onderzoeksgebied, waardoor kleine afwijkingen in het beeld kunnen optreden. De gegevens zijn afkomstig uit het jaarboek 2005.

## 4.3.2 SuHa

### **Begrenzing**

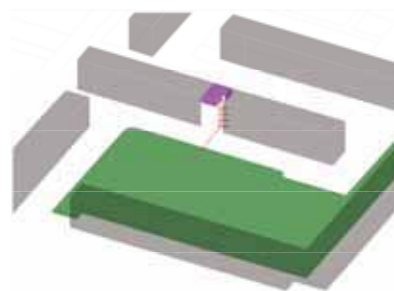
De SuHa-buurt is vernoemd naar de centrale straat in deze buurt, de Van Suchtelen van der Haarestraat. De SuHa wordt begrensd door de Martini van Geffenstraat, de Van Suchtelen van de Haarestraat, de Don Boscostraat, het Hoekenespad en de Hoekenes. De oppervlakte van het onderzoeksgebied bedraagt 8 ha. Het aantal woningen in dit gebied is 624.



### **Opzet, verkaveling en openbare ruimte**

De SuHa-buurt is opgebouwd uit stempels van 'open' hoven en stroken rondom openbare binnenterreinen. De zonnige zijde van de woongebouwen is telkens aan de zuid- en westzijde, hier bevinden zich ook de balkons en een strook met privé-tuinen. De portiekflats zijn overwegend in vier en vijf lagen gebouwd, waarbij de onderlaag

deels bestaat uit garageboxen en ingangen. In de noord- en oostzijde van de bebouwing zijn de ingangen van de portieken en de garages en bergingen gesitueerd. Parkeergelegenheid is op straat voorzien, grotendeels aan de noord en oostzijde van de gebouwen. De binnenterreinen kennen een onduidelijke structuur wat betreft privé en openbaar groen. De privé-tuinen worden afgescheiden van het openbare gedeelte, maar zorgen over het algemeen voor een rommelig ruimtelijk beeld wat de verblijfsfunctie van deze plekken niet ten goede komt.



### **Architectuur**

De portiekflats hebben een sobere en eenvoudige architectuur met ruimte voor een subtiele plastic en ornamentiek. De gevelopbouw is meestal evenwichtig met aan de noord- en oostzijde kleine openingen en aan de zuid- en westzijde bevinden zich grotere ritmisch gelijkverdeelde openingen. In de meeste gevallen is veelvuldig gebruik gemaakt van baksteen. Transparante balkons

door middel van stalen buizen, transparante gevels door middel van glas en plaatmateriaal.

### **Functieverdeling**

In de buurt zelf komen weinig tot geen voorzieningen voor, maar het stadsdeelwinkelcentrum Osdorp is op loopafstand van de SuHa-buurt. Scholen zijn eveneens op loopafstand, ten zuiden van de SuHa-buurt te vinden.



### **Ontsluiting**

De SuHa-buurt is goed ontsloten via de Meer en Vaart en de Tussen Meer. Beide wegen geven snelle aansluiting op de Cornelis Lelylaan (Meer en Vaart) en de Baden Powellweg (Tussen Meer). Via die wegen is het nationale autosnelwegnet snel te bereiken. Het openbaar vervoer loopt in de vorm van een tram vlak langs de SuHa-buurt; tramlijn 17 doet Osdorp plein aan, en tramlijn 1 is op loopafstand te bereiken. Beide tramlijnen bieden een goede en snelle verbinding naar NS-station Lelylaan en naar de (binnen)stad. De buslijnen 19 en 192 doen de buurt aan, al dan niet op korte loopafstand. Bus 192 voorziet in een verbinding de stad uit, namelijk naar Schiphol-Zuid.

Voor de SuHa-buurt is, net als voor De Punt, het voet- en fietspadennetwerk fijnmaziger dan voor de auto. De SuHa-buurt kent dan ook geen doorgaand autoverkeer. Wel wordt er veel geparkeerd door bezoekers van het winkelcentrum Osdorp.



### **Bevolkingssamenstelling**

De SuHa-buurt<sup>6</sup> kan als een vergrijsde buurt worden aangemerkt: er wonen relatief weinig gezinnen met kinderen (22%) en veel 65-plussers (26%). Het percentage etnische minderheden is met 42% net iets hoger dan het Amsterdams gemiddelde.

In vergelijking met de andere onderzochte buurten kan de sociaal economische status van de bewoners van de SuHa-buurt als redelijk goed worden getypeerd. 26% van de huishoudens heeft een laag inkomen (een beduidend lager percentage dan in de Van der Pekbuurt en in de Boerhaavebuurt en ook lager dan het Amsterdams gemiddelde), het gemiddeld besteedbaar inkomen is

<sup>6</sup> We beschrijven de samenstelling van de bevolking van de SuHa-buurt op basis van de gegevens die betrekking hebben op de buurtcombinatie Osdorp-Oost, zoals die door de Dienst Onderzoek en Statistiek van de gemeente Amsterdam is samengesteld. Dit betreft een groter gebied dan ons onderzoeksgebied, waardoor kleine afwijkingen in het beeld kunnen optreden. De gegevens zijn afkomstig uit het jaarboek 2005.



met € 24.900 (in 2002) nog wel lager dan het Amsterdams gemiddelde, maar wel het hoogste van alle onderzochte buurten. De werkloosheid is met 10,2% weer iets hoger dan het Amsterdams gemiddelde, maar in vergelijking met de andere onderzochte buurten redelijk gemiddeld.

De gemiddelde woonduur in de SuHa-buurt is met 10,1 jaar vergelijkbaar met die in De Punt. Dat is de hoogste gemiddelde woonduur van alle onderzochte buurten en hoger dan het Amsterdams gemiddelde.

### **Toekomst SuHa-buurt**

Er zijn grootscheepse sloopplannen voor de SuHa-buurt. *Far West* heeft in de SuHa-buurt 240 woningen die allemaal worden gesloopt. De herhuisvesting van bewoners is inmiddels begonnen. Ongeveer de helft van de bewoners kan doorstromen naar nieuwe sociale huurwoningen in het nabijgelegen Zuidwest Kwadrant.

In het stedenbouwkundig plan voor de nieuwbouw, dat officieel de naam Centrum Amsterdam Nieuw West Deelgebied 1 draagt, is veel aandacht voor de combinatie van woonbuurten bij een winkelcentrum. Het programma voor deelgebied 1 Zuid bestaat uit circa 280 woningen waarvan 70 procent koopwoningen. Er wordt gebouwd in een mix van appartementen (circa 250) en eengezinswoningen (circa 30). [bron: [www.farwest.nl](http://www.farwest.nl)]

De aanpak van de buurt gaat in samenhang met de aanpak van het aanpalende Osdorplein.

## **4.4 Van der Pekbuurt**

### **Begrenzing**

Het onderzoeksgebied wordt begrensd door: de Ranonkelkade, de Distelweg, het Mosplein, het Mosveld, het Noord-Hollands kanaal en de Laanweg. De oppervlakte van het onderzoeksgebied bedraagt 34,6 ha. Het aantal woningen in dit gebied is 1913.



### **Ontstaansgeschiedenis**

De Van der Pekbuurt is gebouwd in de jaren direct na de Eerste Wereldoorlog, op initiatief van Arie Keppler, eerste directeur van het Gemeentelijk Woningbedrijf, en naar een ontwerp van architect J.E. van der Pek.



In het ontwerp van de Van der Pekbuurt zijn ideeën uit de internationale Tuinstadbeweging terug te vinden. Deze beweging ontstond met de lancering van het concept van de "Garden City" door Ebenezer Howard. De *Garden City*

vormde een synthese van de voordelen van het platteland en die van de stad. Nieuwe steden in het *Garden City* concept zouden beperkt van omvang moeten zijn, zodat een goed sociaal leven mogelijk is, voorzien van veel groen in de vorm van tuinen en parken, en omgeven door een groene gordel, opdat de stad niet verder zou kunnen uitbreiden.

De ideeën van Howard vonden in veel West-Europese landen weerklank, maar werden vaak teruggebracht tot het minimum: de voordelen van een huis met een tuin. In 1904 wordt de Nederlandse Tuinstadbeweging opgericht, en in de jaren daarna worden op meerdere plaatsen zogenaamde tuindorpen ontwikkeld; wijken van enkele honderden woningen, in een samenhangende vormtaal, met een fijnmazig stratenpatroon waarbij lange rechte straten worden vermeden, vormgegeven met veel aandacht voor de openbare ruimte. De wijken waren primair bedoeld voor de arbeidersklasse, maar raakten snel ook in trek bij de middenklasse (hogere ambtenaren, onderwijzers etc.).

In het kader van dit onderzoek is het van belang om op te merken dat de tuindorpen ook nadrukkelijk werden beschouwd als een gezond alternatief voor het wonen in de dichtbebouwde binnensteden en hun 19<sup>e</sup> eeuwse uitbreidingen. Lucht, lucht en groen vormden de belangrijkste ingrediënten van deze gezonde nieuwe manier van bouwen.

### ***Opzet, verkaveling en openbare ruimte***

De Van der Pekbuurt draagt duidelijk kenmerken van een tuindorp. De buurt bestaat uit vriendelijke laagbouw met poortjes en hoven, kleine pleintje en gebogen straten. Groen is opvallend aanwezig in het straatbeeld. De pleinen in de buurt spelen een belangrijke rol in het ontwerp; ze vormen ontmoetingsplaatsen en bieden vaak ruimte aan een collectieve voorziening. Dit is een directe afgeleide van de tuinstadgedachte waar collectiviteit een belangrijke rol speelt.

In het oosten van de buurt ligt het Krophollercomplex, een ambitieus project van de katholieke gemeenschap in Amsterdam, bestaande uit een kerk met pastorie, een groot zustercomplex met

kapel, vijf scholen en enkele woningen, naar een ontwerp van architect A.J. Kropholler. Het complex is gerealiseerd in de periode 1921-1930.

In het plangebied bevindt zich verder nog een aantal gebouwen uit de naoorlogse periode, waaronder een groot woongebouw aan de Laanweg en een school aan de Meidoornweg.



Op een paar fragmenten na kan de Van der Pekbuurt beschouwd worden als een samenhangende stedenbouwkundige eenheid. De buurt kan als volgt getypeerd worden: een compacte, kleinschalige laagbouwwijk, gebouwd in grotendeels samenhangende architectuur. Het grootste deel van de bebouwing bestaat uit zogenaamde “beneden-bovenwoningen”, waarbij de benedenwoningen de beschikking hebben over een tuin. In de flanken van het plangebied komen ook eengezinswoningen met tuin voor. De naoorlogse toevoegingen bestaan uit middelhoogbouw met galerijontsluiting.

De scheiding tussen openbaar en privé-terrein is over het algemeen helder. De openbare ruimte is compact qua afmetingen, en gedifferentieerd qua vormgeving. Lange rechte straten komen nauwelijks voor.



### **Architectuur**

De architectuur van de Van der Pekbuurt is in zijn ingetogenheid representatief van de architectuur van de tuindorpen. Materiaalgebruik en detaillering zijn eenvoudig en sober, de uitvoering is zorgvuldig. De architectuur van de buurt maakt een redelijk coherente indruk, hoewel onzorgvuldig uitgevoerde renovaties hier en daar afbreuk doen aan de uitstraling.

### **Functieverdeling**

Hoewel in het ontwerp van de Van der Pekbuurt wonen de primaire functie was, maakte een breed voorzieningenpakket integraal onderdeel uit van het ontwerp. De aanwezigheid van een breed voorzieningenpakket past in de tuinstad/tuindorp-gedachte; een tuindorp zou bijna autonoom moeten kunnen functioneren. Het zwaartepunt van het voorzieningenaanbod is in de loop der tijd wel verschoven. Na voltooiing van de buurt was er enige decennia lang sprake van rivaliteit tussen de Hagedoornweg en Van der Pekstraat als belangrijkste vestigingsplaats voor winkels. Uiteindelijk kwam het merendeel van de voorziening terecht op de Hagedoornweg.

Het huidige voorzieningenaanbod is, in vergelijking met de beginjaren van de wijk, aanzienlijk verschaald. Desalniettemin is er nog steeds sprake van een redelijk breed aanbod op het gebied van dagelijkse boodschappen en horeca. Deze voorzieningen concentreren zich rond het Mosplein en de Hagedoornweg, met uitstraling richting de Van der Pekstraat.

### **Ontsluiting**

De Van der Pekbuurt is via de pontveren over het IJ verbonden met Amsterdam CS en de rest van de binnenstad. Busverbindingen lopen tot de pont of via de IJ-tunnel.

De ontsluiting per auto verloopt via de Johan van Hasseltweg en de Nieuwe Leeuwarderweg richting de rest van Amsterdam-Noord het Centrum en de A10.

De Van der Pekstraat, Hagedoornweg en het fietspad langs het Noord-Hollands Kanaal maken deel uit van het Amsterdamse hoofdnet fiets.



### ***Bevolkingssamenstelling***

De Van der Pekbuurt<sup>7</sup> is een kinderrijke buurt, ten minste als we het relatief grote aandeel van gezinnen met kinderen daarvoor als aanwijzing nemen. Van de onderzochte buurten woont hier het hoogste percentage gezinnen met kinderen: 31%. Dit is ook aanzienlijk hoger dan het Amsterdams gemiddelde (24,8%). Het percentage 65-plussers is in vergelijking met de twee Osdorpse wijken laag (13%), maar wel redelijk in overeenstemming met het Amsterdams gemiddelde.

In vergelijking met de andere onderzochte buurten kent de Van der Pekbuurt een relatief laag percentage etnische minderheden, namelijk 39%. Dit valt zo ongeveer samen met het gemiddelde voor de hele stad.

In de Van der Pekbuurt wonen relatief veel bewoners met een lage sociaal economische status (SES). Dit kunnen we afleiden uit het hoge percentage van de huishoudens dat een laag inkomen heeft (met 35% het hoogste van alle onderzochte buurten en 5% hoger dan het Amsterdams gemiddeld), het lage gemiddeld besteedbaar inkomen (in 2002 € 23.000, het laagst van alle onderzochte buurten en ruim € 3000 minder dan het Amsterdams gemiddelde) en het hoge werkloosheidspercentage (met 12,4% het hoogste percentage van alle onderzochte buurten en bijna 3% hoger dan het Amsterdams gemiddelde).

De Van der Pekkings bewoners wonen gemiddeld 9,4 jaar op hetzelfde adres, korter dan de bewoners in de Osdorpse wijken, maar langer dan de bewoners van de Boerhaavebuurt en ook langer dan het Amsterdams gemiddelde (8,2 jaar). We leiden hier uit af dat de meeste bewoners redelijk tevreden zijn met hun woonsituatie.

---

<sup>7</sup> We beschrijven de samenstelling van de bevolking van de Van der Pekbuurt op basis van de gegevens die betrekking hebben op de buurtcombinatie Volewijk, zoals die door de Dienst Onderzoek en Statistiek van de gemeente Amsterdam is samengesteld. Dit betreft een groter gebied dan ons onderzoeksgebied, waardoor kleine afwijkingen in het beeld kunnen optreden. De gegevens zijn afkomstig uit het jaarboek 2005.

## Hoofdstuk 5

### Resultaten van het cross-sectionele onderzoek

#### 5.1

#### Hoe variëren de BMI-waardes van de respondenten in de geselecteerde buurten?

Voordat we in de paragrafen 5.2 t/m 5.8 een aantal variabelen de revue laten passeren die een effect kunnen hebben op de lichamelijke activiteit van buurtbewoners, is het goed om een blik te werpen op de algemene uitkomstvariabele – de Body Mass Index, BMI – in de geselecteerde buurten. Ervan uitgaande dat de ruimtelijke kenmerken van een buurt een invloed uitoefenen op de lichamelijke activiteit – en deze op haar beurt weer een direct effect heeft op de BMI – resulteert dit in de hypothese dat een lagere BMI het resultaat is van een bewegingsvriendelijkere buurt. Met de kennis over de BMI-waardes in de verschillende buurten kunnen we de uitkomsten van de analyses van de ruimtelijke kenmerken interpreteren<sup>8</sup>.

##### **Onderscheid naar buurten**

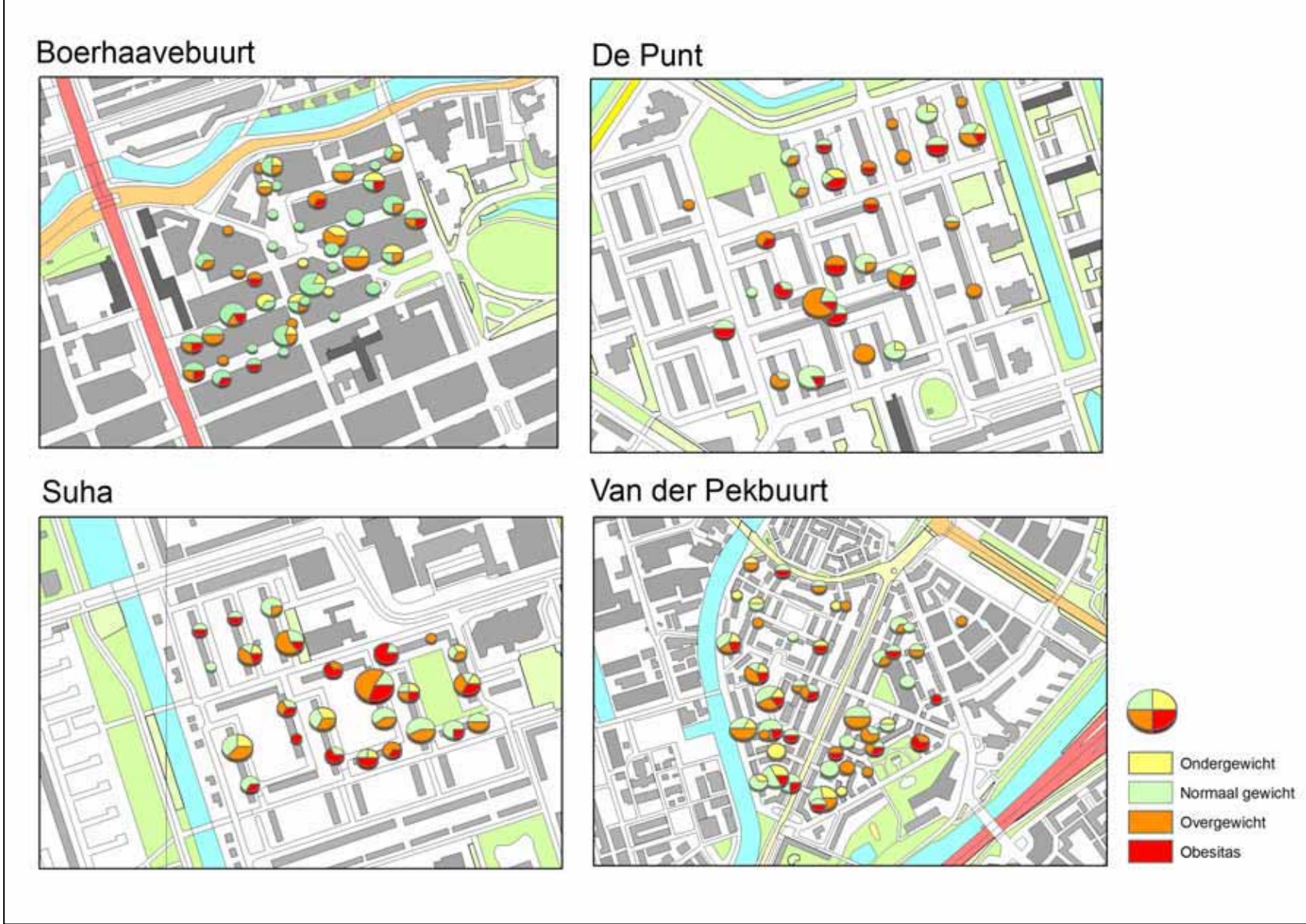
Om het verband tussen de ruimtelijke kenmerken van de buurt en het BMI te analyseren kijken we eerst naar de BMI-waardes zoals die in de buurten voorkomen (tabel 5.1.1). Uit deze tabel blijkt dat de gemiddelde BMI vooral verschilt tussen de Osdorpse buurten en de andere twee buurten. Daar waar het gemiddelde BMI in de

Boerhaavebuurt en de Van der Pekbuurt nog net binnen de grenzen van “normaal gewicht” vallen, ligt dit in De Punt en de SuHa boven deze grens.

Het mogelijke effect van de ruimtelijke kenmerken op een lager schaalniveau is te analyseren met behulp van GIS-technieken (figuur 5.1.1). Uit deze figuur zijn de verschillen uit tabel 5.1.1 herkenbaar, maar lijkt er geen eenduidig ruimtelijk verband naar voren te komen op lager schaalniveau, al zijn er wel wat kleine variaties waarneembaar binnen de buurten. Deze zouden echter ook te verklaren kunnen zijn door interveniërende variabelen, zoals geslacht, etnische herkomst, leeftijd of opleiding. Deze variabelen zullen eerst onderzocht moeten worden alvorens een uitspraak gedaan kan worden over de relatie tussen de omgeving en de BMI-waardes in de geselecteerde buurten.

<sup>8</sup> In de analyse hebben we zo veel mogelijk gebruik gemaakt van de “gemeten waardes” voor gewicht en lengte. Daar waar de respondenten echter geen toestemming gaven voor dergelijke metingen, hebben we gebruik gemaakt van de waardes die mensen zelf aangaven.

**Figuur 5.1.1: BMI-waardes is de geselecteerde buurten**



**Tabel 5.1.1: BMI-waardes in de geselecteerde buurten**

Buurt	ondergewicht (BMI < 20)	normaal gewicht (BMI 20 - 25)	overgewicht (BMI 25 - 30)	obesitas (BMI > 30)	Gem.
Boerhaave	18	58	30	9	24,21
	15,7%	50,4%	26,1%	7,8%	SD=4,48
De Punt	7	38	34	21	26,61
	7,0%	38,0%	34,0%	21,0%	SD=5,63
SuHa	8	37	35	26	26,73
	7,5%	34,9%	33,0%	24,5%	SD=5,35
V.d. Pek	19	52	34	17	24,60
	15,6%	42,6%	27,9%	13,9%	SD=4,51
Totaal	52	185	133	73	25,46
	11,7%	41,8%	30,0%	16,5%	SD=5,09

### **Onderscheid naar geslacht**

Het geslacht van de respondenten is één van de onderliggende variabelen die een rol zou kunnen spelen in het verklaren van de BMI-waardes. Een weging waarin gecorrigeerd wordt voor het feit dat meer vrouwen dan mannen de vragenlijst hebben ingevuld, leidt echter niet tot aanpassingen van het algemene beeld. Ook bij weging blijken de respondenten in de Osdorpse wijken namelijk een gemiddeld hogere BMI-waarde te hebben en de Boerhaavebuurt en de Van der Pekbuurt<sup>9</sup>.

Als we in tabel 5.1.2 kijken naar de afzonderlijke BMI-waardes van mannen en vrouwen in de buurten, dan valt op dat de vrouwen in de Boerhaavebuurt en De Punt een wat hogere BMI-waarde hebben, terwijl het in de SuHa en de Van der Pekbuurt juist de mannen zijn die bovengemiddeld scoren.

**Tabel 5.1.2: BMI-waardes in de geselecteerde buurten, uitgesplitst naar geslacht**

Buurt	Geslacht	ondergewicht (BMI < 20)	normaal gewicht (BMI 20 - 25)	overgewicht (BMI 25 - 30)	obesitas (BMI > 30)	Gem.
Boerhaave	Man	8	25	13	2	23,89
		16,7%	52,1%	27,1%	4,2%	SD=3,72
	Vrouw	10	33	17	7	24,44
		14,9%	49,3%	25,4%	10,4%	SD=4,97
De Punt	Man	1	14	15	6	26,35
		2,8%	38,9%	41,7%	16,7%	SD=3,98
	Vrouw	5	24	19	15	26,87
		7,9%	38,1%	30,2%	23,8%	SD=6,38
SuHa	Man	-	16	17	13	27,20
		-	34,8%	37,0%	28,3%	SD=4,57
	Vrouw	8	21	18	13	26,38
		13,3%	35,0%	30,0%	21,7%	SD=5,89
V.d. Pek	Man	5	21	13	8	25,27
		10,6%	44,7%	27,7%	17,0%	SD=4,99
	Vrouw	14	31	21	9	24,18
		18,7%	41,3%	28,0%	12,0%	SD=4,16

### **Onderscheid naar etnische herkomst**

Naast het geslacht van de respondenten is ook de etnische herkomst een variabele die een rol kan spelen in de verschillen tussen de BMI-waardes in de verschillende buurten. Een weging waarin gecorrigeerd wordt op de etnische herkomst (gecategoriseerd in drie groepen; autochtonen, niet-westerse allochtonen en westerse allochtonen) leidt wel tot een aanpassing van het oorspronkelijke beeld. Met name in de Boerhaavebuurt leidt een weging namelijk tot een aanzienlijk hogere gemiddelde BMI-waarde, terwijl in de andere buurten sprake is van een daling van

<sup>9</sup> De gemiddelde BMI-waardes zijn na weging op geslacht; 24,16 in de Boerhaavebuurt; 26,60 in De Punt; 26,79 in de SuHa en 24,73 in de Van der Pekbuurt.

het gemiddelde BMI zodra rekening gehouden wordt met de etnische herkomst<sup>10</sup>.

Als we in tabel 5.1.3 kijken naar de afzonderlijke BMI-waardes van de voorgenoemde groepen in de buurten valt inderdaad op dat er een groot verschil is tussen de autochtonen/westers allochtonen en niet-westerse allochtonen in de Boerhaavebuurt. Daar waar de overgrote meerderheid van de autochtonen en westerse allochtonen een “normaal gewicht” heeft, heeft ruim driekwart van de niet-westerse allochtonen “overgewicht”. In de andere buurten zijn de verschillen tussen de etnische groepen veel minder groot. Wel valt op dat met name in de Osdorpse buurten de BMI-waardes van autochtonen hoger zijn dan die van allochtonen.

#### **Onderscheid naar leeftijd**

Zodra we controleren voor de variabele leeftijd levert dit een aanzienlijke nuancering op in de interpretatie van de gegevens. Deze nuancering geldt echter niet voor de variatie tussen de buurten. Zodra de afzonderlijke leeftijdsgroepen (17 tot 30 jaar; 31 tot 50 jaar en 51 tot 70 jaar) in het databestand een gelijk gewicht hebben blijkt dat in de Boerhaavebuurt en de Van der Pekbuurt de gemiddelde BMI-index nog altijd onder de 25 ligt (24,19 resp. 24,97), terwijl in de beide andere buurten de BMI-waarde ook na correctie boven de 26 ligt; namelijk 26,29 (De Punt) en 26,88 (SuHa).

Als we in tabel 5.1.4 kijken naar de afzonderlijke BMI-waardes van de voornoemde leeftijdsgroepen in de buurten, dan valt op dat de Boerhaavebuurt iets afwijkt van de andere buurten. Dit komt vooral omdat – ondanks een ook hier stijgende BMI naarmate men ouder wordt – de oudere leeftijdsgroepen hier slechts een bescheiden groei van de BMI-index laten zien. In de andere buurten is de toename van de BMI-index groter en dit geldt dan nog meer voor de Osdorpse buurten als voor de Van der

Pekbuurt. Bovendien zijn de BMI-waardes van jonge volwassenen (17-30 jaar) in De Punt en vooral in de SuHa flink hoger dan in de beide andere buurten.

**Tabel 5.1.3: BMI-waardes in de geselecteerde buurten, uitgesplitst naar etnische herkomst**

Buurt	Etniciteit	Ondergewicht (BMI < 20)	normaal gewicht (BMI 20 - 25)	Overgewicht (BMI 25 - 30)	obesitas (BMI > 30)	Gem.
Boerhaave	Autochtoon	12	46	12	1	22,85
		16,9%	64,8%	16,9%	1,4%	SD=3,08
	Niet-westers allochtoon	1	4	13	4	27,59
		4,5%	18,2%	59,1%	18,2%	SD=4,76
Westers allochtoon		5	5	3	3	24,64
		31,3%	31,3%	18,8%	18,8%	SD=5,86
De Punt	Autochtoon	2	18	17	14	27,20
		3,9%	35,3%	33,3%	27,5%	SD=4,92
	Niet-westers allochtoon	3	16	10	7	26,58
		8,3%	44,4%	27,8%	19,4%	SD=6,96
Westers allochtoon		1	3	5	-	24,82
		11,1%	33,3%	55,6%	-	SD=3,55
SuHa	Autochtoon	4	14	15	15	27,89
		8,3%	29,2%	31,3%	31,3%	SD=5,99
	Niet-westers allochtoon	4	17	15	9	25,84
		8,9%	37,8%	33,3%	20,0%	SD=4,68
Westers allochtoon		-	4	1	2	26,23
		-	57,1%	14,3%	28,6%	SD=5,77
V.d. Pek	Autochtoon	8	27	16	9	24,55
		13,3%	45,0%	26,7%	15,0%	SD=4,07
	Niet-westers allochtoon	8	16	11	4	24,11
		20,5%	41,0%	28,2%	10,3%	SD=4,80
Westers allochtoon		3	3	2	1	23,42
		33,3%	33,3%	22,2%	11,1%	SD=5,10

<sup>10</sup> De gemiddelde BMI-waardes zijn na weging op etnische herkomst; 25,05 in de Boerhaavebuurt; 26,15 in De Punt; 26,63 in de SuHa en 24,01 in de Van der Pekbuurt.



**Tabel 5.1.4: BMI-waardes in de geselecteerde buurten, uitgesplitst naar leeftijdscategorieën**

Buurt	Leeftijd	Ondergewicht (BMI < 20)	normaal gewicht (BMI 20 - 25)	Overgewicht (BMI 25 - 30)	obesitas (BMI > 30)	Gem.
Boerhaave	17-30 jaar	6	19	6	-	22,65
		19,4%	61,3%	19,4%	-	SD=2,83
	31-50 jaar	9	28	17	6	24,69
		15,0%	46,7%	28,3%	10,0%	SD=4,97
	51-70 jaar	3	11	7	3	25,01
		12,5%	45,8%	29,2%	12,5%	SD=4,61
De Punt	17-30 jaar	6	14	6	1	23,37
		22,2%	51,9%	22,2%	3,7%	SD=4,40
	31-50 jaar	1	13	17	11	28,10
		2,4%	31,0%	40,5%	26,2%	SD=6,28
	51-70 jaar	-	11	11	9	27,40
		-	35,5%	35,5%	29,0%	SD=4,57
SuHa	17-30 jaar	6	17	9	7	25,02
		15,4%	43,6%	23,1%	17,9%	SD=5,11
	31-50 jaar	-	13	11	8	27,22
		-	40,6%	34,4%	25,0%	SD=4,88
	51-70 jaar	2	6	15	11	28,41
		5,9%	17,6%	44,1%	32,4%	SD=5,56
V.d. Pek	17-30 jaar	9	21	4	3	22,55
		24,3%	56,8%	10,8%	8,1%	SD=3,35
	31-50 jaar	9	25	21	6	24,60
		14,8%	41,0%	34,4%	9,8%	SD=4,11
	51-70 jaar	1	6	9	8	27,77
		4,2%	25,0%	37,5%	33,3%	SD=5,31

### **Onderscheid naar opleiding**

Ondanks de aanzienlijke verschillen in opleidingsniveau in de buurten resulteert een weging naar de variabele opleiding niet tot een drastische bijstelling van het beeld van lagere BMI-waardes in de Boerhaavebuurt en in mindere mate in de Van der Pekbuurt. Ook na de weging onderscheiden zich de Osdorpse buurten duidelijk van de beide “stadse buurten”<sup>11</sup>. Opleidingsniveau lijkt dus geen effect te hebben op de BMI-uitkomsten per buurt.

Dit staat los van het feit dat er wel degelijk een verschil waarneembaar is in de BMI-waardes van de afzonderlijke opleidingsniveaus. Er is een duidelijke samenhang waarneembaar tussen het opleidingsniveau en de BMI-waarde. Respondenten met een lagere opleidingsgraad hebben over het algemeen – over de gehele populatie gekeken – een hogere BMI-waarde.

<sup>11</sup> De gemiddelde BMI-waardes zijn na weging op opleiding; 23,74 in de Boerhaavebuurt; 26,76 in De Punt; 26,80 in de SuHa en 24,98 in de Van der Pekbuurt.

**Tabel 5.1.4a: BMI-waardes in de geselecteerde buurten, uitgesplitst naar opleidingscategorieën**

Buurt	Opleiding*	Ondergewicht (BMI < 20)	normaal gewicht (BMI 20 - 25)	Overgewicht (BMI 25 - 30)	obesitas (BMI > 30)	Gem.
<b>Boerhaave</b>	Geen opleiding	1 100,0%	- -	- -	- -	19,20 SD=0
	Lager onderwijs	- -	5 35,7%	7 50,0%	2 14,3%	26,82 SD=4,78
	Middelbaar onderwijs	1 5,0%	11 55,0%	6 30,0%	2 10,0%	24,98 SD=4,67
	Hoger onderwijs	16 21,1%	41 53,9%	15 19,7%	4 5,3%	23,33 SD=3,86
	anders	- -	1 50,0%	1 50,0%	- -	24,36 SD=5,02
	<b>De Punt</b>	Geen opleiding	- -	3 30,0%	4 40,0%	3 30,0%
	Lager onderwijs	1 3,3%	11 36,7%	11 36,7%	7 23,3%	26,58 SD=4,57
	Middelbaar onderwijs	5 17,2%	12 41,4%	9 31,0%	3 10,3%	25,32 SD=6,62
	Hoger onderwijs	- -	10 40,0%	8 32,0%	7 28,0%	27,77 SD=5,16
	anders	- -	1 33,3%	2 66,7%	- -	25,84 SD=2,81

**Tabel 5.1.4b: BMI-waardes in de geselecteerde buurten, uitgesplitst naar opleidingscategorieën**

Buurt	Opleiding*	Ondergewicht (BMI < 20)	normaal gewicht (BMI 20 - 25)	Overgewicht (BMI 25 - 30)	obesitas (BMI > 30)	Gem.
<b>SuHa</b>	Geen opleiding	1 25,0%	- -	1 25,0%	2 50,0%	27,00 SD=5,21
	Lager onderwijs	1 3,1%	11 34,4%	11 34,4%	9 28,1%	28,07 SD=6,27
	Middelbaar onderwijs	3 8,6%	13 37,1%	12 34,3%	7 20,0%	25,90 SD=4,24
	Hoger onderwijs	2 8,0%	9 36,0%	8 32,0%	6 24,0%	26,42 SD=5,45
	anders	1 11,1%	3 33,3%	3 33,3%	2 22,2%	26,58 SD=5,67
	<b>V.d. Pek</b>	Geen opleiding	1 9,1%	3 27,3%	4 36,4%	3 27,3%
	Lager onderwijs	3 10,0%	10 33,3%	11 36,7%	6 20,0%	25,89 SD=3,95
	Middelbaar onderwijs	7 18,4%	14 36,8%	12 31,6%	5 13,2%	24,20 SD=4,44
	Hoger onderwijs	8 21,6%	22 59,5%	5 13,5%	2 5,4%	23,01 SD=4,35
	anders	- -	- -	2 100,0%	- -	25,21 SD=0,07

De categorieën worden samengesteld uit:

Geen opleiding → geen opleiding

Lager onderwijs → lager/onderwijs/basisonderwijs en lager beroepsonderwijs

Middelbaar onderwijs → middelbaar algemeen onderwijs en middelbaar beroepsonderwijs

Hoger onderwijs → voortgezet algemeen onderwijs, hoger beroepsonderwijs en

wetenschappelijk onderwijs

Anders → andere opleiding

### **Multivariate lineaire regressie**

In een multivariaat lineair regressiemodel is bestudeerd welke variabelen de verschillen in BMI-waardes vooral verklaren. In het lineaire regressiemodel zijn buurt, leeftijd, geslacht, opleidingsniveau, etnische groep, attitude, sociale norm, en ervaren gedragscontrole opgenomen (tabel 5.1.5). Deze laatste variabelen zijn samengesteld aan de hand van de antwoorden op een aantal vragen uit de vragenlijst.

Bij de buurt is de Boerhaavebuurt als referentiebuurt genomen, en bij de etniciteit zijn de autochtonen als referentie genomen. Uit deze analyse bleek dat De Punt en de SuHa significant verschilden van de Boerhaavebuurt wat BMI betreft, ook als werd gecorrigeerd voor de andere variabelen. Van deze andere variabelen waren de variabelen leeftijd, opleiding, niet-westerse allochtonen, attitude, sociale norm, en ervaren gedragscontrole ten aanzien van lichamelijke activiteit gerelateerd aan BMI.

**Tabel 5.1.5: Resultaten van de multivariaat lineaire regressie analyse met BMI als afhankelijke variabele**

Onafhankelijke variabele	Beta	SD	P waarde
<b>Buurt<sup>a</sup></b>			
De Punt	2,16	0,69	0,00
SuHa	2,71	0,68	0,00
Pek	-0,13	0,68	0,96
<b>Leeftijd (per 10 jaar)</b>	0,88	0,02	0,00
<b>Geslacht (vrouw versus man)</b>	-0,47	0,50	0,52
<b>Opleiding (verschil per stapje hoger)</b>	-0,55	0,26	0,04
<b>Etnische groep<sup>b</sup></b>			
Niet-westerse allochtonen	0,98	0,59	0,06
Westerse allochtonen	-0,80	0,79	0,68
<b>Attitude</b>	0,97	0,29	0,00
<b>Sociale norm<sup>b</sup></b>	-0,93	0,30	0,00
<b>Ervaren gedragscontrole<sup>b</sup></b>	-0,73	0,28	0,01

a: de Boerhaavebuurt is gekozen als referentiebuurt

b: autochtonen zijn gekozen als referentie categorie

Concluderend kan gezegd worden dat het beeld waarmee we deze paragraaf begonnen zijn – namelijk een gemiddeld lagere BMI in de “meer stedelijke” buurten (Boerhaavebuurt en Van der Pekbuurt) – slechts op een beperkt aantal punten bijstelling behoeft, zodra gecorrigeerd werd voor de variabelen geslacht, etnische herkomst, leeftijd en opleiding. Leeftijd, opleiding, etnische herkomst, en de concepten uit de *Theory of Planned Behaviour* zijn weliswaar variabelen waar een significante samenhang waarneembaar is met de gevonden BMI-waardes. Toch leidt dit slechts tot een beperkte nuancering van het oorspronkelijke beeld, aangezien de verhoudingen waarin deze verschillende groepen in het databestand voorkomen niet veel afwijken in de geselecteerde buurten. Alleen de oververtegenwoordiging van “hoog opgeleiden” in de Boerhaavebuurt is een noemenswaardige factor die een rol zou kunnen spelen, maar ook hier is de correctie van het algemene beeld slechts marginaal.

Verschillen in etniciteit, opleidingsniveau, geslacht en leeftijd zijn dus geen verklaring voor het gevonden verschil in BMI tussen de wijken. De ruimtelijke kenmerken van de buurt zouden dus, via leefstijl, gerelateerd kunnen zijn aan BMI.



## 5.2

### Wat is de relatie tussen de aanwezigheid van winkelvoorzieningen en de lichamelijke activiteit van buurtbewoners?

De aanwezigheid en bereikbaarheid van winkelvoorzieningen varieert tussen de verschillende buurten uit het onderzoek. Aan de ene kant zijn er twee buurten waar de winkels verspreid over de wijk liggen (Boerhaavebuurt en Van der Pekbuurt), terwijl voor de twee andere buurten geldt dat de meeste winkels juist geconcentreerd zijn rond een winkelcentrum (SuHa en De Punt). Aan de andere kant verschillen de wijken in het totale aanbod van winkels in de directe omgeving. Daar waar de Boerhaavebuurt en de SuHa te typeren zijn als buurten waar bijna alles te krijgen is, moeten de bewoners van De Punt en de Van der Pekbuurt voor veel winkels de buurt verlaten.

De vraag die we ons in deze paragraaf stellen is in hoeverre het aanbod en de spreiding van winkels een invloed heeft op het beweeggedrag van de respondenten. Deze vraag is tweeledig. Ten eerste willen we weten in welke mate de (nabije) aanwezigheid van winkels invloed heeft op het beweegpatroon, met name op de keuze voor actief transport. In tweede instantie willen we analyseren welke ruimtelijke factoren (spreiding, bereikbaarheid) een rol spelen bij het “actief vervoer” naar winkelvoorzieningen.

#### 5.2.1 Wat is de relatie tussen de ervaren afstand tot winkels en de keuze voor “actief/inactief transport”?

Eén van de meest voor de hand liggende determinanten voor het te voet of fietsend (actief transport) boodschappen doen is de afstand van de woning naar de winkel. Als we echter de afstand tussen woning en winkel meenemen als variabele in een analyse, brengt het databestand echter de nodige beperkingen met zich mee. Ten eerste hebben we te maken met twee soorten “afstand”, namelijk de “ervaren afstand” (ingevuld in de vragenlijst<sup>12</sup>) en de “objectieve afstand” (opgenomen in het GIS-bestand<sup>13</sup>). Beide “afstanden” zijn in zekere zin onbetrouwbaar.

Daar waar de “ervaren afstand” nog wel op het individu is terug te voeren, speelt hier de fysieke gezondheidssituatie en de belevingswereld van mensen een belangrijke rol. Een loopafstand van vijf minuten bestrijkt immers niet voor iedereen een vergelijkbaar groot gebied, en bovendien kunnen bepaalde voorzieningen voor een individu onbelangrijk zijn en als gevolg daarvan “over het hoofd worden gezien”. Zo kan het bijvoorbeeld

<sup>12</sup> In de vragenlijst werd respondenten gevraagd om in minuten aan te geven hoe ver men moet lopen naar een bepaalde voorziening, zoals een buurtwinkel of bushalte.

<sup>13</sup> Door een handmatige inventarisatie van de buurten is het totale voorzieningenaanbod in kaart gebracht. Daarbij is niet alleen gekeken naar de buurt zelf, maar is ook rekening gehouden met de voorzieningen in een straal van 250 meter rondom de buurten. Dit zijn immers voorzieningen die voor sommige buurtbewoners als buurtvoorzieningen gezien zullen worden.

goed zijn dat vegetariërs slecht op de hoogte zijn van het aanbod aan slagers in een bepaalde woonbuurt.

Anderzijds is ook de “objectieve afstand” slechts een benadering van de realiteit. Ten eerste omdat het gegeocodeerde databestand van de vragenlijst<sup>14</sup> werkt met postcodegebieden waarin meerdere huishoudens (uit een zelfde straat(deel) zijn opgenomen), maar vooral ook omdat we bij de interpretatie van de ingevulde vragen niet met zekerheid kunnen zeggen dat mensen altijd de dichtstbijzijnde voorziening hebben aangegeven (ondanks dat we daar wel naar hebben gevraagd). Dit laatste bezwaar geldt echter ook ten aanzien van de “ervaren afstand”. Kortom; bij het opnemen van een afstandvariabele in de analyse zullen we op zijn minst rekening moeten houden met deze beperkingen van de dataset. Zodra we op zoek gaan naar de relatie tussen de “ervaren afstanden” en de mate van “actief transport”, wordt gekeken of er een verschil waarneembaar is tussen de verschillende onderzoekswijken. Dit geeft een indicatie van de invloed van buurtkenmerken zoals woningdichtheid, interconnectiviteit en “walkability in een Nederlandse context”.

In de tabellen 5.2.1 en 5.2.2 wordt duidelijk dat er een aanzienlijk “ervaren” verschil is met betrekking tot de aanwezigheid van de twee meest bezochte (allerdaagse) winkelvoorzieningen, te weten de lokale buurtwinkel en de lokale supermarkt. Uit deze tabellen blijkt namelijk dat de SuHa en De Punt duidelijk het beste voorzien zijn van boodschappenwinkels op zeer korte loopafstand (1-5 minuten). Dit, terwijl het totaal winkelvoorzieningenaanbod in een straal van tien minuten loopafstand juist in de Boerhaavebuurt en de SuHa het hoogst is. Het grote plein aan de rand van De Punt (het Dijkgraafplein) kan door deze uitkomst getypeerd worden als een zeer monofunctionele winkelvoorziening, waar alleen de buurtsupermarkt een voorname rol speelt.

<sup>14</sup> Geocoderen zorgt ervoor dat de ingevulde vragenlijsten van de respondenten gekoppeld kunnen worden aan een kaart, hetgeen ruimtelijke analyses mogelijk maakt.

**Tabel 5.2.1: Ervaren loopafstand naar buurtwinkel/kleine supermarkt per woonbuurt**

Buurt	1-5 minuten	6-10 minuten	11-20 minuten	21-30 minuten	> 31 minuten	Totaal
Boerhaave	69	42	4	-	-	115
	60,0%	36,5%	3,5%	-	-	100,0%
De Punt	67	21	6	3	1	98
	68,4%	21,4%	6,1%	3,1%	1,0%	100,0%
SuHa	78	25	2	-	-	105
	74,3%	23,8%	1,9%	-	-	100,0%
V.d. Pek	54	46	19	-	2	121
	44,6%	38,0%	15,7%	-	1,7%	100,0%
Totaal	268	134	31	3	3	439
	61,0%	30,5%	7,1%	0,7%	,7%	100,0%

**Tabel 5.2.2: Ervaren loopafstand naar grote supermarkt per woonbuurt**

Buurt	1-5 minuten	6-10 minuten	11-20 minuten	21-30 minuten	> 31 minuten	Totaal
Boerhaave	55	48	10	1	1	115
	47,8%	41,7%	8,7%	0,9%	0,9%	100,0%
De Punt	50	13	22	10	3	98
	51,0%	13,3%	22,4%	10,2%	3,1%	100,0%
SuHa	86	18	1	-	-	105
	81,9%	17,1%	1,0%	-	-	100,0%
V.d. Pek	11	53	38	11	6	119
	9,2%	44,5%	31,9%	9,2%	5,0%	100,0%
Totaal	202	132	71	22	10	437
	46,2%	30,2%	16,2%	5,0%	2,3%	100,0%

Dit is iets dat niet alleen te herleiden is uit de antwoorden van de respondenten, maar dat ook door de objectieve “meting” van de ruimtelijke kenmerken kan worden onderbouwd. Uit de tabellen blijkt voorts de Van der Pekbuurt juist relatief mager bedeed is met “boodschappenwinkels” binnen tien minuten loopafstand.

Aangezien voorzieningen in de directe nabijheid waarschijnlijk eerder met “actief vervoer” zullen worden bezocht, leidt dit tot de hypothese dat de Osdorpse buurten waarschijnlijk

meer voetgangers en fietsers zullen genereren. In de Van der Pekbuurt ligt het meer in de lijn der verwachting dat men hier vaker de auto of het openbaar vervoer verkiest.

In de tabellen 5.2.3 en 5.2.4 wordt aangegeven met welk vervoermiddel de “boodschappenwinkels” worden bezocht in relatie tot de “ervaren afstand” tot deze voorziening. Hieruit blijkt dat het soort vervoermiddel waarmee de genoemde voorzieningen worden bezocht vooral bestaat uit de categorie “actief vervoer” (fiets of voet). De buurtwinkel wordt door vrijwel iedereen te voet of per fiets aangedaan. Bij de grote supermarkt geldt dat de auto ook een rol speelt, met name als de winkel wat verder weg ligt. Verondersteld kan worden dat het hier mensen betreft die zo nu en dan “grote boodschappen” doen in een grote supermarkt, verder uit de buurt.

Een verschil tussen buurtwinkels en grote supermarkten is sowieso dat de supermarkt vaker wat verder weg ligt (> 10 minuten). Supermarkten hebben dus een bredere straal van waaruit zij hun klanten betrekken.

Zodra de variabele buurt in de analyse wordt meegenomen (tabellen 5.2.5 en 5.2.6), blijkt het beeld van het actieve vervoer naar “boodschappenwinkels” genuanceerd te moeten worden. Daarmee komt naar voren dat de ruimtelijke buurtkenmerken een belangrijke rol spelen in de vervoerskeuze als het gaat om boodschappen doen.

Zo zijn in de Boerhaavebuurt en de SuHa de auto en het openbaar vervoer slechts voor zeer weinig boodschappenritjes een alternatief voor de voet of de fiets, ook niet als de bewuste winkels verder weg gelegen zijn. Anders is het in De Punt en de Van der Pekbuurt. Hier is het “inactieve vervoer” (auto, openbaar vervoer) voor zowel de buurtwinkel als de grote supermarkt wél een optie.

**Tabel 5.2.3: Bezoek aan buurtwinkel/kleine supermarkt gedurende de afgelopen twee weken (naar afstand in minuten loopafstand en soort vervoermiddel)**

	Te voet	Fiets	OV	Auto	N*
<b>&lt; 5 minuten</b>	157	42	2	12	198
	79%	21%	1%	6%	
<b>6-10 minuten</b>	64	20	2	10	89
	72%	22%	2%	11%	
<b>&gt; 10 minuten</b>	11	8	1	6	24
	46%	33%	4%	25%	
<b>Totaal</b>	232	70	5	28	313
	74%	22%	2%	9%	

**Tabel 5.2.4: Bezoek aan grote supermarkt gedurende de afgelopen twee weken (naar afstand in minuten loopafstand en soort vervoermiddel)**

	Te voet	Fiets	OV	Auto	N*
<b>&lt; 5 minuten</b>	138	40	3	16	179
	77%	22%	2%	9%	
<b>6-10 minuten</b>	48	44	4	19	108
	44%	41%	4%	18%	
<b>&gt; 10 minuten</b>	21	26	13	35	84
	25%	31%	15%	42%	
<b>Totaal</b>	207	110	20	70	371
	56%	30%	5%	19%	

\* De waarde van N wijkt af van de optelsom van de afzonderlijke respondenten die kiezen voor een bepaald vervoermiddel, omdat meerdere antwoorden gegeven konden worden op de vraag met welk vervoermiddel de voorziening werd bezocht.

De grote supermarkt wordt namelijk in beide buurten voor 35-40% bezocht met behulp van “inactief vervoer”. In de Van der Pekbuurt is het “inactieve vervoer” nog goed te verklaren uit het gegeven dat in deze buurt geen echte “grote supermarkt” aanwezig is. Zoals al eerder vermeld geldt dit niet voor De Punt, waar de “Supercoop” op het Dijkgraafplein zeker geen (kleine) buurtwinkel is.

**Tabel 5.2.5: Met welke soort vervoer reist men naar een buurtwinkel/kleine supermarkt, afhankelijk van de nabijheid van deze voorziening**

Buurt	Reistijd (in min. te voet)	soort vervoer naar buurtwinkel/ kleine supermarkt			Totaal
		Actief	zowel actief als inactief*	inactief	
Boerhaave	1-5 minuten	54	-	-	54
		100,0%	-	-	100,0%
	> 5 minuten	23	2	-	25
		92,0%	8,0%	-	100,0%
	Totaal	77	2	-	79
		97,5%	2,5%	-	100,0%
De Punt	1-5 minuten	40	1	8	49
		81,6%	2,0%	16,3%	100,0%
	> 5 minuten	14	-	8	22
		63,6%	-	36,4%	100,0%
	Totaal	54	1	16	71
		76,1%	1,4%	22,5%	100,0%
SuHa	1-5 minuten	50	1	1	52
		96,2%	1,9%	1,9%	100,0%
	> 5 minuten	18	-	-	18
		100,0%	-	-	100,0%
	Totaal	68	1	1	70
		97,1%	1,4%	1,4%	100,0%
V.d. Pek	1-5 minuten	40	1	2	43
		93,0%	2,3%	4,7%	100,0%
	> 5 minuten	39	1	8	48
		81,3%	2,1%	16,7%	100,0%
	Totaal	79	2	10	91
		86,8%	2,2%	11,0%	100,0%

\* De categorie "zowel actief als inactief" verwijst naar het aantal respondenten dat in de vragenlijst aangaf de voorziening zowel met de voet of de fiets als met het openbaar vervoer of de auto te bezoeken (in de vragenlijst was plaats voor meerdere antwoorden).

Het is dus aannemelijk dat het grote aandeel respondenten dat in De Punt met de auto naar de supermarkt gaat te verklaren is uit specifieke buurtkenmerken die meer zijn dan de nabijheid van de supermarkt. Anderzijds is het grotere aandeel automobilisten in de

Van der Pekbuurt juist wel goed te verklaren uit het verder weg liggen van grote supermarkten. Sterker nog: gegeven het feit dat de grote supermarkt voor 90% van de Van der Pekbuurters verder weg ligt dan vijf minuten lopen en dat 60% van hen toch met "actief vervoer" naar de winkel gaat, wijst op een relatief hoge mate van lichamelijke activiteit met betrekking tot het boodschappen doen (tabel 5.2.6).

### 5.2.1.1 *Wat is de relatie tussen de ruimtelijke spreiding/concentratie van winkelvoorzieningen en de mate van "actief transport"?*

Uit de objectieve gegevens (zie tabel 5.2.7) lijkt het dat het totale winkelvoorzieningsapparaat in de Van der Pekbuurt redelijk vergelijkbaar is met dat in de Boerhaavebuurt en de SuHa-buurt. Hierbij dient echter wel gezegd te worden dat de als supermarkt aangegeven winkels in de Van der Pekbuurt kleiner zijn dan in de beide andere buurten en dat de Van der Pekbuurt als geheel een veel groter oppervlakte beslaat<sup>15</sup>. Uitgaande van deze gegevens kan een index berekend worden voor het voorzieningenniveau per hectare (tabellen 5.2.7 en 5.2.8).

<sup>15</sup> De respectievelijke oppervlaktes van de geselecteerde buurten zijn: Boerhaavebuurt → 0,136 km<sup>2</sup>; De Punt → 0,158 km<sup>2</sup>; SuHa → 0,077 km<sup>2</sup>; Van der Pekbuurt → 0,219 km<sup>2</sup>



**Tabel 5.2.6: Met welke soort vervoer reist men naar een grote supermarkt, afhankelijk van de nabijheid van deze voorziening**

Buurt	Reistijd (in min. te voet)	soort vervoer naar grote supermarkt			Totaal
		Actief	zowel actief als inactief	inactief	
Boerhaave	1-5 minuten	48	1	1	50
		96,0%	2,0%	2,0%	100,0%
	> 5 minuten	45	3	6	54
		83,3%	5,6%	11,1%	100,0%
	Totaal	93	4	7	104
De Punt	1-5 minuten	32	3	8	43
		74,4%	7,0%	18,6%	100,0%
	> 5 minuten	12	2	22	36
		33,3%	5,6%	61,1%	100,0%
	Totaal	44	5	30	79
SuHa	1-5 minuten	72	3	2	77
		93,5%	3,9%	2,6%	100,0%
	> 5 minuten	14	-	2	16
		87,5%	-	12,5%	100,0%
	Totaal	86	3	4	93
V.d. Pek	1-5 minuten	8	-	1	9
		88,9%	-	11,1%	100,0%
	> 5 minuten	50	3	33	86
		58,1%	3,5%	38,4%	100,0%
	Totaal	58	3	34	95
	61,1%	3,2%	35,9%	100,0%	

**Tabel 5.2.7: Absolute aantallen “boodschappenwinkels” in de geselecteerde onderzoekswijken (objectief)**

Buurt	Buurt-winkel	Supermarkt	Groente-boer	bakker	slager	overige levensmiddelen	winkels per ha
Boerhaave	0	2	2	4	2	3	0,96
De Punt	1	1	1	0	1	1	0,32
SuHa	4	2	1	4	2	4	2,21
V.d. Pek	3	2	2	2	2	4	0,68

Naast de aanwezigheid van “boodschappenwinkels” en de daarbij behorende afstandsvariabele is het ook van belang om het totaal aanbod van winkels te analyseren. Naast supermarkten en buurtwinkels voor levensmiddelen spelen deze “andere winkels” namelijk ook een rol, aangezien ze de mogelijkheid scheppen om “multi-purpose-trips” te ondernemen. Dit betekent dat het bezoek aan verschillende winkels in één rit gecombineerd kan worden. Het is daarom zinvol om bij de waardering van de lokale winkelvoorziening rekening te houden met de categorie “overige winkels”. Onder deze categorie vallen zeer diverse winkels, zoals de drogist, de sigarenboer, de bloemenstal, een kledingwinkel of een telefoonshop. Los van de primaire functie van winkels – namelijk het kunnen aanschaffen van bepaalde artikelen – hebben ze ook een verlevendigende functie binnen de wijk.

Analoog aan de tabel en de index voor de aanwezigheid van “boodschappenwinkels”, levert dit een beeld op met betrekking tot het “overige winkelaanbod” (tabel 5.2.8). Vooral de SuHa zou aan de hand van deze gegevens getypeerd moeten worden als “winkelparadijs”, met een uitermate breed aanbod aan diverse winkels. De Boerhaavebuurt kent ook een behoorlijke dichtheid aan winkels, terwijl De Punt en de Van der Pekbuurt ver achter blijven op dit gebied.

**Tabel 5.2.8: Absolute aantallen “winkels” in de geselecteerde onderzoekswijken (objectief)**

Buurt	A*	B*	C*	D*	E*	F*	G*	H*	Winkels per ha
Boerhaave	2	3	4	1	-	5	-	37	3,82
De Punt	-	1	-	2	-	-	-	4	0,44
SuHa	4	2	4	1	8	31	16	74	18,18
V.d. Pek	1	2	4	-	-	7	2	14	1,37

\* A = drogisterij; B = tabak; C = kapper; D = uitzendbureau; F = kledingzaak; G = schoenen en H = overig

In de vragenlijst is geen expliciete vraag opgenomen over “multi-purpose”-winkelgedrag, maar verondersteld kan worden dat een bundeling van winkelvoorzieningen in de directe omgeving aanleiding is tot meer “gecombineerde inkopen”, die bovendien vaak met “actief vervoer” zullen worden ondernomen. Een bundeling van voorzieningen “op afstand” zou juist uitnodigend kunnen zijn voor meer “inactief transport”.

Anderzijds zou een spreiding van voorzieningen in de buurt waarschijnlijk aanleiding zijn voor méér “actief transport”, zolang het geen “multi-purpose-trips” betreft. Een grote spreiding van voorzieningen maakt het immers waarschijnlijker dat deze ook dichterbij te vinden zijn. Deze hypothesen kunnen met behulp van de beschikbare data helaas niet getest worden, aangezien niet gevraagd is naar het winkelbezoek van “overige winkels” en naar het combineren van inkopen. Toch kunnen we wel bekijken of de hypothesen – gegeven de ruimtelijke kenmerken van de geselecteerde wijken – aannemelijk gemaakt kunnen worden.

Aan de hand van de voorgaande gegevens kunnen de geselecteerde buurten getypeerd worden volgens het onderstaande schema:

- Boerhaave → veel voorzieningen, verspreid over de wijk
- De Punt → weinig voorzieningen, geconcentreerd om Dijkgraafplein
- SuHa → veel voorzieningen, geconcentreerd in “Winkelcentrum Osdorp”
- Van der Pek → weinig voorzieningen, verspreid over de wijk

In het geval van De Punt bevindt zich het dichtstbijzijnde winkelcentrum (Osdorp) op ruim één kilometer. Voor de Van der Pekbuurt zijn twee winkelcentra relevant, namelijk het Buikslotermeerplein (Noord) op ongeveer drie kilometer en het centrum van Amsterdam (Nieuwendijk/Kalverstraat/Haarlemmerdijk) op ongeveer twee kilometer. Voor een bezoek aan dit laatste centrum zal men echter wel rekening moeten houden met enige obstakels. Voor een bezoek met “actief vervoer” (voet of fiets) zal men namelijk met de pont het IJ over moeten steken en een bezoek met de auto zal hoge parkeerkosten en parkeerproblemen met zich meebrengen.

Als we veronderstellen dat het winkelgedrag naar de bevroegde voorzieningen (buurtwinkel, supermarkt, bakker, slager, bibliotheek, groentewinkel, snackbar, non-fastfood restaurant, geldautomaat, OV-halte en (eet)café) een indicatie zijn voor het vervoermiddel waarmee de meeste voorzieningen worden bezocht, dan vinden we de volgende gegevens (tabel 5.2.9).

**Tabel 5.2.9: Met welke soort vervoer reist men naar diverse winkelvoorzieningen\*, afhankelijk van de nabijheid van deze voorziening (in absolute aantallen en percentages)**

Buurt	Reistijd (in min. te voet)	soort vervoer naar "diverse winkelvoorzieningen**			Totaal
		Actief	zowel actief als inactief	inactief	
Boerhaave	1-5 minuten	537	8	16	561
		97%	1%	2%	
	> 5 minuten	20	1	6	27
		74%	4%	22%	
	Totaal	557	9	22	588
De Punt	1-5 minuten	267	4	78	349
		77%	1%	22%	
	> 5 minuten	45	3	57	105
		43%	3%	54%	
	Totaal	312	7	135	454
SuHa	1-5 minuten	485	6	32	523
		93%	1%	6%	
	> 5 minuten	9	0	2	11
		82%	0%	18%	
	Totaal	494	6	34	534
V.d. Pek	1-5 minuten	358	12	63	433
		83%	3%	14%	
	> 5 minuten	82	4	37	123
		67%	3%	30%	
	Totaal	440	16	100	556
		79%	3%	18%	

\* onder "diverse voorzieningen" worden hier verstaan: buurtwinkel, supermarkt, bakker, slager, bibliotheek, groentewinkel, snackbar, non-fastfood restaurant, geldautomaat, OV-halte en (eet)café.

Dit bevestigt het beeld dat naar voren kwam uit de analyse van de "boodschappenwinkels", namelijk een uiterst beperkt gebruik van

"inactief vervoer" in Boerhaavebuurt en in de SuHa. Hieruit kan aannemelijk gemaakt worden dat de spreiding of concentratie van winkels geen noodzakelijke voorwaarde is voor "actief vervoer". Ofwel: zolang er veel winkelvoorzieningen in de buurt zijn, is "actief vervoer" de meest voor de hand liggende optie.

Anders is het in De Punt en de Van der Pekbuurt. Het valt op dat de respondenten uit De Punt minder vaak "winkelvoorzieningen" bezoeken, maar dat zij daarvoor heel veel vaker de auto of het openbaar vervoer gebruiken. Ondanks dat in beide buurten ongeveer 75% van het winkelbezoek binnen een straal van tien minuten lopen plaatsvindt is er een verschil in het gebruik van "actief/inactief vervoer". Daar waar voor 30% van de winkeltripjes in De Punt de auto of de bus/tram wordt gepakt, is dit in de Van der Pekbuurt 18%. Aan de hand van deze gegevens kunnen we stellen dat het "geringere winkelaanbod" in deze beide buurten aanleiding is tot twee verschillende reacties.

Eenzijds is het mogelijk dat de aanwezigheid van het Osdorpplein (op ruim één kilometer) aanleiding is om multi-purpose boodschappen te doen vanuit De Punt (met de auto), terwijl het Buikslotermeerplein vanuit de Van der Pekbuurt gezien te ver weg en moeilijker bereikbaar is. Anderzijds lijkt ook de these dat spreiding van voorzieningen aanleiding is voor meer "actief vervoer" te worden bevestigd, aangezien ook winkels buiten de cirkel van tien minuten in de Van der Pekbuurt relatief vaak nog met "actief vervoer" worden aangedaan.

## 5.2.2 Hoe vaak bezoeken respondenten "boodschappenwinkels"?

Naast het vervoermiddel dat mensen gebruiken om een bepaalde voorziening te bereiken is het – met het oog op de lichamelijke activiteit – ook relevant te letten op de frequentie waarmee deze voorzieningen worden bezocht.

In totaal hebben 424 (97%) van de 439 respondenten de vraag of zij in de afgelopen twee weken een “boodschappenwinkel” (buurtwinkel/kleine supermarkt, grote supermarkt, bakker, slager en groentewinkel) bezochten, positief beantwoord. De 408 respondenten die tevens aangaven hoeveel dagen zij boodschappen deden, gingen daarvoor in totaal 4449 keer de deur uit. Dat komt neer op een gemiddelde van 10,90 keer per twee weken, ofwel 0,78 keer per dag (tabel 5.2.10).

**Tabel 5.2.10: Aantal keren in de week dat een “boodschappenwinkel” (buurtwinkel, supermarkt, bakker, slager, groentewinkel) wordt bezocht.**

Buurt	1-5	6-10	11-15	16-20	21-25	26-30	> 30	Gem.
Boerhaave	24	41	16	16	8	4	1	10,92
	21,8%	37,3%	14,5%	14,5%	7,3%	3,6%	0,9%	SD=7,00
De Punt	25	24	14	13	2	5	5	12,82
	28,4%	27,3%	15,9%	14,8%	2,3%	5,7%	5,7%	SD=8,72
SuHa	20	36	14	14	6	5	4	11,97
	20,2%	36,4%	14,1%	14,1%	6,1%	5,1%	4,0%	SD=8,56
V.d. Pek	41	32	20	9	4	5	-	9,20
	36,9%	28,8%	18,0%	8,1%	3,6%	4,5%	-	SD=7,09
Totaal	110	133	64	52	20	19	10	10,90
	27,0%	32,6%	15,7%	12,7%	4,9%	4,7%	2,5%	SD=7,86

### **Onderscheid naar verschillende bevolkingsgroepen**

Mannen en vrouwen doen in de genoemde wijken bijna net zo vaak boodschappen. 81% van de vrouwen geeft aan de afgelopen twee weken in een boodschappenwinkel te zijn geweest, tegen 79% van de mannen.

Opvallender is het verschil tussen de autochtone en allochtone bevolkingsgroepen. Daar waar ongeveer 80% van de niet-westerse allochtonen naar een buurtwinkel gaat, is dit onder Nederlanders minder dan 70%. Andersom is het bezoek aan de “grote supermarkt” onder de autochtone bevolking groter (90% t.o.v. 80% onder niet-westerse allochtonen). Mannen met een niet-westerse herkomst zijn, in vergelijking tot autochtonen en de

westerse allochtonen, relatief zeldzame supermarktbezoekers. Daar waar ongeveer 90% van alle andere groepen in de afgelopen twee weken een supermarkt heeft bezocht, is dit percentage voor mannen met een niet-westerse herkomst ongeveer 70%.

Het opleidingsniveau speelt hoegenaamd geen rol als gekeken wordt naar het aantal bezoeken aan een “boodschappenwinkel”. Hetzelfde geldt voor het netto-inkomen, dat amper een relatie met het winkeltype laat zien.

### **Onderscheid naar het soort winkels**

Het assortiment van de verschillende winkeltypes zorgt er voor een belangrijk deel voor of ze een grotere of kleinere klantenkring hebben. Supermarkten en buurtwinkels, met hun brede aanbod van alledaagse consumptieartikelen, trekken over het algemeen veel meer publiek dan bijvoorbeeld een gespecialiseerde slager of groenteman.

De “grote supermarkt” bleek voor 85% van de respondenten een winkel te zijn die zij in de twee weken voor het invullen van de vragenlijst hadden bezocht. De “buurtwinkel/kleine supermarkt” werd in dezelfde tijdsspanne door 73% van de respondenten bezocht. Ook de frequentie van bezoeken ligt bij dit type “boodschappenwinkels” veel hoger dan bij de andere voorzieningen. Zowel de grote als de kleine supermarkt worden door de respondenten gemiddeld meer dan anderhalf keer in de week bezocht.

Aangezien het onderscheid tussen een “grote supermarkt” en een “buurtwinkel/kleine supermarkt” echter niet eenduidig is, is het vooral zinvol om te kijken naar de verdeling van het bezoek aan beide types winkels tezamen (tabel 5.2.11).

**Tabel 5.2.11: Aantal keren in de twee voorgaande weken dat een "boodschappenwinkel" (alleen buurtwinkel en supermarkt) werd bezocht.**

Buurt	0	1-5	6-10	11-15	16-20	21-25	> 25	Gem.
Boerhaave	6	44	48	10	6	1	-	6,85
	5,2%	38,3%	41,7%	8,7%	5,2%	0,9%	-	SD=4,64
De Punt	14	41	32	7	3	1	2	6,15
	14,0%	41,0%	32,0%	7,0%	3,0%	1,0%	2,0%	SD=5,63
SuHa	10	38	39	11	5	3	-	7,03
	9,4%	35,8%	36,8%	10,4%	4,7%	2,8%	-	SD=5,31
V.d. Pek	15	56	34	14	2	1	-	5,51
	12,3%	45,9%	27,9%	11,5%	1,6%	0,8%	-	SD=4,39
Totaal	45	179	153	42	16	6	2	6,37
	10,2%	40,4%	34,5%	9,5%	3,6%	1,4%	0,5%	SD=5,00

Om een compleet beeld van het winkelbezoek te krijgen, kijken we ook naar de data voor het bezoek aan de bakker, de slager en de groenteboer. Hierbij moet wel in gedachten gehouden worden dat er ook hier sprake kan zijn van enige dubbeltellingen, aangezien sommige mensen bijvoorbeeld een bakkerijafdeling in een supermarkt als (zelfstandige) bakker rapporteren, terwijl anderen dit niet doen.

Bakkers zijn de winkels die de meeste klanten trekken. 51% van de respondenten was in de twee voorgaande weken bij de bakker geweest. Gemiddeld bezochten de respondenten de bakker ongeveer één keer per week (tabel 5.2.12). 34% van de respondenten gaf aan met enige regelmaat een slager te bezoeken. De gemiddelde "bezoekfrequentie" van de lokale slager is minder dan twee keer per maand (tabel 5.2.13). De groentewinkel is een voorziening die door 40% van de respondenten bezocht werd. Ook het gemiddelde aantal bezoeken aan de groenteman is iets hoger dan bij de slager. Gemiddeld wordt de groenteman namelijk iets meer dan twee keer per maand bezocht (tabel 5.2.14).

**Tabel 5.2.12: Aantal keren/dagen in de twee voorgaande weken dat een bakker werd bezocht**

Buurt	0 keer	1-3 keer	4-6 keer	> 7 keer	Gem.
Boerhaave	49	33	21	10	2,38
	43,4%	29,2%	18,6%	8,8%	SD=3,09
De Punt	36	28	22	6	2,32
	39,1%	30,4%	23,9%	6,5%	SD=2,88
SuHa	38	40	17	4	2,04
	38,4%	40,4%	17,2%	4,0%	SD=2,60
V.d. Pek	73	23	9	7	1,37
	65,2%	20,5%	8,0%	6,3%	SD=2,78
Totaal	196	124	69	27	2,02
	47,1%	29,8%	16,6%	6,5%	SD=2,87

**Tabel 5.2.13: Aantal keren/dagen in de twee voorgaande weken dat een slager werd bezocht**

Buurt	0 keer	1 keer	2 keer	> 2 keer	Gem.
Boerhaave	73	18	15	6	0,65
	65,2%	16,1%	13,4%	5,4%	SD=1,15
De Punt	57	9	12	13	0,96
	62,6%	9,9%	13,2%	14,3%	SD=1,57
SuHa	56	13	15	14	1,06
	57,1%	13,3%	15,3%	14,3%	SD=1,64
V.d. Pek	79	12	13	5	0,50
	72,5%	11,0%	11,9%	4,6%	SD=0,94
Totaal	265	52	55	38	0,78
	64,6%	12,7%	13,4%	9,3%	SD=1,35

**Tabel 5.2.14: Aantal keren/dagen in de twee voorgaande weken dat een groentewinkel werd bezocht**

Buurt	0 keer	1 keer	2 keer	> 2 keer	Gem.
Boerhaave	79	12	13	9	0,64
	69,9%	10,6%	11,5%	8,0%	SD=1,18
De Punt	51	8	10	22	1,38
	56,0%	8,8%	11,0%	24,2%	SD=2,10
SuHa	53	10	14	22	1,35
	53,5%	10,1%	14,1%	22,2%	SD=1,97
V.d. Pek	60	11	22	19	1,25
	53,6%	9,8%	19,6%	17,0%	SD=1,92
Totaal	243	41	59	72	1,14
	58,6%	9,9%	14,2%	17,3%	SD=1,83

### Onderscheid naar buurten

Buiten de uitspraken over het bezoek aan de verschillende voorzieningen valt uit de hierboven gepresenteerde tabellen ook een verschil tussen de afzonderlijke buurten te destilleren. Het meest opvallende hierbij is dat de verschillen tussen de buurten – als het om het relatieve bezoek van winkelvoorzieningen – niet erg groot zijn. Toch zijn er wel een aantal opvallende verschillen:

- De bewoners van de SuHa bezoeken 1,7 keer zo vaak een grote supermarkt als de bewoners van de Van der Pekbuurt.
- In de Van der Pekbuurt worden de “kleine buurtwinkels” het best bezocht.
- Zowel in De Punt als in de Van der Pekbuurt is een relatief grote groep die nooit of slechts zelden boodschappen doet bij een “boodschappenwinkel”.
- In De Punt en de SuHa woont het grootste deel van de respondenten die juist heel vaak boodschappen doet. Meer dan 15% gaat vaker dan 21 keer in twee weken naar een “boodschappenwinkel”.
- De bakker en de slager worden in de Van der Pekbuurt door relatief weinig mensen bezocht, terwijl het bezoekersaandeel in de andere buurten elkaar redelijk dicht benadert.

- Een verschil is waarneembaar bij het bezoek aan de groentewinkel. In dit geval wijkt de Boerhaavebuurt af van de andere wijken door haar geringe aantal bezoekers aan een “groenteman”. In de drie andere buurten wordt de groentewinkel ongeveer twee keer zo vaak bezocht als in de Boerhaavebuurt.

### Onderscheid naar vervoermiddel

In paragraaf 5.2.1 kwam reeds uitgebreid aan de orde met welk vervoermiddel de respondenten naar buurtwinkel en supermarkt gaan. Een analyse van het soort vervoermiddel waarmee men naar een kleine zelfstandige specialist (bakker, slager en groentewinkel) gaat, levert op dat ruim tweederde van de respondenten hierbij te voet gaat. Ongeveer een vijfde gaat met de fiets naar een dergelijke winkel, terwijl bijna niemand hiervoor het openbaar vervoer gebruikt. Eén op de tien mensen ging met de auto (tabellen 5.2.15; 5.2.16 en 5.2.17).

Kortom: met name de kleinere winkelvoorzieningen (buurtwinkel, bakker, slager en groentewinkel) genereren veel “actief vervoer”. Anderzijds zorgt de supermarkt ook voor veel loopbewegingen, maar worden “de grote boodschappen” graag met de auto gehaald.

**Tabel 5.2.15: Bezoek aan bakker**

Buurt	Te voet	Fiets	OV	Auto	N*
Boerhaave	47	19	-	1	62
	70,1%	28,4%	-	1,5%	54%
De Punt	38	7	1	12	58
	65,5%	12,1%	1,7%	20,7%	58%
SuHa	61	1	-	2	63
	95,3%	1,6%	-	3,1%	59%
V.d. Pek	31	7	-	7	42
	68,9%	20,0%	-	20,0%	34%

Buurt	Te voet	Fiets	OV	Auto	N*
Boerhaave	25	12	-	5	40
	59,6%	28,6%	-	12,0%	35%
De Punt	15	6	2	10	34
	45,4%	18,2%	6,1%	30,3%	34%
SuHa	41	2	-	4	45
	87,2%	4,3%	-	8,5%	42%
V.d. Pek	26	6	-	5	34
	70,3%	17,6%	-	13,5%	28%

Buurt	Te voet	Fiets	OV	Auto	N*
Boerhaave	22	15	-	-	35
	59,4%	40,5%	-	-	30%
De Punt	23	7	4	7	41
	56,1%	17,1%	9,8%	17,1%	41%
SuHa	43	4	-	2	48
	87,8%	8,2%	-	4,1%	45%
V.d. Pek	40	15	1	6	55
	64,6%	24,2%	1,6%	9,7%	45%

\* N is het aantal mensen dat aangeeft deze voorziening in de afgelopen twee weken te hebben bezocht. Het percentage representeert het aandeel van de buurtbevolking die deze voorziening bezoekt. De optelsom van de percentages voor de afzonderlijke vervoermiddelen telt op tot boven de 100%, omdat respondenten meerdere vervoermiddelen konden aangeven.

Wat nu als we proberen te differentiëren naar de verschillende onderzoeksbuurten?

Dan valt het op dat de winkels in de Boerhaavebuurt en de SuHa beiden relatief veel voetgangers aantrekken (nabijheid voorzieningen). In de SuHa kan zelfs wel gezegd worden dat vrijwel alle boodschappen te voet worden gehaald.

De Boerhaavebuurt en de Van der Pekbuurt kennen ook een aanzienlijk aantal respondenten dat fietsend hun boodschappen doet. De SuHa kent verreweg de minste respondenten die fietsend boodschappen doen.

De Punt en de Van der Pekbuurt hebben de meeste respondenten die met de auto naar de winkel rijden en dit geldt voor alle boodschappenvoorzieningen.

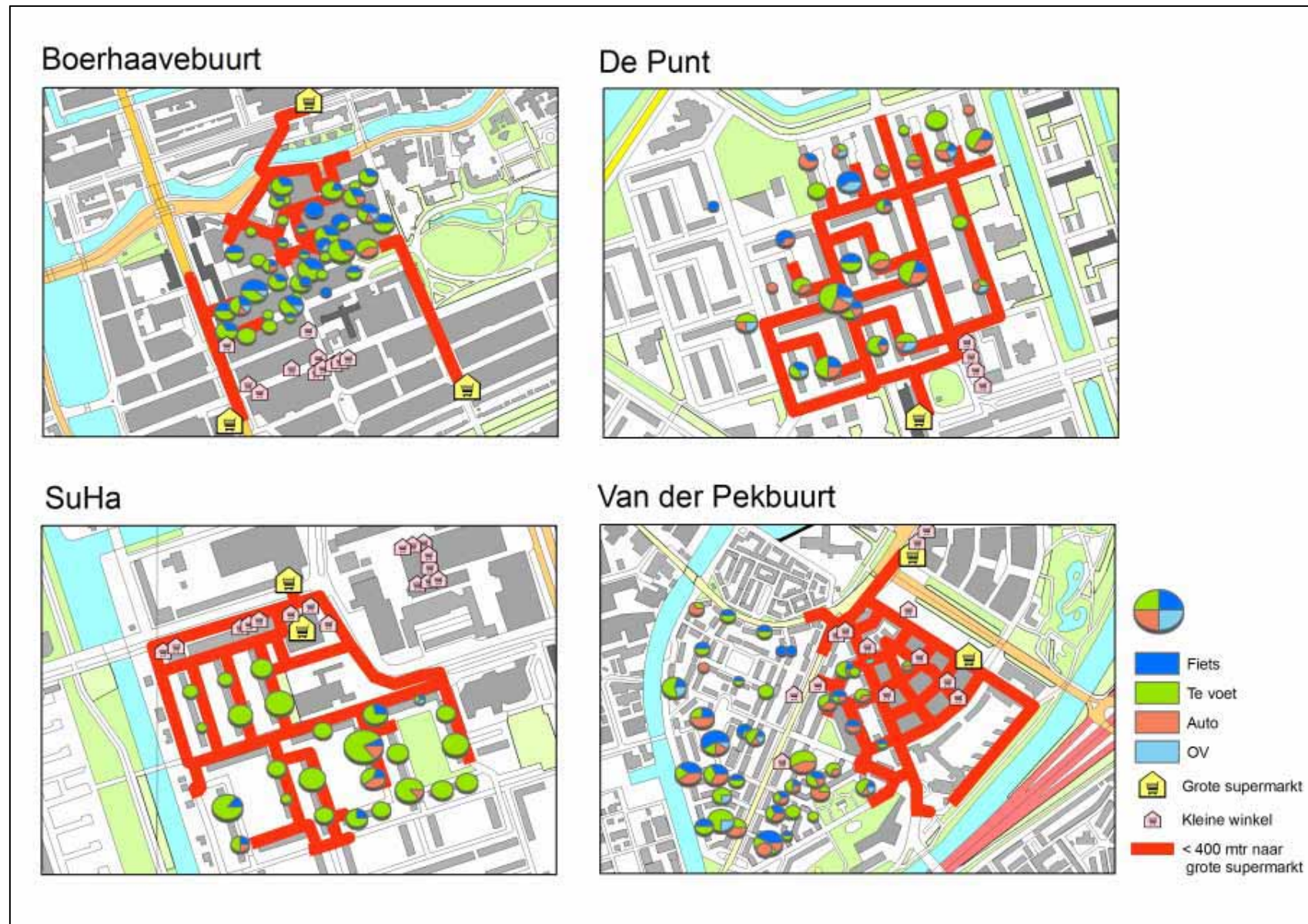
### 5.2.3 Welke relatie is er tussen de mate van gebruik van “boodschappenwinkels” in de buurt en de kenmerken van de routes hiernaartoe?

Om op laag schaalniveau uitspraken te kunnen doen over eventuele routes binnen een buurt die aanleiding zijn voor meer “actief vervoer”, hebben we de vragenlijsten geocodeerd op postcodeniveau en geanalyseerd met behulp van een Geografische Informatie Systeem. Door de resultaten van de vragenlijst te koppelen aan de structuur van een buurt kunnen specifieke barrières en aantrekkelijke routes “oplichten”.

In figuur 5.2.1 komt allereerst weer duidelijk naar voren dat er tussen de buurten grote verschillen waarneembaar zijn. Bij nadere beschouwing is het zinvol om op buurtniveau twee analyses door te voeren, namelijk een analyse naar de postcodes die binnen een buurt veel “actief vervoer” genereren en daar waar dit juist niet het geval is.

Binnen de Boerhaavebuurt leidt dit tot de observatie dat daar de weinige respondenten die met de auto naar een “boodschappenwinkel” gaan vooral aan de oostkant van de buurt wonen (daar waar iets meer ruimte is om de auto te parkeren). In het kaartje van De Punt is te zien dat er geen specifieke subbuurtjes aan te wijzen zijn waar meer of minder gekozen wordt voor een bepaald vervoerstype. In de SuHa gaat vrijwel iedereen te voet naar de “boodschappenwinkel”. Slechts een paar (met name vrouwelijke) respondenten rondom de Jan Celestraat verkiest het om met de auto naar de winkel te gaan. De Van der Pekbuurt levert een uiterst divers beeld op waar eigenlijk geen uitspraken gedaan kunnen worden over subbuurten met meer dan wel minder “actief of inactief vervoer”.

**Figuur 5.2.1: Vervoersmiddel naar supermarkt en buurtwinkel, ten opzichte van 400 meter zone rondom supermarkten**





Uit verkennend kwalitatief onderzoek waarin buurtbewoners werden gevraagd om hun daadwerkelijke wandel- en fietsroutes naar voorzieningen op een kaart in te tekenen, bleek dat “winkelvoorzieningen” in bijna alle buurten werden bezocht door de kortste/snelste route te kiezen. Toch leidt dit in de verschillende buurten tot verschillende patronen.

In de Boerhaavebuurt resulteert dit in een netwerk van routes waarbij slechts de twee drukste straten te kenschetsen zijn als routes die men probeert te vermijden<sup>16</sup>. Anderzijds vormen de relatief rustige en doorgaande straten juist de routes die iets voetgangers aantrekken<sup>17</sup>.

In De Punt valt op dat de individuele wandel- en fietsroute van respondenten veelal in eerste instantie naar de centrale doorgaande straat<sup>18</sup> leidt en dat men van daaruit de snelste weg zoekt naar de te bezoeken voorziening. Opvallend is daarbij met name dat er dus weinig gebruikt wordt gemaakt van de kleine straatjes en “binnendoortjes” die wel mogelijk zouden zijn binnen deze buurt.

Het verhaal van de SuHa-buurt is vooral het verhaal van de “rechte lijnen”. Er lijken hier geen straten aan te wijzen te zijn die positieve of negatieve invloed hebben op de gekozen routes. De rationale achter de routes in deze buurt is vooral ingegeven door “de kortste weg”, waarbij er geen sprake lijkt te zijn van het vermijden of opzoeken van bepaalde drukke of juist rustiger straten.

De Van der Pekbuurt tenslotte laat wederom een concentratie van wandel- en fietsroutes rondom “centrale assen” zien<sup>19</sup>. Deze straten worden verkozen om snel het bewuste doel te bereiken. Voor enige fietsers blijkt een route langs een groene strook een alternatieve route langs de Buiksloterweg een alternatief te bieden voor het bereiken van de noordkant van de buurt<sup>20</sup>.

---

<sup>16</sup> Wibautstraat en Mauritskade.

<sup>17</sup> Tilanusstraat en Camperstraat.

<sup>18</sup> Ingelandenweg.

<sup>19</sup> Van der Pekstraat en Hagedoornweg.

<sup>20</sup> Langs de Buiksloterweg.

De bovenstaande uitspraken over de verkozen routes van respondenten berusten op een vrij kleine aselechte groep buurtbewoners uit de geselecteerde buurten. In totaal waren dit per buurt ongeveer 10-15 respondenten, die bovendien ook gevraagd is hun verkozen route te beargumenteren. Door de kleine omvang van de onderzoekspopulatie mogen we geen harde conclusies trekken uit het bovenstaande. Het kan echter weldegelijk - in combinatie met de vragenlijsten – dienen als indicatie van de keuzes die buurtbewoners maken, ingegeven door de ruimtelijke structuur van hun buurt. Nader kwalitatief onderzoek op dit terrein zou daarom zeer behulpzaam zijn.

#### 5.2.4 In welke mate draagt het boodschappen doen bij aan het totale bewegingspatroon van buurtbewoners?

Met behulp van de vragenlijst zoals wij die hebben gebruikt kan geen precieze uitspraak gedaan worden over de invloed van het “boodschappen doen” op het totale bewegingspatroon van buurtbewoners. Dit komt vooral omdat we geen data hebben over het geheel aan lichamelijke activiteit van individuen.

Wel kunnen we constateren dat van de bewegingen die mensen in hun buurt doen een zeer aanzienlijk deel voor rekening komt van het wandelen of fietsen naar een “boodschappenwinkel”. De ruimtelijke factoren voor een daadwerkelijke keuze van het soort vervoermiddel waarmee dit type winkels wordt bezocht lijken vooral te vinden te zijn in de relatief dun bevolkte buurten aan de rand van de stad. Het zijn als gevolg hiervan juist de “groene buurten” (met veel publiek en privaat groen) waar relatief veel winkelbezoek met “inactief vervoer” plaatsvindt.

In de Boerhaavebuurt, waar de parkeerdruk hoog is en waar vaak gezocht moet worden naar een parkeerplek, is de auto geen serieus alternatief voor de fiets of de voet, zeker niet als het gaat om de dagelijkse boodschappen. In de Van der Pekbuurt liggen de

winkels doorgaans op een wat grotere afstand van de woning, maar desalniettemin worden deze winkels toch vaak met “actief vervoer” aangedaan. De auto wordt ook wel gebruikt, maar doorgaans vooral voor de “grote boodschappen”. Ditzelfde geldt ook voor De Punt, ondanks dat de “grote supermarkten” hier toch aanzienlijk dichterbij liggen en de voet of fiets zeker een goed alternatief zouden kunnen bieden. In de SuHa worden de boodschappen vrijwel zonder uitzondering te voet gedaan. De afstand tussen huis en winkel is hier zodanig klein dat de auto eigenlijk nooit een alternatief is.

Ook de spreiding van winkelvoorzieningen over de wijk (Boerhaavebuurt en Van der Pekbuurt) heeft gevolgen voor het verkozen transportmiddel waarmee deze worden bezocht. Een grotere spreiding van verschillende voorzieningen door de wijk zorgt voor een gemiddeld genomen kortere loopafstand, maar heeft vooral als effect dat respondenten eerder een “actief transportmiddel” kiezen, ook als de voorziening iets verder weg ligt.

Een concentratie van voorzieningen op korte afstand (SuHa) heeft evenzeer een stimulerend effect op het “actieve vervoer”. Zodra deze winkelconcentratie echter niet binnen een acceptabele loopafstand ligt (ongeveer 400 meter), wordt met name de auto een aantrekkelijk alternatief (De Punt).

Verondersteld kan worden dat zeker in dit laatste geval de multi-purpose-trips ook een belangrijke rol spelen, aangezien De Punt zelf namelijk is voorzien van een grote supermarkt, waar veel van de dagelijkse boodschappen gedaan kunnen worden.

Voor wat betreft het boodschappen doen zijn er slechts kleine verschillen tussen verschillende demografische groepen. Zo doen niet-westerse allochtonen gemiddeld iets vaker boodschappen bij een buurtwinkel en daarentegen wat minder vaak in een supermarkt.

Voor wat betreft de kleine zelfstandige levensmiddelenwinkels (bakker, slager en groenteboer) genereert de bakker de meeste bezoekers. Voor wat betreft het vervoermiddel waarmee zij worden aangedaan geldt in grote lijnen hetzelfde als voor de buurtwinkel en de supermarkt.

## 5.3

### **Wat is de relatie tussen de aanwezigheid van “recreatieve voorzieningen” en de lichamelijke activiteit van buurtbewoners?**

Naast boodschappen doen kan ook de aanwezigheid van recreatieve voorzieningen in de buurt – zoals een park, een sportvereniging, een wandelroute of een zwembad – een goede aanleiding zijn om in beweging te komen. Vrijwel alle Nederlandse buurten kennen wel op de een of andere wijze een publieke en recreatieve zone, waar vrije tijd kan worden doorgebracht. Toch verschillen ook de geselecteerde wijken aanzienlijk wat betreft de beschikbaarheid en het soort van recreatieve voorzieningen. Zo hebben de Boerhaavebuurt, de Van der Pekbuurt en de SuHa een park op loopafstand liggen en kent De Punt een ruim aanbod aan openbaar en privaat groen in de wijk zelf.

Het doel van deze paragraaf is om te analyseren welke (ruimtelijke) factoren een rol spelen in het gebruik van recreatieve buurtvoorzieningen. Analooq aan de vorige paragraaf kijken we daarbij eerst naar het soort vervoermiddel waarmee recreatieve voorzieningen worden aangedaan en vooral ook naar het relatieve gebruik ervan. Vervolgens analyseren we welke ruimtelijke buurtkenmerken stimulerend werken op het gebruik van recreatieve voorzieningen.

Naast de gezondheidsbevorderende functie van recreatie kan een “actieve buurt” overigens ook een belangrijke sociale functie vervullen. Dit laatste past echter niet binnen de vraagstelling van dit onderzoek.

#### 5.3.1 Wat is de relatie tussen het aanbod van recreatieve voorzieningen in de buurt en de keuze voor “actief/inactief transport”?

Aangezien recreatie doorgaans een activiteit is die meer als ontspanning wordt beleefd dan werk of boodschappen doen, kan verondersteld worden dat dit ook meer gepaard zal gaan met “actief vervoer”. Het gaat bij recreatie immers minder om effectiviteit en snelheid en meer om kwaliteit en (sportieve) ontspanning. Toch is het goed mogelijk dat de geselecteerde buurten wel een onderscheid laten zien op dit terrein, onder andere omdat in de ene buurt een bepaalde vorm van recreatie dichterbij huis te vinden is dan in een andere buurt of omdat de route naar een dergelijke voorziening als plezieriger wordt ervaren. Het aanbod aan recreatieve voorzieningen op loopafstand zal een grote invloed kunnen hebben op het gebruik ervan en daarmee ook op het soort vervoermiddel waarmee zij wordt bereikt.

**Tabel 5.3.1: Ervaren afstand naar park per woonbuurt**

Buurt	1-5 minuten	6-10 minuten	11-20 minuten	21-30 minuten	> 31 minuten	Weet niet/ geen antw.	Totaal
Boerhaave	101	13	1	-	-	-	115
	87,8%	11,3%	0,9%	-	-	-	100,0%
De Punt	6	23	35	18	11	7	100
	6,0%	23,0%	35,0%	18,0%	11,0%	7,0%	100,0%
SuHa	49	45	8	-	-	3	105
	46,7%	42,9%	7,6%	-	-	2,9%	100,0%
V.d. Pek	34	47	27	9	-	3	120
	28,3%	39,2%	22,5%	7,5%	-	2,5%	100,0%
Totaal	190	128	71	27	11	13	440
	43,2%	29,1%	16,1%	6,1%	2,5%	3,0%	100,0%

**Tabel 5.3.2: Ervaren afstand naar fitnesscentrum of sportvereniging per woonbuurt**

Buurt	1-5 minuten	6-10 minuten	11-20 minuten	21-30 minuten	> 31 minuten	Weet niet/ geen antw.	Totaal
Boerhaave	48	30	17	4	2	13	114
	42,1%	26,3%	14,9%	3,5%	1,8%	11,4%	100,0%
De Punt	7	12	23	25	16	17	100
	7,0%	12,0%	23,0%	25,0%	16,0%	17,0%	100,0%
SuHa	74	18	3	3	3	5	106
	69,8%	17,0%	2,8%	2,8%	2,8%	4,7%	100,0%
V.d. Pek	-	12	35	28	16	27	118
	-	10,2%	29,7%	23,7%	13,6%	22,9%	100,0%
Totaal	129	72	78	60	37	62	438
	29,5%	16,4%	17,8%	13,7%	8,4%	14,2%	100,0%

**Tabel 5.3.3: Ervaren afstand naar wandel/fietsroute per woonbuurt**

Buurt	1-5 minuten	6-10 minuten	11-20 minuten	21-30 minuten	> 31 minuten	Weet niet/ geen antw.	Totaal
Boerhaave	17	17	20	11	4	43	112
	15,2%	15,2%	17,9%	9,8%	3,6%	38,4%	100,0%
De Punt	8	11	29	8	5	38	99
	8,1%	11,1%	29,3%	8,1%	5,1%	38,4%	100,0%
SuHa	39	25	9	2	4	25	104
	37,5%	24,0%	8,7%	1,9%	3,8%	24,0%	100,0%
V.d. Pek	25	29	18	8	3	36	119
	21,0%	24,4%	15,1%	6,7%	2,5%	30,3%	100,0%
Totaal	89	82	76	29	16	142	434
	20,5%	18,9%	17,5%	6,7%	3,7%	32,7%	100,0%

**Tabel 5.3.4: Ervaren afstand naar zwembad per woonbuurt**

Buurt	1-5 minuten	6-10 minuten	11-20 minuten	21-30 minuten	> 31 minuten	Weet niet/ geen antw.	Totaal
Boerhaave	4	25	53	20	6	7	115
	3,5%	21,7%	46,1%	17,4%	5,2%	6,1%	100,0%
De Punt	2	2	15	21	45	15	100
	2,0%	2,0%	15,0%	21,0%	45,0%	15,0%	100,0%
SuHa	-	7	40	35	21	2	105
	-	6,7%	38,1%	33,3%	20,0%	1,9%	100,0%
V.d. Pek	2	24	50	25	12	6	119
	1,7%	20,2%	42,0%	21,0%	10,1%	5,0%	100,0%
Totaal	8	58	158	101	84	30	439
	1,8%	13,2%	36,0%	23,0%	19,1%	6,8%	100,0%

In de tabellen 5.3.1 t/m 5.3.4 komt inderdaad naar voren dat de buurten uiterst divers zijn in hun aanbod van “recreatieve voorzieningen”. Daar waar het park voor de bewoners van de Boerhaavebuurt (en in mindere mate voor de SuHa en de Van der Pekbuurt) “om de hoek” ligt, is De Punt juist heel mager bedeed op dit terrein (tabel 5.3.1).

De sportschool (fitnesscentrum/sportvereniging) blijkt vooral voor bewoners van de Boerhaavebuurt en de SuHa op korte afstand bereikbaar te zijn. In De Punt en de Van der Pekbuurt daarentegen ligt een sportschool voor een ruime meerderheid van de bewoners op meer dan tien minuten loopafstand (tabel 5.3.2).

Veel respondenten konden de vraag op welke afstand er een wandel- of fietsroute te vinden was niet beantwoorden, veelal omdat hen niet duidelijk genoeg was wat verstaan moest worden onder deze voorziening. Bij de mensen die wel antwoord konden geven op deze vraag bleek dat de bewoners uit de SuHa aangaven in meerderheid dichtbij (minder dan tien minuten) een dergelijke route te wonen. In De Punt anderzijds liggen de wandel- en fietsroutes voor slechts weinigen binnen een straal van tien minuten lopen (tabel 5.3.3).

Het zwembad tenslotte is een voorziening die voor de meeste respondenten uit het onderzoek op wat grotere afstand ligt. Het Floraparkbad (ongeveer 1,5 kilometer van de Van der Pekbuurt) en het Sportfondsenbad-Oost (ongeveer 1,5 kilometer van de Boerhaavebuurt) liggen nog op redelijke loopafstand. In de Osdorpse buurten geeft meer dan 80% van de respondenten aan meer dan tien minuten te moeten lopen naar het zwembad (tabel 5.3.4). Dit ondanks het feit dat ook het Sloterparkbad voor de bewoners van de SuHa ook op ongeveer anderhalve kilometer ligt.

Eén van de factoren die ook in het geval van recreatieve voorzieningen een rol kan spelen bij de keuze voor een bepaald vervoermiddel is de afstand tot de voorziening. Verondersteld kan worden dat de afstand tot recreatieve voorzieningen, in vergelijking tot de afstand tot winkels, minder bepalend zal zijn voor het specifieke vervoermiddel waarmee de voorziening bezocht wordt. Bij vrije tijdsactiviteiten speelt de tijd immers een minder grote rol en

doorgaans gaat recreatie ook niet gepaard met veel tilwerk, zoals dat bij boodschappen wel het geval kan zijn.

Navraag over het gebruik van recreatieve voorzieningen in samenhang met de “ervaren afstand” en het vervoermiddel waarmee het bereikt wordt, resulteerde in de tabellen 5.3.5 t/m 5.3.8<sup>21</sup>.

Uit tabel 5.3.5 blijkt dat parken veelal met “actief vervoer” worden bezocht. 80% (De Punt) tot bijna 100% (Boerhaavebuurt) van de respondenten die de voorgaande twee weken naar het park was geweest had dit op de fiets of te voet gedaan. Daarbij valt op dat een park, zelfs als het verder weg ligt, een hoog percentage voetgangers blijft trekken, hoger dan we voorheen zagen bij de “boodschappenwinkels”.

De nabijheid van het Oosterpark zorgt er niet alleen voor dat in de Boerhaavebuurt heel veel respondenten het park bezoeken, zij doen dit ook vrijwel zonder uitzondering met “actief vervoer”. In de andere buurten worden de auto of de bus toch iets meer gebruikt om de recreatieve rust van een park op te zoeken. 10 á 20% van de respondenten uit deze buurten gaf namelijk aan dat zij ook (wel eens) met een “inactief vervoermiddel” naar het park gaan.

---

<sup>21</sup> Voor de andere recreatieve voorzieningen (wandelen, fietsen, sporten in de vrije tijd e.d.) hebben we geen afstandsvariabele in de vragenlijst opgenomen. Hier kunnen we dus geen uitspraak doen over een eventuele relatie tussen het soort activiteit en de loopafstand tot de plek waar deze activiteit kan worden uitgeoefend.

Tabel 5.3.5: Vervoermiddel waarmee het park werd bezocht, gerelateerd aan de zelf-gerapporteerde afstand (cijfers over de laatste twee weken)						
Buurt	Reistijd	Te voet	Fiets	OV	Auto	N*
Boerhaave	1 - 5 minuten	67	16	-	-	76
		80,7%	19,3%	-	-	75,2%
	6 - 10 minuten	4	1	-	1	6
		66,7%	16,7%	-	16,7%	58,3%
	> 10 minuten	1	-	-	-	1
	100%	-	-	-	100%	
Totaal		72	17	-	1	84
		80,0%	18,9%	-	1,1%	73,7%
De Punt	1 - 5 minuten	2	2	1	2	5
		28,6%	28,6%	14,3%	28,6%	83,3%
	6 - 10 minuten	6	3	-	-	8
		66,7%	33,3%	-	-	34,8%
	> 10 minuten	10	10	3	2	21
	40,0%	40,0%	12,0%	8,0%	33,3%	
Totaal		18	15	4	4	34
		43,9%	36,6%	9,8%	9,8%	34,3%
SuHa	1 - 5 minuten	10	7	1	3	17
		47,6%	33,3%	4,8%	14,3%	37,0%
	6 - 10 minuten	19	4	-	1	22
		79,2%	16,7%	-	4,2	50,0%
	> 10 minuten	3	-	-	1	4
	75,0%	-	-	25,0%	50,0%	
Totaal		32	11	1	5	43
		65,3%	22,4%	2,0%	10,2%	42,6%
V.d. Pek	1 - 5 minuten	14	1	1	1	15
		82,4%	5,9%	5,9%	5,9%	46,9%
	6 - 10 minuten	14	4	1	1	19
		70,0%	20,0%	5,0%	5,0%	43,2%
	> 10 minuten	8	3	1	-	11
	66,7%	25,0%	8,3%	-	30,6%	
Totaal		36	8	3	2	48
		73,5%	16,3%	6,1%	4,1%	41,0%

Tabel 5.3.6: Vervoermiddel waarmee het fitnesscentrum of de sportvereniging werd bezocht, gerelateerd aan de zelf-gerapporteerde afstand tot de voorziening (cijfers over de laatste twee weken)						
Buurt	Reistijd	Te voet	Fiets	OV	Auto	N*
Boerhaave	1 - 5 minuten	5	5	-	-	10
		50,0%	50,0%	-	-	21,3%
	> 5 minuten	1	6	-	2	8
		11,1%	66,7%	-	22,2%	15,1%
	Totaal	6	11	-	2	18
	31,6%	57,9%	-	10,5%	15,8%	
De Punt	1 - 10 minuten	3	-	-	1	4
		75,0%	-	-	25,0%	28,6%
	> 10 minuten	1	3	1	8	13
		7,7%	23,1%	7,7%	61,5%	21,0%
Totaal		4	3	1	10	18
		23,5%	17,6%	5,9%	52,9%	18,6%
SuHa	1 - 5 minuten	6	-	3	3	10
		50,0%	-	25,0%	25,0%	14,1%
	> 5 minuten	1	1	4	3	8
		11,1%	11,1%	44,4%	33,3%	30,8%
Totaal		7	1	7	6	18
		38,9%	5,6%	38,9%	33,3%	17,6%
V.d. Pek	1 - 10 minuten	-	1	-	-	1
		-	100%	-	-	18,2%
	> 10 minuten	2	5	2	7	14
		12,5%	31,2%	12,5%	43,7%	18,4%
Totaal		3	8	4	7	20
		11,8%	35,3%	11,8%	41,2%	17,4%

N\* = De waarde van N wijkt af van de optelsom van de afzonderlijke aantallen respondenten die kiezen voor een bepaald vervoermiddel, aangezien meerder antwoorden gegeven konden worden op de vraag met welk vervoermiddel de voorziening werd bezocht. Het percentage verwijst naar het aandeel respondenten dat aangeeft de voorziening te bezoeken.

De fitnessstudio's trekken aanzienlijk minder bezoekers dan de parken rondom de onderzochte buurten (tabel 5.3.6). Bovendien wordt deze voorziening ook vaker met de auto of het openbaar vervoer aangedaan, mede ook omdat alleen in de Boerhaavebuurt

en de SuHa er sprake is van een aantal sportscholen binnen een straal van vijf minuten lopen. In De Punt en de Van der Pekbuurt is de spreiding van dergelijke sportgelegenheden – ook binnen een wijdere straal van tien minuten lopen – zo gering dat slechts een enkeling hier gebruik van maakt.

**Tabel 5.3.6: Vervoermiddel waarmee het wandel/fietsroute werd bezocht, gerelateerd aan de zelf-gerapporteerde afstand tot de voorziening (cijfers over de laatste twee weken)**

Buurt	Reistijd	Te voet	Fiets	OV	Auto	N*
Boerhaave	1 - 5 minuten	3	3	-	1	6
		42,9%	42,9%	-	14,3%	35,3%
	> 5 minuten	-	12	1	1	14
		-	85,7%	7,1%	7,1%	26,9%
Totaal	3	15	1	2	20	
		14,3%	71,4%	4,8%	9,5%	17,7%
De Punt	1 - 10 minuten	5	3	-	-	7
		62,5%	37,5%	-	-	36,8%
	> 10 minuten	5	3	1	-	9
		55,6%	33,3%	11,1%	-	25,0%
Totaal	11	6	1	-	18	
		61,1%	33,3%	5,6%	-	18,6%
SuHa	1 - 5 minuten	6	9	-	-	14
		40,0%	60,0%	-	-	38,9%
	> 5 minuten	6	7	-	1	11
		42,9%	50,0%	-	7,1%	28,2%
Totaal	12	16	-	1	25	
		41,4%	55,1%	-	3,4%	25,0%
V.d. Pek	1 - 10 minuten	5	5	1	-	11
		45,4%	45,4%	9,1%	-	22,4%
	> 10 minuten	4	-	1	-	5
		80,0%	-	20,0%	-	21,4%
Totaal	11	8	3	-	22	
		55,0%	40,0%	15,0%	-	19,3%

Het mag niet verbazen dat de respondenten die gebruik maken van wandel- of fietsroutes hierbij in meerderheid aangeven met “actief vervoer” hierheen te gaan (tabel 5.3.6). Toch geven enkele respondenten uit de Boerhaavebuurt en de Van der Pekbuurt aan hierbij ook wel met het openbaar vervoer of de auto te gaan. De aantallen mensen die een wandel- of fietsroute bezoeken zijn echter zo gering, dat hier geen consequenties aan mogen worden verbonden.

Aangezien in al de onderzochte buurten de zwembaden op enige afstand lagen, is het verklaarbaar dat de respondenten die een zwembad bezoeken, dit meestal niet te voet doen. De fiets en de auto zijn hiervoor de meest gebruikte vervoermiddelen (tabel 5.3.7). Opvallend is echter dat in de Van der Pekbuurt juist wel veel gelopen wordt naar het zwembad terwijl in de Boerhaavebuurt slechts twee respondenten te voet gaan, ondanks dat het Sportfondsenbad (Oost) ongeveer net zo ver weg is als het Florabad (Noord).

#### 5.3.1.1 *Wat is de relatie tussen de ruimtelijke spreiding/concentratie van recreatieve en sportieve voorzieningen en de mate van “recreatieve lichamelijke activiteit”?*

Uit een inventarisatie van de openbaar toegankelijke recreatieve voorzieningen (sportvelden, speelplaatsen en parken) blijkt dat met name de SuHa deze in de directe omgeving ontbeert, ondanks de nabijheid van het Sloterpark. Daarbij typeert zich de hoek van het Sloterpark die het dichtst bij de SuHa ligt als “ontoegankelijk” (met het oog op lichamelijke activiteit). De Sloterplas biedt op dit punt namelijk vooral een mooi uitzicht, maar weinig vaste aarde om op te bewegen. In De Punt zijn groen en speeltuinen een integraal onderdeel van de buurt. En ondanks dat de Boerhaavebuurt zelf nogal stenig is, zorgt de nabijheid van het Oosterpark toch voor de nodige recreatieve mogelijkheden in de directe omgeving. De Van der Pekbuurt tenslotte bezet in dit verband een middenpositie; de

buurt zelf kent redelijk wat groen en heeft ook een groot park op wandelafstand (Florapark). Speelplaatsen en sportvelden zijn in redelijke mate voorhanden, verspreid over de buurt (tabel 5.3.8).

**Tabel 5.3.7: Vervoermiddel waarmee het zwembad werd bezocht, gerelateerd aan de zelf-gerapporteerde afstand tot de voorziening (cijfers over de laatste twee weken)**

Buurt	Reistijd	Te voet	Fiets	OV	Auto	N*
Boerhaave	1 - 10 minuten	-	1	-	-	1
		-	100%	-	-	8,0%
	> 10 minuten	2	7	4	-	11
		15,4%	53,8%	30,8%	-	14,5%
Totaal		2	8	4	-	13
		14,3	57,1%	28,6%	-	11,6%
De Punt	1 - 10 minuten	-	-	-	-	-
		-	-	-	-	-
	> 10 minuten	1	2	-	6	9
		11,1%	22,2%	-	66,7%	11,4%
Totaal		1	2	-	6	9
		11,1%	22,2%	-	66,7%	9,5%
SuHa	1 - 10 minuten	-	1	-	-	1
		-	100%	-	-	14,3%
	> 10 minuten	3	1	4	10	17
		16,7%	5,6%	22,2%	55,6%	18,1%
Totaal		3	2	4	10	18
		15,8%	10,5%	21,1%	52,6%	17,5%
V.d. Pek	1 - 10 minuten	4	2	-	2	8
		50,0%	25,0%	-	25,0%	39,1%
	> 10 minuten	6	-	2	2	10
		60,0%	-	20,0%	20,0%	12,0%
Totaal		10	2	2	4	19
		55,6%	11,1%	11,1%	22,2%	16,5%

**Tabel 5.3.8: Aantallen “recreatieve voorzieningen” in de geselecteerde onderzoekswijken**

Buurt	Sportveld	Speelplaats	Park
Boerhaave	4	3	Oosterpark
De Punt	2	12	vijf “postzegelparkjes”
SuHa	-	2	Sloterpark/Sloterplas
V.d. Pek	3	7	Florapark en “postzegelparkje”

Zodra we deze objectieve gegevens over voorzieningen in de buurt in verband gaan brengen met de lichamelijke activiteit gedurende de vrije tijd van respondenten, dan blijkt dat de relatie tussen de aanwezigheid van recreatieve voorzieningen en de lichamelijke activiteit van respondenten van meer factoren afhankelijk is dan de aanwezigheid van dergelijke voorzieningen. De respondenten in de Van der Pekbuurt en de Boerhaavebuurt blijken namelijk gemiddeld meer tijd te besteden aan wandelen, fietsen, tuinieren, klussen en sporten dan de respondenten uit De Punt en de SuHa (tabel 5.3.9).

Dat de respondenten in de SuHa gemiddeld verreweg de minste uren lichamelijk actief zijn in hun vrije tijd is mogelijk te verklaren door de beperkte mogelijkheden voor lichamelijke activiteit in hun directe woonomgeving. Het relatief geringe aantal uren dat gemiddeld aan met name wandelen en fietsen in de vrije tijd wordt besteed wordt daarbij niet gecompenseerd door meer deelname aan lichamelijke activiteit op sportverenigingen.

Ook De Punt, met haar verspreid liggende “recreatieve voorzieningen” (onder andere de vijf “postzegelparkjes”, met minder dan tien bomen), lijkt niet erg uitnodigend te zijn voor beweging in de eigen buurt. Hierbij dient wel gezegd te worden dat de recreatieve voorzieningen in De Punt met name gericht zijn op de (zeer) jeugdigen, getuige de twaalf speelplaatsen in deze relatief kleine buurt.

Te veronderstellen is daarmee dat het bij recreatieve voorzieningen vooral ook gaat om het soort voorziening en de gebruiksvriendelijkheid/toegankelijkheid. Daarbij komen ook andere facetten uit de buurt, zoals de verkeers- en sociale veiligheid om de hoek kijken.



Het sporten in de vrije tijd kan natuurlijk een breed spectrum aan activiteiten behelzen, hetgeen ook wel bleek uit de antwoorden op de vragenlijst. Naast populaire sporten zoals fitness (66 mensen beoefenden deze sport), zwemmen (30), voetbal (11) gaven sommigen ook “exotischer sporten” aan, bijvoorbeeld country-line-dansen of Tae Bo.

**Tabel 5.3.9: Tijd die per week besteed wordt aan lichamelijke activiteit in de vrije tijd (wandelen, fietsen, tuinieren, klussen en sporten).**

Buurt	niet	0-5 uur	5-10 uur	10-15 uur	> 15 uur	Gemiddelde
Boerhaave	5	38	43	13	15	504 minuten
	4,4%	33,3%	37,7%	11,4%	13,2%	(SD = 438)
De Punt	11	32	25	17	10	455 minuten
	11,6%	33,7%	26,3%	17,9%	10,5%	(SD = 430)
SuHa	13	42	26	9	15	405 minuten
	12,4%	40,0%	24,8%	8,6%	14,3%	(SD = 417)
V.d. Pek	13	36	29	12	25	582 minuten
	11,3%	31,3%	25,2%	10,4%	21,7%	(SD = 583)
Totaal	42	148	123	51	65	493 minuten
	9,8%	34,5%	28,7%	11,9%	15,2%	(SD = 475)

### 5.3.2 Hoe vaak bezoeken respondenten “recreatieve voorzieningen”?

In het voorgaande bleek al dat met name het park een belangrijke recreatieve voorziening is. Bijna de helft van alle respondenten had in de twee weken voor het invullen van de vragenlijst een park bezocht. Het percentage bezoekers aan één der andere voorzieningen kwam niet boven de 20% (tabel 5.3.10).

**Tabel 5.3.10: Recreatieve activiteiten (per week)**

	% bezoek	Gem. frequentie	SD
Wandelen	65%	2,3	2,6
Fietsen	47%	1,7	2,4
Tuinieren	23%	0,5	1,3
Klussen	23%	0,3	0,9

Zodra we bij de vervoersbewegingen naar de verschillende voorzieningen rekening houden met de buurtkenmerken, dan bleek ook reeds dat het vooral het Oosterpark is dat goed bezocht wordt. Ruim 70% van de respondenten uit de Boerhaavebuurt had in de twee weken voorafgaand aan het invullen van de vragenlijst het park bezocht en bijna 90% van hen deed dat (minimaal één keer) te voet.

In de “extra vragenlijst” van het onderzoek werden nog een aantal andere “vrije tijdsactiviteiten” bevraagd, zoals wandelen, fietsen, tuinieren en klussen (tabel 5.3.11). Bovendien werd ook het sporten van respondenten bevraagd.

Sport in zijn algemeenheid (onafhankelijk van het soort sport) wordt bedreven door 39% van de respondenten. 11% van de 443 respondenten geeft aan twee sporten te bedrijven en 2% van hen zegt zelfs aan drie sporten te doen.

**Tabel 5.3.11: Bezoek aan recreatieve voorzieningen in de buurt (per twee weken)**

	% bezoek	Gem. frequentie	SD
Park	48%	3,8	3,3
Fitness centrum	17%	3,0	2,1
Wandel/ fietsroute	20%	3,6	3,5
Zwembad	14%	1,7	1,1

### Onderscheid naar verschillende bevolkingsgroepen

Als we de bovenstaande activiteiten preciezer analyseren valt op dat bij het bezoek aan parken, fitnesscentra/ sportverenigingen, wandel/fietsroutes en zwembaden slecht een minimaal onderscheid waarneembaar is tussen de seksen.

Als we echter kijken naar de verschillen tussen autochtone en allochtone buurtbewoners, dan valt op dat westerse allochtonen vaker gebruik maken van het nabijgelegen park (ruim 60% t.o.v. 50 resp. 43% onder autochtonen en niet-westerse allochtonen). De verschillen bij het gebruik van fitnesscentra/sportverenigingen, wandel/fietsroutes en zwembaden is daarentegen gering.

Wel blijkt dat vrouwen wat vaker aangeven dat ze minimaal één keer in de week wandelen (68% van de vrouwen, tegen 59%

van de mannen). Bij het fietsen daarentegen zijn de mannen weer iets oververtegenwoordigd (51,5% van de mannen tegen 44,4% van de vrouwen stapt minimaal één keer per week op de fiets). Bij de variabele “tuinieren” is geen significant onderscheid te vinden, terwijl “klussen” een typische “mannenactiviteit” blijkt te zijn. 32,2% van de mannen had de voorafgaande week geklust, tegen 16,7% van de vrouwen. Ook bij het sporten (ongeacht de sportsoort) is het verschil klein te noemen. Ongeveer 40% van zowel de mannen als de vrouwen doet aan een sport.

Een aanzienlijk groter verschil is waarneembaar bij de variabele “fietsen”. Daar waar meer dan 50% van de autochtonen en westerse allochtonen minimaal één keer per week in zijn of haar vrije tijd op de fiets zit, geldt dit slechts voor een derde van de niet-westerse allochtonen. Bij de variabele “fietsen in de vrije tijd” valt ook op dat dit met name veel plaatsvindt onder “hoger opgeleiden”. Meer dan 60% van de HBO-ers en WO-ers fietst in z’n vrije tijd tegenover slechts een 30 tot 45% van de LBO-ers en MBO-ers. Bij de andere variabelen (wandelen, tuinieren, klussen en sporten in de vrije tijd) zijn de verschillen aanzienlijk minder pregnant.

### Onderscheid naar buurten

**Tabel 5.3.12: Aantal dagen in de afgelopen twee weken dat een park werd bezocht**

Buurt	0 dagen	1-2 dagen	3-5 dagen	> 5 dagen	Gem.
Boerhaave	32	36	32	15	2,91
	27,8%	31,3%	27,8%	13,0%	SD=3,39
De Punt	66	18	13	3	0,99
	66,0%	18,0%	13,0%	3,0%	SD=1,80
SuHa	64	23	16	3	1,26
	60,4%	21,7%	15,1%	2,8%	SD=2,05
V.d. Pek	76	21	8	17	1,99
	62,3%	17,2%	6,6%	13,9%	SD=3,72
Totaal	238	98	69	38	1,83
	53,7%	22,1%	15,6%	8,6%	SD=3,00

**Tabel 5.3.13: Aantal dagen in de week dat een fitnesscentrum of sportschool wordt bezocht**

Buurt	0 dagen	1-2 dagen	3-5 dagen	> 5 dagen	Gem.
Boerhaave	97	10	7	1	0,43
	84,3%	8,7%	6,1%	0,9%	SD=1,18
De Punt	82	11	3	4	0,65
	82,0%	11,0%	3,0%	4,0%	SD=1,84
SuHa	90	11	2	3	0,46
	84,9%	10,4%	1,9%	2,8%	SD=1,32
V.d. Pek	105	10	5	2	0,42
	86,1%	8,2%	4,1%	1,6%	SD=1,20
Totaal	374	42	17	10	0,48
	84,4%	9,5%	3,8%	2,3%	SD=1,39

Tabel 5.3.12 geeft aan dat in de Boerhaavebuurt relatief vaak gebruikt wordt gemaakt van het (Ooster)park. Het gemiddelde parkbezoek ligt in de Boerhaavebuurt bijna drie keer zo hoog als in De Punt. Een andere opvallende conclusie is dat een meerderheid van de respondenten in de Van der Pekbuurt weliswaar (net als in De Punt en de SuHa) niet naar het (Flora)park gaat, maar dat de Van der Pekbuurtbewoners die wél gaan, dan ook vaak meerdere keren naar het (Flora)park (meer dan vijf dagen in de twee weken).

Fitnesscentra en sportscholen (niet aanwezig in de geselecteerde wijken) worden gemiddeld veel minder bezocht door de respondenten. 10-20% heeft in de twee voorafgaande weken een sportschool bezocht, waarbij de variatie tussen de verschillende buurten zeer klein was (tabel 5.3.13).

Hetzelfde als bij de sportscholen geldt ook voor het gebruik van de wandel/ fietsroutes (tabel 5.3.14).

Het bezoek van zwembaden ligt nog weer een stuk lager dan dat van sportscholen en wandelroutes. Daarbij geldt dat ook zwembaden niet aanwezig zijn binnen de onderzochte wijken. Dit zijn dus voorzieningen die verbonden zijn met een langere reistijd. De SuHa (Sloterparkbad op ong. 1,5 km) scoort hier desalniettemin aanzienlijk hoger dan de andere wijken. Zelfs in de Van de Pekbuurt (met het Florabad op ongeveer 1,5 kilometer afstand) is het bezoek aan het zwembad aanzienlijk lager (tabel 5.3.15).

Buurt	0 dagen	1-2 dagen	3-5 dagen	> 5 dagen	Gem.
Boerhaave	97	13	2	3	0,50
	84,3%	11,3%	1,7%	2,6%	SD=1,84
De Punt	84	7	6	3	0,67
	84,0%	7,0%	6,0%	3,0%	SD=2,02
SuHa	82	12	10	2	0,76
	77,4%	11,3%	9,4%	1,9%	SD=1,74
V.d. Pek	102	11	4	5	0,79
	83,6%	9,0%	3,3%	4,1%	SD=2,54
Totaal	365	43	22	13	0,68
	82,4%	9,7%	5,0%	2,9%	SD=2,07

Buurt	0 dagen	1-2 dagen	3-5 dagen	> 5 dagen	Gem.
Boerhaave	103	12	-	-	0,14
	89,6%	10,4%	-	-	SD=0,44
De Punt	91	7	1	1	0,21
	91,0%	7,0%	1,0%	1,0%	SD=0,82
SuHa	89	14	3	-	0,32
	84,0%	13,2%	2,8%	-	SD=0,86
V.d. Pek	105	15	2	-	0,24
	86,1%	12,3%	1,6%	-	SD=0,66
Totaal	388	48	6	1	0,23
	87,6%	10,8%	1,4%	0,2%	SD=0,71

Wat betreft het wandelen en fietsen in de vrije tijd steekt de SuHa er in negatieve zin uit, ondanks dat eerder bleek dat het gebruik van wandelroutes relatief hoog ligt. Daarentegen wordt in de Van der Pekbuurt en de Boerhaavebuurt juist meer gewandeld (tabel 5.3.16). Het fietsen in de vrije tijd is heel populair onder de respondenten uit de Boerhaavebuurt. In de SuHa is (de frequentie van) het gebruik van de fiets daarentegen gering (tabel 5.3.17).

Buurt	0 dagen	1-2 dagen	3-5 dagen	> 5 dagen	Gem.
Boerhaave	32	45	12	25	2,34
	28,1%	39,5%	10,5%	21,9%	SD=2,42
De Punt	34	29	6	26	2,41
	35,8%	30,5%	6,3%	27,4%	SD=2,70
SuHa	48	30	9	18	1,83
	45,7%	28,6%	8,6%	17,1%	SD=2,38
V.d. Pek	38	32	11	34	2,74
	33,0%	27,8%	9,6%	29,6%	SD=2,88
Totaal	152	136	38	103	2,34
	35,4%	31,7%	8,9%	24,0%	SD=2,62

Buurt	0 dagen	1-2 dagen	3-5 dagen	> 5 dagen	Gem.
Boerhaave	35	26	14	39	2,94
	30,7%	22,8%	12,3%	34,2%	SD=2,83
De Punt	57	19	6	13	1,31
	60,0%	20,0%	6,3%	13,7%	SD=2,08
SuHa	64	28	8	5	0,92
	61,0%	26,7%	7,6%	4,8%	SD=1,53
V.d. Pek	71	14	14	16	1,52
	61,7%	12,2%	12,2%	13,9%	SD=2,38
Totaal	227	87	42	73	1,70
	52,9%	20,3%	9,8%	17,0%	SD=2,40

Een opvallende conclusie uit de ingevulde vragenlijsten is bovendien dat het gemiddelde aantal dagen dat respondenten uit de Boerhaavebuurt tuinieren hoger ligt als in De Punt. Daarbij moet echter wel gezegd worden dat dit hoge gemiddelde in de Boerhaavebuurt met name afhankelijk is van een zevental mensen die bijna dagelijks in hun tuin te vinden zijn. In De Punt en de Van der Pekbuurt (voor meer dan de helft woonachtig in een woning met tuin) is het tuinieren wijder verbreid, maar beperkt men de tuinbezigheden over het algemeen tot hooguit enkele keren per week (tabel 5.3.18).

Buurt	0 dagen	1-2 dagen	3-5 dagen	> 5 dagen	Gem.
Boerhaave	92	14	1	7	0,58
	80,7%	12,3%	0,9%	6,1%	SD=1,65
De Punt	65	26	3	1	0,52
	68,4%	27,4%	3,2%	1,1%	SD=1,04
SuHa	97	5	-	3	0,24
	92,4%	4,8%	-	2,9%	SD=1,10
V.d. Pek	78	29	4	4	0,66
	67,8%	25,2%	3,5%	3,5%	SD=1,39
Totaal	332	74	8	15	0,50
	77,4%	17,2%	1,9%	3,5%	SD=1,34

Buurt	0 dagen	1-2 dagen	3-5 dagen	> 5 dagen	Gem.
Boerhaave	89	23	1	1	0,31
	78,1%	20,2%	0,9%	0,9%	SD=0,77
De Punt	73	18	1	3	0,43
	76,8%	18,9%	1,1%	3,2%	SD=1,12
SuHa	86	17	1	1	0,26
	81,9%	16,2%	1,0%	1,0%	SD=0,69
V.d. Pek	83	29	1	2	0,43
	72,2%	25,2%	0,9%	1,7%	SD=0,96
Totaal	331	87	4	7	0,35
	77,2%	20,3%	0,9%	1,6%	SD=0,89

Bij klussen en sporten zijn de verschillen per wijk wederom gering (tabellen 5.3.19 en 5.3.20)

Buurt	0 dagen	1-2 dagen	3-5 dagen	> 5 dagen	Gem.
Boerhaave	59	35	12	8	1,24
	51,8%	30,7%	10,5%	7,0%	SD = 1,796
De Punt	63	12	14	6	1,08
	66,3%	12,6%	14,7%	6,3%	SD = 1,826
SuHa	60	19	19	7	1,34
	57,1%	18,1%	18,1%	6,7%	SD = 2,089
V.d. Pek	74	20	12	9	1,10
	64,3%	17,4%	10,4%	7,8%	SD = 1,912
Totaal	256	86	57	30	1,19
	59,7%	20,0%	13,3%	7,0%	SD = 1,905

### 5.3.3 Het voldoen aan de Nederlandse Norm voor Gezond Bewegen en het totaal aantal minuten lichamelijke activiteit per week

Uit de antwoorden op de vragenlijsten valt te concluderen of respondenten voldoen aan de Nederlandse Norm voor Gezond Bewegen (Kemper et al., 2000). Deze norm stelt dat men gedurende tenminste vijf dagen per week minstens 30 minuten per dag matig lichamelijk actief moet zijn. Het feit dat matig intensieve lichaamsbeweging ook meetelt bij het behalen van de norm, betekent dat ook allerlei andere bronnen van alledaagse lichaamsbeweging in aanmerking komen die veel vaker voorkomen dan sporten en daardoor bijdragen aan het behalen van de norm.

**Tabel 5.3.21: Percentage bewoners wat voldoet aan de Nederlandse Norm Gezond Bewegen, en het aantal minuten per week met matige en zware activiteiten in de geselecteerde buurten, uitgesplitst naar geslacht**

Buurt	Geslacht	Voldoet aan de NNGB* (%)	Aantal minuten per week matige en zware activiteiten (mediaan)
Boerhaave	Man	36 76,6%	428
	Vrouw	57 85,1%	405
Punt	Man	13 36,1%	405
	Vrouw	27 42,9%	360
SuHa	Man	20 44,4%	310
	Vrouw	22 36,7%	270
Pek	Man	26 57,8%	300
	Vrouw	47 66,2%	350
Totaal	Man	95 54,9%	360
	Vrouw	153 58,6%	330

Uit tabel 5.3.21 blijkt dat in de Boerhaavebuurt meer mensen voldoen aan de Nederlandse Norm voor Gezond Bewegen vergeleken met de andere wijken. Het verschil tussen de wijken is statistisch significant ( $Chi^2 = 53,9$ ;  $df = 3$ ;  $p = 0,000$ ). Ook de mediaan van het aantal minuten matige en zware activiteiten per week ligt in deze wijk iets hoger, maar het verschil tussen de wijken is bij deze variabele aanzienlijk kleiner en het verschil tussen de wijken is niet statistisch significant ( $Chi^2 = 6,7$ ;  $df = 3$ ;  $p = 0,08$  in een Kruskal Wallis test). Het verschil in resultaten van de twee

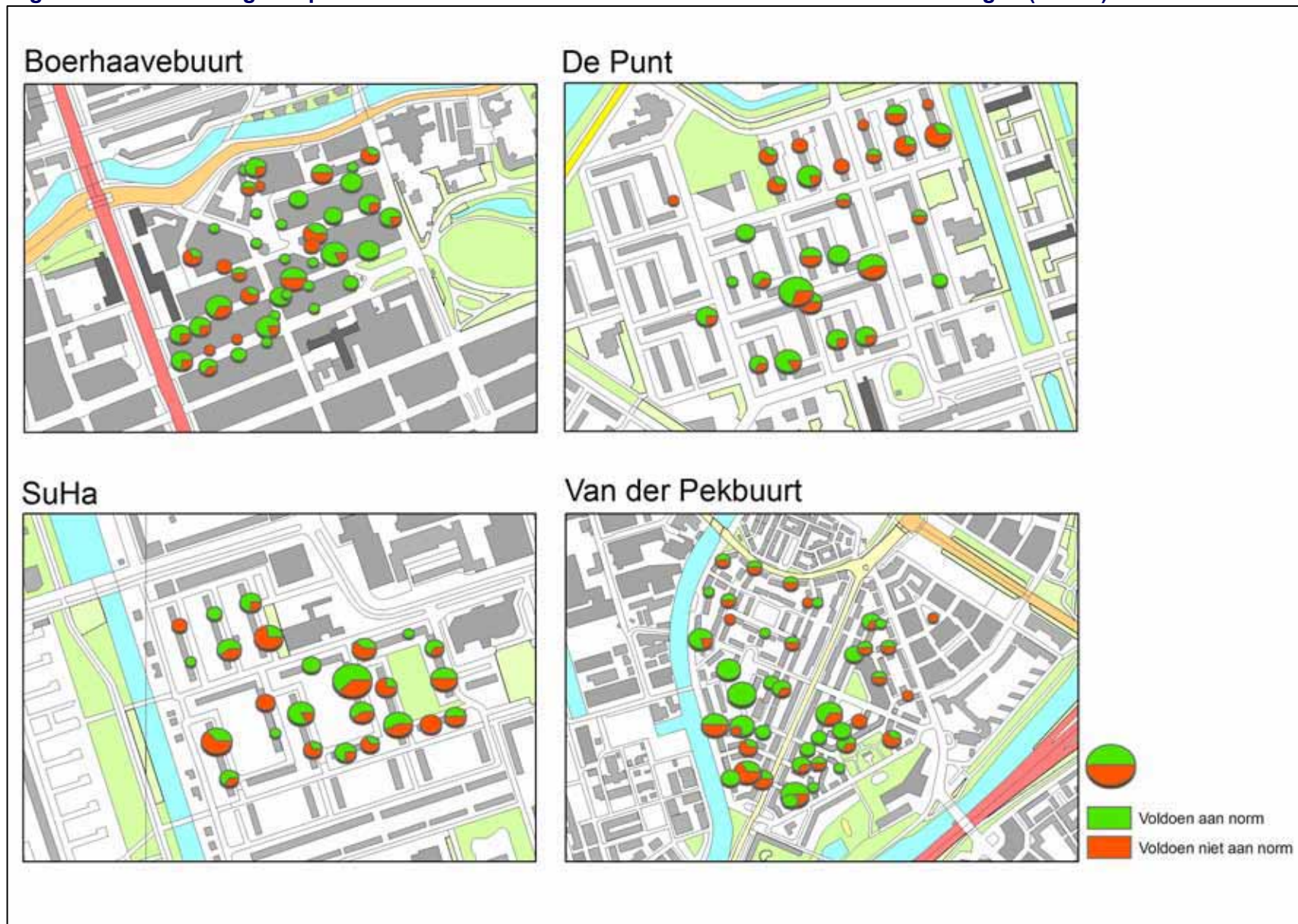
uitkomstmaten van lichamelijke activiteit (NNGB en aantal minuten matige en zware activiteit) kan mogelijk worden verklaard door het feit dat in de Boerhaavebuurt men geregeld lichamelijk actief is (meer dagen per week) vergeleken met de andere wijken, terwijl het totaal aantal minuten matige en zware activiteiten per week niet wezenlijk verschillen.

Deze verschillen tussen de buurten zijn echter binnen de buurten veel minder goed herkenbaar. Figuur 5.3.1 laat wel een paar ruimtelijke bijzonderheden zien, maar vooralsnog kunnen we daar geen harde conclusies aan verbinden met betrekking tot het eventuele effect van specifieke buurtkenmerken. Wel is het de moeite waard deze bijzonderheden te benoemen en proberen te duiden.

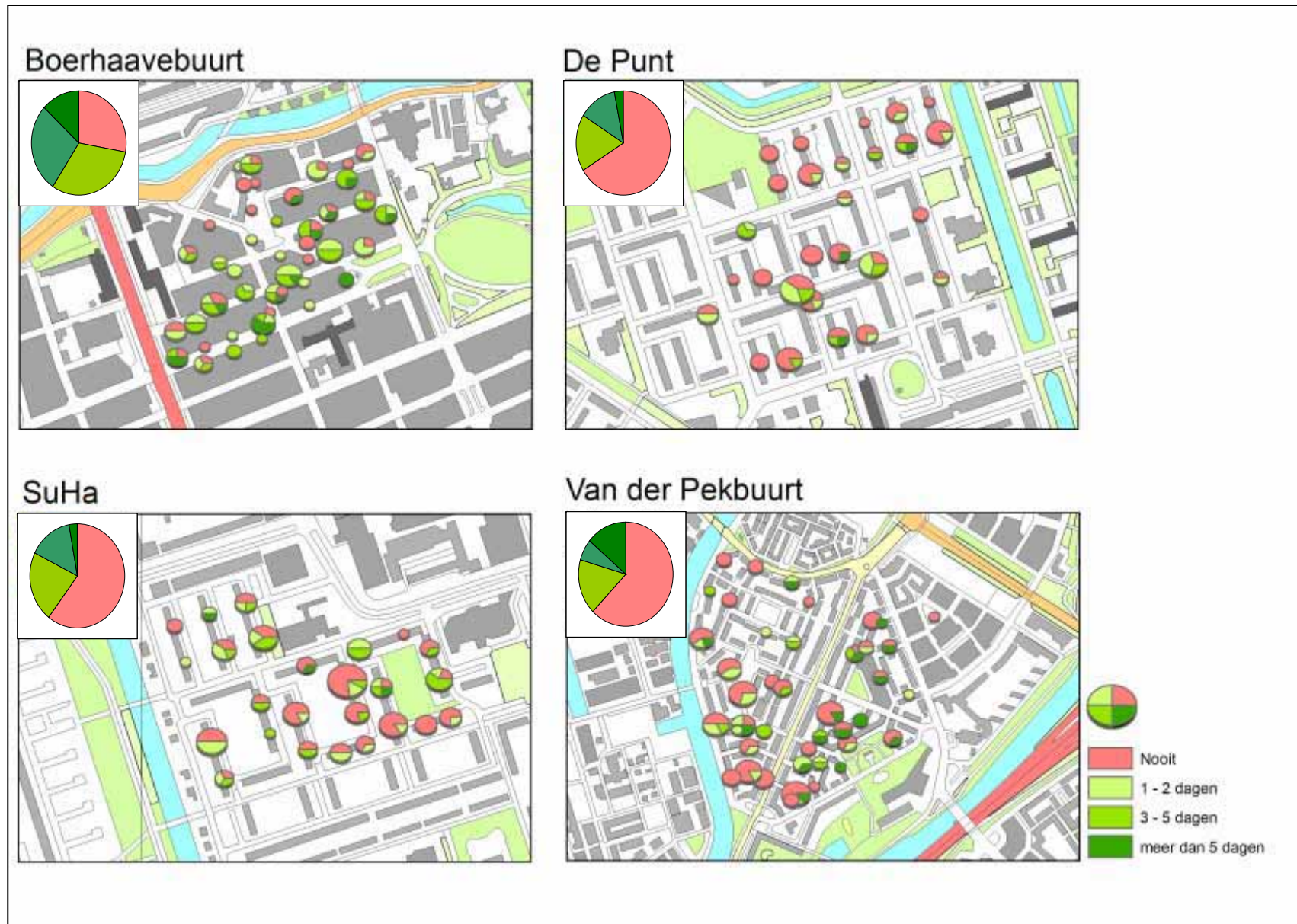
In de Boerhaavebuurt zijn het met name de gebieden die het dichtste bij de Weesperstraat en de Mauritskade liggen waar de norm niet gehaald wordt. In De Punt is een dergelijk gebied nog veel duidelijker aan te wijzen, namelijk in het noorden van de buurt (portiekflats). Voor de SuHa geldt dat in vrijwel elk postcodegebied een percentage respondenten aanwezig is dat niet voldoet aan de NNGB. De Van der Pekbuurt karakteriseert zich vooral als uiterst divers, met rondom de Magnoliastraat een gebied met mensen die vrijwel allemaal wél voldoen aan de NNGB.

Het is niet mogelijk om aan de hand van het bovenstaande uitspraken te doen over de eventuele routes die mensen lopen/fietsen als het gaat om het voldoen aan de NNGB. Om de invloed van de ruimtelijke buurtkenmerken op de lichamelijke activiteit toch te kunnen interpreteren is het zinvol een kaart te maken van het relatieve gebruik van het park. Dit is met name zinvol omdat enerzijds in het bovenstaande bleek dat het park de meest bezochte recreatieve voorziening is. Anderzijds is het park ook de voorziening waar het bezoek het meeste varieert tussen de buurten.

**Figuur 5.3.1: Percentage respondentent dat voldoet aan de Nederlandse Norm Gezond Bewegen (NNGB)**



**Figuur 5.3.2: Aantal keer dat respondenten naar het park zijn gegaan**



**Tabel 5.3.22: Resultaten van de multivariaat logistische en lineaire regressie analyses met NNGB en het aantal minuten per week matige en zware activiteiten in de vrije tijd als afhankelijke variabelen**

Onafhankelijke variabele	OR NNGB	P waarde	Beta aantal minuten	SD	P waarde
<b>Buurt<sup>a</sup></b>					
De Punt	<b>0.16</b>	<b>0.00</b>	-3.9	64.6	0.95
SuHa	<b>0.12</b>	<b>0.00</b>	-79.4	64.0	0.22
Pek	<b>0.42</b>	<b>0.02</b>	40.1	62.4	0.52
<b>Leeftijd (per jaar)</b>	<b>1.02</b>	<b>0.06</b>	3.74	1.71	<b>0.03</b>
<b>Geslacht (vrouw vs. man)</b>	1.20	0.47	15.9	45.7	0.73
<b>Opleiding<sup>b</sup></b>					
Lager onderwijs	3.09	0.10	-16.7	23.8	0.48
Middelbaar onderwijs	<b>3.83</b>	<b>0.04</b>			
Hoger onderwijs	<b>3.82</b>	<b>0.04</b>			
Anders	<b>6.89</b>	<b>0.03</b>			
<b>Etnische groep<sup>c</sup></b>					
Niet-westerse allochtonen	1.17	0.62	73.1	54.6	0.18
Westerse allochtonen	1.02	0.97	140.2	72.5	0.05
<b>Attitude</b>	<b>0.57</b>	<b>0.00</b>	<b>-84.4</b>	27.6	<b>0.00</b>
<b>Sociale norm</b>	1.21	0.23	14.6	27.7	0.60
<b>Ervaren gedragscontrole</b>	<b>1.43</b>	<b>0.01</b>	<b>99.5</b>	26.0	<b>0.00</b>
<b>BMI</b>	1.00	0.92	-0.26	4.9	0.96

Figuur 5.3.2 laat zien dat het bezoek aan parken betrekkelijk homogeen verdeeld is binnen de geselecteerde buurten, maar dat er een groot verschil is tussen het parkbezoek in de Boerhaavebuurt ten opzichte van de andere buurten. Op buurniveau zijn er dus – ook als het parkgebruik betreft – geen eenduidige patronen te ontdekken die eventueel in verband zouden kunnen worden gebracht met de specifieke ruimtelijke kenmerken van bepaalde postcodegebieden.

Uiteraard is het parkbezoek slechts één enkele – recreatieve – voorziening waarbij de inrichting van de (openbare) ruimte als verklaring kan dienen voor het voldoen aan de NNGB. Voor de recreatie in de eigen buurt vormt het park echter wel de belangrijkste voorziening, omdat hier vaak meerdere recreatieve faciliteiten samen worden gebracht. Zo is er in het Oosterpark onder andere ook een tennisbaan, is het Florapark onder andere onderdeel van een doorgaande fietsroute en is het Sloterpark een populaire plek om te vissen en te wandelen.

Het feit dat er binnen de buurten slechts een beperkte variatie te vinden is wijst waarschijnlijk op het feit dat het verzorgingsgebied van een park veel groter is dan dat van bijvoorbeeld een (kleine) supermarkt. Voor dergelijke voorzieningen gelden minder ruimtelijke barrières op laag schaalniveau. Pas met een kwalitatief onderzoek naar de gebruikte routes naar het park zouden er uitspraken gedaan kunnen worden over de ruimtelijke factoren die een rol spelen als stimulus of barrière voor parkgebruik. Binnen de grenzen van dit onderzoek was dit niet mogelijk.

a: de Boerhaavebuurt is gekozen als referentiebuurt

b: bij opleiding is de laagste opleiding gekozen als referentiecategorie bij NNGB, en de hoogste bij totaal aantal minuten per week. Bij de lineaire regressie is de coëfficiënt het gemiddelde verschil tussen de categorieën in opleidingsniveau.

c: autochtonen zijn gekozen als referentie categorie



#### 5.3.4 In welke mate draagt recreatie bij aan het totale bewegingspatroon van buurtbewoners?

Uit de resultaten van de multivariate regressieanalyses (tabel 5.3.22) blijkt dat de wijk gerelateerd is aan het wel of niet voldoen aan de Nederlands Norm voor Gezond Bewegen, maar niet aan het totaal aantal minuten matige en zware activiteiten per week, wanneer ook andere (individuele) variabelen in de analyse worden meegenomen.

Nabijheid tot openbaar toegankelijke recreatieve voorzieningen, zoals parken en in mindere mate wandel- of fietsroutes blijken een grote invloed te hebben op het gebruik ervan. Met name in buurten waar de woonomgeving zelf stenig van aard is, blijkt het park een veel gebruikte voorziening te kunnen zijn, die bovendien veel “actief transport” genereert.

Recreatieve voorzieningen waarvoor betaald moet worden (fitnesscentrum/sportvereniging of zwembad) trekken veel minder bezoekers naar zich toe die bovendien ook veel vaker met “inactief vervoer” de voorziening bezoeken. Dat mensen minder snel te voet naar dergelijke voorzieningen gaan kan echter voor een belangrijk deel ook verklaart worden uit het feit dat men er doorgaans verder voor de buurt uit zal moeten gaan.

Wandelen en fietsen in z'n algemeenheid wordt ook door vele mensen aangegeven als een ontspannende activiteit die men in de vrije tijd onderneemt. Opvallend daarbij is dat de fiets in de Boerhaavebuurt aanzienlijk vaker wordt gebruikt dan in de andere buurten.

Uiteindelijk draagt dit ertoe bij dat de bewoners in de Boerhaavebuurt en de Van der Pekbuurt meer bewegen door de eigen buurt en dat zij ook vaker voldoen aan de Nederlandse Norm voor Gezond Bewegen dan de Osdorpse wijken.



## 5.4

### Wat is de invloed van buurtfactoren op het vervoer naar werk/school?

Voor de lichamelijke beweging van een mens is niet alleen de directe woonomgeving en de vrije tijd van belang. Aan een goed deel van het dagelijkse portie beweging kan ook tegemoet worden gekomen als gevolg van werk of opleiding. Ten eerste kan daarbij gedacht worden aan de directe lichamelijke activiteit die mensen moeten verrichten tijdens werkuren. Maar los daarvan biedt ook het forensen in veel gevallen een gelegenheid om in beweging te komen. Een keuze voor “actief forensenvervoer” (voet/fiets) is echter niet voor iedereen mogelijk, omdat de werkplek zich voor hen op een te grote afstand bevindt.

Toch is afstand niet de enige variabele die hierbij een rol kan spelen. Door de beschikbaarheid van een uitnodigend fietspadensysteem kan er een groot verschil zijn tussen de onderzochte buurten. In deze paragraaf wordt gekeken welke invloeden er inspelen op het besluit om te kiezen voor een bepaalde soort van actief of inactief vervoer.

#### 5.4.1 Met welk vervoermiddel gaan de respondenten in de geselecteerde buurten naar werk of school?

Bij het woon-werkverkeer gaat het – in tegenstelling tot de meeste tot nu toe behandelde voorzieningen – meestal om een langere reisafstand, waarbij de keuze voor “actief vervoer” (meestal de fiets) een behoorlijke bijdrage kan betekenen voor het totaal aan lichamelijk activiteit op een doordeweekse dag.

Buurt	1-5 minuten	6-10 minuten	11-20 minuten	20-30 minuten	> 30 minuten	Totaal*
Boerhaave	12 14,8%	7 8,6%	15 18,5%	18 22,2%	29 35,8%	81 71,1%
De Punt	2 3,8%	1 1,9%	6 11,3%	5 9,4%	39 73,6%	53 59,1%
SuHa	12 20,7%	1 1,7%	7 12,1%	7 12,1%	31 53,4%	58 59,4%
V.d. Pek	6 9,5%	2 3,2%	5 7,9%	6 9,5%	44 69,8%	63 62,1%

\* = Bij de totalen wordt – onder het totaal aantal respondenten met een baan/opleiding – in percentages aangegeven hoeveel procent van elke buurt een baan/opleiding heeft.

Uit tabel 5.4.1 blijkt dat voor wat betreft “werk/opleiding” allereerst gezegd kan worden dat een ruime meerderheid van de respondenten minstens één keer in de twee weken naar werk of school gaat. Hierbij moet gezegd worden dat de Boerhaavebuurt meer werkenden en schoolgaanden kent (ruim 70%) dan de andere buurten (ongeveer 60%).

In deze tabel wordt voorts duidelijk dat de hogere concentratie van voorzieningen in de buurt (in de Boerhaavebuurt en de SuHa) ook opgaat voor wat betreft de werkplek. Tegelijkertijd blijkt uit de tabel dat (veel) meer dan de helft van de werkende of lerende respondenten uit De Punt (73,6%), de Van der Pekbuurt (69,8%) en de SuHa (53,4%) werken op een plek die op meer dan een half uur lopen ligt.

Een gemiddelde woon-werkafstand is uit het bovenstaande niet te berekenen, maar wel wordt duidelijk dat relatief veel respondenten uit De Punt en de Van der Pekbuurt een lange reistijd

hebben. In de Boerhaavebuurt (en in mindere mate in de SuHa) zijn juist wat meer mensen die dicht bij hun werk wonen.

Wat heeft dit voor gevolgen voor de keuze voor het transportmiddel waarmee men naar het werk/de opleiding reist?

**Tabel 5.4.2: Vervoermiddel waarmee het werk of de opleiding werd bezocht, gerelateerd aan de zelf-gerapporteerde afstand tot de voorziening (cijfers over de laatste twee weken)**

Buurt	Reistijd	Te voet	Fiets	OV	Auto	N*
Boerhaave	1 - 10 minuten	12	9	-	1	19
		54,5%	40,9%	-	4,5%	23,5%
	> 10 minuten	8	34	20	8	62
		11,4%	48,6%	28,6%	11,4%	76,5%
	Totaal	20	43	20	9	81
		21,7%	46,7%	21,7%	9,8%	100%
Punt	1 - 10 minuten	2	-	1	-	3
		66,7%	-	33,3%	-	5,7%
	> 10 minuten	4	12	19	17	50
		7,7%	23,1%	36,5%	32,7%	94,3%
	Totaal	6	12	20	17	53
		10,9%	21,8%	36,4%	30,9%	100%
SuHa	1 - 10 minuten	10	3	-	1	13
		71,4%	21,4%	-	7,1%	22,4%
	> 10 minuten	2	6	18	20	45
		4,3%	13,0%	39,1%	43,5%	77,6%
	Totaal	12	9	18	21	58
		20,0%	15,0%	30,0%	35,0%	100%
V.d. Pek	1 - 10 minuten	5	1	1	-	8
		71,4%	14,3%	14,3%	-	12,7%
	> 10 minuten	6	15	19	18	55
		10,3%	25,9%	32,8%	31,0%	87,3%
	Totaal	11	16	20	18	63
		16,9%	24,6%	30,8%	27,9%	100%

N\* = De waarde van N wijkt af van de optelsom van de afzonderlijke aantallen respondenten die kiezen voor een vervoermiddel, aangezien meerder antwoorden gegeven konden worden op de vraag met welk vervoermiddel de voorziening werd bezocht. Het percentage verwijst naar het aandeel respondenten dat werk of opleiding heeft.

Zodra gekeken wordt naar de verschillen in transport per wijk valt op dat met name in de Boerhaavebuurt veel mensen met “actief vervoer” naar hun werk/opleiding gaan. In de andere drie buurten zijn het juist de “inactieve transportvormen” die de meeste mensen naar hun werk/opleiding vervoeren. Het onderscheid tussen de drie “niet-centrale” wijken is nog te preciseren door te wijzen op het relatief hoge aandeel van “voetgangers” (22% gaat te voet naar het werk/de opleiding) in de SuHa-buurt. Dit gegeven is wellicht te verklaren uit het feit dat veel SuHa-bewoners op en nabij het Osdorpplein werken, hetgeen ook blijkt uit het hoge percentage respondenten dat hier binnen tien minuten op de werkplek aanwezig is.

Het openbaar vervoer speelt voor het woon-werkverkeer een belangrijke rol, veel belangrijker dan in bij andere voorgenoemde voorzieningen. Ongeveer 30 tot 40% van de respondenten gaat met het openbaar vervoer naar hun werk, waarbij dit percentage in de Boerhaavebuurt het laagste ligt en de SuHa juist de meeste reizigers met openbaar vervoer kent. In de meeste buurten wordt voor woon-werkverkeer meer gebruik gemaakt van het openbaar vervoer dan van de auto. In de Boerhaavebuurt, De Punt en de Van der Pekbuurt is het openbaar vervoer zelfs een belangrijker transportmiddel dan de auto, als het gaat om woon-werkverkeer.

Door het te kleine aantal respondenten in de database is er geen statistisch betrouwbare analyse uit te voeren voor de samenhang tussen “actief vervoer” en “reisafstand”. Toch leveren de betrekkelijk kleine aantallen wel een indicatie dat de reisafstand een belangrijke factor is in de keuze voor een bepaald vervoermiddel.

### 5.4.2 Hoe is de arbeidsparticipatie van respondenten en wat heeft dit voor consequenties voor de lichamelijke activiteit als gevolg van woon-werkverkeer?

De verschillen in het gebruik van verschillende vervoermiddelen kunnen misschien ook verklaard worden uit socio-demografische factoren zoals geslacht, leeftijd, etnische achtergrond en opleiding. Het is daarom in dit verband belangrijk om de samenstelling van de onderzoekspopulatie nog eens onder de loep te nemen.

#### ***Onderscheid naar de sociaaldemografische categorieën***

De reisafstand tot het werk van de respondenten hangt slechts in beperkte mate samen met de sekse. In alle buurten is de werkplek van de mannelijke respondenten verder dan die van de vrouwelijke. Het verschil tussen mannen en vrouwen is het grootste in de beide Osdorpse buurten, terwijl in de Boerhaavebuurt en de Van der Pekbuurt het verschil relatief beperkt is. De grotere afstand voor het woon-werkverkeer biedt tevens een verklaring voor het feit dat mannen ook iets vaker van een “inactief transportmiddel” (auto of openbaar vervoer) gebruik maken. Opmerkelijk is echter dat in de Boerhaavebuurt veel meer mannen met “inactief vervoer” reizen dan op grond van de reisafstand te verklaren zou zijn.

Van een samenhang tussen leeftijd en reisafstand of transportmiddel is geen sprake. Het is dus niet zo dat bijvoorbeeld ouderen vaker met de auto zouden gaan, of dat ze verder zouden moeten reizen.

De etnische achtergrond van respondenten heeft wel een effect op de variabelen die in dit verband een rol spelen. Ten eerste is de woon-werk-reisafstand voor autochtonen, in vergelijking tot die van westerse en niet-westerse allochtonen, relatief kort. 23,4% van de autochtonen kan in tien loopminuten zijn of haar werk/opleiding bereiken. Dit geldt voor slechts 9,1 en 13,5% van de westers-

respectievelijk de niet-westerse allochtonen. De kortere reistijd verklaart echter niet het nog grotere verschil dat bestaat ten aanzien van de keuze van het transportmiddel waarmee men naar het werk reist. Daar waar bijna 60% van de autochtonen aangeeft (wel eens) met “actief vervoer” te reizen, geldt dit voor slechts 35-40% van de allochtonen.

Het opleidingsniveau van respondenten levert ook enige verklarende argumenten op. Aan de ene kant is er namelijk weinig verschil in de afstand die respondenten met verschillende opleiding moeten afleggen naar hun werk. Dit zou doen vermoeden dat er ook weinig verschil is in de wijze waarop deze respondenten naar hun werk/opleiding reizen. Dit is echter niet het geval, want daar waar ruim 60% van de hoger opgeleiden (wel eens) met de fiets of te voet gaat, geldt dit voor 50% van de lager opgeleiden en slechts 35% van de middelbaar opgeleiden. Een analyse van de herkomst van deze “actieve” hoger opgeleiden resulteert in de conclusie dat zij vooral woonachtig zijn in de Boerhaavebuurt en de Van der Pekbuurt.

### 5.4.3 In welke mate draagt werk/school bij aan het totale bewegingspatroon van buurtbewoners?

Het woon-werkverkeer levert met name in de Boerhaavebuurt een positieve bijdrage aan het totale bewegingspatroon. In deze buurt wordt het werk (of de opleiding) in overgrote mate door fietsers bereikt, ook als de werkplek verder weg is als tien minuten loopafstand.

In de andere buurten, met name de Osdorpse buurten, vormt het “inactieve transport” (auto en openbaar vervoer) een serieus alternatief zodra de woon-werkafstand wat groter is. En aangezien de respondenten uit deze buurten vaker verder weg wonen van hun werk/opleiding, leidt dit tot een gemiddeld geringe lichamelijke activiteit ten opzichte van de meer stedelijke buurten.



## 5.5

### Wat is de relatie tussen het aanbod van “openbaar vervoer” in de buurt en het gebruik hiervan?

Lichaamsbeweging in en buiten de eigen buurt is mede afhankelijk van het aanbod en de eventuele barrières voor verschillende vervoersmogelijkheden. Een vervoerstype waarbij de ruimtelijke inrichting van de buurt bepalend is voor alle respondenten is het openbaar vervoer. Het gebruik van openbaar vervoer is afhankelijk van legio factoren. Dit varieert van de relatieve aanwezigheid van openbaar vervoer in de buurt (afstand), de frequentie van dit openbaar vervoer, tot de vervoersrichting van bussen/trams en metro's.

#### 5.5.1 Wat is de relatie tussen de beschikbaarheid van openbaar vervoer en de mate van “actief transport”?

##### **Aanbod en beschikbaarheid van openbaar vervoer**

De beschikbaarheid van openbaar vervoer is afhankelijk van de relatieve aanwezigheid van openbaar vervoershaltes in de buurt, maar ook van de frequentie waarmee dit openbaar vervoer rijdt. Daarnaast is het belangrijk om rekening te houden met het aantal OV-lijnen dat stopt bij een halte en het (eind)doel van deze lijnen. Uit deze voorgaande factoren hebben we voor de vier verschillende wijken een “openbaar vervoersindex” gemaakt.

We zijn daarbij als volgt te werk gegaan: om een goed beeld te krijgen van de kwaliteit van het openbaar vervoer in de verschillende wijken zijn objectieve gegevens opgenomen in het onderzoek die zich niet in de vragenlijst bevinden. Het gaat dan in

eerste instantie om de locatie van bus- en tramhaltes en metrostations.

In elke wijk is vervolgens het geografische middelpunt van de wijk bepaald met stralen eromheen van 200, 300 en 400 meter. Daarna is gekeken naar het aantal haltes dat binnen deze cirkels valt, hetgeen gekoppeld is aan een aantal objectieve gegevens over deze haltes (Figuren 1 t/m 4 in bijlage III). Deze gegevens bestaan uit de frequentie van het openbaar vervoer<sup>22</sup>, het aantal haltes tot het eindpunt en de route die het openbaar vervoer aflegt. De gemiddelde frequenties van het openbaar vervoer zijn daarna vermenigvuldigd met deze waarden. Wanneer er zich meerdere haltes en lijnen in een bepaalde straal bevinden is dit vervolgens bij elkaar opgeteld (zie bijlage III) (Ballast, 2005). Deze analyse is gemaakt voor alle openbaar vervoersverbindingen, dus naar beide uiteinden van de (OV)route. Vervolgens is tussen de wijken een vergelijking gemaakt.

**Tabel 5.5.1: Indexwaarden voor het aanbod van openbaar vervoer in de geselecteerde buurten**

	Boerhaave	De Punt	SuHa	Van der Pek
<b>200 meter</b>	84,65	0	0	0
<b>300 meter</b>	319,26	55,80	266,08	53,20
<b>400 meter</b>	918,48	134,52	405,57	254,40

<sup>22</sup> Er is een gemiddelde berekend van de frequentie van het openbaar vervoer tussen 07.00 uur en 19.00 uur van een bepaalde bus-, tram of metrolijn bij een halte. Voor dit tijdsinterval is gekozen om zowel de ochtendspits als de avondspits mee te kunnen nemen in het onderzoek, maar niet de rustige avonden (sommige bussen rijden 's avonds helemaal niet).

Uit tabel 5.5.1 blijkt dat de Boerhaavebuurt, dankzij haar centralestedelijke ligging, verreweg het beste is voorzien van openbaar vervoer. De SuHa beschikt ook over een goed OV-netwerk op loopafstand, met name als gevolg van de nabijheid van het Osdorpplein en het stadsdeelkantoor. De Van der Pekbuurt en zeker De Punt moeten het stellen met een aanzienlijk beperkter aanbod van bussen en trams.

Toch beoordelen ook de respondenten uit De Punt en de Van der Pekbuurt de bereikbaarheid van het openbaar vervoer als zeer positief. Liefst 96% van de respondenten uit De Punt en de 89% van de respondenten uit de Van der Pekbuurt zijn het er (helemaal) mee eens als hun de stelling wordt voorgelegd of je vanaf hun woning gemakkelijk naar de bus-, tram- of metrohalte kunt wandelen. Dit is weliswaar geen directe uitspraak over de tevredenheid met het aanbod van bussen en trams in de buurt, toch is het wel een aanwijzing dat respondenten het openbaar vervoer als (alternatief) vervoerstype waarnemen. Het daadwerkelijke gebruik van het openbaar vervoer is een andere, indirecte, indicatie voor de vraag of het OV-aanbod tegemoet komt aan de lokale wensen.

De ruime beschikbaarheid van openbaar vervoer in de Boerhaavebuurt en de SuHa biedt een goede verklaring voor het feit dat bijna 70% van de respondenten uit deze buurten regelmatig gebruik maakt van bus, tram en metro. Een dergelijke verklaring zou, gegeven de indexwaarden, geen opgeld moeten doen in De Punt en de Van der Pekbuurt. Toch maakt ook in De Punt meer dan 60% van de respondenten regelmatig gebruik van het openbaar vervoer. De relatief slechte voorziening van openbaar vervoerverbindingen in De Punt (bewoners van De Punt hebben slechts twee keuzes voor openbaar vervoer in hun directe omgeving, Tram 17 richting Station Amsterdam CS en Bus 23 richting resp. Station Zuid/WTC en Osdorp De Aker) zorgt niet voor een lager gebruik van dit vervoermiddel.

In de Van der Pekbuurt ligt het gebruik van het openbaar vervoer wel lager (net onder de 50%), maar dit kan niet afdoende verklaard worden door het veel grotere verschil in de

beschikbaarheid van bussen en trams in de Boerhaavebuurt en de SuHa.

### **Actief vervoer naar de OV-halte**

Als we kijken naar het vervoermiddel waarmee men naar de OV-halte gaat zal het niet verbazen dat de meerderheid van de respondenten lopend naar de halte gaat (tabel 5.5.2). Het openbaar vervoer zelf is daarmee weliswaar te categoriseren als een wijze van “inactief vervoer”, maar wel met dien verstande dat voor de meeste gebruikers de OV-halte niet voor de deur staat en er dus meestal een vervoerstraject aan vooraf gaat.

Opvallend is verder nog dat wat betreft het openbaar vervoer in de Van der Pekbuurt een verschil waarneembaar is ten opzichte van de andere drie wijken. In de Van der Pekbuurt lijken de fiets en het openbaar vervoer namelijk een belangrijker rol te spelen in het bereiken het “openbaar vervoer”. Dit is te verklaren door de specifieke ligging van de Van der Pekbuurt, waardoor vele respondenten gebruik maken van de pont (alleen toegankelijk voor fietsers en voetgangers) om het station te bereiken. De afstand naar de pont noopt velen bovendien om op de fiets of de bus te stappen.

**Tabel 5.5.2: Vervoer naar bus-, tram of metrohalte**

Buurt	Voet	Fiets	OV	Auto	N*
<b>Boerhaave</b>	67	6	3	-	79
	88,2%	7,9%	3,9%	-	69,3%
<b>De Punt</b>	45	4	6	1	59
	80,4%	7,1%	10,7%	1,8%	64,1%
<b>SuHa</b>	52	1	13	-	70
	78,8%	1,5%	19,7%	-	66,0%
<b>V.d. Pek</b>	39	5	13	1	58
	67,2%	8,6%	22,4%	1,7%	49,6%

\* het verschil tussen de optelsom van de aantallen respondenten die een bepaald vervoermiddel gebruiken en de N wordt verklaard door het feit dat 16 respondenten wel aangaven het OV gebruikt te hebben, maar niet hebben aangegeven hoe ze dit doel bereiken.

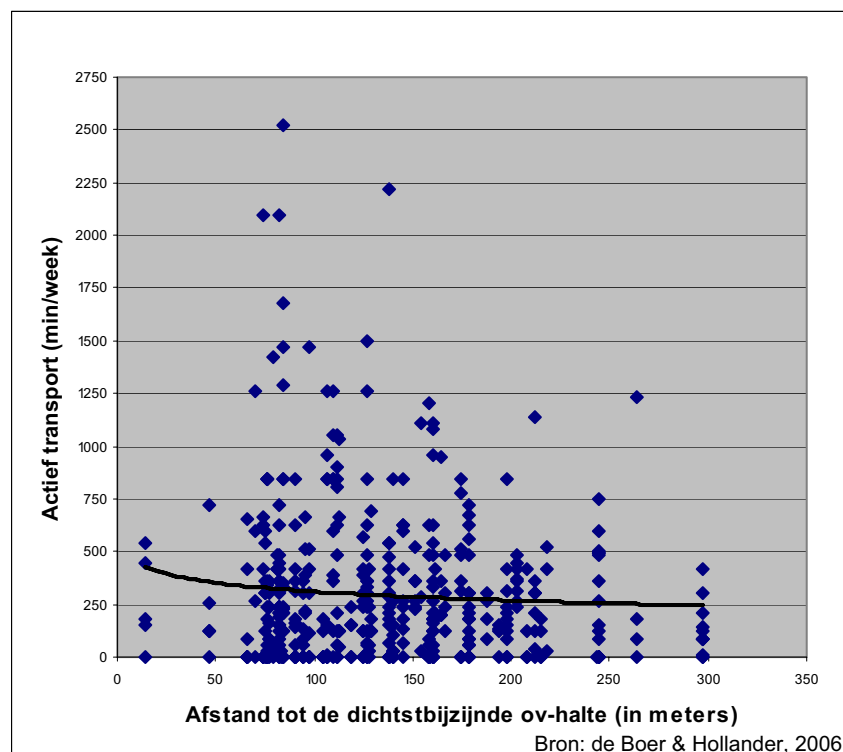
Concluderend uit de bovenstaande tabel kan tevens gezegd worden dat de bus/tram/metro door meer dan de helft van de respondenten minstens één maal per twee weken wordt gebruikt, waarbij dit percentage in de Van der Pekbuurt iets lager ligt.



Deze frequentie van OV-gebruik representeert overigens het totale gebruik van bus, tram en metro. Het gaat dus om het vervoer naar zowel voorzieningen die in de vragenlijsten zijn opgenomen (o.a. werk, school, winkels en recreatie), als om "overige bestemmingen" (zoals familie, vrienden, sportvereniging, bioscoop e.d.).

Zodra we nu kijken naar het verband tussen de loopafstand tot een halte voor openbaar vervoer en de mate waarin "actief vervoer" wordt gebruikt door de respondenten, blijkt dat de mensen die verder moeten lopen naar de halte uiteindelijk minder lichamelijk actief zijn (figuur 5.5.1)

**Figuur 5.5.1: Relatie tussen de afstand tot de dichtstbijzijnde OV-halte en het aantal minuten "actief transport"**



Weliswaar is de trendlijn door figuur 5.5.1 vrij vlak, toch is dit wel een opvallend verschil, aangezien het hier wel gaat om een duidelijke afname van ongeveer 400 minuten in de week "actief transport" als het openbaar vervoershalte dichtbij is, ten opzichte van ongeveer 250 minuten per week "actief transport" voor diegene die een OV-halte op grotere afstand hebben. Dit is een aanzienlijk verschil en kan veel uitmaken met betrekking tot het voldoen aan de Nederlandse Norm voor Gezond Bewegen.

### 5.5.2 Hoe vaak maken respondenten gebruik van openbaar vervoer?

De frequentie van het gebruik van het openbaar vervoer, zoals die hierboven reeds aan de orde kwam, zal waarschijnlijk niet voor alle groepen gelijk zijn. Zo zullen autobezitters waarschijnlijk minder vaak met de bus reizen en kan ook een verschil verondersteld worden als gevolg van geslacht, leeftijd, etnische achtergrond en opleiding.

#### **Onderscheid naar de sociaaldemografische categorieën**

Als we de groep van 266 respondenten die aangeven dat ze de twee weken voor het invullen van de vragenlijst met het openbaar vervoer gereisd hebben, nader beschouwen dan vallen de volgende zaken op:

- Vrouwen reizen wat vaker met het openbaar vervoer, want daar waar 58,8% van de mannen aangaf dit vervoermiddel te gebruiken, gold hetzelfde voor 64,0% van de vrouwen<sup>23</sup>. In de Boerhaavebuurt is dit overigens het omgekeerde het geval. Hier reist 72,9% van de mannen met het OV, in vergelijking tot 66,7% van de vrouwen.
- Het openbaar vervoer wordt met name voor het woon-werkverkeer vaker gebruikt door vrouwen. Daar waar 32,3% van de vrouwen met het openbaar vervoer naar het werk gaat, is dit

<sup>23</sup> Dit zijn geaggregeerde cijfers voor De Punt, SuHa en de Van der Pekbuurt.

**Tabel 5.5.3: Gebruik van bus- of tram- of metrohalte naar type voorzieningen (zoals opgenomen in de vragenlijst)**

Buurt	Levens middelen	recreatie	werk/ opleiding	overig*	Totaal
Boerhaave	5	5	20	8	31 (27%)
De Punt	11	6	20	15	31 (31%)
SuHa	1	11	18	15	34 (32%)
V.d. Pek	7	10	21	15	36 (30%)

De categorie "overig" omvat slechts die voorzieningen die in de vragenlijst aan de orde kwamen (bibliotheek, snackbar, restaurant, geldautomaat, café en eetcafé). Dit zegt dus niets over het eventuele bezoek van familie en bioscoop e.d.

percentage 25,0% bij de mannen. In de Boerhaavebuurt ligt dit andersom: hier reist 31,4% van de mannen met het OV tegenover slechts 19,6% van de vrouwen.

- Westerse en niet-westerse allochtonen reizen wat vaker met het openbaar vervoer. Daar waar 65,9% van de westerse - en 63,7% van de niet-westerse allochtonen met het OV reist, is dit percentage onder autochtonen 59,9%. Binnen de groep allochtonen is nog een aanzienlijk verschil waarneembaar, zodra we ook hier het geslacht meenemen in de analyse.
- Ruim 70% van de allochtone vrouwen reist regelmatig met het OV, terwijl dit onder mannelijke allochtonen niet hoger is dan 50% (niet-westerse allochtonen) resp. 57,1% (westerse allochtonen).
- Analyse naar het opleidingsniveau van de respondenten heeft weinig toegevoegde informatie opgeleverd, behalve dat het met name de laagst opgeleide groep is die weinig gebruik maakt van het openbaar vervoer. Slechts 37,5% van de mannen met een LBO-opleiding reist eens in de twee weken met het OV.
- Zodra we de factor "inkomen" bekijken blijkt dat dit een divers beeld oplevert. Terwijl in de Boerhaavebuurt en de Van der Pekbuurt de lagere inkomens meer gebruik maken van het OV is dit in Osdorp andersom (zij het dat de verschillen niet zo groot zijn).

### **Onderscheid naar bestemming**

In de vragenlijst die respondenten hebben ingevuld werd telkens gevraagd hoe ze een voorziening bereikte. Door nu de verschillende voorzieningen te groeperen rondom een beperkt aantal overkoepelende begrippen (levensmiddelen, recreatie, werk/opleiding en overig), valt te analyseren in hoeverre deze begrippen met het openbaar vervoer worden aangedaan.

Opgemerkt moet worden dat de categorie "overig" echter slechts die voorzieningen omvat die bevraagd zijn in de vragenlijst en dus niets zegt over het bezoek aan familie, bioscoop en dergelijke.

Uit tabel 5.5.3 blijkt hierbij dat werk en opleiding in dit verband de belangrijkste voorzieningen zijn als het gaat om het gebruik van openbaar vervoer. Dit is ook logisch te verklaren uit het feit dat deze voorzieningen niet per definitie buurtvoorzieningen zijn, waar dit voor de andere voorzieningen veelal wel geldt.

### **5.5.3 In welke mate draagt openbaar vervoer bij aan het totale bewegingspatroon van buurtbewoners?**

Het aanbod van openbaar vervoer is zeer verschillend in de geselecteerde buurten. Daar waar de Boerhaavebuurt een zeer uitgebreid OV-aanbod kent naar praktisch alle kanten van de stad, is De Punt slechts voorzien van een zeer beperkt aanbod.

Toch is het niet zo dat dit tot de consequentie leidt dat de aanbodverschillen tussen de buurten ook terug te vinden zijn in het relatieve gebruik van bus, tram en metro. Ook de wijze waarop men naar de openbaar vervoershalte gaat verschilt niet in zeer grote mate. De voet en de fiets zijn de meest geëigende manieren om naar de halte te gaan.

Wat echter wel interessant is, is het feit dat men lichamelijk vaker actief is zodra de haltes gemiddeld gezien dichterbij liggen.

## 5.6

Voor kinderen (10-16 jarigen) spelen de ruimtelijke kenmerken van een buurt waarschijnlijk een nog veel grotere rol dan voor volwassenen. Zeker de jongere leeftijdscategorieën brengen veel van hun vrije tijd in de directe omgeving van het ouderlijk huis door.

De ontwikkeling van de “achterbankgeneratie” heeft het afgelopen decennium weliswaar een hoge vlucht genomen, dit geldt echter met name voor de kinderen uit de middenklasse (Karsten, 1995). De kinderen zoals wij die in dit project hebben onderzocht typeren zich juist omdat zij afkomstig zijn uit een buurt met een lagere sociaal economische status.

### 5.6.1 Welke voorzieningen hebben de verschillende buurten te bieden voor kinderen?

Aangezien de ruimtelijke kenmerken van de geselecteerde wijken aanzienlijk variëren, is het interessant om te kijken of als gevolg daarvan ook activiteiten van de kinderen variëren. Belangrijke buurtkenmerken voor kinderen zijn natuurlijk de speelgelegenheden, maar ook andere ruimtelijke factoren – zoals de verkeersveiligheid – kunnen een gewichtige rol spelen. Voordat we in zullen gaan op het beweeggedrag van kinderen is het daarom nuttig om een korte beschrijving te geven van de (speel)omgeving die de buurten te bieden hebben voor kinderen.

Daarbij is gekeken naar de hoeveelheid en de inrichting/kwaliteit van speelpleinen, maar ook naar de “informele mogelijkheden” die een buurt karakteriseren. Een grasveldje, een

## Wat is de invloed van de fysieke inrichting van de buurt op het beweegpatroon van kinderen?

stoep of klein pleintje met bankjes kan bijvoorbeeld op verschillende manieren toch uitnodigen tot diverse (lichamelijke) activiteiten.

### **Boerhaavebuurt**

Als we ons in eerste instantie richten op de formele speelplaatsen, dan zien we dat de Boerhaavebuurt drie speelplaatsen kent. Twee daarvan zijn specifiek bedoeld voor jongere kinderen (0-11 jaar), met speeltoestellen zoals een wipkip, een klimrek en een zandbak. Een derde (groter) speelplein is vooral een lege, stenen ruimte met een paar bankjes, een aantal boompjes en een “ezelsoor” (hellend stuk beton dat als skateramp dienst doet). Dit plein is minder geschikt voor de allerkleinsten, maar juist wel voor de (iets) oudere kinderen (6-17 jaar). Het wordt ook veel gebruikt door de scholieren van de Aldoende-school die om de hoek is gevestigd en zelf geen “eigen speelplaats” heeft.

Wat betreft de speelmogelijkheden buiten deze formele speelplaatsen is er in de buurt zelf niet veel. De stoepen zijn namelijk smal en in de straten staan veel auto's geparkeerd. Ten oosten, grenzend aan de Boerhaavebuurt, is wel het Oosterpark te vinden. Dit is een groot stadspark (13,75 ha.) met diverse sport- en spelfaciliteiten, zoals een tennisveld, een basketballveld, een ondiep zwembad voor kleine kinderen en grasvelden.



Het park wordt het hele jaar door intensief gebruikt. Verder wordt de buurt omzoomd met volkswijken die voornamelijk in de jaren '80 in hoge dichtheden zijn bebouwd. In deze buurten zijn her en der kleine speelpleintjes te vinden, voornamelijk voor jonge kinderen. Door het intensieve autoverkeer op de straten rondom de Boerhaavebuurt (Wibautstraat, Mauritskade, Ruyschstraat en 's-Gravesandestraat) zullen deze speelpleintjes voor de buurtkinderen geen rol van betekenis spelen.

### **De Punt**

In De Punt zijn, verspreid over de gehele buurt, vele (minstens 20) speelattributen en speelplaatsjes te vinden. Vrijwel al deze speelplaatsen zijn gericht op jongere kinderen (0 tot 11 jaar) en bevinden zich in de directe omgeving van de woningen, zodat er toezicht gehouden kan worden op de kinderen vanuit de woonkamer. Typische speelattributen voor dergelijke kleine speelpleintjes zijn wipkippen, klimrekken, schommels, zandbakken en glijbanen.



Er zijn echter ook grotere speelplaatsen (bijvoorbeeld op Akerwateringsstraat, voor het Buurtcentrum "De Aker"), waar ook een aantal attributen te vinden is die bedoeld zijn voor de doelgroep 12 tot 17-jarigen. De speelplaats op de Akerwateringsstraat beschikt – naast een pierebad, een klimrek, een glijbaan en een wipkip – ook over een tafeltennistafel en een basketbalbasket. Tot voor kort waren aan de Akerwateringsstraat ook een voetbalveld en twee tennisvelden te vinden, maar deze zijn als gevolg van een ruimtelijke herstructurering verdwenen en zullen niet terugkomen.

Buiten deze aangelegde speelplaatsen kent De Punt ook een hoop open ruimte die voor diverse speeldoeleinden gebruikt

kan worden. De stoepen zijn over het algemeen breed en in de (zij)straten is het autoverkeer niet druk.

Gezien de "informele speelplekken" die her en der zijn ontstaan kan gesteld worden dat de speelplaatsen voor (kleine) kinderen niet aan alle verwachtingen voldoen, met name niet voor de oudere leeftijdsgroepen.

De weinige auto's die de buurt langs de hoofdassen doorkruisen rijden over het algemeen vrij hard. Dit zal ook de reden zijn dat het stadsdeel in De Punt meerdere verkeersdrempels heeft aangelegd.



### **SuHa**

De SuHa-buurt kent meerdere gemeenschappelijke binnentuinen/speelplaatsen, die omringd worden door de voor deze buurt karakteristieke portiekflats. De vorm en uitvoering van deze speelplekken is divers en gericht op verschillende leeftijdsgroepen. Op deze speelplekken is, ondanks de volwassen bomen, meestal een goed toezicht mogelijk vanuit verschillende woningen rondom de speelplaats. Attributen die op deze speelplaatsen te vinden zijn, zijn klimrekken, glijbanen, een zandbak en een speelhut, maar ook een voetbalkooi en bankjes/hangplekken. Er is zelfs een



gemeenschappelijke (afgebakende maar toegankelijke) volkstuin te vinden op een van de binnenplaatsen.

De stoepen zijn redelijk breed en door de vele bochten in het wegpatroon kunnen de auto's niet hard rijden. Tevens zorgen de garages onder de woningen ervoor dat het aantal auto's op straat relatief gering is.

### **Van der Pekbuurt**

De speelplaatsen in de Van de Pekbuurt zijn veelal gelegen in de buurt van scholen of buurtcentra. Zo is de grote speeltuin aan de Magnoliastraat (met schommel, zandbak, glijbaan, kabelbaan, klimrek, wipkip en draaiblad) verbonden aan het centrale “dorpshuis Volewijk”. Deze speeltuin (vooral voor 0 tot 11 jarigen) maakt onderdeel uit van een keten van verschillende speeltuinverenigingen en deze zorgt ervoor dat in deze speeltuin geregeld gespeeld kan worden onder begeleiding van een speeltuinleider. Ook de andere speelplaatsen zijn met name gericht op de jongere kinderen tot ongeveer 11 jaar. Voor de 12 tot 18 jarigen zijn er het basketbalveld, het grasveld en het Florapark aan de oostkant van de buurt.



## 5.6.2 Hoe is het beweeggedrag van kinderen in de verschillende buurten te karakteriseren?

### 5.6.2.1 *Onderzoekspopulatie*

Het onderzoek naar het beweeggedrag van kinderen in de geselecteerde wijken heeft plaatsgevonden op een andere manier dan aanvankelijk gepland. Het benaderen van kinderen in de leeftijdscategorie van 10 tot 16 jaar bleek weinig succesvol te verlopen bij de benadering via de voordeur (zie methode van dataverzameling, § 3.3.1).

Om deze reden hebben we – aanvullend aan deze methode – een alternatieve manier ontwikkelt, waarbij we onze respondenten in deze leeftijdscategorie benaderden via de scholen die in deze

wijk gevestigd zijn. Ook dit stuitte op verschillende problemen, aangezien niet alle scholen mee wilden doen, en vooral omdat deze wijze van dataverzameling gevolgen had voor de inclusie en exclusie van bepaalde groepen.

Daar waar basisscholen doorgaans namelijk nog wel scholieren uit de directe omgeving rekruteren, geldt dit veel minder voor middelbare scholen. Bovendien bleek het gebied waaruit basisscholen hun leerlingen betrekken zeker niet beperkt tot de grenzen van de geselecteerde wijken. Er zijn in deze selectie dan ook leerlingen meegenomen die niet woonachtig waren in de wijk, maar er wel naar school gaan.

Anderzijds bleek de medewerking van middelbare scholen nog veel lastiger. Het gebied waaruit zij leerlingen betrekken is veel groter, waardoor het noodzakelijk is om, middels het gebruik van privacygevoelige adresgegevens, eerst een schriftelijke uitnodiging te sturen naar de kinderen die binnen de geselecteerde buurten wonen. Een aantal scholen was hiertoe niet bereid. Bovendien brengt deze werkwijze de nodige logistieke problemen met zich mee, met als gevolg dat het aantal respondenten in met name de categorie 13 tot 16 jarigen ondervertegenwoordigd is. In totaal hebben per buurt ongeveer 50 kinderen de vragenlijsten ingevuld.

De beperking die de relatief kleine onderzoekspopulatie met zich mee brengt is in z'n algemeenheid een opmerking die bij deze cijfers gemaakt dient te worden. De cijfers zijn daarom slechts te interpreteren als indicaties voor de invloed van ruimtelijke kenmerken op het beweeggedrag.

Naast het benaderen van de kinderen via de vragenlijst heeft er ook een kwalitatieve dataverzameling plaatsgevonden. Hierin werden kinderen benaderd, terwijl zij in de buurt aan het spelen waren. Hen werd gevraagd naar het gebruik, hun mening en de obstakels ten aanzien van het buiten spelen. Bij deze 35 kinderen werd ook het gewicht en de lengte bepaald om ze vervolgens in te kunnen delen in een van de volgende BMI-categorieën; ondergewicht, normaal gewicht, overgewicht en obesitas (Hofwijk, 2006).

## 5.6.2.2 Bewegen in de verschillende buurten

### Jonge kinderen (10-12 jaar)

Als we de data uit de vragenlijsten analyseren en daarbij een onderscheid maken naar de jongere (10-12 jarigen) en de wat oudere (13-16 jarige) kinderen, dan blijkt ten eerste dat van de jongere kinderen bijna de helft minder dan twee dagen per week buiten speelt (tabel 5.6.1). Alleen De Punt vormt een uitzondering, hier speelt “slechts” 31% minder twee dagen per week buiten.

Kijkende naar het gemiddelde aantal minuten per dag dat jonge buurtkinderen buiten spelen, ligt dit in de Boerhaavebuurt verreweg het laagst (minder dan een half uur). In de andere buurten spelen de kinderen minstens twee keer zo lang in de buitenlucht, en in de SuHa is dit zelfs ruim een uur per dag (tabel 5.6.1).

Als we anderzijds in tabel 5.6.2 naar het sporten in verenigingsverband kijken, dan valt op dat meer dan de helft – in de Boerhaavebuurt en de SuHa zelfs meer dan driekwart – van de jonge kinderen sport minder dan twee keer per week. Rond de 30% van de jonge kinderen sporten had zelfs helemaal niet gesport in de week voor het invullen van de vragenlijst. Het gemiddeld aantal minuten per dag dat aan “clubsporten” werd besteed ligt in de SuHa veel lager (amper een kwartier) dan in de andere buurten (ongeveer een half uur). Het lange buiten spelen van jonge kinderen in de SuHa-buurt lijkt dus ten koste te gaan van het sporten in clubverband.

### Oudere kinderen (13-16 jaar)

Voor wat betreft de oudere kinderen is het beeld meer divers. Gemiddeld zeggen de kinderen in deze leeftijdscategorie meer dan 30 minuten per dag buiten actief te zijn met sport of spel, zonder dat dit in verenigingsverband plaatsvindt. Daarbij ligt het aantal minuten dat door ouderen kinderen actief buiten wordt doorgebracht in de Boerhaavebuurt en De Punt hoger dan voor de jongere kinderen. In de SuHa en de Van der Pekbuurt bewegen oudere kinderen anderzijds minder dan hun jongere buurtgenoten (tabel 5.6.1).

Tabel 5.6.1: Aantal dagen “buiten spelen” (in de voorgaande week)

Buurt	Leeftijd	0 dagen	1-2 dagen	3-4 dagen	> 4 dagen	N (%)/ Gem.*
Boerhaave	10 – 12 jaar	15	11	11	18	55 (90,2%)
		27,3%	20,0%	20,0%	32,7%	25 min.
	13 – 16 jaar	2	3	1	2	8 (100%)
		25,0%	37,5%	12,5%	25,0%	34 min.
De Punt	10 – 12 jaar	5	4	12	8	29 (93,5%)
		17,2%	13,8%	41,4%	27,6%	53 min.
	13 – 16 jaar	1	1	2	4	8 (80,0%)
		12,5%	12,5%	25,0%	50,0%	85 min.
SuHa	10 – 12 jaar	2	5	3	4	14 (100%)
		14,3%	35,7%	21,4%	28,6%	64 min.
	13 – 16 jaar	3	1	3	2	9 (100%)
		33,3%	11,1%	33,3%	22,2%	28 min.
V.d. Pek	10 – 12 jaar	7	12	10	12	41 (97,6%)
		17,1%	29,3%	24,4%	29,3%	50 min.
	13 – 16 jaar	4	9	-	3	16 (88,9%)
		25,0%	56,3%	-	18,8%	33 min.

N (%) = absolute aantal respondenten dat deze vraag heeft ingevuld en het aandeel van deze respondenten ten opzichte van de gehele respondentenpopulatie uit deze groep.

Gem. = gemiddelde aantal minuten dat de kinderen buiten spelen. Dit getal is gebaseerd op de kinderen die de vragenlijst volledig en juist hebben ingevuld.

Opvallend is ook dat de oudere kinderen uit De Punt gemiddeld ruim anderhalf uur per dag buiten besteedden, terwijl dit in de andere buurten ongeveer een half uur was. Dit is vooral een gevolg van het feit dat de kinderen in De Punt relatief veel dagen buiten spelen in vergelijking tot de andere buurten.

**Tabel 5.6.2: Aantal dagen “sporten” (in de voorgaande week)**

Buurt	Leeftijd	0 dagen	1-2 dagen	3-4 dagen	> 4 dagen	N (%)/ Gem.*
Boerhaave	10 – 12 jaar	18	26	11	2	57 (93,4%)
		31,6%	45,6%	19,3%	3,5%	27 min.
Boerhaave	13 – 16 jaar	3	2	1	1	7 (87,5%)
		42,9%	28,6%	14,3%	14,3%	62 min.
De Punt	10 – 12 jaar	9	8	11	3	31 (100%)
		29,0%	25,8%	35,5%	9,7%	26 min.
De Punt	13 – 16 jaar	2	1	4	2	9 (90,0%)
		22,2%	11,1%	44,4%	22,2%	57 min.
SuHa	10 – 12 jaar	5	7	2	-	14 (100%)
		35,7%	50,0%	14,3%	-	16 min.
SuHa	13 – 16 jaar	5	1	1	2	9 (100%)
		55,6%	11,1%	11,1%	22,2%	22 min.
V.d. Pek	10 – 12 jaar	13	11	15	2	41 (97,6%)
		31,7%	26,8%	36,6%	4,9%	35 min.
V.d. Pek	13 – 16 jaar	9	4	4	1	18 (100%)
		50,0%	22,2%	22,2%	5,6%	21 min.

N (%) = absolute aantal respondenten dat deze vraag heeft ingevuld en het aandeel van deze respondenten ten opzichte van de gehele respondentenpopulatie uit deze groep.

Gem. = gemiddelde aantal minuten dat de kinderen buiten spelen. Dit getal is gebaseerd op de kinderen die de vragenlijst volledig en juist hebben ingevuld.

Voor het sporten in verenigingsverband blijkt de animo onder oudere kinderen beperkt te zijn tot iets meer dan de helft. Wederom is De Punt hier de uitzondering op de regel, aangezien bijna 80% van de 13 tot 16 jarigen in deze buurt sportief actief is in verenigingsverband. Dit is ook terug te zien in het relatief hoge gemiddelde van bijna één uur sporten per dag dat deze groep doet<sup>24</sup> (tabel 5.6.2).

De ruimer geformuleerde vraag hoeveel dagen kinderen denken de aankomende week te gaan sporten (dus inclusief

<sup>24</sup> Het hoge gemiddelde voor de 13-16 jarigen in de Boerhaavebuurt is terug te voeren op slechts één persoon die aangeeft dat zij zeven dagen per week vier uur voetbalt en op zes dagen van de week anderhalf uur “appeltje speelt”.

schoolsport) laat een heel ander beeld zien (tabel 5.6.3). Een kleinere groep kinderen – variërend van ongeveer 30 tot 40% – zegt dan minder dan twee dagen aan sport te gaan doen. Aan de andere kant zegt meer dan 30% meer dan vier keer per week te sporten, met uitzondering van de jonge kinderen uit de Boerhaavebuurt en beide leeftijdscategorieën uit de Van der Pekbuurt.

**Tabel 5.6.3: Aantal dagen van plan de komende week te gaan “sporten”**

Buurt	Leeftijd	0 dagen	1-2 dagen	3-4 dagen	> 4 dagen	N
Boerhaave	10 – 12 jaar	2	18	21	9	50
		4,0%	36,0%	42,0%	18,0%	100,0%
Boerhaave	13 – 16 jaar	1	1	2	3	7
		14,3%	14,3%	28,6%	42,9%	100,0%
De Punt	10 – 12 jaar	1	8	10	9	28
		3,6%	28,6%	35,7%	32,1%	100,0%
De Punt	13 – 16 jaar	1	2	1	4	8
		12,5%	25,0%	12,5%	50,0%	100,0%
SuHa	10 – 12 jaar	-	4	4	4	12
		-	33,3%	33,3%	33,3%	100,0%
SuHa	13 – 16 jaar	2	1	2	3	8
		25,0%	12,5%	25,0%	37,5%	100,0%
V.d. Pek	10 – 12 jaar	2	11	14	11	38
		5,3%	28,9%	36,8%	28,9%	100,0%
V.d. Pek	13 – 16 jaar	-	7	6	3	16
		-	43,8%	37,5%	18,8%	100,0%

Te veronderstellen is nu dat bovenstaande verschillen in het bewegingspatroon van kinderen ook terug te vinden zijn in de BMI-waarden. De afkapwaarden van de BMI-waarden, zoals die voor kinderen zijn vastgesteld, zijn dynamisch (voor elk half jaar gelden er andere afkapwaarden die bepalen welk gewicht als “gezond” wordt gewaardeerd, verschillend voor jongens en voor meisjes). In z’n algemeenheid kan echter gezegd worden dat voor kinderen van

10-12 de grenzen voor overgewicht liggen tussen de 20 en de 25. Obesitas begint dan bij een BMI-waarde van 25 en waarden tussen 15 en 20 gelden als “normaal gewicht”. Voor kinderen van 13 tot en met 16 jaar liggen de grenzen (grof gezegd) van 17-23 (normaal gewicht), 23-28 (overgewicht) en boven de 28 geldt als overgewicht.

Tabel 5.6.4 wijst uit dat kinderen in de Boerhaavebuurt (ondanks hun stedelijke woonomgeving) toch in overgrote mate een gezond gewicht hebben, meer zelfs dan in de buurten waar kinderen betere mogelijkheden hebben om buiten te spelen. Vooral in de Van der Pekbuurt is sprake van een aanzienlijk probleem, aangezien ruim 40% van de kinderen hier te maken heeft met overgewicht.

**Tabel 5.6.4: Body Mass Index per buurt en leeftijdscategorie**

Buurt	Leeftijd	Ondergewicht <sup>1</sup>	Normaal gewicht <sup>2</sup>	Overgewicht <sup>3</sup>	Obesitas <sup>4</sup>	Totaal
Boerhaave	10 – 12 jaar	4 6,7%	48 80,0%	7 11,7%	1 1,7%	60 100,0%
	13 – 16 jaar	1 12,5%	6 75,0%	1 12,5%	-	8 100,0%
De Punt	10 – 12 jaar	2 6,5%	17 54,8%	12 38,7%	-	31 100,0%
	13 – 16 jaar	3 30,0%	5 50,0%	2 20,0%	-	10 100,0%
SuHa	10 – 12 jaar	2 14,3%	7 50,0%	4 28,6%	1 7,1%	14 100,0%
	13 – 16 jaar	-	6 66,7%	2 22,2%	1 11,1%	9 100,0%
V.d. Pek	10 – 12 jaar	2 4,8%	20 47,6%	16 38,1%	4 9,5%	42 100,0%
	13 – 16 jaar	-	10 58,8%	7 41,2%	-	17 100,0%

<sup>1</sup> Voor 10-12 jarigen geldt BMI < 15, voor 13-16 jarigen geldt BMI < 17.

<sup>2</sup> Voor 10-12 jarigen geldt BMI 15-20, voor 13-16 jarigen BMI 17-23.

<sup>3</sup> Voor 10-12 jarigen geldt BMI 20-25, voor 13-16 jarigen BMI 23-28.

<sup>4</sup> Voor 10-12 jarigen geldt BMI > 25, voor 13-16 jarigen BMI > 28.

Nadere analyse van de BMI-data levert op dat voor zowel de jonge als de oudere kinderen er geen effect van sekse herkenbaar is. Wel blijkt er een gering verband te bestaan tussen de etnische herkomst uit een niet-westers land en overgewicht. Niet-westers allochtone kinderen hebben vaker te maken met overgewicht en obesitas.

### 5.6.3 Welke buurtvoorzieningen en ruimtelijke kenmerken genereren veel “lichamelijk actief gedrag” bij kinderen?

Wat zijn nu de voorzieningen en ruimtelijke kenmerken die ervoor zorgen dat kinderen buiten gaan spelen, dan wel gaan sporten of “binnen blijven”?

Aanwezigheid en nabijheid van bepaalde (speel)voorzieningen zijn factoren die ook in dit verband de meest voor de hand liggende variabelen zijn die het gebruik ervan zouden kunnen verklaren. Maar naast deze factoren kan ook een aantal indirecte omstandigheden een belangrijke rol spelen, zoals de ervaren verkeersveiligheid en sociale veiligheid, de vormgeving van de buurt (aanwezigheid bomen, hoogte van bebouwing e.d.).

Aan de andere kant spelen daarbij ook de beschikbaarheid en het gebruik van computers en televisies een rol, en het feit of je als scholier bijvoorbeeld te voet of per fiets naar school gaat.

#### 5.6.3.1 Aanwezigheid van “formele speelvoorzieningen”

Zoals al bleek in de beschrijving van de buurten is de diversiteit tussen de buurten op dit terrein uiterst groot. Veel van deze speelplaatsen zijn echter met name gericht op de jongste kinderen (tot ongeveer 11 jaar). Het gaat dan om speelattributen zoals wipkippen, glijbanen, klimrekken en zandbakken. Veel van deze voorzieningen zijn voor 12 jarigen ook fysiek gezien al te klein om nog mee te kunnen spelen, los nog van de “kinderachtigheid” van deze attributen voor deze leeftijdscategorie.



Als we ons concentreren op de speelvoorzieningen die ook voor 10-16 jarigen interessant kunnen zijn, valt op dat er van deze voorzieningen minder voor handen zijn, en dat ze geconcentreerder in de buurten gesitueerd zijn. De consequentie is dat voetbalveldjes en dergelijke een ruimtelijk gezien breder bereik hebben.

De grotere actieradius van 13 tot 16 jarigen zorgt er echter ook voor dat hun begrip van wat “in de buurt” is, breder is dan dat voor de 10 tot 12 jarigen. Dit leidt ertoe dat vrijwel alle “oudere kinderen” de vraag “*is er een speelplaats/voetbalveld dicht in de buurt?*” positief beantwoorden. Deze percentages lagen voor de “jongeren kinderen” in alle buurten lager, al komt ze nergens onder de 80%. Kortom: vrijwel alle kinderen die de vragenlijst hebben ingevuld hadden een speelvoorziening in de buurt en zij ervoeren dit ook als zodanig.

Buurt	Leeftijd	Speelplaats		Basketball- of voetbalveld	
		(heel) ontevreden	(heel) tevreden	(heel) ontevreden	(heel) tevreden
Boerhaave	10 – 12 jaar	19 36,5%	32 61,5%	9 19,1%	37 78,7%
	13 – 16 jaar	2 25,0%	6 75,0%	1 12,5%	7 87,5%
De Punt	10 – 12 jaar	16 57,1%	12 42,9%	13 52,0%	12 48,0%
	13 – 16 jaar	2 28,6%	5 71,4%	2 28,6%	4 57,1%
SuHa	10 – 12 jaar	4 36,4%	7 63,6%	2 28,6%	5 71,4%
	13 – 16 jaar	6 66,7%	3 33,3%	- -	9 100,0%
V.d. Pek	10 – 12 jaar	22 52,4%	20 47,6%	8 23,5%	26 76,5%
	13 – 16 jaar	9 52,9%	8 47,1%	6 40,0%	9 60,0%

Anders is het als we naar de tevredenheid met deze voorzieningen kijken: de 80% van de kinderen die aangaven een speelplaats en/of sportveld in de buurt te hebben zijn daar lang niet altijd tevreden over. Gemiddeld iets minder dan de helft (ongeveer 45%) van de ondervraagde kinderen zegt ontevreden of zelfs heel ontevreden te zijn met de meest nabije speelplaatsen. De tevredenheid met de sportveldjes is over het algemeen groter (tabel 5.6.5).

Opvallend is vooral dat de jonge kinderen in De Punt in meerderheid ontevreden zijn over de speelplaatsen. Dit terwijl het aantal voorzieningen hier veel groter is dan in elk van de andere buurten. Overigens moet hierbij wel aangetekend worden dat, gegeven de methode van dataverzameling (combinatie van standaardprocedure via de ouders aan de huisdeur en de benadering via de basisschool), ongeveer de helft van respondenten niet in De Punt woont<sup>25</sup>. Toch wonen de meeste kinderen die in De Punt naar school gaan wel in een omgeving die gedomineerd wordt door eengezinswoningen<sup>26</sup>.

### 5.6.3.2 Gebruik en nabijheid van park

Een park is een multifunctionele voorziening die voor meerdere groepen een functie kan vervullen. Zowel jongeren, volwassenen als ouderen kunnen in parken ontspanning, groen en recreatieve voorzieningen vinden. Daarbij is de inrichting van parken echter zeer divers en zo kan het zijn dat verschillende parken ook een heel diverse functie hebben voor kinderen.

<sup>25</sup> Van de 41 ondervraagde kinderen uit De Punt, wonen er zeven aan de noordkant van de wijk (portiekflats), acht kinderen wonen in de wijk met eengezinswoningen. Drie kinderen wonen direct westelijk van de geselecteerde buurtgrenzen, maar wel in De Punt (met een vergelijkbare structuur van eengezinswoningen). 23 kinderen wonen buiten de De Punt, maar veelal wel in een laagbouwomgeving.

<sup>26</sup> In de andere wijken ziet de verhouding er als volgt uit:

- Boerhaavebuurt → 38 kinderen uit de buurt zelf en 31 die woonachtig zijn buiten de grenzen van de buurt.
- SuHa → 16 kinderen uit de buurt zelf en 7 kinderen van buiten de grenzen van de buurt.
- Van der Pekbuurt → 48 kinderen uit de buurt zelf en 12 kinderen van buiten de grenzen van de buurt.

De beschikbaarheid/bereikbaarheid van parken in de vier onderzochte wijken is bovendien zeer verschillend en ook de directe woonomgeving van de buurten maakt een bezoek aan een park in sommige gevallen minder voor de hand liggend (bijvoorbeeld vanwege een drukke straat die overgestoken moet worden). Toch is het interessant om een blik te werpen op het gebruik van parken in de verschillende wijken, vooral omdat ze een belangrijke rol kunnen spelen voor het recreatieve handelen, ook dat van kinderen.

Evenals bij de volwassenen speelt het Oosterpark ook voor kinderen uit de Boerhaavebuurt een belangrijke rol. Ruim 70% van de kinderen gaf aan dat ze meer dan drie keer in de twee weken voorafgaand aan het onderzoek in het park te vinden waren. In andere buurten is dit percentage veel lager, variërend van ongeveer 20% (Van der Pekbuurt) tot 50% (SuHa).

Opvallend is dat jongere kinderen (10-12 jarigen) meer gebruik maken van het park, dan de oudere kinderen (13-16 jarigen). Dit geldt voor alle onderzochte buurten. Geslacht en etnische herkomst spelen daarentegen geen rol in het wel of niet bezoeken van een park.

### 5.6.3.3 *Gebruik en nabijheid van zwembad*

Een substantiële bijdrage aan de lichaamsbeweging van kinderen kan ook plaatsvinden gedurende het beoefenen van sport. Eén van de sporten die daarbij (ook uit veiligheidsoogpunt) belangrijk is, is zwemmen. Onder andere vanwege het waterrijke Nederlandse landschap is het voor ouders (en scholen) belangrijk dat kinderen op zeer jonge leeftijd leren zwemmen. Of zwemmen daarmee ook bij de 10 tot 16-jarigen nog een bijdrage levert aan het beweegpatroon kan afhangen van verschillende factoren. Eén daarvan is de afstand die kinderen moeten afleggen naar een zwembad. Anderen zijn onder andere de openingstijden, de grootte, de hygiëne en de voorzieningen van het zwembad (binnenbad en/of buitenbad).

Opmerkelijk genoeg zwemmen de kinderen in de Van der Pekbuurt (waar het Floraparkbad op betrekkelijk korte afstand –

ongeveer anderhalve kilometer – ligt) het minst. Ook in de SuHa (met het Sloterparkbad op ongeveer anderhalve kilometer) was ruim 60% van de kinderen in de twee weken voorafgaand aan het invullen van de vragenlijst niet naar het zwembad geweest.

In De Punt en vooral de Boerhaavebuurt had wél een meerderheid van de kinderen gezwommen in de twee voorgaande weken, ondanks dat zwembaden hier minder makkelijk bereikbaar zijn<sup>27</sup>. Je kunt je in dit geval afvragen of er misschien andere variabelen zijn – zoals bijvoorbeeld de etnische achtergrond van kinderen – die deze cijfers kunnen verdiepen.

In de Boerhaavebuurt, de SuHa en de Van der Pekbuurt blijken het bij verdere analyse met name de niet-westerse allochtone kinderen te zijn die regelmatig zwemmen. Van de autochtone kinderen bezoekt 60% (Boerhaavebuurt) tot 100% (SuHa) het zwembad niet of nauwelijks, terwijl dit voor niet-westerse allochtone kinderen op ongeveer 25% (Boerhaavebuurt) tot 65% (Van der Pek) ligt. De autochtone kinderen uit De Punt vormen een uitzondering in dit verband, aangezien 70% van hen regelmatig zwemt.

### 5.6.3.4 *Andere sporten*

Naast zwemmen zijn er nog legio andere sporten die relevant zijn voor de mate van lichaamsbeweging van kinderen. De sporten die door de kinderen in de vragenlijsten het meeste genoemd werden zijn: voetbal (38), judo (16) en zwemmen (13). In totaal gaven 104 van de 193 kinderen (54%) aan een sport bedrijven in verenigingsverband. Jongens doen daarbij iets vaker aan sport dan meisjes en het percentage autochtonen dat sport is iets hoger (67%) dan dat van niet-westerse allochtonen (61%). Echter, de niet-westerse allochtonen die wél aan sport doen, gaan gemiddeld vaker naar de vereniging (tabel 5.6.6).

---

<sup>27</sup> Het Sloterparkbad ligt op ongeveer 2,5 kilometer van De Punt. Het Sportfondsenbad Oost ligt weliswaar ook op ongeveer anderhalve kilometer van de Boerhaavebuurt, maar de weg hier naartoe kent vele drukke verkeerskruisingen en is derhalve voor kinderen niet ongevaarlijk.

**Tabel 5.6.6: Hoe vaak heb je in de afgelopen week gesport in verenigingsverband (naar etnische herkomst)?**

	0 dagen	1 dag	2 dagen	3 dagen	4 dagen	5 dagen	Totaal/ gemiddelde
<b>Autochtoon</b>	14	9	9	6	4	-	42
	33,3%	21,4%	21,4%	14,3%	9,5%	-	1,45 (SD=1,3)
<b>Niet-westers allochtoon</b>	47	14	18	26	8	10	123
	38,2%	11,4%	14,6%	21,1%	6,5%	8,1%	1,71 (SD=1,7)
<b>Westers allochtoon</b>	4	4	3	-	1	1	13
	30,8%	30,8%	23,1%	-	7,7%	7,7%	1,46 (SD=1,6)

### 5.6.3.5 Verkeersveiligheid en sociale veiligheid

Bij de thema's verkeersveiligheid en sociale veiligheid spelen verschillende zaken een rol. Ten eerste is er het verschil tussen de ervaren veiligheid, zoals mensen die beleven en de "daadwerkelijke veiligheid", zoals die onder andere naar voren kan komen uit politierapportages. Dat is echter nog niet alles wat men in gedachten moet houden bij het analyseren van "veiligheidsdata". Zodra het namelijk over de veiligheid van kinderen gaat, moet ook rekening gehouden worden met het feit dat kinderen hun omgeving waarschijnlijk anders ervaren dan hun ouder (Emmelkamp, 2004).

Allereerst zullen we hier de gegevens over de ervaren veiligheid van de kinderen presenteren. Wat daarbij direct opvalt is dat kinderen hun omgeving over het algemeen als heel erg verkeersveilig beschouwen en dat kinderen uit de Boerhaavebuurt deze goede verkeersveiligheid zelfs voor meer dan 90% onderschrijven. In de andere buurten is dit percentage lager, maar in alle gevallen blijft zij ruim boven de 70%.

Sociale veiligheid (de vraag of kinderen wel eens bang zijn op straat) wordt geheel anders beantwoord. Een meerderheid van ruim 60% van de kinderen uit zowel de Boerhaavebuurt als uit De Punt geeft aan dat zij hun buurt soms als sociaal onveilig beschouwen. In de SuHa en de Van der Pekbuurt is resp. 50% en

45% (soms) bang om verwickeld te raken in een situatie van overlast, kleine criminaliteit of misdaad.

Evenals kinderen beschouwen ook volwassenen hun woonbuurt in grote meerderheid (> 85%) als verkeersveilig, waarbij de Boerhaavebuurt met ruim 90% de kroon spant. Wat de sociale veiligheid betreft ervaren de volwassenen aanzienlijk minder angst dan kinderen. Zowel in de Boerhaavebuurt als in De Punt beschrijft meer dan 80% van de respondenten de buurt als "sociaal veilig". In de SuHa en de Van der Pekbuurt is dit percentage ongeveer 75%.

Er lijkt overigens geen sterk verband te bestaan tussen het gegeven of kinderen vaak buiten spelen en of zijn deze omgeving ook als sociaal of verkeersonveilig beschrijven. Alleen in De Punt en de SuHa is sprake van een licht toenemend gevoel van sociale veiligheid zodra kinderen meer buiten spelen.

Zodra we nog wat verder analyseren en een aantal met veiligheid samenhangende variabelen bekijken (o.a. de snelheid van het verkeer, uitlaatgassen en de vraag of het aangenaam wandelen is in de buurt), dan komen we tot de volgende uitkomsten:

- ❖ Snel rijdend verkeer wordt vooral ervaren door kinderen uit De Punt en de SuHa en in mindere mate in de Van der Pekbuurt. In de Boerhaavebuurt vinden veel kinderen (63%) dat het verkeer in meerderheid traag rijdt (max. 30 km/h), terwijl 45% vindt dat de auto's toch nog te hard rijden. In de Punt, de SuHa en de Van der Pekbuurt vinden 35 á 40% van de kinderen dat de auto's zich houden aan de 30 kilometergrens en 45% (De Punt) tot 60% (SuHa en Van der Pek) ervaart het verkeer als te snel.
- ❖ Voor wat betreft de gevolgen van het autoverkeer vindt ongeveer de helft van de kinderen uit alle buurten dat er sprake is van te veel uitlaatgas.
- ❖ Ook wat betreft de ervaren drukte als gevolg van de het verkeer ontlopen de buurten elkaar niet veel. Alleen in de Van der Pekbuurt ervaart 38% van de kinderen dat er veel verkeer is in de buurt. In de andere buurten (ook de Boerhaavebuurt!) vindt slechts 10 tot 20% dat het als gevolg van het verkeer zo druk is dat het niet aangenaam is om te wandelen.

## 5.6.4 Op school en thuis

### 5.6.4.1 *Op school*

Naast het feit dat de school een voor de lichamelijke ontwikkeling belangrijke functie heeft door middel van onder andere het gymnastiekonderwijs, kan het schoolgaan van kinderen ook vele andere positieve bijdragen leveren aan de lichamelijke gezondheid van scholieren. Ook de huiselijke omgeving en de mogelijkheden en grenzen die ouders stellen bij de opvoeding van hun kinderen verdient binnen deze context expliciete aandacht.

Ten eerste is de wijze van vervoer tussen huis en school een factor die we in dit verband bekijken. Ongeveer de helft van de kinderen uit alle buurten blijkt daarbij meer dan vijf keer per week te voet naar of van school te lopen. Dit zijn met name de jongere kinderen die naar de basisschool gaan. De afstand die zij naar school moeten afleggen is daarvoor echter niet de bepalende factor, want ook de oudere kinderen geven in overgrote meerderheid aan dat hun school zich bevindt op een loopafstand van minder dan vijf minuten<sup>28</sup>.

Naast de kinderen die te voet naar school gaan, gaat in alle wijken ook ongeveer 25-30% van de kinderen met de fiets naar of van school. In de Boerhaavebuurt ligt dit percentage zelfs boven de 35%. De overgrote meerderheid (ruim 80%) van deze kinderen (uit alle buurten) hoeft daarbij niet langer dan tien minuten te fietsen.

De kinderen geven aan dat zodra zij op school zijn, zij de tijd voor het begin van de eerste les meestal zittend (met praten of lezen) doorbrengen. Dat geldt voor een meerderheid van alle schoolkinderen in het onderzoek. Alleen de kinderen in De Punt vormen hier een uitzondering. In de vragenlijsten geeft ongeveer een derde van hen aan dat zij ook “rondrennen” dan wel “actief spelen”, terwijl dit in de andere buurten niet veel meer dan 10% bedraagt.

Tijdens de lunchpauze wordt er aanzienlijk meer bewogen, ondanks dat gemiddeld 20% van de kinderen tussen de middag naar huis gaat. Tussen de 30 en de 40% van de kinderen die op school blijven blijkt tijdens de pauze actief te bewegen. Opmerkelijk is dat het hier juist de kinderen uit De Punt zijn die minder actief spelen (slechts 20% geeft aan te rennen of anderszins actief te spelen).

### 5.6.4.2 *Thuis*

In de thuissituatie is ook menige factor aan te wijzen die het uitnodigend maakt om minder te bewegen en meer tijd zittend door te brengen. Zo zijn onder andere computers en televisies aan te duiden als beweegonvriendelijke instrumenten op het moment dat ze gedurende veel uren van de dag gebruikt worden.

Een eerste vraag die we in dit verband hebben geanalyseerd is of kinderen zelf een eigen televisie hebben op hun (slaap)kamer. Dit blijkt met name voor kinderen in De Punt een normale situatie te zijn, aangezien 70% van de jonge kinderen hier al een eigen televisie op de slaapkamer heeft staan (tabel 5.6.7). In de andere buurten is dit percentage lager, al is duidelijk dat het geen bijzondere luxe is om als kind je eigen televisie te bezitten. Alleen de jongere kinderen in de Boerhaavebuurt (74%) en de oudere kinderen in de Van der Pekbuurt (63%) moeten in meerderheid gebruik maken van een “gemeenschappelijke televisie” (mits aanwezig).

De aanwezigheid van een “eigen televisie” zegt nog niet perse iets over het gebruik ervan, vandaar dat ook navraag is gedaan naar het gebruik van de televisie. Hieruit blijkt dat vooral de kinderen in de Osdorpse buurten dagelijks televisie kijken, terwijl er slechts drie kinderen aangeven (bijna) nooit televisie te kijken (tabel 5.6.8).

<sup>28</sup> Het aantal respondenten in de categorie 13-16 jarigen in met name De Punt en SuHa is zeer gering, daarom moet deze conclusie met de nodige voorzichtigheid gelezen worden.

**Tabel 5.6.7: Hebben kinderen een televisie op hun (slaap)kamer?**

Buurt	Leeftijd	Televisie op slaapkamer	Geen televisie op slaapkamer	Totaal
Boerhaave	10 – 12 jaar	14	40	54
		25,9%	74,1%	100,0%
	13 – 16 jaar	5	3	8
		62,5%	37,5%	100,0%
De Punt	10 – 12 jaar	21	9	30
		70,0%	30,0%	100,0%
	13 – 16 jaar	8	1	9
		88,9%	11,1%	100,0%
SuHa	10 – 12 jaar	7	7	14
		50,0%	50,0%	100,0%
	13 – 16 jaar	6	3	9
		66,7%	33,3%	100,0%
V.d. Pek	10 – 12 jaar	20	21	41
		48,8%	51,2%	100,0%
	13 – 16 jaar	6	10	16
		37,5%	62,5%	100,0%

Als we nu in de laatste stap van deze analyse het aantal uren televisieconsumptie bekijken, dan komt daar ongeveer hetzelfde beeld uit naar voren als bij de voorgaande analyses, namelijk dat de Osdorpse kinderen iets langer televisie kijken dan de kinderen uit de andere buurten. Daar waar de kinderen in de Boerhaavebuurt en in de Van der Pekbuurt gemiddeld 10,2 uur [SD=10,9] resp. 11,5 uur [SD=10,6] televisie kijken in de week, is dit in De Punt 15,5 uur [SD=13,1] en in de SuHa 18,3 uur [SD=14,7].

**Tabel 5.6.8: Aantal dagen in de week dat kinderen naar de televisie kijken**

Buurt	Leeftijd	0	1-3 dagen	4-6 dagen	7 dagen	Weet niet
Boerhaave	10 – 12 jaar	1	6	15	24	15
		1,6%	9,8%	24,6%	39,3%	24,6%
	13 – 16 jaar	-	3	3	2	-
		-	37,5%	37,5%	25,0%	-
De Punt	10 – 12 jaar	-	5	3	18	5
		-	16,1%	9,7%	58,1%	16,1%
	13 – 16 jaar	1	-	-	6	3
		10,0%	-	-	60,0%	30,0%
SuHa	10 – 12 jaar	-	-	1	11	2
		-	-	7,1%	78,6%	14,3%
	13 – 16 jaar	-	1	1	7	-
		-	11,1%	11,1%	77,8%	-
V.d. Pek	10 – 12 jaar	-	7	6	25	4
		-	16,7%	14,3%	59,5%	9,5%
	13 – 16 jaar	1	3	3	9	2
		5,6%	16,7%	16,7%	50,0%	11,1%

Kijken we naar het gebruik van een computer, dan lijkt ook hier sprake te zijn van een intensiever gebruik door de kinderen uit de Osdorpse wijken (tabellen 5.6.9). Daar waar de kinderen in de Van der Pekbuurt en in de Boerhaavebuurt gemiddeld 8,2 uur [SD=7,0] resp. 7,4 uur [SD=8,6] computeren in de week, is dit in de SuHa 13,7 uur [SD=14,2] en in De Punt 14,2 uur [SD=11,3].

Tabel 5.6.9: Aantal dagen in de week dat kinderen computeren						
Buurt	Leeftijd	0	1-3 dagen	4-6 dagen	7 dagen	Weet niet
Boerhaave	10 – 12 jaar	5	13	8	19	15
		8,3%	21,7%	13,3%	31,7%	25,0%
	13 – 16 jaar	1	4	1	1	1
		12,5%	50,0%	12,5%	12,5%	12,5%
De Punt	10 – 12 jaar	1	6	6	13	5
		3,2%	19,4%	19,4%	41,9%	16,1%
	13 – 16 jaar	1	-	2	4	3
		10,0%	-	20,0%	40,0%	30,0%
SuHa	10 – 12 jaar	3	4	1	4	2
		21,4%	28,6%	7,1%	28,6%	14,3%
	13 – 16 jaar	-	-	3	6	-
		-	-	33,3%	66,7%	-
V.d. Pek	10 – 12 jaar	4	8	14	13	3
		9,5%	19,0%	33,3%	31,0%	7,1%
	13 – 16 jaar	-	4	6	6	2
		-	22,2%	33,3%	33,3%	11,1%

## Hoofdstuk 6

### Ruimtelijke kenmerken, beleving en gedrag

In dit hoofdstuk betrekken we de ruimtelijke structuur van de onderzoekswijken, zoals die is gepresenteerd in hoofdstuk 4, op de keuzes van buurtbewoners voor actief of inactief transport naar verschillende bestemmingen en hun sportieve activiteiten, zoals blijkt uit de resultaten van de vragenlijst die zijn beschreven in hoofdstuk 5. Op basis hiervan willen we uitspraken doen over de manieren waarop deze buurten als wel of niet 'beweegvriendelijk', zijn te beschouwen. Dat wil zeggen, bevordert de ruimtelijke structuur de keuze van actief transport of werkt deze juist belemmerend? En op welke (verschillende) manieren is de ruimtelijke structuur dan van invloed?

#### ***Consequenties van de opzet van het onderzoek voor het leggen van relaties***

Bij het leggen van verbanden tussen de ruimtelijke structuur van de wijken en de keuzes voor actief of inactief transport is het van belang rekening te houden met de informatie dat we binnen het kader van het onderzoek hebben verzameld. Zo is respondenten gevraagd naar het soort bestemming, bijvoorbeeld een grote supermarkt. De exacte bestemming (bijvoorbeeld Albert Heyn aan het Mosveld in de Van der Pekbuurt) weten we niet. Dat betekent dat de relatie die we leggen tussen door de respondenten gekozen bestemmingen en in de wijk aanwezige voorzieningen is gebaseerd op de aanname dat de meeste respondenten de dichtstbijzijnde, in de wijk aanwezige voorzieningen bedoelen. Verder is niet gevraagd naar de motivatie van respondenten om voor actief of inactief transport te kiezen. We weten dus niet of en in welke mate buurtbewoners kenmerken van de buurt laten meewegen in hun keuze voor actief of inactief transport.

Wel is respondenten gevraagd hoe ze een aantal kenmerken van de buurt beleven, zoals de verkeersveiligheid.

Ondanks deze beperkingen menen we dat we op basis van de combinatie van een aantal objectieve kenmerken van de wijk, gegevens over hoe buurtbewoners hun wijk beleven en de keuzes die bewoners maken om verschillende bestemmingen te bereiken een interpretatie kunnen geven van de relatie tussen enerzijds ruimtelijke kenmerken van de wijken en anderzijds de keuzes van buurtbewoners tussen actief en inactief transport. We beschouwen deze aanpak als een experimentele methode die in volgend onderzoek nader uitgewerkt en aangescherpt moet worden.

Overigens kunnen we geen absolute uitspraken doen over de 'beweegvriendelijkheid' van de wijken. We baseren onze beoordeling op de onderlinge vergelijking van de vier onderzochte buurten, die uiteenlopend zijn qua ruimtelijke opzet en kenmerken.

#### ***Opbouw van het hoofdstuk***

In dit hoofdstuk komt ieder van de vier onderzoekswijk afzonderlijk in een paragraaf aan bod. Eerst schetsen we een meer algemeen beeld, daarna concentreren we ons op meer specifieke kenmerken. Voordat we aan de wijken zelf toekomen, beschrijven we eerst deze specifieke ruimtelijke kenmerken en naar welke verbanden we zoeken.

In dit hoofdstuk nemen we, ten behoeve van de overzichtelijkheid, lopen en fietsen samen in één categorie (actief vervoer). In hoofdstuk 5 kunnen meer gespecificeerde onderverdelingen in de wijze van transport worden gevonden.

## 6.1 Operationalisering van ruimtelijke kenmerken in de wijk

Per buurt en de direct omringende omgeving (een straal van 200 meter eromheen) is gedetailleerd in beeld gebracht waar de winkels voor dagelijkse boodschappen en recreatieve voorzieningen zich bevinden. Hiermee kunnen we in de eerste plaats de aanwezigheid aangeven van voorzieningen en ook de concentratie dan wel spreiding ervan in de wijk. De aanwezigheid van veel en verschillende voorzieningen in de wijk draagt bij aan de nabijheid van mogelijke bestemmingen. We verwachten dat de beleving van buurtbewoners daarbij aansluit en dat ze als gevolg hiervan meer geneigd zijn te kiezen voor actief transport. We verwachten ook dat een hogere mate van spreiding bijdraagt aan nabijheid en dus actief transport. We vergelijken het beeld per wijk met de keuzen van buurtbewoners voor de genoemde bestemmingen.

Vervolgens gaan we meer expliciet in op de ruimtelijke kenmerken waarvan we verwachten dat ze van invloed zijn op de keuze voor actief of inactief transport. Voor een beperkte selectie van de voorzieningen in of net buiten de buurt brengen we expliciet de afstand tot de bestemming, de kwaliteit van de route en de parkeergelegenheid in beeld. We verwachten dat deze ruimtelijke kenmerken afzonderlijk, maar vooral ook in hun onderlinge samenhang van invloed zijn op de keuze voor actief of inactief transport. We lichten eerst de genoemde ruimtelijke kenmerken toe en gaan vervolgens nader in op de selectie van voorzieningen.

### 6.1.1 Afstand tot de bestemming

We verwachten dat de afstand vanaf het huisadres van bewoners tot een bepaalde bestemming binnen hun wijk van invloed zal zijn op de keuze van transport: hoe dichters ze bij de voorziening wonen, hoe meer geneigd ze zullen zijn te kiezen om daar lopend of fietsend naartoe te gaan (en andersom: hoe verder ze er vandaan wonen, hoe meer ze geneigd zullen zijn te kiezen voor de auto of openbaar

vervoer). Omdat er een verschil kan bestaan tussen de objectieve, meetbare afstand en de afstand zoals buurtbewoners die beleven, betrekken we zowel de objectieve als de subjectieve afstand in onze analyse.

Voor de objectieve afstand hebben we voor de loopafstand 400 meter als kritische grens gekozen en voor de fietsafstand 2,5 km. We gaan er vanuit dat bewoners deze afstanden doorgaans als acceptabel ervaren om lopend of fietsend van hun huisadres naar de gewenste bestemming en terug te gaan. Vanaf een aantal geselecteerde voorzieningen hebben we alle looproutes in beeld gebracht die 400 meter verder de wijk invoeren. Als gevolg van de beperkte omvang van de onderzochte wijken, liggen de geselecteerde voorzieningen vanaf alle huisadressen in de wijk binnen 2,5 km fietsafstand.

#### ***Mogelijke verbanden***

We kunnen nu op verschillende manieren iets zeggen over de 'beweegvriendelijkheid' van de buurt.

- In de eerste plaats kunnen we kijken welk aandeel van de woonadressen van de buurt binnen loopafstand van de voorziening ligt. Hoe hoger dit aandeel is, hoe bewegingsvriendelijker we de wijk in dit opzicht achten.
- Vervolgens kunnen we vaststellen hoe deze maat van bewegingsvriendelijkheid correspondeert met:
  - het aandeel bewoners in de wijk dat zegt de voorziening als binnen loopafstand te beschouwen (geoperationaliseerd als vijf minuten of minder lopen).
  - het aandeel bewoners in de wijk dat daadwerkelijk loopt of fietst naar deze bestemming.

De verwachting is dat in een relatief beweegvriendelijke wijk een relatief hoog percentage bewoners dat ook zo ervaart en voor actief transport kiest. Een eventuele discrepantie tussen de beweegvriendelijkheid van de wijk en het aandeel bewoners dat voor actief vervoer kiest, zou kunnen worden verklaard uit een verschil tussen de objectieve afstand en de ervaren afstand. Ook andere



ruimtelijke kenmerken, die we hierna bespreken, zouden hierop van invloed kunnen zijn.

Tenslotte kunnen we gedetailleerd ingaan op verschillen binnen de wijk:

- is er een verschil in beleving van de afstand tussen bewoners die binnen de objectief vastgestelde loopafstand wonen en bewoners die verder van de voorziening wonen?
- gaan bewoners die op loopafstand van de voorziening wonen er vaker lopend of fietsend naartoe dan bewoners die daar verder vandaan wonen?

### 6.1.2 Kwaliteit van de route

We gaan er vanuit dat behalve de afstand tevens de kwaliteit van de route van belang is bij de keuze voor actief dan wel inactief transport. Is het een prettige route of zijn er juist 'hindernissen', zoals een drukke verkeersweg, die moeten worden genomen om van uit de eigen woning naar de gewenste bestemming te komen? Een aangename, veilige route maakt het naar onze verwachting aantrekkelijk om lopend of fietsend naar de voorziening te gaan, terwijl een onprettige, onveilige route buurtbewoners sneller voor de auto of het openbaar vervoer doet kiezen.

Veel meer dan bij afstand het geval is, is het beoordelen van de kwaliteit van de route afhankelijk van de persoonlijke beleving. Er bestaan op voorhand geen onomstotelijke criteria, zoals de afstand in meters, waarin we de kwaliteit van de route kunnen weergeven. Toch kiezen we ervoor de kwaliteit van de route niet uitsluitend als een subjectieve aangelegenheid te beschouwen. Om tot concrete aanbevelingen te komen, moeten we immers ook de gewenste objectieve kenmerken kunnen aangeven. We hebben ervoor gekozen ons in eerste instantie te beperken tot het in beeld brengen van kenmerken die de kwaliteit van de route negatief kunnen beïnvloeden, te weten verkeersonveiligheid en sociale onveiligheid.

De verkeers(on)veiligheid brengen we op buurtniveau in beeld door aan te geven:

- waar er wel of geen scheiding is van verkeersstromen
- waar er wel of geen veilige oversteekplaatsen zijn door de aanwezigheid van stoplichten en/of gemarkeerde oversteekplaatsen
- waar er wel of geen snelheidsbeperkende maatregelen gelden (verkeersdrempels en 30 km zones)

We nemen aan dat de verkeersveiligheid positief wordt beïnvloed door de scheiding van verkeersstromen, de aanwezigheid van veilige oversteekplaatsen en het gelden van snelheidsbeperkende maatregelen. Dat wil niet zeggen dat overal waar verkeersstromen niet worden gescheiden, waar geen veilige oversteekplaatsen zijn en waar geen snelheidsbepalende maatregelen gelden direct sprake is van verkeersonveiligheid. Dat is immers afhankelijk van de verkeersdrukke. We hebben hiervoor geen harde maatstaf, maar op basis van de plaats van verkeerswegen in het verkeerssysteem en kennis van de locale situatie kunnen we hier een redelijke inschatting van maken. We geven aan waar zich binnen de wijk relatief verkeersonveilige plekken bevinden, waarbij we de routes rondom de geselecteerde voorzieningen er uitlichten.

Als sociaal onveilig beschouwen we plekken waar vanuit de omliggende bebouwing geen toezicht mogelijk is op de openbare ruimte. We hebben dit op buurtniveau in kaart gebracht aan de hand van de volgende criteria:

- plekken zonder begeleidende bebouwing, geoperationaliseerd als meer dan 15 meter uit de plint
- plekken langs een blinde plint
- plekken langs dicht bebost groen en/of schuttingen.

Of en in welke mate bewoners deze plekken daadwerkelijk als sociaal onveilig beschouwen zal ook afhangen van het beeld dat zij van hun medebuurtbewoners en –gebruikers hebben en van het tijdstip op de dag (bij daglicht of in het donker) dat zij deze plekken passeren.

### ***Mogelijke verbanden***

We verwachten dat bewoners die op de route tussen hun huisadres en de voorziening een of meerdere verkeersonveilige situaties en/of sociaal onveilige plekken moeten passeren minder geneigd zijn voor actief transport te kiezen.

### **6.1.3 Parkeergelegenheid**

Tenslotte verwachten we dat de keuze voor actief of inactief transport afhankelijk is van het gemak waarmee men gebruik kan maken van inactief transport, in het bijzonder de auto. We verwachten dat hoe gemakkelijker het is voor buurtbewoners om gebruik te maken van de auto hoe gemakkelijker ze hiervoor zullen kiezen.

Bij autogebruik is het eerste belangrijke criterium vanzelfsprekend het autobezit. Hier willen we analyseren of en hoe de ruimtelijke kenmerken van de wijk autobezit en autogebruik accommoderen. Het belangrijkste criterium hiervoor is parkeergelegenheid. Drie factoren bepalen de parkeergelegenheid:

- het aantal parkeerplaatsen in verhouding tot het aantal adressen in de wijk
- wel / geen parkeervergunning nodig
- wel / geen wachttijd voor verkrijgen parkeervergunning.

In de meest gunstige situatie zijn er parkeerplaatsen in overvloed in de directe nabijheid van de woning, zonder dat daarvoor moet worden betaald. In de meest ongunstige situatie is het aantal parkeerplaatsen in de directe nabijheid van de woning beperkt en moet men lang wachten op een parkeervergunning. Voor elk van de onderzochte buurten berekenen we het aantal parkeerplaatsen gerelateerd aan het aantal adressen, geven we aan of een parkeervergunning vereist is en hoelang de eventuele wachttijd is.

We kunnen ook op een andere manier kijken naar of en hoe de parkeergelegenheid de keuze voor actief of inactief transport beïnvloedt, namelijk door een relatie te leggen met het met fietsbezit. We veronderstellen dat hoe ongunstiger de parkeersituatie is voor

auto's, hoe meer buurtbewoners zullen zorgen dat ze een structureel alternatief hebben: een fiets.

### ***Mogelijke verbanden***

- Hoe gunstiger de parkeergelegenheid, hoe hoger het autobezit onder buurtbewoners.
- Hoe gunstiger de parkeergelegenheid, hoe vaker buurtbewoners kiezen voor de auto om verschillende bestemmingen te bereiken.
- Hoe minder gunstig de parkeergelegenheid, hoe hoger het fietsbezit onder buurtbewoners.

### ***Geselecteerde voorzieningen***

We hebben gekozen de boven genoemde ruimtelijke factoren specifiek in beeld te brengen voor twee bestemmingen binnen de wijk: de grote supermarkten en de parken. Het transport naar en van deze voorzieningen maakt een belangrijk deel uit van de dagelijkse bewegingen van de bewoners door de buurt. Het gaat bovendien om voorzieningen waar stedenbouwkundigen (namens hun opdrachtgever, bijvoorbeeld een gemeente) bij het ontwerp van een wijk invloed op kunnen uitoefenen.

Het in beeld brengen van de afstand, kwaliteit van de routes en transportmogelijkheden naar alle aanwezige voorzieningen zou veel meer werk met zich mee brengen dan binnen het kader van dit onderzoek uitvoerbaar is. Dit zou bovendien een overdaad aan informatie opleveren die het verkrijgen van inzicht in de relatie tussen de ruimtelijke structuur van de wijk en de keuze van transport van buurtbewoners eerder zou bemoeilijken dan ondersteunen. Bovendien bevinden deze voorzieningen zich op één duidelijk aanwijsbaar punt in de wijk, in vergelijking met bijvoorbeeld de geconcentreerde aanwezigheid van kleine winkels in een paar straten in de wijk), wat ook met het oog op het vertalen van de resultaten naar aanbevelingen de meest concrete aanknopingspunten biedt.

## 6.2 Boerhaavebuurt

### 6.2.1 Algemeen beeld

De Boerhaavebuurt is een typische 19<sup>e</sup> eeuwse wijk die ruimte biedt voor fijnmazige functiemenging. De voorzieningenkaart toont een concentratie van winkels, horeca en overige voorzieningen in de vorm van een winkellint aan de Eerste Oosterparkstraat, die twee woonblokken ten zuiden van de onderzochte wijk loopt.



### 6.2.2 Winkels voor dagelijkse boodschappen

Rondom de Boerhaavebuurt zijn drie supermarkten geteld:

- één aan zuidwestkant van de wijk aan de Wibautstraat, om daar te komen moeten de buurtbewoners een drukke verkeersweg oversteken;
- één aan de zuidoostkant van de wijk, aan het Beukenplein;
- en één ten noorden van de wijk, aan de Sarphatistraat, de kortste weg uit de wijk hier naartoe is alleen bestemd voor voetgangers en fietsers en loopt via een brug over de Singelgracht.

Tien kleinere winkels voor dagelijkse boodschappen bevinden zich vrijwel allemaal aan de Eerste Oosterparkstraat tussen de vele overige winkelvoorzieningen en horecagelegenheden die daar zijn gevestigd, twee woonblokken ten zuiden van de Boerhaavebuurt. Met een totaal van veertien winkels voor dagelijkse boodschappen neemt de Boerhaavebuurt samen met de Van der Pekbuurt een gedeelde tweede plaats in, in vergelijking met de andere onderzochte wijken.

#### **Beleving**

Ruim 95% van de bewoners van de Boerhaavebuurt meent dat zij binnen tien minuten loopafstand van winkels voor dagelijkse boodschappen wonen. Samen met de SuHa-buurt behoort de Boerhaavebuurt tot de twee onderzochte wijken waarvan bijna alle bewoners vinden dat zij voor (in ieder geval een deel van) hun dagelijkse boodschappen niet verder dan tien minuten hoeven te lopen. De kleinere winkels voelen dichterbij dan de grote supermarkten: resp. 68% en 48% van de bewoners ervaart deze voorzieningen binnen vijf minuten loopafstand. Hoewel de supermarkt voor het gevoel verder weg ligt, hebben bewoners van de Boerhaavebuurt een lichte voorkeur om boodschappen te doen bij een supermarkt in plaats van bij kleinere winkels<sup>29</sup>.

<sup>29</sup> Gemiddeld gaan bewoners van de Boerhaavebuurt 3,79 keer per twee weken naar de supermarkt en 3,18 keer naar kleinere winkels. In de twee weken voorafgaand aan het invullen van de vragenlijst heeft 91,3% een supermarkt bezocht, en 70,4% één of meerdere kleinere winkels.

### **Keuze voor actief of inactief transport**

Vrijwel alle bewoners van de Boerhaavebuurt doen hun dagelijkse boodschappen lopend of op de fiets (94%). Hiermee kiezen de bewoners van de Boerhaavebuurt van de vier onderzochte wijken het meest vaak voor actief transport als ze boodschappen doen, ongeveer even vaak als de bewoners van de SuHa-buurt (93%). Kleinere winkels worden vaker lopend of op de fiets bezocht dan grote supermarkten en ook de ingeschatte reistijd speelt een rol: naar winkels die bewoners beleven als binnen vijf minuten afstand kiest men vaker voor actief transport dan naar winkels die verder weg liggen.

<b>Deel van de bewoners dat lopend of met de fiets boodschappen doet</b>		
	<b>Kleinere winkels</b>	<b>Grote supermarkt</b>
Loopafstand ≤ 5 minuten	100 %	96,0%
Loopafstand > 5 minuten	92,0%	83,3%
Totaal	97,5%	89,4%

Wie de supermarkt meer dan vijf minuten lopen weg acht, is het minst geneigd daar lopend of fietsend naartoe te gaan. Toch kiest ook dan in vergelijking met de andere onderzochte wijken nog steeds een groot deel voor actief transport; alleen in de SuHa-buurt gaat een hoger percentage lopend of fietsend naar de supermarkt die men verder dan vijf minuten lopen vindt (87%).

## 6.2.3 Specifieke ruimtelijke kenmerken

### 6.2.3.1 Afstand tot de bestemming

#### **Grote supermarkten**

Net iets meer dan 30% van de adressen in de Boerhaavebuurt is minder dan 400 meter verwijderd van (één van) de supermarkt(en). De bewoners die aan de zuidoost- en zuidwestpunt en aan de noordkant van de wijk wonen, moeten hooguit 400 meter lopen om boodschappen bij een grote supermarkt te kunnen doen, terwijl de

bewoners uit de halve cirkel die van de noordwest punt via het zuiden naar de noordoost punt loopt op grotere afstand wonen. In vergelijking met de andere onderzochte wijken, ligt in de Boerhaavebuurt het kleinste deel van het totale aantal adressen in de wijk binnen 400 meter van de supermarkt. Toch ervaart bijna de helft van de bewoners de supermarkt binnen vijf minuten loopafstand en gaat bijna iedereen er lopend of fietsend naartoe.



Binnen of buiten 400 meter afstand wonen van de supermarkt blijkt voor de bewoners van de Boerhaavebuurt niet zo'n belangrijk criterium. Van alle bewoners die binnen 400 meter afstand van een supermarkt wonen, ervaart 56% een loopafstand van maximaal vijf minuten naar de supermarkt, van de bewoners die verder weg wonen is dit 43%.

De gemiddelden voor alle onderzochte wijken laten een groter verschil zien: 63% van alle bewoners die binnen 400 meter afstand

van een supermarkt woont, ervaart een maximale loopafstand van vijf minuten. 32% van alle bewoners die verder weg woont, ervaart een maximale loopafstand van vijf minuten. Nog opvallender is dat bewoners die binnen 400 meter van een supermarkt wonen, daar minder vaak lopend of fietsend naartoe gaan (85%) dan degene die verder wonen (92%). Zowel de bewoners die binnen als die buiten 400 meter afstand van de supermarkt wonen, gaan in vergelijking met de andere onderzochte buurten nog steeds vaak lopend of fietsend naar de supermarkt.

### **Park**

De Boerhaavebuurt grenst met de zuidoostpunt aan een middelgrote stadspark, het Oosterpark. Van alle onderzochte wijken gaan de bewoners van de Boerhaavebuurt verreweg het meest vaak naar het park: 72% gaat één of meerdere malen per week. Het park voelt voor vrijwel iedereen dichtbij, 88% van de bewoners schat het op maximaal vijf minuten lopen vanuit de woning (verreweg het hoogste percentage in vergelijking met de andere wijken) en bijna iedereen gaat er lopend of fietsend naartoe (98% van de bewoners). De ervaren afstand maakt wel enig verschil: binnen vijf minuten loopafstand kiest iedereen voor actief transport, zodra men meer dan vijf minuten moet lopen, kiest 86% voor actief transport.

De door de bewoners beleefde nabijheid van het park stemt in grote lijnen overeen met de objectieve, meetbare afstand. Voor het merendeel van de bewoners (85%) ligt de toegang tot het Oosterpark binnen 400 meter. Dit is meer dan het dubbele dan in de andere wijken. Zij moeten echter wel een drukke verkeersweg oversteken om daar te komen. Binnen 400 meter afstand van het park wonen of verder weg, is vooral van invloed op de beleving: binnen 400 meter ervaart 93% van de bewoners het park binnen vijf minuten loopafstand en voor de bewoners die verder weg wonen is dit 72% (in vergelijking met de andere buurten de hoogste percentages). Iedereen die binnen 400 meter van het park woont, gaat daar lopend of fietsend naartoe. Van de bewoners die verder weg wonen, gaat bijna iedereen lopend of met de fiets.



### 6.2.3.2 *Kwaliteit van de route*

#### **Verkeersveiligheid**

De Boerhaavebuurt ligt ingeklemd tussen twee hoofdverkeersaders, de Wibautstraat aan de westkant (bedoeld om het autoverkeer vanaf de snelweg rechtstreeks tot in het stadshart te leiden) en de Mauritskade (onderdeel van de ring om het centrum), en twee straten voor doorgaand verkeer, de 's-Gravesandestraat/Oosterpark (dit is een straat langs de westzijde van het park Oosterpark) en de Ruyschstraat. Op al deze wegen mag maximaal 50 km worden gereden. Al deze wegen hebben vrij liggende fietspaden. Dat geldt ook voor de Eerste Oosterparkstraat, de nabijgelegen winkelstraat. Op de kruising van deze wegen staan verkeerslichten, met uitzondering van de kruising van Oosterpark met de Ruyschstraat. Daar ligt wel een zebraapad. Door Oosterpark en de Ruyschstraat rijden trams.

De woonstraten binnen de wijk zijn 30 km zones, de verkeersstromen zijn hier niet gescheiden. Daar waar het verkeer van de doorgaande wegen de woonwijk binnenkomt, liggen drempels om de snelheid van het autoverkeer af te remmen. Op een aantal kruisingen in de wijk liggen eveneens drempels.

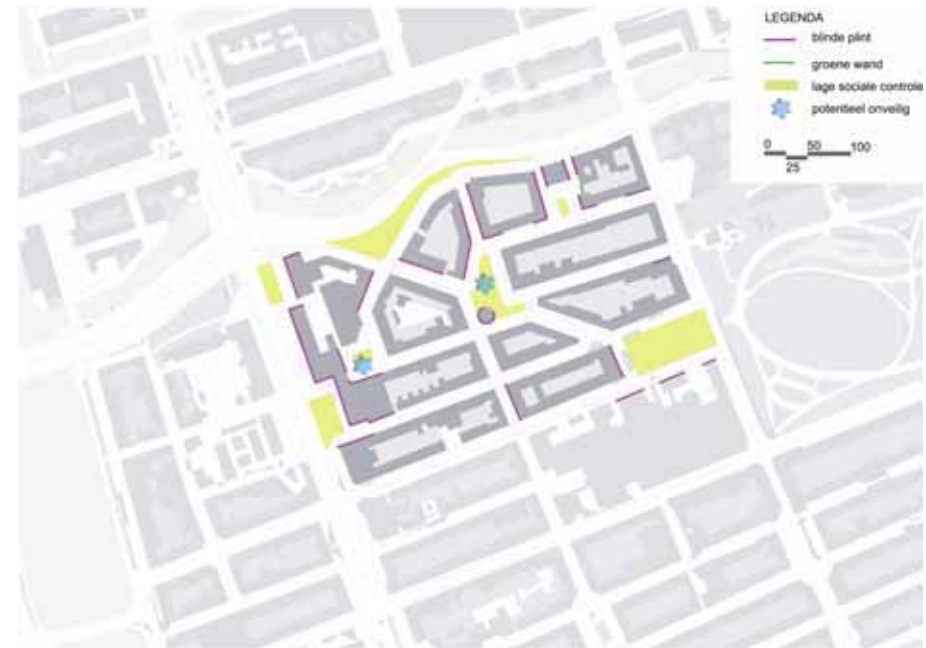
Behalve het doorgaande verkeer van en naar het centrum zal het OLVG ziekenhuis – gelegen aan de zuidwesthoek van de wijk – ondanks de beperkte parkeergelegenheid, het nodige verkeer genereren.



De overgrote meerderheid van de bewoners van de Boerhaavebuurt beoordeelt hun buurt als verkeersveilig (91%). In vergelijking met de andere onderzochte buurten wordt de Boerhaavebuurt als de meest verkeersveilige buurt ervaren.

### **Sociale onveiligheid**

In de Boerhaavebuurt zijn relatief weinig plekken als sociaal onveilig aan te merken. Er zijn zes plekken aan te wijzen die zowel 15 meter of meer uit de plint zijn als langs een blinde plint lopen.



- een stukje met terugspringende bebouwing aan de Wibautstraat, bij de kruising met de Mauritskade
- idem, bij de kruising met de Tilanusstraat
- in de bocht waar de Tweede Boerhaavestraat overgaat in de Musschenbroekstraat
- het plantsoen aan de Tweede Boerhaavestraat ter hoogte van de Muntendamstraat
- de oostkant van het Saletplein
- de zuid- en westzijde van het OLVG ziekenhuis.

Van de bewoners van de Boerhaavebuurt vindt 12% de eigen buurt sociaal onveilig. Dat is in vergelijking met de andere onderzochte buurten het laagste percentage.

### ***Routes naar grote supermarkten***

Voor alle drie de supermarkten rondom de Boerhaavebuurt geldt dat de bewoners om daar te komen een of meerdere drukke verkeerswegen moeten oversteken. Voor de supermarkt aan de Wibautstraat is dit de Wibautstraat zelf. Vanuit de wijk is het mogelijk deze verkeersweg op drie plaatsen bij verkeerslichten over te steken. Degenen die voor een route zoveel mogelijk door de wijk kiezen en bij het stoplicht het meest dicht bij de supermarkt oversteken, moeten dan wel eerst de Ruyschstraat, met trambaan, oversteken waar geen stoplichten zijn.

Wie naar de supermarkt aan het Beukenplein gaat, moet zowel de 's-Gravesandestraat/Oosterpark oversteken als de Eerste Oosterparkstraat. Bij de kruising van Oosterpark met de Eerste Oosterparkstraat staan verkeerslichten. Hiervan kan men gebruik maken zonder dat de route langer wordt.

Om vanuit de Boerhaavebuurt bij de supermarkt in de Sarphatistraat te komen, moet men zowel de drukke Mauritskade als de Sarphatistraat oversteken. Wie de kortste route volgt, over de brug, moet zonder verkeerslichten of zebrapad oversteken. Bij de Mauritskade kan men wel gebruik maken van een oversteekplaats. Wie liever bij verkeerslichten oversteekt, moet of via de Wibautstraat of via Oosterpark (gaat over in 's-Gravesandestraat) naar de Sarphatistraat. Daar kan men wel gebruik maken van vrij liggende fietspaden.

Deze 'barrières' weerhouden de bewoners van de Boerhaavebuurt er niet van om vooral lopend en fietsend naar één van de supermarkten te gaan.

De bezoekers van de kleinere winkels moeten de Ruyschstraat, met trambaan, oversteken. Alleen op de kruising met de Wibautstraat staan verkeerslichten, verder zijn er geen zebrapaden. Afhankelijk van aan welke kant van de straat men winkels bezoekt, moet men

ook de Eerste Oosterparkstraat oversteken. Daar zijn halverwege de verkeerslichten bij de kruising met de Wibautstraat en bij de kruising met Oosterpark zebrapaden.

### ***Routes naar park***

Wie vanuit de Boerhaavebuurt naar het Oosterpark wil moet de 's-Gravesandestraat/Oosterpark oversteken. Voor de snelste route kan men geen gebruik maken van verkeerslichten, wel van een zebrapad. Een alternatief is om om te lopen via de verkeerslichten bij de kruising met de Mauritskade of die bij de kruising met de Eerste Oosterparkstraat (die sluit dan wel weer direct aan op de ingang van het Oosterpark).

Het oversteken van de straat om bij het park Oosterpark te komen levert in ieder geval voor volwassenen geen noemenswaardige barrière om daar vaak lopend of fietsend naartoe te gaan.

### ***6.2.3.3 Parkeergelegenheid***

De Boerhaavebuurt telt het laagste aantal parkeerplaatsen op het totaal aantal woningen in de wijk: 0,3 parkeerplaats per woning. In de andere onderzochte buurten varieert dit van bijna het driedubbele tot ruim het vierdubbele per woning. Bovendien moet er in de Boerhaavebuurt van 9.00 uur 's morgens tot 12.00 uur 's avonds worden betaald voor parkeren. Bewoners kunnen een parkeervergunning aanvragen; daarvoor bestaat geen wachtlijst.

Van alle onderzochte buurten heeft de Boerhaavebuurt de meest ongunstige parkeersituatie. Dit vertaalt zich in het autobezit: slechts 34% van de bewoners beschikt over een auto, van alle onderzochte buurten het laagste percentage. Het aandeel bewoners dat in het bezit is van een fiets, 92%, is daarentegen het hoogst van alle onderzochte buurten.

Van wie wél een auto heeft, geeft 84,4% aan dat zij deze in de regel op straat, niet ver van de woning kunnen parkeren. De Boerhaavebuurt kent desalniettemin wel het hoogste percentage

autobezitters dat de auto op straat ver van de woning moet parkeren: 7,7%.

De auto wordt slechts in beperkte mate gebruikt: 6,1% van de bewoners doet er wel eens boodschappen mee (alleen in de SuHa-buurt is dit percentage lager), 1,1% gaat wel eens met de auto naar het park en 9,8% gaat ermee naar school of werk. Voor de twee laatste bestemmingen is dit in vergelijking met de andere buurten het laagste percentage.



## 6.2.4 Conclusies

Met de aanwezigheid van veel en veel verschillende voorzieningen kan de Boerhaavebuurt worden getypeerd als een 'beweegvriendelijke' wijk. Als we nader inzoomen op de nabijheid van supermarkten, moeten we dit beeld nuanceren: net iets meer dan 30% van de adressen ligt binnen 400 meter loopafstand van een supermarkt. Hoewel de wijk in dit opzicht als minder beweegvriendelijk kan worden getypeerd, wordt door de bewoners niet zo ervaren en ze handelen er ook niet naar. Ondanks dat er drukke wegen moeten worden overgestoken om de supermarkten te bereiken, weliswaar deels met verkeerslichten, gaat bijna iedereen lopend of fietsend boodschappen doen.

Het Oosterpark ligt in de directe nabijheid en zo ervaren de bewoners van de Boerhaavebuurt dat ook. Een groot deel van hen gaat er regelmatig lopend of op de fiets naartoe. Evenals dat bij de supermarkten het geval is, wordt de route ernaartoe niet als een belemmering ervaren.

Met het beperkte aantal parkeerplaatsen en betaald parkeren is de wijk als auto-onvriendelijk te karakteriseren. Onder de bewoners zijn dan ook relatief weinig autobezitters. Voor bestemmingen in de wijk (boodschappen doen, naar het park) maken zij heel weinig gebruik van hun auto. Waarschijnlijk speelt de eveneens beperkte parkeergelegenheid bij deze bestemmingen daarin ook een rol.



## 6.3 De Punt

### 6.3.1 Algemeen beeld

Vlakbij De Punt zijn de voorzieningen hoofdzakelijk geconcentreerd rond het Dijkgraafplein. Op enige afstand van de wijk is er een concentratie van voorzieningen in de vorm van een winkellint langs de Tussen Meer (dit deel ligt westelijker dan het deel van de Tussen Meer waar bij de SuHa-buurt naar wordt verwezen), de doorgaande verbinding van het Dijkgraafplein naar het stadsdeelcentrum, waar een zeer hoge concentratie van winkels is.



### 6.3.2 Winkels voor dagelijkse boodschappen

Net iets buiten de zuidgrens van het onderzoeksgebied De Punt zijn rond het Dijkgraafplein één grote supermarkt en vier kleinschalige winkels te vinden. In vergelijking met de drie andere onderzochte buurten, zijn in De Punt het minste aantal winkels voor dagelijkse boodschappen te vinden. Langs de Tussen Meer vullen zes kleinere winkels het beperkte palet enigszins aan.

#### **Beleving**

Ruim driekwart van de bewoners van De Punt (77%) meent dat er winkels voor dagelijkse boodschappen binnen tien minuten loopafstand zijn. Evenals de Van der Pekbuurt scoort De Punt hierin relatief laag, in vergelijking met de twee andere onderzocht wijken. Als we meer gedetailleerd naar de gegevens kijken, blijkt dat de bewoners in De Punt zowel de kleinere winkels als de grote supermarkten aanzienlijk beter bereikbaar vinden dan de bewoners van de Van der Pekbuurt. Ruim tweederde van de bewoners van De Punt (69%) vindt dat de kleinere winkels binnen vijf minuten lopen zijn te bereiken (in de Van der Pekbuurt is dit 47%); ruim de helft (54%) vindt dat een grote supermarkt binnen vijf minuten loopafstand ligt (in de Van der Pekbuurt is dit 9,5%). De bewoners van De Punt gaan ongeveer even vaak naar kleinere winkels als naar een grote supermarkt (gemiddeld 3,3 keer per twee weken).

#### **Keuze voor actief of inactief transport**

In De Punt lopen en fietsen bewoners in vergelijking met de andere onderzochte wijken het minst vaak naar winkels voor dagelijkse boodschappen (69%). Ook hier zien we dat er vaker wordt gelopen of gefietst naar kleinere winkels (76,1%) dan naar de grote supermarkt (55,7%) en dat de ingeschatte tijd daarbij van invloed is.

In De Punt zijn bewoners, in vergelijking met de andere onderzochte buurten, in alle situaties het minst geneigd om lopend of fietsend boodschappen te doen. Wat opvalt, is het bijzonder lage percentage dat lopend of fietsend naar een supermarkt gaat, vooral wanneer die buiten vijf minuten loopafstand wordt geschat. Een

ander opvallend gegeven is dat hoewel de bewoners van De Punt zowel de grote als de kleinere winkels beter bereikbaar achten dan de bewoners in de Van der Pekbuurt dat doen, ze toch minder vaak kiezen voor actief transport.

<i>Deel van de bewoners dat lopend of met de fiets boodschappen doet</i>		
	Kleinere winkels	Grote supermarkt
Loopafstand ≤ 5 minuten	81,6%	74,4%
Loopafstand > 5 minuten	63,6%	33,3%
Totaal	76,1%	55,7%

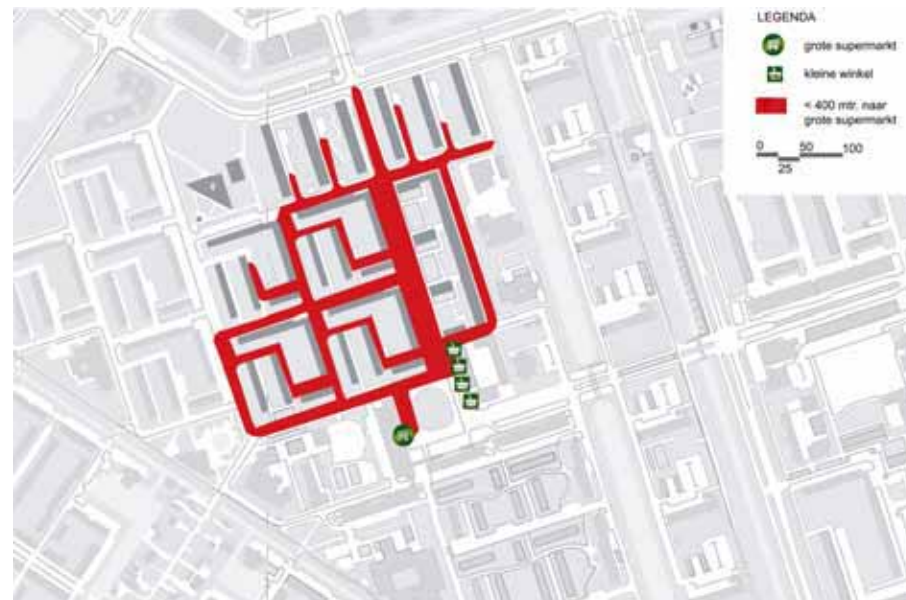
### 6.3.3 Specifieke ruimtelijke kenmerken

#### 6.3.3.1 Afstand tot bestemming

##### **Grote supermarkt**

Iets buiten het onderzoeksgebied van De Punt ligt een grote supermarkt, gelegen aan het Dijkgraafplein. Daar liggen ook de kleinere winkels. De supermarkt ligt voor tweederde van adressen in De Punt binnen 400 meter van hun woning. Dat is bijna net zoveel als in de SuHa-buurt, waar het grootste aandeel van de adressen binnen 400 meter van een supermarkt ligt (69%). De bewoners aan de noordrand van De Punt en in de noordwestpunt moeten een wat grotere afstand afleggen. Hoewel het winkelaanbod voor dagelijkse boodschappen beperkt is, ligt wat er aan winkels is voor een aanzienlijk deel van de bewoners wel in de directe nabijheid. Toch ervaart een aanzienlijk kleiner deel de supermarkt dan dichtbij: voor slechts 54% ligt de supermarkt binnen vijf minuten loopafstand.

Van de bewoners die binnen 400 meter van de supermarkt wonen, ervaart 55% de supermarkt binnen vijf minuten loopafstand en gaat 55% daar lopend of fietsend naartoe. Van de bewoners die verder weg wonen ervaart 33% de supermarkt binnen vijf minuten loopafstand en gaat 50% er lopend of fietsend naartoe. In alle gevallen kiezen de bewoners van De Punt het minst vaak voor actief transport.



##### **Park**

Ten noordwesten van De Punt ligt een groengebied, dit ligt voor ongeveer een derde van de buurtbewoners binnen 400 meter<sup>30</sup>. De route ernaartoe voert langs de drukke Osdorperban en de eveneens drukke Ookmeerweg moet worden overgestoken. Ruim een derde van de bewoners van De Punt gaat regelmatig (één keer per week of vaker) naar het park (34%). Slechts 6% van de bewoners ervaart het park binnen vijf minuten loopafstand, toch gaat driekwart er lopend of fietsend naartoe. Opmerkelijk is dat van de bewoners die menen dat ze verder dan vijf minuten van het park wonen, zelfs 82% gaat lopen of fietsen.

Ruim een derde van de adressen in De Punt ligt binnen 400 meter afstand van het park, maar niemand die binnen die 400 meter woont, ervaart het park binnen vijf minuten loopafstand. Toch loopt of fietst 83% van deze bewoners naar het park. Van degenen die verder

<sup>30</sup> Onduidelijk is of de bewoners het park bij de begraafplaats Westgaarde bedoelen als het over het park hebben. Er is geen duidelijk aan te wijzen ander park in de buurt.

van het park wonen, ervaart 7% het park binnen vijf minuten loopafstand, 73% gaat er lopend of fietsend heen.



### 6.3.3.2 *Kwaliteit van de route*

#### **Verkeersveiligheid**

De Punt sluit alleen aan de noordzijde van de wijk aan op een weg voor doorgaand verkeer, de Osdorperban. Hier geldt een maximumsnelheid van 50 km. Er zijn geen gescheiden verkeersstromen, geen verkeerslichten en geen zebrapaden. Vanaf de Osdorperban kan het gemotoriseerde verkeer op drie plaatsen de wijk in: bij de Duikerstraat (de toegang tot woonstraten), bij de Ingelandeweg (die naar het Dijkgraafplein voert) en bij de Hoogheemraadweg (de westelijk grens van het onderzoeksgebied). In de wijk ligt een rechthoek van wegen, waarbinnen haakse wegen de daarbinnen gelegen woongebieden ontsluiten. De gehele wijk is een 30 km zone, met uitzondering van de Ingelandeweg. Zowel rondom als binnen de wijk liggen op regelmatige afstanden

verkeersdrempels. Alle straten zijn voor gemengd gebruik, er zijn geen nergens verkeerslichten, alleen aan de Ingelandeweg zijn meerdere zebrapaden aangebracht.

Van de bewoners van De Punt vindt 12,3% de buurt verkeersonveilig.



#### **Sociale onveiligheid**

De strokenbouw in De Punt levert veel achtertuinen aan de openbare weg op, wat we hebben aangemerkt als sociaal onveilige plekken (er is geen toezicht vanuit de plint mogelijk). Vrijwel overal is het dan nog mogelijk de route aan de overkant langs de voorkanten van de woningen te volgen. Dit geldt echter niet in de straten die met een haakse hoek uitkomen op de Hoogheemraadweg. In combinatie met de brede wegen die de wijk omringen, krijgen deze toegangsstraten tot De Punt een sociaal onveilig karakter. In de noordwestpunt van de wijk is het gebied rondom de twee basisscholen als sociaal onveilig te kenmerken, omdat het ruimschoots buiten de 15 meter grens vanuit de plint van de Waterschapsstraat (aan de zuidkant) valt en aansluit

op de achterkant van woningen van de Stoomgemaalstraat (aan de oostkant).



Verder lopen op twee plaatsen in de wijk voetgangerspaden tussen de blokken door van en naar doorgaande straten: in noord-zuid richting van de Osdorperban naar de Waterschapstraat en in oost-west richting van de Schuithuisstraat naar de Ingelandeweg. Voetgangers lopen hier vrijwel overal meer dan 15 meter uit de plint en hebben met name tussen de Osdorperban en de Waterschapstraat ook nog eens aan twee kanten te maken met een blinde plint<sup>31</sup>. Tenslotte heeft de Hoekslootstraat in de zuidwesthoek van de wijk aan beide zijden van de straat een blinde plint.

Van de bewoners van De Punt vindt 18,2% de buurt sociaal onveilig.

<sup>31</sup> Dit is een voorbeeld van een plek meer dan 15 meter uit de plint waar er vanuit de omringende etagewoningen wel een visuele relatie bestaat met de straat. Dit kan bijdragen aan het gevoel van sociale veiligheid.

### ***Routes naar grote supermarkt***

Om de dichtstbijzijnde supermarkt te bereiken hoeven de bewoners van De Punt nauwelijks drukke wegen over te steken. De bewoners ten oosten van de Ingelandeweg kunnen op verschillende plaatsen, ook vlakbij het Dijkgraafplein, bij een zebrapad de Ingelandeweg oversteken. Voor het bereiken van de kleinere winkels aan het Dijkgraafplein geldt precies het omgekeerde: daarvoor moeten de bewoners uit ten westen van de Ingelandeweg deze straat oversteken. Bovendien moeten de bewoner ten westen van de Ingelandeweg altijd de Noorderakerweg oversteken als zij boodschappen gaan doen.

Het is mogelijk dat deze barrière bijdraagt aan het 'ver weg' ervaren van de winkels.

### ***Routes naar park***

De bewoners van de Punt die naar het parkje bij de begraafplaats Westgaarde willen gaan, moeten daarvoor de Osdorperban en de Ookmeerweg oversteken, beide drukke doorgaande weg zonder verkeerslichten of zebrapad, maar wel met een rotonde die de snelheid van het verkeer wat afremt.

Het is mogelijk dat deze barrière bijdraagt aan het 'ver weg' ervaren van het park.

### ***6.3.3.3 Parkeergelegenheid***

De Punt kent de meest gunstige parkeersituatie van de onderzochte wijken: per woning is er 1,47 parkeerplek en er is geen betaald parkeren.



Ruim tweederde van de bewoners van De Punt beschikt over een auto (70%). Na de SuHa-buurt is dit het hoogste percentage. Ongeveer evenveel bewoners bezitten een fiets (71%).

Vrijwel iedereen (88%) kan de auto dichtbij huis op straat parkeren en 9% doet dit in een garage. 3% parkeert de auto in een garage verder weg van de woning.

De bewoners van De Punt maken het meest van de onderzochte wijken gebruik van de auto om boodschappen mee te doen (28,3%). 9,8% gaat wel eens met de auto naar het park en 30,9% gebruikt de auto naar school of werk.

### 6.3.4 Conclusies

In De Punt zijn weinig winkels voor dagelijkse boodschappen te vinden. De weinige winkels die er zijn, liggen objectief gezien wel redelijk in de nabijheid voor het overgrote deel van de bewoners. Een veel kleiner deel geeft aan dat ze de winkels ook daadwerkelijk in de nabijheid ervaren. Dit kan zijn omdat ze niet naar de dichtstbijzijnde winkels gaan, maar een verder weg gelegen, meer uitgebreid aanbod zoeken, zoals bij de Tussen Meer ter hoogte van de SuHa-buurt en het Osdorpplein. Dit verklaart mogelijk ook het relatief lage percentage van de bewoners dat lopend of fietsend boodschappen doet. Een klein deel van de bewoners (12,3%) geeft aan dat ze de buurt als verkeersonveilig beschouwen. Het is moeilijk voorstelbaar dat de verkeerssituatie een belemmering vormt om lopend of fietsend naar de dichtstbijzijnde winkels voor dagelijkse boodschappen te gaan.

Het park voelt, evenals de winkels, voor een relatief groot deel van de bewoners van De Punt als ver weg. Onduidelijk is of de bewoners het parkje bij de begraafplaats Westgaarde bedoelen als het over het park hebben. Er is geen duidelijk aan te wijzen ander park in de buurt. Objectief gezien ligt ook maar een beperkt aantal adressen binnen 400 meter afstand van het parkje en er moeten drukke verkeerswegen worden overgestoken om er te komen. Toch gaat ruim een derde van de bewoners regelmatig naar het park, voor een belangrijk deel lopend of fietsend.

De gunstige parkeersituatie in De Punt gaat samen met een hoog percentage autobezitters en een hoog percentage autogebruik. De auto wordt dan ook vaak gebruikt om boodschappen te doen, naar het park te gaan en om mee naar school of werk te gaan. Bewoners van De Punt zien in de auto een goed alternatief als het gaat om bestemmingen die in ieder geval ver weg voelen en dat misschien ook zijn.

## 6.4 SuHa

### 6.4.1 Algemeen beeld

Binnen de grenzen van de SuHa-buurt zijn amper voorzieningen te vinden. Dit wordt echter ruimschoots gecompenseerd door het aanpalende winkelcentrum op het Osdorpplein, aan de noordoostkant van de buurt, waar zich een zeer hoge concentratie aan voorzieningen bevindt en door het voorzieningenlint langs de Tussen Meer, aan de noordrand van de wijk, dat uitmondt in het stadsdeelcentrum.



### 6.4.2 Winkels voor dagelijkse boodschappen

Vlakbij de SuHa-buurt zijn twee grote supermarkten te vinden, beiden aan de Tussen Meer ten noorden van de wijk. Voor de ene supermarkt moeten bewoners deze doorgaande verkeersweg oversteken, de andere grenst direct aan de noordrand van de wijk. Hiervoor hoeft men deze straat niet over te steken. Daarnaast zijn er vijftien kleinere winkels, deels op het Osdorpplein, deels aan de Tussen Meer. Hiermee telt de SuHa-buurt in vergelijking met de andere onderzochte wijken het hoogste aantal winkels.

#### **Beleving**

Bijna alle bewoners van de SuHa-buurt vinden dat zij binnen tien minuten loopafstand van winkels voor dagelijkse boodschappen wonen. Samen met de Boerhaavebuurt behoort de SuHa-buurt daarmee tot de twee onderzochte wijken waarvan bijna alle bewoners vinden dat zij voor (in ieder geval een deel van) hun dagelijkse boodschappen niet verder dan tien minuten hoeven te lopen. Evenals in de andere onderzochte buurten ervaren de bewoners in de SuHa-buurt de kleinere winkels vaker binnen vijf minuten lopen (74%) dan de grote supermarkten (69%). Dit verschil is echter kleiner dan in de andere onderzochte wijken. De bewoners van de SuHa-buurt gaan aanzienlijk vaker dan gemiddeld naar de supermarkt (4,3 keer per twee weken, tegenover 3,5 keer voor alle onderzochten buurten) en wat minder dan gemiddeld naar de kleinere winkels (3,1 keer per twee weken tegenover 3,3 voor alle onderzochte buurten).

#### **Keuze voor actief of inactief transport**

Vrijwel alle bewoners van de SuHa-buurt doen hun dagelijkse boodschappen lopend of op de fiets (93%). Dit is ongeveer net zoveel als in de Boerhaavebuurt (94%). Kleinere winkels worden ook iets vaker lopend en fietsend bezocht dan een grote supermarkt.

<b>Deel van de bewoners dat lopend of met de fiets boodschappen doet</b>		
	<b>Kleinere winkels</b>	<b>Grote supermarkt</b>
Loopafstand ≤ 5 minuten	96,2%	93,5%
Loopafstand > 5 minuten	100%	87,5%
Totaal	97,1%	92,5%

Van alle onderzochte buurten kiezen de bewoners van de SuHa-buurt het meest vaak voor actief transport, of de bezochte winkel nu binnen of buiten de vijf minuten loopafstand valt. De supermarkt die op meer dan vijf minuten lopen wordt geschat, wordt iets minder vaak lopend of fietsend bezocht. Opvallend is dat kleinere winkels die op verder dan vijf minuten lopen worden geschat door iedereen lopend of fietsend worden bezocht, terwijl voor de kleinere winkels die wel op vijf minuten loopafstand liggen ook nog af en toe voor inactief transport wordt gekozen.

### 6.4.3 Specifieke ruimtelijke kenmerken

#### 6.4.3.1 Afstand tot de bestemming

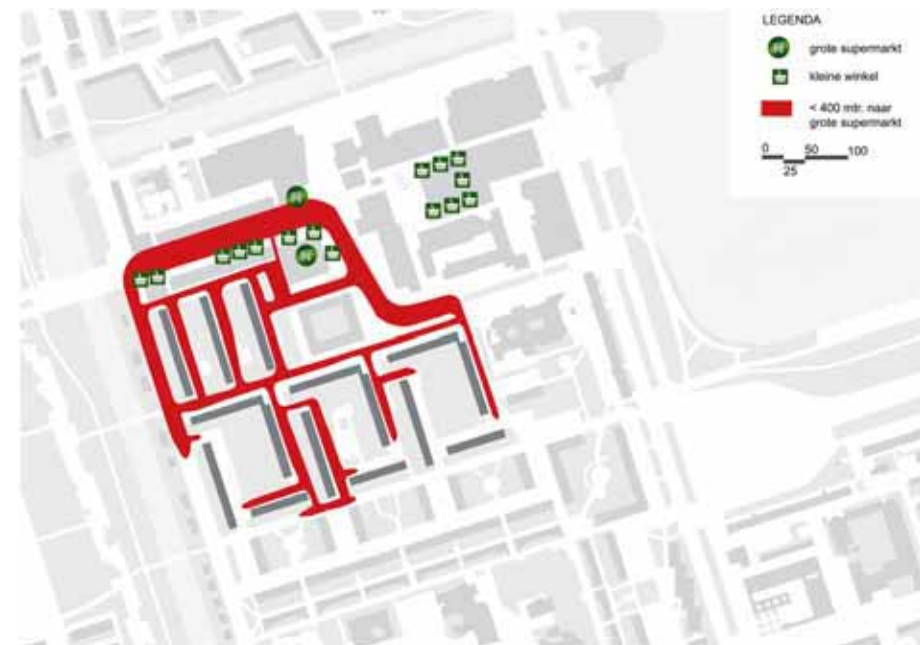
##### **Grote supermarkt**

Ten noorden van de SuHa-buurt liggen aan de Tussen Meer twee grote supermarkten aan de Tussen Meer ten noorden van de wijk, voor één hiervan moeten de bewoners de Tussen Meer oversteken.

Bijna 70% van de adressen van de SuHa-buurt bevindt zich op hoogstens 400 meter van de supermarkt. Van de onderzochte wijken is dit het grootste aandeel. Een vergelijkbaar percentage acht de supermarkt binnen vijf minuten loopafstand. 93% doet hun boodschappen lopend of op de fiets.

Zowel binnen als buiten het 400 meter gebied meent een hoog percentage van de respondenten dat de supermarkt binnen vijf minuten loopafstand is (resp. 84% en 79%), de hoogste percentages in vergelijking met de andere onderzochte buurten. Binnen de 400 meter van de supermarkt telt de SuHa-buurt het hoogste percentage bewoners dat daar lopend of fietsend naartoe gaat (94%), verder dan

400 meter ligt dit percentage iets lager dan in de Boerhaavebuurt, maar nog steeds zeer hoog (90%).



##### **Park**

Het dichtstbijzijnde park voor de bewoners van de SuHa-buurt is het rond de Sloterplas gelegen Sloterpark. Bijna 40% van de bewoners gaat één of meer dagen per week naar het park. Bijna de helft van de bewoners ervaart het park binnen vijf minuten loopafstand en een grote meerderheid gaat daar lopend of fietsend naartoe. Opvallend is dat degenen die de afstand op meer dan vijf minuten lopen schatten dit zelfs vaker doen (92%) dan degenen die de afstand op minder dan vijf minuten lopen schatten (83%).

Ruim een derde van de adressen in de SuHa-buurt ligt binnen 400 meter van de toegang tot (het relatief kleine deel van) het Sloterpark. Om daar te komen moeten de bewoners wel de drukke verkeersader Meer en Vaart oversteken. Van degenen die binnen 400 meter van het park wonen, vindt bijna de helft het park binnen vijf

minuten loopafstand (49%) en gaat 89% daar lopend of fietsend naartoe. Van degenen die verder dan 400 meter van het park wonen, vindt 30% het park binnen vijf minuten loopafstand en gaat 88% er lopend of fietsend naartoe.



### 6.4.3.2 *Kwaliteit van de route*

#### **Verkeersveiligheid**

De SuHa-buurt grenst vrijwel nergens direct aan drukke doorgaande wegen. De Suchtelen van de Haarestraat die de wijk doorkruist sluit wel – via een ventweg – aan op het Osdorpplein, maar niet op andere doorgaande wegen. Aan de zuidkant van de wijk ligt een vrij liggend fietspad dat ter hoogte van SuHa-buurt op twee plaatsen wordt doorsneden door straten voor autoverkeer. Aan de westkant grenst de wijk aan het water. Iets ten noorden van de wijk loopt de Tussen

Meer, de verbindingsweg tussen het stadsdeelcentrum op het Osdorpplein en het Dijkgraafplein in De Punt. Langs de Tussen Meer lopen vrij liggende fietspaden en rond het Osdorpplein zijn de verkeersstromen gescheiden. Op beide wegen zijn op meerdere plaatsen zebrapaden.

De gehele SuHa-buurt is een 30 km zone. Aan de randen en ook binnen de wijk liggen verkeersdrempels.

Binnen de wijk zijn amper voorzieningen dus zou er eigenlijk alleen maar bestemmingsverkeer moeten rijden. Het kan echter zijn dat bezoekers van de voorzieningen op het Osdorpplein en aan de Tussen Meer sluiproutes het betaald parkeren aan de Tussen Meer en langs het Osdorpplein willen ontlopen.

In de SuHa-buurt vindt 10,3% van de bewoners de buurt verkeersonveilig.





### **Sociale onveiligheid**

De wijds opgezette bebouwing van de SuHa-buurt zorgt ervoor dat tussen vrijwel alle bouwstroken plekken zijn die 15 meter of verder uit het zicht van de plint zijn. Daar komt nog eens bij dat er veel blinde plinten zijn (bergingen en garages) en dicht bebost groen dan wel schuttingen die privé tuinen afschermen. Het komt er op neer dat vrijwel alle routes die door de SuHa-buurt lopen als sociaal onveilig kunnen worden aangemerkt. Hierbij gaan we ervan uit dat het toezicht vanuit de portiekflats op de binnenterreinen beperkt is.

In de SuHa-buurt wonen relatief de meeste bewoners die hun buurt sociaal onveilig vinden (24,5%).



### **Routes naar grote supermarkt**

De supermarkt ten zuiden van Tussen Meer is voor alle bewoners in de SuHa-buurt bereikbaar zonder dat zij een drukke verkeersweg moeten oversteken. Voor de supermarkt die aan de overkant van

Tussen Meer is gelegen moet wel een drukke verkeersweg worden overgestoken. Daar zijn geen verkeerslichten, maar ter hoogte van de wijk wel een viertal zebrapaden.

De kleinere winkels aan de Tussen Meer liggen aan de zuidkant van de weg en zijn voor de bewoners van de SuHa-buurt zonder oversteken te bereiken. Om op het Osdorpplein te komen, waar ook nog wat kleinere winkels voor dagelijkse boodschappen zijn, moeten de bewoners de weg om het Osdorpplein oversteken. Er zijn hier geen verkeerslichten, maar wel een aantal zebrapaden.

De barrières die er zijn, worden kennelijk niet als een belemmering ervaren om hoofdzakelijk lopend of fietsend boodschappen te doen.

### **Routes naar park**

Twee routes leiden naar het park, het Hoekenespad, een vrij liggend fietspad, en langs het Osdorpplein (met gescheiden verkeersstromen). In beide gevallen moet de drukke Meer en Vaart worden overgestoken. Wie via het Osdorpplein gaat, kan bij een verkeerslicht oversteken.

Mogelijk is dit een barrière voor een groot deel van de bewoners van de SuHa-buurt om naar het park te gaan.

### **6.4.3.3 Parkeergelegenheid**

De SuHa-buurt telt 1,17 parkeerplaats per woning en er is geen betaald parkeren. Dit is na De Punt de meest gunstige parkeersituatie van de onderzochte buurten. In de SuHa-buurt is het autobezit het hoogst: 71% van de bewoners beschikt over een auto. Het fietsbezit ligt een fractie hoger: 73% van de bewoners heeft een fiets.

Vrijwel alle autobezitters kunnen hun auto dichtbij huis parkeren, hetzij op straat (76%), hetzij in een garage (23%).

De auto wordt ook vaak gebruikt, met een uitzondering voor het boodschappen doen. De SuHa heeft met 6% in vergelijking met de andere onderzochte buurten, het laagste percentage bewoners dat boodschappen doet met de auto. Naar andere bestemmingen

hebben ze het hoogste percentage: 10% gaat met de auto naar het park en 35% gaat met de auto naar werk of school.



#### 6.4.4 Conclusies

De SuHa-buurt is het meest rijkelijk voorzien van winkels voor dagelijkse boodschappen (en nog van heel veel andere winkels en voorzieningen). Vrijwel alle bewoners wonen in de directe nabijheid van deze voorzieningen en zo ervaren zij dat ook. De overgrote meerderheid gaat er lopend of op de fiets naartoe.

Het park ligt minder direct in de nabijheid dan de winkels, maar toch ervaart bijna de helft van de bewoners het park toch dichtbij. Vanuit de wijk moeten de bewoners wel een drukke weg oversteken en dat verklaart misschien dat meer dan de helft van de bewoners niet regelmatig gebruik maakt van het park. Degenen die wel gaan, doen dit bijna allemaal lopend of fietsend. De parkeersituatie is gunstig en gaat samen met een hoog autobezit. Behalve voor boodschappen, gebruiken de bewoners van de SuHa-buurt, in vergelijking met de andere onderzochte buurten, het vaakst de auto.

## 6.5 Van der Pekbuurt

### 6.5.1 Algemeen beeld

De voorzieningen in de Van der Pekbuurt rijgen zich voor een belangrijk deel, maar niet uitsluitend, langs de Van der Pekstraat en de Hagedoornweg die samenkomen bij de rotonde van het Mosplein, waar zich ook nog een aantal voorzieningen bevinden. Voorbij de Johan van Hasseltweg, een brede verkeersweg die het Mosplein doorkruist, zet het voorzieningenlint zich nog een stukje door. Dit betekent dat vooral de bewoners aan de noordoostkant van de Van der Pekbuurt in de directe nabijheid van veel voorzieningen wonen.



### 6.5.2 Winkels voor dagelijkse boodschappen

De Van der Pekbuurt heeft evenveel winkels voor dagelijkse boodschappen als de Boerhaavebuurt. Daarnaast kunnen de bewoners van de Van der Pekbuurt ook nog eens twee dagen per week boodschappen doen op de markt op het Mosveld. Alle winkels, zowel de twee (middel)grote supermarkten als de twaalf kleinere winkels, en de markt bevinden zich aan de noordoostkant van de wijk.

#### **Beleving**

Ruim driekwart van de bewoners van de Van der Pekbuurt (78%) meent dat er winkels voor dagelijkse boodschappen binnen tien minuten loopafstand zijn. Evenals De Punt scoort de Van der Pekbuurt hier relatief laag, in vergelijking met de twee andere onderzochte wijken. Bijna de helft van de bewoners van de Van der Pekbuurt vindt dat kleinere winkels binnen vijf minuten lopend te bereiken zijn (47%), een grote supermarkt vindt slechts 9% van de bewoners binnen vijf minuten loopafstand. Dit vertaalt zich ook in de frequentie waarmee de verschillende winkels worden bezocht: de bewoners van de Van der Pekbuurt gaan gemiddeld vaker naar kleinere winkels (3,5 keer per twee weken) dan naar een grote supermarkt (2,5 keer per twee weken). In de andere onderzochte buurten gaan de bewoners juist gemiddeld vaker naar een supermarkt.

#### **Keuze voor actief of inactief transport**

In de Van der Pekbuurt doet bijna 80% van de bewoners de dagelijkse boodschappen lopend of op de fiets. Dat is aanzienlijk minder dan in de Boerhaavebuurt en de SuHa-buurt, maar het is nog altijd 10% meer dan in De Punt. Ook hier zien we dat boodschappen bij de kleinere winkels vaker lopend of op de fiets worden gedaan dan boodschappen bij de supermarkt. En ook de geschatte afstand is van invloed: naar winkels op maximaal vijf minuten loopafstand kiest men vaker voor actief transport dan naar winkels die verder weg liggen.

<b>Deel van de bewoners dat lopend of met de fiets boodschappen doet</b>		
	<b>Kleinere winkels</b>	<b>Grote supermarkt</b>
Loopafstand ≤ 5 minuten	93%	88,9%
Loopafstand > 5 minuten	81,3%	58,1%
Totaal	86,8%	61,1%

In alle situaties ligt de keuze voor actief transport in de Van der Pekbuurt lager dan in de Boerhaavebuurt en de SuHa-buurt. Vooral als ze de loopafstand op meer dan vijf minuten schatten, zijn de bewoners van de Van der Pekbuurt, in vergelijking met die twee andere buurten, aanzienlijk minder snel geneigd te lopen of fietsen. Er wordt dan nog wel vaker voor actief transport gekozen dan in De Punt.

### 6.5.3 Specifieke ruimtelijke kenmerken

#### 6.5.3.1 Afstand tot de bestemming

##### **Grote supermarkt**

De Van der Pekbuurt telt twee (middel)grote supermarkten, één gelegen aan de noordrand van de buurt, net iets buiten het onderzoeksgebied aan het Mosveld, de ander nog wat noordelijker aan de Papaverweg, ten noorden van de Johan van Hasseltweg. Om daar te komen, moeten bewoners wel één of meerdere drukke verkeerswegen rond het Mosplein oversteken. Een derde, grotere, supermarkt bevindt zich op ongeveer een kilometer van de Van der Pekbuurt, aan de Meeuwenlaan. Bewoners moeten hiervoor wel de brug over het Noord-Hollands Kanaal en de snelweg oversteken.

Bijna 40% van de adressen in de Van der Pekbuurt ligt binnen 400 meter van de dichtstbijzijnde supermarkt. Dat is een groter aandeel dan in de Boerhaavebuurt, maar nog steeds aanzienlijk lager dan in De Punt en de SuHa-buurt waar resp. 66% en 69% van de adressen binnen 400 meter van één of meer supermarkten liggen. De kleinere winkels liggen minder perifeer en zullen dus voor meer bewoners binnen 400 meter vanaf hun woning liggen.

Het is opmerkelijk dat slechts 9,5% van de bewoners ervaart dat ze binnen vijf minuten loopafstand van een supermarkt wonen. Als we verder inzoomen op de respondenten die binnen 400 meter van de supermarkt wonen, neemt dit percentage wel toe, maar is het nog steeds slechts 31%. Ter vergelijking: van de bewoners van alle buurten die binnen 400 meter van de supermarkt wonen, ervaart 63% een supermarkt binnen vijf minuten loopafstand. Van de bewoners in de Van der Pekbuurt die verder dan 400 meter van de supermarkt wonen, ervaart bijna iedereen de afstand daar naartoe als meer dan vijf minuten lopen (93%).



De bewoners die binnen 400 meter van de supermarkt wonen, geven iets vaker dan die daar buiten wonen aan dat ze daar lopend of met de fiets naartoe gaan (resp. 64% en 60%). Dat is in beide categorieën minder vaak dan in de Boerhaavebuurt en de SuHa-buurt, maar nog wel vaker dan in De Punt.

## Park

Ten noordoosten van de Van der Pekbuurt ligt het Florapark langs het Noord-Hollands Kanaal. Wie er vanuit de buurt naartoe wil, moet via de Wingerdweg onder de verhoogde Johan van Hasseltweg door. Het merendeel van de bewoners rekent zich niet tot de regelmatige bezoekers van het park: slechts 27,7% gaat er één of meerdere malen per week naartoe. In vergelijking met de andere onderzochte wijken is dit het laagste percentage. Het merendeel van de bewoners van de Van der Pekbuurt ervaart het park als verder dan vijf minuten lopen (72%). Van degenen die het park wél bezoeken gaat het grootste deel lopend of op de fiets: 89%. Opvallend is dat bij degenen die menen binnen vijf minuten lopen van het park te wonen dit percentage iets lager is (87%) dan bij wie meent verder weg te wonen (90%).



Nog geen 30% van de adressen in de Van der Pekbuurt ligt binnen 400 meter van het park, het kleinste aandeel van de onderzochte wijken. Van de zeven respondenten die binnen 400 meter van het park wonen, ervaart er één het park op loopafstand (vanwege het beperkte aantal is het niet verantwoord te percenteren). Van de respondenten die verder dan 400 meter van het park wonen, ervaart 30% het park als binnen vijf minuten loopafstand, 89% gaat er lopend of fietsend naartoe.

### 6.5.3.2 Kwaliteit van de route

#### Verkeersveiligheid

De Van der Pekbuurt wordt aan de noordwestkant begrensd de Distelweg, een weg voor doorgaand verkeer zonder gescheiden verkeersstromen, die via het Mosplein doorloopt in verhoogde de Johan van Hasseltweg, die weer leidt naar de snelweg. Tussen de buurt en deze weg in is het Mosveld gelegen. Op de rotonde en de naastgelegen kruising van het Mosplein komen alle doorgaande wegen door en langs de wijk samen. Het is een druk verkeersplein. De kruising ligt echter verhoogd en zijdelings van het marktplein. Het marktplein is – behoudens een smalle ventweg – verkeersvrij.

Door de wijk lopen drie 50 km wegen:

- de Van der Pekstraat, een doorgaande route vanaf de pont (voor voetgangers en fietsers) vanaf Amsterdam CS naar het Mosplein, die de Van der Pekbuurt scheidt in een westelijk en oostelijk deel;
- de Meidoornweg, die de Van der Pekstraat verbindt met de Hagedoornweg. De bus volgt deze route, ten oosten van de Van der Pekstraat;
- de Hagedoornweg, die leidt van een brug over het Noord-Hollands Kanaal en de snelweg naar het de rotonde op het Mosplein, eveneens ten oosten van de Van der Pekstraat.

Van deze wegen heeft alleen de Van der Pekstraat vrij liggende fietspaden en zijn er op de andere wegen geen gescheiden verkeersstromen. Aan de oostkant van de wijk loopt een doorgaande fietsroute, ten dele langs het Noord-Hollands Kanaal.

Voor de overige straten van de wijk, geldt 30 km als maximumsnelheid.

Bij de meeste kruisingen van de Van der Pekstraat en de Hagedoornweg met woonstraten zijn drempels aangebracht, bij de kruisingen rond het Mosplein is dit niet het geval. Ook zijn er op meerdere plaatsen op deze wegen zebrapaden.

Van alle onderzochte buurten beoordelen de bewoners van de Van der Pekbuurt hun buurt als het meest verkeersonveilig (13%). De overgrote meerderheid beoordeelt de buurt als wel verkeersveilig.



### **Sociale onveiligheid**

In de Van der Pekbuurt zijn een aantal grote open plekken, ver uit de 15 meter grens, vooral aan de oost- en de noordkant van de wijk:

- het gebied rondom het Brederocollege, een school voor voortgezet onderwijs, tussen de Buiksloterweg en de Meidoornweg

- de kloosterhof van het voormalige Sint Rosaklooster, tussen de Hagedoornweg, de Wingerdweg, de Varenweg en de Buiksloterweg
- het marktterrein aan het Mosveld, buiten de twee keer per week dat er markt is.

Door de strokenbouw aan de oostkant van de buurt zijn er steeds korte stukjes blinde plint met daartussen in dicht bebost groen en/of een schutting. De wat langere stukken waar dit aan twee kanten van de straat het geval is, zijn:

- de Heimansweg vanaf het Jac. P. Thijsseplein tot de Lupinestraat
- de Lavendelstraat tot aan de Ranonkelweg, met uitzondering van het gedeelte langs het Lupineplein
- het eerste deel van de Lupinestraat vanaf de Grasweg.



Ruim een kwart van de bewoners van de Van der Pekbuurt beoordeelt hun buurt als sociaal onveilig (25%). Dit is het hoogste percentage van alle onderzochte wijken. De Van der Pekbuurt wordt hierin wel op de voet gevolgd door de SuHa-buurt, waar 24% de wijk als sociaal onveilig beschouwt.

### **Routes naar grote supermarkt**

Om de supermarkt aan het Mosveld te bereiken moeten alle bewoners uit de Van der Pekbuurt de ventweg langs het Mosveld oversteken, waar een maximale snelheid van 30 km geldt. Een aanzienlijk deel van de wijkbewoners zal daarnaast ook de Hagedoornweg moeten oversteken, een doorgaande verkeersweg waar 50 km mag worden gereden en waar geen verkeerslichten zijn. Er zijn wel op drie plaatsen zebra's. Alle bewoners die ten westen van de Van der Pekstraat wonen, zullen ook nog eens de Van der Pekstraat moeten oversteken, eveneens een doorgaande verkeersweg zonder verkeerslichten, maar wel met zebra's.

Mogelijk dragen deze barrières bij aan het als 'ver weg' ervaren van de supermarkt.

### **Routes naar park**

Voor de routes die naar het Florapark moeten worden genomen, geldt binnen de wijk vrijwel hetzelfde als voor de routes naar de supermarkt aan het Mosveld. Vanaf het Mosveld kunnen zij twee routes nemen naar het park, via de Wingerdweg onder de verhoogde Johan van Hasseltweg door en via het vrij liggende fietspad, langs het Noord-Hollands Kanaal, dat in het verlengde ligt van de Buiksloterweg. Dit fietspad is vrij van kruisingen met ander verkeer.

Mogelijk dragen deze barrières, net als bij de supermarkt, bij aan het als 'ver weg' ervaren van het park. Bovendien moeten bewoners ook nog eens onder de verhoogde Johan van Hasseltweg door om in het park te komen.

### 6.5.3.3 Parkeergelegenheid

In de Van der Pekbuurt is er per woning 0,85 parkeerplaats. Dat is aanzienlijk meer dan in de Boerhaavebuurt, maar ook beduidend minder dan in de beide Osdorpse buurten. In de Van der Pekbuurt is er geen betaald parkeren, wel is er een blauwe zone ingesteld. Daar kan men met een parkeerschijf voor een gedurende 2,5 uur onbetaald parkeren. Bewoners kunnen voor deze gebieden een (gratis) vergunning aanvragen. Daarvoor geldt geen wachttijd.



De tussenpositie die de Van der Pekbuurt inneemt als het gaat om de parkeersituatie, vertaalt zich ook in de tussenpositie wat betreft autobezit: bijna de helft van de bewoners beschikt over een auto (47%), aanzienlijk meer dan in de Boerhaavebuurt, maar ook nog beduidend minder dan in de Osdorpse wijken. Wat fietsbezit betreft,

neemt de Van der Pekbuurt geen middenpositie in: 65,5% van de bewoners heeft een fiets, het laagste percentage in vergelijking met de andere onderzochte buurten. Het merendeel van de bewoners van de Van der Pekbuurt parkeert hun auto op straat, in de buurt van de woning (80%).

Met het autobezit stijgt ook het autogebruik. 26% van de bewoners doet wel eens boodschappen met de auto (na De Punt (28%) het hoogste percentage), 4% gebruikt de auto wel eens om naar het park te gaan en 31% van de bewoners gaat met auto naar school of werk (na de SuHa-buurt (35%) het hoogste percentage).

#### 6.5.4 Conclusies

De Van der Pekbuurt kent een redelijk voorzieningenniveau voor de dagelijkse boodschappen. Deze winkels bevinden zich voor een belangrijk deel in de noordoostkant van de wijk, langs de twee winkellinten: de Van der Pekstraat en de Hagedoornweg.

Een groter deel van de bewoners dan op basis van de objectieve afstand tot de supermarkt mag worden verwacht, vindt deze ver weg. Dit verschil kan ook worden verklaard doordat bewoners de verder weg gelegen Dirk van den Broek-supermarkt aan de Meeuwenlaan bedoelen in plaats van de Albert Heyn-supermarkt aan het Mosveld. Mogelijk spelen ook de verkeerswegen die een deel van de bewoners moet oversteken een rol bij het ver weg ervaren van de twee supermarkten aan het Mosveld en de Papaverweg.

In vergelijking met de andere onderzochte buurten kent de Van der Pekbuurt wel het hoogste percentage bewoners dat de buurt verkeersonveilig vindt (13%). (Dat betekent overigens nog wel dat

het merendeel van de bewoners de wijk als verkeersveilig beoordeelt.)

Ondanks de ervaren afstand doet nog een opvallend groot deel van de bewoners lopend of fietsend boodschappen. Naarmate de objectief meetbare afstand, maar vooral ook de door de bewoners ervaren afstand toeneemt, daalt het percentage dat gaat lopen of fietsen snel. En dat geldt in het bijzonder voor het bezoek aan de supermarkt.

Ruim een kwart van de bewoners van de Van der Pekbuurt komt regelmatig in het park. Veel van de bewoners ervaren het park als 'ver weg'. Dat stemt ook overeen met de objectief meetbare afstand: een relatief klein deel van de adressen ligt binnen 400 meter van het park. Dit speelt misschien een rol in het relatief kleine deel van de bewoners dat regelmatig het park bezoekt (in vergelijking met de andere onderzochte buurten het laagste percentage). De verkeerssituatie kan hier ook een rol in spelen. Door de verhoogde Johan van Hasseltweg ligt het park niet echt naast de wijk. Degenen die wél naar het park gaan, doen dit vaak lopend of op de fiets.

De auto is voor een deel van de bewoners van de Van der Pekbuurt een belangrijk alternatief om de (gevoelde) afstand naar verschillende bestemmingen te overbruggen. De parkeersituatie is niet optimaal, maar aanzienlijk beter dan in Boerhaavebuurt, en wordt waarschijnlijk niet echt als een belemmering gevoelt om een auto te bezitten. Bijna de helft van de bewoners heeft een auto en maakt er ook regelmatig gebruik van om boodschappen te doen en naar school of werk te gaan. Af te lezen aan het fietsbezit, is fietsen is niet echt populair in de Van der Pekbuurt, maar er zijn nog altijd meer fietsbezitters dan autobezitters onder de bewoners.



## Hoofdstuk 7

### Conclusies en aanbevelingen

In dit eerste multidisciplinaire, Nederlandse onderzoek naar de ruimtelijke factoren die een rol spelen in lichamelijke activiteit van buurtbewoners, is een analyse gemaakt van vier Amsterdamse wijken met elk een duidelijk verschillende ruimtelijke opzet. De bewoners is gevraagd naar de wijze waarop zij zich naar bestemmingen binnen en buiten de buurt begeven en hoe zij bepaalde ruimtelijke kenmerken van hun woonomgeving beleven. De wijken zijn beschreven en in kaart gebracht.

In dit hoofdstuk brengen we de voorgaande conclusies met elkaar in verband om uitspraken te kunnen doen over de factoren die een rol spelen in de “bewegingsvriendelijkheid” van wijken. Met behulp van deze indicatoren zullen we vervolgens een aantal “instrumenten” ontwikkelen die als handvatten kunnen dienen bij de (ver)nieuwbouw van buurten. Tenslotte zullen we ook ingaan op een aantal belangrijke vragen die we met behulp van dit onderzoek niet hebben kunnen beantwoorden en waar verder onderzoek noodzakelijk is.

#### ***De bewegingsvriendelijkheid van de onderzochte buurten***

Als we kijken naar de beleving en het gedrag van bewoners in hun directe omgeving, springen er twee buurten uit als “bewegingsvriendelijk”: de 19<sup>e</sup> eeuwse Boerhaavebuurt en de naoorlogse SuHa-buurt. Deze buurten verschillen sterk van elkaar in ruimtelijk opzicht.

In de SuHa-buurt wonen de bewoners in de directe nabijheid van het stadsdeelcentrum van Osdorp waar tal van voorzieningen – waaronder ook winkels voor dagelijkse boodschappen – zijn geconcentreerd. De bewoners van de SuHa-buurt doen dan ook in

overgrote getale te voet hun boodschappen, hetgeen gepaard gaat met korte wandelingetjes. Bij elkaar opgeteld levert dit echter slechts in beperkte mate een positieve bijdrage aan het voldoen aan de Nederlandse Norm voor Gezond Bewegen (minimaal 30 minuten per dag gedurende minimaal vijf dagen in de week matig intensief bewegen). De bewegingsvriendelijkheid van de SuHa-buurt is uiteindelijk dus toch beperkt, omdat de afstand waarover men zich beweegt beperkt is.

In de Boerhaavebuurt lijkt op het eerste gezicht ook sprake van een directe nabijheid van winkels voor dagelijkse voorzieningen, omdat voorzieningen over de buurt verspreid liggen. De nabijheid van supermarkten geldt echter slechts voor een beperkt deel van de bewoners. Toch ervaren relatief veel bewoners deze voorzieningen wel als (redelijk) dichtbij en gaat bijna iedereen er lopend of op de fiets naar toe. Het feit dat veel bewoners vanaf hun huisadres in ieder geval verder dan 800 meter (heen en terug) moeten lopen of fietsen, levert daarmee een positieve bijdrage aan het totale beweeggedrag.

Een belangrijk kenmerk van de Boerhaavebuurt, waarvan we veronderstellen dat het een grote invloed heeft op keuze van transport, is dat er beperkte mogelijkheden zijn voor het parkeren van de auto. Als gevolg hiervan is het autobezit onder de bewoners van de Boerhaavebuurt laag. In de SuHa-buurt, waar veel ruimere mogelijkheden zijn voor parkeren, is het autobezit juist relatief hoog. Dit heeft tot gevolg dat de bewoners van de SuHa-buurt zich voor het bereiken van andere voorzieningen dan winkels voor dagelijkse boodschappen veel vaker met de auto vervoeren.

Door de ligging in de nabijheid van een concentratie van voorzieningen (stadscentrum respectievelijk stadsdeelcentrum)

kennen zowel de Boerhaavebuurt als de SuHa-buurt een hoog niveau van openbaar vervoeraanbod. Om verschillende redenen is het gebruik hiervan niet evenredig veel hoger dan in de andere buurten. In de Boerhaavebuurt verkiest men namelijk vaak de fiets boven een andere vorm van vervoer en in de SuHa-buurt vormt de auto een gedegen concurrent voor het openbaar vervoer. De bewegingsvriendelijkheid van de SuHa-buurt beperkt zich daarom vooral tot het actief gebruik van de directe woonomgeving, terwijl de Boerhaavebuurt ook buiten de eigen woonomgeving nog uitnodigt/noopt tot lichamelijke activiteit.

De bewegingsvriendelijkheid van de Boerhaavebuurt is terug te vinden in de BMI-waardes (Body Mass Index) van haar bewoners. Slechts een relatief kleine groep van hen heeft te kampen met overgewicht en obesitas (ernstig overgewicht), terwijl de meerderheid een gezond gewicht heeft. De woonomgeving van deze stedelijke wijk lijkt aldus een positieve invloed uit te oefenen op een gezondere leefstijl.

Ondanks dat de woonomgeving van de SuHa-buurt evenzeer uitnodigt tot “actief gebruik” van de directe omgeving, heeft dit een minder positief effect op de BMI-waardes van de bewoners. De SuHa-buurt kent namelijk een aanzienlijk percentage mensen met overgewicht en obesitas. Dit is mede het gevolg van het feit dat de bewegingsvriendelijkheid van de SuHa-buurt zich beperkt tot een betrekkelijk kleine actieradius van haar bewoners. Voor de wat langere afstanden – gepaard gaande met meer energieverbranding – verkiest men al snel de auto of het openbaar vervoer. De “bewegingsvriendelijkheid” van de SuHa-buurt moet dus behoorlijk worden genuanceerd, zodra we anderen activiteiten als het doen van boodschappen in de analyse meenemen.

De keerzijde van de “bewegingsvriendelijkheid” van met name de Boerhaavebuurt, is dat de hoge dichtheid van bewoning en de door stenen gedomineerde vormgeving zorgt voor een weinig tot spelen uitnodigende buurt voor kinderen. De nabijheid van het Oosterpark blijkt essentieel: kinderen maken hier zowel onder als buiten schooltijd intensief gebruik van. Toch spelen de kinderen in deze stedelijke wijk uiteindelijk toch minder buiten dan de kinderen uit

de andere wijken. Zo biedt de SuHa-buurt een veel breder aanbod aan speelgelegenheden voor (jonge) kinderen die ook zonder begeleiding bezocht kunnen worden. Vandaar dat bijna alle kinderen uit de SuHa-buurt geregeld buiten spelen, iets dat in de Boerhaavebuurt vaker onder begeleiding plaatsvindt.

De meest “bewegingsonvriendelijke” wijk, zoals blijkt uit de beleving en het gedrag van bewoners, is De Punt. Deze laagbouwbuurt is evenals de SuHa-buurt onderdeel van de “Tuinstad Osdorp”, maar ligt op grotere afstand van de grote concentratie van voorzieningen in het stadsdeelcentrum aan het Osdorpplein. Op buurtniveau – voor het merendeel van de bewoners op loopafstand – bevindt zich echter wel een aantal winkels, waaronder een grote supermarkt, voor dagelijkse boodschappen. Toch ervaren veel bewoners het aanbod van boodschappenwinkels niet als dichtbij. De bewoners van De Punt doen als gevolg hiervan hun boodschappen niet zo vaak lopend of met de fiets. Mogelijk doen ze hun boodschappen toch ergens anders, verder weg.

Evenals de SuHa-buurt kent ook De Punt ruime parkeermogelijkheden voor de huisdeur of in de directe nabijheid van het huis en is er sprake van een hoog percentage autobezitters. Het verschil met de bewoners van de andere onderzochte buurten is dat de bewoners van De Punt vaker de auto en het openbaar vervoer gebruiken naar zowel bestemmingen binnen als buiten de wijk. Vooral het gebruik van het openbaar vervoer is hierbij opvallend, omdat het aanbod hiervan in De Punt – in vergelijking tot de andere buurten – erg gering is. Het intensieve gebruik van OV is vooral te danken aan het feit dat de bewoners van De Punt voor vrijwel alle recreatieve, werk- of andersoortige bezigheden een langere afstand moeten afleggen (> 10 minuten lopen). Ondanks de ruime aanwezigheid van vrij liggende fietspaden in de westelijke tuinsteden prefereren de meeste Osdorpers (dus ook die in de SuHa) echter toch het openbaar vervoer boven de fiets.

Het feit dat naast de korte afstanden ook de wat langere afstanden veelal worden afgelegd met behulp van “inactief vervoer” heeft, evenals in de SuHa-buurt, negatieve gevolgen voor de BMI-

waardes van de bewoners. Ook hier heeft namelijk een meerderheid te kampen met overgewicht of obesitas. Ondanks de groene omgeving stimuleren de buurtkenmerken toch vooral een betrekkelijk “inactieve leefstijl” waarin vaak wordt teruggevallen op het gebruik van auto of openbaar vervoer.

De lage woningdichtheid en het groene karakter van De Punt biedt kinderen veel ruimte om buiten te spelen. Dit kan op de daarvoor aangelegde speelveldjes, maar ook op de brede stoepen, aan de waterkant, in de eigen tuin of op de verkeersluwe straat. Het brede aanbod aan speelgelegenheden zorgt er enerzijds voor dat er meer kinderen in de buurt spelen dan in de andere buurten, maar vooral dat de kinderen die buiten spelen dit veelal ook langer doen. Daar staat dan weer tegenover dat de kinderen in De Punt – door de ruimere woningen – ook vaker dan kinderen in andere buurten binnen zijn om televisie te kijken en te computeren.

De Van der Pekbuurt neemt wat betreft de “bewegingsvriendelijkheid” van de directe woonomgeving 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 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 autobezit onder de bewoners neemt de Van der Pekbuurt een tussenpositie in. Zowel het auto- als het openbaar vervoergebruik naar bestemmingen buiten de buurt is behoorlijk, maar lager dan in De Punt. Dit heeft als consequentie dat ook wat betreft de BMI-waardes van de bewoners, de Van der Pekbuurt redelijk scoort.

Voor de kinderen biedt de Van der Pekbuurt een omgeving die redelijke mogelijkheden biedt om buiten te spelen. Weliswaar is het aanbod aan speelmogelijkheden in de directe omgeving – vooral voor jonge kinderen – niet zo uitgebreid als in De Punt, toch biedt de

buurt voldoende diversiteit voor kinderen om buiten te spelen. Observatie leert echter dat er wel veel kinderen buiten zijn, maar dat ze relatief weinig lichamelijk actief zijn. Het “speel terrein” is vaak de stoep in plaats van de formele speelplaats.

Eén ruimtelijk kenmerk van de wijken verdient nog apart aandacht, namelijk het openbaar groen. Er is in dit onderzoek expliciet aandacht besteed aan het gebruik en de wijze van transport naar 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. Daar moeten we wel bij zeggen 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.

### ***Naar een “bewegingsvriendelijke” stedenbouw***

Het is een opmerkelijke bevinding dat de Boerhaavebuurt, een buurt waar bij het ontwerp ervan geen of nauwelijks aandacht is besteed aan de invloed van de woonomgeving op de gezondheid, als het meest bewegingsvriendelijk uit de bus komt. Dit, terwijl in Osdorp – als één van de westelijke tuinsteden waar in het ontwerp juist wel expliciet aandacht is besteed aan licht, lucht en ruimte die het buitenshuis bewegen zouden moeten stimuleren – juist minder wordt bewogen. Naast veel openbaar groen worden deze buurten ook gekenmerkt door veel openbare verkeersruimte, die zich met het toegenomen autobezit ook gemakkelijk als ruime parkeergelegenheid laat gebruiken. Als we meer precies inzoomen op de factoren die bewegingsvriendelijkheid bepalen, dringt de conclusie zich op, dat vooral het beperken van de mogelijkheden voor autogebruik,

bijvoorbeeld door het aanbieden van een ander parkeerregime, een belangrijke rol kan spelen bij het stimuleren van actief transport en recreatief gebruik van de openbare ruimte.

Dit zou enerzijds in kunnen houden dat er minder parkeerplekken worden gebouwd, maar anderzijds ook dat er slimmer wordt omgegaan met de inrichting van de buurt, bijvoorbeeld door middel van meer gecentreerde parkeergelegenheden of ontmoediging van autogebruik door eenrichtingsverkeer of woonerven. Gecentreerde parkeeroplossingen dwingen mensen om de auto niet voor de deur te parkeren, maar op enige afstand. Een parkeergarage aan de rand van de buurt (à la het GWL-terrein in Amsterdam-centrum), dan wel een aantal verzamelparkeerterreinen door de buurt (zoals bijvoorbeeld in delen van Nieuw-Sloten in Amsterdam-West) zou namelijk meer vrije en verkeersveilige ruimte opleveren in de directe omgeving van het huis. Deze ruimte biedt de mogelijkheid om kinderen buiten te laten spelen of ook anderszins een (groene) uitnodigende openbare ruimte aan te bieden. Mogelijk prikkelt deze situatie bewoners om eerder met “actief vervoer” naar winkels en recreatievoorzieningen te gaan, zonder dat het autobezit niet perse minder hoeft te zijn.

Een andere factor die het gebruik van “actief vervoer” stimuleert is de menging van functies in een redelijk hoge dichtheid, zodat lopend of fietsend boodschappen doen of recreëren ook een reëel alternatief is voor buurtbewoners. Naast supermarkten blijken vooral kleinere winkels voor dagelijkse boodschappen en ook andersoortige winkels – ook als ze niet door iedere buurtbewoner worden aangedaan – het lopend en fietsend winkelen te stimuleren. Dit vraagt om een stedenbouwkundig raamwerk en bebouwingstypologie die flexibel genoeg zijn om een dergelijke functiemenging te kunnen accommoderen. Bovendien dient een gebouw of een wijk in staat te zijn om toekomstige veranderingen op te nemen. Om een redelijk hoge voorzienings spreiding in de praktijk te realiseren is wel draagvlak nodig en dat vraagt om een hoge bebouwingdichtheid.

Het streven naar functiemenging is niet nieuw. Toch blijkt het in de praktijk niet eenvoudig om in nieuwbouw- of

transformatiegebieden daadwerkelijk tot een “stedelijke” menging van functies te komen. Hiertoe zijn een aantal oorzaken aan te wijzen:

- De Nederlandse wet- en regelgeving is (nog steeds) primair gericht op de ontwikkeling mono-functionele gebieden.
- Voor de bouw- en ontwikkelaarswereld geldt feitelijk hetzelfde; zo bestaat er nog steeds een vrij harde scheiding tussen zogenaamde “woningbouwontwikkelaars” en “kantorenontwikkelaars”.
- De detailhandel streeft om omzettechnische redenen naar een sterke concentratie van detailhandelsvoorzieningen, en is bovendien sterk gericht op de zich per auto verplaatsende consument.
- De meerderheid van Nederlandse woonconsumenten geeft nog steeds de voorkeur aan een grondgebonden woning met tuin, in een relatief lage bebouwingdichtheid, waarbij het draagvlak voor gespreide voorzieningen laag is.

Toch is het beeld naar de toekomst toe niet zo negatief als bovenstaande opsomming wellicht doet vermoeden. Diverse recente projecten laten zien dat menging van functies ook op nieuwbouwlocaties wel degelijk mogelijk is. Het betreft hier merendeels transformatieprojecten op gunstig gelegen (binnen)stedelijke locaties, waar als gevolg van de hoge grondprijzen in relatief hoge dichtheden moet worden gebouwd (zoals het “*Oostelijk Havengebied*” in Amsterdam, de “*Kop van Zuid*” in Rotterdam, “*Céramique*” in Maastricht etc.).

Een ander punt is de invloed van de bebouwde omgeving op de beleving van afstand. Het lijkt erop dat constante begeleidende bebouwing en een fijnmazig stratennetwerk – zoals in de Boerhaavebuurt het geval is – leidt tot de beleving van een kortere afstand tussen huis en voorziening. Ook dit wijst dus weer op een positieve invloed van een hogere woningdichtheid, mits het is ingebed in een rustige omgeving. De meeste bewoners van de Boerhaavebuurt – maar ook van de andere buurten – verkiezen namelijk de kortste, maar liefst ook een verkeersrustige route waarbij

men in “indirect contact” met anderen staat. Dit “indirecte contact” houdt in dat men niet op zoek is naar een praatje, maar de aanwezigheid van diverse anderen wel als plezierig (en sociaal veilig) beschouwd. Dit pleit voor het vermijden van strikt gescheiden verkeersstromen, zoals dit in sommige delen van de Osdorpse wijken wel is toegepast. Het scheiden van auto’s, fietsers en voetgangers langs aparte routes vergroot veelal de kans op sociaal onveilige plekken in de buurt.

De “tussenpositie” van de Van der Pekbuurt verdient nog aparte aandacht. De typologie van het tuindorp en/of variaties daarop, wordt vaak gebruikt als referentieproject bij hedendaagse nieuwbouwwijken. Een belangrijk verschil van de moderne varianten is, dat er in veel lagere dichtheden dan in de Van der Pekbuurt wordt gebouwd (30-40 woningen per hectare in plaats van de ca. 70 zoals in de Van der Pekbuurt). In plaats van beneden-boven-woningen ligt het accent daar namelijk zwaar op grondgebonden (eengezins)woningen. Het gevolg is een lager draagvlak voor voorzieningen. De combinatie van verder weg gelegen voorzieningen met een veel groter autobezit dan nu in de Van der Pekbuurt het geval is – deze wijken zijn vaak bestemd voor inkomenskrachtige doelgroepen – zal ertoe leiden dat het autogebruik in deze nieuwe wijken hoog is, ten koste van gezond bewegen.

### **Stedenbouwkundige aanbevelingen**

1. De resultaten van het onderzoek geven aan dat de klassieke stadswijk met een redelijke tot hoge woningdichtheid ( $\geq 50$  woningen/ha) goede potenties heeft om als bewegingsvriendelijke buurt te functioneren. Positief element hierin is met name de potentie voor functiemenging (werken/winkelen en wonen) waarin er naast grote supermarkten ook plaats is voor kleinschalige winkelvoorzieningen meer verspreid door de wijk. Het is daarom belangrijk om (bouwkundige) condities te scheppen waarbij ook kleinschalige buurtfuncties een plek kunnen krijgen in de buurt. Een grote ruimtelijke concentratie van winkelvoorzieningen zorgt er voor dat vooral de bewoners in de directe omgeving vaker

lopend of fietsend boodschappen doen. Dit heeft echter slechts een beperkt positief effect op een klein aantal mensen die op korte afstand van deze winkelconcentratie woont. Buiten deze straal zorgt het vooral voor een groter gebruik van auto en openbaar vervoer.

2. Een andere positieve eigenschap van deze stadswijken is dat het vaak ook buurten zijn waar het autobezit en -gebruik wordt ontmoedigd door het beperkte aanbod aan parkeerplaatsen. De rol van parkeergelegenheid is essentieel voor lichamelijke activiteit. Een parkeerregime dat minder uitnodigend werkt op het autobezit en het autogebruik stimuleert “actief vervoer” en levert een positieve bijdrage aan de totale lichamelijke activiteit van bewoners. Hierbij valt ook te denken aan moderne alternatieven zoals die in op het GWL-terrein (stadsdeel Westerpark, Amsterdam) of in delen van Nieuw-Sloten/Amsterdam. Het gebruik van de auto kan ook ontmoedigd worden door fysieke barrières, zoals verkeersdrempels en eenrichtingsverkeerswegen.
3. Het inbouwen van flexibiliteit en mogelijkheden tot verandering naar de toekomst toe dragen bij aan de duurzaamheid en op termijn ook aan de “bewegingsvriendelijkheid” van de wijk. Door het inbouwen van flexibiliteit blijft het mogelijk dat voorzieningen waar in eerste instantie geen draagvlak voor bestaat op termijn toch een plek krijgen in een wijk. Met een aantal eenvoudige maatregelen in het ontwerptraject kan (functie)verandering van de gebouwen naar de toekomst toe mogelijk gemaakt worden.
4. Sterke aanbeveling verdient de strategische positionering van een multifunctioneel park, zodat het voor een groot deel van de bewoners van een buurt of wijk op loopafstand ligt. Een dergelijke hoogwaardige groenvoorziening genereert frequent actief transport: bewoners gaan regelmatig lopend en fietsend naar het park (en bewegen zich ook daar). Een goed functionerend park heeft voor de lichamelijke activiteit van veel bewoners een positievere invloed dan een privé-tuin of kijkgroen. Anderzijds kan een eigen tuin vaak wel de lichamelijke activiteit van jonge kinderen en senioren stimuleren.

5. Wat bewegingsvriendelijk is voor volwassenen is niet automatisch bewegingsvriendelijk voor kinderen. De instrumenten die gelden voor een bewegingsvriendelijke buurt moeten daarom ook expliciet rekening houden met beide groepen. De leeftijdscategorie 0-18 jaar kent daarbij meer diverse wensen ten aanzien van de woonomgeving, variërend van een beschutte, veilige zandbak tot een ruig en uitdagend stuk “niemandsland”. Een bewegingsvriendelijke buurt voor jong en oud vraagt om een nauwe samenwerking van specialisten op beider terreinen.
6. Op buurtniveau is het aan te bevelen om doorgaande wandel- en fietsroutes zodanig aan te leggen dat er veel “indirect contact” mogelijk is met bebouwing/mensen in de omgeving. Paden die zoveel mogelijk door het groen worden aangelegd, zijn in dit opzicht minder aantrekkelijk/gebruiksvriendelijk. Hoe het indirecte contact met de omgeving het best kan worden georganiseerd, dient per locatie nader te worden bepaald.
7. In de wet- en regelgeving rondom bouwprojecten zou expliciet aandacht moeten ontstaan voor gezondheidsbevordering van jong en oud. Als gevolg daarvan zouden sommige bestaande bouwreglementen opnieuw tegen het licht moeten worden gehouden. In een dergelijke Gezondheids Effect Rapportage (GER) zou rekening moeten worden gehouden met de gebruikswaarde van de gebouwde omgeving op zowel buurt- als wijkniveau. Bij deze gebruikswaarde moet ook rekening gehouden worden met het feit dat bedoelingen op een bepaald moment in de tijd, op een later moment een geheel andere uitwerking kunnen hebben, zoals dat bijvoorbeeld met de als gezond ontworpen Westelijke Tuinsteden het geval is. Vooralsnog is vooral nader onderzoek nodig om te bepalen welke ruimtelijke ingrepen in dit verband gewenst zijn.

### **Onderzoeksmatige aanbevelingen**

Het onderzoek zoals dat hier is gepresenteerd kent, naast een aantal voordelen ten opzichte van ander, mono-disciplinair, onderzoek – ook de nodige beperkingen als gevolg van een aantal onderzoekstechnische keuzes die eraan ten grondslag liggen.

Bovendien zijn gedurende het onderzoek een aantal praktische en theoretische onvolkomenheden aan de orde gekomen. Bovenal leidde het doen van dit onderzoek ook tot het formuleren van nieuwe vragen.

8. Een multidisciplinair onderzoek als dit levert extra inzichten en bovenal meer toepasbare resultaten dan bij zuiver academisch onderzoek het geval is. Het van het begin af aan samenwerken van stedenbouwkundigen en wetenschappers zorgt voor een beter evenwicht tussen theorie en praktijk. Projecten die vergelijkbare vragen stellen vanuit een eenzijdig stedenbouwkundige dan wel een eenzijdig wetenschappelijke visie, leveren veelal ook beperktere resultaten.
9. Internationaal onderzoek naar de samenhang tussen lichamelijke activiteit en buurtkenmerken – zoals dat vooral in Amerika en Australië gedaan is – is in een Nederlandse context slechts beperkt toepasbaar. Ook gevalideerde vragenlijsten uit deze onderzoeken vragen om aanpassingen. Met betrekking tot het gebruik van “actief vervoer” kent Nederland – ook binnen een Europese context – een veel gunstige uitgangssituatie. Om dit te consolideren en waar mogelijk uit te bouwen is zou dit eerste, verkennende onderzoek van betekenisvolle omvang in Nederland verder uitgebouwd moeten worden.
10. Door het toepassen van kwalitatieve onderzoeksmethoden zouden de kwantitatieve data zoals die nu voor handen zijn preciezer geïnterpreteerd kunnen worden. Zo is een beperking van de huidige data onder andere dat de veralgemenisering van de typen voorzieningen en van de routes ernaartoe het onmogelijk maakt om de ervaring aan de ruimtelijke realiteit te koppelen. Bijvoorbeeld het feit dat respondenten aangaven een supermarkt te bezoeken geeft nog geen uitsluitsel over wélke supermarkt dat dan precies is en is ook onduidelijk welke route men gaat om deze winkel te bereiken.
11. Kwalitatief onderzoek helpt ook om meer inzicht te krijgen in wat mensen nu daadwerkelijk beweegt om wel of niet actief te bewegen en hoe hun waardering voor verschillende kenmerken van de buurt daarin een rol speelt. Met behulp van interviews

kunnen preciezer uitspraken gedaan worden over de achtergronden van individueel handelen.

12. Het is ook van belang meer inzicht te krijgen in hoe bewoners het gaan naar en komen van verschillende bestemmingen met elkaar combineren. De complexiteit van het moderne leven brengt met zich mee dat dit in het dagelijks leven van veel bewoners vaak de praktijk is. Tijd-ruimte onderzoek zoals in de sociale geografie plaatsvindt, kan hiervoor een goede aanzet geven.
13. Een aantal moderne VINEX-wijken worden gebouwd in hoge dichtheden (met een redelijk voorzieningsapparaat). Zij refereren daarbij aan de klassieke stadswijk en het is daarom interessant de ontwikkeling van dergelijke wijken – met het oog op de bewegingsvriendelijkheid – te volgen.
14. Alternatieve parkeerregimes zouden verder geëxploreerd moeten worden voor verschillende stedelijke contexten. Een dergelijke exercitie zou daarbij ook moeten kijken naar de effecten die dit met zich meebrengt m.b.t. speelruimte voor kinderen, recreatieve voorzieningen, wandel- en transportroutes etc.





## Literatuurlijst

Ajzen, I. & M. Fishbein (1980), *Understanding Attitudes and Predicting Social Behavior*, Englewood Cliffs, NJ: Prentice-Hall.

Ballast, N. (2005), *De Gezonde Wijk. De invloed van de fysieke omgeving op het gebruik van verschillende typen vervoer en de invloed van het gebruik van verschillende typen vervoer op de totale lichamelijke activiteit.* (stageverslag) Amsterdam: VU medische centrum.

Boer, F. de & K. Hollander (2006), *Public transport and active transport. A GIS-analysis of their different relationships in the research project De Gezonde Wijk.* (werkstuk) Amsterdam: Faculteit Maatschappij en Gedragwetenschappen, UvA.

Bouchard, C., R.J. Shepard & T. Stephens (Eds.) (1994), *Physical activity, fitness, and health: international proceedings and consensus statement.* Champaign, IL: Human Kinetics.

Bourdeaudhuij, I. de; J.F. Sallis & B.E. Saelens (2003), Environmental correlates of physical activity in a sample of Belgium adults. In: *American Journal of Health Promotion*, Vol. 18, pp. 83-92.

Brownson, R.C.; J.J. Chang; A. Eyler; B.E. Ainsworth; K.A. Kirtland; B. Saelens & J.F. Sallis (2004), Measuring the environment for friendliness toward physical activity: a comparison of the reliability of 3 questionnaires. In: *American Journal of Public Health*, Vol. 94, pp. 473-483.

Carron, A.V.; H.A. Hausenblas & P.A. Estabrooks (2003), *The Psychology of Physical Activity.* Boston: McGraw-Hill.

Conner, M. & P. Sparks (1996), The theory of planned behaviour and health behaviours. In: M. Conner & P. Norman (eds.). *Predicting health behaviour: research and practice with social cognition models*, pp 121-162. Buckingham, UK: Open University Press.

Craig, C. L.; R.C. Brownson; S.E. Cragg & A.L. Dunn (2002), Exploring the effect of the environment on physical activity. A study examining walking to work. In: *American Journal of Preventive Medicine*, 23 (2S), pp. 36-43.

Emmelkamp, R. (2004), *Een veilig avontuur; alledaagse plaatsen en vrijetijdsbesteding in de verhalen van jongeren en ouders.* (proefschrift) Amsterdam: Faculteit der Maatschappij en Gedragwetenschappen.

Firet, L. (2001), *Sloterplas, leven rond de Sloterplas.* Muiderberg: Lorelax Productions.

Fishbein, M. & I. Ajzen (1975), *Belief, Attitude, Intention, and Behavior: An Introduction to Theory and Research.* Reading, Mass.: Addison-Wesley.

Giles-Corti, B. & R.J. Donovan (2002), The relative influence of individual, social and physical environment determinants of physical activity. In: *Social Science and Medicine*, 54, pp.1793-1812.

Haaren, M. van; H. Hartman; E. Mattie; M. Roosebeek; V. Stissi & J. van der Werf (2004), *Atlas 19de-eeuwse Ring.* Amsterdam: Gemeente Amsterdam en Uitgeverij De Balie.

Hildebrandt, V.H.; W.T.M. Ooijendijk; M. Stiggelbout; M. M. Hopman-Rock (red.) (2004), *Tendrapport Bewegen en Gezondheid 2002/2003.* Amsterdam: PlantijnCaparie.

Hofwijk, M. (2006), *Spelenderwijs op gewicht blijven.* (stageverslag) Amsterdam: VU medisch centrum.

Hoog, M. de (2006), *4 x Amsterdam. Ontwerpen aan de stad*. Bussum: THOTH

Hosper, K. & K. Stronks (2003), *Laser study*.

Humpel, N., N. Owen & E. Leslie (2002), Environmental factors associated with adults' participation in physical activity. A review. In: *American Journal of Preventive Medicine*, 22, pp.188-199.

Jacobs, J. (1961), *The Death and Life of Great American Cities*. New York: Vintage Books.

Jurg, M.; S. Kremers; J. de Meij & M. van der Wal (2005), *Jump-in. Sport en bewegen voor kinderen*. Evaluatie Pilot 2002-2004. Amsterdam: GG&GD, cluster EDG & Maastricht: Universiteit Maastricht, capaciteitsgroep gezondheidsvoorlichting en – bevordering.

Karsten, L. (1995), 'Het kind in de stad: van achterbankgeneratie en 'pleiners''. In: *Geografie*, Vol. 4/5: pp. 36-40.

Kemper H.C.G.; W.T.M. Ooijendijk & M. Stiggelbout (2000), Consensus over de Nederlandse norm voor gezond bewegen. TSG: *Tijdschrift voor Gezondheidswetenschappen*; Vol. 78 (3): pp.180-183.

King, A.C.; C. Castro; S. Wilcox; A.A. Eyler; J.F. Sallis & R.C. Brownson (2000), Personal and environmental factors associated with physical inactivity among different racial-ethnic groups of U.S. middle-aged and older-aged women. In: *Health Psychology*, Vol. 19, pp. 354-364.

Kirtland, K.A.; D.E. Porter; C.L. Addy; M.J. Neet; J.E. Williams; P.A. Sharpe; L.J. Neff; C.D. Kimsey & B.E. Ainsworth (2003), Environmental measure of physical activity supports: Perception versus reality. In: *American Journal of Preventive Medicine*, Vol. 24, pp. 323-331.

Kohl III, H.W. & K.E. Hobbs (1998), Development of Physical Activity Behaviors Among Children and Adolescents. In: *Pediatrics* 1998; Vol. 101 (3 Suppl.): pp. 549-554.

Lenthe, F. van (2004), *Questionnaire: Gezondheid en Leefomstandigheden*.

Mutrie, N.; C. Carney; A. Blamey; F. Crawford, T. Aitchison & A. Whitelaw (2002), "Walk in to work out": a randomized controlled trial of a self help intervention to promote active commuting. In: *Journal of Epidemiology and Community Health*, 56, pp. 407-412.

Oers, J.A.M. van (ed.) (2002), *Gezondheid op Koers? Volksgezondheid Toekomst Verkenning*. Bilthoven: RIVM.

Rhodes, R.E. & K.S. Courneya (2003), Investigating multiple components of attitude, subjective norm, and perceived control: an examination of the theory of planned behaviour in the exercise domain. In: *The British Journal of Social Psychology*; Vol. 42 (Pt. 1): pp. 129-146.

Oja, P. ; I. Vuori & O. Paronen (1998), Daily walking and cycling to work: their utility as health-enhancing physical activity. In: *Patient Education and Counseling*, 33, pp. 87-94.

Rhodes, R.E. & K.S. Courneya (2005), Threshold assessment of attitude, subjective norm, and perceived behavioural control for predicting exercise intention and behaviour. In: *Psychology of Sport and Exercise*, Vol. 6, pp. 349-361.

Sallis, J. F., K. Kraft & L.S. Linton (2002), How the environment shapes physical activity. In: *American Journal of Preventive Medicine*, 22, 208.

Saelens, B.E., J.F. Sallis; J.B. Black & D. Chen (2003), Neighborhood-based differences in physical activity: an environment scale evaluation. In: American Journal of Public Health, Vol. 93, pp. 1552-1558.

Saelens, B.E.; J.F. Sallis & L.D. Frank (2003), Environmental correlates of walking and cycling: Findings from the transportation, urban design, and planning literatures. In: Annals of Behavioral Medicine, 25, pp.80-91.

Sallis, J.F.; R.M. Grossman; R.B. Pinski; T.L. Pattwerson & P.R. Nader (1987), The development of scales to measure social support for diet and exercise behaviors. In: Preventive Medicine, Vol. 16, pp. 825-836.

Sallis, J.F. & N. Owen (1997), *Ecological models*. In: K. Glanz, B.K. Rimmer & F.M. Lewis (Eds.), Health Behavior and Health Education: Theory, research and practice (2nd ed.), pp. 403-424. San Francisco: Jossey-Bass.

Sampson, R.J.; S.W. Raudenbush & F. Earls (1997), Neighborhoods and violent crime: a multilevel study of collective efficacy. In: Science, Vol. 277, pp. 918-924.

Titze, S. (2003), *Promotion of health-enhancing physical activity. An individual, social and environmental approach*. Aachen: Shaker Verlag.

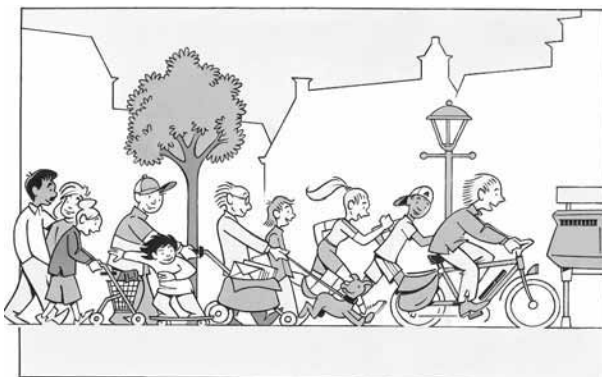
Wendel-Vos, W. & J. Schuit (2004), *SQUASH, Short QUestionnaire to ASses Health enhancing physical activity*. Bilthoven: RIVM.



## BIJLAGE I: De gebruikte vragenlijst voor volwassenen

Respondentnummer: |\_\_|\_\_|\_\_|\_\_|\_\_|\_\_|

### Vragenlijst over de gezonde wijk 2005 (>16 jaar)



© VU medisch centrum  
EMGO-Instituut  
Afdeling Sociale Geneeskunde  
Contactpersoon: Frank den Hertog  
Van der Boechorststraat 7  
1081 BT Amsterdam

Telefoon: 020 - 444 8172

Fax: 020 - 444 8387

E-mail:

Illustratie: Rudi Jonker

#### Voor u begint...

Deze vragenlijst gaat over uw buurt en over uw sociale omgeving. Het is de bedoeling dat u de vragen beantwoordt zonder lang nadenken. Uw eerste ingeving is vaak het beste antwoord. We vragen u de vragen zélf te beantwoorden, dus zonder overleg met anderen.

#### Invulinstructie

- De meeste vragen kunt u beantwoorden door een hokje aan te kruisen. Kruis altijd slechts één antwoord aan, ook al vindt u de keuze tussen antwoordmogelijkheden misschien moeilijk. Kies het antwoord dat naar uw mening het beste bij uw situatie past.
- Soms wordt u gevraagd een getal in te vullen.
- Het kan voorkomen dat bepaalde vragen op elkaar lijken. Toch is het belangrijk dat u alle vragen invult.

Hieronder kunt u zien hoe u de vragen kunt beantwoorden.

#### VOORBEELD HOE DE VRAGEN IN TE VULLEN:

Zet een kruisje in het hokje bij het juiste antwoord, bijvoorbeeld:

- Wat is uw geslacht?  Man  Vrouw

Wanneer u zich echter vergist heeft, zet dan een kruisje in het juiste hokje en zet daar vervolgens ook een cirkel omheen. Bijvoorbeeld:

- Wat is uw geslacht?  Man  Vrouw

Zet een getal in het hokje, bijvoorbeeld:

- Hoe lang bent u? Ik ben  cm lang

Uw antwoorden worden strikt vertrouwelijk behandeld. Dit betekent dat alleen de onderzoekers toegang krijgen tot uw gegevens. Bij de presentatie van de resultaten worden alleen groepsresultaten gegeven en zijn de persoonlijke gegevens dus niet meer herkenbaar!

Mocht u vragen hebben over de vragenlijst of over andere onderdelen van het onderzoek, dan kunt u altijd terecht bij de onderzoeker, Frank den Hertog (telefoonnummer 020 - 444 8172).

Hartelijk dank

VU medisch centrum  
EMGO-Instituut  
Van der Boechorststraat 7  
1081 BT Amsterdam

## De eerste vragen gaan over uzelf

1. **Wat is uw geslacht?** <sub>1</sub> Man <sub>2</sub> Vrouw
2. **Wat is uw leeftijd?** Ik ben  jaar oud
3. **Hoe lang bent u?** (zonder schoenen) Ik ben  cm lang
4. **Hoeveel weegt u?** (zonder kleren) Ik weeg  kg
5. **Wat is de hoogste opleiding die u met een diploma heeft afgesloten?**
- <sub>1</sub> Geen opleiding
- <sub>2</sub> Lager onderwijs/basisonderwijs
- <sub>3</sub> Lager beroepsonderwijs (bijv. VMBO, LTS, LHNO, huishoudschool, LEAO)
- <sub>4</sub> Middelbaar algemeen onderwijs (bijv. LAVO, MULO/MAVO, 3-jaar HBS)
- <sub>5</sub> Middelbaar beroepsonderwijs (bijv. MTS, MEAO)
- <sub>6</sub> Voortgezet algemeen onderwijs (bijv. HAVO, VWO, HBS, MMS)
- <sub>7</sub> Hoger beroepsonderwijs (bijv. HTS, HEAO, MO)
- <sub>8</sub> Wetenschappelijk onderwijs/universiteit
- <sub>9</sub> anders, nl.: \_\_\_\_\_



## De volgende vragen gaan over de buurt waarin u woont

6. **Geef aan in welke mate onderstaande plaatsen voor u bereikbaar zijn. We bedoelen hiermee op ongeveer 10 á 15 minuten lopen of 5 á 8 minuten fietsen van uw huis**
- |  | Helemaal niet mee eens                | Niet mee eens                         | Mee eens                              | Helemaal mee eens                     |
|--|---------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|
| a. Het is mogelijk om de meeste van mijn boodschappen te doen in winkels bij mij in de buurt | <input type="checkbox"/> <sub>1</sub> | <input type="checkbox"/> <sub>2</sub> | <input type="checkbox"/> <sub>3</sub> | <input type="checkbox"/> <sub>4</sub> |
| b. Winkels bevinden zich op een gemakkelijke loop- of fietsafstand van mijn woning           | <input type="checkbox"/> <sub>1</sub> | <input type="checkbox"/> <sub>2</sub> | <input type="checkbox"/> <sub>3</sub> | <input type="checkbox"/> <sub>4</sub> |
| c. Parkeren in de omgeving van de plaatselijke winkels is moeilijk                           | <input type="checkbox"/> <sub>1</sub> | <input type="checkbox"/> <sub>2</sub> | <input type="checkbox"/> <sub>3</sub> | <input type="checkbox"/> <sub>4</sub> |
| d. Het is gemakkelijk om van mijn woning naar een bus- of tram- of metrohalte te wandelen    | <input type="checkbox"/> <sub>1</sub> | <input type="checkbox"/> <sub>2</sub> | <input type="checkbox"/> <sub>3</sub> | <input type="checkbox"/> <sub>4</sub> |

7. **Geef hieronder aan hoe lang het ongeveer zou duren om van uw huis naar de dichtstbijzijnde voorziening te lopen**

	1-5 min	6-10 min	11-20 min	20-30 min	>30 min	Weet niet
a. Park, bos	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>5</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>6</sub>
b. Fitness Centrum, sportvereniging, of gymzaal/studio	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>5</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>6</sub>
c. Wandel- of fietsroute (bijv. ANWB)	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>5</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>6</sub>
d. Zwembad	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>5</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>6</sub>

8. **Deze vraag gaat over de afgelopen twee weken. Als u gebruik heeft gemaakt van een voorziening, geef dan aan hoe vaak u daarvan gebruik hebt gemaakt en welk transportmiddel u heeft gebruikt om er te komen**

	Heeft u gebruik gemaakt van de dichtstbijzijnde voorziening in de afgelopen twee weken?		Zo ja, hoe vaak in de afgelopen twee weken?	Zo ja, welk transportmiddel gebruikt u meestal om er te komen? (meerdere antwoorden mogelijk)			
	Nee	Ja		Aantal dagen	Fiets	Te voet	Openbaar vervoer
a. Park	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	→ <input type="text"/>	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>
b. Fitness Centrum, sportvereniging of gymzaal/studio	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	→ <input type="text"/>	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>
c. Wandel- of fietsroute (bijv. ANWB)	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	→ <input type="text"/>	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>
d. Zwembad	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	→ <input type="text"/>	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>

**9. Geef hieronder aan hoe lang het ongeveer zou duren om van uw huis naar de dichtstbijzijnde voorziening te lopen**

		1-5 min	6-10 min	11-20 min	20-30 min	>30 min
a.	Buurtwinkel/kleine supermarkt	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>5</sub>
b.	Grote supermarkt	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>5</sub>
c.	Bakker	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>5</sub>
d.	Slager	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>5</sub>
e.	Wasserette of stomerij	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>5</sub>
f.	Postkantoor/Postagentschap	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>5</sub>
g.	Groentewinkel	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>5</sub>
h.	Basisschool	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>5</sub>
i.	Middelbare school	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>5</sub>
j.	Snackbar/fastfood restaurant	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>5</sub>
k.	Non fastfood restaurant	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>5</sub>
l.	(Eet) Café	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>5</sub>
m.	Geldautomaat	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>5</sub>
n.	Apotheek	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>5</sub>
o.	Bibliotheek	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>5</sub>
p.	Bus- of tram- of metrohalte	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>5</sub>
q.	Uw werk of opleiding	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>5</sub>

↓  
Kruis hier als u niet werkt of niet naar opleiding gaat: <sub>1</sub>



**10. Deze vraag gaat over de afgelopen twee weken. Als u gebruik heeft gemaakt van een voorziening, geef dan aan hoe vaak u daarvan gebruik hebt gemaakt en welk transportmiddel u heeft gebruikt om er te komen**



	Heeft u gebruik gemaakt van de dichtstbijzijnde voorziening in de afgelopen twee weken?			Zo ja, hoe vaak in de afgelopen twee weken?	Zo ja, welk transportmiddel gebruikt u meestal om er te komen? (meerdere antwoorden mogelijk)			
	Nee	Ja			Aantal dagen	Fiets	Te voet	Openbaar vervoer
a.	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	→		<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>
b.	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	→		<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>
c.	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	→		<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>
d.	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	→		<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>
e.	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	→		<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>
f.	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	→		<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>
g.	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	→		<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>
h.	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	→		<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>
i.	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	→		<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>
j.	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	→		<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>
k.	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	→		<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>
l.	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	→		<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>

**De volgende vragen gaan over de buurt-veiligheid**

! Uw buurt is het gebied binnen ongeveer 10 á 15 minuten lopen of 5 á 8 minuten fietsen van uw huis.

**11. Hoe veilig voelt u zich in het verkeer als u loopt of fietst in uw buurt?**

- <sub>1</sub> Heel veilig
- <sub>2</sub> Redelijk veilig
- <sub>3</sub> Redelijk onveilig
- <sub>4</sub> Heel onveilig



12.		Helemaal niet mee eens	Niet mee eens	Mee eens	Helemaal mee eens
a.	Er zijn zebrapaden en verkeerslichten om wandelaars te helpen op drukke plaatsen/straten in mijn buurt	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>
b.	De snelheid van het verkeer in de straat waar ik woon of in de nabijgelegen straten is meestal traag (max. 30 km/uur)	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>
c.	Er zijn veel uitlaatgassen als ik in mijn buurt ga wandelen (van auto's, bussen..)	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>
d.	Er is zoveel verkeer in de straat waar ik woon of in de nabijgelegen straten, dat het moeilijk of onaangenaam is om te wandelen	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>
e.	De meeste bestuurders rijden te snel wanneer ze in mijn buurt rijden	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>

13. Hoe veilig voelt u zich voor wat betreft overlast, kleine criminaliteit of misdaad als u loopt of fietst in uw buurt?



- <sub>1</sub> Heel veilig,  
<sub>2</sub> Redelijk veilig,  
<sub>3</sub> Redelijk onveilig,  
<sub>4</sub> Heel onveilig

14.		Helemaal niet mee eens	Niet mee eens	Mee eens	Helemaal mee eens
a.	De straten in mijn buurt zijn 's avonds goed verlicht	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>
b.	Voetgangers en fietsers in mijn buurt kunnen gemakkelijk gezien worden door de bewoners van de huizen	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>
c.	De kans op overlast en kleine criminaliteit in mijn buurt maakt het onveilig om <u>overdag</u> te gaan wandelen	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>
d.	De kans op overlast en kleine criminaliteit in mijn buurt maakt het onveilig om <u>'s avonds</u> te gaan wandelen	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>
e.	Mijn buurt is veilig genoeg om een kind van 10 jaar overdag op straat te laten lopen	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>
f.	In mijn buurt is het veilig genoeg om een fiets op straat te parkeren	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>
g.	In mijn buurt is het veilig genoeg om een auto op straat te parkeren	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>

## De volgende vragen gaan over de straat/de wandelomgeving

! Uw buurt is een gebied binnen ongeveer 10 á 15 minuten lopen of 5 á 8 minuten fietsen van uw huis.

15.		Helemaal niet mee eens	Niet mee eens	Mee eens	Helemaal mee eens
a.	Er zijn voetpaden langs de meeste straten van mijn buurt	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>
b.	De voetpaden in mijn buurt zijn goed onderhouden	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>
c.	De voetpaden in mijn buurt zijn van de straat gescheiden door geparkeerde auto's en/of beplanting en/of betonnen obstakels	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>
d.	De meeste straten in of nabij mijn buurt hebben fietspaden	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>
e.	De fietspaden in mijn buurt zijn van de straat gescheiden door geparkeerde auto's en/of beplanting en/of betonnen obstakels	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>
f.	De afstand tussen (straat)kruisingen in mijn buurt is meestal klein (100 meter; dat is: 1 á 1,5 min lopen)	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>
g.	Er zijn vele verschillende routes in mijn buurt die ik kan gebruiken om ergens te komen	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>

## De volgende vragen gaan over de buurt-uitstraling

! De volgende vragen gaan over uw directe omgeving. Uw directe omgeving is de straat waar u woont en de dichtstbijgelegen straten binnen 5 minuten lopen van uw huis.

16.		Helemaal niet mee eens	Niet mee eens	Mee eens	Helemaal mee eens
a.	Er staan enkele bomen langs de straten van mijn buurt	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>
b.	In mijn buurt is er in het algemeen weinig afval	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>
c.	Er zijn vele aantrekkelijke gebouwen/huizen in mijn buurt	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>
d.	Er is weinig lawaai (van verkeer vliegtuigen,...)	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>
e.	In mijn buurt is er in het algemeen weinig hondenpoep	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>



17.		Heel ontevreden	Ontevreden	Tevreden	Heel tevreden
a.	Bent u tevreden met de hoeveelheid groen (bijv. tuin, park, bom, grasveld) in uw buurt?	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>
b.	Bent u tevreden met hoe de buurt eruit ziet (onderhoud)?	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>
c.	Bent u tevreden met de bouwstijl van de buurt?	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>

18. Is er een speelplaats dicht in de buurt?	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub> Ja	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub> Nee (naar vraag 19)	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub> Weet niet (naar vraag 19)
--	--	---	---

a.	Zo ja, hoe tevreden bent u met deze speelplaats?	Heel ontevreden	Ontevreden	Tevreden	Heel tevreden	Weet niet
		<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>5</sub>

19. Is er een basketbal- of voetbalveld dicht in de buurt?	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub> Ja	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub> Nee (naar vraag 20)	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub> Weet niet (naar vraag 20)
--	--	---	---

a.	Zo ja, hoe tevreden bent u met dit veld?	Heel ontevreden	Ontevreden	Tevreden	Heel tevreden	Weet niet
		<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>5</sub>

20. Is er een plaats in de buurt waar u gemakkelijk kan zitten?	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub> Ja	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub> Nee (naar vraag 21)	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub> Weet niet (naar vraag 21)
---	--	---	---

a.	Zo ja, hoe tevreden bent u met deze inrichting?	Heel ontevreden	Ontevreden	Tevreden	Heel tevreden	Weet niet
		<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>5</sub>

## De volgende vragen gaan over uw woning

21. In wat voor soort woning woont u?	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	Vrijstaand huis, twee-onder-één-kap woning
	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	Rijtjeshuis
	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	Flat/appartement in een 2-5 verdiepingenflat
	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>	Flat/appartement in een >5 verdiepingenflat

22. Woont u in een eigen huis/appartement of in een huurhuis/ huurappartement?	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	Eigen huis/appartement
	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	Huurhuis, onderhuur



## 23. Hoe belangrijk zijn de volgende eigenschappen voor de tevredenheid met uw woonsituatie?

	Helemaal niet belangrijk	Niet belangrijk	Enigszins belangrijk	Belangrijk	Heel belangrijk	
a.	Betaalbaarheid van de woning	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>5</sub>
b.	Nabijheid van open ruimtes (bijv. parken )	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>5</sub>
c.	Nabijheid van werk of school	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>5</sub>
d.	Nabijheid van openbaar vervoer	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>5</sub>
e.	Nabijheid van winkels en diensten	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>5</sub>
f.	Nabijheid van recreatiegelegenheden	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>5</sub>
g.	Gemeenschapsgevoel	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>5</sub>
h.	Veilig voor misdaad	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>5</sub>
i.	Kwaliteit van scholen	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>5</sub>
j.	De mogelijkheid om met plezier te fietsen of te wandelen in mijn buurt	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>5</sub>
k.	Bereikbaarheid van snelwegen	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>5</sub>
l.	Eigen tuin	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>5</sub>
m.	Goede parkeergelegenheid	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>5</sub>
n.	Anders, namelijk:	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>5</sub>

o. Wat mist u?

24. Bent u van plan om in de komende 12 maanden te verhuizen?	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub> Ja	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub> Nee (naar vraag 25)
---	--	---

a.	Zo ja, waar wilt u heen verhuizen?	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	Binnen de buurt
		<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	In de wijk (zelfde deel van de stad)
		<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	Een andere wijk (ander deel van de stad)
		<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>	Buiten deze stad



25. Heeft u een fiets (die het doet)? <sub>1</sub> Ja <sub>2</sub> Nee (naar vraag 26)

- a. Waar stalt u uw fiets?
- <sub>1</sub> In huis
  - <sub>2</sub> In fietsenkelder/schuur/stalling
  - <sub>3</sub> Op straat vastgemaakt aan een fietsenrek
  - <sub>4</sub> Op straat (niet aan een fietsenrek)

26. Is er een auto in uw huishouden? <sub>1</sub> Ja <sub>2</sub> Nee (naar vraag 27)

a. Hoeveel auto's zijn er in uw huishouden? <sub>1</sub> Eén auto <sub>2</sub> Twee auto's <sub>3</sub> Drie of meer auto's

- b. Waar parkeert u meestal uw auto?
- <sub>1</sub> Garage in huis of in de buurt van mijn huis
  - <sub>2</sub> Garage ver weg van mijn huis
  - <sub>3</sub> Op de straat in de buurt van mijn huis
  - <sub>4</sub> Op de straat ver weg van mijn huis



27. Is er een hond in uw huishouden? <sub>1</sub> Ja <sub>2</sub> Nee

### De volgende vragen gaan over voldoende bewegen

Met voldoende bewegen bedoelen we ten minste in totaal een half uur per dag actief bewegen, zoals, fietsen, sporten, stofzuigen, klussen en tuinieren

28. Hebt u de afgelopen week last gehad van een blessure of erge pijn waardoor je niet kon sporten? <sub>1</sub> Ja <sub>2</sub> Nee



29. Als ik me voldoende beweeg, vind ik dat:

	+3	+2	+1	0	-1	-2	-3	
a. Nuttig	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Nutteloos
b. Verstandig	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Onverstandig
c. Gezond	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Ongezonder
d. Prettig	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Onprettig
e. Niet vervelend	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Vervelend
f. Ontspannend	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Stressvol

Met voldoende bewegen bedoelen we ten minste in totaal een half uur per dag actief bewegen, zoals, fietsen, sporten, stofzuigen, klussen en tuinieren

	Helemaal waar	Waar	Niet waar/niet onwaar	Onwaar	Helemaal onwaar
30. De meeste mensen die belangrijk voor mij zijn (bijv. mijn partner, kinderen, ouders of vrienden), vinden dat ik voldoende moet bewegen	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>5</sub>
31. De meeste mensen die belangrijk voor mij zijn, stimuleren mij om voldoende te bewegen	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>5</sub>
32. De meeste mensen die belangrijk voor mij zijn, bewegen zelf ook voldoende	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>5</sub>



	Zeep onzeker	Onzeker	Niet onzeker/niet zeker	Zeker	Zeep zeker
33. Hoe zeker bent u ervan dat u de komende week voldoende zult bewegen?	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>5</sub>

	Zeep weinig	Weinig	Niet weinig/niet veel	Veel	Zeep veel
34. In welke mate kunt u zelf bepalen of u de komende week voldoende zult gaan bewegen?	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>5</sub>

35. In de komende week ben ik van plan om  dagen tenminste 30 minuten te bewegen.

## De volgende vragen gaan over de mensen in uw buurt

36. In het algemeen, zijn mijn buurtgenoten ...
- <sub>1</sub> Helemaal niet lichamelijk actief  
<sub>2</sub> Niet erg lichamelijk actief  
<sub>3</sub> Enigszins lichamelijk actief  
<sub>4</sub> Zeer lichamelijk actief  
<sub>5</sub> Weet niet

## 37. Wie van de onderstaande mensen zijn de afgelopen 3 maanden samen met u lichamelijk actief (inclusief wandelen) geweest?

	Nooit	Eén keer of minder per maand	2-3 keer per maand	Wekelijks	Niet van toepassing
a. Echtgenoot of partner	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>5</sub>
b. Familieleden	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>5</sub>
c. Mensen op het werk	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>5</sub>
d. Vrienden/vriendinnen	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>5</sub>

## 38. Hieronder staan stellingen over de mensen in uw buurt. Geef bij iedere stelling aan in hoeverre u het met de stelling eens of oneens bent





	Helemaal mee eens	Mee eens	Weet niet	Mee oneens	Helemaal mee oneens
a. Mensen in deze buurt zijn bereid elkaar te helpen	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>7</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>5</sub>
b. Onze buurt is een hechte gemeenschap	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>7</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>5</sub>
c. De meeste mensen in deze buurt zijn te vertrouwen	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>7</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>5</sub>
d. Mensen in deze buurt kunnen het over het algemeen <u>niet</u> goed met elkaar vinden.	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>7</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>5</sub>
e. Mensen in deze buurt delen <u>niet</u> dezelfde normen en waarden	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>7</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>5</sub>

## De volgende vraag gaat over het eten en drinken

Neemt u voor deze vraag de afgelopen maand in gedachten. Het is bedoeling dat u invult: hoe vaak u de genoemde producten de afgelopen maand gemiddeld at of dronk (u kunt dit per week OF per maand invullen); En, hoeveel u er gemiddeld op een dag, dat u het product at of dronk, van nam.

! Als u een product de afgelopen maand niet heeft gegeten of gedronken, dan vult u in het vakje per week of per maand het getal "0" in. U hoeft dan geen hoeveelheid in te vullen.

## 39. Hoe vaak heeft u dit gegeten of gedronken? (u kunt dit per week OF per Maand invullen) Als u het at of dronk, hoeveel nam u dan op zo'n dag?

a. Groenten, warm (gekookt, gebakken, gestoomd of anders verhit, denk ook aan groenten in bijv. saus)	<input type="checkbox"/>	dagen per week OF	<input type="checkbox"/>	dagen per maand	<input type="checkbox"/>	opscheplepels (=50g) per dag
b. Sla of rauwkost (sla, komkommer, tomaat enz.)	<input type="checkbox"/>	dagen per week OF	<input type="checkbox"/>	dagen per maand	<input type="checkbox"/>	opscheplepels per dag
c. Vis 	<input type="checkbox"/>	dagen per week OF	<input type="checkbox"/>	dagen per maand	<input type="checkbox"/>	stukjes per dag
d. Vruchtensap, groentesap (bijvoorbeeld verse sinaasappelsap of uit pak, tomatensap)	<input type="checkbox"/>	dagen per week OF	<input type="checkbox"/>	dagen per maand	<input type="checkbox"/>	glazen per dag
e. Fruit 	<input type="checkbox"/>	dagen per week OF	<input type="checkbox"/>	dagen per maand	<input type="checkbox"/>	stukjes per dag
f. Pinda's, nootjes, chips, blokjes kaas, buitenlandse kaas of worst als tussendoortje	<input type="checkbox"/>	dagen per week OF	<input type="checkbox"/>	dagen per maand	<input type="checkbox"/>	kleine porties (bijv. een handvol chips of nootjes)
g. Gebak, cake of candybars (bijv. Nuts, Mars, Snickers)	<input type="checkbox"/>	dagen per week OF	<input type="checkbox"/>	dagen per maand	<input type="checkbox"/>	stukjes per dag
h. Chocolade	<input type="checkbox"/>	dagen per week OF	<input type="checkbox"/>	dagen per maand	<input type="checkbox"/>	blokjes per dag
i. Biscuit, rozijnenbiscuit, koekjes enz.	<input type="checkbox"/>	dagen per week OF	<input type="checkbox"/>	dagen per maand	<input type="checkbox"/>	stukjes per dag

Hoe vaak heeft u dit gegeten of gedronken?  
(u kunt dit per week OF per Maand invullen)

Als u het at of dronk,  
hoeveel nam u dan op  
zo'n dag?

j. Frisdranken of limonade  
(light frisdranken en  
mineraalwater niet  
meegerekend)  dagen per week  
OF  dagen per maand  Glazen/ blikjes

k. Hoe vaak gaat u naar een  
fastfood restaurant?  dagen per week  
OF  dagen per maand

l. Hoe vaak bereidt u kant-  
en-klaar maaltijden?  dagen per week  
OF  dagen per maand

m. Hoe vaak per week eet u  
een ontbijt?  dagen per week

### De laatste vragen gaan over uw achtergrond

40. Welke situatie past bij u?
- <sub>1</sub> Ik woon bij mijn ouder(s) (naar vraag 41)
  - <sub>2</sub> Ik woon samen met een partner (naar vraag 42)
  - <sub>3</sub> Ik heb een vaste relatie, maar woon niet samen met een partner (naar vraag 42)
  - <sub>4</sub> Ik ben alleenstaand (of woon in studentenhuis/woongroep) (naar vraag 42)
  - <sub>5</sub> Anders, namelijk: (naar vraag 42)

41. Hoeveel broers en /of  
zussen van u wonen er bij  
u in huis?

Aantal broers en/of zussen:  (naar vraag 43)

(stiefbroers en stiefzussen tellen ook mee)

42. Kunt u zeggen hoe uw  
huishouden is  
samengesteld
- <sub>1</sub> Twee volwassenen, geen kind(eren) (naar vraag 44)
  - <sub>2</sub> (Echt)paar met thuiswonende kind(eren)
  - <sub>3</sub> Eén-ouder met thuiswonende kind(eren)
  - <sub>4</sub> Anders, met thuiswonende kind(eren)
  - <sub>5</sub> Anders, zonder thuiswonende kind(eren) (naar vraag 44)

43. Hoeveel van de  
thuiswonende kinderen  
zijn jonger dan 10 jaar?

Aantal kinderen:



44. Hoeveel personen wonen  
er in totaal bij u in huis  
(uzelf meegerekend)?

Aantal personen:

(Alleen personen meerekenen die tot het huishouden behoren)

45. Wat is uw burgerlijke staat?  
(Eén hokje aankruisen a.u.b.)

- <sub>1</sub> Gehuwd
- <sub>2</sub> Ongehuwd (en nooit gehuwd geweest)
- <sub>3</sub> Gescheiden
- <sub>4</sub> Weduwe/weduwnaar

46. Hoe is (over het algemeen)  
uw gezondheid?

- <sub>1</sub> Zeer goed
- <sub>2</sub> Goed
- <sub>3</sub> Redelijk goed
- <sub>4</sub> Slecht
- <sub>5</sub> Zeer slecht

47. Wilt u voor de genoemde personen aangeven in welk land hij/zij geboren is?

	a. u zelf	b. uw vader	c. uw moeder
	↓	↓	↓
- Nederland	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>1</sub>
- Turkije	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>2</sub>
- Marokko	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>3</sub>
- Nederlandse Antillen/Aruba	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>4</sub>
- Suriname	<input type="checkbox"/> <sub>5</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>5</sub>	<input type="checkbox"/> <sub>5</sub>
- Elders, namelijk:	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

48. Beschouwt u zich als  
(Eén hokje aankruisen  
a.u.b.)

- <sub>1</sub> Nederlands
- <sub>2</sub> Turks
- <sub>3</sub> Marokkaans
- <sub>4</sub> Nederlands Antilliaans/Arubaans
- <sub>5</sub> Surinaams
- <sub>6</sub> Anders, namelijk:

49. Rookt u?  
(Eén hokje aankruisen  
a.u.b.)

- <sub>1</sub> Ja, ik rook elke dag
- <sub>2</sub> Ja, ik rook af en toe
- <sub>3</sub> Nee, maar vroeger wel
- <sub>4</sub> Nee, nooit gerookt







## **BIJLAGE II:**

### **Protocol voor het afnemen van de vragenlijsten**

#### **Algemene voorschriften:**

- de interviewers zien er netjes en verzorgt uit en omdat we ook onderzoek doen bij mensen die misschien minder gesteld zijn op “gewaagde” kleding, dus ook geen hempjes met dunne bandjes en dergelijke. Ook niet als het weer dat wel zou toelaten. Je bent in de rol als wetenschappelijk onderzoeker in een positie waar respondenten na afloop van het gesprek zich vooral de vragen van het gesprek moeten herinneren en niet jou als persoon.
- De selectie van de adressen gaan (vooralsnog) volgens het volgende principe: Om een zo willekeurige selectie te krijgen als mogelijk, benaderen we in eerste instantie alleen de nummer 1, 2, 3, 4, 5, 11, 12, 13, 14, 15, 21, enz. van een bepaalde straat. Dit kan in concrete situaties tot leiden tot “onlogische situaties”, maar er is reden genoeg om dit systeem toch vast te houden.
- Altijd logboek bijhouden van bezochte adressen. Ook als er niemand thuis was!!! Zeker je afspraken ook goed opschrijven en zo snel mogelijk invoeren op de Yahoo-kalender op internet, omdat als mensen hun afspraak willen verzetten Frank dit coördineert. Logboek dient er ook toe om eventuele problemen met de vragenlijst te noteren, zodat we die kunnen verwerken en bespreken in de gehele groep.

#### *Bij het benaderen van respondenten gaan we als volgt te werk:*

De eerste kennismaking zal plaatsvinden door bij de respondent zelf aan te bellen.

- Niet aanwezig:
  - Noteren in logboek en binnen een week nog eens aanbellen en kijken of de respondent dan wel thuis is voor het maken van een interviewafspraak.
- Wel aanwezig:
  - Intercom: vragen of je even naar boven mag komen, omdat een face-to-face contact er meestal toe leidt dat de respondent gemakkelijker instemt met deelname aan het onderzoek. Sommige flats hebben geen intercom daar schreeuwen de mensen van het balkon. Ook daar kun je het beste vragen of je naar boven mag komen.

- Introductie geven van het onderzoek en uitnodigen om een afspraak te maken voor een interview (binnen een week) (zie verder bij “introductie”). Bovendien geef je de uitnodigingsbrief/brieven met het hoe en waarom van het onderzoek en het benodigde aantal vragenlijsten.
  - Kind (tot 16 jaar?) doet open → vragen of ouder thuis is → als ouder niet thuis is, dan inschatten of deze respondent de boodschap van het interview goed zal overbrengen en als dat het geval is proberen een afspraak te maken (anders vragen wanneer volwassenen wel weer thuis is).
  - Slechts één persoon uit huishouden wil meedoen → toch interview aangaan en gegevens verzamelen. Bij het interview nogmaals navragen of huisgenoten echt niet mee willen doen.
  - Potentiële respondent is te oud (>70 jaar) → vragen of er nog mensen in het huishouden zijn van onder de 70 jaar.
  - Respondent weet niet wanneer andere leden uit het huishouden zouden willen meedoen à afspraak maken met deze ene persoon en vragen of de andere(n) hun best kunnen doen om er dan ook te zijn.
    - Mocht(en) deze perso(o)n(en) toch niet aanwezig kunnen zijn bij het interview, dan kun je na afloop van het interview vragen of deze(n) op een andere datum zouden kunnen.
  - Respondent wil wel vragenlijst invullen, maar geen interview → vragenlijst afgeven en afspraak maken voor wanneer je de lijst komt ophalen. Deze personen/huishoudens zou je dan ook de *extra-vragenlijst* moeten geven.
- Altijd het uiterste proberen om direct een vervolgspraak met mensen te maken en pas in het uiterste geval de mogelijkheid aanbieden dat mensen telefonisch contact opnemen met Frank om een afspraak te maken. De ervaring leert namelijk dat mensen zelden opbellen om een afspraak te maken.

### **Introductie:**

*“Wij zijn van de Vrije Universiteit en wij doen een onderzoek getiteld “De Gezonde Wijk” dat gaat over het bewegen in uw wijk. En wij zouden u willen vragen of u zou willen deelnemen aan het onderzoek door een vragenlijst in te vullen die we dan op een later tijdstip weer komen ophalen”.*

- **Ja:** dan vragen of er meer mensen in het huishouden zijn die mee willen doen aan het onderzoek.
  - **Ja:** We zouden graag een afspraak met u maken om de vragenlijsten op te halen, wanneer we deze komen ophalen zouden we graag nog een paar extra vragen stellen is dat goed?
    - **Nee voor extra vragen:** In eerste instantie wijzen op het grote belang dat ook dit onderdeel door de interviewer wordt ingevuld. Mocht de respondent dan nog niet mee willen doen aan de extra vragen → *“zou u dan zelf deze aanvullende vragen willen invullen? Dan komen wij beide lijsten binnenkort ophalen”.*
  - **Ja:** We zouden graag aan alle deelnemers een paar vragen willen stellen is er een tijdstip waarop u alle thuis bent?
  - **Ja:** Afspraak maken en vragenlijst(en) met begeleidende brief achterlaten. Niet vergeten te vragen of dan ook de andere huisgenoten aanwezig zijn en hoeveel dat er dan zijn. Ook het ingevulde afspraakkaartje achterlaten.
- **Nee:** “Zou ik u mogen vragen waarom niet?”
  - Opschrijven wat voor een reden men noemt.
- **Nee, ik spreek niet voldoende Nederlands:** *“Spreekt iemand anders in dit huis Nederlands of zouden wij u mogen helpen bij het invullen van de vragen?”*
  - **Ja:** Afspraak maken en vragenlijst(en) met begeleidende brief achterlaten. Niet vergeten te vragen of dan ook de andere huisgenoten aanwezig zijn en hoeveel dat er dan zijn.
  - **Nee:** “Zou ik u mogen vragen waarom niet?”
    - Opschrijven wat voor een reden men noemt.

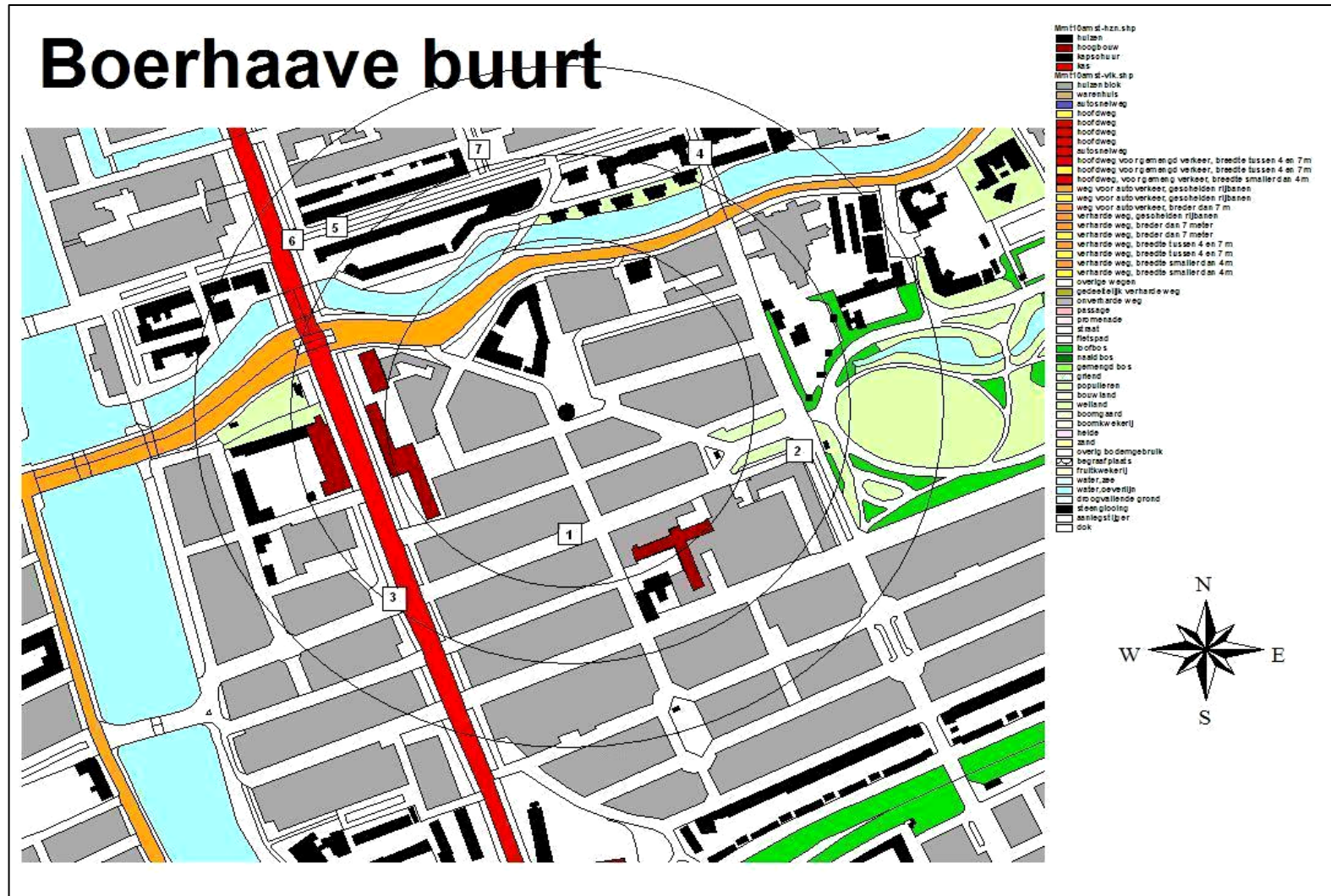
Probeer zo goed mogelijk te achterhalen wie er aanwezig zijn bij het interview en of ze binnen de leeftijdscategorie (10-70 jaar) vallen. Wanneer iemand open doet van wie je het idee hebt dat deze ouder dan 70 zou kunnen zijn, kun je het volgende zeggen: *“Wij zijn van de Vrije Universiteit en wij doen een onderzoek getiteld “De Gezonde Wijk” dat gaat*

*over het bewegen in uw wijk. Wij zijn op zoek naar mensen tussen de 10 en de 70 die zouden kunnen deelnemen aan ons onderzoek door een vragenlijst in te vullen die we dan op een later tijdstip weer komen ophalen”.*

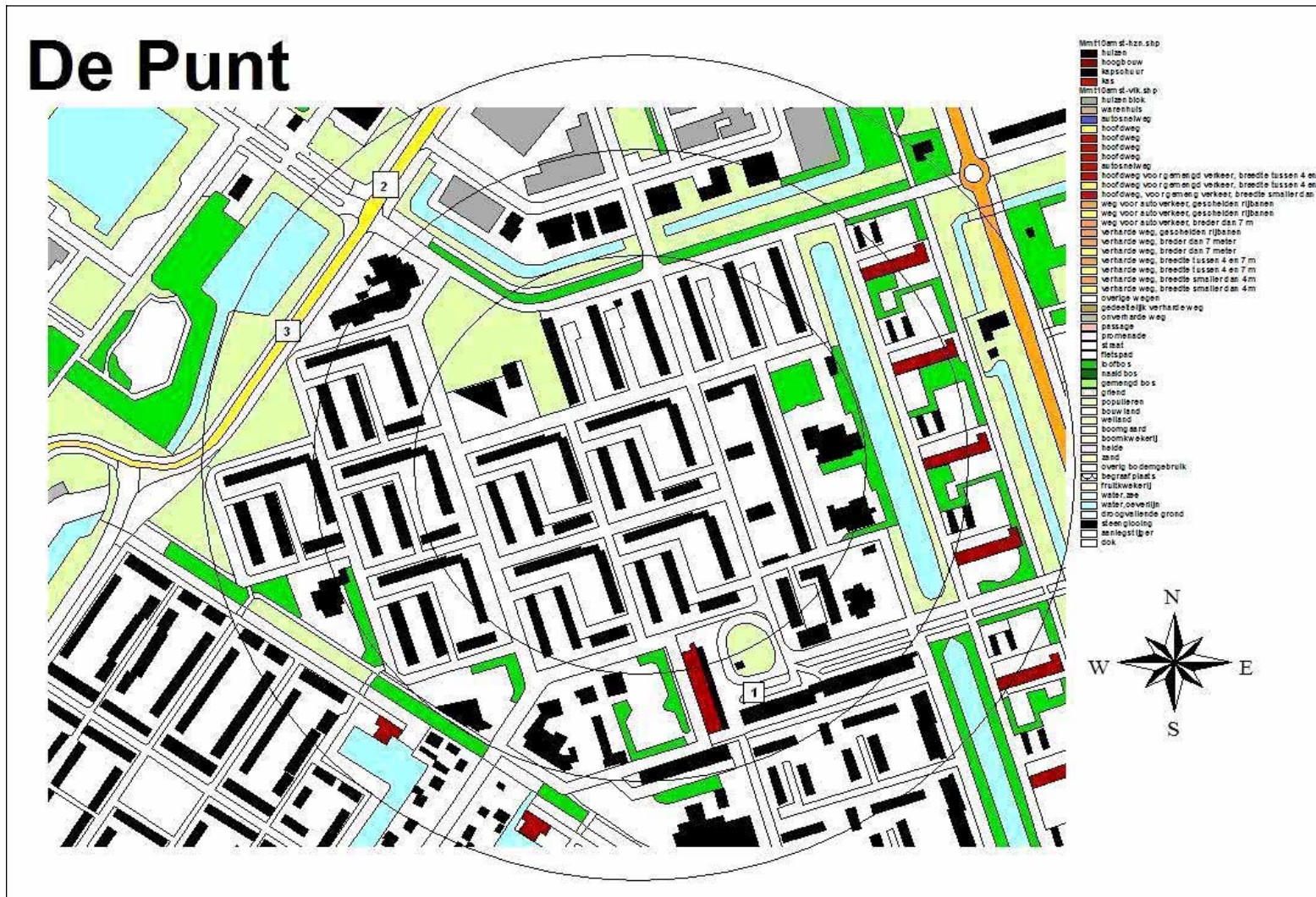


## BIJLAGE III: De gegevens aan de hand waarvan de openbaar vervoersindexen zijn berekend

*Cirkels van 200, 300 en 400 meter rondom het middelpunt van de Boerhaavebuurt*



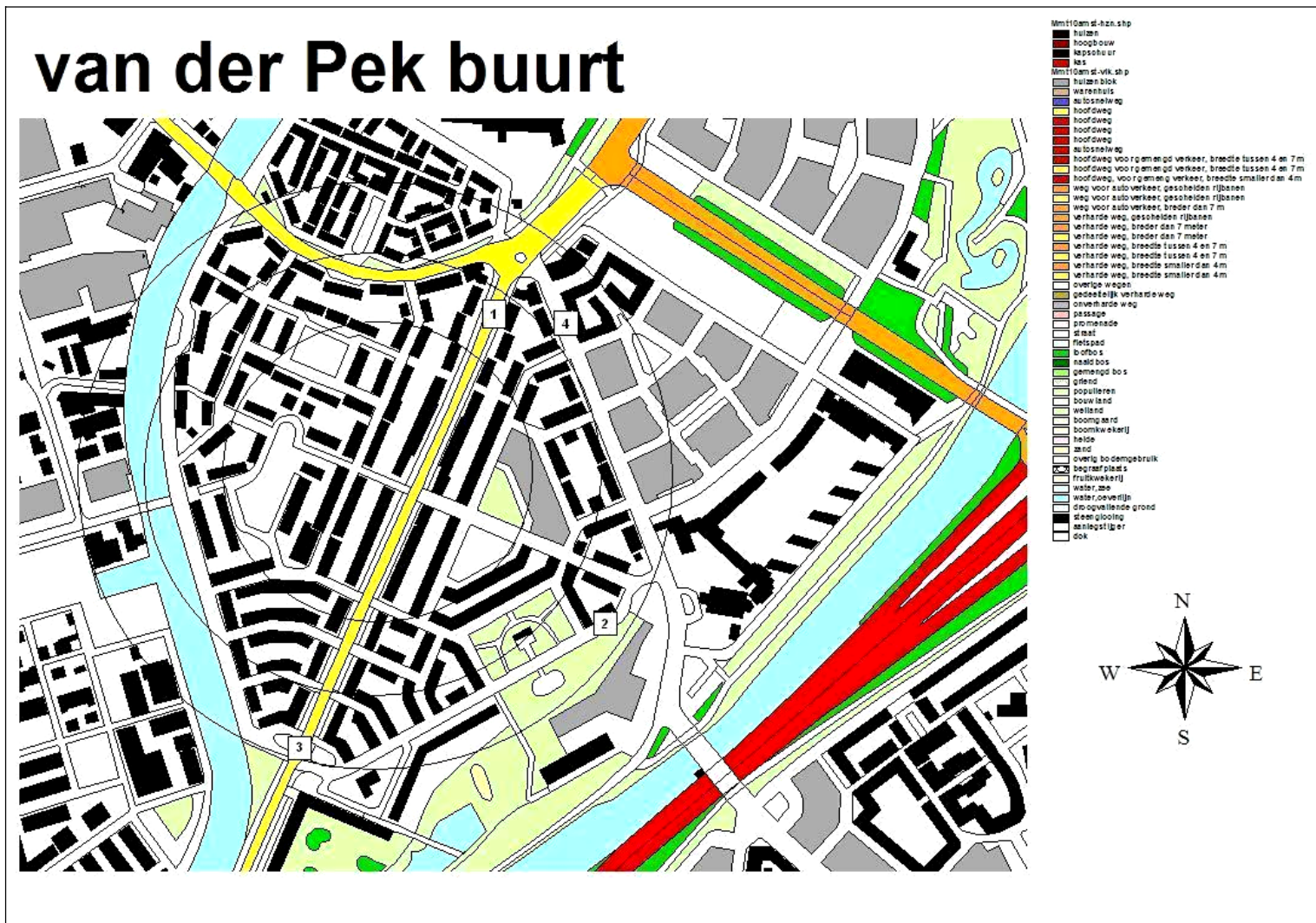
**Cirkels van 200, 300 en 400 meter rondom het middelpunt van De Punt**



## Cirkels van 200, 300 en 400 meter rondom het middelpunt van de SuHa



Cirkels van 200, 300 en 400 meter rondom het middelpunt van de *Van der Pekbuurt*



## Wijk 1: Boerhaavebuurt

1. *Camperstraat*: Tram 3
2. *Beukenweg*: Tram 3/7
3. *Wibautstraat*: Tram 3
4. *'s Gravesandestraat*: Tram 7/10
5. *Weesperplein*: Tram 6/7/10
6. *Weesperplein*: Metro 51/53/54
7. *Roeterstraat*: Tram 6

### Halte 1: Camperstraat (Tram 3)

<i>TRAM</i> 3	Frequentie ma t/m vr. (07:00-19:00 uur)	Aantal haltes tot eindpunt	Classificatie bestemming/route
Richting Zoutkeetsgracht			
Camperstraat	6,33	18	9

<i>TRAM</i> 3	Frequentie ma t/m vr. (07:00-19:00 uur)	Aantal haltes tot eindpunt	Classificatie bestemming/route
Richting Muiderpoortstation			
Camperstraat	6,92	5	4

### Halte 2: Beukenweg (Tram 3 en 7)

<i>TRAM</i> 3	Frequentie ma t/m vr. (07:00-19:00 uur)	Aantal haltes tot eindpunt	Classificatie bestemming/route
Richting Zoutkeetsgracht			
Beukenweg	6,42	19	9

<i>TRAM</i> 3	Frequentie ma t/m vr. (07:00-19:00 uur)	Aantal haltes tot eindpunt	Classificatie bestemming/route
Richting Muiderpoortstation			
Beukenweg	6,83	4	4

<i>TRAM</i> 7	Frequentie ma t/m vr. (07:00-19:00 uur)	Aantal haltes tot eindpunt	Classificatie bestemming/route
Richting Flevopark			
Beukenweg	5,42	8	5

<i>TRAM</i> 7	Frequentie ma t/m vr. (07:00-19:00 uur)	Aantal haltes tot eindpunt	Classificatie bestemming/route
Richting Sloterpark			
Beukenweg	5,33	27	7

### Halte 3: Wibautstraat (tram 3)

<i>TRAM</i> 3	Frequentie ma t/m vr. (07:00-19:00 uur)	Aantal haltes tot eindpunt	Classificatie bestemming/route
Richting Zoutkeetsgracht			
Wibautstraat	6,42	17	9

<i>TRAM</i> 3	Frequentie ma t/m vr. (07:00-19:00 uur)	Aantal haltes tot eindpunt	Classificatie bestemming/route
Richting Muiderpoortstation			
Wibautstraat	6,83	6	4

### Halte 4: 's-Gravesandestraat (tram 7 en 10)

<i>TRAM</i> 7	Frequentie ma t/m vr. (07:00-19:00 uur)	Aantal haltes tot eindpunt	Classificatie bestemming/route
Richting Flevopark			
's-Gravesandestr.	5,42	9	5

<i>TRAM</i> 7	Frequentie ma t/m vr. (07:00-19:00 uur)	Aantal haltes tot eindpunt	Classificatie bestemming/route
Richting Sloterpark			
's-Gravesandestr.	5,25	26	7

<i>TRAM</i> 10	Frequentie ma t/m vr. (07:00-19:00 uur)	Aantal haltes tot eindpunt	Classificatie bestemming/route
Richting Azartplein 's-Gravesandestr.	5,42	8	4

<i>TRAM</i> 10	Frequentie ma t/m vr. (07:00-19:00 uur)	Aantal haltes tot eindpunt	Classificatie bestemming/route
Richting Van Hallstraat 's-Gravesandestr.	5,33	15	8

Halte 5: **Weesperplein** (tram 6, 7 en 10)

<i>TRAM</i> 6	Frequentie ma t/m vr. (07:00-19:00 uur)	Aantal haltes tot eindpunt	Classificatie bestemming/route
Richting Plantage Parklaan Weesperplein	3,08	5	3

<i>TRAM</i> 6	Frequentie ma t/m vr. (07:00-19:00 uur)	Aantal haltes tot eindpunt	Classificatie bestemming/route
Richting VU medisch centr. Weesperplein	2,75	17	8

<i>TRAM</i> 7	Frequentie ma t/m vr. (07:00-19:00 uur)	Aantal haltes tot eindpunt	Classificatie bestemming/route
Richting Flevopark Weesperplein	5,42	10	5

<i>TRAM</i> 7	Frequentie ma t/m vr. (07:00-19:00 uur)	Aantal haltes tot eindpunt	Classificatie bestemming/route
Richting Azartplein Weesperplein	5,25	25	7

<i>TRAM</i> 10	Frequentie ma t/m vr. (07:00-19:00 uur)	Aantal haltes tot eindpunt	Classificatie bestemming/route
Richting Azartplein Weesperplein	5,00	9	4

<i>TRAM</i> 10	Frequentie ma t/m vr. (07:00-19:00 uur)	Aantal haltes tot eindpunt	Classificatie bestemming/route
Richting Van Hallstraat Weesperplein	5,25	14	8

Halte 6: **Weesperplein** (Metro 51,53 en 54)

<i>METRO</i> 51	Frequentie ma t/m vr. (07:00-19:00 uur)	Aantal haltes tot eindpunt	Classificatie bestemming/route
Richting Centraal Station Weesperplein	5,00	3	10

<i>METRO</i> 51	Frequentie ma t/m vr. (07:00-19:00 uur)	Aantal haltes tot eindpunt	Classificatie bestemming/route
Richting Amstelv. Westwijk Weesperplein	5,42	25	8

<i>METRO</i> 53	Frequentie ma t/m vr. (07:00-19:00 uur)	Aantal haltes tot eindpunt	Classificatie bestemming/route
Richting Centraal Station Weesperplein	4,33	3	10

<i>METRO</i> 53	Frequentie ma t/m vr. (07:00-19:00 uur)	Aantal haltes tot eindpunt	Classificatie bestemming/route
Richting Gaasperplas Weesperplein	5,67	10	8

<i>METRO</i> 54	Frequentie ma t/m vr. (07:00-19:00 uur)	Aantal haltes tot eindpunt	Classificatie bestemming/route
Richting Centraal Station			
Weesperplein	5,67	3	10

<i>METRO</i> 54	Frequentie ma t/m vr. (07:00-19:00 uur)	Aantal haltes tot eindpunt	Classificatie bestemming/route
Richting Gein			
Weesperplein	5,33	11	8

#### Halte 7: Roeterstraat (Tram 6)

<i>TRAM</i> 6	Frequentie ma t/m vr. (07:00-19:00 uur)	Aantal haltes tot eindpunt	Classificatie bestemming/route
Richting Plantage Parklaan			
Roeterstraat	3,08	4	3

<i>TRAM</i> 6	Frequentie ma t/m vr. (07:00-19:00 uur)	Aantal haltes tot eindpunt	Classificatie bestemming/route
Richting VU medisch centr.			
Roeterstraat	2,92	18	8

## Resultaat

Haltes binnen 200 meter: 1. Camperstraat.

Haltes binnen 300 meter: 1. Camperstraat, 2. Beukenweg, 3. Wibautstraat.

Haltes binnen 400 meter: 1. Camperstraat, 2. Beukenweg, 3. Wibautstraat,  
4. 's Gravesandestraat, 5. Weesperplein, 6. Weesperplein, 7. Roeterstraat.

Waarde 200 meter: 84.65

Waarde 300 meter:  $84.65 + 149.51 + 85.10 = 319.26$

Waarde 400 meter:  $319.26 + 128.17 + 157.09 + 281.36 + 32.60 = 918.48$

## Wijk 2: De Punt

1. *Dijkgraafplein*: Tram 17
2. *Zuidermolenweg*: Bus 23
3. *Griendstraat*: Bus 23

### Halte 1: **Dijkgraafplein (Tram 17)**

<i>TRAM</i> 17	Frequentie ma t/m vr. (07:00-19:00 uur)	Aantal haltes tot eindpunt	Classificatie bestemming/route
Richting Centraal Station			
Dijkgraafplein	5,58	24	10

### Halte 2: **Zuidermolenweg (Bus 23)**

<i>BUS</i> 23	Frequentie ma t/m vr. (07:00-19:00 uur)	Aantal haltes tot eindpunt	Classificatie bestemming/route
Richting Station Zuid/WTC			
Zuidermolenweg	3,92	30	8

<i>BUS</i> 23	Frequentie ma t/m vr. (07:00-19:00 uur)	Aantal haltes tot eindpunt	Classificatie bestemming/route
Richting Osdorp De Aker			
Zuidermolenweg	4,00	4	2

### Halte 3: **Griendstraat (Bus 23)**

<i>BUS</i> 23	Frequentie ma t/m vr. (07:00-19:00 uur)	Aantal haltes tot eindpunt	Classificatie bestemming/route
Richting Station Zuid WTC			
Griendstraat	3,92	31	8

<i>BUS</i> 23	Frequentie ma t/m vr. (07:00-19:00 uur)	Aantal haltes tot eindpunt	Classificatie bestemming/route
Richting Osdorp De Aker			
Griendstraat	4,00	3	2

## Resultaat

Haltes binnen 200 meter: -

Haltes binnen 300 meter: 1. Dijkgraafplein

Haltes binnen 400 meter: 1. Dijkgraafplein, 2. Zuidermolenweg, 3. Griendstraat.

Waarde 200 meter: 0

Waarde 300 meter:  $0 + 55.80 = 55.80$

Waarde 400 meter:  $55.80 + 39.36 + 39.36 = 134.52$



## Wijk 3: SuHa-buurt

1. *Osdorpplein*: Tram 17
2. *Hoekenes*: Tram 17
3. *Hoekenes*: Bus 19/68
4. *Stadsdeelkantoor osdorp*: Bus 19/68
5. *Wolbrantskerkweg*: Bus 19/68
6. *Meer en vaart*: Bus 23/192

### Halte 1: Osdorpplein (Tram 17)

<i>BUS</i> 23	Frequentie ma t/m vr. (07:00-19:00 uur)	Aantal haltes tot eindpunt	Classificatie bestemming/route
Richting Centraal Station			
Osdorpplein	5,58	20	10

<i>TRAM</i> 17	Frequentie ma t/m vr. (07:00-19:00 uur)	Aantal haltes tot eindpunt	Classificatie bestemming/route
Richting Dijkgraafplein			
Osdorpplein	5,91	4	3

### Halte 2: Hoekenes (Tram 17)

<i>TRAM</i> 17	Frequentie ma t/m vr. (07:00-19:00 uur)	Aantal haltes tot eindpunt	Classificatie bestemming/route
Richting Centraal Station			
Hoekenes	5,58	21	10

<i>TRAM</i> 17	Frequentie ma t/m vr. (07:00-19:00 uur)	Aantal haltes tot eindpunt	Classificatie bestemming/route
Richting Dijkgraafplein			
Hoekenes	5,91	3	3

### Halte 3: Hoekenes (Bus 19)

<i>BUS</i> 19	Frequentie ma t/m vr. (07:00-19:00 uur)	Aantal haltes tot eindpunt	Classificatie bestemming/route
Richting Nieuw Sloten			
Hoekenes	3,41	10	4

<i>BUS</i> 19	Frequentie ma t/m vr. (07:00-19:00 uur)	Aantal haltes tot eindpunt	Classificatie bestemming/route
Richting Sloterdijk			
Hoekenes	3,41	18	7

<i>BUS</i> 68	Frequentie ma t/m vr. (07:00-19:00 uur)	Aantal haltes tot eindpunt	Classificatie bestemming/route
Richting Osdorp De Aker			
Hoekenes	2,00	10	4

<i>BUS</i> 68	Frequentie ma t/m vr. (07:00-19:00 uur)	Aantal haltes tot eindpunt	Classificatie bestemming/route
Richting Sloterdijk			
Hoekenes	2,00	15	7

### Halte 4: Stadsdeelkantoor (Bus 19)

<i>BUS</i> 19	Frequentie ma t/m vr. (07:00-19:00 uur)	Aantal haltes tot eindpunt	Classificatie bestemming/route
Richting Nieuw Sloten			
Stadsdeelkantoor	3,41	11	4

<i>BUS</i> 19	Frequentie ma t/m vr. (07:00-19:00 uur)	Aantal haltes tot eindpunt	Classificatie bestemming/route
Richting Sloterdijk			
Stadsdeelkantoor	3,41	17	7

<i>BUS</i> 68	Frequentie ma t/m vr. (07:00-19:00 uur)	Aantal haltes tot eindpunt	Classificatie bestemming/route
Richting Osdorp De Aker Stadsdeelkantoor	2,00	11	4

<i>BUS</i> 68	Frequentie ma t/m vr. (07:00-19:00 uur)	Aantal haltes tot eindpunt	Classificatie bestemming/route
Richting Sloterdijk Stadsdeelkantoor	2,00	14	7

#### Halte 5: Wolbrantskerkweg (Bus 19)

<i>BUS</i> 19	Frequentie ma t/m vr. (07:00-19:00 uur)	Aantal haltes tot eindpunt	Classificatie bestemming/route
Richting Nieuw Sloten Wolbrantskerkweg	3,41	9	4

<i>BUS</i> 19	Frequentie ma t/m vr. (07:00-19:00 uur)	Aantal haltes tot eindpunt	Classificatie bestemming/route
Richting Sloterdijk Wolbrantskerkweg	3,41	19	7

<i>BUS</i> 68	Frequentie ma t/m vr. (07:00-19:00 uur)	Aantal haltes tot eindpunt	Classificatie bestemming/route
Richting Osdorp De Aker Wolbrantskerkweg	2,00	9	4

<i>BUS</i> 68	Frequentie ma t/m vr. (07:00-19:00 uur)	Aantal haltes tot eindpunt	Classificatie bestemming/route
Richting Sloterdijk Wolbrantskerkweg	2,00	16	7

#### Halte 6: Meer en Vaart (Bus 23)

<i>BUS</i> 23	Frequentie ma t/m vr. (07:00-19:00 uur)	Aantal haltes tot eindpunt	Classificatie bestemming/route
Richting Station Zuid WTC Meer en Vaart	3,83	21	6

<i>BUS</i> 23	Frequentie ma t/m vr. (07:00-19:00 uur)	Aantal haltes tot eindpunt	Classificatie bestemming/route
Richting Osdorp De Aker Meer en Vaart	4,00	13	3

<i>BUS</i> 192	Frequentie ma t/m vr. (07:00-19:00 uur)	Aantal haltes tot eindpunt	Classificatie bestemming/route
Richting Station Schiphol Meer en Vaart	3,00	29	7

<i>BUS</i> 192	Frequentie ma t/m vr. (07:00-19:00 uur)	Aantal haltes tot eindpunt	Classificatie bestemming/route
Richting Station Sloterdijk Meer en Vaart	3,00	20	8

## Resultaat

Haltes binnen 200 meter: -

Haltes binnen 300 meter: 1. Osdorp plein, 2. Hoekenes, 3. Hoekenes, 4. Stadsdeelkantoor Osdorp

Haltes binnen 400 meter: 1. Osdorp plein, 2. Hoekenes, 3. Hoekenes, 4. Stadsdeelkantoor Osdorp, 5. Wolbrantskerkweg, 6. Meer en Vaart.

Waarde 200 meter: 0

Waarde 300 meter:  $0 + 73.53 + 73.53 + 59.51 + 59.51 = 266.08$

Waarde 400 meter:  $266.08 + 59.51 + 79.98 = 405.57$

## Wijk 4: Van der Pekbuurt

1. *Hagedoornweg*: Bus 39 (één kant)/105/109 (spitslijn)/ 235 (spitslijn)
2. *Meidoornplein*: Bus 38/39 (één kant)
3. *Van der Pekplein*: Bus 38/105/39 (één kant)/109 (spitslijn)/235 (spitslijn)
4. *Gentiaanstraat*: Bus 105/109 (spitslijn)/338

### Halte 1: Hagedoornweg (Bus 39/105/109/235)

<i>BUS</i> 39	Frequentie ma t/m vr. (07:00-19:00 uur)	Aantal haltes tot eindpunt	Classificatie bestemming/route
Richting Centraal Station			
Hagedoornweg	2,00	4	8

<i>BUS</i> 105	Frequentie ma t/m vr. (07:00-19:00 uur)	Aantal haltes tot eindpunt	Classificatie bestemming/route
Richting Buiksloterweg			
Hagedoornweg	1,92	3	5

<i>BUS</i> 105	Frequentie ma t/m vr. (07:00-19:00 uur)	Aantal haltes tot eindpunt	Classificatie bestemming/route
Richting Purmerend			
Hagedoornweg	1,83	10	4

<i>BUS 109</i> (spitslijn)	Frequentie ma t/m vr. (07:00-19:00 uur)	Aantal haltes tot eindpunt	Classificatie bestemming/route
Richting Buiksloterweg			
Hagedoornweg	1,16	3	5

<i>BUS 109</i> (spitslijn)	Frequentie ma t/m vr. (07:00-19:00 uur)	Aantal haltes tot eindpunt	Classificatie bestemming/route
Richting Purmerend			
Hagedoornweg	1,50	10	4

<i>BUS 235</i> (spitslijn)	Frequentie ma t/m vr. (07:00-19:00 uur)	Aantal haltes tot eindpunt	Classificatie bestemming/route
Richting Papaverweg			
Hagedoornweg	1,16	12	3

<i>BUS 235</i> (spitslijn)	Frequentie ma t/m vr. (07:00-19:00 uur)	Aantal haltes tot eindpunt	Classificatie bestemming/route
Richting Buiksoterweg			
Hagedoornweg	1,00	3	5

### Halte 2: Meidoornplein (Bus 38/39)

<i>BUS</i> 38	Frequentie ma t/m vr. (07:00-19:00 uur)	Aantal haltes tot eindpunt	Classificatie bestemming/route
Richting Nieuwendam Noord			
Meidoornplein	3,75	19	7

<i>BUS</i> 38	Frequentie ma t/m vr. (07:00-19:00 uur)	Aantal haltes tot eindpunt	Classificatie bestemming/route
Richting Buiksloterwegveer			
Meidoornplein	3,92	22	6

<i>BUS</i> 39	Frequentie ma t/m vr. (07:00-19:00 uur)	Aantal haltes tot eindpunt	Classificatie bestemming/route
Richting Centraal Station			
Meidoornplein	2,00	6	8

Halte 3: **Van der Pekplein (Bus 38/105/39/109/235)**

<i>BUS</i> 38	Frequentie ma t/m vr. (07:00-19:00 uur)	Aantal haltes tot eindpunt	Classificatie bestemming/route
Richting Nieuwendam Noord			
Van der Pekplein	4,08	23	7

<i>BUS</i> 38	Frequentie ma t/m vr. (07:00-19:00 uur)	Aantal haltes tot eindpunt	Classificatie bestemming/route
Richting Molenwijk			
Van der Pekplein	4,00	18	6

<i>BUS</i> 105	Frequentie ma t/m vr. (07:00-19:00 uur)	Aantal haltes tot eindpunt	Classificatie bestemming/route
Richting Buiksloterweg			
Van der Pekplein	1,92	2	5

<i>BUS</i> 105	Frequentie ma t/m vr. (07:00-19:00 uur)	Aantal haltes tot eindpunt	Classificatie bestemming/route
Richting Purmerend			
Van der Pekplein	1,92	11	4

<i>BUS</i> 39	Frequentie ma t/m vr. (07:00-19:00 uur)	Aantal haltes tot eindpunt	Classificatie bestemming/route
Richting Centraal Station			
Van der Pekplein	2,00	5	8

<i>BUS 109</i> (spitslijn)	Frequentie ma t/m vr. (07:00-19:00 uur)	Aantal haltes tot eindpunt	Classificatie bestemming/route
Richting Buiksloterweg			
Van der Pekplein	1,50	2	5

<i>BUS 109</i> (spitslijn)	Frequentie ma t/m vr. (07:00-19:00 uur)	Aantal haltes tot eindpunt	Classificatie bestemming/route
Richting Purmerend			
Van der Pekplein	1,16	11	4

<i>BUS 235</i> (spitslijn)	Frequentie ma t/m vr. (07:00-19:00 uur)	Aantal haltes tot eindpunt	Classificatie bestemming/route
Richting Papaverweg			
Van der Pekplein	1,16	13	3

<i>BUS 235</i> (spitslijn)	Frequentie ma t/m vr. (07:00-19:00 uur)	Aantal haltes tot eindpunt	Classificatie bestemming/route
Richting Buiksloterweg			
Van der Pekplein	1,00	2	5

Halte 4: **Gentiaanstraat (Bus 105/109/338)**

<i>BUS</i> 105	Frequentie ma t/m vr. (07:00-19:00 uur)	Aantal haltes tot eindpunt	Classificatie bestemming/route
Richting Buiksloterweg			
Gentiaanstraat	1,83	4	5

<i>BUS</i> 105	Frequentie ma t/m vr. (07:00-19:00 uur)	Aantal haltes tot eindpunt	Classificatie bestemming/route
Richting Purmerend			
Gentiaanstraat	1,92	9	4

<i>BUS 109</i> (spitslijn)	Frequentie ma t/m vr. (07:00-19:00 uur)	Aantal haltes tot eindpunt	Classificatie bestemming/route
Richting Buiksloterweg			
Gentiaanstraat	1,50	4	5

<i>BUS 109</i> <i>(spitslijn)</i> Richting Purmerend	Frequentie ma t/m vr. (07:00-19:00 uur)	Aantal haltes tot eindpunt	Classificatie bestemming/route
Gentiaanstraat	1,16	9	4

<i>BUS 338</i> <i>(5 t/m 18-9)</i> Richting Nieuwendam Noord	Frequentie ma t/m vr. (07:00-19:00 uur)	Aantal haltes tot eindpunt	Classificatie bestemming/route
Gentiaanstraat	2 keer per dag	15	-

<i>BUS 338</i> <i>(5 t/m 18-9)</i> Richting Molenwijk	Frequentie ma t/m vr. (07:00-19:00 uur)	Aantal haltes tot eindpunt	Classificatie bestemming/route
Gentiaanstraat	2 keer per dag	18	-

## Resultaat

Haltes binnen 200 meter: -  
 Haltes binnen 300 meter: 1.Hagedoornweg  
 Haltes binnen 400 meter: 1.Hagedoornweg, 2. Meidoornplein, 3. Van der Pekplein, 4.Gentiaanstraat.

Waarde 200 meter: 0  
 Waarde 300 meter: 0 + 53.20 = 53.20  
 Waarde 400 meter: 53.20 + 65.77 + 106.46 + 28.97 = 254.40

## Vergelijking resultaten

### Boerhaavebuurt

Waarde 200 meter: 84.65  
 Waarde 300 meter: 319.26  
 Waarde 400 meter: 918.48

### De Punt

Waarde 200 meter: 0  
 Waarde 300 meter: 55.80  
 Waarde 400 meter: 134.52

### Suha

Waarde 200 meter: 0  
 Waarde 300 meter: 266.08  
 Waarde 400 meter: 405.57

### Van der Pekbuurt

Waarde 200 meter: 0  
 Waarde 300 meter: 53.20  
 Waarde 400 meter: 254.40

**Betrokken partijen:**

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

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

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