

# De beweegvriendelijke stad

Gezond gedrag kan deels door ruimtelijke ontwerpers en planners worden beïnvloed. Enerzijds door mensen zo min mogelijk bloot te stellen aan vervuiling, en anderzijds door een omgeving te ontwerpen die verleidt tot gezond gedrag. Het boek 'De beweegvriendelijke stad' van Bureau Urhahn laat zien hoe dat kan. In dit artikel een reflectie op het boek.



Impressie van gezonde ambities voor een beweegvriendelijke stad.

**D**oor de verregaande automatisering van de samenleving beweegt men steeds minder. Bewegen is een keuze geworden: de auto, roltrap, scooter, lift, e-bike en allerlei huishoudelijke apparaten maken beweging overbodig. Het gebrek aan beweging heeft directe invloed op onze gezondheid. Veel 'welvaartziekten' zoals obesitas, depressiviteit, dementie en hart- en vaatziekten hangen samen met inactiviteit. Meer beweging in het dagelijkse leven moet weer een vanzelfsprekendheid worden.

## De beweegvriendelijke is een leefbare stad

De voordelen van de beweegvriendelijke stad zijn groot, de stad en de stadsbewoner worden er immers gezonder van. Dat niet alleen, een beweegvriendelijke stad is ook sociaal, aantrekkelijk en leefbaar. Een stad waar kinderen veilig en gezond kunnen opgroeien, volwassenen graag wonen en werken en men veilig oud kan worden. Bewegen zorgt ervoor dat men het



gevoel heeft 'erbij te horen'. Een voetganger en een fietser gaan meer sociale interactie aan met hun omgeving dan een automobilist; het buiten spelende kind leert omgaan met anderen en ouders ontmoeten elkaar terwijl ze 'een oogje in het zeil houden'. De beweegvriendelijke stad is daarmee gunstig voor de economische vitaliteit. Zij zorgt voor een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor bedrijven en werknemers, dat gezinnen in de stad (kunnen) blijven wonen en maakt de stad aantrekkelijk voor bezoekers. Welke stad wil dit nu niet?

### Waarom juist nu?

Steden zijn 'in': de woningmarkt is gespannen en veel steden hebben een forse verdichtingsopgave. Historische steden zijn populair vanwege onder andere de kleinschaligheid, de 'fietsbaarheid' en de leefbaarheid. Maar ook moderne steden groeien hard. De aantrekkingskracht heeft ook een keerzijde. De openbare ruimte is schaars en de ruimte voor wandelen, fietsen en sport en spel komt onder druk te staan. Een beweegvriendelijke stad maken is dan ook geen vanzelfsprekendheid. De automobilist, de snelle fietser, de wandelende toerist, de traag bewegende senior en het spelende kind maken allen gebruik van dezelfde straat. Het leefbaar houden van de stad en voldoende beweegruimte voor iedereen - van jong tot oud - is van groot belang. De stedelijke verdichting en transformatie bieden ook kansen voor de beweegvriendelijke stad, door sport en spel een structurele plek in de stad te geven en door ruimte te maken voor voetgangers en fietsers, ruimte die ze verdienen. De fiets is ruimte-efficiënt, goedkoop, en is samen met openbaar vervoer een gezond alternatief voor de auto. De noodzakelijke stede-

lijke verdichting kan vanwege de beperkte beschikbare ruimte alleen slagen als een omslag van auto naar fiets wordt bereikt.

### Met een wipkip en een kind-lint ben je er niet

Beweegvriendelijkheid gaat over de inrichting en de ordening van de stedelijke ruimte. Het vraagt om een integrale visie op een stad, buurt of plek waarbij bewegen centraal staat. Een goede mix van wonen, werken, winkels en scholen in de buurten zorgt bijvoorbeeld voor geringe afstanden waardoor men meer fiets en loopt. Naar een monofunctioneel bedrijventerrein of *shopping mall* ver weg aan de rand van de stad gaat men niet fietsen. Fietsstraten en *shared spaces* bieden ruimte aan de fiets. Sporten in de buurt en sportvelden niet wegdrücken naar de rand van de stad, bevordert de sportbeoefening. De moderne sporter sport overal: op straat, in het park en soms ook in en op het water. Geef hem de ruimte en zie 'de stad als sportschool'. Beweegvriendelijkheid betekent structureel nadenken over het actieve gedrag in de stad en vraagt om stedenbouwkundige keuzes: soms op de schaal van de gehele stad, maar soms ook op het niveau van de inrichting van een straat. Beweegvriendelijkheid gaat over meer dan over het plaatsen van een standaard wipkip op een stukje restgroen.

Tot slot: probeer niet alles vast te leggen in de stad en deel de ruimte. De stedelijke ruimte is simpelweg te beperkt om iedereen zijn afgebakende ruimte te geven en dit is bovendien onnodig. De stoep is ook een speelplek, het park is ook een sportterrein en een plein kan door vele sporters en spelende kinderen tegelijkertijd en na elkaar worden gebruikt. Voorbeelden zoals fietsstraten en *shared spaces* laten zien dat verschillende gebruikers van de openbare ruimte zonder al te veel regels er samen wel uitkomen. ●

Ad de Bont is stedenbouwkundige en redacteur van 'De beweegvriendelijke stad'. Zie [www.urhahn.com/de-beweegvriendelijke-stad](http://www.urhahn.com/de-beweegvriendelijke-stad) voor meer informatie over dit boek. ►

