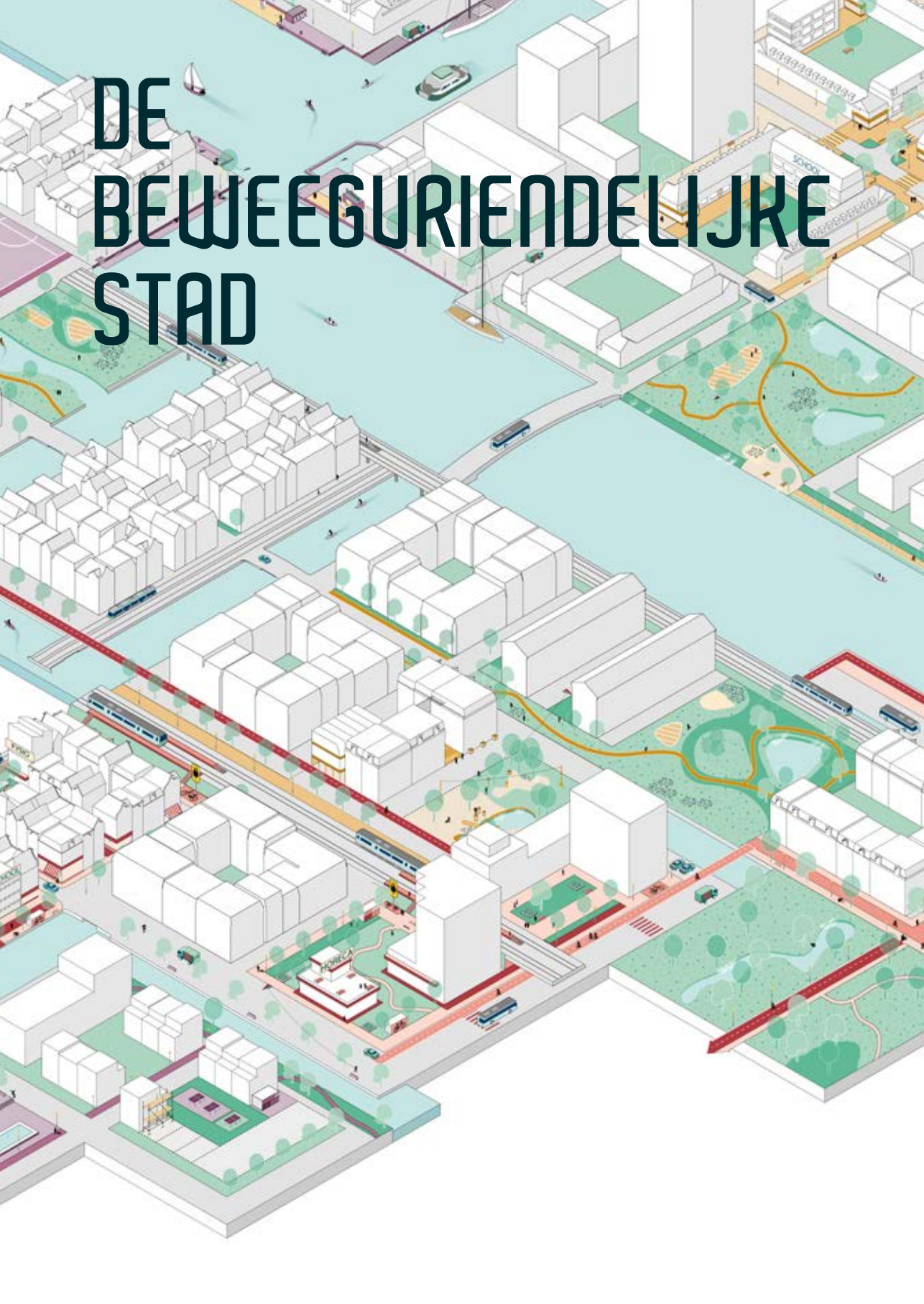
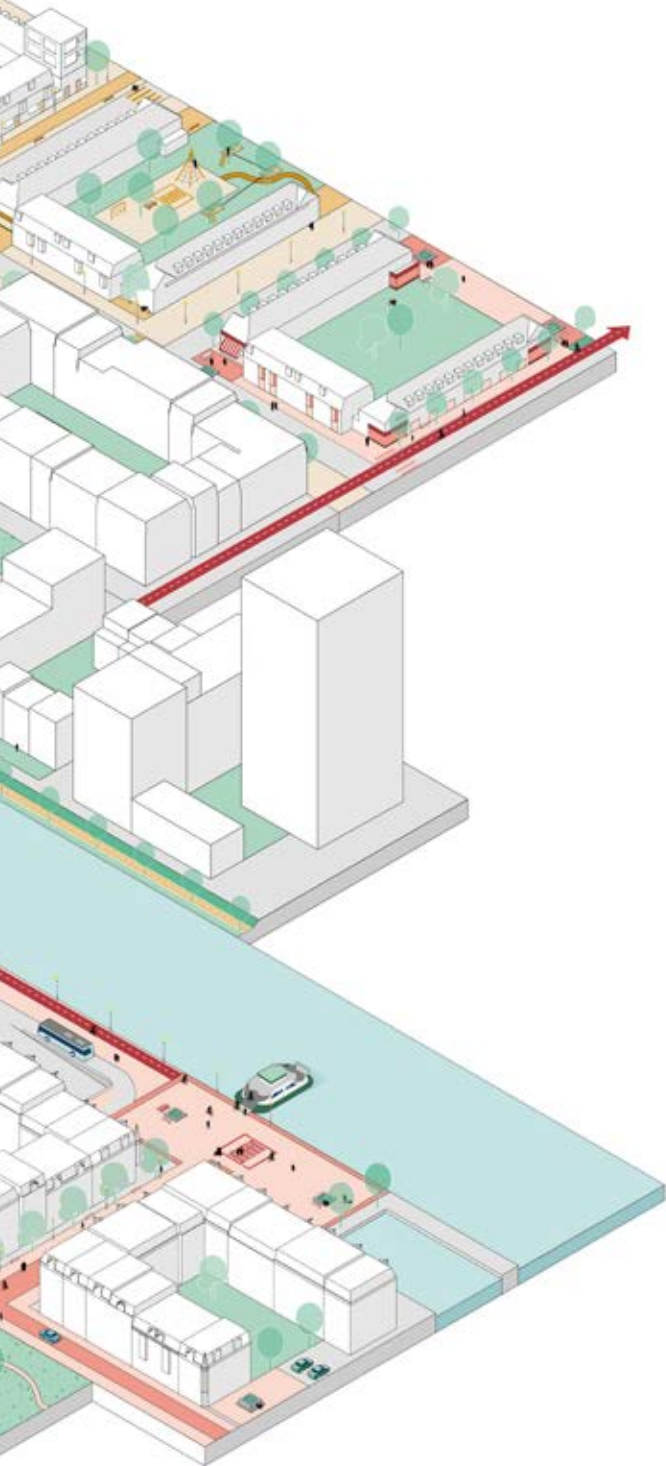


DE BEWEEGURIENDELIJKE STAD





Urhahn | stedenbouw & strategie
in opdracht van
Gemeente Amsterdam

De beweegvriendelijke stad



De beweegvriendelijke stad

Urhahn | stedenbouw & strategie
in opdracht van Gemeente Amsterdam



Inhoud

- 7 Voorwoord • Eric van der Burg
- 8 De beweegvriendelijke stad
- 12 Leeswijzer
- 14 De ambities in beeld
- 16 Amsterdam in beeld: overzicht van de inspiratieprojecten

- 19 FIETSEN & LOPEN**
- 22 Ambities voor fietsen en lopen
- 24 Langs de oevers van het IJ: het Oeverpark
- 26 Amsterdam Wereldfietsstad • Pete Jordan, Marco te Brömmelstroet, Ruth Oldenziel
-  36 Inspiratieproject: Fietsparkeergarage Mahlerplein
-  38 Inspiratieproject: Universiteitscampus Roeterseiland
- 40 Alles in de buurt • Tess Broekmans
- 46 Oogcontact, lichaamstaal en een knikje • Marco te Brömmelstroet
-  50 Inspiratieproject: Sarphatistraat
-  52 Inspiratieproject: Shared space De Ruijterkade
- 54 Van deur tot deur • Sjoerd Feenstra
-  60 Inspiratieproject: Fietsnelweg Haarlem-Amsterdam
-  62 Inspiratieproject: Nesciobrug
- 64 Lopend door woonwijken en werkgebieden • Annemieke Molster m.m.v. Camilla Meijer
-  72 Inspiratieproject: Spoorpark
- 74 Een buurt voor het leven • Wendy van Kessel
-  80 Ontwerptools voor fietsen en lopen

87 SPORT

90 Ambities voor sport

92 Donderdagavond in het Flevopark • Wendy van Kessel

94 Historisch canon sport

 98 Inspiratieproject: Sportas

100 De waarde van sport in de stad • Vincent Kompier m.m.v. Daniel Casas Valle

 104 Inspiratieproject: Olympiaplein

 106 Inspiratieproject: Laan van Spartaan

108 Streetwise • Rick Groeneveld en Frits Erdmann

 112 Inspiratieproject: Freerun-parcours Slotterplas

114 Data-based design • Thijs Dolders en Mart Reiling

 116 Inspiratieproject: De Mirandabad

 118 Inspiratieproject: Meerpark

120 Water biedt lucht • Ingeborg van Lieshout

 124 Inspiratieproject: Sportplaza Mercator

 126 Ontwerptools voor sport

133 SPEL & ONTSPANNING

136 Ambities voor spel en ontspanning

138 Artisplein

140 Historisch canon spel en ontspanning in Amsterdam

144 Landjeveveroveren • Maarten Lankester

 146 Inspiratieproject: Blijburg


148 K.I.D.S. Kinderen In De Stad • Elger Blitz

 158 Inspiratieproject: Van Beuningenplein

 160 Inspiratieproject: Het nieuwe stadspark

164 Buitenkinderen • Lia Karsten en Naomi Felder

 168 Inspiratieproject: Woeste Westen

 170 Ontwerptools voor spel en ontspanning

175 INDEX AMBITIES EN ONTWERPTOOLS

182 Werken aan de beweegvriendelijke stad

184 Van bevoogding naar goed kijken • Jos Gadet

188 Literatuur

190 Colofon



Voorwoord

Voor alle Amsterdammers, jong en oud, is beweging belangrijk. We weten allemaal dat dit bijdraagt aan een goede gezondheid, maar we doen het te weinig. De auto of scooter voor het korte ritje naar de supermarkt is gemakkelijk, en veel kinderen spelen te weinig buiten. Dat moet anders.

Bewegen staat hoog op de agenda van de gemeente Amsterdam. De vraag is dan ook: hoe verleiden we Amsterdammers om een wandeling of fietstocht te maken, een balletje te trappen op het veldje of de auto vaker te laten staan voor korte afstanden? Hoe zorgen we ervoor dat dit binnen handbereik is voor iedereen?

In dit boek vindt u voorbeelden van kleine en grote ingrepen in de openbare ruimte die aanzetten tot bewegen: brede stoepen, autoluwe buurten, ononderbroken hardlooproutes door de stad en open zwemwater. En er zijn nog meer interventies denkbaar. Beheerders, ontwerpers en beleidsmakers kunnen inspiratie putten uit de gepresenteerde voorbeelden.

De gemeente Amsterdam wil een stad zijn waar beweging vanzelfsprekend is voor iedereen die daartoe in staat is. Gewoon omdat het overal kan. Doet u mee?

Eric van der Burg

Eric van der Burg beheert als wethouder in Amsterdam de portefeuilles Zorg en Welzijn, Ouderen, Sport en Recreatie en Ruimtelijke Ordening, Grondzaken en Stadsdeel Zuid. Met het programma 'De Bewegende Stad' zet hij zich in voor een gezondere stad.

De beweegvriendelijke stad

Amsterdam wil een beweegvriendelijke stad zijn, een stad die uitnodigt tot bewegen. Een stad met alle ruimte voor fietsers en voetgangers en een stad waar iedereen – van jong tot oud – kan sporten, spelen en ontspannen. In de beweegvriendelijke stad is fysiek bewegen een vanzelfsprekend onderdeel van het dagelijks leven. Dit boek beschrijft hoe de beweegvriendelijke stad eruit ziet. Het biedt inspiratie en ontwerptools voor stadsmakers, ontwerpers en andere professionals die dagelijks werken aan de verbetering van de stad.

WAAROM DE BEWEEGVRIENDELIJKE STAD?

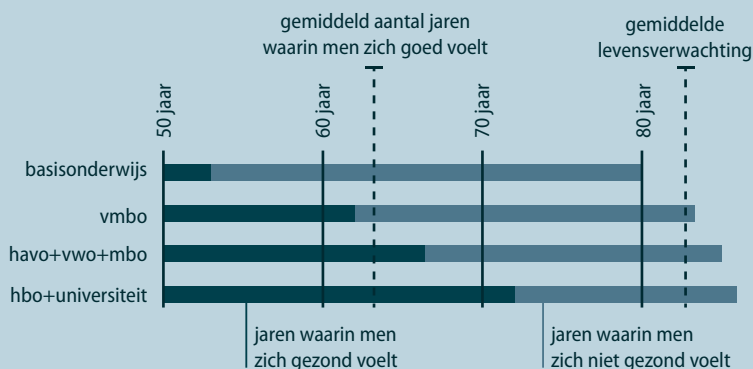
De voordelen van de beweegvriendelijke stad zijn groot. De stad wordt er gezonder, aantrekkelijker, leefbaarder en economisch vitaler van. Gezonder, omdat er schone(re) lucht is en minder geluidsoverlast. Gezonder ook, omdat bewoners worden verleid om meer te bewegen. Dat is hard nodig, want bewegen (of de keuze daarvoor) is niet voor iedere bewoner even gemakkelijk en vanzelfsprekend. Velen bewegen te weinig; ze voldoen niet aan de Nederlandse beweegnorm¹. Gelukkig zien we een dalende lijn, maar nog immer kampen veel bewoners met overgewicht en obesitas². Voldoende bewegen heeft een positieve invloed op welzijnsbeleving en draagt bij aan het tegengaan van depressiviteit, hart- en vaatziekten en dementie³. Vooral bewoners met een lage SES (sociaaleconomische status: werk- en opleidingsniveau) halen de beweegnorm niet⁴. Helaas zijn dit ook de groepen waarvan de levensverwachting jaren korter is en het verschil in het aantal jaren dat men zich gezond voelt ten opzichte van iemand met een hoge SES, nog veel groter is⁵.

Voldoende beweegruimte draagt bij aan de aantrekkelijkheid en leefbaarheid van een stad. Een stad waar kinderen veilig en gezond kunnen opgroeien en volwassenen graag werken en recreëren. Bewegen zorgt ervoor dat men het gevoel heeft dat men 'erbij hoort'. 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 de 'oogje in het zeil houdende' ouders ontmoeten elkaar.

De beweegvriendelijke stad is gunstig voor de economische vitaliteit. Zij zorgt voor een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor bedrijven en werknemers, zorgt ervoor dat gezinnen in de stad (kunnen) blijven wonen en maakt de stad aantrekkelijk voor bezoekers.

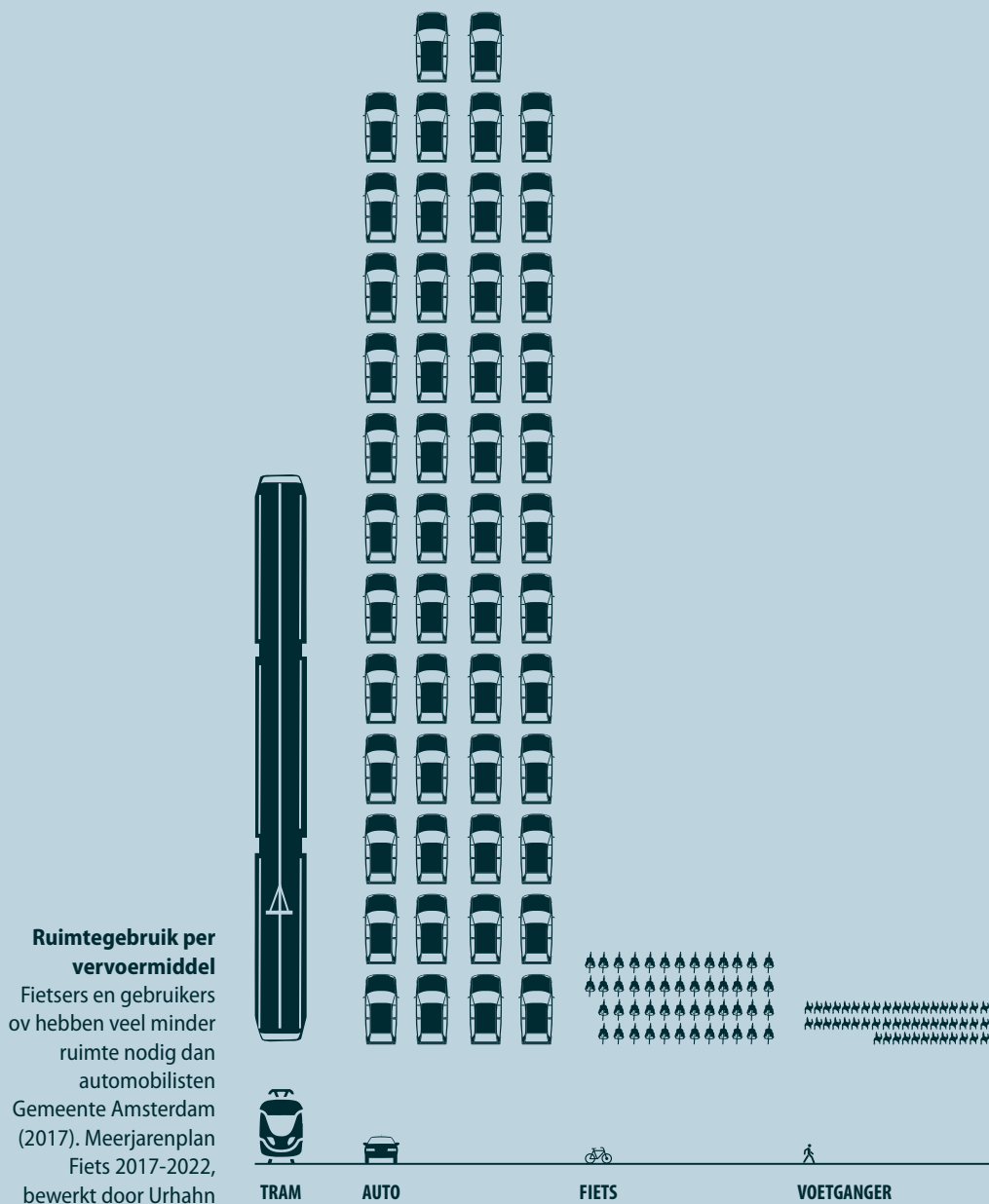
BEWEEGRUIMTE IN EEN VERDICHTE STAD

Amsterdam staat in de top 10 van aantrekkelijke woonsteden wereldwijd⁶. De stad is mede zo populair vanwege de kleinschaligheid, de fietsbaarheid en de leefbaarheid. Deze aantrekkingskracht heeft ook een keerzijde. De openbare ruimte is schaars en de ruimte voor wandelen, fietsen, sport en spel kan onder druk komen te staan. Bewoners, toeristen, bezoekers en ondernemers zoeken allemaal een plek. 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 het voorzien in voldoende beweegruimte voor iedereen – van jong tot oud – is van groot belang. Het vormt het kapitaal van de stad en zorgt ervoor dat iedereen gezond en prettig in de stad kan blijven wonen⁷.



Gezonde levensverwachting naar opleidingsniveau
 Volksgezondheid Toekomst Verkenning (RIVM, 2014), bewerkt door Urhahn

De groei van de stad vraagt om stedelijke verdichting en transformatie. Dit biedt kansen om de stad beweegvriendelijker te maken: door sport en spel een structurele plek in de stad te geven, maar ook door ruimte te geven aan de voetgangers en de fietsers. Ruimte die ze verdienen, want meer dan een derde van het aantal verplaatsingen in de stad komt voor rekening van de fiets⁸, terwijl slechts een klein deel van de verkeersruimte daarvoor is ingericht⁹.



DE AMSTERDAMSE BEWEEGLOGICA

In de *Amsterdamse Beweglogica*¹⁰ zijn bouwstenen ontwikkeld om de stad beweegvriendelijker te maken. In dit boek is de beweeglogica uitgewerkt met praktische ontwerptools en achtergrondartikelen. Het dient ter inspiratie voor stadsmakers en ontwerpers van binnen en buiten de gemeente. De ambitie is dat beweegvriendelijkheid wordt meegenomen in alle ontwikkelingen. Om de beweegvriendelijke stad te ontwikkelen moet men heldere keuzes maken over de stedenbouwkundige structuur en inrichting van een stad, buurt en plein. Amsterdam staat centraal in het boek, maar veel ontwerptools zijn ook toepasbaar in andere steden in binnen- en buitenland.

Kinderen
(4-17 jaar)



1 uur per dag

3x per week spier- en botversterkende activiteiten

Voorkom stilzitten

Volwassenen
(18-54 jaar)



150 minuten per week matige intensieve inspanning, verspreid over diverse dagen

2x per week spier- en botversterkende activiteiten

Voorkom stilzitten

Senioren
(55 jaar en ouder)



150 minuten per week matige intensieve inspanning, verspreid over diverse dagen

2x per week spier- en botversterkende activiteiten, gecombineerd met balansoefeningen

Voorkom stilzitten

**Nederlandse Norm
Gezond Bewegen
(NNGB)**

bewerkt door Urhahn

Leeswijzer

De beweegvriendelijke stad stelt drie thema's centraal: 1) Fietsen & lopen, 2) Sport, en 3) Spel & ontspanning. Ieder thema begint met een inleidende beschouwing waarin de essentie wordt beschreven. Centraal staan ambities voor dit thema. Deze zijn uitgewerkt in concrete ontwerp-tools aan het eind van ieder hoofdstuk, die laten zien hoe kan worden vormgegeven aan de beweegvriendelijke stad. Ze zijn verbeeld in stadsfragmenten. Deze stadsfragmenten zijn een abstractie van veel voorkomende stadswijken in Amsterdam en andere steden.

Na een historische beschouwing wordt ieder thema vanuit verschillende perspectieven en door verschillende experts belicht. Aan de hand van artikelen en aansprekende voorbeeldprojecten wordt het thema in de breedte behandeld. Verwijzingen in de artikelen en de afsluitende index vergemakkelijken het lezen en zoeken.

Ter afsluiting is aangegeven hoe ontwerpers en stadsmakers in de praktijk, met dit boek in de hand, vorm kunnen geven aan de beweegvriendelijke stad.

Structuur van de beweegvriendelijke stad, met thema's, ambities, ontwerptools en inspiratieprojecten

3

Thema's

10

Ambities

58

Ontwerptools

18

Inspiratieprojecten

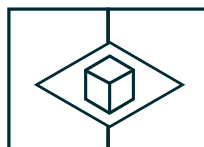
Fietsen & lopen	Sport	Spel & ontspanning
<ol style="list-style-type: none"> 1. Verbonden stedelijke kernen 2. Fietsen en lopen in de luwe stadsbuurt 3. Gemengde straten 4. Veilige en frictieloze openbare ruimte voor iedereen 	<ol style="list-style-type: none"> 5. Open sport 6. De stad als sportschool 7. Water is beweegruimte 	<ol style="list-style-type: none"> 8. Onbegrensde plekken 9. De luwe stadsbuurt voor spel en ontspanning 10. Aantrekkelijk groen
25 ontwerptools	17 ontwerptools	16 ontwerptools
7 inspiratieprojecten	7 inspiratieprojecten	4 inspiratieprojecten

Opbouw van het boek per thema/hoofdstuk

Inleidende beschouwing en introductie van de ambities

Artikelen en inspiratieprojecten

Verbeelding van de ontwerptools, onderverdeeld naar de ambities



De artikelen en inspiratieprojecten leiden tot ontwerptools

De ambities in beeld

De stad Amsterdam is een beweegvriendelijke stad, maar het kan altijd beter. Dit beeld laat zien dat verschillende gebieden verschillende opgaven hebben en vragen om een andere kijk op beweging. Door de ontwerpprincipes en ontwerptools beeldend te maken, gaan ze leven. In dit beeld zijn de ontwerpprincipes verwerkt in zes verschillende stadsfragmenten: de historische pandenstad, de 20e-eeuwse gordel, tuindorpen, naoorlogse wijken uit het Algemeen Uitbreidingsplan, recente stadsuitbreidingen, werkmilieus en binnenstedelijke verdichtingslocaties.

5. Open sport

Pag. 126

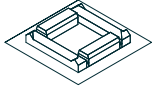
De stadsfragmenten



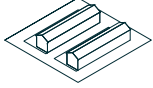
Historische pandenstad



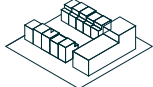
20e-eeuwse gordel



Tuindorpen



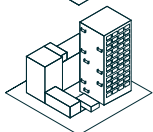
Naoorlogse woonwijken
(Algemeen Uitbreidingsplan)



Recente stadsuitbreidingen



Werkmilieus



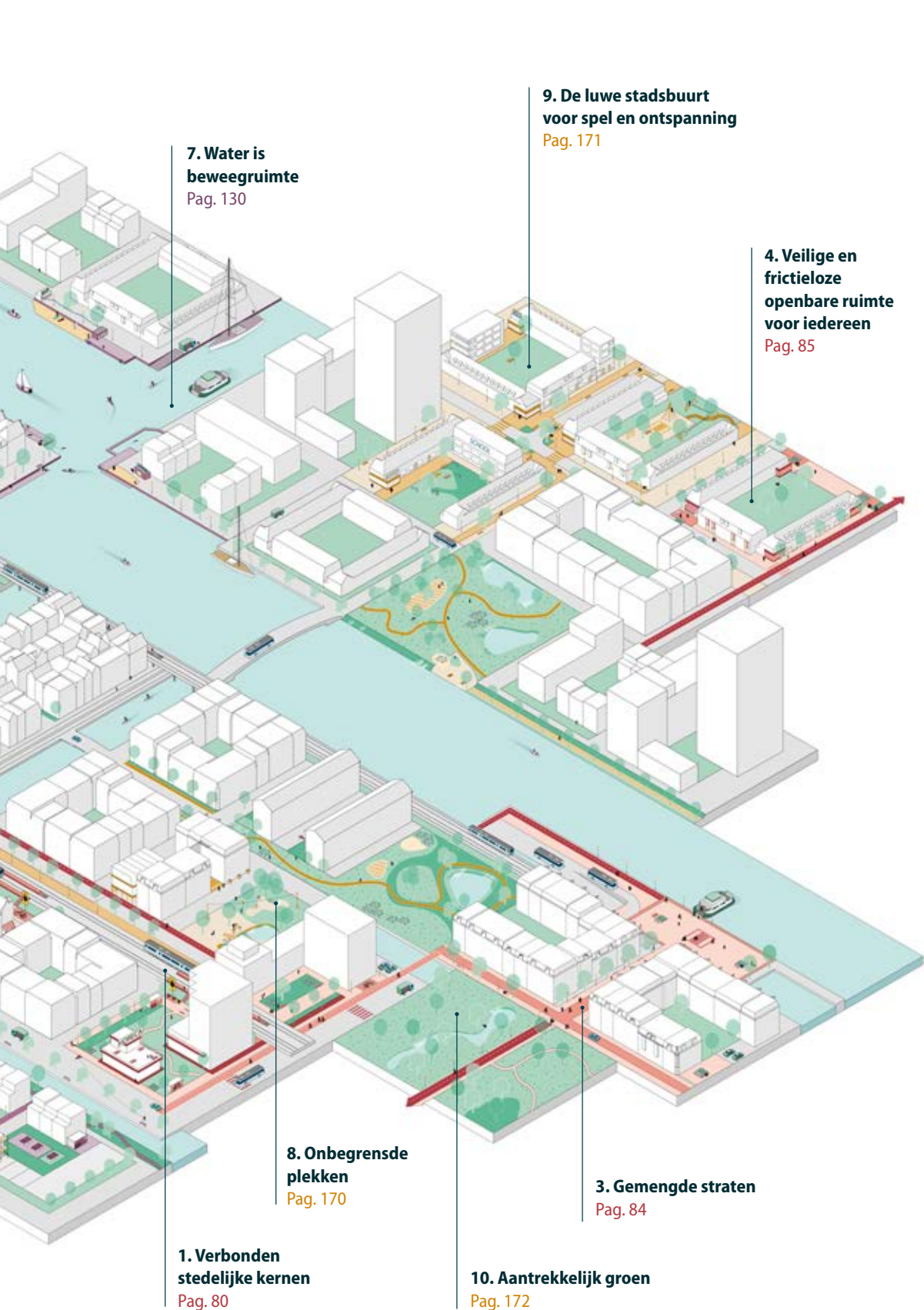
Binnenstedelijke verdichting

2. Fietsen en lopen in de luwe stadsbuurt

Pag. 82

6. De stad als sportschool

Pag. 128



7. Water is beweegruimte

Pag. 130

9. De luwe stadsbuurt voor spel en ontspanning

Pag. 171

4. Veilige en frictieloze openbare ruimte voor iedereen

Pag. 85

8. Onbegrensde plekken

Pag. 170

3. Gemengde straten

Pag. 84

1. Verbonden stedelijke kernen

Pag. 80

10. Aantrekkelijk groen

Pag. 172

Amsterdam in beeld

De inspiratieprojecten

Westerpark

Pag. 160

Woeste Westen

Pag. 168

**Fietssnelweg
Haarlem-Amsterdam**

Pag. 60

Van Beuningenplein

Pag. 158

Laan van Spartaan

Pag. 106

Sportplaza Mercator

Pag. 124

Freerun Parcours

Sloterplas

Pag. 112

Olympiaplein

Pag. 104

Sportas

Pag. 98

Fietsenstalling

Mahlerplein

Pag. 36



Noorderpark
Pag. 160

De Ruijterkade
Pag. 52

**Roeterseiland
UvA**
Pag. 38

Sarphatistraat
Pag. 50

Nesciobrug
Pag. 62

Blijburg
Pag. 146

Meerpark
Pag. 118

De Mirandabad
Pag. 116

Park Somerlust
Pag. 160

Spoorpark
Pag. 72

Fietsen

& lopen

Fietsen en lopen

De beweegvriendelijke stad is een levendige stad vol beweging. Mensen fietsen of lopen naar werk, huis, school, vriend of vriendin. Maar er zijn ook mensen onderweg zonder concreet doel: zij wandelen door een park, gaan een blokje om of lopen zomaar langs de gracht. Onderweg onderhandel je met jezelf en neem je beslissingen - soms van levensbelang (stop ik voor rood?), soms minder belangrijk (neem ik deze of een andere route) en soms intuïtief (kan ik erlangs, moet ik afremmen?). Door te fietsen en te wandelen ben je onderdeel van de stad, gebruik je al je zintuigen, stel je je open voor anderen en maak je de stad.

STADSSTRUCTUUR EN VERVOERSWIJZE HANGEN SAMEN

In relatief korte tijd is de stad en het gebruik daarvan totaal veranderd. In 1960 was de auto alleen voor de elite, iedereen fietste. Nadien is het fietsgebruik gekelderd ten gunste van de auto; sinds 1980 is de fiets weer met een gestage opmars bezig. De toename van het aantal voertuigen – in alle soorten en maten – heeft ertoe geleid dat we onze stad op een andere manier inrichten en ervan gebruik maken. Hoe vervoerswijze samenhangt met de stadsstructuur wordt duidelijk als de binnenstedelijke buurten worden vergeleken met wijken zoals Buitenveldert, Nieuw-West en Zuid-Oost. De structuur van de binnenstad is ongeschikt voor grote stromen autoverkeer; straten zijn smal en er is weinig parkeer ruimte. Hier wordt veel gefietst en gelopen. Amsterdam Nieuw-West en Zuid-Oost zijn juist ontworpen vanuit de autogebruiker en ov-bereikbaarheid. Door functiescheiding zijn afstanden tot de binnenstad, woongebieden en werkgebieden in de regio groot, waardoor velen de auto, scooter of het ov gebruiken.

MEER RUIMTE VOOR FIETS EN WANDELAAR

De actuele groei en noodzakelijke verdichting van de stad vragen om een heroverweging van de mobiliteit. Een goede ov- en autobereikbaarheid alleen zijn niet meer voldoende. Fijnmazige structuren voor fietsen en lopen zijn een noodzakelijk onderdeel van het toekomstige mobiliteitsconcept van de stad. Tegelijkertijd doemt in de (binnen)stad een andere vraag op: hoe gaan we om met de enorme hoeveelheden (geparkeerde) fietsen en wandelaars? Binnen Amsterdam is het fietsgebruik de afgelopen 25 jaar gestegen van 445.000 naar 665.000 dagelijkse verplaatsingen¹¹. Tegelijkertijd zijn het auto- en ov-gebruik gedaald¹².

Hoe kunnen we meer ruimte geven aan voetganger en fietser in een context waarin het aantal inwoners stijgt, de bevolkingsamenstelling verandert (meer jongeren, meer vergrijzing) en een grotere diversiteit aan fietsers ontstaat (van aarzelend kind, kwetsbare ouderen tot zeer snelle speed pedelec). De beweegvriendelijke stad kent vier ambities voor fietsen en lopen.



De fietstunnel onder het Rijksmuseum, misschien wel het mooiste fietspad van de wereld. Naast basisvoorwaarden als veiligheid, directheid, efficiëntie en comfort, bepaalt de aantrekkelijkheid van een route of men die wil nemen. Dit fietspad heeft zeker een 'omrijfactor'.

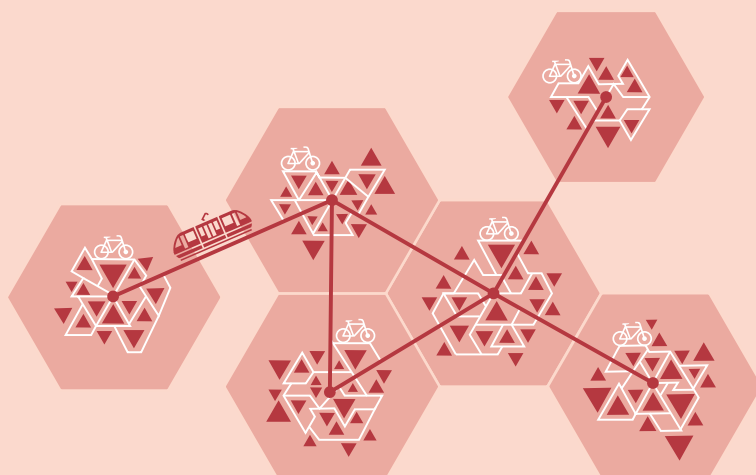
Ambities voor fietsen en lopen

Lees meer: artikel 'Van deur tot deur', pag. 54, artikel 'Lopend door woonwijken en werkgebieden', pag. 64

Zie ook inspiratieprojecten Fiets snelweg Haarlem – Amsterdam, pag. 60, Nesciobrug, pag. 62,

Verbonden stedelijke kernen en luwe stadsbuurten

Snel ov en goede fietspaden verbinden de stedelijke kernen. De kernen hebben functiegemengde stadsbuurten waarin lopen en fietsen centraal staan.



AMBITIE 1: VERBONDEN STEDELIJKE KEREN

De stad dicht uit, de afstanden en het aantal verplaatsingen tussen de stadswijken, de omliggende regio en de binnenstad nemen toe. Velen verlaten dagelijks de woonwijk voor werk of school; grote stromen forenzen rijden iedere dag van en naar werkgebieden. Goed en snel ov in combinatie met fietsen en lopen voor het voor- en natransport, bieden een goed alternatief voor de auto. Goede routes naar het ov zijn cruciaal.

AMBITIE 2: FIETSEN EN LOPEN IN EEN LUWE STADSKUURT

Maak (auto)luwe stadsbuurten met hoge dichtheden en een intensieve functiemenging. De afstanden zijn zodanig dat de fiets het meest efficiënte vervoermiddel is. De ervaring leert dat in gemengde wijken meer gefietst wordt dan in monofunctionele wijken met een lage(re) dichtheid¹³. De dagelijkse route – naar je werk en tussentijds de kinderen ophalen, boodschappen doen en sporten – kan op de fiets. Naarmate de afstand tot voorzieningen groter is, wordt er meer gebruik gemaakt van de auto en het ov¹⁴. In de luwe stadsbuurten is de snelheid van de 'normale' stadsfietser het uitgangspunt: auto én fiets remmen af en grote

Lees meer: artikel 'Alles in de buurt', pag. 40, artikel 'Oogcontact, lichaamstaal en een knikje', pag. 46

vervoersstromen worden om de buurt heen geleid. Dit is een ambitie voor alle wijken, binnen én buiten de A10. Meer functiemenging en verdichting in de monofunctionele woonwijken buiten de A10 zorgt ervoor dat men niet altijd de wijk uit hoeft, en al fietsend en wandelend naar werk of school kan gaan.

AMBITIE 3: GEMENGDE STRATEN

Geef de fietser en voetganger de ruimte. De fiets is een zeer divers vervoersmiddel geworden: van kinderfiets, bakfiets tot snelle e-bike en speed pedelecs. Van alle fietskilometers wordt inmiddels ruim een tiende per elektrische fiets afgelegd. De e-bike zorgt voor een toename van het fietsgebruik in woon-werkverkeer op de langere afstand (7,5 – 10 km)¹⁵. Die diversiteit (in snelheid) vraagt om heldere keuzes. Amsterdam heeft een lange traditie van menging - waar dit kan - in plaats van scheiding van verkeersstromen: 'traffic calming' in plaats van 'separation'¹⁶. Dit past bij de emancipatie van de fiets en geeft de fiets de prominente plek die deze verdient. Fietsstraten, shared spaces en gemengde stadsstraten zijn goede voorbeelden. Mix waar dit kan en bied overmaat in de straatprofielen. Op een organische manier vloeit alles samen. Snelle fietsers kunnen ook langzamer rijden. Zorg dat het ontwerp van de ruimte dit proces begeleidt. Bij lage snelheden werkt interactie, onderhandeling in beweging, vaak beter dan externe verkeersregels. Veel verkeerslichten kunnen weg. Deze benadering betekent dat speed pedelecs en racefietsen in de stad vaart minderen.

Lees meer: artikel 'Oogcontact, lichaamstaal en een knikje', pag. 46, artikel 'Van deur tot deur', pag. 54

Zie ook inspiratieprojecten Sarphatistraat, pag. 50, De Ruijterkade, pag. 52

AMBITIE 4: VEILIGE EN FRICTIELOZE OPENBARE RUIMTE

Zorg voor comfortabele, veilige en frictieloze routes voor met name de kwetsbare groepen, zoals kinderen, mindervaliden en ouderen. Lopend en langzaam fietsend dienen ze een plek in de stad te hebben, sociaal veilig én verkeersveilig. De luwe stadsbuurten creëren een veilige omgeving. Heldere straatprofielen met goede stoepen geven geborgenheid aan de voetganger. Goede oversteekplekken voorkomen frictie met andere, snellere straatgebruikers. Frictieloos betekent ook comfortabele routes met weinig oponthoud, een goed fiets- en wandeloppervlak en weinig obstakels.

Lees meer: artikel 'Lopend door woonwijken en werkgebieden', pag. 64, artikel 'Een buurt voor het leven', pag. 74

Verbeelding ontwerptools per ambitie, zie pag. 80-85





Langs de oevers van het IJ: het Deuverpark

Op een zonnige zondagmiddag een fantastische plek om te zitten en rustig te wandelen. De boten varen voorbij, het water weerkaatst het licht, meerkoeten vechten om niks, kinderen spelen. Een oase van rust middenin de stad, vrij van herrie, terrassen en commercie. Veel is er niet voor nodig, maar alles klopt, de banken staan op gepaste afstand van elkaar, het water zorgt dat er altijd iets te zien is en de bebouwing staat op afstand, waardoor je niet in iemands voortuin zit.

Amsterdam

wereldfietsstad

De verandering komt van onderaf

Pete Jordan

Pete onderzoekt de Amsterdamse fietscultuur en publiceert erover.

Hij is auteur van *De Fietsrepubliek*, waarin de geschiedenis en de cultuur van het fietsen in Amsterdam wordt beschreven.

Marco te Brömmelstroet

Marco is associate professor aan de Universiteit van Amsterdam en Academic Director van het Urban Cycling Institute. Hij is gespecialiseerd in de relatie tussen ruimte en mobiliteitsgedrag.

Ruth Oldenzien

Ruth is hoogleraar Geschiedenis der Techniek aan de Technische Universiteit Eindhoven en amerikanist. Ze is co-auteur en editor van *Cycling Cities, The European Experience*.

De concentrische structuur van de stad, het fijnmazige stedelijke weefsel met de grachten en de smalle straten zijn bepalend geweest voor het succes van de fiets. Hoewel de stad ingrijpende ontwikkelingen heeft gekend in de 20e eeuw – zoals grootschalige uitbreiding, opkomst van de auto en suburbanisatie – hebben het fietsen en het wandelen de veranderingen overleefd. Maar niet alleen de stadsstructuur heeft het succes bepaald, ook de maatschappelijke urgentie heeft aan de wieg van het succes gestaan. Bewoners blijven fietsen en zetten zich er voor in, soms letterlijk en figuurlijk tegen de stroom in. In gesprek met drie fietsexperts, Ruth Oldenzien, Pete Jordan en Marco ten Brömmelstroet, wordt duidelijk welke momenten in de historie van de stad cruciaal zijn geweest voor het fietsen in Amsterdam en wat we hiervan kunnen leren voor de toekomst.

THE PERFECT STORM (1900 – 1960)

Tot in de jaren 20 van de 20e eeuw speelde de fiets een prominente rol in alle Europese steden, ook in Amsterdam. Vanaf 1920 werd in veel steden het openbaar vervoer een geduchte concurrent van de fiets. Pete: "Door de hoge Amsterdamse tramprijzen en de aanvoer van goedkope fietsen uit Duitsland, bleef fietsen in Amsterdam het beste en goedkoopste alternatief." Daarnaast leende de stedelijke structuur met de vele grachten, die als barrière werken, zich slecht voor openbaar vervoer en auto. Tel daarbij op de compacte stad en het vlakke landschap. Pete: "Dit noemen we 'the perfect storm'. Amsterdam bezat de ideale eigenschappen voor de fiets in de hoofdrol!"

Trams en fietsers op het Muntplein, 1924.



LANG LEVE DE AUTO (1960 – 1975)

Met de uitvoering van het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) van Van Eesteren, ontwikkelde Amsterdam zich tot een uiteengelegde stad met monofunctionele woon- en werkwijken. Het ideaal van functiescheiding zorgde voor grote afstanden binnen de stad. De bewoners van de wijken in Nieuw-West en Buitenveldert reisden iedere dag naar hun werk in de binnenstad of naar werkgebieden op grote afstand van hun woning. Hoewel de wijken zelfvoorzienend waren en zijn opgezet als 'gezondheidsmachines' met veel licht, lucht en ruimte, waren grote hoeveelheden inactieve automobilisten en tramreizigers het resultaat. Later zorgden de Bijlmer en de groeikernen (Purmerend, Alkmaar, Lelystad e.a.) voor grotere afstanden en een almaar groeiende forenzenstroom. Marco: "In deze wijken zie je duidelijk het effect van de stedenbouwkundige structuur op mobiliteitskeuzes. De fietsinfrastructuur is perfect op orde, maar de afstanden tussen wonen, winkelen en werken zijn groot. Men kiest de auto of het openbaar vervoer, simpelweg omdat het te ver fietsen is."

De auto als vervoermiddel werd maatgevend; zowel de uitbreidingswijken als de groeikernen rond Amsterdam werden optimaal ontsloten vanaf de snelwegen. Ook binnen de woonwijken kreeg de auto alle ruimte met comfortabele ontsluitingsroutes en veel parkeergelegenheid, vaak gratis en om de hoek. Ruth: "Scheiding van auto en fiets was de heersende filosofie, vooral om de doorstroming van de auto's te garanderen."

Burgemeester
Roëllstraat in 1980. In
de westelijke tuinsteden
werd de openbare
ruimte ontworpen voor
de auto.

De toename van de automobiliteit beïnvloedde ook de binnenstad: het fietsgebruik in de hele stad nam dramatisch af, net als in andere steden. Grootschalige doorbraken, die gemeengoed waren in deze tijd, zijn echter beperkt gebleven tot de Wibautstraat, het Meester Visserplein en de Valkenburgerstraat.



PROTEST VANUIT DE SAMENLEVING (1975 – 1990)

Niet alleen de auto als hét moderne vervoermiddel heeft veel effect gehad op de stedelijke structuur. Door de ontwikkeling van woonwijken als de Bijlmer, en later de groeikernen, werd het openbaar vervoer steeds belangrijker. De aanleg van een nieuwe metrolijn moest de Bijlmer verbinden met de binnenstad. Echter, door de bouw van de 3,5 kilometer lange metrobus moest een groot deel van de Nieuwmarktbuurt worden gesloopt. Deze vervallen buurt zou na de bouw van de metrolijn herrijzen als een grootschalige stadswijk met brede stadswegen, kantoren en winkels. De uitvoering van dat project leidde tot massale protesten vanuit allerlei lagen van de bevolking, van kraakbeweging tot monumentenzorg.

Na jaren van autogericht beleid en uitbreiding van het openbaar vervoersnetwerk, gepaard aan de ontkenning van het belang van fietser en voetganger, ontketende het metroplan een brede tegenbeweging. In het voorjaar van 1975 mondde dit uit in de Nieuwmarktrellen: een roep vanuit de bevolking voor behoud van een leefbare stad. Marco: "Dit protest ging niet alleen over de sloop van panden. Je kunt de Nieuwmarktrellen zien als de eerste ruimte- én mobiliteitsrellen in de geschiedenis van de stad." De aanleg van de metro was de aanleiding voor het protest, maar op de achtergrond speelde de meer fundamentele vraag: hoe houd je een stad die kleinschalig is opgezet, vitaal, zonder aan het wezen ervan te tornen¹⁸?


Ruth: "Veranderingen in keuzes voor fiets of auto zijn altijd gefundeerd op een 'beweging van onderop'. Er ontstond een kritische bevolking die opkwam voor de belangen van de bewoners." Dit heeft geleid tot meer aandacht voor de bestaande stad, haar kleinschaligheid en het belang van leefbaarheid. De fiets was een krachtig symbool ('De fiets is iets en bijna niets'¹⁹) en heeft direct van deze protesten geprofiteerd.



Protestaffiche uit 1980.

Actiecomité 'Veilig Verkeer' op de Waddenweg, Amsterdam-Noord, ca. 1975.

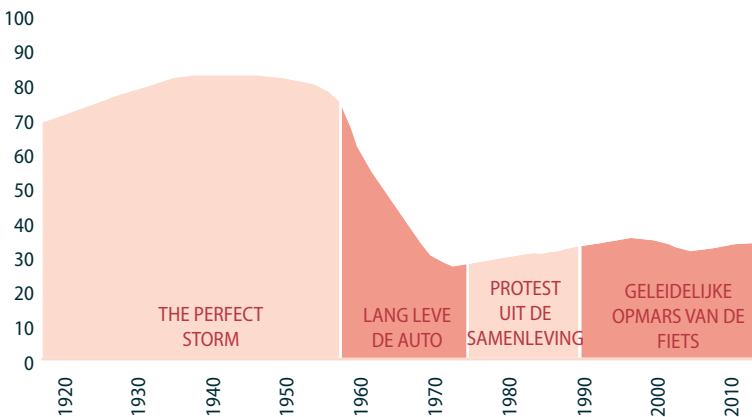




In de jaren zeventig werden tienduizenden 'Amsterdammertjes' in de binnenstad geplaatst als anti-parkeermaatregel. De paaltjes scheidten de rijbaan van de stoep, maar door de molgoot laveren fietsers en voetgangers er gemakkelijk tussendoor.

DE GELEIDELIJKE OPMARS VAN DE FIETS (1990 – 2017)

In 1992 organiseerde Amsterdam een referendum over het verder terugdringen van het autogebruik in de binnenstad. Met een nipte meerderheid koos de Amsterdamse bevolking voor een beleid gericht op een autoluwe binnenstad. Het waren vooral de bewoners uit de binnenstad die voor het autoluwe plan kozen, zij ervoeren de meeste overlast. Het plan bevatte maatregelen als het terugdringen van het aantal parkeerplaatsen, de bouw van parkeergarages rond het centrum, invoering van betaald parkeren, eenrichtingverkeer op de hoofdwegen en verbetering van het openbaar vervoer. De maatregelen werden slechts mondjesmaat uitgevoerd. Toch is er vervolgens veel veranderd, er is steeds meer aandacht gekomen voor de fiets. Ruth: "Het principe van afremmen van verkeer - traffic calming - door het mengen van fiets en auto, in plaats van scheiding van verkeersstromen, werd gemeengoed." Het 'amsterdamertje' is misschien wel het icoon van deze gedachte. De fietser heeft onbegrensde ruimte en mengt zich vloeiend in het verkeer tussen gelijkvloerse straat en stoep; het parkeren van auto's wordt tegengegaan. De fietser kan snel manoeuvreren, inhalen en gebruikt de ruimte op een vloeiende, flexibele manier.



Fietsverkeer in de laatste 100 jaar

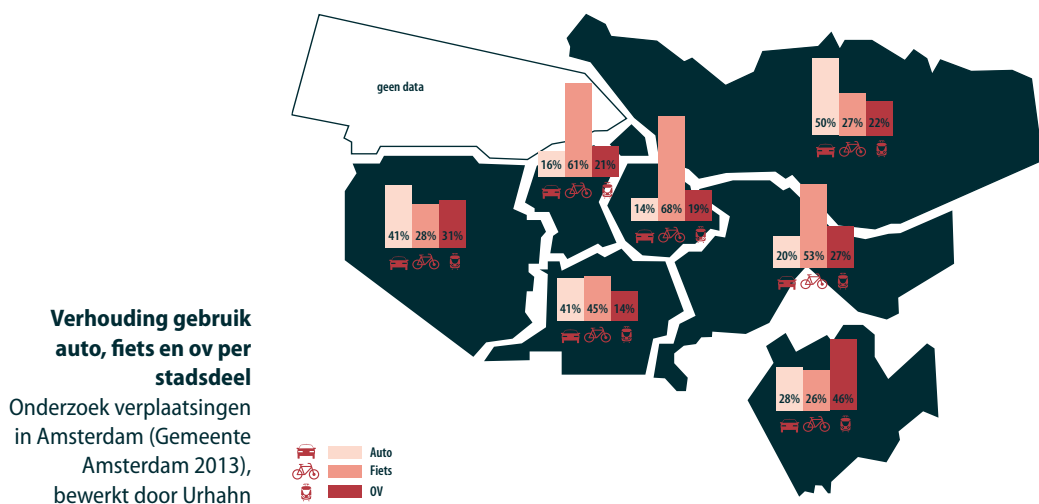
Aandeel fiets in totale verkeer. Oldenziel, R. et al. (2016). Cycling cities, The European experience, bewerkt door Urhahn

AMSTERDAM WERELDFIETSSTAD

Binnen de A10 heeft de kleinschalige structuur van Amsterdam tot op de dag van vandaag een positief effect op de befietsbaarheid en wandel-vriendelijkheid van de stad. Juist hierdoor is Amsterdam een aantrekkelijke vestigingsplaats. Fietsen is voor velen een symbool voor stedelijkheid en is onderdeel van een levensstijl. Ruth: "Hier ligt het idee aan ten grondslag dat actieve mobiliteit – wandelen en fietsen – de ware economische motor is van de stad."

Ook voor Nieuw-West en Zuid-Oost geldt dat de stedenbouwkundige structuur en de relatie met de binnenstad nog altijd effect hebben op de bewegingscijfers van de inwoners. De goede aansluiting op de snelweg, de metrolijnen, de grote afstanden en het gratis parkeren weerhoudt velen ervan om naar de binnenstad en de werkgebieden te fietsen. Deze stadswijken worden nu 'in rap tempo' verdicht. Marco: "Amsterdam ontwikkelt zich van concentrische tot polycentrische stad. Ik zie in steeds meer stadswijken een gemengd voorzieningencentrum ontstaan, waar bewoners lopen en fietsen. Loop bijvoorbeeld eens op een zaterdagmiddag op en neer over de Tussenmeer. Jane Jacobs meets Le Corbusier: kleine winkeltjes in de onderste verdiepingen van de huizenblokken. Het is een levendige straat, die snel van kleur kan verschieten. Iets wat in de afgelopen decennia meerdere keren is gebeurd: van woonwinkels, naar kebabzaken, naar een terrasjesstraat."

De voorwaarden voor fietsen en wandelen worden hierdoor verbeterd. Het goede openbaar vervoer ondersteunt dit: voor de verplaatsing tussen de wijken is snel ov (metro/sneltram) de beste keuze. Het ov als verlengstuk van de fiets- en loopstad.



DE BEWEEGVRIENDELIJKE STAD VAN DE TOEKOMST

De stad staat op dit moment wederom voor een omslagpunt. In het verleden lagen nimmer alleen mobiliteitsredenen aan de basis van een omslag. Het verleden leert dat vijf factoren – in wisselende samenhang – het succes van de fiets en de omslagpunten ten gunste daarvan, bepalen: een stedelijke structuur die zich leent voor fietsen, het ontbreken van (betaalbare) alternatieven voor de fiets, een maatschappelijke druk van onderop, beleidsmatige keuzes en tot slot het positieve imago van het fietsen²⁰.

De omstandigheden zijn gunstig, een verdere groei van het lopen en fietsen ligt in het verschiet. De stedelijke structuur, inclusief toekomstige verdichting en functiemenging, is ideaal, het imago van de fiets is positiever dan ooit, de beleidsmatige aandacht is er, mobiliteitsalternatieven ontbreken (er is simpelweg te weinig ruimte) en er is een sterke druk van onderop. Een nieuwe 'perfect storm'? De sociale beweging wordt gevormd door de nieuwe generatie stadsbewoners en ondernemers, en in hun kielzog de toeristen. Zij claimen de straat voor lopen, fietsen, sport en spel. Zij zien in dat meer prioriteit geven aan fietser en voetganger bijdraagt aan een goed vestigingsklimaat én aan de economische cijfers van de stad. Ze willen dat hun kinderen veilig in de stad kunnen opgroeien. Fietsen is sociaal, gezond én economisch goed voor de stad.

Ruth: "De stad zit al in een transitie naar een fietsstad door het effect van het beleid dat is ingezet na het referendum in 1992, gericht op het terugdringen van de auto. Nu moet er echter ontworpen worden vanuit de fiets, de voetganger en het openbaar vervoer. Dat gebeurt nog niet, het is nog te defensief. Durf visionair te zijn als stad; omarm de wereldstatus als fietsstad." Marco: "Maak als Amsterdam geen visie over mobiliteit, maar over een leefbare stad waarin mensen prettig kunnen bewegen."

Marco: "Laten we beginnen de openbare ruimte opnieuw te beschouwen als publieke verblijfsruimte, in plaats van als verkeersruimte." Waar nu de ontwerpen gebaseerd zijn op de snelheid van het ov en het autoverkeer, moeten we gaan denken vanuit de gebruiker. Neem de campus van de UvA op het Roeterseiland: oorspronkelijk gemaakt voor de auto, nu volledig autovrij. In de ondergrondse autogarages staan tegenwoordig fietsen, en studenten en medewerkers eten hun boterham op de voormalige parkeerplekken aan de kades."

Parallel aan de investeringen in het langzaam verkeersnetwerk moet de stad investeren in een snel ov-netwerk. Voor de grotere afstanden binnen de stad en de regio zijn sneltram en metro een prima vervoermiddel. Dat hoeft niet al te fijnmazig te zijn. Dit netwerk ondersteunt lokaal het fietsen en wandelen. Ontwerp dit als één systeem. Marco: "Investeren in een metrolijn naar de Westelijke Tuinsteden, helpt het fietsen enorm." Door de ketenmobiliteit te faciliteren, stimuleren we beweging van alle stadsbewoners. Pete: "Maar vergeet ook niet om te blijven investeren in de fietsinfrastructuur."

En het fiets-parkeren? Pete: "Het fiets-parkeren rondom stations wordt vaak als probleem genoemd. Maar vergeet niet dat het parkeerprobleem iets is van alle tijden. Dat was in de jaren 60 al zo. Neem de fietser serieus en geef hem (stallings)ruimte. De fietsenstalling Mahlerplein is daar een mooi voorbeeld van."

Tot slot. Marco: "Amsterdam is de tijd van het toepassen van algemene normen en richtlijnen voorbij. Om koploper te blijven zal de stad moeten gaan experimenteren: met nieuwe technieken, met parkeervormen, met deel-concepten, met shared spaces en met slimme mobiliteitsconcepten." Kortom, er is nog een wereld te winnen om Amsterdam verder te ontwikkelen als een nog aantrekkelijker fietsstad. Een prachtige uitdaging die over veel meer gaat dan alleen mobiliteit.



Het imago van de fiets is positiever dan ooit.

Fietsparkeergarage Mahlerplein

Een moderne fietsparkeergarage,
3000 fietsen bij station Zuid, midden op de Zuidas.

Een toepassing
van ontwerptool 1.6
Fietsparkeerplaatsen ou,
pag. 80

De beveiligde fietsparkeergarage bij station Zuid, economische concentratieplek en belangrijk ov-knooppunt, functioneert in het systeem van voor- en natransport voor metro en trein. De garage heeft 3000 plaatsen, vervangt 1500 fietsparkeerplaatsen op maaiveld en heeft voldoende plaatsen voor bakfietsen en e-bikes. De hoogwaardige uitstraling past bij de uitstraling van de Zuidas.

Een toepassing
van ontwerptool 1.5
Goede aanlooproutes,
pag. 80

Fietsen onder de grond stallen, zorgt op het maaiveld voor meer kwalitatieve openbare ruimte. De uitgang van de fietsgarage ligt op het Mahlerplein. Er is een efficiënte, directe route naar het station en de omliggende kantoren. Zo'n goede route is cruciaal in de keten fiets-ov en bespaart veel tijd en ongemak.

Opdrachtgever: Gemeente Amsterdam
Ontwerp: studioSK



Eersteklas fietsparkeren



Universiteitscampus Roeterseiland

Een volledig autovrij, binnenstedelijke universiteitscampus.

Een toepassing van
ontwerptool 2.3 Autoluw
netwerk, pag. 82

De UvA-campus Roeterseiland had oorspronkelijk parkeerplaatsen en was toegankelijk met de auto. De campus is recent autovrij gemaakt.

Een toepassing van
ontwerptool 2.7 Fietspar-
keren in bebouwing, pag. 82

De autoparkeergarages zijn in gebruik genomen als fietsparkeer-garages, waardoor de openbare ruimte plek is voor groen en om in te verblijven.



Op de autovrije campus is het voor studenten en docenten prettig wandelen en verblijven tussen de universiteitsgebouwen. Maar ook buurtbewoners wandelen door het voorheen zo gesloten gebied. De metro is op korte loopafstand.

Een toepassing van ontwerploop 2.11
Looproutes werkgebieden,
pag. 82

Opdrachtgever: Universiteit van Amsterdam
Ontwerp: Gemeente Amsterdam



Op de trappen langs de kade zitten studenten en medewerkers in de zon, zij lunchen er of drinken een biertje bij Crea.

Alles in de buurt

Tess Broekmans

Tess is stedenbouwkundige en partner van Urhahn. Ze woont en werkt in de Amsterdamse Nieuwmarktbuurt.

In veel Europese steden, en in Amsterdam in het bijzonder, is de fiets het ideale vervoermiddel en lopen een aantrekkelijke bezigheid. Fietsen of lopen is niet alleen goed mogelijk, het is prettig en de meest efficiënte manier van transport in de stad. Jane Jacobs sprak van het 'side walk ballet', de stoep als plek van stedelijk interactie. Jan Gehl heeft Amerika kennis laten maken met de Europese stad. Wat maakt Amsterdam zo aantrekkelijk voor de fietser en de voetganger?

De luwe buurt is de plek waar alles samenkomt. Alles door elkaar, alert op elkaar. En ook nog de plek waar je elkaar gedag zegt.

FUNCTIEMENGING MAAKT DE BUURT

Het fietspad is niet in zijn eentje verantwoordelijk voor het succes van de fiets in de stad. De aanwezigheid van voorzieningen op loop- en fietsafstand ligt aan de basis van de Hollandse stad. De historische steden zijn ontstaan op 'een dag gaans' van elkaar. Vanuit het platteland kon je te voet in een dag naar de markt en terug. In latere perioden bepaalden de trekschuit en de tram de actieradius. Toen de auto zijn intrede deed, is het principe van nabijheid in veel Europese steden losgelaten. In Nederland ligt dat iets genuanceerder: de supermarkt ligt gelukkig nog op fietsafstand, en niet zoals in Frankrijk aan de stadsrand met een groot parkeerterrein ervoor. Ook school en zwembad zijn in de buurt. De fiets is de maat voor de stedenbouw geworden. Een kwartier fietsen brengt je bijna overal. Wat wel uit veel stadswijken verdween, was het werken: dat ging naar de rand van de stad, op bedrijventerreinen en naar kantorenparken. Velen zijn daardoor aangewezen op de auto. Sommige Amsterdamse binnenstedelijke buurten zijn hierop een uitzondering, en dát maakt dat in deze buurten de fiets voor velen het ideale vervoermiddel is. Buurten met een goede balans tussen wonen en werken zijn interessant genoeg de meest leefbare buurten van de stad: de Nieuwmarktbuurt en de Weteringbuurt in de binnenstad, de Pijp en de Concertgebouwbuurt²¹.

VERDICHTING ALS KANS

Door de populariteit van de stad staan we voor een volgende fase in de stedelijke ontwikkeling. Het werken in de stad is weer in trek, toerisme zet druk op de binnenstad. De verdichtingsopgave maakt meer gemengde buurten mogelijk. De meerkernige stad komt in zicht, waarbij buurtcentra of stadsstraten buiten het centrum eveneens deze functiemix (kunnen) bieden. Ook een metropool kan een fietsvriendelijke stad zijn. Dat is de opgave voor de komende decennia.

MEN LET OP ELKAAR

In de stad wordt veel gemengd: auto's, scooters, fietsen, voetgangers. Bijna altijd gaat dit goed. Weggebruikers zijn eraan gewend om rekening met elkaar te houden. Een zebrapad is in de stad niet heilig, maar we zijn wel alert. Stadsbewoners zijn soms automobilist, soms fietser, soms voetganger. Iedereen kent elkaars rol, routes zijn daardoor veilig en aantrekkelijk. Het vrijliggend fietspad werkt goed bij de drukke doorgangswegen, waar het rustiger is kunnen verschillende weggebruikers samen op de straat. In luwe stadswijken is menging van stromen en snelwegen mogelijk (fietsstraten, shared spaces, gewone stadsstraten); scheid ze alleen daar waar het moet (langs drukke straten). De luwe buurt is de plek waar alles samenkomt. Alles door elkaar, alert op elkaar. En ook nog de plek waar je elkaar gedag zegt.



In de luwe stadsbuurt houden weggebruikers rekening met elkaar. Is de stoep tevens terras, dan stapt de voetganger even op de rijbaan. De smalle straat zorgt ervoor dat auto's en fietsers hun snelheid aanpassen.

LEREND VAN JONGS AF AAN, DE NIEUWMARKTBUURT MAAKT HET MOGELIJK

De Nieuwmarktbuurt is zo'n luwe, leefbare stadsbuurt. Op de fiets of lopend naar de basisschool is de gewoonste zaak van de wereld. Kinderen lopen en fietsen niet alleen van en naar school, maar doen dit gedurende de hele dag. De gymzaal is op vijf minuten lopen, de speeltuin op drie minuten. Het schoolplein is alleen voor de allerkleinsten, de anderen gaan naar speeltuin De Waag.

Buurtcentrum De Boomsplijker heeft naschoolse opvang en cursussen van judo tot vioolles, de schilderclub zit te tekenen op de Nieuwmarkt. Er is een sluitend netwerk van autoluwe straten, bruggen en pleinen. Je laat als kind gewoon een briefje achter op de deur als je gaat spelen, dat is genoeg. Door die dagelijkse training kunnen kinderen vanaf hun tiende zelfstandig naar bijvoorbeeld het voetbal, op twintig minuten afstand in

Een buurt met een intensieve functiemenging. Alles is lopend en fietsend te bereiken (ontwerptool 2.2 Intensieve functiemenging).

Een netwerk van autoluwe straten en pleinen waar de snelheid en veiligheid van kinderen en ouderen het uitgangspunt is (ontwerptool 2.3 Autoluw netwerk).

Drukke en snelle routes voor auto en fiets liggen om de buurt heen (ontwerptool 2.4 Drukke routes eromheen).

- Onderwijs en voorzieningen ■■■
- Autoluw netwerk ■■■■
- Ov-halte (metro) ●
- Seniorenhuisvesting ■■■■
- Drukke auto- en fietsroutes ■■■■



de Watergraafsmeer. De compacte stad waar geen plek is voor een grote brede basisschool met alle voorzieningen binnen het hek, is een blessing in disguise. Je leert zelf op te letten en de stad te gebruiken. De perfecte leerschool om kinderen in op te voeden als verantwoordelijke stadsbewoners en weggebruikers. In Amsterdam geen achterbankgeneratie.

Het succes van de fiets- en wandelstad is dus niet alleen een ruimtelijke opgave, maar tevens een sociale en culturele kwestie. De komende jaren zal de stad veranderen, misschien wel sneller dan we kunnen voorzien. Onze taak als ontwerpers en stadsplanners is om deze kwaliteiten te herkennen en de complexiteit ervan te waarderen. Alleen een fietsbrug over het IJ is niet genoeg, hij moet ook goed verbonden en sociaal veilig zijn, en vooral mensen iedere dag blij maken dat ze in Amsterdam wonen. Dan is bewegen geen opgave, maar de basis van een sociaal functionerende stad.

Aan dit artikel gerelateerde ontwerptools:

- 1.1 Dichte, gemengde wijken
- 1.2 Voorzieningen in de stad pag. 80
- 2.1 Menselijke maat
- 2.2 Intensieve functiemenging
- 2.4 Drukke routes eromheen
- 2.5 Fijnmazige structuur
- 2.3 Autoluw netwerk
- 2.9 Scholen autourij pag. 82



In de Nieuwmarktbuurt zijn diverse faciliteiten zoals basisschool, gymzaal, speeltuin en naschoolse voorzieningen allemaal binnen enkele minuten veilig bereikbaar.



Kinderen kunnen zelfstandig en frictieloos oversteken: de auto rijdt rustig over de smalle rijbaan met hobbelige klinkers. De stoeprand is duidelijk herkenbaar (stoppen!). Maar rijbaan en stoep liggen op gelijk niveau, zodat weggebruikers de ruimte als één gebied ervaren en minder-
validen makkelijk kunnen oversteken.



Oogcontact, lichaamstaal en een knikje

Marco te Brömmelstroet
Marco is associate professor aan de Universiteit van Amsterdam en Academic Director van het Urban Cycling Institute. Hij is gespecialiseerd in de relatie tussen ruimte en mobiliteitsgedrag.

Half negen 's ochtends, op weg naar mijn eerste kopje koffie. Ik fiets door de stad. Ik nader een kruispunt en ogenschijnlijk ontspannen navigeer ik naar de overkant. Mijn onderbewuste verwerkt in die paar seconden een enorme hoeveelheid informatie. In de eerste milliseconden weet ik positie, richting en snelheid van tientallen fietsers, voetgangers en voertuigen. Vanuit mijn ooghoeken vertaal ik lichaamshoudingen en trapfrequenties naar intenties. Ik verwerk kleuren van fietsen, auto's en nummerborden tot beslisinformatie. Ik schat de cyclus van het verkeerslicht in en mijn lichaam zet dit alles direct om in actie: eventjes de benen stil, een tikje naar rechts en een bijna onzichtbaar knikje. Drie seconden later verlaat ik het podium weer, op weg naar het volgende. Achter me gaat de dans gewoon door.

DUURZAAM VEILIG! WIE KAN DAAR NOU TEGEN ZIJN?

Nederland is wereldwijd bekend door het consistente ontwerp van het wegennetwerk. Sinds de jaren zeventig worden vervoerswijzen zoveel mogelijk van elkaar gescheiden. Onderlinge ontmoetingen werden gereguleerd (onder andere door verkeerslichten) en snelheden omlaag gebracht. Deze maatregelen hebben positieve gevolgen gehad voor de verkeersveiligheid en de toename van het fietsen²².

Deze ontwerplogica kan worden gezien als adequate reactie op de opkomst van de auto, en daar kan wereldwijd nog veel van worden geleerd. Vooral in omgevingen waarin de auto domineert. De auto is zwaar en snel en heeft daarmee een grote impact op anderen. Belangrijker nog zijn de beperkingen in de directe communicatie die de cocon van de auto opwerpt. Thomas Schelling stelt dat "the market [...] for right of way at an intersection will fail because drivers of competing cars and trucks have no way to communicate offers and agreements"²³. De techniek móet domineren om het te laten werken.

Aan dit artikel gerelateerde
ontwerptools:
2.1 Menselijke maat
pag. 82
3.1 Gemengde straten
3.2 Scheiding snelheden
3.3 Aangepaste snelheid
pag. 84

Op steeds meer plekken, vooral in binnensteden, heerst niet langer de auto, maar de voetganger en de fietser. Met een aanzienlijk kleinere impact. Beiden staan met meerdere zintuigen open voor interactie: oogcontact, lichaamstaal, een knikje of juist oogcontact vermijdend. Op basis van uitgewisselde informatie kunnen directe en precieze beslissingen worden genomen. Eigen momentum kan worden vastgehouden, terwijl ook het geheel blijft functioneren. Scheiden en reguleren is niet langer noodzakelijk. Dit biedt kansen om de menselijke maat te laten terugkeren.

VAN VERKEERSRUIMTE NAAR OPENBARE RUIMTE

Dit alles maakt het mogelijk om veel stedelijke straten in te richten als openbare ruimte in plaats van als verkeersruimte. Langs de grachten in de historische binnenstad is dit bijna vanzelfsprekend. Maar ook op andere plekken worden stappen gezet om de fiets in herontwerp centraal te stellen. Op verschillende kruispunten wordt meer ruimte voor interactie gemaakt. Op de De Ruijterkade verdween de auto in een tunnel en mixen nu tienduizenden voetgangers en fietsers, toeristen en Amsterdammers. Meer ruimte voor interactie en minder regels leiden weliswaar tot iets meer stress en frictie. Maar daartegenover staat ook meer (sociale) interactie. De vernieuwde Sarphatistraat is weliswaar nog steeds vooral een verkeersruimte, maar ook daar is er veel meer ruimte om met elkaar te onderhandelen. Gevolg: een grote toename van fietsers die deze route kiezen en hoge scores op ervaren comfort.

Op steeds meer plekken heerst niet langer de auto, maar de voetganger en de fietser. Scheiden en reguleren is niet langer noodzakelijk. Dit biedt kansen om de menselijke maat te laten terugkeren.

DE KRACHT VAN ZELFORGANISATIE

De beschreven informatie-uitwisseling op een kruispunt en de continue 'onderhandeling in beweging' die fietsers en voetgangers uitvoeren, heeft verregaande gevolgen. Bewegen in de openbare ruimte is gezond voor lichaam en geest, maar ook voor het sociaal kapitaal²⁴. Het brengt mensen actief in contact met 'de ander' en leert je geven en nemen. Soms win je het spel, soms verlies je het. Maar het spel is vergevingsgezind. En vormend: metingen geven aan dat het weghalen van externe regels tot meer altruïstisch gedrag leidt. Theorie stelt dat dit mogelijk het onderlinge vertrouwen laat toenemen en het aantal vooroordelen laat

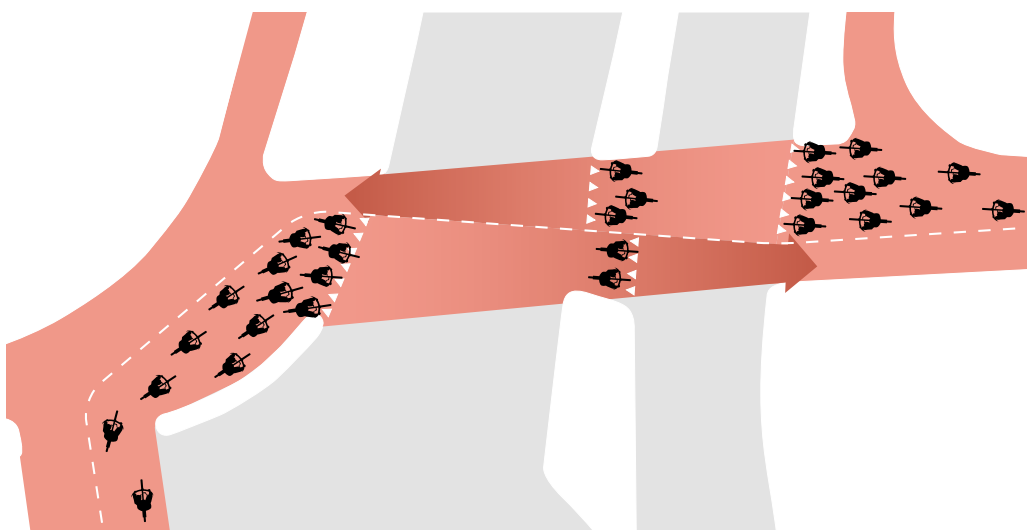


Fietsers mixen met voetgangers
kan prima op plekken waar veel
reuring is.

afnemen. Dus ook al kan interactie vervelend zijn, of soms ronduit grof, uiteindelijk is het beter voor je dan de eenzaamheid van een afgesloten cocon.

We staan pas aan het begin van studies naar de zelforganisatie tussen fietsers en voetgangers. Het lijkt erop dat deze niet altijd optimaal functioneert. De choreografie heeft ruimte nodig. Daarnaast is er een vrij specifieke mate van menging nodig: niet te veel verschil in snelheid bijvoorbeeld, maar evenmin complete homogeniteit. Hetzelfde geldt voor assertiviteit en dominantie. Het verlagen van de algehele snelheid verlaagt de drempel voor kwetsbare groepen. De intrinsieke regels van dit spel, dat nog het meest wegheeft van het zwermen van spreuwen bij zonsondergang, zorgt voor een veilige omgeving voor de deelnemers. Maar dit spel kan ook juist buitenstaanders uitsluiten. Divers en context-gevoelig omgaan met deze oplossing is essentieel: mixen met voetgangers kan prima op plekken waar veel reuring is (De Ruijterkade), maar is bijvoorbeeld minder logisch op routes met veel doorgaand verkeer (Sarphatistraat in de ochtendspits).

Het Mr. Visserplein is een van de drukste kruispunten en fietsroutes van de stad. Opstelstroken voor fietsers zijn recent verbreed, zebrapaden ingekort en markeringen aangepast. Het asymmetrische profiel van brede opstelstroken voor de fiets en smallere stroken voor de andere baan springen het meest in het oog. Voor het afslaan naar de Valkenburgerstraat is een apart vak voor fietsers gemaakt. De doorstroming van de fietsers verloopt sindsdien een stuk soepeler.



Sarphatistraat

De transformatie van een doorgaande stadsstraat tot fietsstraat.

Een toepassing van ontwerptool 1.7 Directe fietsroutes, pag. 80

De fietsstraat Sarphatistraat is het eerste gedeelte van een ambitieuze fietsring rond het centrum. Een doorgaande route, die stads-wijken met elkaar verbindt.

Een toepassing van ontwerptool 3.1 Gemengde straten, pag. 84

De auto is te gast. Verschillende vervoerswijzen met min of meer gelijkwaardige snelheden, mengen. Het profiel heeft overmaat, zodat men elkaar prima kan inhalen. Een fietsstraat voor veel doorgaand fietsverkeer is hier mogelijk, omdat het aantal overstekende voetgangers beperkt is. In drukke (winkel)straten liggen fietsstraten minder voor de hand.

Een toepassing van ontwerptool 3.3 Rangepaste snelheid, pag. 84

De snelle fietser en de auto passen hun snelheid aan. De inrichting van de straat dwingt dit af: er is slechts één baan voor alle gebruikers. De 30 km per uur zou voor auto's, scooters én fietsers moeten gelden.

Opdrachtgever: Gemeente Amsterdam

Ontwerp: Gemeente Amsterdam



Durf te experimenteren. Sinds de Sarphatistraat is ingericht als fietsstraat is het aantal fietsers flink toegenomen. Het risico van deze fietsstraat is dat het een route op stadsniveau is, verschillende snelheden (ook elektrische fietsen en scooters) komen samen. Deze snelheidsverschillen kunnen zwakkere deelnemers gaan uitsluiten. Als snelheden te hoog worden, dan gaat het (oog) contact verloren en wordt openbare ruimte weer verkeersruimte.



Shared space De Ruijterkade

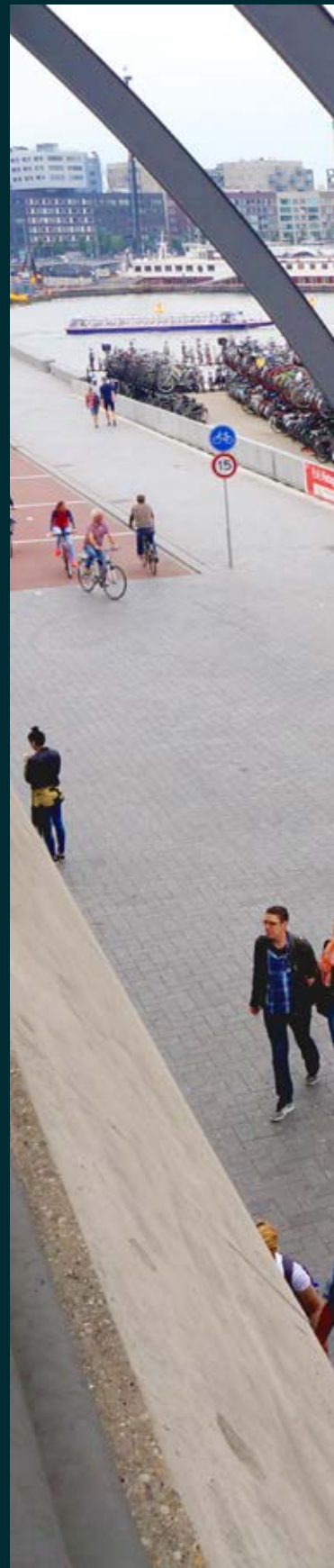
Een autotunnel en een shared space waar dagelijks tienduizenden voetgangers en fietsers mengen.

Een toepassing van
ontwerptool 3.1
Gemengde straten,
pag. 84

Onder de De Ruijterkade is een autotunnel aangelegd. Op het maaiveld komen de andere vervoerswijzen en richtingen samen: fietser, scooter en voetganger tussen pont, station en stad. Doordat de vervoerswijzen min of meer gelijkwaardige snelheden hebben, kunnen ze worden gemengd: shared space. De ruimte is ingericht als één plateau, dat het verkeer zo min mogelijk stuurt, maar wel vertraagt. Alles is uitgevoerd in één materiaal. Er zijn geen onnodige regels of verkeersmaatregelen. Menging en zelfregulering vergroten de opletendheid en de verkeersveiligheid.

Opdrachtgever: Gemeente Amsterdam

Ontwerp: Gemeente Amsterdam





Van deur tot deur

De fiets als gezond alternatief voor woon-werkverkeer

Sjoerd Feenstra

Sjoerd is stedenbouwkundig strateeg en partner van Urhahn. Hij pendelt regelmatig met de fiets tussen zijn huis in Haarlem en zijn werk in Amsterdam.

De fiets bewijst in de stad dagelijks haar voordelen. Er is geen betere manier om zich van A naar B te verplaatsen. Maar niet alleen in de stad wint de fiets het van de auto of het openbaar vervoer, ook voor een grotere afstand blijkt de fiets, al dan niet elektrisch aangedreven, prima de concurrentie aan te kunnen met andere vervoersmodaliteiten. Concurrentie die niet alleen is uit te drukken in winst in de portemonnee, maar ook in tijdswinst, energiewinst, milieuwinst én gezondheidswinst.

FILES EN OVERVOLLE TREINEN

Met de komst van de e-bike, en in het bijzonder van speed pedelecs, zijn afstanden tot 30 kilometer voor velen eenvoudig in een uurtje te overbruggen. Voor de recreatieve racefietser, overigens een explosief groeiende groep, was dat al langer een peulenschil. Deze ontwikkelingen bieden een nieuw perspectief op het woon-werkverkeer. Veel in Amsterdam werkenden wonen in de regio. Het merendeel van deze forensen ondervindt dagelijks de hinder van files of overvolle treinen. Is de (elektrische) fiets daar de oplossing voor?

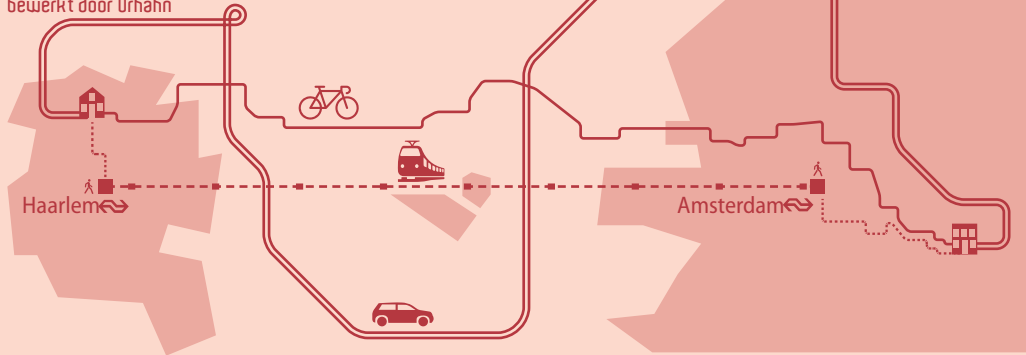
DE PROEF OP DE SOM

Op het traject Haarlem-Amsterdam nemen we in de ochtendspits de proef op de som door vanuit een willekeurige plek in Haarlem-Noord naar een willekeurige plek in Amsterdam-Centrum vier verschillende vervoersmodaliteiten te vergelijken: auto, trein, racefiets en speed pedelec. We vergelijken reistijd, afgelegde afstand, kosten, milieubelasting en energieverbruik.

Een enorme kwaliteit van deze route is de aangename groene omgeving. Pas bij het Haarlemmerplein mengt de fietser zich met de auto. Vanaf dat punt dienen de racefietser en speed-biker hun snelheid aan te passen aan hun stedelijke medeweggebruiker.

Haarlem - Amsterdam in cijfers

Milieucentraal, fietsennaarhetwerk.nl, runinfo.nl, ns.nl,
bewerkt door Urhahn



AUTO



33 km



reistijd 40 minuten, gemiddeld
oponhoud in de ochtendspits:
5 minuten

CO₂

7029 gram

33 km x 213 gram per km
(obu 1 persoon)

63 kcal

€ 6,27

19 ct / km

TREIN



21,3 km

fiets (1 km), trein (18 km)
fiets (2,3 km)



fiets naar station (8 min.),
gem. wachttijd station (5 min.),
reistijd trein (15 min.), lopen
fietsenstalling (3 min.), fietsen
locatie (7 min.)

CO₂

0 gram

(obu elektrische trein op
groene stroom)

128 kcal

107 kcal (fietsen)
+ 21 kcal (zitten)

€ 2,34

13 ct / km

RACEFIETS



24 km

gemiddelde snelheid
29 km p/u,



CO₂

0 gram

867 kcal

€ 2,40

Gebaseerd op afstand per jaar:
4.000 km

SPEEDPEDELEC



24 km

gemiddelde snelheid
34 km p/u,



CO₂

144 gram

6 gram per kilometer

533 kcal

€ 4,25

17,7 ct / km

Op een zonnige zomerochtend slingert een kleurige stoet fietsers door het landschap tussen Haarlem en Amsterdam. Gewapend met rugzakje voor kleding, een handdoekje en een paar schoenen.



DE FIETS WINT (MEESTAL)

Deze vergelijking maakt duidelijk dat de snelste vervoersmodaliteit (de fiets-trein combinatie) op dit traject gemiddeld 12 minuten sneller is dan de langzaamste modaliteit (de racefiets). In alle andere opzichten scoren racefiets en speed pedelec beter dan de auto en de trein. Ook naar de gezondheids- en gelukswinst van fietsen is onderzoek gedaan. Je bent fitter, productiever, lichter, vreugdevoller en goedkoper uit als je elke dag minimaal een half uur fietst²⁵.

CONDITIE(S)

Dit zijn overtuigende argumenten om specifieker te kijken naar de manier waarop de fietsende woon-werkforens zich door stad en landschap beweegt. Welke ruimtelijke condities leveren een positieve bijdrage aan de conditie van de fietsforens? Waar kan het beter? Opnieuw richten we daarbij, niet geheel toevallig, de aandacht op het fietstraject Haarlem–Amsterdam.

VAN DEUR TOT DEUR

Op een zonnige zomerochtend slingert een kleurige stoet fietsers door het landschap tussen Haarlem en Amsterdam. Gewapend met rugzakjes voor kleding, een handdoekje en een paar schoenen. Het kost de Haarlemmer weinig tijd om de stad uit te komen. De enige vervelende obstakels zijn de verkeerslichten, die zijn ingesteld om het autoverkeer te laten doorstromen. Maar eenmaal de stad uit is het frictieloos fietsen door een soms idyllisch Hollands landschap van dijkjes en polders, sporadisch onderbroken door wat verkeerslawaaï van auto's, treinen en vliegtuigen. Bij Halfweg is het kort keren en draaien, maar daarna volgt het summum voor de snelle fietser: een strakke, brede, dieprode plaat asfalt. Een fietssnelweg reikt tot diep in Amsterdam. Bij station Sloterdijk dient zich weer het eerste verkeerslicht aan. Een enorme kwaliteit van deze

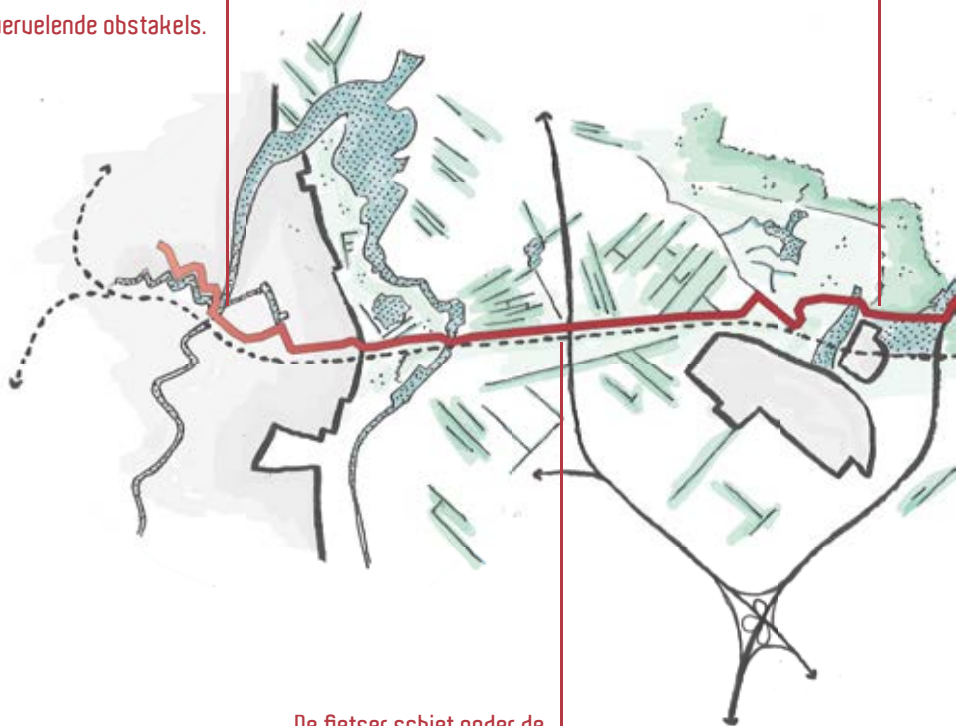
Het ervaren van het landschap maakt de keuze voor de fiets boven de auto of trein aantrekkelijk. Hier kun je lekker doortrappen, het wegdek is comfortabel en de route efficiënt.



route is de aangename groene omgeving: de polders bij Halfweg, de Brettenzone en (het altijd drukke) Westerpark. Pas bij het Haarlemmerplein mengt de fietser zich met de auto. Vanaf dat punt is het de kunst dat de racefietser en speed-biker zich qua snelheid aanpassen aan hun stedelijke medeweggebruiker. Dat manifesteert zich het sterkst bij het Centraal Station: shared space betekent snelheid minderen en laveren. Na Amsterdam-Centraal zijn nog slechts enkele minuten nodig om op de plaats van bestemming te arriveren.

De reeks stoplichten in Haarlem zijn ingesteld op het snel doorstromen van autoverkeer. Voor fietsers vormen het ueruelende obstakels.

Bij Halfweg is onlangs een nieuwe fietssnelweg opgeleverd.



De fietser schiet onder de files op A9 door.

MORAAL VAN HET VERHAAL

De moraal van dit verhaal is glashelder: de fiets heeft de toekomst, ook voor het regionale woon-werkverkeer in de metropoolregio Amsterdam. Misschien niet voor alle forensen, maar wel voor de getrainde fietser, en, met de opkomst van de speed pedelec of e-bike, ook voor de weggebruiker die zich liever niet in het zweet werkt. De fysieke condities voor de fietsforens op een regionaal traject Haarlem-Amsterdam zijn prima. Het is grotendeels een ware fietssnelweg. De (elektrische) fiets blijkt zelfs met woon-werkafstand van 24 kilometer een prima alternatief voor de auto en de trein. Buiten de stad werkt het frictieloos, snel en groen. In de stad is het belangrijkste advies aan de snelle fietser: zet Strava uit en pas je snelheid aan.

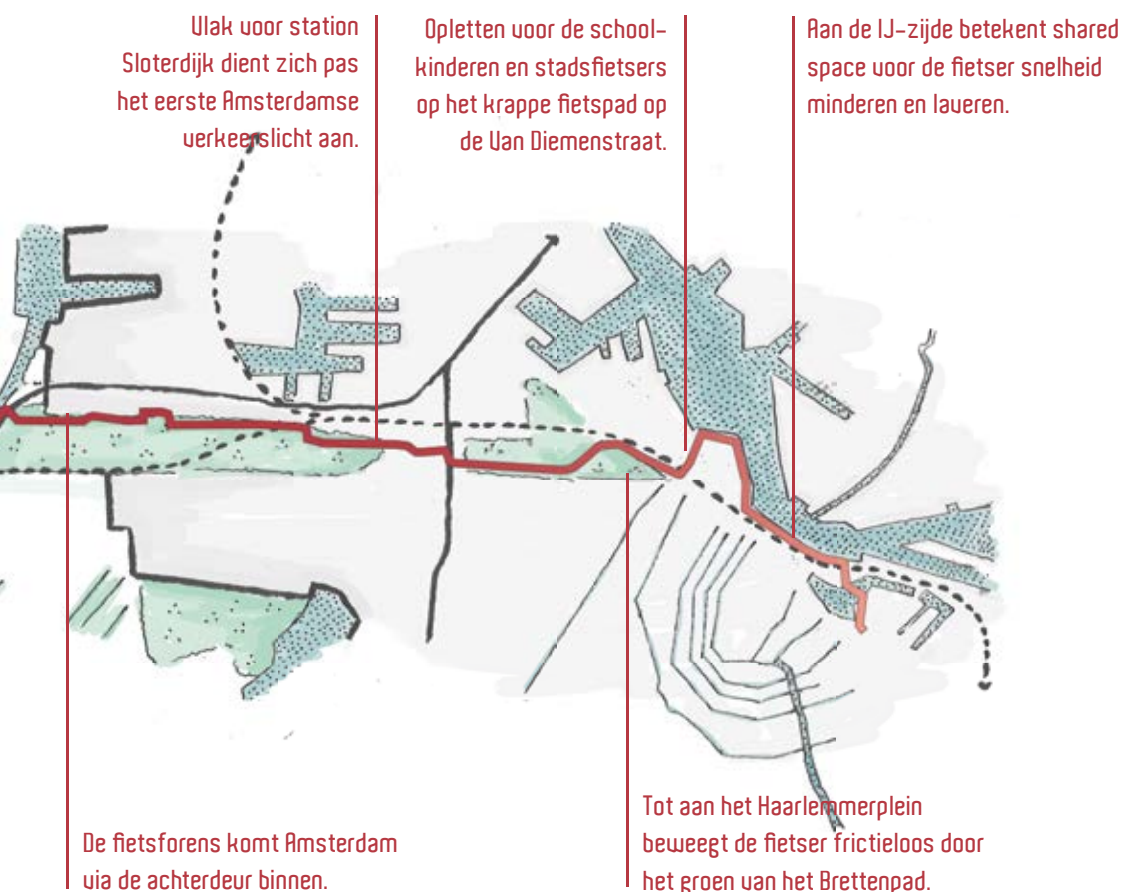
Aan dit artikel gerelateerde ontwerptools:

1.7 directe fietsroutes

1.8 regionaal fietsnetwerk
pag. 80

2.4 drukke routes eromheen
pag. 82

3.3 aangepaste snelheid
pag. 84



Fietssnelweg Haarlem-Amsterdam

Een snelle, directe fietsroute.

Een toepassing van
ontwerptool 1.8 Regionaal
fietsnetwerk, pag. 80

De fietsroute tussen Amsterdam en Haarlem is frictieloos: de fietssnelweg met comfortabele verharding, nauwelijks verkeerslichten of kruisend verkeer, reikt tot ver in Amsterdam. De fietssnelweg ligt in een aangename, groene omgeving met zicht op het Hollandse landschap.

Opdrachtgever: Provincie Noord-Holland, Gemeente Amsterdam,
Gemeente Haarlem





Nesciobrug

Een aantrekkelijke fiets- en wandelbrug van formaat, die IJburg verbindt met Amsterdam-Oost.

Een toepassing van
ontwerptool 1.7 Directe
fietsroutes, pag. 80

De Nesciobrug zorgt voor een directe, continue en snelle verbinding tussen de Watergraafsmeer/Diemen en IJburg. De positie tussen de wijken geeft de brug een meerwaarde. Helaas gaat de verbinding ook via grote groengebieden (Nieuwe Diep en Diemerpark), waardoor de verbinding voor velen onveilig voelt, vooral 's avonds. Een directe verbinding tussen twee woonwijken zonder tussenliggend groengebied, voelt veiliger.

Opdrachtgever: Gemeente Amsterdam

Ontwerp: Wilkinson Eyre





Lopend door woonwijken en werkgebieden

Annemieke Molster

Annemieke is stedenbouwkundige en onderzoekt met haar bureau Molster Stedenbouw de relatie tussen ontwerp en actieve mobiliteit.

Met medewerking van:

Camilla Meijer

Camilla is omgevingspsycholoog en onderzoekt met haar bedrijf Omgeving en beleving hoe mensen hun fysieke omgeving ervaren, gebruiken en veranderen.

Lopen heeft veel voordelen, je zou willen dat iedereen het vaker doet. De redenen variëren. In de overvolle stadscentra is de beperkte ruimtebehoefte van voetgangers een groot voordeel, in woonwijken is het belangrijk dat mensen meer bewegen en op bedrijventerreinen is er groeiende aandacht voor een aantrekkelijk vestigingsklimaat, voor ontmoeting en voor de gezondheid van werknemers. Dit artikel laat zien hoe naoorlogse woonwijken en werkgebieden aantrekkelijker kunnen worden voor de voetganger. Soms zijn stedenbouwkundige ingrepen gewenst, zoals verdichting, functiemenging en een betere aansluiting met het ov. De voetgangersvriendelijkheid kan ook met architectuur worden verhoogd: door variatie, een menselijker maat of een beganegrondlaag met 'ogen op straat'. Tot slot kan door de inrichting van de openbare ruimte veel bereikt worden, door bijvoorbeeld stoepen te verbreden, in zitgelegenheid te voorzien en voldoende verlichting te realiseren.

Men loopt graag als de afstand beperkt is, lopen veilig is en voelt, als de route direct en makkelijk te vinden is, het loopopperulak comfortabel is en de omgeving aantrekkelijk oogt.

GA TOCH LOPEN!

In het stadscentrum en de oude stadswijken zie je veel voetgangers. Veel bestemmingen liggen op loopafstand van elkaar, het ov-aanbod is goed – men loopt of fietst naar de haltes – en het is er altijd levendig. Autorijden is geen aantrekkelijk alternatief: het is lastig, langzaam en duur. Hoe anders is het in veel naoorlogse woonwijken, en ook in werkgebieden. De bewoners bewegen minder²⁶ en de gezondheidsproblemen zijn groter. Een belangrijke reden dat hier minder bewogen wordt, is dat de afstanden tot voorzieningen en het werk groot zijn, men pakt eerder de auto of het ov. Autorijden is er relatief makkelijk: er is meer ruimte voor auto's en je kunt er makkelijker parkeren.

Opmerkelijk is dat men in naoorlogse woonwijken veel minder fietst dan gemiddeld, terwijl het lopen ongeveer op het Amsterdamse gemiddelde ligt²⁷. Ruimtelijke, sociaaleconomische en leefstijlfactoren liggen hieraan ten grondslag. Wij zien juist in deze woon- en werkgebieden grote kansen voor de voetganger.

WAT WIL DE VOETGANGER?

Als we mensen willen stimuleren om te lopen, moeten de voorwaarden goed zijn. Men loopt graag als 1) de afstand beperkt is, 2) lopen veilig is en voelt, 3) de route direct en makkelijk te vinden is, 4) het loopoppervlak comfortabel is en 5) de omgeving aantrekkelijk oogt. Deze volgorde is belangrijk: hoewel mensen bereid zijn om verder te lopen in een aantrekkelijke omgeving, werkt dat maar tot op zekere hoogte. Als het te ver of onveilig is, maakt de aantrekkelijkheid van de omgeving niet meer uit. Onderzoek laat zien dat mensen minder lopen en fietsen als ze zich onveilig voelen. Ook achterstallig onderhoud van stoepen en straten bevordert het lopen niet²⁸.

De Wibautstraat is van een moeilijk oversteekbare, onaantrekkelijke autostraat getransformeerd tot een prettiger straat voor voetgangers door de brede stoepen, open plinten en goede oversteekplaatsen.



STEDENBOUWKUNDIGE VERNIEUWING VAN NAOORLOGSE WOONWIJKEN

Helaas ontbreken de bovengenoemde voorwaarden nog weleens in naoorlogse woonwijken. Het gaat vaak al mis bij de eerste voorwaarde: de woningdichtheid is laag en weinig bestemmingen zijn op loopafstand, de afstanden worden te groot om te lopen. Meer menging en dichtheid zijn gewenst. Veel naoorlogse woonwijken worden vernieuwd, er is succesvol gewerkt aan de verbetering van de leefbaarheid en de veiligheid. Onbewust is meer bereikt. De wijken worden aantrekkelijker voor voetgangers: functiemengder, dichter en vooral ook veiliger.

De stedenbouwkundige opzet versterkte het gevoel van onveiligheid: veel strokenbouw met kopgevels zonder ramen en gesloten begane-grondlagen met garages en bergingen. Succesvolle oplossingen zijn het toevoegen van bedrijvigheid en ontmoetingsplekken in de begane-grondlaag en het vergroten van zicht op straat vanuit de woningen: 'ogen op straat'.



De plinten van de flats in de Bijlmer bestonden uit bergingen en garageboxen. Bij de renovatie zijn de plinten verbouwd tot woningen en ruimten voor voorzieningen. Boven de oude situatie van Grubbehoefte en onder de huidige situatie. De bedrijfjes en de collectieve ruimte in de plint geven het gebouw meer uitstraling en verbeteren de sociale veiligheid.





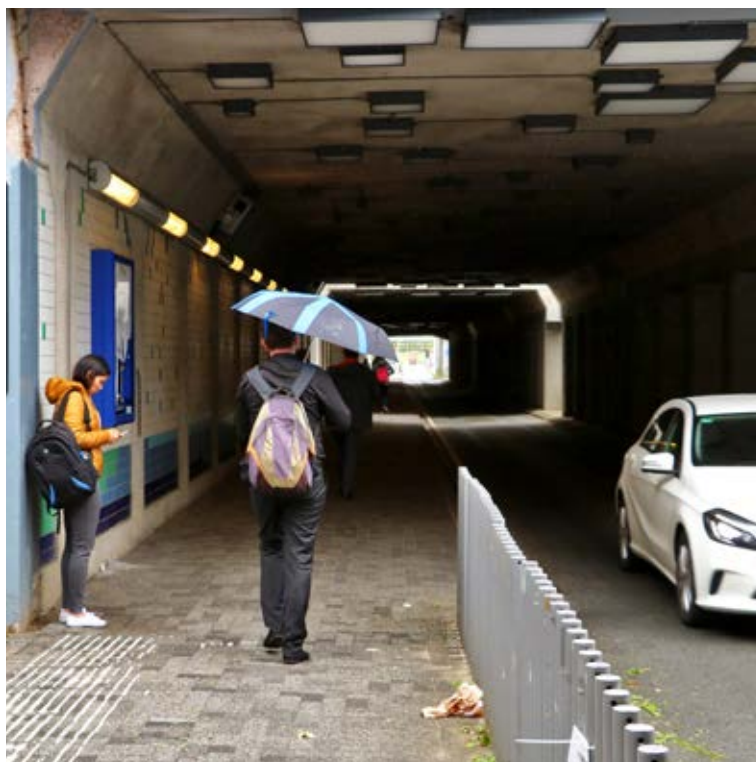
De woningen in een naoorlogse portiekflat aan de U.J. Klarenstraat in Slotervaart zijn (betaalbaar) verkocht als kluswoningen. De bewoners renoveerden de garages in de plint tot woonkeukens en zorgden daarmee voor 'ogen op straat'. Het is nu prettig wandelen langs de lichte ramen en woning-entrees.



LOPEND DE METRO OF TRAM IN

Bijna niemand zal zijn dagelijkse bestemmingen binnen loopafstand in de eigen wijk vinden. Voor langere afstanden kiest men het ov of de auto. De combinatie snel openbaar vervoer en lopen is in deze woonwijken succesvol. Je biedt mensen een goed alternatief voor de auto. Bij de keuze voor het openbaar vervoer neemt men de totale reis van deur tot deur in beschouwing. Lopen is veruit de belangrijkste vorm van voor- en natransport; juist het voor- en natransport en het wachten zijn vaak de bottleneck. Aantrekkelijke, veilige voetgangersroutes van en naar het openbaar vervoer zijn cruciaal. Toch komt het nog regelmatig voor dat een station of halte wordt gebouwd of vernieuwd, maar dat op straat pijnlijk duidelijk wordt dat de looproutes geen aandacht hebben gekregen. Ze vielen simpelweg buiten de plangrens.

Het gemengde werkgebied en station Sciencepark zijn voor voetgangers prima in orde. De route ertussen is echter nog niet van hetzelfde niveau: de tunnel onder de spoorbundel is lang en onaantrekkelijk, het station is vanuit het Sciencepark gezien niet herkenbaar en de materialisering is ondermaats.



HET KAN – MET KLEINE INGREPEN – ZOVEEL BETER!

In veel naoorlogse wijken en werkgebieden zijn de wegen onnodig breed, wordt hard gereden, liggen stoeptegels schots en scheef, ontbreken open afritjes voor mensen met een rolstoel of rollator en is de architectuur weinig gevarieerd. Kleine ingrepen in de openbare ruimte kunnen al helpen, zodat voetgangers makkelijker en veilig kunnen oversteken, niet meer struikelen op de stoep en af en toe op een aangename plek even kunnen uitrusten. Veel is mogelijk. Ook de architectuur kan aantrekkelijker en gevarieerder. Simpele ingrepen, zoals muurschilderingen, kunnen de uitstraling van de omgeving enorm verbeteren.



Streetart in Amsterdam Nieuw-West. Op een oit saae kopgevel prijkt nu Vermeers melkmeisje.

VAN WERKGEBIED TOT AANTREKKELIJKE STADSE MENGING

Werkgebieden zijn sterk gericht op de auto: de meeste werknemers en bezoekers komen met de auto en rijden 's avonds weer terug naar huis. Een zittend bestaan. De opgave is om de omgeving voetgangersvriendelijker te maken. Ook in de werkgebieden geldt dat betere en aantrekkelijkere routes tussen kantoor en ov-haltes belangrijk zijn. Dan zal men eerder voor het ov kiezen en lopen tussen werkplek en ov-halte. Een aantrekkelijkere werkomgeving nodigt ook uit om bijvoorbeeld een (lunch)wandeling te maken, het zorgt voor fittere werknemers met een hogere arbeidsproductiviteit.

Op veel plekken wordt al gewerkt aan meer functiemenging en een prettigere situatie voor voetgangers. Zo komen er woningen in bedrijvenpark Amstel III, waardoor verschillende bestemmingen op loopafstand van elkaar komen te liggen, het gebied 24/7 levendig wordt en dubbelgebruik van parkeerruimte mogelijk is. Amsterdam Sciencepark groeit uit tot een gemengd gebied met een universiteit, kantoren, een hotel, congresvoorzieningen en woningen. In Bullewijk zijn tussen de kantoorgebouwen een restaurant met terras en een aantal speelelementen gekomen. Grote en kleinere interventies die bijdragen aan de voetgangersvriendelijkheid.

In bedrijvenpark Amstel III zijn woningen toegevoegd aan een werkgebied waar voorheen alleen kantoren en bedrijven waren. Het mengen van functies maakt het werkgebied levendiger en daarmee aantrekkelijker voor voetgangers.



TEN SLOTTE: EEN VOETGANGER LOOPT NIET OM

Voetgangers willen korte, directe routes, ze lopen niet om. Soms zijn slimme, nieuwe verbindingen nodig om mensen te verleiden. Soms lopen mensen toch, ook al is er eigenlijk niks voor hen geregeld: de welbekende olifantenpaadjes. Bij het Lambertus Zijlplein lag er een: de kortste route vanuit de wijk naar het winkelcentrum, waar de keerlus van tram 13 ligt. Het olifantenpad is inmiddels bestraat. Het is iets omgelegd, zodat voetgangers niet twee keer de trambaan over hoeven te steken.

Goede voorbeelden van nieuwe verbindingen zijn de Paleisbrug in Den Bosch en de Moreelsebrug in Utrecht: aantrekkelijke bruggen voor langzaam verkeer over brede spoorbundels verbinden stadswijken met het centrum. In Amsterdam zorgt de fiets-/voetgangersbrug over het Buiksloterkanaal voor toegang tot Overhoeks en verderop verbindt een nieuwe brug NDSM met Buiksloterham. Dat zijn slimme ingrepen die de reistijd van wandelaars en fietsers vele minuten verkorten.

Ran dit artikel gerelateerde ontwerptools:

1.1 dichte, gemengde wijken

1.3 snel ou

1.4 ou-knooppunten

1.5 goede aanlooproutes ou pag. 80

2.1 menselijke maat

2.2 intensieve

functiemenging

2.11 looproutes

werkgebieden

pag. 82

4.1 adressen aan de straat

4.2 frictieloze straten en plekken

4.3 voldoende rustplekken pag. 85



De olifantenpaadjes tussen winkelcentrum en woonwijk bij het Lambertus Zijlplein zijn inmiddels geformaliseerd en bestraat. Maak korte routes!

Spoorpark

Spoortalud wordt route voor sport, spel en lunchwandelingen.

Een toepassing van ontwerptool 1.5 Goede aanlooproutes ou, pag. 80

Het Spoorpark is het eerste stuk van de geplande groene route vanuit Arenapoort West, via het AMC, naar Abcoude. Het spoortalud, voorheen een ongebruikte en onveilige restruimte, is ingericht als lineair park met een aantrekkelijke loop- en fietsroute tussen de stations Bijlmer Arena en Bullewijk. Forensen nemen deze route vanuit de stations naar de werkgebieden.

Het Spoorpark is voor veel kantoormedewerkers een vast onderdeel van het lunchrondje. Een prettige afwisseling in het door kantoren



gedomineerde gebied. Toeristen uit de hotels en hostels in de omgeving zitten in het gras aan het water. En het kinderdagverblijf uit de buurt komt speciaal naar deze plek om de kinderen veilig, want autovrij, te laten spelen op de toestellen langs de route.

Het Spoorpark op het talud van het spoor is een prachtig voorbeeld van hoe een ongebruikte ruimte in de stad ingezet kan worden als alternatieve sportplek. De sportroute en de toestellen zijn ontwikkeld in samenwerking met Reebok CrossFit 020 (een sportschool, gevestigd langs de route). Zij zorgden er bijvoorbeeld voor dat er van elk toestel twee naast elkaar staan, zodat twee sporters die samen oefeningen doen, niet op elkaar hoeven te wachten.

Opdrachtgever: Gemeente Amsterdam

Ontwerp: Gemeente Amsterdam

Een toepassing van ontwerptool 2.11 Looptoutes werkgebieden, pag. 82

Een toepassing van ontwerptool 5.3 Kleinere sportplekken, pag. 126



Deze restruimte langs het spoor biedt onverwachte gebruiksmogelijkheden. Op elk moment van de dag is er activiteit.

Een buurt voor het leven

Wendy van Kessel

Wendy is stedenbouwkundig ontwerper bij Urhahn. Haar artikel is gebaseerd op haar afstudeeronderzoek naar de levensloopbestendigheid van Amsterdamse buurten.

In Amsterdam wordt een groei van het aantal 65-plussers verwacht van bijna 90.000 in 2011 tot 160.000 in 2040²⁹. Deze groep stelt specifieke eisen aan wonen, voorzieningen en publieke ruimte. De vergrijzing en de stijgende zorgkosten hebben grote hervormingen van ons zorgstelsel tot gevolg gehad. Steeds minder mensen hebben recht op intramurale zorg en ouderen worden gestimuleerd om zo lang mogelijk thuis te blijven wonen.

EEN STAD WAAR JE OUD KUNT WORDEN

Onze leefomgeving is een steeds belangrijkere pijler geworden in het zorgsysteem. De groeiende groep ouderen – die langer thuis blijft wonen – vraagt om een andere kijk op onze ruimtelijke omgeving. We moeten ouderen blijven betrekken bij het dagelijkse stedelijke verkeer, voor hun gevoel van eigenwaarde, maar ook voor behoud van zelfredzaamheid en een verlaging van de zorg- en hulpvraag. Tegelijkertijd vermindert de kans op dementie en chronische ziekten doordat ouderen langer actief blijven.

Ouderen hebben een kleine(re) actieradius. Faciliteiten, openbaar vervoer en levendige publieke ruimten dienen op loopafstand te liggen.

Langer thuis blijven wonen is vaak ook de eigen wens van ouderen. In veel gevallen is de directe woonomgeving echter helemaal niet geschikt om oud in te worden. Ouderen hebben een kleine(re) actieradius. Faciliteiten, openbaar vervoer en levendige publieke ruimten dienen op loopafstand te liggen. De nabijheid van voorzieningen stimuleert ouderen tot bewegen, zorgt voor sociaal contact en bevordert de zelfredzaamheid: er is een motief om naar buiten te gaan.

EEN LEVENSLLOOPBESTENDIGE BUURT

Om ouderen in staat te stellen in de eigen buurt te blijven wonen – daar waar hun sociale netwerk zich bevindt – zijn buurten nodig die geschikt zijn om oud in te worden: levensloopbestendige buurten.

Een levensloopbestendige buurt heeft de volgende kenmerken:

- Er is een netwerk van goede routes waar langzame vormen van verkeer voldoende ruimte hebben.
- De buurt activeert mensen om naar buiten te gaan. Ouderen maken minder gebruik van de auto en zijn voor de grotere afstanden aangewezen op openbaar vervoer. De afstanden en routes naar haltes zijn essentieel voor ouderen.
- Er zijn goed toegankelijke kleinschalige of grootschalige faciliteiten, zorgvoorzieningen en welzijnsvoorzieningen op het niveau van de buurt. Faciliteiten op loopafstand dragen bij aan de zelfredzaamheid van ouderen en bieden een motief om naar buiten te gaan.
- Er zijn woonmogelijkheden voor alle leeftijdsgroepen en er zijn alternatieven in de eigen buurt als de woonsituatie verandert.
- De buurt stimuleert ontmoetingen, zowel informeel als formeel, en tracht daarmee isolatie en eenzaamheid tegen te gaan. Goede publieke buitenruimten, maar ook gedeelde binnenruimten, kunnen ouderen activeren om naar buiten te gaan en hun sociale leven te onderhouden.
- De buurt is compact en verdicht, waardoor voldoende draagkracht voor de buurtvoorzieningen aanwezig is.

Hoewel de uitgangspunten van de levensloopbestendige buurt voor iedere buurt hetzelfde zijn, vraagt iedere buurt om een andere sociaal-ruimtelijke aanpak, die correspondeert met de lokale vraagstukken. Iedere buurt is anders. De Dapperbuurt laat bijvoorbeeld andere vraagstukken zien dan Betondorp (beide Amsterdam-Oost). Voor beide buurten wordt uiteengezet hoe de structuur in elkaar zit, waar de relevante faciliteiten liggen en welke interventies worden voorgesteld.

Aan dit artikel gerelateerde ontwerptools:

[2.1 menselijke maat](#)

[2.2 intensieve](#)

[functiemenging](#)

[2.4 drukke routes eromheen](#)

[2.3 autoluw netwerk](#)

[pag. 82](#)

[3.2 scheiding snelheden](#)

[pag. 84](#)

[4.1 adressen aan de straat](#)

[4.2 frictieloze straten en](#)

[plekken](#)

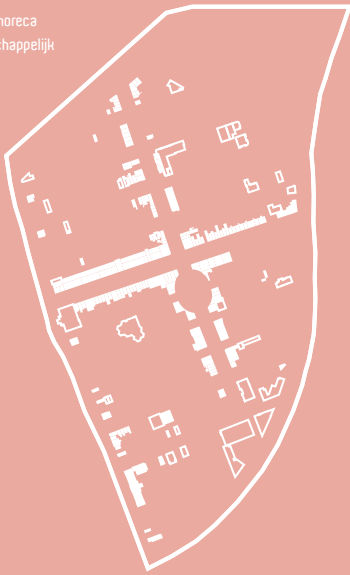
[4.3 voldoende rustplekken](#)

[pag. 85](#)

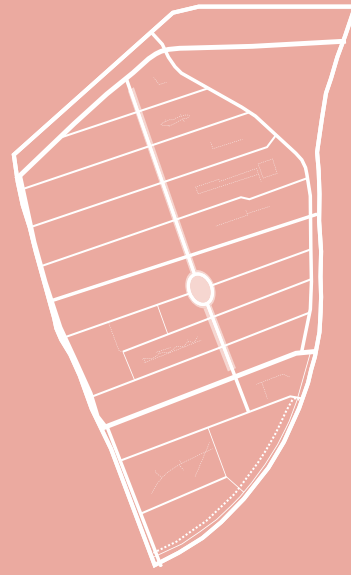
Op de Dappermarkt is altijd iets te beleven. De dagelijkse boodschap is voor ouderen uit de buurt een motief om de straat op te gaan. Dat voorkomt isolement en de dagelijkse beweging is gegarandeerd.



- Retail/horeca
- Maatschappelijk



Faciliteitenniveau
Dapperbuurt



Hiërarchie straten
Dapperbuurt

Dapperbuurt

De Dapperbuurt is een eind 19e eeuwse buurt, gebaseerd op het plan van de Amsterdamse stadsplanoloog Kalff.

De Dapperbuurt staat bekend om de Dappermarkt, welke zorgt voor levendigheid. Buiten de markt zijn voorzieningen en winkels op loopafstand, wat voldoende beweegredenen geeft voor ouderen om erop uit te gaan.

Tegelijkertijd zorgt de reuring van de markt voor veel autoverkeer en het ontbreekt aan rustplekken met groen in de luwere straten. Door het gebrek aan hiërarchie in de straatprofielen missen fijnmazigheid en autoluwe zones. Het toevoegen van autoluwe zones binnen de buurt vergemakkelijkt het 'ommetje' met veilige wandelroutes.

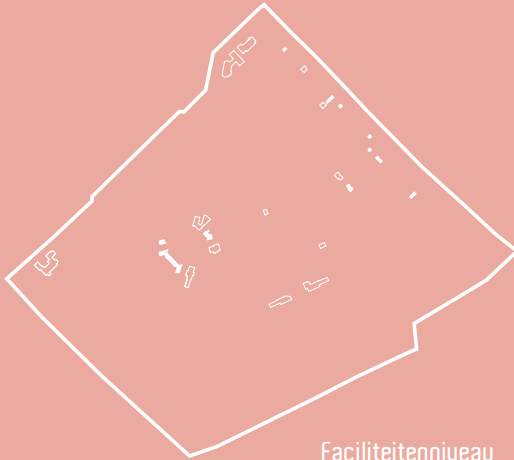
Het toevoegen van bankjes en bomen, en het vergroenen van de straatprofielen zou zowel de verblijfskwaliteit als de voetgangersvriendelijkheid ten goede komen.

Een toepassing van ontwerp-tool 2.2 Intensieve functiemenging, pag. 82

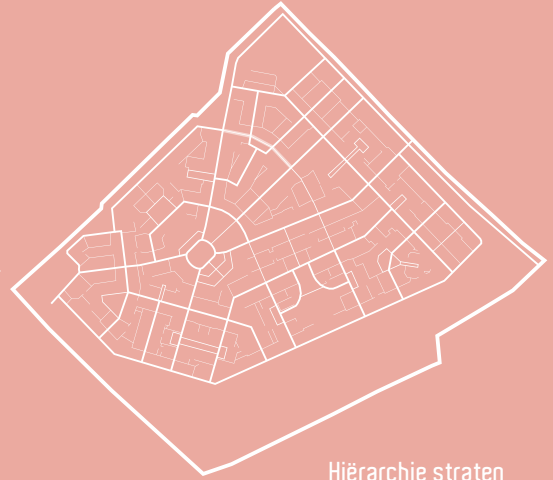
Een kans voor ontwerp-tool 2.4 Drukke routes eromheen en 2.3 Autoluwe netwerk, pag. 82

Een kans voor ontwerp-tool 4.3 Voldoende rustplekken, pag. 85

- Retail/horeca
- Maatschappelijk



Faciliteitenniveau
Betondorp



Hiërarchie straten
Betondorp

Betondorp

Betondorp is een tuindorp gebouwd tussen 1923 en 1925. De stedenbouwkundige structuur is ruimtelijk en concentrisch, met een grote verscheidenheid aan routes.

Een toepassing van ontwerptool 2.1 Menselijke maat, pag. 82

Snelle en minder snelle routes leiden op een veilige manier naar het dorpscentrum. Groene plekken en groene routes veraangenamen het 'ommetje'.

Een kans voor ontwerp-tool 2.2 intensieve functiemenging, pag. 82

Het voornaamste probleem van Betondorp ligt bij het faciliteitsniveau. In de loop der jaren is de dichtheid verminderd door veranderende woonmaatstaven en zijn faciliteiten langzaam uit de buurt verdwenen. Dat is een probleem voor de oudere inwoners wat verder van het buurtcentrum. Verdichting en toevoegen van seniorenwoningen in nabijheid van het dorpscentrum zou bijdragen aan de draagkracht om de nodige faciliteiten dichtbij te houden.

Een toepassing van ontwerptool 3.2 Scheiding snelheden, pag. 84 en 4.2 Frictieloze straten en plekken, pag. 85

Routes ernaartoe zijn veilig. Door goede stoepen, afstand tot autoverkeer middels langsparkeren, overzichtelijke openbare plekken en voldoende oversteekplekken.

Een toepassing van ontwerptool 4.1 Adressen aan de straat, pag. 85

Tegelijkertijd is de sociale structuur van de buurt goed, velen wonen al hun hele leven in Betondorp. De grote hoeveelheid grondgebonden woningen veraangenaamt de routes en zorgt voor 'ogen op straat'.



Goede publieke ruimten kunnen ouderen activeren om naar buiten te gaan en hun sociale leven te onderhouden. Veilige en aantrekkelijke netwerken van straten, pleinen en stoepen vormen de basis.

Ontwerptools fietsen en lopen

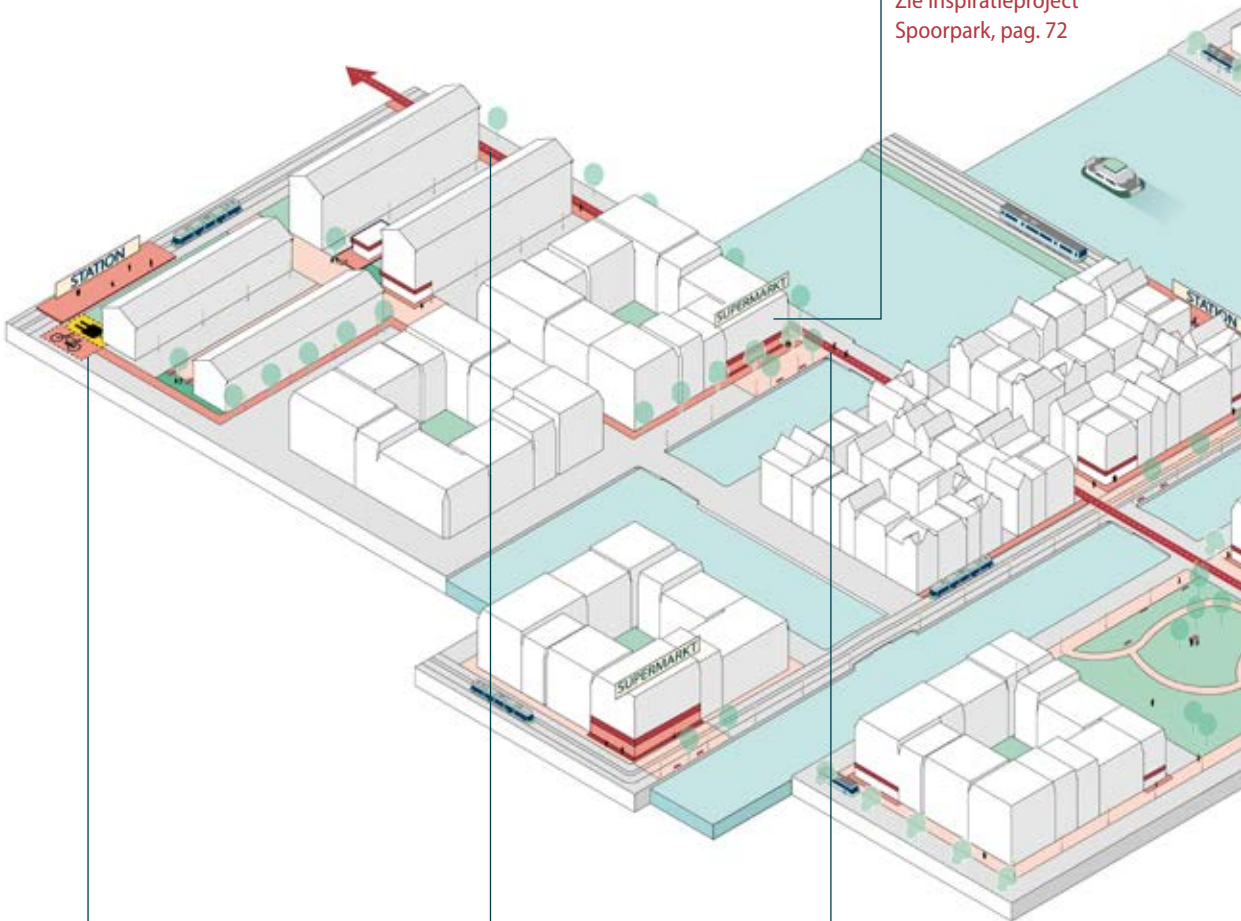
Ambitie 1. Verbonden stedelijke kernen

De stad en regio hebben een polycentrische structuur met meerdere kernen (stads- en wijkcentra). De kernen zijn functie-gemengd en verdicht. Snel openbaar vervoer en doorgaande fietspaden verbinden de kernen onderling.

1.2 Voorzieningen in de stad

De voorzieningen (winkels, werkgelegenheid, medische zorg, cultuur, sport, etc.) liggen in de stad en niet aan de stadsrand.

Zie inspiratieproject
Spoorpark, pag. 72



1.6 Fietsparkeerplaatsen ov

Rond ov-knooppunten en stedelijke concentratieplekken zijn voldoende comfortabele (beveiligde) fiets-parkeerplekken met oplaadpunten voor e-bikes.

Zie inspiratieproject Mahlerplein, pag. 36

1.8 Regionaal fietsnetwerk

Een uitgebreid netwerk van fietsroutes verbindt de stad en de nabijgelegen steden en dorpen, direct en frictieloos (met zo weinig mogelijk kruisend verkeer en verkeerslichten).

Zie inspiratieproject
Fietssnelweg, pag. 60

1.7 Directe fietsroutes

Directe, continue en snelle fietsroutes (zoals de stadsradialen) verbinden de stadswijken onderling.

Zie inspiratieprojecten
Sarphatistraat, pag. 50 en
Nesciobrug, pag. 62

1.5 Goede aanlooproutes ov

Loop- en fietsroutes sluiten perfect aan op het ov-netwerk. Ze zijn veilig, aantrekkelijk, hebben voorkanten en er zijn 'ogen op straat'.

Zie inspiratieproject
Mahlerplein, pag. 36

1.1 Dichte, gemengde wijken

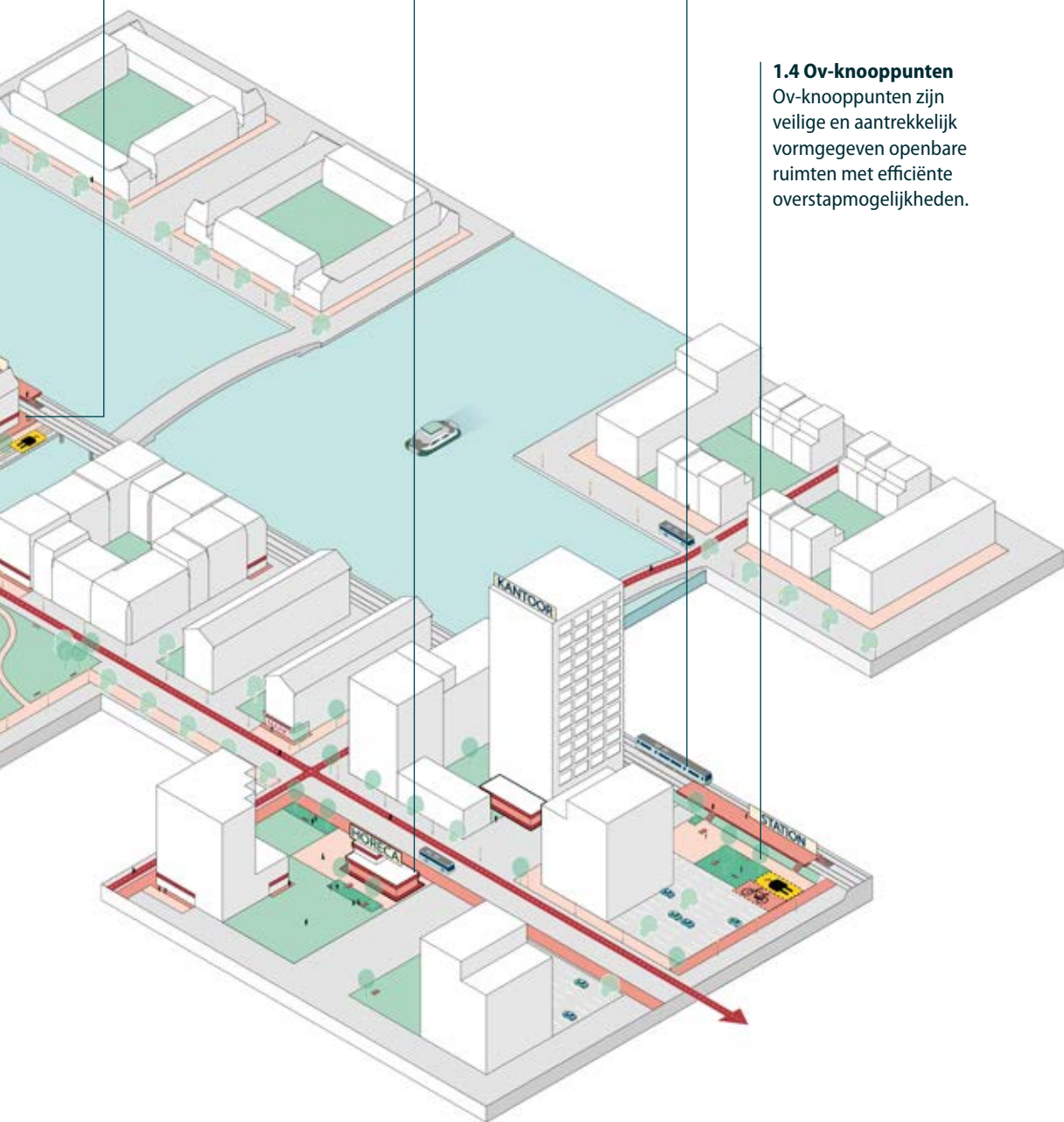
Alle woonwijken én werkgebieden hebben een hoge dichtheid en kennen veel functiemenging, vooral rond ov-knooppunten.

1.3 Snel ov

Snel ov, in de vorm van sneltram, metro en light rail, is gericht op de langere afstanden binnen stad en regio. Fietsen en wandelen fungeren als voor- en natransport (onderdeel van de vervoersketen).

1.4 Ov-knooppunten

Ov-knooppunten zijn veilige en aantrekkelijk vormgegeven openbare ruimten met efficiënte overstapmogelijkheden.



Ambitie 2. Fietsen en lopen in de luwe stadsbuurt

De beweegvriendelijke stad heeft luwe, compacte stadsbuurten, waarin iedereen fietsend en lopend zijn bestemming kan bereiken. In deze buurten wordt prioriteit gegeven aan de fietser en de wandelaar.

2.2 Intensieve functiemenging

De luwe stadsbuurten hebben een intensieve functiemenging: wonen, werken, onderwijs en voorzieningen liggen verspreid in de buurt in elkaars nabijheid. Alles is lopend en fietsend te bereiken.

2.1 Menselijke maat

De menselijke maat en kleinschaligheid zijn de basis voor de stedenbouwkundige structuur van de buurten.

2.4 Drukke routes eromheen

Drukke en snelle routes voor auto en fiets leiden om de luwe stadsbuurten heen.

2.3 Autoluwe netwerk

De buurten hebben een netwerk van comfortabele, frictieloze, autoluwe straten en pleinen waar de snelheid en veiligheid van kinderen en ouderen het uitgangspunt is. Dagelijkse voorzieningen, het ov en woningen voor senioren liggen aan dit netwerk. (Zie ook 9.2)

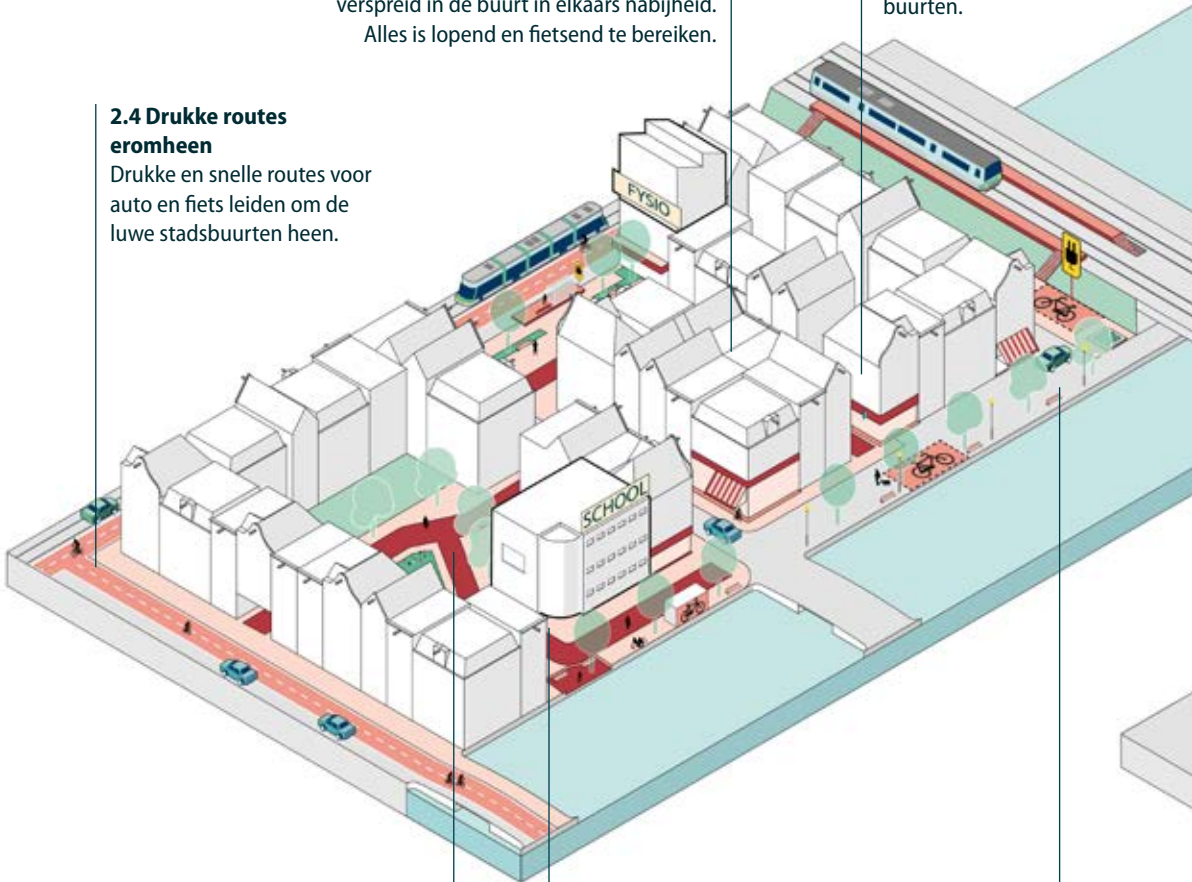
Zie inspiratieproject Roeterseiland, pag. 38

2.9 Scholen autovrij

De omgeving van scholen is autovrij. Kinderen worden niet met de auto tot aan school gebracht.

2.5 Fijnmazige structuur

De buurten hebben een fijnmazig raster van gemengde straten. De auto kan gewoon een plek krijgen in de buurt.



2.10 Pick-up-plaatsen

Door het slim plannen van pick-up-plaatsen voor pakketten wordt onnodig vrachtverkeer door de buurten voorkomen.

2.11 Looproutes werkgebieden

In werkgebieden zijn routes voor recreatieve (lunch) wandelingen en veilige, aantrekkelijke looproutes naar ov-haltes.

Zie inspiratieprojecten Roeterseiland, pag. 38 en Spoorpark, pag. 72

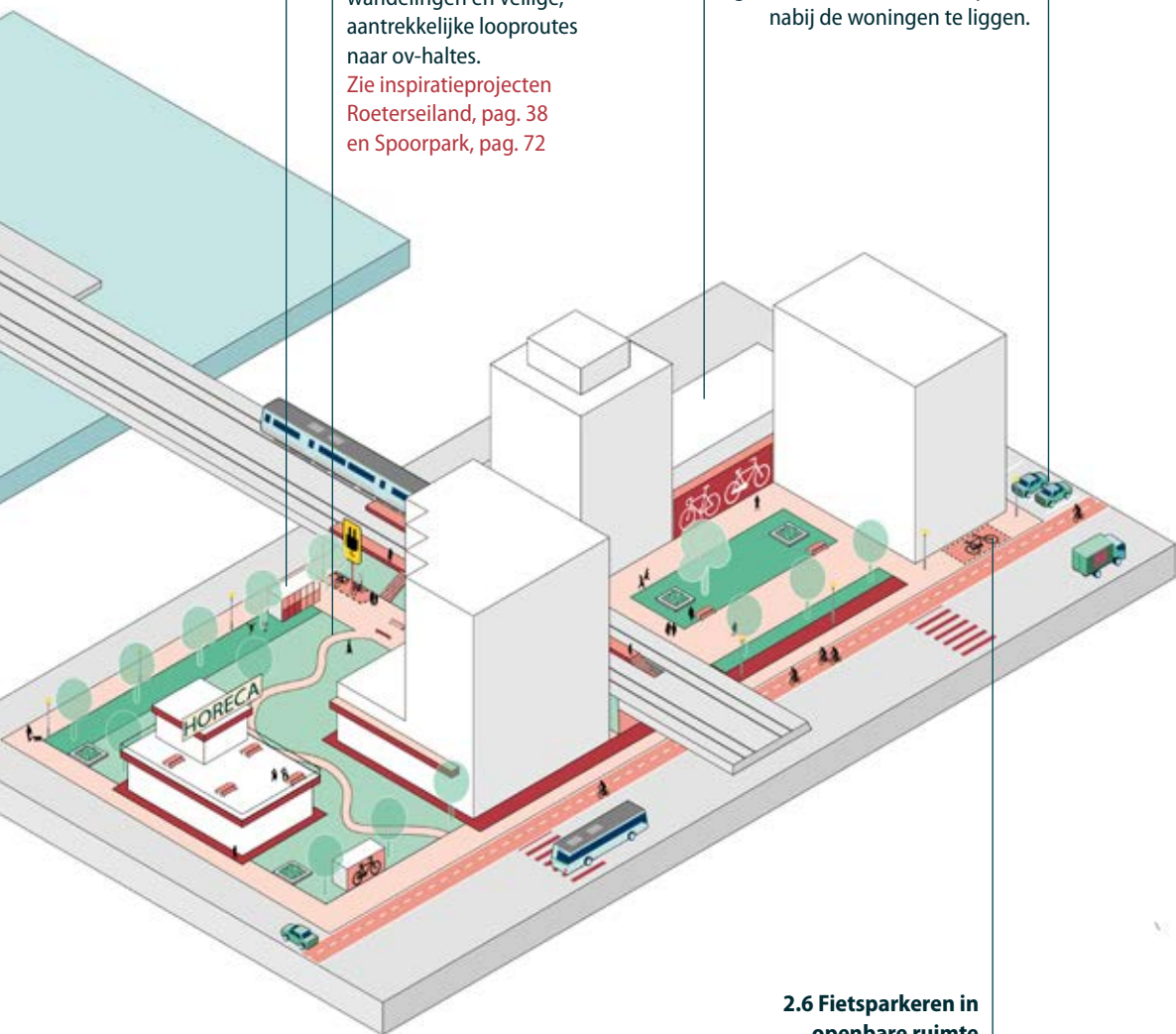
2.7 Fietsparkeren in bebouwing

Bij ieder (nieuw)bouwproject wordt voorzien in voldoende fietsparkeerplaatsen. Vanuit (woon)gebouwen is eerst het fietsparkeren te bereiken en dan pas het autoparkeren. Dat mag op afstand.

Zie inspiratieproject Roeterseiland, pag. 38

2.8 Autoparkeren clusteren

Autoparkeerplaatsen in de buurten kunnen worden geclusterd en hoeven niet per se nabij de woningen te liggen.



2.6 Fietsparkeren in openbare ruimte

In de openbare ruimte of in openbare fietsenstallingen is voorzien in voldoende fietsparkeerplaatsen.

Ambitie 3. Gemengde straten

De openbare ruimte is een stedelijk verblijfsgebied. Vervoersstromen met min of meer dezelfde snelheid delen de straten. Grenzen vervagen, men houdt rekening met elkaar.

3.2 Scheiding snelheden

Vervoerswijzen worden niet gemengd als snelheids- en kwetsbaarheidsverschillen te groot zijn: op drukke invalswegen wordt de fietser gescheiden van de auto; de snelle fietser wordt gescheiden van de wandelaar; kwetsbare ouderen en kinderen hebben veilige stoepen.

3.3 Aangepaste snelheid

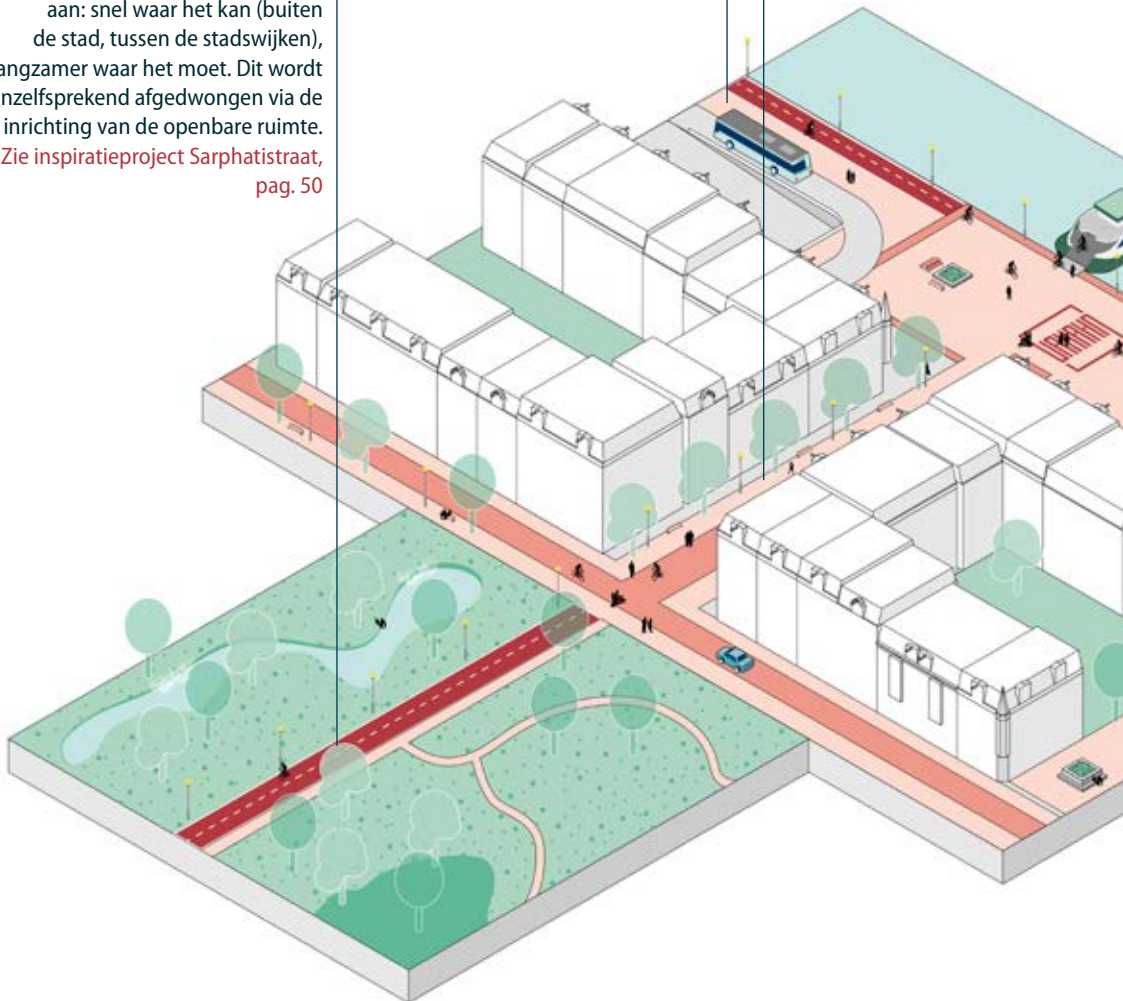
De snelle fietser past zijn snelheid aan: snel waar het kan (buiten de stad, tussen de stadswijken), langzamer waar het moet. Dit wordt vanzelfsprekend afgedwongen via de inrichting van de openbare ruimte.

Zie inspiratieproject Sarphatistraat, pag. 50

3.1 Gemengde straten

Vervoerswijzen met min of meer gelijkwaardige snelheden, worden gemengd. Menging en meer zelfregulering vergroten de oplettendheid en de verkeersveiligheid. Gewone stadsstraten, brede fietsstraten en shared spaces vormen de basis van de stad.

Zie inspiratieprojecten Sarphatistraat, pag. 50 en De Ruijterkade, pag. 52

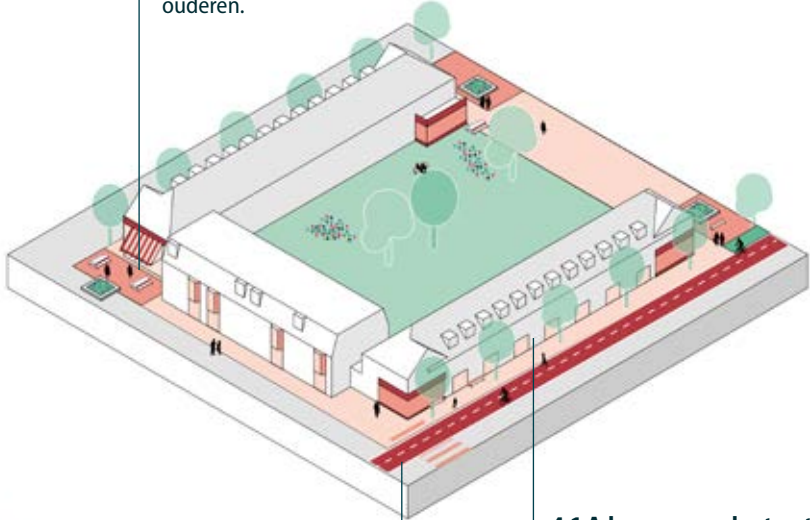


Ambitie 4. Veilige en frictieloze openbare ruimte voor iedereen

De openbare ruimte is op een veilige, frictieloze en comfortabele manier ingericht, zodat iedereen er prettig kan fietsen en lopen.

4.3 Voldoende rustplekken

De openbare ruimte heeft voldoende rustplekken voor ouderen.

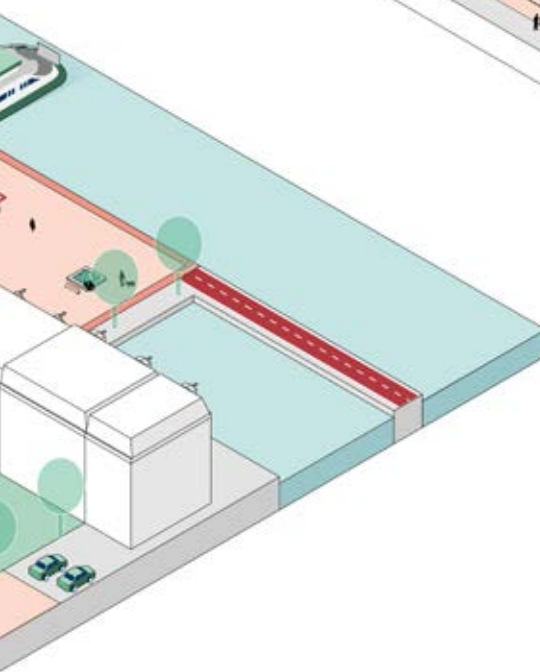


4.1 Adressen aan de straat

De straten hebben 'adressen' (voorkanten) en er zijn veel functies in de plint van de bebouwing. Dat vergroot de sociale veiligheid ('de ogen op straat') en de aantrekkelijkheid.

4.2 Frictieloze straten en plekken

Wandel- en fietspaden en trottoirs zijn frictieloos voor kwetsbare groepen, met overbrugbare hoogteverschillen in het straatprofiel, comfortabele verharding, geen onnodige obstakels en veilige oversteekplekken.



sport

Sport

Sport is meer divers dan ooit. Nog steeds sporten velen bij een traditionele sportclub, buiten of in een sporthal. Nieuwe vormen van sportbeoefening zijn daar de afgelopen jaren aan toegevoegd. De sportschool is ongekend populair en Cruiff-courts hebben het aloude pleintjesvoetbal nieuw leven ingeblazen. Het ongeorganiseerde sporten is sterk in opkomst. Overal in de openbare ruimte is dit zichtbaar, vooral in de parken. Talloze hardlopers en fietsers doorkruisen het park, bankjes worden gebruikt voor fitnessoefeningen, de markeringen op het pad voor sprintjes en de bootcampclub werkt met de boomstammen.

DE STAD VERANDERT DE SPORT; SPORT VERANDERT DE STAD

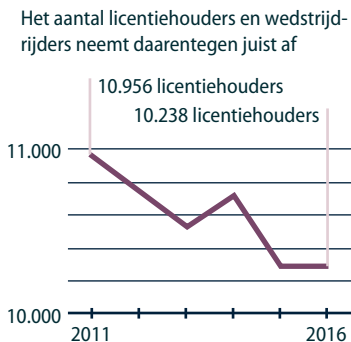
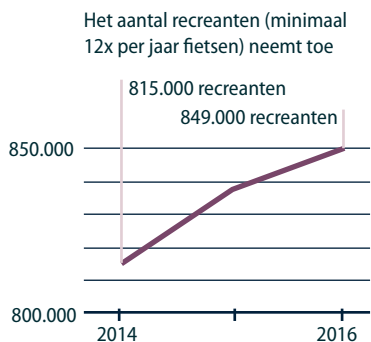
Nog niet zo lang geleden sportten de meeste sporters bij een traditionele club, vaak voetbal, hockey, tennis of atletiek. Tegenwoordig zijn ongeorganiseerde en anders-georganiseerde sporten (sporten die beoefend worden in teamverband, maar waarbij men geen lid hoeft te zijn van een club) populair. Ter illustratie: de meest beoefende sporten zijn fitness en conditietraining, joggen en hardlopen³⁰. De individualisering van de samenleving en drukke agenda's spelen hierin een belangrijke rol. Men sport liever 'even snel om de hoek', dan bij een club op een vaste avond inclusief alle sociale verplichtingen. Het belang dat wordt gehecht aan sporten, is veranderd. Velen sporten vanuit gezondheidsoverwegingen³¹. Sport, care en wellness versmelten. Zijn power-yoga en tai-chi sport, care of wellness? Sportief en actief zijn wordt gezien als een levensstijl. Sporten is cool, onderdeel van een urban lifestyle en tegelijkertijd het uitdragen van een identiteit. De sporter wil en mag gezien worden.

Maar er is ook een andere werkelijkheid. In veel wijken bewegen en sporten de bewoners – van jong tot oud – te weinig. Hoe lager de sociaaleconomische status (SES), hoe minder sportief. In 2015 was het Nederlands percentage hoogopgeleiden dat tweewekelijks sport ruim twee keer zo groot als het percentage laagopgeleiden (CBS, 2015)³². Ook in Amsterdam bewegen hoger opgeleiden structureel meer dan lager opgeleiden³³. Soms ontbreekt de motivatie, soms simpelweg de mogelijkheden (voorzieningen, tijd, geld). Amsterdam wil voorzien in beweegruimte, zodat iedereen wordt verleid tot meer sport en bewegen.

ACTUELE OPGAVE

Sporten muteren, schikken zich naar de beschikbare ruimte, nemen buitenlandse invloeden over en worden geïnspireerd door andere sporten. Neem bijvoorbeeld het populaire 3x3 basketbal: een vorm van basketbal die op iedere straathoek kan worden gespeeld. Het neemt weinig ruimte in en je hebt slechts zes spelers nodig. Dit is illustratief voor sport in de stad. De sportende stadsbewoner claimt ruimte door de sportvorm aan te passen, traditionele sportaccommodaties te vernieuwen en door de openbare ruimte te gebruiken: van pannaplekken, urban free runners, calisthenics-parken, bootcamp-klasjes tot middle-aged man in lycra. Andere manieren van sporten vragen om een andere kijk op de openbare ruimte. Sportplekken in de stad worden steeds belangrijker³⁴. De openbare ruimte wordt gebruikt als sportschool. Richt de openbare ruimte in voor sport en bewegen, want dat geeft plekken identiteit en maakt de stad aantrekkelijker als vestigingsplaats.

Waar voor volwassenen ongeorganiseerde en anders georganiseerde sporten steeds belangrijker worden³⁵, zijn voor kinderen de georganiseerde sporten nog steeds het belangrijkste. Juist voor de jonge groep is het van belang dat sportaccommodaties niet worden weggedrukt naar de stadsranden. Koester sport midden in de buurten³⁶. Ze dragen bij aan de sportbeoefening, vooral in de achterstandswijken, bieden ruimtelijke kwaliteit en kunnen bijdragen aan de sociale samenhang. Het Olympiaplein, de tennisbaan in het Linnaeushof en de tennisbaan aan de Winterdijkstraat tonen al decennia aan wat de kracht van sport is midden in de buurt.



De groei van het aantal recreanten wielrenners tegenover de afname van het aantal wedstrijdrijders
Illustratief voor de toename van flexibele sporten. NTFU, LVDB/ Het Parool, bewerkt door Urhahn.

Ambities voor sport

AMBITIE 5. OPEN SPORT

Maak sportaccommodaties open – letterlijk en figuurlijk – zowel de binnenstedelijke als de grotere aan de stadsrand. Maak de sportparken onderdeel van het publieke domein door ze openbaar(der), multifunctioneler en toegankelijker te maken. Door faciliteiten te delen wordt er minder geleund op één gebruiker en kunnen kosten en verantwoordelijkheden worden gedeeld. Combineer functies slim op de sportaccommodaties: sportschool, buitenschoolse opvang, sportvelden, sportmedisch centrum; veel combinaties zijn mogelijk (bijvoorbeeld Sportplaza Mercator). Stel de accommodaties open voor anders georganiseerde sport (Olympiaplein; Meerpark) of bied faciliteiten voor individuele sporters, zoals sanitair, horeca, kluisjes (De Mirandabad). Dit alles leidt tot sportaccommodaties die fungeren als een nieuw type park. Mooie hekwerken, een centrale ligging en ‘zicht op de velden’ zijn voorwaarden. Het Olympiaplein en Laan van Spartaan zijn inspirerende voorbeelden.

Grotere sportaccommodaties zijn ruimte-intensief, liggen logischerwijs vaak aan de stadsrand en blijven uiteraard ook nodig. Zorg voor aantrekkelijke, veilige routes waardoor de complexen fietsend goed te bereiken zijn en ze toch dichtbij lijken.

Lees meer: artikel
‘Streetwise’, pag. 108,
artikel ‘K.I.D.S.’, pag. 148

Zie ook inspiratie-
projecten Sportas, pag.
98, Olympiaplein, pag. 104,
Laan van Spartaan, pag.
106, Meerpark, pag. 118,
Sportplaza Mercator,
pag. 124

AMBITIE 6. STAD ALS SPORTSCHOOL

Ontwerp de openbare ruimte zodanig dat deze mogelijkheden biedt voor sport en bewegen. Sport en bewegen zijn basisvoorwaarden voor een goede stadswijk. Bestem niet alles, creëer beweeguitdagingen (hoogteverschillen), biedt ruimte (overmaat) voor sport, maak goede, groene routes. Binnenstedelijke pleinen zoals het Makassarplein en het Van Beuningenplein en grote parken, zoals het Westerpark, Noorderpark en Park Somerlust, bieden allerlei sport- en speelgelegenheden.

AMBITIE 7. WATER ALS BEWEEGRUIMTE

Amsterdam is een waterstad. Water is een prachtige aanleiding voor sport en spel: van spelen voor kinderen in het Pierenbad Oosterpark, Gibraltarplein en Westerpark, watersport in de grachten tot zwemmen in de plassen (van Sloterplas tot Gaasperplas) en in het open water. Bied ruimte en faciliteiten voor watersporten (van stand up paddle surfing (suppen), surfen tot roeien) en bied zwemgelegenheid waar dit kan. Niet alleen in de plassen aan de rand van de stad, maar ook in het centrum. Het Marineterrein is een prachtige optie.

Lees meer: artikel 'De waarde van sport in de stad', pag. 100, artikel 'Streetwise', pag. 108, artikel 'Data-based design', pag. 114

Zie ook inspiratieprojecten Freerun Sloterplas, pag. 112, De Mirandabad, pag. 116, Van Beuningenplein, pag. 158, Westerpark, Park Somerlust en Noorderpark, pag. 160

Lees meer: artikel 'De waarde van sport in de stad', pag. 100, artikel 'Water biedt lucht', pag. 120

Verbeelding ontwerptools per ambitie, zie pag. 126–131

donderdagavond



in het fleuopark



Het Fleuopark is mijn park. Met mooi weer geniet ik er van de zon met een goed boek of wandel ik er. Ik ken het op mijn duimpje, ik sport er enkele keren per week. Wanneer ik in het weekend een gaatje kan vinden, loop ik er mijn vaste hardloop-rondje. Op dinsdag- en donderdagavond sluit ik aan bij de bootcamp. Hoewel het strippenkaart-concept flexibiliteit biedt en een eerlijke prijs garandeert, mis ik bijna geen enkele training. Maar ik ben niet de enige die de smaak te pakken heeft. Met het stijgen van de temperatuur groeit ook de omvang en de diversiteit van de groep. Ik geloof niet in het bikini-klaar maken van onze lichamen, maar ik zie wel de voldoening die iedereen eruit haalt.

De sportieve voldoening is groot – misschien nog wel groter dan toen ik nog voetbalde. De inspanning is meer divers en meer gericht op een allround training van het hele lichaam. De sociale voordelen van het voetballen mis ik wel. De binding die je met een team hebt, is nu minder. Niet dat er geen animo is om nog een biertje te drinken na afloop, maar de faciliteiten ontbreken simpelweg. Wat zou het fijn zijn als de tennisclub openbaarder was of als het Fleuopark een clubhuis zou bezitten voor alle sporters van het park.

Wendy van Kessel (Urhahn)

Historisch canon sport

1800



Schaatsen op de op de Buitensportpark.

Op het water wordt al sinds jaar en dag gesport: roeien in de zomer, schaatsen in de winter

1850



Roei- en zeilvereniging 'De Hoop' aan de Amstel.

1928



Olympisch Stadion voor de Olympische Spelen in Amsterdam. Van Eesteren ontwerpt het voorplein en de infrastructuur.

Plan Zuid: ruimte voor sport in het ontwerp van een stadswijk

1929



Recordwedstrijd op het Olympiaplein. In Plan Zuid van Berlage uit 1914 wordt voor het eerst ruimte voor sport opgenomen in een stedenbouwkundig ontwerp. Een sociaaldemocratisch gedachtegoed (de overheid is verantwoordelijk voor de publieke gezondheid) ligt hieraan ten grondslag.

De Mirandabad, Amsterdam-Zuid



1932



Het Linnaeushof, gebouwd tussen 1925 en 1935 als een introverte, katholieke buurt. Rond de kerk liggen de woningen voor de gelovigen. De centraal gelegen tennisbanen dateren uit deze periode.

Geplande sport in de naoorlogse stadsuitbreidingen

In het Algemeen Uitbreidingsplan Amsterdam (AUP) van 1935, naar ontwerp van Van Eesteren en gerealiseerd vanaf 1945, zijn planmatig sport-, spel- en recreatievoorzieningen opgenomen. Iedere buurt, wijk en elk stadsdeel krijgt nauwkeurig berekend, een aantal voorzieningen toebedeeld. Ze worden intensief gebruikt, want bijna niemand heeft een auto, dus men is aangewezen op sport- en ontspanningsmogelijkheden in de directe woonomgeving.



Het Amsterdamse Bos, een ontwerp van Van Eesteren en Mulder uit 1927 is de grootste van de groene scheggen en wordt opgenomen in het AUP. Het doel is om de recreatie- en ontspanningsmogelijkheden in de stad te vergroten. In totaal is ca. 900 hectare bos gerealiseerd, met onder andere de Bosbaan, een manege, een watersportcentrum, sportterreinen en een hockeystadion.

Sloterplas



1935

De ontwikkeling van de lobbenstad met de 'groene scheggen'

In het AUP zijn de 'groene scheggen' geïntroduceerd. De stadsuitbreidingen hebben vingervormige lobben met daartussen brede groenzones die diep de stad binnendringen. Het landschap is daardoor, tot op de dag van vandaag, altijd dichtbij.

In deze periode worden sportcomplexen in de bestaande stad opgeheven ten behoeve van woningen, bedrijven, havengebieden en infrastructuur. Grootchalige, moderne sportcomplexen worden aan de rand van de stad aangelegd, zoals Sportpark Ookmeer, naast Geuzenveld-Slotermeer.

1960



De entree van Sportpark Ookmeer met De Poort van Constant (ontworpen door Constant Nieuwenhuis, ca. 1960).

1960

Sport als stedelijke opgave



In de jaren zestig ontstaat de behoefte om sporten die tot dusver als veldsporten beoefend werden, ook in de koude en natte maanden te faciliteren. De gemeente Amsterdam (ver)bouwt sportzalen door de hele stad. Een voorbeeld is de Van Hogendorphal in de Spaarndammerbuurt.

Trimbaan Amsterdamse Bos. De gemeente Amsterdam zet zich in voor openbare sportvoorzieningen en plaatst trimbanen en trainingsattributen in bossen en parken om hardlopen te stimuleren. De populariteit van sport in de openbare ruimte groeit voorzichtig.

1968



1980

Perioden van krimp en groei

In de jaren tachtig krijgt het groeikernenbeleid vorm. De stad verliest inwoners aan kernen als Purmerend, Lelystad en Hoorn. Dat betekent een daling van het aantal sporters, die ertoe leidt dat sportparken worden opgeheven (bijvoorbeeld Sportpark de Aker) en verenigingen gaan fuseren.

Na 1995 groeit Amsterdam weer en de stad moet op zoek naar nieuwe uitbreidings- en verdichtingslocaties voor woningbouw. De herontwikkeling van de Meer (het oude Ajax-stadion) aan de Middenweg in 1996 is een voorbeeld van verdichting op een binnenstedelijke locatie. Grote sportcomplexen, zoals de Toekomst, krijgen een plek aan de rand van de stad.



1995

Herwaardering van sport in de stad

Olympiaplein, renovatie 2007: een herwaardering van sport in de stad.
Met plek voor een voetbalclub, een Sport Medisch Centrum,
een skatebaan en tennisvelden.



De Cruyff Courts, die in steeds meer wijken verschijnen, illustreren de toename van het maatschappelijke belang dat aan sport wordt gehecht. De veldjes zijn in de eerste plaats gericht op voetbal, maar er kunnen ook andere sporten en spelen plaatsvinden. In veel buurten wordt het Cruyff Court de ontmoetingsplaats voor de jeugd.

Sport als onderdeel van de stedelijke leefstijl

Steeds meer bewoners sporten individueel in de stad. Sport is onderdeel van een leefstijl en mag gezien worden: de stad als sportschool.

Fitness in het Nelson Mandelapark.



Urban Sports Week
Amsterdam, 2017,
Museumplein.



Friday Night Skate.
Hoogtepunt in 1999,
met 3000 deelnemers.



Calisthenicspark Osdorp.



Sportas

De Sportas verbindt de stad met het Amsterdamse Bos en koppelt diverse sportvoorzieningen.

Een toepassing van ontwerptool 5.5 Gedeelde sportaccommodaties, pag. 126

De Sportas verbindt allerlei sport- en ontspanningsmogelijkheden. Een daarvan is de atletiekbaan. De baan is openbaar toegankelijk, ligt direct aan de Sportas en biedt een mooie aanvulling op het hardlooprondje.

Een toepassing van ontwerptool 6.2 Groene routes voor sport, pag. 128

De Sportas zelf is een prachtige route voor hardlopers en fietsers en verbindt stad en Amsterdamse Bos. Start- en finishstreep, verharding en waterpunten maken de route aantrekkelijk.

Opdrachtgever: Gemeente Amsterdam
Ontwerp fiets/looproute: Gemeente Amsterdam





De groene omgeving van het park biedt een aantrekkelijk decor voor de training. De atletiekbaan zelf – toegankelijk voor iedereen – vraagt om een sprintje.

De waarde van sport in de stad

Haal sport uit haar hokje

Vincent Kompier en Daniel Casas Valle

Vincent werkt als zelfstandig auteur en onderzoeker van de stad. Daniel is stedenbouwkundige. Samen adviseren ze over de relatie stedelijke ontwikkeling en sport, spelen en bewegen.

Sportvelden midden in de stad zijn van grote waarde: ze geven identiteit en betekenis aan een plek, zorgen voor lucht en groen en dragen hun steentje bij aan de sociale samenhang. En bovenal: ze bieden bewoners de mogelijkheid om te bewegen midden in de woonomgeving. Zorg voor sport midden in de stad en druk die niet weg naar de rand, daar is sport te kostbaar voor. Sport is van grote waarde voor de stad, nu en in de toekomst.

Start met het creëren van beweegruimte bij stadsontwikkeling. Maak het net zo vanzelfsprekend als het plaatsen van lantaarnpalen en bomen.

SPORT ALS VESTIGINGSVOORWAARDE

Sport en bewegen zijn steeds belangrijker in het dagelijkse leven. Voor velen is het onderdeel van hun lifestyle. Het in de buurt kunnen sporten en bewegen – binnen of buiten, georganiseerd of ongeorganiseerd – draagt bij aan de kwaliteit van leven. Voor anderen, die minder sporten en niet de (financiële) mogelijkheden hebben om naar een sportclub aan de rand van de stad te gaan, is sport in de buurt een bittere noodzaak.

Vroeger ging iemand wonen waar het werk was, of werken waar hij woonde. Deze tijd is voor veel nieuwe stedelingen voorbij. De voorwaarden voor individuen die hun geluk in de stad beproeven, of voor bedrijven die op zoek zijn naar goed geschoold personeel dat tevreden woont, verschuiven naar maatschappelijke waarden als aanwezigheid van cultuur, goede scholen, voldoende groen én goede sport- en beweegmogelijkheden. Sport, bewegen en spelen zijn belangrijke trekkers voor nieuwe stadsbewoners. Het Olympiaplein, maar ook kleine complexen

Zorg voor sport midden in de stad en druk die niet weg naar de rand. In de Kolenkitbuurt is sport een integraal onderdeel van het vernieuwingsplan.



Goede voorbeelden van de inpassing van kleinschalig sporten in de stad

uniek ontwerp

benut restruimte



Basketbal Entrepotdok

hek past in de historische context

samenhang met bebouwing



Tennis Linnaeushof

open ruimte in de buurt

onderdeel nieuwbouw

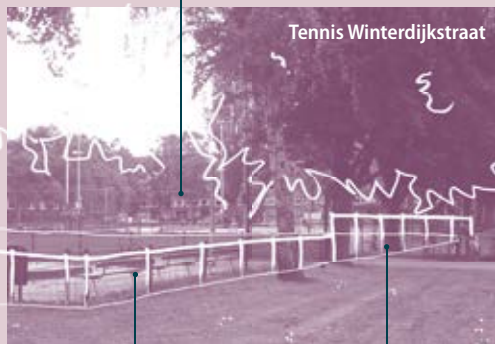
iconisch



Voetbal GWL-terrein

zichtbaar

open ruimte in de buurt



Tennis Winterdijkstraat

transparant

onderdeel van het park

midden in de stad

bijzonder en transparant hek



Korfbal Wertheimpark

aan wandelroute

in het zicht



Cruijff-court Osdorp

transparant

in het park

als de tennisbanen in het Linnaeushof en de Winterdijkstraat, bewijzen al decennia hun waarde. Kleine sportaccommodaties bij parken zoals die bij het Wertheimpark, het Vondelpark en het Erasmuspark zijn eveneens van toegevoegde waarde. Maar ook in het recentere Laan van Spartaan, een voormalig sportcomplex, heeft sport een centrale rol gekregen. Op deze maatschappelijke waarden kunnen steden als Amsterdam zich nog veel sterker profileren. Sport in de buurt is een onderscheidende waarde!

KANSEN VOOR DE ZUIDAS EN HET MARINETERREIN

De enorme potentie van de stad als alledaagse sport- en beweegrimte, wordt nog lang niet overal benut. Neem bijvoorbeeld de Zuidas, een gebied waar de druk van vastgoed en rentabiliteit de ontwikkeling sterk stuurt. Hier liggen nog onbenutte kansen om de sport- en beweegtraditie die op deze plek aanwezig was, mee te nemen als onderscheidende kwaliteit. Door goede verbindingen te maken met Amstelpark, Beatrixpark en Amsterdamse Bos kunnen de mogelijkheden voor sport, ontspanning en bewegen op en rond de Zuidas sterk verbeteren (voor de lunchwandeling, het hardlooprondje na het werk en de 'bedrijfsbootcamp'). En het blijft natuurlijk jammer dat kantoorgebouw The Rock geen klimmogelijkheden heeft. Maar wat niet is, kan nog komen!

Bij de ontwikkeling van het Marineterrein tot aantrekkelijk vestigingsmilieu voor internationale bedrijven, hoort bij uitstek een 24/7 sportmogelijkheid. De gedachte van de stad als één grote sport- en beweegrimte kan op het Marineterrein gestalte krijgen. De openbare ruimte en de bestaande gebouwen lenen zich uitstekend voor (tijdelijke) sportbeoefening, van zwemmen en yoga tot voetbal. Benut de kwaliteiten die er al zijn: maak de bestaande haven geschikt als zwemplek. Zo wordt er waarde toegevoegd aan een voorheen slapend stuk stad. De ontwikkeling van het Marineterrein laat een omwenteling zien in de manier waarop de stad wordt gepland en ontwikkeld. Voeg niet achteraf, als het vastgoed van nieuwhed staat te glimmen, nog sport- en beweegactiviteiten toe, maar maak het gebied en de omgeving aantrekkelijker door juist vooraf sport en bewegen te programmeren.

SPORT EN BEWEGEN: DE BASIS VOOR STADSONTWIKKELING

Start met het creëren van beweegrimte bij stadsontwikkeling, het zorgt voor een sterke basis voor sport en bewegen in de buurt. Daarom de oproep: 'Haal sport uit haar hokje'. Heb een brede blik op sport en bewegen in de stad en zie het niet als incident, of als sportmarketingmoment. Maak het net zo vanzelfsprekend als het plaatsen van lantaarnpalen en bomen.

[Plan dit artikel gerelateerde ontwerptools:](#)

[5.1 sportaccommodaties in de buurt](#)

[5.4 zichtbare sportaccommodaties pag. 126](#)

[6.2 groene routes voor sport](#)

[6.4 sportplekken in de buurt](#)

[pag. 128](#)

[7.1 zwemwater pag. 130](#)

Olympiaplein

Sportvelden op een centrale plek in Amsterdam-Zuid, onderdeel van het befaamde plan voor Amsterdam-Zuid van stedenbouwkundige Berlage.

Een toepassing van ontwerptool 5.1 Sportaccommodaties in de buurt, pag. 126

Het Olympiaplein ligt midden in de wijk: een unieke sportaccommodatie voor zowel de georganiseerde als de ongeorganiseerde sporter.

Een toepassing van ontwerptool 5.4 Zichtbare sportaccommodaties, pag. 126

Het plein wordt aan alle kanten omzoomd door woongebouwen. Het hek rond het Olympiaplein is een kunstwerk op zich: transparant en herkenbaar. De velden zijn zichtbaar en onderdeel van de wijk.

Een toepassing van ontwerptool 5.5 Gedeelde sportaccommodaties, pag. 126

De sportvelden worden multifunctioneel ingezet: voor clubs, maar ook voor de buurt en de omliggende scholen. Midden op het plein ligt het Sport Medisch Centrum.

Een toepassing van ontwerptool 5.6 Tussenvormen sport, pag. 126

Op het Olympiaplein is ruimte voor nieuwe tussenvormen van sport: teams kunnen bijvoorbeeld 5x5 voetballen.

Opdrachtgever: Gemeente Amsterdam
Ontwerp: VHP Landschapsarchitecten (buitenruimte) en Ruud-Jan Kokke (hekwerk)



Het Olympiaplein bewijst al decennialang haar waarde, verandert in de tijd en is het ultieme voorbeeld van sport in de buurt.



Laan van Spartaan

Binnenstedelijke sportvelden, speel- en sportvoorzieningen vormen het hart van een hoogstedelijke buurt.

Een toepassing van ontwerp-tool 5.1 Sportaccommodaties in de buurt, pag. 126

Op deze locatie in Bos en Lommer liggen de voetbalvelden van VVA/Spartaan, de club die hier van oorsprong was gevestigd. De sportvelden en een omliggende zone met sport-, speel- en ontspanningsmogelijkheden bepalen de identiteit van deze (woon)buurt.

Een toepassing van ontwerp-tool 5.4 Zichtbare sportaccommodaties, pag. 126

De sportvelden hebben een transparante, herkenbare afscheiding. De sportvelden en omliggende zone zijn het hart van de buurt. Vanuit de (woon)gebouwen is er zicht op de sport.

Een kans voor ontwerp-tool 5.5 Gedeelde sportaccommodaties, pag. 126

De sportvelden zijn afgesloten, wel is voorzien in een openbare route (inclusief brug) tussen de sportvelden door. De school maakt gebruik van de sportvelden. De sportaccommodatie wordt niet ervaren als 'open en publiek'. Voorkom gescheiden werelden en waarborg dat de sport een integraal onderdeel is van de buurt, zowel in ontwerp als in gebruik.

Een kans voor ontwerp-tools 6.1 Ongeprogrammeerde openbare ruimte, 6.4 Sportplekken in de buurt en 6.5 Sportaanleidingen, pag. 128

De randzone heeft allerlei sport- en speelfaciliteiten. Doordat de zone smal is en ingeklemd zit tussen hek, water en parkeerplaatsen wordt deze (te) weinig gebruikt. Het integreren van sportvelden en sport- en speelzone was beter geweest. Daarnaast werkt het parkeren tussen de woonbebouwing en de speelzone als barrière. De speelzone langs het water wordt gelukkig veel beter benut.

Opdrachtgever: gemeente Amsterdam
Ontwerp: Dijk&co Landschapsarchitectuur (buitenruimte); Carve (speeltoestellen)





In het ontwerpproces zijn eerst de sportvelden ontworpen, inclusief de omheining, en pas daarna de sport- en spelzone daaromheen. Daarom voelt het als twee verschillende gebieden.



Streetwise

**Rick Groeneveld en
Frits Erdmann**
Rick en Frits zijn
stedenbouwkundig
ontwerpers bij Urhahn.

Waar kan de stedeling sporten? Voetbalvelden, tennishallen en andere grootschalige faciliteiten zijn vaak aan de rand van de stad te vinden. Jammer, want zichtbaar sporten 'om de hoek' is belangrijk: voor de gezondheid, maar ook voor de sociale cohesie in de buurt. Gelukkig zijn er genoeg frisse, sportieve stadsbewoners die de schaarse ruimte slim benutten en, georganiseerd of juist niet, gaan sporten midden in de stad. Flexibiliteit in tijd, ruimte en verschijningsvorm van de sport zijn hierbij belangrijk. Drie voorbeelden waaruit blijkt dat de stad daaraan kan bijdragen.

PIONIERS

Freerunnen houdt in dat sporters zich, zoals de naam impliceert, in vrije vorm door de openbare ruimte bewegen. Obstakels op straat of in de bebouwing worden gebruikt als parcours om acrobatische stunts op uit te oefenen. Voor deze sport zijn geen faciliteiten nodig. We zien dat de stad de toenemende populariteit van deze vorm van sport wil faciliteren. Dat gebeurt onder andere met het freerun-parcours aan de Sloterplas. Hoewel de echte freerunner waarschijnlijk liever in het wild zal willen sporten, zorgt dit aangelegde parcours voor een laagdrempelige toegang tot de sport voor bijvoorbeeld kinderen uit de buurt.

MUTATIES IN DE SPORT

Het Olympiaplein in Amsterdam-Zuid is de thuisbasis van voetbalclub Swift. Een deel van het plein is recent ingericht voor Powerleague voetbal. Deze nieuwe verschijningsvorm van voetbal (5 tegen 5) maakt de sport toegankelijker voor een grote groep mensen op een betrekkelijk klein en kostbaar stuk grond. Het plein ligt midden in de wijk. Het Olympiaplein bewijst al decennia haar waarde en laat nu wederom zien dat sportvelden op een innovatieve wijze kunnen muteren en van tijdloze waarde zijn midden in de stad.



Freerunners kunnen altijd en overal sporten. Geef ruimte aan dit soort gebruik van de stad door objecten in de openbare ruimte niet altijd te beveiligen of af te sluiten.



Op het Olympiaplein zijn zes 'Powerleague'-velden aangelegd voor competitieduels van 5 tegen 5. De velden worden per uur verhuurd. Geen lidmaatschap, gewoon spontaan een potje voetballen met vrienden of vriendinnen. De horeca en kleedkamers worden gedeeld met voetbalclub Swift.

BUURTBEWONERS EN INITIATIEFNEMERS

Parken vormen steeds vaker het decor voor verschillende sportactiviteiten. Zelf-georganiseerde groepen mensen komen er hardlopen, skaten of voetballen. Fitnessclubs en particulieren organiseren buitenactiviteiten, zoals bootcamps en (kracht)trainingen; het park wordt een alternatief voor de sportschool. Het nieuwe Calisthenicspark in Nieuw-West speelt hier perfect op in. Het park heeft een gevarieerd aanbod en is populair onder allerlei doelgroepen. Het initiatief voor het park kwam uit de buurt zelf. In samenwerking met de gemeente is de financiering en realisatie tot stand gekomen. Het is een lokale ontmoetingsplek geworden, waar zowel sporters als buurtbewoners een plek vinden.

Nabijheid en flexibiliteit zijn belangrijk voor het behoud van sport in de stad. Hierdoor ontstaat een laagdrempelige toegang voor iedereen. Om de zichtbaarheid en nabijheid van sport te waarborgen, heeft Amsterdam pioniers en waaghalzen nodig die de bruikbaarheid van de schaarse ruimte in de stad laten zien.

aan dit artikel gerelateerde ontwerptools:
5.3 Kleinere sportplekken
5.5 Gedeelde sportaccommodaties
5.6 Tussenvormen sport pag. 126
6.1 Ongeprogrammeerde openbare ruimte pag. 128

Freerun-parcours Sloterplas

Een openbaar freerun-parcours aan de oevers van de Sloterplas.

Een toepassing van ontwerptool 6.5 Sportaanleidingen, pag. 128

Het openbare freerun-parcours biedt jongeren uit de buurt een plek om op eigen initiatief, zonder lidmaatschap, te sporten. Kinderen gebruiken de elementen om te spelen.

Een toepassing van ontwerptool 6.1 Ongeprogrammeerde openbare ruimte, pag. 128

De I Amsterdam-letters en losse elementen op het parcours bieden spel- en sportaanleidingen en geven ruimte aan allerlei vormen van sport, spel en bewegen. Ze dwingen niks af.

Een toepassing van ontwerptool 6.2 Groene routes voor sport, pag. 128

Het freerun-parcours is gekoppeld aan het 'Rondje Sloterplas', een veelgebruikte en als hardlooproute vormgegeven route rond de plas: park, water, sport en recreatief gebruik zijn met elkaar verbonden.

Opdrachtgever: Gemeente Amsterdam
Ontwerp: OWNERstudios



Urban sporters klimmen, fietsen en springen over de 'I Amsterdam'-letters op het freerun-parcours. Samen met hardlopers en buurtkinderen maken ze de oever van de Sloterplas tot een levendige plek.



Data-based design

Thijs Dolders en Mart Reiling

Thijs en Mart analyseren met hun bedrijf Track Landscapes activiteiten in de openbare ruimte met crowd-sourced data. Die data gebruiken ze bij het maken van ontwerpen voor actief gebruik van (stedelijk) landschap.

Hoe wordt de ruimte gebruikt door sportieve stedelingen? Inzicht hierin vormt een logisch startpunt voor het verkennen van mogelijkheden om de buitenruimte bewegriendelijker in te richten.

SPREKEN MET DE VOETEN

Een nieuwe methode maakt het mogelijk om data van mobiele apps van duizenden hardlopers, wandelaars en fietsers te verzamelen en de bewegingen van deze actievelingen te visualiseren. Uit deze beelden blijkt wat onze beweegvoorkeuren zijn, hoe we de ruimte ervaren en waarderen en waar de ruimte niet optimaal wordt gebruikt. Het unieke van deze gegevens is dat ze in één oogopslag een overzicht geven van het feitelijke gebruik. Ze leveren niet eerder getoonde inzichten op die input zijn voor het ontwerp.

HARDLOOPVRIENDELIJKHEID VAN AMSTERDAM

In een onderzoek is het hardloopgedrag in Amsterdam geanalyseerd, waarbij data van 110.000 hardloopactiviteiten zijn verzameld. Door te kijken naar bijvoorbeeld verschillen in ruimtegebruik tussen overdag en 's avonds en tussen korte- en langeafstandslopers, kunnen 'zwakke punten' in het 'hardloopnetwerk' worden geïdentificeerd.

De data laten zien welke locaties na zonsondergang worden vermeden. Bijvoorbeeld het Rembrandtpark, dat in de avond als onveilig wordt ervaren. Uit de vergelijking tussen korte- en langeafstandslopers blijkt overigens dat ook overdag lang niet iedereen het Rembrandtpark als hardloopvriendelijk ervaart – het rondje Rembrandtpark is simpelweg te klein. Langeafstandslopers gebruiken het park slechts als onderdeel van een groter rondje, vaak gekoppeld aan het Vondelpark. Nieuwe aansluitingen en verbindingen zijn gewenst om te zorgen voor een uitbreiding van het rondje in het park voor de langeafstandsloper.

Ook de kades van de Schinkel – de historische trekvaart tussen het Rembrandtpark, het Vondelpark en het Amsterdamse Bos – worden alleen door kortefstandslopers gebruikt. Data laten zien dat hardlopers afslaan waar de kades onderbroken worden door infrastructuur. De langeafstandsloper kan de kades niet gebruiken zonder te stoppen

en vermijdt daarom de Schinkel. Dat is jammer, want veel hardloopactiviteiten starten juist in de omliggende wijken.

BEWEEGVRIENDELIJK ONTWERPEN

De data-analyse leert welke plekken beweeg- en hardloopvriendelijk gemaakt kunnen worden. Bijvoorbeeld door betere verlichting en door het aansluiten van parken op de omgeving. Meer hardlopers, fietsers en wandelaars zorgen voor meer levendigheid en verbeteren de veiligheid. Het erkennen van de hardloper, fietser en wandelaar als hoofdgebruiker biedt duidelijke aanknopingspunten voor de inrichting van de stad. Veel gebruikte startlocaties kunnen bijvoorbeeld aantrekkelijker worden gemaakt met een urban gym, kluisjes en een waterpunt. Uiteindelijk begint alles bij weten en begrijpen hoe we bewegen. Data kunnen ons daarbij helpen.

Ran dit artikel gerelateerde ontwerptools:
5.4 zichtbare sportaccommodaties pag. 126
6.2 groene rondjes
6.6 faciliteiten pag. 128

Runkeeper Data

In het donker
2055 activiteiten



Korte afstanden < 4,5 km
3070 activiteiten



Lange afstanden > 9 km
6183 activiteiten



De Mirandabad

Zwembad De Mirandabad draagt bij aan de beweeg-
vriendelijke stad, maar twee kleinere objecten zijn
eveneens vermeldenswaardig: de faciliteiten op het
voorterrein en de speelplek die tevens waterberging is.

Een toepassing van
ontwerptool 6.6 Facili-
teiten, pag. 128

De kluisjes en het waterpunt zijn een start- en
ontmoetingspunt voor ongeorganiseerde
sporters, zoals bootcampers en hardlopers.
Het is belangrijk om deze faciliteiten op
slimme plekken langs doorgaande sportroutes
te plaatsen, bij voorkeur op plekken waar ook
horeca zit.

Een toepassing van
ontwerptool 10.5 Klimaat-
adaptatie en hittestress,
pag. 172

Voor het De Mirandabad ligt een speelplek
die in natte perioden functioneert als
waterberging. Soms is het een speeltuin,
soms een waterplein, soms een plek voor
bootcampoefeningen.

Opdrachtgever: Gemeente Amsterdam
Ontwerp: Gemeente Amsterdam



A blue metal container, likely a locker or storage unit, is the central focus in the foreground. It has a white label on the right side that reads "HAKU 13". The container is set against a background of a lush green park with many trees. In the distance, a building is visible through the foliage. To the left of the container, there is a paved area with a blue post and a grey utility box. The overall scene is bright and sunny, suggesting a pleasant day in a park.

Hardlopers
spreken af bij de
kluisjes, vullen
hun bidons en
lopen vervolgens
gezamenlijk naar
de Amstel.

Meerpark

Meerpark combineert sportvelden en een park met sport- en speelmogelijkheden in een nieuw stadspark aan de rand van de stad.

Een toepassing van ontwerptool 5.2 Grote sportaccommodaties aan stadsrand, pag. 126

Het Meerpark is ca. 40 hectare groot, ligt aan de rand van de stad en is via een fietsroute goed verbonden met de omliggende wijken.

Een toepassing van ontwerptool 5.5 Gedeelde sportaccommodaties, pag. 126

Hekken zijn verwijderd, waardoor het Meerpark ook door de ongeorganiseerde sport(er) en door meerdere gebruikersgroepen kan worden gebruikt.

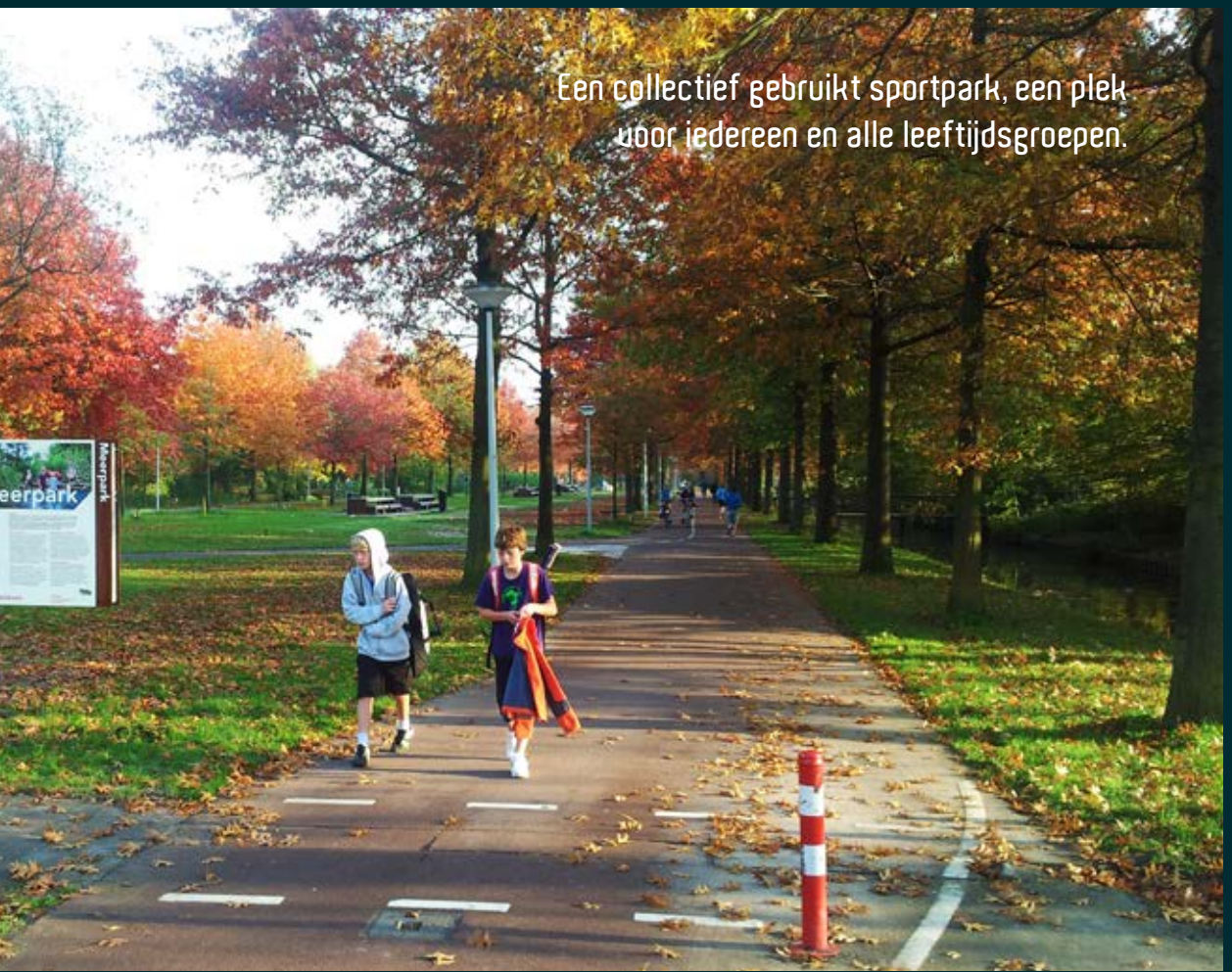
Een toepassing van ontwerptool 10.3 Parken met overmaat, pag. 172

Het park heeft voldoende maat om alle gebruikers de ruimte te geven. Er is ruimte voor sport, ontspanning en spel. De volkstuinen zijn door routes aan het sportpark gekoppeld.

Opdrachtgever: Gemeente Amsterdam
Ontwerp: Carve



Een collectief gebruikt sportpark, een plek voor iedereen en alle leeftijdsgroepen.



Water biedt lucht

Ingeborg van Lieshout

Ingeborg publiceert vanuit haar bedrijf TheGreenLightDistrict over innovatieve en groene ideeën van Nederlandse ontwerpers en architecten. Daarnaast is zij supervisor.

De steiger voor Vrijburcht ligt op de allermooiste plek van het eiland. Pal op het zuidwesten, dus de hele dag zon. Het terras van restaurant Vrijburcht ligt tegenover de steiger. Zo zijn de ouders in de buurt en hebben de kinderen de vrijheid.

Als woonbootbewoner zit ik er middenin. Het observeren hoe mensen mijn waterrijke omgeving gebruiken, blijkt een hardnekkige beroepsafwijking, aangezien ik de stedenbouwkunde jaren geleden al achter me heb gelaten. De eerste zomer op het schip werd ik iedere werkdag om 8 uur overvallen door gele bootjes die al zingend haast door mijn slaapkamer zeilden. Het bleek het zomerkamp van Nautiek te zijn. In de zomervakantie brengen ouders hun kinderen tijdens kantooruren en na schooltijd naar het schip aan de Veemkade. Zeilen in de stad - het kan gewoon in Amsterdam. Mits je over wat vaarwater beschikt, een locatie om de bootjes te bewaren en een helling om ze te water te laten.

Voor mijn verjaardag kreeg ik een stand-up paddle board (sup board). Geen idee hoe je moet suppen, maar wel waar ik de instructies kon halen. Inmiddels ben ik zelf sup-instructeur bij Nautiek en peddel ik met groepen door de Ertshaven, IJhaven en de grachtjes van het Java-eiland. Een cursist noemde het een stadswandeling over het water, een ander voelde zich net Jezus. Als je de slag te pakken hebt, kun je mee met een fikse ronde Entrepothaven (Harbour club), Oostenburgergracht (Scheepvaartmuseum), Oosterdok, en via het IJ en de cruiseschepen bij de Passenger Terminal weer terug naar de haven. Hoe vaak we wel niet een doorsteekje Roest-Pakhuis de Zwijger en Borneokade-Winkelcentrum Brazilië gewenst hebben... Het hoeft geen pracht van een gracht te zijn, op de knieën door een tunneltje of desnoods klunend via een steigertje





Het Azartplein op het Java-eiland. De trappen naar het water zijn dé opstaptelek voor een sup-rondje rond het Java-eiland.



Aldo van Eyck's pierenbadje in het Oosterpark, met zijn typerende stapstenen en betonnen rand, kreeg in 2012 een eigentijdse toevoeging die zich qua vorm en schaal voegt naar het oorspronkelijke ontwerp. Het vernieuwde pierenbad is daardoor opnieuw een magneet voor stadskinderen geworden.

zou al mooi zijn. Voor het langzaam verkeer op het water ontbreekt het aan fijnmazigheid in het waternet en plekken waar je te water kunt gaan. Zo is de oever waar sup maatje Vera te water gaat, nu de bouwplaats voor een groot appartementencomplex (the Fountainhead). Een alternatief heeft ze nog niet gevonden. Ik heb haar daardoor het hele jaar nog niet op het water gezien.

In de zomer lijkt het hier wel elke week vakantie. De buurman heeft nog een oude deur om op te windsurfen, een krasse knar roeit in een ranke skiff met vooruitkijkspiegels voorbij, er scheert een zelfbouwcatamaran over het water, er is een incidentele duiker die met zijn tanks over de kade loopt, er borstcrawl t een groepje fanatieke zwemmers in wetsuits met felgekleurde badmutsen voorbij, sloeproeiërs worden aangemoedigd bij hun noeste sport, soms probeert iemand te golfsurfen achter een bootje en de buurvrouw heeft een trapkano gekocht. De kano-opbergboot hier in de haven heeft helaas een wachtlijst. Op het voordek hoor ik de vrolijke zomergeluiden van de steiger bij het Levantplein, waar alles en iedereen plonst en spettert. Dat wat drijft, beweegt zich te water. Het heeft iets van de Amsterdamse 'alles kan'-mentaliteit. Ook het water is tenslotte onze ruimte en biedt letterlijk beweegruimte. Water biedt lucht als de warme stad te krap wordt.

Hoe anders is het in de winter. De woonbootburen trekken zich terug in hun ruim. In de stilte zie je dat minuscule oranje bootje door de haven kruisen; het is de door weer en wind zwemmer die met die oranje dobber zijn plek veilig stelt voor voorbijvarende bootjes. Een enkele supper vaart voorbij, juist op zoek naar leegte, ook in het hoofd. Alleen voor het Amsterdam Light Festival halen ze nog één keer massaal de plank uit de kast. Er drijven sportvissers met elektrische motortjes geluidloos door de kou. Het water is nu de beweegruimte voor rust.



Ran dit artikel gerelateerde ontwerptools:

7.1 Zwemwater

7.2 Toegankelijkheid zwemwater

7.3 Toegankelijkheid watersport

7.4 Fijnmazig waternetwerk

pag. 130

Het Sloterstrand is goed gepositioneerd op de zon, met gratis strandstoelen, parasols, picknicktafels en een beachvolleybalgelegenheid.

Kanopslag in de haven aan de Levantkade. Vanaf de hellingbaan, die aan de steiger vastzit, kun je zo het water op.

Sportplaza Mercator

Sportplaza Mercator is meer dan een functioneel sportcomplex alleen, het heeft bijvoorbeeld ook een feestzaal voor bruiloften en partijen.

Een toepassing van ontwerptool 5.4 Zichtbare sportaccommodaties, pag. 126

Voorbijgangers zien het zwembad en de sportschool via een transparante gevel aan de straatzijde. De 'etalage' met zwemmers en fitnessers maakt de sport letterlijk zichtbaar in de stad. Het buitenbad, inclusief het groen, zorgt voor 'lucht' en een groene plek in de buurt. De ontwerpogave is om enerzijds groen en ruimte aan de buurt toe te voegen, anderzijds privacy voor de zwemmers te waarborgen.

Een toepassing van ontwerptool 5.5 Gedeelde sportaccommodaties, pag. 126

Door een sportvoorziening te zien als multifunctioneel complex, worden de gebruiksmogelijkheden vergroot. In Sportplaza Mercator delen de gebruikers (fitness, zwembad, horeca, feestzaal) voorzieningen, zoals de entreehal en de horeca. De ruimtelijke en visuele connecties tussen de functies in het gebouw, vergroten de kans dat gebruikers elkaar ontmoeten. Een belangrijke leerervaring: neem gebruikers en exploitanten vanaf het begin mee in het ontwerpproces, zodat hun wensen direct een plek kunnen krijgen en er gezocht kan worden naar synergie tussen de gebruikers.

Opdrachtgever: Gemeente Amsterdam en Sportfondsen Nederland, ontwerp: VenhoevenCS architecture+urbanism

Betrek gebruikers en exploitanten vanaf het eerste moment in het ontwerpproces.



Het slim koppelen van functies in een zwembad, zoals zwemmen, kopje koffie, sporten en feesten heeft een grote meerwaarde. Ruimten kunnen worden gedeeld, een zwembad krijgt meer buurtfuncties en de exploitatie is beter mogelijk.



Ontwerptools sport

Ambitie 5. Open sport

De beweegvriendelijke stad heeft veel sportvoorzieningen midden in de stad. Ze zijn 'open': zichtbaar en toegankelijk. Ze dragen bij aan de sociale cohesie in de stad.

5.3 Kleinere sportplekken

Stedelijke ongebruikte ruimten, zoals daken van scholen en parkeergarages, worden benut als alternatieve sportplekken.

Zie ook inspiratieproject Spoorpark, pag. 72

5.1 Sportaccommodaties in de buurt

De stad behoudt, en zorgt voor, kleine sportaccommodaties in de buurten.

Zie ook inspiratieprojecten Olympiaplein, pag. 104, en Laan van Spartaan, pag. 106

5.7 Tussenvormen sport

Op de velden is ruimte voor nieuwe, gemuteerde tussenvormen van sport, bijvoorbeeld het spelen met kleinere teams in een kleinere ruimte.

5.4 Zichtbare sportaccommodaties

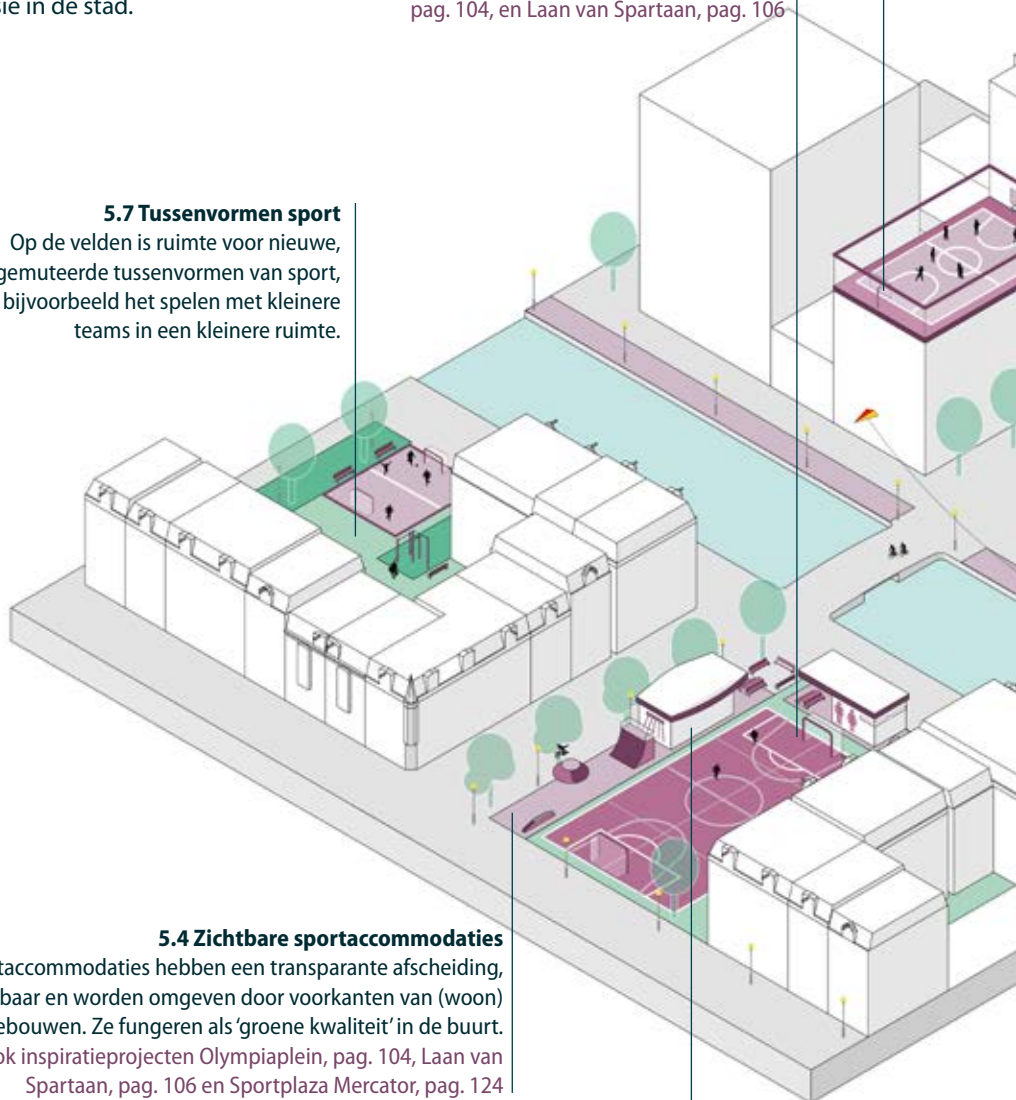
Sportaccommodaties hebben een transparante afscheiding, zijn zichtbaar en worden omgeven door voorkanten van (woon) gebouwen. Ze fungeren als 'groene kwaliteit' in de buurt.

Zie ook inspiratieprojecten Olympiaplein, pag. 104, Laan van Spartaan, pag. 106 en Sportplaza Mercator, pag. 124

5.5 Gedeelde sportaccommodaties

Sportaccommodaties worden door clubs, door de buurt en door de omliggende scholen gebruikt.

Zie ook inspiratieprojecten Sportas, pag. 98, Olympiaplein, pag. 104, Laan van Spartaan, pag. 106, Meerpark, pag. 118 en Sportplaza Mercator, pag. 124



5.6 Gedeelde voorzieningen

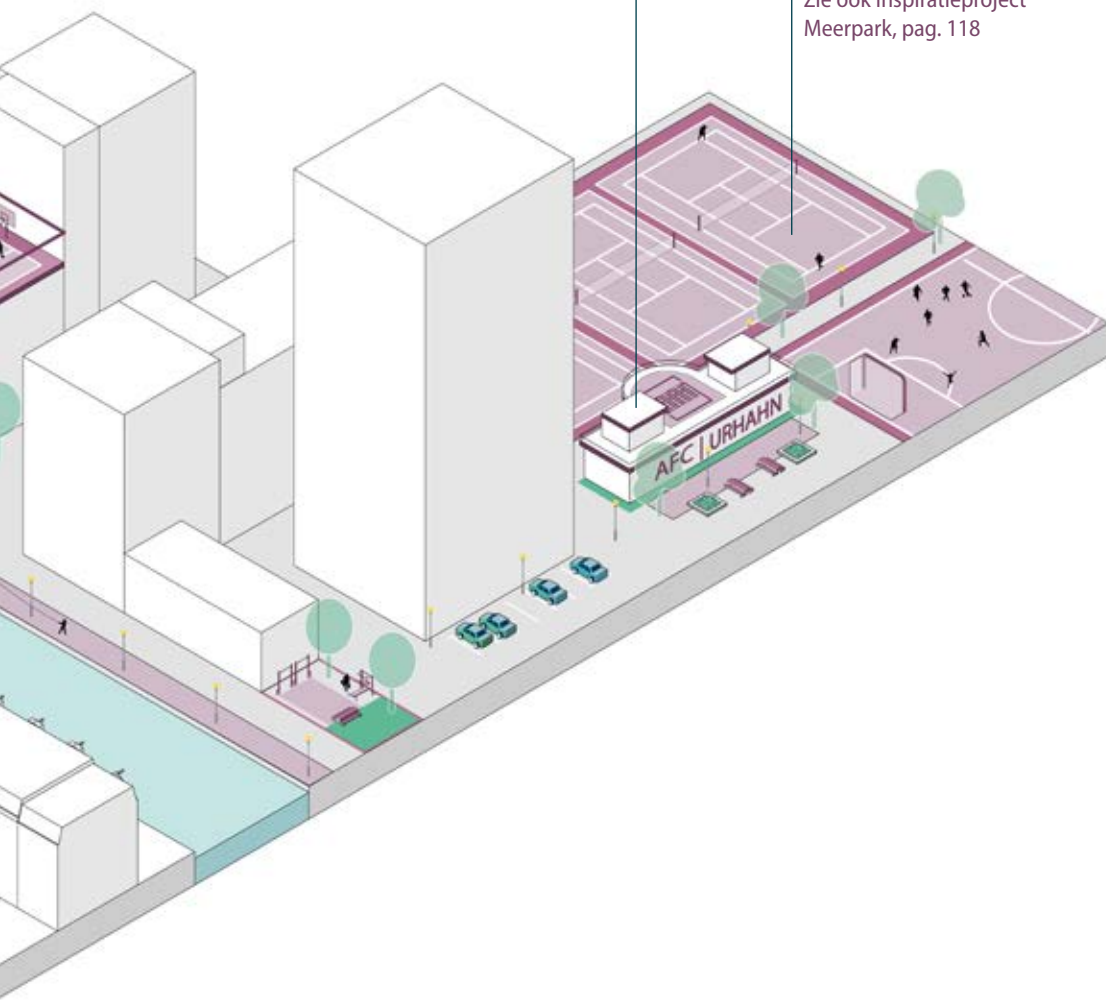
De ongeorganiseerde sporter kan gebruik maken van sanitair, horeca en kluisjes. Het bevordert de sportbeoefening, de samenwerking, het dubbelgebruik en is kosten- en ruimtebesparend.

Zie ook inspiratieproject Olympiaplein, pag. 104

5.2 Grote sportaccommodaties aan de stadsrand

Aan de randen van de stad liggen de grotere sportaccommodaties. Ze zijn via fietsroutes goed en veilig verbonden met de stad.

Zie ook inspiratieproject Meerpark, pag. 118



Ambitie 6. De stad als sportschool

In de beweegvriendelijke stad kun je overal sporten, op daarvoor bestemde en op niet daarvoor bestemde plekken.

6.1 Ongeprogrammeerde openbare ruimte

De openbare ruimte is niet volledig bestemd en geprogrammeerd. Sporten is overal mogelijk. Zie ook inspiratieprojecten Laan van Spartaan, pag. 106, en Freerun Parcours Sloterplas, pag. 112

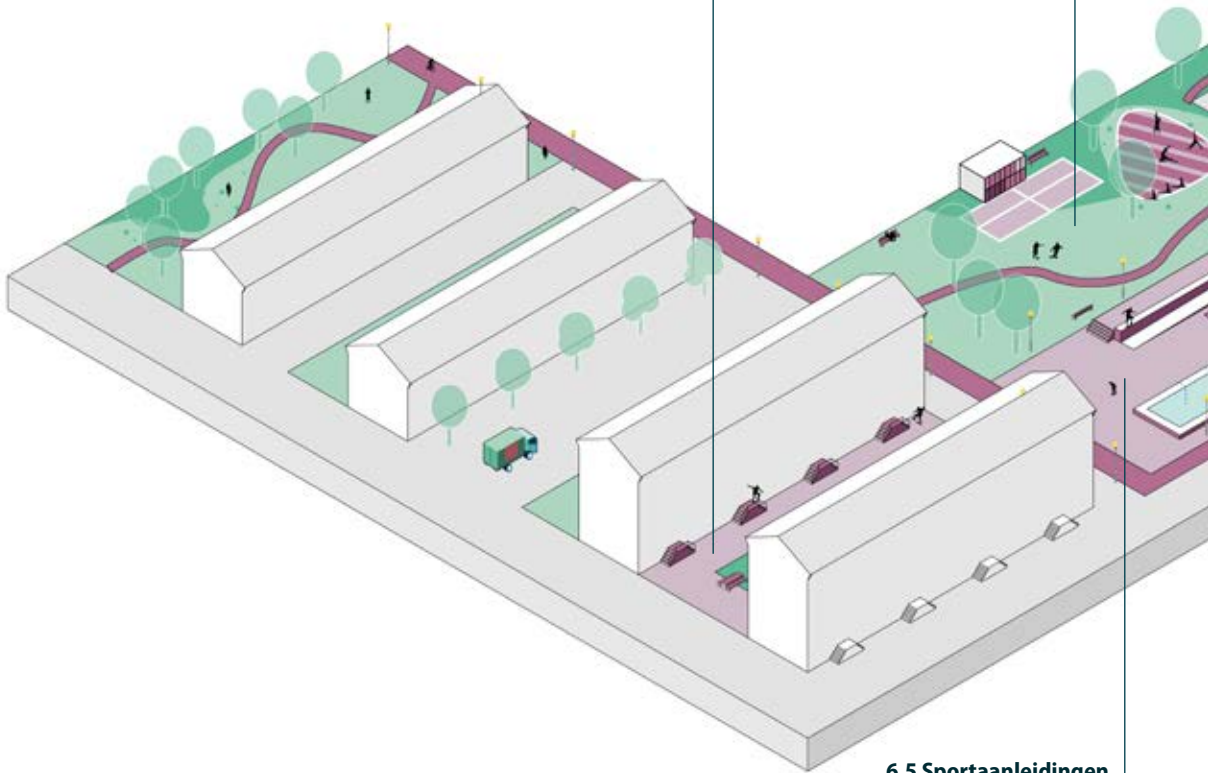
6.3 Sport in parken

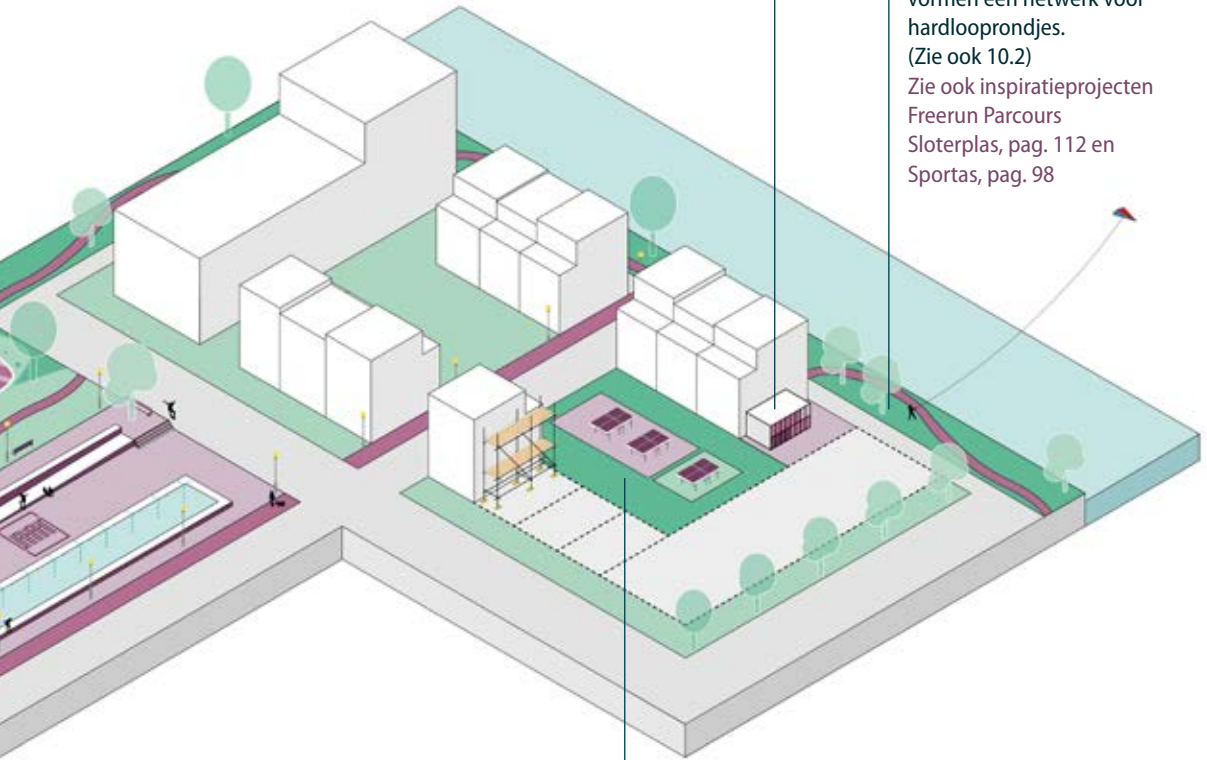
Parken hebben overmaat, waardoor sport en ontspanning tegelijkertijd plaats kunnen vinden zonder elkaar in de weg te zitten. Sport hoeft niet op 'standaard'-velden, is niet afgesloten en is integraal onderdeel van het park. (Zie ook 10.3)

Zie ook inspiratieproject Het nieuwe stadspark, pag. 160

6.5 Sportaanleidingen

De stad biedt sportaanleidingen. Simpele paaltjes, bankjes en bomen bieden vaak al voldoende aanleiding voor bootcamp, voetbal, urban sports, etc. (Zie ook 8.1) Zie ook inspiratieprojecten Laan van Spartaan, pag. 106, en Freerun Parcours Sloterplas, pag. 112





6.6 Faciliteiten

De stad voorziet in faciliteiten (sanitair, kluisjes, water) voor ongeorganiseerde sporters, vooral langs drukke sportroutes.

Zie ook inspiratieproject
De Mirandabad, pag. 116

6.2 Groene routes voor sport

De parken en het water zijn verbonden via aantrekkelijke, groene routes (met onverharde ondergrond). Samen vormen een netwerk voor hardloopondjes. (Zie ook 10.2)

Zie ook inspiratieprojecten
Freerun Parcours
Sloterplas, pag. 112 en
Sportas, pag. 98

6.4 Sportplekken in de buurt

In de buurt zijn veel kleinschalige sportplekken voor de jeugd. Deze plekken zijn openbaar en veilig.

Zie ook inspiratieproject
Laan van Spartaan, pag. 106

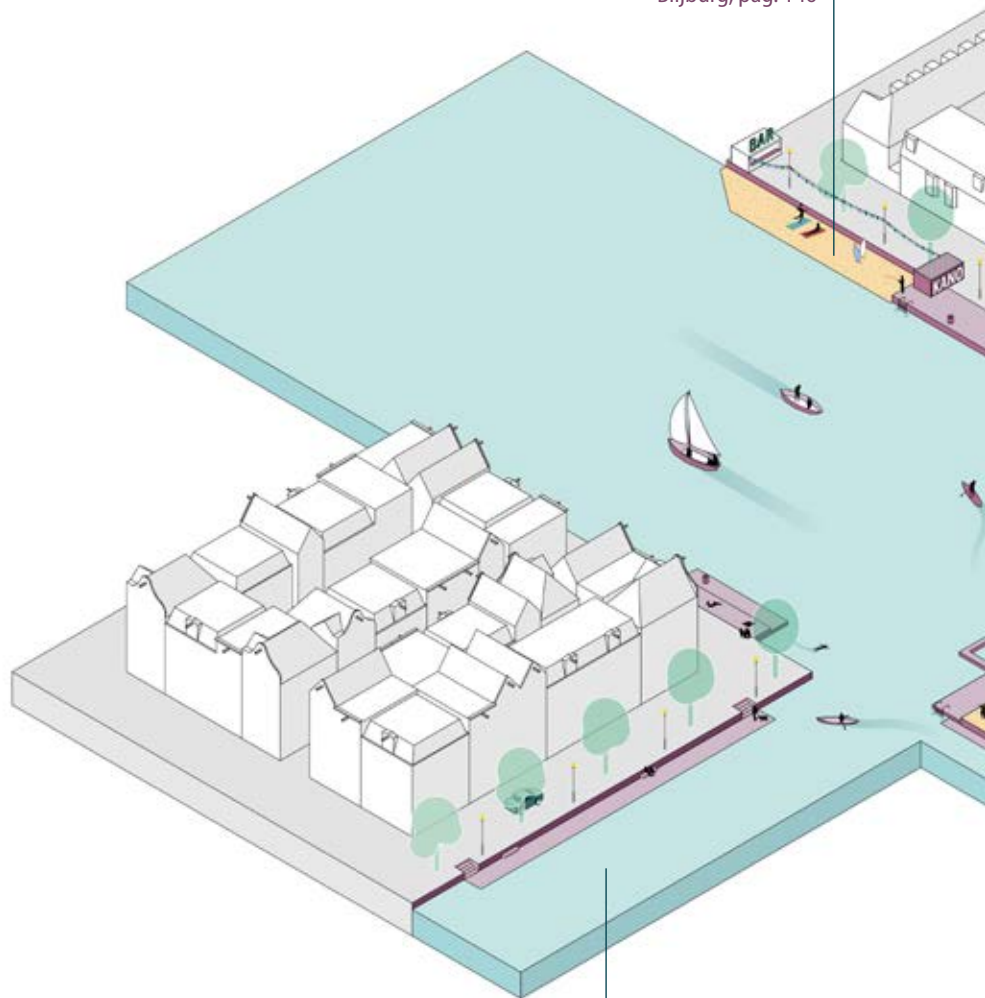
Ambitie 7. Water is beweegruijnte

Het water in de stad wordt benut als ruimte voor sport en bewegen: om te zwemmen en te watersporten.

7.2 Toegankelijkheid zwemwater

Steigers en vlonders op allerlei plekken maken het water toegankelijk.

Zie ook inspiratieproject
Blijburg, pag. 146



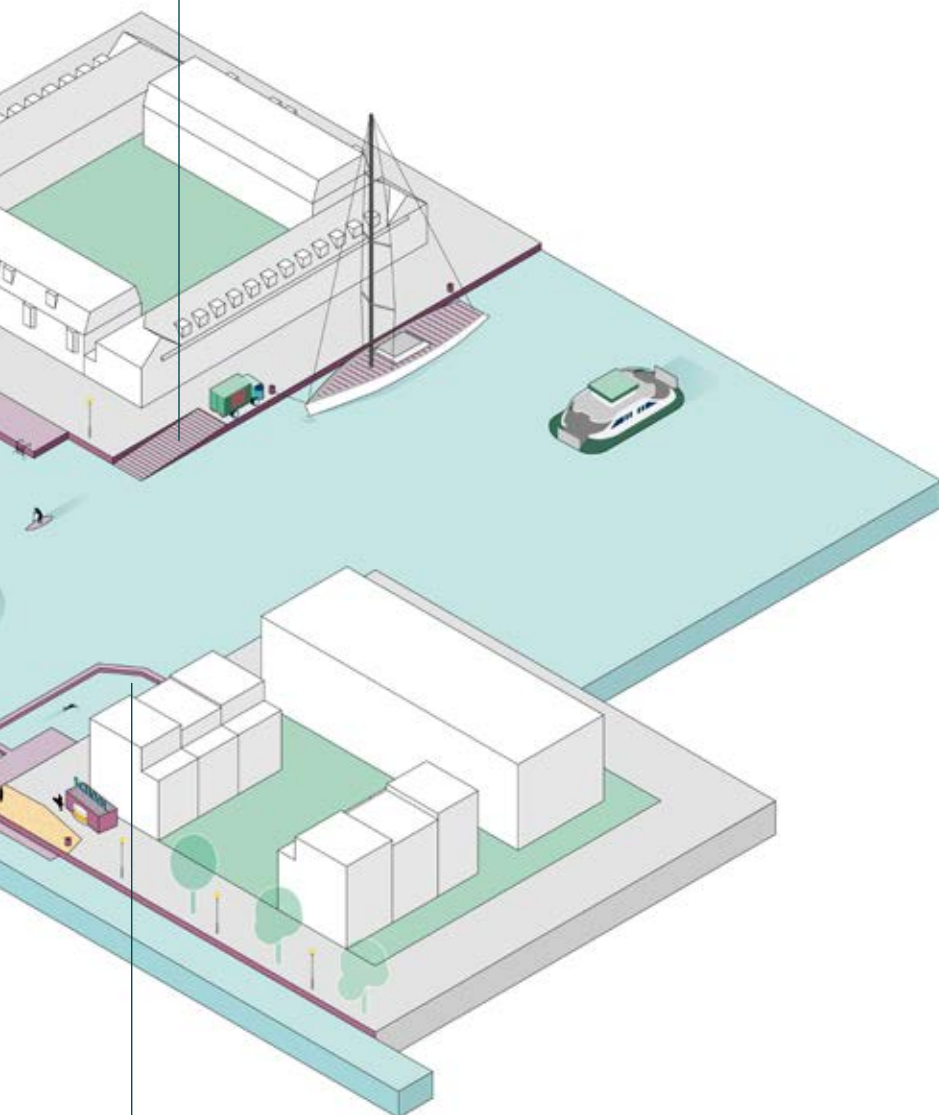
7.4 Fijnmazig waternetwerk

Een fijnmazig en compleet waternetwerk faciliteert het gebruik van het water door watersporters.

7.3 Toegankelijkheid watersport

Steigers, strandjes en hellingen maken het water toegankelijk en bruikbaar voor watersporters.

Er wordt ook voorzien in opslag voor sups, surfplanken, kleine zeilbootjes en kano's.



7.1 Zwemwater

In de aangewezen plassen aan de rand van de stad, maar ook in de binnenstad, zijn allerlei mogelijkheden om te zwemmen.

Spel & ontspanning

Spel en ontspanning

Buiten spelen is goed en gezond voor jong en oud. Bij kinderen stimuleert het de motorische ontwikkeling, het ruimtelijk inzicht, de creativiteit en de ontwikkeling van sociale en cognitieve vaardigheden³⁷. Buiten spelen voor volwassenen en senioren – noem het ontspanning – zorgt ervoor dat het brein beter functioneert en biedt mogelijkheden tot het onderhouden van sociale contacten, waarmee eenzaamheid kan worden voorkomen³⁸. Wie wil dat niet!?

BUITEN SPELEN IN EEN VERDICHTTE STAD

Kinderen spelen steeds minder buiten. In Nederland zijn ze de afgelopen tien jaar een half uur minder buiten gaan spelen: van 3 naar 2,5 uur per dag³⁹. Slechts een vijfde van de Amsterdamse kinderen speelt iedere dag buiten⁴⁰. De oorzaken kennen we: beide ouders werken, hebben drukke schema's, zijn (ongefundeerd) angstig. Maar ook de inrichting van de stad speelt een rol. Speelplekken in de stad worden saai of ongeschikt gevonden of kinderen mogen vanwege de onveiligheid niet naar een leuke speelplek.

Het beeld verschilt per type wijk. In stadswijken met een hoge dichtheid is weinig speelruimte: de stoepen zijn er smaller, er is een gebrek aan ruimte voor speeltuinen en soms wordt de keuze gemaakt voor commerciële exploitatie (terrassen) of geparkeerde auto's. Toch heeft een hoge dichtheid ook voordelen: door meer 'ogen op straat' kan de veiligheid toenemen⁴¹ en door de geringe afstanden wordt er meer gefietst. In delen van de stad waar de dichtheid lager is, is er meer ruimte om te spelen. Toch is dat geen garantie: er zijn veel speeltuinen en er is veel groen, maar ze worden relatief weinig gebruikt. Er zijn veel barrières en kinderen mogen vaak niet zelfstandig gaan spelen. Sociale veiligheid en verkeersveiligheid zijn de belangrijkste belemmeringen⁴².

ONTSPANNEN IN STAD EN LANDSCHAP

Jonge kinderen bewegen vooral door te spelen. Na het verlaten van de basisschool wordt dit al snel minder. Pubers en volwassenen bewegen dan ook al snel te weinig. Sporten, recreatief ontspannen, fietsen en wandelen zijn hun belangrijkste vormen van beweging. Senioren halen hun beweging vooral door te wandelen en recreatief te fietsen⁴³. Natuur, kunst en cultuur worden voor hen steeds belangrijker als vrijetijdsbesteding⁴⁴. Het buitenshuis recreëren in de eigen omgeving – een wandeling door het park of een rustige fietstocht door het ommeland – is een belangrijke bron van beweging, zeker wanneer men in de stad blijft wonen.

DE OPGAVE

De beweegvriendelijke stad heeft speel- en bewegingsmogelijkheden voor iedereen in de buurt. De straat en (speel)plekken in de buurt zijn de leerschool waar kinderen sociaal gedrag ontwikkelen, zelfstandig worden en zich motorisch ontwikkelen. Kinderen moeten de Basic movement skills (gooien, vangen, springen, slaan, schoppen, rennen, trappen en balanceren) kunnen uitvoeren op de speelplekken. De ouders ontwikkelen mee; via de kinderen worden sociale contacten gelegd. Hoe kan dit worden gerealiseerd in de drukke binnenstedelijke wijken én in de wijken met veel openbare ruimte?

Voor volwassenen is de opgave om plekken te realiseren waar ze kunnen ontspannen in de buurt, in de stedelijke parken en in het omliggende landschap. 'Rustplekken' waar je even aan de drukte van de stad kunt ontsnappen en de ruimte hebt om te bewegen. Drie ambities dragen bij aan de beweegvriendelijke stad waarin iedereen kan spelen en ontspannen.

Ambities voor spel en ontspanning

AMBITIE 8. ONBEGRENSEDE PLEKKEN

Een flexibele inrichting maakt meervoudig gebruik van plekken mogelijk. Multifunctioneel gebruik is mogelijk door ruimten niet volledig te bestemmen en te begrenzen: laat ruimte voor het onbekende en dwing niet een eendimensionaal gebruik af door de inrichting. Niets is zo saai als een wipkip of een enkele voetbalkooi! Wat is er aantrekkelijker dan onbebouwde 'landjes', waar je vrij kunt spelen. Koester ze.

Door (spel)elementen zo te ontwerpen dat ze voor diverse doel- en leeftijdsgroepen op verschillende tijden van de dag geschikt kunnen zijn – want waarom is een skatevoorziening niet ook een driewielerbaan in de ochtenduren – wordt de plek maximaal benut. In het weekend is het pleintje een speeltuin; overdag ontmoeten ouderen elkaar. Nabijheid van andere functies draagt bij aan het multifunctionele gebruik: het naastgelegen café met zicht op het speelplein, zorgt voor (toe)zicht door de ouders. Verschillende gebruiksvormen en verschillende gebruikers kunnen elkaar versterken, maar elkaar ook in de weg zitten. Goed ontworpen plekken met overmaat spelen hierop in. Een slimme zonering – niet begrenzing – maakt dat iedereen profiteert van de overmaat, op een plek die flexibel in gebruik is met gebruikers die elkaar niet in de weg te zitten.

Lees meer: artikel
'R.I.D.S.', pag. 148

Zie ook inspiratieproject
Van Beuningenplein,
pag. 158

AMBITIE 9. DE LUWE STADSKUURT VOOR SPEL EN ONTSPANNING

In de luwe stadsbuurt is ruimte voor spelende kinderen en rustig wandelende ouderen. De buurt is een 'rustige enclave in een drukke stad'. De snelheid ligt laag, waardoor speelplekken en voorzieningen goed en veilig te bereiken zijn. Er zijn aantrekkelijke plekken, routes en parkjes in de buurt om te spelen, te recreëren en andere kinderen, ouders en ouderen te ontmoeten. Voor (minder vitale) ouderen bestaat de dagelijkse portie bewegen uit de wandeling naar de supermarkt, een buurtvoorziening of een sociaal contact. Voor dit thema wordt verwezen naar 'Fietsen & lopen'.

Kinderen kunnen veilig spelen op (brede) stoepen en speelplekken: plekken die speeluitdagingen bieden, laagdrempelig zijn, veiligheid bieden en toegankelijk zijn. Nabijheid van speelplekken maakt het voor ouders eenvoudiger om hun kind al op jonge leeftijd naar buiten te sturen.

AMBITIE 10. AANTREKKELIJK GROEN

Jonge kinderen spelen in de buurt, oudere kinderen zoeken meer uitdaging. Die vinden ze op grotere plekken op iets meer afstand. Het Wachterliedplantsoen of het Woeste Westen zijn prachtige voorbeelden.

Voor de volwassen ontspanning vormt het fijnmazige netwerk van wandel- en fietsroutes door stad en ommeland de basis. Gewoon langs de gracht, in de stadsstraat en door het park. De traditionele parken zijn onomstreden, maar juist ook de 'vernieuwde/nieuwe stadsparken' zijn van grote betekenis. Parken waar ontspanning, sport, spel, uitgaan en cultuur samenkomen, zoals in het Westerpark, het Park Somerlust en het Noorderpark, in combinatie met de fietsroute langs het Noordhollandsch Kanaal. De combinatie van functies geeft de parken een onderscheidende betekenis én ze vormen de poort naar het omliggende landschap (de 'groene scheggen'). Routes door deze parken verbinden stad en land. Ook de stadsstranden dragen bij aan de kwaliteit van de stad: plekken om te ontspannen en te bewegen.

Lees meer: artikel 'Buitenkinderen', pag. 164, artikel bij fietsen en lopen 'Alles in de buurt' pag. 40

Zie ook 'Landjeueroveren', pag. 144

Zie ook inspiratieprojecten Blijburg, pag. 146, Het nieuwe stadspark, pag. 160, Woeste Westen, pag. 168

Verbeelding ontwerptools per ambitie, zie pag. 170-173





Het Artisplein is een treffend voorbeeld van een goed vormgegeven openbare plek. Water biedt aanleiding om te spelen voor kinderen. Voor ouders is er zitgelegenheid en de mogelijkheid om eigen versnaperingen mee te nemen of een drankje te bestellen bij de naastgelegen brasserie.

Historisch canon

spel en ontspanning in Amsterdam

Particuliere
initiatieven
voor spel en
ontspanning

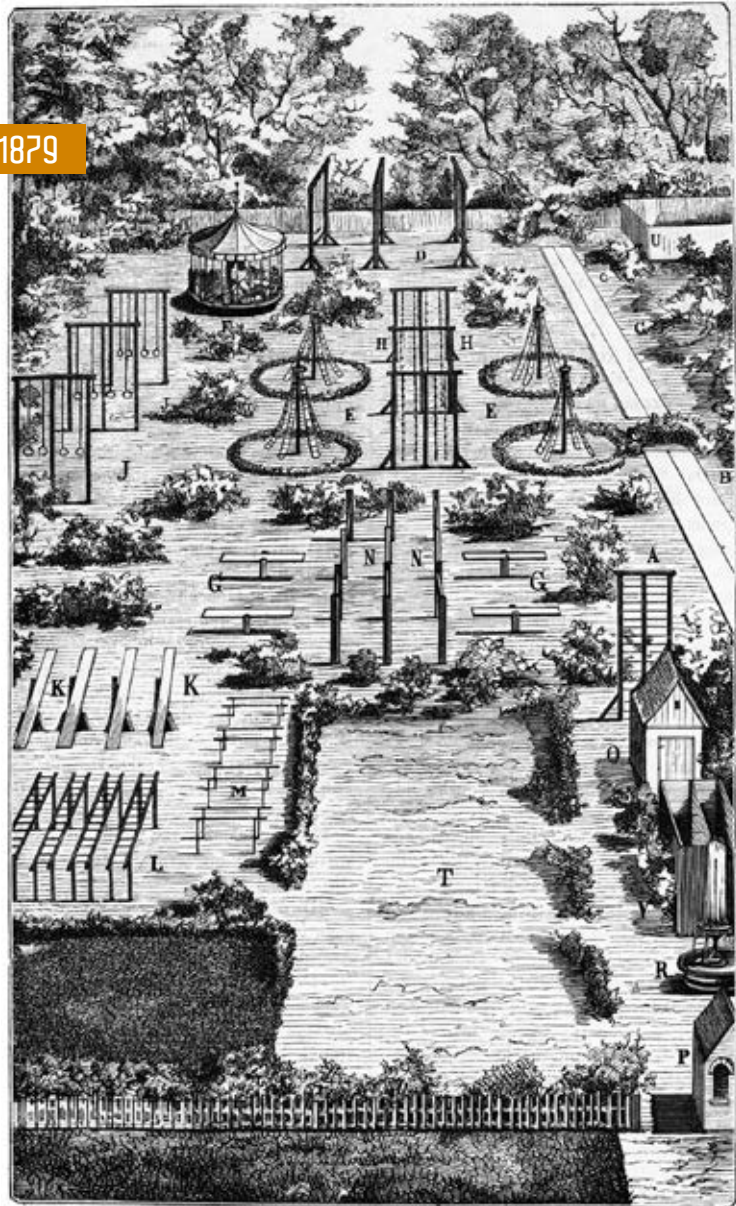
1879

Het Weteringkwartier.
Eerste gratis
toegankelijke speeltuin,
ontwikkeld door
particulieren. De
speeltoestellen worden
ontworpen door Jacob
Olie en uitgevoerd op
zijn Ambachtsschool.
Op deze locatie aan het
Weteringplantsoen is nog
steeds een speeltuin: de
U.J. Klarenspeeltuin.



1894

Het Vondelpark is
particulier eigendom
van de in 1864
opgerichte 'Vereniging
tot aanleg van een rij-
en wandelpark'. Omdat
de vereniging het
onderhoud niet meer
kan betalen, schenkt ze
het park in 1953 aan de
gemeente Amsterdam.
Het Vondelpark is sinds
de opening al publiek
toegankelijk, maar met
de overdracht aan de
gemeente wordt het
een openbaar stadspark.



De eerste openbare speeltuin te Amsterdam.

A. Vertikale klimladder. B. Kegelbaan. C. Kegelbaan. D. Schommels. E. Zweenmolens. F. Draaischijfjes.
G. Wippen. H. Klimtouwens. J. Handringen. K. Springplanken. L. Horizontale ladders. M. Hand-
bruggen. N. Rekstokken. O. Bergplaats. P. Portiershuisje. R. Drinkfontein. S. Croquet-veld. T. Open
speelplaats. U. Retirade. V. Retirade.

De speeltuin: van en voor de buurt



1903

De Oosterspeeltuin, Czaar Peterstraat. Tot eind 19e eeuw worden speeltuinen opgericht en beheerd door de rijke burgerij. Ze zijn vaak niet openbaar toegankelijk. In arbeidersbuurten zijn nauwelijks speelmogelijkheden voor kinderen. Scheepstimmerman U.J. Klaren vindt dat ouders zelf verantwoordelijkheid moeten nemen. Hij richt samen met buurtbewoners een vereniging op die kinderen in de openbare ruimte wil begeleiden bij hun lichamelijke en geestelijke vorming: het begin van de speeltuinbeweging. De speeltuinvereniging Oosterspeeltuin is het eerste resultaat. Het voorbeeld vindt veel navolging. Het aantal speeltuinverenigingen groeit in de jaren twintig en dertig enorm en in 1931 wordt de 'Nederlandse Unie van Speeltuinorganisaties', de NUSO, opgericht.

“Niet de jeugd is misdadig, maar de samenleving, want zij ontnemt de jeugd alle gelegenheid tot spelen, tot goede lichamelijke ontwikkeling. Geef de jeugd gelegenheid zich lichamelijk te ontwikkelen en dit te doen samengaan met haar geestelijke ontwikkeling, en 't zal de jeugd verheffen. Geef haar niet die gelegenheid en laat haar als speel-terrein de straat, en 't zal haar demoraliseren.”

U.J. Klaren 1899, geciteerd in Peter Selken, 'Uilke Jans Klaren'.



1950

St. Elisabeth Gesticht, Mauritskade, speeltuin voor weesmeisjes.



1920

De zwembijver aan de Gibraltarstraat, Bos en Lommer.

De erfenis van Aldo van Eyck: kleine buurtspeelplekken, verspreid door de stad

Speeltuin Laurierstraat, ontworpen door Aldo van Eyck. Van Eyck ontwerpt in de bijna dertig jaar dat hij opdrachten uitvoert voor de Dienst Publieke Werken, 860 speelplaatsen voor Amsterdam. Vaak op braakliggende terreinen en op hoeken. Vele verdwijnen door stadsvernieuwing en stedelijke verdichting, maar de aluminium klimrekken in de vorm van een iglo keren vandaag de dag terug in het straatbeeld.

Toename
automobiliteit
vormt een
bedreiging voor
het spelen op
straat

1955



Bertelmanplein, jaren vijftig. Om te spelen bij een speeltuinvereniging moet je er lid van zijn. Bovendien is er hoogstens een per wijk. Na de oorlog ontstaat de openbare, buurtgerichte speelplaats. Aldo van Eyck, stedenbouwkundige bij de Dienst Publieke Werken, krijgt de opdracht om als experiment een speelplaats op het Bertelmanplein te ontwerpen. De speelplaats wordt een groot succes.



Met de oprukkende auto in het straatbeeld wordt de speelruimte van kinderen sterk ingeperkt en spelen op straat onveiliger. Stoepen worden ingenomen door geparkeerde auto's. In volkswijken als de Jordaan beginnen buurtbewoners vrije landjes en de straat te claimen als verzet tegen het autogerichte beleid: 'De Vrijheidstuin', gebouwd door bewoners aan de Nieuwe Leliestraat.



1971



1981

Gezinnen trekken weg, speeltuinen blijven achter

Door het
groeikernenbeleid
trekken gezinnen met
kinderen de stad uit en
raken de speelplaatsen
verwaarloosd. Speeltuin
Columbusplein.

Regelzucht leidt tot eenvormigheid in speeltoestellen

Eind jaren tachtig komen gezinnen weer in de stad wonen, de stad raakt weer in trek. Er begint een tweede leven voor de in onbruik geraakte speelplaatsjes.

Het onderhoud van de – vaak in de jaren zeventig met houten toestellen ingerichte – speelplaatsen is achterstallig, en het aantal ongevallen neemt in rap tempo toe. Voortaan moeten speeltoestellen voldoen aan strenge veiligheidseisen volgens de Europese normen. De strenge regelgeving leidt tot een grote eenvormigheid in speeltoestellen. De ‘wipkip’ is daar een sprekend voorbeeld van.



1995

Speeltuin als verzamelplaats

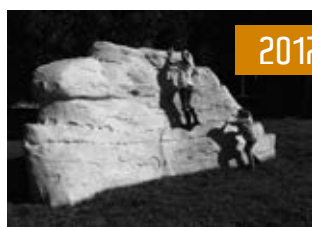
Het belang van bewegen door middel van spel en ontspanning wordt steeds meer erkend. In dichtbebouwde stadswijken worden functies vaker gecombineerd, zoals hier op het Makassarplein in de Indische Buurt. Het Makassarplein is door de verzameling van sport-, spel- en ontspanningsplekken een ontmoetingscentrum van de buurt geworden.



2010

Avontuurlijk spelen kan weer!

Uitdagende speeltoestellen en avontuurlijk spelen zijn weer in trek, zoals de boulderwand in het Gaasperpark.



2017

Een stadsstrand voor spel en ontspanning

Blijburg, het eerste
stadsstrand van
Amsterdam, geopend in
2003, als tijdelijk strand
aan de noordzijde van het
Haveneiland.



2003

Landjeveroveren

Landjes: 'in onbruik geraakte open plekken in de stad'. Bouwkauels wachten op hun bestemming; ze zijn van iemand en van niemand. Ze bieden beweegruiimte bij uitstek, van tai-chi met zonne-groet in de ochtend, tot voetballen na schooltijd - met vier jassen heb je twee voetbaldoeltjes.

Landjes zijn informeel, bieden vrijheid en lucht in de stad. Landjes zijn van alle tijden: ze komen en gaan. Het veroveren en weer terug veroveren van deze plekken hoort bij het spel.

Maarten Lankester (Urhahn)





Blijburg


Het eerste stadsstrand van Amsterdam, een reizend circus dat al vier tijdelijke locaties heeft gehad. Een initiatief van maatschappelijk ondernemers.

Een toepassing van ontwerptool 7.2 Toegankelijkheid zwemwater, pag. 130

Een toepassing van ontwerptool 8.4 Landjes en tijdelijkheid, pag. 170

Het aflopende strand maakt het water (IJmeer) voor iedereen toegankelijk om in te zwemmen.

Blijburg is het eerste stadsstrand van Amsterdam en heeft veel betekend voor de identiteit van IJburg. Het strand gaat mee met de ontwikkelingen: is er een nieuw eiland opgespoten, dan vestigt Blijburg zich daar, waarna de bebouwing volgt. Totdat het strand weer wordt verplaatst, want dan vestigt Blijburg zich daar, enz.

An aerial photograph of a crowded beach. In the foreground, a large, red, conical tent with a white fringe at the top is the central focus. The tent is surrounded by a dense crowd of people, many of whom are sitting on the sand. To the left of the tent, a curved beach leads to a body of water. In the background, there are other structures, including a blue building and a white tent, and a fence line. The overall scene is a busy outdoor event.

Jongeren,
stadsfamilies en
eilandbewoners
samen op het
strand.

Het strand van Blijburg is uitgestrekt. Er is ruimte voor picknickende families, horeca, evenementen, etc. Juist door de ruimte vrij te laten en de inrichting te beperken, is multifunctioneel gebruik mogelijk.

Een toepassing van ontwerptool 10.3 Parken met oevermaat, pag. 172



K.I.D.S.

Kinderen In De Stad

Elger Blitz

Elger is oprichter en partner bij Carve. Hij is de drijvende kracht achter 'het nieuwe spelen'. Elger is opgeleid als industrieel ontwerper. Hij is een gepassioneerd skater.

Kinderen laten bewegen is geen kunst, dat doen ze vanuit zichzelf wel. Het voorzien in voldoende en geschikte bewegings- en speelruimte blijkt een lastiger opgave. Een speelplek waar kinderen vrij en onbezorgd kunnen bewegen, spelen en sporten, ongeprogrammeerd, ongestructureerd en zonder begeleiding. Zo'n plek realiseren is lastig in een volle stad, maar van levensbelang.

Nederland heeft veel beleid om kinderen gezond(er) te laten opgroeien, gezond(er) te laten eten en regelmatig te laten spelen en bewegen. Hoe krijgt dat laatste vorm in een stad als Amsterdam? Een stad die net als andere steden groeit, en waarin de beschikbare ruimte onder druk staat door de stedelijke verdichting. Per saldo betekent dit: meer gebruikers, minder (speel)ruimte en meer ruimteclaims. Tegelijkertijd wordt onze bewegingsvrijheid binnen het openbaar domein beperkt; met name omdat zij wordt opgevat en geëxploiteerd als een inkomstenbron voor nieuwe partijen. Meer terrassen, maar ook bredere stoepen voor kinderen, kan dit samen?

De EU-monitor voor de ideale stad⁴⁵ laat zien dat de kwaliteiten waar we naar op zoek zijn, niet schuilen in een sterk verdichte mega-metropool, maar in een stad waarvan de groei is gebaseerd op het oude, maar zeker niet versleten, credo dat een stad die leuk is voor kinderen – een bewegende en speelse stad – ook aantrekkelijk is voor volwassenen (vrij naar Aldo van Eyck).

Van Beuningenplein

Op het Van Beuningenplein in de Amsterdamse wijk Westerpark is vrijwel altijd activiteit en beweging waar te nemen. Het functioneren van het plein kan beschouwd worden vanuit vele perspectieven. Als één van de ontwerpers beschrijf ik het plein vanuit ons doel om ruimte te creëren voor kinderen in de stad, ruimte om te spelen en te bewegen. Het ontwerp voor het Van Beuningenplein gaat uit van een veelheid aan activiteiten, ruimte voor allerlei leeftijds- en doelgroepen en van de mogelijkheden dat het gebruik tijdens de dag kan veranderen.

Het oorspronkelijke Van Beuningenplein is niet los te zien van de Woningwet uit 1901, de daarmee samenhangende opkomst van de sociale woningbouw en het streven om gezondere leefomstandigheden te realiseren in sterk vervuilde steden. In deze context kan ook de 'speeltuinbeweging' en de oprichting van een 'speeltuinvereniging' op het Van Beuningenplein in 1908 worden geplaatst. In 2008 – precies honderd jaar later – zijn de plannen afgerond om onder het Van Beuningenplein een parkeergarage te bouwen en de aangrenzende straten autovrij te maken. Het sterk verwaarloosde plein kreeg een nieuw leven als 'speelplek' voor de buurt.

Zijn deze schommelzitjes (alleen) voor peuters? Is het eronder gelegen ulak een bank... of is het speelulak? Is de tribune in het midden een plek om te spelen of om te zitten? Zijn de randen achter de basketbalpaal bedoeld om te skaten? En zo niet, kan ik erop skaten?

LOSLATEN VAN VERWACHTINGEN

Voordat ik inga op het Van Beuningenplein, introduceer ik graag een gedachte die is ontleend aan de gezaghebbende Amerikaanse architectuurhistorica Beatriz Colomina. Zij beweert dat het vooral de (massa) media zijn die ons beeld vormen van wat architectuur is en zou moeten zijn. De representatie in de media beklijft niet alleen als beelden in ons collectieve geheugen, maar bepaalt ook onze verwachtingen.

In het ontwerptraject voor het Van Beuningenplein hebben we ons van deze sterk richtinggevende verwachtingen losgemaakt, om uiteenlopende redenen. Een van die redenen was om te onderzoeken hoe een



Randen als zitelementen, velden geschikt voor allerlei vormen van sport en spel, alleen afschermingen op plekken waar het vanwege 'balgevaar' nodig is.

'open' plein ruimte kan bieden aan verschillende activiteiten. Gangbaar is het verlangen naar een stedelijke 'functionele' leegte, die ruimte biedt aan multifunctioneel gebruik. In de praktijk geeft zo'n stedelijke leegte nauwelijks aanleiding tot welke vorm van spontaan gebruik dan ook. Beweegaanleidingen zijn nodig.

Een andere drijfveer om de verwachtingen eens te laten voor wat ze zijn, werd ingegeven door onze ervaringen tijdens een gemiddelde participatiebijeenkomst. Die bevestigden nog maar eens het gelijk van Colomina: de wensen van toekomstige gebruikers vallen vrijwel samen met hetgeen wordt voorgeschoteld in de media: voetbal in de stad is een Cruyff-court; een speeltuin bestaat uit veelkleurige standaardobjecten uit een catalogus. Er zit weinig verbeelding bij en het leidt onvermijdelijk tot (nog) meer van hetzelfde. Om betrokkenen te overtuigen worden vaak bestaande voorbeelden getoond, waardoor het te verwachten eindbeeld slechts wordt gevoed. In het ontwerpproces voor het Van Beuningenplein hebben we dit vermeden door slechts beelden te tonen van mogelijke activiteiten, met het verzoek om daar een voorkeur over uit te spreken. Het positieve gevolg was dat we een vaste programma-tische indeling naar leeftijd en gebruiker, gekaderd door hekwerken, hebben kunnen verlaten. Een surplus aan activiteiten was mogelijk op dit kleine plein; normaal gesproken was dit niet mogelijk geweest zonder ingrijpende compromissen.

EEN PLEIN OM TE OMARMEN

Een andere inspiratiebron is Marc Wigley, een Nieuw-Zeelandse architect en schrijver, verbonden aan de Columbia University in New York. Hij beschouwt de gebouwde omgeving niet alleen als een fysieke omgeving - een stuk asfalt is immers nog geen plein - maar veeleer als het geheel



Onbegrensde ruimten,
water als speelelement.

van de ideeën en beelden over die fysieke omgeving zoals wij die in onze gedachten vormen. De ontwerper speelt met deze ideeën, maar het zijn uiteindelijk de gebruikers die de fysieke ruimte (re)construeren en omarmen. Ik denk inderdaad dat het zo werkt en dat gebruikers het Van Beuningenplein omarmen en bepalen. Kinderen vinden het gewoon leuk op het Van Beuningenplein, volwassenen denken wellicht aan de waardevermeerdering van hun aangrenzende woning. De redenen van de waardering van het plein lopen uiteen en blijven wellicht deels onbekend. Feit is dat de gebruikers bewust of onbewust een cruciale rol spelen in het goed functioneren van het ontwerp. Dat is een gelukkige uitkomst, maar tevens een resultaat waar lastig op te sturen is.

LEESBAAR EN AANVAARDBAAR

Op het Van Beuningenplein hebben we de conventionele indeling van een speelterrein verlaten. Katherine Masiulanic beschrijft de gangbare indeling van een speelplek als volgt: "Uitstekend voor volwassenen met tijdgebrek, overladen met informatie in het dagelijkse leven en op zoek naar een ruimte die ze makkelijk kunnen scannen en begrijpen." Wij ontwerpen voor kinderen. Hoewel ze het ongestructureerde willen, is er wel degelijk voor een programmatische indeling en een structuur gekozen. De kracht van het ontwerp schuilt in de transitiezones binnen de programmatische indeling. Binnen een heldere indeling wordt het op detailniveau een stuk minder duidelijk, zelfs chaotisch: zones en functies overlappen elkaar en het gebruik wordt bepaald door degenen die ze op dat moment benutten. Mogelijke conflicten zijn ingecalculleerd en dragen juist bij aan de optimale gebruikskwaliteiten.

Het is een lay-out die aantrekkelijk is voor kinderen, ze hechten minder waarde aan een formele indeling en gaan op zoek naar onver-



Zachte overgangen
tussen ontspannen en
spelen.

moede mogelijkheden. De ongebruikelijke inrichting is bedoeld als een uitnodiging aan kinderen, ze zijn geneigd om op zoek te gaan naar de grenzen van hetgeen wordt aangeboden: zowel van wat mogelijk als van wat aanvaardbaar is. Zijn deze schommelzitjes (alleen) voor peuters? Is het eronder gelegen vlak een bank.....of is het speelveld? Is de tribune in het midden een plek om te spelen of om te zitten? Zijn de randen achter de basketbalpaal bedoeld om te skaten? En zo niet, kan ik erop skaten? In onze ervaring 'lezen' kinderen spelenderwijs een omgeving – organisatorisch, ergonomisch en qua maatschappelijke aanvaardbaarheid. Het begrip *perceived affordance*, zoals beschreven door de Amerikaanse psycholoog Donald Norman, beschrijft deze interactie tussen object en (jonge) gebruiker treffend. Hij schrijft over de kwaliteiten en eigenschappen van een object of plek die bepaald worden door het mogelijke gebruik en de mogelijkheid van een persoon tot het herkennen van deze potenties voor een meer bepaald gebruik⁴⁶.

Het ontbreken van directe (functionele) leesbaarheid van het plein, zou wel eens de gebruikelijke terughoudendheid van volwassenen bij het vaststellen of iets mag, kunnen ontregelen. Het onverwachte en onvoorziene gebruik door kinderen, kan vanwege die meerduidigheid lastiger beoordeeld en daardoor lastiger tegengehouden worden door volwassenen, die een meer geconditioneerde blik hebben.

De kracht van het ontwerp schuilt in de transitiezones binnen de programmatische indeling. Zones en functies overlappen elkaar en het gebruik wordt bepaald door degenen die ze op dat moment benutten.

Het Van Beuningenplein is een plek geworden om te leren door uit te proberen, misschien wel de grootst mogelijke stimulans om in beweging te komen en te blijven. Het biedt een oplossing voor de beperkte beschikbaarheid van speelplekken in de stad door op een relatief bescheiden oppervlakte ruimte te bieden aan vele vormen van bewegen.

Meerpark

Sportpark Middenmeer-Voorland was een conventioneel sportterrein, met een atletiekbaan, een skatevoorziening, basketbal-, tennis-, hockey- en voetbalvelden en een kunstijsbaan (Jaap Edenbaan) in het oosten van Amsterdam, gelegen tussen de A10, het spoor en de bebouwing. Het werd aangelegd in de jaren 20 van de vorige eeuw. Onze betrokkenheid bij de herontwikkeling – in de periode 2006-2010 – hebben

we aangegrepen om zo veel mogelijk groene 'speelruimte' binnen de periferie van de stad te behouden, deze uit te breiden en het gebied te transformeren tot een collectief te gebruiken stadspark, dat veel meer gebruikers bedient dan het voormalige sportpark.

VAN SPORTPARK NAAR NIEUW TYPE STADSPARK

De oorspronkelijke vraag was om een nieuwe speelplek in het midden van het sportpark te realiseren. Daarin lag wat ons betreft maar een deel van de oplossing van de opgave om het sportpark weer aantrekkelijk te maken. Al snel ontstond het idee om op het bestaande sportcomplex nieuwe parkfuncties, activiteiten voor de ongeorganiseerde sport(er) en spelen te combineren.

De ambitie was het realiseren van een maximaal bruikbare openbare ruimte en het creëren van een nieuw type stadspark. Dit door de fysieke begrenzingen tussen de verschillende onderdelen te verwijderen, het openstellen van de sportvelden voor publiek en het creëren van een verbindende groene parkzone als hart van het nieuwe park.

De meest ingrijpende fysieke verandering was het omvormen van de Radioweg tot de brede parkzone. Het fietspad is verlegd om hier ruimte voor te creëren. De bestaande sportterreinen werden via voetgangersbruggetjes verbonden met de groene zone. Het Meerpark is niet langer 'slechts' een sportpark. De (ruimtelijke) verbinding van georganiseerde sport en 'ongeorganiseerde' activiteiten maakt het bijzonder. Er is een ongedwongen verband aangebracht tussen verschillende 'beweegronden', er is een uitwisseling tussen gebruik en gebruikers en de nieuwe opzet is een uitnodiging aan nieuwe gebruikers en andersoortige vormen van gebruik.



De natuurlijke speeltuin nodigt kinderen (en volwassenen) uit om op ontdekkingsstocht te gaan. Maak het uitdagend!

VERWIJDER DE HEKKEN!

Het mag nauwelijks een 'ingreep' heten, maar het was cruciaal voor het gebied: het loslaten van het idee dat een sportveld 'bezit' is van een sportclub. Arnold Reijndorp, hoogleraar Urban Sociology aan de UvA, stelt dat het feit dat een ruimte niet volledig publiek functioneert, nog niet betekent dat deze daarom niet opgevat kan worden als publiek domein. Deze gedachte vormde een belangrijke grond voor het verwijderen van de hekken.

De sportvelden zijn de hele dag voor veel groepen toegankelijk en bruikbaar. Het levert in de praktijk geen conflicten op, het is duidelijk wie de primaire gebruikers zijn en de verenigingen op het park opereren nog steeds als sterke collectieven. De meerwaarde is het losjes in contact komen met de sportclubs. Dit levert voor kinderen een aanleiding op om te gaan bewegen en voor volwassenen om te blijven bewegen. Andere pluspunten zijn dat het aantal inbraken in clubhuizen is afgenomen en de kantines meer omzet maken door de 'nieuwe gebruikers'.

EEN SPEELHEUVEL MET BOULDERWAND

Wat voorheen een verwaarloosd stuk groen was, is omgevormd tot de 'kop' van de nieuwe parkzone: een speelheuvel. De speelplek bevat elementen, artefacten en onduidelijke overgangszones, wederom gebaseerd op de gedachte van perceived affordances. De oorspronkelijke 'gevaarlijke' afwateringssloot naast de speelplek is een avontuurlijke waterspeelplek geworden. De groenzone rondom het sportveld is daarmee als nieuwe 'natuurspeelplek' ontsloten.

Deze publieke speelplek is voorzien van zowel natuurlijke spelelementen als een 'artificiële' drieënhalve meter hoge, feloranje,



Op de schuine grashelling (zonder valbeveiliging!) is voor alle leeftijden iets te beleven. De kleinsten klimmen tot halverwege, de oudere kinderen gaan op ontdekkingsstocht door de tunnels. Ouders zitten in de buurt, maar niet té dichtbij. Een custom-made ontwerp zonder standaard speeltoestellen.

professionele klimmuur (de Boulderwand). Deze combinatie staat in het licht van perceived affordances: speelse kwaliteiten als toevoeging aan het bestaande arsenaal van het conventionele sportpark. De Boulderwand is de verbinding met de groene speelheuvel en voorziet tevens in een grote zitrand. Ingrepen die voorzien in een menging van functies en zorgen voor vage grenzen.

Het bewust aantrekken van de 'boulderaars' – een 'zwak collectief' zonder officiële organisatiestructuur, maar met een sterke sociale binding – kan een enorme bijdrage leveren aan het functioneren van het park. Reijndorp: "Eén nieuwe functie kan vele nieuwe functies en gebruiken genereren." De 'boulderaars' zijn de pioniers in het voorheen 'no-go'-gedeelte van het sportpark. Zij zijn nieuwe gebruikers en wekken de interesse op van andere gebruikers en voorbijgangers – jong en oud – om te ontdekken wat deze schijnbaar lastig te beklimmen oranje muur te bieden heeft! Met hulp van toegewijde klimmers wordt 'onbeklimbaar' 'bedwingbaar' en wordt een nieuwe vorm van bewegen getoond aan een breder publiek.

Tevens zijn de 'achteraf' gelegen volkstuinen en het sportpark via routes met elkaar verbonden. Samen vormen ze het nieuwe park. In het Meerpark zijn het de verbindende 'transitiezones' die de daadwerkelijke potenties en mogelijkheden van het gebied aanboren en vergroten, al moesten ze wel eerst worden ontdekt.

Aan dit artikel gerelateerde ontwerptools:

5.2 grote

sportaccommodaties aan de stadsrand

5.5 gedeelde

sportaccommodaties, pag. 126.

8.1 speelaanleidingen

8.2 speelplekken zonder grenzen

8.3 multifunctionele plekken, pag. 170.

10.3 parken met overmaat, pag. 172

Zie ook inspiratieproject Meerpark op pag. 118

TOT SLOT

Het Meerpark is lopend en fietsend goed bereikbaar en is primair gericht op de omliggende wijken. Het is, naast de klassieke stadsparken, een van de weinige royalere groengebieden binnen de A10. Helaas komt hier, en ook op andere groene locaties, regelmatig de vraag bovendrijven of er geen woningen gebouwd kunnen worden. Ik bestempel dat als 'een kat in de zak!' Het aanleggen van nieuwe 'sportvelden' buiten de ring ter compensatie, heeft vrijwel alleen negatieve gevolgen: ze zijn slechts met de auto te bereiken; ze reduceren de mogelijkheden om in de directe woonomgeving te bewegen, en mogelijkheden om sociaal-maatschappelijke cohesie te versterken, verdwijnen. Plekken als het Van Beuningenplein en het Meerpark zijn van grote waarde voor de beweegvriendelijke stad. Publieke sport- en spelvoorzieningen in de woonomgeving vormen een primaire motivatie om veel en vaak te bewegen, zowel georganiseerd als ongeorganiseerd. Ze zijn van onschatbare waarde voor de stad. Het is noodzakelijk om ze te behouden!



De speelheuvel loopt aan een kant over in een artificiële, 3,5 meter hoge, feloranje muur, ontworpen voor professionele klimmers. Het grind zorgt voor een zachte landing en is tegelijkertijd een grote zandbak voor kinderen. Een uitdagend icoon voor het Meerpark.

Van Beuningenplein

Het Van Beuningenplein: een uitdagend (speel)plein op een parkeergarage in de Staatliedenbuurt.

Een toepassing van ontwerptool 8.1 Speelaanleidingen, pag. 170

De inrichting van het Van Beuningenplein is een uitnodiging aan kinderen om op zoek te gaan naar de grenzen. Er zijn allerlei speelaanleidingen gecreëerd die ongeprogrammeerd gebruik stimuleren.

Een toepassing van ontwerptool 8.2 Speelplekken zonder grenzen, pag. 170

Het Van Beuningenplein heeft geen conventionele indeling van een speelplek. Zones en functies overlappen elkaar, waardoor een globale programmatische indeling en structuur ontstaat.

Een toepassing van ontwerptool 8.3 Multifunctionele plekken, pag. 170

Op een relatief klein plein is ruimte voor veel verschillende vormen van bewegen, voor divers gebruik per seizoen (soms wateropvang, soms speelplek) en voor verschillende doelgroepen.

Opdrachtgever: Gemeente Amsterdam
Ontwerp: Carve, Concrete,
Dijk&co Landschapsarchitectuur



Leren door uit te
proberen is misschien
wel de grootst
mogelijke stimulans
om in beweging te
komen en te blijven.



Het nieuwe stadspark

Binnen 15 minuten fietsen ben je in het landschap

Amsterdam staat bekend om haar 'groene scheggen': landschappen die tot diep in de stad doordringen. Een unieke kwaliteit, waar de stad al decennia zorgvuldig aan werkt. Het belang van deze scheggen is onomstreden. Voor veel langeafstandssporten, zoals hardlopen, roeien, wielrennen en skaten, zijn ze een ideale plek, maar ook om te recreëren en te ontspannen. Fijne routes langs groen en grachten zorgen ervoor dat je snel in de landschappen bent; je voelt ze al in de stad. Op de grens van de stad, daar waar het landschap de stad binnendringt, liggen stadsparken 'nieuwe stijl'. Uit drie van dit soort parken: Park Somerlust, Westerpark en Noorderpark, kunnen we lering trekken.

Een toepassing van ontwerptool 10.4 Het park als route, pag. 172

Maak doorgaande routes vanuit de stad, door de parken, naar het landschap. Het park is tevens een route.

Een toepassing van ontwerptool 10.3 Parken met overmaat, pag. 172

Maak parken waar veel mogelijk is: tegelijkertijd, door elkaar en na elkaar: sport, spel, bewegen, ontmoeten, ontspannen, liggen, etc. Geef ruimte aan georganiseerde en ongeorganiseerde sport en stel faciliteiten open. Scherm velden niet volledig af met hekken. Bied ruimte voor wonen, horeca of cultuur: dat zorgt voor levendigheid, veiligheid en afwisseling, ook in koude en natte seizoenen. Bied vrijheid door overmaat en onbegrensdsheid.

Noorderpark

Opdrachtgever: Gemeente Amsterdam

Ontwerp: West 8

Westerpark

Opdrachtgever: Gemeente Amsterdam

Ontwerp: Gustafson Porter en Mecanoo architecten

Park Somerlust

Opdrachtgever: Gemeente Amsterdam

Ontwerp: Gemeente Amsterdam

Op het grote veld van het Westerpark rennen kinderen, hangen jongeren en gooien toeristen een frisbee. Allemaal tegelijk. Dat kan, ruimte genoeg. Langs de dijk zoeven racefietsers. In de uijver spartelen kinderen en steken hipsters hun voeten in het water.



Fietsend vanaf het IJ richting het noorden, wordt het landschap steeds meer voelbaar. Vanaf de pont verbreedt het profiel, wordt groener, totdat je Waterland bereikt: rust! Ruimte!



Park Somerlust is een mooie voorbode
voor de groene kwaliteit van de
Amstelscheg.



Buitenkinderen

Lia Karsten en Naomi Felder

Lia is stadsgeograaf en als associate professor verbonden aan de Universiteit van Amsterdam. Naomi is architect en eigenaar van bureau FELD. Samen schreven zij *De nieuwe generatie stadskinderen*, over hun onderzoek naar het dagelijks leven van stadskinderen.

Bewegen hoort bij kinderen, buiten spelen is een bron van bewegen. Helaas zien we een dalende trend. Buitenkinderen zijn binnenkinderen geworden. Hoe keren we dit?

Kinderen brengen steeds meer tijd door achter schermen van televisie, telefoon en computer. Hoewel er berichten zijn dat dit achter het scherm zitten van kinderen niet schadelijk is⁴⁷, betekent het wel dat kinderen in die tijd niet bewegen. En niet bewegen is wel degelijk schadelijk voor gezond opgroeien. Ook de zelfstandige bewegingsvrijheid van kinderen is afgenomen. Steeds meer kinderen worden door de ouders door de stad vervoerd: de achterbankgeneratie heeft een hoge vlucht genomen⁴⁸. Dat betekent dat mobiliteit van kinderen minder beweging genereert dan je zou willen. De autonomie van het kind wordt kleiner. Wat moet er gebeuren om de negatieve ontwikkeling te stoppen? We hebben recent onderzocht wat kinderen die opgroeien in de grote stad, nodig hebben⁴⁹. Vier ingrediënten zijn cruciaal.

In het ontwerp van de beweegvriendelijke stad geven we voorrang aan het langzaam verkeer en het ‘spelend verblijven’ in de straat en op de stoep.

RUSTIGE BUURTEN EN ROUTES

De routes die ouders en kinderen in de stad gebruiken, zijn heel specifiek. Deze routes worden een paar keer per dag afgelegd en bevinden zich in een relatief kleine cirkel rondom het huis. Van huis naar school, naar winkel, clubje of park en weer terug naar huis. Dit gebied is direct gekoppeld aan de stoep, de ruimte waar kinderen nog zelfstandig mogen spelen en vrij kunnen bewegen. Met de ruimte van de stoep en de ruimte van de straten voor de woningen kunnen we rustige stadsbuurten ontwerpen. Buurten waarin kinderen vanuit hun huis langzaam de straat en omgeving kunnen ontdekken. Hiervoor is een aaneenschakeling van plekken en veilige verbindingen nodig. De uitdaging is om tussen de speel- en verblijfsplekken voor kinderen en

de routes ertussen niet al te veel onderscheid te maken. Routes kunnen functioneren als plek; plekken als route. Zie het als een 'langzaam' systeem. In de steden is het de uitdaging om de infrastructuur van straat tot straat meer te variëren. Stadsstraten om de buurten heen voor het doorgaande, snelle verkeer, buurtstraten voor bestemmingsverkeer en (auto)luwe woonstraten. Door de sturing op type straat en de daaraan gekoppelde snelheid ontstaan er luwe gebieden die functioneren als langzame, veilige, speelbare en leefbare buurten. Dit is voor kinderen van groot belang, maar ondersteunt ook de ouders in het gemak waarmee kinderen samen met hun vriendjes zich de buurt eigen kunnen maken.

HET BEGINT BIJ DE STOEP

Brede stoepen stimuleren het zelfstandig buiten spelen. Het is vooral belangrijk voor de 'tussendoor-tijd': als kinderen van hun clubjes komen, nog even voor of na het avondeten, als de buurkinderen thuiskomen, etc. De stoep is de (enige) plek waar ouders hun kinderen gemakkelijk vrij laten. Het maakt een meer ontspannen opvoeding mogelijk. Het ontwerp van de beweegvriendelijke stad betekent dat in de straat en op de stoep de prioriteit dient te liggen op het langzaam verkeer en het 'spelend verblijven'.

HET SCHOOLPLEIN ALS PUBLIEKE ONTSPANNINGSPLEK

De meeste kinderen (vooral die onder de 10 jaar) worden door hun ouders naar school gebracht en weer opgehaald. Uiteraard dient dit met de fiets te gebeuren. Na schooltijd blijven kinderen graag nog even op



Brede stoepen stimuleren het buiten spelen. Aan de Laagte Kadijk in de binnenstad staan de voordeuren vaak open. Daarvoor staan bankjes, deelboekkasten en bloempotten. De levendigheid op straatniveau maakt de stoep tot een veilige plek om te spelen.

Brede school 'De Kikker' heeft een openbaar schoolplein dat door zijn brede gebruiksmogelijkheden echt een centrum van de wijk is. Het plein en de trap zijn buiten schooltijd door de buurtbewoners te gebruiken als sport- en speelterrein, als ontmoetingsplek en tribune.



het schoolplein spelen, ouders laten dat graag gebeuren als het schoolplein daartoe uitnodigt. Ouders leren de vriendjes van hun kind kennen. Richt een schoolplein zodanig in dat het voor kinderen en ouders leuk is om te vertoeven – een win-winsituatie voor iedereen!

HET PARK IN DE BUURT

Parken zijn belangrijk voor het buurtgevoel van gezinnen. Parken dragen bij aan het groene spelen. Voor kinderen is spelen in het groen niet alleen belangrijk voor de motoriek, maar ook voor de gezondheid. Als steden gezinnen willen binden, is het niet alleen nodig om voldoende huizen en scholen te bouwen, maar ook om zorg te dragen voor een goede spreiding van parken.

EN VERDER WEG...

Natuurlijk willen gezinnen ook speelplekken elders in de stad verkennen. Grote, spannende speelplekken, die het visitekaartje zijn van elke stad die kinderen serieus neemt. Uitstapjes naar deze plekken zijn belangrijke activiteiten voor het stadsgezin, daarom zijn goede fietsroutes ernaartoe belangrijk. En daar ligt een groot pijnpunt. De meeste straten en fietspaden worden door de ouders niet veilig genoeg gevonden voor hun kinderen. Maak ze kindvriendelijk door te grote snelheidsverschillen – tussen auto en fiets, en fietsers onderling - niet te mengen.

Het vormgeven aan een beweegvriendelijke stad voor stadskinderen vraagt een beetje extra aandacht voor ontwerpers en stadsmakers, maar zorgt voor een stad die voor iedereen aantrekkelijker is. Het is de moeite meer dan waard!

Aan dit artikel gerelateerde ontwerptools:
9.1 spelen om de hoek
9.2 autoluw netwerk voor spel en ontspanning
9.3 open schoolplein
9.4 ogen op straat
pag. 171



Op het Wachterliedplantsoen in Bos en Lommer is de avontuurlijke speeltuin gecombineerd met een verenigingsgebouw voor de buurt, een kinderboerderij en enkele sportveldjes. De voetgangersbrug maakt een directe verbinding met het Erasmuspark.

Woeste Westen

Een grote natuurspeeltuin in Amsterdam-West

Een toepassing van
ontwerptool 8.1
Speelaanleidingen, pag. 170

Het Woeste Westen is een avontuurlijk speel-
landschap, waar kinderen vrij kunnen spelen
in de natuur. Heuvels, verstopbosjes, riet en
sloten stimuleren de fantasie.

Een toepassing van
ontwerptool 8.2 Speel-
plekken zonder grenzen,
pag. 170

De inrichting van het terrein beperkt zich tot
een indeling in eilanden met elk een eigen
thema. Kinderen worden niet beperkt in hun
speelactiviteiten.

Een toepassing van
ontwerptool 10.1 Grote
speelplekken, pag. 172

In het Woeste Westen, aan de rand van de
stad, kunnen kinderen ravotten, vies worden
en eindeloos ontdekken.

Opdrachtgever: Gemeente Amsterdam
Ontwerp: RPS in samenwerking met initiatief-
nemer Martin Hup



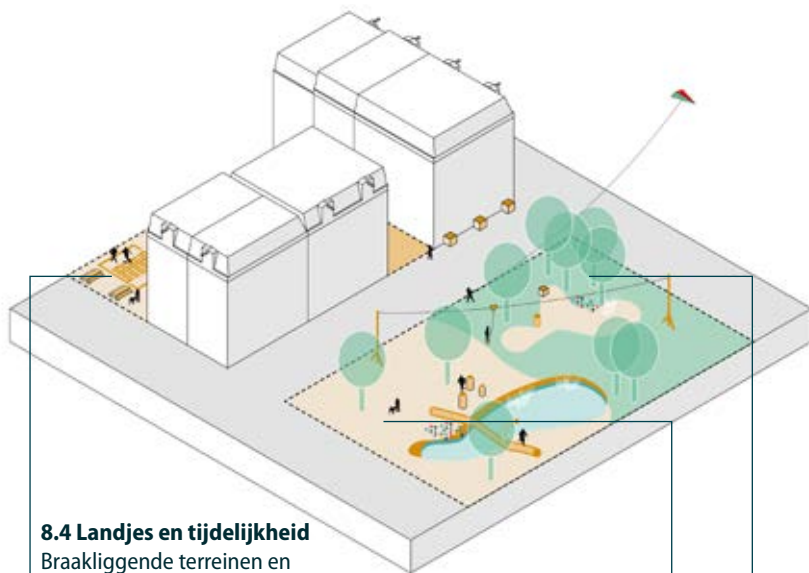
In het Woeste Westen kunnen kinderen waterdiertjes vangen, spelen in een stromende beek, door riet en bosjes struinen of gewoon stilletjes van de natuur genieten.



Ontwerptools spel en ontspanning

Ambitie 8. Onbegrensde plekken

Op (spel)plekken in de buurt worden kinderen uitgedaagd om te spelen en te bewegen. Het gebruik van deze plekken ligt niet vast, ze zijn multifunctioneel en kinderen kunnen de plekken ontdekken en uitproberen.



8.4 Landjes en tijdelijkheid

Braakliggende terreinen en leegstaande bebouwing kunnen (tijdelijk) als speelplek worden benut.

Zie ook inspiratieproject Blijburg, pag. 146

8.3 Multifunctionele plekken

De (spel)plekken zijn multifunctioneel, voor divers gebruik per seizoen (soms wateropvang, soms speelplek) en voor multifunctioneel gebruik per dagdeel (soms voor kinderen, soms voor volwassenen).

Zie ook inspiratieproject Van Beuningenplein, pag. 158

8.1 Speelaanleidingen

De speelplekken zijn uitdagend en aantrekkelijk. Ze beantwoorden aan de grondvormen van bewegen ('basic movement skills'). Kinderen hebben niet veel nodig: hoekjes, paaltjes en muurtjes zijn vaak al genoeg om de fantasie te stimuleren. (Zie ook 6.5)

Zie ook inspiratieproject Van Beuningenplein, pag. 158
en Woeste Westen, pag. 168

8.2 Speelplekken zonder grenzen

Speelplekken worden niet keurig programmatisch ingedeeld naar leeftijd en gebruiker en worden niet met standaardelementen vormgegeven. Gebruik overlapt elkaar en niet alles ligt vast.

Zie ook inspiratieproject Van Beuningenplein, pag. 158
en Woeste Westen, pag. 168

9.7 Brede stoepen

De straten hebben brede stoepen waar het prettig spelen en wandelen is. Ze zijn voldoende vlak en toegankelijk voor mindervaliden en kinderwagens. Brede stoepen liggen bij voorkeur aan de zonzijde.

9.3 Open schoolplein

Schoolpleinen zijn ook buiten schooltijd toegankelijk en te gebruiken voor sport en spel. Ze maken onderdeel uit van het publieke domein met aantrekkelijke, transparante hekken.

Ambitie 9. De luwe stadsbuurt voor spel en ontspanning

De beweegvriendelijke stad heeft luwe, compacte stadsbuurten, waarin de spel- en ontspanningsmogelijkheden voor jong en oud om de hoek liggen.

9.5 Kinderopvang bij ouderen

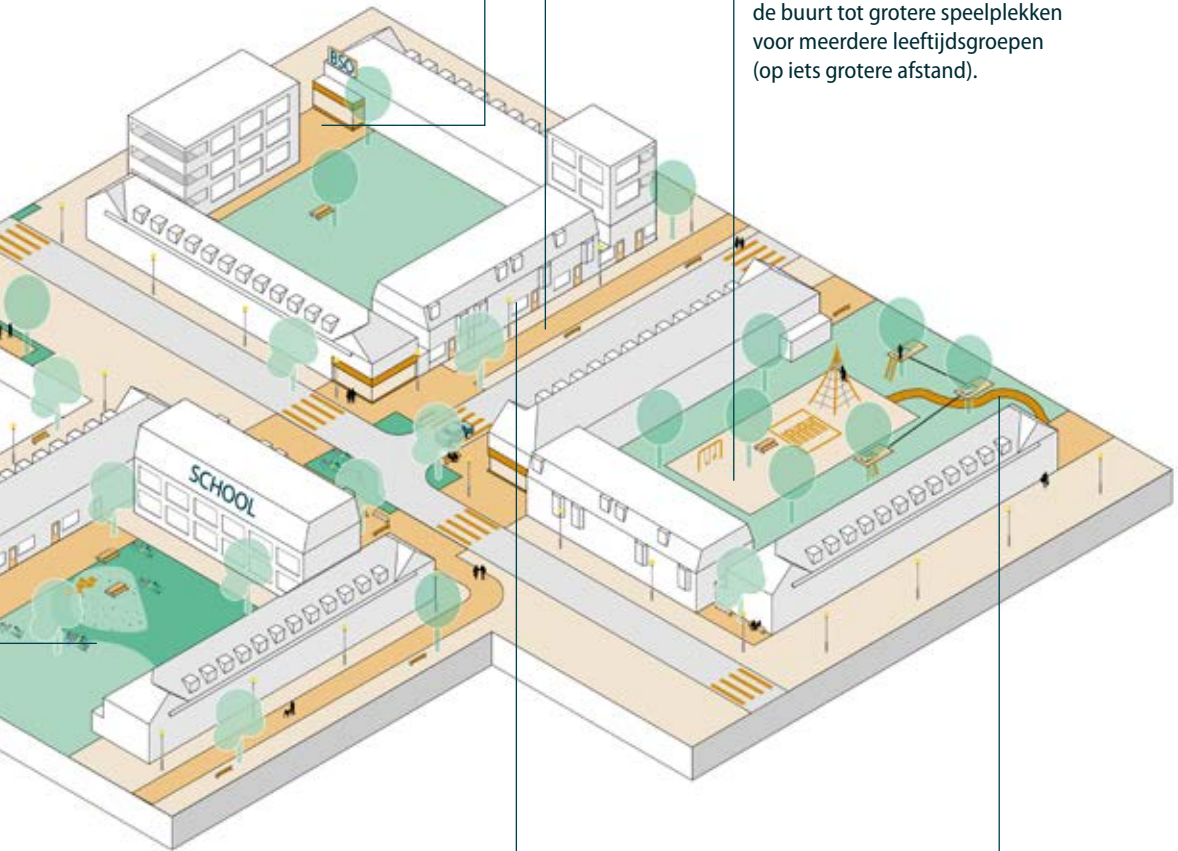
Kinderopvang wordt bij voorkeur gekoppeld aan ouderenhuisvesting: kijken naar spelende, jonge kinderen is stimulerend voor ouderen en zorgt voor toezicht.

9.6 Gevarieerd straatbeeld

Het straatbeeld is gevarieerd door oriëntatie van woningen, materiaalgebruik, hoogte, breedte, rooilijnen en kleuren van gebouwen.

9.1 Spelen om de hoek

Er is diversiteit aan speelplekken: van kleine plekken verspreid in de buurt tot grotere speelplekken voor meerdere leeftijdsgroepen (op iets grotere afstand).



9.4 Ogen op straat

De speelplekken en schoolpleinen hebben toezicht vanuit de buurt door 'ogen op straat' (vanuit woningen, zitgelegenheid voor ouderen).

9.2 Autoluw netwerk voor spel en ontspanning

De speelplekken en schoolplein liggen aan netwerk van comfortabele, frictieloze, autoluwe straten en pleinen waar de snelheid en veiligheid van kinderen en ouderen het uitgangspunt is. Dagelijkse voorzieningen, het ov en woningen voor senioren liggen aan dit netwerk. (zie ook 2.3)

Ambitie 10. Aantrekkelijk groen

De beweegvriendelijke stad heeft aantrekkelijke, groene routes, plekken en parken. Ze zijn onderling verbonden. Aantrekkelijke routes door parken en langs het water verbinden de buurten met het landschap.

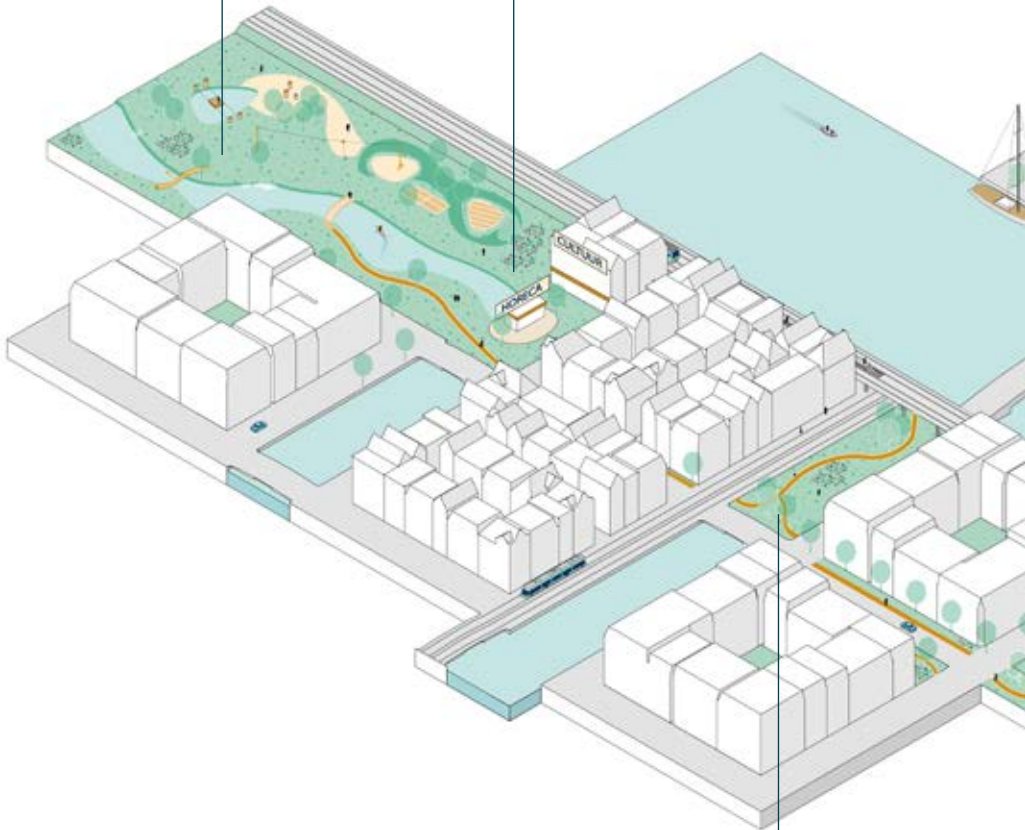
10.1 Grote speelplekken

De stad heeft grotere (natuur) speelplekken, verspreid in de stad. Hier kunnen kinderen spelen, ravotten, vies worden en 'ontdekken'.

Zie ook inspiratieproject *Woeste Westen*, pag. 168

10.3 Parken met overmaat

Parken hebben overmaat, waardoor sport, cultuur, wonen, evenementen en ontspanning tegelijkertijd plaats kunnen vinden zonder elkaar in de weg te zitten. Niet al het gebruik is vastgelegd. (Zie ook 6.3)
Zie ook inspiratieprojecten *Meerpark*, pag. 118, *Blijburg*, pag. 146 en *Het nieuwe stadspark*, pag. 160



10.5 Klimaatadaptatie en hittestress

Het groen en de parken dragen bij aan klimaatadaptatie (waterretentie) en reductie van hittestress. Bomen en groen geven beschutting en schaduw.

Zie ook inspiratieproject *De Mirandabad*, pag. 116

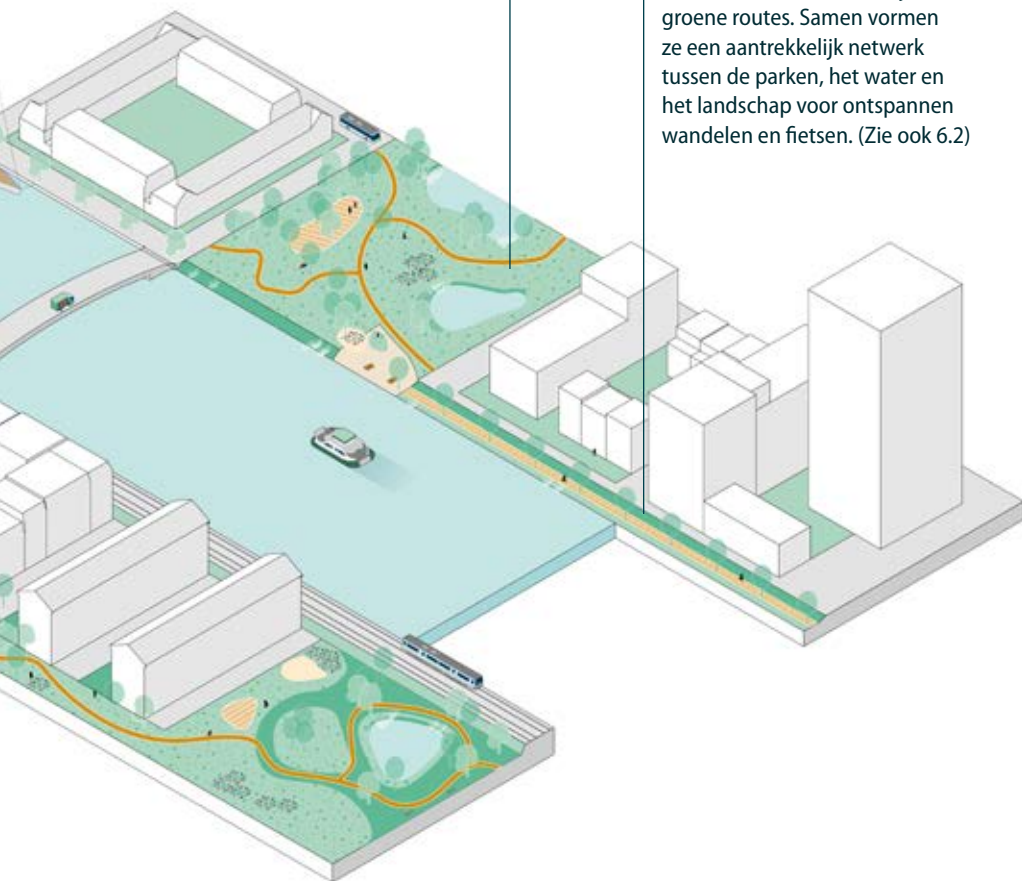
10.4 Het park als route

De 'groene scheggen' worden door groene routes verbonden met de stad. Deze groene routes liggen in parken, of het park is een route (Noorderpark, Park Somerlust).

Zie ook inspiratieproject *Het nieuwe stadspark*, pag. 160

10.2 Groene routes voor ontspanning

De parken en het water zijn verbonden via aantrekkelijke, groene routes. Samen vormen ze een aantrekkelijk netwerk tussen de parken, het water en het landschap voor ontspannen wandelen en fietsen. (Zie ook 6.2)



Index ambitions & ontwerptools

AMBITIES

1. Verbonden stedelijke kernen



2. Fietsen en lopen in de luwe stadsbuurt



3. Gemengde straten



4. Veilige en frictieloze openbare ruimte



LEGENDA



ONTWERPTOOLS

- 1.4 Ov-knooppunten
- 1.5 Goede aanlooproutes ov
- 1.6 Fietsparkeerplaatsen ov

- 2.6 Fietsparkeren in openbare ruimte
- 2.7 Fietsparkeren in bebouwing

- 3.1 Gemengde straten
- 3.2 Scheiding snelheden
- 3.3 Aangepaste snelheid

- 4.1 Adressen aan de straat
- 4.2 Frictieloze straten en plekken
- 4.3 Voldoende rustplekken

MEDIUM

Buurt/wijk

LARGE

Stad/regio

ONTWERPTOOLS

1.1 Dichte, gemengde wijken

2.1 Menselijke maat

2.2 Intensieve functiemenging

2.3 Autoluw netwerk

2.4 Drukke routes eromheen

2.5 Fijnmazige structuur

2.8 Fietsparkeren clusteren

2.9 Scholen autovrij

2.10 Pick-up plaatsen

2.11 Looproutes werkgebieden

ONTWERPTOOLS

1.2 Voorzieningen in de stad

1.3 Snel ov

1.7 Directe fietsroutes

1.8 Regionaal fietsnetwerk

AMBITIES

ONTWERPTOOLS

5. Open sport



- 5.3 Kleinere sportplekken
- 5.4 Zichtbare sportaccommodaties
- 5.6 Gedeelde voorzieningen
- 5.7 Tussenvormen sport

6. De stad als sportschool



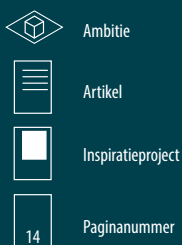
- 6.1 Ongeprogrammeerde openbare ruimte
- 6.5 Sportaanleidingen

7. Water is beweegrimte



- 7.2 Toegankelijkheid zwemwater
- 7.3 Toegankelijkheid watersport

LEGENDA



MEDIUM

Buurt/wijk

LARGE

Stad/regio

ONTWERPTOOLS

- 5.1 Sportaccommodaties in de buurt
- 5.5 Gedeelde sportaccommodaties

- 6.3 Sport in parken
- 6.4 Sportplekken in de buurt

ONTWERPTOOLS

- 5.2 Grote sportaccommodaties aan de stadsrand

- 6.2 Groene routes voor sport
- 6.6 Faciliteiten

- 7.1 Zwemwater
- 7.4 Fijnmazig waternetwerk

AMBITIES

ONTWERPTOOLS

8. Onbegrensde plekken



- 8.1 Speelaanleidingen
- 8.2 Speelplekken zonder grenzen
- 8.3 Multifunctionele plekken
- 8.4 Landjes en tijdelijkheid

9. De luwe stadsbuurt voor spel en ontspanning



- 9.3 Open schoolplein
- 9.4 Ogen op straat
- 9.6 Gevarieerd straatbeeld
- 9.7 Brede stoepen

10. Aantrekkelijk groen



- 10.5 Klimaatadaptatie en hittestress

LEGENDA



Ambitie



Artikel



Inspiratieproject



Paginanummer

MEDIUM

Buurt/wijk

LARGE

Stad/regio

ONTWERPTOOLS

ONTWERPTOOLS

- 9.1 Spelen om de hoek
- 9.2 Autoluw netwerk voor spel en ontspanning
- 9.5 Kinderopvang bij ouderen

- 10.3 Parken met overmaat

- 10.1 Grote speelplekken
- 10.2 Groene routes voor ontspanning
- 10.4 Het park als route

Werken aan de beweegvriendelijke stad

De beweegvriendelijke stad komt niet alleen tot stand door 'slechts' het toepassen van de tools uit dit boek. Het klakkeloos volgen van normen en richtlijnen maken een ontwerp niet tot een succes. Daar is meer voor nodig: werken aan de beweegvriendelijke stad vraagt om een open en samenwerkingsgerichte houding. En bovenal vergt de beweegvriendelijke stad een andere manier van kijken naar de stad.

I OMARM HET ONGEPLANDE

Het ongeplande is vaak het meest uitdagend en uitnodigend. Dan ontstaan aantrekkelijke beweegruimten: het 'landje' waar de kinderen kunnen spelen, de boomhut van snoeimateriaal, de mogelijkheden die het water biedt, het olifantenpaadje. Geef bewoners ruimte voor eigen initiatief en laat het gebeuren. Benut de ruimte die tijdelijkheid biedt.

II BETREK GEBRUIKERS, BEWONERS EN BEHEERDERS

Laat gebruikers, bewoners en beheerders vanaf het begin van het ontwerpproces meedenken, en vertaal hun wensen en randvoorwaarden in het programma van eisen. Daardoor neemt de gebruikswaarde toe en kan er synergie tussen gebruik en gebruikersgroepen plaatsvinden. Bewoners omarmen en gebruiken een plek eerder als ze betrokken zijn bij het ontwerp en het beheer. Het mentaal eigenaarschap, en daarmee de veiligheid, neemt toe. Daarnaast is de beweegvriendelijke stad erbij gebaat als de openbare ruimte ook op de lange termijn goed te beheren is.

III DENK NIET IN EINDBEELDEN, MAAR IN ACTIVITEITEN

De beweegvriendelijke stad gaat over bewegen, niet over objecten, zoals een vrijliggend fietspad, een omheinde Cruiff-court of een voetbalveld met standaardafmetingen. Zorg ervoor dat zo veel mogelijk mensen kunnen bewegen, overal en op allerlei manieren. In een drukke stad betekent dit: wees creatief met de beperkt beschikbare ruimte en zorg dat bewoners de gewenste activiteiten kunnen uitvoeren. Sporten kan ook op kleinere velden, spelen kan ook op de stoep en een fietser heeft niet altijd een eigen fietspad nodig. In een drukke stad kan op de schaarse kleine ruimte veel naast, bij en na elkaar.

IV KIJK PRECIES

Ontwerpen aan de beweegvriendelijke stad vraagt precies kijken: wie gebruikt een plek, hoe beweegt men (of juist niet), zijn er conflicten? Observeer een plek goed op verschillende momenten van de dag, tijdens verschillende weertypen, ga praten met de gebruikers en lever maatwerk. Een automobilist denkt in tijdsefficiëntie, zijn gedrag is te voorspellen via modellen. Een voetganger, fietser, sporter of een spelend kind maakt zijn keuzes intuïtiever: welke route neem ik vandaag, waar ga ik nu spelen, hoe ren ik naar het park? Begrijp het gebruik en de gebruiker en laat dit begrip een centrale rol in het ontwerp spelen.

V LAAT JE INSPIREREN

De beweegvriendelijke stad is een inspiratieboek met Amsterdamse voorbeelden. Ontwerpen aan de stad is complex: er is veel beleid en er zijn allerlei regels voor de inrichting van de openbare ruimte. De ontwerp-tools uit dit boek zijn dan ook geen extra set van regels en richtlijnen, maar een bron van inspiratie. Iedereen kan dit boek gebruiken om het gesprek aan te gaan over bewegen in de stad. De beweegvriendelijke stad komt stap voor stap dichterbij door bij iedere interventie in de stad slim te puzzelen met de beschikbare ruimte, gebruik te combineren en maatwerk te leveren.

Van bevoogding naar goed kijken

Epiloog

Jos Gadet
Jos is stadsgeograaf en hoofdplanoloog bij de gemeente Amsterdam. Hij heeft tal van publicaties over stedelijke ontwikkelingen op zijn naam staan en is auteur en medeauteur van verscheidene boeken over Amsterdam.

***De beweegvriendelijke stad* verschijnt geen dag te vroeg. Het boek komt als geroepen, want het onderstreept het uitgangspunt van het ruimtelijk beleid in een moderne stad als Amsterdam bij het (her)inrichten en (her)ontwerpen van de stedelijke ruimte: mensen meer te laten lopen en fietsen, uit te nodigen tot sporten en mogelijkheden te bieden tot spelen. Waarom is dat zo belangrijk?**

Omdat stedelingen in beginsel al heel erg beweeglijk zijn, en nog beweeglijker (willen) worden! Ze lopen en fietsen bijvoorbeeld meer dan niet-stedelingen. Dat heeft alles te maken met nabijheid en dichtheid van voorzieningen. Stedelingen lopen ook sneller dan plattelanders. Dat houdt verband met het leven in de stad, dat al van oudsher meer dan in rurale gebieden gericht is op snelle uitwisseling en interactie.

Met de ontwikkeling van de kenniseconomie in de stad neemt het belang van nabijheid, dichtheid van voorzieningen en interactie enorm toe. Tegelijkertijd zorgt de digitale revolutie (permanente connectiviteit) ervoor dat mensen meer behoefte hebben aan face to face contacten. Die vinden steeds vaker plaats in de openbare ruimte. Ontwerpen aan de stad betekent ruimte bieden voor die interactie.

De thema's van *De beweegvriendelijke stad* raken de kern van de moderne metropool en zijn dus relevant voor Amsterdam. Mogelijkheden tot fietsen en lopen vormen de noodzakelijke conditie voor een gemengde en compacte stad waarin nabijheid, dichtheid en variatie van voorzieningen van economisch belang zijn. Kunnen sporten in de stedelijke omgeving is een eis van de moderne hedonistische stedeling, die dit als zwaarwegend vestigingscriterium hanteert. En de wens van stedelijke gezinnen om in de stad te blijven of er zich te vestigen, kan alleen

worden ingewilligd als de gezinsleden zich in de woonomgeving kunnen ontspannen, veilig kunnen spelen en anderen kunnen ontmoeten.

Doordat *De beweegvriendelijke stad* aanstekelijke voorbeelden aandraagt, een aantal verdiepende essays presenteert, en daarop een aantal ontwerpuitsgangspunten baseert, vormt het een fundament onder ruimtelijk beleid dat zich onderscheidt van de traditionele stedenbouwkundige tradities. Aan de basis van bijvoorbeeld Plan Zuid van Berlage en het AUP van Van Eesteren lagen bevoogdende opvattingen ten grondslag over hoe de bewoners zich zouden moeten gaan gedragen. Er werd uitgegaan van (vermeende) generieke beweegnormen.

Niets van dit alles in *De beweegvriendelijke stad*. Hierin wordt gekeken naar de sociaaleconomische dynamiek van de stad en er wordt gekeken naar de specifieke mogelijkheden van afzonderlijke locaties in Amsterdam. Dat biedt unieke ontwerp mogelijkheden.

Ter plekke kijken en discussiëren is de essentie van het denken van Jane Jacobs over de stad, dat impliciet in het boek is terug te vinden. Het boek past in haar opvatting hoe je steden moet analyseren: hoe gedragen mensen zich, waarom, en hoe kun je de stad daarop inrichten? Dat impliceert ook dat dit boek eerder een methode weerspiegelt dan ontwerpeisen voorschrijft. Zoals de stad nooit af is, is dit boek nooit af. De sociaaleconomische dynamiek en nieuwe voorbeelden moeten blijvend gevolgd en geanalyseerd worden.

De stad is voortdurend in beweging, haar inwoners en ondernemers ook, zowel letterlijk als figuurlijk. Dit boek biedt inspiratie en handvaten om vanuit een ander perspectief naar de stad te kijken en een beweegvriendelijke stad mogelijk te maken.





Literatuur

De beweegvriendelijke stad

1. Gemeente Amsterdam (2016). Amsterdamse beweglogica. De bewegende stad.
2. Nederlandse Norm Gezond Bewegen (NNGB). Geraadpleegd op 14 augustus 2017 op www.allesoversport.nl
3. Leenen, L. en Woudenberg, F. (2017). Amsterdam beweegt gezond. Plan Amsterdam, 2017 (01), 4-11.
4. Nijland, H. (2017). Fietsen leidt tot langer en gezond leven. Geraadpleegd op 14 augustus 2017 op www.pbl.nl/publicaties/fietsen-leidt-tot-langer-en-gezond-leven
5. Leenen, L. en Woudenberg, F. (2017). Amsterdam beweegt gezond. Plan Amsterdam, 2017 (01), 4-11.
6. Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (2017). Index SES-verschillen in (gezonde) levensverwachting. Geraadpleegd op 14 augustus 2017 op www.rivm.nl/Documenten_en_publicaties/Wetenschappelijk/Rapporten/2014/november/Index_SES_verschillen_in_gezonde_levensverwachting
7. Ipsos Top Cities Index (2017). Geraadpleegd op 14 augustus 2017 op www.ipsos.com/ipsos-mori/en-uk/ipsos-top-cities-2017
8. Boterman, W. (2015). Het stadsgezin als kanariepietje. Geraadpleegd op 14 augustus 2017 op www.stadsleven.nu/2015/01/20/het-stadsgezin-als-kanariepietje-column-willem-boterman/
9. Gemeente Amsterdam (2017). Meerjarenplan Fiets 2017-2022.
10. Milieudefensie (2017). Duurzaam door de stad. Van wie is de stad?

Fietsen & lopen

11. Oldenziel, R., Emanuel, M., Bruhèze, A. de la, Veraart, F. (2016). Cycling Cities: The European Experience.
12. Bosscher, D. (2011). Kleine stad Amsterdam. Geraadpleegd op 20 juli 2017 op <https://www.historischnieuwsblad.nl/nl/artikel/27803/kleine-stad-amsterdam.html>
13. Uit: Provo's Fietsenplan (1965). Bron: Jordan, P. (2013). De Fietsrepubliek (pp. 261-262). Amsterdam: Podium.
14. Oldenziel, R., Emanuel, M., Bruhèze, A. de la, Veraart, F. (2016). Cycling Cities: The European Experience.

Fietsen & lopen – Amsterdam wereldfietsstad

15. Gemeente Amsterdam (2017). Meerjarenplan fiets 2017-2022.
16. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, Ministerie van Infrastructuur en Milieu (2016). Fietsen en lopen: de smeerolie van onze mobiliteit.
17. Hertog, F. den, Bronkhorst, M., Moerman, M., Wilgenburg, R. van (2006). De Gezonde Wijk. EMGO Instituut.
18. Gemeente Amsterdam (2016). Amsterdamse beweglogica. De bewegende stad.
19. Fietsberaad (2017). Fiets veroverd terrein op auto ook buiten de grote steden. Geraadpleegd op 20 juli 2017 op www.fietsberaad.nl/?section=Nieuws&lang=nl&mode=newsArticle&newsYear=2017&repository=Fiets+veroverd+terrein+op+auto+ook+buiten+de+grote+steden
20. Oldenziel, R., Emanuel, M., Bruhèze, A. de la, Veraart, F. (2016). Cycling Cities: The European Experience.

Fietsen & lopen – Alles in de buurt

21. Pols, L., Amsterdam, H. van, Harbers, A., Kronberger, P., Buitelaar, E. (2009). Menging van wonen en werken. Planbureau voor de leefomgeving.

Fietsen en lopen – Oogcontact, lichaamstaal en een knikje

22. Schepers, P. et al (2016). The Dutch road to a high level of cycling safety. Safety Science, 92 (pp.264-273).
23. Schelling, T. C. (2006). Micromotives and macrobehavior. WW Norton & Company (pp.30)
24. Te Brömmelstroet, M., Nikolaeva, A., Glaser, M., Nicolaisen, M.S., Chan, C. (2017). Travelling together alone and alone together: mobility and potential exposure to diversity. Applied Mobilities, 2(1), 1-15.

Fietsen & lopen – Van deur tot deur

25. Fietsersbond (2017). Waarom er steeds meer fietsers zijn in de grote steden. Geraadpleegd op 9 augustus 2017 op www.fietsennaarhetwerk.nl

Fietsen & lopen – Lopend door Amsterdamse buitenwijken en werkgebieden

26. Gemeente Amsterdam (2016). Beweegatlas Amsterdam.
27. Gemeente Amsterdam (2016). Beweegatlas Amsterdam.
28. Gemeente Amsterdam (2016). Beweegatlas Amsterdam.

Fietsen & lopen – Een buurt voor het leven

29. Gemeente Amsterdam (2011). Structuurvisie Amsterdam 2040. Economisch sterk en duurzaam.

Sport

30. Volksgezondheid en zorg, RIVM (2016). Geraadpleegd op 20 juli 2017 op <https://www.volksgezondheinzorg.info/bestanden/documenten/meest-beoefende-sporten-2015-12-jr-en-ouder>
31. Dool, R. van den (2016). Anders georganiseerde sport. Sport buiten vereniging om. Utrecht: Mulier Instituut.
32. Centraal Bureau voor de Statistiek, RIVM. (2015). Gezondheidsenquête/Leefstijlmonitor.
33. Gemeente Amsterdam (2016). Beweegatlas Amsterdam.
34. Kompier, V., Casas Valle, D. (2012). Sport in the city. Lay-out, 22.
35. Dool, R. van den (2016). Anders georganiseerde sport. Sport buiten vereniging om. Utrecht: Mulier Instituut
36. Ledenrapportage van NOC*NSF (2015). Geraadpleegd op 20 juli 2017 op <https://www.nocnsf.nl/ledentallen>

Spel & ontspanning

37. Gemeente Amsterdam (2016). Beweegatlas Amsterdam.
38. Gemeente Amsterdam (2016). Amsterdamse beweeglogica. De bewegende stad.
39. GGD Amsterdam (2013). Amsterdamse Gezondheidsmonitor 2012.
40. Karsten, L., Felder, N. (2016) De nieuwe generatie stadskinderen. Ruimte maken voor opgroeien. Rotterdam: Nai010 Uitgevers.
41. Maas, J. (2009) Vitamine G: Natuurlijke omgevingen - Gezonde omgevingen. NIVEL, Utrecht.
42. Karsten, L., Felder, N. (2016) De nieuwe generatie stadskinderen. Ruimte maken voor opgroeien. Rotterdam: Nai010 Uitgevers.
43. Gemeente Amsterdam (2016). Beweegatlas Amsterdam.
44. Centraal Bureau voor de Statistiek (2015). Trendrapport toerisme, recreatie en vrije tijd 2015.

Spel & ontspanning – K.I.D.S.

45. The Cultural and Creative Cities Monitor (2017). Luxembourg: Publications Office of the European Union. Geraadpleegd op 1 augustus op <https://composite-indicators.jrc.ec.europa.eu/cultural-creative-cities-monitor/media/c3monitor2017.pdf>
46. Norman, D. A. (1999). Affordance, Conventions and Design. Interactions 6(3) (pp.38-43). Den Haag: ACM Press.

Spel & ontspanning – Buitenkinderen

47. Valkenburg, P. (2013). Beeldschermkinderen. Meppel: Boom.
48. Karsten, L. (2005) It all used to be better? Different generations on continuity and change in urban children's daily use of space. Children's Geographies, 3(3), 275-290.
49. Karsten, L., Felder, N. (2016) De nieuwe generatie stadskinderen. Ruimte maken voor opgroeien. Rotterdam: Nai010 Uitgevers.

Colofon

In opdracht van

Gemeente Amsterdam:
GGD, Ruimte en Duurzaamheid, Sport en Bos,
Verkeer en Openbare Ruimte

Onderzoek, tekst en beelden

Urhahn | stedenbouw & strategie
Ad de Bont,
Anouk Distelbrink en
Wendy van Kessel

Met medewerking van Tess Broekmans, Frits
Erdmann, Sjoerd Feenstra, Rick Groeneveld, Stijn
Kuipers, Maarten Lankester, Martijn Naus, Milan
Oosterling, Jessica Tjon Atsoi, Josje-Marie Vrolijk

Redactie

Ad de Bont

Met bijdragen van

Elger Blitz, Marco te Brömmelstroet, Daniel Casas
Valle, Thijs Dolders, Naomi Felder, Jos Gadet, Pete
Jordan, Lia Karsten, Vincent Kompier, Ingeborg van
Lieshout, Camilla Meijer, Annemieke Molster, Ruth
Oldenziel, Mart Reiling

Gemeente Amsterdam

Vera van den Bos, Tom van der Eng, Laura Hakvoort,
Jeroen Hofman, Anne Meijer, Nelleke Penninx,
Hubertine Peters, Fred Woudenberg

Met dank aan

Platform Gezond Ontwerp: Fontys, Kenniscentrum
Sport, Pharos, RIVM, TNO, TU/e (Dayenne L'abée,
Annelies Acda, Frank den Hartog, Hanneke Kruize,
Frank Pierik), Dijk&co Landschapsarchitectuur (Rob
van Dijk), Gemeente Amsterdam (Wicher Gielstra,
An-jes Oudshoorn, Peter Smit, Wouter van der Veur),
VenhoevenCS (Jos-Willem van Oorschot)

Tekstredactie

Rien Schraagen, Bureau Heldertaal

Vertaling Engelse editie

Billy Nolan

Fotografie

Zie fotoverantwoording

Vormgeving

Josje-Marie Vrolijk, Urhahn

Drukwerk

Drukkerij Jubels bv, Amsterdam

Copyright © 2017 Alle auteurs

Tweede druk, oktober 2017
ISBN 978-90-827451-0-8

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

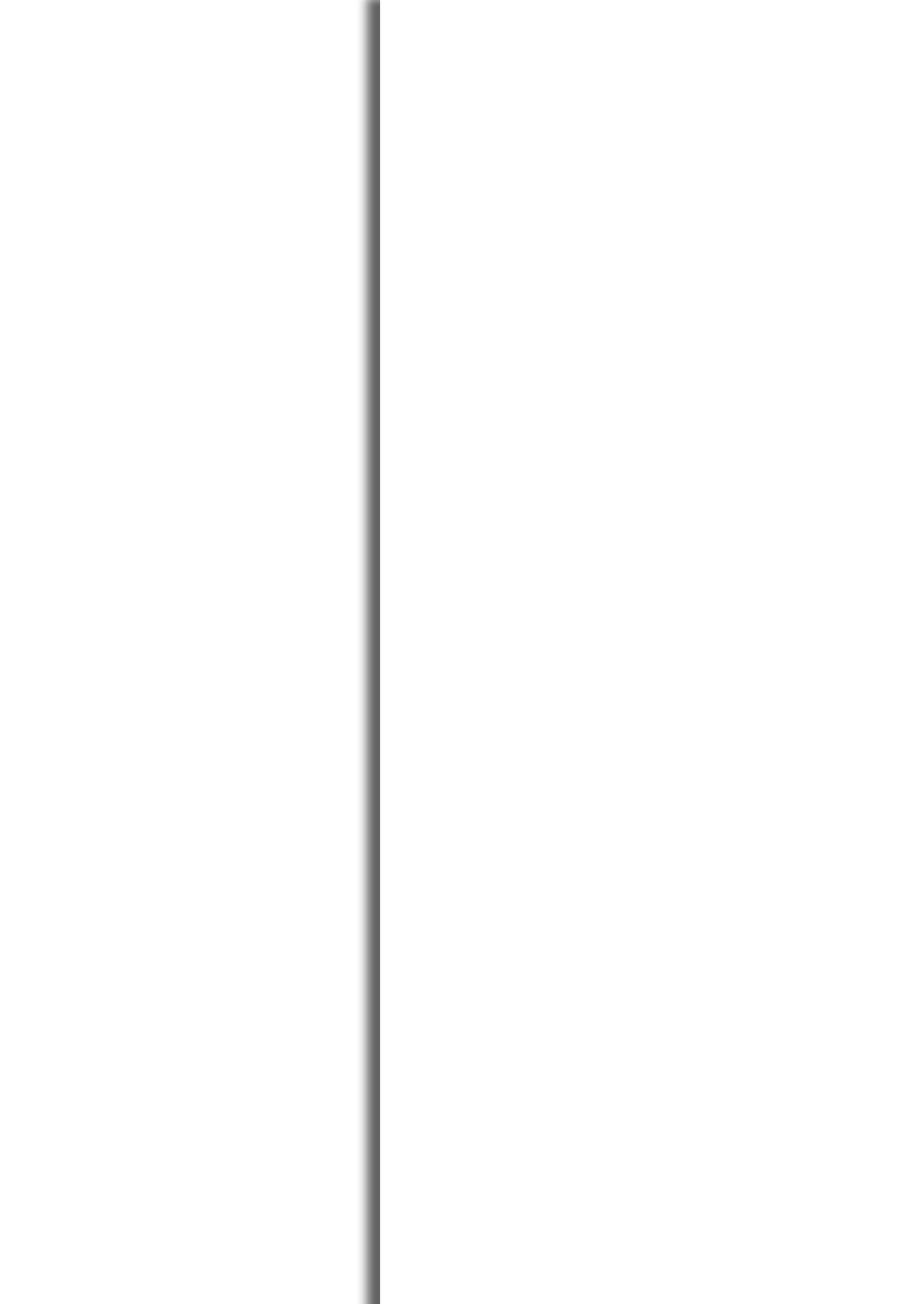
Urhahn | stedenbouw & strategie
www.urhahn.com



× Gemeente
× Amsterdam

Fotoverantwoording

- Pag. 3 Urban Sports Week. Wendy van Kessel
- Pag. 6 Freerun-parcours Sloterpas. Martijn Naus.
- Pag. 21 Fietstunnel Rijksmuseum. Rick Groeneveld.
- Pag. 25 Oeverpark. Martijn Naus.
- Pag. 27 Muntplein. Stadsarchief gemeente Amsterdam.
- Pag. 28 Burgemeester Roëllstraat. Stadsarchief gemeente Amsterdam.
- Pag. 29 Protestaffiche. Stadsarchief gemeente Amsterdam.
- Pag. 29 Actiecomité Waddenweg. Stadsarchief gemeente Amsterdam.
- Pag. 30 Amsterdammertje. Josje-Marie Vrolijk.
- Pag. 35 Imago van de fiets. Martijn Naus.
- Pag. 37 Fietsparkeergarage Mahlerplein. Petra Appelhof.
- Pag. 39 In de luwe stadsbuurt. Josje-Marie Vrolijk.
- Pag. 41 Speeltuin Nieuwmarktbuurt. Josje-Marie Vrolijk.
- Pag. 42 Overstekende kinderen. www.nannyannelon.nl
- Pag. 44 Universiteitscampus Roeterseiland. Rick Groeneveld.
- Pag. 48 De Ruijterkade. Martijn Naus.
- Pag. 51 Sarphatistraat. Rick Groeneveld.
- Pag. 53 De Ruijterkade. Rick Groeneveld.
- Pag. 56 Fietspad Westerpark. Sjoerd Feenstra.
- Pag. 57 Fietsnelweg Haarlem-Amsterdam. Martijn Naus.
- Pag. 60 Fietsnelweg Haarlem-Amsterdam. Sjoerd Feenstra.
- Pag. 62 Nesciobrug. Martijn Naus.
- Pag. 65 Wibautstraat in 2008. Google Street View.
- Pag. 65 Wibautstraat in 2017. Rick Groeneveld.
- Pag. 66 Grubbehoeve (oud). CASA architecten, Koen Crabbendam.
- Pag. 66 Grubbehoeve (nieuw). Annemieke Molster.
- Pag. 67 U.J. Klarenstraat (oud). Stadsarchief gemeente Amsterdam.
- Pag. 67 U.J. Klarenstraat (nieuw). Anouk Distelbrink.
- Pag. 68 Tunnel Sciencepark. Martijn Naus.
- Pag. 69 Streetart. Camilla Meijer.
- Pag. 70 Bedrijvenpark Amstel III. Annemieke Molster.
- Pag. 71 Lambertus Zijlplein (oud). Annemieke Molster.
- Pag. 71 Lambertus Zijlplein (nieuw). Martijn Naus.
- Pag. 72 Spoorpark. Martijn Naus.
- Pag. 76 Dappermarkt. Martijn Naus.
- Pag. 79 Betondorp. Martijn Naus.
- Pag. 92 Flevopark. Mark Wevers.
- Pag. 94 Schaatsen. Rijksmuseum.
- Pag. 94-96 Stadsarchief gemeente Amsterdam.
- Pag. 97 Beelden 2007-2017. Martijn Naus.
- Pag. 99 Kolenkitbuurt. Josje-Marie Vrolijk.
- Pag. 100 Kleine sportvelden. Milan Oosterling.
- Pag. 100 Linnaeushof, Entrepotdok. Google Street View.
- Pag. 103 Olympiaplein. Ruud-Jan Kokke.
- Pag. 105 Laan van Spartaan speeltoestel. Ayako Nishibori.
- Pag. 105 Laan van Spartaan sportveld en tafeltennis. Martijn Naus.
- Pag. 107-108 Freerunner en Olympiaplein. Frits Erdmann.
- Pag. 111 Freerun-parcours Sloterpas. Martijn Naus.
- Pag. 114 Voorplein De Mirandabad. Rick Groeneveld.
- Pag. 117 Meerpark. Carve.
- Pag. 119 Sportas. Martijn Naus.
- Pag. 120 Zwemmen bij Vrijburgh. Martijn Naus.
- Pag. 121 Suppers bij het Java-eiland. Ingeborg van Lieshout.
- Pag. 122 Pierenbadje Oosterpark. Josje-Marie Vrolijk.
- Pag. 123 Sloterstrand en Levantkade. Martijn Naus.
- Pag. 125 Sportplaza Mercator. Luuk Kramer.
- Pag. 138 Artisplein. Josje-Marie Vrolijk.
- Pag. 140 Stadsarchief gemeente Amsterdam.
- Pag. 140 Stadsarchief gemeente Amsterdam.
- Pag. 141 Oosterspeeltuin. Harvardmuseum.org.
- Pag. 141 St. Elisabeth Gesticht en zwemvijver. Stadsarchief gemeente Amsterdam.
- Pag. 142 Stadsarchief gemeente Amsterdam.
- Pag. 143 Speeltuin Columbusplein. Stadsarchief gemeente Amsterdam.
- Pag. 143 Makassarplein. Martijn Naus.
- Pag. 143 Wipkip en klimmuur. Josje-Marie Vrolijk
- Pag. 143 IJburg. Anouk Distelbrink
- Pag. 144 Landje Burg. Röellstraat. Stadsarchief gemeente Amsterdam.
- Pag. 146 Blijburg. Nozem Films.
- Pag. 150, 154, 155, 157, 159 Meerpark en Van Beuningenplein. Carve.
- Pag. 151, 152 Meerpark en Van Beuningenplein. Martijn Naus.
- Pag. 161 Westerpark. Rick Groeneveld.
- Pag. 161 Noorderpark. Martijn Naus.
- Pag. 162 Park Somerlust. Martijn Naus.
- Pag. 165 Laagte Kadijk. Wendy van Kessel.
- Pag. 166 Brede school de Kikker. Arjen Schmitz
- Pag. 167 Wachterliedplantsoen. Rick Groeneveld.
- Pag. 169 Woeste Westen. Martijn Naus.
- Pag. 178 Entrepotdok. Martijn Naus.





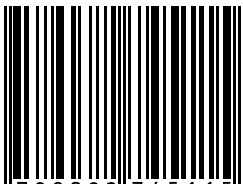
In opdracht van

× Gemeente
× Amsterdam

De beweegvriendelijke stad

Amsterdam wil een beweegvriendelijke stad zijn, een stad die uitnodigt tot bewegen. Een stad met alle ruimte voor fietsers en voetgangers en een stad waar iedereen – van jong tot oud – kan sporten, spelen en ontspannen. In de beweegvriendelijke stad is fysiek bewegen een vanzelfsprekend onderdeel van het dagelijks leven. Dit boek beschrijft hoe de beweegvriendelijke stad eruit ziet. Het biedt inspiratie en ontwerptools voor stadsmakers, ontwerpers en andere professionals die dagelijks werken aan de verbetering van de stad.

I S B N 978-90-827451-1-5



9 789082 745115 >

