

# Thesis

Tessa Haarler

S2214601

Juni 2014

Bachelorthesis Sociale geografie en  
planologie

Faculteit ruimtelijke wetenschappen

Rijksuniversiteit Groningen



## [HERONTWIKKELDE HAVENGEBIEDEN EN GEZONDE VERSTEDELIJING]

Een onderzoek gericht op de vraag in hoeverre de herontwikkeling van oude havengebieden tot nieuwe stadsdelen bijdraagt aan gezonde verstedelijking.

## Voorwoord

Tijdens mijn studie Sociale geografie & planologie is er bij mij een grote interesse ontstaan in de mogelijkheden van herontwikkeling van leegstaande gebieden. Verlaten industrie- en havengebieden die hun functie lijken te hebben verloren, hebben vaak juist nog veel potentie. Nu de identiteit van plekken steeds meer als belangrijk wordt gezien, nemen herontwikkelingsprojecten steeds meer toe. Het is mooi om te zien dat de functie van de gebieden totaal verandert en weer voldoet aan de vraag van deze tijd, maar het verhaal en de identiteit van de plek toch blijft bestaan.

Na bijna een half jaar lezen, onderzoeken en typen is dit het eindresultaat. Al met al was het een behoorlijke uitdaging maar ben ik trots op het resultaat. Ik heb erg veel geleerd van het hele proces en dit zal ik dan ook zeker meenemen in een volgend onderzoek.

## Samenvatting

Gezonde verstedelijking krijgt tegenwoordig steeds meer aandacht en een gezonde leefomgeving wordt steeds belangrijker. Daarnaast is ook de herontwikkeling van oude havengebieden erg populair. Het zijn aantrekkelijke gebieden met veel potentie. Gebieden aan het water worden tegenwoordig als erg aantrekkelijk beschouwd, waardoor waterfront development alleen maar toeneemt. Aangezien zowel de gezonde stad als waterfront development steeds meer aandacht krijgt is het interessant om de relatie tussen beiden te onderzoeken. Het is van belang om aan te tonen of herontwikkelde havengebieden ook bijdragen aan de gezonde verstedelijking en op welke manier. Er is onderzoek gedaan naar drie herontwikkelde havengebieden in Nederland door middel van enquêtes en een analyse van beleidsdocumenten. Aan de hand van verschillende factoren uit de bebouwde omgeving is geprobeerd aan te tonen of de gebieden bijdragen aan de gezondheid. De gebieden zijn uiteindelijk met elkaar vergeleken.

De gebieden blijken alle drie een positieve bijdrage te leveren aan bepaalde factoren die van invloed zijn op de gezondheid van bewoners. Over het algemeen zijn bewoners dan ook tevreden met de onderzochte factoren in hun woongebied. Deze factoren zijn van invloed op de bebouwde omgeving en kunnen onderverdeeld worden in plaatsen, ruimtes, gebouwen, straten, routes en kanalen. Deze positieve uitkomst kan worden verklaard door de grote potentie van de gebieden en de focus op kwaliteit. Het Oostelijk havengebied blijkt het best te presteren, 86% van de gegeven antwoorden in de enquête is positief. Kop van Zuid-Entrepot presteert het minst goed op basis van de onderzochte factoren, hier zijn 79% van de gegeven antwoorden positief. Over het algemeen zijn bewoners het meest tevreden met de aantrekkelijkheid van hun woongebied en de aanwezige gezondheidsvoorzieningen. Deze hoge score op aantrekkelijkheid is waarschijnlijk het gevolg van het doel van de planners om zeer aantrekkelijke gebieden te creëren. Het minst positief was men over de groenvoorzieningen en parken. Dit is het gevolg van de hoge dichtheid van de gebieden, waardoor er weinig ruimte overblijft voor groen en parken.

## **Inhoudsopgave**

<b>Voorwoord</b>	<b>1</b>
<b>Samenvatting</b>	<b>2</b>
<b>1. Inleiding</b>	<b>4</b>
1.1 Achtergrond en aanleiding	4
1.2 Probleem- en vraagstelling	4
1.3 Definities	5
1.4 Opbouw	5
<b>2. Literatuurstudie</b>	<b>7</b>
2.1 New public health paradigm	7
2.2 Health map van Barton	7
2.3 De bebouwde omgeving	8
2.4 Conceptueel model	10
<b>3. Methodologie</b>	<b>12</b>
3.1 Data-verzameling	12
3.2 Verwerking van de resultaten	12
3.3 Kwaliteit van de verzamelde data	13
<b>4. Case studie</b>	<b>14</b>
4.1 Case selectie	14
4.2 Kop van Zuid-entrepot	14
4.3 Oostelijk havengebied	15
4.4 Parkhaven	15
<b>5. Resultaten</b>	<b>16</b>
5.1 Steekproef eigenschappen	16
5.2 Analyse enquête	16
5.3 Analyse beleidsdocumenten	20
<b>6. Conclusie</b>	<b>22</b>
6.1 Conclusie	22
6.2 Aanbevelingen	23
<b>7. Reflectie</b>	<b>24</b>
<b>Literatuurlijst</b>	<b>25</b>
<b>Bijlagen</b>	<b>27</b>
Bijlage A: Kaarten van de gebieden	27
Bijlage B: Enquête gezonde stad	30
Bijlage C: Brief enquête	35
Bijlage D: Analyse beleidsdocumenten	36
Bijlage E: Onderzoeksresultaten enquête	43
Bijlage F: Tabel vergelijking positieve en negatieve resultaten	49

# **1. Inleiding**

## **1.1 Achtergrond en aanleiding**

Door de verstedelijking die in Nederland nog steeds flink doorzet, vraagt men zich steeds vaker af hoe er voor kan worden gezorgd dat een stad leefbaar, bereikbaar en veilig blijft. Steden worden ook wel de motor van de economie genoemd, daarom is goede kwaliteit van de leefomgeving als voorwaarde voor een goed functionerende stad van groot belang (IenM, 2012). Volgens het Ministerie van Infrastructuur en Milieu draait gezonde verstedelijking om de kwaliteit van de leefomgeving en de daarbij behorende punten leefbaarheid, bereikbaarheid en veiligheid. Gezonde verstedelijking is nodig om Nederland weerbaar te maken tegen de uitdagingen van de toekomst en de toenemende concurrentie tussen steden (IenM, 2012). Daarnaast draait de gezonde stad volgens Barton (2009) vooral om de relatie tussen gezondheid en de fysieke omgeving. De juiste stedelijke planning kan gezondheid, well-being en de kwaliteit van het leven positief beïnvloeden.

Niet alleen de gezonde stad is een onderwerp dat aandacht krijgt, ook de herontwikkeling van oude havengebieden is een prominent onderwerp binnen stedelijke vernieuwing. Door veranderingen in de traditionele functies van havens zijn deze leeg komen te staan. Dit geeft steden de mogelijkheid om de kwaliteit van de leefomgeving in deze gebieden te verhogen door het vernieuwen van deze plekken (Williams, 2004). De laatste jaren gaat er door de potentie en aantrekkelijkheid van de havens steeds meer aandacht naar deze verlaten gebieden. Door deze ontwikkeling kiezen steeds meer steden om de oude havengebieden te gaan herontwikkelen en wordt waterfront development steeds aantrekkelijker (Filius, 2010).

Zowel het onderwerp gezonde verstedelijking als de herontwikkeling van oude havengebieden spelen op dit moment een grote rol op het gebied van planning. Beiden kennen een focus op duurzaamheid en kwaliteit en willen een zo aantrekkelijk mogelijke leefomgeving creëren.

Herontwikkelingsprojecten richten zich vooral op een hoge kwaliteit van de bebouwde omgeving. Volgens Barton (2005) heeft de bebouwde omgeving een grote invloed op gezondheid, hierdoor zouden herontwikkelde havengebieden van positieve invloed moeten zijn op de gezondheid van mensen. Het idee van de Healthy City geeft aan dat gezondheid een stad aantrekkelijk maakt en belangrijk is. De herontwikkelde havengebieden willen graag aantrekkelijk zijn en zouden daarom ook rekening moeten houden met gezondheid. De vraag is dus in hoeverre en op welke manier planners van herontwikkelingsprojecten het aspect gezondheid meenemen in de planningsprocessen. Het doel van dit onderzoek is om antwoord te geven op deze vraag.

## **1.2 Probleem- en vraagstelling**

In deze scriptie zal ik onderzoeken in hoeverre en op welke manier er bij herontwikkelingsprojecten rekening gehouden wordt met gezondheid. Er bestaat een duidelijke relatie tussen de ruimtelijke planning van de stad en de gezondheid van mensen (Duhl, 1999). Bij de juiste stedelijke planning zullen goede condities worden geschapt die gezondheid zullen bevorderen. In dit onderzoek zal de relatie tussen gezondheid en herontwikkelingsprojecten worden beschreven. Uiteindelijk zal antwoord worden gegeven op de vraag of en op welke manier herontwikkelde havengebieden bijdragen aan bepaalde aspecten van gezondheid. Dit onderzoek zal in meerdere subvragen worden onderverdeeld om uiteindelijk op deze vraag antwoord te kunnen geven:

- **Wat is de relatie tussen de stedelijke planning en gezondheid?** Hoe kan het dat gezondheid wordt beïnvloed door de stad? Wat is de invloed van de gebouwde omgeving (straten, routes, kanalen, gebouwen, plaatsen en ruimtes)?

- **Op welke wijze kunnen herontwikkelde havengebieden bijdragen aan de gezondheid?** In hoeverre hebben herontwikkelingsprojecten een voordeel bij het stimuleren van gezondheid? Welke voordelen zijn dit? Wat bieden deze gebieden?

- **Vergelijkend case onderzoek: dragen de verschillende projecten volgens de bewoners bij aan gezondheid en hoe?** Heeft de case rekening gehouden met het aspect gezondheid? En op welke manier?

- **Wordt er gedurende de planning rekening gehouden met gezondheid en op welke manier gebeurt dit?** Wordt er bewust geprobeerd om gezondheid te stimuleren tijdens de ontwikkeling van het gebied? Op welke manier wordt hier rekening mee gehouden? (beleidsvraag)

### 1.3 Definities

In deze paragraaf worden kort een paar belangrijke begrippen uitgelegd.

Gezonde verstedelijking: Deze term kan op meerdere manieren worden beschreven. Volgens het ministerie van Infrastructuur en Milieu (2012) kan het begrip worden omschreven als: 'Het integraal en op een onderscheidende manier aanpakken van veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid op de verschillende schaalniveaus met het oog op een verbinding van een economisch, sociaal-cultureel en ecologisch perspectief binnen de stedelijke regio'. Echter volgens Barton (2009) kan gezonde verstedelijking beter worden gezien als: 'het op de juiste manier plannen waardoor de stad een positieve impact heeft op de gezondheid. Gezonde verstedelijking gaat dus over relatie tussen gezondheid en ruimtelijke planning'. De definitie van Duhl (1999) is een combinatie van beiden en zegt dat gezonde verstedelijking gaat over mensen uit verschillende disciplines die effectief samenwerken aan een gezonde, duurzame en economisch vitale stad. In deze scriptie is de omschrijving van Barton het meest relevant en zal dan ook gebruikt worden.

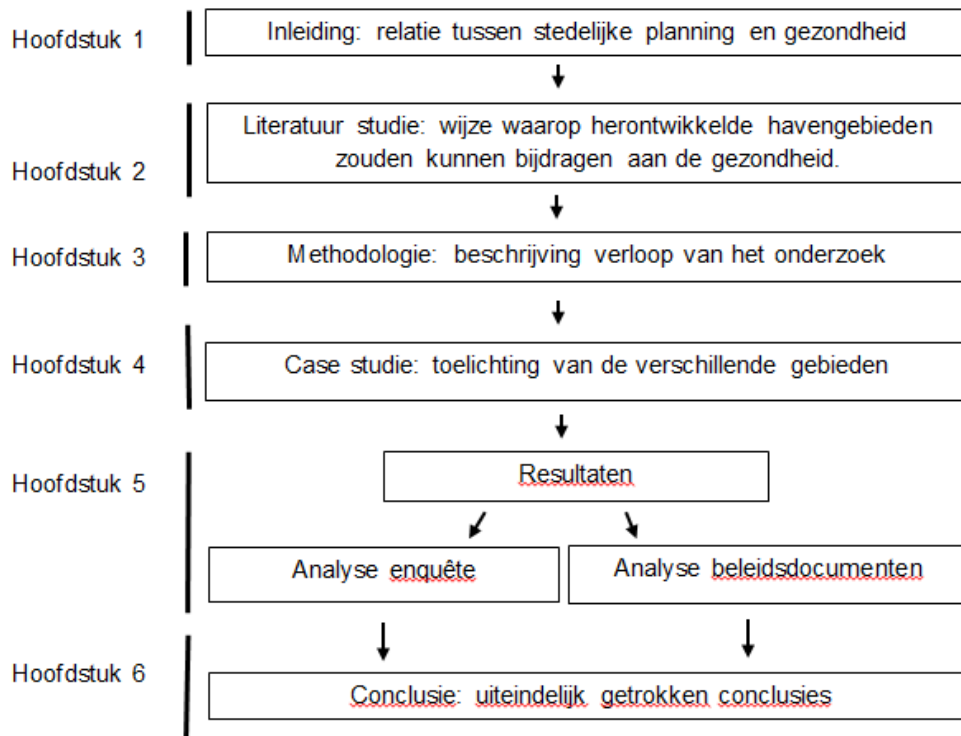
Gezondheid: Volgens Barton (2009) moet gezondheid worden gezien als een breed begrip, dat niet alleen gaat over de afwezigheid van ziektes, maar ook de complete staat van fysiek, mentaal en sociaal welzijn.

Waterfront development: Herontwikkeling van gebieden waar haven en stad elkaar tegenkomen, het is een vorm van stedelijke vernieuwing (Schoo, 2013).

### 1.4 Opbouw

Aan de hand van de vier deelvragen wordt er antwoord gegeven op de hoofdvraag in hoeverre en op welke manier herontwikkelde havengebieden bijdragen aan de gezondheid van bewoners. In de aanleiding is de relatie tussen stedelijke planning en gezondheid reeds benoemd. In de literatuurstudie wordt de tweede deelvraag beantwoord en wordt duidelijk op welke wijze herontwikkelingsprojecten zouden kunnen bijdragen aan gezondheid. In de literatuurstudie wordt tevens het conceptueel model uitgelegd. Het onderzoek is gedaan op basis van de literatuurstudie en wordt beschreven in de methodologie. Hierop aansluitend worden de verschillende onderzochte gebieden toegelicht in hoofdstuk 4. De bevindingen worden uitgelegd in het hoofdstuk Resultaten. In dit hoofdstuk wordt aandacht besteed aan een analyse van de beleidsdocumenten en de enquête om zo antwoord te kunnen geven op deelvraag drie en vier.

Afgesloten wordt met een conclusie welke bestaat uit een samenvatting van de resultaten en de uiteindelijk getrokken conclusies. Zie de onderstaande leeswijzer in figuur 1 voor een schematisch overzicht van de opbouw van dit onderzoek.



Figuur 1 Schema leeswijzer

## **2. Literatuur studie**

### **2.1 New public health paradigm**

Waterfront development is een fenomeen wat de laatste jaren veel aandacht krijgt in de literatuur. De potentie van de oude havengebieden wordt steeds meer ingezien en hier wordt dan ook veel over geschreven. De herontwikkeling van de havens is een complexe opgave en er zijn vaak veel belangen bij betrokken, ook hierom wordt er veel aandacht aan besteed (Schoo, 2013).

Dit onderzoek is gebaseerd op de 'new public health paradigm', om de relatie tussen gezondheid en stedelijke planning beter te begrijpen. Deze theorie gaat erover dat gezondheid van een medisch model naar een sociaal model is verschoven en waarom het daarom nodig is om stedelijke planning hier op aan te passen. Het medische model focust zich op het individu en het behandelen van ziektes, terwijl het sociale model gezondheid ziet als uitkomst van effecten van sociaal-economische status, cultuur, omgeving, woningen, werk en samenleving (Duhl, 1999).

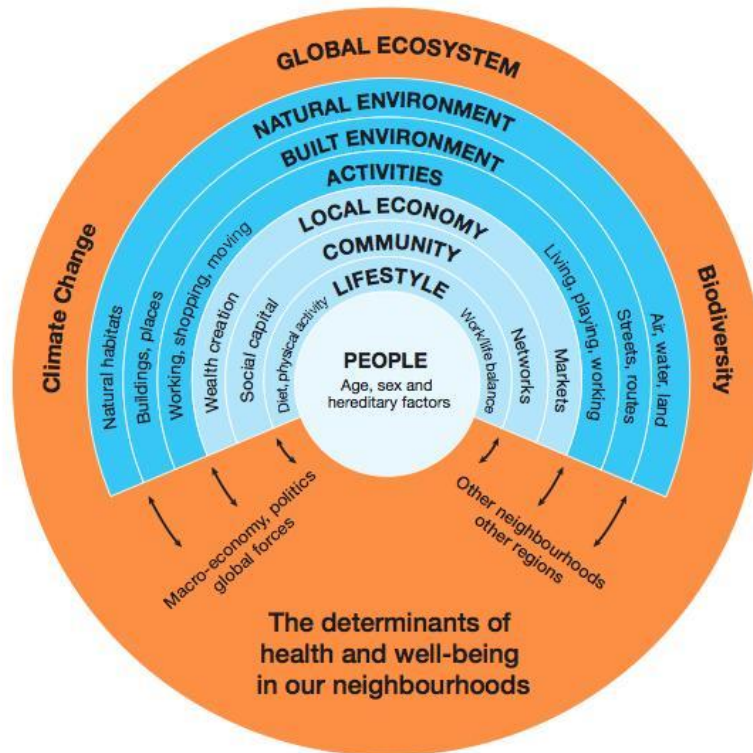
### **2.2 Health map van Barton**

Het onderzoek naar de relatie tussen de herontwikkelingsprojecten en gezondheid zal worden gedaan aan de hand van de theorie van Barton. Deze theorie geeft aan dat de omgeving waarin wij leven voor een groot deel onze gezondheid en welzijn bepaalt. Om de relatie tussen mensen en de omgeving aan te tonen en de belangrijkste factoren weer te geven die gezondheid bepalen wordt in de theorie een ecosysteem analyse gecombineerd met een 'public health approach' (Barton, 2005). Barton laat in zijn theorie duidelijk zien welke factoren invloed hebben op gezondheid, de bebouwde omgeving is daar een van, zie figuur 2. Doordat de factoren die van invloed zijn op gezondheid duidelijk worden door de theorie kan worden onderzocht waar een herontwikkelingsproject aan moet voldoen en in hoeverre dit de gezondheid beïnvloedt.

Uit de literatuur en de theorieën blijkt welke facetten van de omgeving moeten bijdragen aan gezondheid (zie figuur 3 en 4). Door het doen van literatuuronderzoek is het dus mogelijk om een lijst te maken van de punten die goed zijn voor de gezondheid, hier kan bijvoorbeeld gedacht worden aan de walkability in het gebied. De punten in deze lijst zijn niet alleen gericht op gezondheid in de zin van: 'ontbreken van ziektes', maar ook op well-being, vandaar dat punten als onderhoud en aantrekkelijkheid van het gebied ook een rol spelen (Araya, 2006).

De 'Health map' van Barton kent meerdere lagen die allemaal invloed hebben op gezondheid, zoals de samenleving en activiteiten van de persoon., zie figuur 2. In dit essay ligt de focus alleen op de laag van bebouwde omgeving, dit omdat planners alleen hier direct invloed op hebben. De impact van andere lagen is meer indirect en daarom lastiger te onderzoeken (Barton, 2005). De bebouwde omgeving bestaat volgens Barton uit plaatsen, ruimtes, gebouwen, straten, routes en kanalen, hier wordt dan ook op gefocust.





Figuur 2 Health map van Barton (2005)

### 2.3 De bebouwde omgeving

Aan de hand van de tabellen, die gebaseerd zijn op de bebouwde omgeving, is het mogelijk om de herontwikkelingsgebieden te beoordelen op hun invloed op gezondheid. Slechte scores leiden tot een negatieve invloed op gezondheid en andersom.

De bebouwde omgeving kan worden verdeeld in twee groepen, namelijk: straten, routes en kanalen en daarnaast plaatsen, ruimtes en gebouwen. Door middel van verschillende literatuur is bepaald welke factoren binnen deze groepen van invloed zijn op een gezonde leefomgeving. In de eerste groep wordt er gekeken naar bereikbaarheid, stimulatie van actief transport, routes en kindvriendelijkheid. In de tweede groep ligt de nadruk op parken en groen, aantrekkelijkheid en onderhoud, voorzieningen en ook kindvriendelijkheid. Stedelijke planners hebben op al deze factoren een directe invloed en zijn daarom een goede afspiegeling van de mate waarin herontwikkelde gebieden rekening houden met gezondheid. Volgens Barton (2009) kan gezonde verstedelijking gezien worden als de juiste planning van een stad zodat deze positieve impact heeft op de gezondheid. Vandaar dat de focus in dit onderzoek ligt op de bebouwde omgeving. Zoals te zien is in figuur 3 en 4 zijn de onderzochte factoren weer onderverdeeld in subfactoren die allemaal apart zullen worden onderzocht en alleen samen een goed beeld scheppen. De verschillende factoren zullen hieronder worden toegelicht.

Bereikbaarheid van voorzieningen is een belangrijke factor. Wanneer voorzieningen makkelijk te bereiken zijn, neemt de auto-afhankelijkheid af en maakt men sneller gebruik van actief transport. Te veel spreiding zorgt voor langere reisafstanden die lastiger met de fiets of lopend kunnen worden afgelegd. Terwijl deze fysieke activiteiten juist een positieve invloed hebben op de gezondheid (Frank, 2001). Actieve levenspatronen zullen moeten worden gestimuleerd en bereikbaarheid is daar een belangrijk onderdeel

van. Het is daarom van belang om te kijken naar de afstanden van groenvoorzieningen, vrijetijdsbestedingen, gezondheidsservices en sportvoorzieningen in de herontwikkelde gebieden.

Naast bereikbaarheid kan stimulatie van actief transport ook op andere manieren worden aangepakt. Hier zijn veiligheid, afhankelijkheid van de auto, walkability, en een hoge mix van grondgebruik belangrijke voorbeelden van. Een hoge afhankelijkheid van de auto wordt onder andere beïnvloed door veiligheid van wandelen en fietsen en de hoge dichtheid van de gebieden. De auto-afhankelijkheid zou zo veel mogelijk moeten worden beperkt om gezondheid te stimuleren (Frank, 2001). Een hoge mix van verschillende functies in een gebied zorgt voor een afname van afstanden die moeten worden afgelegd, wat ook actief transport stimuleert. Ook walkability is van groot belang, hier kan bijvoorbeeld aan goede stoepen worden gedacht (Corburn, 2007). Zodra het aantrekkelijker is om te gaan wandelen, zullen meer mensen hun auto uiteindelijk laten staan.

Ook de veiligheid en kwaliteit van routes hebben een directe impact en staan in relatie met de stimulatie van actief transport. Straten die goed verlicht zijn, aparte fietsenpaden, zebrapaden en veilige kruisingen hebben heel veel invloed het gevoel van veiligheid (Frank, 2001). Hoe veiliger men zich voelt als voetganger of fietser, des te eerder zal men zich ook wagen aan deze vorm van transport. Daarnaast is de kwaliteit van routes ook een belangrijk punt, hieronder valt de aanwezigheid van goede routes en de conditie. Zodra er geen goed onderhouden routes zijn om te lopen of fietsen, zal men deze ook niet gebruiken.

Als laatste factor staat kindvriendelijkheid centraal. Zodra een route niet kindvriendelijk is zullen kinderen niet lopend of fietsend op pad worden gestuurd, wat slecht is voor de gezondheid van het kind. Overgewicht van kinderen staat in relatie tot de bebouwde omgeving aangezien deze de levensstijl kan beïnvloeden (Casey, 2014). Het gevoel van veiligheid wordt onder andere beïnvloed door de snelheid waarmee auto's door de woongebieden rijden (Frank, 2001), maar bijvoorbeeld ook door het aantal 30 km zones en het aantal zebrapaden.

In de groep Plaatsen, ruimtes en gebouwen focussen we ons niet zo zeer op routes, maar meer op de kwaliteit en het aantal voorzieningen in het gebied. Parken en groen zijn hier een goed voorbeeld van en hebben invloed op de kwaliteit van de omgeving. Hier heeft men de mogelijkheid om actief te recreëren, waardoor parken dus een positieve invloed hebben op fysieke activiteiten. Het leven in een groene omgeving vermindert de kans op overgewicht en kent daarom een positieve relatie met gezondheid (Liu, 2007).

Aantrekkelijkheid en onderhoud bepalen de kwaliteit van het gebied (Araya, 2006). Goed onderhoud van voorzieningen is van groot belang, aangezien men er anders geen gebruik van maakt. Slecht onderhouden voorzieningen kunnen ook zorgen voor een lager veiligheidsgevoel binnen het gebied. Een goede kwaliteit van de leefomgeving heeft een positieve invloed op het mentale en sociale welzijn van mensen en daarom op de gezondheid (Araya, 2006). De aanwezigheid van bijvoorbeeld zwerfafval en graffiti bepalen de aantrekkelijk en het onderhoud, deze kunnen daarom gelden als goede maatstaven. Maar niet alleen het onderhoud van voorzieningen is belangrijk, ook het aantal speelt mee. Ten eerste, omdat een laag aantal zorgt voor grote afstanden en daarom voor meer afhankelijkheid van de auto, en ten tweede omdat het gebruik ervan op die manier wordt gestimuleerd. Zodra er meer gebruik van sport- en gezondheidsvoorzieningen wordt gemaakt in een woongebied beïnvloedt dit vanzelf de gezondheid.

Ook kindvriendelijkheid komt weer naar voren in deze groep, maar nu in de vorm van voorzieningen. Zodra kinderen genoeg ruimte hebben om te spelen en te bewegen neemt de kans op overgewicht af (Casey, 2014) en wordt de gezondheid bevorderd.

<b>Factoren Straten, routes en kanalen</b>	<b>Subfactoren</b>
Bereikbaarheid	- Afstand tot vrijetijdsbesteding - Afstand tot gezondheidsservices - Afstand tot groenvoorzieningen - Afstand tot sportvoorzieningen
Stimulatie van actief transport	- Walkability - Veiligheid van lopen en fietsen - Afhankelijkheid van de auto - Hoge grondgebruik mix - Hoge dichtheid
Routes	- Veiligheid (verlichting, kruisingen) - Kwaliteit (aanwezigheid en conditie)
Kindvriendelijkheid	- Auto's met grote snelheid - Heavy traffic - Goede fietspaden - 30 KM zones - Zebrapaden

Figuur 3 Tabel straten, routes en kanalen

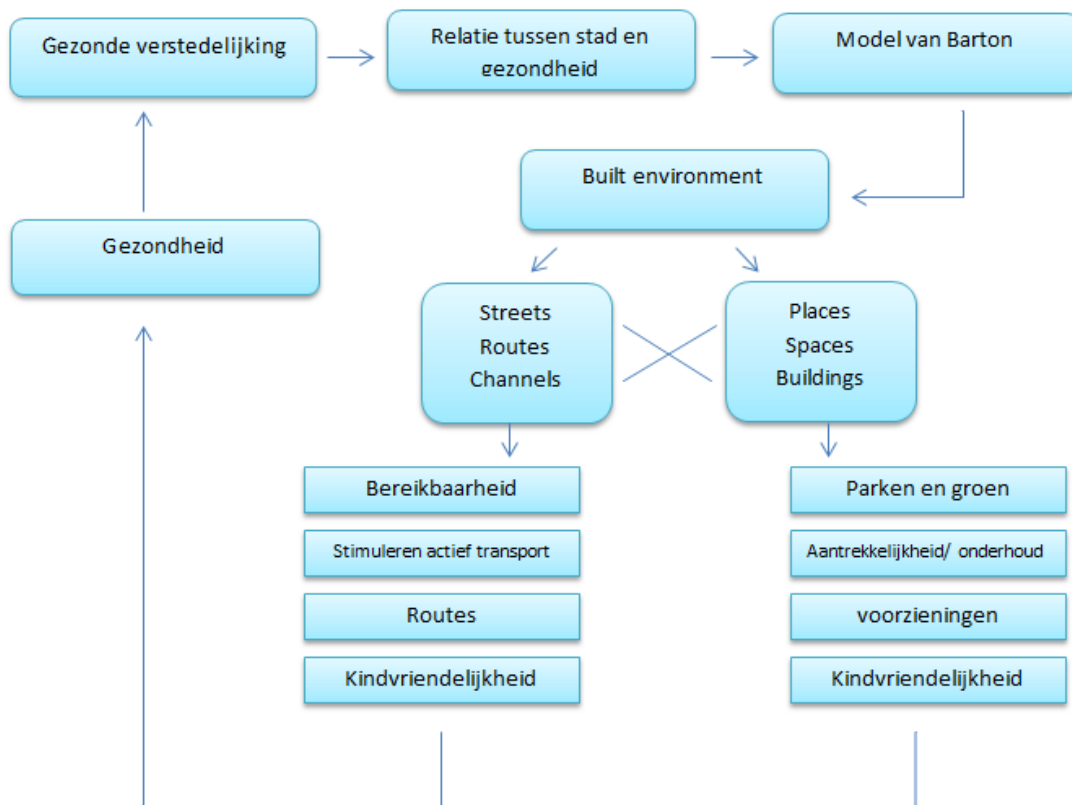
<b>Factoren Plaatsen, ruimtes, gebouwen</b>	<b>Subfactoren</b>
Parken en groen	- Hoeveelheid (kwantiteit) - Onderhoud (kwaliteit)
Aantrekkelijkheid en onderhoud	- Aanwezigheid van afval - Aanwezigheid van graffiti - Aantrekkelijkheid gebied
Voorzieningen	- Aantal sportclubs - Aantal vrijetijdsbestedingen - Aantal gezondheidsservices
Kindvriendelijkheid	- Aantal speelpleinen/gelegenheden - Onderhoud van de speelpleinen - Aantal sportclubs voor kinderen

Figuur 4 Tabel Places, spaces en buildings

## 2.4 Conceptueel model

Het onderstaande model (Figuur 5) beschrijft de onderliggende basis van dit onderzoek. Het geeft de relatie aan tussen gezondheid en de stad, waar dit hele onderzoek op gebaseerd is. Deze relatie wordt aangetoond in het model van Barton, die als basis dient om aan te tonen welke factoren van invloed zijn. Omdat planners alleen direct invloed hebben op de bebouwde omgeving, zal de focus vooral hierop liggen. Niet alle verschillende lagen van het model van Barton zullen dus worden behandeld. De factoren straten, routes, kanalen, plaatsen, ruimtes en gebouwen vallen onder deze 'built environment' en staan met elkaar in verbinding, aangezien bereikbaarheid en voorzieningen elkaar beïnvloeden. De verschillende punten, die ook genoemd worden in figuur 3 en 4 hebben direct invloed op gezondheid. Planners in de herontwikkelingsgebieden kunnen met deze punten rekening houden bij de planning en ontwikkeling. In de literatuur komen deze punten naar voren als belangrijke onderdelen van gezonde verstedelijking en zullen door middel van enquêtes, interviews en beleidsonderzoeken nader worden onderzocht, om

vervolgens hun invloed op de gezondheid in het gebied aan te kunnen tonen. Dit maakt de cirkel weer rond.



Figuur 5 Conceptueel model

## **3. Methodologie**

### **3.1 Data-verzameling**

In de literatuurstudie is aangetoond dat er een duidelijke relatie bestaat tussen de bebouwde omgeving en de gezondheid van de mens. In deze studie, waar vooral gebruik is gemaakt van secundaire data, zijn verschillende factoren naar voren gekomen (zie figuur 3 en 4) die van grote invloed zijn op de gezondheid. Aan de hand van deze factoren is het mogelijk om een duidelijker beeld te krijgen van de bijdrage aan gezonde verstedelijking in de gebieden. De hoogte van de scores op de verschillende factoren geeft aan in hoeverre de gebieden bijdragen aan bepaalde aspecten van gezondheid. Aan de hand van deze punten is een enquête opgesteld die de percepties van de bewoners weergeeft over de bijdrage van hun woongebied aan de gezondheid (zie bijlage B). Elke factor is gerelateerd aan een vraag in de enquête waardoor er een duidelijk beeld ontstaat van alle factoren. Aan de hand van de resultaten van de enquêtes kan aangetoond worden in welke mate de verschillende gebieden bijdragen aan gezondheid volgens de bewoners.

De reden waarom is gekozen voor het gebruik van enquêtes in plaats van interviews is omdat er zoveel mogelijk meningen nodig zijn om iets te kunnen concluderen over de percepties van de bewoners. De mogelijkheid om uitspraken te doen over de totale groep is alleen mogelijk bij een grotere steekproef. Aangezien kwalitatief onderzoek zich focust op diepgaande informatie bij een kleine groep is het niet mogelijk om deze informatie te generaliseren. Er wordt voornamelijk gestreefd naar kwantitatieve informatie van een zo groot mogelijke groep. Door middel van de resultaten van de enquêtes kan er een vergelijking worden gemaakt tussen de drie gebieden. Het grootste gedeelte van dit onderzoek bestaat dan ook uit vergelijkend case onderzoek. Uiteindelijk kan worden geconcludeerd in hoeverre en vooral op welke manier de havengebieden bijdragen aan de gezondheid van de bewoners.

De enquêtes zijn verspreid in drie verschillende gebieden, namelijk: Parkhaven gelegen in Utrecht, het Oostelijk havengebied te Amsterdam en Kop van Zuid-Entrepot te Rotterdam. In hoofdstuk 4 worden deze cases verder toegelicht. Om een zo groot mogelijke steekproef af te nemen zijn de enquêtes huis aan huis verspreid, maar ook op straat en zijn er grote aantallen brieven bezorgd met de vraag of bewoners de enquête zouden willen invullen (Bijlage C).

Het beeld van de herontwikkelingsprojecten dat verkregen is door middel van de enquêtes wordt aangevuld aan de hand van een analyse van de beleidsdocumenten (zie bijlage D). Per gebied is een bestemmingsplan of structuurvisie geanalyseerd. In deze documenten komt naar voren waar de focus op ligt binnen de projecten. Hoe vaker en specifieker een bepaald punt wordt behandeld in het beleidsdocument des te meer aandacht heeft het gebied hiervoor. Er is gekozen voor deze analyse, omdat het kan helpen bij de vergelijking tussen de gebieden en het zal een aanvulling zijn op de afgenomen enquêtes. In beleidsdocumenten komt vaak duidelijk naar voren waar de focus op ligt in de planning en wat gebieden willen bereiken. Er kan op deze manier een vergelijking worden gemaakt tussen het doel van het project en de mening van de bewoners over de huidige situatie. Het analyseren is gebeurd aan de hand van de eerder genoemde factoren. Per factor is duidelijk weergegeven wat daarover wordt genoemd in het bestemmingsplan of de structuurvisie. Elke zin die gerelateerd is aan een factor uit figuur 3 en 4 is gebruikt bij de analyse en genoemd in de tabel in bijlage D. Het beleidsdocument van Kop van Zuid-Entrepot focust zich op een groter gebied, in dit geval is alleen de informatie over Kop van Zuid-Entrepot zelf gebruikt.

### **3.2 Verwerking van de resultaten**

De uiteindelijke resultaten zijn ontstaan aan de hand van een literatuurstudie, de resultaten van enquêtes en de analyse van beleidsdocumenten. In de resultaten is geprobeerd aan te tonen wat de gezamenlijke prestaties van de gebieden zijn vanuit het perspectief van de bewoners, maar ook om een vergelijking te maken tussen de gebieden. Alle resultaten zijn per vraag weergegeven in een tabel om zo een duidelijk overzicht te geven van de meningen van de bewoners per gebied en gezamenlijk. Aan de hand van deze tabellen worden de prestaties van de gebieden weergegeven. Uiteindelijk zijn de resultaten ook vergeleken met de analyses van de beleidsdocumenten. Op die manier is de vraag beantwoord of de uitkomst van de enquêtes overeenkomen met de doelen en plannen die worden genoemd in de beleidsdocumenten.

### **3.3 Kwaliteit van de verzamelde data**

De kwaliteit van de verzamelde data wordt voor een groot deel bepaald door de gestelde vragen in de enquête. Aangezien elke vraag in de enquête is gesteld op basis van een relevante factor zou de enquête van goede kwaliteit moeten zijn. Het aantal respondenten per gebied ligt echter maar rond de 40 wat niet hoog genoeg is om uitspraken te doen voor het hele gebied. Daarnaast bleek achteraf dat er ook vragen te vinden zijn in de enquête die niet helemaal duidelijk waren voor de respondenten. Zo betekende het begrip 'woongebied' niet voor iedereen hetzelfde wat zorgde voor meer variatie in de antwoorden. Ook het verschil in documenten dat gebruikt is om te analyseren is van invloed op de kwaliteit van de verzamelde gegevens. In het geval van Kop van Zuid-entrepot is een structuurvisie gebruikt welke een stuk gedetailleerder is dan de gebruikte bestemmingsplannen van de andere twee gebieden. Dit levert een ander soort en meer informatie op.

## 4. Case studie

### 4.1 Case selectie

Om te bepalen op welke punten herontwikkelde havengebieden wel of niet bijdragen aan gezonde verstedelijking volgens de bewoners en om uiteindelijk een vergelijking te kunnen maken tussen de gebieden is het van belang om elk gebied apart te onderzoeken. De punten uit figuur 3 en 4 zullen als basis worden gebruikt en aan de hand daarvan kan worden bepaald hoeveel het gebied bijdraagt aan een gezonde stad. Een goede score betekent een positieve relatie tussen het havengebied en gezondheid.

In het onderzoek is er voor gekozen om een drietal gebieden te onderzoeken. De keuze is gevallen op Kop van Zuid-Entrepot te Rotterdam, Parkhaven te Utrecht en het Oostelijk havengebied gelegen in Amsterdam. Alledrie de projecten kennen een rijke historie als havengebied en zijn in de afgelopen jaren herontwikkeld tot hoogstaande gebieden met een totaal nieuwe functie. Het onderzoek focust zich op projecten in drie verschillende steden, dit om een zo breed mogelijk beeld te krijgen. Wel zijn het allemaal hoogstaande projecten waar wordt gestreefd naar een zo hoog mogelijke aantrekkelijkheid en kwaliteit, waardoor een goede vergelijking kan worden gemaakt. In dit hoofdstuk zullen de verschillende projecten allemaal apart belicht worden.

### 4.2 Kop van Zuid-Entrepot

Kop van Zuid-Entrepot is een nieuwe wijk gelegen in Rotterdam (zie bijlage A). De wijk bestaat uit verschillende buurten of gebieden genaamd de Wilhelminapier, Zuidkade, Landtong, Stadstuinen, Parkstad, Peperklip, Entrepot en Spoortunnellocaties. Opvallend is dat het gebied een grote mix van grondgebruik kent, van goede woningen tot bedrijfsruimte en restaurants (Doucet et al., 2011). Door deze mix van functies is Kop van Zuid-Entrepot een totaal nieuw stadsdeel geworden en vooral een opvallend deel van de Rotterdamse skyline. Belangrijk is de goede verbinding met het centrum door middel van de Erasmusbrug en de metrolijn. Door de grote mix van grondgebruik is er veel variatie in het herontwikkelde gebied. De grote unieke bedrijfstorens vallen meteen op, maar er zijn ook gezinswoningen te vinden verder weg van de rivier. Kop van Zuid-Entrepot kent een totaal van 1820 inwoners verspreid over een oppervlak van 64 hectare, waarvan meer dan de helft water is. Dit komt neer op een bevolkingsdichtheid van 7068 inwoners per vierkante kilometer. (Oozo, 2014)



Figuur 6 Kop van Zuid-Entrepot



### 4.3 Het Oostelijk havengebied

Het Oostelijk havengebied, gelegen in Amsterdam, bestaat uit verschillende schiereilanden (zie bijlage A). Sinds de jaren 90 is men bezig met de herontwikkeling van het oude haventerrein en kan er nu worden gesproken van een hoogstedelijk woon- en werkgebied. Het Oostelijk havengebied kent een minder grote grondgebruikmix dan Kop van Zuid-Entrepot en is dan ook overwegend een woongebied. Ook in het Oostelijk havengebied vindt men een grote mix tussen de historische oude gebouwen die verwijzen naar de oude havenfunctie en door de beste architecten ontworpen nieuwbouw (gemeente Amsterdam). Het totale gebied kent een oppervlakte van 366 hectare, hiervan is echter 215 hectare water. Het gebied kent 17895 bewoners (Oozo, 2014)



Figuur 7 Het Oostelijk havengebied

### 4.4 Parkhaven

Parkhaven, ook wel Dichterswijk-West genoemd, is een herontwikkelingsproject gelegen in Utrecht (zie bijlage A) wat van een verlaten no-go area een nieuw kwalitatief woongebied rondom een historische haven is geworden. Net als Kop van Zuid-Entrepot kent het project Parkhaven ook een grote mix van functies, en kan er worden geleefd, gewoond, gewinkeld en gerecreëerd. Ook kent parkhaven, evenals de twee andere projecten, een grote potentie om iets te betekenen voor de stad. De projecten zijn allemaal aantrekkelijke en kwalitatief goede gebieden en hebben een nieuwe betekenis gekregen voor de stad (Nirov, 2010). Parkhaven is een compact gebied, maar kent toch redelijk wat groen. De bouw is gestart in 2003 en sindsdien zijn er 950 woningen gecreëerd (Bouwfonds, 2014).



Figuur 8 Parkhaven



## 5. Resultaten

### 5.1 Steekproef eigenschappen

In totaal hebben 122 respondenten de enquête ingevuld. Het totaal aantal respondenten is verdeeld over bewoners van de drie verschillende gebieden. In Utrecht was het aantal respondenten 43, in Rotterdam was dit aantal 39 en in Amsterdam 41. De meeste respondenten hadden een leeftijd tussen de 46 en 65 jaar en 44% van het totale aantal was vrouw. Het betreft hier een aselechte steekproef waarbij de data is verworven door middel van enquêtes afnemen aan de deur, op straat en via internet.

	Kop van Zuid-Entrepot	Parkhaven	Oostelijk havengebied
<b>Grootte van gebied</b>	1820 inwoners	950 woningen	17895 inwoners
<b>Aantal respondenten</b>	39	43	40
<b>Verhouding man/vrouw</b>	15 man / 24 vrouw	29 man / 14 vrouw	24 man / 16 vrouw
<b>Meest voorkomende leeftijdsgroep</b>	31-45 jaar met 54%	46-65 jaar met 49%	46-65 jaar met 58%

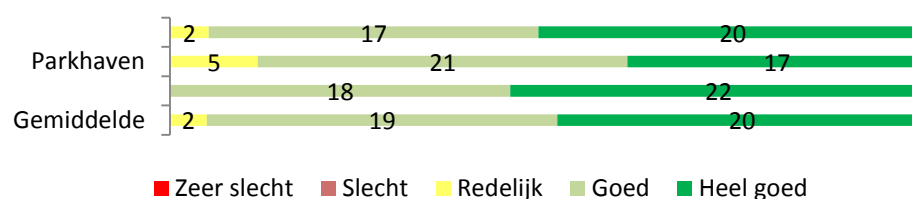
Figuur 9 Steekproef eigenschappen

### 5.2 Analyse enquête

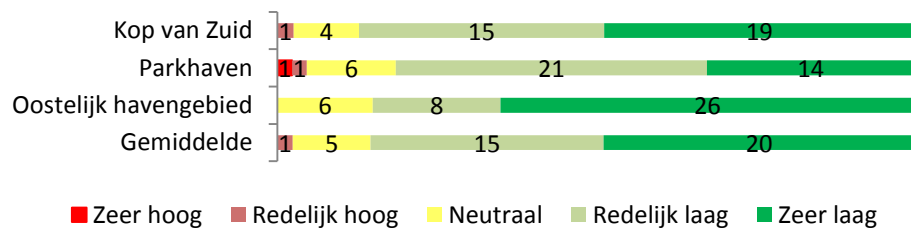
Om antwoord te geven op de vraag of de verschillende projecten bijdragen aan gezondheid en op welke manier dit gebeurt zullen de resultaten van de enquête worden geanalyseerd. De drie gebieden als geheel worden behandeld, maar ze worden ook vergeleken.

Het merendeel van de vragen in de enquête heeft betrekking op de tevredenheid van de bewoners over hun woongebied. In bijlage F is de verdeling tussen het aantal positieve en negatieve antwoorden weergegeven in een tabel. Elke vraag in de enquête blijkt door meer dan de helft van de respondenten positief beantwoord te zijn. Dit toont aan dat de bewoners over het algemeen positief gestemd zijn over hun woongebied. Volgens Barton (2005) leidt een positieve score op alle genoemde factoren in figuur 3 en 4 tot een positieve bijdrage aan de gezondheid. De onderzochte gebieden zijn in dit geval volgens de bewoners alle drie van genoeg kwaliteit om de gezondheid te stimuleren.

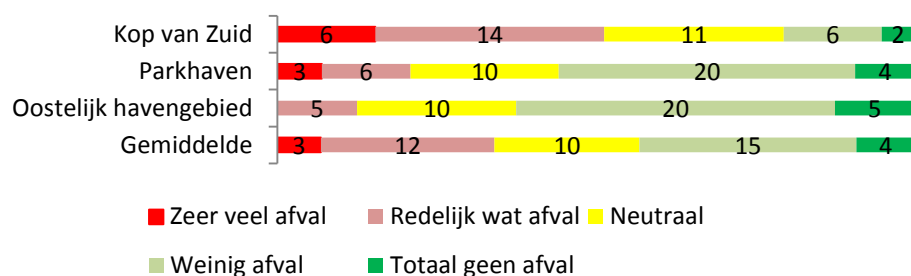
Het meest tevreden zijn de respondenten met de aantrekkelijkheid van hun woongebied. Geen enkele bewoner heeft als mening dat het woongebied niet aantrekkelijk is, zie figuur 10. Dit sluit aan bij het streven van herontwikkelde havengebieden om van hoge kwaliteit te zijn. Volgens Araya (2006) bepalen aantrekkelijkheid en onderhoud de kwaliteit van het gebied. Een hoge kwaliteit van het woongebied levert een positieve bijdrage aan het mentale en sociale welzijn van de mens. Deze aantrekkelijkheid wordt echter ook beïnvloed door het aantal graffiti-tekeningen, de hoeveelheid afval op straat en het gevoel van veiligheid. Het Oostelijk havengebied scoort op deze factoren het beste, zie figuur 10, 11, 12 en 13.



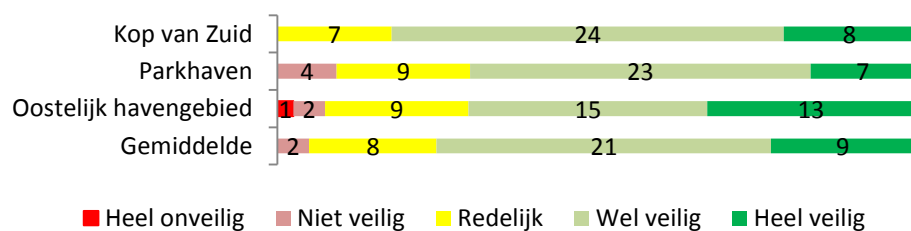
Figuur 10 Aantrekkelijkheid woongebied



Figuur 11 Aantal graffiti-tekeningen

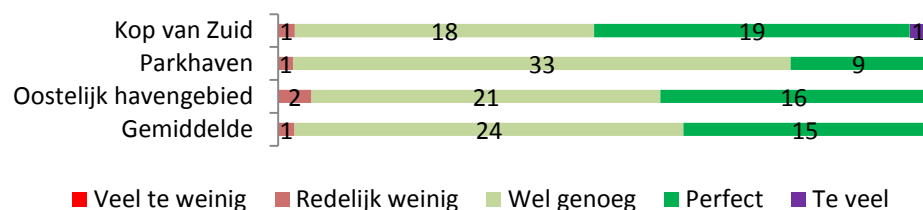


Figuur 12 Hoeveelheid afval op straat

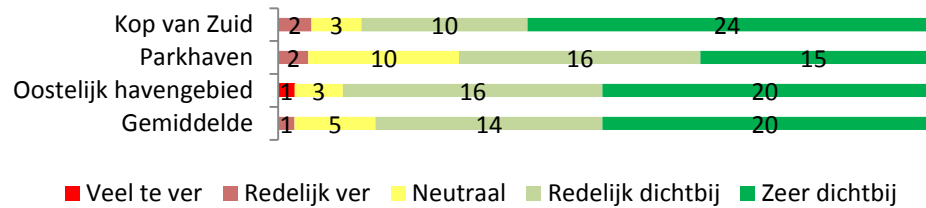


Figuur 13 Gevoel van veiligheid bij lopen of fietsen

Daarnaast scoren alle drie de gebieden ook opvallend positief op de tevredenheid over gezondheidsvoorzieningen. Zowel het aantal (figuur 14) als de nabijheid (figuur 15) van deze voorzieningen levert een positieve score op. Het hoge aantal gezondheidsservices stimuleert het gebruik en is daarom van positieve invloed op de gezondheid. Ook de nabijheid stimuleert het gebruik ervan en is daarnaast ook een voorwaarde voor het stimuleren van actief transport, wat weer bijdraagt aan de gezondheid (Frank, 2001).



Figuur 14 Aantal gezondheidsvoorzieningen



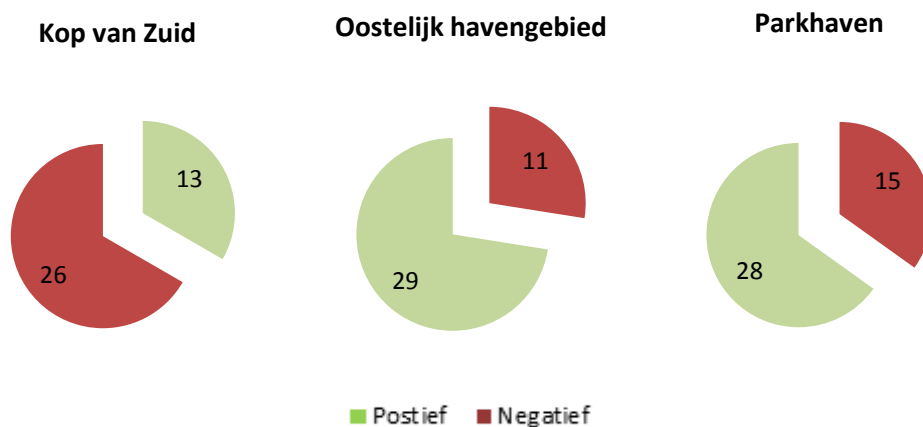
Figuur 15 Nabijheid gezondheidsvoorzieningen

Een opvallende uitkomst is dat de respondenten het meest negatief zijn over het aantal groenvoorzieningen in de gebieden (figuur 16). 43% van de respondenten geeft aan niet tevreden te zijn met het aantal groenvoorzieningen in de omgeving. Veel respondenten gaven hierbij als onderbouwing: ‘van groen is nooit genoeg’. Positievare respondenten hadden de opmerking ‘we kunnen niet teveel groen verwachten, we wonen immers in de stad’. Een groene omgeving met veel parken levert een bijdrage aan de gezondheid, doordat ze de kans op overgewicht vermindert. Het is belangrijk om dit te verbeteren in de havengebieden (Liu, 2007). Er is waarschijnlijk weinig groen in de gebieden door de hoge dichtheid, waardoor er weinig ruimte overblijft voor deze voorzieningen.



Figuur 16 Groen en parken

Er is echter ook een duidelijk verschil tussen de gebieden, zoals in figuur 17 te zien is. In Kop van Zuid-Entrepot is 67% van de bewoners niet tevreden met de hoeveelheid groen. Dit is een groot verschil met het Oostelijk havengebied waar 27,5% niet tevreden is en Parkhaven waar 35% aangeeft ontevreden te zijn. Het gebrek aan groen in Kop van Zuid-Entrepot komt ook naar voren in de structuurvisie (zie bijlage D) waarin wordt aangegeven dat er onvoldoende groen aanwezig is. Ook op gebied van onderhoud van het groen scoort Kop van Zuid-Entrepot lager dan het gemiddelde (zie bijlage E). Kop van Zuid-Entrepot is het meest stedelijke gebied, wat het gebrek aan groen kan verklaren.



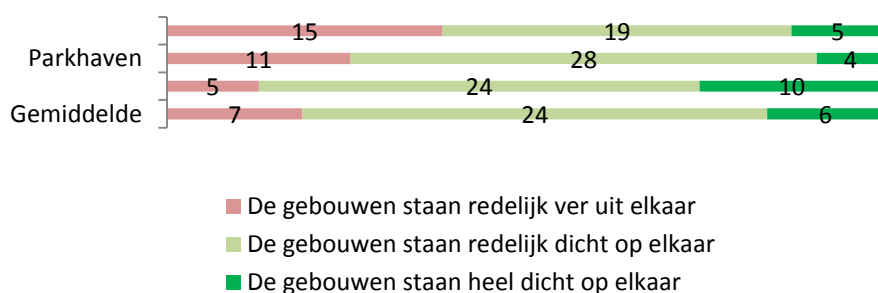
Figuur 17 Verdeling tevredenheid hoeveelheid groen

Uit de resultaten van de enquête blijkt dat Kop van Zuid-Entrepot het minst goed presteert van de drie gebieden op basis van de onderzochte factoren (zie figuur 18). In tegenstelling tot het Oostelijk havengebied en Parkhaven die respectievelijk 86% en 86,8% scoren op positieve antwoorden ligt het percentage bij Kop van Zuid-Entrepot op 79%. Dit kan veroorzaakt zijn door lage scores op factoren als de hoeveelheid afval dat op straat te vinden is, de afstand om sportvoorzieningen en groen te bereiken en het aantal groen en parken, sport- en vrijetijdsvoorzieningen.

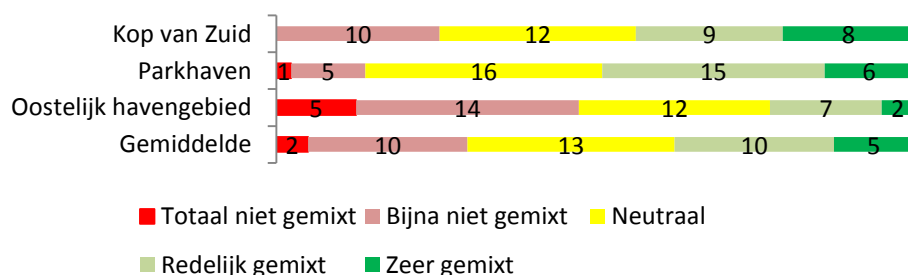
	% positief	% negatief	Totaal
<b>Kop van Zuid-entrepot</b>	<b>79%</b>	<b>21%</b>	<b>100%</b>
	635	168	803
<b>Oostelijk havengebied</b>	<b>86%</b>	<b>14%</b>	<b>100%</b>
	735	121	856
<b>Parkhaven</b>	<b>86,8%</b>	<b>13,2%</b>	<b>100%</b>
	773	118	891

Figuur 18 Tevredenheid van de drie gebieden

Uit de theorie is gebleken dat zowel bereikbaarheid als een grote mix van grondgebruik bijdragen aan actief transport. Deze factoren zorgen ervoor dat bewoners de mogelijkheid hebben om voorzieningen te bereiken op de fiets of lopend. Volgens Frank (2001) is het onafhankelijk zijn van de auto van groot belang om gezondheid te stimuleren. Vandaar dat ook deze factoren zijn onderzocht in de enquête (figuur 19 en 20). Uit de resultaten blijkt dat het Oostelijk havengebied het hoogst scoort op dichtheid van bebouwing, wat positief is voor het actieve transport. De bewoners van Kop van Zuid-Entrepot geven aan het idee te hebben dat woningen in dit gebied verder uit elkaar liggen. Op de factor mix van grondgebruik scoort het Oostelijk havengebied echter minder goed dan de andere twee gebieden. Dit sluit aan op het bestemmingsplan van het gebied waarin wordt aangegeven dat er wel sprake is van een mix, maar de focus vooral ligt op wonen (bijlage D). Parkhaven en Kop van Zuid-Entrepot scoren beter op de mix van grondgebruik.



Figuur 19 Dichtheid bebouwing



Figuur 20 Mix grondgebruik

### 5.3 Analyse beleidsdocumenten

De vraag of er gedurende de planning van herontwikkelingsprojecten rekening gehouden wordt met gezondheid en op welke manier dit gebeurt kan beantwoord worden aan de hand van beleidsdocumenten. De analyse van deze documenten laat zien waar de focus op ligt binnen de projecten (zie bijlage D). Op deze manier kan er een vergelijking gemaakt worden tussen de gebieden.

Het bestemmingsplan van Parkhaven toont aan dat de focus binnen dit gebied vooral ligt op bereikbaarheid. De hoge dichtheid en de nabijheid van de voorzieningen stimuleren het lopen en fietsen. Het bevorderen van onafhankelijkheid van de auto sluit aan bij de theorie van Frank (2001), waarin wordt aangegeven dat fysieke activiteiten een positieve bijdrage leveren aan de gezondheid. Dat het gebied inderdaad een hoge dichtheid kent komt ook naar voren in de enquête (zie figuur 19), waarin 74% van de bewoners aangeeft dat de huizen redelijk tot zeer dicht op elkaar staan. Dat men in het gebied het gebruik van de auto probeert tegen te gaan komt ook naar voren in de aanleg van de rechtstreekse fietsverbinding met het winkelgebied en het auto-arm inrichten van de wijk door middel van drempels. De onafhankelijkheid van de auto wordt ook gestimuleerd door de mix van functies in het gebied. Zowel in het bestemmingsplan als in de enquête komt naar voren dat het gebied zeer gemixt is. In het bestemmingsplan wordt genoemd dat het gebied streeft naar een gemengd woonmilieu met verspreide concentraties van niet-woonfuncties. Dit sluit aan bij de enquête aangezien Parkhaven door de respondenten als het meest gemixt van de drie gebieden wordt beschouwd. Slechts 14% van de bewoners geeft aan dat het gebied totaal niet of bijna niet gemixt is.

In het bestemmingsplan van het Oostelijk havengebied ligt de focus vooral op de aantrekkelijkheid van het gebied. Het gebied wordt gekenmerkt door de architectuur en elke woning is verschillend ontworpen. Aangezien aantrekkelijkheid van positieve invloed is op well-being levert ook dit een bijdrage aan de gezondheid (Araya, 2006). In figuur 10 is te zien dat het beeld dat wordt geschept in het bestemmingsplan overeenkomt met de mening van de bewoners. 100% van de respondenten geeft aan tevreden of zeer tevreden te zijn met de aantrekkelijkheid van het gebied. Maar niet alleen architectuur is van invloed op aantrekkelijkheid, ook de hoeveelheid afval dat op straat is te vinden (Figuur 12) en het aantal graffiti-tekeningen (Figuur 11) spelen bijvoorbeeld een rol. Op deze punten scoort het Oostelijk havengebied ook positief, niemand geeft aan negatief te zijn over het aantal graffiti-tekeningen en ook op het gebied van afval scoort het Oostelijk havengebied het meest positief van de drie.

Waar de focus niet op ligt in het bestemmingsplan van het Oostelijk havengebied is de hoeveelheid groen en parken. Opvallend is echter dat het gebied toch redelijk scoort op deze factor, respondenten zijn hier het meest tevreden van de drie gebieden (Figuur 16 en 17).

In het geval van Kop van Zuid-Entrepot is een structuurvisie geanalyseerd. In de structuurvisie komt naar voren dat het gebied verkeersonveilig zou zijn. Aanrijdingen en agressief rijgedrag zijn een probleem geworden, waardoor veiligheid op de weg nu een prioriteit is van het gebied. Dit komt echter niet overeen met de uitkomsten van de enquête waarin geen van de bewoners aangeeft zich onveilig te voelen op de fiets of lopend (Figuur 13). Daarnaast geeft het gebied extra aandacht aan fiets- en voetpaden. Deze aandacht is niet alleen om de veiligheid te bevorderen, maar ook om meer nadruk te leggen op bewegen. Stimuleren van actief bewegen in de buitenruimte wordt expliciet genoemd in de structuurvisie

Naast het probleem van veiligheid wordt er in de structuurvisie aandacht geschonken aan de grote hoeveelheid zwerfvuil en ook graffiti. Beiden zijn van invloed op de aantrekkelijkheid van het gebied en vandaar ook op de well-being van de bewoners. Volgens de structuurvisie benadrukken de bewoners dat zwerfvuil een groot probleem is en moet dit dan ook worden aangepakt. Dit komt inderdaad overeen met de resultaten van de enquête; 51% geeft aan dat er redelijk tot zeer veel afval op straat te vinden is. De

andere twee gebieden scoren respectievelijk 21% en 12,5%. Dit houdt in dat Kop van Zuid-Entrepot het minst goed presteert van de drie gebieden op basis van de hoeveelheid zwerfafval.

In de structuurvisie van Kop van Zuid-Entrepot wordt veel aandacht aan problemen geschonken, dit in tegenstelling tot de andere gebieden waar meer positieve punten worden genoemd. Zo worden problemen met vervuiling op straat, graffiti en veiligheid benoemd. Dit komt ook overeen met de resultaten van de enquête waarin naar voren komt dat Kop van Zuid-Entrepot het minst goed presteert gelet op de onderzochte factoren (Figuur 18). Dit wil niet zeggen dat het gebied slecht presteert, ook bij Kop van Zuid-Entrepot zijn bewoners over het algemeen positief gesteld over hun woonomgeving.

Gedurende de planning van de gebieden wordt er zeker rekening gehouden met gezondheid. In de beleidsdocumenten worden veel van de onderzochte factoren uit figuur 3 en 4 als belangrijk gezien. Wel zijn er verschillen in de focus, zo is aantrekkelijkheid in het Oostelijk havengebied erg belangrijk terwijl er in Kop van Zuid-Entrepot veel aandacht uit gaat naar veiligheid.

De uiteindelijke resultaten sluiten aan op de verwachting dat herontwikkelde havengebieden aantrekkelijke en kwalitatief goede gebieden zijn. De genoemde resultaten geven een beeld van de bijdrage van herontwikkelde havengebieden aan gezondheid, maar er kunnen geen conclusies worden getrokken over de gehele populatie.

## **6. Conclusie**

### **6.1 Conclusie**

Herontwikkelde havengebieden zijn zo ingericht dat ze een positieve bijdrage leveren aan bepaalde factoren die van invloed zijn op gezondheid. Dit blijkt uit zowel de enquêtes als de beleidsdocumenten. Alle drie de gebieden scoren voornamelijk positief op de onderzochte factoren. Deze positieve uitkomst kan verklaard worden door de grote hoeveelheid aandacht die aan de gebieden wordt geschonken. Gebieden aan het water kennen tegenwoordig een grote potentie en planners willen dan ook het maximale bereiken. De gebieden zijn daarom van hoge kwaliteit, dit is volgens Araya (2006) van positieve invloed op gezondheid.

De verschillende onderzochte factoren uit de bebouwde omgeving zijn volgens Barton (2005) van grote invloed op de gezondheid. De factoren straten, routes, kanalen, plaatsen, ruimtes en gebouwen zijn allemaal apart onderzocht. Er kan geconcludeerd worden dat bewoners in het algemeen het meest tevreden zijn over de aantrekkelijkheid van hun woongebied. Ook het aantal en de nabijheid van gezondheidsservices wordt zeer positief beoordeeld. Deze hoge scores leiden tot een bijdrage aan de gezondheid van de bewoners. Echter, niet alle factoren worden zo hoog beoordeeld. Op de vraag over groenvoorzieningen wordt minder tevreden geantwoord. Vooral in Kop van Zuid-Entrepot wordt er negatief gedacht over het groen. Een verklaring hiervoor is de hoge dichtheid van de gebieden. De hoge dichtheid stimuleert fysiek transport, maar zorgt er aan de andere kant voor dat er minder ruimte is voor groen en parken. We kunnen stellen dat herontwikkelde havengebieden eigenschappen kennen waardoor ze zowel positief als negatief worden onderscheiden van andere gebieden met betrekking tot gezondheid. De hoge kwaliteit van de gebieden is een groot pluspunt, maar de zeer stedelijke omgeving kan bijvoorbeeld zorgen voor vervuiling en lawaai.

Naast een algemene beoordeling over de bijdrage van de gebieden aan gezondheid kunnen we ook een vergelijkig maken. Zo scoort Kop van Zuid-Entrepot duidelijk het minst goed op de onderzochte factoren. Dit sluit aan op de structuurvisie van het gebied waarin naar voren komt dat er redelijk wat problemen zijn. Dit kan wellicht verklaard worden door de minder kwalitatieve omgeving rondom Kop van Zuid-Entrepot. De nabije omgeving heeft ook invloed op de gezondheid in het gebied en kan daarom de slechtere prestaties verklaren. De bewoners in Parkhaven zijn het meest tevreden, hierdoor is de bijdrage aan gezondheid in dit gebied het hoogst. Op basis hiervan kan worden geconcludeerd dat de havengebieden zeker in kwaliteit verschillen onderling. Volgens Schoo (2013) is de herontwikkeling van havens een complexe opgave, wat kan leiden tot verschil in kwaliteit van de gebieden. Zoals te lezen is in de beleidsdocumenten focussen de gebieden zich op verschillende doelen wat ook van invloed is op het verschil in resultaat. Over het algemeen zijn de reacties van de bewoners in de enquête positief over de factoren waar het gebied zich op focust.

Ondanks dat er problemen worden benoemd in de beleidsdocumenten en niet elke vraag in de enquête even positief wordt beantwoord scoren de drie gebieden allemaal voornamelijk zeer goed. Op basis van de verzamelde resultaten en de getrokken conclusies kunnen we stellen dat de gebieden inderdaad een bijdrage leveren aan bepaalde factoren van gezondheid. De grote potentie van de gebieden en de focus op duurzaamheid en kwaliteit zijn waarschijnlijk de grootste voordelen die herontwikkelde havengebieden hebben ten opzichte van andere gebieden.

## **6.2 Aanbevelingen**

In dit onderzoek heeft de focus voornamelijk gelegen op de bebouwde omgeving. De bebouwde omgeving heeft een directe invloed op de gezondheid van de mens. De 'Health map' van Barton kent echter meerdere lagen die allemaal van invloed zijn op gezondheid. Hier kan bijvoorbeeld gedacht worden aan de samenleving en activiteiten van personen. Aangezien de invloed van deze lagen meer indirect is en lastiger te onderzoeken is er in dit onderzoek niet op ingegaan. Om een zo goed mogelijk beeld te krijgen van de bijdrage van herontwikkelde havengebieden aan gezonde verstedelijking is het aan te raden deze lagen bij een volgend onderzoek wel mee te nemen.



## **7. Reflectie**

Aangezien het schrijven van een scriptie een groot leerproces is zijn er veel obstakels geweest die overwonnen moesten worden. Het grootste probleem gedurende het onderzoek was het afnemen van de enquêtes. Aangezien de enquêtes afgenomen moesten worden op een werkdag en het weer niet meezat valt het aantal respondenten wat tegen. Ook de respons op de bezorgde brieven was wat laag. Het aantal respondenten is maar een klein deel van het werkelijke aantal bewoners, hierdoor is het lastig om iets te zeggen over de perenties van de totale populatie van het gebied.

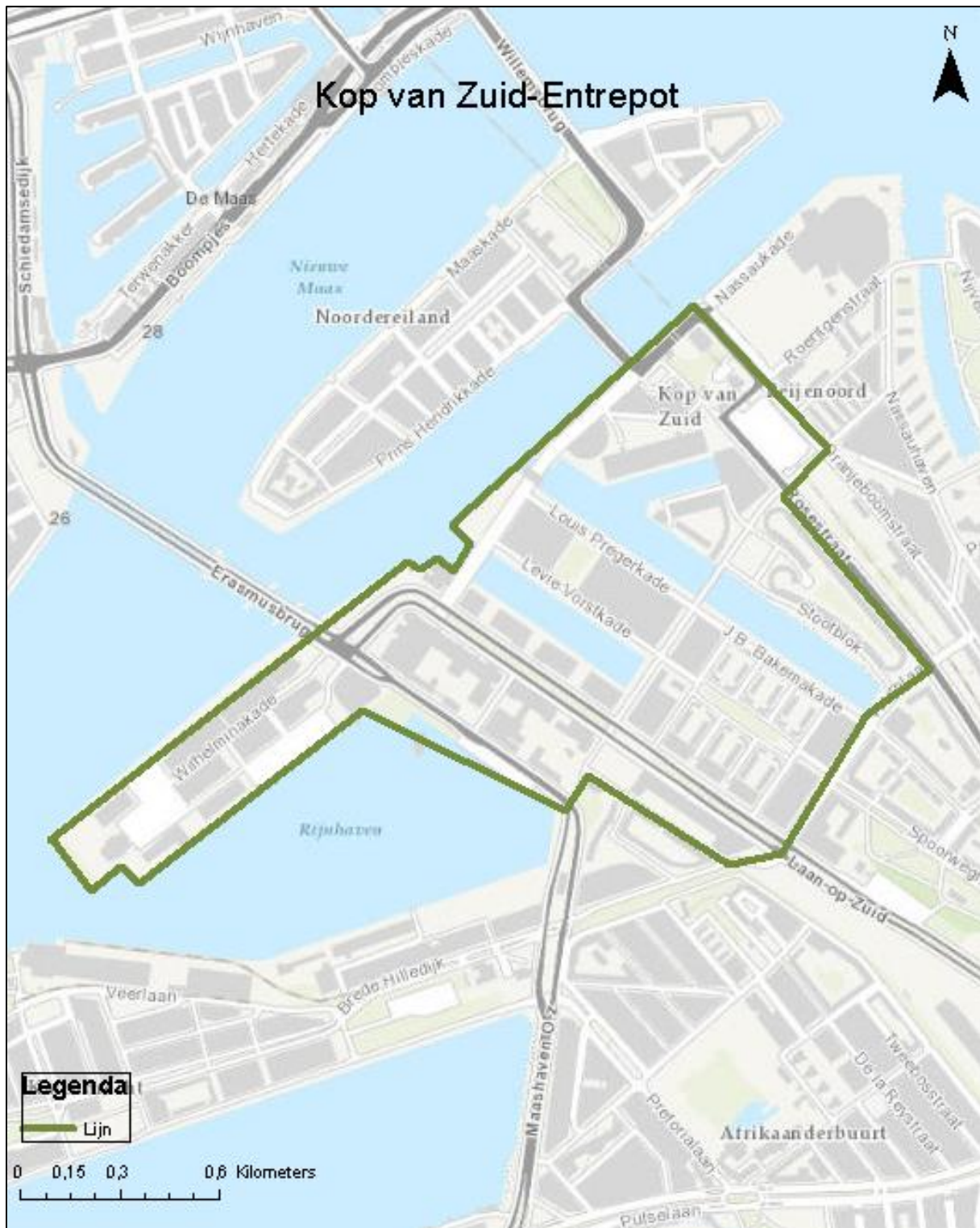
Een ander lastig punt vond ik het opstellen van de enquête. Ik vond het lastig om de vragen op de juiste manier te verwoorden, zodat ik veel informatie zou winnen en dat de vragen tegelijkertijd ook werden begrepen door de respondenten. Uiteindelijk bevat de enquête enkele vragen die niet helemaal duidelijk zijn. Deze vragen kunnen op meerdere manieren opgevat worden waardoor de antwoorden ook meer variëren. In een volgend onderzoek zal ik zeker meer aandacht besteden aan het opstellen van de vragen.

## 8. Literatuurlijst

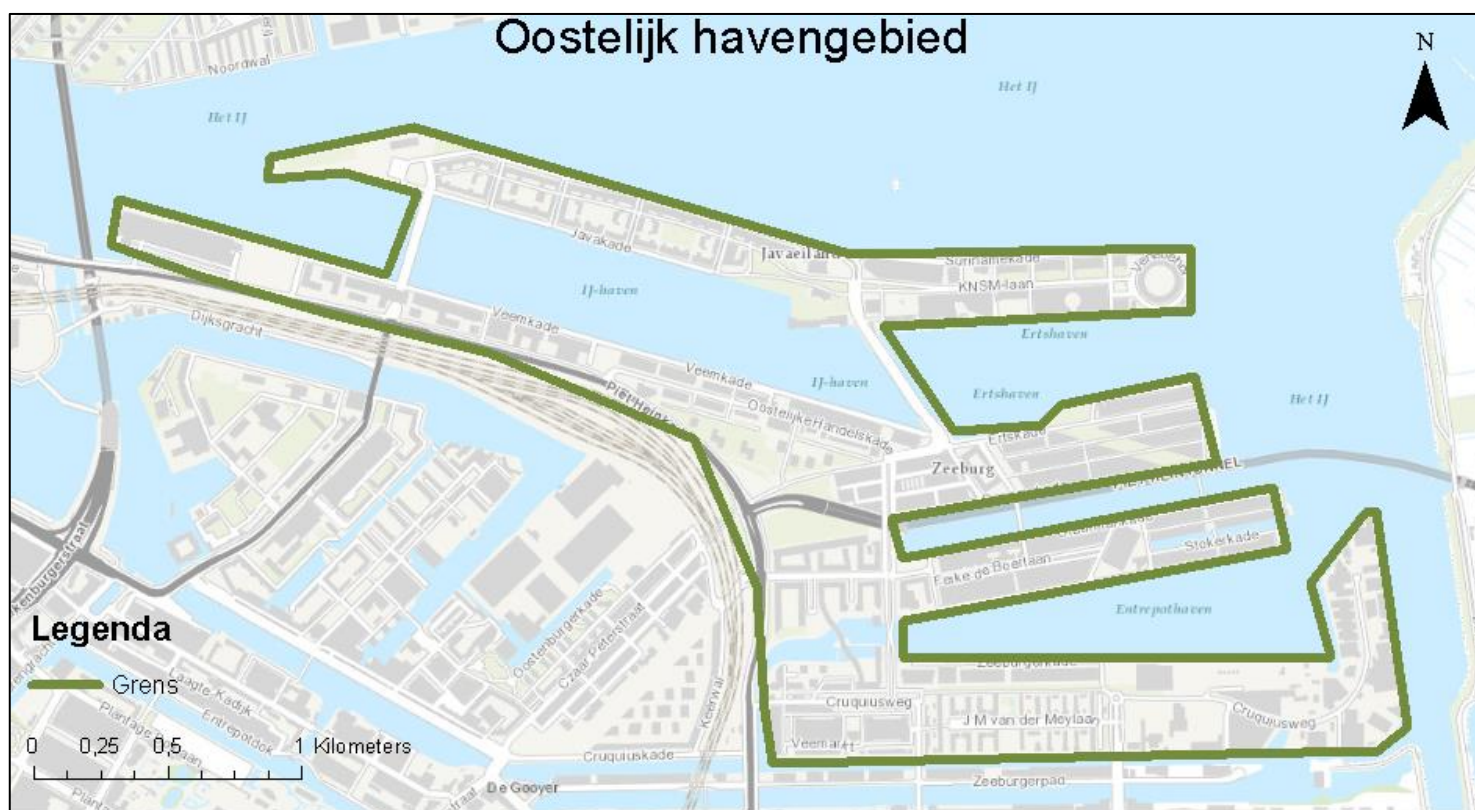
- Araya, R. (2006). Perceptions of social capital and the built environment and mental health. *Social Science & Medicin*, 62(12), 3072-3083.
- Barton, H. (2005). A health map for urban planners. *Built environment*, 31(4), 339-355.
- Bouwfonds ontwikkeling (2014). *Parkhaven-Dichterswijk*. Geraadpleegd op 16-05-2014 via <http://ontwikkeling.bouwfonds.nl/referentieprojecten/utrecht,-parkhaven-dichterswijk>.
- Casey, R. (2014). Determinants of childhood obesity. *Food quality and preference*, 31(1), 164-172.
- Clifford, N. (2010). *The key methods of geography*. Londen: SAGE
- Corburn, J. (2007). Health Impact Assessment in San Francisco. *Journal of Environmental Planning and Management*, 50(3), 323-341.
- Doucet, B., van Kempen, R. & van Weesep, J. (2011). The case of the Kop van Zuid in Rotterdam. *Resident perceptions of flagship waterfront regeneration*, (102)2, 125-145.
- Duhl, L. (1999). *Health cities and the city planning process*. Kopenhagen: WHO.
- Filius, R. (2010). *De verboden stad, Eerste interventies en effecten bij de herontwikkeling van verouderde stedelijke industrie- en havengebieden*.
- Frank, L. (2001). The Built Environment and Human Activity Patterns. *Journal of Planning Literature*, 16(2), 202-218.
- Gemeente Amsterdam, stadsdeel Oost (2014). *Oostelijk havengebied*. Geraadpleegd op 15-05-2014 via <http://www.oost.amsterdam.nl/buurten-0/oostelijk/>.
- Gemeente Amsterdam (2013). *Bestemmingsplan Oostelijk havengebied Noord*. Amsterdam: Stadsdeel Oost.
- Gemeente Utrecht (2002). *Bestemmingsplan Dichterswijk-West*. Utrecht: Dienst stadontwikkeling.
- Gemeente Rotterdam (2010). *Gebiedsvisie Noord*. Rotterdam: Deelgemeente Feijenoord.
- Joustra, P. (2005). *Een unieke belevenis, de rol van identiteit bij de ontwikkeling van stedelijke transformatiegebieden*.
- Liu, G. (2007). Green neighborhoods, food retail and childhood overweight. *American Journal of Health Promotion*, 21(4), 317-325.
- Ministerie van infrastructuur en milieu (2012). *Gezonde verstedelijking*. Den Haag: ministerie van infrastructuur en milieu.
- Moss, M. (2007). The urban waterfront: opportunities for renewal. *National civic review*, 65(5), 241-244.

- Nirov (2010). *Verslag excursie Parkhaven*. Geraadpleegd op 15-05-2014 via [http://nirov.platform31.nl/Upload/Verslag\\_excursie\\_Parkhaven\\_Compact\\_NL\\_12\\_okt.pdf](http://nirov.platform31.nl/Upload/Verslag_excursie_Parkhaven_Compact_NL_12_okt.pdf)
- Oozo (2014). *Weten wat er in jouw buurt of straat gebeurt?* Geraadpleegd op 16-05-2014 via <http://www.oozo.nl>
- ROI (2011). *Handboek voor waterfrontontwikkeling in kleine en middelgrote steden*. Gent: ROI.
- Schoo, T. (2013). *Nieuwe tijden aan het waterfront*
- Thomassen, W. (2013). *Van plaats naar plek, Een onderzoek naar het tijdelijk herbestemmen van leegstaand erfgoed en de ontwikkeling van een gebiedsidentiteit*.
- Williams, M. (2004) Sustainable place making in waterfront revitalization. *Australian Planner*, 41(2), 30-31.

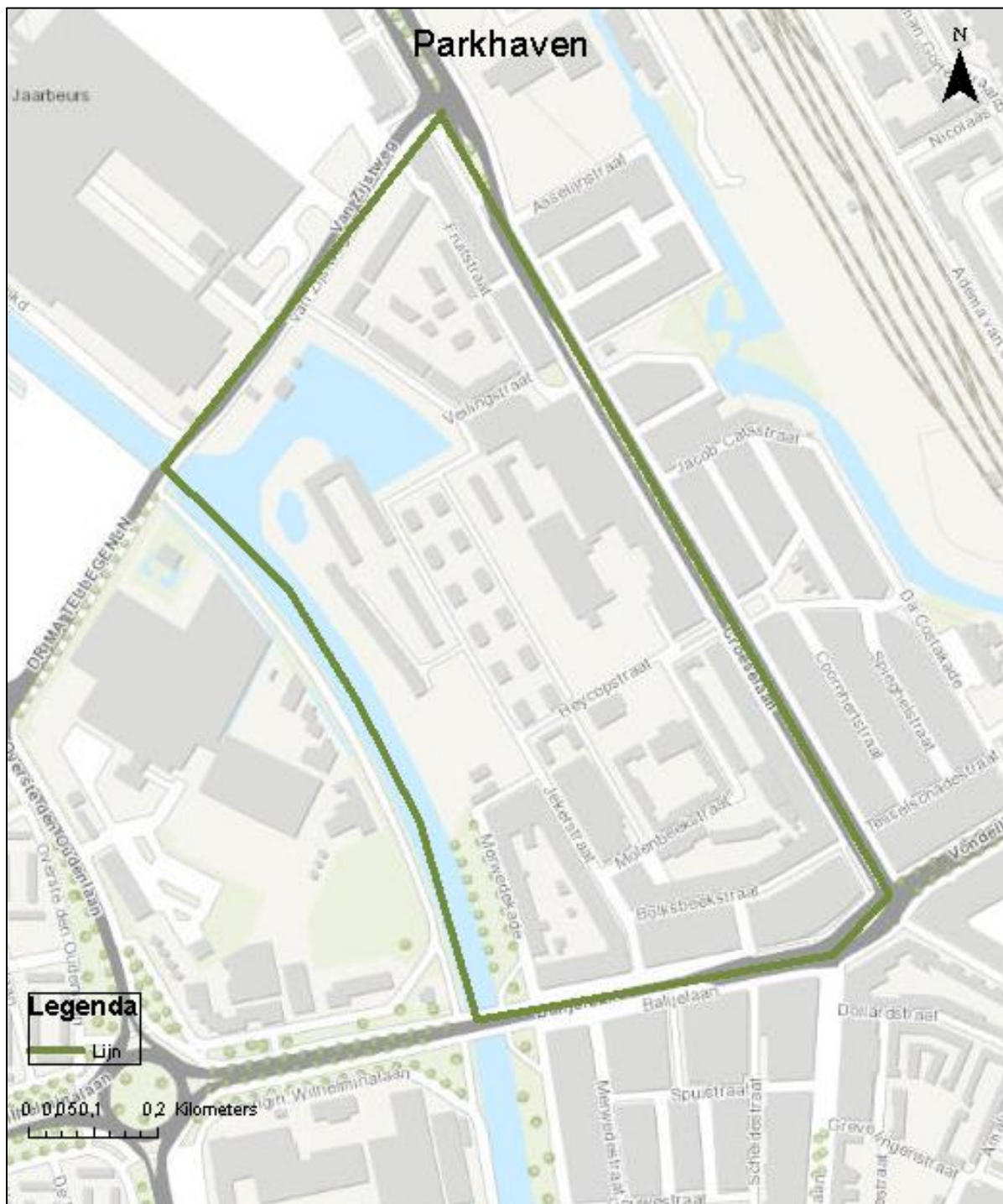
Bijlage A



# Oostelijk havengebied







## Bijlage B

### Enquete Gezonde stad

1.

**Wat is uw geslacht?**

- Man
- Vrouw

2.

**Wat is uw leeftijd?**

- 0 - 20 jaar
- 21 - 30 jaar
- 31 - 45 jaar
- 46 - 65 jaar
- 66 jaar of ouder

3.

**Wat is uw woongebied?**

- Kop van Zuid in Rotterdam
- Het Oostelijk havengebied in Amsterdam
- Parkhaven in Utrecht

4.

**Wat is uw postcode?**

5.

**Wat vindt u ervan om te fietsen in uw woongebied?**

- Helemaal niet fijn
- Niet fijn
- Matig
- Fijn
- Heel erg fijn

6.

**Wat vindt u van de veiligheid bij het lopen en fietsen in uw woongebied?**

- Heel onveilig
- Niet veilig
- Redelijk
- Wel veilig
- Heel veilig

7.

**Wat vindt u van de auto-afhankelijkheid in uw woongebied?**

Men is...

**totaal niet afhankelijk**

**zeer afhankelijk**

8.

**Wat vindt u van de conditie van de routes die u aflegt binnen uw woongebied?**

- Heel slecht
- Slecht
- Redelijk
- Goed
- Heel goed

9.

**Wat vindt u van de dichtheid van bebouwing in uw woongebied?**

- De gebouwen staan erg ver uit elkaar
- De gebouwen staan redelijk ver uit elkaar
- De gebouwen staan redelijk dicht op elkaar
- De gebouwen staan heel dicht op elkaar

10.

**Wat vindt u van de mix van grondgebruik (dus variatie in wonen, werken en winkelen) in uw woonomgeving?**

Het grondgebruik in mijn woongebied is...

**totaal niet gemixt**

**Zeer gemixt**



11.

**wat vindt u van de verlichting op de routes die u aflegt binnen uw woongebied?**

- Heel slecht
- Slecht
- Redelijk
- Goed
- Heel goed

12.

**Wat vindt u van het aantal afval dat op straat te vinden is in uw woongebied?**

Er ligt op straat...

Totaal geen afval

Zeer veel afval

13.

**wat vindt u van de veiligheid van de kruisingen die u tegenkomt in uw woongebied?**

- Zeer onveilig
- Redelijk onveilig
- Redelijk veilig
- Zeer veilig

14.

**Wat vindt u van de fietspaden in uw woongebied?**

- Heel slecht
- Slecht
- Redelijk
- Goed
- Heel goed

15.

**Wat vindt u van het aantal graffiti-tekeningen die te vinden zijn in uw woongebied?**

Het aantal graffiti-tekeningen is...

zeer laag

zeer hoog

16.

**Wat vindt u van het onderhoud van de groenvoorzieningen (zoals parken) in uw woongebied?**

- Heel slecht
- Slecht
- Redelijk
- Goed
- Heel goed

17.

**Wat vindt u van het aantal zwaar verkeer (zoals vrachtwagens) dat door uw woongebied rijdt?**

Er rijdt...

Totaal geen zwaar verkeer

Zeer veel zwaar verkeer

18.

**Wat vindt u van de aantrekkelijkheid van uw woongebied?**

- Heel slecht
- Slecht
- Redelijk
- Goed
- Heel goed

19.

**Wat vindt u van het onderhoud van speelpleinen / speelgelegenheden voor kinderen binnen uw woongebied?**

- Heel slecht
- Slecht
- Redelijk
- Goed
- Heel goed

20.

**Wat vindt u van de afstand die u moet afleggen om de volgende voorzieningen te bereiken?**

	Veel te ver				Zeer dichtbij
Sportvoorzieningen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vrijtijdsbesteding	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Parken en groen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Gezondheidsservices, zoals huisartsen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

21.

**Wat vindt u van het aantal van de volgende voorzieningen in uw woongebied?**

	<b>Veel te weinig</b>				<b>Te veel</b>
Groenvoorzieningen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sportclubs voor kinderen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Speelgelegenheden voor kinderen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Gezondheidsservices	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sportvoorzieningen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vrijtijdsvoorzieningen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Zebrapaden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
30 KM zones	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

## Bijlage C



Beste Meneer/ Mevrouw,

Mijn naam is Tessa Haarler en ik studeer Sociale geografie & Planologie aan de Rijksuniversiteit van Groningen. Op dit moment ben ik bezig met mijn bachelorscriptie over gezonde verstedelijking in herontwikkelde havengebieden. Gezonde verstedelijking betreft de vraag in hoeverre de stad een positieve invloed heeft op gezondheid. Ruimtelijke ontwikkelingen kunnen namelijk een bijdrage leveren aan een betere gezondheid. Herontwikkeling van oude havengebieden en gezonde verstedelijking zijn beide belangrijk voor de Nederlandse ruimtelijke ordening. De vraag in hoeverre herontwikkelde havengebieden bijdragen aan de gezonde stad kan ons dan ook veel leren.

Aangezien u in een herontwikkeld havengebied woont zou ik u graag willen vragen om mee te werken aan mijn onderzoek. Het onderzoek bestaat uit een enquête over percepties van bewoners over de bijdrage van de stad aan de gezondheid. De enquête bevat 21 vragen die ongeveer 5 minuten van uw tijd zullen kosten. De enquête is te vinden op:

[www.thesistools.com/gezondeverstedelijking](http://www.thesistools.com/gezondeverstedelijking)

De resultaten van het onderzoek zullen anoniem gebruikt worden. Voor vragen kunt u altijd contact opnemen met mij of met mijn begeleider van de universiteit.

Uw medewerking zal een grote bijdrage zijn voor mijn onderzoek,

Alvast bedankt,

Tessa Haarler

Contact

Tessa Haarler: [tessahaarler@gmail.com](mailto:tessahaarler@gmail.com)

Begeleider: [f.niekerk@rug.nl](mailto:f.niekerk@rug.nl)

## Bijlage D

Gemeente Utrecht (2002), bestemmingsplan Dichterswijk-West (Parkhaven)

<b>Factoren: Straten, routes en kanalen.</b>	<b>Citaten</b>
<b>Bereikbaarheid</b>	<p><b>Algemeen</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- De nabijheid van de binnenstad, de nabijheid van het Centraal Station en de toekomstige ontwikkelingen in het kader van het gebied rond het station.</li><li>- Goed ontsloten door een netwerk van hoogwaardig openbaar vervoer.</li><li>- De centrale ligging in de stad</li><li>- Op de Croeselaan zijn in de directe omgeving van de Veilingstraat, Heycopstraat en de kruising Balijelaan/Vondellaan/Rijnlaan bushaltes aanwezig.</li><li>- Dichterswijk West ligt daarom bijzonder strategisch in de stad Utrecht; dichtbij de binnenstad, het Centraal Station en de stedelijke auto- en HOV-verbindingen.</li><li>- zoals compacte bouw</li><li>- waardoor voor fietsers een rechtstreekse verbinding ontstaat met het winkelgebied Balijelaan/Rijnlaan.</li></ul>
<b>Stimulatie van actief transport</b>	<p><b>Walkability + bikeability:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- In de huidige situatie is geen sprake van betaald parkeren.</li><li>- De Van Zijstweg, Croeselaan en Balijelaan zijn onderdeel van het hoofdfietsnet.</li><li>- Op alle bestaande en nieuwe wegen kan ook worden gefietst.</li><li>- waardoor voor fietsers een rechtstreekse verbinding ontstaat met het winkelgebied Balijelaan/Rijnlaan.</li><li>- Voor voetgangers wordt naast de beschikbare openbare ruimte ten behoeve van auto- en fietsverkeer de mogelijkheid geboden om een route te bewandelen door de hoger gelegen gemeenschappelijke tuinen.</li></ul> <p><b>Veiligheid van lopen en fietsen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Dichterswijk West wordt volgens de eisen van Duurzaam Veilig ingericht als 30 km/uur gebied.</li></ul> <p><b>Afhankelijkheid van de auto:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- goede kansen voor een verminderd autogebruik.</li></ul> <p><b>Hoge grondgebruik mix:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Verder bevat het plangebied maximaal ca. 4000 m2 bedrijfsruimte, een basisschool met bijbehorende gymzaal en mogelijkheden voor sociaalculturele instellingen.</li><li>- Tevens zal bekeken worden of ook op andere plaatsen functiemenging mogelijk is.</li></ul> <p><b>Hoge dichtheid:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Een hoge bebouwingsdichtheid in een blokstructuur</li><li>- waardoor een hoge stedelijke dichtheid wordt bereikt.</li></ul>
<b>Routes</b>	<p><b>Veiligheid:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- veilige schone en groene woonomgeving</li><li>- Dichterswijk West wordt volgens de eisen van Duurzaam Veilig ingericht als 30 km/uur gebied.</li><li>- Hiertoe bestaan verschillende mogelijkheden, zoals verkeersdrempels en versmallingen.</li></ul> <p><b>Kwaliteit:</b></p>
<b>Kindvriendelijkheid</b>	<p><b>Auto's met grote snelheid:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Het auto-arm inrichten van een woonwijk</li><li>- Het éénrichtingsregime in een aantal straten in het gebied ten zuiden van de Heycopstraat blijft gehandhaafd.</li><li>- Dichterswijk West wordt volgens de eisen van Duurzaam Veilig ingericht als 30 km/uur gebied.</li></ul> <p><b>Heavy traffic:</b></p>

	<p><b>Goede fietspaden:</b></p> <p><b>30 km zones:</b></p> <p><b>Zebrapaden:</b></p>
<b>Factoren: Plaatsen, ruimtes en gebouwen.</b>	<b>Citaten</b>
<b>Parken en groen</b>	<p><b>Kwantiteit:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die openbare ruimte is vooral stenig van aard, groen komt in de openbare ruimte voor in concentraties.</li> <li>- veilige schone en groene woonomgeving</li> <li>- Door het ruimtelijk samengaan van de semi prive-tuinen en het gemeenschappelijk middengebied zal een groen stadsbeeld ontstaan.</li> <li>- Langs de oostzijde van het Merwedekanaal wordt een groenzone aangebracht die in het verlengde ligt van de bestaande groenzone en eindigt bij de haven.</li> <li>- Door de aanleg van deze groenzones wordt het groenarme karakter van de wijk verminderd.</li> <li>- Het groene karakter van het gebied met de bestemming Woondoeleinden 3 (W3) wordt via de beschrijving in hoofdlijnen van het betreffende artikel en het opnemen van een bebouwingspercentage gegarandeerd.</li> </ul> <p><b>Kwaliteit:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Het gebruik maken van een deel van de bestaande bomenstructuren geeft de wijk een aantrekkelijke beginkwaliteit, die in de loop der jaren alleen maar beter wordt.</li> <li>- In het plangebied ligt het accent op het creëren van een reeks verschillende groene verblijfsplekken: een ecologische tuin op landtong tussen Merwedekanaal en veilinghaven, een laagliggend jaagpad en een verhoogd terras als parktuin met een vergezicht over de lengte van het kanaal.</li> </ul>
<b>Aantrekkelijkheid en onderhoud</b>	<p><b>Aanwezigheid van afval:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- veilige schone en groene woonomgeving</li> </ul> <p><b>Aanwezigheid van graffiti:</b></p> <p><b>Aantrekkelijkheid:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bieden goede kansen voor de ontwikkeling van een aantrekkelijk en gevarieerd binnenstedelijk woonmilieu.</li> <li>- hoge kwaliteit van de openbare ruimte noodzakelijk is</li> <li>- Het moet aantrekkelijk zijn en blijven om hier te wonen</li> <li>- Deze woonvorm is zeer geliefd.</li> <li>- Door middel van het opnemen van de bebouwingspercentages wordt het karakter van deze bebouwing gewaarborgd.</li> </ul>
<b>Voorzieningen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- een functiewijziging van bedrijvigheid naar een stedelijk woongebied.</li> <li>- Gemengd woonmilieu met verspreide concentraties van niet-woonfuncties</li> <li>- functiemenging op blokniveau is wenselijk.</li> <li>- waarmee ook het voortbestaan van deze voorzieningen zekerder is.</li> <li>- sterk gedifferentieerd woongebied</li> <li>- Verder bevat het plangebied maximaal ca. 4000 m2 bedrijfsruimte, een basisschool met bijbehorende gymzaal en mogelijkheden voor sociaalculturele instellingen.</li> <li>- Het monumentale voorgebouw van de Veilinghal wordt gehandhaafd en geeft ruimte voor verschillende activiteiten.</li> <li>- Dichterswijk West is een plek waar je rustig kunt wonen terwijl alle kwaliteiten van de stad onder handbereik zijn.</li> <li>- De voorschriften W4 (artikel 8) worden nu er duidelijkheid bestaat over de verplaatsing van de sporthal aangepast. De mogelijkheid van het realiseren van een sporthal wordt geschrapt.</li> </ul>
<b>Kindvriendelijkheid</b>	<p><b>Aantal speelpleinen/-gelegenheden:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verder zijn nog bestemmingen opgenomen voor de realisering van een school,</li> </ul> <p><b>Onderhoud van speelpleinen/-gelegenheden:</b></p> <p><b>Aantal sportclubs voor kinderen:</b></p>

<b>Factoren: Straten, routes en kanalen</b>	<b>Citaten</b>
<b>Bereikbaarheid</b>	<b>Algemeen:</b>
<b>Stimulatie van actief transport</b>	<b>Walkability + bikeability:</b>
	<b>Veiligheid van lopen en fietsen:</b>
	<b>Afhankelijkheid van de auto:</b>
	<b>Hoge grondgebruik mix:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Binnen deze bestemming zijn naast woningen tevens bedrijven, kantoren, consumentverzorgende dienstverlening, horeca, hotels, maatschappelijke voorzieningen en recreatieve voorzieningen toegestaan.</li> <li>- menging van functies</li> <li>- Java: Het Java-eiland is in de jaren '90 van de vorige eeuw herontwikkeld naar een overwegend woongebied.</li> <li>- Java: Het betreft hier (kleinschalige) menging van functies zoals kantoren, bedrijven, horeca en maatschappelijke voorzieningen.</li> <li>- KNSM: KNSM-laan ook diverse niet-woonfuncties aanwezig. Het gaat hier om kantoren, bedrijven, horeca en maatschappelijke voorzieningen.</li> <li>- Oostelijk: Het midden cluster wordt gekenmerkt door een hoogstedelijk karakter met een menging van (hoog-waardig) wonen, stedelijke voorzieningen, cultuur en kantoren.</li> <li>- KNSM + Java: De huidige vigerende bestemmingsplannen 'KNSM-eiland 1998' en 'Java-eiland' zijn opgesteld om de realisatie van woongebouwen met niet-woonfuncties mogelijk te maken</li> <li>- Op verschillende locaties ter plaatse van het plangebied zijn kantoorfuncties in combinatie met woonfuncties aanwezig</li> <li>- In het voorliggende bestemmingsplan zijn uitsluitend bedrijven toegestaan die geschikt zijn voor functiemenging.</li> </ul>
	<b>Hoge dichtheid:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- bebouwing in hoge dichtheid</li> </ul>
<b>Routes</b>	<b>Veiligheid:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Java: wegen ter plaatse van het Java-eiland zijn ingericht als 30 km-uur zones.</li> <li>- KNSM: Karakteristiek voor het KNSM-eiland zijn de kaden, deze zijn voor een groot deel auto-luw- of autovrij en openbaar toegankelijk.</li> <li>- KNSM: Overige wegen zijn ingericht als 30 km-uur zones</li> </ul>
<b>Kindvriendelijkheid</b>	<b>Kwaliteit:</b> <b>Auto's met grote snelheid:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Java: wegen ter plaatse van het Java-eiland zijn ingericht als 30 km-uur zones.</li> <li>- KNSM: Overige wegen zijn ingericht als 30 km-uur zones</li> </ul>
	<b>Heavy traffic:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- KNSM: Karakteristiek voor het KNSM-eiland zijn de kaden, deze zijn voor een groot deel auto-luw- of autovrij en openbaar toegankelijk.</li> </ul>
	<b>Goede fietspaden:</b>
	<b>30 km zones:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Java: wegen ter plaatse van het Java-eiland zijn ingericht als 30 km-uur zones.</li> <li>- KNSM: Overige wegen zijn ingericht als 30 km-uur zones</li> </ul>

	<b>Zebrapaden:</b>
<b>Factoren: Plaatsen, ruimtes, gebouwen.</b>	<b>Citaten</b>
<b>Parken en groen</b>	<p><b>Kwantiteit:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Het plangebied is geen aangewezen beschermd gebied in de zin van Vogel- en Habitatrichtlijn. Het plangebied ligt op meer dan 2 km van Natura 2000-gebied Markermeer &amp; IJmeer.</li> <li>- Het bestemmingsplan leidt niet tot nieuwe ontwikkelingen die van invloed kunnen zijn op ecologische waarden of flora en fauna.</li> </ul> <p><b>Kwaliteit:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Java: gekenmerkt worden door een parkachtige inrichting</li> </ul>
<b>Aantrekkelijkheid en onderhoud</b>	<p><b>Aanwezigheid van afval:</b></p> <p><b>Aanwezigheid van graffiti:</b></p> <p><b>Aantrekkelijkheid:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- de specifieke kwaliteiten van het Oostelijk Havengebied optimaal benutten om een hoog- waardig stedelijk milieu tot stand te brengen.</li> <li>- Aan de dwarsgrachtjes op het Java-eiland is geprobeerd om een zeer gevarieerd gevelbeeld te maken. Elke woning is nadrukkelijk verschillend ontworpen.</li> <li>- Oostelijk: Het westelijke cluster wordt gekenmerkt door een diversiteit aan architectuur.</li> <li>- De bestaande bedrijven ver-oorzaken geen relevante hinder voor omliggende woningen.</li> <li>- Bij de grootschalige herontwikkeling van het Java-eiland, het KNSM-eiland en de Oostelijke Handelskade in de jaren negentig heeft het gebied ten dele zijn ruige karakter verloren, maar er zijn nog enkele elementen aanwezig die getuigen van de geschiedenis.</li> </ul>
<b>Voorzieningen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Binnen deze bestemming zijn naast woningen tevens bedrijven, kantoren, consumentverzorgende-dienstverlening, horeca, hotels, maatschappelijke voorzieningen en recreatieve voorzieningen toege-staan.</li> <li>- één centraal gelegen wijk(winkel)centrum ten zuiden van de IJ-haven</li> <li>- Java: Het betreft hier (kleinschalige) menging van functies zoals kantoren, bedrijven, horeca en maatschap-pelijke voorzieningen.</li> <li>- KNSM: KNSM-laan ook diverse niet-woonfuncties aanwezig. Het gaat hier om kantoren, bedrijven, horeca en maatschappelijke voorzieningen.</li> <li>- Oostelijk: Het midden cluster wordt gekenmerkt door een hoogstedelijk karakter met een menging van (hoog-waardig) wonen, stedelijke voorzieningen, cultuur en kantoren.</li> <li>KNSM + Java: De huidige vigerende bestemmingsplannen 'KNSM-eiland 1998' en 'Java-eiland' zijn opgesteld om de realisatie van woongebouwen met niet-woonfuncties mogelijk te maken</li> <li>- Llangs de Surinamekade, Sumatrakade en de Javakade zijn diverse afmeerplaatsen voor recreatie-schepen opgenomen.</li> <li>- In het voorliggende bestemmingsplan zijn uitsluitend bedrijven toegestaan die geschikt zijn voor functiemenging.</li> </ul>
<b>Kindvriendelijkheid</b>	<p><b>Aantal speelpleinen/-gelegenheden:</b></p> <p><b>Onderhoud van speelpleinen/-gelegenheden:</b></p> <p><b>Aantal sportclubs voor kinderen:</b></p>



<b>Factoren: Straten, routes, kanalen.</b>	<b>Citaten</b>
<b>Bereikbaarheid</b>	<p><b>Algemeen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Het Entrepot in Kop van Zuid-Entrepot heeft een bovenwijkse uitstraling, vooral door de grote trekker, supermarkt Jumbo, maar kampt nog altijd met een lastig imago, mede door het imago van het gebied waar het in ligt. Het is slecht zichtbaar vanuit doorgaande routes en lastig te bereiken met het openbaar vervoer.</li> <li>- Wilhelminapier: een aantrekkelijke mix van wonen, werken, cultuur, horeca en voorzieningen, een fraaie buitenruimte en een goede bereikbaarheid.</li> <li>- Ontsluiting van het gebied door middel van de Erasmusbrug, inclusief trambaan, en de verbinding met de Laan op Zuid en het Varkenoordse Viaduct. Aanleg van metrostation Wilhelminaplein.</li> <li>- De verbinding tussen de noord- en zuidoever moest meer vanzelfsprekend zijn. Ook het openbaar vervoer, zowel de metro als tram, moest worden verbeterd.</li> <li>- Wilhelminapier: De realisatie van de gehele infrastructuur, de brugverbinding, tramlijnen en metrostation, is gereed en succesvol. Het metrostation ligt direct onder de belangrijke (kantoor)ontwikkeling met de rechtbank, douane, belastingdienst, UWV, SVB, Deloitte en InHolland en geeft ook direct toegang tot de kantoren en woningen en andere voorzieningen op de Wilhelminapier.</li> <li>- Wilhelminapier: De bereikbaarheid van de Wilhelminapier is infrastructureel een lastige, met name voor bouwbedrijven/aannemers. Gevolg is dat zij verkeersregels negeren om op de plaats van bestemming te komen.</li> </ul>
<b>Stimulatie van actief transport</b>	<p><b>Walkability + bikeability:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Speciale aandacht hebben ook wegen, fiets- en voetpaden. De deelgemeente wil meer nadruk leggen op bewegen en bewoners daartoe meer mogelijkheden bieden.</li> <li>- meer bewoners vertoeven, bewegen en sporten in de buitenruimte</li> </ul> <p><b>Veiligheid van lopen en fietsen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Daarnaast zal ingezet worden op het verbeteren van de verkeersveiligheid, vooral voor fietsers en voetgangers.</li> </ul> <p><b>Afhankelijkheid van de auto:</b></p> <p><b>Hoge grondgebruik mix:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Wilhelminapier: een aantrekkelijke mix van wonen, werken, cultuur, horeca en voorzieningen, een fraaie buitenruimte en een goede bereikbaarheid.</li> </ul> <p><b>Hoge dichtheid:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De Wilhelminapier en de Zuidkade worden volgens plan steeds dichter bebouwd.</li> </ul>
<b>Routes</b>	<p><b>Veiligheid:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- In de wijk Kop van Zuid-Entrepot worden in deze laatste jaren meer dan gemiddeld aanrijdingen en agressief rijgedrag als buurtprobleem ervaren</li> <li>- Toch worden in de wijken Feijenoord en Kop van Zuid- Entrepot over de laatste jaren aanrijdingen en agressief rijgedrag als buurtprobleem ervaren</li> <li>- extra zebrapaden aan te leggen en meer borden neer te zetten (30 km zone).</li> <li>- Prioriteit geven aan verkeersveiligheid op Laan op Zuid in ontwikkeling van Parkstad.</li> <li>- Daarnaast zal ingezet worden op het verbeteren van de verkeersveiligheid, vooral voor fietsers en voetgangers.</li> </ul> <p><b>Kwaliteit:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Er is vanuit bewoners ook behoefte aan meer onderhoud. Wat opvalt in Kop van Zuid-Entrepot en Katendrecht is, dat na het openbreken van de straat voor leidingen/kabels, de bestrating er vaak slecht uitziet of verzakt.</li> <li>- Verlichtingsplannen rond het Entrepot met bewoners oppakken en uitvoeren.</li> <li>- bijzondere materialen voor de bestrating en voor specifiek voor het gebied ontworpen, dan wel geselecteerd straatmeubilair.</li> </ul>
<b>Kindvriendelijkheid</b>	<p><b>Auto's met grote snelheid:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- In de wijk Kop van Zuid-Entrepot worden in deze laatste jaren meer dan gemiddeld aanrijdingen en</li> </ul>

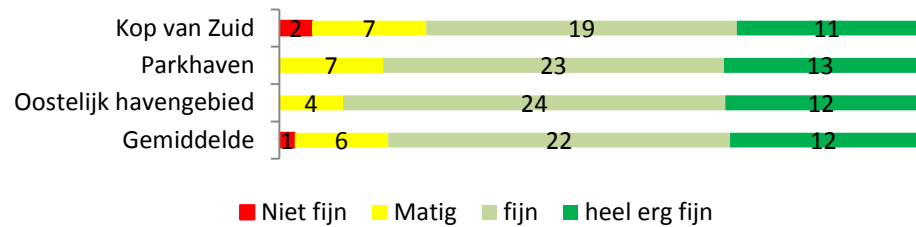
	<p><i>agressief rijgedrag als buurtprobleem ervaren</i></p> <p><i>- Prioriteit geven aan verkeersveiligheid op Laan op Zuid in ontwikkeling van Parkstad</i></p> <p><b>Heavy traffic:</b></p> <p><b>Goede fietspaden:</b></p> <p><b>30 km zones:</b></p> <p><b>Zebrapaden:</b></p> <p><i>- extra zebrapaden aan te leggen en meer borden neer te zetten (30 km zone).</i></p>
<b>Factoren: Plaatsen, ruimtes, gebouwen</b>	<b>Citaten</b>
<b>Parken en groen</b>	<p><b>Kwantiteit:</b></p> <p><i>- In Kop van Zuid-Entrepot is behoefte aan meer speelplekken/tuinen</i></p> <p><i>- Wilhelminapier: Op de hele Wilhelminapier is één uitlaatzone aanwezig. Dit is een grasveldje achter Hotel NY op de kop van de pier. Als er veel hondenbezitters op de pier komen wonen, is één veldje te weinig.</i></p> <p><i>- Dat er meer groene en gevarieerde buitenruimte komt</i></p> <p><b>Kwaliteit:</b></p> <p><i>- door sterker in te zetten op kwaliteit en bruikbaarheid van parken, buurtgroen en de kwaliteiten van het aanwezige water.</i></p> <p><i>- Wilhelminapier: Voor het groen is eveneens gekozen voor een hoge kwaliteit van de toegepaste elementen.</i></p> <p><i>- Wilhelminapier: Bij een hoogwaardige kwaliteit van de buitenruimte (investeringen) hoort ook een hoogwaardig onderhoudsniveau.</i></p>
<b>Aantrekkelijkheid en onderhoud</b>	<p><b>Aanwezigheid van afval:</b></p> <p><i>- In Kop van Zuid-Entrepot is ook veel zwerfvuil te vinden op een aantal binnenterreinen en in het Spoorweghavenpark. Winkelwagens zijn ook her en der in Kop van Zuid-Entrepot te vinden.</i></p> <p><i>- Bewoners benadrukken voor Kop van Zuid-Entrepot dat zwerfvuil een groot probleem is, prullenbakken niet goed gebruikt worden en er niet goed wordt gehandhaafd. Er zijn ook te weinig prullenbakken.</i></p> <p><i>- Vervuiling op straat moet minder worden</i></p> <p><b>Aanwezigheid van graffiti:</b></p> <p><i>- Vooral op particulier eigendom wordt graffiti vaak lange tijd niet schoongemaakt. Dit geldt ook voor Kop van Zuid-Entrepot, met name het Poortgebouw.</i></p> <p><b>Aantrekkelijkheid:</b></p> <p><i>- De wijk Kop van Zuid-Entrepot beschikt over een aantrekkelijkere, modernere buitenruimte met name rond de Vuurplaat, het Witteveenplein en de Entrepothaven.</i></p> <p><i>- De levendigheid van de jachthaven/City Marina rond het Entrepot vergroot deze buitenruimte kwaliteit.</i></p> <p><i>- Vanwege een gebrek aan sociale controle, toegenomen anonimiteit en afstand tot elkaar en toename van het aantal jongeren in de wijk, wordt de druk op de buitenruimte in Kop van Zuid-Entrepot groter. De kwaliteit en het gebruik van openbare binnenterreinen van complexen en woonblokken in het gehele gebied zorgt vaak voor kleine conflicten tussen de gebruikers, jong en oud.</i></p> <p><i>- De buurt ten noorden van het Entrepot, de Peperklip en de buurt ten oosten van het Spoorweghavenpark zijn in mindere staat, dit zijn voornamelijk huurwoningen. Het deel ten noorden van het Entrepot zal de komende jaren geherstructureerd worden.</i></p> <p><i>- Kwaliteit van de buitenruimte bij het Entrepot is in de directe nabijheid goed, op korte afstand echter geeft de buitenruimte inclusief bebouwing een onsamenvangende indruk.</i></p> <p><i>- Voor de wijken Noordereiland, Kop van Zuid-Entrepot en Katendrecht geldt dat dit de laatste jaren stabiele veilige wijken zijn geweest.</i></p> <p><i>- De geweldsdelicten binnen de wijken Feijenoord, Noordereiland en Kop van Zuid-Entrepot vallen in de categorie veilig.</i></p> <p><i>- Bewoners van Feijenoord en Kop van Zuid-Entrepot benadrukken het plaatsen van camera's voor meer toezicht bij NS station Zuid en omgeving als prioriteit, het is er vaak niet schoon en heel en er is veel overlast van (hang)jongeren.</i></p> <p><i>- De fysieke ontwikkelingen in het kader van Kop van Feijenoord in het noordelijk deel van de wijk zullen de uitstraling en aantrekkelijkheid van o.a. het Entrepotgebied voor nieuwe bewoners en bezoekers positief beïnvloeden.</i></p> <p><i>- Wilhelminapier: dit wordt hét trendy, meest glossy gemengd binnenstedelijke gebied van Rotterdam.</i></p>

	<p>- <i>Wilhelminapier: De woonomgeving op de Wilhelminapier doet door het grote aantal bouwplaatsen nog wat chaotisch aan, maar de mix van moderne hoogbouw, oude, gerenoveerde panden en de 'sfeer van de haven' geven de wijk een bijzondere, aantrekkelijke uitstraling.</i></p>
<b>Voorzieningen</b>	<p>- <i>Buurtcentra worden matig gebruikt door bewoners, of zijn zelfs, in het geval van Kop van Zuid-Entrepot niet aanwezig.</i></p> <p>- <i>Alleen de Jumbo (Entrepotgebouw) heeft een duidelijke bovenwijkse functie.</i></p> <p>- <i>Verwante commerciële functies als kapsalons, banken en reisbureaus zijn er in de wijk maar beperkt. In de wijk Kop van Zuid-Entrepot is Vuurplaat een modern wijkwinkelcentrum.</i></p> <p>- <i>bevinden zich de aanlegplaatsen voor recreatievaart rond het Entrepotgebouw</i></p> <p>- <i>Het Entrepot in Kop van Zuid-Entrepot heeft een bovenwijkse uitstraling, vooral door de grote trekker, supermarkt Jumbo, maar kampt nog altijd met een lastig imago, mede door het imago van het gebied waar het in ligt. Het is slecht zichtbaar vanuit doorgaande routes en lastig te bereiken met het openbaar vervoer.</i></p> <p>- <i>Het Entrepot is van een voormalig pakhuis omgebouwd tot winkel- en horecacentrum binnen het thema 'Food &amp; Lifestyle'. In het Entrepot is een Jumbo supermarkt gevestigd, die zeer goed bezocht wordt. Het Entrepot zou een groot verzorgingsgebied moeten hebben, maar heeft dit nu nog niet. Er zijn veel specialistische winkels en weinig aanvullende winkels op de aanwezige supermarkt.</i></p> <p>- <i>Het Entrepot ligt aan een jachthaven. Rond deze haven zijn ook enkele grotere winkels gevestigd (woonartikelen).</i></p> <p>- <i>In het zuidwesten van de wijk ligt wijkwinkelcentrum Vuurplaat, met onder meer een goed bezochte Albert Heijn en Lidl, diverse dagelijkse speciaalzaken, frequent benodigde niet-dagelijkse artikelen en enige commerciële dienstverlening.</i></p> <p>- <i>Het gemis van speciaalzaken op de Kop van Zuid</i></p> <p>- <i>In het Entrepotgebied is een relatieve concentratie van horeca met een kwalitatief goede uitstraling.</i></p> <p>- <i>Voorzieningen moet daarop aansluiten, nu is vooral het aanbod aan maatschappelijke voorzieningen minimaal.</i></p> <p>- <i>Wilhelminapier: Goed functionerende hoogwaardige culturele en toeristische voorzieningen.</i></p> <p>- <i>Wilhelminapier: Het Luxor theater, het Nederlands fotomuseum en Arthouse Lantaarn/Venster zorgen naast het uitgebreide aanbod aan restaurants voor vermaak.</i></p>
<b>Kindvriendelijkheid</b>	<p><b>Aantal speelpleinen/-gelegenheden:</b></p> <p>- <i>In Kop van Zuid-Entrepot is behoefte aan meer speelplekken/tuinen</i></p> <p>- <i>Met name in de wijken Feijenoord en Kop van Zuid-Entrepot wordt door jongeren gevraagd om financiële ondersteuning voor activiteiten die zij zelf willen organiseren.</i></p> <p>- <i>Inclusief fysieke/sociale investeringen in voorzieningen voor jongeren in de wijk.</i></p> <p>- <i>Speelruimte voor kinderen en jongeren en een buitenruimte die bewoners stimuleert om te vertoeven en te bewegen zijn in Kop van Zuid natuurlijk beperkt.</i></p> <p><b>Onderhoud van speelpleinen/-gelegenheden:</b></p> <p>- <i>Inclusief fysieke/sociale investeringen in voorzieningen voor jongeren in de wijk.</i></p> <p><b>Aantal sportclubs voor kinderen:</b></p>

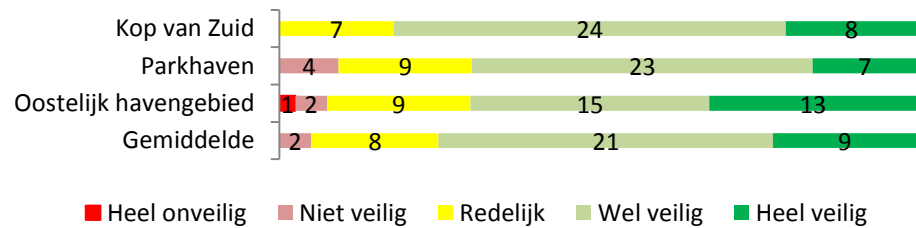
## Bijlage E

### Onderzoeksresultaten enquête

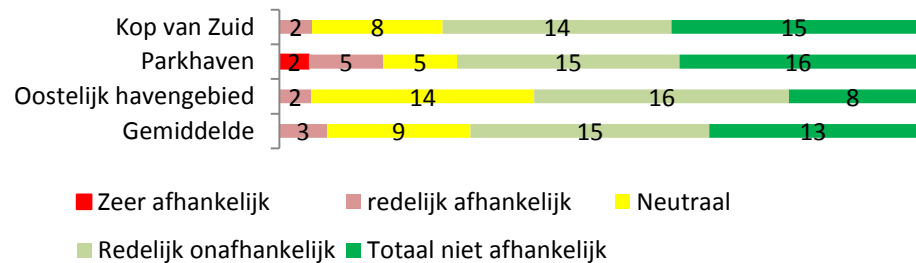
1. Wat vindt u ervan om te fietsen in uw woongebied?



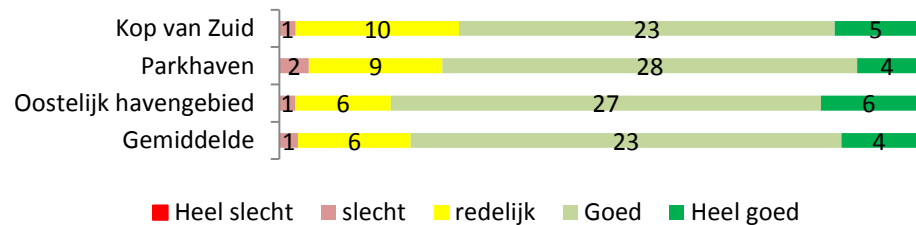
2. Wat vindt u van de veiligheid bij het lopen en fietsen in uw woongebied?



3. Wat vindt u van de auto-afhankelijkheid in uw woongebied?



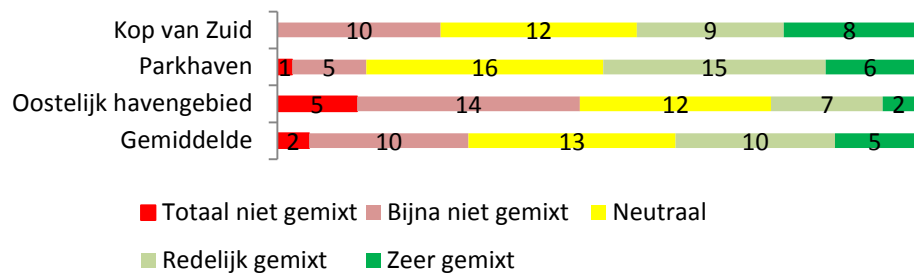
4. Wat vindt u van de conditie van de routes die u aflegt binnen uw woongebied?



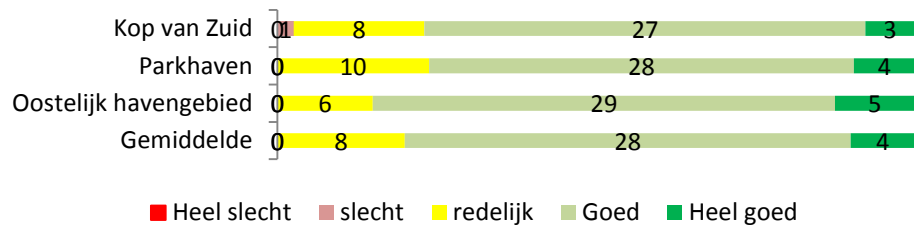
5. Wat vindt u van de dichtheid van de bebouwing in uw woongebied?



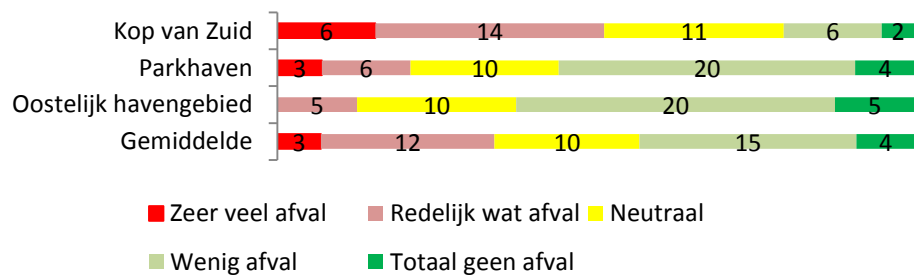
6. Wat vindt u van de mix van grondgebruik in uw woonomgeving?



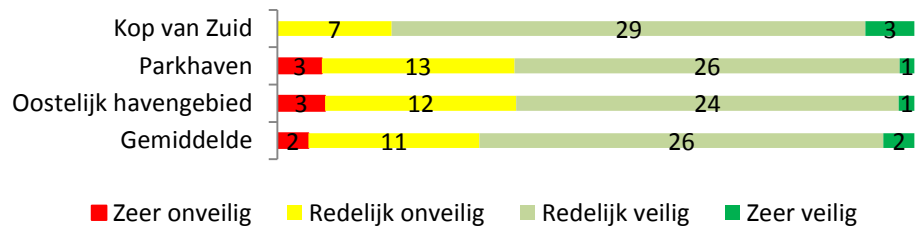
7. Wat vindt u van de verlichting op de routes die u aflegt binnen uw gebied?



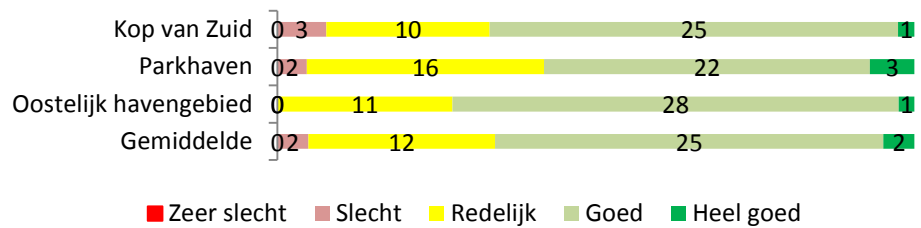
8. Wat vindt u van het aantal afval dat op straat te vinden is in uw woongebied?



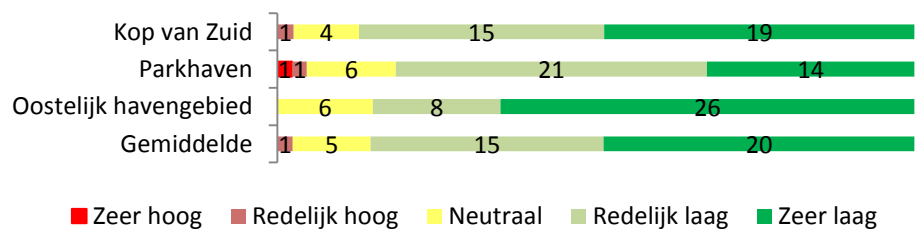
9. Wat vindt u van de veiligheid van de kruisingen in uw woongebied?



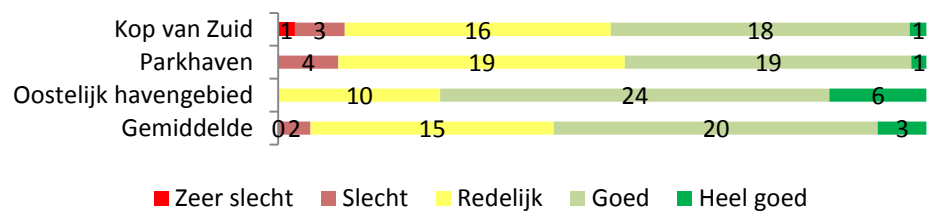
10. Wat vindt u van de fietspaden in uw woongebied?



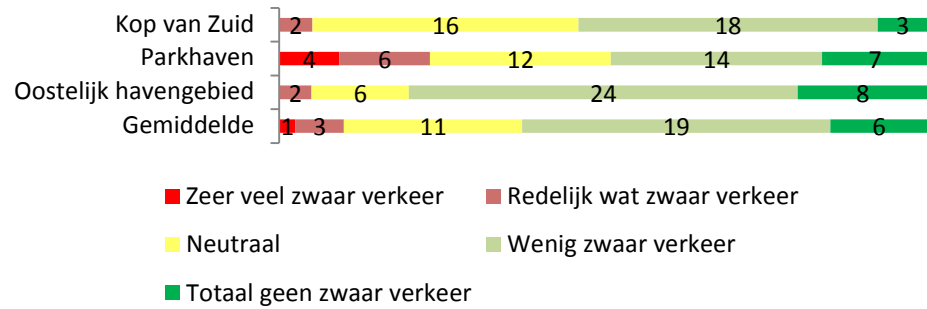
11. Wat vindt u van het aantal graffiti-tekeningen die te vinden zijn in uw woongebied?



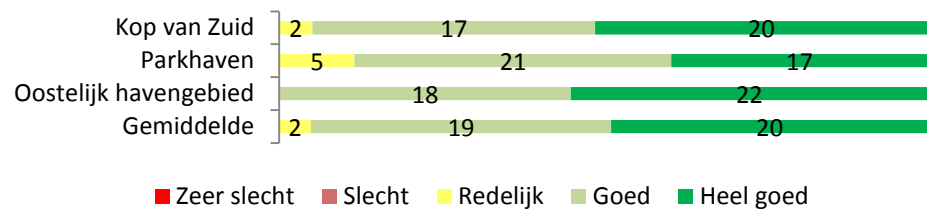
12. Wat vindt u van het onderhoud van de groenvoorzieningen in uw woongebied?



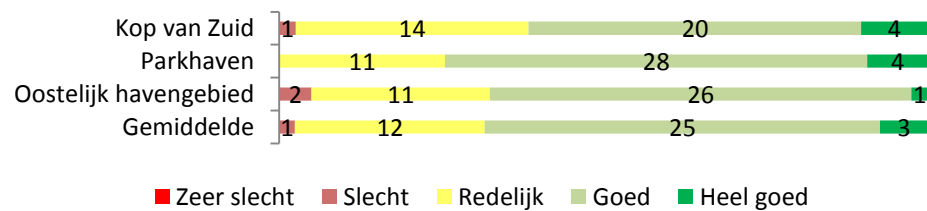
13. Wat vindt u van het zwaar verkeer wat door uw woongebied rijdt?



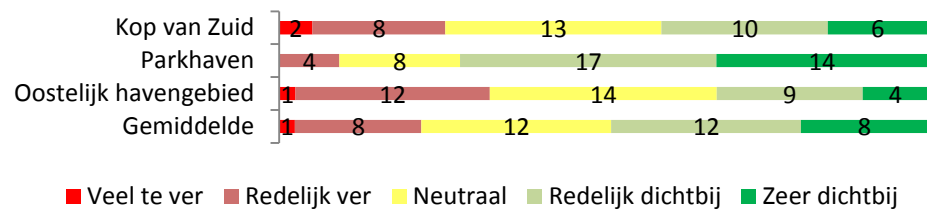
14. Wat vindt u van de aantrekkelijkheid van uw woongebied?



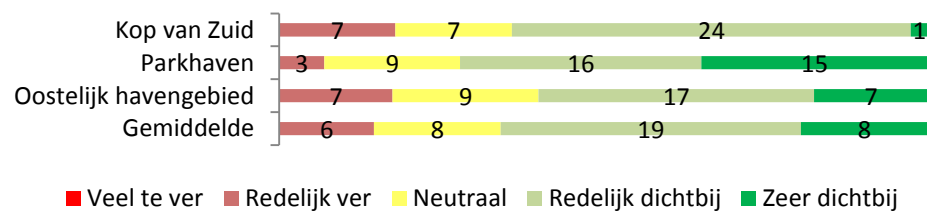
15. Wat vindt u van het onderhoud van speelgelegenheden voor kinderen binnen uw woongebied?



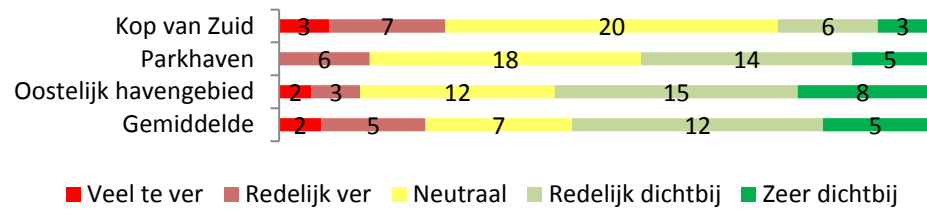
16. Wat vindt u van de afstand die u moet afleggen om sportvoorzieningen te bereiken?



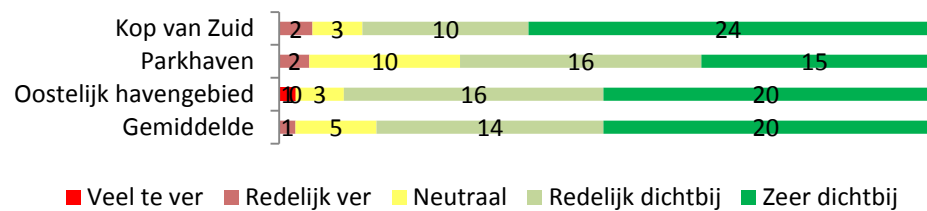
17. Wat vindt u van de afstand die u moet afleggen om voorzieningen voor vrijetijdsbesteding te bereiken?



18. Wat vindt u van de afstand die u moet afleggen om parken en groen te bereiken?



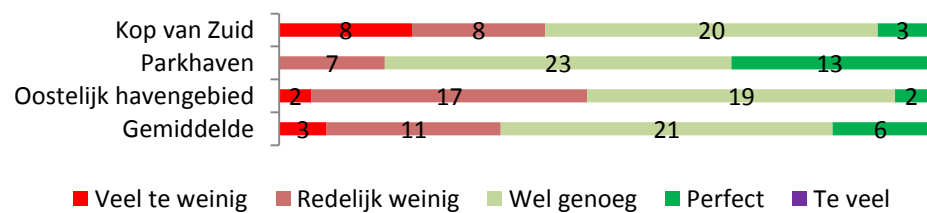
19. Wat vindt u van de afstand die u moet afleggen om gezondheidservices te bereiken?



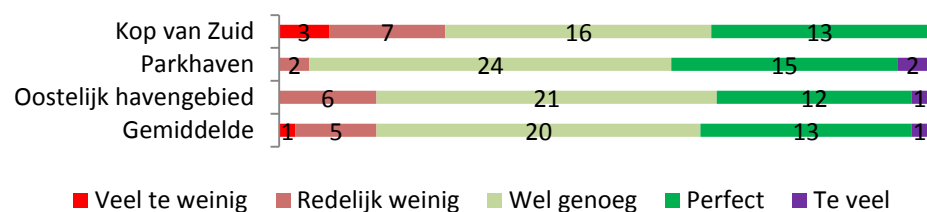
20. Wat vindt u van het aantal groenvoorzieningen in uw woongebied?



21. Wat vindt u van het aantal sportclubs voor kinderen in uw woongebied?

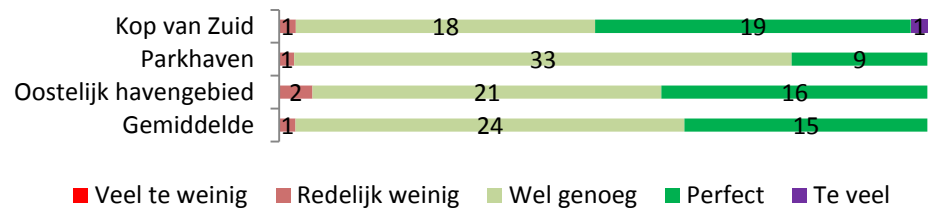


22. Wat vindt u van het aantal speelgelegenheden voor kinderen in uw woongebied?

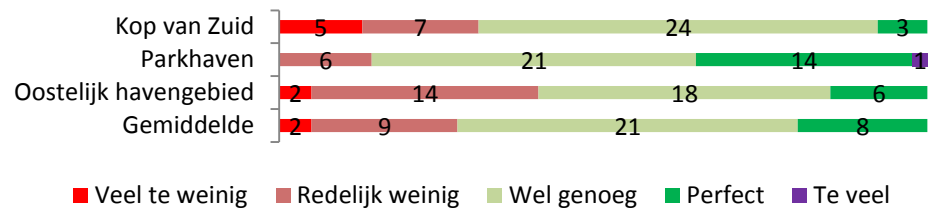




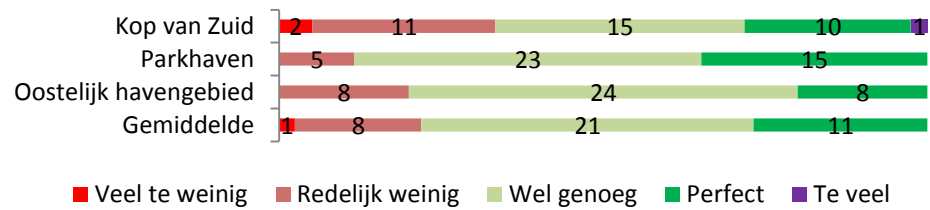
23. Wat vindt u van het aantal gezondheidsservices in uw woongebied?



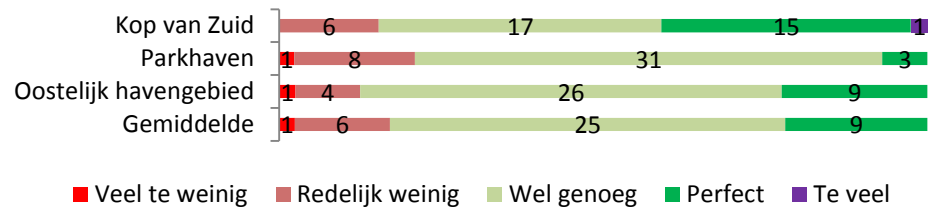
24. Wat vindt u van het aantal sportvoorzieningen in uw woongebied?



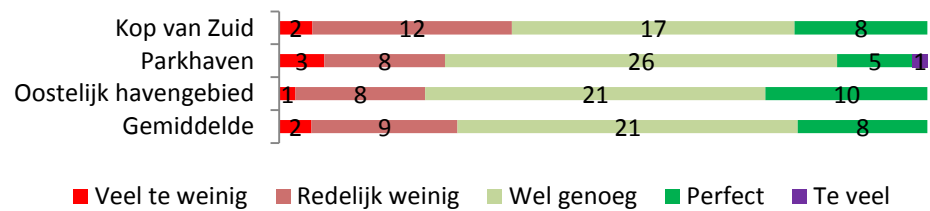
25. Wat vindt u van het aantal vrijetijdsvoorzieningen binnen uw woongebied?



26. Wat vindt u van het aantal zebrapaden in uw woongebied?



27. Wat vindt u van het aantal 30 KM zones in uw woongebied?



## Bijlage F

Tabel vergelijking positieve en negatieve resultaten

Vraag	Aantal positief	Aantal negatief	Verschil
1. Wat vindt u ervan om te fietsen in uw woongebied?	82	20	+62
2. Wat vindt u van de veiligheid bij het lopen en fietsen in uw woongebied?	90	7	+63
3. Wat vindt u van de auto-afhankelijkheid in uw woongebied?	86	11	+75
4. Wat vindt u van de conditie van de routes die u aflegt binnen uw woongebied?	93	4	+89
5. Wat vindt u van de dichtheid van de bebouwing in uw woongebied?	Geen betrekking op tevredenheid		
6. Wat vindt u van de mix van grondgebruik in uw woonomgeving?	Geen betrekking op tevredenheid		
7. Wat vindt u van de verlichting op de routes die u aflegt binnen uw gebied?	86	1	+85
8. Wat vindt u van het aantal afval dat op straat te vinden is in uw woongebied?	57	34	+23
9. Wat vindt u van de veiligheid van de kruisingen in uw woongebied?	87	38	+49
10. Wat vindt u van de fietspaden in uw woongebied?	80	5	+75
11. Wat vindt u van het aantal graffiti-tekeningen die te vinden zijn in uw woongebied?	103	3	+100
12. Wat vindt u van het onderhoud van de groenvoorzieningen in uw woongebied?	69	8	+61
13. Wat vindt u van het zwaar verkeer wat door uw woongebied rijdt?	74	4	+70
14. Wat vindt u van de aantrekkelijkheid van uw woongebied?	112	0	+112
15. Wat vindt u van het onderhoud van speelgelegenheden voor kinderen binnen uw woongebied?	83	3	+80
16. Wat vindt u van de afstand die u moet afleggen om sportvoorzieningen te bereiken?	60	27	+33
17. Wat vindt u van de afstand die u moet afleggen om voorzieningen voor vrijetijdsbesteding te bereiken?	80	42	+38
18. Wat vindt u van de afstand die u moet afleggen om parken en groen te bereiken?	61	21	+40
19. Wat vindt u van de afstand die u moet afleggen om gezondheidsservices te bereiken?	135	5	+130
20. Wat vindt u van het aantal groenvoorzieningen in uw woongebied?	70	66	+4
21. Wat vindt u van het aantal sportclubs voor kinderen in uw woongebied?	80	42	+38
22. Wat vindt u van het aantal speelgelegenheden voor kinderen in uw woongebied?	101	18	+83
23. Wat vindt u van het aantal gezondheidsservices in uw woongebied?	106	4	+102
24. Wat vindt u van het aantal sportvoorzieningen in uw woongebied?	86	34	+54
25. Wat vindt u van het aantal vrijetijdsvoorzieningen binnen uw woongebied?	95	36	+59
26. Wat vindt u van het aantal zebrapaden in uw woongebied?	101	20	+81
27. Wat vindt u van het aantal 30 KM zones in uw woongebied?	87	34	+53