

De beweegvriendelijke bereikbaarheid van Amsterdamse sportverenigingen



Een studie naar onlangs verhuisde Amsterdamse sportverenigingen

Maarten Duisterwinkel
Rijksuniversiteit Groningen
Faculteit der Ruimtelijke Wetenschappen
Bachelor Technische Planologie
12-02-2013

Titel: De beweegvriendelijke bereikbaarheid van Amsterdamse sportvoorzieningen.

Ondertitel: Een studie naar onlangs verhuisde Amsterdamse sportverenigingen.

Auteur: Maarten Duisterwinkel

m.duisterwinkel@student.rug.nl

m_duisterwinkel@hotmail.com

studentnummer: 1800221

Opleiding: Bachelor Technische Planologie

Faculteit der Ruimtelijke Wetenschappen

Rijksuniversiteit Groningen

Begeleidster: dr. F. Niekerk

Groningen, februari 2013.



**rijksuniversiteit
groningen**

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave.....	3
Samenvatting.....	5
Hoofdstuk 1 Inleiding	6
§1.1 Aanleiding.....	6
§1.2 Probleemstelling.....	6
§1.3 Vraagstelling.....	7
§1.4 Methodologie.....	7
§1.5 Theoretisch kader.....	11
§1.6 Conceptueel model	12
Hoofdstuk 2: Criteria voor goede bereikbaarheid met de fiets of lopend.....	14
§2.1 Origin/Destination.....	14
§2.2 Route.....	15
§2.3 Area.....	17
§2.4 Overzicht	19
Hoofdstuk 3: Onlangs verhuisde sportfaciliteiten in Amsterdam	20
§3.1 Inleiding.....	20
§3.2 R.K.S.V. TOB	20
§3.3 A.M.H.C. Westerpark	21
§3.4 TC Elzenhagen.....	22
Hoofdstuk 4: Afstand tussen de leden en de locatie	23
§4.1 Inleiding.....	23
§4.1 R.K.S.V. TOB	23
§4.2 A.M.H.C. Westerpark	24
§4.3 T.C. Elzenhagen.....	25
Hoofdstuk 5: De criteria voor goede bereikbaarheid in relatie met de mening van bestuursleden	26
§5.1 Inleiding.....	26
§5.2.1 R.K.S.V. TOB; Bereikbaarheid in het algemeen.....	26
§5.2.2 Bereikbaarheid volgens het bestuur	27
§5.2.3 Verplicht verhuizen	27
§5.3.1 A.M.H.C. Westerpark; Bereikbaarheid in het algemeen	28
§5.3.2 De bereikbaarheid volgens het bestuur	29
§5.4.1 T.C. Elzenhagen; Bereikbaarheid in het algemeen	30
§5.4.2 De bereikbaarheid volgens het bestuur	30

§5.4.3 Afstand	31
Hoofdstuk 6: Conclusies en reflectie.....	33
§6.1 Inleiding.....	33
§6.2.1 R.K.S.V. TOB: Algemene conclusies en aanbevelingen	33
§6.2.2 A.M.H.C. Westerpark: Algemene conclusies en aanbevelingen.....	34
§6.2.3 T.C. Elzenhagen: Algemene conclusies en aanbevelingen.....	35
§6.3 Beantwoording van de hoofdvraag.....	35
§6.4 Reflectie op het onderzoek.....	37
§6.5 Advies voor vervolgonderzoek	38
Literatuur.....	39
Bijlagen	41
Resterende afbeeldingen	41
Schema gebruikt bij interviews	43

Samenvatting

Aan de ene kant streeft de gemeente Amsterdam naar goed bereikbare sportvoorzieningen zodat het wordt gestimuleerd om te gaan sporten en om via actief transport richting de sportvereniging te gaan. Aan de andere kant zijn juist die plekken die goed bereikbaar zijn vaak kostbaar waardoor het al gauw aantrekkelijk wordt om deze te verkopen of voor andere doeleinden te gebruiken. Dit is de kern van het probleem van het onderzoek. Door middel van onderzoek naar drie onlangs verhuisde sportverenigingen in de gemeente Amsterdam wordt geprobeerd om te kijken hoe de gemeente Amsterdam omspringt met dit probleem. Allereerst wordt via een literatuuronderzoek een aantal criteria voor goede bereikbaarheid (lopend/fiets) opgesteld. Vervolgens worden de drie cases bekeken via deze criteria waarbij eerst wordt gekeken hoe de afstand tussen de leden en de vereniging is veranderd per case. Daarna worden de overige criteria per case beoordeeld door middel van een kaart onderzoek om vervolgens diezelfde criteria voor te leggen aan de verschillende sportbestuurders van de verenigingen waarbij gevraagd wordt naar hun mening ten op zichte van de bereikbaarheid. Uiteindelijk wordt dus bekeken of de onlangs verhuisde sportvoorzieningen in Amsterdam nog wel goed met de fiets of lopend bereikbaar zijn. Dit blijkt voor een gedeelte nog maar zo te zijn. Door het naar de rand van de stad verplaatsen van de sportfaciliteiten is de afstand tussen de leden en de locatie vergroot. Ook de overige kenmerken van de routes rondom het nieuwe sportpark hebben vaak (nog) geen positieve bijdrage aan de beweegvriendelijkheid geleverd. Dit betekent dat mensen waarschijnlijk minder geneigd zijn om via actief transport richting hun sport te gaan.

Hoofdstuk 1 Inleiding

§1.1 Aanleiding

Door de toegenomen welvaart en toegenomen technologische ontwikkeling is de lichamelijke beweging van veel mensen afgenomen. Veel fysieke arbeid is vervangen door machines waar voor één druk op de knop voldoende is. Doordat de afgelopen vijftig jaar de auto voor bijna iedereen bereikbaar is, hebben er binnen de planologie en de stedenbouwkunde ook een aantal veranderingen plaatsgevonden. Die hebben er toe geleid dat het minder vanzelfsprekend is dat mensen lopend of fietsend naar hun school, volkstuin, sportvereniging of werk gaan (Gezondheidsraad (2010)).

Deze afname van beweging is één van de redenen van een toename van overgewicht, hart en vaatziekten en allerlei andere (chronische) ziekten en aandoeningen binnen de maatschappij. In Nederland zijn er per jaar 8000 mensen die dood gaan aan de gevolgen van te weinig beweging (RIVM, 2010). De overheid vindt het belangrijk om mensen gezond te houden of krijgen. Een manier waarop zij dit probeert is om meer mensen aan het bewegen te krijgen. De overheid probeert dit op allerlei manieren te doen. Hierin kunnen stedenbouwkundige of planologische ingrepen van belang zijn. Goede bereikbaarheid van sportfaciliteiten is hier één van. Mensen die snel, actief en op een veilige manier naar een sportvereniging kunnen gaan zullen eerder gaan sporten dan wanneer zij er ver vanaf wonen.

§1.2 Probleemstelling

Sportfaciliteiten nemen vaak een aanzienlijke hoeveelheid ruimte in beslag. Die ruimte is in Nederland, vooral in de grote steden, relatief schaars wat betekent dat het vaak ook kostbaar is. Daardoor is het logisch dat men vaker geneigd zou zijn om zulke voorzieningen op de minst kostbare locatie te plaatsen. Echter in het sportplan van 2013 wijst de gemeente Amsterdam er op dat goed ingerichte en gemakkelijk bereikbare sportvoorzieningen nodig zijn om meer Amsterdammers te laten sporten en om talent tot ontwikkeling te laten komen. Ze

stelt zichzelf dus als doel om dit te ondersteunen waar mogelijk. Dit botst natuurlijk met het punt dat sportfaciliteiten veel ruimte in beslag nemen en dat de grond vaak kostbaar is omdat de meest kostbare locaties ook vaak de meest ideale locaties zijn.

§1.3 Vraagstelling

Hoofdvraag:

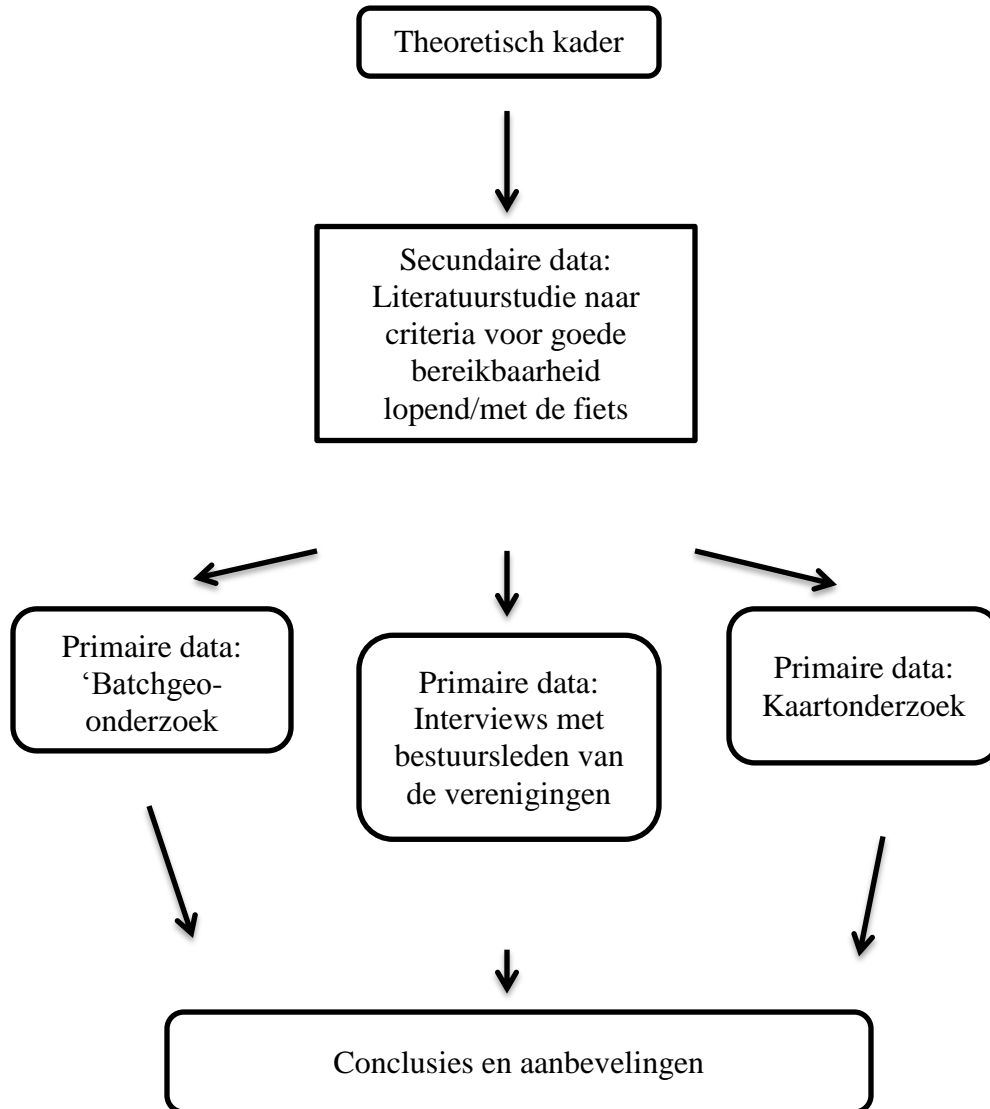
Zijn de onlangs verhuisde sportfaciliteiten in de stad Amsterdam lopend en op de fiets goed bereikbaar en draagt de locatiekeuze van deze sportfaciliteiten daarmee bij aan een beweegvriendelijke omgeving?

Deelvragen:

- Wat zijn belangrijke criteria voor goede bereikbaarheid, lopend of per fiets, van sportfaciliteiten?
- Welke sportverenigingen in de stad Amsterdam zijn onlangs verhuisd en waar liggen ze?
- Op welke manier is de bereikbaarheid veranderd met betrekking tot de afstand tussen leden en locatie?
- Wat is de mening van het bestuur van de betreffende sportverenigingen over de bereikbaarheid van hun vereniging in relatie met de criteria?

§1.4 Methodologie

Om de hoofd- en deelvragen van het onderzoek te kunnen beantwoorden, zullen er zowel primaire als secundaire data verzameld moeten worden. De primaire data zullen voornamelijk verzameld worden door het houden van interviews, het doen van kaartonderzoek en het doen van een Geo-coding-onderzoek. De secundaire data zullen vooral verzameld worden door het analyseren van wetenschappelijke teksten. Het te volgen stappenschema voor het onderzoek is weergegeven in figuur 1.



Figuur 1: Stappenschema onderzoek

Criteria

Allereerst moet er op basis van de literatuur een aantal criteria worden vastgesteld waar een goede bereikbaarheid (lopend of per fiets) aan moet voldoen. Hierbij wordt in gegaan op de beantwoording van de eerste deelvraag. Belangrijk hierbij is het conceptueel model welke zal fungeren als leidraad voor het literatuuronderzoek. De belangrijkste criteria die van invloed zijn op de beweegvriendelijkheid van sportvoorzieningen zullen benoemd worden. Natuurlijk zullen niet alle criteria aan bod komen, want het onderzoek is wel gedaan vanuit een planologisch perspectief. Hier zal dus ook voornamelijk de focus op liggen.

Kiezen van cases

In het vervolg van het onderzoek wordt geprobeerd om in te gaan op deze criteria in relatie met een aantal cases. Allereerst moet er een gemeente gekozen worden waar de cases vandaan komen. Wanneer er een aantal cases uit dezelfde gemeente nodig zijn kom je al snel uit bij één van de grote steden. In dit geval is voor Amsterdam gekozen vanwege het feit dat ze zelf zeggen voldoende bezig te zijn met de bereikbaarheid van sportvoorzieningen. Bovendien zijn de gronden hier erg duur waardoor de tegenstelling (goede bereikbaarheid van sportvoorzieningen vs. grote hoeveelheid grond gebruiken voor andere doeleinden) het grootst is. Hierdoor lijkt dit de meest interessante optie om te onderzoeken. Vervolgens moeten er drie verenigingen uit Amsterdam die onlangs verhuisd zijn worden vastgesteld. Deze worden geselecteerd door navraag te doen bij de gemeente waardoor er een vijftal cases overblijven die de afgelopen twee jaar zijn verhuisd. Daarna zullen er drie verenigingen geselecteerd moeten worden die het beste bij het onderzoek passen. Vanwegen het feit dat er twee voetbalverenigingen, twee hockeyverenigingen en één tennisvereniging aangereikt werden is er voor gekozen om drie verenigingen met verschillende sporten te benaderen. Zo wordt geprobeerd een zo divers mogelijk beeld te verkrijgen.

Afstand

Bij deelvraag drie wordt in gegaan op het vraagstuk wat de verhuizing voor impact heeft op de afstand tussen de leden van de vereniging en de locatie van de vereniging. De methodologie die bij dit vraagstuk hoort is per vereniging verschillend.

Bij R.K.S.V. TOB heeft het bestuur de postcodes uit het ledenbestand vrijgegeven. Door deze te verwerken in een Geo-coding programma genaamd 'BatchGeo' wordt geprobeerd om zo te bekijken wat voor impact de verhuizing heeft op de afstand die de leden moeten afleggen. De verschillende postcodes

worden op een kaart belicht waardoor inzicht wordt verkregen of de afstand tot de vereniging gemiddeld groter wordt of niet.

Bij A.M.H.C. Westerpark is voor een andere aanpak gekozen. Zij mogen de ledeninformatie niet buiten het systeem gebruiken waardoor het niet mogelijk was om de postcodes van de leden te krijgen. Wel hebben zij zelf een kaartje kunnen maken met daarin de leden in relatie met de locatie. Hierdoor is het nog wel mogelijk geweest om hier een analyse van te maken.

Bij T.C. Elzenhagen is het een ander verhaal. Daar zijn de postcodes van het ledenbestand niet vrij gegeven door het bestuur. Bovendien liet de voorzitter weten dat 45% van de huidige leden na de verhuizing pas lid is geworden. Om geen verkeerde conclusies en scheve onderzoeksresultaten te krijgen is daarom besloten geen aandacht te schenken aan deze deelvraag met betrekking tot deze vereniging.

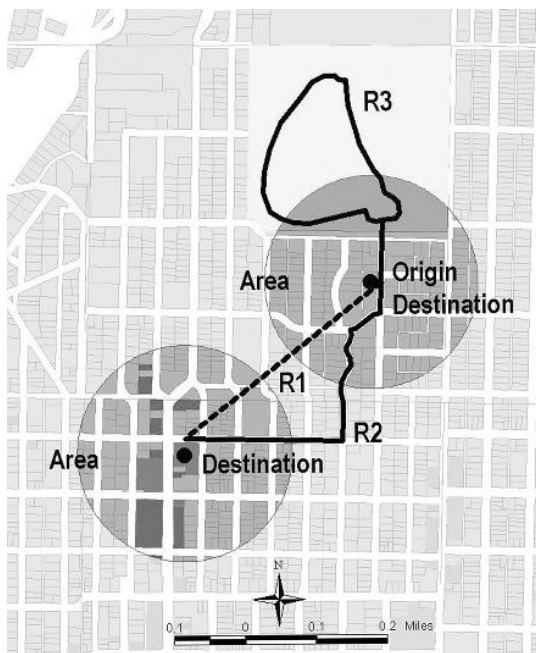
Cases

Bij de vierde deelvraag wordt geprobeerd de criteria uit de eerste deelvraag te toetsen. Allereerst zal er met behulp van kaartmateriaal en 'google streetview' onderzoek gedaan worden naar de criteria die in hoofdstuk twee zijn genoemd. Hierdoor kan op een gemakkelijke manier inzicht worden verschaft in bijvoorbeeld het aantal toegangswegen, de maximale snelheid van het overige verkeer en het type kruispunten in de omgeving van de sportvoorzieningen. Zo wordt geprobeerd een zo objectief mogelijk beeld te schetsen van de situatie. Daarna volgt een stuk kwalitatief onderzoek en worden de criteria aan de bestuursvoorzitter van de betreffende sportverenigingen voorgelegd. Hierbij is van belang hun mening te verkrijgen over de criteria in relatie met de bereikbaarheid van hun sportvereniging. Hoe de toekomstige bereikbaarheid van hun sportvereniging wordt ervaren is ook een belangrijke vraag die aan bod komt. Het gaat hierbij dus om de subjectieve ervaring van de bestuurder van de vereniging. Het is belangrijk om naar de subjectieve belevingswaarde te vragen van deze mensen omdat dit alles te maken heeft met bereikbaarheid van voorzieningen. Wanneer mensen een goed gevoel hebben bij een bepaalde

route zullen ze deze ook eerder gebruiken. Bij dergelijk kwalitatief onderzoek wordt een open interview vaak aangeschreven als een voor de hand liggende methode (Baarda, de Goede, Teunissen, 2001). Het voordeel hiervan is dat de onderzoeker op een snelle manier informatie kan krijgen over verschillende onderwerpen en door kan vragen wanneer dat nodig is. Het open interview zal gestructureerd zijn door de verschillende criteria die zijn benoemd in het voorgaande literatuuronderzoek. Het is belangrijk om het kaartonderzoek en het 'google streetview' onderzoek bij dit onderzoek te betrekken. Zo wordt geprobeerd om de mening van de bestuursvoorzitter niet op zichzelf te laten staan waardoor er een beter beeld ontstaat van de situatie.

§1.5 Theoretisch kader

Fysieke ruimtelijke omgevingsfactoren die lichamelijke activiteit beïnvloeden zijn



Figuur 2: BME model met de verschillende componenten

er in allerlei vormen. Om deze te structureren is een theoretisch kader nodig. Het BME model (figuur 2) is voor dit onderzoek een model dat voor de hand ligt. Dit model identificeert de afzonderlijke delen van de ruimtelijke omgevingsfactoren die de lichamelijke activiteit beïnvloeden. Er worden drie componenten van variabelen in beschreven via welke je lichamelijke activiteit kan promoten: origin/destination (OD), route (R), and area (A) maar ze sluiten elkaar niet uit. Veel variabelen horen bij meerdere componenten. Het

model is met name gericht op lopen en het gebruik van de fiets (Lee, C., A.V. Moudon, 2004). In hoofdstuk twee wordt dieper hierop ingegaan maar hieronder worden de drie componenten alvast kort beschreven.

Origin/destination (OD): Deze component gaat voornamelijk over de afstand tussen locatie en vertrekpunt.

Route (R): Deze component gaat voornamelijk over de eigenschappen van de route tussen locatie en vertrekpunt.

Area (A): Hieronder worden vooral de eigenschappen rond de locatie en het vertrekpunt verstaan.

Bij het doen van dit onderzoek zal dan ook regelmatig gerefereerd worden aan dit model waarbij vooral de indeling in de drie categorieën belangrijk is. Het kan als een soort kapstok fungeren om de verschillende aspecten die in het onderzoek naar voren komen aan op te hangen en zo eventuele onderlinge relaties zichtbaar te maken.

§1.6 Conceptueel model

In het artikel van Lee en Moudon (2004) worden een aantal onderzoeken aangehaald over omgevingsfactoren die van invloed zijn op de beweegvriendelijkheid van een omgeving. Wanneer mensen een goed gevoel hebben over de bereikbaarheid van hun sportfaciliteit, mede dankzij de ruimtelijke omgevingsfactoren die een beweegvriendelijke route en daarmee omgeving stimuleren, zullen zij eerder geneigd zijn om met de fiets of lopend naar die sportfaciliteit te gaan. Ook zullen zij eerder geneigd zijn om te gaan sporten of om vaker te gaan sporten. In het conceptueel model in figuur 3 is dit kort schematisch weer gegeven.

Voor de negatieve effecten geldt precies het tegenovergestelde. Wanneer mensen een slecht gevoel hebben over de bereikbaarheid van hun sportfaciliteit, mede door ruimtelijke omgevingsfactoren die een beweegvriendelijke route en daarmee omgeving onmogelijk maken, zullen zij eerder geneigd zijn om met de auto of het openbaar vervoer naar die sportfaciliteit te gaan. Ook zullen zij minder geneigd zijn om te gaan sporten of minder vaak te gaan sporten.

Er zit ook een objectieve kant aan het verhaal. De component 'afstand' is meetbaar. Wanneer de afstand groter wordt zullen mensen minder snel geneigd

zijn om te gaan sporten of ze zullen minder snel actieve vormen van transport nemen zoals de auto. Wanneer de afstand kleiner wordt zullen ze vaker gaan sporten en zullen ze ook vaker gebruik maken van actieve transport vormen als de fiets.



Figure 3: Conceptueel model.

Hoofdstuk 2: Criteria voor goede bereikbaarheid met de fiets of lopend

In dit hoofdstuk wordt in gegaan op de beantwoording van de eerste deelvraag. Voor de beantwoording van deze deelvraag is het handig om het model uit het theoretisch kader nog eens aan te halen. Hierin werd het BME model beschreven. In dit model wordt beschreven dat er drie categorieën zijn van ruimtelijke omgevingsfactoren die lichamelijke activiteit beïnvloeden en daarmee de beweegvriendelijkheid van de omgeving. Dit zijn Origin/destination, Route en Area. Aan de hand van deze categorieën wordt getracht de verschillende criteria in te delen. Er vindt echter vaak overlapping plaats.

§2.1 Origin/Destination

Deze categorie gaat over de oorsprong en bestemming van een verplaatsing want elke wandel en fietstocht heeft een begin en een einde. Bij dit onderzoek is het begin vaak het huis van de sporter en het einde de sportfaciliteit waar hij/zij naar toe gaat en de terugweg andersom.

Een belangrijk criterium voor een goede bereikbaarheid per fiets of lopend is de afstand. Wanneer men bijvoorbeeld 25 kilometer naar een sportclub moet reizen zal men veel sneller de auto pakken dan de fiets. In 1959 heeft Hansen geprobeerd een formule (een variant op het zwaartekrachtmodel) voor bereikbaarheid proberen op te stellen (zie de figuur 4). Hierin is:

$$A_i = \sum_j m_j / d_{ij}^b,$$

Figuur 4: Formule van Hansen.

- A een maat voor bereikbaarheid/toegankelijkheid van oorsprong i;
- M de attractiviteit van de bestemming j;
- D de reistijd of afstand tussen oorsprong en bestemming.

Hieruit blijkt dus dat afstand wordt gezien als een barrière voor de toegankelijkheid van een faciliteit. Aan de andere kant stimuleert de attractiviteit van zo'n faciliteit wel weer de toegankelijkheid. Dus hoe belangrijker mensen de activiteit vinden hoe meer ze er voor willen reizen. Bij de bereikbaarheid (lopend/per fiets) in de stad Amsterdam gaat het echter niet om de reistijd in het algemeen maar

om de fiets of loop afstand tussen sportfaciliteit en woning van de gebruiker. Belangrijk is dus dat de afstand tussen de sportfaciliteit en de mensen die er wellicht gebruik van gaan zullen maken of er al gebruik van maken niet te groot is. Zo kan worden voorkomen dat mensen de afstand naar hun sportfaciliteit te ver vinden en zo de auto pakken of erger zelfs dat ze helemaal niet meer gaan.

§2.2 Route

Deze categorie gaat over de route die ligt tussen de gebruiker en de sportfaciliteit. Een factor waar niemand invloed op heeft maar die wel genoemd wordt als barrière voor 'active transport' zijn slechte weersomstandigheden. Uit de enquête van Vuori (1998) bleek dat 61% van de ondervraagden die niet actief (lopen/fietsen) naar hun werk gingen dit wijten aan de slechte weersomstandigheden. Binnen het planologisch perspectief is dit natuurlijk niet van belang en er zal verder ook geen aandacht aan worden geschonken in de rest van dit onderzoek. Het is echter wel het vermelden waard omdat de invloed van ruimtelijke omgevingsfactoren betrekkelijk wordt als men het uiteindelijk toch van het weer laat af hangen.

Gevoel van veiligheid

Een gevoel van veiligheid in het verkeer voor fietsers en voetgangers is een belangrijk punt waarmee de beweegvriendelijkheid kan worden vergroot volgens Duncan (2005). Uit eerdere kwantitatieve onderzoeken had hij al aangenomen dat wanneer er bijvoorbeeld voetpaden en winkelcentra in de buurt zijn er een hogere lichamelijke activiteit plaatsvindt onder bewoners. Hij heeft echter ook aangetoond dat wanneer mensen een groter gevoel van veiligheid hebben er meer lichamelijke activiteit plaatsvindt. Daarom noemt hij een paar maatregelen die planners in acht zouden kunnen nemen om het gevoel van veiligheid van mensen in het verkeer te vergroten. Als eerste noemt hij het scheiden van voetpad, weg en fietspad. Hierdoor zullen de verschillende verkeersstromen (voetgangers/fietsers/auto's) minder met elkaar in aanraking komen. Dit staat echter haaks tegenover het 'shared space' concept waarbij wordt uitgegaan van

een gezamenlijke ruimte waarvan de gezamenlijke weggebruikers gebruik maken zodat mensen een grotere focus hebben op het verkeer (Moody, S. and Melia, S. 2011). Deze kan echter niet op elke situatie van toepassing zijn waardoor in dit onderzoek uit wordt gegaan van een meer conventionele manier als het strikt scheiden van verkeersstromen. Ten tweede schrijft hij voor hoe je kruispunten het beste kan inrichten. Volgens hem geniet een kruispunt met stoplichten de voorkeur boven een kruispunt met zebrapaden maar is een rotonde het beste alternatief om de veiligheid en het gevoel van veiligheid te vergroten.

Volgens Millington (2009) dragen brede paden bij aan een betere walkability. Mensen voelen zich dan over het algemeen veiliger en zullen dus eerder gaan lopen of fietsen. Ook is het belangrijk om fiets en voetpaden goed te onderhouden. Zij heeft namelijk aangetoond dat wanneer dit gebeurt de kans groter is dat mensen hiervan gebruik gaan maken. Hierbij moet gedacht worden aan goede bestrating van de paden, geen losse tegels en geen scheuren in het asfalt zodat het comfortabel is om hier over heen te lopen/fietsen. Hierbij is ook belangrijk is dat er goede strepen en verkeerssignalen zijn aangebracht op de weg zodat het duidelijker en veiliger wordt voor de gebruiker.

De straatverlichting bij de voet en wandelpaden is ook een belangrijk punt van aandacht als het om een beweegvriendelijke omgeving gaat (Saelens, 2003). Doordat de weg voldoende verlicht is zullen autobestuurders de fietsers en wandelaars beter kunnen zien waardoor het risico op ongelukken verminderd wordt. Bovendien geeft het de fietsers en wandelaars een veiliger gevoel met betrekking tot criminaliteit. Doordat de weg goed verlicht is zullen ze, al dan niet voor hun gevoel, minder snel slachtoffer zijn van criminele activiteiten.

Tot slot is de snelheid van het overige verkeer waarmee in aanraking wordt gekomen ook van invloed op het gevoel van veiligheid die de wandelaar of fietser heeft (Craig, 2002). Gebieden waar minder hard gereden wordt door autoverkeer worden over het algemeen als veiliger beschouwd door wandelaars en fietser dan gebieden waar hard gereden wordt.

Uitzicht

Volgens Humpel (2004) is het oordeel over het uitzicht van de omgeving ook een belangrijke factor die meespeelt in de beweegvriendelijkheid van de omgeving. Volgens dat onderzoek is er een relatie gevonden tussen de score die men aan het uitzicht geeft en het aantal keer dat men wandelt in de buurt. Dit is op zichzelf logisch want mensen zullen eerder geneigd zijn om in een mooi natuurgebied te wandelen dan over een industrieterrein. Dit gegeven zou je kunnen gebruiken bij het aanleggen en plannen van fietspaden en voetpaden door de stad. Natuurlijk kan niet het gehele uitzicht worden veranderd bij een fietspad wat door de stad loopt maar je zou het wel aantrekkelijker kunnen maken door het planten van bomen aan weerszijden van het pad.

§2.3 Area

Onder Area worden de eigenschappen van de omgeving van de origin/destination verstaan. Een goed voorbeeld hiervan is de hoogte van de gebouwen. Newman kwam in 1972 namelijk met de 'defensible space theorie'. Deze gaat uit van een studie in New York waar uit bleek dat er meer criminaliteit voorkwam in buurten waar de gebouwen hoger waren dan in buurten waar de gebouwen lager waren. Hij concludeerde hieruit dat mensen die in buurten met hoge gebouwen wonen een mindere mate van defensible space hebben en hieruit volgend voor hun gevoel minder sociale controle ondervinden. Hierdoor zouden ze minder geneigd zijn om zich over straat te verplaatsen. Natuurlijk kan de bestaande bebouwing niet worden veranderd. Wat dat betreft is deze theorie ook niet echt relevant voor bestaande buurten maar er kan bij toekomstige bouwplannen wel rekening mee worden gehouden. Taylor's theorie van de environmental incivilities uit 1988 borduurt hier op voort. Deze zegt dat de aanwezigheid van vuilnis, graffiti en kapotte leegstaande gebouwen een gevoel van onbehagen bij de bewoners oproept waardoor ze minder geneigd zijn te lopen in de buurt. Natuurlijk moet men als gemeente altijd strijden tegen leegstand en verpaupering van de buurt. Maar het wordt nu ook weer bevestigd

dat het van invloed is op de beweegvriendelijkheid van de buurt en dat je het daarom zou moeten voorkomen.

“Differences in physical activity between communities have been observed – residents of ‘traditional’ communities, characterised by higher population density, higher street connectivity and mixed land use (‘high walkable’), report significantly more walking and cycling for transport, than do residents of low population density, poorly-connected and single land use (‘low walkable’) neighbourhoods (Owen en Spathonis 2004).”

Uit dit citaat blijkt dat hoe groter de populatiedichtheid is hoe meer mensen lopend ergens naartoe gaan. In principe gaat het bij dit onderzoek over bestaande bebouwing in Amsterdam waardoor je dit gegeven alleen kunt beschouwen als maat voor mogelijkheid van beweegvriendelijkheid.

Een andere eigenschap die in het citaat genoemd wordt is het gemengde functie gebruik. Dit houdt in dat er een verschil is in functie van gebouwen in de omgeving. Zo zou hierbij kunnen worden gedacht aan een woonwijk gemixt met een klein winkelcentrum in het midden en andere functies verspreid over de buurt zoals kantoren. Zo blijft een buurt vitaal en levendig door de verschillende dingen die er op verschillende tijdstippen plaatsvinden. De stad Amsterdam zou hiermee rekening kunnen houden wanneer het om de aanleg van sportfaciliteiten gaat. Doordat je het tussen andere functies plaatst neemt het ‘mixed land use’ toe.

De connectiviteit van straat netwerken is ook een aspect om rekening mee te houden. De connectiviteit van een straat kan op een aantal manieren worden gemeten. Volgens David Berrigan (2010) kun je dit meten door 9 verschillende karakteristieken te meten. Enkele beschreven in zijn onderzoek zijn: link/knooppunt, kruisingsdichtheid, straatnetwerk dichtheid en bloklengte van de huizen. De connectiviteit van een straat is van invloed op de beweegvriendelijkheid omdat het waarschijnlijker is dat er een meer directe route richting de bestemming mogelijk is. Ook is er vaak een alternatieve route voor handen die men kan nemen als men niet tevreden is over de eerste route.

Hierdoor zullen mensen vaker geneigd zijn om te gaan lopen of fietsen. Door het stimuleren van het aanleggen van meer fietspaden en wandelpaden zou de 'streetconnectivity' kunnen worden vergroot waardoor de beweegvriendelijkheid toeneemt.

§2.4 Overzicht

Al met al zijn er dus diverse criteria die van invloed zijn op een goede bereikbaarheid van een locatie. Mede door planologische ingrepen zal aan deze criteria kunnen worden voldaan waardoor de beweegvriendelijkheid van de omgeving toeneemt. Hieronder in het kort de criteria nog op een rijtje:

Table 1: Criteria voor goede bereikbaarheid per fiets/lopend

Origin/Destination	<ul style="list-style-type: none"> - Afstand tussen sportvereniging en sporter.
Route	<ul style="list-style-type: none"> - Scheiding tussen verschillende verkeersstromen: Voetpad, fietspad en autoweg. - Ronde geniet voorkeur boven stoplichten. Stoplichten genieten voorkeur boven zebrapad. - Brede paden. - Goed onderhouden paden. - Goede verkeerssignalen/tekens op de weg. - Goede straatverlichting met betrekking tot verkeersveiligheid - Goede straatverlichting met betrekking tot criminaliteit. - Beperkte snelheid van het overige verkeer. - Uitzicht op de route.
Area	<ul style="list-style-type: none"> - Gevoel van veiligheid in de buurt. - Gemengd functie gebruik.. - Hoge straatconnectiviteit. Veel verschillende routes.

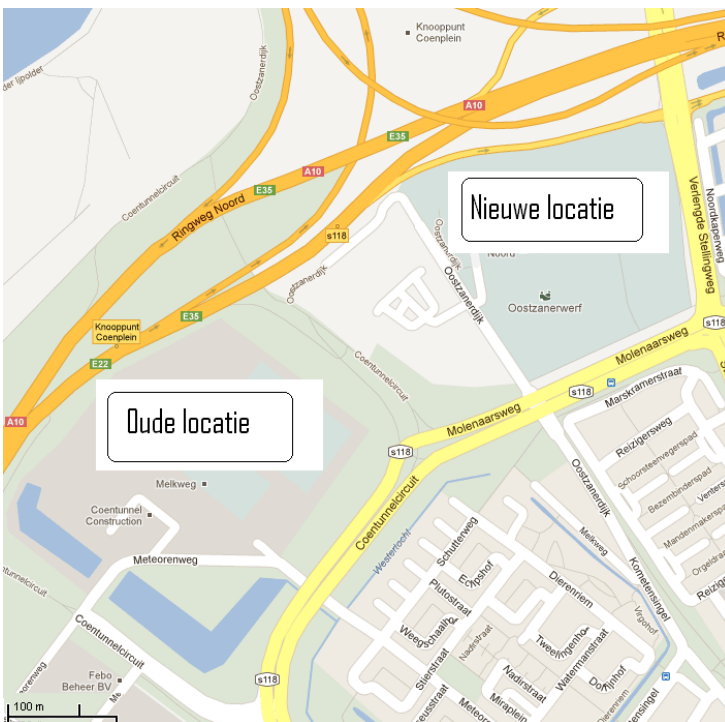
Hoofdstuk 3: Onlangs verhuisde sportfaciliteiten in Amsterdam

§3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de verschillende sportverenigingen voorgesteld die als cases gelden binnen dit onderzoek. Er is voor gekozen om drie verschillende soorten verenigingen te selecteren om zo een zo divers mogelijk beeld te creëren. Het gaat om een voetbalvereniging, een hockeyvereniging en een tennisvereniging.

§3.2 R.K.S.V. TOB

R.K.S.V. TOB is een vereniging gelegen in Amsterdam Noord die verschillende sporten aanbiedt waaronder voetbal, handbal, tennis, biljarten en klaverjassen. De afdeling voetbal bestaat uit vijf teams die allemaal op zaterdag hun wedstrijden spelen. Hierbij hebben ze de beschikking over drie velden. In november van dit jaar heeft de club te horen gekregen dat de voetbalafdeling



Figuur 5: Oude en nieuwe locatie R.K.S.V. TOB

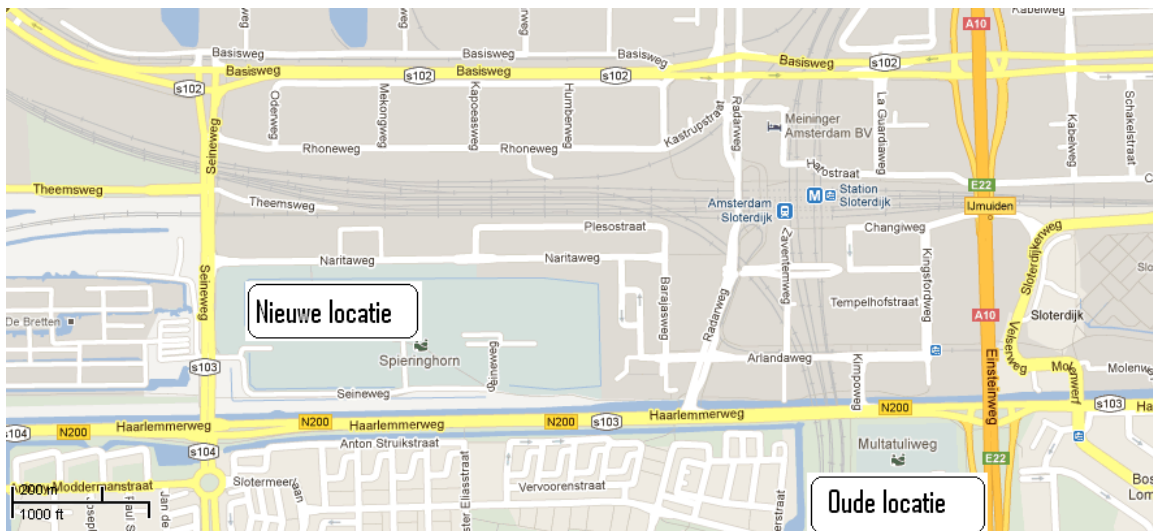
moet verhuizen naar een andere locatie waar ze velden moeten gaan delen met andere voetbalverenigingen. Het stadsdeel meent dat ze een overmaat aan buitensportaccommodaties hebben in het gebied. Er is vooral sprake van veel kleine verenigingen die steeds meer moeite hebben om het hoofd boven water te houden door het gebrek aan

vrijwilligers en een terugloop van het ledenaantal (gemeente Amsterdam, 2011). Door de 10 verschillende accommodaties terug te brengen tot 3 grote locaties hoopt de gemeente Amsterdam dat er meer bezuinigd kan worden en dat ze

'minder maar kwalitatief betere sportaccommodaties' kunnen realiseren. Tot nu toe is het alleen bij R.K.S.V. TOB zo ver gekomen dat het tot een verhuizing is gekomen. Ze gaan vanaf 1 januari 2013 op sportpark Oostzanerwerf spelen welke 1,4 kilometer verder op is gelegen (zie figuur 5).

§3.3 A.M.H.C. Westerpark

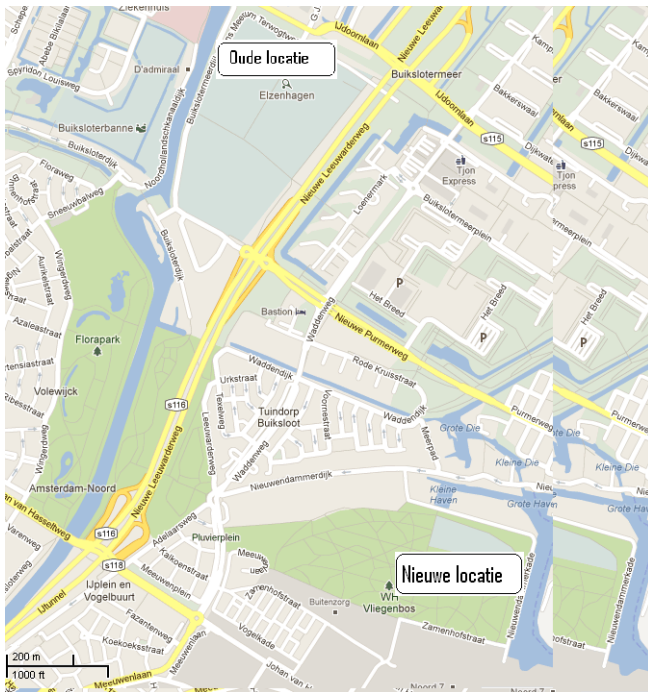
A.M.H.C. Westerpark is een hockeyvereniging uit Amsterdam-west. Het is nog een vrij jonge vereniging want ze zijn pas in 2008 opgericht. Toch hebben ze op dit moment al 823 spelende leden en dat aantal groeit nog fors. Afgelopen zomer hebben ze hun tweede kunstgrasveld geopend. Aanstaaende zomer hopen ze al weer hun derde kunstgrasveld te openen. Door de sterke groei al in de begin jaren waren ze in 2011 genoodzaakt om te verhuizen. Voor die tijd speelden ze op een veld op sportpark Multatuliweg te Sloterdijk. Uiteindelijk heeft de gemeente besloten dat ze moesten verhuizen. Er was geen toekomst meer op de locatie aan de Multatuliweg in verband met het groeiende aantal leden. In september 2010 werd begonnen met de aanleg van hun eigen kunstgrasveld. In april 2011 zijn ze definitief verhuisd naar sportpark Spieringhorn. De twee locaties liggen hemelsbreed ongeveer 1,5 kilometer van elkaar verwijderd (zie figuur 6).



Figuur 6: Oude en nieuwe locatie van A.M.H.C. Westerpark

§3.4 TC Elzenhagen

Tennisclub Elzenhagen is een tennisclub uit Amsterdam-Noord. De vereniging



Figuur 7: Oude en nieuwe locatie van T.C. Elzenhagen

heeft ruim 900 leden, waarvan 150 jeugdleden en beschikt over 8 banen. In het jaar 2007 kreeg de vereniging te horen dat ze moesten verhuizen vanwege bouwplannen van de gemeente.

Door verdere gebiedsontwikkeling van de wijk Elzenhagen-zuid was er geen plek meer voor de tennisvereniging op sportpark Elzenhagen en zijn ze samen met de gemeente opzoek gegaan naar

een nieuwe locatie. Deze hebben ze gevonden op een verouderd

sportcomplex in het Vliegenbos welke 2,5 kilometer van de oude locatie af ligt (zie figuur 7). In februari 2011 is dan ook begonnen met de bouw van het complex en in april 2011 heeft de vereniging definitief zijn intrek genomen op de nieuwe locatie.

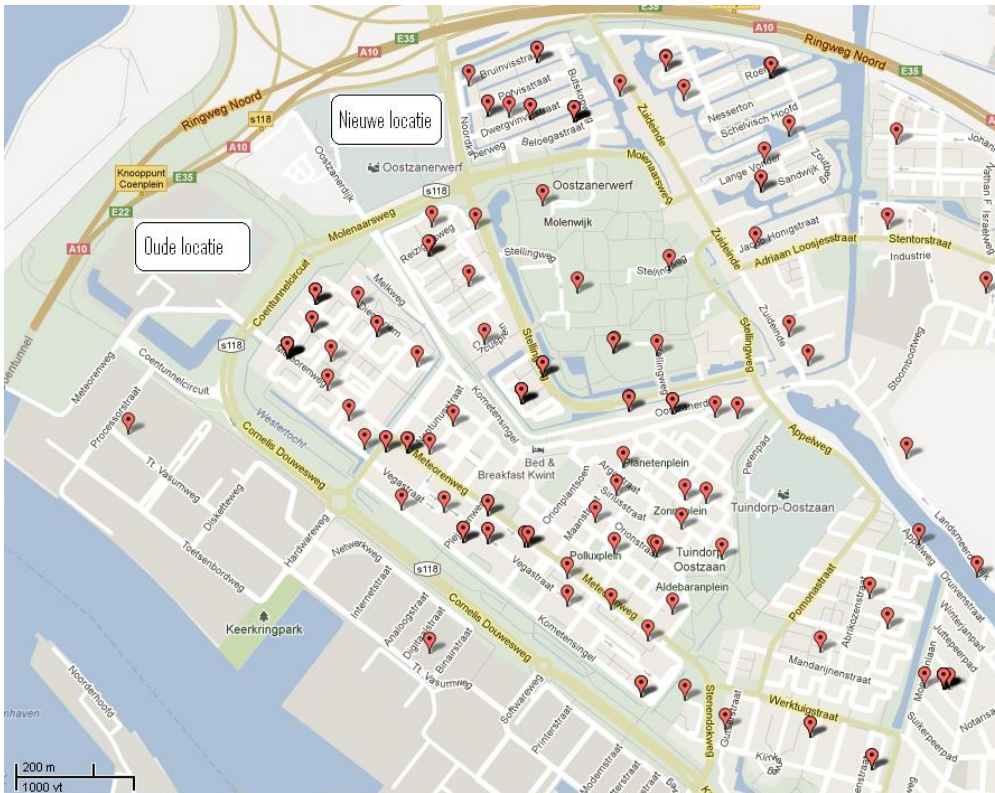
Hoofdstuk 4: Afstand tussen de leden en de locatie

§4.1 Inleiding

De afstand tussen de leden en de vereniging is een van de belangrijkste absolute componenten die bij dit onderzoek te onderscheiden valt. Doordat de rest van de factoren in dit onderzoek allemaal subjectieve waarden zijn is het dan ook belangrijk om een objectieve waarde te hebben in het onderzoek. Belangrijk voor dit onderzoek is natuurlijk hoe de nieuwe locatie zich verhoudt tot de bereikbaarheid

§4.1 R.K.S.V. TOB

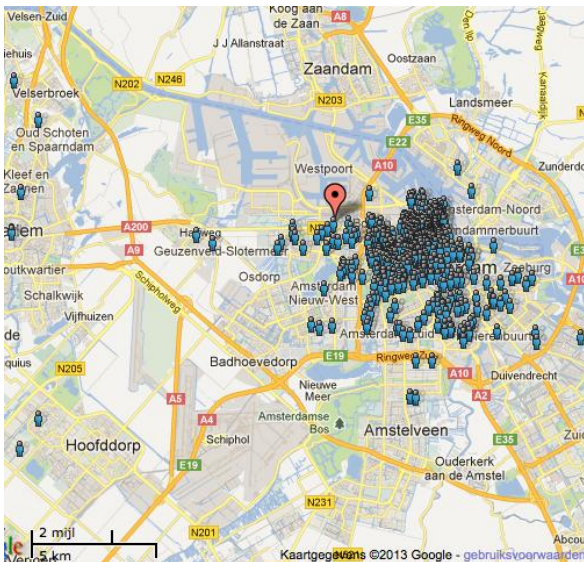
Uit het onderzoek naar de postcodes is gebleken dat de verandering in afstand bij R.K.S.V. TOB gering is. Zoals te zien valt op onderstaand kaartje in figuur 12 (figuur 8 tot 11 vindt u in de bijlage) wordt de afstand niet of nauwelijks vergroot. De mensen die in Amsterdam-noord wonen (229) zullen er gemiddeld niet op achteruit gaan. Omdat ze uit verschillende richtingen komen zal de gemiddelde afstand per locatie niet heel veel verschillen. De mensen die uit de rest van Amsterdam komen zullen er gemiddeld hooguit drie honderd meter op achteruit gaan. Ze moeten allen het pont gebruiken en komen dus uit dezelfde richting. Daardoor is dit makkelijk te bepalen. Omdat dit een relatief kleine groep mensen van 73 betreft is dit probleem niet heel groot.



Figuur 5: Leden van R.K.S.V. TOB in de omgeving van de twee locaties.

§4.2 A.M.H.C. Westerpark

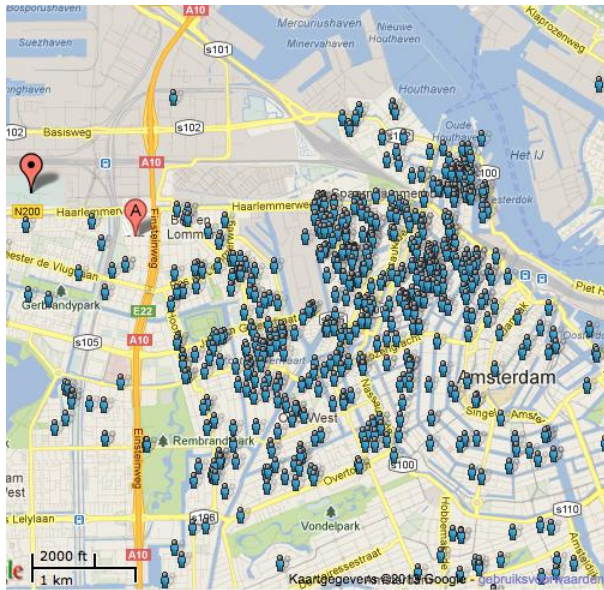
Zoals ook al beschreven werd door de voorzitter van A.M.H.C. Westerpark valt uit onderstaand kaartje af te lezen dat de leden vooral uit het centrum komen.



Figuur 13: De leden uit Amsterdam en omgeving.

Rond het centrum van Amsterdam is het aantal punten (welke de leden moeten voorstellen) veel geconcentreerder dan buiten het centrum. Hierdoor rijst de vraag waarom de vereniging toch een locatie heeft genomen die anderhalve kilometer verder van het centrum ligt. Uit het criterium voor bereikbaarheid van Hansen (1959) bleek toch echt dat de aantrekkelijkheid van een

locatie afneemt naarmate de afstand groter wordt. In dit geval zal zich dit misschien niet uiten in minder sporters en leden. Wel bestaat de kans dat mensen het te ver vinden om met de fiets te gaan waardoor ze sneller geneigd zijn om met de auto of met het openbaar vervoer te gaan.



Figuur 6: De leden uit Amsterdam in relatie met de oude en nieuwe locatie.

§4.3 T.C. Elzenhagen

Door het bestuur van deze vereniging zijn geen postcode gegevens vrij gegeven zodat van deze vereniging geen kaartje gemaakt kan worden. Wel is er met de voorzitter gesproken over de afstand tussen leden en locatie. Deze bevindingen staan in de laatste paragraaf van het volgende hoofdstuk.

Hoofdstuk 5: De criteria voor goede bereikbaarheid in relatie met de mening van bestuursleden

§5.1 Inleiding

Waar het in het vorige hoofdstuk ging over de afstand tussen leden en locatie gaat het in dit hoofdstuk over de overige criteria van goede bereikbaarheid. Deze worden eerst in het algemeen besproken gebaseerd op kaartmateriaal. Daarna worden ze besproken door de ogen van de bestuurder van elke sportvereniging.

§5.2.1 R.K.S.V. TOB; Bereikbaarheid in het algemeen

Belangrijk voor dit onderzoek is natuurlijk hoe de nieuwe locatie zich verhoudt tot de bereikbaarheid. De meeste mensen komen uit dezelfde richting. Er is een toegangsweg voor auto's en fietsers en er is een toegangsweg voor alleen fietsers. Beide wegen komen uit dezelfde richting. In principe zijn fietsers en auto's dus van elkaar gescheiden. Bij deze laatste moet je echter wel een stukje verder fietsen waardoor mensen eerder geneigd zullen zijn om via de kortste weg te fietsen. Deze heeft echter geen scheiding tussen voetpad, fietspad en autoweg dus er bestaat een risico dat de verschillende verkeersstromen met elkaar in aanraking komen. Het fietspad is een breed fietspad waar makkelijk drie mensen naast elkaar kunnen fietsen. Ook lijkt het fietspad goed onderhouden. Het asfalt is nog vrij nieuw waardoor het er netjes en veilig uit ziet. Door beide toegangswegen te bereiken moet men eerst over een kruispunt. Op dat kruispunt mogen auto's 50 km per uur rijden waardoor het een lastig over te steken kruispunt voor kinderen is. Volgens de literatuur geniet een rotonde de voorkeur boven een kruispunt met stoplichten en een kruispunt met stoplichten voorkeur boven een normaal kruispunt. In dit geval gaat het om een normaal kruispunt waardoor dit niet de meest ideale optie is. Wat betreft de straatverlichting is het niet goed geregeld. Er is aan de toegangsweg maar aan één kant straatverlichting terwijl het toch langs een bedrijventerrein loopt. Hierdoor kan een onprettig gevoel worden verkregen wanneer hier langs wordt gefietst of gelopen. Ook is het niet bevordelijk voor de verkeersveiligheid omdat mensen elkaar minder snel zullen opmerken.

§5.2.2 Bereikbaarheid volgens het bestuur

De criteria voor goede bereikbaarheid worden over het algemeen als slecht tot matig beoordeelt door de heer Westerneng namens het bestuur. De toegangswegen worden door hem als heel slecht beoordeeld evenals de verlichting rond het sportpark. Ook bij het gevoel van veiligheid wat betreft criminaliteit heeft de heer Westerneng zijn vraagtekens. Hij omschrijft het nieuwe clubhuis meer als een gevangenis met tralies dan als een clubhuis. Bovendien is het laatste gedeelte van de route richting het clubhuis over een verlaten industrieterrein. Dit zou mensen (vooral kinderen), ondanks verlichting aan één zijde van de weg, af kunnen schrikken om 's avonds nog op de fiets richting het sportpark te gaan.

De club is dus nogal sceptisch over de nieuwe locatie. Ze zijn pas sinds 1 januari verhuisd dus zoveel slechte of goede ervaringen hebben ze nog niet opgedaan op de nieuwe locatie. Vooraf hebben ze er niet zulke goede verwachtingen van. Vooral de gezellige sfeer die ze op hun oude locatie hadden wordt gemist. De uitstraling van de nieuwe accommodatie spreekt hun tegen waardoor mensen minder geneigd zouden kunnen zijn te gaan sporten. De bereikbaarheid van hun vorige locatie vinden ze over het algemeen dus beter dan de nieuwe locatie.

§5.2.3 Verplicht verhuizen

De voetbalafdeling van R.K.S.V. TOB moest verplicht verhuizen omdat de gemeente naar eigen zeggen de voetbalverenigingen anders wil indelen.

“De accommodaties worden in verhouding tot de capaciteit onvoldoende benut, de bespelinggraad is in veel gevallen laag. De laatste jaren ziet men in Nederland een ontwikkeling waarin gestreefd wordt naar het bundelen van krachten en het ontwikkelen van meer multifunctionele sportaccommodaties die door meerdere partijen worden benut. Naast de overmaat aan sportaccommodaties is de noodzaak tot bezuinigen een belangrijke aanleiding voor een visie op de herschikking en optimalisering van de voetbal buitensportaccommodaties” (gemeente Amsterdam, 2011). Cees Westerneng van R.K.S.V. TOB denkt dat er hier wellicht ook andere motieven in het spel zijn.

De grond waar de vereniging zat gaat gebruikt worden om nieuwe woon en werklocaties te realiseren. Dit terwijl er volgens hem veel kantoren leeg staan in de stad Amsterdam. Volgens hem heeft de politiek eurotekens in de ogen en is de club daar de dupe van geworden. De club heeft daar al 40 jaar gehuisvest en het is een groot risico om te verhuizen omdat je zo een stuk van je identiteit kwijtraakt. Ze zijn als club nog lang niet overtuigt of de identiteit van hun club behouden blijft en of ze wel een toekomst hebben op die locatie. Bovendien zullen er op de nieuwe locatie minder potentiële nieuwe leden zich aandienen omdat de concurrentie moordend is. Wellicht worden zij daar de dupe van. Mensen zouden hierdoor hun lidmaatschap op kunnen zeggen waardoor ze niet meer gaan sporten.

§5.3.1 A.M.H.C. Westerpark; Bereikbaarheid in het algemeen

De meeste leden van deze vereniging komen uit het centrum. Dit was ook te zien in het vorige hoofdstuk. Doordat het nieuwe sportpark bijna anderhalve kilometer westelijker van het centrum ligt dan het oude sportpark draagt dit gegeven waarschijnlijk niet bij aan een betere fietsvriendelijkheid. Er zijn in principe twee manieren om het sportpark met de fiets te benaderen en één manier voor de auto. Omdat de mensen toch uit meerdere richtingen komen lijkt dit een beetje beperkt. Het verkeer op de toegangswegen is wel goed gescheiden. Dit is een positief gegeven want zo komen de verschillende verkeersstromen zo min mogelijk met elkaar in aanraking wat een groter gevoel van veiligheid bij fietsers op levert. Bovendien zijn de fietspaden heel breed en heel goed onderhouden (nieuw asfalt). De fietspaden zijn vanaf één kant goed verlicht waarbij je je afvraagt waarom die andere kant niet verlicht is. De fietspaden lopen toch langs een groot stuk onbewoond terrein waardoor er weinig sociale controle is. Hierdoor zou het wellicht handig zijn om veel lantaarnpalen te plaatsen. De kruispunten in de omgeving zijn over het algemeen kruispunten die stoplichten bevatten. Hierdoor zijn het redelijk veilige kruispunten maar de voorkeur zou natuurlijk liggen bij een rotonde. De snelheid van het overige verkeer is 50

kilometer per uur. Dit is in beperkte mate relevant omdat het verkeer goed gescheiden is en de kruispunten van stoplichten voorzien zijn.

§5.3.2 De bereikbaarheid volgens het bestuur

De bereikbaarheid voor fietsers en voetgangers is volgens de voorzitter Josselin de Jong redelijk maar kan veel beter. Volgens hem zijn er niet voldoende paden richting het sportpark en kan het zo zijn dat fietsers uit een bepaalde richting om moeten fietsen. De gemeente heeft dit echter ook in de gaten en zegt hier iets aan te gaan doen. De toegangswegen hebben wel een duidelijke scheiding tussen fietsverkeer en autoverkeer wat de voorzitter als fijn beschouwd. Doordat de meeste fietspaden heel breed zijn en recent zijn aangelegd ziet de Josselin de Jong geen redenen om te twifelen aan de staat van de bestaande paden die naar het sportpark leiden. Dit heeft dus een positief effect op de beweegvriendelijkheid. De snelheid van het overige verkeer ziet hij ook niet als een probleem. Het verkeer is namelijk gescheiden dus fietsers hoeven geen last te hebben van voorbij rijdende auto's. Wel heeft hij zijn bedenkingen bij het gevoel van veiligheid wat de mensen ervaren die vooral 's avonds met de fiets richting het sportpark gaan. Het fietspad richting het sportpark loopt namelijk door een vrij groot stuk onbewoond terrein waardoor mensen, ondanks dat het redelijk verlicht is met straatlantaarns, wellicht een onveilig gevoel kunnen krijgen. Vooral kinderen die na schemering nog alleen moeten fietsen zouden hierdoor wel eens kunnen afzien van hun fiets of wandeltocht. De verlichting in relatie met de verkeersveiligheid ervaart hij niet als een probleem omdat de wegen voldoende verlicht zijn wat hem betreft. Vanwege het feit dat fietsers met allemaal vrij drukke kruispunten te maken hebben zou de Josselin de Jong daar nog graag wat verbetering zien. Vooral omdat er veel kruispunten met zebrapaden en stoplichten in de omgeving staan. Een rotonde geniet bij hem hier de voorkeur.

Al met al is de club wel redelijk tevreden over de nieuwe locatiekeuze waarbij ze vooral benadrukken dat dit vooral komt omdat ze op deze locatie kunnen doorgroeien naar een nog grotere vereniging. Dit heeft dus niets te maken met

de fietsvriendelijkheid. Deze zou nog wel een stuk beter kunnen. Hierbij is vooral de veiligheid een punt van aandacht. Dit zien ze echter niet als een groot probleem binnen de club omdat ze hier binnenkort in samenwerking met de gemeente mee aan de slag gaan. Wel blijft natuurlijk feit dat de vereniging 1,5 kilometer verder van het centrum ligt terwijl de meeste leden uit het centrum komen.

Hierdoor vindt de voorzitter dus dat de bereikbaarheid op dit moment ongeveer gelijk gebleven is in vergelijking met de vorige situatie. Hij ziet echter genoeg aanknopingspunten om dit te verbeteren en dus beter te maken dan de vorige locatie.

§5.4.1 T.C. Elzenhagen; Bereikbaarheid in het algemeen

De vereniging is op allerlei maniere te bereiken. Er zijn twee mogelijkheden om met de auto richting het park te gaan en maar liefst vijf manieren om dit met de fiets te doen. De fietspaden en autowegen zijn goed gescheiden zodat er geen onnodige confrontaties hoeven voor te komen. Bovendien zijn de fietspaden breed aangelegd en is het asfalt redelijk nieuw. Ook bij deze vereniging lijkt het een redelijk verscholen locatie omdat het in een bos ligt. Daarom zou het logisch zijn als er veel gedaan was aan verlichting zodat het veiliger voelt in het donker. Dit is echter niet het geval. Er staan een aantal lantaarnpalen langs weerszijden maar dit lijkt niet afdoende. De kruispunten rond het sportpark zien er redelijk veilig uit ondanks dat het geen rotondes zijn. Omdat het vooral kruispunten zijn waar 30 kilometer per uur de maximaal toegestane snelheid is, lijken normale kruispunten hier een veilige optie.

§5.4.2 De bereikbaarheid volgens het bestuur

De bereikbaarheid voor fietsers en voetgangers wordt goed beoordeeld. Dit komt door de vele toegangspaden die richting het park lopen. Er is redelijk veel aandacht besteed door de gemeente om dit voor elkaar te krijgen en de vereniging is er dus ook zeer blij mee.

De voorzitter van de vereniging merkt nog wel op dat voor bezoekende verenigingen die per auto afreizen het park echter een stuk moeilijker bereikbaar is omdat het op een redelijk verscholen locatie ligt. Omdat het bij dit onderzoek vooral om de bereikbaarheid per fiets of lopend gaat zullen we hier dan ook niet verder op in gaan. De scheiding tussen de verschillende verkeersstromen/paden is goed. Er zijn een aantal mogelijkheden om per fiets richting het park te komen zonder dat je last hebt van auto's. Ook de breedte van de fietspaden, de staat waarin de fietspaden verkeren en de verkeerssignalen vindt de voorzitter van goede kwaliteit. Dit valt volgens hem te danken aan de waarde die de gemeente hieraan hecht. Doordat de toegangswegen goed verlicht zijn is er niks mis met het gevoel van verkeersveiligheid wat dit punt betreft. Wel denkt de voorzitter dat het minder aantrekkelijker is om in de winter met de fiets naar het sportpark te komen als het donker is. Met name voor kinderen kan het een onveilig gevoel oproepen omdat ondanks de goed verlichte wegen het toch een afgelegen stuk betreft. Ook de kruispunten in de omgeving heeft de voorzitter een positief gevoel over. Er is volgens hem de afgelopen jaren nog eens goed gekeken naar de bestaande kruispunten en waar nodig veranderd. Er wordt in de omgeving sowieso veel aandacht besteed aan kind en fiets vriendelijkheid. Zo bestaat er een project genaamd 'Elzenhagen' waar ze nieuwe woningen aan het bouwen zijn. Het is en wordt gebouwd in een groene en waterrijke omgeving compleet in de stijl van kind en fietsvriendelijkheid met alle voorzieningen op loop of fietsafstand (Centrum Amsterdam Noord, 2012). Bovendien hebben ze ook een speciaal fiets netwerk aangelegd wat de beweegvriendelijkheid natuurlijk alleen maar ten goede komt. Hierdoor zullen de leden die in dat gebied wonen ook eerder aangemoedigd worden om met de fiets richting het tennispark te gaan.

§5.4.3 Afstand

De voorzitter vindt het wel jammer dat de nieuwe locatie aan de buitenkant van Amsterdam-noord ligt. De vorige locatie lag midden in Amsterdam-noord. Hij verwacht dan ook dat de afstand tussen de leden en het sportpark groter is geworden. Dit zou ten koste kunnen gaan van de fietsvriendelijkheid. Wel heeft

zijn vereniging naar zijns inziens veel nieuwe leden kunnen aantrekken door de verhuizing omdat in de buurt van hun nieuwe locatie veel mensen wonen met een bovenmodaal inkomen. Omdat deze mensen in de buurt wonen van het sportpark zullen zij ook geneigd zijn om eerder met de fiets te gaan. Bovendien ligt de nieuwe locatie een stuk dichterbij het pont dat naar het centrum van Amsterdam vaart. Hierdoor hoopt hij ook meer leden uit de binnenstad aan te trekken.

Over het algemeen is de club heel tevreden over de nieuwe locatie. Ze hebben een nieuwe accommodatie met een nieuw clubhuis. Bovendien maakt de club een flinke groei door. Deze is volgens de voorzitter mede te danken aan de nieuwe locatie. Ondanks dat deze aan de rand van de stad ligt hebben ze toch veel nieuwe leden kunnen aantrekken.

Hoofdstuk 6: Conclusies en reflectie

§6.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de resultaten van het onderzoek besproken. Allereerst worden de resultaten van elke case afzonderlijk besproken in de eerste paragraaf. Vervolgens wordt teruggegaan naar de hoofdvraag van dit onderzoek en wordt geprobeerd hier een antwoord op te vinden in de tweede paragraaf. Vervolgens wordt er geprobeerd om een antwoord te vinden op de hoofdvraag. Tot slot wordt er een reflectie gegeven op het gedane onderzoek in de laatste paragraaf.

§6.2.1 R.K.S.V. TOB: Algemene conclusies en aanbevelingen

Bij deze vereniging is er geen duidelijke vergroting van de afstand tussen de leden en de locatie naar voren gekomen tijdens het onderzoek wat niet leidt tot een slechtere wandel/fiets vriendelijkheid. Wel scoren de subjectieve criteria voor goede bereikbaarheid behoorlijk slecht vanuit het oogpunt van het clubbestuur. Meestal is het een hard besluit voor zo'n kleine vereniging om te worden gedwongen om te verhuizen. Hierdoor zouden de subjectieve criteria wellicht lager beoordeeld kunnen worden dan ze in feite zijn. Na de eigen beoordeling van enkele objectief te meten criteria blijkt de beoordeling van de voorzitter ook wel iets aan de lage kant te zitten maar er zit wel een duidelijke kern van waarheid in. Feit blijft gewoon dat de vereniging op een buitenaf gelegen deel van een industrieterrein in Amsterdam is geplaatst. Hierdoor lijkt het niet prettig om er heen te fietsen of lopen waardoor de beweegvriendelijkheid niet zo groot is. De gemeente zou nog eens goed kunnen kijken hoe ze het gevoel van veiligheid rond het sportpark kunnen vergroten. Na een verplichte verhuizing waar de vereniging weinig keuze had is dit een logische stap die de gemeente had kunnen zetten.

Binnen de vereniging bestaan ook twijfels over de intentie van de gemeente. Er zijn plannen om op de oude locatie kantoren te bouwen waardoor de geloofwaardigheid van de gemeente in het geding komt omdat dit niet strookt met de reden die de gemeente in eerste instantie opgaf voor de verhuizing. De

gemeente had dit ook beter kunnen aanpakken door in eerste instantie beter te communiceren. Hierdoor zouden er minder twijfels zijn bij burgers waardoor er de volgende keer een grote draagvlak wordt gecreëerd voor plannen.

§6.2.2 A.M.H.C. Westerpark: Algemene conclusies en aanbevelingen

Het is natuurlijk opzienbarend om te zien dat deze club 1,5 kilometer verder van het centrum is verhuisd terwijl de meeste leden in en rond het centrum wonen. Dit is niet bevorderlijk voor de fiets/wandel vriendelijkheid. Aan de andere kant is het ook heel logisch. A.M.H.C. Westerpark is een vereniging die enorm snel groeit. Hierdoor was simpelweg de capaciteit niet meer toereikend op de oude locatie waardoor een nieuwe locatie gezocht moest worden. Dit is het beste alternatief gebleken. Het bestuur van de vereniging is dan ook zeer blij met de nieuwe locatie. Bovendien is het natuurlijk een belangrijk gegeven dat de club zo hard groeit. Het is fantastisch dat een club die zelfs nog verder van haar leden af zit dan voorheen zo'n grote aantrekkingskracht heeft op mensen waardoor er steeds meer mensen gaan sporten bij de vereniging. De locatiekeuze gaat dan wel ten koste van de beweegvriendelijkheid. Dát mensen gaan sporten is natuurlijk een oversteigend doel dat niet uit het oog mag worden verloren. Wat betreft de subjectieve criteria voor de bereikbaarheid van de vereniging is het nodig dat de gemeente hier ook goed naar gaat kijken. Door de voorzitter is een redelijk goed beeld geschetst over de gebreken welke redelijk overeenkomt met de kaartgegevens. Het bestuur zegt dat ze al in gesprek gaan met de gemeente maar waar dat precies over gaat is nog niet helemaal duidelijk. Punt van agenda zouden de kruispunten rondom het park en het gevoel van veiligheid met betrekking tot criminaliteit kunnen zijn. Het is opmerkelijk dat ze daar samen nu pas mee aan de slag gaan terwijl de locatie toch al bijna twee jaar in gebruik is. Door het thema bereikbaarheid eerder in het planningsproces op te nemen zou dit kunnen worden voorkomen om zo de nieuwe locatie direct een beweegvriendelijk imago te bezorgen. Feit is wel dat ze nu samen moeten proberen om de locatie makkelijk bereikbaar moeten maken voor fietsers en wandelaars waardoor de beweegvriendelijkheid van de omgeving vergroot wordt.

§6.2.3 T.C. Elzenhagen: Algemene conclusies en aanbevelingen

Een sportvereniging laten verhuizen omdat er gebouwd moet worden op de locatie van de sportvereniging is natuurlijk altijd een gevaarlijke beslissing die een gemeente neemt. Gelukkig is het bij deze case goed uitgekapt. De nieuwe locatie ligt dan wel aan de buitenzijde van Amsterdam-noord maar omdat het dichterbij veel potentiële nieuwe leden ligt zijn er de afgelopen tijd veel nieuwe aanmeldingen geweest. Bovendien beschikt de vereniging nu over een splinternieuw complex wat het sporten alleen maar ten goede zal komen. De criteria voor goede bereikbaarheid zijn over het algemeen dan ook goed beoordeeld door de voorzitter. Dit is redelijk in overeenstemming met de vervaardigde informatie uit het kaart en 'google streetview' onderzoek. Hekel punt is wel weer de verlichting op de toegangswegen rondom het sportpark. Vooral in de winter als het donker is zullen veel mensen (vooral kinderen) geen prettig gevoel hebben wanneer ze richting het sportpark fietsen. Hier zou de gemeente nog iets aan kunnen doen. Een ander belangrijk punt wat niet bij beweegvriendelijkheid maar wel bij bereikbaarheid hoort moet ook nog even belicht worden. Bij competitiewedstrijden kunnen tegenstanders heel vaak het sportpark maar moeilijk vinden volgens de voorzitter. Dit zou wellicht verholpen kunnen worden door enkele bordjes te plaatsen op de toegangswegen.

§6.3 Beantwoording van de hoofdvraag

In deze paragraaf wordt terug gegaan naar de hoofdvraag van het onderzoek. Deze luidt: Zijn de onlangs verhuisde sportfaciliteiten in de stad Amsterdam lopend en op de fiets goed bereikbaar en draagt de locatiekeuze van deze sportfaciliteiten bij aan een beweegvriendelijke omgeving?

Over het algemeen draagt de locatie keuze van deze drie cases voor een groot gedeelte niet bij aan een beweegvriendelijke omgeving. Omdat de verenigingen aan de rand van de bebouwde omgeving liggen is de afstand tussen de leden en de locatie over het algemeen groot. Bovendien wordt het thema beweegvriendelijkheid niet altijd direct opgenomen in het planningsproces maar gaat men er pas later mee aan de slag. Hierdoor scoren de overige criteria

relatief slecht omdat aan de rand van de stad, vooral rond bedrijventerreinen, over het algemeen sowieso al minder aandacht wordt besteed aan beweegvriendelijkheid. Hierdoor is het niet aantrekkelijk om fietsend of lopend richting het sportpark te gaan. Mensen zullen waarschijnlijk vaker met niet actief transport richting de sportvereniging gaan wat in een aantal opzichten niet goed is voor de stad Amsterdam. Op de korte termijn is dit niet goed omdat mensen vaker met de auto gaan zodat er wellicht meer files ontstaan. Op de lange termijn zullen mensen ongezonder worden omdat ze minder beweging krijgen.

Het is natuurlijk logisch om zulke ruimte-innemende faciliteiten aan de rand van de stad te plaatsen maar wanneer je naar een hoogstaande duurzame stedelijke omgeving streeft is dit niet de beste keuze. Wanneer een sportvereniging bijvoorbeeld midden in een wijk geplaatst wordt zal dit een enorme impuls zijn voor de buurt. Door dit gemengd functiegebruik zal het gemeenschapsgevoel omhoog gaan waardoor je een leefbaardere wijk creëert. Zo kunnen kinderen zelf richting hun sportvereniging fietsen en is er veel sociale controle. Dit klinkt onhaalbaar in een stad als Amsterdam maar het zou wel als uitgangspunt kunnen gelden. Zo zijn er al een aantal voorbeelden van gemeenten waarbij wijken zijn gebouwd rond het thema beweegvriendelijkheid. Natuurlijk is het enorm moeilijk om dit te realiseren in een dichtbebouwde en vaak al bestaande stedelijke omgeving als Amsterdam maar vooral bij nieuw te realiseren wijken liggen er kansen. Hierbij liggen er mogelijkheden om het thema beweegvriendelijkheid te implementeren in het planningsproces en om dan ook de koppeling te maken met nieuwe sportfaciliteiten. Het advies is toch dit te proberen want aangaande deze drie cases (welke natuurlijk niet representatief zijn voor het gehele beleid) wordt er te weinig gedaan aan goed bereikbare beweegvriendelijke sportverenigingen. Wanneer er geen andere opties zijn dan om de sportfaciliteiten aan de rand van de stad te realiseren is het advies om goed te kijken naar de bestaande infrastructuur van die omgeving. Vaak zijn deze niet gericht op fietsers en voetgangers. Door hier goed op in te spelen moet er geprobeerd worden om een beweegvriendelijke omgeving te creëren ondanks dat de sportvereniging buiten de stad ligt. Belangrijk hierbij is om dit

direct te implementeren in het planningsproces zodat er vanaf het begin rekening mee wordt gehouden en de mensen vanaf het begin de optie hebben om veilig en aangenaam op de fiets richting het sportpark te gaan. De tabel die aan het einde van hoofdstuk 2 van die onderzoek staat kan hierbij als leidraad gelden.

§6.4 Reflectie op het onderzoek

Het onderzoek is opgebouwd uit een stuk 'objectief' onderzoek waarbij het verschil in afstand tussen leden en oude en nieuwe locatie belangrijk is. Hierdoor is er duidelijk inzicht gekomen in de ontstane situatie na de verhuizing welke heel bruikbaar is. Daarnaast is het onderzoek opgebouwd uit een stuk wat minder 'objectief' wordt beschouwd, namelijk de interviews over de criteria voor bereikbaarheid van de vereniging. Deze zijn gedaan met clubbestuurders die bepaalde emoties hebben met betrekking tot hun club waardoor het soms moeilijk is te bepalen wat die interviews nou waard zijn. Dit zou een minpunt aan het onderzoek kunnen zijn ware het niet dat er rekening mee is gehouden. Door middel van nog een objectief stuk, met behulp van kaartonderzoek, toe te voegen aan dit gedeelte van het onderzoek lijkt dit probleem te zijn opgelost. Toch moet je altijd voorzichtig zijn bij het doen van interviews wat veel relativeringsvermogen met zich mee brengt. Ook zou het natuurlijk beter zijn om meer interviews af te nemen zodat er een beter beeld van de werkelijkheid geschetst kan worden. Er moet echter ergens een grens worden getrokken. Bovendien is het niet de enige vorm van dataverzameling binnen dit onderzoek. Er is vooral onderzoek gedaan vanuit het perspectief van de sportbestuurder en minder vanuit de gemeente Amsterdam. Er zijn natuurlijk wel visies en bepalingen van de gemeente Amsterdam onderzocht maar een interview met een betreffende wethouder of ambtenaar over hoe zo'n locatiebepaling nou tot stand komt is er niet geweest. Dit ligt ook iets buiten het onderzoeksveld van dit onderwerp dus waardoor er iets minder aandacht aan is besteed. Sterk punt aan het onderzoek is de literatuurstudie die eigenlijk geldt als raamwerk van het onderzoek. Door de indeling in de drie verschillende componenten zit er een duidelijke structuur in waardoor de diverse criteria voor

goede bereikbaarheid goed tot uiting komen. De laatste component (area) is ietwat onderbelicht in het onderzoek omdat het het minst relevant is en het een vrij moeilijk te onderzoeken stap is. Behalve het gemengd functie gebruik zijn de overige criteria wat moeilijk meetbaar. Hierdoor komt het wellicht wat minder ter sprake in dit onderzoek.

De onderzoeker is dan ook van mening dat het onderzoek een bijdrage kan leveren aan het beter inzichtelijk maken van het beleid aangaande sportvoorzieningen in de gemeente Amsterdam.

§6.5 Advies voor vervolgonderzoek

Over criteria voor een beweegvriendelijke omgeving is al heel veel wetenschappelijk onderzoek gedaan waardoor er weinig ruimte is voor nieuw onderzoek. De tabel aan het einde van hoofdstuk 2 geeft hier een goede samenvatting waar de gemeente Amsterdam wel wat mee zou kunnen. Hoe deze criteria geïmplementeerd worden in het planningsproces bij overheden is een vervolgstap die te onderzoeken valt. Dit onderzoek gaat vooral over de visie van de sportbestuurder en de bereikbaarheid van sportvoorzieningen die verhuisd zijn. Het is natuurlijk ook interessant om te kijken hoe zo'n locatiebepaling tot stand komt en in hoeverre het thema beweegvriendelijkheid dan om de hoek komt kijken. Hiervoor is het nodig om meer onderzoek te doen vanuit het perspectief van de gemeente Amsterdam.

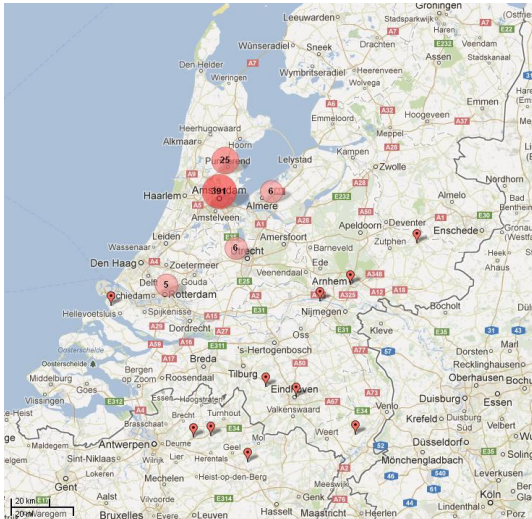
Literatuur

- Abley S. (2005). *Walkability Scoping Paper*.
- Baarda D.B., de Goede M.P.M., Teunissen J. (2001). *Basisboek Kwalitatief Onderzoek. Stenfert Kroese*
- Berrigan D. (2010). *Associations between street connectivity and active transportation*.
- Craig, Cora L., Ross C., Brownson, Sue E., Cragg, Andrea L. Dunn. (2002). *Exploring the effect of the environment on physical activity: A study examining walking to work. American Journal of Preventive Medicine, 23(2), 36-43.*
- De gezondheidsraad (2010). *Beweegredenen. De invloed van de gebouwde omgeving op ons beweeggedrag*.
- Duncan M.J. (2005). *Perceived environment and physical activity: a meta-analysis of selected environmental characteristics. International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity, 2-11.*
- Gemeente Amsterdam (2011). *Besluit toekomstvisie voetbalverenigingen en sportaccomodaties 20 september 2011*.
- Gemeente Amsterdam (2012) *Elzenhagen*.
- Government of Alberta (2012). *Active living*.
- Hansen W. G. (1959). *How accessibility shapes land use. Journal of the American institute of planners, 25(2), 73-76.*
- Humpel N. (2004). *Perceived Environment Attributes, Residential Location, and Walking for Particular Purposes. American Journal of Preventive Medicine, 26(2), 119-125.*
- Millington C. (2009). *Development of the Scottish Walkability Assessment Tool (SWAT). Health & Place, 15(2), 474-481.*
- Moody, S. and Melia, S. (2011) *Shared space: Implications of recent research for transport policy. Working Paper. University of the West of England, Bristol.*
- Nederlands instituut voor sport & bewegen (2012).

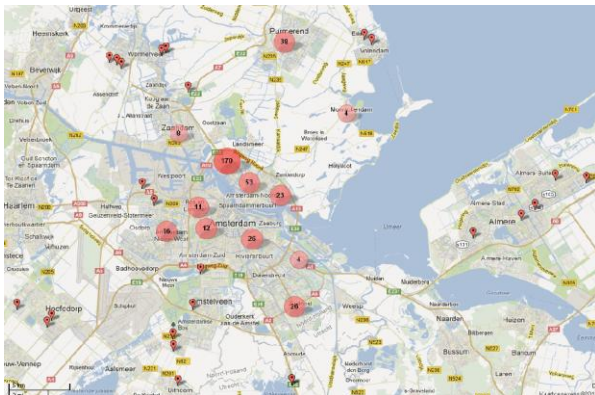
- Owen N. (2004) *Understanding and Influencing Physical Activity to Improve Health Outcomes.*
- Saelens B.E. (2003). *Neighborhood-Based Differences in Physical Activity: An Environment Scale Evaluation. American Journal of Public Health, 93(9), 1552-1558.*
- Sallis J.F. (2004). *Active transportation and physical activity: opportunities for collaboration on transportation and public health research. Transportation Research Part A: Policy and Practice, 38(4), 249-268.*
- Sallis JF, L Linton, MK Kraft (2005). *The First Active Living Research Conference Growth of a Transdisciplinary Field. American Journal of Preventive Medicine, 28(2), 93-95.*
- Vuori L. (1998). *Daily walking and cycling to work: their utility as health-enhancing physical activity.*

Bijlagen

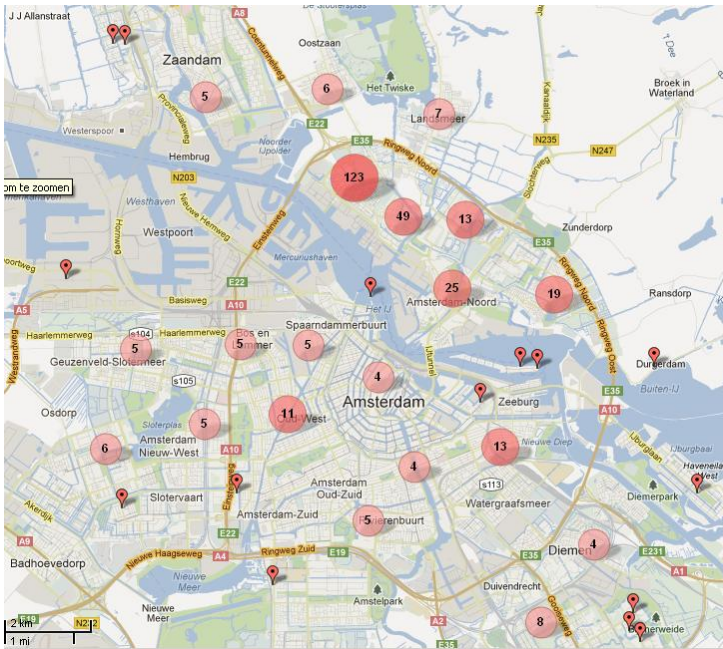
Resterende afbeeldingen



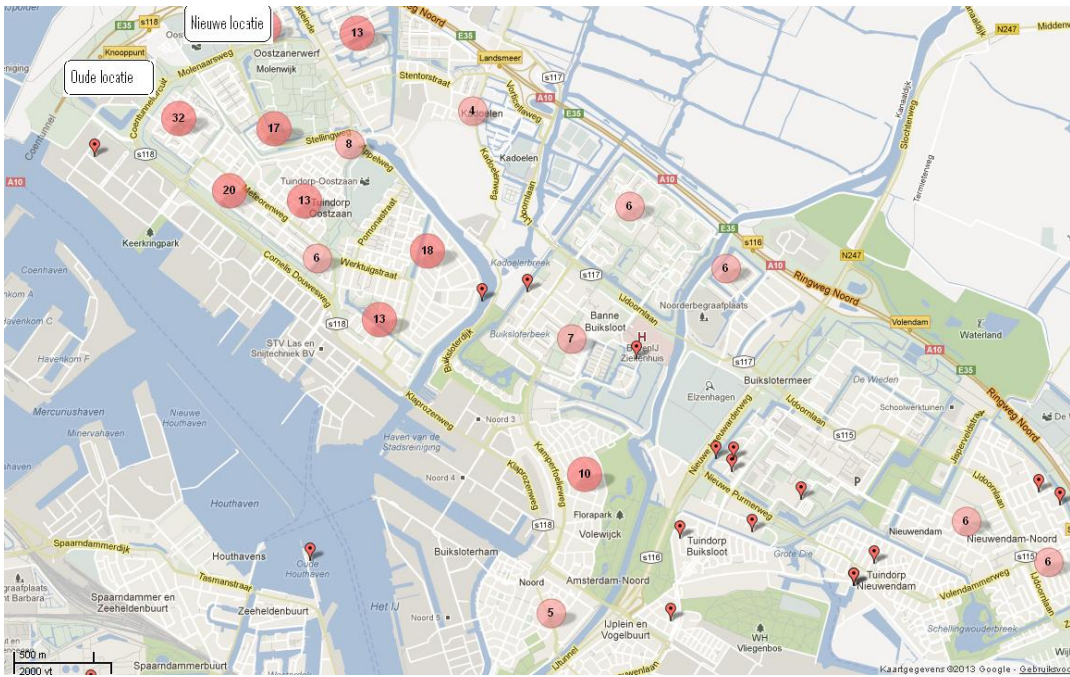
Figuur 7: Leden van R.K.S.V. TOB in Nederland.



Figuur 8: Leden van R.K.S.V. TOB in omgeving Amsterdam.



Figuur 9: Leden van R.K.S.V. TOB in Amsterdam.



Figuur 10: Leden van R.K.S.V. TOB in Amsterdam-noord.

Schema gebruikt bij interviews

R.K.S.V. TOB

Wat vindt u van het aantal toegangswegen naar uw sportpark voor fietsers en wandelaars?	Slecht		
Wat vindt u van de toegangswegen wat betreft de scheiding tussen weg, verkeer en voetpad op de toegangswegen naar uw sportpark? Met andere woorden: Is het voetpad gescheiden van het fietspad en is het fietspad gescheiden van de weg?		Matig	
Wat vindt u van de breedte van de fietspaden en wandelpaden op de toegangswegen richting uw sportpark?			Goed
Wat vindt u van de staat van de paden die leiden naar uw sportpark?		Matig	
Wat vindt u van de verkeerssignalen op de paden en wegen die naar uw sportpark leiden? Genoeg veiligheidsmaatregelen?		Matig	
Wat vindt u van de snelheid waarmee het overige verkeer mag rijden op de toegangswegen rondt uw sportpark? Heeft dit een negatief effect op wandelaars en fietsers en wandelaars?		Matig	
Wat vindt u van de verlichting van de wegen op		Matig	

de toegangswegen rond uw sportpark met betrekking tot verkeersveiligheid?			
Wat vindt u van de verlichting van de wegen op de toegangswegen rond uw sportpark met betrekking tot criminaliteit?	Slecht		
Wat vindt u van de kruispunten op de toegangswegen rond uw sportpark?		Matig	
Wat vindt u van de afstand tussen de wijken waar uw leden vandaan komen en uw sportpark?		Matig	
Wat vindt u van de staat van de wijken met betrekking tot veilig over straat gaan 's avonds?		Matig	

Hoe beoordeelt u de bereikbaarheid van uw sportpark per fiets of voor voetgangers voor de leden van uw vereniging in het algemeen? Goed matig of slecht?

Matig

A.M.H.C. Westerpark

Wat vindt u van het aantal toegangswegen naar uw sportpark voor fietsers en wandelaars?		Matig	
Wat vindt u van de toegangswegen wat betreft de scheiding tussen weg, verkeer en voetpad op de toegangswegen naar uw sportpark? Met andere woorden: Is het voetpad gescheiden van het fietspad en is het fietspad gescheiden van de weg?			Goed

Wat vindt u van de breedte van de fietspaden en wandelpaden op de toegangswegen richting uw sportpark?			Goed
Wat vindt u van de staat van de paden die leiden naar uw sportpark?			Goed
Wat vindt u van de verkeerssignalen op de paden en wegen die naar uw sportpark leiden? Genoeg veiligheidsmaatregelen?			Goed
Wat vindt u van de snelheid waarmee het overige verkeer mag rijden op de toegangswegen rondt uw sportpark? Heeft dit een negatief effect op wandelaars en fietsers en wandelaars?			Goed
Wat vindt u van de verlichting van de wegen op de toegangswegen rond uw sportpark met betrekking tot verkeersveiligheid?			Goed
Wat vindt u van de verlichting van de wegen op de toegangswegen rond uw sportpark met betrekking tot criminaliteit?	Slecht		
Wat vindt u van de kruispunten op de toegangswegen rond uw sportpark?		Matig	
Wat vindt u van de afstand tussen de wijken waar uw leden vandaan komen en uw sportpark?		Matig	

Wat vindt u van de staat van de wijken met betrekking tot veilig over straat gaan 's avonds?		Matig	

Hoe beoordeelt u de bereikbaarheid van uw sportpark per fiets of voor voetgangers voor de leden van uw vereniging in het algemeen? Goed matig of slecht?

Goed.

T.C. Elzenhagen

Wat vindt u van het aantal toegangswegen naar uw sportpark voor fietsers en wandelaars?			Goed
Wat vindt u van de toegangswegen wat betreft de scheiding tussen weg, verkeer en voetpad op de toegangswegen naar uw sportpark? Met andere woorden: Is het voetpad gescheiden van het fietspad en is het fietspad gescheiden van de weg?			Goed
Wat vindt u van de breedte van de fietspaden en wandelpaden op de toegangswegen richting uw sportpark?			Goed
Wat vindt u van de staat van de paden die leiden naar uw sportpark?			Goed
Wat vindt u van de verkeerssignalen op de paden en wegen die naar uw sportpark leiden? Genoeg veiligheidsmaatregelen?			Goed

Wat vindt u van de snelheid waarmee het overige verkeer mag rijden op de toegangswegen rondt uw sportpark? Heeft dit een negatief effect op wandelaars en fietsers en wandelaars?			Goed
Wat vindt u van de verlichting van de wegen op de toegangswegen rond uw sportpark met betrekking tot verkeersveiligheid?			Goed
Wat vindt u van de verlichting van de wegen op de toegangswegen rond uw sportpark met betrekking tot criminaliteit?	Slecht		
Wat vindt u van de kruispunten op de toegangswegen rond uw sportpark?			Goed
Wat vindt u van de afstand tussen de wijken waar uw leden vandaan komen en uw sportpark?		Matig	
Wat vindt u van de staat van de wijken met betrekking tot veilig over straat gaan 's avonds?			Goed

Hoe beoordeelt u de bereikbaarheid van uw sportpark per fiets of voor voetgangers voor de leden van uw vereniging in het algemeen? Goed matig of slecht?

Goed.