



Gemeente
Amsterdam



Amsterdamse Beweglogica

De Bewegende Stad

BEWEGENDE STAD – DE AMSTERDAMSE BEWEEGLOGICA

Wat is de Bewegende Stad?

De stad zo inrichten dat deze uitnodigt tot bewegen

De Bewegende Stad is een stad waarin bewegen een vanzelfsprekend onderdeel is van het alledaags leven. Veel steden, waaronder ook Amsterdam, voeren programma's uit om mensen meer in beweging te krijgen. Doel hiervan is gedragsverandering te bewerkstelligen. In Amsterdam gebeurt dat voor de jeugd via een aantal programma's: het Actieplan Bewegen, de sportstimuleringsprogramma's als Jump-in en Topscore op scholen en via bewegemanagers die bewegen stimuleren in de gebieden. De stadsdelen organiseren beweegactiviteiten voor ouderen en mensen met een beperking. Ook bij het ontwerpen en herinrichten van de stad wordt er geëxperimenteerd met ruimtelijke ingrepen die bewegen bevorderen. Zo is een nieuwe woonbuurt in Overamstel zo ontworpen dat bewoners eerder op de fiets stappen of gaan lopen. In Zuidoost zijn met kleine aanpassingen op een loopdek van een garage spelaanleidingen voor kinderen gerealiseerd. In het buitenland zien we dat Kopenhagen haar bewoners aan het fietsen zet. New York en Toronto hebben Active Design Principles waarmee ze met ruimtelijke maatregelen obesitas willen terugdringen. Amsterdam onderscheidt zich door de kennis en kunde rond de ruimtelijke inrichting en rond beweeggedrag samen te voegen in één integrale en lerende aanpak

voor alle Amsterdammers. *Met de Bewegende Stad wordt in één stedelijk programma de expertise op het gebied van gedragsverandering gecombineerd met de expertise op het gebied van de ruimtelijke inrichting van de stad.* Sinds Sarphati en Van Eesteren is dat niet meer op deze schaal vertoond.

Waarom de Bewegende stad?

Een Bewegende Stad is een Gezonde en Gelukkige Stad

Want: bewegen leidt tot verlenging van het aantal gezonde jaren dat we leven en tot meer levenskwaliteit op onze oude dag. En ook: minder kans op obesitas, minder schooluitval, betere resultaten op school, beter inkomen, lagere zorgkosten, en minder ziekteverzuim op werk. Bewegen geeft een fit, energiek en gezond gevoel. Daarnaast tonen wetenschappers aan dat bewegen evenzo belangrijk is voor de hersenen. Mensen die tussen hun vijftiende en vijfentwintigste erg actief waren, hebben op latere leeftijd veel minder last van dementie. Ook na je vijfentwintigste is bewegen – stevig doorfietsen of doorlopen is al genoeg – essentieel voor het functioneren van je brein.

Niet alle Amsterdammers bewegen voldoende Amsterdam telt 137 voetbalvelden, 287 tennisbanen, 1124 speelplekken en 767 kilometer aan fietspaden. Dagelijks fietsen Amsterdammers gezamenlijk meer dan 2 miljoen



Voldoende beweging leidt onder andere tot betere resultaten op school.

Foto: Edwin van Eis

kilometer. Een sportieve stad met sportieve bewoners, zou je denken. Dat klopt slechts ten dele. Niet alle Amsterdammers bewegen voldoende.

Een greep uit de cijfers. 1 op de 3 Amsterdamse volwassenen beweegt minder dan 30 minuten per dag en komt daarmee niet aan de landelijke beweegnorm. Slechts 18,1 procent van de Amsterdamse middelbare scholieren voldoet aan de beweegnorm voor jongeren. 1 op de 5 kinderen in Amsterdam heeft overgewicht en onder 10 en 14 jarigen is dit zelfs meer dan een kwart. Dat kan beter.

Voor wie?

De Bewegende Stad is er voor de Amsterdammer die naar zijn werk gaat, de kinderen naar school brengt, aan het shoppen is, op de bank zit of achter de computer, een rondje wandelt in het park, nog net de bus haalt en aan het spelen is op straat. Kortom: de Bewegende Stad is voor alle Amsterdammers in alle leeftijdsgroepen. Speciale aandacht is er voor Amsterdammers die in buurten wonen waar minder wordt bewogen en waar de inrichting van de openbare ruimte ook niet uitnodigt tot bewegen.

Door wie?

Gemeente en haar partners maken de Bewegende Stad

Wel of niet bewegen wordt beïnvloed door tal van factoren. Leefstijl en persoonlijke voorkeuren bepalen voor een groot deel de keuzes die mensen hierin maken. Door middel van educatie, sociale programma's en de inrichting van de fysieke omgeving kunnen deze keuzes beïnvloed worden. Een gezonde leefomgeving is een randvoorwaarde voor een gezonde leefstijl. De inrichting van een beweegvriendelijke omgeving is een belangrijke publieke opgave waarvoor de gemeente Amsterdam

verantwoordelijk is.

De Bewegende Stad wordt enerzijds gerealiseerd door de gemeente, de mensen die plannen maken voor de ruimtelijke ordening, die de stad maken, herinrichten en beheren. En door de belangrijke partners daarbij zoals ontwikkelaars, corporaties, architecten etc. Publieke en private stadsmakers verbinden hun expertise met die van de experts uit het sociaal domein om tot optimale resultaten te komen.

Hoe?

Beweeglogica biedt bouwstenen voor stadsmakers

Amsterdam, als Bewegende Stad, wordt zo ingericht dat alle Amsterdammers bewust of onbewust worden uitgenodigd tot bewegen: door de stad van a naar b, door te spelen, te sporten en te recreëren. Dit wordt gerealiseerd door de toepassing van de zogenaamde Beweeglogica. Geïnspireerd door de Active Design Guidelines van New York legt de Beweeglogica de relatie tussen de fysieke inrichting van de stad en de (on)bewuste keuze van mensen om actief te bewegen, dit in het besef dat bewegen niet voor elke Amsterdammer even gemakkelijk is. Daarmee wordt antwoord gegeven op de vraag: *wat kan in de fysieke omgeving worden gedaan om er aan bij te dragen dat meer mensen gaan bewegen?* De Beweeglogica geeft stadsmakers van binnen en buiten de gemeente dus handvatten om bewegen als vanzelfsprekend op te nemen in een ontwerp of bij de herinrichting van buurten, parken, straten en pleinen. Onderstaande uitgangspunten van de Bewegende Stad benoemen de meest belangrijke aspecten die nu en op de lange termijn zorgen voor een stad die uitnodigt tot bewegen.

De uitgangspunten van de Beweeglogica

1. De Bewegende Stad geeft ruim baan aan de fietser en voetganger.



2. In de Bewegende Stad is sport om de hoek.



3. De Bewegende Stad is een speeltuin.



4. In de Bewegende Stad wordt niet stil gezeten.



Beweeglogica is een concreet en flexibel instrument

Deze uitgangspunten zijn uitgewerkt in bouwstenen die samen met experts van binnen en buiten de gemeente zijn aangescherpt op toepasbaarheid in de Amsterdamse praktijk. De beweeglogica is daarmee ook een concreet instrument. Afhankelijk van de opgave per gebied of plek en de beweeggewoonte van de bewoners, zijn bepaalde bouwstenen van toepassing. Ze zijn flexibel en gelden nooit allemaal samen voor één en dezelfde plek en worden op basis van lessen uit de praktijk aangescherpt en aangepast. De bouwstenen zijn vaak complementair. Ze doen bijvoorbeeld uitspraken over het fietsnetwerk, fietsparkeren, verkeersveiligheid, beleving en belangrijke bestemmingen. Belangrijk voor de bestaande stad is dat fysieke ingrepen in combinatie met sociaal programma het meest effectief zijn.

De Beweeglogica wordt gebiedsgericht ingezet.

Gegeven de stedenbouwkundige opzet en sociaal economische signatuur van gebieden kan bij de toepassing van de Beweeglogica onderscheid worden gemaakt tussen de nieuw te bouwen stad en de bestaande stad.

In de nieuwe stad is het doel deze vanaf de eerste potloodstreep zodanig in te richten dat bewegen vanzelfsprekend is. Dat betekent enerzijds dat op het professionele vlak ontwerpers met behulp van de Beweeglogica worden opgeleid en kennis ontwikkelen over de toepassing van de Beweeglogica. Anderzijds betekent dit dat bij de fysieke inrichting van de stad betrokken partijen worden verleid de Bewegende Stad mee te nemen in hun ambities bij de gebiedsontwikkeling. Een goed voorbeeld hiervan is de sportheldenbuurt op Zeeburgereiland, of in de Sluisbuurt waar van meet af aan is nagedacht over hoe bewegen geïntegreerd wordt in het stedenbouwkundig ontwerp en eindgebruikers zoals InHolland en de Sporthal actief meedenken en werken aan het vormgeven van de Bewegende Stad.

Verskillende opgaven binnen en buiten de ring

Voor de bestaande stad is er een onderscheid tussen de gebieden binnen de ring en de gebieden daarbuiten. Binnen de ring A 10 liggen de vaak populaire oude buurten zoals

Oud West, Oud-Zuid, Oost, waar dichtheden hoog zijn en voorzieningen nabij. De meeste mensen die in deze buurten wonen bewegen al, nemen de fiets in plaats van de auto en lopen naar de supermarkt op de hoek. In deze buurten wordt al veel over de indeling en gebruik van de openbare ruimte gesproken en nagedacht. Opvallend hier is dat hoge dichtheid positief is voor het beweeggedrag van volwassenen, maar niet voor kinderen. Stoepen zijn van groot belang om hen te laten spelen, die zijn nog belangrijker dan een speelpleintje 300 meter verderop.

In de Bestaande Stad buiten de ring A10 is de opgave weer heel anders wat vraagt om andersoortige fysieke maatregelen. Hier liggen buurten waar veel groen en ruimte is die vaak niet uitnodigen tot bewegen. Dichtheden zijn lager, voorzieningen verder weg en veel bewoners zijn gewend eerder de auto of de scooter te nemen dan te gaan wandelen of fietsen. Hier is de opgave voor de Bewegende Stad om samen met betrokken partijen, Amsterdammers en stadsdelen te bepalen welke optimale combinaties van fysieke ingrepen en sociale programma's gericht op bewegen mogelijk zijn.

Bewegende Stad voegt extra kwaliteit aan de stad toe

Door het college zijn verschillende ambities geformuleerd en agenda's vastgesteld die een nauwe relatie hebben met de ambities van de Bewegende Stad. Meest evident is het programma Amsterdamse Aanpak Gezond Gewicht, met daarbinnen meer specifiek het Actieplan Bewegen. Maar het gaat ook om de agenda Groen, de visie Openbare Ruimte, Uitvoeringsagenda Mobiliteit en de Gebiedsplannen. De Bewegende Stad ondersteunt deze ambities en geeft er onderbouwing voor vanuit de invalshoek van bewegen. Bijvoorbeeld, het terugdringen van inactiviteit onder de jeugd via extra beweegactiviteiten uit het Actieplan Bewegen wordt ondersteund met aanpassingen in de fysieke omgeving, zoals het opnieuw inrichten van schoolpleinen en speelplekken. Of een aantrekkelijk en toegankelijk park dient niet alleen de ambities uit de agenda Groen, maar ook de ambities voor de Bewegende Stad. Ruimte voor de fietser en de voetganger past niet alleen in de ambities van de uitvoeringsagenda Mobiliteit, het is



ook belangrijk voor een Bewegende Stad. Bewegende Stad werkt samen aan het realiseren van andere agenda's door hierop aan te sluiten en de expertise rond Bewegende Stad beschikbaar te stellen. *Bewegende Stad voegt extra (leef) kwaliteit aan de stad toe* door haar inzet te richten op die plekken in de stad waar de noodzaak aanwezig is en dit niet vanzelfsprekend in lopende agenda's en plannen wordt meegenomen.

Totstandkoming van de Beweglogica

De Beweglogica is gebaseerd op lessen van Amsterdamse voorbeeldprojecten en voorbeelden uit andere steden. Daarnaast is een wetenschappelijke review gemaakt van al het onderzoek dat is gedaan naar empirisch onderbouwde effecten van fysieke impulsen op beweeggedrag. Tot slot is gekeken naar lopende agenda's, beleid en programma's waar gezondheid en bewegen al onderdeel van zijn. Om deze lessen ook te testen op toepasbaarheid in de Amsterdamse praktijk is er een consultatie geweest van alle voor dit programma relevante professionals binnen de gemeente Amsterdam.

Vervolg: Bouwen aan de Bewegende Stad

Aan de Bewegende Stad wordt gebouwd door de beweeglogica toe te passen in de praktijk. Dat betekent dat 'bewegen' integraal onderdeel wordt van het ruimtelijk ontwerp. Op dit moment wordt gewerkt aan de zogenaamde Bewegatlas die de staat van bewegen in Amsterdam in beeld brengt. Voor Amsterdam als geheel en voor de stadsdelen afzonderlijk wordt volgens de uitgangspunten van de Beweglogica aangegeven welke ruimtelijke elementen bewegen bevorderen dan wel belemmeren: van speelplekken tot ontbrekende schakels in het fietsnetwerk. Dit wordt vergeleken met gegevens over het feitelijke bewegen van Amsterdammers. Hier komen de Beweglogica en de Bewegatlas bij elkaar. De Bewegatlas definieert de opgave voor een plek of een gebied, de Beweglogica biedt bouwstenen om aan die opgave te werken. Op basis hiervan worden voor de bestaande stad, samen met de stadsdelen en stakeholders, plekken benoemd waar de opgaven zowel vanuit het fysieke als het sociale domein groot zijn. Zo wordt gebiedsgericht gewerkt en de inzet gericht op de plekken waar dit het meeste nodig is. De effecten van het inzetten van de bouwstenen uit de Beweglogica blijken het grootste als dit gecombineerd

De bouwstenen van de Bewegende Stad zijn vaak complementair. Ze doen bijvoorbeeld uitspraken over het fietsnetwerk, maar ook over verkeersveiligheid en de aanwezigheid van voldoende fietsparkeerplekken ,

Foto: Edwin van Eis

wordt met inzet op programma's die bewegen bevorderen. Daarom wordt in de uitwerking van de Beweglogica naar concrete ingrepen nauw samengewerkt met het sociaal domein.

Voor de nieuw te bouwen stad wordt met stadsmakers van binnen en buiten de gemeente in concrete proeftuinen de beweglogica verder toegepast bij het ontwerpen en bouwen aan de nieuwe stad. *De gemeente maakt de Bewegende Stad mogelijk* en kan hierbij verschillende rollen op zich nemen, van initiatiefnemer, tot verbinder, tot toejuicher van initiatieven

van bewoners, bedrijven, kennisinstellingen of andere stakeholders. Deze inzet op de nieuwe en bestaande stad wordt beschreven in een impulsprogramma Bewegende Stad dat, samen met de Bewegatlas, na de zomer gereed is.

Op de volgende pagina's wordt de Amsterdamse Beweglogica en de daar bijhorende bouwstenen toegelicht.



DE AMSTERDAMSE BEWEEGLOGICA

De ambitie van de Bewegende stad is: Alle Amsterdammers bewegen. Buiten én binnen, als ze onderweg zijn, door te sporten en door te spelen. De Beweglogica laat zien hoe Amsterdam deze ambitie waar kan maken. Geïnspireerd door de Active Design Guidelines van New York legt de Beweglogica de relatie tussen de fysieke inrichting van de stad en de (on)bewuste keuze van mensen om te bewegen. In het besef dat bewegen niet voor elke Amsterdammer even gemakkelijk is. De uitgangspunten van de Bewegende Stad benoemen de meest belangrijke aspecten die nu en op de lange termijn zorgen voor een stad die uitnodigt tot bewegen. Hier gaat Amsterdam als stad voor staan en haar best voor doen. De lijst van bouwstenen concretiseert de uitgangspunten. De lijst is flexibel wat betekent dat ze niet overal toepasbaar zijn, dit is afhankelijk van plek en opgave, en dat er bouwstenen bij kunnen komen of afvallen, afhankelijk van nieuwe inzichten of vraagstukken.

De Beweglogica legt de relatie tussen de fysieke inrichting van de stad en de (on)bewuste keuze van mensen om te bewegen.

Foto: Edwin van Eis





1. De Bewegende Stad geeft ruim baan aan de fietser en de voetganger

De eerste keuze van Amsterdammers om zich door de stad te bewegen is fietsend of lopend. Zowel de stad als geheel, als buurten en straten kunnen hieraan bijdragen. In een levendige en aantrekkelijke stad - een stad met een hoge dichtheid - gaan mensen graag naar buiten. Ze lopen of fietsen om naar werk, de slager, school of het café te gaan. Daarom streven we naar buurten met een gemengd voorzieningenpatroon, zodat voorzieningen te voet en per fiets goed bereikbaar zijn. Daarnaast zorgt deze menging voor levendige straten met publieke voorzieningen, winkels en bedrijvigheid en mensen die daar gebruik van maken. Een menging van functies als wonen en voorzieningen zorgt bovendien voor minder autogebruik, doordat voorzieningen in de buurt zijn. Er wordt ook een hoge dichtheid aan straten gemaakt in nieuwe buurten, omdat een fijnmazig stratenpatroon uitnodigt tot bewegen. Bij de inrichting van de openbare ruimte en de routes door de stad wordt eerst aan de fietser en de voetganger gedacht. Aan hen wordt zoveel mogelijk ruimte geboden. Omdat de inrichting van de stad om maatwerk vraagt worden voor elke plek afwegingen gemaakt ten behoeve van veiligheid, doorstroming en comfort.

BOUWSTENEN		AANSLUITING OP BELEID
	Hoge dichtheid	
	Amsterdam kiest bij gebiedsontwikkeling voor wijken met een hoge dichtheid.	Structuurvisie/Koers 2025
	Gemengd voorzieningenpatroon	
	Amsterdam streeft ernaar dat dagelijkse voorzieningen per fiets en te voet goed bereikbaar zijn.	Structuurvisie/Uitvoeringsagenda Mobiliteit/Visie Openbare Ruimte
	Amsterdam faciliteert de menging van functies als wonen, werken en stedelijke voorzieningen in straten en buurten.	Structuurvisie/Koers 2025
	Netwerk	
	Fietzers en voetgangers krijgen in de stadsstraten letterlijk de ruimte.	MobiliteitsAanpak/Uitvoerings agenda Mobiliteit/Meerjarenplan Fiets
	Amsterdam draagt zorg voor een compleet, veilig en comfortabel voetgangersnetwerk.	MobiliteitsAanpak/Uitvoerings agenda Mobiliteit/Meerjarenplan verkeersveiligheid
	Amsterdam draagt zorg voor een veilig en comfortabel fietsnetwerk.	Meerjarenplan Fiets
	Wijken worden goed verbonden met de rest van de stad voor fietsers en voetgangers.	MobiliteitsAanpak/Uitvoerings agenda Mobiliteit/Meerjarenplan Fiets
	Amsterdam maakt slimme verbindingen, alternatieve routes, missing links en shortcuts voor fietsers en voetgangers.	MobiliteitsAanpak/Uitvoerings agenda Mobiliteit/Meerjarenplan Fiets
	Doorgaande routes voor gemotoriseerd verkeer gaan om woonbuurten heen, niet er doorheen.	MobiliteitsAanpak/ Uitvoeringsagenda Mobiliteit
	Fietsen wordt zo comfortabel, efficiënt en aantrekkelijk mogelijk gemaakt door nieuwe technologieën.	Uitvoeringsagenda Mobiliteit/ Meerjarenplan Fiets
	Amsterdam draagt zorg voor een goede koppeling tussen OV-haltes en het fiets- en voetgangersnetwerk.	MobiliteitsAanpak/Uitvoeringsagenda Mobiliteit/Meerjarenplan Fiets
	Routes	
	Fiets- en wandelroutes zijn makkelijk te vinden.	
	Fietsonvriendelijke kruispunten worden veiliger en fietsvriendelijker gemaakt.	Meerjarenplan verkeersveiligheid
	Amsterdam werkt op specifieke plekken met tijdzones waarbij er voorrang wordt gegeven aan fietsers en/of voetgangers.	Stad in Balans
	Amsterdam draagt zorg voor verbindingen tussen en naar groen- en sportvoorzieningen.	Sportaccommodatieplan/Agenda Groen
	De directe omgeving van scholen is autoluw.	
	Aantrekkelijke openbare ruimte	
	Amsterdam draagt zorg voor een aantrekkelijk openbare ruimte, die uitnodigt tot wandelen.	Structuurvisie/Visie Openbare Ruimte
	Bij gebiedsontwikkeling maakt Amsterdam wijken met een fijnmazig stratenpatroon.	
	Bij gebiedsontwikkeling schenkt Amsterdam aandacht aan de overgang tussen openbare ruimte en bebouwing.	
	Amsterdam geeft bij de inrichting van de openbare ruimte in woonbuurten prioriteit aan de fietser en de voetganger.	
	Ruimte maken	
	Bij nieuwbouw én transformatie wordt een fietsparkeernorm gehanteerd voor inpandig fietsparkeren en wordt gezorgd voor goede toegankelijkheid van de parkeergelegenheid.	
	Het aantal fietsparkeerplekken rond OV-haltes en voorzieningen, zoals supermarkten, wordt uitgebreid.	Uitvoeringsagenda Mobiliteit/ Meerjarenplan Fiets
	Amsterdam kiest bij nieuwbouw voor een maximale parkeernorm in plaats van een minimale parkeernorm voor autoparkeren op eigen terrein.	



2. In de Bewegende Stad is sport om de hoek

Sporten in de stad is een essentieel onderdeel van bewegen, zowel in verenigingsverband als het ongeorganiseerd of anders georganiseerd sporten. Om iedereen te kunnen laten sporten is er voldoende plek om te sporten bij (sport)verenigingen, in het groen, maar ook op straten en pleinen. De sportgelegenheden zitten op de juiste plek dichtbij de doelgroep, zichtbaar en uitnodigend. Ten slotte sluiten sportgelegenheden aan op de wensen van de bewoners uit de buurt.

BOUWSTENEN	AANSLUITING OP BELEID
Sportverenigingen in de buurt	
Bestaande sportvelden/sportaccommodaties in de stad worden behouden of opgenomen in nieuwe ontwikkelingen. Ze worden niet verdreven naar de randen van de stad.	Structuurvisie/Uitvoeringsagenda Mobiliteit/Visie Openbare Ruimte
Amsterdam draagt zorg voor intensiever gebruik van sportparken en sportzalen door ze (gedeeltelijk) open te stellen.	Sportplan/Sportaccommodatieplan/ AAGG/Visie Openbare Ruimte
Waar nodig worden in de buurten nieuwe sportvelden/sportaccommodaties gerealiseerd.	Sportplan/Sportaccommodatieplan/AAGG
Sporten op eigen initiatief	
Amsterdam biedt ruimte aan ongeorganiseerde en niet clubgebonden sportvoorzieningen in de buurten.	Sportplan/Sportaccommodatieplan/ AAGG/Agenda Groen
Parken zijn zodanig ingericht dat ze sportief gebruik mogelijk maken, waarbij drainage een belangrijk aandachtspunt is.	Agenda Groen/Visie Openbare Ruimte
Amsterdam biedt 'nieuwe sporten', zoals streetsports en outdoorclubs de ruimte in parken en zorgt voor de nodige voorzieningen, zoals lockers en waterpunten.	Sportplan/Sportaccommodatieplan/ Agenda Groen
Verbindingen tussen parken worden zo ingericht en gemarkeerd dat (hard) looprondjes mogelijk zijn.	Sportplan/Sportaccommodatieplan/ Agenda Groen
Het zoeken naar de geschikte invulling van sportvoorzieningen in de buurten gaat in samenspraak met de bewoners.	AAGG/Agenda Groen
Sportplekken worden goed onderhouden en beheerd, zodat sportvoorzieningen altijd in goede, bruikbare staat zijn.	Sportplan/Sportaccommodatieplan/ Agenda Groen

**In de Bewegende Stad
is sport om de hoek.**

Foto: Edwin van Eis





3. De Bewegende Stad is een speeltuin

Voor kinderen, volwassenen én ouderen geven de stad, de straten, de parken, de pleinen en het water aanleiding tot spelen en bewegen. Om te kunnen spelen moet je je veilig voelen, heb je ruimte nodig en moet de omgeving prikkelen om zelf een spel te verzinnen. Er is in de buurten niet alleen voldoende gelegenheid om te bewegen, daarnaast is ook de kwaliteit van de openbare ruimte van cruciaal belang. Groen speelt hierin een grote rol, waarbij het gaat om groen op de juiste plek, goed ontsloten, veilig en goed ingepast in de buurt. Groene plekken hoeven niet groot te zijn. Kleine, overzichtelijke plekken zijn net zo leuk. De inrichting van de openbare ruimte geeft aanleiding tot een potje voetbal, een rondje lopen met de hond of verstoppertje.

BOUWSTENEN	AANSLUITING OP BELEID
Spelen kan overal	
Amsterdam maakt straatprofielen met ruimte om te spelen, bijvoorbeeld door brede stoepen.	Visie Openbare Ruimte
De inrichting van parken en pleinen laat eigen invulling en het zelf verzinnen van een spel toe, bijvoorbeeld door flexibele gebruiksmogelijkheden.	Visie Openbare Ruimte
Braakliggende terreinen worden niet afgesloten en (tijdelijk) geschikt gemaakt om te spelen.	
Speelplekken in de buurten	
De kwaliteit van speelplekken staat voorop. We kiezen eerder voor een klein aantal goede speelplekken dan voor een groot aantal plekken die niet goed onderhouden kunnen worden.	Agenda Groen/Visie Openbare Ruimte
Amsterdam investeert in (natuur)speeltuinen door het aanbod uit te breiden en/of het bestaande aanbod te verbeteren.	Agenda Groen
Speelplekken zijn niet alleen geschikt, aantrekkelijk en toegankelijk voor kinderen, maar voor iedereen.	Age Friendly City
Schoolpleinen zijn na schooltijd openbaar toegankelijk. Amsterdam stemt de beheeropgave van schoolpleinen af met de schoolbesturen.	Amsterdamse impuls schoolpleinen
Speelplekken en schoolpleinen zijn gedurende de hele dag schoon, heel en veilig, eventueel door toezicht.	Amsterdamse impuls schoolpleinen
Ruimte voor ontspanning	
Het netwerk van groene wandel- en fietsroutes, die de stad met de regio verbinden, wordt uitgebreid.	Groene Lopers/Agenda Groen
Straten, parken en pleinen worden zo ingericht, dat ook ouderen en mindervaliden op een comfortabele en veilig manier kunnen wandelen.	Age Friendly City
Water om in te spelen	
Open zwemwater, voor sport en recreatie, is nabij en toegankelijk.	Watervisie/ Visie Openbare Ruimte

Spelen kan overal.

Foto: Edwin van Eis





Fraai vormgegeven trappenhuisen nodigen uit tot traplopen.

Foto: Edwin van Eis



4. In de Bewegende Stad wordt niet stil gezeten

Op kantoren, in scholen en thuis, waar mensen normaal een groot deel van de dag zittend doorbrengen, worden mensen uitgedaagd te bewegen. De Bewegende Stad gaat niet alleen over de openbare ruimte. Ook de gebouwen en hun directe omgeving lokken bewegen uit door zichtbare, ruime trappen, een basketbalveld op het dak of door ervoor te zorgen dat mensen een stukje moeten lopen van de koffieautomaat naar de vergaderzaal.

BOUWSTENEN

AANSLUITING OP BELEID

Binnen gebouwen



Nieuwe werkgebouwen, woningen, scholen en publieke gebouwen worden zo ingericht dat bewegen wordt gestimuleerd.

Bij nieuwbouw zijn trappen en looproutes zichtbaar en uitnodigend.

In werkgebouwen zijn voorzieningen aanwezig die sporten mogelijk maken, zoals douches of ruimte om (sport)fietsen te stallen.

Braakliggende terreinen worden niet afgesloten en (tijdelijk) geschikt gemaakt om te spelen.

Rond gebouwen



Collectieve binnenhoven, tuinen, terrassen en daken worden zo ontworpen dat kinderen er kunnen spelen.

Door het integreren van sportgelegenheid en gebouw, wordt sporten dichtbij werk of school mogelijk gemaakt.

Schoolpleinen zijn groot genoeg om op te spelen.

BIJLAGE – DE ONDERBOUWING VAN DE BEWEEGLOGICA

In deze bijlage leest u de samenvatting van de onderbouwing van de Beweeglogica. Dit stuk brengt kennis en ervaring over de relatie tussen de fysieke omgeving en bewegen, toegespitst op Amsterdam, bij elkaar en vormt daarmee de onderbouwing voor de Beweeglogica. In de volgende hoofdstukken komen achtereenvolgens vier analyses aan bod: Amsterdamse voorbeeldprojecten, internationaal beleid en projecten, literatuuronderzoek en bestaand Amsterdams beleid. Het vierde hoofdstuk geeft aan op welke vlakken er aansluiting, samenwerking en synergie mogelijk is tussen bestaand Amsterdams beleid en de Beweeglogica. In de conclusies van dit document worden de belangrijkste lessen uit de analyses en de aandachtspunten die uit de workshops naar voren zijn gekomen, belicht.

Een uitgebreide beschrijving van de analyses is te vinden in de Reader Onderbouwing Beweeglogica.

Voetballers op de Zuidas.

Foto: Edwin van Eis





Doormiddel van sociale programma's kunnen kinderen kennis maken met voor hen onbekende sporten

Foto: Alphons Nieuwenhuis

1 Amsterdamse voorbeeldprojecten

Om te ontdekken wat er binnen bestaande projecten al wordt gedaan om beweging te stimuleren zijn drie stedenbouwkundige plannen geanalyseerd met het oog op de wisselwerking tussen de inrichting van de fysieke omgeving en het beweeggedrag van toekomstige bewoners en bezoekers. Daarnaast zijn een aantal pilotprojecten van de Gezond Ingerichte Stad geanalyseerd. Uit deze plannen en projecten kunnen we een aantal lessen trekken.



SAMEN-
VATTING

De volgende plannen en projecten zijn geanalyseerd:

- Amstelkwartier
- Centrumeiland
- Elzenhagen Zuid
- Pilotprojecten in het kader van de Bewegende Stad

Ambities en doelstellingen in een vroeg stadium vastleggen

Het zo vroeg mogelijk vastleggen van heldere ambities en doelstellingen ten aanzien van bewegen lijkt een belangrijke voorwaarde voor het realiseren van een beweegvriendelijke wijk. Dit zorgt voor duidelijkheid voor alle betrokken partijen. Ook het vroegtijdig vastleggen van cruciale ingrepen is van belang. Daarnaast is commitment van alle betrokken partijen essentieel voor het ook daadwerkelijk realiseren van de fysieke ingrepen.

Ruim baan voor de voetganger en fietser

De drie stedenbouwkundige voorbeeldplannen geven ruim baan aan voetgangers en fietsers. Er wordt gestreefd naar een fijnmazig wandel- en fietsnetwerk dat goed aansluit op het omliggende netwerk en het openbaar vervoer. Barrières moeten zoveel mogelijk verholpen worden, bijvoorbeeld door het realiseren van een fietsbrug of tunnel. Een brede stoep biedt voetgangers de ruimte om te wandelen. Door te voorzien in voldoende fietsparkeerplekken bij voorzieningen en ov-punten zijn mensen eerder geneigd om de fiets te nemen.

Stedelijke dichtheid

Opvallend is dat de voorbeeldplannen een

stedelijke dichtheid ambiëren. Een compacte wijk met een fijnmazig stratenpatroon en veel lokale voorzieningen is bij uitstek geschikt en aantrekkelijk om te voet en op de fiets te doorkruisen. Bestemmingen zijn 'om de hoek' en gemakkelijk en comfortabel te voet of per fiets bereikbaar.

Kwaliteit inrichting openbare ruimte

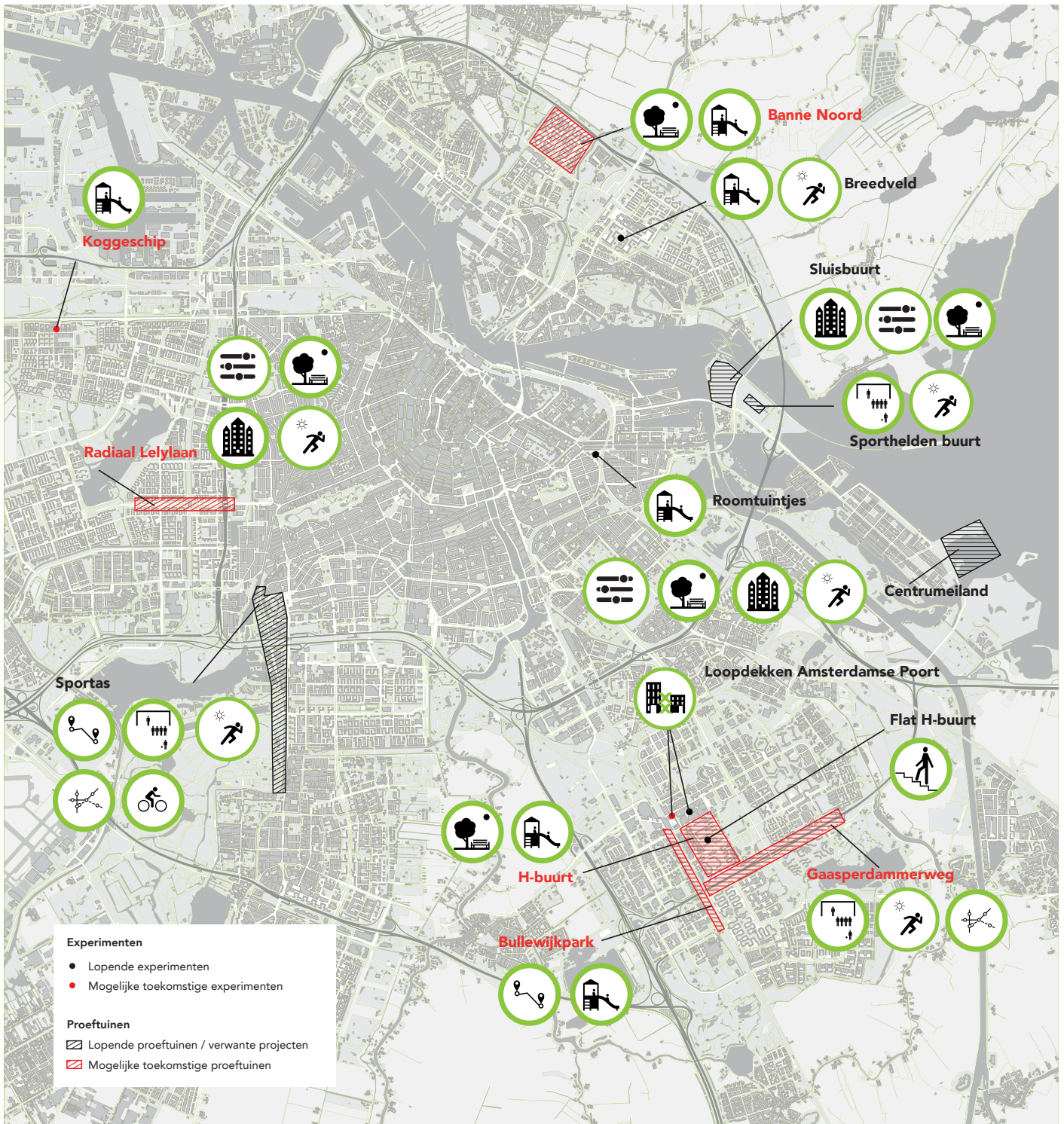
Een hoge kwaliteit van de inrichting van de openbare ruimte maken sporten en spelen in de openbare ruimte mogelijk. Sporten en spelen zijn goed te combineren met water en groen. Zo zien we langs het water en in parken veel hardlopers. Het dubbelgebruik van de openbare ruimte volgens het shared space principe zorgt voor het omlaag brengen van de snelheid van gemotoriseerd verkeer waardoor wandelen, fietsen en buitenspelen veiliger en aangenamer is.

Autoluw

In de voorbeeldplannen wordt gestreefd naar autoluwe wijken waar fietsen en lopen aantrekkelijke alternatieven zijn voor gemotoriseerd verkeer. Doodlopende straten en een beperkte ontsluiting voor autoverkeer, aangepaste parkeernormen en het ontbreken van een kiss & ride voorziening bij school zijn voorbeelden van fysieke ingrepen die de wijk autoluw maken.

Speciale aandacht voor de schoolomgeving

Een openbaar toegankelijk schoolplein geeft kinderen ook buiten schooltijd de ruimte om buiten te spelen en te bewegen. Brede stoepen, fietsvoorzieningen en een ontbrekende kiss & ride bij de school moeten ouders en kinderen stimuleren om te voet of met de fiets naar school te komen.



Enkele voorbeelden van bouwstenen die geïnspireerd zijn op deze voorbeeldprojecten zijn:

- Wijken worden goed verbonden met de rest van de stad voor fietsers en voetgangers.
- De directe omgeving van scholen is autoluw.
- Bij gebiedsontwikkeling maakt Amsterdam wijken met een fijnmazig stratenpatroon.
- Amsterdam maakt straatprofielen met ruimte om te spelen, bijvoorbeeld door brede stoepen.

Op verschillende plekken wordt al gewerkt aan de Bewegende Stad. Bovenstaande kaart geeft een overzicht van proeftuinen, experimenten, verwante projecten en kansrijke locaties. De iconen verwijzen naar de Bouwstenen van de Beweglogica.

2 Internationaal beleid en projecten

SAMEN-
VATTING

Het besef dat voldoende beweging van essentieel belang is voor onze gezondheid en vitaliteit wordt internationaal door overheden erkend en krijgt met name in steden gevolg. Om inzicht te krijgen in hoe er wereldwijd doormiddel van fysieke ingrepen beweging wordt gestimuleerd is er een internationale analyse gemaakt.

Stimuleren van fietsen en wandelen

In vrijwel alle plannen en projecten komt het stimuleren en faciliteren van fietsen en wandelen terug. Het gaat hierbij onder andere om het verbeteren van de routes en netwerken, het wegnemen van barrières, verkeersveiligheid, goede fietsvoorzieningen en een goede aansluiting op het openbaar vervoer. Fietsers krijgen in Amsterdam al volop de ruimte. Het voetgangersnetwerk kan daartegen op veel plekken in Amsterdam nog verbeterd worden, waarbij internationale voorbeelden, zoals de High Line in New York, als inspiratiebron kunnen dienen.

Een aantrekkelijke openbare ruimte

Het streven naar een hoge kwaliteit van de openbare ruimte komt in verschillende plannen naar voren. New York zet in op een levendige mix van wonen, werken, recreatie en voorzieningen en een fijnmazig stratenpatroon. In Toronto wordt gewerkt met streetscape, een wandelstrategie bedoeld om het voetgangersdomein te verbeteren wat betreft kwaliteit, samenhang en toegankelijkheid.

Het vergroten van sportdeelname

In met name Londen, Rotterdam en Toronto wordt er ingezet op het vergroten van de sportdeelname. Dit doen ze onder andere door middel van het verbeteren en beter benutten van het aantal sportvoorzieningen. In Rotterdam wordt gewerkt met een sportregisseur die vraag en aanbod bij elkaar brengt en zorg draagt voor een laagdrempelige instap bij sportclubs. Op dit vlak is een sterke verbinding tussen het fysieke en sociale domein van belang.

Voldoende en uitdagende plekken om te spelen

Het belang van voldoende uitdagende speelplekken voor kinderen komt in verschillende plannen naar voren. In het Duitse Wiesbaden worden scholen, pleinen, parken en speelplekken met elkaar verbonden door een kindvriendelijke beweegroute. In New York wordt de stoep genoemd als het primaire speelterrein voor kinderen. Groningen richt zich onder andere op groene, toegankelijke en beweegvriendelijke schoolpleinen en uitdagende speelplekken.

De volgende landen en steden zijn geanalyseerd:

- Duitsland
- Denemarken
- New York
- Toronto
- Londen
- Kopenhagen
- Rotterdam
- Groningen

Het 'Summer streets' programma in New York. Straten zijn tijdelijk autovrij op enkele weekenden in het jaar.

Foto: Tristan Porto





Gebouwen die uitnodigen tot bewegen

In New York en Toronto wordt naast het stimuleren van bewegen in de openbare ruimte ook ingezet op het ontwerpen van gebouwen die uitnodigen tot bewegen. De geformuleerde richtlijnen zijn voor een groot deel gericht op het stimuleren van traplopen. Het positioneren van de trap nabij de ingang van het gebouw en het maken van visueel aantrekkelijke en interessante trappen zijn voorbeelden van ingrepen die traplopen in gebouwen kunnen stimuleren.

Heldere ambities en concrete doelstellingen

Los van de specifieke doelstellingen en maatregelen biedt de internationale analyse inzicht in de manier waarop beleid is vormgegeven. Het formuleren van een heldere ambitie, uitgewerkt in concrete doelstellingen en maatregelen is belangrijk. Het formuleren van een heldere ambitie geeft richting aan de doelstellingen en het uitwerken van concrete maatregelen maakt de doelstellingen uitvoerbaar.

Participatie

Tot slot komt in verschillende plannen het belang van participatie naar voren. In Duitsland wordt participatie gestimuleerd en krijgen bottom-up initiatieven de ruimte. Gebruikers worden bij de planvorming betrokken,

waardoor projecten meer waarde krijgen. In Groningen wordt naast burgerparticipatie ook ingezet op het betrekken van commerciële partijen. De gemeente heeft hier vooral een faciliterende rol.

De fietscultuur van Kopenhagen wordt versterkt door de Kopenhagen bicycle strategie 2025.

Foto: Troels Heien, Chr. Alsing



De High Line in New York is een populaire wandelroute bovenop een voormalig spoorwegviaduct.

Foto: Stuart Monk

Voorbeelden van bouwstenen die voortkomen uit deze analyse zijn:

- Braakliggende terreinen worden niet afgesloten en (tijdelijk) geschikt gemaakt om te spelen.
- Collectieve binnenhoven, tuinen, terrassen en daken worden zo ontworpen dat kinderen er kunnen spelen.
- Amsterdam maakt slimme verbindingen, alternatieve routes, missing links en shortcuts voor fietsers en voetgangers.

3 Literatuuronderzoek



Het literatuuronderzoek geeft een overzicht van wetenschappelijk onderbouwde maatregelen, dat zijn maatregelen waarvan de effectiviteit in de praktijk is aangetoond en die dus het beweeggedrag van de Amsterdammer positief kunnen beïnvloeden. Het literatuuronderzoek vormt de wetenschappelijke basis voor de Beweeglogica.

Aanwezigheid en nabijheid van voorzieningen

De aanwezigheid van voorzieningen (o.a. winkels, scholen, recreatie- en sportvoorzieningen) in de buurt en de kwaliteit hiervan is in veel studies geassocieerd met een verhoogde lichamelijke activiteit. Verschillende correlatie/associatieonderzoeken wijzen er op dat een grotere afstand tot voorzieningen samenhangt met verminderde lichamelijke activiteit.

Uitgebreid voet- en fietspadennetwerk

Uit verschillende onderzoeken blijkt dat een uitgebreid voet- en fietspadennetwerk samenhangt met verhoogde lichamelijke activiteit. Hobbels in de weg en ontoegankelijkheid van wandelpaden zijn belemmerende factoren. Het plaatsen van bankjes langs routes naar voorzieningen wordt daarentegen als positief beoordeeld.

Verkeersveiligheid en autoluwe buurten

Verkeersdrukke kan een reden zijn om bepaalde plekken te mijden. Verschillende interventie-onderzoeken met als doel het verhogen van de verkeersveiligheid resulteerden in meer lichamelijke activiteit op straat. Ook in Amsterdams onderzoek wordt verkeersdrukke als belemmerende factor genoemd. Kansrijke maatregelen zijn het creëren van een fietsstraat en het inrichten van autovrije of autoluwe straten binnen buurten.

Aantrekkelijke omgeving

Esthetiek wordt in verschillende studies genoemd als een factor van belang in relatie tot bewegen. Wanneer de route naar een bestemming interessant (sociaal levendig) en verkeersarm is wordt deze als korter ervaren. Mooie en prettige routes worden vaak omschreven als "groene routes" langs water of door parken. Een aantrekkelijke omgeving is tevens een verkeers- en sociaal veilige omgeving.

Een goed en uitgebreid voet- en fietspadennetwerk nodigt uit tot bewegen.

Foto: Edwin van Eis



Uitdagende speelplekken nodigen uit tot bewegen. Op de foto Speelplein Sumatraplantsoen in Amsterdam Oost

Foto: Marjolijn Pokorny



Beperkt aantal parkeerplekken en betaald parkeren

Uit Amsterdamse onderzoek komt naar voren dat in wijken met een beperkt aantal parkeerplaatsen en betaald parkeren er weinig gebruik werd gemaakt van de auto voor het bereiken van bestemmingen in de wijk, zoals boodschappen doen of naar het park gaan. In de wetenschappelijke literatuur komt deze relatie niet naar voren.

Uitdagende speelplekken van het juiste formaat op de juiste plek

In het rapport "Bewegen moet worden beloofd" wordt gesteld dat de aanwezigheid van veel speelplekken niet automatisch leidt tot intensief en veelvuldig spelen. Een klein aantal spannende speelplekken per buurt in combinatie met een echte (grote) speeltuin die voor kinderen in meerdere leeftijdsgroepen en ook voor de ouders interessant is om te bezoeken lijkt beter te werken.



Voorbeelden van bouwstenen die worden onderbouwd door de literatuurstudie zijn:

- Amsterdam faciliteert de menging van functies als wonen, werken en stedelijke voorzieningen in straten en buurten.
- Fietsonvriendelijke kruispunten worden veiliger en fietsvriendelijker gemaakt.
- De kwaliteit van speelplekken staat voorop. We kiezen eerder voor een klein aantal goede speelplekken dan voor een groot aantal plekken die niet goed onderhouden kunnen worden.

4 Bestaand Amsterdams beleid en programma's

SAMEN-
VATTING

De Gemeente Amsterdam spreekt in verschillende beleidsstukken en programma's nadrukkelijk de ambitie uit om de komende jaren te investeren in sporten en bewegen. Welke speerpunten worden er geformuleerd, in hoeverre wordt hier al uitvoering aan gegeven en op welke manier kan de Bewegende Stad hier op aansluiten?

Beleidsinventarisatie

- Amsterdamse Aanpak Gezond Gewicht
- Actieplan Bewegen
- Amsterdamse Impuls schoolpleinen
- Sportplan
- Sportaccomodatatieplan
- Visie Openbare Ruimte
- Agenda Groen
- Watervisie 2040
- Agenda Duurzaamheid
- MobiliteitsAanpak Amsterdam
- Uitvoeringsagenda Mobiliteit
- Meerjarenplan Fiets
- Fiets Groen Amsterdam
- Age friendly City
- Zorg en Ruimte
- Koers 2025
- Stad in Balans
- 22 Gebiedsagenda's

Sporten en bewegen

Het Sportplan en het Sportaccomodatatieplan geven richting aan het Amsterdamse sportbeleid en de daarbij benodigde sportinfrastructuur. In het Sportplan 2013-2016 wordt tot doel gesteld dat de sportinfrastructuur kwantitatief en kwalitatief op orde moet zijn. Het Sportaccomodatatieplan 2015-2022 heeft als doel een basis te leggen voor een voor iedereen toegankelijke en bereikbare sportinfrastructuur, die toekomstbestendig en duurzaam is en ruimte biedt voor vernieuwing. Naast de sporter in clubverband richten bovenstaande plannen zich ook op het sporten in de openbare ruimte.

Een goed ingerichte openbare ruimte die uitnodigt tot bewegen

Samen met de stadsdelen werkt Ruimte en Duurzaamheid aan een nieuwe Visie Openbare Ruimte. Om van Amsterdam een bewegende stad te maken zullen de uitgangspunten van de Beweeglogica moeten landen in deze visie.



Sporten en bewegen hoort bij de stad. Het behouden van sportvelden en sportaccomodaties in de stad is een belangrijke opgave binnen Amsterdam.

Foto: Stella Marcé



Bewegen is voor iedereen en alle leeftijden. Een goed ingerichte openbare ruimte zonder obstakels nodigt ook ouderen uit om een wandeling te maken.

Foto: Edwin van Eis

Op het gebied van groenvoorzieningen is de Agenda Groen leidend. Het beweegvriendelijk maken van groen is één van de randvoorwaarden bij toekenning van bijdragen uit het groenfonds. De Watervisie Amsterdam 2040 ambieert een beter en duurzamer gebruik van het water en de oevers. Het mogelijk maken van waterrecreatie speelt hierin een rol.

Bijzondere aandacht voor fietsers

In Amsterdams beleid is er bijzondere aandacht voor fietsers. Het gebruik van de fiets is een belangrijk onderdeel van het Amsterdamse Mobiliteitsbeleid. Een van de pijlers van de Uitvoeringsagenda Mobiliteit is meer ruimte voor de fiets. In het Meerjarenplan Fiets 2012-2016 wordt het Amsterdamse fietsbeleid verder uitgewerkt. Belangrijke speerpunten zijn het uitbreiden van het aantal fietsparkeerplaatsen en het toevoegen van het aantal meters 'rood asfalt'.

Verbindingen met het Sociaal Domein

Bewegen of niet bewegen heeft naast de aanwezigheid van geschikte 'hardware' ook te maken met gedrag en leefstijl. Het stimuleren van bewegen is dan ook een belangrijke

opgave binnen het sociaal domein. Dit komt onder andere tot uiting in sportstimuleringsprogramma's als Topscore en Jump-in, de Amsterdamse Aanpak Gezond Gewicht (AAGG) en het Actieplan Bewegen. De AAGG heeft als doel het terugdringen van het aantal kinderen met overgewicht en bestaat uit een breed pakket van projecten en interventies. Het Actieplan Bewegen richt zich specifiek op het stimuleren van bewegen onder de inactieve groep kinderen. Daarbij is een belangrijke voorwaarde dat de fysieke leefomgeving van het kind voldoende uitnodigt tot bewegen. Het actieplan bewegen en Bewegende Stad werken hierin intensief samen. De Amsterdamse Impuls Schoolpleinen heeft als doel van schoolpleinen echte speelpleinen te maken waar kinderen worden uitgedaagd om te bewegen en op avontuur te gaan. Naast deze specifieke aandacht voor kinderen en jongeren wordt er onder de vlag van Age Friendly City ook beleid geformuleerd voor ouderen. Onderdeel hiervan is dat ouderen zich goed en met zo min mogelijk obstakels door hun omgeving kunnen bewegen.

Voorbeelden van bouwstenen die aansluiten op bestaand Amsterdams beleid zijn:

- Bestaande sportvelden/ sportaccommodaties in de stad worden behouden of op compacte wijze opgenomen in nieuwe ontwikkelingen. Ze worden niet verdreven naar de randen van de stad.
- Schoolpleinen zijn na schooltijd openbaar toegankelijk. Amsterdam stemt de beheeropgave van schoolpleinen af met de schoolbesturen.

Conclusie

Dit document is de samenvatting van de onderbouwing van de Beweeglogica. Het brengt kennis en ervaring over de relatie tussen beweeggedrag en de inrichting van de fysieke ruimte bij elkaar. Deze relatie is vanuit vier verschillende invalshoeken bestudeerd. Deze studie geeft een goed beeld van de mogelijkheden om van Amsterdam een bewegende stad te maken en heeft een concept Beweeglogica opgeleverd. Dit concept is vervolgens door middel van een reeks workshops met de Stadsdelen, V&OR, G&O, R&D, S&B en de GGD, aangescherpt.

Hieronder wordt nog eens samengevat welke lessen we uit de verschillende hoofdstukken kunnen trekken. Vervolgens worden de belangrijkste aandachtspunten uit de workshops beschreven.

Wat kunnen we leren van de Amsterdamse praktijk?

Ten eerste zijn het vroegtijdig vastleggen van ambities en doelstellingen, een nauwe samenwerking tussen het fysieke en sociale domein én commitment van alle betrokken partijen essentieel voor het succesvol realiseren van een beweegvriendelijke wijk. Daarnaast is er in de voorbeeldprojecten een bewuste keuze gemaakt voor autoluwe wijken waar de voetganger en fietser ruim baan krijgen. Ook een stedelijke dichtheid en een hoge kwaliteit van de inrichting van de openbare ruimte spelen in de voorbeeldplannen een belangrijke rol. Tot slot valt op dat er in de plannen speciale aandacht is voor de schoolomgeving. Rondom de school valt er veel winst te behalen op het gebied van verkeersveiligheid en speelgelegenheid.

Wat kunnen we leren van steden elders in de wereld?

Uit de internationale analyse komt naar voren dat er in andere steden met name wordt ingezet op het promoten van fietsen en wandelen, een aantrekkelijke openbare ruimte waardoor fietsen en wandelen prettig is, het vergroten van sportdeelname en het creëren van voldoende uitdagende plekken om te spelen. Daarnaast leert de analyse dat het formuleren van een heldere ambitie uitgewerkt

in concrete doelstellingen en maatregelen een belangrijke voorwaarde voor succes is. Tot slot komt in verschillende plannen het belang van participatie naar voren.

Wat zegt de wetenschap?

Kenmerken die volgens de wetenschap goede kansen lijken te bieden zijn het handhaven van voorzieningen in de buurt, een kwalitatief goed en uitgebreid fiets- en voetpadennetwerk, verkeersveilige routes en autoluwe buurten, een aantrekkelijke omgeving, een beperkt aantal parkeerplaatsen, betaald parkeren en uitdagende speelplekken van het juiste formaat op de juiste plek. Fysieke ingrepen gecombineerd met sociaal programma blijken het meest succesvol.

Hoe kunnen we aansluiten op bestaand Amsterdams beleid?

De Bewegende Stad zal zoveel mogelijk aansluiting zoeken bij bestaande doelstellingen en deze integreren in de Amsterdamse Beweeglogica. Daarnaast kan de Bewegende Stad op veel beleidsterreinen extra kwaliteit toevoegen aan de ambities die er zijn.

Aandachtspunten en resultaten uit de workshops.

De workshops hebben een aantal belangrijke aandachtspunten opgeleverd. Het zijn aspecten die volgens de deelnemende partijen het meest effectief zijn of die anders moeten dan nu gebeurt.

- Het eerste punt gaat over de fietser en de voetganger. Vaak worden ze in één adem genoemd, en hoewel ze veelal gelijke belangen hebben, is dit toch niet terecht. Dit kwam naar voren tijdens de workshops met V&OR, R&D en de stadsdelen. De fietser heeft in Amsterdam volop de aandacht, krijgt zo veel mogelijk ruimte en het fietsgebruik wordt continu systematisch onderzocht. De voetganger heeft tot nu toe minder in de schijnwerpers gestaan. De voetganger moet de stoep delen met geparkeerde fietsen, terrassen, auto's die slecht geparkeerd staan en reclameborden. Het voetgangersnetwerk is nog lang niet zo compleet als het fietsersnetwerk en er

is nog geen systeem dat het gedrag van de voetganger structureel bestudeert. Steeds meer zit de fietser de voetganger zelfs in de weg. Bovenop de bouwstenen die gemeenschappelijke belangen vertegenwoordigen, zijn daarom bouwstenen opgenomen die expliciet óf de belangen van de fietser óf de belangen van de voetganger behartigen.

- Als tweede aandachtspunt kwam het gebruik van de auto naar voren. Dit werd benoemd door V&OR, R&D en G&O. Wanneer lopen of fietsen efficiënter is dan vervoer per auto, is het een aantrekkelijk alternatief. De vraag is of het stimuleren van lopen en fietsen voldoende is of dat daarnaast het ontmoedigen van autogebruik nodig is. De veiligheidbeleving wordt groter met minder autoverkeer op straat, met name rondom scholen. Bovendien zijn straten waar minder overlast is van autoverkeer of geparkeerde auto's aantrekkelijker om te wandelen en te spelen. Het is een heikel onderwerp, maar het terugdringen van het autogebruik zou erg veel opleveren.
- Het derde aandachtspunt gaat over de verdringing van sportvelden naar de randen van de stad. Dit punt werd benoemd door de Stadsdelen en S&B. Sportverenigingen in de buurten zijn cruciaal om kinderen te laten sporten. Wanneer ze te ver weg zijn, doen ze dat niet. Het is van uiterst belang om sportverenigingen in de buurten een plek te geven.
- Het vierde aandachtspunt is openbaarheid. Veel sportparken en schoolpleinen zijn geen onderdeel van het publieke domein. Het zijn monofunctionele voorzieningen die op een beperkt deel van de dag door een selecte groep personen wordt gebruikt. Het openbaar maken van sportparken door het verwijderen van hekken, toevoegen van fietsroutes en speelplekken maken de parken een leuk, toegankelijk voor een brede doelgroep. Het openbare scholen

beleid laat zien dat het openstellen van deze sport/speelruimte veel toegevoegde waarde kan hebben voor de buurt, mits goed georganiseerd met betrekking tot onderhoud en beheer. Dit vierde aandachtspunt komt voort uit de workshops met de stadsdelen, S&B en de GGD.

- Het laatste en vijfde aandachtspunt heeft betrekking op het beheer van de openbare ruimte, zowel de straten als de pleinen, parken, speeltuinen en sportvoorzieningen. Dit aandachtspunt werd door de Stadsdelen benoemd. Nieuwe inrichting is vaak mooi, fris en aantrekkelijk, maar als de openbare ruimte niet goed onderhouden wordt levert incidentele nieuwe inrichting weinig op. In een Bewegende Stad is het adagium 'beheer, beheer, beheer'!

Om te bewerkstelligen dat Amsterdam echt een bewegende stad wordt zal 'bewegen' een integraal onderdeel van ruimtelijk ontwerp moeten worden. Daartoe zijn bovenstaande uitgangspunten uitgewerkt in concrete doelen en maatregelen. Deze vormen samen de bouwstenen voor de Bewegende Stad.

Een deel van de bouwstenen is al verankerd in bestaand Amsterdams beleid. In de workshops is polshoogte genomen van in hoeverre er al aan de bouwstenen gewerkt wordt in de stad. Er zijn als eerste categorie de dingen die goed gaan en die we blijven doen. De tweede categorie zijn bouwstenen waar wel aan gewerkt wordt, maar die beter of meer kunnen. De derde categorie zijn bouwstenen die nog geen plek krijgen in de stad, maar die dat wel zouden moeten krijgen. Sommige bouwstenen uit de laatste categorie zijn vrij eenvoudig te realiseren, andere zijn complexer. De verhouding tussen categorie 1, 2 en 3 als volgt. 14% van de bouwstenen behoort tot 'doen we al, blijven we doen', 49% bij 'doen we al, maar kan beter of meer' en 37% van de bouwstenen valt in de categorie 'doen we nog niet'. Dit betekent dat er in Amsterdam nog heel wat te winnen is.



Gemeente
Amsterdam