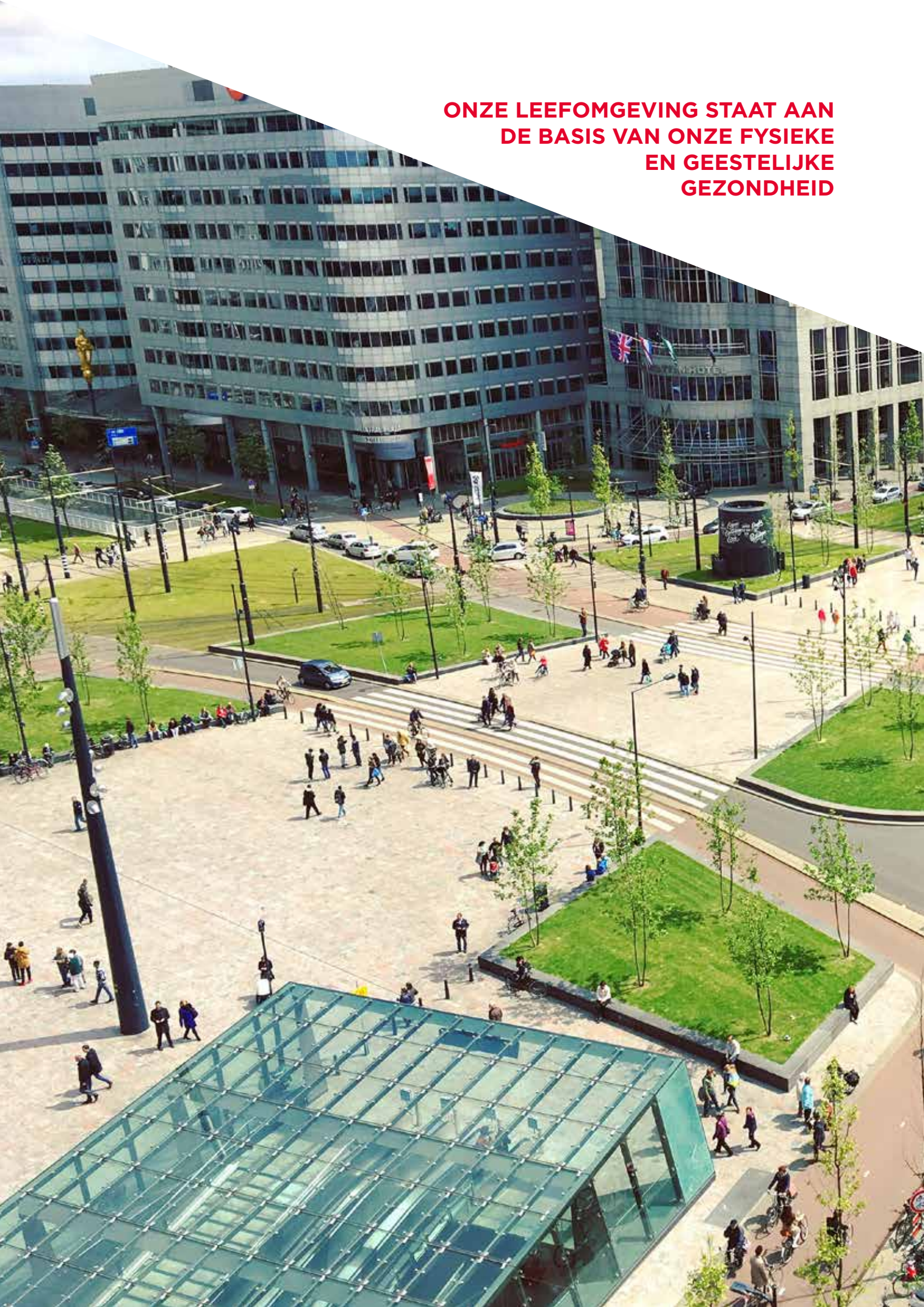
CUSHMAN & WAKEFIELD

INSIGHT

DE GEZONDE STAD MAAKT GEZONDE INWONERS

Juli 2021





ONZE LEEFOMGEVING STAAT AAN DE BASIS VAN ONZE FYSIEKE EN GEESTELIJKE GEZONDHEID

Dat ons welzijn niet gegarandeerd is, werd vorig jaar maar al te duidelijk. Het jaar 2020 zal iedereen zich herinneren als een jaar met veel beperkingen die doorwerkten op de fysieke en mentale gezondheid. Thuiswerken, geen terras of een bioscoop-bezoek, wanhopig proberen je kinderen te onderwijzen en geen visite meer van (klein) kinderen maakte onze wereld klein en heeft ons bovenal bewust gemaakt van de invloed die de directe omgeving op ons heeft.

De vaststelling dat onze leefomgeving aan de basis kan staan van fysieke of geestelijke gezondheidsklachten is niet nieuw. Echter, door de extremiteit van een pandemie hebben we aan den lijve ondervonden hoe onze omgeving doorwerkt op onze gezondheid.

Kennis vergroot bewustzijn en daarmee zijn gezondheidsvoordelen te behalen: informatie verspreidt zich steeds eenvoudiger en is voor vrijwel iedereen toegankelijk. Het maakt ons bewuster van bijvoorbeeld onze omgeving, maar ook ons eetpatroon, ons lichaam en gedrag.

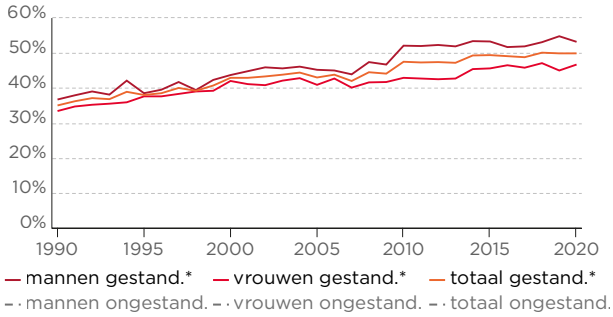
In de stad zorgt een complex samenspel van fysieke en sociaal-maatschappelijke factoren voor grote verschillen in het fysiek en geestelijk welzijn van haar inwoners. Daarmee is het duidelijk dat de gebouwde omgeving van invloed is op onze gezondheid, maar hoe kan een gezonde stad bijdragen aan de gezondheid van haar inwoners?



OVERGEWICHT EN DE STAD

De herkomst en de wijze van produceren van dagelijkse producten, spelen steeds nadrukkelijker een rol in onze keuzes. Hoewel we ons steeds bewuster worden van onze gezondheid en ons eetgedrag blijkt uit onderzoek van het CBS en het RIVM dat sinds 1990 het aantal Nederlanders met overwicht sterk is gestegen, zowel bij mannen als vrouwen. Hoewel er geen direct verband bestaat tussen het aantal fastfood verkooppunten en overgewicht, kunnen beleidsmakers ervoor kiezen een verdere toename van een ongezond voedselaanbod te beperken. Uit de Amsterdamse gezondheidsmonitor van 2018 blijkt dat het aantal psychische klachten toeneemt als gevolg van eenzaamheid in eenpersoonshuishoudens. Openbare ruimtes waar bewoners samen kunnen komen en met elkaar in contact raken kunnen eenzaamheid tegengaan. Het zijn relatief simpele keuzes zoals een verbod op fastfood of het faciliteren van voldoende beweeg- en ontmoetingsruimten in gebiedsontwikkelingen om deze trends vanuit een stedenbouwkundig perspectief te keren.

Trend volwassenen met overgewicht 1990-2020
18 jaar en ouder



volksgezondheidenzorg.info





UIT ONDERZOEK VAN HET CBS BLIJKT DAT SINDS 1990 HET AANTAL NEDERLANDERS MET OVERGEWICHT STERK IS GESTEGEN, ZOWEL BIJ MANNEN ALS VROUWEN.

STEDELIJKE VERDICHTING

Steden zijn de motoren van onze economie, de aanwezigheid van kennis en kapitaal leidt tot economische groei. Wereldwijd wonen er ruim 4,4 miljard mensen in stedelijke gebieden en dit loopt op tot naar verwachting 7 miljard mensen in 2050. Stedelijke gebieden zijn verantwoordelijk voor circa 80% van de mondiale economische output. Tegelijkertijd zijn zij ook verantwoordelijk voor circa 70% van het wereldwijde energiegebruik en de bijbehorende CO2-uitstoot.

De bevolkingsdichtheid van steden vormt een eerste belangrijke indicator voor de gezondheid van haar inwoners. En paradoxaal genoeg lijkt stedelijke verdichting een oplossing te zijn om uitstoot terug te dringen én een positieve uitwerking te hebben op de gezondheid van haar inwoners.

Een goed voorbeeld hiervan is een vergelijking van het stedelijk gebied tussen Atlanta en Barcelona in 1990. Beide steden kenden een vergelijkbare bevolkingsomvang. Atlanta circa 2,5 miljoen en Barcelona 2,8 miljoen inwoners. Toch zijn beide steden compleet verschillend van elkaar wanneer er wordt gekeken naar ruimtegebruik in km^2 en de uitstoot van CO2 per persoon. De mate van stedelijke verdichting heeft hierin een grote rol gespeeld. De afstanden tot een supermarkt of het kantoor zijn in Barcelona op loop- of fietsafstand waardoor men minder geneigd is de auto te pakken en er een actievere levensstijl wordt gestimuleerd.



ATLANTA AND BARCELONA HAVE SIMILAR POPULATIONS BUT VERY DIFFERENT CARBON EMISSIONS

ATLANTA

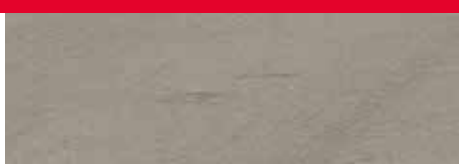


POPULATION	URBAN AREA	TRANSPORT BARBON EMMISIONS
2.5	4,280	7.5
MILLION	SQ KM	TONNES CO_2 /PERSON (PUBLIC + PRIVATE TRANSPORT)

BARCELONA



POPULATION	URBAN AREA	TRANSPORT BARBON EMMISIONS
2.8	162	0.7
MILLION	SQ KM	TONNES CO_2 /PERSON (PUBLIC + PRIVATE TRANSPORT)



Hoewel men zou verwachten dat ruim opgezette steden met veel groene zones en individueel grote groene kavels een gezondheidbevorderend effect zouden hebben, leidt de praktijk juist tot het tegenovergestelde: mensen zijn afhankelijk van de auto, bewegen daardoor niet en stoten bovendien veel uitlaatgassen uit.

Goede planologie is essentieel bij het tegengaan van klimaatverandering en het verbeteren van de gezondheid van de mens. Er zit een natuurlijke ‘cap’ op de mate van bevolkingsdichtheid en gezondheid. Zo kampen steden met een extreme bevolkingsdichtheid in de Westerse wereld met leefbaarheidsproblemen zoals onvoldoende groene omgeving, terwijl megasteden in ontwikkelingslanden veelal te maken hebben met een te grote druk op nutsvoorzieningen, zoals gebrek aan schoon leidingwater en sanitaire voorzieningen met alle grote gezondheidsproblemen van dien.





EEN GOEDE BINNENSTEDELIJKE VERBINDING TUSSEN STADSBUURTEN KAN EEN ENORME IMPACT HEBBEN OP DE GEZONDHEID VAN HAAR INWONERS.



VERBINDING VAN DE STAD

Een goede binnenstedelijke verbinding tussen stadsbuurten kan een enorme impact hebben op de gezondheid van haar inwoners. Om de reistijd tussen verschillende stadsbuurten te verkorten en ze met elkaar te verbinden is de stad Medellín in Colombia begonnen met de aanleg van buslijnen, gondels en roltrappen waardoor de gemiddelde reistijd binnen de stad werd gehalveerd.

Naast de vermindering in reistijd werden ook andere effecten zichtbaar. Het verbinden van deze stadsbuurten creëerde een sterker gevoel van gemeenschap doordat buurten met elkaar in aanraking kwamen. Hierdoor nam de sociale controle toe en reduceerde dit misdaad en geweld. Ook werd het openbaar vervoer vaker gebruikt. Dit leidde tot een betere luchtkwaliteit in de stad en een verminderde CO2 uitstoot. De verbeterde verbinding tussen stadsbuurten zorgde tevens voor een economische groei. De gecombineerde positieve effecten van economische groei, gevoel van veiligheid en betere luchtkwaliteit hebben uiteindelijk sterk bijgedragen aan de fysieke en mentale gezondheid van de inwoners van de stad.

Dichter bij huis is het de vraag of soortgelijke gezondheidseffecten verwacht mogen worden van openbare infrastructuur. Wat bijvoorbeeld de gezondheidseffecten van de Noord-Zuidlijn in Amsterdam zullen opleveren, is nu nog niet te zeggen. Maar met de nieuwe metrolijn in de hand, kan de gemeente Amsterdam haar auto-ontmoedigingsbeleid doorzetten, met een verwachte afname van luchtvervuiling en verkeersongelukken en een vergroting van de openbare ruimte door een drastische reductie van het aantal straatparkeerplaatsen. Als het voorbeeld van Medellín als uitgangspunt genomen wordt, ziet de toekomst er rooskleurig uit voor de inwoners van Amsterdam.

VOLDOENDE FYSIEKE EN SOCIALE BEWEEGRUIMTE

De twee voorbeelden van stedelijke verdichting en het verbinden van de stad geven weer hoe beleidsmakers een impact kunnen hebben op het welzijn van de inwoners. Deze twee voorbeelden gaan echter wel gepaard met een goede implementatie van deze keuzes. Het verdichten van de stad kan een positief effect hebben op de gezondheid van de mens, maar dan moet er wel voldoende ruimte zijn om te bewegen en te ontmoeten. Een gezonde stad faciliteert voldoende publieke buitenruimte, zoals zichtbaar groen, speelplekken, wandelroutes en andere faciliteiten zoals horeca, pleinen, parken en autoluwe plekken om zo de stadsbewoner uit te nodigen naar buiten te gaan. Het zijn deze plekken waar kinderen veilig in contact komen met andere kinderen en waar de basis voor sociale interactie wordt gelegd. Jong geleerd is oud gedaan en is van belang voor de opvoeding van het kind. Dit geldt uiteraard ook voor volwassenen (...).



Het faciliteren houdt echter niet op bij de bouw van deze openbare ruimtes of deze opnemen in de plannen van een gebiedsontwikkeling. Voorzieningen worden niet altijd op de gewenste manier of door de beoogde doelgroep gebruikt. Denk hierbij aan hangjongeren of personen met een verslavingsproblematiek die gevoelens van onveiligheid kunnen oproepen. Hierdoor wordt het optimale rendement uit openbare (groen)voorzieningen zoals parken niet gehaald. Elke voorziening vraagt om een juiste fysieke en sociale ontsluiting, door het aanleggen van veilige wandel- en/of fietsroutes naar groen- en/of speelvoorzieningen en een inrichting dat sociale controle mogelijk maakt. Ouders zullen een kind eerder zelfstandig naar een speelplek laten gaan in de wetenschap dat dit veilig kan. De aanleg en het gebruik van voorzieningen en de infra-

structuur eromheen heeft door het creëren van veilig fysiek en sociaal verkeer uiteindelijk een impact op de gezondheid van de mens.

En de test bewijst het: Nederlandse kinderen behoren tot de gelukkigste ter wereld. Onderzoek door Unicef (2020)[1] zet ons land bovenaan de ranglijst met betrekking tot mentale en lichamelijke gezondheid en sociale en leervaardigheden. Een hoge mate van individuele vrijheid en bewegingsruimte dragen hieraan bij. In de Canadese deelstaat Ontario is het jongeren tot 16 jaar verboden om zich zelfstandig in de openbare ruimte te verplaatsen[2]. De vrijheid en onafhankelijkheid die Nederlandse kinderen genieten om bijvoorbeeld zelf naar school of sportclub te fietsen, draagt sterk bij aan het geluksgevoel en is in internationaal opzicht vrij bijzonder.

SOCIAALECONOMISCHE ONGELIJKHEID

Het karteren van de sociaal economische structuur in een stad speelt een cruciale rol bij het nastreven van een gezonde stad. Zoals hierboven reeds benoemd zorgt een complex samenspel van fysieke en sociaal-maatschappelijke factoren voor grote verschillen in het fysiek en geestelijk welzijn van haar inwoners. Het monitoren en in kaart brengen van verschillen tussen de inwoners is daarvoor een belangrijke stap. Het Sociaal Cultureel Planbureau heeft een methodiek ontwikkeld die de sociaaleconomische status (SES) van de individuele stadsbewoner kan bepalen. Uit de Gezondheidsmonitor van Amsterdam (AGM)[3] wordt duidelijk dat inwoners van wijken met een lage of gemiddelde SES score, vaker te maken krijgen met gezondheidsbeperkingen (respectievelijk 24% en 17%) dan inwoners van hoge SES-wijken (8%). Ditzelfde beeld zien we ook in de stad Utrecht, waar volwassenen die hoger zijn opgeleid hun gezondheid ruim twee keer zo vaak als ‘goed’ beoordelen vergeleken met volwassen die ten hoogste basisonderwijs hebben afgerond.

Naast opleiding worden er ook verschillen zichtbaar wanneer de mate van gezondheid wordt afgezet tegen culturele kenmerken. Uit de Volksgezondheidsmonitor uit 2018 van de gemeente Utrecht gaven Utrechters zonder migratieachtergrond aan zich ongeveer anderhalf keer zo vaak gezond te voelen ten opzichte van Utrechters met een Turkse of Marokkaanse achtergrond . In hetzelfde onderzoek in Amsterdam (2018) heeft van het aantal inwoners in de leeftijdscategorie 19 t/m 64 jaar (592.097) 36% een niet-westerse herkomst. Binnen deze groep kwam bij 61% overgewicht en bij 25% obesitas voor, in vergelijking met inwoners van Nederlandse herkomst is dit zeer opvallend (28% overgewicht, 5% obesitas). Deze cijfers tonen aan dat er geen ‘one-size-fits-all’ oplossingen bestaan voor het verbeteren van een set aan problematieken die worden gevangen in het containerbegrip dat ‘gezondheid’ heet.

Gezondheid houdt verband met iemands sociaal-weconomische status en iemands afkomst speelt een rol. Een goede mix van bewoners met een verschillend opleidingsniveau, afkomst en positie op de arbeidsmarkt in combinatie met publieke ruimtes waar mensen elkaar ontmoeten, van elkaar leren en bewust worden van alternatieve inzichten zou een bijdrage kunnen leveren aan de gezondheid van haar inwoners.

INTEGRAAL BELEID VOOR EEN GEZONDE STAD

De hierboven genoemde voorbeelden hebben een meetbare impact op de gezondheid van de stadsbewoner. Dit thema wordt dan ook integraal meegenomen in de verdere groei en ontwikkeling van de stad. Vanuit verschillende invalshoeken moet het thema worden benaderd: zowel ruimtelijk bij de invulling van stedenbouwkundige plannen of het omgevingsplan voor verkeer of gemeentelijke gezondheidsdiensten en vanuit een maatschappelijk (sociaal culturele) invalshoek. Zo moet men niet alleen kijken naar het totale oppervlak van beschikbare publieke voorzieningen, maar ook naar de (loop)afstand en de verschillende manieren daar veilig te komen. Mensen zijn eerder geneigd gebruik te maken van de voorzieningen als ze goed fysiek en sociaal bereikbaar zijn. En dat is het uiteindelijke doel: gezonde stadsbewoners.

1 Unicef (3 september 2020) beschikbaar op: https://www.unicef.nl/nieuws/2020-09-03-nederland-op-nummer-1-in-onderzoek-naar-welzijn-van-kinderen

2 Slaughter, J. [Not Just Bikes]. (2020, 7 september). Why we won’t raise our kids in Suburbia (and moved to The Netherlands instead) [video]. Youtube. https://youtu.be/ul_xzyCDT98

3 GGD Amsterdam (2017), Amsterdamse Gezondsheidsmonitor (AGM). Beschikbaar op: www.ggd.amsterdam.nl/AGM

4 Gemeente Utrecht, GGD Utrecht (2019), Volksgezondheidsmonitor. Beschikbaar op: www.volksgezondsheidsmonitor.nl

Deze insight maakt deel uit van de serie 'de waarde van de stad' en komt tot stand vanuit intern onderzoek en dialoog met interne en externe stakeholders, in nauwe samenwerking met consultants en analisten uit ons Real Estate Strategy & Innovation team. Deze insight behoort bij de column van Elsbeth Quispel waarin zij haar visie geeft op de maatschappelijke relevantie van steden, stedelijke ontwikkeling en dus ook vastgoed.

Real Estate Strategy & Innovation is de service line binnen Cushman & Wakefield die een leidende rol neemt bij data gedreven strategische adviesopdrachten binnen de vastgoedmarkt. Waarmee we als professional real estate services company strategie en executie aan elkaar verbinden en blijvende toegevoegde waarde leveren aan onze opdrachtgevers. De volgende insight sluit aan bij de serie 'de weerbaarheid van de stad' en gaat over klimaatrisico's.



FABIAN VAN KOLDENHOVEN MSC

Consultant Gebiedsontwikkeling - Real Estate Strategy & Innovation
Mobiel: +31 (0) 6 5005 2745
fabian.vankoldenhoven@cushwake.com



JOS HESSELINK MSC

Research Lead
Mobiel: +31 (0) 6 2973 8608
jos.hesselink@cushwake.com



ELSBETH QUISPEL

International Partner - Head of Strategy & Innovation
Mobiel: +31 (0) 6 1396 7315
elsbeth.quispel@cushwake.com