



Universiteit
Leiden
The Netherlands

Walkable cities

Hin, D.

Citation

Hin, D. (2024). Walkable cities. *Bestuurskundige Berichten*, 39(1), 32-35.
doi:

Version: Publisher's Version

License: [Creative Commons CC BY-NC-ND 4.0 license](#)

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/4256357>

Note: To cite this publication please use the final published version (if applicable).



Walkable cities

In Europa zijn ‘walkable cities’ een concept voor waar velen onbewust aan deelnemen in onze samenleving. Steden als Amsterdam, Florence, Riga en Parijs zijn gegroeid of ontworpen met een opbouw die verwelkomend werkt naar mensen die zich graag te voet bewegen. Het concept van ‘walkable cities’ is er één die in de jaren meer naar voren komt als een oplossing naar de vraagstukken van onze moderne samenleving. Zo kan het bijdragen in het beantwoorden van duurzaamheids-, leefbaarheids-, veiligheids-, en gezondheidsvraagstukken. Tevens heeft het als antwoord een hand in de culturele en economische waarden van onze samenleving (Czesh, Juzek & Turón, 2017). In de constructie van steden met de voetganger als uitgangspunt kan deze zich lenen aan behoeftes van de samenleving. Een voetganger heeft minder noodzaak aan auto georiënteerde wegen die veel ruimte in beslag nemen en veel onderhoud vereisen. De voetganger leent zich dus voor de bouw van parken, groenvoorzieningen, betrouwbaar openbaar vervoer, en kunst, verspreid door de samenleving. Een voetganger draagt ook op die manier bij aan een gezonde economie in de stad. Zo helpt een ‘walkable city’ bij het verhogen van vastgoedwaarden, arbeidsproductiviteit, een hogere bereidheid tot het uitgeven van geld, en verhogen van tijd en aandacht voor het opnemen van de omgeving, waaronder ook marketingstrategieën van winkels en cafés (e.g. Buchanan, 2007; Crow, z.d.; Cortright, 2009; SWECO, 2018.). Tevens kan wandelen gezien worden als een vorm van mobiliteit met de laagste barrières voor participatie, dit onder de voorwaarden dat standaardvoorzieningen voor mensen slecht ter been worden meegenomen in de overwegingen tijdens de bouw. Lopen is namelijk niet verbonden aan inkomen, geslacht, afkomst, of vaardigheden. Eenieder kan een voetganger zijn, al is het met behulp van de nodige infrastructuur en hulpmiddelen (Marquet & Miralles- Guasch, 2015).

Economische voordelen

Een ‘walkable city’ heeft verschillende voordelen in zijn ontwerp, waaronder economische voordelen. Zo zijn er diverse onderzoeken gedaan naar het effect van deze gedachtegang op de veranderende waarden van de stad (e.g. Buchanan, 2007; Cortright, 2009). Cortright (2009) legt een nadruk op de basisconstructie van een ‘walkable city’ om de stad loopbaar te maken, zoals: een veilig punt van oversteken; een schone wel gestructureerde stoep; de aanwezigheid van natuur; en de sociale aspecten van de ‘walkable city’. Deze hebben het neveneffect dat zij bijdragen aan de toenemende waarde waarvoor vastgoed verhuurd of verkocht wordt. Deze stijging in waarde is gemiddeld 5,2% voor huizen en 4,9% voor winkelvastgoed. Tevens benoemt hij in zijn onderzoek dat ondernemers veel verdienen aan het onderhouden van de



Daan Hin



factoren die hun winkelomgeving toegankelijk maken voor voetgangers. In de praktijk zien we niet alleen een toename aan huur en verkoop van de panden, maar ook een stijging in de totale opbrengsten van de winkels. Zo toont Hack (2013) in zijn onderzoek een toename van maar liefst 30% in belastingopbrengsten uit de verkoop van winkels van ‘walkable cities’. Dit maakt de investering er één die zichzelf bekostigt. De vraag van de in 1995 bekroonde Nobelprijs voor de economie winnaar, de heer R.E. Lucas jr, legt de beste fundering voor de reden achter het economisch succes van de ‘walkable city’.

“If we postulate only the usual list of economic forces, cities should fly apart. The theory of production contains nothing to hold a city together. A city is simply a collection of factors of production: capital, people and land -- and land is always far cheaper outside cities than inside. Why don’t capital and people move outside, combining themselves with cheaper land and increasing profits?” (Lucas, 1988)

In zijn werk concludeert hij dat dit komt uit een bereidheid meer te willen betalen voor de bereikbaarheid van instanties, materiaal en vermaak. De stad zelf levert een bijdrage aan de nabijheid van belangrijke aspecten in hun levens zoals: voeding, wonen, studie en werk. Dit wordt enkel versterkt door de mate van loopbaarheid in een stad, waar men met gemak een weg kan oversteken, of tijdens hun loop nieuwe connecties



Rijksvastgoedbedrijf. (2024, 25 januari). Nieuwe brug [Afbeelding]. Rijksvastgoedbedrijf. Geraadpleegd van <https://www.rijksvastgoedbedrijf.nl/actueel/nieuws/2024/01/24/nieuwe-ontwerpen-buitenruimten-hofgracht-terug-aan-het-binnenhof>

kan opbouwen met locaties waar deze in de toekomst geld kan spenderen. Uit het samenspel van de hiervoor genoemde onderzoeken kan men de conclusie trekken dat de toegankelijkheid, die gecreëerd wordt door een ‘walkable city’, een uitnodigend effect heeft op de mensen die behoren, of wensen te behoren, bij de stad. Dit zet de stadsbewoner en bezoeker in een betere positie voor het leveren van economische bijdragen aan de lokale economie.

Gezondheidsvoordelen

Mocht iemand de mening delen dat lopen gezond is, zullen velen niet verbaasd opkijken van deze mening. Echter is er baat bij het verder onderzoeken en onderbouwen van deze mening, zodat deze bij kan dragen aan de politieke discussie. Beweging draagt bij aan de fysieke en mentale gezondheid van een individu, en de afwezigheid van voldoende beweging draagt bij aan het vergroten van al bestaande problematiek zoals depressie, obesitas, diabetes en hartziekten (e.g. Claris & Scopelliti, 2016; Litman, 2003; Litman, 2023; Speck, 2018; Shepard & Trudeau, 2009). Een wandeling verwerken in iemands dag draagt bij aan de gezondheid van deze persoon. Tevens blijkt uit het onderzoek van



Ettema & van Wee (2017) dat lopen een effect heeft op het ervaren welzijn, dat zich uit in een gevoel van autonomie en rust.

Deze effecten worden versterkt door de afwezigheid van vervoer. Vanzelfsprekend verkleint het aantal verkeersongelukken bij de afwezigheid van auto's in de stad. Toch is in het minderen van auto afhankelijkheid een groter effect te vinden. Zo heeft Amsterdam besloten vanaf 2030 geen benzine of dieselauto's toe te staan wegens de luchtvervuiling die deze meebrengen, zo spreekt ook Dijksma over de kwestie "Gemiddeld leven Amsterdammers een jaar korter door deze vieze lucht" (NOS, 2019).

Sociale voordelen

Bij het inrichten van een 'walkable city', wint de samenleving het genot van verschillende neveneffecten. Een voorbeeld hiervan is te vinden in het simpele effect dat er meer mensen zich op straat bevinden. Dit heeft het indirecte gevolg dat men zich veiliger voelt op straat; men voelt een mate van controle en veiligheid. De inwoners van Rotterdam hebben bijvoorbeeld bewust om een vermindering van verkeersdruk gevraagd als een manier om de veiligheid van de stad toe te laten nemen (Clariss & Scopelliti, 2016).

Dit gevoel van veiligheid is dan ook één van de aspecten die bijdraagt aan hoe men de stad

ervaart. Uit onderzoek blijkt dat een stad, ontworpen met de voetganger in gedachte, mensen uitnodigt om meer te lopen. Ook bekend als het fenomeen 'Pedestrian Propulsion'. Deze suggereert dat een voetganger bereid is tweemaal zo ver te lopen als de omgeving daartoe uitnodigt (Mouzon, 2009). Dit stelt de voetganger in staat meer waardering op te bouwen voor diens leefomgeving, als de voetgang zich onderdeel voelt van het geheel. Een inwonende die veel door de stad loopt zal zich sneller betrokken voelen bij de samenhang, veiligheid en presentatie van deze omgeving, ook kan men een toename aan creatieve uitingen verwachten van een voetgangersvriendelijke omgeving, denk bijvoorbeeld aan straatmuzikanten. Dit roept op zijn beurt weer mensen naar de straat en vergroot het plezier dat men haalt uit diens wandeling, wat zich als een vicieuze cirkel voortzet (Clariss & Scopelliti, 2016). Tevens is uit onderzoek van Donald Appleyard (1981) te halen dat een lage mate van verkeer bijdraagt aan de sociale cohesie van een omgeving. Uit dit onderzoek blijkt dat de afwezigheid van verkeer, de mensen meer in staat stelt een betere aansluiting te vinden met hun omgeving, en de gelegenheid geeft zich meer te verzamelen.

Het ontwerpen van een 'walkable city' brengt een kans om onze steden naar wens



Ng, W. (2021, 9 december). Accessways [Afbeelding]. Medium. Geraadpleegd van <https://medium.com/sidewalk-talk/street-design-principles-fe35106e0f92>



in te richten. De afname van de hoeveelheid vervoerswegen levert ruimte op voor verdere bouw of voor groenvoorzieningen. De infrastructuur voor voetgangers geven veel ruimte voor creativiteit, of is in sommige ogen zelfs een essentieel onderdeel hiervan (Claris & Scopalliti, 2016). Het stelt wijken in staat zichzelf beter te onderhouden en maakt ruimte voor de revitalisering van steden. Een 'walkable city' is in deze context een verlangen. De steden zijn een creatie van de mensheid en een manier van het vinden van een gemeenschap en efficiëntie. Het is de creatie reflecterend aan wie de samenleving wil zijn. De stad is het product van mensen die zich verzamelen en de omgeving bijstellen tot iets passend aan de wensen en eisen van deze samenleving. Dit concept is het best gereflecteerd in een citaat van Robert E. Park, een pionier in de Amerikaanse stadssociologie.

“Man’s most consistent and on the whole, his most successful attempt to remake the world he lives in more after his heart’s desire. But, if the city is the world which man created, it is the world in which he is henceforth condemned to live. Thus, indirectly, and without any clear sense of the nature of his task, in making the city man has remade himself. (Park, 1967)”

Literatuurlijst

- [1] Appleyard, Donald., Gerson, M. Sue., & Lintell, Mark. (1981). *Livable streets*. University of California Press.
- [2] Buchanan, C. (2007). *Paved with gold: The real value of good street design*. Retrieved February 4, 2024, from <https://www.designcouncil.org.uk/fileadmin/uploads/dc/Documents/paved-with-gold1.pdf>
- [3] Claris, S., & Scopelliti, D. (2016). *Cities alive: towards a walking world*.
- [4] Cortright, J. (2009). *How Walkability Raises Home Values in U.S. Cities*. Retrieved February 4, 2024, from <https://nacto.org/docs/usdg/walkingthewalkcortright.pdf>
- [5] CROW. (n.d.). *Duurzame mobiliteit - CROW*. <https://www.crow.nl/duurzame-mobiliteit/home/systeemintegratie/voetganger/voetgangersvriendelijk-beleid>
- [6] Ettema, D. & van Wee, B. (2017). *Verplaatsingsgedrag en gezondheid: conceptueel model en onderzoeksagenda*. *Milieu*, 23(1), 37-41.
- [7] Hack, G. (2013). *Business Performance in Walkable Shopping Areas*. In *Active Living Research*. Retrieved February 4, 2024, from <https://activelivingresearch.org/sites/activelivingresearch.org/files/BusinessPerformanceWalkableShoppingAreasNov2013.pdf>
- [8] Litman, T. A. (2003). *Economic value of walkability*. *Transportation Research Record*, 1828(1), 3-11.
- [9] Litman, T. (2023). *Economic Value of Walkability*. *Victoria Transport Policy Institute*. Retrieved February 4, 2024, from <https://www.vtpi.org/walkability.pdf>
- [10] Lucas, R. E. (1988). *ON THE MECHANICS OF ECONOMIC DEVELOPMENT*. *Journal of Monetary Economics*, 36. <https://www.parisschoolofeconomics.eu/docs/darcil-lon-thibault/lucasmecaniceconomicgrowth.pdf>
- [11] Marquet, O., & MirallesGuasch, C. (2015). *The Walkable city and the importance of the proximity environments for Barcelona’s everyday mobility*. *Cities*, 42, 258–266. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2014.10.012>
- [12] Mouzon, S. (2009, July 30). *Pedestrian propulsion | The Original Green | Steve Mouzon*. <https://originalgreen.org/blog/pedestrian-propulsion.html>
- [12] NOS. (2019, May 2). *Amsterdam wil benzine- en dieselauto’s verbieden in 2030*. NOS. <https://nos.nl/artikel/2282977-amsterdam-wil-benzine-en-dieselauto-s-verbieden-in-2030>
- [13] Park, R., *On Social Control and Collective Behavior*, Chicago, Chicago University Press, p.3
- [14] Shephard, R. J., & Trudeau, F. (2009). *Relationships of physical activity to brain health and the academic performance of schoolchildren*. *American Journal of Lifestyle Medicine*, 4(2), 138–150. <https://doi.org/10.1177/1559827609351133>
- [15] Speck, J. (2018). *Walkable City Rules: 101 Steps to making better places* [Google Books]. Islandpress. <https://books.google.nl/books?hl=nl&lr=&id=DRlvDwAAQBAJ&oi=fnd&pg=PP1&dq=walkable+city&ots=9VvBhJvN-T&sig=P-goFP1-vLwbwYpDcplIqsOr6XZU&redirec=y#v=onepage&q=walkable%20city&f=false>
- [16] SWECO. (2018, May 15). *Urban Insight: Europese steden onderschatten potentieel van fietsers en voetgangers*. Sweco Nederland. Retrieved February 4, 2024, from <https://www.sweco.nl/actueel/nieuws/urban-insight-europese-steden-onderschatten-potentieel-van-fietsers-en-voetgangers/>
- [17] Turon, K., Czech, P., & Juzek, M. (2017). *The concept of a walkable city as an alternative form of urban mobility*. *Zeszyty Naukowe. Transport/Politechnikaska*, (95), 223-230.