

BEWEEGVRIENDELIJKE STEDEN EN GEZONDHEID

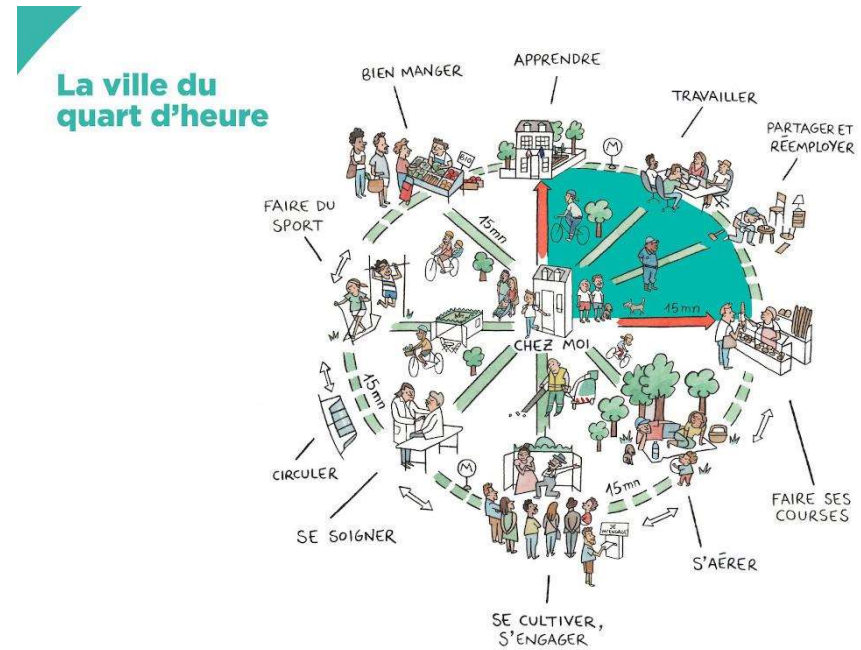
Lieze Mertens - Delfien Van Dyck

OPBOUW WORKSHOP

- Internationaal project 'indicatoren van gezonde en duurzame steden' – casus Gent (Delfien Van Dyck)
- Vernieuwde walkability score tool – Vlaams Instituut Gezond Leven (Lieve Evens – vervangen door Delfien Van Dyck)
- Hoe actieve verplaatsingen stimuleren? – onderzoeksresultaten gebundeld in een factsheet (Lieze Mertens)

BEWEEGVRIENDELIJKE, GEZONDE EN DUURZAME STEDEN

- Omgevingen die actieve en duurzame transportmodi aanmoedigen
- '15-minuten stad' – nabijheid van voorzieningen
- 3 D's van stadsplanning
 - Densiteit, diversiteit, design
- Walkability of beweegvriendelijkheid



Bron: <https://www.annehidalgo2020.com/>

PROJECT 'HEALTHY AND SUSTAINABLE CITIES'



- Internationaal project – 25 steden in 19 landen
- “meten is weten” + objectieve data als communicatietool
- DOEL : in kaart brengen van ruimtelijke en beleidsmatige indicatoren mbt mobiliteit en gezondheid in steden
 - opvolgen hoe steden ‘scoren’
 - internationale vergelijking – relatieve ranking
 - toegankelijke communicatietool naar steden en gemeenten

SUBDOELEN PROJECT

1. Is het haalbaar om ruimtelijke en beleidsmatige indicatoren mbt mobiliteit en gezondheid te meten?
2. Hebben steden een beleid rond het bereiken van gezondheidsdoelstellingen?
3. Zijn er 'drempels'?
4. Welke indicatoren kunnen overheen steden en landen gebruikt worden?
5. Zijn er sociale ongelijkheden binnen en tussen steden?

AANPAK PROJECT



AANPAK + UITKOMSTEN PROJECT

- Ruimtelijke indicatoren: input van steden = aanreiken van data (GIS lagen) + open-source framework voor berekening indicatoren
- Beleidsmatige indicatoren: input van steden = screening van beleidsdocumenten
- Training + dataverwerking door coördinerend team
- Uitkomsten
 - Scorekaart per stad + samenvattend rapport
 - Lancet Global Health Series (overkoepelende resultaten)

RUIMTELIJKE INDICATOREN?

- Toegang tot voorzieningen binnen 500 meter
 - o.a. parken, supermarkt, openbaar vervoer
- % bevolking in beweegvriendelijke (“walkable”) buurten
- % bevolking in buurten met “goede” bevolkingsdichtheid (zie drempels)
- % bevolking in buurten met veel kruispunten (zie drempels)

BELEIDSMATIGE INDICATOREN?

- Aanwezigheid van stadsontwerp- en vervoersbeleid rond gezondheid en duurzaamheid (24 indicatoren)
- Kwaliteit van het beleid – specifieke meetbare indicatoren (57 indicatoren)
 - 3 aspecten:
 1. Er is een beleid
 2. Beleid gebaseerd op beschikbare evidentie ivm bevordering van gezondheid en duurzaamheid
 3. Beleid includeert meetbare doelen

Vb. vereisten voor dichtheid van woningen, parkeerbeperkingen, beleid rond aanleg infrastructuur voor voetgangers, vereisten voor toegankelijkheid openbaar vervoer

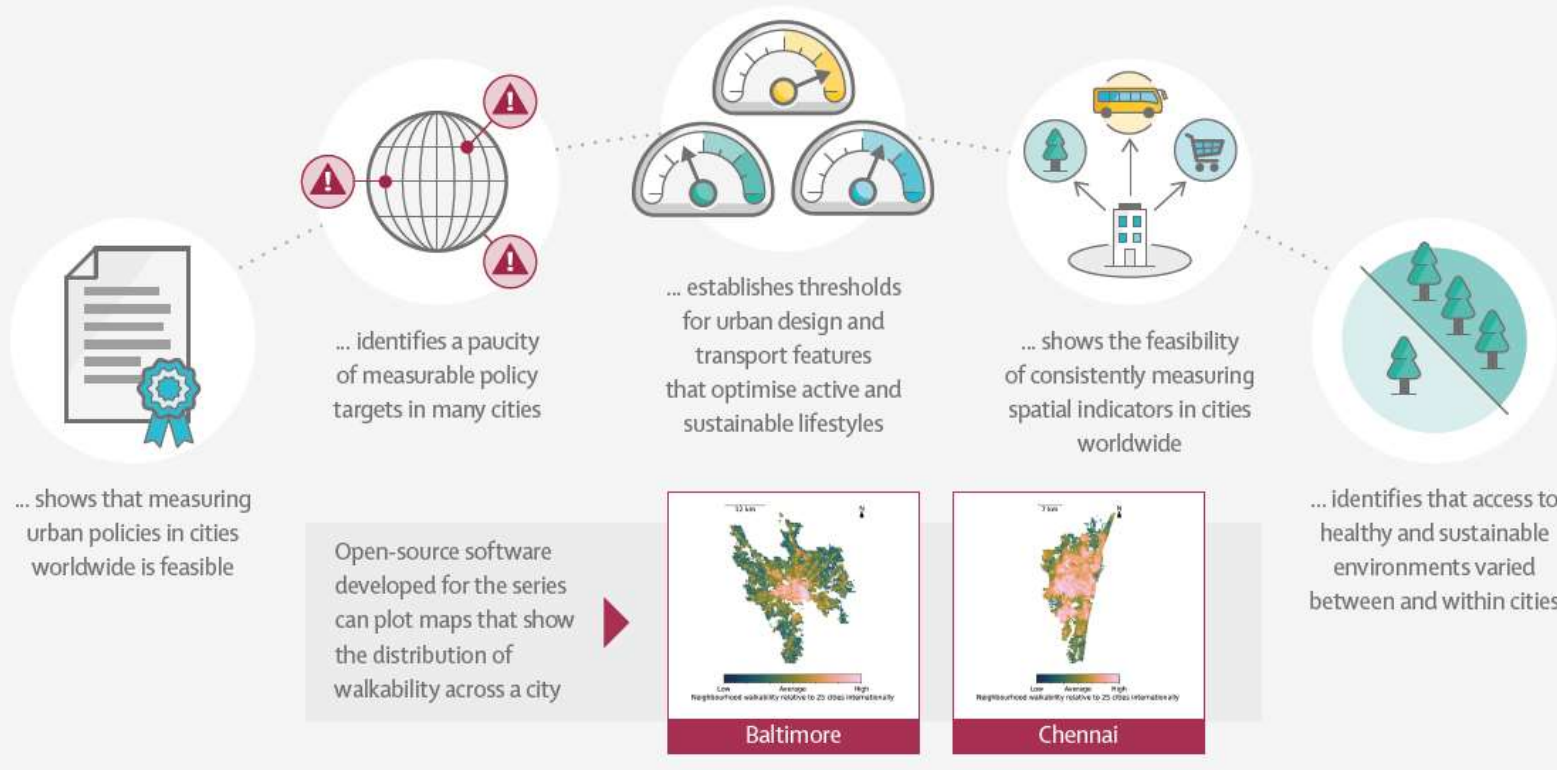
ALGEMENE RESULTATEN – 25 STEDEN

Bron:
www.healthysustainablecities.org

Benchmarking healthy, sustainable cities

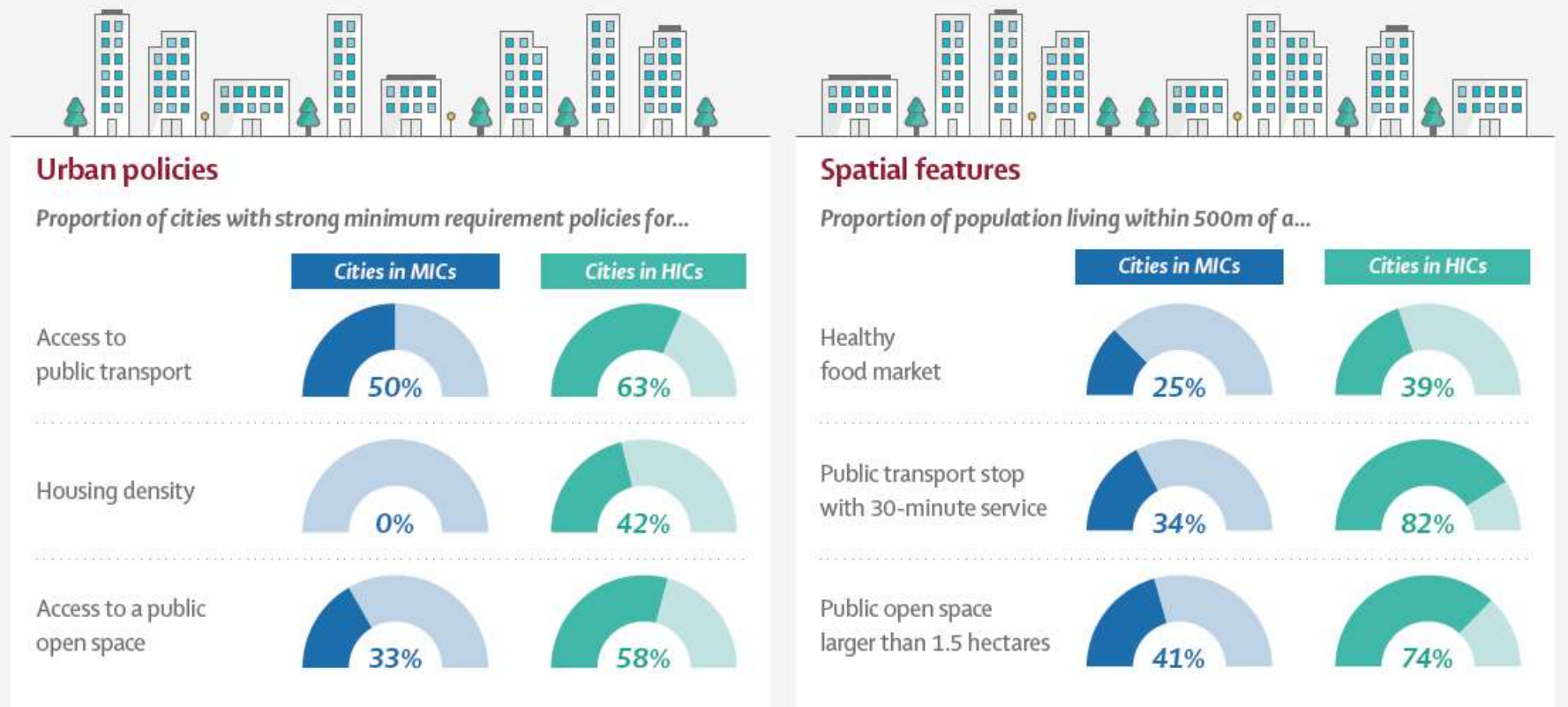
City planning policies influence urban environments, lifestyles, health, and sustainability. Effective policies require evidence-informed quantitative targets.

The *Lancet Global Health Series on urban design, transport, and health* created policy and spatial indicators for urban design and transport features in 25 cities on 6 continents to evaluate success and guide improvement. In short, the series...



ALGEMENE RESULTATEN – 25 STEDEN

Cities in middle-income countries (MICs) had greater gaps in recommended policies and fewer spatial features than their counterparts located in high-income countries (HICs)



ALGEMENE RESULTATEN – 25 STEDEN

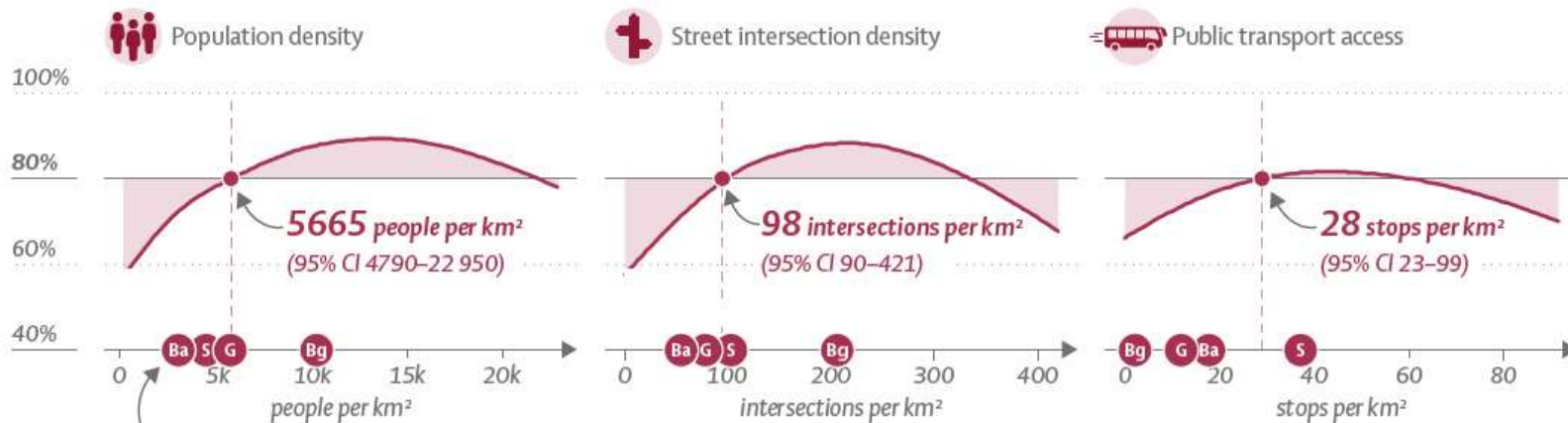
Sustainable cities are typified by a high prevalence of active transport — a lifestyle choice influenced by urban design and transport features



Optimising active and sustainable lifestyles

A minimum 80% probability of engaging in any walking for transport is a key indicator of a healthy and sustainable city

Probability of engaging in any walking for transport, by...



How cities compare: **Ba** = Baltimore, USA **Bg** = Bogota, Colombia **G** = Ghent, Belgium **S** = Stoke-on-Trent, UK

CASUS GENT: DE RESULTATEN

 **Ghent**
Belgium



GINI Index (country)	Total urban area (city)	City-wide density (pop/Km ²)
27,2	156.18Km²	1,695Km²
HDI (country)	Total population (city)	GDP per capita (INT \$)
0.931	264,666	\$62,662

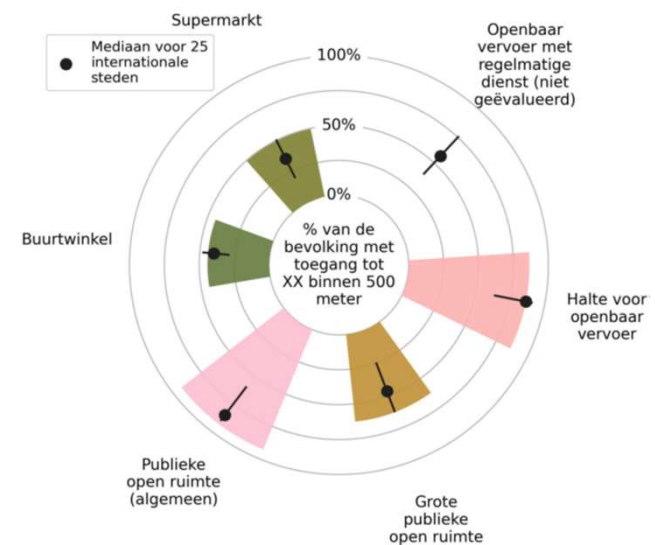


Policy Indicators



CASUS GENT: DE RESULTATEN

- Ruimtelijke indicatoren (toegankelijkheid binnen 500m)
 - 50% toegang tot supermarkt/verse voeding winkel
 - 93% toegang tot publieke open ruimte
 - 87% toegang tot halte openbaar vervoer (geen info over regelmaat dienst)



CASUS GENT: DE RESULTATEN

- Beleidsmatige indicatoren
 - Duidelijk, kwalitatief en meetbaar beleid aanwezig rond parken/publieke open ruimtes, dichtheid woningen, parkeren
 - Beleid aanwezig rond voetgangers en fietsers, gezondheidsfocus aanwezig in stads- en vervoersbeleid, luchtvervuiling, maar MEETBARE doelen ontbreken in beleidsdocumenten
 - Onduidelijk wat vereisten rond toegankelijkheid openbaar vervoer, connectiviteit straten en distributie werkgelegenheid zijn

CASUS GENT: OVERLEG MET DE BELEIDSMAKERS

- Overleg met Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning – Stad Gent
- Kadering van resultaten + verklaringen
 - Beleid rond toegankelijkheid openbaar vervoer: verantwoordelijkheid ‘De Lijn’
 - Drempelwaarde densiteit (5665 inwoners/km²) in perspectief van stadswijken
- Meetbare doelen als belangrijke meerwaarde
- Vraag naar gedetailleerde info van andere steden
- Fietsen als gedraag ontbreekt nog \leftrightarrow Veralgemeenbaarheid overheen landen

BEDENKINGEN EN LIMITATIES

- Relatieve scores - ranking afhankelijk van andere steden (aantal + type steden) → 1000 cities project!
- Beleidsmatige indicatoren: redenen voor scores?
 - Overleg met beleidsmakers en stadsplanners nodig!
- Internationale indicatoren: vereenvoudiging + niet op maat van elke stad

VOLGENDE STAPPEN?

- 1000 cities challenge!

<https://www.healthysustainablecities.org/1000cities>

- Doel:

- scorekaarten en rapporten gebruiken voor opvolging, doelen stellen, uitstippelen beleid,...

- Meer data = meer vergelijkbaarheid overheen steden wereldwijd

- Hoe?

- Open access tools gebruiken met eigen ruimtelijke en beleidsmatige data – indicatoren voor je eigen stad



Delfien Van Dyck

VAKGROEP BEWEGINGS- EN
SPORTWETENSCHAPPEN

E delfien.vandyck@ugent.be

T +32 9 264 94 41

www.ugent.be

 Ghent University

 @ugent

 Ghent University



Vernieuwde Walkabilityscore-tool

Gezonde Publieke Ruimte



VLAAMS INSTITUUT

**GEZOND
LEVEN**

WALKABILITYSCORE



- Geen kaart
- Walkabilityscore
- Walkabilityscore bebouwd gebied
- Stratenconnectiviteit
- Woondichtheid
- Functiemix

DEMOGRAFISCHE GEGEVENS

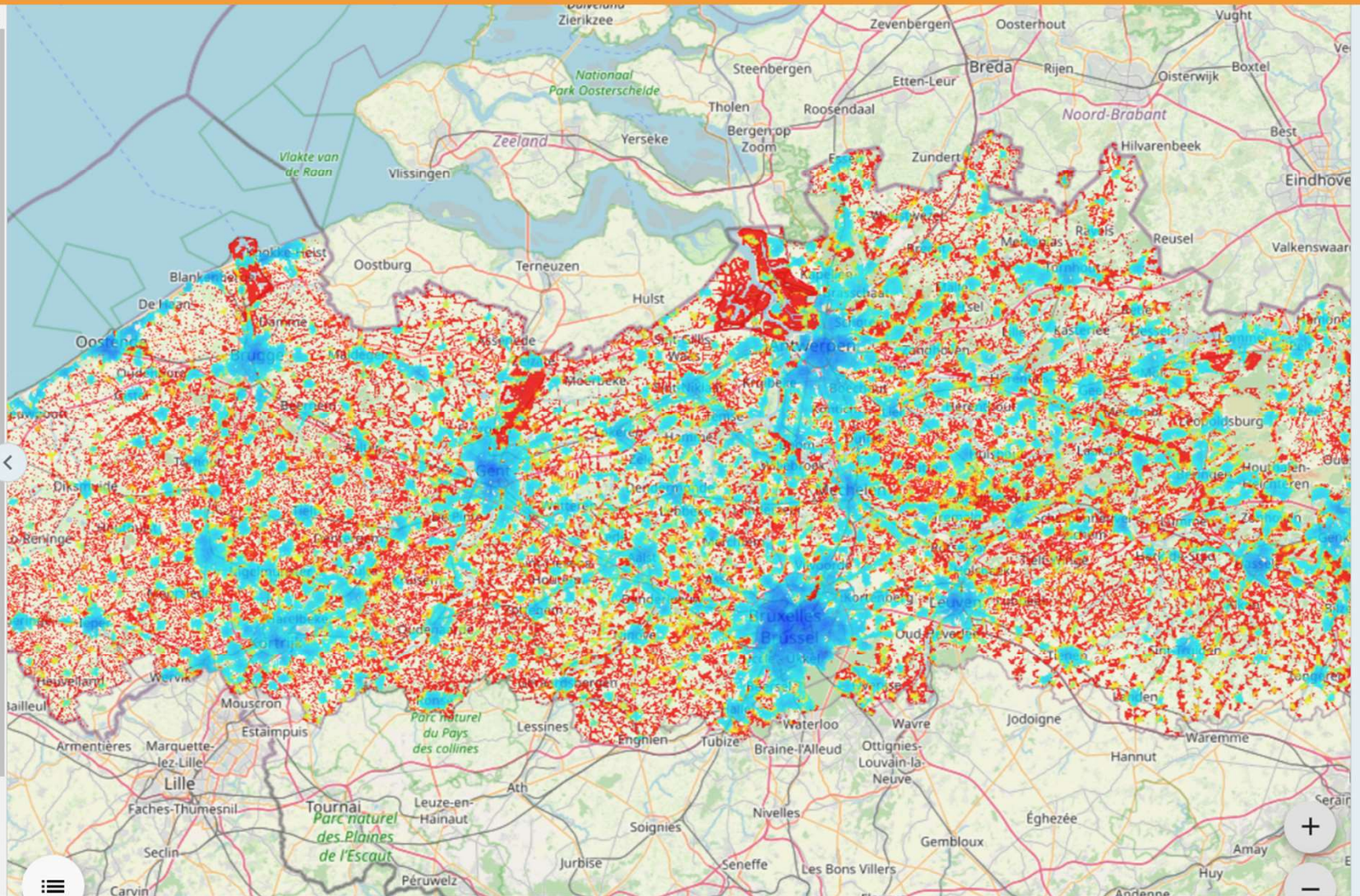


- Mediaan inkomen
- Aantal inwoners > 65 jaar
- Aandeel inwoners > 65 jaar
- Aantal inwoners <17 jaar
- Aandeel inwoners <17 jaar

BELFIUS-CLUSTERS



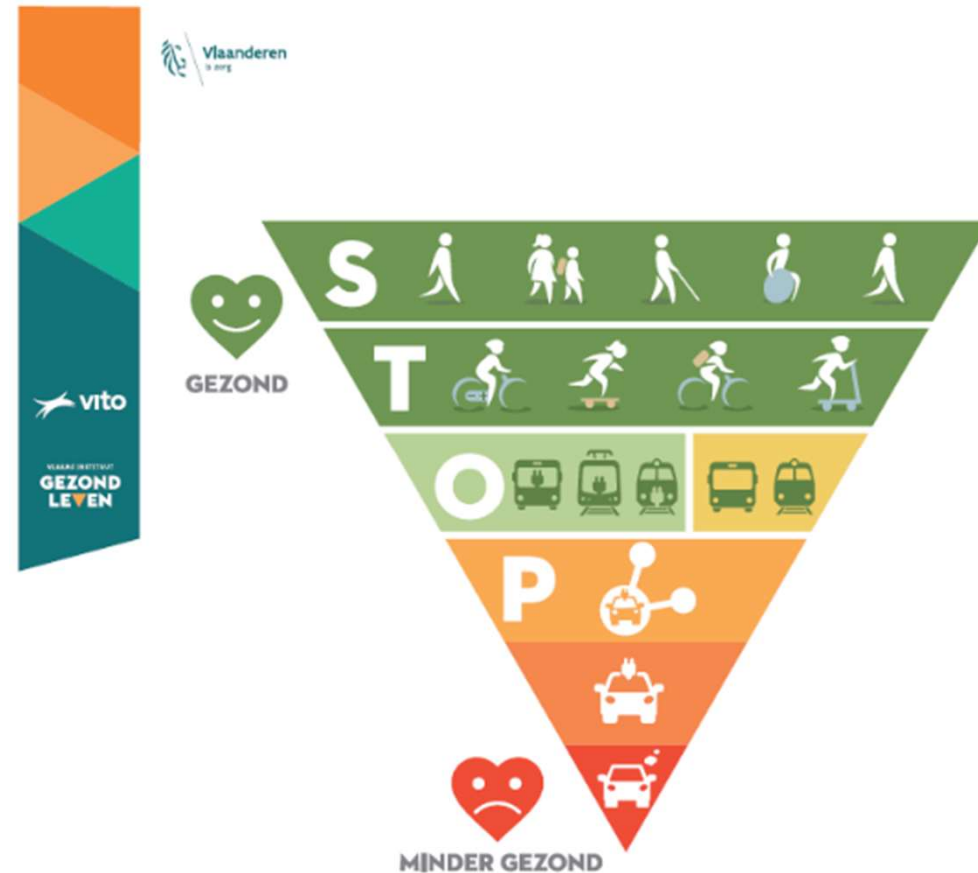
Maak een keuze



<https://www.gezondleven.be/settings/gezonde-gemeente/gezonde-publieke-ruimte/walkability-tool>

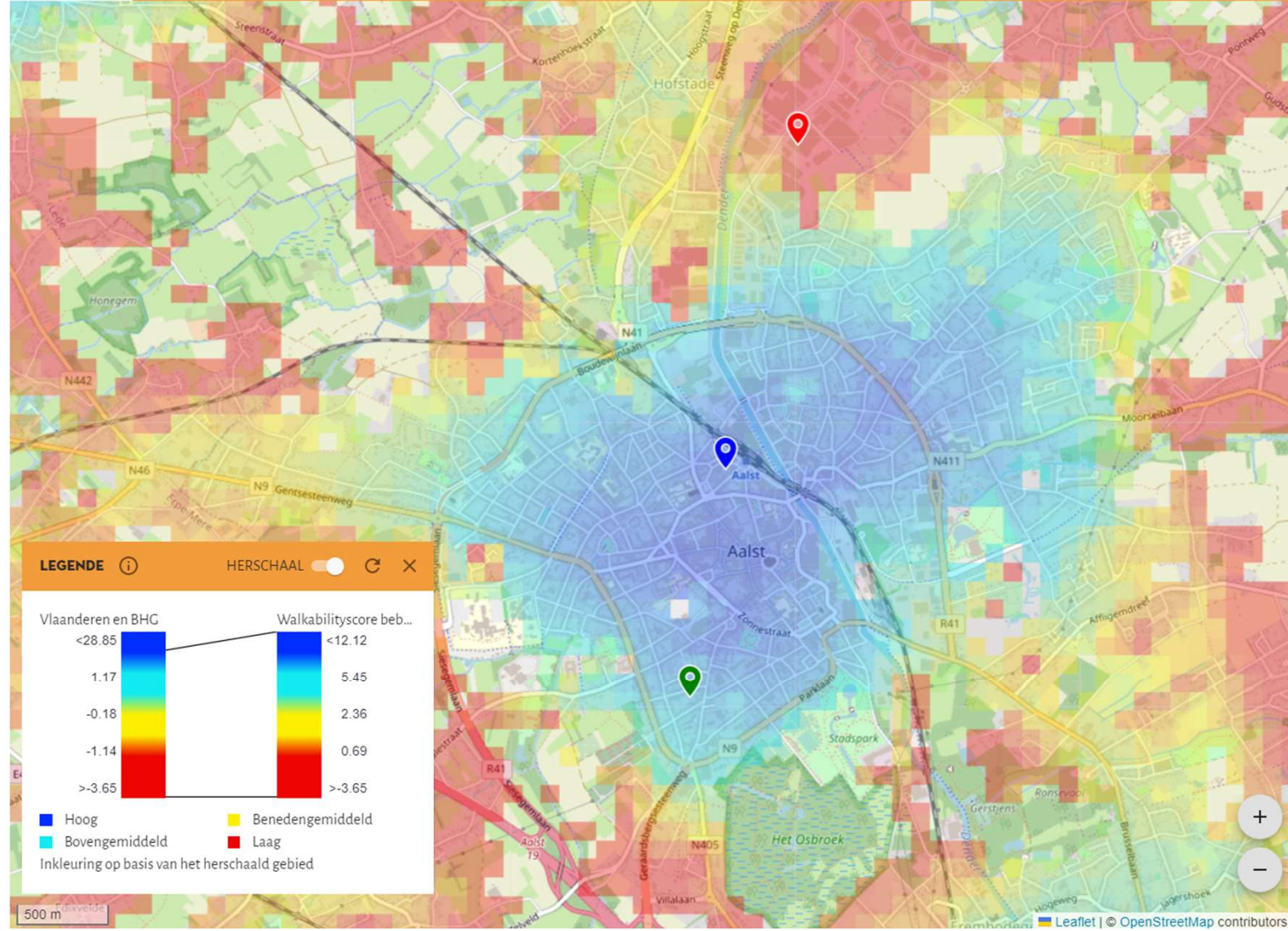
Doel walkabilityscore-tool

- ▶ Walkabilityscore' visualiseren van alle buurten in Vlaanderen en Brussel
- ▶ Analyse: potentieel en aandachtspunten van buurten voor actieve verplaatsing
- ▶ Vergelijking van buurten: welke zijn interessanter om op in te zetten, lenen zich het best lenen voor nieuwe projecten
- ▶ Wandel- en fietsbereik zien voor kwetsbare doelgroepen
- ▶ Onderbouwd werken aan **gezondere mobiliteit en STOP**



© Vlaams Instituut Gezond Leven, Vito, Vlaamse overheid

Aanklikken locatie of zoeken op straat/gemeente. Analyse & vergelijking buurten in één oogopslag



Start een analyse ⓘ

Klik op een punt op de kaart om een analyse te starten. Selecteer meerdere punten om plaatsen te vergelijken

- 0.98 - Walkabilityscore bebouwd gebied
- 10.85 - Walkabilityscore bebouwd gebied
- 6.94 - Walkabilityscore bebouwd gebied

Walkabilityscore

-3.65 -0.65 1.47 3.85 12.12

Walkabilityscore bebouwd gebied

-3.65 0.69 2.36 5.45 12.12

Stratenconnectiviteit

-1.03 -0.29 0.21 0.99 3.06

Woondichtheid

-0.39 -0.12 0.18 0.80 4.09

Funciemix

-1.20 -0.17 0.79 1.56 2.48

Wandelbereik &-fietsbereik voor minder-mobiele ouderen: vanuit woonzorgcentrum Dendermonde

WALKABILITYSCORE

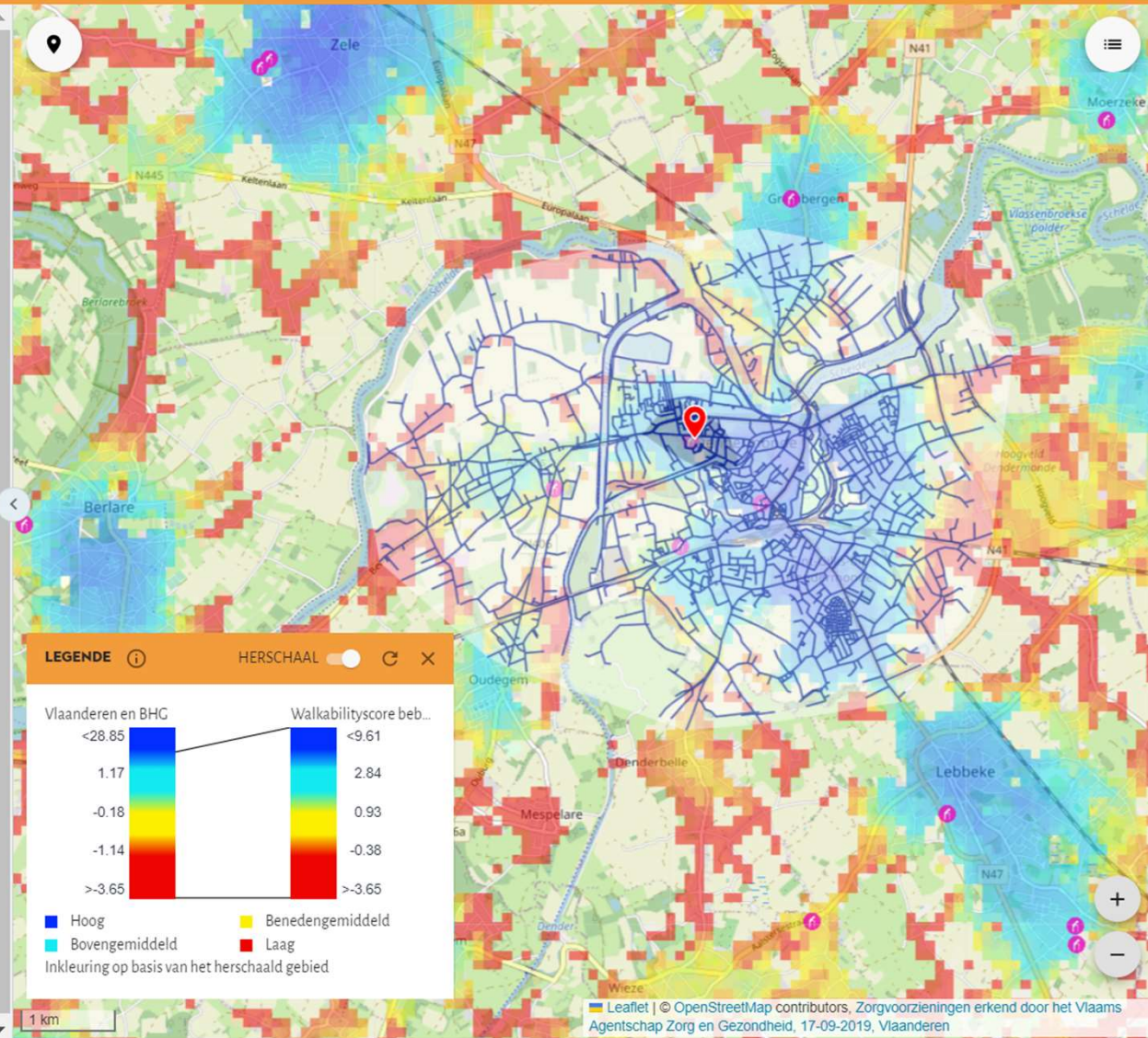
- Geen kaart
- Walkabilityscore
- Walkabilityscore bebouwd gebied
- Stratenconnectiviteit
- Woondichtheid
- Functiemix

DEMOGRAFISCHE GEGEVENS

- Mediaan inkomen
- Aantal inwoners > 65 jaar
- Aandeel inwoners > 65 jaar
- Aantal inwoners < 17 jaar
- Aandeel inwoners < 17 jaar

BELFIUS-CLUSTERS

Maak een keuze



Wandel- en fietsbereik

Via deze functie kan je het wandel- en fietsbereik per doelgroep weergeven. Zo zie je wat het gemiddeld bereik is bij 15 minuten wandelen of fietsen. De weergave van het bereik is op basis van het stratennetwerk. Deze weergave houdt geen rekening met aspecten zoals de inrichting van straten, het wegstatuut en specifieke noden vanuit een doelgroep.

Klik op een punt op de kaart om het bereik van een doelgroep weer te geven. Hieronder kan je het wandel- en fietsbereik per doelgroep aanvinken.

Wandelafstand

- Ouderen minder mobiel: 0,6 km
- Ouderen 65+: 0,8 km
- Volwassenen: 1,2 km
- Kinderen secundaire school: 1 km
- Kinderen lagere school: 1 km

Fietsafstand

- Ouderen 65+: 3,75 km
- Volwassenen: 3,75 km
- Kinderen secundaire school: 3,75 km
- Kinderen lagere school: 1,75 km

Elektrische fietsafstand

- Ouderen minder mobiel: 3,75 km
- Volwassenen: 5,8 km

DOWNLOAD GIS BESTANDEN

HOE ACTIEVE VERPLAATSINGEN STIMULEREN?

Een overzicht van onderzoeksresultaten
bij verschillende leeftijdsgroepen in
Vlaanderen.

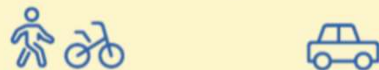


Afstanden tussen 1,1 en 2 km



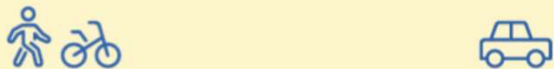
38% wordt te voet / al fietsend afgelegd

Afstanden tussen 2,1 en 3 km

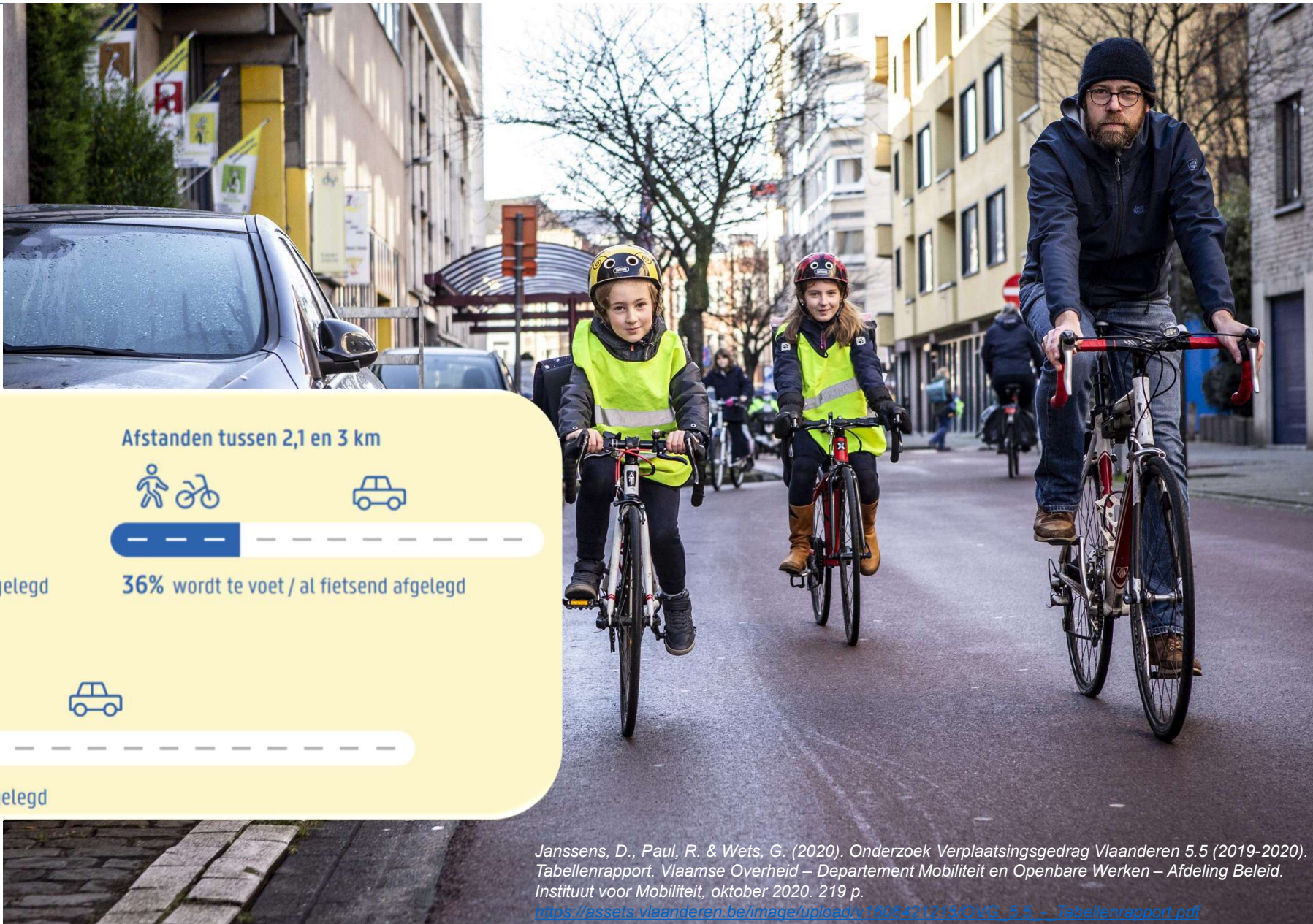


36% wordt te voet / al fietsend afgelegd

Afstanden tussen 3,1 en 5 km



22% wordt te voet / al fietsend afgelegd





- Vakgroep Bewegings- en Sportwetenschappen, Onderzoeksgroep Fysieke activiteit & gezondheid
- Vakgroep Volksgezondheid en Eerstelijnszorg, Onderzoeksgroep Gezondheidsbevordering
- Vakgroep Bewegings- en Sportwetenschappen Beweging en Voeding voor Gezondheid en Prestatie



FACTSHEET

- Overzicht geven van al onze belangrijkste bevindingen (focus: omgeving)
- Beleidsaanbevelingen
- Handvaten voor steden en gemeenten om omgevingsveranderingen door te voeren op basis van wetenschappelijk onderzoek.



Macro-omgevingsfactoren

= Ruwe stedenbouwkundige kenmerken

- Bereikbaarheid van basisvoorzieningen
- Connectiviteit van straten
- Woondichtheid
- Diversiteit landgebruik



→ Moeilijke factoren om (op korte termijn) te veranderen vanwege omvang en complexiteit

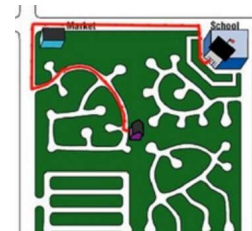
Micro-omgevingsfactoren

= Specifieke omgevingskenmerken binnen straatbeeld

- Effenheid fietspad
- Aanwezige groen
- Snelheidsbeperkingen



→ Haalbare, relatief kleinschalige factoren die potentieel beïnvloed kunnen worden door individuen of lokale actoren



BEREIKBAARHEID VAN BASISVOORZIENINGEN

MACRO-OMGEVING

Volwassenen (20-65 jaar) en ouderen (>65 jaar) die in een buurt wonen met een goede bereikbaarheid van basisvoorzieningen verplaatsen zich...



40 minuten meer met de fiets



80 minuten meer te voet



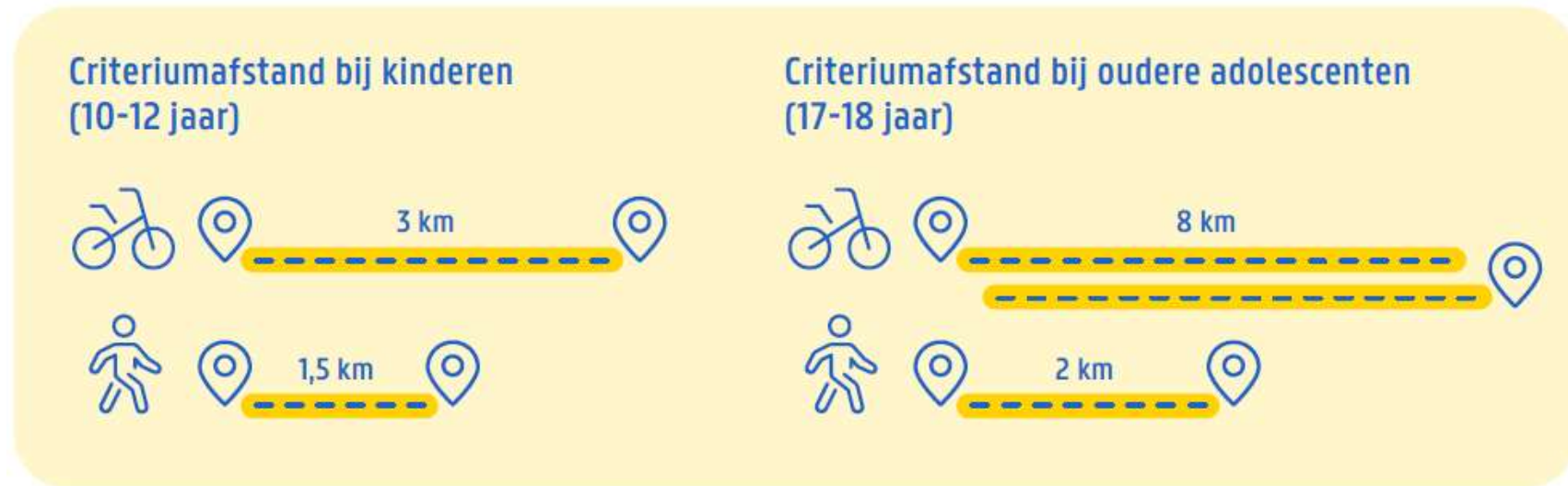
BEREIKBAARHEID VAN BASISVOORZIENINGEN

Jongeren (12-16 jaar) hechten belang aan:



In buurten met een **laag gemiddeld inkomen** wordt bij **kinderen** een verband gevonden tussen de **bereikbaarheid van basisvoorzieningen** en verplaatsingen **te voet** (niet naar school).

CRITERIUMAFSTAND

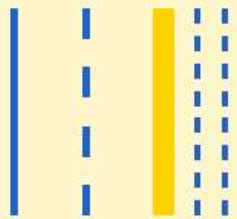


- Kinderen/jongeren die verder wonen, stimuleren om een deel van het traject **te voet** (of met de fiets) af te leggen, bv. in combinatie met **kwaliteitsvol openbaar vervoer**.
- **Stapspots** zijn een haalbare en effectieve methode om wandelen naar school te verhogen.

VERKEERSVEILIGHEID

MICRO-OMGEVING

Wat voor fietspad heeft de voorkeur?



- 1 { Afscheiding met haag
- 2 { Afscheiding met stoeprand
- 3 { Markering met witte onderbroken lijnen

Indien er geen afgescheiden fietspad kan voorzien worden, heeft het beperken van de **maximumsnelheid** of het **verkeersvolume** de grootste impact op de aantrekkelijkheid om te fietsen.



VERKEERSVEILIGHEID



Ouderlijke percepties van verkeersveiligheid hebben een grote invloed op de beslissing of hun kind zich al dan niet met de fiets mag verplaatsen.

Ouders worden best **aangemoedigd** om samen met hun kinderen te fietsen vanaf jonge leeftijd. Kinderen geraken zo **vertrouwd** met verkeerssituaties.

Ouders en kinderen hechten vooral belang aan de mate van afscheiding tussen fietspad en rijweg, de leesbaarheid van verkeerssituaties, de breedte van het fietspad, de aanwezigheid van verkeersborden en de zichtbaarheid van fietsers.

COMFORT EN ESTHETIEK

- Comfort: effenheid van voet- en fietspad, obstakels, zitbanken
- Esthetiek: groen in de straat, onderhoud van de straat, mooie gebouwen



Voor oudere volwassenen zijn effen voetpaden een essentiële voorwaarde om verplaatsingen te voet te stimuleren.

Oudere volwassenen voelen zich gestimuleerd om verplaatsingen **te voet** uit te voeren indien de voetpaden **goed afgescheiden** zijn van fietsers en auto's. Daarnaast bleken de verkeersdrukke en – veiligheid eveneens belangrijk, maar deze waren ondergeschikt aan de **kwaliteit van het voetpad**.

Beleidsaanbevelingen

Op basis van de huidige bevindingen zijn onderstaande beleidsaanbevelingen geformuleerd met het oog op het stimuleren van actieve verplaatsingen. Toekomstig onderzoek zal helpen deze aanbevelingen verder te specificeren.

Macro-omgeving

De **bereikbaarheid van basisvoorzieningen** (= walkabilityscore¹) speelt een cruciale rol voor **volwassenen** (20-65 jaar) en **oudere volwassenen** (≥ 65 jaar) om zich te voet of met de fiets te verplaatsen. Dit vertaalt zich eveneens in een verlaagd gebruik van gemotoriseerd transport en is gelinkt aan een gezonder gewicht (lagere BMI).

Ook voor **kinderen** die wonen in buurten met een **laag gemiddeld inkomen**, is de bereikbaarheid van basisvoorzieningen cruciaal voor verplaatsingen te voet naar andere bestemmingen (niet naar school).

Een **makkelijke toegang** tot het **openbaar vervoer** dient voorzien te worden in de nabijheid van woningen.

Een **korte afstand** tot basisvoorzieningen is een eerste voorwaarde voor verplaatsingen te voet of met de fiets.

Het is belangrijk om actieve verplaatsingen te **stimuleren** bij **kinderen** (11-12 jaar) die binnen de **criteriumafstanden** wonen (1,5 km voor verplaatsingen te voet, en 3 km voor verplaatsingen met de fiets) en om kinderen die verder wonen, te stimuleren om een deel van het traject **te voet** (of met de fiets) af te leggen, bv. in combinatie met **kwaliteitsvol openbaar vervoer**.

Stapsports zijn een haalbare en effectieve methode om wandelen naar school te verhogen.

Het kunnen **samen fietsen met vrienden** is een belangrijke motivator voor **adolescenten** (12-16 jaar) om zich te verplaatsen met de **fiets**.

Het **stimuleren** van actieve verplaatsingen is vooral effectief bij **oudere adolescenten** (17-18 jaar) die op minder dan **8 km** van school wonen.

Micro-omgeving

Voet- en fietspaden moeten duidelijk **afgescheiden** zijn van het **gemotoriseerd verkeer**.

Een fietspad gemarkeerd met **twee evenwijdige, onderbroken, witte lijnen** kan ook al een meerwaarde zijn ten opzichte van de afwezigheid van een fietspad.

In situaties waar er **geen afgescheiden fietspad** kan voorzien worden (bv. door ruimtelijke of financiële beperkingen), moeten omgevingsfactoren gerelateerd aan **veiligheid**, zoals het beperken van de snelheid of het verkeersvolume, primeren.

In situaties waar er **reeds een afgescheiden fietspad** voorzien is, hebben vooral omgevingsfactoren met betrekking tot **comfort** (bv. effenheid van het fietspad) of **esthetiek** (bv. groen in de straat, algemeen onderhoud van de buurt) invloed op de aantrekkelijkheid om te fietsen.

Er moet een **duidelijk onderscheid** zijn tussen het **voet-** en **fietspad**. Deze afscheiding kan bestaan uit (kleur)markeringen of kleine fysieke afscheidingen, maar mag geen obstakel vormen voor voetgangers en fietsers.

Voor **oudere volwassenen** (≥ 65 jaar) zijn **effen en obstakelvrije voetpaden** een essentiële voorwaarde om verplaatsingen **te voet** te stimuleren.²

Om **jongvolwassenen** (17-25 jaar) aan te zetten tot actieve verplaatsingen, wordt bij het stimuleren ervan best niet (te veel) gefocust op veiligheid, ecologie en gezondheid maar wel op **andere voordelen** zoals korte reistijd, sociale aspecten, lage kosten, flexibiliteit en onafhankelijkheid.

De **verkeerssnelheid** dient nabij scholen, maar ook langs de meest gebruikte routes naar deze scholen zoveel mogelijk **beperkt** te worden.

Ouders worden best aangemoedigd om **samen met hun kinderen** vanaf jonge leeftijd (<10 jaar) te **fietsen** naar bestemmingen in de buurt, zodat kinderen bewust worden van de verkeersrisico's op deze routes en op oudere leeftijd zelfstandig de route kunnen afleggen.

¹ Walkabilityscore-tool. Gezond Leven.
<https://www.gezondleven.be/settings/gezonde-gemeente/gezonde-publieke-ruimte/walkability-tool>

² Knelpuntenwandeling in de buurt. Preventiemethodieken.be.
<https://www.preventiemethodieken.be/knelpuntenwandeling-de-buurt>

Overzicht van de belangrijkste studies

Hier volgt een overzicht van de belangrijkste studies die gebruikt werden als bron voor deze factsheet.

1. Belgian Environmental Physical Activity Study (BEPAS)

In de BEPAS-studie werd de relatie onderzocht tussen de **walkabiliteitscore** (een score waarin functiemix, woondichtheid en stratenconnectiviteit opgeteld worden) en **actieve verplaatsingen**.

Daarnaast werden deelnemers ook **uitgebreid bevroegd** naar hun percepties van verkeersveiligheid, wandel- en fietsvoorzieningen en levenskwaliteit, en werden lengte, gewicht en functionele fitheid gemeten door de onderzoekers.

De BEPAS-studie werd bij **vler verschillende leeftijdsgroepen** afgenomen in verschillende buurten in Gent:

- 438 oudere volwassenen (≥ 65 jaar) namen deel (2010-2012)
- 1200 volwassenen (20 - 65 jaar) namen delen (2007-2008)
- 637 adolescenten (13 - 15 jaar) namen deel (2008-2009)
- 494 kinderen (9 - 12 jaar) namen deel (2011-2013)



2. Belgian Ageing Studies (BAS)

De Belgian Ageing Studies is een grootschalige studie die uitgevoerd werd door de vakgroep 'Educational Sciences' van de VUB. Meer dan 60.000 **oudere volwassenen** (≥ 60 jaar) vulden een **vragenlijst** in over hun gezondheidstoestand, verplaatsingen en omgevingspercepties. Die data werden gebruikt om de relaties na te gaan tussen fysieke en sociale omgevingskenmerken en het verplaatsingsgedrag van de oudere volwassenen.



3. Levenslijn-project

Het 'Levenslijn-project' omvat onderzoek naar **meer en veiligere mobiliteit** bij Vlaamse kinderen en jongeren. In een eerste studie werd in detail nagegaan hoe fysieke omgevingsfactoren kinderen (en hun ouders) kunnen **stimuleren** om zich actief te verplaatsen. Hierbij vulden 696 ouders van kinderen uit het 6e leerjaar een **vragenlijst** in over hun omgevingspercepties en over het verplaatsingsgedrag naar school van hun kind. Er werd getracht een **criteriumafstand** vast te leggen waarbinnen het voor kinderen haalbaar is om te voet en met de fiets naar school te gaan.

Verder werden ook binnen het 'Levenslijn-project' studies bij **Jongvolwassenen** (17-25 jaar) afgenomen.

In een verkennende studie werden **groepsinterviews** afgenomen bij 32 Jongvolwassenen uit de derde graad secundair onderwijs, 19 studenten uit het hoger onderwijs en 17 werkende jongvolwassenen. Er werd gevraagd naar de **factoren** die jongeren al dan niet belangrijk vinden om voor de verschillende **transportmogelijkheden** te kiezen. De beïnvloedende factoren voor het openbaar vervoer, de auto, brommer, motor, fiets en te voet werden besproken.

Vervolgens werd een **grootschalige studie** uitgevoerd. Er werd een online **enquête** opgesteld, gebaseerd op de resultaten van de verkennende studie. Eén vragenlijst was gericht aan oudere adolescenten van de derde graad, één aan studenten en één aan werkende jongvolwassenen. 1300 Vlaamse jongvolwassenen vulden deze vragenlijst volledig in. In de vragenlijst werd onder andere gepeld naar het bezit van transportmiddelen, transportkeuzes tijdens de laatste zeven dagen, transportvoorkeur en -keuze per seizoen, en naar verschillende beïnvloedende factoren zoals eigen-effectiviteit, gepercipieerde voor- en nadelen, sociale steun, woonomgeving en veiligheid.



4. Studie bij adolescenten uit de 3de graad

In deze studie vulden 1281 adolescenten van 20 secundaire scholen in Oost- en West-Vlaanderen een **vragenlijst** in over fysieke activiteit, demografische gegevens, psychosociale factoren en fysieke omgevingsfactoren. De afstand tot school werd objectief gemeten met behulp van de online 'Routenet Routeplanner'.



5. Experimenten met foto's

Deze studie maakt gebruik van **panoramische foto's** die **gemanipuleerd** werden op relevante **straatkenmerken** (vb. verkeersdrukte, effenheid voetpad, type fietspad). De foto's werden beoordeeld op de mate waarin ze **uitnodigen** om zich te voet of met de fiets te verplaatsen.

- 1131 oudere volwassenen (≥ 65 jaar) namen deel voor wandelen (2014-2015)
- 895 oudere volwassenen (≥ 65 jaar) namen deel voor fietsen (2016)
- 1950 volwassenen (45 - 65 jaar) namen deel voor fietsen (2014-2015)
- 882 adolescenten (12 - 16 jaar) namen deel voor fietsen (2016)
- 1232 kinderen (10 - 12 jaar) en hun ouders namen deel voor fietsen (2014-2015)



6. Fiets en wandel Interviews

In deze studie werden **verplaatsingen te voet** en met de **fiets** uitgevoerd samen met de deelnemers aan het onderzoek, om na te gaan welke **omgevingskenmerken** voor hen belangrijk zijn. Bij de fiets **Interviews** werden de fysieke omgeving en de waarneming hiervan **opgenomen** door een sportcamera bevestigd op de helm van de deelnemers, waardoor de beelden achteraf in detail konden **besproken** worden.

- 57 oudere volwassenen (≥ 65 jaar) namen deel aan de wandel Interviews (2010-2011)
- 40 oudere volwassenen (≥ 65 jaar) namen deel aan de fiets Interviews (2014)
- 35 kinderen (10-12 jaar) en hun ouders namen deel aan de fiets Interviews (2013)



7. SPOTLIGHT-project

Het SPOTLIGHT project is uitgevoerd in **vijf grote steden** overheen **vijf verschillende Europese landen** (België, Nederland, Hongarije, Frankrijk en VK). Ongeveer 6000 **volwassenen** vulden een **vragenlijst** in over hun gezondheidstoestand, verplaatsingen en omgevingspercepties. Vervolgens werd op basis van **Google Street View** ook de objectieve buurt van de deelnemers in kaart gebracht.



QR-CODE NAAR DE DIGITALE FACTSHEET



Lieze Mertens
Postdoctoral researcher

Department of Movement & Sports Sciences
Physical Activity & Health
University Ghent, Belgium

Lieze.Mertens@ugent.be