



Inspiratie voor gezonde mobiliteit

December 2009

Inleiding

Deze brochure is bedoeld ter ondersteuning van iedereen die op lokaal niveau aan de slag wil met gezonde mobiliteit. Gezonde mobiliteit is het gebruik maken van transportmiddelen (zoals fietsen, lopen en openbaar vervoer) die een positief effect hebben op de gezondheid of de milieukwaliteit bevorderen.

Deze brochure bevat ter **inspiratie** onder meer tips uit de praktijk –inclusief enkele succesvoorbeelden– en links naar handige websites. Het onderdeel **instrumenten** kunt u raadplegen als u ondersteuning zoekt bij planvorming. Onder het onderdeel **kennis** vindt u een greep uit activiteiten en producten van diverse instanties met kennis op het gebied van verkeer, vervoer en gezondheid. Tot slot vindt u onder het onderdeel **geld** een aantal subsidiemogelijkheden voor financiering van activiteiten op gebied van gezonde mobiliteit.

Het Kennis en InformatiePunt Milieu & Gezondheid van het RIVM heeft deze brochure samengesteld naar aanleiding van de werkconferentie ‘Op weg naar een gezonde fysieke leefomgeving’ op 10 september 2009.

Deze brochure is bedoeld als wegwijzer naar kennis en informatie en is dus geen uitputtend overzicht. Relevante aanvullingen kunt u per e-mail doorgeven aan het Kennis en InformatiePunt Milieu & Gezondheid (kip-mg@rivm.nl). Ook voor het nabestellen van een papieren exemplaar kunt u op dit e-mailadres terecht. De brochure is ook digitaal beschikbaar op www.rivm.nl/milieuportaal/dossier/milieuengezondheid.

Inspiratie

Dit deel geeft ter inspiratie eerst algemene tips en daarna relevante weblinks en praktijkvoorbeelden.

Tips

Als u aan de slag wilt gaan met gezonde mobiliteit, lees dan onderstaande tips even door. Hierin staan valkuilen en aanbevelingen geleerd uit eerdere projecten die betrekking hebben op gezonde mobiliteit.

Algemeen

- Het stimuleren van een zogenaamde modal shift (het vervangen van vervoer met de auto door actief vervoer zoals lopen of fietsen) is gunstig, zowel voor mobiliteitsvraagstukken als voor het behalen van gezondheidswinst. Ten eerste komt dat doordat mensen meer bewegen. Uit onderzoek blijkt dat 50% van de autoritten korter is dan 7 km en 70% zelfs korter dan 3 km. Door (een deel van) deze afstanden op de fiets of lopend af te leggen, zou iemand meteen voldoen aan de Nederlandse Norm voor Gezond Bewegen en daarmee gezondheidswinst kunnen halen. Daarnaast leidt een verschuiving naar fietsen en wandelen tot minder CO₂-uitstoot en een betere milieukwaliteit.
- Koppel het fietsbeleid aan de klimaatdoelstellingen van de gemeente. Door het fietsaandeel lokaal te vergroten wordt CO₂-reductie gerealiseerd (zie ook tekstbox).
- Om een verschuiving naar meer milieuvriendelijke en gezonde vormen van transport te bewerkstelligen is een pakket van maatregelen nodig. Een succesvolle aanpak bestaat in het algemeen uit een combinatie van maatregelen: infrastructureel, technisch, voorlichting, financieel én normstellend.
- In stedelijke gebieden kan een verschuiving naar actief vervoer, zoals lopen en fietsen, bereikt worden door het autogebruik minder aantrekkelijk te maken (bijvoorbeeld door verhoging parkeerkosten of gebieden autovrij of autoluw te maken) en het fietsen veilig en snel te maken. In Amsterdam bijvoorbeeld, hebben hoge parkeerkosten geleid tot een afname in het autoverkeer (met 14 procent) en een toename van het aantal fietsbewegingen (met 36 procent).
- Denk integraal in plaats van sectoraal, zeker als het gaat om grote, ingrijpende, infrastructurele werken zoals HSL, snelwegen en railverbindingen. Het vroegtijdig integreren van gezondheidsaspecten in de planvorming levert op termijn winst voor zowel milieu, gezondheid als verkeer (mobiliteit, doorstroming).
- Maak mobiliteit voorspelbaar, bijvoorbeeld door behoeftegestuurd parkeerbeleid (denk aan spreiding voorzieningen, bevolkingsopbouw): tijdstippen met parkeerdruk rond

scholen of verkeersbewegingen naar voorzieningen zijn te voorspellen. Houd daar rekening mee.

- Voer een consequent parkeerbeleid binnen de gemeente: laat winkelcentra bijvoorbeeld niet concurreren op parkeertarieven. Als het ene winkelcentrum gratis parkeren heeft en het andere niet, veroorzaakt dit veel verkeersstromen en een hoge parkeerdruk.
- Verzin slimme oplossingen voor mobiliteitsproblemen door ze vanuit een andere hoek te benaderen. Voorbeeld van een probleem: grote verkeersdrukte rond de school. Parkeerplaatsen weghalen is impopulair, maar het gezamenlijk aanleggen van een kindvriendelijk (en dus autovrij) plein kan rekenen op steun, zoals bij het Koekoeksplein in Utrecht. (Zie ook de brochure Inspiratie voor gezond ontwerp en inrichting van de fysieke leefomgeving.)
- Maak mobiliteit herkenbaar en concreet (straatniveau): leg aan de burger uit wat voor gevolgen het mobiliteitsbeleid heeft voor zijn straat of buurt.
- Evalueer je maatregel en ontsluit deze informatie, zodat anderen ervan kunnen leren. Doe dit voor alle betrokken sectoren: zijn er elders geen verkeersknelpunten ontstaan? Zijn er meer mensen gaan fietsen? Nodigt de omgeving daadwerkelijk uit tot meer bewegen (fietsen en lopen)? Voor evaluatie van maatregelen gericht op gedrag brengt het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV) momenteel de SUMO-methode onder de aandacht. www.kpvv.nl/templates/mercury.asp?page_id=2047&id=682&onderwerp_sub=25.

Infrastructuur

- Maak de fiets als vervoermiddel aantrekkelijker en de auto minder aantrekkelijk, bijvoorbeeld door snelle, stoplichtloze fietsverbindingen van centrum naar woonwijken of hoge parkeertarieven al dan niet in combinatie met veel moeten omrijden met de auto. Een goed voorbeeld daarvan is Houten.
- Stel rond scholen snelheidslimieten in van maximaal 30 km/u of maak de directe schoolomgeving autovrij. De snelheid en het gebruik van de auto in de wijk kunnen verder omlaag via beperkingen en hindernissen (drempels). Een lagere maximumsnelheid op stedelijke snelwegen tot maximaal 80 km/uur leidt tot minder ongelukken, vervuiling en lawaai. In het algemeen leidt verlaging van de verkeerssnelheid tot minder verkeersongelukken.
- Zorg voor een goede en veilige fietsinfrastructuur (fietspaden, fietsstroken, gescheiden fietspaden, fietsdoorsteken, goed wegdek etc.) en een sluitend fietsnetwerk. Als een fietser te vaak moet afslaan, vormt dat een belemmering: een bestemming wordt dan als 'ver weg' ervaren. Maak bijvoorbeeld ruimte voor (doorgaande) fietssnelwegen.
- Zorg dat het wegdek van fietspaden goed is en blijf investeren in kwaliteit en kwantiteit van fietspaden.
- Blijf investeren in een goed netwerk van openbaar vervoer in en om de stad/gemeente.

- Zorg voor goede doorstroming van het verkeer. Dit kan door een groene golf voor autoverkeer om emissie te beperken of een groene golf voor fietsers om fietsen te stimuleren. Vervang als dat mogelijk is stoplichten door rotondes.
- Vermijd doorgaand (vracht)verkeer door woonwijken.
- Schonere en langzamer verkeer geeft stadsbewoners een betere gezondheid en welzijn. Voor het langzaam verkeer ontstaan er goede fiets- en wandelroutes als drukke auto-wegen ondergronds gaan of worden overkapt. Dit vergroot bovendien de leefbaarheid.
- Denk na over hoe mensen zich gaan verplaatsen. Ontwerp niet teveel op de auto, ondanks het feit dat afstanden groter worden. Met ruimtelijke inrichting kan je de verplaatsingsmogelijkheden van mensen beïnvloeden.
- Koppel groene infrastructuur aan inrichting: maak groen en natuur goed bereikbaar voor verschillende vervoermiddelen.

Technisch

- Technische maatregelen zoals roetfilters, schonere motoren en schonere brandstoffen helpen. Geef als gemeente het goede voorbeeld door het gemeentelijk wagenpark uit te rusten met roetfilters of door de schoonste voertuigen te nemen. Hetzelfde geldt voor het (gemeentelijk) vervoerbedrijf.

Voorlichting en communicatie

- Richt voorlichtingscampagnes op scholen: er valt veel winst te behalen door kinderen meer naar school te laten fietsen of lopen. Dat levert voordeel op voor nu (minder drukte rond de school, minder ongevallen, minder luchtverontreiniging), maar ook voor later. Gedragsverandering bij kinderen maakt het waarschijnlijker dat zij later ook duurzame vervoermiddelen zullen kiezen.
- Verkeerseducatie op scholen heeft een grotere kans geïmplementeerd te worden als het wordt geïntegreerd met andere voorlichtingsonderwerpen, bijvoorbeeld gezondheidseducatie. Hiermee worden meerdere doelen behaald en is de kans op succes groter. Verkeerseducatie kan bijvoorbeeld geïntegreerd worden in een brede wijkgerichte aanpak middels een integraal gezondheidsbeleid (Bron: KpVV 2009. Implementatie van verkeers- en gezondheidseducatie in het voortgezet onderwijs).
- Communiceer je plan naar betrokkenen. Dit zijn bijvoorbeeld bewoners en bedrijven (o.a. fietsfabrikanten): kweek begrip voor het probleem en werk samen naar een oplossing. Bovendien kan deze bewustwording leiden tot gedragsverandering.
- Geef fietsles aan allochtonen. In veel andere culturen geldt de auto als statussymbool en zijn mensen niet gewend te fietsen. Fietsen als dagelijkse bezigheid is een drempel omdat men (nog) niet goed kan fietsen. Fietslessen aan allochtonen zijn een groot succes, in o.a. Rotterdam en Utrecht.

Samenwerking

- Zoek samenwerking met andere sectoren en trek samen op. Betrek mensen uit de ruimtelijke ordening en verkeerssector voor een fietsvriendelijke ruimtelijke inrichting en voor het reguleren van verkeersstromen, betrek de gezondheidssector voor een beweegvriendelijke en gezondheidsondersteunende omgeving.
- Stimuleer publiek – private samenwerking: werk samen met bedrijven aan het ontwikkelen van plannen om werknemers te stimuleren fiets of openbaar vervoer te nemen. Een combinatie van voorlichting over positieve gezondheidseffecten van fietsen en aanbieden van financiële stimuli helpt!

Handige Weblinks

KpVV

Het KpVV (Kennisplatform Verkeer en Vervoer) heeft kennis, beleid en oplossingen voor duurzame mobiliteit gerangschikt op www.kpvv.nl/duurzaam onder duurzaam beleid.



THE PEP Toolbox

THE PEP (Transport, Health and Environment Pan-European Programme) Toolbox helpt beleidsmakers en lokale professionals met mobiliteitsproblemen die het milieu en de gezondheid aantasten. In de toolbox zijn interventies opgenomen die geëvalueerd zijn op hun (positieve) gezondheidseffecten. Naast praktijkvoorbeelden bevat de toolbox korte beleidsdocumenten met de stand van zaken over gezondheidseffecten van wegtransport. Ook is er een overzicht van relevante informatiebronnen en richtlijnen voor gezondheidseffectedattingen en duurzame oplossingen voor transportproblemen.

www.healthytransport.com



ELTIS

De European Local Transport Information Service (ELTIS) ontsluit informatie over lokale mobiliteit, zoals nieuws en evenementen, mobiliteitsmaatregelen, beleid en praktijkvoorbeelden die zijn toegepast in Europese steden en regio's. De ELTIS website bevat een uitgebreide, doorzoekbare database.

www.eltis.org



PRONET

PRONET faciliteert de uitwisseling en evaluatie van interventies. Deze interventies zijn gericht op het verminderen van blootstelling aan schadelijke aspecten (lucht en geluid) van wegverkeer voor milieu en mens.

www.proneteurope.eu/?page=transport

CEHAPE

In het kader van CEHAPE (Children's Environment and Health Action Plan for Europe) zijn succesvolle praktijkvoorbeelden in Europa voor beleidsmakers op een rij gezet.

De praktijkvoorbeelden op het gebied van mobiliteit en transport zijn gericht op kinderen en ouderen.

www.euro.who.int/childhealthenv/policy/20040602_1

Inspirerend praktijkvoorbeeld: De verkeerssling (Traffic Snake Game)



Hoewel veel kinderen in Nederland lopend of fietsend naar school gaan, is er een aanzienlijk aantal ouders dat hun kinderen met de auto naar school brengt. Draaiende motoren, dubbel geparkeerde voertuigen en gevaarlijke situaties; de problemen bij de schoolpoort zijn voor iedereen waarneembaar. Bij basisscholen is vaak weinig parkeerruimte en rond het begin en het einde van de schooldag is het vaak een enorme drukte. Dat kan anders ...

De verkeerssling vermindert het aantal autoverplaatsingen bij de basisschool en maakt ouders ervan bewust dat ze voor het schoolverkeer een andere vervoerswijze dan de auto kunnen kiezen. Kinderen die lopend of fietsend naar school komen worden een lesweek lang beloond met een sticker. Ook gaan de scholen, met de Verkeerssling als kapstok, een hele lesweek met de vele aspecten van het thema verkeer aan de slag. Kinderen gaan uiteindelijk door dit project meer bewegen, omdat zij meer lopen en fietsen naar school. Dat is niet alleen goed voor de verkeersveiligheid, maar ook veel gezonder. Tevens verbetert de luchtkwaliteit door reductie van autoritten.

In Nederland heeft DTV consultants de verkeerssling geïntroduceerd: www.verkeerssling.nl, het Europese project CONNECT, waarin wordt samengewerkt met Rotterdam, zet zich in voor het gebruik van de Traffic Snake Game in heel Europa: www.schoolway.net.

OSMOSE

OSMOSE (Open Source for Mobile and Sustainable city) is een portal dat informatie ontsluit over innovatieve concepten op het gebied van stedelijk transport en mobiliteit.

www.osmose-os.org

SMILE

SMILE (Sustainable Mobility Initiatives for Local Environment) helpt lokale autoriteiten met het invullen van de mobiliteitswensen van hun inwoners. Op de website worden praktijkvoorbeelden en innovatieve methoden gepresenteerd.

www.smile-europe.org

HEPA Europe

Het Europees netwerk HEPA (Health-Enhancing Physical Activity) heeft praktijkvoorbeelden verzameld voor het bevorderen van wandelen en fietsen.

www.euro.who.int/hepa

Fietsersbond

De Fietsersbond komt op voor de belangen van fietsers. De fietsersbond geeft handige tips over fietsen en adressen van lokale afdelingen in gemeenten.

www.fietsersbond.nl

Fietssnelwegen

Op de website van Fietssnelwegen staan gemeenten en regio's die bekend staan om goede voorbeelden van fietsinfrastructuur en fietsbeleid.

www.fietssnelwegen.nl

Fietsvriendelijke Wijk

In 2009 is de prijsvraag Fietsvriendelijke Wijk, uitgeschreven door de Fietsersbond, afgerond. De ontwerpen nodigen uit tot bewegen en zijn beoordeeld in twee categorieën: Vakwereld en Studenten. De integrale stedenbouwkundige ontwerpen laten zien hoe bewegen vanuit de inrichting kan worden gestimuleerd. De winnende ontwerpen en alle inzendingen kunnen als pdf worden bekeken op de website van de Fietsersbond:

www.fietsersbond.net/ideeenprijsvraag

Inspirerend praktijkvoorbeeld: Fietsroutenetwerk Houten

Het fietsroutenetwerk in Houten laat zien dat er een duidelijk verband bestaat tussen de inrichting van een langzaam verkeersnet en de mate waarin kinderen zich zelfstandig in het verkeer kunnen en mogen bewegen. Houten kent een stervormig net van fietsroutes waarop fietsers voorrang hebben op de auto. Automobilisten kunnen in tegenstelling tot fietsers en voetgangers de wijk niet doorsteken, maar maken gebruik van een rondweg. Onderzoek op basisscholen in Houten toont aan dat het aantal ritjes met de auto naar school vele malen lager ligt dan gemiddeld (tussen de 5 en 10%). Kinderen blijken in Houten al op jonge leeftijd (vanaf 6 jaar) zelfstandig, dat wil zeggen zonder begeleiding of onder begeleiding van oudere broers/zussen, lopend of fietsend naar school te gaan. (uit: 'Inspiratie voor kindvriendelijke wijken' KpVV 2008)



Inspirerend praktijkvoorbeeld: Beweegvriendelijke Stedenbouw Rijnenburg Utrecht



De gemeente Utrecht wil gezondheid mee laten wegen in de ruimtelijke planvorming en richt zich daarom op beweegvriendelijke stedenbouw. Bij de ontwikkeling van Rijnenburg worden actieve vormen van transport, zoals wandelen en fietsen, gestimuleerd. In dit pilotproject is beweegvriendelijkheid uitgewerkt op verschillende planniveaus (structuurvisie, stedenbouwkundig plan en inrichtingsplan).

Actief transport kan gestimuleerd worden door maatregelen in de infrastructuur op het gebied van parkeren, spreiding van voorzieningen, attractieve inrichting in een menselijke maat en functiemenging (wonen, werken en recreatie, menging wonen met groen, water en spelen).

Instrumenten

Hieronder staan instrumenten en handreikingen die u kunnen ondersteunen bij de ontwikkeling van gezonde mobiliteit.

Health Economic Assessment Tool for cycling (HEAT for cycling, Engelstalig)

HEAT for cycling is een instrument dat de economische effecten schat van de gezondheidsverbetering die optreedt als meer mensen gaan fietsen. Het instrument kan in diverse situaties toegepast worden, bijvoorbeeld bij het plannen van nieuwe fietsinfrastructuur of als input voor uitgebreide kosten-batenanalyses. Het Kennis- en InformatiePunt Milieu en Gezondheid zal in 2010 dit instrument toelichten.

www.euro.who.int/transport/policy/20081219_1

Handreiking gezondheid in ruimtelijke planvorming

Met deze digitale checklist kunnen initiatiefnemers van ruimtelijke plannen en beleidsmakers nagaan welke gezondheidsaspecten een rol kunnen gaan spelen. Na het invullen van de checklist wordt er automatisch een samenvattend rapport gemaakt waarmee u in één oogopslag kunt zien welke aspecten aandacht behoeven. De checklist linkt ook door naar achterliggende gezondheidsinformatie.

www.gezondheidinmer.nl

Atlas duurzame mobiliteit (online overzicht, gemaakt in Google maps)

Met de Atlas Duurzame Mobiliteit kunt u voorbeelden van duurzame mobiliteit in Nederland bekijken. Ook kunt uw eigen project en uw eigen organisatie letterlijk op de kaart zetten en zo anderen inspireren.

www.kpvv.nl/templates/mercury.asp?page_id=2049&onderwerp_sub=21&id=549&p=0

Slim reizen in 7 stappen

Slim Reizen in 7 Stappen is een door de KpVV ontwikkelde methode voor het professioneel opzetten van mobiliteitsmanagement. De aanpak loodst u stap voor stap door het proces.

www.slimreizenin7stappen.nl/templates/mercury.asp?page_id=2034

Ga voor Gezond

'Ga voor Gezond' wordt gecoördineerd door het NIGZ. Het programma, gericht op basisschoolleerlingen en hun ouders, bevat voorbeelden en voorlichtingsmateriaal om gezonde leefstijl van kinderen te bevorderen, o.a. via de wijze van vervoer van en naar school.

www.gavoorgezond.nl

De Fietsbalans

Sinds 2000 voert de Fietsersbond met financiële steun van het ministerie van Verkeer en Waterstaat een groot vergelijkend onderzoek uit naar verschillende aspecten van het fietsklimaat in Nederlandse gemeenten: de Fietsbalans. Daarbij wordt onder andere gebruik gemaakt van een speciale meetfiets om de kwaliteit van de infrastructuur te beoordelen. Doel van dit project is het stimuleren van gemeenten tot (nog) beter fietsbeleid. www.fietsbalans.nl

Handleiding 'bewegingsbevorderende en veilige wijken'

De inrichting van de wijk (ofwel woonomgeving) heeft in belangrijke mate invloed op de gezondheid en het gezondheidsgedrag van de inwoners, bijvoorbeeld op het gebied van de mogelijkheden voor bewegen of de sociale en fysieke veiligheid. Het RIVM heeft in de gemeente Voorhout een handleiding ontwikkeld en getoetst waarmee gemeenten een bewegingsbevorderende en veilige inrichting van wijken kunnen realiseren. De handleiding 'bewegingsbevorderende en veilige wijken' geeft stapsgewijs aan hoe een bewegingsbevorderende en veilige woonwijk kan ontstaan en geeft 50 aanbevelingen voor het inrichten van wijken. Deze handleiding is bestemd voor alle gemeenten in Nederland die in nieuwbouw- en herstructureringsplannen aandacht willen besteden aan het stimuleren van lichamelijke activiteit en veiligheid van de inwoners.

www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/270014001.html

Inspirerend praktijkvoorbeeld:

Een netwerk van fietsenstallingen – brikken – in Pendrecht

Een **Brik** biedt naast parkeerruimte ook plek aan een kleine economische functie. De bewaker zou een kleine krantenkiosk bij het station kunnen runnen, een fietsenmaker of een groenteboer met groente uit de tuinstad.

's Ochtends opent de stalling, de stalen buitenkant van de Brik wordt opgetild en heeft openingen naar alle zijden. 's Avonds sluit de Brik en is het een robuust, vandalismebestendig lichtobject ter oriëntatie in de wijk.

In de probleemwijk Pendrecht (Rotterdam) wordt een vervoersas gerealiseerd (OV, fiets en auto). Deze as wordt gedragen, aangeduid, versterkt en aangevuld door brikken.

Het concept 'Brik' is de winnende inzending van de ideeënprijsvraag van de Fietsersbond. Meer informatie is te vinden via de website van de Fietsersbond.

www.fietsersbond.net/ideeenprijsvraag/uitslag.php

of via de projectwebsite:

www.posad.nl/html/index.php?page_id=90

Kennis

Hieronder staan activiteiten van diverse instanties uitgelicht die u kunnen helpen bij de ontwikkeling van gezonde mobiliteit. Via de aangegeven weblink kunt u meer informatie vinden over deze activiteit.

Kennis- en InformatiePunt Milieu en Gezondheid (KIP-mg)

Het KIP-mg verzamelt en ontsluit wetenschappelijke informatie over diverse onderwerpen voor nationale en lokale beleidsmakers. Het biedt rapportages, workshops, kennisnetwerken en ondersteuning aan nationale en lokale beleidsmakers. Voor vragen op dit gebied kunt u een email sturen naar kip-mg@rivm.nl

www.rivm.nl/milieuportaal/dossier/milieuengezondheid

Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV)

Het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV) ondersteunt decentrale overheden (gemeenten, provincies, stadsregio's, waterschappen en hun koepels) bij het ontwikkelen en realiseren van hun verkeers- en vervoerbeleid. KpVV biedt publicaties, bijeenkomsten en uitwisseling van ervaring en praktische producten en diensten, gericht op beleids-ambtenaren en bestuurders die werken aan het verkeers- en vervoerbeleid. Onderwerpen zijn o.a. duurzame mobiliteit, mobiliteitsmanagement en lopen & fietsen.

www.kpvv.nl

Fietsberaad

Het Fietsberaad maakt deel uit van het KpVV en is een kenniscentrum voor fietsbeleid. In de Voorbeeldenbank zijn praktijkoplossingen opgenomen geïllustreerd met foto's en video's en voorzien van een gedetailleerde toelichting.

www.fietsberaad.nl

CROW

CROW is het kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte. Naast technisch-specialistische kennis in de vorm van handleidingen, richtlijnen en aanbevelingen, biedt CROW ook instrumenten en methodieken voor integrale benaderingen ter ondersteuning van beleidsontwikkeling, - voorbereiding en - uitvoering. Onderwerpen zijn o.a. leefomgeving en milieu.

www.crow.nl

THE PEP

THE PEP (Transport, Health and Environment Pan-European Programme) ontsluit actuele informatie over gezondheidsrelevante verkeersthema's, effectiviteit van maatregelen en recente internationale en lokale initiatieven. Verder biedt het praktische handvatten en richtlijnen op het gebied van gezondheidseffectschattingen en kostenbatenanalyses.

www.thepep.org en www.healthytransport.com

Inspirerend praktijkvoorbeeld:

Fietsbeleid levert bijdrage aan klimaat- en gezondheidsbeleid

Als gemeenten een actief fietsbeleid voeren, in combinatie met flankerend beleid, kan dat een substantiële bijdrage aan het klimaat- en gezondheidsbeleid leveren.

Voor Groningen, waar veel gebruik gemaakt wordt van de fiets, OV en lopen, is doorgerekend wat voor bijdrage dergelijke gezonde mobiliteit kan leveren aan het klimaatakkoord dat gemeenten met het Rijk gesloten hebben. Verondersteld wordt dat een Gronings aandeel fietsen, lopen en openbaar vervoer (samen 78% van alle vervoersbewegingen) haalbaar is. Naast beleid gericht op het bevorderen van de fiets heeft Groningen door parkeerbeleid en ander verkeersbeleid in combinatie met ruimtelijk beleid het autogebruik ontmoedigd. Als in heel Nederland op de korte afstand het fietsgebruik respectievelijk het lopen en OV-gebruik samen vergelijkbaar zijn met dat van Groningen, dan zou dat tot een besparing van 0,8 – 0,9 Mton CO₂ leiden.

Uit een recente schatting van het RIVM blijkt dat vervanging van korte autoritten door fietsritten ook een positief effect heeft op de volksgezondheid: Geschat wordt dat de ziektelast door lichamelijke inactiviteit na 1 jaar met maximaal 1,3% wordt gereduceerd als volwassenen extra gaan fietsen. In vergelijking met de effecten van het "Nationaal Actieplan Sport en Bewegen" is dit een groot effect. Op het gebied van verkeersveiligheid kan een nadelig effect ontstaan, tenzij er aanvullend beleid komt om de fietsveiligheid te verbeteren.

Bronnen:

Nijland, H. Wat kan fietsbeleid betekenen voor het klimaatbeleid? Milieu 2009-3, jaargang 15, pp. 17-19

Van Kempen E, Swart W, Wendel-Vos W, Steinberger P, Knol A, Stipdonk H, Reurings M. Exchanging car trips by cycling in the Netherlands. A first estimation of the health benefits. Bilthoven: RIVM, 2009. In press.

Geld

Hieronder staan links naar subsidieregelingen die u kunnen helpen bij initiatieven op het gebied van mobiliteit.

Deze informatie is ontleend aan de website van KpVV.

Nationale regelingen

Er zijn verschillende financieringsbronnen:

- BDU: Een belangrijke financieringsbron in het regionale verkeer- en vervoer is de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer. Deze bestaat uit een jaarlijks bedrag van ongeveer 1,7 miljard euro dat wordt verdeeld over de provincies en stadsregio's volgens een verdeelsleutel. Uit de BDU kan de overheidsbijdrage voor het openbaar vervoer worden betaald en (geheel of gedeeltelijk) belangrijke infrastructuur- en verkeersveiligheidsprojecten.
- De middelen uit het gemeente- en provinciefonds en uit eigen belastingheffing, zoals de opcenten op de motorrijtuigenbelasting (1,3 miljard euro).
- Projectsubsidies van het Rijk. Voor zeer grote projecten stelt het Rijk subsidies beschikbaar. Het gaat om een 100-procentsbijdrage van subsidiabele kosten van projecten boven 112,5 miljoen euro, onder aftrek van dit bedrag. Voor de drie grote stadsregio's ligt de grens op 225 miljoen euro. In afwijking hiervan kan de minister besluiten een lager bedrag af te trekken als een project de draagkracht van een provincie of stadsregio te boven gaat of als er een bovenregionaal belang in het geding is.

Prioritering van regionale budgetten

De provincies en stadsregio's besteden de BDU en andere middelen niet alleen aan 'eigen' projecten, maar subsidiëren er ook projecten mee van de gemeenten in hun gebied.

Bij de selectie van projecten zijn twee hoofdlijnen te onderscheiden:

- een programma van projecten dat in de regionale beleidsplannen past.
- een prioriteringsmethode, voor kleinere projecten en voor projecten die 'tussendoor' komen bijvoorbeeld. Maar ook als de planning van een project uitloopt en er geld overblijft in een jaar is een prioriteringsmethode nodig waarmee snel, objectief en transparant de noodzaak van een project wordt onderbouwd. Het KpVV-rapport 'Gebiedsgerichte Samenwerking: Projecten kiezen en financieren' (www.kpvv.nl/files_content/261925.pdf) geeft een overzicht van de huidige verdeelsystemen, prioriteringstechnieken, financieringsvormen en subsidiestromen.

Het Fietsberaad geeft op zijn website enkele voorbeelden hoe verschillende fiets-projecten gefinancierd kunnen worden.

www.fietsberaad.nl/index.cfm?lang=nl§ion=Kennisbank&mode=list&kennisbankPage=Financiering

Europese projecten

Decentrale overheden kunnen bij 'Europa' op verschillende plekken terecht voor subsidies voor lokale initiatieven. Naast financiering van transport-gerelateerd onderzoek zijn er op Europees niveau verschillende andere stimuleringsprogramma's en initiatieven waarin verkeer en vervoer aan de orde komen, zoals:

- De opeenvolgende CIVITAS programma's zijn financiële stimuleringsinstrumenten voor het treffen van lokale maatregelen op het gebied van bijvoorbeeld mobiliteitsmanagement, schone brandstoffen en voertuigen, bekijzen, openbaar vervoer of reizigersinformatie. www.civitas-initiative.org
- Het STEER-programma is gericht op energiegebruik, waaronder energie in transport (alternatieve brandstoffen en schone voertuigen, en energie-zuinig vervoer). STEER valt binnen het Intelligent Energy programma van de EU.
http://ec.europa.eu/energy/intelligent/index_en.html
- Interreg (interregionale ontwikkeling) is een initiatief van de Europese Unie voor een harmonische en duurzame ontwikkeling van de Europese ruimte. Het Interreg-initiatief heeft financiële instrumenten voor het financieren van regionale initiatieven. Het Rijk kan voor co-financiering zorgen, voor projectvoorstellen die passen binnen Interreg IV en bijdragen aan de doelstellingen van de Nota Ruimte.
www.vrom.nl/pagina.html?id=9461
- Decentrale overheden kunnen aanspraak maken op subsidie vanuit één van de bovengenoemde regelingen door een consortium te vormen met partijen uit andere landen en gezamenlijk een projectvoorstel (proposal) in te dienen. Dit kan alleen indien een bepaalde regeling is geopend, er wordt dan een zogeheten 'call for proposals' gelanceerd met een sluitingstermijn waarbinnen voorstellen moeten zijn ingediend. Via de website van Cordis zijn deze 'calls' te vinden
<http://cordis.europe.eu>

Tot slot

Het Kennis en Informatie Punt Milieu & Gezondheid (KIP-mg) van het RIVM verzamelt en ontsluit wetenschappelijke informatie over diverse onderwerpen voor nationale en lokale beleidsmakers. Het biedt rapportages, workshops, kennisnetwerken en ondersteuning aan nationale en lokale beleidsmakers. Voor het onderwerp gezonde mobiliteit werkt KIP-mg aan het evalueren en ontsluiten van praktijkvoorbeelden en kennis en instrumenten voor verkeer en gezondheid.

Het Kennis en Informatie Punt Milieu & Gezondheid heeft deze brochure samengesteld voor de werkconferentie 'Op weg naar een gezonde fysieke leefomgeving' op 10 september 2009 in opdracht van het Ministerie van VROM.

Mocht u op- of aanmerkingen hebben dan kunt u die per e-mail doorgeven aan het Kennis en Informatie Punt Milieu & Gezondheid. Ook voor het nabestellen van een papieren exemplaar kunt u op dit e-mailadres terecht.

Deze brochure is ook digitaal beschikbaar op www.rivm.nl/milieuportaal/dossier/milieuengezondheid.

Hier vindt u ook aan dit onderwerp gerelateerde brochures, zoals gezonde mobiliteit.

