

RIVM rapport 270014001/2005

Beweging en veiligheid in de wijk

Handleiding ‘bewegingsbevorderende en veilige wijken’

T.A. Alleman, I. Storm, M.J.E. Penris

Contact: I. Storm
Centrum voor Volksgezondheid Toekomst Verkenningen
ilse.storm@rivm.nl

Deze handleiding is geschreven in het kader van het project Tot Bewegen Bewogen, V/270014.

RIVM, Postbus 1, 3720 BA Bilthoven, telefoon: 030- 274 91 11; fax: 030 – 274 2971

Colofon:

Titel: Beweging en veiligheid in de wijk
Handleiding 'bewegingsbevorderende en veilige wijken'

Auteurs: Teresa Alleman, Ilse Storm en Manon Penris

Project: Tot Bewegen Bewogen

Projectgroep: Gemeente Voorhout, GGD Zuid-Holland Noord, RIVM

Tekstredactie: Marcel Senten

Opdrachtgever: Fonds OGZ

Opdrachtnemer: RIVM (fase 1) en GGD Nederland (fase 2)

Plaats en Datum: Bilthoven, maart 2005

Abstract

Physical activity and safety in the residential area: Manual ‘residential areas which enhance physical activity and safety’

In many Dutch municipalities new residential areas are emerging or old ones are being regenerated. The residential area plays an important role in stimulating physical activity and healthy practices. Fundamental aspects of the residential area in this regard are the possibilities offered for physical activity, and the social and physical safety of the area itself. These aspects are, in fact, closely linked: safe traffic and social safety promote physical activity, while a safe area is inviting to pedestrians and cyclists. To stimulate physical activity as a part of the daily routine, the National Institute for Public Health and the Environment (RIVM) has developed and validated a manual to ‘enhance physical activity and safety’ in the municipality of Voorhout. The manual employs a step-by-step approach to designing a residential area promoting physical activity and safety; it also includes fifty recommendations for setting up such a residential area. The manual aims at Dutch municipalities who want to place priority on the physical activity and safety of their inhabitants in their consideration of new construction and restructuring plans. Such a manual will help municipalities in their renovation or regeneration plans to realize residential areas that are both safe and accommodating in the provision of physical activity.

Keywords: design residential areas; physical activity in environment; social and physical safety, residential areas promoting good health practices, municipalities

Rapport in het kort

Beweging en veiligheid in de wijk: Handleiding ‘bewegingsbevorderende en veilige wijken’

In veel gemeenten in Nederland ontstaan nieuwe wijken of worden oude wijken opnieuw ingericht. De inrichting van de wijk (ofwel de 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. Deze twee hangen nauw samen: in een verkeers- en sociaal veilige woonomgeving zullen mensen meer geneigd zijn te gaan bewegen. Een veilige woonomgeving nodigt uit tot fietsen en lopen; en actief bezig zijn is het gemakkelijkst vol te houden als het past binnen een dagelijkse routine. Dat maakt dat de inrichting van de wijk belangrijke aangrijpingspunten biedt voor gezondheidsbevordering.

Door het RIVM is 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.

Trefwoorden: inrichting wijken; beweging in omgeving; sociale en fysieke veiligheid; gezonde wijk; gemeenten

Voorwoord

Voor u ligt het rapport **Beweging en Veiligheid in de wijk**, een handleiding *'bewegingsbevorderende en veilige wijken'*. De handleiding is ontwikkeld door het RIVM in samenwerking met de gemeente Voorhout en GGD Zuid-Holland Noord. Het rapport is een product van het project Tot Bewegen Bewogen.

In het kader van dit project is een begeleidingscommissie ingesteld bestaande uit de volgende personen: M. Mascini (ISMH), J. van den Boogaard (GGD Rotterdam), A. Koornstra (GGD-Nederland), A. Peters (VNG), R. Boer (Ministerie van VWS), D. de Liefde (gemeente Voorhout), J. van Wieringen (gemeente Voorhout), I. Lottman (GGD Zuid-Holland Noord), T. Alleman (RIVM), M. Penris (RIVM) en J. Schuit (RIVM). De leden van de begeleidingscommissie leverden een belangrijke bijdrage aan de totstandkoming van de handleiding *'bewegingsbevorderende en veilige wijken'* in fase 1, waarvoor hartelijk dank. De handleiding en het gebruik ervan krijgt een vervolg in fase 2 van het project, uitgevoerd door GGD-Nederland: een implementatietraject verspreid over diverse gemeenten in Nederland. Het project is gefinancierd door het Fonds OGZ.

Inhoud

Samenvatting	9
1. Inleiding	11
1.1 Het gebruik van de handleiding	11
1.2 Definities	11
1.3 Leeswijzer	12
2. Het project in schema	13
3. Het projectplan in stappen	15
4. Overzicht van aanbevelingen	23
4.1 Bewegingsbevorderende en veilige inrichting van de wijk	26
4.2 Bewegingsbevorderende en veilige inrichting van de verkeersinfrastructuur	29
4.3 Het stimuleren van openbaar vervoer en langzame vervoersmiddelen	33
4.4 Het realiseren van een bewegingsbevorderende en veilige woonomgeving	35
4.5 Het realiseren van een bewegingsbevorderende en veilige woning	40
4.6 Andere aspecten van bewegingsbevordering en veilig wonen	43
5. De relatie omgeving met bewegen	45
6. Informatie over beweging, verkeersveiligheid, sociale veiligheid en veiligheid in en om het huis	49
6.1 Beweging	49
6.2 Verkeersveiligheid	49
6.3 Sociale veiligheid	50
6.4 Veiligheid in en om de woning	50
7. Kaders voor wijkinrichting met aandacht voor beweging en veiligheid	53
7.1 Landelijk beleid	53
7.2 Definities	54
7.3 Handleiding voor een bewegingsbevorderende en veilige inrichting van wijken	55
Referenties	57
Bijlage 1. Voorbeeld van een projectplan	59
Bijlage 2. Voorbeeld van het proces van ruimtelijke ontwikkeling	61
Bijlage 3. Schema voor een communicatieplan	64
Bijlage 4. Voorbeeld krachtenveldanalyse/communicatieplan	65
Bijlage 5. Voorbeeld van een beoordeling van een beleidsstuk aan de hand van de handleiding	67
Bijlage 6. Organisatie van een workshop	69
Bijlage 7. Internetsites	71

Samenvatting

In veel gemeenten in Nederland ontstaan nieuwe wijken of worden oude wijken opnieuw ingericht. De inrichting van de wijk (ofwel de 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. Deze twee hangen nauw samen: in een verkeers- en sociaal veilige woonomgeving zullen mensen meer geneigd zijn te gaan bewegen. Een veilige woonomgeving nodigt uit tot fietsen en lopen; en actief bezig zijn is het gemakkelijkst vol te houden als het past binnen een dagelijkse routine. Dat maakt dat de inrichting van de wijk belangrijke aangrijpingspunten biedt voor gezondheidsbevordering.

Door het RIVM is 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.

In de handleiding staan de volgende **7 stappen** beschreven voor de bouw van een bewegingsbevorderende en veilige woonwijk:

- *Stap 1:* Het besluit om het aspect gezondheid mee te nemen en de handleiding te gebruiken. Drie vormen van steun zijn hierbij belangrijk, te weten politieke steun, ambtelijke steun en steun van andere partijen.
- *Stap 2:* Het instellen van een projectgroep die ten minste bestaat uit de ambtenaar Volksgezondheid/Welzijn, de ambtenaar Ruimtelijke Ordening, de beleidsmedewerker GGD en op afroep een medisch milieukundige.
- *Stap 3:* Het voorbereiden van het project waarbij wordt aangesloten bij het planproces van de nieuwe wijk. Documenten die tijdens het planproces zijn gemaakt, worden achterhaald. Daarnaast worden de verschillende actoren die bij het planproces betrokken zijn onderscheiden en wordt een communicatieplan gemaakt.
- *Stap 4:* De projectgroep bespreekt de aanbevelingen van de handleiding en bepaalt welke aanbevelingen de hoogste prioriteit hebben in hun gemeente. De documenten over het planproces worden aan de hand van deze prioriteiten gescreend.
- *Stap 5:* Op basis van stap 3 en 4 worden gesprekken gevoerd met betrokkenen over de aanbevelingen met de hoogste prioriteit in het planproces, de belangen van de betrokkenen bij de nieuwe wijk, het draagvlak voor bewegingsbevordering en mogelijke win-win situaties. Deze gesprekken kunnen worden voortgezet en afgerond in een workshop over het bewegingsbevorderend en veilig inrichten van wijken.
- *Stap 6:* Het opstellen van een advies voor besluitvormers met aanbevelingen om de wijk bewegingsbevorderend en veilig in te richten om daarmee de gezondheid van bewoners te bevorderen.
- *Stap 7:* In de laatste stap wordt het proces geëvalueerd, waaronder het gebruik van de handleiding, de inbreng van actoren en het verloop van de implementatie. Centraal staat de vraag of de plannen voor de nieuwe wijk daadwerkelijk zijn aangepast aan de aanbevelingen van de projectgroep.

In de handleiding staan **50 aanbevelingen** beschreven die in de volgende zes categorieën zijn ingedeeld:

1. Een bewegingsbevorderende en veilige inrichting van de wijk

Bij de inrichting van wijken gaat het om zaken als het aantal nieuwe woningen en de verhouding tussen koop- en huurwoningen. Groen, recreatie en voorzieningen in de woonwijk zijn van invloed op het beweeggedrag van mensen. De aanbevelingen richten zich onder andere op het streven naar compact bouwen, het streven naar het mengen van functies, de

aanwezigheid van voldoende openbaar groen en (recreatieve) voorzieningen en de afname van woon-werkverkeer per auto.

2. Een bewegingsbevorderende en veilige inrichting van de verkeersinfrastructuur

Het wegenplan binnen het wijkontwerp heeft verstrekkende consequenties voor de veiligheid van de toekomstige bewoners van de wijk. Het wegenplan kan de keuze van mensen bepalen om de auto of de fiets te gebruiken. De aanbevelingen over de verkeersinfrastructuur betreffen onder andere het kiezen voor een netwerk met korte rechtstanden en veel T-kruisingen, het aanleggen van langzaam-verkeerroutes, het vermijden van drukke wegen in de nabijheid van winkels en scholen, het zorgen voor overzichtelijke en eenvoudige verkeerssituaties en een veilige leefomgeving voor kinderen.

3. Het stimuleren van openbaar vervoer en langzame vervoermiddelen

Naast het stratenplan spelen ook andere aspecten van het verkeer een belangrijke rol als het gaat om veiligheid of het stimuleren van bewegen door inwoners. Aanbevelingen hebben hierbij betrekking op het openbaar vervoer en langzame vervoermiddelen, zoals het realiseren van hoogwaardig openbaar vervoer, goede voorzieningen bij het startpunt en de bestemming van wijkbewoners en het rekening houden met een keten van verplaatsingen.

4. Kenmerken van een bewegingsbevorderende en veilige directe woonomgeving

De directe woonomgeving is de plek waar kinderen buiten spelen, waar de hond wordt uitgelaten en waar de auto wordt gewassen. Het ontwerp van de directe woonomgeving kan mensen stimuleren tot meer lichamelijke activiteit in de directe omgeving van hun huis. Aanbevelingen betreffen onder andere het rekening houden met de ontwikkelingsbehoeften van kinderen, het realiseren van aantrekkelijke looproutes naar school, het zorgen voor goede straatverlichting, het realiseren van verkeersvrije delen van de wijk en het zorgen voor verkeersremmende maatregelen.

5. Kenmerken van een bewegingsbevorderende en veilige woning

De woning zelf kan een belangrijke bijdrage leveren aan het beweeggedrag en de veiligheid van mensen. Bij de bouw en inrichting van de woning dient hier rekening mee te worden gehouden. De aanbevelingen betreffen onder andere toegankelijke trappenhuizen, goede indeling van de woning, voldoende bergruimte in de woning voor hulpmiddelen voor sport en recreatie.

6. Andere aspecten

Andere aspecten van bewegingsbevorderend en veilig wonen zijn onder andere het rekening houden met de keuze van wensen van bewoners, optimale veiligheid bij ongevallen en rampen en het investeren in bestaande wijken.

De ruimtelijke ordening bepaalt voor een groot gedeelte hoe de woonomgeving eruit ziet. Stedenbouwkundige plannen leggen vast hoeveel huizen er in een gebied worden gebouwd, hoe de ligging van de straten wordt, waar parken en andere groenvoorzieningen komen. Door hiermee vanaf een vroeg stadium rekening te houden is de kans op een bewegingsvriendelijke en veilige omgeving het grootst. De handleiding is bestemd voor gemeenten die in nieuwbouw- en herstructureringsplannen aandacht willen besteden aan het stimuleren van lichamelijke activiteit en de veiligheid van de inwoners.

1. Inleiding

In veel gemeenten in Nederland ontstaan nieuwe wijken of worden oude wijken opnieuw ingericht. Een aantal gemeenten houdt al bij de planning zoveel mogelijk rekening met de gezondheid van de mensen die in de wijk (gaan) wonen. Zij vinden het belangrijk dat de wijkbewoners een stimulans – en de mogelijkheid – krijgen om voldoende te bewegen. Ook de sociale veiligheid, de verkeersveiligheid en de veiligheid in en om de woningen kan veel bijdragen aan een gezonde woonsituatie.

1.1. Het gebruik van de handleiding

Deze handleiding is bestemd voor gemeenten die in nieuwbouw- en herstructureringsplannen aandacht willen besteden aan het stimuleren van lichamelijke activiteit en de veiligheid van de inwoners. De handleiding geeft, vanaf de allereerste fase van het planproces, stapsgewijs aan hoe een bewegingsbevorderende en veilige woonwijk kan ontstaan. Juist door al in een vroeg stadium hier rekening mee te houden is de kans op een bewegingsvriendelijke en veilige omgeving het grootst.

Een aantal doelgroepen heeft extra belang bij het stimuleren van bewegen en veiligheid in en om het huis:

- gehandicapten;
- ouderen;
- mensen met een lage sociaal-economische status;
- allochtonen;
- kinderen.

Gehandicapten en ouderen brengen vaak een relatief groot deel van hun tijd in hun huis en de directe woonomgeving door. Daarbij komen zij vaak obstakels tegen als lange afstanden tot de bushalte, drukke verkeerswegen en stoepen met te hoge drempels. Allochtonen hebben vaak specifieke woonwensen en maken in hun vrije tijd meer dan andere groepen gebruik van groenvoorzieningen in de directe woonomgeving. Mensen met een lage sociaal-economische status hebben vaak vanwege een beperkt budget een minder grote vrijheid in de keuze van woning en woonomgeving. Tot slot maken kinderen veel gebruik van de woonomgeving en hebben zij heel eigen wensen over de inrichting van de wijk. Vooral voor kinderen is de verkeersveiligheid een belangrijk aandachtspunt.

De handleiding is in de eerste plaats bestemd voor de beleidsmedewerker Volksgezondheid/Welzijn en is een hulpmiddel om gezondheid en bewegingsbevordering op de agenda te krijgen bij de collega's Ruimtelijke Ordening en Volkshuisvesting.

1.2. Definities

De ambtelijke organisatie verschilt per gemeente. Sommige gemeenten hebben een afdeling Volksgezondheid en andere hebben een afdeling Welzijn. Ook combinaties komen voor. Daarnaast verschillen de documenten die gebruikt worden bij de ontwikkeling van een nieuwe wijk. Voor de duidelijkheid hanteert deze handleiding de volgende definities:

- ◆ De afdeling of de ambtenaar volksgezondheid: de ambtenaar die uitvoering geeft of verantwoordelijk is voor volksgezondheid in de gemeente.
- ◆ De afdeling of de ambtenaar Ruimtelijke Ordening: de ambtenaar die uitvoering geeft aan of verantwoordelijk is voor bouwplannen, bestemmingsplannen, ontwikkelingsplannen, etc.
- ◆ Het ontwikkelingsplan: het plan dat de gewenste ontwikkeling van een bepaald gebied aangeeft = startnotitie = ambities op hoofdlijnen.
- ◆ De nota van uitgangspunten: het stuk dat de uitgangspunten voor een bepaalde ontwikkeling beschrijft = (stedenbouwkundig) programma van eisen = het vastleggen van ambities.

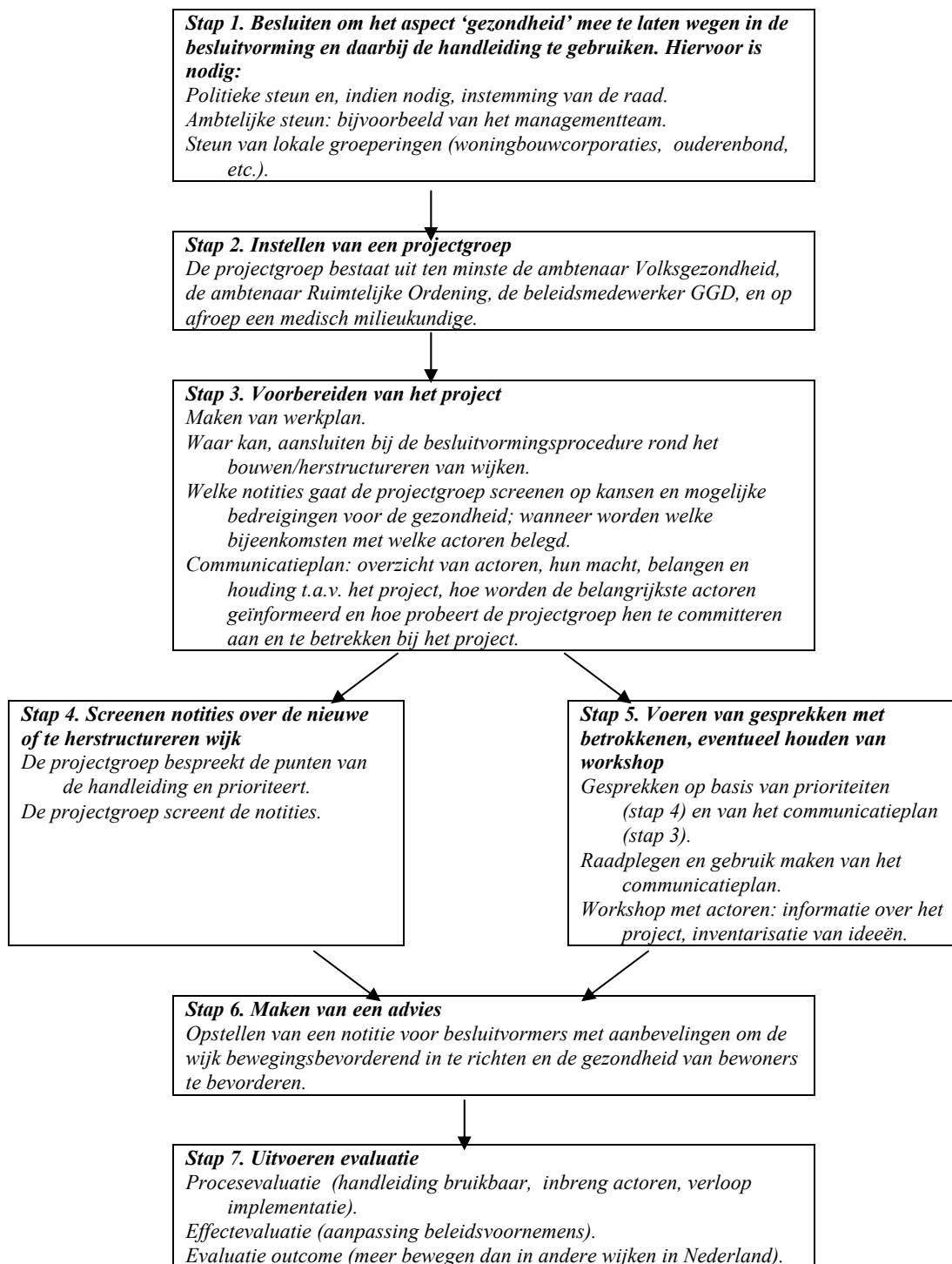
- ◆ Het stedenbouwkundige plan: het plan dat de aanleg, ontwikkeling en uitbreiding van een stad aangeeft = ruimtelijke vertaling van ambities.
- ◆ Het bestemmingsplan: het plan dat vastgesteld wordt door de gemeenteraad en dat voor een bepaald gebied de bestemming van de daarin liggende grond aanwijst. Zonodig kunnen in verband met deze bestemming voorschriften worden gegeven over het gebruik van de in het plan begrepen grond en de zich daarop bevindende opstallen.
- ◆ Het planproces: de wijze van te werk gaan volgens een vooraf gesteld plan.

1.3. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 treft u een schematisch stappenplan aan voor het gebruik van de handleiding en deze stappen worden in hoofdstuk 3 uitgebreid besproken. Het schema in hoofdstuk 4 geeft u snel inzicht in de verschillende categorieën aanbevelingen voor bewegingsbevorderend en veilig bouwen. Tegelijkertijd ziet u op welke aspecten van bewegingsbevordering en veilig bouwen (beweging, verkeersveiligheid, sociale veiligheid en veiligheid in en rond de woning) de aanbeveling zich richt. De aanbevelingen worden per categorie gedetailleerd besproken. In hoofdstuk 5 vindt u achtergrondinformatie over de relatie tussen de omgeving en bewegen. Een beschrijving van bewegingsbevordering en veiligheid en de relatie met gezondheid treft u aan in hoofdstuk 6. Beleidskaders en definities worden in hoofdstuk 7 beschreven. Ten slotte vindt u in de bijlagen voorbeelden van de diverse documenten die u kunt gebruiken tijdens het project.

2. Het project in schema

Het gebruik van de handleiding is onderdeel van een proces dat uit een aantal stappen bestaat.



Stap 1 tot en met 3 zijn eenmalig en vormen de start van het project. Ook stap 7 is eenmalig want hiermee wordt het project beëindigd. Stap 4 en 5 kunnen gelijktijdig worden uitgevoerd en stap 6 volgt in principe op stap 4 en 5. Stap 4 en 6 worden verschillende keren doorlopen omdat elke fase van het planproces een nieuw document produceert. Elk document biedt mogelijkheden om bewegingsbevorderende aspecten aan de wijk toe te voegen. Stap 5 kan

herhaald worden of bij elke fase anders worden ingevuld.

Als richtlijn geldt dat stap 1 tot en met 3 ongeveer zes maanden duren. Ook stap 4 en 5 nemen circa zes maanden in beslag en stap 6 en 7 ongeveer vier maanden. Echter, de duur van het project verschilt per gemeente. Dat heeft te maken met het feit dat het soms enige tijd kan duren voordat daadwerkelijk gestart wordt met bouwen.

3. Het projectplan in stappen

Stap 1. Besluiten om het aspect ‘gezondheid’ mee te laten wegen in de besluitvorming en daarbij de handleiding te gebruiken

U, de beleidsmedewerker Volksgezondheid/Welzijn, start het proces om de handleiding te gebruiken.

Het doel van stap 1 is:

- ◆ Een besluit van het college en/of gemeenteraad om de Handleiding ‘bewegingsbevorderende en veilige wijken’ te gebruiken.
- ◆ Een besluit van het college en/of gemeenteraad om het aspect ‘gezondheid’ mee te laten wegen in de besluitvorming bij het bouwen of herstructureren van een wijk.

Het product van stap 1 is:

- ◆ Een opdracht van het college en/of gemeenteraad aan de ambtenaar volksgezondheid om een project op te zetten op basis van de Handleiding ‘bewegingsbevorderende en veilige wijken’.

Voor zo’n opdracht heeft u de steun nodig van diverse partijen die betrokken zijn bij de bouw van de nieuwe wijk of daar belang bij hebben. Drie vormen van steun zijn belangrijk:

1. *Politieke steun*

Besluit hoe u, als beleidsmedewerker Volksgezondheid/Welzijn, politiek draagvlak¹ kunt krijgen om de handleiding te gebruiken en de gezondheid van bewoners mee te laten wegen in een bouw- of herstructureringsproject². Voordat de wethouder of het college u een opdracht geeft, moeten zij eerst overtuigd worden van het nut van een ‘bewegingsbevorderende omgeving’. Het politieke tij kan hierbij van invloed zijn³. Zo maakt alle aandacht in de politiek en media voor een onderwerp als ‘overgewicht’, de kans op succes voor dit type projecten groter. In hoofdstuk 5, 6 en 7 staat achtergrondinformatie over de positieve invloed van lichamelijke activiteit op de gezondheid (bijvoorbeeld bij het voorkomen van overgewicht) en hoe de bebouwde omgeving daaraan kan bijdragen. Deze informatie kunt u gebruiken om bij de wethouder, het college of de raad politiek draagvlak te creëren.⁴

2. *Ambtelijke steun*

Het is belangrijk dat er in alle lagen van de gemeentelijke organisatie draagvlak voor het project bestaat. De afdelingshoofden van zowel de afdeling Welzijn als de afdeling Bouwen en Wonen moeten het project steunen (bijvoorbeeld via steun van het Gemeentelijk Managementteam). Ook de betrokken ambtenaren van de twee afdelingen moeten het project ondersteunen en er tijd aan kunnen besteden. Door al in deze fase uw collega van Ruimtelijke Ordening en een beleidsmedewerker van de GGD te betrekken, wordt het een gezamenlijk project.

3. *Steun van anderen*

Steun voor het project kunt u ook verkrijgen bij andere partijen, zoals de ouderenbond, toekomstige bewoners of projectontwikkelaars. Bij een herstructurering zijn de bewoners een belangrijke actor. Samen kunt u het politieke draagvlak creëren.

¹ **Tip:** U kunt (een verkorte versie van) de handleiding uitreiken aan politici.

² **Tip:** In sommige gemeenten is het nodig officieel toestemming te krijgen, bijvoorbeeld via een bestuurlijke opdracht. In andere gemeenten is een gesprek met de wethouder voldoende. Indien u officiële toestemming vraagt, bedenk dan wie u wilt betrekken en consulteren bij het toestemmingsproces.

³ **Tip:** Om inzicht te krijgen in het politieke tij kunt u documenten bestuderen zoals het collegeprogramma en de verkiezingsprogramma’s van politieke partijen.

⁴ **Tip:** U kunt bijvoorbeeld informatie opvragen van gemeenten waar de handleiding al eens is gebruikt, of een excursie voor direct betrokkenen naar zo’n gemeente organiseren.

Beantwoord in deze fase de volgende vragen:

- Hoe past het onderwerp bij de prioriteiten die het college heeft gesteld?
- Bij welke prioriteiten kunt u aansluiten?
- Hoe hoog staat gezondheid op de politieke agenda?
- Wie zijn uw bondgenoten? Hoe werkt u met hen samen?

Tip: Het gebruik van de handleiding maakt gezondheidsfacetbeleid concreet en kan het draagvlak daarvoor vergroten.

Stap 2. Stel een projectgroep in

Het college en/of de gemeenteraad heeft besloten dat ‘bewegen’ en ‘veiligheid’ van belang zijn bij de besluitvorming over de nieuwe wijk. De ambtenaar Volksgezondheid heeft de opdracht een project op te zetten volgens de Handleiding ‘bewegingsbevorderende en veilige wijken’. Diverse sectoren zijn bereid mee te werken aan het project. Het doel van stap 1 is hiermee bereikt en kunt u overgaan op stap 2: het instellen van een projectgroep.

Het doel van stap 2 is:

- ◆ Onderlinge overeenstemming krijgen over de inhoud van het project.
- ◆ Onderlinge afspraken maken over de taken en de taakverdeling.
- ◆ Onderlinge afspraken maken over de werkwijze van de projectgroep.

Het product van stap 2 is:

- ◆ Een duidelijke en gezamenlijk gedragen visie over het doel van het project.

De ambtenaar welzijn/volksgezondheid, die de opdracht van het college of gemeenteraad heeft gekregen gaat als volgt te werk:

1. Stel een - in eerste instantie kleine - projectgroep samen, waaraan de beleidsmedewerker Volksgezondheid/Welzijn, de beleidsmedewerker Bouwen en Wonen en een GGD-beleidsmedewerker deelnemen. Bereik in de eerste bijeenkomst overeenstemming over de inhoud van het project en het doel waarnaar de projectgroep streeft.

2. Maak vervolgens onderling afspraken over:

- ◆ Een verdeling van taken op basis van de handleiding, uitgaande van de competenties van de leden.
- ◆ Het betrekken van inhoudsdeskundigen bij het project als bepaalde expertise bij de projectleden ontbreekt⁵
- ◆ De rolverdeling en werkwijze: wie wordt de voorzitter, waar en hoe vaak wordt vergaderd, en hoe wordt de onderlinge communicatie geregeld.
- ◆ Wie de projectleiding van het project op zich neemt⁶.

Bij de start van het project moet duidelijk zijn welke activiteiten de projectgroep onderneemt en wanneer het project is afgelopen. Leg dat vast in bijvoorbeeld de notulen. Tijdens de uitvoering van het project kunnen de gemaakte afspraken zonodig worden aangepast.

⁵ **Tip:** Soms is het wenselijk om een vierde of zelfs vijfde lid uit te nodigen vanwege een bepaalde expertise die bij de projectgroepleden ontbreekt (bijvoorbeeld een medisch milieukundige, verkeersdeskundige of een stedenbouwkundige). Deze deskundigen kunnen permanent lid worden of op uitnodiging een vergadering bijwonen.

⁶ **Tip:** GGD-medewerkers zijn vaak bekend met projectmatig werken en kunnen een rol vervullen als procesbegeleider. Echter: voor elke gemeente kan dit anders zijn.

Tip: Bespreek mogelijke baten en lasten op gemeentelijk niveau van deelname aan het project⁷.

Stap 3. Voorbereiden

De projectgroep is gevormd en heeft overeenstemming over de doelstelling van het project. De volgende stap is het maken van een werkplan: wát gaat de projectgroep doen en hóe gaat de projectgroep dat doen?

Het doel van stap 3 is:

- ◆ Aansluitingspunten vinden binnen het planproces van de nieuwe wijk.
- ◆ Het achterhalen van documenten die tijdens het planproces worden gemaakt.
- ◆ Het onderscheiden van verschillende actoren die bij het planproces van de nieuwe wijk betrokken zijn.
- ◆ Bepalen hoe de projectgroep gaat communiceren met de verschillende actoren.

Het product van stap 3 is:

- ◆ Een werkplan dat bestaat uit:
 1. Een beschrijving van het planproces van de nieuwe wijk.
 2. Een lijst van te screenen documenten met een indicatie wanneer deze geproduceerd en goedgekeurd worden.
 3. Een lijst van actoren die betrokken zijn bij het planproces.
 4. Een communicatieplan voor de actoren.

Ad 1. Een beschrijving van het planproces van de nieuwe wijk.

Door vanaf het eerste idee voor een wijk tot aan de feitelijke bouw rekening te houden met ‘gezondheid’ en ‘bewegingsbevordering’ ontstaat de meeste kans op succes. De beschrijving van het planproces geeft voor de projectgroep de meest geschikte momenten aan om actie te ondernemen. Inzicht in de overleg- en besluitvormingsprocedure is daarbij onontbeerlijk⁸.

Ad 2. Een lijst van te screenen documenten met een indicatie wanneer deze geproduceerd en goedgekeurd worden.

Elke fase van het planproces besluit met een document waarin de ambities, voorstellen, mogelijkheden of eisen ten aanzien van de nieuwe wijk staan beschreven. Maak een zo compleet mogelijke lijst van te verwachten documenten. Deze kunt u in stap 4 screenen op bewegingsbevorderende aspecten.

Ad 3. Een lijst van actoren die betrokken zijn bij het planproces.

Met behulp van het schema in bijlage 3 brengt u in kaart welke functies, personen en/of partijen betrokken zijn bij het planproces⁹. Dit is een zogenaamde krachtenveldanalyse. Zo’n analyse geeft inzicht in kennis, invloed en belangen van de totale bestuurlijke en ambtelijke context¹⁰.

Bespreek in de projectgroep de houding van de betreffende actoren ten aanzien van het project: staan zij er positief, negatief of neutraal tegenover? Hoe staat u tegenover de actor en welke relatie hebt u met hem/haar? Stel uzelf de volgende vragen:

⁷ Mogelijke baten: een bewegingsvriendelijke wijk, nadenken over gezondheidsaspecten bij andere sectoren en door integraal werken gezamenlijke doelen nastreven, meer structurele aandacht voor gezondheid. Mogelijke lasten: het project kan veel overhoop halen door inbreng van allerlei sectoren en groepen, integraal gezondheidsbeleid vergt kennis, tijd, projectmatig werken en nieuwe verantwoordelijkheden.

⁸ Het vergt van de projectgroepleden een politiek-bestuurlijke gevoeligheid om op het juiste moment de juiste actie te ondernemen.

⁹ **Tip:** u kunt hierbij bijvoorbeeld gebruik maken van een organogram van uw gemeente of een (interne) gemeentegids.

¹⁰ Uitvoering van het project biedt de mogelijkheid ervaring op te doen met intersectoraal werken en integraal gezondheidsbeleid.

- Is deze partij direct of indirect betrokken?
- Heeft deze partij een financieel of ander belang?
- Ondervindt deze partij gevolgen van de te nemen beslissingen?
- Neemt deze partij al actie op dit terrein?
- Betreft u de partij actief bij het project of niet?
- Informeert u hen of niet?

Ad 4. Een communicatieplan voor de actoren.

Nu de actoren bekend zijn besluit u hoe u tijdens het project met elke partij wilt omgaan: wie wordt wanneer en op welke wijze betrokken bij het project en wie wordt waarover geïnformeerd. De antwoorden daarop vormen het communicatieplan. Leg daarin ook expliciet vast hoe en wanneer wordt gecommuniceerd met de politiek (zie bijlage 4 voor een voorbeeld van een communicatieplan).

Besteed speciale aandacht aan de bewoners en kies er bewust voor om hen hetzij actief in te schakelen, hetzij alleen te informeren. Bij herstructurering gaat het om de bewoners van de wijk, bij nieuwbouw om toekomstige bewoners die u in de regel nog niet kent. U kunt eventueel van bewoners van andere nieuwbouwwijken informatie over woonwensen krijgen. Op basis van de krachtenveldanalyse en het communicatieplan kan de projectgroep ervoor kiezen de groep uit te breiden met één of meerdere actoren. Aandacht voor een goede communicatie en inzicht in het totale krachtenveld is uiterst belangrijk.

Het werkplan speelt een belangrijke rol bij het verkrijgen van draagvlak. Maar hoe gedetailleerd het planproces ook in kaart is gebracht, de praktijk is altijd anders.

Bouwprojecten en alle procedures daaromheen zijn nimmer statische processen; tevoren is nooit goed in te schatten hoe het verloopt. Dat betekent dat ook de projectgroep creatief moet kunnen anticiperen op alle tussentijdse wijzigingen.

Tip: Bekijk tijdens het project het communicatieplan regelmatig, om na te gaan of de communicatie volgens plan verloopt en welke actie nodig is.

Tip: Tijdens de voortgang van het proces is het goed om het werkplan regelmatig aan te passen aan eventuele gebeurtenissen.

Stap 4. Screening van bestaande stukken/notities op de kansen voor bewegingsbevordering en veiligheid

Het werkplan uit stap 3 bevat een lijst van documenten die gescreend moeten worden op bewegingsbevorderende aspecten. Dat gaat u in stap 4 doen. Omdat er gedurende het planproces meerdere documenten verschijnen, moet u deze stap geregeld herhalen.

Het doel van stap 4:

- ◆ Het beoordelen van documenten aan de hand van de handleiding.

Het product van stap 4:

- ◆ Een conceptadvies, dat dient als basis voor gesprekken met belanghebbenden.

Hoofdstuk 4 van deze handleiding bevat een groot aantal aanbevelingen. Het is niet nodig elke tekst op alle aanbevelingen te beoordelen. Welke aanbeveling op welke tekst van toepassing is hangt af van de fase van het planproces en de inhoud van het document¹¹. De projectgroep onderneemt in deze stap twee activiteiten:

1. De fase van het planproces vaststellen en bepalen welke aanbevelingen bij welke documenten¹² prioriteit hebben.
2. De documenten worden aan de hand van de prioriteiten gescreend.

Ad 1. De projectgroep bespreekt onderling één voor één de inhoudelijke aanbevelingen (hoofdstuk 4). Overwegingen bij het stellen van prioriteiten zijn:

- ◆ In welke fase zit het planproces en welke aanbevelingen passen bij deze fase?
- ◆ Hoe sluit de aanbeveling aan bij het bestaande beleid en de politieke prioriteiten?
- ◆ Besteden de plannen of het ontwerp al aandacht aan de aanbeveling?
- ◆ Wat zijn de kosten om de aanbeveling te realiseren?
- ◆ Past de aanbeveling bij de wensen van bewoners?
- ◆ Is de aanbeveling strijdig of in overeenstemming met andere belangen?
- ◆ Wat zijn de sociale en culturele aspecten; past de aanbeveling bij de sociale/culturele gewoontes?

Ad 2. Aan de hand van de geprioriteerde aanbevelingen screent de projectgroep vervolgens de onderhavige notitie over de nieuwe wijk. Daardoor ontstaat een indruk van de mogelijkheden om een veilige en bewegingsbevorderende wijk te realiseren.

Op basis van de screening maakt u een korte notitie, waarbij het belangrijk is dat de projectgroepleden op één lijn zitten. De notitie is immers bedoeld om mee 'op pad te gaan'; het is de basis voor de gesprekken met belanghebbenden (stap 5).

Stap 5. Gesprekken met diverse betrokkenen

In stap 4 heeft u één of meerdere documenten gescreend en een korte notitie gemaakt ter voorbereiding op de gesprekken die u nu in stap 5 met de belanghebbenden gaat voeren.

Het doel van stap 5:

- ◆ Het krijgen van informatie over de belangen en ideeën van betrokkenen.
- ◆ Het kweken van draagvlak voor 'bewegingsbevordering' als aspect voor de inrichting van de nieuwe woonwijk.

Het product van stap 5:

- ◆ Verslagen van de gesprekken en van een werkconferentie.

Uit het werkplan (stap 3) blijkt welke functies, personen en/of partijen betrokken zijn bij de besluitvorming over de nieuwe wijk. U kiest één of meerdere betrokkenen uit waarmee u een gesprek voert. Wie u kiest hangt af van het door u gescreende document.

¹¹ Zo beschrijft een ontwikkelingsplan het plan in hoofdlijnen. Aanbevelingen die ervoor zorgen dat bewegingsbevordering uitgangspunt wordt voor de nieuwe wijk zijn dan zinnig, bijvoorbeeld nr. 2: 'Streef naar menging van de functies wonen, werken, winkelen'. Aanbevelingen die in detail ingaan op een bepaalde bewegingsbevorderende factor zijn dan onzinnig, bijvoorbeeld nr. 43: 'Deel de woning zo in dat beweging wordt bevorderd'.

¹² Documenten zijn bijvoorbeeld:

- De gemeentelijke Gezondheidsnota
- De gemeentelijke nota Ruimtelijke Ordening
- De stedenbouwkundige plannen
- De plannen van woningbouwcorporaties

Het kan de schrijver van het stuk zijn of degene die een besluit moet nemen¹³. De meeste invloed kunt u uitoefenen als het document nog een concept is; dan heeft u meer kans dat uw prioriteiten in de definitieve versie worden verwerkt. Onderwerp van gesprek kan zijn:

- de prioriteiten van de projectgroep die wel of nog niet voorkomen in het document;
- de belangen van de betrokkene bij de nieuwe wijk;
- onderzoek naar het draagvlak voor 'bewegingsbevordering' bij de betrokkenen;
- onderzoeken van win-win-situaties.

U maakt korte notities van de gesprekken.

Na de gesprekken met de actoren organiseert u een workshop. U kunt hier de resultaten van de gesprekken presenteren, de wensen van aanwezigen inventariseren en discussiëren over mogelijkheden om bewegingsbevorderend te bouwen en veilig te wonen. Wederom geeft het schema uit stap 3 u een lijst van genodigden. De werkconferentie biedt u ook de gelegenheid betrokkenen uit te nodigen die u nog niet gesproken heeft. Deelnemers aan de workshop kunnen zijn: ambtenaren, gemeenteraadsleden, wethouders, bewoners, projectontwikkelaars, architecten en belangengroepen.

De werkconferentie dient (minstens) twee doelen:

- het verkrijgen van informatie over ideeën en belangen van diverse partijen en
- het kweken van draagvlak voor een bewegingsbevorderende en veilige wijk.

U maakt een verslag van de werkconferentie. Samen met uw conceptadvies uit stap 4 vormen het verslag van de werkconferenties en de gesprekken met betrokkenen de basis voor een advies aan de besluitvormers.

Zie bijlage 6 voor een voorbeeld van een programma, een uitnodigingsbrief en een uitnodigingslijst voor een workshop.

Stap 6. Maken van een advies

Op basis van alle informatie die u in de voorgaande stappen heeft verzameld, kunt u nu een advies formuleren.

Het doel van stap 6:

- ◆ Het formuleren van een advies aan het college of de gemeenteraad.

Het product van stap 6:

- ◆ Het advies.

De projectgroep formuleert op basis van de bevindingen van de screening, de resultaten van de gesprekken en de discussies op de werkconferentie een advies met daarin aanbevelingen over bewegingsbevorderende aspecten die in het document opgenomen kunnen worden. U biedt het advies aan het college aan. Daarna vindt behandeling plaats in de raadcommissie (R.O.). De raad beslist uiteindelijk.

¹³ Bijvoorbeeld:

- Stedenbouwkundigen/architecten die een plan maken voor de inrichting van de wijk. Het gesprek gaat met hen vooral over hoe de wijk zo kan worden ingericht dat de veiligheid en de lichamelijke activiteit van bewoners kan worden bevorderd (voldoende groen, aandacht voor sociale veiligheid, menging van functies, aanwezigheid van voorzieningen).
- Ambtenaren verkeer en groen.
- Toekomstige bewoners. In een gesprek met toekomstige bewoners of andere bewonersgroepen is het belangrijk om na te gaan wat bewoners belangrijk vinden in hun woonwijk.

Stap 7. Evaluatie

Met het advies over het laatste document in het planproces komt een einde aan de uitvoering van het project. In deze laatste stap wordt het project geëvalueerd.

Het doel van stap 7:

- ◆ Evalueren of de plannen voor de nieuwe wijk aangepast zijn aan de aanbevelingen die de projectgroep heeft voorgesteld in hun advies (effectevaluatie).
- ◆ Evalueren van het proces van beleidsbeïnvloeding, zoals het gebruik van de handleiding, de inbreng actoren en het verloop van de implementatie (procesevaluatie).

Het product van stap 7:

- ◆ Verslag van de werkgroep voor de opdrachtgevers.

Effectevaluatie:

De projectgroep bekijkt in de definitieve plannen in hoeverre de aanbevelingen die zij heeft gedaan daarin terugkomen en daadwerkelijk worden uitgevoerd.

Procesevaluatie:

Daarnaast kijkt de projectgroep naar het proces dat zij heeft doorlopen tijdens het gebruik van de handleiding. Daartoe maakt de projectgroep een overzicht van al haar werkzaamheden en producten. Ook beoordeelt zij of de stappen goed doorlopen zijn en waar zonodig het proces moet worden aangepast.

Outcome evaluatie:

Aangezien er geëvalueerd wordt op korte termijneffecten is het evalueren van het effect op het beweegpatroon (en de gezondheid) van bewoners niet mogelijk binnen de tijdsduur van het project. Deze effecten zijn pas op langere termijn vast te stellen.

De projectgroep maakt een verslag van haar bevindingen en biedt dit het college of de gemeenteraad ter afsluiting van het project aan.

Of een project volgens de evaluatie wel of niet succesvol is, hangt af van de criteria die vooraf door de gemeente zelf zijn vastgesteld. Voorbeelden van dergelijke criteria zijn:

- ◆ Effect op de inrichting van de wijk: de inrichting van de wijk is afgestemd op het stimuleren van bewegen.
- ◆ Effect op het beleid: de politici nemen de aanbevelingen van de projectgroep over.
- ◆ Effect op (intersectorale) samenwerking in de gemeente: na afloop van het project vragen stedenbouwkundigen uit zichzelf advies aan de ambtenaar (Welzijn) en de afdeling Inwonerszaken wordt al bij de eerste ideeën voor een nieuwe wijk betrokken.
- ◆ Gezondheid vormt een integraal onderdeel van beleid op andere terreinen.
- ◆ Activiteiten worden door de burgers ondersteund.
- ◆ Effect op het beweegpatroon (en de gezondheid) van bewoners.

4. Overzicht van aanbevelingen

Hoofdstuk 4 geeft aanbevelingen aan gemeentebesturen over:

- a. een bewegingsbevorderende en veilige inrichting van de wijk (hoofdstuk 4.1);
- b. een bewegingsbevorderende en veilige inrichting van de verkeersinfrastructuur (hoofdstuk 4.2);
- c. het stimuleren van openbaar vervoer en ‘langzame vervoermiddelen’ (hoofdstuk 4.3);
- d. kenmerken van een bewegingsbevorderende en veilige directe woonomgeving (hoofdstuk 4.4);
- e. kenmerken van een bewegingsbevorderende en veilige woning (hoofdstuk 4.5);
- f. andere aspecten van bewegingsbevorderend en veilig wonen (hoofdstuk 4.6).

De beschreven items zijn geen dwingende richtlijnen. Het zijn aanbevelingen die dienen als gespreksstof en als basis voor adviezen aan het college of de gemeenteraad. Het doel ervan is de plannen over de inrichting van de wijk zo aan te passen, dat er optimale waarborgen en stimulansen zijn voor gezonde inwoners.

Toelichting schema:

In het onderstaande schema staan 50 aanbevelingen voor bewegingsbevorderend en veilig bouwen. De aanbevelingen zijn opgesteld op basis van literatuuronderzoek en raadpleging van deskundigen.

Indien in het schema een ‘+’ bij de aanbeveling staat dan is het aannemelijk dat de aanbeveling een positieve invloed heeft op de aspecten ‘beweging’, ‘verkeersveiligheid’, ‘sociale veiligheid’ of ‘veiligheid in en rond de woning’. Bij een weergegeven ‘-’ is het aannemelijk dat er een negatieve invloed is op deze aspecten. Is er niets ingevuld dan is er geen duidelijke of aangetoonde positieve of negatieve invloed.

Schema: overzicht aanbevelingen bewegingsbevorderend en veilig bouwen

		Beweging	Verkeersveiligheid	Sociale veiligheid	Veiligheid in/rond woning
Inrichting wijk					
1	Streef naar compact bouwen	+	+	+	+
2	Streef naar menging van functies	+	+	+	+
3	Streef naar groeistructuren die aansluiten bij bestaande wijken	+	+	+	
4	Streef naar aanwezigheid van voorzieningen	+			
5	Streef naar aanwezigheid openbaar groen en recreatieve voorzieningen	+	+		
6	Streef naar weinig hoogbouw	+	+	+	+
7	Geef meer zeggenschap	-	-	+	-
8	Streef naar afname woon-werkverkeer per auto	+	+		
Verkeersinfrastructuur					
9	Kies duurzaam-veilig ontwerp verkeersinfrastructuur	+	+		
10	Ontsluitingsstructuur: kies voor organisch netwerk	+	+		
11	Leg langzaam-verkeerroutes aan	+	+		
12	Kies voor weinig 80 km/uurwegen	+	+		
13	Vermijd drukke wegen in nabijheid winkels/scholen	+	+		
14	Zorg voor overzichtelijke, eenvoudige verkeerssituaties		+		
15	Informeer bewoners over verkeersplan		+		
16	Zorg voor veiligheid van kinderen	+	+	+	+
	Zorg voor veiligheid van ouderen	+	+	+	+
Stimuleren OV en langzame vervoermiddelen					
17	Zorg voor goede ontsluitingsnetwerken voor OV en langzaam verkeer	+	+		
18	Realiseer hoogwaardig openbaar vervoer	+	+		
19	Zorg voor voorzieningen bij startpunt en bestemming	+	+		
20	Hou rekening met keten van verplaatsingen	+	+		
Inrichting directe woonomgeving					
21	Aandacht voor bewegen in Nota Volksgezondheid	+			
22	Stimuleer beweging door jong en oud	+			
23	Hou rekening met ontwikkelingsbehoefte kinderen	+			
24	Maak aantrekkelijke looproutes voor kinderen	+	+		
25	Zorg voor ontmoetingsplaatsen			+	
26	Aanwezigheid horeca		-	-	
27	Zorg voor aanwezigheid openbare toiletten			+	
28	Zorg voor goede straatverlichting	+	+	+	+
29	Voorkom stank en lawaai	-	-	-	
30	Zorg voor sociale veiligheid woonomgeving	+		+	+

		Beweging	Verkeersveiligheid	Sociale veiligheid	Veiligheid in/rond woning
31	Zorg voor sociale veiligheid werkomgeving	+		+	
32	Zorg voor een goede bestrating (ook van fietspaden)				+
33	Realiseer parkeerplaatsen op afstand van de woning	+	+		
34	Realiseer verkeersluwe/-vrije delen van wijken	+	+		
35	Zorg voor verkeersremmende maatregelen	+	+		
36	Zorg voor goede oriëntatiepunten		+		
37	Voorkom gevaarlijke waterkanten	+			+
38	Zorg voor bereikbaarheid voor spoedhulpverleners		+		+
	Inrichting woning				
39	Bevorder de veiligheid van de woning				+
40	Realiseer zoveel mogelijk woningen met tuin	+	+		+
41	Zorg voor veilige trappenhuizen	+		+	+
42	Zorg voor veilige liften die groot genoeg zijn				
43	Deel de woning zo in dat beweging wordt bevorderd	+			
44	Zorg voor voldoende bergruimte voor hulpmiddelen voor sport en recreatie	+			
45	Zorg ervoor dat toezicht vanuit de woning mogelijk is	+		+	+
46	Realiseer domotica-toepassingen in de woning	+		+	+
47	Zorg voor een gevarieerd woningaanbod			+	
	Andere aspecten				
48	Hou rekening met de keuze en wensen van bewoners			+	
49	Optimaliseer veiligheid bij ongevallen en rampen		+		+
50	Investeer in bestaande wijken	+	+	+	+

4.1 Bewegingsbevorderende en veilige inrichting van de wijk

Al in de initiatieffase¹⁴ wordt het ontwerp van een nieuwe wijk op hoofdlijnen vastgesteld. Daarbij gaat het om zaken als het aantal nieuwe woningen, de verhouding tussen koop- en huurwoningen, een globaal wegenplan en de aansluiting op het bestaande wegennetwerk. Dat betekent dat deze fase de beste kansen biedt om de voorwaarden voor 'bewegingsbevorderend en veilig bouwen' te realiseren.

1. Streef naar compact bouwen

Compact bouwen heeft een positieve invloed op beweging, verkeersveiligheid, sociale veiligheid en veiligheid in en rond de woning.

Toelichting:

Bij compact bouwen zijn de verschillende functies (zoals wonen, voorzieningen en recreatie) ruimtelijk relatief weinig van elkaar gescheiden. Voorzieningen zijn dicht in de buurt van de woning, waardoor mensen eerder geneigd zijn te kiezen voor langzame vervoermiddelen (fietsen of lopen). Dit is van invloed op de verkeersveiligheid en het 'bewegen'. Doordat in gebieden waar compact wordt gebouwd veel voetgangers en fietsers zijn te verwachten, is het aantrekkelijk en rendabel om hoogwaardig openbaar vervoer, goede stallingvoorzieningen en andere hoogwaardige voorzieningen (zoals winkels en scholen) te maken. Dit kan op zijn beurt het wandelen of fietsen weer bevorderen. Ten slotte is in dichtbevolkte gebieden (compact bouwen) de bereikbaarheid voor hulpdiensten groter dan in dunbevolkte gebieden¹⁵.

Echter:

- ◆ Bij compact bouwen is relatief weinig openbare ruimte over, waardoor recreatie- en sportvoorzieningen uit de woonomgeving verdwijnen. Dit maakt de drempel om te gaan bewegen hoger. Dit geldt vooral voor jonge kinderen, ouderen en anderen die op hun directe woonomgeving zijn aangewezen.
- ◆ Een buurt met een hoge bebouwingsconcentratie kan een wat grotere aantrekkingskracht hebben op criminaliteit, waardoor ook onveiligheidsgevoelens kunnen toenemen. Anderzijds gaat een grotere dichtheid gepaard met een grotere sociale controle.
- ◆ De kans op brand of ongelukken kan groter zijn in dichter bevolkte gebieden. Bovendien kan de ontruimingstijd van gebouwen en de bereikbaarheid van het gebied voor hulpdiensten een probleem zijn, doordat straten smal zijn en soms afgezet zijn voor autoverkeer.

2. Streef naar het mengen van functies

Het mengen van functies heeft een positieve invloed op beweging, verkeersveiligheid, sociale veiligheid en veiligheid in en rond de woning.

Toelichting:

Het mengen van functies (zoals wonen, werken, sociaal-maatschappelijke en recreatieve voorzieningen, de school) heeft een positief effect op de verkeersveiligheid. Het aantal motorvoertuigkilometers is in een dergelijk gebied kleiner, evenals het aantal slachtoffers:

- ◆ de triplengte wordt kleiner;
- ◆ het gebruik van langzame vervoermiddelen wordt groter;
- ◆ huishoudens zijn in staat activiteiten (en dus verplaatsingen) te combineren en te koppelen, waardoor de totale verplaatsingsafstanden kleiner worden.

De gemeente kan bedrijven uitnodigen 'wijkgericht te bouwen', door onder andere 's avonds ruimte beschikbaar te stellen voor verenigingen. Dit kan de sociale veiligheid ten goede komen.

¹⁴ Zie bijlage 2 voor een overzicht van alle ontwerpfasen van een nieuwe wijk.

¹⁵ Zie hoofdstuk 5 voor meer informatie over de invloed van de omgeving op bewegen.

3. Streef naar groeistrukturen die aansluiten bij de bestaande wijken

Groeistrukturen die aansluiten bij de bestaande wijken hebben een positieve invloed op beweging, verkeersveiligheid en sociale veiligheid.

Toelichting:

Als de (nieuwe) wijken aansluiten bij de bestaande wijken, is de kans dat mensen te voet of met de fiets naar het centrum gaan groter. Deze gebieden zijn veiliger dan groeistrukturen die grotere verplaatsingsafstanden vergen. Met andere woorden: als de nieuwe wijken apart liggen van de bestaande stad (satellietontwikkelingen), zullen mensen eerder de auto nemen. Hierdoor neemt het aantal verkeersslachtoffers toe.

4. Streef naar de aanwezigheid van voorzieningen

De aanwezigheid van voldoende voorzieningen heeft een positieve invloed op beweging.

Toelichting:

Als in de wijk voldoende voorzieningen als winkels, scholen, speelplaatsen, sportfaciliteiten en recreatieve voorzieningen aanwezig zijn, kiezen mensen eerder voor langzame vervoermiddelen (zoals fiets). Daardoor bewegen mensen meer.

Echter:

- ◆ De belangrijkste voorzieningen moeten goed bereikbaar zijn met de fiets of lopend (zie aanbeveling 5) en er moet ruimte zijn om de fiets te stallen (zie aanbeveling 19).
- ◆ Denk ook aan een goede bereikbaarheid en toegankelijkheid voor mensen in een rolstoel, blinden en anderen met een functiebeperking.

5. Streef naar de aanwezigheid openbaar groen en recreatieve voorzieningen

De aanwezigheid van openbaar groen en recreatieve voorzieningen heeft een positieve invloed op beweging en verkeersveiligheid.

Toelichting:

Mensen vinden een groene omgeving aantrekkelijk. Goed onderhouden openbaar groen langs straten en fietspaden stimuleert fietsen en lopen. Mensen maken eerder gebruik van recreatieve voorzieningen als deze in de buurt liggen.

De voorzieningen moeten wel goed onderhouden zijn, anders maken mensen er geen gebruik van. In steden met veel openbaar groen wordt een relatief lager aantal letselongevallen per 10.000 inwoners gevonden dan in steden met minder openbaar groen. Ook zijn daar de mogelijkheden voor recreatie en beweging groter. Er moet wel sprake zijn van veilig groen: geen 'enge bosjes' dus. Overigens hoeft een groene woonomgeving niet direct te betekenen dat er een park of stuk bos aanwezig is. Met andere woorden: de aanleg van groen hoeft niet in strijd te zijn met de wens compact te bouwen (zie aanbeveling 1). Pleintjes met daaromheen groenstroken kunnen voldoende zijn. In dichtgebouwde gebieden kunnen platte daken van grotere gebouwen benut worden voor recreatieve doeleinden zoals sporten, zonnen, picknicken en tuinieren.

Door een combinatie van recreatieve voorzieningen kan de wijk in elk seizoen aantrekkelijk zijn. Inspraak van de (toekomstige) burgers bij de aanleg van groen en recreatieve voorzieningen verhoogt de kans dat de voorzieningen daadwerkelijk worden gebruikt. Overlast als gevolg van recreatieve voorzieningen kan worden beperkt door een goede bereikbaarheid en vandalisbestendigheid.

Echter:

- ◆ Het is belangrijk dat er sprake is van rondgaande routes (begin- en eindpunt vallen samen).
- ◆ Denk ook aan wandelpaden en andere voorzieningen die door blinden, mensen in een rolstoel of anderen met een functiebeperking te gebruiken zijn.

6. Streef naar weinig hoogbouw in de wijk

Weinig hoogbouw in de wijk heeft een positieve invloed op beweging, verkeersveiligheid, sociale veiligheid en veiligheid in en rond de woning.

Toelichting:

Veel hoogbouw kan het gevoel van sociale veiligheid in een wijk verlagen en dat kan leiden tot minder gebruik van langzame vervoersmiddelen. Bovendien is vanuit de woningen minder toezicht mogelijk op wat zich op straat afspeelt. Ten minste moeten kinderspeelplaatsen vanuit de flat te zien zijn.

7. Geef meer zeggenschap aan wijkbewoners

Meer zeggenschap heeft een positieve invloed op de sociale veiligheid en mogelijk een negatieve invloed op beweging en veiligheid.

Toelichting:

Zeggenschap over de inrichting van hun wijk vergroot de sociale cohesie in de wijk en bevordert daarmee de sociale veiligheid. De toekomstige bewoners moeten actief worden ingeschakeld.

Burgers kunnen op verschillende manieren betrokken worden bij de inrichting van hun wijk¹⁶:

- Interactieve beleidsvorming: partijen/burgers zijn initiatiefnemers en maken keuzen of hebben een gelijkwaardige rol (dus de overheid en burgers kiezen samen).
- Symbolisch interactieve beleidsvorming: partijen/burgers discussiëren mee en leveren inbreng; de bewoner als adviseur van de gemeente.

Echter:

Door burgers meer zeggenschap te geven over de inrichting van de woonomgeving en de bouw van woningen kan bewegingsarmoede in de hand worden gewerkt. Oorzaak hiervan is de neiging van burgers om voor gemak en snelheid (auto voor de deur) te kiezen in plaats van voor een autoluwe woonomgeving (auto enige minuten lopen van het huis verwijderd).

8. Streef naar een afname van woon-werkverkeer per auto

Afname van woon-werkverkeer per auto heeft een positieve invloed op beweging en verkeersveiligheid.

Toelichting:

Een afname van het woon-werkverkeer per auto is onder andere mogelijk door voldoende arbeidsplaatsen (of telewerkcentra¹⁷) in of dicht bij de wijk te realiseren. Inwoners zullen hierdoor eerder geneigd zijn lopend of fietsend naar hun werk gaan.

¹⁶ Bron: participatieladder van Pröpper en Steenberg (1999).

¹⁷ Zie voor meer informatie 7.1.

4.2. Bewegingsbevorderende en veilige inrichting van de verkeersinfrastructuur

Vrijwel elk wijkontwerp begint met een wegenplan. Dit wegenplan heeft verstrekkende consequenties voor de veiligheid van de toekomstige bewoners van de wijk. Maar het wegenplan kan ook de keuze van mensen bepalen om de auto of de fiets te gebruiken (zie hoofdstuk 5 voor meer achtergrondinformatie over de relatie tussen verkeer en bewegen). De aanbevelingen over de verkeersinfrastructuur kunnen in de programmafase van het ontwerp worden ingezet.

9. Kies voor duurzaam-veilige ontwerpprincipes

Duurzaam-veilige ontwerpprincipes hebben een positieve invloed op beweging en verkeersveiligheid.

Toelichting:

Veiligheid bevordert het gebruik van langzame vervoersmiddelen. Ga bij de vormgeving van de verkeersinfrastructuur daarom uit van duurzaam-veilige ontwerpprincipes. Deze principes zijn:

- ◆ voorkom dat bewust of onbewust verkeerd/onbedoeld gebruik kan worden gemaakt van wegen;
- ◆ voorkom ontmoetingen met hoge snelheids- en richtingsverschillen;
- ◆ voorkom onzeker gedrag van verkeersdeelnemers.

De mogelijkheid voor het optreden van ernstige verkeersconflicten, zoals frontale en flankbotsingen, moet voor snelheden hoger dan 30 km per uur worden uitgesloten. In situaties waar dergelijke conflicten toch voor kunnen komen, dienen rijsnelheden niet hoger te zijn dan 30 km per uur.

Deze principes leiden tot de volgende eisen voor duurzaam-veilig verkeer:

- a. zorg ervoor dat een gebied bijvoorbeeld alleen woonstraten kent, zonder doorsnijding van wegen met een verkeersfunctie¹⁸;
- b. zorg ervoor dat slechts een minimaal deel van de rit over relatief onveilige wegen plaatsvindt;
- c. maak de ritten zo kort mogelijk;
- d. laat de kortste en veiligste route samenvallen;
- e. vermijd zoekgedrag (zie ook aanbeveling 14);
- f. maak type wegen herkenbaar;
- g. beperk en uniformeer het aantal verkeersoplossingen¹⁹;
- h. vermijd conflicten met tegemoetkomend verkeer;
- i. vermijd conflicten met kruisend en overstekend verkeer;
- j. zorg voor een scheiding van voertuigsoorten²⁰;
- k. reduceer snelheid op potentiële conflictpunten;
- l. vermijd obstakels langs de rijbaan.

Waar sprake is van een woonfunctie kunnen rijrichtingen en verkeersoorten worden vermengd, mits de rijsnelheden laag zijn (30 km/uur). Rijsnelheden worden beperkt door:

- ◆ beperking van de lengte van rechte wegvakken;
- ◆ beperking van de breedte van de straten;
- ◆ snelheidsremmende voorzieningen;
- ◆ toepassing van T-kruispunten in plaats van viertaktkruispunten.

¹⁸ Zorg er bijvoorbeeld voor dat een woonwijk niet wordt doorsneden door een doorgaande (provinciale) weg.

¹⁹ Laat bijvoorbeeld de voorrangregels in de hele woonwijk zoveel mogelijk hetzelfde zijn.

²⁰ Bijvoorbeeld door het aanleggen van vrijliggende fietspaden.

10. Ontsluitingsstructuur: kies voor een organisch netwerk

Een organisch netwerk heeft een positieve invloed op beweging en verkeersveiligheid.

Toelichting:

Er zijn drie variaties op de ontsluitingsstructuur²¹:

Organisch netwerk

Verkeersveiligheid: Een organisch netwerk verhoogt de verkeersveiligheid doordat rechtdoor rijden slechts mogelijk is op korte stukken, waardoor de rij snelheden lager zijn dan bij een rasternetwerk of een boomstructuur. Er zijn minder kruispunten maar juist meer T-kruisingen. In vergelijking tot de andere structuren zijn bij dit netwerk de verplaatsingsafstanden relatief lang (tot 30% langer), er is geen sluipverkeer op erftoegangswegen en de verkeersintensiteit op de erftoegangswegen is beperkt. Door het snelheidsreducerende karakter zijn er minder aanvullende snelheidsremmende voorzieningen (drempels etc.) nodig. Vooral voor kinderen is het een veilige en bewegingsbevorderende structuur.

Bereikbaarheid: De verplaatsingsafstanden zijn het langst. Doordat er geen gesloten circuits zijn, ontstaan omwegen. De verkeersstromen zijn niet gelijkmatig over het netwerk verdeeld.

Kosten: De kosten van het organisch netwerk zijn vergelijkbaar met de boomstructuur. Door het snelheidsreducerende karakter zijn minder aanvullende snelheidsremmende voorzieningen nodig dan bij het rasternetwerk of de boomstructuur.

Rasternetwerk:

Verkeersveiligheid: De verplaatsingsafstanden zijn het kleinst, er zijn meer mogelijkheden voor sluipverkeer om door het woongebied te rijden, de lange rechte stukken weg maken hoge rij snelheden mogelijk, het aandeel van (gevaarlijke) viertakskruisingen is groot.

Bereikbaarheid: de verplaatsingsafstanden zijn het kleinst en er zijn directe verbindingen. De verkeersstromen zijn gelijkmatig verdeeld over het gehele netwerk.

Kosten: De totale weglengte is het grootst en bovendien vragen de lange rechte stukken om aanvullende snelheidsremmende voorzieningen.

Boomstructuur:

Verkeersveiligheid: De verplaatsingsafstanden zijn groter dan bij een rasternetwerk, maar kleiner dan bij een organisch netwerk. Door de doodlopende erftoegangswegen is er geen sluipverkeer, de verkeersintensiteit op de erftoegangswegen is beperkt. Door de korte rechte stukken weg zijn de rij snelheden in het woongebied laag en het aantal (relatief veilige) T-kruisingen is groter dan in een rasternetwerk.

Bereikbaarheid: De verplaatsingsafstanden zijn groter dan bij het rasternetwerk, maar kleiner dan bij een organisch netwerk. De doodlopende erftoegangswegen veroorzaken extra omwegen. Er is geen gelijkmatige verdeling van de verkeersstromen over het netwerk.

Kosten: De totale weglengte is iets kleiner dan bij een rasternetwerk. Door de kortere rechte stukken zijn minder snelheidsremmende voorzieningen nodig.

Echter:

- ♦ In het organisch netwerk zijn de wegen naar voorzieningen buiten de wijk langer. Door juist voor fietsers en voetgangers snellere verbindingen te maken wordt het fietsen en lopen gestimuleerd.

²¹ Zie paragraaf 6.2 voor meer informatie over verkeersveiligheid.

11. Leg langzaam-verkeerroutes aan

Langzaam-verkeerroutes hebben een positieve invloed op beweging en verkeersveiligheid.

Toelichting:

De beschikbaarheid van goede en veilige paden stimuleert mensen om te gaan fietsen en lopen. Minder autokilometers door goede ontsluitingsnetwerken voor langzaam verkeer heeft dan ook een positief effect op de verkeersveiligheid. Het is belangrijk dat er voor fietsers en voetgangers en eigen veilige infrastructuur is. Zo bestaan er in Leeuwarden plannen voor een 'snelweg' voor fietsers. Fietsers kunnen zich daar ongehinderd snel verplaatsen en via tunnels en bruggen kunnen ze autowegen oversteken. Het is belangrijk dat de fietspaden uitnodigen tot gebruik. Een fietspad naast een snelweg is minder aantrekkelijk en gezond (uitlaatgassen, stank, lawaai) dan een fietspad omzoomt met groen naast een waterloop²².

Echter:

- ◆ De routes moeten ook geschikt zijn voor gebruik door gehandicapten(wagens).
- ◆ Vermijd steile bruggetjes, waar fietser en scootmobiel niet of slechts moeizaam over kunnen rijden.

12. Kies voor zo weinig mogelijk 80 km/uurwegen

Zo weinig mogelijk 80 km/uurwegen hebben een positieve invloed op beweging en verkeersveiligheid.

Toelichting:

Voor zowel langzaam als snelverkeer zijn wegen waarop een maximumsnelheid van 80 km/uur geldt, minder veilig dan wegen met een maximum van 50 km/u. Ook op autosnelwegen vallen minder doden dan op wegen met een 80 km/u-maximum.

Vermijd vooral de aanleg van wegen voor zowel vracht- als personenvervoer²³ waarop harder dan 50 km/u mag worden gereden.

13. Vermijd (drukke) wegen in de nabijheid van winkels en scholen

Het vermijden van drukke wegen in de nabijheid van winkels en scholen heeft een positieve invloed op beweging en verkeersveiligheid.

Toelichting:

Winkels of scholen in de directe omgeving van wegen kunnen leiden tot onnodige oversteekbewegingen of stoppend of parkerend verkeer.

Er zijn veel verkeersbewegingen rond scholen en winkels. Bij scholen komen de verkeersbewegingen vooral op piektijden voor: 's ochtend en 's middags bij het wegbrengen en ophalen van de kinderen door de ouders. Bij winkels is het de hele dag druk met voetgangers en fietsers. Hun veiligheid is gebaat bij voldoende ruimte en zo min mogelijk doorgaand autoverkeer.

14. Zorg voor overzichtelijke en eenvoudige verkeerssituaties, vermijd zoekgedrag

Overzichtelijke en eenvoudige verkeerssituaties, en het vermijden van zoekgedrag hebben een positieve invloed op de verkeersveiligheid.

²² Zie paragraaf 4.3 voor meer aanbevelingen die langzaam verkeer stimuleren en Hoofdstuk 5 voor meer achtergrondinformatie.

²³ Zie paragraaf 6.2 voor meer informatie over verkeersveiligheid.

Toelichting:

Zoekgedrag is onveilig omdat dit autobestuurders van het verkeer afleidt. Om zoekgedrag te vermijden moet de bewegwijzering duidelijk en goed zichtbaar zijn. Het is belangrijk dat de verkeerssituatie voorspelbaar is (geen onverwachte voorrangregeling). Ook moeten bestuurders goed zicht hebben op de verkeerssituatie en niet gehinderd worden door bijvoorbeeld geparkeerde auto's, groenvoorzieningen of reclameborden. Door brede wegen of drukke verkeerssituaties in onderdelen op te splitsen (bijvoorbeeld een kruispunt dat in fasen kan worden overgestoken), verbetert de overzichtelijkheid en de verkeersveiligheid.

15. Informeer bewoners over het verkeersplan en zorg voor handhaving van de verkeersregels

Het informeren van bewoners over het verkeersplan en het zorgen voor handhaving van de verkeersregels heeft een positieve invloed op de veiligheid.

Toelichting:

Het is belangrijk dat bewoners worden geïnformeerd over het verkeersplan in de wijk en het gedrag dat daarbij hoort: dat leidt tot het beter naleven van de regels. Ook de handhaving van de regels is daarbij belangrijk. Het informeren van bewoners komt ten goede aan hun betrokkenheid (sociale cohesie) en dat bevordert weer de sociale veiligheid. Overweeg het instellen van een meldpunt waar bewoners onveilige verkeerssituaties kunnen melden.

16. Zorg voor een veilige leefomgeving voor kinderen

Een veilige leefomgeving voor kinderen heeft een positieve invloed op beweging, verkeersveiligheid, sociale veiligheid en veiligheid in/rond de woning.

Toelichting:

Kinderen hebben veel behoefte aan lichamelijke beweging. Dit helpt bij hun motorische ontwikkeling en het opbouwen van een goede lichamelijke conditie. Sporten, fietsen en lopen zijn belangrijke manieren om lichamelijk actief te zijn. Maar daarnaast draagt buitenspelen ook bij aan de 60 minuten die de bewegingsnorm aan kinderen voorschrijft (zie § 7.1). Eén van de beste plekken voor buitenspelen is de directe leefomgeving, dus rond het huis, in de buurt en rondom de school, maar alleen als die plekken voldoende veilig zijn²⁴. In een veilige leefomgeving spelen kinderen meer en vaker buiten en bewegen ze meer.

Maatregelen die de veiligheid bevorderen zijn:

- ◆ stel 30 km/urzones in;
- ◆ vermijd zichtbelemmeringen door geparkeerde auto's;
- ◆ verlaag rijksnelheden nabij oversteeklocaties;
- ◆ creëer een homogeen snelheidsbeeld door goede vormgeving en het op regelmatige afstand plaatsen van snelheidsreducerende maatregelen;
- ◆ realiseer een vrijliggend fietspad op wegen waar veel auto's rijden.

²⁴ Zie § 4.4 voor meer aanbevelingen om de woonomgeving bewegingsbevorderend en veilig te maken.

4.3 Het stimuleren van openbaar vervoer en langzame vervoermiddelen

Naast het stratenplan spelen ook andere aspecten van het verkeer een belangrijke rol als het gaat om veiligheid of het stimuleren van bewegen door inwoners. In zowel de programmafase als de ontwerpfase kunnen onderstaande aanbevelingen worden gebruikt.

17. Zorg voor goede ontsluitingsnetwerken voor langzaam verkeer

Goede ontsluitingsnetwerken voor langzaam verkeer hebben een positieve invloed op beweging en verkeersveiligheid.

Toelichting:

De beschikbaarheid van goede voorzieningen stimuleert inwoners om te fietsen en lopen, mits er een veilig en goed onderhouden netwerk van paden is aangelegd (zie langzaam verkeersroutes). Daarbij is het belangrijk dat via de fiets- en wandelpaden winkels en andere voorzieningen zonder onderbreking te bereiken zijn. Voetgangers hebben veilige oversteekplaatsen nodig; in drukke straten bij voorkeur met stoplichten die afgesteld staan op de behoefte van het wandelend publiek²⁵.

18. Realiseer hoogwaardig openbaar vervoer in de wijk en tussen wijken

Hoogwaardig openbaar vervoer in de wijk en tussen wijken heeft een positieve invloed op beweging en verkeersveiligheid.

Toelichting:

Het gebruik van het openbaar vervoer vergt nog enige lichaamsbeweging en beperkt bovendien het autoverkeer (verkeersveiligheid!). Hoe minder auto's er in de buurt rondrijden des te eerder zullen mensen gaan fietsen en lopen. Daarom is het belangrijk te zorgen voor hoogwaardig openbaar vervoerverbindingen in de wijk, tussen wijken, en met andere stadsdelen.

Echter:

- ◆ Loopafstanden van woning tot halte moeten niet te lang zijn en wachtplaatsen moeten veilig en comfortabel zijn.

19. Zorg voor goede voorzieningen bij het startpunt en de bestemming van wijkbewoners (haltes, stallingen)

Goede voorzieningen bij het startpunt en de bestemming van wijkbewoners hebben een positieve invloed op beweging en verkeersveiligheid.

Toelichting:

Het ontbreken van parkeervoorzieningen voor fietsen op de plek van bestemming zal voor sommige mensen een reden zijn om niet te kiezen voor de fiets. Daarom is het belangrijk dat er goede, eenvoudig en toegankelijke stallingvoorzieningen zijn. Dit geldt vooral voor plaatsen waar de fiets langere tijd zal staan zoals bij stations, scholen, sportvoorzieningen en bedrijven. Ook bij het startpunt (zoals de woningen) zijn goede stallingen nodig, voor de bewoners zelf maar ook voor bezoek dat op de fiets komt.

Echter:

- ◆ Een schuurtje voor de fietsen achter in de tuin en de auto voor het huis, maakt dat de auto makkelijker toegankelijk is dan de fiets. Bovendien is een schuur in de achtertuin

²⁵ Zie hoofdstuk 5 voor meer achtergrondinformatie.

minder geschikt voor bezoekers. Een stallingvoorziening (bijvoorbeeld schuur) aan de voorkant van het huis kan het gebruik van de fiets stimuleren.

- ◆ Een andere optie is een goede collectieve fietsenstalling die ook voor bezoekers te gebruiken is.

20. Hou rekening met een keten van verplaatsingen

Rekening houden met een keten van verplaatsingen heeft een positieve invloed op beweging en verkeersveiligheid.

Toelichting:

Bij het vervangen van 'gevaarlijke' door 'veiligere' verplaatsingsmethoden is het van belang rekening te houden met de 'keten van verplaatsing'. Mensen brengen eerst de kinderen naar het kinderdagverblijf, gaan dan naar hun werk. Vanaf hun werk doen ze eerst boodschappen, halen vervolgens de kinderen op en gaan dan naar huis. Zo'n keten van verplaatsing stimuleert het gebruik van de auto, niet die van de fiets.

Maar ook bij zo'n 'keten van verplaatsing' is het mogelijk om mensen tot het gebruik van openbaar vervoer of langzame vervoermiddelen te verleiden, bijvoorbeeld door een goed en fijnmazig netwerk van openbaar vervoer aan te leggen of door op alle plaatsen in de keten goede fietsvoorzieningen te maken.

4.4. Het realiseren van een bewegingsbevorderende en veilige woonomgeving

De directe woonomgeving is de plek waar kinderen buiten spelen, waar de hond wordt uitgelaten en waar de auto wordt gewassen. Het ontwerp van de woonomgeving kan mensen stimuleren tot meer lichamelijke activiteit in de directe omgeving van hun huis (zie hoofdstuk 5, 6 en 7 voor meer achtergrondinformatie).

21. Aandacht voor bewegen in nota Lokaal Gezondheidsbeleid

Aandacht voor bewegen in de nota Lokaal Gezondheidsbeleid heeft een positieve invloed op beweging.

Toelichting:

Het in de nota 'Lokaal Gezondheidsbeleid' opnemen van projecten die beweging bevorderen draagt bij aan meer lichamelijke activiteit van burgers in de wijk. Zo'n nota is een goede mogelijkheid om politiek en ambtelijk draagvlak te krijgen voor het gezondheidsbeleid. Dat vergroot de kans dat aanbevelingen over een 'bewegingsbevorderende wijk' en een veilige woonomgeving worden overgenomen.

22. Stimuleer beweging door jong en oud.

Stimuleren van bewegen door jong en oud heeft een positieve invloed op beweging.

Toelichting:

Verschillende groepen wijkbewoners (bijvoorbeeld kleuters, schoolgaande kinderen, allochtonen, ouderen) hebben verschillende recreatiebehoeften. Het is belangrijk rekening te houden met de (veranderende) behoeften van verschillende groepen bewoners bij de inrichting van de wijk.

Echter:

- ◆ Allochtonen hebben soms een ander recreatiepatroon dan autochtonen. Zij recreëren bijvoorbeeld graag met de gehele familie in een nabijgelegen park. Hou bij de inrichting van een dergelijk park rekening met de behoeften van de bewoners in de buurt.

23. Hou rekening met de ontwikkelingsbehoeften van kinderen

Rekening houden met de ontwikkelingsbehoeften van kinderen heeft een positieve invloed op beweging.

Toelichting:

Spelen is voor kinderen één van de belangrijkste vormen van lichamelijke activiteit. Tijdens het opgroeien, verandert hun behoefte aan (speel)voorzieningen. Daarom moet de speelomgeving veranderbaar zijn en moeten er ook plekken zijn die rust kennen. Denk bijvoorbeeld aan ontmoetingsplekken voor jongeren en ouderen, trapveldjes, een skatebaan en een buurthuis.

Echter:

- ◆ De speelplekken voor kinderen moeten op een 'gezonde' plek staan. Dat wil ondermeer zeggen dat er geen vervuilingbronnen in de buurt zijn, dat de bodem schoon is en dat er zowel zon als schaduw op de speelplek is.
- ◆ Kinderen en ouders moeten worden betrokken bij het inrichtings- en beheerplan.

24. Maak een aantrekkelijke looproute voor kinderen naar school, speeltuin, sportvelden en dergelijke

Een aantrekkelijke looproute voor kinderen naar school, speeltuin, sportvelden en dergelijke heeft een positieve invloed op beweging en verkeersveiligheid.

Toelichting:

Looproutes worden vaker gebruikt als zij aantrekkelijk zijn. De routes moeten veilig zijn en uitnodigen tot bewegen: lage muurtjes, hink-stapsprongtegels, trapjes en dergelijke²⁶.

25. Zorg voor sociale wijkvoorzieningen en ontmoetingsplaatsen

Sociale wijkvoorzieningen en ontmoetingsplaatsen hebben een positieve invloed op de sociale veiligheid.

Toelichting:

Investeren in de sociale structuur kan de sociale veiligheid en daarmee ook de lichamelijke activiteit van bewoners doen toenemen. De wijk moet ruimte bieden voor sociale wijkvoorzieningen en ontmoetingsplaatsen, zoals pleinen, een markt, bankjes, fonteinen en speelplekken.

Echter:

- ◆ Zorg dat sociale wijkvoorzieningen voor iedereen toegankelijk zijn en in het zicht liggen. Investeren in mogelijkheden om sociale contacten te onderhouden, kan de sociale veiligheid doen toenemen.

26. De aanwezigheid van horeca

De aanwezigheid van horeca heeft een negatieve invloed op de verkeersveiligheid en de sociale veiligheid.

Toelichting:

De aanwezigheid van horeca in de directe woonomgeving kan de (sociale) veiligheid verkleinen. Het luidruchtig verlaten van horecagelegenheden, vooral 's avonds laat, verhoogt het gevoel van onveiligheid van omwonenden en passanten. Hierdoor kan ook het autogebruik ('s avonds) groter worden.

Echter:

- ◆ Horecagelegenheden kunnen ook fungeren als sociale ontmoetingsplek en zo het buurtgevoel versterken. Dit heeft dan juist een gunstige werking op de sociale veiligheid.

27. Zorg voor openbare toiletten

De aanwezigheid van openbare toiletten heeft een positieve invloed op de sociale veiligheid.

Toelichting:

Voldoende openbare toiletten op de juiste plaats voorkomen baldadig gedrag en dragen zo bij aan het gevoel van sociale veiligheid. In meer stedelijke gebieden of winkelgebieden met horecagelegenheden kan de behoefte aan publieke toiletten een rol spelen, vooral 's avonds.

²⁶ Zie ook aanbeveling nr. 18 (zorg voor goed netwerk langzaam vervoer).

28. Zorg voor een goede straatverlichting

Goede straatverlichting heeft een positieve invloed op beweging, verkeersveiligheid, sociale veiligheid en veiligheid in/rond huis.

Toelichting:

Een goede straatverlichting bevordert de sociale en verkeersveiligheid. Het is belangrijk om de plaats, het aantal en het verlichtingstype van de openbare verlichting af te stemmen op de functie van de omgeving en daarbij rekening te houden met het wegvallen van licht door bomen en andere objecten. Mogelijk kunnen ook 'verklikkers' worden toegepast, die aanspringen op het moment dat iets of iemand beweegt.

29. Voorkom stank en lawaai

Stank en lawaai hebben een negatieve invloed op beweging, verkeersveiligheid, sociale veiligheid.

Toelichting:

Een omgeving die stinkt of erg lawaaierig is, nodigt niet uit tot wandelen of fietsen. Het Milieuhandboek van het Ministerie van VROM geeft voor onder andere geluid en stank aan welke waarden deze mogen hebben.

Echter:

- ◆ Hou in het bestemmingsplan rekening met het type en de plaats van bedrijven. Let daarbij op hoeveel geluids- en lawaaioverlast zij veroorzaken. Maak tussen de vestiging van deze bedrijven en de plek van wonen en recreëren een duidelijke scheiding (zie het milieuhandboek voor meer informatie).
- ◆ Plaats waar nodig geluidsschermen om hinderlijke geluidsoverlast tegen te gaan.

30. Zorg voor een sociaal veilige woonomgeving

Een sociaal veilige woonomgeving heeft een positieve invloed op beweging, sociale veiligheid en veiligheid in/rond de woning.

Toelichting:

Ouders zullen hun kinderen eerder laten spelen op speelplekken die goed zichtbaar zijn vanuit de woning. Voor een optimale sociale veiligheid is het dan ook van belang dat zowel speelplekken voor kinderen als de straat zichtbaar zijn vanuit de woning (straatgericht wonen). Dit bevordert de veiligheid voor kinderen en zal crimineel gedrag verminderen.

Echter:

- ◆ Het is belangrijk om extra aandacht te besteden aan de kwaliteit en (afspraken over) het onderhoud van gemeenschappelijke ruimten (hal, berging, binnenterrein) en de overgang van openbaar naar privé-gebied. Denk aan ruimte voor een conciërge(woning).

31. Zorg voor een sociaal veilige werkomgeving

Een sociaal veilige werkomgeving heeft een positieve invloed op beweging en sociale veiligheid.

Toelichting:

Het creëren van een sociaal veilige werkomgeving stimuleert mensen om op de fiets of per openbaar vervoer naar het werk te gaan. Dit heeft weer invloed op de lichamelijke activiteit van mensen.

32. Zorg voor een goede bestrating, ook van de fietspaden

Een goede bestrating heeft een positieve invloed op de veiligheid in en rond de woning.

Toelichting:

Een goede bestrating (ook van fietspaden) in een nieuwe wijk voorkomt privé-ongevallen en is prettig voor de fietser.

33. Realiseer parkeerplaatsen voor auto's op enige afstand van de woning

Parkeerplaatsen voor auto's op enige afstand van de woning hebben een positieve invloed op beweging en verkeersveiligheid.

Toelichting:

Woonstraten worden veiliger als de parkeergelegenheden voor auto's op enige afstand van de woning liggen. Het stimuleert de lichamelijke activiteit en de verkeersveiligheid: er wordt minder gereden en geparkeerde auto's belemmeren niet het zicht op spelende kinderen. Bovendien voorkomt het overlast door uitlaatgassen en stank.

Echter:

- ◆ Hierbij moet wel rekening worden gehouden met parkeerplaatsen voor gehandicapten, leveranciers en noodhulpverleners.

34. Realiseer verkeersluwe of verkeersvrije delen van de wijk

Verkeersluwe of verkeersvrije delen van de wijk hebben een positieve invloed op beweging en verkeersveiligheid.

Toelichting:

Een verkeersluwe wijk of een wijk met verkeersvrije delen, verhoogt de verkeersveiligheid en het buiten spelen van kinderen. Om de lichamelijke activiteit van kinderen te stimuleren zou de straat weer meer speel/recreatieruimte moeten worden.

35. Zorg voor verkeersremmende maatregelen, zoals 30 km/uurzones, verkeersdrempels en een homogeen snelheidsbeeld

Verkeersremmende maatregelen hebben een positieve invloed op beweging en verkeersveiligheid.

Toelichting:

Verkeersremmende maatregelen verhogen de verkeersveiligheid en vergroten de kans dat mensen gaan fietsen en dat kinderen buiten spelen. Verkeersremmende maatregelen zijn onder andere 30 km/uurzones en verkeersdrempels. Vooral bijoversteekplaatsen is de snelheid van het verkeer van belang voor de verkeersveiligheid. Ook het creëren van een homogeen snelheidsbeeld door goede vormgeving en het op regelmatige afstand realiseren van snelheidsreducerende maatregelen verhoogt de verkeersveiligheid. Ten slotte kunnen stoplichten zo worden ingesteld dat de doorstroming gunstig is voor fietsers (groene golf voor fietsers)²⁷.

²⁷ Zie aanbeveling nummer 16 (zorg voor veiligheid van kinderen).

36. Zorg dat er op diverse plekken in de wijk oriëntatiepunten zijn

Oriëntatiepunten op diverse plekken in de wijk hebben een positieve invloed op de verkeersveiligheid.

Toelichting:

Oriëntatiepunten verhogen de verkeersveiligheid, omdat mensen minder hoeven 'te zoeken'. Bijzondere bebouwings- of kunstelementen en afwisseling van vormen, maten, structuren en kleuren zorgt ervoor dat bezoekers zich beter kunnen oriënteren. Dit is prettig en bevordert bovendien de verkeersveiligheid.

37. Voorkom gevaarlijke, steile waterkanten met (hoge) beschoeiing

Het voorkomen van gevaarlijke waterkanten heeft een positieve invloed op de beweging en veiligheid in en rond de woning.

Toelichting:

In veel wijken is water aanwezig. Kinderen verdrinken minder makkelijk als er een geleidelijke overgang is van land naar water. Dat wil zeggen dat waterkanten niet te steil moeten zijn en liever geen (hoge) beschoeiing moeten hebben. Natuurvriendelijke oevers (met flauw talud) en plasbermen (met een ondiepe rand) hebben de voorkeur.

38. Zorg voor een optimale bereikbaarheid voor spoedhulpverleners

Een optimale bereikbaarheid voor spoedhulpverleners heeft een positieve invloed op verkeersveiligheid en veiligheid in en rond de woning.

Toelichting:

Belemmeringen in de bereikbaarheid van wijken en woningen kan schadelijke gevolgen hebben voor de gezondheidstoestand van slachtoffers. Let erop dat de wijk goed bereikbaar is en dat (de toegang tot) straten voldoende breed en obstakelvrij zijn zodat ambulance, brandweer en politie snel toegang hebben. Raadpleeg eventueel deze diensten voor advies.

4.5 Het realiseren van een bewegingsbevorderende en veilige woning

Veel ongevallen gebeuren in en rond het huis van mensen zelf. Vooral jonge kinderen zijn veelvuldig bij dergelijke ongelukjes betrokken. Ouderen zijn minder vaak bij ongelukken in en om het huis betrokken dan jongeren, maar de gevolgen zijn vaak erger doordat met de leeftijd ook de fysieke kwetsbaarheid groter wordt (botbreuken etc.). In veel gevallen kunnen die ongevallen worden voorkomen door daar bij de bouw en de inrichting van het huis rekening mee te houden. Daarnaast kan (de inrichting van) de woning stimuleren dat mensen meer bewegen.

39. Bevorder de veiligheid van de woning en licht mensen hierover in

Het bevorderen van en het informeren over een veilige woning heeft een positieve invloed op de veiligheid in en rond de woning.

Toelichting:

Veel ongelukken gebeuren in en om het huis; veel daarvan zijn door goede veiligheidsmaatregelen te voorkomen.

De veiligheid van woningen verbetert door de onderstaande aandachtspunten.

- ◆ voorlichting geven over:
 - goed opruimen en kastladen dichthouden,
 - het gebruik van antislipmatjes, stabiele ladders en meubels zonder stoothoeken,
 - het vastleggen van lopers, kleden, snoeren en kabels;
- ◆ goede en automatische buitenverlichting;
- ◆ voldoende schakelaars en hotelschakelingen;
- ◆ trap met minimaal één leuning (voor ouderen twee);
- ◆ trap niet te steil en de draaiing niet te fors;
- ◆ eventuele spijlen van de trap niet te ver uit elkaar;
- ◆ stabiele vloeren;
- ◆ geen of geen hoge drempels;
- ◆ specificatie van deuren: bijvoorbeeld gebruik glas;
- ◆ de aard van de deurkrukken en deurknoppen;
- ◆ drangers en vergrendeling;
- ◆ eisen aan warmwaterinstallatie;
- ◆ de aard van de verwarming: een open haard brengt bijvoorbeeld gevaren met zich mee;
- ◆ voldoende ventilatie;
- ◆ installatie van ovens en kookplaten;
- ◆ de aanwezigheid en inrichting van een balkon;
- ◆ de aanwezigheid van een vijver.

40. Realiseer zoveel mogelijk woningen met een tuin

Woningen met tuinen hebben een positieve invloed op beweging, verkeersveiligheid en veiligheid in en rond de woning.

Toelichting:

Huizen met een tuin bevorderen de lichamelijke activiteit (tuinieren). Flats belemmeren juist de lichamelijke activiteit. Kinderen die in flats wonen, spelen relatief minder vaak buiten, vooral als er vanuit de flat slechts beperkt of geen toezicht is op de speelplaatsen. Als mensen er toch voor kiezen jonge kinderen, vaak zonder toezicht, buiten te laten spelen, kan dit tot onveilige situaties leiden.

Het bouwen van grondgebonden woningen tussen de flats verbetert de veiligheidsbeleving van voetgangers en fietsers en leidt tot minder inbraken in geparkeerde auto's. Ten slotte zullen

mensen in buurten met veel hoogbouw en weinig groen eerder geneigd zijn met de auto naar voorzieningen (winkels en groen) buiten de woonomgeving te gaan.

41. Zorg voor toegankelijke trappenhuizen die uitnodigen tot gebruik

Toegankelijke trappenhuizen hebben een positieve invloed op beweging, sociale veiligheid en veiligheid in en rond de woning.

Toelichting:

Traplopen is een intensieve manier van beweging. Een trappenhuis dat uitnodigt om er gebruik van te maken en tegelijkertijd veilig is, kan de lichamelijke activiteit bevorderen. In openbare gebouwen dienen de trappen een prominente (opvallende) plaats te krijgen en de liften wat meer uit het zicht te liggen.

42. Zorg voor liften die groot genoeg zijn voor een brancard

Toelichting:

Belemmeringen in het gebruik van liften kan schadelijke gevolgen hebben voor de gezondheidstoestand van slachtoffers. Voor een brancard moet een lift een minimale diepte van een 2.10 meter hebben.

43. Deel de woning zo in dat bewegen wordt gestimuleerd

Een goede indeling van de woning heeft een positieve invloed op beweging.

Toelichting:

De indeling van een huis kan invloed hebben op het beweeggedrag. Een werkkamer op zolder of een werkruimte achter in het huis zorgt voor meer lichamelijke activiteit.

Echter:

- ◆ De voorgestelde inrichting met relatief veel te overbruggen afstanden tussen functionele ruimten in de woning komt waarschijnlijk niet overeen met de woonwens van de bewoner. Bovendien past zo'n woning niet in het concept van levensloopbestendig bouwen.

44. Zorg voor voldoende bergruimte in de woning voor hulpmiddelen voor sport en recreatie

Voldoende bergruimte in de woning voor hulpmiddelen voor sport en recreatie heeft een positieve invloed op beweging.

Toelichting:

De woning moet voldoende bergruimte bevatten voor hulpmiddelen voor sport en recreatie: hybride fietsen, skeelers, steps en fitnessapparaten.

45. Zorg ervoor dat er vanuit de woning voldoende toezicht op speelterreinen voor kinderen mogelijk is

Voldoende toezicht vanuit de woning op speelterreinen heeft een positieve invloed op beweging, sociale veiligheid en veiligheid in/rond de woning.

Toelichting:

Het is belangrijk de huizen zo te bouwen dat toezicht vanuit de woningen (ook flats) op speelterreinen voor kinderen mogelijk is²⁸.

46. Realiseer ICT-toepassingen in de woning

ICT-toepassingen in de woning hebben een positieve invloed op beweging, sociale veiligheid en veiligheid in/rond de woning.

Toelichting:

Toepassingen van informatie- en communicatietechnologie (ICT) in de woning kunnen ervoor zorgen dat mensen langer zelfstandig blijven wonen en dat mensen zich veiliger voelen in hun huis. Zo maken zogenaamde ‘domoticasystemen’ door toepassing van elektronische huisinstallaties de huizen brand- en inbraakveilig. Ook is het met domotica mogelijk thuis te bankieren, te teleshoppen, te telewerken of te communiceren met hulpverleners.

Onderzoek toont aan dat telewerken leidt tot een reductie van de hoeveelheid verkeer in de spitsuren, maar niet tot een reductie van het aantal motorvoertuigkilometers. Mensen die telewerken gaan gemiddeld verder van hun werk wonen. Op de dagen dat er wel naar het werk wordt gereisd, is de verplaatsingsafstand dus groter. Mensen gaan vaak ook eerst thuis werken, om daarna alsnog naar het werk te gaan. Door de twee laatste overwegingen kan de verkeersveiligheid in de wijk als gevolg van telewerken zelfs afnemen. De dagen dat thuis wordt gewerkt blijft er wel meer tijd over om te bewegen of te sporten en worden andere verplaatsingen gemaakt in de directe woonomgeving.

Echter:

- ◆ Omdat mensen door de domoticoepassingen minder het huis uit moeten, kan er minder sociale interactie op straat plaatsvinden, zodat onveiligheidsgevoelens op straat kunnen toenemen. Bovendien wordt verwacht dat mensen minder gaan bewegen.
- ◆ Er is aandacht nodig voor de groep mensen die geen gebruik kunnen of willen maken van domoticoepassingen: zij kunnen tussen wal en schip terechtkomen.
- ◆ Domoticoepassingen kunnen schijnveiligheid met zich meebrengen, als er fouten in of manipulatie van het systeem plaatsvinden. Dit kan optreden als de alarmopvolging (bijvoorbeeld bezoek van politie aan huis) slechter is geregeld dan de alarmering zelf. Ook kunnen systemen gekraakt worden door criminelen of kunnen storingen ontstaan in de systemen.
- ◆ Omdat het hier gaat om vernieuwingen, is het nog niet duidelijk of de beschreven effecten daadwerkelijk optreden.

47. Zorg voor een gevarieerd woningaanbod om een hoge verhuissnelheid te voorkomen en daarmee sociale bindingen te bevorderen

Een gevarieerd woningaanbod heeft een positieve invloed op de sociale veiligheid.

Toelichting:

Een gevarieerd woningaanbod, een gemiddeld korte loopafstand naar het wijkcentrum en kwalitatief goede woningen kan een hoge verhuissnelheid voorkomen, wat positief uitwerkt op vorming van sociale bindingen en sociale veiligheid in de nieuwe wijken.

Echter:

- ◆ Door een te lage doorstroming stopt de woningmarkt en woningnood werkt negatief op het welbevinden (en dus de gezondheid).

²⁸ Zie ook aanbeveling nummer 40.

4.6 Andere aspecten van bewegingsbevorderend en veilig wonen

Hieronder staat nog een aantal andere aspecten van bewegingsbevorderend en veilig wonen.

48. Hou rekening met de keuze en wensen van bewoners, zodat de woonsatisfactie hoog is

Rekening houden met de keuze en wensen van bewoners heeft een positieve invloed op de sociale veiligheid.

Toelichting:

Met een vergroting van de keuzevrijheid neemt de woonsatisfactie toe. Dit kan de verhuiscapaciteit doen dalen, waardoor sociale bindingen en sociale veiligheid kunnen toenemen.

Echter:

- ◆ Er zijn factoren die de keuzevrijheid flink kunnen beperken. Een belangrijke factor is het financiële draagvlak. Mensen met een smalle beurs, hebben niet altijd de mogelijkheid keuzes te maken. Een gevolg kan zijn dat er segmentatie optreedt in de woningmarkt: er ontstaan wijken waar mensen zich niet uit vrije wil vestigen en die kunnen zich ontwikkelen als no-go area's. De wijk wordt gestigmatiseerd, waardoor de wijk verder kan afzakken.
- ◆ Een ander gevaar van meer keuzevrijheid is dat particulier opdrachtgeverschap kan leiden tot inferieure bouw, wat meer risico inhoudt voor bewoners en omwonenden. Diverse woonsituaties kunnen leiden tot minder inzicht in de situatie en zijn nadelig voor hulpdiensten bij brand en rampen. Overigens wordt het daarmee voor inbrekers wel lastiger om een uniforme methode van inbreken te ontwikkelen.

49. Optimaliseer de veiligheid bij ongevallen en rampen

Optimale veiligheid bij ongevallen en rampen heeft een positieve invloed op de verkeersveiligheid en sociale veiligheid.

Toelichting:

In geval van industriële bedrijfsongevallen is het belangrijk dat ventilatievoorzieningen van woongebouwen vanuit een centraal punt in- en uit te schakelen zijn. Zorg dat het voor bewoners duidelijk is of en hoe dit geregeld is.

Het is belangrijk dat bewoners weten wat zij bij rampen van industriële aard of met gevaarlijke-stoffentransport moeten doen. Zorg voor de verschillende stadsdelen voor goede rampenplannen en regelmatige aanpassing daarvan.

50. Investeer in bestaande wijken

Investeren in bestaande wijken heeft een positieve invloed op beweging, verkeersveiligheid, sociale veiligheid en veiligheid in/rond de woning.

Toelichting:

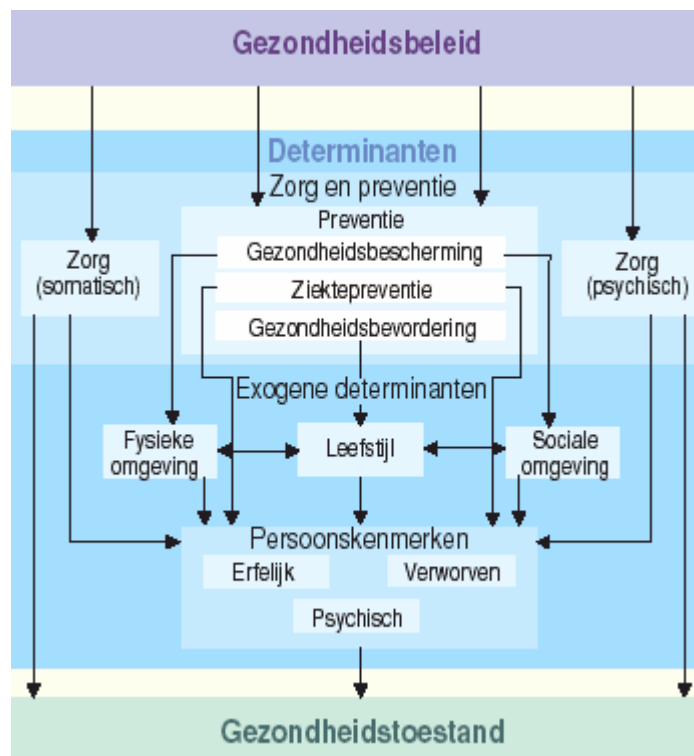
Voorkomen moet worden dat er (bestaande) wijken ontstaan die no-go-area's worden en waar sociale en veiligheidsproblemen zich opstapelen. Bij nieuwbouw moet men daarom ook nadenken over investeringen in bestaande wijken. Voorbeelden van investeringen zijn het doorbreken van een eenzijdige bevolkingsopbouw (woningdifferentiatie), renovatie van woningen, aanpak van de openbare ruimte (groen, speelplaatsen, verlichting), het pakket aan wijkvoorzieningen vergroten en verbeteren en intensivering van het beheer en het toezicht.

5. Relatie omgeving met bewegen

De gezondheid van mensen is afhankelijk van een groot aantal factoren, ook wel de determinanten van gezondheid genoemd (zie schema). De woning en de woonomgeving zijn, als deel van de fysieke omgeving, factoren die de gezondheid bepalen. Andere factoren zijn de leefstijl van mensen, sociaal-economische factoren, werkomstandigheden en de maatschappelijke omgeving.

Door bij het bouwen of herstructureren van wijken aandacht te besteden aan ‘gezonde woningen’ en aan een ‘veilige en gezonde wijk’ kan de gemeente de gezondheid van burgers positief beïnvloeden. Een gebrek aan beweging kan hart- en vaatziekten, suikerziekte en tal van andere chronische ziekten veroorzaken. Een woonomgeving die uitnodigt tot bewegen is daarom belangrijk. Actief bezig zijn is immers het makkelijkst vol te houden als het past binnen de dagelijkse routine.

Ook veiligheid heeft een sterke invloed op zowel de fysieke, psychische en sociale gezondheid. En in een verkeers- en sociaal veilige woonomgeving zullen mensen ook weer geneigd zijn meer te gaan bewegen.



Schema: Relatie tussen gezondheidsbeleid, determinanten van gezondheid, gezondheid en zorggebruik (Ruwaard & Kramers, 1997).

De ruimtelijke ordening bepaalt voor een groot deel hoe de woonomgeving eruit ziet. Stedenbouwkundige plannen leggen vast hoeveel huizen er in een gebied worden gebouwd, hoe de ligging van de straten wordt, waar parken en andere groenvoorzieningen komen, kortom hoe de wijk er ongeveer uit komt te zien. In hoofdstuk 8 wordt uitgebreider stilgestaan bij landelijke en regionale kaders van de ruimtelijke ordening.

Straten en voetpaden faciliteren verschillende lichamelijke activiteiten, zoals wandelen, fietsen en hardlopen (Huston et al., 2003). De mate van beschikbaarheid van (veilige) paden, en de afstand tot voorzieningen en de mate van diversiteit van voorzieningen binnen een wijk hebben invloed op het beweeggedrag. Naast een indirect effect van de omgeving op de gezondheid via het (beweeg)gedrag, kan de omgeving ook een directe invloed hebben op de

gezondheid en het welbevinden. Welbevinden wordt beïnvloed door sociale veiligheid en sociale omgeving (Bogaard, 2000). Een beweegvriendelijke woonomgeving voldoet aan vijf voorwaarden (Wendel-Vos et al., 2002):

1. de aanwezigheid van groen en recreatie;
2. de aanwezigheid van voorzieningen;
3. de bereikbaarheid van voorzieningen;
4. verkeersveiligheid;
5. sociale veiligheid.

Hieronder wordt elke voorwaarde kort beschreven.

De aanwezigheid van groen en recreatie

De meeste mensen lopen en fietsen in de eigen buurt en naar nabijgelegen delen van de gemeente. Ook 'joggen' en 'skaten' gebeurt meestal in de directe buurt van de eigen woning. De openbare weg in de wijk is daarom meestal dé plek voor allerlei vormen van lichamelijke activiteit (Huston et al., 2003). Uit onderzoek in de Verenigde Staten blijkt dat het straatbeeld daarbij een stimulerende rol kan spelen. Straten die goed worden onderhouden, straten met veel groen, zoals bomen en aantrekkelijke voortuinen, stimuleren mensen om te fietsen of te lopen in plaats van de auto te nemen. Daarnaast zijn groenvoorzieningen binnen de eigen wijk, bijvoorbeeld een parkje, bevorderlijk voor recreatieve lichamelijke activiteit. De variatie in het straatbeeld nodigt de bewoners uit om hun directe omgeving te voet of op de fiets verder te verkennen en te onderzoeken (Kaplan en Kaplan, 2003). Uit onderzoek van Wendel-Vos et al. (2002) bleek dat de aanwezigheid van een dagrecreatief terrein gepaard ging met meer lichamelijke activiteit.

De aanwezigheid van voorzieningen

De fiets is zowel vervoermiddel als recreatiemiddel. Mensen kiezen in hun dagelijkse leven eerder voor fietsen en lopen als hun bestemming (zoals school en winkel) zich op loop- of fietsafstand bevindt (Kaplan en Kaplan, 2003). Uit Amerikaans onderzoek blijkt dat mensen vooral fietsen of lopen als het gaat om een snel bezoek of boodschap. De maximale afstand naar de bestemming lag gemiddeld op 10 minuten, zowel voor de fiets als voor lopen (Saalen et al., 2003). Ook uit onderzoek van het CBS blijkt ook dat het lopen en fietsen minder wordt bij grotere afstanden. Tot een afstand van 10 km wordt er in Nederland nog steeds vaker gebruik gemaakt van lopen of fietsen dan de auto (Wendel-Vos et al., 2002).

De bereikbaarheid van voorzieningen door lopen en fietsen

Naast het hebben van voorzieningen binnen de wijk is het ook belangrijk dat deze voorzieningen goed bereikbaar zijn voor fietsers en wandelaars. Een netwerk van fiets- en wandelpaden binnen de wijk zorgt ervoor dat alle voorzieningen goed bereikbaar zijn. Verder is de aansluiting op het bestaande netwerk buiten de wijk een goede manier om de keuze voor fietsen en lopen te vergemakkelijken.

Een manier om te zorgen dat de afstanden niet te groot worden is het kiezen voor functiemenging (wonen, winkelen en werken) binnen de wijk. In zo'n omgeving zijn de verplaatsafstanden kort waardoor het efficiënt is om te gaan lopen of te gaan fietsen (Wendel-Vos et al., 2002).

Verkeersveiligheid

Een goede verkeersveiligheid stimuleert dat mensen gaan wandelen of fietsen. Een omgeving met meer ruimte voor fietsers en voetgangers en minder ruimte voor de auto is meestal veiliger. De aanwezigheid van een grootschalige infrastructuur, zoals rondwegen en spoorlijnen beperken het netwerk van fiets- en voetpaden omdat er vaak onvoldoende verbindingen overheen of onderdoor zijn. De wegen naar de voorzieningen moeten veilig zijn (Wendel-Vos, 2002).

Sociale veiligheid

Een gevoel van sociale onveiligheid zorgt ervoor dat mensen (vooral 's avonds) binnen blijven en dus minder bewegen (Wendel-Vos et al., 2002). Vooral tunnels en parken zorgen voor een onveilig gevoel. Gevoelens van onveiligheid ontstaan ook door het vóórkomen van misdrijven, door conflicten tussen groepen, en door een gevoel van onbehagen. Dit laatste ontstaat vaak door overlast door straatvuil, rondhangende jongeren en onbetamelijk gedrag (Bruinsma en Bernasco, 2004).

Voor lichamelijke activiteiten zoals fietsen en lopen is sociale veiligheid daarom een noodzakelijke voorwaarde. Uit onderzoek blijkt dat bewoners die wonen in een wijk met veel voetpaden en een diversiteit aan voorzieningen elkaar beter kennen en vaker sociale contacten in de buurt onderhouden (Leyden, 2003). Door regelmatig door de buurt naar winkels of school te lopen, bouwen de bewoners een band op met de buurt en de buurtbewoners. Dit stimuleert de vorming van sociaal netwerken binnen de buurtgemeenschap (Kaplan en Kaplan, 2003).

De eerste vier voorwaarden (groen en recreatie, voorzieningen, bereikbaarheid en verkeersveiligheid) dragen elk bij aan de sociale veiligheid in de wijk en in wisselwerking draagt sociale veiligheid bij aan het stimuleren van bewegen.

6. Informatie over beweging, verkeersveiligheid, sociale veiligheid en veiligheid in en om het huis

6.1. Beweging

Bewegingsarmoede, dat wil zeggen te weinig lichamelijke activiteit, komt voor bij bijna de helft van de Nederlandse bevolking (Wendel-Vos et al., 2002). Ouderen en mensen met een laag opleidingsniveau zijn vaker inactief dan anderen.

De drie belangrijkste vormen van bewegen in de woonomgeving zijn:

- recreatief bewegen;
- wandelen en fietsen;
- sporten.

Beweging hangt nauw samen met de verkeers- en sociale veiligheid in een wijk. Een veilige woonomgeving nodigt uit tot fietsen en lopen. Als minder mensen gebruik maken van de auto wordt de woonomgeving verkeersveiliger.

6.2. Verkeersveiligheid

Onveiligheid wordt beïnvloed door het **risico** op een verkeersongeval en de **blootstelling** aan verkeer. Het **risico** van een ongeval verschilt per vervoerswijze. Zo is reizen met het openbaar vervoer uiterst veilig. Het risico hangt ook af van het type weg en de toegestane snelheid. Zo is het aantal doden per motorvoertuigkilometers op wegen met gemengd verkeer en een maximum van 80 km/uur, een factor 10 hoger dan op autosnelwegen. Tot slot zijn verschillen in verkeerstechnische en ruimtelijke vormgeving belangrijk voor het risico op een ongeval. Zo kunnen winkels of scholen in de directe omgeving van wegen leiden tot onveilige situaties.

Bij de **blootstelling** gaat het om de totale hoeveelheid verkeer. Hoe groter de hoeveelheid verkeer, des te groter de kans op een ongeval. Dat betekent dat een vermindering van het autogebruik (bij gelijkblijvend risico) de verkeersveiligheid zal doen toenemen.

Een toename van de blootstelling kan worden gecompenseerd met een lager risico.

Bij het stimuleren van het fietsgebruik is een volgende kanttekening te plaatsen. Een individuele fietser loopt per afgelegde kilometer een groter risico op een ongeval dan een automobilist. Echter, doordat het aantal personenauto's afneemt door het gebruik van de fiets, kan voor de totale bevolking het risico op een ongeval afnemen.

Risicogroepen voor verkeersongevallen

- Allochtone kinderen zijn vaker bij een verkeersongeval betrokken dan autochtone. Een mogelijke verklaring is dat een relatief groot deel van deze kinderen onbegeleid op straat speelt en in de oudere wijken (met een vaak slechte verkeersveiligheid) woont.
- Ook ouderen vormen een risicogroep. Voor hen zijn een kwalitatief goed openbaar vervoer en een kwalitatief goed individueel vervoer (zoals taxivervoer of collectief vraagafhankelijk vervoer) van belang. Verder is het belangrijk dat woningen dichtbij openbaarvervoerlijnen en –haltes staan en dat de looproute van de woning naar de halte veilig is.

Samenvattend: de verkeersveiligheid kan verbeteren door:

- het verminderen van de totale hoeveelheid verkeer;
- het stimuleren van het gebruik van veilige of langzame vervoermiddelen: het openbaar vervoer, fiets, lopen;
- het construeren van veilige wegtypen: het maken van wegen die door de vormgeving en lage snelheden veilig zijn;
- een veilige inrichting van de omgeving.

6.3. Sociale veiligheid

Het wonen in een onveilige buurt kan de sociale gezondheid van buurtbewoners ernstig schaden. Uit literatuur (Aneshengel, 1996; East, 1998; Ross, 2000) blijkt dat mensen die in een onveilige buurt wonen grote psychische problemen kunnen hebben door concrete ervaringen met slachtofferschap of de angst ervoor. Dit kan zich uiten in stress en depressie. Ook kunnen sociale problemen (zoals isolatie) het gevolg zijn, waardoor mensen vereenzamen. Sociale samenhang in de buurt heeft een gunstig effect op de ervaren veiligheid. Met andere woorden: hoe meer sociale contacten mensen hebben in een buurt, des te minder vatbaar zij zijn voor onveiligheidsgevoelens en stress.

6.4. Veiligheid in en om de woning

De meeste ernstige gezondheidsrisico's in en om de woning zijn:

- ademhalingsmoeilijkheden en longproblemen door binnenshuis roken in combinatie met slechte ventilatie in de woning.
- ongevallen in en om de woning.
- isolement en slachtofferschap.
- hinder door luchtverontreiniging en lawaai.
- nadelige effecten op de gezondheid van weinig ruimte, licht, van slechte verwarming, tocht, schimmel, van het ontbreken van een buitenruimte (een tuin of dakterras) en brandgevaar.
- bewegingsarmoede en weinig sociaal contact omdat er weinig ruimte is om te rennen, te wandelen en te spelen.
- woningen die niet geschikt zijn voor chronisch zieken en mensen met een functiebeperking.
- de hogere doorstroming in achterstandswijken belemmert het ontstaan van netwerken waar mensen op kunnen terugvallen (bij ziekte).

Ongevallen staan hoog op de lijst van gezondheidsrisico's. Van de 2,3 miljoen ongevallen die jaarlijks in Nederland optreden, is de helft een ongeval in de privé-sfeer. We spreken hierbij van een ongeval als iemand hier minimaal voor is behandeld. Relatief hebben ouderen minder ongevallen dan jongeren, maar de gevolgen zijn voor hen vaak wel ernstiger (zowel qua ernst van het ongeval, de opnameduur als de kosten).

De meest optredende ongevallen in en om het huis komen door vallen:

- Vallen in huis. Kleine kinderen vallen het meest (zowel in huis als op straat), gevolgd door mensen boven de 65 jaar. Vallen in huis komt vooral door struikelen en uitglijden en gebeurt het vaakst in de woonkamer. Pas daarna komt de val van een hoogte (zoals de trap). Mensen vallen vaak door gladde tegels of trap treden in huis, losliggende kleden of traplopers, losliggende snoeren en kabels, speelgoed/rommel op de grond, steile of draaiende trappen en niet of slecht verlichte ruimtes.
- Vallen op straat. Na de val in huis komt dit het meeste voor. Als iemand boven de 80 jaar een ongeval overkomt, is dat negen op de tien keer een valpartij. Vallen op straat komt vooral door losliggende tegels en gladheid (door sneeuw en bladeren).

De ongevallen verschillen per bevolkingsgroep. Zo komt bij kinderen tot vier jaar behalve 'vallen' ook een deurbeknelling en een ongeval in de speeltuin veelvuldig voor. Een ander risico met verstrekkende gevolgen dat vooral kleine kinderen in de woning lopen, is vergiftiging. Oudere kinderen hebben vooral ongevallen op en rond scholen, op straat en in de speeltuin. Volwassenen vanaf 20 jaar lopen vooral tijdens het klussen en het huishouden risico. Vooral de jongens en mannen (tot 65 jaar) krijgen binnenshuis een ongeval.

Vooral kinderen zijn een belangrijke doelgroep bij het voorkómen van ongevallen in het om het huis. Voor hen is het belangrijk dat de directe woonomgeving verkeersveilig is, dat er veilige speelvoorzieningen aanwezig zijn en dat ouders worden voorgelicht over veilige

woningen.

Ouderen en gehandicapten hebben baat bij het bouwen van levensloopbestendige woningen en woon-zorgeenheden.

7. Kaders voor wijkinrichting met aandacht voor beweging en veiligheid

7.1 Landelijk beleid

In 2000 schreef het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM) *de Nota Mensen, Wensen, Wonen in de 21ste eeuw*. Daarin is een aantal speerpunten te onderscheiden:

- Verdunning en verdichting. Burgers blijven buitencentrum-woonmilieus²⁹ als onaantrekkelijk te ervaren. Daarom wordt gestreefd naar het omvormen van zulke woonmilieus naar hetzij centrumstedelijke woonomgevingen (verdichting), hetzij groenstedelijke woonomgevingen (verdunning).
- Een grotere keuzevrijheid van burgers. Dit betekent dat het bouwen meer op maat moet gebeuren. Om de keuzevrijheid van mensen in een zwakke positie te vergroten kunnen maatregelen als huursubsidie en huurprijsbeleid en het aanbod van betaalbare woningen worden ingezet. Daarnaast experimenteert de overheid met woonvouchers en later woonzorgvouchers, te besteden naar eigen inzicht.
- ICT-toepassingen (Informatie- en Communicatietechnologie) in de woning. Voor het grootste deel vinden we die terug bij wonen en zorg. Dankzij ICT kan er zorg op afstand worden geboden en dus kunnen mensen langer zelfstandig wonen.

De steden in Nederland staan voor grote opgaven als het verbeteren van de veiligheid, het bevorderen van de integratie, het versterken van de sociale infrastructuur, het tegengaan van werkloosheid en de herstructurering van woonwijken. Om deze opgaven het hoofd te kunnen bieden, heeft het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties in 1994 het **Grotestedenbeleid (GSB)** geïntroduceerd. Steden maken afspraken met het Rijk om de problemen op te lossen. Het Grotestedenbeleid rust op drie pijlers: de economische, fysieke en sociale pijler. Vanaf 2005 komt daar een vierde pijler bij, te weten: veiligheid. De afspraken worden uitgewerkt in meerjarenontwikkelingsprogramma's. Het Ministerie van VWS heeft een bijdrage geleverd aan het beleidskader van het GSB. Onder andere vraagt het Ministerie van VWS aandacht voor de invloed van de (fysieke) leefomgeving op gezondheid. Momenteel worden de kernpunten uitgewerkt in een projectgroep van VWS en vertegenwoordigers van de 30 grote steden.

De Wet Collectieve Preventie Volksgezondheid (WCPV) is in 2002 gewijzigd. Nieuw is onder andere dat de gemeente elke vier jaar een **nota gemeentelijk gezondheidsbeleid** moet vaststellen en dat het gezondheidsbeleid moet worden afgestemd met andere gemeentelijke beleidsonderwerpen (wonen, werken, verkeer, sociale zekerheid, onderwijs, welzijn). De gemeente moet bij bestuurlijke beslissingen de gezondheidsaspecten bewaken. Dat kan gaan over de mogelijke risico's van beslissingen voor de gezondheid van de bevolking. Maar het is natuurlijk efficiënter (en effectiever) als al bij voorbaat rekening wordt gehouden met gezondheidsaspecten op andere terreinen, zoals bij het aanleggen of herstructureren van een wijk.

In 2001 heeft het Ministerie van VWS het kabinetsbeleid op het gebied van sport en beweging op papier gezet in **Sport, bewegen en gezondheid**. Het doel van het kabinet is dat iedereen kan deelnemen aan sport en beweging. Een speerpunt is het bevorderen dat een breed publiek het belang van gezond bewegen en een actieve leefstijl inziet en hierdoor ook daadwerkelijk meer gaat bewegen. Naast een algemene aanpak richt het beleid zich op specifieke doelgroepen als chronisch zieken, gehandicapten, ouderen, jongeren en mensen met arbeidsrelevante aandoeningen. Andere speerpunten zijn de preventie van blessures, sportgezondheidszorg,

²⁹ Buitencentrum-woonmilieus zijn woonwijken buiten het centrum, aan de rand van de stad. Centrumstedelijke wijken zijn woonwijken in het centrum. Groenstedelijke woonomgevingen zijn landelijke woonomgevingen.

doping in de sport en onderzoek en monitoring. In de nota geeft het ministerie aan dat de doelstellingen van een voldoende mate en veilige wijze van sport en bewegen pas haalbaar zijn als facetbeleid wordt ontwikkeld. Het gaat hier bijvoorbeeld om de inrichting van de woonomgeving, mogelijkheden die op de werkplek, op school en in de wijk of regio worden geboden en om de stimulering van het transport te voet of op de fiets.

7.2 Definities

Als uitgangspunt hanteren we de definitie van **gezondheid**, zoals die is geformuleerd door de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO): gezondheid is een toestand van zowel geestelijk, lichamelijk als sociaal welbevinden. Dit betekent dat we niet alleen kijken naar het ontbreken van lichamelijke ziektes, maar ook naar de psychische gezondheid en bijvoorbeeld naar sociaal isolement en eenzaamheid.

Voor een definitie van voldoende **beweging** gebruiken we de Nederlandse Norm Gezond Bewegen:

Jeugd (jonger dan 18 jaar): dagelijks een uur matig intensieve lichamelijke activiteit, waarbij de activiteiten minimaal twee maal per week gericht zijn op het verbeteren of handhaven van lichamelijke fitheid (kracht, lenigheid en coördinatie).

Volwassenen (18-55 jaar): een half uur matig intensieve lichamelijke activiteit op ten minste vijf, bij voorkeur alle dagen van de week.

55-plussers: een half uur matig intensieve lichamelijke activiteit op ten minste vijf, bij voorkeur alle dagen van de week. Voor niet-actieven, zonder of met beperkingen, is alle extra hoeveelheid lichaamsbeweging meegenomen. In onderstaande tabel worden voorbeelden genoemd van activiteiten die licht (L), matig (M) of zwaar (Z) intensief zijn voor de drie groepen mensen.

Activiteit	Jeugd	Volwassenen	55-plussers
Slapen	L	L	L
Bed opmaken	L	L	L
Wandelen	L	L	M
Fietsen	L	M	M
Tuinieren	M	M	Z
Ballroom dansen	M	M	Z
Hardlopen	M	M	Z
Tennis	M	Z	Z
Zwemmen	Z	Z	Z
Voetballen	Z	Z	Z
Squash	Z	Z	Z

Ruim de helft van de bevolking voldoet niet aan de Nederlandse Norm Gezond Bewegen. Ongeveer 20% van de sterfte aan hart- en vaatziekten kan worden voorkomen als mensen voldoende actief zouden zijn. Ook kan een toename van lichamelijke activiteit de kans op colonkanker en diabetes mellitus type II verlagen. Zoals in de tabel is te zien, kan bewegen buiten de sportschool gebeuren: ook tuinieren en fietsen naar het werk of naar voorzieningen kan bijdragen aan voldoende beweging.

Bij het onderwerp veiligheid onderscheiden we de verkeersveiligheid, de sociale veiligheid en de veiligheid in en om het huis.

Sociale veiligheid in algemene zin is het geheel van preventieve maatregelen om te bereiken dat burgers in de sociale omgeving zich maximaal kunnen ontplooiën en ontwikkelen zonder bedreiging van de fysieke integriteit.

Sociale veiligheid in de ruimtelijke omgeving houdt in dat burgers in de sociale omgeving geen last hebben van dreiging, agressie of geweld van anderen.

7.3. Handleiding voor een bewegingsbevorderende en veilige inrichting van wijken

Deze handleiding is getest in de gemeente Voorhout. Het project is uitgevoerd in samenwerking met het RIVM, het Centrum voor Management en Communicatie Onderzoek van de Universiteit Utrecht en GGD-Nederland en de VNG en grotendeels gefinancierd door het OGZ-fonds.

Referenties

- Bogaard van den J. Recht op een kindvriendelijke omgeving. In: Tijdschrift voor de Volkshuisvesting, december 2000
- Bruinsma G.J.N., W. Bernasco. De stad en sociale onveiligheid. Nederlands Studiecentrum Criminaliteit en Rechthandhaving, Leiden, 2004
- Enthoven, C., Visscher, T.L.S. Preventie van overgewicht samengevat. In: Volksgezondheid Toekomst Verkenning, Nationaal Kompas Volksgezondheid. Bilthoven: RIVM, <<http://www.nationaalkompas.nl>> Preventie/Preventie gericht op determinanten/Preventie gericht op persoonskenmerken/Preventie van overgewicht, 7 februari 2003
- Gezondheidsraad. Overgewicht en obesitas, Den Haag, 2003
- Huston, S.L., Evenson, K.R., Bors, P., Zizlice, Z. Neighborhood environment, access to places for activity in a diverse North Carolina population. In: Am. J. Health Pop., 2003
- Kaplan, S., Kaplan, K. Health, supportive environment, and the reasonable person model. In: Am. J. Public Health. 2003; 93: 1484-1489
- King, W.C. [et al.] *The relationship between convenience of destinations and walking levels in older women*. In: Am. J. Health Pop. 2003; 18: 74-82
- Leent-Loenen, H.M.J.A. van (red.). *Lichamelijke activiteit samengevat*. In: Volksgezondheid Toekomst Verkenning, Nationaal Kompas Volksgezondheid. Bilthoven: RIVM, <<http://www.nationaalkompas.nl>> Determinanten/Leefstijl/Lichamelijke activiteit, 25 september 2001
- Leest, L.A.T.M. van (red.). *Lichamelijke activiteit samengevat*. In: Volksgezondheid Toekomst Verkenning, Nationaal Kompas Volksgezondheid. Bilthoven: RIVM, <<http://www.nationaalkompas.nl>> Determinanten/Leefstijl/Lichamelijke activiteit, 27 april 2004
- Leyden, K.M. *Social capital and the built environment: the importance of walkable neighbourhoods*. In: Am. J. Public Health, 2003
- Powell, K.E., Martin, L.M., Chowdhury, P.P. *Places to walk: convenience and regular physical activity*. In: Am. J. Public Health. 2003; 93: 1519-1521
- Pröpper, I. en D. Steenbergen. *De aanpak van interactief beleid; elke situatie is anders*. Uitgeverij Coutinho: Bussum, 1999.
- Ruwaard D., P.G.N. Kramers. *Volksgezondheid Toekomst Verkenningen 1997. De som der delen*. Utrecht: Elsevier/De Tijdstroom, 1997.
- Saelens, B.E., Sallis, J.F., Black, J.B., Chen, D. Am. J. Public Health. 2003; 93: 1552-8.
- Schuit, A.J. *Hoeveel mensen zijn onvoldoende lichamelijk actief?* In: Volksgezondheid Toekomst Verkenning, Nationaal Kompas Volksgezondheid. Bilthoven: RIVM, <<http://www.nationaalkompas.nl>> Determinanten/Leefstijl/Lichamelijke activiteit, 14 november 2002

Schuit, A.J. *Met welke ziekten en aandoeningen hangt lichamelijke activiteit samen?* In: Volksgezondheid Toekomst Verkenning, Nationaal Kompas Volksgezondheid. Bilthoven: RIVM, <<http://www.nationaalkompas.nl>> Gezondheidsdeterminanten\Leefstijl\Lichamelijke activiteit, 27 april 2004

Wendel-Vos G.C.W., Schuit A.J., Seidell J.C. *De gevolgen van beleidsmaatregelen uit de Nota Wonen op bewegingsarmoede in Nederland.* RIVM ,Bilthoven, RIVM-Rapport 269960001, 2002

Bijlage 1 Voorbeeld van een werkplan

DEEL A. VOORBEREIDEN PROJECT

1. Voorbereiden van het project

De beleidsambtenaar Welzijn stelt een projectgroep in, waarin zitting heeft: de beleidsambtenaar Ruimtelijke ordening, een beleidsmedewerker van de GGD, hij/zijzelf en ander belanghebbenden. Hij/zij belegt een drietal vergaderingen. Tevens bereidt hij/zij de vergaderingen voor.

Product: een planning voor de drie vergaderingen

Periode: juni 2003 – september 2003

2. Uitvoeren vergaderingen

a. Tijdens de eerste vergadering bespreekt de projectgroep: doel van het project, werkplan, samenwerkingsovereenkomst, tijdsplan en taakverdeling. De projectgroep besteedt specifiek aandacht aan de doelgroepen: ouderen, allochtonen en mensen met een lage sociaal-economische status.

Product: werkplan, inclusief doel project, tijdsplan en taakverdeling

Periode: juni – september 2003

b. Tijdens de vergaderingen bespreekt de projectgroep op welke wijze draagvlak voor het project kan worden verkregen. De projectgroep inventariseert de actoren bij dit project: dit kunnen bijvoorbeeld zijn hoofden en medewerkers van gemeentelijke afdelingen, wethouders, maatschappelijke organisaties en burgers. De projectgroep gaat per actor na wat hun macht en belangen zijn en maakt op grond hiervan een communicatieplan. Dit plan geeft aan hoe er met de verschillende actoren zal worden omgegaan tijdens het project: worden ze (eenmalig) geïnformeerd, genegeerd of actief betrokken bij het project.

Product: communicatieplan, inclusief plan voor het kweken van draagvlak

Periode: september – november 2003

3. Organiseren van een workshop

De projectgroep organiseert een workshop over het project. Doel van de workshop is bekendheid geven aan het project bewegingsbevorderend en veilig bouwen. Voor de workshop worden onder andere uitgenodigd: beleidsambtenaren van de gemeente, afdelingshoofden, wethouders, maatschappelijke organisaties en burgers.

Product: workshop

Periode: november 2003

DEEL B. UITVOERING PROJECT

4. Uitvoeren van het project

In een projectgroep, waarin minimaal betrokken zijn de beleidsambtenaren Welzijn en Bouwen en Wonen en de beleidsambtenaar van de GGD, wordt de handleiding toegepast. De projectgroep volgt de stappen van de handleiding en stelt daarmee een plan op voor een 'gezonde wijk'. Dit plan heeft betrekking op nieuwbouw- en herstructureringsplannen. De samenwerking met het Beleidsbureau Ruimtelijke Ordening verzekert dat het plan geïntegreerd wordt in bestaande of te vormen bouwplannen in deze wijken.

*Product: adviezen voor een bewegingsbevorderende en veilige wijk
adviezen over de bruikbaarheid van de handleiding*

Periode: december 2003 – mei 2004

In het project worden maatschappelijke organisaties en burgers betrokken. De projectgroep spreekt af hoe deze betrokkenheid vorm krijgt. Mogelijkheden zijn onder andere: (tijdelijk) betrekken van vertegenwoordigers van deze groepen in de projectgroep, het organiseren van een informatiediscussiebijeenkomst, het integreren van het aspect 'bewegingsbevorderend en veilig bouwen' in de inspraakavonden die door de afdeling Ruimtelijke Ordening standaard worden georganiseerd, het betrekken van uitkomsten van inspraakavonden in het plan

*Product: plan voor betrekken van maatschappelijke organisaties en burgers.
betrokkenheid van maatschappelijke organisaties en burgers bij
project*

Periode: december 2003 – mei 2004

5. Evalueren van het project

Het proces van de totstandkoming van een bewegingsbevorderend en veilig woonplan dient te worden geëvalueerd. Bij de evaluatie wordt uitgegaan van de vooraf aan het project gestelde doelen

Product: evaluatie tot standkoming bewegingsbevorderend en veilig woonplan.

Periode: juni 2004 – oktober 2004

6. Maken van een verslag van het project

De gemeenteambtenaar Welzijn verzorgt een verslag van de hele projectperiode. Hierbij wordt ingegaan op de punten van de doelstelling.

Product: projectverslag

Periode: oktober – november 2004

Bijlage 2 Voorbeeld van het proces van ruimtelijke ontwikkeling

Deze fasering kan per gemeente in naam en inhoud verschillen. Sommige gemeenten hebben meer of minder fasen. Over het algemeen zullen de volgende fasen voorkomen:

- a. initiatieffase
- b. programmafase
- c. ontwerpfase
- d. ontwikkelingsfase
- e. uitvoering en beheer

C	FASE	BESLUITVORMING	PROCEDURE	STAPPEN HL EN BETROKKENEN	AANDACHTSPUNTEN IN HET PROCES	AANBEVELINGEN
O	<u>Initiatief (1)</u> Startnotitie	B&W		Stap 1, 2 en 3 Projectgroep* - <i>vakinhoudelijke inbreng</i>		1-2-3-4-5-6-8-9-17-18-21-22
M	<u>Programma (2)</u> Nota van Uitgangspunten / Programma van Eisen	B&W Raadscie - <i>advies</i> Raad	Art. 9 BRO	Stap 4, 5 en 6 Projectgroep - <i>vakinhoudelijke inbreng</i>		1-2-3-4-5-6-8-9-10-12-17-18-21-22-25-28-29-30-31-33-34-35
M	<u>Ontwerp (3)</u> Voorontwerp bestemmingsplan	B&W	Art. 10 BRO	Stap 4, 5 en 6 Gemeente, stedenbouwkundige, politie, GGD, VAC, Fietsersbond, etc. - <i>advies</i>		4-5(-6-)11-12-13-14-15-17-19-23-24-25-26-28-32-33-35-36-37-39-40-45-47-49
U	Overleg met andere overheden	B&W Raadscie - <i>advies</i>				
A	Beoordeling voorontwerp	Een ieder	Art. 6 WRO			
T	Inspraak voorontwerp	B&W				
I	Verwerking inspraak	B&W				
E	Ontwerp bestemmingsplan	B&W		Vakinhoudelijk ambtenaar		
P						

L A N	<u>Vaststelling</u> Kennisgeving ter inzagenlegging	B&W	Art. 23 WRO		
	Ter inzagenlegging, 4 weken	Een ieder	Art. 24 WRO		
	Kenbaar maken zienswijzen, 4 weken	B&W			
	Verwerking zienswijzen	Raad	Art. 25 WRO		
	Vaststelling bestemmingsplan				
<u>FASE</u>		<u>BESLUITVORMING</u>	<u>PROCEDURE</u>	<u>BETROKKENEN</u>	
	<u>Goedkeuring</u> Kennisgeving ter inzagenlegging vastgesteld plan	B&W	Art. 26 WRO		
	Ter inzagenlegging, 4 weken	B&W			
	Toezending aan GS				
	Inbrengen bedenkingen				
	Beroep				
	<u>Uitvoering</u>	B&W		Projectontwikkelaar Woningcorporaties	

*Projectgroep: deze bestaat uit ambtenaren ruimtelijke ordening, stedenbouw, welzijn en volksgezondheid, weg- en waterbouw en verkeer, openbaar groen en overige ervaringsdeskundigen, zoals vertegenwoordigers van woningbouwcorporatie, projectontwikkelaar.

Bijlage 3 Schema voor een communicatieplan

Een ambtenaar Volksgezondheid werkt aan het verbeteren van de volksgezondheid in een krachtenveld met vele actoren. Om beleid te laten slagen moet hij rekening houden met die omgeving. Voor een bewegingsbevorderende inrichting van een nieuwe wijk geldt dat des te sterker, omdat hij zich per definitie begeeft op het terrein van een ander. Het is daarom van belang dat hij goed nadenkt hoe hij met de verschillende partijen gaat communiceren. Dit vergroot de kans dat de aanbevelingen van de projectgroep worden uitgevoerd. Het onderstaande schema is te gebruiken om de betrokken actoren te benoemen en om te analyseren hoe deze actoren tegen een bewegingsbevorderende wijk aankijken.

<i>Actoren</i>	Houding t.a.v. gezond bouwen (pos/neg)	Belangen (tegenovergestelde belangen / wat kan het hen opleveren)	Hoe staan wij tegenover de actor	Hoe gaan we om met deze actor? Wie onderhoudt met welk doel het contact en hoe?
<u>Bestuurders/politiek</u>				
Gemeenteraad				
Wethouders				
<u>Bouwers en planners</u>				
Stedenbouwkundigen				
Projectontwikkelaar				
Woningbouwcorporaties				
Politie (keurmerk veilig wonen)				
Architecten van de woningen.				
<u>Ambtenaren</u>				
Openbare Werken: civiel-technisch gebied				
Openbare Werken: verkeerskundigen				
Openbare Werken: groenvoorziening + speelvoorzieningen				
Ruimtelijke Ordening				
Welzijn Gezondheid, onderwijs				
<u>GGD</u>				
<u>Belangengroepen</u>				
Gehandicaptenvereniging				
Ouderenbonden				
ENFB (regionale afdeling fietsersbond)				
3VO (regionale afdeling)				
Toekomstige bewoners				
Huidige bewoners van redelijk nieuwe wijken				
Scholen, BSO				

Bijlage 4 Voorbeeld krachtenveldanalyse/communicatieplan (geanonimiseerd)

Actoren	Houding t.a.v. gezond bouwen (pos/neg)	Belangen (tegenovergestelde belangen/wat kan het hen opleveren)	Hoe staan wij tegenover de actor	Hoe gaan we om met deze actor
Bestuurders/politiek				
<i>Gemeenteraad</i>				
<i>Wethouders</i>	positief	profilering	positief	Intensief informeren ³⁰ . Indien nodig inzetten om commitment te kweken
Bouwers en planners				
<i>Stedenbouw-kundigen</i>	positief ³¹		positief	We plannen een (formeel) overleg om adhv de handleiding met hen te praten over de mogelijkheden voor een gezonde inrichting van de wijk
<i>Woningbouwcorporaties</i>				Uitnodiging workshop
<i>Politie (keurmerk veilig wonen)</i>				Uitnodiging workshop
<i>Architecten van de woningen</i>				

³⁰ Beleidsmedewerker R.O. informeert wethouder R.O. regelmatig. Afgesproken wordt dat de beleidsmedewerker de wethouder aangeeft in welke fase het project zich nu bevindt. Ook vraagt hij de wethouder toestemming om concept uitgangspuntennotitie te mogen becommentariëren vanuit het gezichtspunt van bewegingsbevordering en veiligheid.

³¹ Zover we weten zijn de stedenbouwkundigen enthousiast. Beleidsmedewerker R.O. probeert op niet al te lange termijn een overleg met hen te arrangeren.

Ambtenaren				
<i>Openbare werken: civiel technisch gebied³²</i>				
<i>Openbare werken: verkeerskundigen³³</i>				
<i>Openbare werken: groenvoorziening</i>				
<i>Ruimtelijke Ordening</i>			We willen concept uitgangspuntennotitie zien: - levert ons info over hoe gezond bouwen vorm te geven - we kunnen aanbevelingen doen voor 'gezonde' uitgangspunten-notitie	
<i>Welzijn</i>	Positief, hoofd gaf toestemming voor uitvoering project			
GGD				
Belangengroepen				
<i>Gehandicaptenvereniging</i>				Uitnodiging workshop
<i>Ouderenbonden</i>				Uitnodiging workshop
<i>ENFB (regionale afdeling fietsersbond)</i>				Uitnodiging workshop
<i>3VO (regionale afdeling)</i>				Uitnodiging workshop
<i>Toekomstige bewoners³⁴</i>				Onbekend!
<i>Huidige bewoners van redelijk nieuwe wijken</i>			Wij kunnen hun ideeën en kennis gebruiken voor de nieuwe wijk	

³² De afspraken die worden gemaakt door de Stuurgroep worden doorgelinkt naar deze afdeling van de gemeente.

³³ Afsproken wordt dat de handleiding wordt voorgelegd aan de verkeerskundigen.

³⁴ We kunnen de inspraakprocedure gebruiken

Bijlage 5 Voorbeeld van een beoordeling van een beleidsstuk aan de hand van de handleiding

De beleidsstukken

TOT BEWEGEN BEWOGEN

Voorhout, 23 december 2003

Geachte College,

In de door de gemeenteraad in juni 2003 vastgestelde nota Lokaal Gezondheidsbeleid wordt als voornaam knelpunt 'het gebrek aan beweging' genoemd.

In de aanpak van dit knelpunt wordt in de nota gerefereerd aan het project '*Tot bewegen bewegen*'.

Dit project is het voorjaar van 2003 van start gegaan. Een werkgroep bestaande uit twee gemeentelijke vertegenwoordigers en twee leden van de GGD Zuid-Holland Noord en het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) is aan het werk gegaan.

Een van de eerste doelstellingen was het opstellen van een concept handleiding 'Bewegingsbevorderend en veilig bouwen'. Dit concept was in het najaar van 2003 klaar.

Omdat het hier in Voorhout om een pilotproject gaat is ook een doelstelling om de uitgangspunten voor de bouw van woningen in het plan Hooghkamer en Voorhout te toetsen aan deze handleiding.

Dit heeft de werkgroep, voor zover van toepassing op de Nota uitgangspunten, gedaan en de resultaten hiervan vindt u in bijgaande notitie.

Wij hebben 38 van de 50 aanbevelingen punten uit de handleiding in bijgaande notitie overgenomen en waar gewenst getoetst aan de Nota van uitgangspunten voor de locatie Hooghkamer van 17 november 2003. Indien door ons nodig werd geacht hebben wij een reactie gegeven. De aanbevelingen 39 tot 50 gaan over de woning zelf en vallen derhalve nog buiten de invloedssfeer van de Nota Uitgangspunten.

Voor uw gemak hebben wij ook onze aanbevelingen samengevat.

Wij verzoeken u bijgaande notitie voor te leggen aan de commissie Bestuur en Ruimtelijke Ordening met het advies rekening te houden met onze aanbevelingen.

Werkgroep Tot Bewegen Bewogen

Samenvatting van de aanbevelingen van de werkgroep *Tot Bewegen Bewogen* naar aanleiding van de Nota van uitgangspunten, gemeente Voorhout, locatie Hooghkamer worden.

- 1. Winkelvoorzieningen op loop- en fietsafstand: als in de wijk voldoende** voorzieningen zoals winkels, scholen, speelplaatsen, sportfaciliteiten en recreatieve voorzieningen aanwezig zijn, zullen mensen eerder geneigd zijn te kiezen voor langzame vervoersmiddelen.
- 2. Goede en veilige voet- en fietspaden** naar voorzieningen (bibliotheek, sportcentrum, basisschool, Park Molentocht, etc.) binnen de wijk en goede aansluiting op bestaande fietsroutes in en om Voorhout: leg snelle, comfortabele en veilige voet- en fietspaden aan door vrijliggende paden en voorkeurskruisingen.
- 3. Sociale veiligheid** van het park en de buurt waarborgen door goede verlichting van voet- en fietspaden en tunnels. Sociale veiligheid heeft een positieve invloed op de mate van bewegen binnen een wijk.
- 4. Goed openbaar vervoer:** goede toevoer naar de haltes waar veilig gewacht kan worden. Vooral het station van Voorhout moet goed bereikbaar zijn vanuit alle delen van de wijk.
- 5. Goede parkeergelegenheid voor fietsen** bij het startpunt en bestemming van wijkbewoners: fietsenstallingen voor of bij het huis (8 parkeerplekken per 10 huizen) en bij de voorzieningen vergemakkelijken het gebruik van de fiets. Met name bij het station, de sporthal, het jongerencentrum en de basisschool zijn goede en voldoende fietsenstallingen nodig.
- 6. Uitbreiding van bewegingsstimulerende voorzieningen** in Park Molentocht: naast de rondlopende wandelroute en het trapveldje de aanleg van fitnessfaciliteiten, bijvoorbeeld skatebaan en een zandbak, en een ontmoetingplek voor ouderen door middel van bankjes. Dit bevordert ook de sociale veiligheid binnen de buurt.
- 7. Aantrekkelijke voet- en fietspaden** binnen de wijk stimuleert het gebruik van deze vervoersvormen evenals het recreatieve bewegen. Bomen en groen langs de weg werken uitnodigend, maar ook afwisseling in richting en aankleding van de wegen.
- 8. Goede verspreiding van speelvoorzieningen** binnen de wijk: buitenspelen is een van de belangrijkste vormen van bewegen voor kinderen, naast fietsen en sporten. De speelgelegenheden dienen makkelijk toegankelijk te zijn en op een plaats waar ouders goed overzicht kunnen houden.
- 9. Ecologische beschoeiing** voor alle watergangen: Deze zijn veiliger voor spelende kinderen, zij zullen daar minder snel in verdrinken mochten zij daar per ongeluk invallen.
- 10. Mogelijkheden voor ICT- en andere toepassingen** door het aanleggen van een netwerk. Deze nieuwe communicatiemogelijkheden spelen een toenemende rol in sociale omgeving en in de veiligheid bijvoorbeeld door snellere alarmering.

Bijlage 6 Organisatie van een workshop

Voorbeeld van een lijst van genodigden

In stap 3 van het schema van het project heeft u een lijst gemaakt van betrokken instanties en organisaties waarmee u wilt communiceren. Voor een aantal van de betrokkenen is de workshop een goede manier om informatie uit te wisselen.

De onderstaande lijst is een voorbeeld en zal in elk gemeente in verschillende variaties voorkomen. Belangrijk is te kijken naar welke lokale partijen belangrijk zijn en om ook lokale afdelingen van landelijke organisaties uit te nodigen.

Wethouder Ruimtelijke Ordening
Wethouder Volksgezondheid
Ambtenaar Openbare werken
Ambtenaar groenvoorzieningen
Stedenbouwkundig Bureau
Woningbouwvereniging
Woonstichting
Stichting Welzijn Ouderen
3VO
Fietsbond
Stichting Platform Gehandicaptenbeleid
Bond van Ouderen
Vrouwen Advies Commissie
Bewoners (voor zover bekend)

Voorbeeld van een programma

Programma:

- 14.00 Ontvangst met koffie en thee
- 14.30 Opening en voorstelrondje door de discussieleider
- 14.40 Introductie Bewegen en gezondheid door beleidsmedewerker GGD
- 14.50 Introductie project Tot bewegen bewogen door projectleider
- 15.00 Brainstorm over positieve en negatieve punten van bewegingsbevordering
- 15.30 Prioriteiten stellen van de ingebrachte ideeën
- 15.45 Uitwerking van de prioriteiten om te komen tot een bewegingsbevorderende en veilige wijk
- 16.30 Afsluiting door de discussieleider

Aandachtspunten:

De projectleider kan zelf de workshop leiden, maar hij kan ook iemand anders daarvoor uitnodigen. Voordeel van de tweede optie is dat hij makkelijker zelf kan deelnemen aan de discussie. Ten tweede brengt de uitgenodigde discussieleider ervaring met zich mee en een goed gekozen discussieleider kan ook de impact van de workshop vergroten. Doel van de workshop is om ideeën uit te wisselen over wat bewegingsbevorderende maatregelen zijn en welke door de betrokkenen als belangrijk worden geacht. Bij een

herstructureringsproject, waarbij de bewoners een belangrijke inbreng kunnen hebben, kan het verstandig zijn om meerdere workshops te doen in verband met de verwachte grootte van de groep.

De werkvorm waarin de ideeën voor bewegingsbevorderende maatregelen worden verzameld kan variëren. De medewerker van de GGD is op de hoogte van verschillende werkvormen.

Tip voor beïnvloeding:

Tijdens een presentatie kunt u verschillende professionals meenemen die uw zaak ondersteunen en argumenten van tegenstanders kunnen ontkrachten:

- specialisten van het Voedingscentrum, het RIVM of de Sportbond (NISB) die iets kunnen zeggen over overgewicht, bewegen en de invloed de omgeving daarop
- projectleiders van projecten die al zijn uitgevoerd
- ambtenaren/wethouders van andere gemeenten die TBB al hebben uitgevoerd.

Bijlage 7 Internetsites

<http://gehandicapten.pagina.nl/>

<http://www.natuurzonderdrempels.nl/>

<http://www.fietsnaarjewerk.nl/index.cfm>

<http://www.verkeeradvies.nl>

<http://www.kennisplatform-verdi.nl/> (binnenkort KPVV, (Kennis voor decentraal verkeers- en vervoersbeleid)

<http://www.povzuidholland.nl/>

<http://www.rov-utrecht.nl/> (+ 8 andere ROV's Regionaal Orgaan verkeersveiligheid)

<http://duurzaam.veiligverkeer.com/>

<http://www.notaruimte.nl>