Een afwegingskader voor Healthy Urban Living

Bijlagen
Jim van der Want

Hogeschool Rotterdam & Sweco

Sweco Nederland B.V.
Rotterdam, 15 augustus 2016

002, revisie Definitief

Verantwoording

Titel	:	Een afwegingskader voor Healthy Urban Living
Subtitel	:	Bijlagen Jim van der Want
Projectnummer	:	1
Referentienummer	:	002
Revisie	:	Definitief
Datum	:	15 augustus 2016

Auteur(s)	:	Jim van der Want
E-mail adres	:	jim.vanderwant@sweco.nl
Gecontroleerd door	:	Niels Heeres
Paraaf gecontroleerd	:	
Goedgekeurd door	:	Sweco
Paraaf goedgekeurd	:	
Contact	:	Sweco Nederland B.V. K.P. v.d. Mandelelaan 41-43 3062 MB Rotterdam Postbus 4381 3006 AJ Rotterdam T +31 88 811 66 00 www.sweco.nl

Inhoudsopgave

9 Bijlage 1: Literatuurstudie oriëntatie 4
9.1 Resultaten per deelvraag 6
9.2 Factsheets 28

10 Bijlage 2: Literatuurstudie afwegingskaders 55
10.1 Voorbeeldafwegingskaders 56
10.2 Evaluatie formats 77
10.3 Aanknopingspunten en overwegingen 84

11 Bijlage 3: Afwegingskader Healthy Urban Living 91
11.1 Inleiding 91
11.2 Begrippen en definities 92
11.3 Aanleiding 96
11.4 Stappenplan 97
11.5 Input 104
11.6 Beschrijving vijf thema's 105
11.7 Principes 110
11.8 Vragenlijst 123
11.9 Spidergraph 136

12 Bijlage 4: Case studies 137
12.1 Format 137
12.2 Baana, Helsinki, Finland 140
12.3 Heidelberglaan, Utrecht, Nederland 145
12.4 Bevinding gebruik afwegingskader 151
12.5 Toepassing update afwegingskader Healthy Urban Living 153
12.6 Vragenlijst Baana, Helsinki 156
12.7 Vragenlijst Heidelberglaan, Utrecht 168

Literatuur 180
Bronnen 180
Tabellen 183
Figuren 184

Woordenlijst 185

9 Bijlage 1: Literatuurstudie oriëntatie

Voor de onderzoeksfase van dit afstudeeronderzoek is een uitgebreide literatuurstudie gedaan. Zo is gekeken naar mobiliteitsplannen voor langzaam verkeer uit een aantal grote West-Europese steden aangevuld met ambitiedocumenten vanuit kennisinstituten en adviesorganen uit het werkveld van de volksgezondheid. De schaalniveaus lopen hier vanuit de EU, via het Rijk en de regio, helemaal naar het lokale niveau. De wensen die in deze beleidsdocumenten, ambitiedocumenten en mobiliteitsplannen worden uitgesproken zijn vergeleken met de innovaties in het werkveld van de mobiliteit en de ontwikkelingen die zich elders afspelen op het gebied van de bereikbare, slimme en gezonde stad.
Alle documenten zijn gebruikt voor de beantwoording van de hoofdvraag en vooral de deelvragen die hoort bij dit onderdeel van het onderzoek:

1. *"Met welke onderwerpen kunnen de ambities van bestuursorganen als gemeenten, provincies, Rijk of Europese Unie worden beschreven en gecategoriseerd?"*

2. *"Middels welke rode lijnen zijn de overkoepelende ambities ingezet voor mobiliteitsplannen? Hoe slaan deze terug op de richtlijnen van bijvoorbeeld het RIVM en het ministerie van I&M?"*

3. *"Vanuit welke uitgangspunten kan een afwegingskader worden ingezet, gelet op de beleidsmatige aanbevelingen vanuit het ministerie van I&M, de leidraad MKBA en het CPB?"*

De deelvragen zullen samen bijdragen tot het beantwoorden van de hoofdvraag:

"Waar moet een afwegingskader aan voldoen zodat het implementatie van ambities en doelstellingen voor de stimulatie van actieve en gezonde mobiliteit ondersteunt om een extra dimensie toe te voegen aan de opgaven rondom stedelijke mobiliteit?"

Deze bijlage zal beschrijven hoe van de literatuurbronnen gewerkt is naar de rode draden uit deze bronnen, de integratie hiervan naar de oplossingen voor de deelvragen en van daar uit richting de beantwoording van de hoofdvraag en het opstellen van het afwegingskader.

Werkwijze

De beschouwing van de bronnen verliep volgens onderstaande werkwijze:

1. Inventarisatie van beschikbare documenten, naar categorieën. Hierbij is getracht om een balans te vinden van relevantie en bijdragen aan de uiteindelijk te beantwoorde onderzoeksvraag.

    - Mobiliteitsplannen van de G4 in Nederland, fiets intensieve steden in Vlaanderen en Kopenhagen;
    - Beleidsdocumenten vanuit het Ministerie van het Infrastructuur en Milieu;
    - Beleidsdocumenten vanuit het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu;
    - Documentatie vanuit het Kenniscentrum Healthy Urban Living;
    - Beleidsdocumenten rondom het ontwikkelen van afwegingskaders, vanuit verschillende partijen;
    - Verschillende beschouwingen rondom innovaties en toekomstperspectieven met betrekking tot actieve mobiliteit in Nederland en andere landen;
    - Aanbevelingen ten behoeven van de gezondheidsverbeteringen die te weeg kunnen worden gebracht door de promotie van actieve mobiliteit;
    - Best practises die laten zien wat gezond ontwerp kan betekenen voor een gemeenschap of stad;
    - Documenten betreffende tools of toolboxes voor het monitoren of evalueren van maatregelen met betrekking tot gezonde mobiliteit.
    -

2. Het inhoudelijk lezen van alle documenten voor de onderzoeksfase, en deze voorzien van highlights om de essentie te doorgronden

3. Het schrijven van samenvattingen per document, waar van toepassing voor de beantwoording van de onderzoeksvraag.

4. Het maken van factsheets per categorie, waarin op een overzichtelijke wijze per document in kaart wordt gebracht waar de ambities liggen, welke doelstellingen er zijn, welke acties worden genomen of voorgesteld en als laatste punt wat de bredere rode draad is en welke overkoepelende ambities gedragen worden door een bepaald document.

5. Het opstellen van een Excel-sheet waarin met steekwoorden alle ambities, doelstellingen, acties en rode draden zijn verwerkt voor het totaal overzicht van 'de sector'.

Literatuur

De lijst met bronnen is als volgend, per deelvraag:

Deelvraag	Titel document	Auteur bron
1	• Gezonde verstedelijking • Gezond ontwerpen, de toolbox • Obesity and the environment • Active Design • Physical activity: walking and cycling • Physical activity and the environment • Behaviour change: general approaches • HEAT for walking and for cycling • Zagreb Declaration for Healthy Cities • Fietsen en lopen: de smeerolie van onze mobiliteit • Toekomstbeelden van het fietsgebruik in vijf essays • Gebiedsontwikkeling Nieuwe Stijl • Ambitiedocument • Inspiratiedocument Gezonde Verstedelijking • Visiedocument • Ruimte en gezondheid, een vanzelfsprekende combinatie? • Luchtkwaliteit en gezondheidswinst • Gezondheid en milieu in ruimtelijke plannen	• Rijkswaterstaat (2014) • Stadsontwikkeling Rotterdam (2013) • Public Health England (2013) • Sport England (2015) • NICE (2012) • NICE (2008) • NICE (2007) • WHO Europe (2014) • WHO Europe (2009) • Min I&M (2015) • Min I&M (2016) • Min I&M (2014) • KHUL (2010) • KHUL (2015) • KHUL (2015) • RIVM (2015) • RIVM (2015) • RIVM (2008)
2	• Meerjarenplan Fiets • Fietsen heeft voorrang • Meerjarenprogramma Fiets • Actieplan Utrecht fietst! • Actieplan Voetganger • Fietsbeleidsplan iedereen wint… met de fiets • Fietsplan Brugge • Good, better, best • If an Electric Bike Is Ever Going to Hit It Big in the US, It's This One • Fietsen als medicijn • 'Bouwen aan een gezonde stad' • Actieplan Schoon Vervoer • UAB Ambitiedocument	• Gemeente Amsterdam (2012) • Gemeente Rotterdam (2015) • Gemeente Den Haag (2015) • Gemeente Utrecht (2015) • Gemeente Utrecht (2015) • Stad Antwerpen (2009) • Stad Brugge (2015) • City of Copenhagen (2011) • Citylab (2014) • Fietsersbond (2009) • TU Eindhoven (2014) • Gemeente Utrecht (2015) • Gemeente Utrecht (2012)
3	• Expertisefiche ten behoeve van Algemene MKBA Leidraad • Probleemanalyse en daaruit volgende project- en nulaternatieven in KBA's • Beter Beoordelen	• Ecorys (2012) • Centraal Planbureau (2010) • KiM (2013)

Tabel 1: Literatuurlijst oriënterende literatuurstudie

Deelvraag	Aantal bronnen
"Onder welke thema's kunnen de inhoud en de ambities van bestuursorganen als gemeenten, provincies, nationaal of Europese Unie worden ondergebracht en gecategoriseerd?"	18
"Middels welke rode lijn zijn de overkoepelende ambities ingezet voor mobiliteitsplannen en hoe kunnen deze worden verbonden? Hoe slaan deze terug op de richtlijnen van het RIVM en het ministerie van I&M?"	13
"Vanuit welke standaarden en uitgangspunten kan een afwegingskader worden ingezet, gelet op de aanbevelingen vanuit het ministerie van I&M, de leidraden MKBA en het CPB?"	3

Tabel 2: Verdeling bronnen per deelvraag

9.1 Resultaten per deelvraag

9.1.1 Deelvraag 1

Vanuit de volgende instanties zijn documenten gebruikt voor het beantwoorden van deze deelvraag:

Instantie	Titel document	Locatie
Fietsersbond	• Fietsen als medicijn	• Utrecht, Nederland
TU Eindhoven	• 'Bouwen aan een gezonde stad'	• Eindhoven, Nederland
Rijkswaterstaat	• Gezonde verstedelijking	• Utrecht, Nederland
Public Health England	• Obesity and the environment	• London, Verenigd Koningrijk
National Institute for Care and Health Excellence	• Physical activity: walking and cycling • Physical activity and the environment • Behaviour change: general approaches	• London, Verenigd Koningrijk
World Health Organisation Europe	• HEAT for walking and for cycling • Zagreb Declaration for Healthy Cities	• Kopenhagen, Denenmarken
Ministerie van Infrastructuur en Milieu	• Fietsen en lopen: de smeerolie van onze mobiliteit • Toekomstbeelden van het fietsgebruik in vijf essays • Gebiedsontwikkeling Nieuwe Stijl	• Den Haag, Nederland
Kenniscentrum Healthy Urban Living	• Ambitiedocument • Inspiratiedocument Gezonde Verstedelijking • Visiedocument	• Utrecht, Nederland
Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu	• Ruimte en gezondheid, een vanzelfsprekende combinatie? • Luchtkwaliteit en gezondheidswinst • Gezondheid en milieu in ruimtelijke plannen	• Bilthoven, Nederland

Tabel 3: Literatuur Deelvraag 1

Het aantal verwijzingen van thema's uit deelvraag 1.

Welke thema's gaan samen?	Overkoepelend thema	Aantal verwijzingen in documenten
1, 7, 11, 13, 15, 17, 18, 20, 27, 38	Gezondheidsbevordering door de active modes	57
5, 6, 8, 10, 12, 14, 37	Integrale aanpak	44
4, 8, 14	Gezond inrichten van de leefomgeving	28
17, 24, 25, 26, 27, 35	Kosteneffectiviteit en HEAT	27
2, 3, 7, 16, 32	Mobiliteitsshift naar active modes	25
17, 18, 21, 22, 23, 30	Nudging	20

Tabel 4: Verwijzingen per thema Deelvraag 1

De volgende lijst met conclusies en rode draden is uit de literatuur gehaald:

Document	Conclusies & Rode draden
Fietsen als medicijn	• Een bewezen middel om gezondheid te verbeteren **(1)** • Van de automobiliteit naar fietsmobiliteit **(2)** • Active modes **(3)** • Hoe richten we ons leven weer gezond in? **(4)**
´Bouwen aan een gezonde stad´	• De kans om aan de slag te gaan met een integrale benadering van gezondheid is er **(5)** • Zoeken naar de koppeling tussen luchtkwaliteit en gezonde verstelijking **(6)** • Duurzame mobiliteit is vaak ook actief en gezond **(7)** • Bereikbare, Slimme en Gezonde Stad & Healthy Urban Living **(8)** • Integrale Gezonde Verstedelijking & Groene en leefbare stad **(5) (8)** • Actieve en duurzame mobiliteit **(7)**

Gezonde verstedelijking, Lichtkogel	• Professional willen zich inzetten voor de gezondheid hun medemens **(1)** • Een zeer relevant issue, waar veel maatschappelijk draagvlak voor is **(4)** • Gezonde verstedelijking, Gezonde Mobiliteit, Urban Vitality & Horizon 2020 **(8)** • Sociale gelijkheid in gezondheid **(9)** • Van incidentele goede voorbeelden naar integrale aanpak **(10)**
Obesity and the environment	• Er is in het Verenigd Koninkrijk hoge nood om gezondheid te verbeteren **(11)** • Aansluiten bij WHO **(12)** • Stimulering active modes, tools & guidelines **(3)** • Obesitas-bestrijding als drijfveer **(11) (13)** • Healthy people, healhty places **(14)** • Transportation and health: a true partnership **(15)**
Physical activity: walking and cycling	• Het introduceren van de voordelen van fietsen en lopen op grote schaal **(2) (3)** • Aanbieden van handvaten om fietsen en lopen als volwaardige transportmogelijkheden te beschouwen **(16)** • Maatschappelijke voordelen als bewijslast **(1) (17)** • Sociale gelijkheid op het gebied van gezondheid + participatie **(18)** • Urban Design practise & Healthy Urban Lifestyle **(8)** • De focus op de gemeenschap, naast gezondheid **(14)** • Voetgangers en fietsers krijgen de voorkeur **(19)** • Maatschappelijke baten **(17)**
Physical activity and the environment	• Het introduceren van de voordelen van gezond ontwerp op grote schaal **(2) (3)** • Van een zit-samenleving naar een dynamische samenleving **(20)** • Active modes moeten belangrijk worden **(3) (16)** • Sociale gelijkheid op het gebied van gezondheid + participatie **(18)** • Urban Design practise & Healthy Urban Lifestyle **(8)** • De focus op de gemeenschap, naast gezondheid **(14)** • Voetgangers en fietsers krijgen de voorkeur **(19)** • Maatschappelijke baten **(17)**
Behaviour change	• Voorbeelden van waar accenten kunnen worden geplaatst **(21)** • Nudging als sterk voorbeeld **(22)** • Sociale gelijkheid op het gebied van gezondheid + participatie **(18)** • De focus op de gemeenschap, naast gezondheid **(14)** • Maatschappelijke baten **(17)** • Opzoeken van partnerschappen met het bedrijfsleven om doeltreffendheid te vergroten **(23)** • Kosteneffectiviteit. Is de gedragsverandering op lange termijn goedkoper? **(24)**
HEAT for walking and for cycling	• HEAT is een sleutel tot het beantwoorden van veel vragen in het werkveld **(25)** • Focus op langzaam verkeer en de kosteneffectiviteit hiervan **(26)** • Afzetten van MKB tegen andere investering voor mobiliteit in de stad **(17)** • Implementatie van HEAT zal zorgen voor meerwaarde van active modes door gezondheids-focus **(3) (17) (27)** • Aanzetten tot en waarderen van gezonde mobiliteit & Focus op waarderen van integrale ef-fecten van toepassing van active modes **(1) (7) (27)** • Inzetten op actieve mobiliteit moet win-win zijn **(1) (3) (7) (26)** • Omzetten van gezondheidseffecten naar maatschappelijke (meer)waarde **(1) (17) (27)**
Zagreb Declaration for Healthy Cities	• Zowel een hoge standaard voor gezondheid, als inzetten op verbeteringen **(29)** • Binnen 20 jaar gezondheidsgelijkheid in de EU **(12) (18)** • Highest attainable standard of health **(29)** • Sociale gelijkheid op het gebied van gezondheid **(18)** • Gezondheid als duurzame meerwaarde **(27)**
Fietsen en lopen: de smeerolie van onze mobiliteit	• Gebruikmaken van de positieve kostenbatenverhouding **(27)** • Fietsbeleid uitbreiden: hardware, orgware en software **(30)** • Evaluaties worden nog minimaal uitgevoerd **(31)** • Stijging in het aantal fietsers en lopers **(2) (3) (32)** • Active modes als middel voor sociale gelijkheid **(3) (18)**
Toekomstbeelden van het fietsgebruik in vijf essays. Wat als...	• Het totaalplaatje zal het belangrijkst worden in de toekomst **(5) (8)** • Duurzaamheid, milieubelasting en reistijdbeleving **(6) (33)** • Integratie van OV en de fiets **(34)**
Gebiedsontwikkeling Nieuwe Stijl: de eerste stappen in de praktijk	• Nieuwe kansen, nieuwe risico's: effectievere en doeltreffendere maatregelen **(35)** • Brede waardecreatie en duurzaamheid **(7) (27)** • Maatschappelijke meerwaarde **(27)** • Invalshoek duurzaamheid en lange termijn perspectieven & Smart Cities **(7) (5) (8)**
Ambitiedocument	• De effectieve combinatie van mobiliteit en gezondheid zal meerwaarde opleveren voor de verstedelijking **(1) (7) (27)** • Maatschappelijke meerwaarde **(27)** • Gezondheid en welzijn als duurzame waarden **(1) (27)**
Inspiratiedocument Gezonde Verstedelijking	• Het bereiken van de Bereikbare, Slimme en Gezonde Stad **(5) (8)** • Healthy Urban Living **(8)** • Gezondheidsbevorderingen **(1)** • Een ruimtelijke context waar kwaliteit van groot belang is **(14)**
Visiedocument Slimme en Gezonde Stad	• Moderniseren van beleid middels project Slimme en Gezonde Stad **(8)** • Leefbaarheid is nog onderkent, en dit bied een ingang voor gezondheid en welzijn **(8)** • 'Greening Transport' **(7)**

	• De Slimme en Gezonde Stad **(8)**
Ruimte en gezondheid	• Schetsen van belang van integratie tussen de ruimtelijke ordening en gezondheid **(5)** • De geschiedenis van gezond ontwerpen **(4)** • Op zoek naar een toets matrijs voor de Gezonde Stad **(35)** • Het Wiel van Egan **(36)** • Gezonde inrichting leefomgeving, Gezonde verstedelijking/Healthy Urban Living **(8)** • Nudging & effectiviteit **(22)** • Van verkortte binnensteden naar het bestrijden van obesitas **(13)** • Beoordeling gezonde leefomgeving, uitganswaarden en duurzame stedelijke kwaliteit **(5) (8) (35)** • Mensgericht en sociaal **(8)**
Luchtkwaliteit en gezondheidswinst	• De luchtkwaliteit heeft automatische gevolgen voor de gezondheid van inwoners van een gebied **(1) (6)** • Monitoring kan de gezondheidseffecten van uitstoot goed in kaart brengen **(1) (36)** • Integratie van milieubeleid in project Bereikbare, Slimme en Gezonde Stad kan de effectiviteit van beide verhogen **(6) (8) (27)** • Milieubelasting door mobiliteit -> inzet op minimaliseren voertuigemissies en toepassen Euro VI normen **(6) (37)** • Levensverwachting en levenskwaliteit verbeteren **(29) (38)** • Monitoring van ziektelast door het milieu **(6) (36)**
Gezondheid en milieu in ruimtelijke plannen	• Een eerste experiment door het RIVM met een afwegingskader m.b.t. gezondheid en milieu in ruimtelijke plannen **(36)** • Een aanzet op een aantal vragen die in het werkveld spelen te voorzien van antwoorden, en deze te bundelen in het afwegingskader **(4) (36)** • De nut en noodzaak van gezondheidsverbetering door de inzet van infrastructuur zichtbaar maken **(7) (17)** • Decentralisatie en ondersteuning lokaal beleid; met hogere leefomgevingskwaliteit als hoofddoel **(5) (8) (37)** • Modelering van realiteit belangrijk, maar het fysieke en sociale aspect mag niet worden onderschat **(5) (8) (14) (27) (36)**

Tabel 5: Conclusies en Rode draden Deelvraag 1

9.1.1.1 Gezondheidsbevordering door de active modes

Wat actief transport bijdraagt aan onze gezondheid is middels tal van studies bewezen. (Fietsersbond, 2009) De resultaten van meer bewegen en van de vrijheid die fietsen en lopen bieden zijn talrijk en op veel terreinen van onze leven te voelen. Er wordt over dit onderwerp dan ook veel geschreven, zowel in de vorm van richtlijnen als in verschillende opiniestukken om enerzijds het belang van bewegen te tonen aan de hand van de aanbevelingen die hier voor gelden (afhankelijk van leeftijd en land) en anderzijds door de gevaren die welvaartziektes met zich meebrengen voor onze samenleving als geheel te laten zien.

Om in extremis te beginnen: in het Verenigd Koningrijk is momenteel sprake van een ware obesitas epidemie[1] en dit baart de landelijke politiek daar veel zorgen. De ambitie om meer mensen aan het actieve vervoer te krijgen komt dan ook uit die richting. Hoe krijgen we onze bevolking weer op gezond gewicht? Een van de aanbevelingen, naast het verbeteren van voeding, is aanzetten tot beweging in alle facetten van het leven. Door de hoge mate van noodzaak die in het Verenigd Koninkrijk gevoeld wordt is dan ook een ambitieus aantal richtlijnen opgesteld om het hoofd te bieden aan de problemen. Vanuit die visies is actief transport aangewezen als de manier om burgers op een laagdrempelige manier aan te zetten tot meer bewegen en op die manier om een aantal ‘randzaken’ te verbeteren; te noemen duurzaamheid, verlagen van uitstoot en de vergroening van stadscentra. Verbetering van de actieve mobiliteitsmogelijkheden heeft ook nog een ander aspect: het creëren van gezondheidsgelijkheid en gelijke kansen voor iedereen om deel te nemen aan de samenleving.

[1] Public Health England. (2013). *Obesity and the environment: increasing physical activity and active travel*

Een korte samenvattende lijst van bijkomende voordelen van meer transport via de active modes naast gezondheidsverbeteringen zelf Public Health England, uit 'Obesity and the environment':

- Ondersteunen van lokale bedrijven en het bevordert levendige kernen;
- Het bieden kwalitatief hoge en uitnodigende publieke ruimte;
- Het verlagen van autogebruik, luchtvervuiling, CO_2 emissies en filevorming;
- Het verhogen van verkeersveiligheid en verlaagt geluidsproductie van verkeer;
- Het verhoogd het aantal mensen op straat, wat zorgt voor meer sociale interactie voor ons allemaal;
- Iedereen een kans bieden om de buiten ruimte te gebruiken, inclusief mindervaliden

Veiligheid is daarnaast ook een belangrijk item wat mensen in het Verenigd Koninkrijk nog tegenhoudt om te lopen of te fietsen. De voorbeelden hiervan zijn zowel direct, in de vorm van aanrijdingen of andere ongelukken, als ook de blootstelling aan luchtvervuiling. Deze risico's zijn daarnaast niet uniek voor de active modes, maar dienen wel in ogenschouw te worden genomen. Het is ook belangrijk op te merken dat de gezondheidswinst van meer bewegen zeker opwegen tegen de potentiele negatief gevolg voor de gebruiker. (NICE, 2012)

Dichter bij huis liggen de accenten anders. In Nederland zelf worden de accenten vooral gelegd op het mobiliteitsvraagstuk zelf. Welzijn is belangrijk, maar neemt eigenlijk nooit de eerste plaats van een probleemstelling voor een project in. Hoe komt dat? Dit lijkt voornamelijk te komen door de relatief goede gemiddelde gezondheid in Nederland; ons gemiddeld BMI is lager dan bijvoorbeeld in het Verenigd Koninkrijk, 25.0 versus 27.0 voor de gemiddelde waarde (indexmundi.com). Toch is dit geen reden om de gezondheid uit het oog te verliezen. Juist het tegenovergestelde zou plaats moeten vinden: hoe kunnen we het gemiddelde niveau van onze gezondheid van ons land nog beter maken.

Een zeer Nederlands middel hier voor is door ons te verplaatsen met de fiets of te voet; deze modaliteiten kennen we in ons land immers al goed en ze hebben reeds een hoog percentage van de modal shift verworven. Het is voor de verbetering van de gezondheid hier dan ook vooral zaak om de deze te verbinding met mobiliteit. Maak duurzame mobiliteit ook actief en gezond. Verbind maatschappelijke baten aan deze visie: gezondheid is immers iets waar we allemaal profijt van hebben, mits dit universeel bij alle mensen terecht komt. Minder ziektelast, een hogere levensverwachting en een hogere levenskwaliteit kunnen we ons allemaal in vinden. Het zal in de toekomst dan ook gaan om het creëren van een dynamische samenleving die de meerwaarde van gezondheid gaat waarderen; met het volgende motto: "*Transportation and health: a true partnership.*" (Public Health England, 2013)

In de projectaanpak van dit onderzoek zijn daarnaast de drie pilaren[2] uiteengezet, waarmee vlug kan worden bekeken hoe voortvarend of ambitieus een maatregel is op het spectrum richting gezondheidsverbetering:

1. Passief: bescherming tegen schadelijke effecten;
2. Actief: stimuleren gezond gedrag;
3. Actief: stimuleren sociale ontplooiing en ontmoeting.

[2] Bereikbare, Slimme en Gezonde Stad. (2015). *(Ruimtelijke) principes voor gezonde verstedelijking*

9.1.1.2 Integrale aanpak

Hoe kan het dat gezondheidsbeleid nog niet voor iedereen de effecten heeft waar op gehoopt wordt? Het maatschappelijk belang wordt door veel partijen ingezien[3] en ook het draagvlak is er om meer focus te leggen op de gezondheid en het welzijn in de stad.[4] Een groot vraagstuk wat eigenlijk belemmert dat veel nationale en internationale doelstellingen gehaald kunnen worden is het gebrek aan samenwerken tussen verschillende partijen in het werkveld: hoe krijgen we planologen, stedenbouwkundigen, gezondheidsprofessionals en ontwerpers bij elkaar aan tafel en hoe zorgen we dat ze over dezelfde taal beschikken zodat ze met elkaar in gesprek kunnen komen om samen aan vraagstukken kunnen werken? Welke barrières zijn er nu nog om de tot de beoogde integrale benadering te komen?

De voornaamste uitdaging zit momenteel in het gebrek aan focus van het werkveld, en de aansturing van een gemeenschappelijke ambitie. Zo is er in Nederland bijvoorbeeld geen overheidsdocument wat voorschrijft hoe er gewerkt moet worden aan plannen voor actieve mobiliteit. Dit is wat bedoeld word met de integrale benadering: zorgen dat er een richtlijn of een afwegingskader is waarmee de termen gezondheid en welzijn kunnen worden verwerkt in de planvorming en in het ontwerp.

Er zijn reeds catalogussen vol met goede voorbeelden en ‘best practises’ gezond ontwerp waarin word getoond hoe het *kan*, maar niet hoe het *moet*. Dit maakt dat er geen standaarden ontstaan, en dat alle catalogussen er steeds bij moeten worden gehaald om te zien welke elementen uit een vorig ontwerp of plan goed tot hun recht zijn gekomen in een bepaalde context. Juist de omgeving waarin een project dient te worden gerealiseerd kan veel zeggen over welke maatregelen effectief of niet zullen zijn, en wanneer er geen universele aanbevelingen zijn die overal kunnen werken, is het lastig om een universele aanpak van gezonde mobiliteit uit te dragen.

Er zijn echter wel initiatieven vanuit beleid die de weg richting gezondheid zijn ingeslagen. Globaal komen deze projecten allemaal op eenzelfde conclusie uit: het verbeteren van de algemene gezondheid, ons welzijn en hierdoor de positie van iedereen in de samenleving. Een aantal voorbeelden uit Nederland hiervan zijn het project ‘Bereikbare, Slimme en Gezonde Stad’ en de initiatieven van het Kenniscentrum Healthy Urban Living in Utrecht. De Europese afdeling van de Wereldgezondheidsorganisatie heeft ook duidelijke ambities gesteld voor de gezondheid van alle EU burgers, ook op het gebied van transport en mobiliteit en de gezondheidswinsten die de organisatie op dat vlak ziet.

Een ander voorbeeld van een overkoepelende aanpak is het programma ‘*Healthy people, healthy places*’ wat in het Verenigd Koninkrijk[5] is ingezet om op een holistische manier de gezondheidsuitdagingen aan te gaan in het land. Echt het hele thema vatten in een enkele richtlijn, dat is alleen nog de kunst.

Om te laten zien hoe geïntegreerd beleid kan zijn, kan gekeken worden naar de samenwerking tussen universiteiten en het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu in Nederland. Hier wordt in een aantal pilotprojecten antwoord gezocht naar de koppeling van luchtkwaliteit met mobiliteit.[6] Welke winst kan er voor de luchtkwaliteit ontstaan wanneer meer mensen van active mobiliteit gebruik gaan maken? Hoe is dit te monitoren en terug te koppelen aan beleidsmakers? Hier liggen een aantal eenvoudige antwoorden in het verschiet; fietsen en lopen veroorzaken geen uitstoot en dragen bewezen bij aan de persoonlijke gezondheid van de gebruiker.

---

[3] Stadsontwikkeling Rotterdam. (2013). *Gezond ontwerpen, De toolbox, Communicatie door inspiratie*. Bachelor Ruimtelijke Ordening en Planologie, Hogeschool Rotterdam, Instituut voor de Gebouwde Omgeving.

[4] Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport. (2015). *Ruimte en gezondheid, een vanzelfsprekende combinatie? Een verkenning naar de relatie tussen ruimtelijke ordening en gezondheid vanuit het ruimtelijke, milieu- en volksgezondheidsdomein*, RIVM rapport 2015-0002, H. Kruize et al., Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu

[5] https://www.gov.uk/government/news/healthy-people-healthy-places-building-a-healthy-future

[6] Technische Universiteit Eindhoven. (2014). *'Bouwen aan een gezonde stad' Luchtbeleid in het perspectief van gezonde en duurzame verstedelijking*

Wat betekent de verschuiving naar een groter aandeel active modes voor de samenleving als geheel? Dat is een vraag die het RIVM probeert te beantwoorden om onder andere ook aan de kwaliteit van de bewijslast voor gezonde verstedelijking en voor active mobiliteit. De milieubelasting van de hele transportsector kan hierdoor dalen, en het 'evidence based design' kan ook in Nederland meer toegepast worden; dit is transparant en laat op een actieve manier zien waar en hoe groot gezondheidsbevorderingen als gevolg van een verbeterde luchtkwaliteit zijn.

9.1.1.3 Gezond inrichten van de leefomgeving

Een van de middelen om te verleiden tot actief mobiliteitsgedrag is het uitnodigend inrichten van de openbare ruimte en de lokale leefomgeving. Dit is ook gelijk een lastige uitdrukking. Wat maakt een omgeving zo dat deze uitnodigt tot lopen of fietsen? Waar zit deze gezonde inrichting in? Het is verder zo dat de inrichting niet alleen fysiek is. Het gaat er ook om hoe mensen zelf aan de slag gaan met mogelijkheden die geboden worden door de infrastructuur en de inrichting. Hoe doorgrond zijn mensen van de noodzaak om genoeg te bewegen?

Deze vragen komen samen in de vraag welke karakteristieken een omgeving moet hebben om 'gezond ingericht' te zijn. Juist op dat punt, de zoektocht naar een definitie, kan nog geen consensus worden bereikt. Er zijn net als voor de integrale aanpak uit de vorige paragraaf veel best practises die als ontwerp voorbeeld kunnen dienen bij een project. Het nadeel van het werken met deze methodiek is dat veel van de best practises op lokaal of nationaal niveau werken, en niet op internationaal of op Europees niveau. Dit levert wederom vele catalogussen op met goede voorbeelden, maar niet die ene richtlijn voor gezond inrichten van de omgeving.

De projecten 'Bereikbare, Slimme en Gezonde Stad' en 'Healthy people, healthy places' proberen ook op dit gebied uniformer te zijn dan voorgangers dat probeerden. Wat is gezonde verstedelijking? Gezonde verstedelijking is het zodanig ontwerpen en inrichten van de stad dat deze vanuit economisch, ecologisch en menselijk oogpunt gezond en aantrekkelijk is. Een gezonde stad beschermt de gezondheid van mensen, verleidt tot gezond gedrag en bewegen en draagt in gedrag, leefstijl, techniek en ruimtelijke inrichting (bewezen) bij aan de gezondheid en de kwaliteit van leven van mensen. Dit vraagt per definitie om een integrale en duurzame aanpak. Gezonde verstedelijking is een breed begrip dat samenhangt met de ruimtelijke ordening en de inrichting en het gebruik van onze leefomgeving en dat gelijktijdig en in samenhang verbindingen legt tussen verschillende beleidsdomeinen voor oplossen van gezonde en duurzame stedelijke opgaven. Zo kan door het aanleggen van een goede infrastructuur voor wandelen en fietsen de milieukwaliteit verbeteren en kunnen mensen in beweging worden gebracht, wat bijdraagt aan het tegengaan van overgewicht.[7]

Het vraagstuk van de Bereikbare, Slimme en Gezonde Stad speelt zich eigenlijk af tussen de eerste twee elementen: 'De Basis op Orde' en 'Structuur & Inrichting van de stad'.[8] Het Kenniscentrum Healthy Urban Living onderkent deze zelfde positie. Gezond inrichten zitten duidelijk tussen 'de basis' en de nieuwe stad; daar waar beweging natuurlijk is, duurzame mobiliteit en een groene inrichting van de leefomgeving eigenlijk vanzelfsprekend zijn. De twee laatste blokken uit de afbeelding vallen buiten de scope van dit project.

---

[7] Technische Universiteit Eindhoven. (2014). *'Bouwen aan een gezonde stad' Luchtbeleid in het perspectief van gezonde en duurzame verstedelijking*

[8] Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport. (2015). *Ruimte en gezondheid, een vanzelfsprekende combinatie? Een verkenning naar de relatie tussen ruimtelijke ordening en gezondheid vanuit het ruimtelijke, milieu- en volksgezondheidsdomein*, RIVM rapport 2015-0002, H. Kruize et al., Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu

Dit is samen te vatten in tien typen gezonde steden (Platform Gezond Ontwerp, 2013):[9]

Figuur 1: Tien typen steden Plaform Gezond Ontwerp (TU/e & RIVM, 2013)

De Britse organisatie National Institute for Care and Health Excellence toont met drie documenten, al een stap te zetten naar integrale invulling van het vraagstuk hoe gewerkt kan worden aan het opstellen van leidraden die gezondheid bevorderen door middel van inrichting en gedragsbeïnvloeding. Het gaat hier om drie documenten die samen aanbevelingen doen:

- *Physical activity: walking and cycling*
  Een leidraad die als doel heeft meer mensen aan te zetten tot lopen of fietsen voor transport of recreatie doeleinden. Met de aanbevelingen die worden gedaan kunnen de doelstellingen met betrekking tot algemene gezondheid en aanverwanten effecten met betrekking tot gezondheid worden bereikt.

- *Physical activity and the environment*
  In deze leidraad wordt op een ‘evidence based’ wijze een groot aantal aanbevelingen gedaan, die allen bij kunnen dragen aan de fysieke omgeving die bewegen stimuleren. Het accent ligt hier op het belang van verbeteringen en de evaluatie van maatregelen die als doel hebben een positief effect te hebben op de gezondheid.

- *Behaviour change: general approaches*
  De derde leidraad geeft een aantal algemene principes die gebruik kunnen worden als basis voor het plannen, implementeren en evalueren van maatregelen die als doel hebben bij te dragen aan de algemene gezondheid. Het document is bedoeld als aanvulling op andere documenten van NICE[10].

Deze documenten werken samen volgens de methode van de ‘joint strategic needs assessment’[11], waarbij gezocht wordt naar integrale doelen en werkwijzen, zodat het rendement van de maatregelen hoger is en zodat er bredere en gecombineerde effecten optreden. Door het toepassen van deze methode kan daarnaast ook gezorgd worden voor een vroege implementatie van gezondheid in het planproces, eigenlijk in de conceptfase al.

Wat echter nog ontbreekt aan de drie documenten is de verplichting die deze stelt aan de gebruiker. Het zijn aanbevelingen, waarvan vooral het nut wordt gezien door organisaties als

[9] Platform Gezond Ontwerp http://www.platformgezondontwerp.nl/

[10] National Institute for Care and Health Excellence https://www.nice.org.uk/

[11] Government of the United Kingdom https://www.gov.uk/government/publications/joint-strategic-needs-assessment-and-joint-health-and-wellbeing-strategies-explained

NICE. Om in het Verenigd Koninkrijk ervoor te zorgen dat gezondheidsverbeteringen breder gedragen worden in de sector moet het belang en de noodzaak van verandering duidelijk worden, voor iedereen die zich betrokken voelt of zou moeten voelen bij gezondheid en welzijn.

9.1.1.4 Kosteneffectiviteit

Een zeer in het oog springende invalshoek die in de beleidsdocumenten naar voren komt is het vertalen van de maatschappelijke baat 'gezondheid' naar een waardering die kan worden beoordeeld en geëvalueerd. Het National Institute for Care and Health Excellence beschrijft duidelijk de maatschappelijke baten van actieve mobiliteit: een grotere bewegingsvrijheid voor iedereen, voordelen voor de persoonlijke gezondheid voor iedereen die zich er aan waagt, persoonlijke kostenbesparing en besparingen op de overheidsuitgaven doordat minder geld hoeft te gaan naar zowel de actieve als de indirecte bestrijding van welvaartsziekten zoals hart- en vaatziekten, verschillende soorten kanker, vormen van diabetes en obesitas. Iedereen kan hier in het Verenigd Koninkrijk, zelfs de mensen die er niet actief aan deelnemen en bijvoorbeeld slechts profiteren van de verlaagde uitstoot van fijn stof doordat er minder auto's op de weg zijn te vinden.

Een opmerkelijke conclusie die een aantal van de onderzochte documenten maken is dat de kosteneffectiviteit van investeringen in de fiets- en loopinfrastructuur vele malen hogere is dan die voor gemotoriseerd vervoer. Dit kan wel oplopen tot 20 keer zo goedkoop, in het geval van de aanleg van een fiets versus de aanleg van een autoweg. De active modes leveren geld *op*.[12] Steeds meer instanties lijken dit door te krijgen en dat is ook terug te vinden in het beleid wat zij schrijven. Wanneer op lange termijn de aanleg van meer fietsinfrastructuur goedkoper is dan autowegen en ook nog gezondheidswinst oplevert, waarom zou een gemeente dan nog zo frequent spenderen aan de aanleg van auto infrastructuur in de stedelijke omgeving? Steeds meer gemeenten zullen zich dit afvragen.

9.1.1.5 Mobiliteitsshift naar de active modes

Wat duidelijke en evident bij zal gaan dragen aan een verbeterd stadsklimaat is het omzetten van een deel van de automobiliteit op een locatie in fiets- of voetgangersmobiliteit.[13] Veel investeringen in binnen en buitenland hebben de laatste jaren laten zien dat gerichte investeringen inderdaad effect hebben, en dat het aantal mensen wat voor transport of voor recreatieve doeleinden fietst of loopt is toegenomen. De hoogte van de toename is verschild sterk per context, maar een algemene stijgende lijn is zichtbaar. *'Fietsen en lopen: de smeerolie van onze mobiliteit'* van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu is hier in Nederland een krachtig bewijs van. In dit beleidsdocument wordt sterk ingezet op de twee actieve modaliteiten, die als puur Hollands worden beschouwd. De active modes worden op tal van manieren ingezet in het dagelijks leven: met de fiets naar het winkelcentrum voor de boodschappen, naar het station om de trein te halen of voor recreatieve doeleinden; evenals te voet wat zeer divers word ingezet als vervoersmiddel voor een hele transportcyclus of alleen voor de 'last mile'; de laatste afstand van een OV halte tot aan een bestemming.[14][15]

Om in Nederland een echte mobiliteitsshift mogelijk te maken kan de fiets, als groot voorbeeld, echter nog wel een steuntje in de rug gebruiken om het op te nemen tegen de auto. Vaak word de fiets beschouwd als effectief vervoersmiddel voor woon-werkverkeer tot 7,5 kilometer. Dit is voor veel mensen niet genoeg om op hun werk te komen. Door een fiets te voorzien van een elektromotor en een elektrische fiets van te maken kan al veel veranderen: het fietsen word comfortabelere en sneller en de actieradius neemt in veel gevallen toe tot 15 kilometer wat de opties enorm vergroot voor het vervoersmiddel.[16] Deze toevoeging aan de fiets als volwaardige

---

[12] World Health Organisation http://www.heatwalkingcycling.org/

[13] Technische Universiteit Eindhoven. (2014). *'Bouwen aan een gezonde stad' Luchtbeleid in het perspectief van gezonde en duurzame verstedelijking*

[14] The Daily Good, Cliff Kuang. (2009, 18 april). https://www.good.is/articles/convenience-is-king

[15] Wikipedia https://en.wikipedia.org/wiki/Last_mile_(transportation)

[16] Ministerie van Infrastructuur en Milieu. (2015). *Mobiliteitsbeeld 2015*, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, p18-24

concurrentie van de auto te positioneren, naast dat het een groot aantal nieuwe doelgroepen aanspreekt zoals 50+ of minder trapvaardig. Een simpele elektromotor kan er voor zorgen dat meer mensen hun auto laten staan, voor de fiets kiezen en dit blijven doen waardoor een vorm van duurzame, actieve en gezonde mobiliteit kan worden ingezet die bij draagt aan het verwezenlijken van de Bereikbare, Slimme en Gezonde Stad.[17]

9.1.1.6 Nudging en andere gedragsbeïnvloedingen

Misschien wel de belangrijkste opmerking die de beleidsdocumenten samen uitspreken is dat infrastructuur alleen niet genoeg is om mensen aan het lopen of fietsen te krijgen. Hoewel gesteld word dat *kwaliteit* aanzet tot bewegen, word hier meer mee bedoeld dan alleen rood asfalt. Er wordt in de Nederlandse literatuur veel gesproken over de volgende drie begrippen, die samen de *flankerende maatregelen* vormen: hardware (fysieke infrastructuur), orgware (door wie, en in welk verband werkt men samen?) en software (activiteiten, voorlichting en communicatie).[18]

Kwalitatief goede infrastructuur voor fietsers aanleggen kunnen we in Nederland namelijk wel; hier hebben we zelf wereldfaam mee gewonnen. De vraag is dan ook vooral hoe we als land voorop blijven lopen wat betreft de active modes en de positieve effecten die hier uit voort komen. Er moet goed in kaart worden gebracht hoe de maatschappelijke baten een plaats kunnen krijgen in het publieke domein. Iedereen wil kunnen fietsen en kunnen meegenieten van de gezondheidsvoordelen die deze modaliteit te bieden heeft. Toegankelijkheid en sociale gelijkheid zijn belangrijke onderwerpen, want iedereen zou moeten kunnen profiteren van publieke investeringen. Doelgroepaanpak is dan ook een middel om meer mensen te bereiken met de aanvullende voordelen die het fietsen kunnen bieden.

Een effectief middel om mensen te benaderen met de boodschap van het fietsen en van het lopen is *nudging*, een term die uit de economie komt:

> *"A nudge, as we will use the term, is any aspect of the choice architecture that alters people's behavior in a predictable way without forbidding any options or significantly changing their economic incentives. To count as a mere nudge, the intervention must be easy and cheap to avoid. Nudges are not mandates. Putting fruit at eye level counts as a nudge. Banning junk food does not."*
>
> - Richard Thaler en Cass Sunstein (2008)

In *'Behaviour change: general approaches'* is in leidraadvorm een groot aantal aanbevelingen gepositioneerd die in de praktijk hebben gewerkt. Kleine en low cost maatregelen kunnen vaak zeer effectief zijn in het bereiken van hun doel en effectiever zijn dan een grote campagne, mits de doelen helder zijn en het een integrale maatregel is: alles om de sociale en economische positie van mensen middels gezondheidsbevorderingen te verbeteren. In het document worden een aantal systematische, coherente en evidence-based aanpakken uiteengezet die bij dragen aan de kennis die mensen van hun eigen gezondheid gerelateerde gedrag hebben. Een individu zit vaak niet op verandering van gedrag te wachten, en long-term gezondheid is niet bij iedereen ingebakken in de dagelijkse keuzes of speelt niet op de voorgrond.

Een moment waarop bijvoorbeeld mensen wel ontvankelijk zijn voor verandering is een zogenoemd 'key life stage', bijvoorbeeld wanneer mensen verhuizen, afstuderen of aan kinderen beginnen. Men evalueert op dat soort momenten het functioneren en de beslissingen die mensen omtrent hun transport- en mobiliteitsgedrag.[19] Dit zijn dan ook de momenten waarop kan worden ingespeeld door gerichte campagnes, bijvoorbeeld met een cargo-bike waarmee men een kind naar school kan brengen in plaats van met de auto. Het plannen van dit soort verandering

---

[17] The Atlantic. (2014). *If an Electric Bike Is Ever Going to Hit It Big in the U.S., It's This One.* Citylab

[18] Nederlands Instituut voor Sport en Bewegen http://www.nisb.nl/doen-tools-en-instrumenten/beweegvriendelijke-omgeving/instrumenten/factsheet-bvo-model-nisb.pdf

[19] National Institute for Care and Health Excellence. (2007). *Behaviour change: general approaches*, p8

is essentieel voor het succes, en hier moet dan ook op worden ingezet. Het delen van persoonlijke doelen of ambities kan ook voordelen opleveren voor persoonlijk succes maar kan ook aanstekelijk werken. Monitoring en evaluatie zijn na een nudge van groot belang, om de effectiviteit en toepasbaarheid voor een toekomstig soortgelijk project te toetsen. Zeker een formele evaluatie dient onderdeel te zijn van de werkwijze die toegepast word.[20]

9.1.2 Deelvraag 2

Vanuit de volgende instanties zijn documenten gebruikt voor het beantwoorden van deze deelvraag:

Instantie	Titel document	Locatie
Gemeente Amsterdam	• Meerjarenplan Fiets	• Amsterdam, Nederland
Gemeente Rotterdam	• Fietsen heeft voorrang • Gezond ontwerpen, de toolbox	• Rotterdam, Nederland
Gemeente Den Haag	• Meerjarenprogramma Fiets	• Den Haag, Nederland
Gemeente Utrecht	• Actieplan Utrecht fietst! • Actieplan Voetganger • Actieplan Schoon Vervoer • UAB Ambitiedocument	• Utrecht, Nederland
Stad Antwerpen	• Fietsbeleidsplan Iedereen wint… met de fiets	• Antwerpen, België
Stad Brugge	• Fietsplan Brugge	• Brugge, België
City of Copenhagen	• Good, better, best	• Kopenhagen, Denenmarken
Citylab, The Atlantic	• If an Electric Bike Is Ever Going to Hit It Big in the US, It's This One	• Washington D.C., Amerika
Sport England	• Active Design	• London, Verenigd Koninkrijk

Tabel 6: Literatuur Deelvraag 2

Het aantal verwijzingen van thema's uit deelvraag 2.

Welke thema's gaan samen?	Overkoepelend thema	Aantal verwijzingen in documenten
2, 3, 7, 10, 12, 14, 15, 16, 20, 26, 28, 29	Verbeteren van de gezondheid	33
5, 6, 8, 9, 10, 12, 14	Integrale aanpak	23
6, 13, 16, 17, 19, 20, 22, 25, 27, 30	Fietsen en lopen voorop	22
3, 7, 8, 12, 16, 20	Duurzame waardecreatie	18
2, 5, 7, 12, 13, 16, 29	Maatschappelijk belang	14
1, 4, 11, 17, 22, 23, 25, 26, 29	Nudging	14

Tabel 7: Verwijzingen per thema Deelvraag 2

[20] National Institute for Care and Health Excellence. (2007). *Behaviour change: general approaches*, p16

Document	Conclusies & rode draden
Meerjarenplan fiets	• Nudging **(1)** • Maatschappelijk belang **(2)** • Duurzame waardecreatie **(3)** • Herwaardering van de fiets **(4)** • Positieve MKBA **(5)**
Fietsen heeft voorrang	• Van autostad naar fietsstad **(6)** • Leefbaarheid en energie in de stad vergroten **(7)** • Herwaardering van de fiets **(4)** • Innovatie **(8)**
Gezond ontwerpen, de toolbox	• De toolbox als middel voor verschillende disciplines om samen te kunnen werken **(9)** • Richtlijnen voor gebruik van ontwerp wat bijdraagt aan een gezonde openbare ruimte **(10)** • Inspireren **(11)** • Gezonde buitenruimte, belevingswaarde & gebruikswaarde(diagram) & BSR-Model **(12)** • Toegankelijkheid **(13)**
Meerjarenprogramma Fiets	• 'Fiets-minded' **(6)** • Vraag naar integraal beleid m.b.t. de buitenruimte **(10) (14)** • Aansluiten bij de leefbare, bereikbare en gezonde stad **(12) (15)**
Actieplan Utrecht fietst!	• Voortvarendheid en innovatie **(8)** • Principes van de bereikbare, slimme en gezonde stad **(15)** • Fiets als essentiële modaliteit in de stad & De fiets als symbool en mascotte **(4) (6)**
Actieplan Voetganger	• Kwaliteit van de buitenruimte levert levendigheid op **(15) (16)** • Stimuleren van lopen en een gezonde bevolking **(17)** • Uniek! **(18)** • De gezonde samenleving & focus op beleving en welzijn, naast effectiviteit **(12)** • Dichten van het gat tussen OV en bestemming **(19)**
Actieplan Schoon Vervoer	• Schone en duurzame mobiliteit **(20)** • Betere leefmilieus dankzij andere mobiliteit **(16) (20)**
UAB Ambitiedocu-ment	• Duidelijk inzetten op modaliteitskeuze, door te stimuleren op gewenste effecten **(1) (20)** • Kansen en bedreigingen in kaart brengen **(5) (21)** • Vanuit beleidsambities aansturen op een leefbaardere en gezondere stad **(15)**
Fietsbeleidsplan Iedereen wint... met de fiets	• Er moet geen excuus meer zijn om niet te fietsen **(22)** • Er is meer nodig dan alleen infrastructuur **(1) (23)** • STOP principes **(24)**
Fietsplan Brugge	• Faciliteren van oplaadpunten voor elektrische fietsen **(25)** • Totaalbeleving en leefklimaat **(16)** • Duurzaam woon-werkverkeer **(20)** • STOP principes **(24)**
Good, better, best	• Doortrekken van de vooruitgang die de afgelopen 10 jaar is geboekt Geen rem op vooruitgang, maar acceleratie door te innoveren **(8)** • Focus op de ervaring van het fietsen, en het verbeteren hiervan **(6) (12)** • MKBA **(5)** • Healthy Urban Living **(15)** • City of Cyclists 'Raising the bar', "Action Plan for Green Mobility" **(6) (20)** • Reistijd als modaliteitsafweging **(30)** • Gerichte ingrepen kunnen veel effect hebben **(26)**
If an electric bike is ever going to...	• Nieuwe kansen voor het fietsen **(4)** • Vervangen van de auto door een elektrische fiets **(6) (20) (27)**
Active Design	• Bijdragen aan gezondheidsverbeteringen als hoofddoel op nationaal niveau **(15) (28)** • Bestrijden van welvaartsziekten **(28)** • Tien ontwerpprincipes zorgen samen voor het totaalbeeld **(10)** • Sociale gelijkheid op het gebied van gezondheid + participatie **(29)** • Urban Design practise & Healthy Urban Lifestyle **(15)** • De focus op de gemeenschap, naast gezondheid **(17)** • Voetgangers en fietsers krijgen de voorkeur **(24)**

Tabel 8: Conclusies en Rode draden Deelvraag 2

9.1.2.1 Verbeteren van de algemene gezondheid

De algemene gezondheid is sinds de decentralisatie van een groot deel van de overheid in handen gekomen van gemeenten. Voor de definitie van gezondheid verstaan we voor dit onderzoek de eisen die de Wereldgezondheidsorganisatie stelt:[21]

> *"The enjoyment of the highest attainable standard of health is one of the fundamental rights of every human being without distinction of race, religion, and political belief, economic or social condition."*
>
> *"Health is a precondition for well-being and the quality of life. It is a benchmark for measuring progress towards the reduction of poverty, the promotion of social inclusion and the elimination of discrimination. Good health is fundamental to sustainable economic growth."*
>
> - WHO (2009)

In Nederland gaat het huidige 'Nationaal Programma Preventie'- getiteld: 'Alles is gezondheid' - (Min. VWS, 2014) door op deze beleidsontwikkeling.[22] De Rijksoverheid riep daarin alle partijen op tot samenwerking om de toename van chronische aandoeningen door een ongezonde leefstijl een halt toe te roepen en de gezondheidsverschillen te verminderen.

Het zorgdragen voor de burgers en bewoners van de 'eigen' stad is onderdeel geworden van het takenpakket van de lokale overheid. Hier horen veel en *vooral* nieuwe verantwoordelijkheden bij, die voorheen onderdeel waren van de portefeuille van de Rijksoverheid. Het bijdragen aan een gezonde leefomgeving door de ruimtelijke inrichting naar een hoger niveau te tillen in hier een van de onderdelen van. Het gevoel van verantwoordelijkheid wat de gemeenten hebben in deze rol hebben is dan ook zeker merkbaar.

Alle instanties, met uitzondering van Citylab, willen zich direct inzetten voor de kwaliteit van de buitenruimte en de belevingswaarde hier van. Het is aanwijsbaar dat kwaliteit namelijk de leefbaarheid en ook de energie van de stad vergroot. Voor het toetsen van kwaliteit van de buitenruimte zijn al tal van mogelijkheden opgesteld, en deze moeten dan ook gebruikt worden ten gunsten van iedereen. Wanneer mensen zich prettig voelen in een omgeving dan zullen zij zich dynamischer gedragen en meer waarde aan de stad teruggeven. Die leefbaarheid dient ook voor iedereen toegankelijk te zijn; zowel op fysiek gebied door toegankelijke infrastructuur en door programma in de openbare ruimte wat iedereen aanspreekt en activeert.

> *"Een gezonde leefomgeving is een leefomgeving die bewoners als prettig ervaren, die bewoners uitnodigt tot gezond gedrag en waar de negatieve invloed van gezondheidsbelastende factoren zo klein mogelijk is."*
>
> - RIVM (2015)

Zoals beschreven is de decentrale overheid in het huidige bestuursklimaat verantwoordelijk voor de gezondheid van haar inwoners. Het streven naar positieve bijdragen op dit gebied, om zo bij te dragen aan het maatschappelijk belang van positieve kosten- en baten verhouding van infrastructuur voor langzaam verkeer. Wanneer de voorzieningen meerwaarde voor iedereen creëren, dan zal er sprake zijn van weinig of geen sociale ongelijkheid wat betreft de baten van de investeringen. De mate van succes van een maatregel kan zo ook getoetst op de mate waarop deze doordringt tot de hele samenleving, om zo het maatschappelijke belang zo goed mogelijk te dienen.

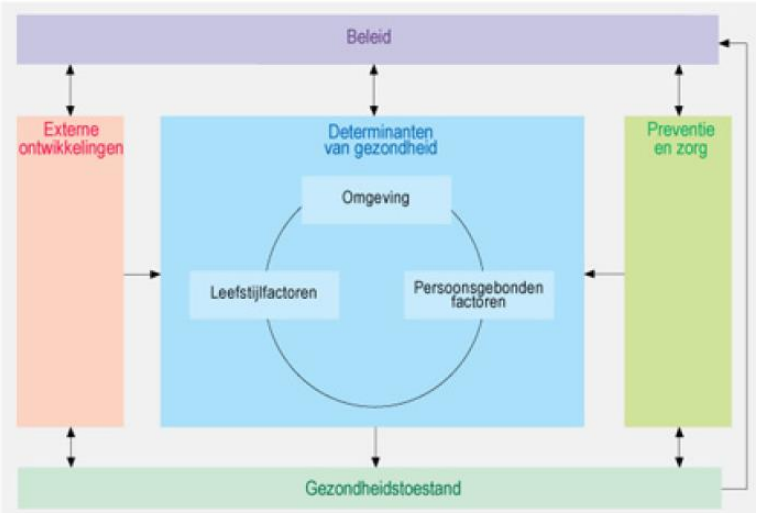
Een Volksgezondheid Toekomst Verkenning beschrijft, als voorbeeld, een breed spectrum aan factoren die invloed hebben op de toestand van de volksgezondheid, zoals de persoonsmerken, leefstijl, fysieke en sociale omgeving en gezondheidszorg.[23] (RIVM, 2014)

---

[21] World Health Organisation Europe. (2009). *Zagreb Declaration for Healthy Cities*

[22] Programmabureau Alles is gezondheid http://www.allesisgezondheid.nl/

[23] RIVM http://www.volksgezondheidtoekomstverkenning.nl/



Figuur 2: Volksgezondheid Toekomst Verkenning (RIVM, 2014)

9.1.2.2 Integrale planprocessen

De integrale aanpak van vragenstukken in het werkveld is bij deelvraag 1 reeds genoemd vanuit de optiek van de beleidsmakers. Hoe werkt dit op planniveau, bijvoorbeeld bij de bestudeerde mobiliteitsplannen voor lopen en fietsen? Waar liggen hier de accenten die moeten gaan zorgen voor een meer samenhangende aanpak van knelpunten? De manier om hier werk van te maken is tweeledig: het te doorlopen proces dient te worden uitgebreid met nieuwe onderdelen en de maatregelen moeten een mensgerichter en innovatiever karakter krijgen. Alleen wanneer deze twee onderdelen samen worden ingezet dan kan naar een echt uniforme en integrale aanpak worden toegewerkt waarbij word samengewerkt vanuit de sectoren die belangrijk zijn: planologen, stedenbouwkundigen, gezondheidsprofessionals en ontwerpers.

'Gezond ontwerpen, De toolbox'[24] wil een duidelijk en doeltreffend voorbeeld zijn van hoe integraal ontwerpen kan werken op stadsniveau in Rotterdam. Door aan te sluiten bij *'De Rotterdamse Stijl'*[25], de ontwerpvisie voor de inrichting in de buitenruimte, kan een directe link worden gelegd met de doelgroep van de voorgestelde veranderingen; namelijk iedereen in de stad, zowel inwoners als bezoekers. Door een toolbox uit te zetten voor integraal werken waardoor ontwerpers en beleidsmakers kunnen worden geïnspireerd; zo kan groenbeheer worden ondergebracht bij bewoners, kunnen bewoners meer inspraak krijgen bij het inrichten van een groene en gezonde buitenruimte en kan de gezondheid centraal worden geplaatst. De toolbox is qua doelstelling dan ook duidelijk: de buitenruimte moet meer bijdragen aan de gezondheid van de gebruikers. Een innovatieve manier om dit te bereiken is het inzetten op drie aspecten: de Natuurlijke Ambiance, de Gebruiksvoorwaarden en de Contextuele aspecten. Hier hoort ook duidelijk de belevingswaarde bij; de aantrekkelijkheid van een stuk buitenruimte zoals te meten met bijvoorbeeld een BSR-model[26]. Richtlijnen voor de gebruikswaarde, waarin zowel gezondheid als beleving zijn opgenomen, komen in een diagram met de verschillende gebruikswaarden. In het geval van de toolbox worden dertien richtlijnen voor optionele, sociale en noodzakelijke activiteiten in kaart gebracht, waarmee de ambitie aan een prestatie kan worden getoetst. Integrale thema's die zowel in de mobiliteitsplannen van Amsterdam, Rotterdam en Utrecht voor komen is de ambitie om meer in te zetten op schone en duurzame mobiliteit. In de definitie van de drie grote steden zijn dat lopen, fietsen en het openbaar vervoer. In de regel zijn dit de modaliteiten die geen of beperkte uitstoot van fijn stof hebben. Dit sluit dan ook volledig documenten als het *'Actieplan Schoon Vervoer'* van de Gemeente Utrecht. Voor het actieplan betekent dit niet direct een modal shift naar lopen en fietsen, maar ook bijvoorbeeld naar elektrische auto's en elektrische scooters.

---

[24] Stadsontwikkeling Rotterdam. (2013). *Gezond ontwerpen, De toolbox, Communicatie door inspiratie*. Bachelor Ruimtelijke Ordening en Planologie, Hogeschool Rotterdam, Instituut voor de Gebouwde Omgeving

[25] Gemeente Rotterdam http://www.rotterdam.nl/rotterdamsestijl

[26] SmartAgent http://www.hoedenktu.nl/ennis/surveys/bsrwebsite/

De mobiliteitsplannen zijn zelf echter wel duidelijk in hun wens en richting: zet in op de active modes, en werk er aan om van een autostad een fietsstad te worden. Een positieve kosten-baten verhouding, waarbij emissies en gezondheid zijn opgenomen als waarden, zal aantonen dat de inzet op het stimuleren van lopen, fietsen en de integratie van de active modes met het openbaar vervoer gerechtvaardigd is en duurzaam is op de langere termijn.[27]

9.1.2.3 Fietsen en lopen voorop stellen, boven andere modaliteiten

Een middel wat eigenlijk in alle beleidsdocumenten en mobiliteitsplannen voorkomt om het fietsen en het lopen te stimuleren is door de prioriteiten met betrekking tot de modaliteiten anders te leggen. Het beste voorbeeld hiervan is het Vlaamse leidraad STOP: de prioriteit gaat eerst naar Stappen, dan Trappen (fiets), vervolgens Openbaar vervoer en dan pas naar Personenwagens.[28] Dit is volledig gebaseerd op de wenselijkheid van de modaliteiten. De impact van de vervoersvorm op ruimte (o.a. parkeerruimte) en gezondheid (o.a. beweging versus fijn stof) neemt toe naarmate men naar een volgende vorm overschakelt. Daarenboven neemt ook de CO_2-uitstoot gradueel toe, waarbij personenwagens een verhoudingsgewijs sterkere impact hebben.[29] Er zijn echter in de verwezenlijking van deze ambitie drie stappen: prioriteiten stellen, toegankelijke infrastructuur realiseren en deze effectief inzetten. Pas wanneer deze samen als drietrapsraket kunnen worden ingezet dan is er sprake van integraal beleid wat de active modes inzet als middel om de gezondheid van iedere gebruiker stimuleert. Kwaliteit van de buitenruimte is in veel opzichten dan ook pas het begin. Een van de doelstellingen van het ‘Actieplan Voetganger’ van de Gemeente Utrecht is bijvoorbeeld het creëren van een levendige openbare ruimte, waarin inrichten en gebruik harmonieus samengaan. Hier is naast kwaliteit van de inrichting ook programma nodig.

9.1.2.4 Duurzame waardecreatie

Duurzaamheid is aan het begin van de 21ste eeuw veel gebruikt als toverwoord voor het oplossen van gevoelig liggende problematiek in ons land. ‘Sustainable development’ werd een veelgebruikte vakterm om naar te verwijzen. In ‘*Gebiedsontwikkeling Nieuwe Stijl*’ van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu word duurzaamheid zelfs genoemd als zelfstandig aanjager van gebiedsontwikkeling.[30] Dit geeft ook gelijk aan hoe serieus het thema genomen moet worden, zeker als het om de stad van de toekomst gaat. Programma’s als de ‘Bereikbare, Slimme en Gezonde Stad’ en ‘Healthy Urban Living’ willen niet alleen op zoek gaan naar een ‘quick fix’ voor een probleem wat nu bestaat. Er wordt dan gezocht naar een oplossingen voor het hele toekomstperspectief, voor meerdere generaties. Dit is dan ook de invalshoek die over de hele sector gebruikt word: welke maatregelen zijn nu nodig, en hoe in de toekomst de maatschappelijke belangen van gezondheid en mobiliteit ook nog dienen?
Duurzame waardecreatie is dan ook waar op ingezet moet worden voor de maatregelen en projecten die voor de aanpassing van de leefomgeving nastreven. Bijdragen aan de buitenruimte moeten dan ook werken naar een meer leefbare en energieke stad, door op een innovatieve wijze nieuwe kwaliteit toe te voegen aan de openbare ruimte. Dit kan ook op verschillende schaalniveaus: van de wijk, de buurt, het drop of de stad of nationaal. Welke doelgroepen willen we in het bijzonder aanspreken? Of moet juist iedereen geraakt worden door een zo breed mogelijke toevoeging of aanpassing. Door scherp te stellen wat de ambities van een project of maatregel zijn kan worden vermeden dat de toegankelijkheid niet optimaal is. Er kan bijvoorbeeld ook voor worden gezorgd dat meerdere belangen worden geïntegreerd, voor meerdere modaliteiten of meerdere doelgroepen. Een eenduidige analyse vooral kan hier verbindend werken om de effecten te maximaliseren.

---

[27] World Health Organisation http://www.heatwalkingcycling.org/

[28] Netwerk Duurzame Mobiliteit http://www.duurzame-mobiliteit.be/stop-het-gemeentelijk-mobiliteitsbeleid

[29] Wikipedia https://nl.wikipedia.org/wiki/STOP-principe

[30] Ministerie van Infrastructuur en Milieu. (2014). *Gebiedsontwikkeling Nieuwe Stijl: eerste stappen in de praktijk. Van Vinken naar Vonken*

Drie vormen van duurzame waardecreatie, die allen bijdragen aan de algemene gezondheid en aan actieve mobiliteit, zijn de volgende:

- *Leefbaarheid en energie in de stad vergroten*
  Door kwaliteit toe te voegen aan de leefomgeving wordt deze *geactiveerd* en gestimuleerd tot beter leven. Er wordt energie geïntroduceerd in omgeving wanneer er meer mensen zich op straat bevinden om te winkelen, te werken, naar onderwijs te gaan of door te recreëren op verschillende manieren. Een uitnodigende buitenruimte is hiertoe essentieel, zodat mensen ook terug blijven komen; ook jaren nadat een project is gerealiseerd.

- *Belevingswaarde van de buitenruimte vergroten*
  De ervaring van gebruikers is daarnaast van groot belang voor de mate waarin gebruikers een stuk van de buitenruimte in hun hart sluiten. Een positieve waardering kan van levensbelang zijn voor een project, zeker op de lange termijn. Het is tijdens de planvorming dan ook steeds gebruikelijker om buurtbewoners en andere doelgroepen te betrekken bij de ontwikkeling van concepten, zodat de directe wensen van een omgeving worden verwerkt in een plan voor 'hun' buitenruimte. Hoogleraar Hemel van de Universiteit van Amsterdam doet hiertoe de volgende oproep aan gemeenten: "Laat bewoners zelf de ruimte inrichten"

- *Schone en duurzame mobiliteit inzetten*
  Wellicht de grootste van de omslagen van deze drie is de inzet op schone en duurzame mobiliteit. De active modes winnen terrein en creëren veel voordelen voor verschillende facetten van onze samenleving. De belangrijkste worden steeds genoemd: zowel fietsen als lopen hebben geen CO_2 uitstoot en de bijdrage aan de gezondheid van de gebruiker van de modaliteit. Dit legt echter ook wel een uitdaging bloot. Doordat de active modes vooral persoonlijke baten hebben is het landelijke effecten van de mobiliteitsshift naar schoon en duurzaam vervoer moeilijker te zien. Het is dan ook aan instanties als het RIVM of een Ministerie van Infrastructuur en Milieu om de effecten op de luchtkwaliteit en de volksgezondheid in de openbaring te brengen en zo de discussie over gezondheid openbaar te maken.

9.1.2.5 Maatschappelijk belang

Dan het belang zelf. Hoe is dit precies te definiëren, wanneer het onduidelijk is hoe de verhouding is tussen persoonlijk belang en maatschappelijk belang? Gezondheid is voor ons allemaal van algemeen nut en is dan ook zeker gewenst voor alle partijen. Kwaliteit van welzijn en welbevinden kunnen ter discussie worden gesteld, maar over het belang van welzijn in onze Grondwet niet: de gelijkwaardige behandeling van individuen door de bevoegde bestuursorganen. Iedereen moet toegang hebben tot actieve mobiliteit en de positieve gevolgen die hier aan vastkleven.

Een van de belangen die ook breed gedragen word is de fiets, zeker in steden als Amsterdam en Utrecht waar het stedelijk weefsels zich van oudsher goed leent voor deze modaliteit. De stad en de fiets zijn met elkaar verweven. Het is dan ook zaak om vanuit de politiek genoeg budget te verkrijgen om aan de belangen, en de daaruit volgende ambities, wensen en acties, te voldoen. Goed kunnen lopen en fietsen is voor onze hele samenleving van maatschappelijke waarde, dit dient dan ook gefacilieerd te worden middels hardware, orgware en software.

In de vorige paragraaf zijn reeds drie voorbeelden van duurzame waardecreatie gegeven, en deze sluiten ook goed aan bij het thema maatschappelijk belang. Een positieve kosten-baten verhouding levert dan ook een positieve maatschappelijke waardering op voor mobiliteitsplannen. Het '*Meerjarenplan Fiets 2012-2016*' van de dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer van de Gemeente Amsterdam wil dit ook graag tonen, ter verantwoording van hun mobiliteitsplan en de investeringen die hier vanzelfsprekend bij horen: de fiets is snel en goedkoop, het fietsgebruik groeit enorm en het belang van de fiets. Dit belang rechtvaardigt de voorgestelde investeringen, zo beargumenteerd de verkeersdienst uit de hoofdstad. Maatschappelijke kosten voor congestie, niet toereikende luchtkwaliteit en te weinig bewegen rechtvaardigen kunnen worden

gecompenseerd met duurzame baten die actief transport met zich mee brengen. In de metropoolregio Amsterdam wordt deze baten, die gepaard gaan met de verschuiving van auto- naar fietsverkeer bijvoorbeeld op € 50 miljoen voor de periode 2012-2016 wanneer de cijfers worden doorberekend.[31]

Het maatschappelijk belang van leefbaarheid van de leefomgeving, de belevingswaarde van de buitenruimte en de kwaliteit van de buitenruimte blijft ook onverminderd hoog[32], en gaat hand in hand met de ontwikkeling van de active modes. Wanneer een nieuwe loop- of fietsroute aangelegd word kan immers ook direct gewerkt worden aan de omgeving om deze route heen. Zo kan 'werk met werk' gemaakt worden, en kunnen twee vliegen in een klap worden geslagen. Het belang komt daarnaast uit meerdere invalshoeken: sociale ontplooien of ontmoetingen waar we ons prettig bij voelen, nieuwe economische mogelijkheden voor winkeliers of kleine bedrijven en gezondheidsverbeteringen zowel op fysiek als mentaal vlak.
De ontwikkelingsgeschiedenis van de planvorming laat dit bijvoorbeeld ook zien; kwaliteit is belangrijk, maar de leefbaarheid en belevingswaarde op lange termijn zijn essentieel voor het duurzame succes in de toekomst.[33]

9.1.2.6 Gedragsbeïnvloeding in de praktijk

Voor de beantwoording van deelvraag 1 kwam nudging als techniek vanuit beleid ook al naar voren, vooral in de rol van software; de niet infrastructurele maatregelen die na realisatie van een project worden ingezet om mensen te *activeren* om gebruik te maken van een fiets- of looproute. In de acht mobiliteitsplannen en de vijf ondersteunende documenten komen tal van voorbeelden naar voren van nudging in de praktijk, zoals het werkt en op welke manier het geëvalueerd kan worden.

Een aantal begrippen liggen hier ook dicht bij elkaar: nudging, inspireren en stimuleren. Ze slaan allemaal terug op de opmerking dat goede fiets- of loopinfrastructuur alleen niet genoeg is om mensen ook daadwerkelijk aan te zetten tot het gebruik van de active modes voor bijvoorbeeld transportdoeleinde, voor woon-werk verkeer of een recreatief doeleinde. In de meeste gevallen begint dit bij het herwaarderen van de fiets, zoals de mobiliteitsplannen van Amsterdam, Rotterdam en Utrecht en het succes van een product als het Copenhagen Wheel (waarmee een normale fiets kan worden omgebouwd tot een e-fiets) laten zien. Des te serieuzer de fiets genomen word als volwaardig transportmiddel en gezien word als competitie voor de auto op de korte afstand, des te groter de kans van slagen van een initiatief dat wil aanzetten tot een modal shift richting de gezonde active modes.[34]

Om te beginnen bij een directe en doortastende aanpak van de stad Antwerpen. In deze beginnende fietsstad wordt gekozen voor een echte no-nonsens instelling: *"Er moeten geen excuses meer zijn om niet te fietsen!"* Om daad bij dit woord te stellen gaat Stad Antwerpen het goede voorbeeld geven door de fiets uit te rollen onder werknemers, bijna als een soort proof of concept. Er wordt geïnvesteerd in tal van faciliteiten zoals kleedruimten en douches, maar ook in fietsparkeerplaatsen en dienstfietsen.[35] Dit spreekt van een gevoel van verantwoordelijkheid en volharding. *"Het verplaatsingsgedrag van haar werknemers kan immers een belangrijke invloed hebben op de directe stedelijke omgeving, maar ook op het milieu, en bovendien is het ook bevorderlijk voor de gezondheid van haar werknemers."* Wanneer inwoners van Antwerpen zien dat de werknemers van hun eigen Stad ook op de fiets naar het werk gaan kan het zeker zo zijn dat dit aanstekelijk werkt, en zo dient als *nudging*.

---

[31] Gemeente Amsterdam. (2013). *Meerjarenplan Fiets 2012 - 2016*, Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer, p52

[32] Stadsontwikkeling Rotterdam. (2013). *Gezond ontwerpen, De toolbox, Communicatie door inspiratie*, Bachelor Ruimtelijke Ordening en Planologie, Hogeschool Rotterdam, Instituut voor de Gebouwde Omgeving

[33] Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport. (2015). *Ruimte en gezondheid, een vanzelfsprekende combinatie? Een verkenning naar de relatie tussen ruimtelijke ordening en gezondheid vanuit het ruimtelijke, milieu- en volksgezondheidsdomein*. RIVM rapport 2015-0002, H. Kruize et al., Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu,

[34] The Atlantic. (2014). *If an Electric Bike Is Ever Going to Hit It Big in the U.S., It's This One*. Citylab,

[35] Stad Antwerpen. (2015). *Fietsbeleidsplan iedereen wint... met de fiets, Fietsbeleidsplan Stad Antwerpen*. p23

De andere Belgische stad die opgenomen is in de lijst van mobiliteitsplannen, Brugge, doet ook iets opmerkelijks als extra steuntje in de rug: het realiseren en faciliteren van publieke oplaadpunten voor elektrische fietsen bij fietsparkeerplaatsen of in de openbare ruimte.[36] In veel andere steden wordt er juist voor gekozen om zich niet te wagen aan dit soort aanvullende infrastructuur, en laat een lokale gemeente het over aan 'de markt' om de oplaadpunten te bouwen en te beheren. Natuurlijk komt het onderwerp van oplaadinfrastructuur voor fietsen terug in het beleid van iedere stad, maar zelf deze stap nemen en de palen in eigen beheer te nemen gaat in bijna alle gevallen te ver. Stad Brugge ziet het maatschappelijke belang echter wel, vooral zodat mensen langer en verder kunnen gaan fietsen en zodat meer doelgroepen met de fiets bedient kunnen worden. De aanleg moet inspireren en stimuleren om meer van de e-fiets gebruik te maken, en dus van een active mode.

In fietsstad Kopenhagen is men op het gebied van *nudging* ook al iets verder dan veel andere steden. Een techniek die hier toegepast word is de Bicycle counter, waarbij een nieuw stuk straatmeubilair word toegevoegd aan de portefeuille van de stedelijke ontwerper. Bedrijven als het Deense VEKSØ[37] of het Franse/Canadese Eco Counter[38] bieden producten aan zowel op straat laten zien hoeveel er gefietst word middels elementen op straat als wel via open data software die het inzichtelijk maakt voor burgers of lokale overheden hoeveel er gefietst word in een bepaalde periode. Het plaatsen van high tech tellussen levert hierdoor directe feedback op over het fietsgebruik over een bepaalde link van het netwerk. Het gaat hier vooral om 'evidence based design'. *"Active transportation: counting pedestrians and cyclists in cities to help you plan and justify new in-vestments" "Every cyclist counts – and now they also get counted."* Dit zijn zomaar twee quotes bij de Bicycle counter.[39]

Een tweede manier van laagdrempelig ondersteunen van fietsers in Kopenhagen zijn de 'bike rails'. Deze voet- en armsteunen worden, wederom als nieuw straatmeubilair, geplaatst bij stoplichten waar fietsers lang moeten wachten.[40] De stad laat hiermee op een speelse manier zien dat er aan de fietser gedacht word en dan dat hij of zij gewaardeerd word door de stad. Vooral bij slechte weersomstandigheden kan dit net het stukje overtuiging zijn wat mensen nodig hebben om toch op de fiets te stappen. Niet alleen de condities van de weg spelen hierbij een rol, maar ook het oog voor de fietservaring van de gebruiker; niet iedereen kan even gemakkelijk op of afstappen van de fiets en de 'bike rails' helpen minder vaardige fietsers om stoplichten niet als hindernis te zien.

Voor het specifieke geval van het Verenigd Koninkrijk, en de bestrijding van welvaartsziekten die hier centraal staat voor het beleid omtrent mobiliteit, is het vooral belangrijk om iedereen aan te spreken met acties voor de promotie van actief transport. Het oplossen van gezondheidsongelijkheden is een belangrijke drijfveer, en *nudging* kan zeker in dit land worden ingezet als middel om doelgroepen aan te spreken om de active modes een kans te geven; of voor recreatie of als vervoersmiddel. Een tactiek die in een aantal Britse beleids- en mobiliteitsstukken te vinden zijn is het gebruik van *champions*. Dit zijn mensen die de active modes al hebben gevonden en deze geïntegreerd hebben in hun leven om zo aan hun eigen gezondheid te werken en te denken. Vaak vrijwillig zetten deze mensen zich in om hun passie voor een bepaald onderwerp, in dit geval fietsen of lopen, te delen met anderen. Voor mensen die zelf niet zo goed weten hoe ze met de active modes moeten beginnen kan het zeer aanstekelijk zijn om van een *change advocate* te horen hoe en op welke manieren de gezondheidsbevorderingen binnen handbereik kunnen worden gebracht.[41] Dit is een andere aanpak dan via een grote nationale PR campagne, en zet zich meer in om de lokale gemeenschap aan te spreken en hierdoor ook vaak de lokale doelgroepen.

---

[36] Stad Brugge. (2015). *Fietsplan Brugge*, p35

[37] VEKSØ Street Design Ltd http://vekso.com/en/

[38] Eco Compteur http://www.eco-compteur.com/en

[39] Eco Compteur http://www.eco-compteur.com/en

[40] City of Copenhagen. (2011). *Good, better, best – The City of Copenhagen's Biclycle Strategy 2011-2015*, p4

[41] Sport England. (2015). *Active Design: Planning for health and wellbeing through sport and physical activity*, p48-51

9.1.3 Deelvraag 3

Vanuit de volgende instanties zijn documenten gebruikt voor het beantwoorden van deze deelvraag:

Instantie	Titel document	Locatie
Ecorys	• Expertisefiche ten behoeve van Algemene MKBA Leidraad	• Rotterdam, Nederland
Centraal Planbureau	• Probleemanalyse en daaruit volgende project- en nulaternatieven in KBA's	• Den Haag, Nederland
Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid	• Beter Beoordelen	• Den Haag, Nederland

Tabel 9: Literatuur Deelvraag 3

Het aantal verwijzingen van thema's uit deelvraag 3.

Welke thema's gaan samen?	Overkoepelend thema	Aantal verwijzingen in documenten
1, 2, 3, 5, 6, 7, 8	Nieuw afwegingskaders voor 'innovatie'	9
1, 2, 8	Belang van projectevaluatie kleine projecten	4
4, 6, 7	Omgevingsscenario's en alternatieven	4
3, 4, 8	MKBA	3

Tabel 10: Verwijzingen per thema Deelvraag 3

Instantie	Conclusies en rode draden	Uniek?
Ecorys	• Scherper stellen van projectevaluatie van kleinere projecten **(1)** • Actieve evaluatie mogelijk maken **(2)** • MKBA **(3)** • Omgevingsscenario's **(4)**	
Centraal Planbureau	• Nieuwe handvaten voor betere beslissingen **(5)** • Uitwerken van de alternatieven gaat voordelen bieden in de toekomst **(1) (6)**	
KiM	• Standaardiseren van nieuwe afwegingskaders voor innovatie, om de sector vooruit te helpen **(7)** • Er is zeker aandacht voor dit vraagstuk, en er wordt hard gewerkt aan implementatie van nieuwe kaders **(3) (7)** • Wat zijn de kwantitatieve gevolgen van innovatie? **(8)**	

Tabel 11: Conclusies en Rode draden Deelvraag 3

9.1.3.1 Nieuw afwegingskader voor 'innovatie'

Het voorspellen van innovatie is een van de lastigste thema's voor een overheid of een ander soort bestuursorgaan. Iedere partij heeft er belang bij te weten met welke risico's rekening gehouden moet worden, maar ook welke nieuwe kansen ontstaan door het inzetten van nieuwigheden. De afweging tussen deze kosten (financieel en in risico's) en de baten (maatschappelijke winst en nieuwe kansen) is er een die ook innovatief moet worden benaderd.
In '*Beter Beoordelen*' van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid wordt hier op ingegaan, en dit document vormt dan ook het grote voorbeeld voor het afwegen van innovatieve maatregelen. De notitie zoomt in op twee aspecten van het de uitdaging:[42]

- *Het standaardiseren van afwegingskaders voor innovatie*
  Een beperkte doorlooptijd van een project kan averechts werken voor de inzet van innovatieve technieken, of ten minste een knelpunt zijn. Zeker voor maatregelen die nog in de ontwikkelfase verkeren is het niet realistisch om op korte termijn resultaten te verwachten. Gezien het belang van innovaties voor het creëren van toekomstige oplossingen zou overwogen moeten worden innovatiemaatregelen een langere termijn te gunnen om resultaten te leveren. Om dit risico te verkleinen kan tijdens de ontwikkelfase een haalbaarheidsstudie worden uitgevoerd die als haalbaarheidsinschatting kan worden ingezet en als tussenevaluatie dient. Innovaties kunnen wel een bijdrage leveren aan maatschappelijk verantwoord ondernemen, uniek zijn, bestaand gebruik/producten verduurzamen en kunnen door hun afwijkendheid lastig in te schatten zijn. Hier moet zorgvuldig mee worden omgegaan.

- *Het kwantificeren van de gevolgen van innovatie.*
  Als er gekozen wordt voor het uitvoeren van een aantal pilots met innovaties in de ontwikkelfase is het niet voor de hand liggend om voor deze pilots tegelijkertijd 'harde' aanvullende kwantitatieve criteria te stellen. Een eerste hoofdkeuze is op welke termijn Beter Benutten[43] meetbare effecten van investeringen verwacht. Blijft dit op korte termijn, dan is er binnen het programma eigenlijk alleen ruimte voor innovaties die zich al in de implementatiefase bevinden. Innovaties in de ontwikkelfase leveren in de meeste gevallen niet op tijd resultaten. De vraag is dan ook welke resultaat een innovatie gaat brengen, en wanneer.

De aanbevelingen hier boven horen allemaal bij de MKBA werkwijze, die ook in grote richtlijnen als OEI worden aangedragen als effectief.[44] Het is echter niet mogelijk om een standaard afwegingskader in te zetten op een kleiner project, wat voor 'andere' partijen dan alleen de overheid worden ingegeven. Steeds meer projecten komen bij de burger zelf vandaan en dit vergt een andere manier van aanpak. Vooral de rol van evaluatie wordt belangrijker, zowel actief tijdens realisatie als *ex post* na uitvoering. Het nemen van te verantwoorde en betere beslissingen zal voor een deel ook voort moeten komen uit het inzetten van heldere projectalternatieven.

9.1.3.2 Belang van projectevaluatie van kleinere projecten

In de vorige paragraaf werd al even aangestipt dat de beoordeling van projecten steeds belangrijker word, voor de opdrachtgever of voor de klant. Hier zitten een aantal procesmatige vragen aan vast. Welke doeleinde worden met een project beoogd? Is het project het enige instrument om knelpunten op te lossen of kansen te benutten? Wat is de rol van de markt en de overheid? Deze vragen dienen bij ieder project vooraf gesteld te worden tijdens de probleemanalyse. Natuurlijk om een zo goed mogelijk project te kunnen realiseren maar net zo goed om achteraf te kunnen controleren wat de resultaten waren en of de doelen behaald zijn. Vaak kan ook nog precies gekeken worden hoe met de financiële middelen is omgegaan, en wat dit bekent voor toekomstige projecten of de huidige investeringsportefeuille.

---

[42] Ministerie van Infrastructuur en Milieu. (2013). *Beter Beoordelen, Notitie over de afweging van innovatieve maatregelen van Beter Benutten*. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, p9-21

[43] Ministerie van Infrastructuur & Milieu, Programma Beter Benutten http://www.beterbenutten.nl/

[44] Ministerie van Infrastructuur en Milieu. (2013). *Beter Beoordelen, Notitie over de afweging van innovatieve maatregelen van Beter Benutten*. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

Om bij de rol van de markt en de overheid te beginnen. Een publiek-private samenwerking (PPS[45]) word steeds vaker toegepast, en op kleinere schaal dan in 2001 bij het opstellen van OEI het geval was. Zelfs op buurt/wijkniveau kan een kleinere privépartij zich mengen in de inrichting van de openbare ruimte en dit word in veel gevallen ook uitgenodigd door de houding van een gemeente. De samenwerking aangaan met de overheid is al lang niet vreemd meer en het maken van afspraken word gemakkelijker voor ervaringsdeskundigen en voor belanghebbenden die voor het eerst een PPS aangaan om een knelpunt in de eigen buurt te verhelpen, of juist een kans te benutten die de lokale bestuurder of bevolkingsvertegenwoordiger niet ziet.

- *Probleemanalyse*
  De valstrik voor projecten is echter de evaluatie tijdens of na de samenwerking in een projectgroep met een gemeente. Wanneer een gemeente zelf een project oppakt speelt deze zelfde uitdaging, en zeker wanneer de doelen van het project of de oplossing een innovatief karakter heeft. *'Probleemanalyse, omgevingsscenario's, nul- en projectalternatieven. Expertfiche'* van Ecorys laat zien waar een aantal knelpunten liggen voor het projectproces voor zowel de toepassing van OEI en de MKBA in een te laat moment in een project.

- *Projectalternatieven*
  Menig infrastructuur MKBA focust vooral op de effecten van de te onderzoeken projectalternatieven in relatie tot het doel van het project, zonder expliciet alternatieve oplossingen te verkennen.[46] Dit kan verschillende redenen hebben. Een van de redenen is dat de MKBA pas in een laat stadium tijdens de voorbereiding van het project wordt uitgevoerd, (ver) nadat de kansrijke oplossingsrichtingen zijn geïdentificeerd.

Er lijkt op voorhand geen reden waarom de inzichten niet ook voor andere maatregelen dan investeringen in fysieke infrastructuur kunnen worden toegepast. Daarbij kunnen nog navolgende opmerkingen worden gemaakt. Ook bij andere typen maatregelen dan fysieke investeringen is de probleemanalyse cruciaal. Deze dient helder te maken welke problemen er zouden kunnen ontstaan bij ongewijzigd beleid en wat de implicatie daarvan is. Het geeft ook voor niet-fysieke ingrepen een basis voor de definitie van het nulalternatief en de projectalternatieven. Bij andere typen maatregelen dan fysieke investeringen stelt zich nog sterker de vraag welke (beleids)opties er zijn om de problemen uit de probleemdefinitie aan te pakken. Er kan hier een breder palet aan mogelijke projectalternatieven naar voren komen, met een navenante vraag tot verdere uitwerking van die alternatieven.

9.1.3.3 Belang van omgevingsscenario's en projectalternatieven

De omgevingsscenario's staan in verbinding met de instrumentaria om projecteffecten in kaart te brengen, en zijn hierdoor een onderdeel van het *goed* kiezen tijdens het projectproces. De beperkingen van de beschikbare meetinstrumenten leggen derhalve beperkingen op aan het gebruik van meerdere toekomstscenario's. Het gevolg daarvan is dat het inzicht dat een MKBA kan verschaffen beperkt is. Dit kan een gevoel van zekerheid over de uitkomsten teweeg brengen bij de gebruiker van de informatie. Het gebruik van meerdere omgevingsscenario's is primair bedoeld om de robuustheid van uitkomsten te toetsen. In de praktijk blijkt er om bovengenoemde reden niet of nauwelijks gebruik te worden gemaakt van meerdere toekomstscenario's. Overigens hechten opdrachtgevers soms beperkte waarde aan het volledig in kaart brengen van die onzekerheid. Met het oog op een MKBA zou kunnen worden overwogen om het gebruik van meerdere scenario's te verplichten.

Hoe vertaald zich dat naar infrastructuur voor langzaam verkeer? Het in kaart brengen van onzekerheden van een project en risicomanagement blijven vaak gebruikte middelen om een pro-

[45] Rijksoverheid https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/publiek-private-samenwerking-pps-bij-het-rijk

[46] Ecorys, Probleemanalyse. (2012). *Omgevingsscenario's, nul- en projectalternatieven, Expertisefiche ten behoeve van Algemene MKBA Leidraad*

ject uitvoerbaar te maken of om te beslissen of een project een negatieve kosten-baten verhouding heeft. De omstandigheden waarin een project zich gaat bevinden, en waar de plannen gemaakt worden kunnen invloed hebben op de haalbaarheid van een project. De toevoeging van innovatie levert alleen nog vaak meer vraagstukken op, die als ongewenst kunnen worden gezien voor de doorgang van een project. Wanneer in nieuwe gestandaardiseerde afwegingskaders voor kleine infrastructuur en meer innovatieve oplossingen rekening word gehouden met potentiele effecten waar de huidige standard formats geen ruimte voor laten dan kunnen veel risico's worden weggenomen, en kunnen ook de kansen meer gezien worden wat een project juist te bieden heeft. Het denken in kansen, in plaats van in belemmeringen. Het beschouwen van referentieproject kan hier ook helpen, om een duidelijker beeld te krijgen van de optie die beschikbaar zijn en die gewerkt hebben in de praktijk elders.

9.1.3.4 Maatschappelijke kosten- en baten analyses en HEAT

Om te reflecteren op de proceswijzigingen die nodig zijn voor de toekomstbestendigheid van een afwegingskader dient gekeken te worden naar welke standaarden en uitgangspunten belangrijk zijn voor het doeltreffend evalueren van de maatschappelijke kosten- en baten van een beoogd project. In de eerste twee deelvragen is het maatschappelijk belang van gezondheidsverbetering reeds uitgemeten en beschreven, en het is dan ook belangrijk om deze gezondheidsverbeteringen in kaart te brengen in een MKBA vorm. In deelvraag 1 kwam HEAT naar voren als verbindend middel voor de vertalen van gezondheid naar een maatschappelijke baat uitgedrukt in euro's. Om de effectiviteit hiervan te toetsen voor de Nederlandse situatie dienen proeven te worden gedaan, en moet een vertaling worden gemaakt naar de normen die gelden voor het beoordelen van projecten in Nederland.

De manier waarop lopen en fietsen bij kunnen gaan dragen aan de maatschappelijke kosten- en baten analyse voelt hierdoor erg aan als 'innovatie', en het is dan ook niet uitzonderlijk dat het waarderen van de bijdragen die de active modes leveren aan de gezondheid nog moeilijk te plaatsen zijn in een afwegingskader of anderzijds aansluiten bij een integraal kader waar het thema gezondheid in kan worden geïmplementeerd.[47] Als gevolg hiervan is er nog geen standaard middel beschikbaar om een beoordeling of maatstaaf toe te passen voor de mate waarin een project wel of niet bijdraagt aan de gezondheid van een doelgroep of de algemene gezondheid.

Globaal zijn de volgende drie aspecten nog uit te werken voordat 'gezondheidsbevorderingen' goed in te bouwen zijn in een format zoals MKBA, op een manier zoals duurzaamheid bijvoorbeeld kan worden beoordeeld in een systematiek als EMVI:[48]

- *Een beschrijving van de context in profielvorm*
  Is het een stad of een wijk? Wat is de scope van het project en wat is nu bijvoorbeeld al de ruimtelijke kwaliteit van de leefomgeving? Kan hier bij worden aangesloten of dient het project juist als een voorbeeld voor gezonde verstedelijking?

- *Het in beeld brengen van gezondheid*
  Aan de hand van een middel als HEAT kunnen de maatschappelijke baten worden onderzocht en getoond als bedragen, waarmee de harde beslissingen kunnen worden genomen. Gezondheid kan hier bijvoorbeeld een middel zijn wat een project doorgang kan geven, door de meerwaarde die dit aspect met zich meebrengt.

[47] Ministerie van Infrastructuur en Milieu. (2013). *Beter Beoordelen, Notitie over de afweging van innovatieve maatregelen van Beter Benutten*. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, p9-21

[48] Kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur http://emvi.crow.nl/

- *Projectdoelen en kwantificering*
  Er zijn steeds meer middelen beschikbaar om de projectdoelen te evalueren, zoals aangegeven bij deelvragen 1 en 2, maar de belangrijkste stap moet gezet worden bij het uitspreken van de ambities en doelstellingen voor een project. Hier moeten omgevingsscenario's, projectalternatieven en meerdere nulalternatieven de kaders schetsen waar later op kan worden getoetst. Dit is noodzakelijk zodat uit een goede MKBA de resultaten komen die het beste projecten tonen, met de grootste gezondheidsbevorderingen.

  Wanneer dit juist is uitgevoerd kan een beslissing genomen worden die het grootst mogelijke maatschappelijke draagvalk heeft en aan de meeste wensen en belangen tegemoet komt. Kleine procesveranderingen kunnen hier grote gevolgen hebben.

HEAT[49]

Een middel wat lokale en regionale overheden kunnen inzetten om deze vragen te beantwoorden komt van de Europese afdeling van de Wereldgezondheidsorganisatie. De Health Economic assessment tools for walking and for cycling, kortweg HEAT, geven de middelen toe om betere beslissingen te nemen die waarde hechten aan gezondheid. Hier gaat het niet alleen de waarde van het 'besparen' op auto infrastructuur, maar ook om de waardering van de meerwaarde van gezondheid en hoe dit kan worden uitgedrukt in een maatschappelijke kosten- en baten analyse. HEAT is het eerste middel in zijn soort wat de focus op langzaam verkeer en de kosteneffectiviteit hiervan in kaart brengt. Een unieke mogelijkheid van HEAT is dan ook dat investeringen in de mobiliteit tegen elkaar kunnen worden afgezet, om te kijken waar de voordelen het grootst zijn. Is een project al rendabel zonder dat er wordt gekeken naar gezondheidsaspecten? Welke gezondheidswinst kan er precies behaald worden wanneer de tool gebruikt word om welzijns- en gezondheid worden vertaald naar baten in financiële vorm? Het is deze laatste meerwaarde die bij het maken van beslissingen op politiek niveau de doorslag zullen gaan geven, naar de invulling aan de ambities voor gezondheid.

De nieuwe blik op de waarde van een voetganger of fietser vergt echter wel nieuwe risico's om later de kansen te kunnen benutten die er zijn. Een van de uitdagingen van HEAT is bijvoorbeeld dat de 'front end' in orde moet zijn; de kwalitatief hoogstaande invoergegevens dienen gefaciliteerd te worden en hier zal naar alle waarschijnlijk een datastructuur voor moeten worden opgezet. Dit vergt beleid en commitment, en dus een omslag in hoe er wordt omgegaan met de gegevens die over lopen en fietsen verzameld worden, of verzameld moeten gaan worden. De kosten voor zo'n structuur moeten gedekt worden.[50]

[49] World Health Organisation heatwalkingcycling.org/

[50] World Health Organisation Europe. (2014). *Health economic assessment tools for walking and for cycling*, p5,9,21-22

9.2 Factsheets

9.2.1 Factsheet A, mobiliteitsplannen

Voor de eerste factsheet zijn de mobiliteitsplannen van 7 steden beschouwd, in 8 documenten. De volgende steden kwamen hierbij aan bod, in binnen en buitenland: Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Utrecht, Antwerpen (België), Brugge (België) en Kopenhagen (Denenmarken). Alle gemeenten leverende een fietsplan met uitzondering van Utrecht waar naast een fietsplan ook een mobiliteitsplan voor voetgangers is uitgebracht om ook die doelgroep een hart onder de riem te steken. Globaal lijken de plannen sterk op elkaar.

Zo word er bij eigenlijk alle achter documenten gebruik gemaakt van een vast format:

- Een beschrijving van de demografische en mobiliteitsontwikkelingen;
- Een aantal speer-/knelpunten die gedefinieerd zijn aan de hand van een drijfveer:
    - Politiek, maatschappelijk of professioneel
- Punten van aanpak die werk gaan maken van de speer-/knelpunten, waarvan het meest voorkomend in de beschouwde plannen:
    - Uitbreiden van een fietsnetwerk;
    - Het verbeteren van het fietsparkeren in de binnenstad of op wijkniveau;
    - Het uiteenzetting van strategieën om het mobiliteitsaandeel van fiets/voetganger te vergroten.
- Een evaluatiemethode en verantwoording van werkwijze;
- Een beschrijving van de financiële strategieën om de speer-/knelpunten aan te pakken, en in sommige gevallen een kosten baten analyse en beheerstrategie voor een periode van x jaar.

De inhoud en de ambitie van het beleid verschilt echter wel sterk, wat voor dit onderzoek zeer gunstig is geweest. Binnen Nederland, vooral de vier grote steden, zijn veel contrasten te zijn en ook in het buitenland is te zien dat de ambities sterk uiteen lopen.

9.2.1.1 Introductie

Het gebruik van de fiets is in alle steden toegenomen! De stijging *across the board* zijn indrukwekkend te noemen en zetten alle gemeenten aan om nog meer te willen doen voor de opkomende doelgroep van de fietser als serieuze vervoersmodaliteit.[51] De active modes zijn gezonde, sociale en goedkope manieren waarop mensen zich kunnen verplaatsen, waar ook de gezondheid mee kan worden bevorderd. Dit laatste is eigenlijk een trend die pas sinds 2010 is waar te nemen in de stukken, en hierdoor nog niet zo ingeburgerd is in het beleid voor alle steden.

Steden zijn zich daarnaast erg bewust van in welke fase van de gezonde verstedelijking ze zich bevinden: staat de stad, zoals Antwerpen, eigenlijk nog aan het begin als fietsstad? is men al iets verder met implementatie, maar kan er zoals in Den Haag nog veel gebeuren om het aandeel van de fiets te vergroten? gaat het eigenlijk zo goed met de fiets dat er mobiliteitsmanagement moet worden gedaan voor fietsfiles en parkeren, zoals bijvoorbeeld in Amsterdam, Rotterdam, Utrecht en Brugge? of is de stad eigenlijk op alle gebieden een voorbeeld, en wil men deze rol eigenlijk gewoon vasthouden en uitbreiden in het geval van Kopenhagen?

Bij iedere mate van voortgang in het proces horen typische termen die universeel gebruikt worden door de stadsbesturen. Het bieden van rendabele, schone, veilige en toereikende fietsen-

[51] Ministerie van Infrastructuur en Milieu. (2015). *Mobiliteitsbeeld 2015*. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid,

stallingen word overal genoemd als middel om meer mensen op de fiets te krijgen en te houden. De fiets als lifestyle symbool wordt ook vaak genoemd; het vervoersmiddel moet op de eerste plek komen te staan boven andere modaliteiten (in Vlaanderen ook wel het STOP principe genoemd) en de mascotte worden van een vitale, schone en economisch krachtige stad.[52] Burgerparticipatie wordt ook al vaak ingezet om de kwaliteit en de draagkracht van plannen te verbeteren, middels stadgesprekken of interventies. Het goede voorbeeld, Kopenhagen, zet de toon voor alle andere voorbeeld hoewel Utrecht in Nederland goed volgt. Bij deze twee steden komen ook de aspecten van gezondheidseffecten voor, wat eigenlijk bij andere steden ook meer belicht zou kunnen worden.

9.2.1.2 Ambitie

De daadwerkelijk ambities van de zeven steden liggen verder uit elkaar, en hangen ook zeer sterk af van de lokale omstandigheden en de staat van bijvoorbeeld het huidige fietsnetwerk en het gebruik hiervan. Dit geeft ook gelijk een van de grote uitdagingen aan van het implementeren van een afwegingskader voor gezondheidsbevordering aan de hand van infrastructurele aanpassingen. Wat in Kopenhagen werkt kan in Brugge bijvoorbeeld niet werken, of andersom. De Deense hoofdstad is reeds *het* voorbeeld voor fietsen wereldwijd. Werelderfgoedstad Brugge heeft bijvoorbeeld veel minder mogelijkheden om fietspaden in de binnenstad, omdat dit simpelweg niet mag van Unesco. Iedere stad moet hierdoor zijn eigen invulling geven aan beleid rondom de active modes, en waar mogelijk aansluiten bij standaarden, voorschriften en aanbevelingen.

Gemeente	Ambities	Uniek?
Amsterdam	• Meer ruimte geven aan langzaam verkeer • Verbeteren verkeersveiligheid fietser en voetgangers • Vervolmaken en verbeteren van het Hoofdnet Fiets • Ontwikkelen brom- en snorfietsbeleid • Structuurvisie 2040	Ja, 1, 4 en 5 Nee, 2 en 3
Rotterdam	• Mensen reizen slimmer en bewuster • De fiets als lifestyle-symbool • Quality of Life • Balans in de openbare ruimte tussen de modaliteiten	Ja, 1 en 4 Nee, 2 en 3
Den Haag	• Prioriteiten voor fietsparkeren • Evaluatie van het fietsen • Park+Bike proef • Sterfietsroutes • Inzetten op groei van het fietsgebruik van 30%. • Bijdragen aan de bereikbare, gezonde stad	Ja, 5 Nee, 1, 2, 3, 4 en 6
Utrecht (fietser)	• Investeren in een gezonde, duurzame, bereikbare, leefbare en aantrekkelijke stad • Aantrekkelijke openbare ruimte • Wereldfietsstad • Stad van fietsers en voetgangers • Voorrang voor fietsers	Ja, 4 en 5 Nee, 1, 2 en 3
Utrecht (voetganger)	• Duurzaam en leefbaar • Ruimtelijke kwaliteit • People, Planet & Profit • Goed voetgangersklimaat	Ja, 3 en 4 Nee, 1 en 2
Antwerpen	• Eenvoudig fietsroutenetwerk • Project 100 km fietspad • Werk maken van fietsparkeren en diefstalpreventie • Fietsgebruik stimuleren • Fietsaudit invoeren	Ja, 1 en 2 Nee, 3, 4 en 5
Brugge	• Een voorbeeldmodel worden voor andere steden • Uitbouwen van voorzieningen • Ontwikkelen van beleid	Ja, 3 Nee, 1 en 2
Kopenhagen	• Kopenhagen als milieuvriendelijke hoofdstad • Kopenhagen CO_2 neutraal in 2025 • Fietsen als onderdeel van gezond beleid • De leefbare stad als politiek doel • 'From good to better and on to the best in the world'	Ja, 1, 2, 4 Nee, 3 en 5

Tabel 12: Ambities Factsheet A

[52] Netwerk Duurzame Mobiliteit http://www.duurzame-mobiliteit.be/stop-het-gemeentelijk-mobiliteitsbeleid

In het overzicht is te zien dat de gemeenten met ambities oog hebben op de gezondheid van gebruikers, direct of indirect. Utrecht en Kopenhagen zijn ook hier vooruitstrevend, en zetten de toon als het gaat om geïntegreerd beleid. Daarnaast is het belangrijk op te merken dat het merendeel van de steden echt wel unieke ambities heeft, die passen bij de vraag die leeft in die gemeenschap. Vragen die interessant zijn kunnen de volgende zijn: waarom leggen Den Haag en Antwerpen zo'n sterke focus op evaluaties en audits[53], terwijl andere steden die al verder zijn in het beleid hier niet op inspelen? waarom is Utrecht de enige stad die ook een actieplan voetganger heeft? Wat spreekt de ambitie wereldfietsstad te willen worden precies uit? Natuurlijk moet ook gezegd worden dat alle ambities uitspreken een grote stap naar voren te willen maken, wat voor de inwoners van alle steden voordelen op gaat leveren.

9.2.1.3 Doelstellingen

De doelstellingen zijn voor de mobiliteitsplannen het verbindingsmiddel tussen de doelstellingen en de acties die genomen gaan worden in de uitvoering. Welke beleidsmatige middelen wil men gaan gebruiken om meer mensen op de fiets te krijgen en thema's worden aangesproken?

Gemeente	Doelstellingen	Uniek?
Amsterdam	• Investering a.d.h.v. lifecycle costing • Plusnet fiets • Breedte fietspaden vergroten • Stimuleren fietsgebruik door gedragsbeïnvloeding	Ja, 1 Nee, 2, 3 en 4
Rotterdam	• Zoveel mogelijk op de fiets • Kwaliteit doet fietsen • Integratie met de regio	Ja, 2 Nee, 1 en 3
Den Haag	• Realiseren Sterfietsroutes en integratie met fietsnetwerk metropoolregio • Fietsen moet een vanzelfsprekende keuze zijn • Focus op gezondheidswinst van het fietsen • Het doen van rendabele investeringen • Fietsen als lifestyle • Goede fietsparkeerplaatsen bieden als ruggensteun voor het fietsbeleid	Ja, 2, 6 Nee, 1, 3, 4 en 5
Utrecht (fietser)	• Fietsen leuker maken • Fietsgebruik doelgroepen bevorderen • Fietsen voor iedereen mogelijk maken • De rol van de fiets in de economie versterken	Ja, 1 en 4 Nee, 2 en 3
Utrecht (voetganger)	• Menselijke maat • Ruimte voor de voetganger • Toegankelijkheid • Intermodaliteit	Ja, 1 en 2 Nee, 3 en 4
Antwerpen	• De handen in mekaar te slaan • Samenwerking aangaan met vele partners om doelen te bereiken • Hoe krijgen we de mensen aan het fietsen? • Evaluatie en audits • Noodzaak van samenwerken	Ja, 1, 2 en 3 Nee, 4 en 5
Brugge	• Uitbouw van het fietsnetwerk (ook naar de haven) • Fietscomfort in een werelderfgoedstad • Ondersteunen, sensibiliseren en stimuleren fietsgebruik • Monitoring en evaluatie • Creëren van draagvlak	Ja, 1, 2 en 5 Nee, 3 en 4
Kopenhagen	• Prioriteiten stellen • Bestrijding van fietsfiles door fietsers meer ruimte te geven • Verbeteren van reistijden • Focus op een kwaliteitsbeleving door alle doelgroepen • Een brede aanpak, tegen alle kosten	Ja, 1, 3, 4 en 5 Nee, 2

Tabel 13: Doelstellingen Factsheet A

Bij de doelstellingen komen duidelijke verschillen naar voren, die ook zeer uit een lopen in hun voortvarendheid en richting. De doelstelling om het fietsnetwerk te vergroten komt overal eigenlijk wel voor; maar de accenten op kwaliteit of toegankelijkheid zijn niet overal hetzelfde ingeschat of krijgen niet dezelfde prioriteiten. Het fietsgebruik bevorderen via hardware komt ook overal wel voor; de focus op orgware en software is alleen nog minder sterk aanwezig in de doelstellingen. Men weet dat alleen de kwaliteit van de infrastructuur doorgaans niet genoeg is,

[53] Timenco bvba http://www.timenco.be/pdf/BYPAD_2012_Antwerpen_tussentijds_rapport-oktober_2012.pdf

maar concrete en uniforme doelstellingen zijn er vaak niet. Integratie met fietspaden in de regio is vooral in Rotterdam en Den Haag een thema, wat niet verrassend is gezien de samenwerking tussen deze gemeentes in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en de relatief korte afstand tussen de kernen van beide steden.[54]

De meest doorslaggevende doelstellingen, althans op gebied van gezondheidsbevorderingen komen wederom uit Kopenhagen. Hier word duidelijk gesteld dat reistijden naast kwaliteit van voorzieningen een duidelijke factor zijn voor het vergroten van de fietsmobiliteit, en er worden dan ook kosten nog moeite gespaard om hier verbeteringen in aan te brengen. Hier word ook een brede aanpak geprezen om de laatste rek te halen uit verbeteringen en innovaties in het werkveld. Tot op zekere hoogte zien andere steden deze kansen ook: comfort en het leuker maken van het fietsen moeten belangrijk worden om mensen ook aan het fietsen te houden als je ze eenmaal hebt overtuigd om er mee te beginnen. Een onderdeel hiervan is het ondersteunen en sensibiliseren van de gebruiker, en dit blijven doen door op kleine manieren de fietser een steun in de rug te geven.

9.2.1.4 Conclusie

In de conclusie op alle mobiliteitsplannen is veel te zeggen. De steden waarvan de fietsplannen zijn onderzocht werken hard aan de realisatie van een beter fietsklimaat, ongeacht hoe ambitieus de stad is hoe of welke financiële middelen er beschikbaar worden gesteld. Het gebeurd in Nederland immers steeds vaker dat grote aanpassingen aan de infrastructuur zelf gewoon niet meer haalbaar zijn, en dat in plaats daarvan ingezet word op het beter benutten van de huidige middelen of op het voeren van mobiliteitsmanagement voor de active modes. In alle gevallen betekent dat eigenlijk maar een ding: meer fiets en minder auto in de binnenstad. De weg hier naar toe is echter gebiedsafhankelijk.

Gemeente	Conclusies	Uniek?
Amsterdam	• Beter Benutten infrastructuur • Fietsparkeren • Nudging • Maatschappelijk belang • Duurzame waardecreatie	Ja, 2, 4 en 5 Nee, 1 en 3
Rotterdam	• Van autostad naar fietsstad • Leefbaarheid en energie in de stad vergroten • Gebiedsgerichte aanpak • Bewonersparticipatie • Investeren in kwaliteit en ondernemen	Ja, 1, 2, 3, en 4 Nee, 5
Den Haag	• Wat is de meeste effectieve aanpak? • 'Fiets-minded' • Stedelingen horen allemaal tot dezelfde doelgroep • Vraag naar integraal beleid m.b.t. de buitenruimte • Werken aan de kwaliteit van de fietsstad	Ja, 1, 2 en 3 Nee, 4 en 5
Utrecht (fietser)	• Voortvarendheid en innovatie • Fietseconomie • Fietsparkeerbeleid loopt ver voor op andere steden • Stad inrichten op active modes	Ja, 2, 3 en 4 Nee, 1
Utrecht (voetganger)	• Nut en noodzaak van een actieplan Voetganger bewezen • Een aanvulling op het fietsplan • De voetganger creëert waarde voor de stad • Kwaliteit van de buitenruimte levert levendigheid op • Stimuleren van lopen en een gezonde bevolking	Ja, 1, 2, 3 en 5 Nee, 4
Antwerpen	• Realiseren van onderdelen rijden en stilstaan • Er moet geen excuus meer zijn om niet te fietsen • Er is meer nodig dan alleen infrastructuur • Eerst mobiliteit, dan integraal aanpakken	Ja, 1, 2 en 4 Nee, 3
Brugge	• Het vergroten van draagvlak voor de fiets • De positie als fietsstad versterken • Faciliteren van oplaadpunten voor elektrische fietsen • Aanleggen hoogwaardige verbinding naar Zeebrugge	Ja, 1, 3 en 4 Nee, 2

[54] Fietsersbond http://rotterdam.fietsersbond.nl/sites/default/files/fk2009-2.pdf

Kopenhagen	• Hoe worden en blijven we de best fietsstad ter wereld? • Doortrekken van de vooruitgang die de afgelopen 10 jaar is geboekt • Geen rem op vooruitgang, maar acceleratie door te innoveren • Focus op de ervaring van het fietsen, en het verbeteren hiervan • Het totaalplaatje	Ja, 1, 2, 3, 4 en 5 Nee, 3

Tabel 14: Conclusies Factsheet A

Alle plannen zijn het er over eens dat de kwaliteit van de buitenruimte een essentiële rol speelt in het bereiken van de doelgroepen voor het fietsen. Wanneer de buitenruimte zo is ingericht dat de fietsers en voetgangers deze graag willen gebruiken, en zoals Antwerpen het formuleert "*geen excuus meer hebben om niet te fietsen*" kunnen er grote stappen word gezet om, ondersteund door flankerende maatregelen, meer mensen op de fiets te krijgen en te houden.
Op langere termijn zal dit belang als duurzame waardecreatie worden gezien doordat gezonde mobiliteit bij draagt aan een verhoogde algemene gezondheid en een persoonlijke gezondheidsverbetering voor deelnemers aan dit fenomeen. Het merendeel van de steden is het hier mee eens, dynamiek brengt gezondheidsvoordelen en laat de stadeconomie opbloeien aan de hand van 'bikeonomics'. Fietseconomie kan bijdragen aan de welvaart van de stad.[55]

Enkele opmerkelijke conclusies: *Beter Benutten* en *'nudging'* zijn algemeen gekende begrippen, ook in het buitenland. Een gebiedsgerichte aanpak, waar bewoners bij worden betrokken, word commonplace. In Brugge kiest men er voor om oplaadinfrastructuur voor fietsen te bieden, iets waar in Nederland juist helemaal niet voor word gekozen. In Kopenhagen is ervaring van het fietsen en van reistijd een belangrijk thema waar men nog op wil winnen.

9.2.1.5 Rode draad

Als laatst kijken we naar de trends die waargenomen zijn bij het beschouwen van de mobiliteitsplannen. Bij welke grotere kaders of projecten word aangesloten? Welke richtlijnen gebruikt men of bij welke overkoepelende methodieken word aangehaakt?

Gemeente	Rode draden	Uniek?
Amsterdam	• Beter benutten • Herwaardering van de fiets & inhaalslag van investeringen • Fietsparkeren & integratie fiets met OV • MKBA, waardecreatie en maatschappelijk belang • Samenwerking met gebiedscommisies	Ja, 5 Nee, 1, 2, 3 en 4
Rotterdam	• Beter benutten • Citylounge • Herwaardering van de fiets & Bikeonomics • Open Data & De Verkeersonderneming • Inzet op integratie met de regio • Fietsparkeren en innovatie als speerpunten	Ja, 2, 4, en 5 Nee, 1, 3 en 6
Den Haag	• Aansluiten bij de leefbare, bereikbare en gezonde stad • Communicatie is belangrijk, laat zien wat de stad doet voor de fietser • Mobiliteitsmanagement fietsers • Inzetten op doelgroepen • Bewust omgaan met risico's m.b.t. implementatie maatregelen	Ja, 2 en 5 Nee, 1, 3, en 4
Utrecht (fietser)	• Capaciteit en management • Principes van de bereikbare, slimme en gezonde stad • Fiets als essentiële modaliteit in de stad • De fiets als symbool en mascotte • P-route en pop up parkings • Aansluiting bij kennisplatforms	Ja, 3, 4, 5 en 6 Nee, 1 en 2
Utrecht (voetganger)	• Uniek! • De gezonde samenleving staat centraal • Verbeteren van de last mile beleving: tussen OV en bestemming • Focus op beleving en welzijn, naast effectiviteit	Ja, 1, 2, 3 en 4
Antwerpen	• De Stad Antwerpen wil zelf het goede voorbeeld geven • Audits • Gebruik maken van samenwerking en decentralisatie • STOP principes	Ja, 1, 2, en 3 Nee, 4

[55] Fietsersbond http://fietsstad.fietsersbond.nl/thema#.V02lPU1f270

Brugge	• Totaalbeleving en leefklimaat • Fietsvriendelijke infrastructuur • Fietsparkeren • Duurzaam woon-werkverkeer • Bewoners en gebruikersparticipatie	Ja, 4 Nee, 1, 2, 3 en 5
Kopenhagen	• MKBA + Healthy Urban Living • City of Cyclists 'Raising the bar', "Action Plan for Green Mobility" • Bicycle rush hour • Reistijd als modaliteitsafweging • Gerichte ingrepen kunnen veel effect hebben	Ja, 2, 3, 4 en 5 Nee, 1

Tabel 15: Rode draden Factsheet A

Bij de rode draad is te zien dat er zowel grote gelijkenissen zijn op nationaal of internationaal gebied als wel op stadsniveau met de boodschappen uit de verschillende mobiliteitsplannen. De gebiedscommisies die Amsterdam traditioneel veel inspraak hebben worden ook hier geconsulteerd. In Rotterdam wordt aangesloten bij het eigen binnenstad programma Citylounge[56] en word actief gezocht naar samenwerking met De Verkeersonderneming[57] door het beschikbaar stellen van Open Data. In Den Haag wil de gemeente sterk inspelen op PR, door de gebruiker te laten zien er gedaan word voor de inwoners. De stad Utrecht kiest er met het Actieplan Fiets en het Actieplan Voetganger voor om voor een integrale aanpak te gaan, aansluitend bij de principes van de leefbare, bereikbare en gezonde stad. Stad Antwerpen weet dat het aan het begin staat van een lange weg naar een gezonde en duurzame leefomgeving, en dat de fiets een middel is om daar te komen; de gemeente wil zelf dan ook het goede voorbeeld geven. In de historische stad Brugge wordt meer dan elders aangesloten bij principes als STOP[58] en word daarnaast ingezet op duurzaam woon-werkverkeer om de kwaliteit van de leefomgeving te vergroten. In voorbeeldstad Kopenhagen rolt men ondertussen het totaalplaatje uit, waarbij de overwegingen volledig terug te vinden zijn in stedelijke, internationale en Europese ambities.

In iedere stad is men op zoek naar de synergie tussen mobiliteitsvergroting en welzijn, een verbeterd stadsklimaat en gezond. De weg hier naar toe is echter nog niet uniform.

9.2.2 Factsheet B, afwegingskaders

Om in het eindstadium van de onderzoeksfase te komen tot het afwegingskader gezonde verstedelijking, zoals is ingezet in de onderzoeksvraag van dit afstudeeronderzoek, is gezocht naar richtlijnen en expertopinies die bij kunnen dragen aan de kwaliteit van een afwegingskader. Dit heeft een drietal documenten opgeleverd die samen factsheet B vormen, als middel om in een later stadium de beoordelingstool te kunnen inrichten op een manier die ook daadwerkelijk antwoord geeft op de vragen die spelen in het veld.

9.2.2.1 Introductie

Inspiratie en motivatie voor dit afstudeeronderzoek komt voort uit het ontbreken van een doeltreffend instrument om de bijdrage van een maatregel of ontwerpaanpassing voor langzaam verkeer te toetsen op de contributie die dit levert aan gezondheidsbevordering van toekomstige gebruikers. Een belangrijke reden hiervoor is het gemis van de integrale kennis van het werkveld ruimtelijke ordening, planologie en gezondheidszorg in een instrumentarium. Een andere reden is dat de terminologie tussen de verschillende vakwerelden nog niet schaart; er bestaande verschillende begrippen voor dezelfde betekenis en evaluatietechnieken verschillen.

[56] Gemeente Rotterdam http://www.rotterdam.nl/DKC/Document/Binnenstadsplan%202008-2020.pdf

[57] De Verkeersonderneming http://www.verkeersonderneming.nl

[58] Netwerk Duurzame Mobiliteit http://www.duurzame-mobiliteit.be/stop-het-gemeentelijk-mobiliteitsbeleid

Een stuk nieuwe kennis wat hier nodig is om de vakgebieden te overbruggen is het inzetten van het afwegingskader zelf. De standaard methodieken, de Algemene MKBA Leidraad[59] en de leidraad Overzicht Effecten Infrastructuur (OEI)[60], zijn voornamelijk toepasbaar of grote infrastructurele werken en doorgaans niet zijn gericht voor toepassing op kleinere projecten. Het overgrote deel van de project die betrekking hebben tot langzaam verkeer hebben een zo klein mogelijke financieel risico, zoals in Factsheet A als aan de orde kwam, en dit maakt het beoordelen van een project lastig. De schaal en de verdeling van de risico's liggen anders door de introductie van publiek-private samenwerking en burgerparticipatie. Hoe is gezondheidsbevordering als doel op te nemen in de afwegingen; of een project wel of niet een positief kosten/baten-saldo heeft onderaan de streep na de introductie van nieuwe normen, beoordelingsmogelijkheden en richtlijnen op het gebied van gezondheidsintegratie.

De literatuur suggereert hier dat vooral de probleemanalyse, de omgevingsscenario's en de definitie van nul- en projectalternatieven een opwaardering kunnen gebruiken om bij de tijd te blijven. Wanneer meer aspecten in een afwegingskader worden geïmplementeerd dienen ook de projecteffecten duidelijker te worden en de risico's. In *Beter Beoordelen*[61], de notitie die hoort bij *Beter Benutten*[62] en uitsluitsel probeert te geven over het afwegen van innovatieve maatregelen, word ook meer op de context ingegaan van enerzijds het innoveren zelf en anderzijds het bepalen van de accenten en prioriteiten.

9.2.2.2 Ambitie

Instantie	Ambitie	Uniek?
Ecorys	• Verbreding van de MKBA voor nieuwe soorten projecten • Aanscherpen van de relatie tussen maatregelen en het doel • Werken naar checklists en doelenbomen	Ja, 2 en 3 Nee, 1
Centraal Planbureau	• Nieuwe kwaliteit toevoegen aan KBA of KEA • De keuze voor een analysemethode eenvoudiger maken	Ja, 1 en 2
KiM	• Het onderkennen van het belang van innovaties en dit een plaats geven in het planproces • De Zevensprong van Verdaas • Voorbeeldfunctie van Beter Benutten	Ja, 1, 2 en 3

Tabel 16: Ambitie Factsheet B

In de ambitie is de probleemstelling wederom terug te vinden: voor nieuwe soorten groene en gezonde kleinschalige projecten is de MKBA nog ontoereikend.[63] De relatie tussen maatregelen en doelen zijn ook meer verweven, zoals het stuk van Ecorys opmerkt. Dit kan volgens hetzelfde stuk worden bereikt door checklists en doelenbomen op te stellen waarin de belangen, doelen en middelen worden opgenomen om de projectscore duidelijk neer te zetten in de probleemanalyse.[64]
Het CPB heeft als ambitie de keuze tussen analysemethoden eenvoudiger te maken, door aanbevelingen te doen voor bijvoorbeeld een kosten-batenanalyse of een kosten-effectenanalyse.[65]
Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid slaat een iets andere weg in door specifiek onderzoek te doen naar een kader betreffende het platform Beter Benutten van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Die sluit in opzet ook erg goed aan bij de vragen rondom de beoordeling en onderkenning van nieuwe oplossingen.

---

[59] Planbureau voor de Leefomgeving http://www.pbl.nl/publicaties/algemene-leidraad-voor-maatschappelijke-kosten-batenanalyse

[60] Rijksoverheid https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/rapporten/2000/02/28/deel-i-hoofdrapport-oei/deel-i-het-hoofdrapport-oei.pdf

[61] Ministerie van Infrastructuur en Milieu. (2013). *Beter Beoordelen, Notitie over de afweging van innovatieve maatregelen van Beter Benutten*. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

[62] Ministerie van Infrastructuur & Milieu, Programma Beter Benutten http://www.beterbenutten.nl/

[63] Ministerie van Infrastructuur en Milieu. (2013). *Beter Beoordelen, Notitie over de afweging van innovatieve maatregelen van Beter Benutten*. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

[64] Ecorys. (2012). *Probleemanalyse, omgevingsscenario's, nul- en projectalternatieven, Expertisefiche ten behoeve van Algemene MKBA Leidraad*

[65] Centraal Planbureau. (2010). *Probleemanalyse en daaruit volgende project- en nulalternatieven in KBA's*

9.2.2.3 Doelstellingen

Instantie	Doelstellingen	Uniek?
Ecorys	• Welke doeleinden worden met een project beoogd? • Is het project het enige instrument om knelpunten op te lossen of kansen te benutten? • Wat is de rol van de markt en de overheid? • Meer focus voor projectalternatieven • Eerder inzetten van MKBA in het hele proces	Ja, 1, 2, 3, 4 en 5
Centraal Planbureau	• Welke maatregelen zijn nu daadwerkelijk rendabel? • Het breder afwegen van het totaal aantal opties kan nieuwe combinaties opleveren • Welke variantcombinaties leveren het beste kosten/baten-saldo op?	Ja, 1, 2 en 3
KiM	• Het in kaart brengen van de maatschappelijke efficiëntie van innovatieve maatregelen • Het in kaart brengen van aanvullende effecten	Ja, 1 en 2

Tabel 17: Doelstellingen Factsheet B

In de doelstelling is goed te zien dat de markt op zoek is naar een manier om meer 'aanvullende' effecten van maatregelen en projecten in kaart te brengen dan nu het geval is. Zoals in de tabel weergeven zijn het ook allemaal unieke doelstellingen, die elkaar samen goed aanvullen. Wanneer gezondheidsverbetering als maatschappelijk doel en belang word gezien dan kunnen eigenlijk alle doelstellingen uit de lijst worden ingezet voor het maken van een nieuw instrument.

Vooral het duidelijk in kaart brengen van de doeleinden van een project (met gezondheidsverbetering als doel), de inclusie van gezondheid in de MKBA, de mate van rendabel maken met gezondheid als waarde en in kaart te brengen van aanvullende effecten (gezondheid kan een bijkomend effect zijn).

9.2.2.4 Conclusie

Instantie	Conclusies	Uniek?
Ecorys	• Scherper stellen van projectevaluatie van kleinere projecten • De rol van de probleemanalyse is onderschat • Een duidelijkere probleemschets met alternatieven kan voor veel projecten voordelen opleveren • Actieve evaluatie mogelijk maken	Ja, 1, 2, 3, 4 en 5
Centraal Planbureau	• Nieuwe handvaten voor betere beslissingen • Het opstellen van betere voorwaarden voordat een project ontwikkeld word • Uitwerken van de alternatieven gaat voordelen bieden in de toekomst	Ja, 1, 2 en 3
KiM	• Standaardiseren van nieuwe afwegingskaders voor innovatie, om de sector vooruit te helpen • Er is zeker aandacht voor dit vraagstuk, en er wordt hard gewerkt aan implementatie van nieuwe kaders. • Wat zijn de kwantitatieve gevolgen van innovatie?	Ja, 1 en 2

Tabel 18: Conclusies Factsheet B

De conclusies zijn eigenlijk allemaal een vraag naar bredere besliskaders. Doordat kleinere projecten steeds vaker lokaal zijn opgezet en de belanghebbenden ook lokaal wonen of actief zijn, word het steeds belangrijker om beter aan de wensen van deze steeds bewustere burgers te voldoen.[66] Een zeer belangrijk onderdeel hiervan is de evaluatie van het project; voor, tijdens en na het project zodat de effecten altijd inzichtelijk zijn. Dit past goed bij een zorgdragende en transparante lokale overheid in een begeleidende en risico beheersende rol. Alle drie de notities dragen hier aan bij, als deze op slimme wijze worden gecombineerd.

9.2.2.5 Rode draad

De rode draden voor de afwegingskaders zijn hier niet goed in een tabel te plaatsen, aangezien de eerste twee documenten eigenlijk over hetzelfde onderwerp spreken en het derde document gaat volledige over de context van *Beter Benutten*[67]. De volgende vraag kwam ook naar voren

[66] Rijksoverheid https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/burgerschap/inhoud/burgerparticipatie

[67] Ministerie van Infrastructuur & Milieu, Programma Beter Benutten http://www.beterbenutten.nl/

in Beter Beoordelen: heeft een innovatie meer maatschappelijke of private belangen? Een aantal kernwoorden is hier meer van toepassing:

MKBA, nulalternatief, probleemanalyse, omgevingsscenario's, definitie van alternatieven, risico evaluatie, Algemene MKBA Leidraad, OEI, Beter Benutten, innovatief inzetten van weg, spoor en water, effectiviteitstoetsen en evaluatie, afwegingsmethoden

9.2.3 Factsheet C, diverse

Deze grootste en lastigste categorie heeft voor de meeste uitdagingen gezorgd, zowel wat betreft het verzamelen als het beoordelen. Het doel van deze groep documenten, misschien directer dan de andere categorieën, is het scheppen van een beeld van de sector over de breedte. Wat vinden websites, bonden, verenigingen en instituten in binnenland en in andere landen van de kwesties rondom de integratie van gezondheid in beleid en afwegingen rondom langzaam verkeer? Welke voorwaarden of aanbevelingen worden naar voren gebracht om de gezamenlijke doelstelling van mobiliteitsvergroting en gezondheidsverbeteringen te verwezenlijken? Zijn er gelijkenissen of juist grote verschillen in de oplossingen of voorstellen die gedaan worden?

Binnen de categorie Factsheet C, diverse zijn globaal vier subcategorieën te onderscheiden:

- Artikelen en publicaties die publieke opinie moeten aanspreken:

    1. If an Electric Bike Is Ever Going to Hit It Big in the U.S., It's This One;
    2. Fietsen als medicijn.

- Publicaties voor de sector, gericht op mobiliteit en gezondheid:

    1. 'Bouwen aan een gezonde stad' Luchtbeleid in het perspectief van gezonde en duurzame verstedelijking;
    2. Gezonde verstedelijking, de invloed van ruimtelijke inrichting op de gezondheid van stadbewoners. Lichtkogel 2014 nr. 2;
    3. Gezond ontwerpen, De toolbox, Communicatie door inspiratie.

- Publicaties voor de sector uit het Verenigd Koningrijk, gericht op gezondheid, milieu en bewegen:

    1. Obesity and the environment: increasing physical activity and active travel;
    2. Active Design. Planning for health and wellbeing through sport and physical activity;
    3. Physical activity: walking and cycling;
    4. Physical activity and the environment;
    5. Behaviour change: general approach.

- Publicaties voor algemeen nut of verklaringen, gericht op gezondheidsverbeteringen voor iedereen:

    1. Health economic assessment tools for walking and for cycling;
    2. Zagreb Declaration for Healthy Cities.

Deze twaalf publicaties zullen samen beschrijven hoe de verhoudingen liggen binnen de sector. Een meerderheid van deze documenten is internationaal van aard, of kan zo worden toegepast, wat vernieuwende inzichten op zal leveren doordat gezien kan worden welke ontwikkelen er elders doorgemaakt worden of door te zien waar het beleid vandaan komt.

9.2.3.1 Introductie

De introductie van deze reeks van twaalf documenten dient te beginnen bij het begin. Dat is in dit geval het sturende document vanuit ´Europa´. Deze publicatie ´*Zagreb Declaration for Healthy Cities*´ werd in 2009 geschreven als onderdeel van het Europese *Healthy Cities Network*[68] als initiatief vanuit de Europese afdeling van de Wereldgezondheidsorganisatie. In het document wordt de Europese visie op de bescherming en bevordering van gezondheid en welzijn van alle Europese burgers uiteengezet en word bezien hoe verschillende initiatieven op elkaar kunnen aansluiten. Kort door de bocht sluiten vervolgens alle andere documenten hier op aan. De verklaring stelt de voorwaarden, en andere documenten volgen ´from top to bottom´[69]. De accenten in de andere stukken verschillen sterk, zoals in de subcategorieën is aangegeven. Het oplossen van inactiviteit, welvaartsziekten en het tegengaan van gezondheidsongelijkheid komt echter in alle documenten terug en is daardoor ook de verbindende factor. De verschillende manieren die worden beoogt om hieraan te voldoen leveren een interessant beeld van de sector op, waar nog weinig grote lijnen in te herkennen zijn.

9.2.3.2 Ambitie

Document	Ambities	Uniek?
If an electric bike is ever going to...	• Een product dat een gewone fiets in 1 klap omzet in een e-bike • Vervangen van de auto door een elektrische fiets	Ja
Fietsen als medicijn	• De infrastructuur zo inrichten dat deze uitnodigt tot bewegen • Fietsen inbouwen in het dagelijks leven • Inspireren tot gezonde keuzes	Nee
´Bouwen aan een gezonde stad´	• De relatie tussen Healthy Urban Living en luchtkwaliteit centraal stellen • Beperkingen in het luchtkwaliteitsbeleid oplossen en ruimte geven aan aspecten van gezonde en duurzame verstedelijking • Nieuwe richting inslaan richting gezondheidsbevordering	Ja
Gezonde verstedelijking, Lichtkogel	• Gezondheid is een inspiratiebron en een uitdaging • Gezondheid als baten voor een vitale samenleving • Wat zijn precies de kosten en baten? • Doordat ruimtelijk ontwerp, afstemming met OV en inrichting waar wat in word geïntegreerd	Ja
Gezond ontwerpen, De toolbox	• De buitenruimte moet meer bijdragen aan de gezondheid van gebruikers • Gezondheid moet een veel prominentere rol krijgen in ontwerp • Inzetten op lokale verbeteringen, of op groter beleid?	Ja
Obesity and the environment	• Beleidsmakers kunnen door ruimtelijk inrichting gezondheidsbevorderingen doorvoeren • Gezondheidsoverwegingen dienen belangrijke schakels te zijn voor ontwerp • Fietsen en lopen zijn effectieve manieren van gezondheidsbevordering	Nee
Active Design	• Een goed ontwerp moet ook bijdragen aan de gezondheid • Faciliteren van participatie in beweging • Collaboratie van disciplines • Promotie van gezonde levensstijl en leefomgeving	Ja
Physical activity: walking and cycling	• Fietsen en lopen echt waarderen als volwaardige transportmiddelen • Per doelgroep kan de keuze voor een modaliteit anders zijn • Transport en vrije tijd zijn allebei belangrijk	Nee
Physical activity and the environment	• Bewegen is niet alleen goed voor welzijn, maar essentieel voor goede gezondheid • Stimuleren van meer beweging zal bijdragen aan het voorkomen van tal van aandoeningen • Terugdringen van hart en vaatzieken, diabetes en obesitas	Ja
Behaviour change	• Gedragsverandering zal niet een prioriteit zijn voor de doelgroep zelf • Gezondheid is voor veel mensen niet echt 'in beeld' • Er is geen universele aanpak die altijd en per definitie werkt • Doelgroep-aanpakken kunnen effectief zijn, ook buiten de doelgroep • Grote nationale campagnes zullen niet altijd effectief zijn	Ja
HEAT for walking and for cycling	• Het potentiaal aan actief vervoer in Europa aanspreken • Het verenigen van partners om veranderingen in gang te zetten • Zorgen voor uitgangsposities die het mogelijk maken om gedrag te veranderen	Ja

[68] World Health Organisation http://www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/urban-health/activities/healthy-cities/who-european-healthy-cities-network

[69] Touro University Worldwide http://www.tuw.edu/business/top-down-vs-bottom-up-management/

Zagreb Declaration for Healthy Cities	• Commitment voor gezondheid, gezondheidsgelijkheid, duurzame ontwikkeling en sociale gelijkheid • De hoogste standaard voor gezondheid als recht voor iedereen • Gezondheid gaat voorbij de standaarddefinitie • De EU moet en wil leiderschap tonen • Uitgangspunten Healthy Cities	Ja

Tabel 19: Ambitie Factsheet C

Hoe divers zijn de ambities? Eigenlijk liggen deze best dicht bij elkaar. Globaal worden de volgende ambities verwoord:

- Het inrichten van infrastructuur die uitnodigt en inspireert tot bewegen
- Fietsen inbouwen in het leven van mensen, voor transportdoeleinden of recreatie
- De afstemming van fietsen en lopen op andere modaliteiten[70]
- Gezondheid doorvoeren als een onderdeel van ontwerpcriteria
- Het terugdringen van hart- en vaatziekten, diabetes en obesitas
- Doelgroep-aanpakken gebruiken, door hun effectiviteit
- Het zorgen voor commitment voor gezondheid, gezondheidsgelijkheid, duurzame ontwikkeling en sociale gelijkheid dankzij gezond ontwerp[71]
- Het zetten van een hoge standaard voor gezondheid zelf, als recht voor iedereen
- Het effectief afwegen van de kosten en baten van gezonde mobiliteit

9.2.3.3 Doelstellingen

Document	Doelstellingen	Uniek?
If an electric bike is ever going to...	• Simpel ontwerp • Een betaalbare en laagdrempelige oplossing voor mobiliteitsproblemen • Een middel voor Urban Transportation	Ja
Fietsen als medicijn	• Fietsen is een goede keuze • Positief voor de gezondheid en gemoedstoestand	Nee
´Bouwen aan een gezonde stad´	• De overheid moet faciliteren • Het aanspreken van nieuwe actoren in de zoektocht naar een integrale oplossing • Het ontwikkelen van nieuwe bestuursvormen en deze implementeren • Gezonde en duurzame verstedelijking	Ja
Gezonde verstedelijking, Lichtkogel	• Hoe geven we het thema Gezonde Verstedelijking handen en voeten? • Voetgangers en fietsers bij laten dragen aan een leefbaar klimaat en de economie van de stad • Herinrichting van de stedelijke leefomgeving • Welke rol speelt gezondheid hier in?	Ja
Gezond ontwerpen, De toolbox	• Vijf stappen voor een gezond ontwerp van de buitenruimte • Groen in de stad • Beginnen bij wijk- en buurtniveau	Ja
Obesity and the environment	• Verbeteren van de gezondheid en terugdringen van ongelijkheid • Kosteneffectiviteit van fietsen en lopen • Het terugbrengen van kwaliteit in de leefomgeving • Snelheid en reistijdwinst kunnen doorslaggevend zijn voor vervoerswijzekeuze	Ja
Active Design	• Ten Principles of Active Design • Ontwikkelen van gemeenschappen die potentieel hebben voor actieve en gezonde levensstijlen • De richtlijnen moeten breed toepasbaar zijn voor de verschillende sectoren • Doorvoeren op alle schaalniveaus • Opzetten van een bewijstlast-framework	Ja
Physical activity: walking and cycling	• Het aanmoedigen en faciliteren van lopen en fietsen op tal van wijzen en door tal van sectoren • Het beschouwen van de bredere impact die fietsen en lopen hebben • Welke gevolgen zijn er op gebied van veiligheid en inrichting? • Toegankelijkheid vergroten voor iedereen	Ja
Physical activity and the environment	• Opstellen van een formele leidraad voor het bevorderen en creëren van leefomgevingen die aanzetten en tot bewegen dit ondersteunen • Aanzetten op effectiviteit, inclusief kosteneffectiviteit • Formuleren van aanbevelingen op grond van bewijslast • Welke impact zullen aanbevelingen hebben op de gezondheid van de samenleving?	Ja

[70] Wikipedia https://en.wikipedia.org/wiki/Last_mile_(transportation)

[71] World Health Organisation http://www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/urban-health/publications/2009/zagreb-declaration-for-healthy-cities

Behaviour change	• Aanpakken van gezondheidsongelijkheid • Veranderen van gedrag door een brede aanpak over verschillende spectra	Ja
HEAT for walking and for cycling	• Waarderen van de effectieven van verschillende modes om hun effecten te kunnen ramen • Het in kaart brengen van de sociale en economische voordelen van active modes • Het ramen van de gezondheidsvoordelen in kosten • Kosten en gezondheid als MKBA	Ja
Zagreb Declaration for Healthy Cities	• Verkleinen van ongelijkheden • Verlagen van de problematiek van welvaartsziekten • Optreden tegen nieuwe bedreigingen van de publieke gezondheid • Inspelen op hoe de openbare ruimte en innovaties bij kunnen dragen aan gezondheidsverbeteringen	Ja

Tabel 20: Doelstellingen Factsheet C

De doelstellingen sluiten goed aan op de ambities, en bieden tal van handvaten om acties op te zetten om de doelen te bereiken. De volgende speerpunten komen naar voren:

- Gezondheid en duurzaamheid voor de verstedelijking spelen een belangrijke rol, maar hoe geven we dit handen en voeten?
- Het herinrichten van de stedelijke omgeving, bijvoorbeeld met vijf stappen uit de toolbox *'Gezond Ontwerpen'*[72] of de tien principes van *'Active Design'*[73]
- Naast alleen het ontwerp zijn ook de 'orgware' en de 'software' belangrijk, en worden ze bereikbaar gemaakt via bijvoorbeeld gemeenschappen of toegankelijkheid
- Snelheid en reistijdswinst dienen in kaart te worden gebracht, als doorslaggevende factor voor vervoerswijzekeuze

9.2.3.4 Conclusie

Document	Conclusies	Uniek?
If an electric bike is ever going to...	• Mobiliteitseffecten kunnen ook laagdrempelig zijn • Nieuwe kansen voor het fietsen	Nee
Fietsen als medicijn	• Inspiratie vanuit medisch perspectief • De fiets is laagdrempelig • Een bewezen middel om gezondheid te verbeteren	Nee
´Bouwen aan een gezonde stad´	• De kans om aan de slag te gaan met een integrale benadering van gezondheid is er • Zoeken naar de koppeling tussen luchtkwaliteit en gezonde verstelijking • Duurzame mobiliteit is vaak ook actief en gezond • Groene en leefbare stad	Ja
Gezonde verstedelijking, Lichtkogel	• Professional willen zich inzetten voor de gezondheid hun medemens • Er is nog geen uniforme aanpak voor verbeteringen • Het werkveld begint nog te snel, zonder goed over kaders te spreken • Een zeer relevant issue, waar veel maatschappelijk draagvlak voor is	Ja
Gezond ontwerpen, De toolbox	• De toolbox als middel voor verschillende disciplines om samen te kunnen werken • Richtlijnen voor gebruik van ontwerp wat bijdraagt aan een gezonde openbare ruimte • Inspireren	Ja
Obesity and the environment	• Er is in het Verenigd Koninkrijk hoge nood om gezondheid te verbeteren • De mobiliteit zelf staat minder op de voorgrond • Aansluiten bij WHO • Aangaan van een inhaalslag m.b.t. de active mobiliteit	Ja
Active Design	• Bijdragen aan gezondheidsverbeteringen op nationaal niveau • Bestrijden van welvaartsziekten • Gezondheid het hoofddoel, naast de leefbaarheid van gemeenschappen • Tien ontwerpprincipes zorgen samen voor het totaalbeeld • Het bedienen van de juiste partijen op het juiste moment	Ja
Physical activity: walking and cycling	• Een lange en uitgebreide lijst met aanbevelingen • Het introduceren van de voordelen van fietsen en lopen op grote schaal • Aanbieden van handvaten om fietsen en lopen als volwaardige transportmogelijkheden te beschouwen • Maatschappelijke voordelen als bewijslast	Ja

[72] Stadsontwikkeling Rotterdam. (2013). *Gezond ontwerpen, De toolbox, Communicatie door inspiratie*. Bachelor Ruimtelijke Ordening en Planologie, Hogeschool Rotterdam, Instituut voor de Gebouwde Omgeving

[73] Sport England. (2015). *Active Design: Planning for health and wellbeing through sport and physical activity*

Physical activity and the environment	• Een lange en uitgebreide lijst met aanbevelingen • Het introduceren van de voordelen van gezond ontwerp op grote schaal • Van een zit-samenleving naar een dynamische samenleving • Active modes moeten belangrijk worden	Ja
Behaviour change	• Tal van handreikingen voor ieder schaalniveau • Voorbeelden van waar accenten kunnen worden geplaatst • Nudging als sterk voorbeeld • In kaart brengen van context, doelgroep, specifieke probleem en evaluatie-standaard	Ja
HEAT for walking and for cycling	• HEAT is een sleutel tot het beantwoorden van veel vragen in het werkveld • Focus op langzaam verkeer en de kosteneffectiviteit hiervan • Afzetten van MKB tegen andere investering voor mobiliteit in de stad • Implementatie van HEAT zal zorgen voor meerwaarde van active modes door gezondheidsfocus • Invoergegevens moeten van hoge kwaliteit zijn	Ja
Zagreb Declaration for Healthy Cities	• Uniforme ambitie van WHO Europe • Zowel een hoge standaard voor gezondheid, als inzetten op verbeteringen • Binnen 20 jaar gezondheidsgelijkheid in de EU • Zorgzame gemeenschappen, Healthy Cities en streven naar gezonde stede-lijke omgevingen	Ja

Tabel 21: Conclusies Factsheet C

Alle stukken leveren hun eigen bijdragen aan de beantwoording van de vraagstukken rondom mobiliteit en gezondheid. De bijdrage van de documenten aan een overzicht van de sector tot nu toe heeft geboekt op het gebied van integratie, met uitzondering van de eerste twee, is groot. De nieuwe kansen voor lopen en fietsen zijn er, de gezondheidseffecten zijn inzichtelijk, de ontwerprichtlijnen liggen op de tekentafel, het besef dat er veel gedaan moet worden om van een zit-samenleving naar een bewegelijke en gezonde samenleving te gaan is er ook, net als het besef de ernst van de situatie (zeker in het Verenigd Koninkrijk).[74]

De markt lijkt echter te wachten op een sleutelproduct wat de sector als integraal geheel kan activeren om de doelstellingen te verwerken tot een effectieve aanpak van de problematiek die speelt in het veld. HEAT kan een middel hiertoe zijn, maar ook hier zitten nog een aantal haken en ogen aan. De ‘support decision tool’ levert een grote bijdrage aan het invoegen van gezond-heidsaspecten in het besluitproces, maar kan niet alleen ingezet worden zonder begeleiding.[75] Wanneer om HEAT heen een raamwerk wordt gemaakt wat invulling geeft aan alle vragen uit de ruimtelijk ordening, planologie en gezondheidszorg dan kan een goed afwegingskader wor-den opgesteld. Dit dient dan echter een kader te zijn van hele hoge kwaliteit gezien de scope.

9.2.3.5 Rode draad

Document	Rode draad	Uniek?
If an electric bike is ever going to...	• Kickstarter (crowd funding) • Elektrisch fietsen • Vervangen van de auto door een elektrische fiets	Ja
Fietsen als medicijn	• Van de auto op de fiets • Active modes • Hoe richten we ons leven weer gezond in?	Ja
´Bouwen aan een gezonde stad´	• Bereikbare, Slimme en Gezonde Stad & Healthy Urban Living • Integrale Gezonde Verstedelijking • Actieve en duurzame mobiliteit • Veranderen rol van de overheid	Ja
Gezonde verstedelij-king, Lichtkogel	• Gezonde verstedelijking, Gezonde Mobiliteit, Urban Vitality & Horizon 2020 • Maatschappelijk kosten en baten • Sociale gelijkheid in gezondheid • Van incidentele goede voorbeelden naar integrale aanpak • 'Laat bewoners zelf de ruimte inrichten'	Ja
Gezond ontwerpen, De toolbox	• Gezonde buitenruimte, belevingswaarde & gebruikswaarde(diagram) • Toegankelijkheid • BSR-Model • Rotterdamse Stijl	Ja
Obesity and the environment	• Stimulering active modes, tools & guidelines • Obesitas-bestrijding als drijfveer	Ja

[74] Sport England. (2015). *Active Design: Planning for health and wellbeing through sport and physical activity*, p43-45

[75] World Health Organisation Europe. (2014). *Health economic assessment tools for walking and for cycling*

	• Healthy people, healhty places • Transportation and health: a true partnership	
Active Design	• Sociale gelijkheid op het gebied van gezondheid + participatie • Urban Design practise & Healthy Urban Lifestyle • De focus op de gemeenschap, naast gezondheid • Voetgangers en fietsers krijgen de voorkeur • Best practises	Ja
Physical activity: walking and cycling	• Sociale gelijkheid op het gebied van gezondheid + participatie • Urban Design practise & Healthy Urban Lifestyle • De focus op de gemeenschap, naast gezondheid • Voetgangers en fietsers krijgen de voorkeur • Maatschappelijke baten • Joint Strategic Needs Assessment • Evaluatie net zo belangrijk als implementatie	Ja
Physical activity and the environment	• Sociale gelijkheid op het gebied van gezondheid + participatie • Urban Design practise & Healthy Urban Lifestyle • De focus op de gemeenschap, naast gezondheid • Voetgangers en fietsers krijgen de voorkeur • Maatschappelijke baten • Joint Strategic Needs Assessment • Evaluatie net zo belangrijk als implementatie	Ja
Behaviour change	• Sociale gelijkheid op het gebied van gezondheid + participatie • De focus op de gemeenschap, naast gezondheid • Maatschappelijke baten • Opzoeken van partnerschappen met het bedrijfsleven om doeltreffendheid te vergroten • Evaluatie is net zo belangrijk als implementatie • Kosteneffectiviteit. Is de gedragsverandering op lange termijn goedkoper?	Ja
HEAT for walking and for cycling	• Aanzetten tot en waarderen van gezonde mobiliteit • Inzetten op actieve mobiliteit moet win-win zijn • Lopen en fietsen zijn echt Europees • Focus op waarderen van integrale effecten van toepassing van active modes • Omzetten van gezondheidseffecten naar maatschappelijke (meer)waarde	Ja
Zagreb Declaration for Healthy Cities	• Highest attainable standard of health • Sociale gelijkheid op het gebied van gezondheid • Voorbeeldrol • Gezondheid als duurzame meerwaarde • Inspelen op maatschappelijke trends en hier op vooruitlopen	Ja

Tabel 22: Rode draden Factsheet C

Het rapport '*Obesity and the environment*' heeft een doeltreffende conclusie: 'transportation and health: a true partnership'.[76] Een andere belangrijke rode draad is de samenwerking die documenten met elkaar kunnen hebben. Zo zijn de drie documenten van de Britse organisatie van NICE op elkaar aangesloten en vormen ze samen een goed raamwerk. In Nederland mist een serie documenten die op dit niveau in elkaar vallen. Door kennis te combineren ontstaat er meerwaarde; datgene wat gezondheid moet zijn voor projecten in de kleine infrastructuur en het langzame verkeer en waar ook de mogelijkheden liggen.

9.2.4 Factsheet D, Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft vanuit een landelijke rol de overkoepelende verantwoordelijkheid over de kwaliteit van mobiliteit, en zet daartoe in op leefbaarheid en bereikbaarheid, met een vlotte doorstroming in een goed ingerichte, schone en veilige omgeving. Een commitment van die orde van grootte vergt dan ook serieuze richtlijnen en aanbevelingen naar diegenen die het in uitvoering moeten brengen. En terecht! In een meer decentraal bestuursklimaat moet er nog steeds een orgaan bestaan wat de standaarden faciliteert 'top down'. In veel gevallen is dit een van de ministeries (I&M in het bijzonder) samen met Rijkswaterstaat.

Om de visie van het Min. I&M op te nemen in dit onderzoek zijn drie documenten geselecteerd. Twee met betrekking tot de active modes; zowel beschouwen van de huidige rol hiervan en de toekomstperspectieven. Het derde document gaat in op een groot initiatief van het ministerie

[76] Public Health England. (2013). *Obesity and the environment: increasing physical activity and active travel*, p7

wat ook een grote bijdrage levert aan verandering naar een meer duurzame en bewustere aanpak van de buitenruimte: *Gebiedsontwikkeling Nieuwe Stijl*.[77] De stukken zijn alle drie in de afgelopen twee jaar gepubliceerd en daardoor zeer actueel en betrokken bij de ontwikkelingen die voorzien worden voor de nabije toekomst.

9.2.4.1 Introductie

De geselecteerde documenten: '*Fietsen en lopen: de smeerolie van onze mobiliteit'*, *'toekomstbeelden van het fietsgebruik in vijf essays. Wat als…'* en *'Gebiedsontwikkeling Nieuwe Stijl: eerste stappen in de praktijk'* laten heel mooi zien wat de experts bij het ministerie verwachten van de actieve vormen van mobiliteit naar de toekomst toe. Er is veel onderzoek gedaan om beleid te kunnen maken op de toekomstige verwachtingen wat betreft fietsen, lopen en de gebiedsontwikkeling die daar bij hoort.

Nederlanders fietsen en lopen vaker en verder, en dit zal zich blijven doorzetten; vooral in de stad waar ook de fietsdrukte toeneemt. Nederland als Fietsland is in beweging. De inwoners van ons land zijn zich steeds meer bewust van de rol die fietsen en lopen kan spelen in de gezonde levensstijl.[78] Het maatschappelijke belang van fietsen is bijvoorbeeld groter dan ooit tevoren. Een groot aantal mensen heeft om dit te bewerkstellingen de e-fiets al gevonden, voornamelijk in het segment 50+. Alleen niet iedereen pakt zelf, en zonder aanwijsbare reden, zomaar de fiets of start met lopen. Hier zijn investeringen nodig, in aan de ene kant de infrastructuur (hardware) en flankerende maatregelen als informatiecampagnes en andere maatregelen van dit type (orgware en software).[79]

Gebiedsontwikkeling die past bij dit soort vraagstukken is momenteel ook in ontwikkeling, en zoals het ministerie al opmerkt een kwestie van een lange adem. Een bredere aanpak, waar gezondheid een onderdeel van is/word, moet een stap verder gaan dan de huidige aanpak en moet gezien worden als noodzakelijk. Een onderdeel van deze brede aanpak is ook het aanboren van nieuwe activiteiten en nieuwe rollen van initiatiefnemers, private partijen en overheden. Denk hierbij aan burgerparticipatie of een andere vorm van 'bottom up' initiatieven. Duurzaamheid (met gezondheid als duurzame waarde) kan ook hier fungeren als een zelfstandige aanjager van gebiedsontwikkeling.[80]

9.2.4.2 Ambitie

Document	Ambitie	Uniek?
Fietsen en lopen: de smeerolie van onze mobiliteit	• Bevorderen van fietsen en lopen om bij te dragen aan algemene gezondheid • Kosten en baten van de active modes in kaart brengen • Welke bredere MKBAs zijn er?	Ja, 1, 2 en 3
Toekomstbeelden van het fietsgebruik in vijf essays. Wat als...	• De e-fiets als concurrent voor de auto, bus, tram of metro • De kracht van de treinfiets • Tien procent van de autoruimte omzetten in fiets/voetgangers-ruimte • Inzetten op de beleving van reistijd • Wat zal schaalvergroting met zich mee brengen in de stadmobiliteit?	Ja, 1, 2, 3, 4 en 5
Gebiedsontwikkeling Nieuwe Stijl: de eerste stappen in de praktijk	• Nieuwe stijl, en organisch • Nieuwe gebruikerswensen en betere inspelen op maatschappelijke initiatieven • Wat is de gewenste transformatie van de stad en het land?	Ja, 1, 2 en 3

Tabel 23: Ambitie Factsheet D

[77] Ministerie van Infrastructuur en Milieu. (2014). *Gebiedsontwikkeling Nieuwe Stijl: eerste stappen in de praktijk. Van Vinken naar Vonken*

[78] Ministerie van Infrastructuur en Milieu. (2015). *Mobiliteitsbeeld 2015*, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid,

[79] Nederlands Instituut voor Sport en Bewegen http://www.nisb.nl/bekijk-ook/factsheet-bvo-model-nisb.pdf

[80] Ministerie van Infrastructuur en Milieu. (2014). *Gebiedsontwikkeling Nieuwe Stijl: eerste stappen in de praktijk. Van Vinken naar Vonken*

Het overgrote deel van de ambities spreekt zich duidelijk uit voor vernieuwing in de richting van een andere en gezondere mobiliteit in de toekomst; waar een groter deel van de bevolking kiest voor de active modes om een tal van redenen. Zo kan ingezet worden op het bevorderen van fietsen en lopen puur om bij te dragen aan de algemene gezondheid, waarbij de kosten en baten en de MKBA ingericht zijn om gezondheidsverbeteringen en welzijn. Op de meer lange termijn, naar 2030, kan ingezet worden op rigoureuzere veranderingen: de e-fiets inzetten als gelijkwaardige concurrent van de auto, bus, tram of metro, het combineren en revitaliseren van de trein-fiets, het omzetten van 'autoruimte' naar ruimte die fiets- en voetgangersvriendelijke is en zo gebruik zal stimuleren en door bijvoorbeeld in te op de beleving van reistijd en deze zo te beinvloeden te gunsten van de active modes.[81] Voor de gebiedsontwikkeling kan ook zeker ambitieus worden omgegaan met de weg die wordt ingeslagen. De nieuwe stijl wil de mogelijkheden vergroten en belemmeringen of beperkingen uit het verleden wegnemen: door meer organisch te zijn en door nieuwe gebruikerswensen op te nemen in het proces. Belangrijker nog is het beter inspelen op maatschappelijke initiatieven, waardoor nieuwe doelen in zicht komen.

9.2.4.3 Doelstellingen

Document	Doelstellingen	Uniek?
Fietsen en lopen: de smeerolie van onze mobiliteit	• Bereikbaarheid • Overstappen van auto naar e-fiets • Overige maatschappelijke effecten stimuleren (gezondheid)	Ja, 1 Nee, 2 en 3
Toekomstbeelden van het fietsgebruik in vijf essays. Wat als...	• De e-fiets zo positioneren dat het een volwassen en volwaardig vervoermiddel is voor iedereen • De fiets als integraal onderdeel van het ov systeem • Het terugkrijgen van ruimte moet groei stimuleren en kwaliteit vergroten • De gebruiker prikkelen door comfortabele, aantrekkelijke en afwisselde fietsroutes te bieden • Tegengaan dat door schaalvergroting lopen de dupe wordt van beleid	Ja, 2, 3, 4 en 5 Nee, 1
Gebiedsontwikkeling Nieuwe Stijl: de eerste stappen in de praktijk	• Het gebruik en de gebruiker vooropstellen • Oog voor duurzaamheidsprestaties van gebouwen en gebieden • Tijd voor een nieuwe bouwcultuur • De keuze voor faciliteren, stimuleren en loslaten • Waardecreatie • Hoe gaan we om met maatschappelijke initiatieven? Dient het initiatief een overwegend privaat of publiek belang?	Ja, 1, 2, 3, 4, 5 en 6

Tabel 24: Doelstellingen Factsheet D

In de doelstellingen is vooral voor de fiets veel aandacht, om dit als volwaardig vervoersmiddel te positioneren als alternatief of aanvulling op andere modaliteiten. Het begint hier bij de vernieuwende bereikbaarheid die de active modes kunnen bieden, er breidt zich uit naar de overige maatschappelijke effecten die kunnen worden gestimuleerd; waarvan gezondheid er een is. In de essays met toekomstbeelden komen hier een aantal duidelijke doelstellingen van terug: de e-fiets zo positioneren dat het andere modaliteiten kan vervangen, de fiets als integraal onderdeel van het ov systeem benutten, het terugkrijgen van openbare ruimte die in het verleden puur voor mobiliteit was en deze gebruiken om groei en kwaliteit terug te geven aan het publiek, fietsers prikkelen met comfortabele, aantrekkelijke en afwisselende fietsroutes en als laatst lopen als modaliteit beschermen tegen gevolgen van schaalvergroting als gevolg van beleid. In de gebiedsontwikkeling moet daar op worden aangesloten door de gebruiker voorop te stellen, aan waardecreatie te werken en belangen te onderkennen.

9.2.4.4 Conclusie

Document	Conclusies	Uniek?
Fietsen en lopen: de smeerolie van onze mobiliteit	• Fietsen en lopen essentieel onderdeel van het Nederlandse mobiliteitssysteem • De integratie met andere modaliteiten is al goed, maar kan nog beter • Gebruikmaken van de positieve kostenbatenverhouding • Fietsbeleid uitbreiden. hardware, orgware en software • Evaluaties worden nog minimaal uitgevoerd	Ja, 1, 2, 3, 4 en 5

[81] Ministerie van Infrastructuur en Milieu. (2015). *Toekomstbeelden van het fietsgebruik in vijf essays Wat als....* Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

Toekomstbeelden van het fietsgebruik in vijf essays. Wat als...	• Welke innovaties kunnen vlucht gaan nemen? En welke effecten zal dit hebben, zowel gestuurd als ongestuurd door de overheid? • Vijf onderwerpen die samen een beeld vormen van het mobiliteitsvraagstuk voor 2030 • Het totaalplaatje zal het belangrijkst worden in de toekomst	Ja, 1, 2, en 3
Gebiedsontwikkeling Nieuwe Stijl: de eerste stappen in de praktijk	• Gebiedsontwikkeling als open proces • Nieuwe kansen, nieuwe risico's: effectievere en doeltreffendere maatregelen • De overheid gaat faciliteren en risicobeheersing doen omtrent innovaties • Brede waardecreatie en duurzaamheid	Ja, 1, 2, 3 en 4

Tabel 25: Conclusies Factsheet D

In de conclusies van alle drie de documenten van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu komt naar voren dat fietsen en lopen essentiële onderdelen zijn van het Nederlandse mobiliteitssysteem.[82] Om deze rol te behouden en te versterken moet de integratie met andere modaliteiten gezocht worden en waar mogelijk verbeterd. Zo is in de eerste twee documenten duidelijk te lezen dat het in de toekomst steeds noodzakelijkere gaat worden dat de active modes samen of samen in combinatie met het OV op moeten gaan boksen tegen het gemak van de auto. Uitgelezen middelen om op niveau van beleid de active modes een steun in de rug te geven zijn de volgende: gebruik maken van de positieve kostenbatenverhouding, het toevoegen van orgware en software aan een arsenaal van infrastructuur. De effectiviteit van deze middelen dient daarnaast zeker bredere te worden geëvalueerd dan nu het geval is; om actieve terugkoppeling te verbeteren en een effectieve batenanalyse op te stellen voor de life-cycle-cost[83] van een project of maatregel.

Het belang van toekomstige innovaties is in de vijf essays opgenomen en uitgemeten. Welke innovaties zullen precies belangrijk worden? Welke effecten brengen deze met zich mee op korte of juist op lange termijn? Dient de overheid hier alleen faciliterend op te treden of is meer sturing nodig om ongewenste effecten te voorkomen? De vijf essays geven slechts een schets van hoe het mobiliteitsvraagstuk er in 2030 uit zou kunnen zien, en belangrijker nog, met de kennis van nu.[84] Echt radicale innovaties zijn nooit goed te voorspellen of te ramen in modellen. Het belangrijkste is dan ook dat het totaalplaatje bekeken word vanuit de overheid. Hoe willen zij zich op gaan stellen?

De gebiedsontwikkeling, waar ook projecten voor langzaam verkeer bij horen wanneer dit fysiek is, gaat ook een snelle groei doormaken. Dit komt vooral doordat het proces meer open zal worden dan nu het geval is. De uniforme vraag vanuit ‘de markt’ zal de overheid dwingen openheid van zaken te geven en op zoek te gaan naar burgers die zich tegen gebiedsontwikkeling aan willen bemoeien. Dit zal nieuwe kansen en nieuwe risico’s met zich meebrengen die samen gaan zorgen door effectievere en doeltreffendere maatregelen. Dit vergt een nieuwe houding van de overheid: faciliteren en risicobeheersing, vooral omtrent innovaties. Dit zal uiteindelijke leiden tot brede waardecreatie en duurzame oplossingen voor de toekomst, voor *iedereen*.

9.2.4.5 Rode draad

Document	Rode draden	Uniek?
Fietsen en lopen: de smeerolie van onze mobiliteit	• Active modes zijn heel Nederlands • Stijging in het aantal fietsers en lopers • Belevingswaarde wordt belangrijker • Samenwerking tussen hardware, orgware en software • Doelgroep beleid en aanpak richten op sociale achtergrond • Active modes als middel voor sociale gelijkheid	Ja, 1, 2, 3, 4 en 5
Toekomstbeelden van het fietsgebruik in vijf essays. Wat als...	• Duurzaamheid, milieubelasting en reistijdbeleving • Elektrische vervoer, in alle varianten • De rol van de overheid; faciliterend of sturend? • Integratie van OV en de fiets	Ja, 1, 2, en 3

[82] Ministerie van Infrastructuur en Milieu. (2015). *Fietsen en lopen: de smeerolie van onze mobiliteit*. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, p5-7

[83] e-Keet.nl Digital Publishers http://www.infrasite.nl/definitions/definition.php?ID_content=509

[84] Ministerie van Infrastructuur en Milieu. (2015). *Toekomstbeelden van het fietsgebruik in vijf essays Wat als...*. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

	• Doelgroep beleid, en aanpak gericht op sociale achtergrond • Active modes als middel voor sociale gelijkheid	
Gebiedsontwikkeling Nieuwe Stijl: de eerste stappen in de praktijk	• Burgerinitiatieven • Meervoudige business case • Maatschappelijke meerwaarde • Opschalen en professionaliseren • Invalshoek duurzaamheid en lange termijn perspectieven & Smart Cities	Ja, 1, 2, 3 en 4

Tabel 26: Rode draden Factsheet D

9.2.5 Factsheet E, Kenniscentrum Healthy Urban Living

Kenniscreatie en kennis spillover zijn thema's die in de literatuur veel naar voren komen. De kleinere overheden die in een decentrale structuur zorg mogen dragen voor de gezondheid van hun burgers hebben vaak niet afdoende manschappen om ook actueel wetenschappelijk onderzoek te voeren naar welke actualiteiten precies het meest effectief zijn om het hoofd te bieden aan steeds integrale vragen. Het Kenniscentrum Healthy Urban Living, een samenwerkingsverband van onderzoek organen wat zich in Utrecht heeft gevestigd, heeft dit ook gemerkt.

Door middel van 'living labs' zoals bijvoorbeeld het stationsgebied van Utrecht wordt met verschillende partners (TNO, de universiteit van Utrecht, het RIVM, Deltaris, het KNMI en anderen) gewerkt aan kenniscreatie.[85] Met deze kennis kan daarna in de praktijk worden gewerkt. Het is de doelstelling dat deze kennis open en laagdrempelig beschikbaar komt, zodat vrijwel iedereen hier van kan gaan profiteren.

9.2.5.1 Introductie

Middels drie documenten, het *ambitiedocument*, het *inspiratiedocument Gezonde Verstedelijking* en het *visiedocument Slimme en Gezonde Stad* wil het kenniscentrum een aantal eerste bijdragen leveren aan de vragen die spelen in het werkveld. Het ambitiedocument is van deze drie het meest verkennend en het minst inhoudelijk. De andere twee documenten gaan wel duidelijk in op specifieke problemen. In het ambitiedocument worden de volgende vier categorieën afgeschilderd: uitdagingen en kansen in de bereikbaarheid en mobiliteit, het bestaan van gezondheidsongelijkheid, een vernieuwde focus op groene infrastructuur en de creatie van integrale kennis. Deze thema's hebben allemaal raakvlak met elkaar en met de onderwerpen die besproken worden voor zowel Gezonde Verstedelijking en de Slimme en Gezonde Stad. De andere twee documenten voegen hier nog een lange lijst met onderwerpen aan toe:

> *"Het duurzaam inrichten van de stedelijke omgeving, de gezondheid beschermen en bevorderen om hier uitgangswaarden van te maken, de kwaliteit van de omgeving ook aandacht geven, inzetten op co-creatie en coproductie, aansturen beleidsvernieuwingen voor een leefbaarder en bereikbaarder Nederland, het moderniseren van beleid met betrekking tot duurzame ontwikkelingen en innovaties en als laatste leefbaarheid, gezondheid en welzijn verbinding met gebiedsontwikkeling en ruimtelijke planvorming."*
>
> *- Kenniscentrum Healthy Urban Living (2015)*

9.2.5.2 Ambitie

Doordat de documenten hier allen van dezelfde partij komen, en dezelfde kant op schrijven in hun ambitie, is geen noodzaak om onderling te vergelijken op overeenkomsten of verschillen.

Document	Ambitie
Ambitiedocument	• Raakvlaak: de overheid, de samenleving en de fysieke leefomgeving • Gezondheid, welvaart en welzijn • Nieuwe ambities en wensen vertalen • Welke effecten zijn er allemaal op de grootstedelijke mobiliteitsstructuur? • Waar vinden we een nieuwe balans?

[85] Kenniscentrum Healthy Urban Living http://www.kchul.nl/

Inspiratiedocument Gezonde Verstedelijking	• Het waarborgen van gezondheid en welzijn op duurzame wijze • Het individu en de locatie een centrale rol laten spelen in verbeteringen • Beleidsinvalshoeken voor de toekomst stroomlijnen en integreren
Visiedocument Slimme en Gezonde Stad	• De stedelijke gebieden zullen duurzamer moeten worden ingericht • Ontwikkeling van de term gezondheid, naar een dynamische betekenis • Sociale aspecten integreren in vraagstukken • Kennis zal bijdragen aan kwalitatief betere oplossingen

Tabel 27: Ambitie Factsheet E

Een gezamenlijke ambitie die de documenten als eerst delen is de waarborging van de gezondheid en het welzijn van iedereen op duurzame wijze. Dit zou een inspiratie moeten zijn die aanzet tot het verbeteren van de huidige inzichting. De ambitie om raakvlak te creëren tussen de overheid, de samenleving en de fysieke leefomgeving staat hier in het verlengde van. Gezondheid, welvaart en welzijn komen samen net als duurzaamheid en sociale aspecten dat doen. De ontwikkeling van de term gezondheid zelf naar een meer dynamische betekenis moet hier ook aan bijdragen. Alles voor het doel om tot kwalitatief betere oplossingen te komen, en een verhoogde mate van welzijn en een verbeterd stadsklimaat.

9.2.5.3 Doelstellingen

Document	Doelstellingen
Ambitiedocument	• Ontwikkelen van geïntegreerde kennis en een kennisinfrastructuur voor gezond en duurzaam stedelijk leven • Overheden, bedrijven en burgers voorzien van integrale kennis en informatie • Het ondersteunen van integraal beleid • Het bijdragen aan het verbeteren van gezondheid, welvaart en welzijn
Inspiratiedocument Gezonde Verstedelijking	• Het ontwikkelen van gemeenschappelijke taal voor beleidsmakers, onderzoekers en de samenleving als geheel om over gezonde verstedelijking te praten • De basis op orde: de schone, veilige en klimaat-adaptieve stad • De structuur en inrichting van de stad, als tweede stap
Visiedocument Slimme en Gezonde Stad	• Vermijden van onnodige belasting op de omgevingskwaliteit • Naast ecologische aspecten ook gezondheid integreren in beleid en wetgevingskaders • Toekomstbestendigheid nu al inbouwen in de ruimtelijke ordening • 'The future we want'

Tabel 28: Doelstellingen Factsheet E

In de doelstellingen komen ook een aantal zeer interessante opmerkingen naar voren. In het visiedocument wordt duidelijk het doel gesteld dat naast ecologische aspecten ook gezondheid geïntegreerd zou moeten worden in beleid en wetgevingskaders. Dit wordt ondersteund door de andere drie doelstellingen uit dit document: het vermijden van onnodige belasting op de omgevingskwaliteit, het inbouwen van toekomstbestendigheid in de ruimtelijke ordening en het werken aan ‘the future we want’.[86]

De doelstellingen van zowel het ambitiedocument als het inspiratiedocument Gezonde Verstedelijking zijn bij de introductie eigenlijk al aan bod gekomen. De toevoeging is hier wel dat uitgesproken word om eerst aan de basis te werken, die geformuleerd word als de schone, veilige en klimaat adaptieve stad. Wanneer die basis op orde is kan de volledige aandacht gericht worden op de Bereikbare, Slimme en Gezonde Stad.

[86] Kenniscentrum Healthy Urban Living. (2015). *Visiedocument Slimme en Gezonde Stad*

9.2.5.4 Conclusie

Document	Conclusies
Ambitiedocument	• De sectoren die raakvlak met elkaar hebben oefen ook invloed op elkaar uit • De effectieve combinatie van mobiliteit en gezondheid zal meerwaarde opleveren voor de verstedelijking • Bouwen aan kennis en tools • Maatschappelijke meerwaarde zal voortvloeien uit een integrale aanbod van vraagstukken
Inspiratiedocument Gezonde Verstedelijking	• Sterke inzet op co-creatie en coproductie bij het verwezenlijken van ambities • Het bereiken van de Bereikbare, Slimme en Gezonde Stad • De aanbevelingen beginnen bij de maatschappelijke kosten en baten
Visiedocument Slimme en Gezonde Stad	• Richtingen voor de praktijk • Moderniseren van beleid middels project Slimme en Gezonde Stad • Leefbaarheid is nog onderkent, en dit bied een ingang voor gezondheid en welzijn • Een onderzoek agenda zal verder op zoek gaan naar bijdragen voor SGS

Tabel 29: Conclusies Factsheet E

In de conclusie, waarin duidelijk de richting van het Kenniscentrum Healthy Urban Living naar voren komt bestaat geen twijfel over de ingeslagen weg. Meerwaarde is het toverwoord, wat de nieuwerwetse verstedelijking kracht moet geven. De effectieve combinatie van mobiliteit en gezondheid en de integrale aanpak van vraagstukken moeten voor maatschappelijke voordelen gaan zorgen.[87] Een opmerking hierbij is dat de effecten elkaar ook kunnen beïnvloeden in hun uitwerking, zowel positief als negatief. De kennis en tools om dit totale effect te ramen zullen dan ook essentieel worden.

Om de Bereikbare, Slimme en Gezonde Stad te verwezenlijken, met het stationsgebied van Utrecht als 'living lab', moet ingezet worden op de maximale voldoening aan maatschappelijke kosten en baten door in te zetten op burgerparticipatie, co-creatie en coproductie om aan alle ambities te voldoen. Het visiedocument stelt als conclusie dat het moderniseren van beleid, en het gebruikmaken van de term leefbaarheid als middel voor de introductie van gezondheid en milieu in ruimtelijke plannen. De uitbreiding van een onderzoeksagenda en deze in de praktijk brengen zal er voor zorgen dat het project Slimme en Gezonde Stad[88] van de Rijksoverheid kracht word bijgezet en dat de resultaten hiervan landelijk nieuwe kwaliteit kunnen gaan bieden.

9.2.5.5 Rode draad

Veel van de rode draden uit de drie documenten zijn al aan bod gekomen, voornamelijk door de hoge mate van integratie die binnen het kenniscentrum al bereikt is. Samenvattend levert dit het volgende ideaalbeeld op voor de toekomst: *"Lang, gezond, vitaal, sociaal en zelfstandig samenleven, in schone, veilige, prettige, duurzame en economisch welvarende steden!"*. De route hier naar toe is al eerder kort benoemt: de schone, veilige en klimaat-adaptieve stad als basis, waarna gewerkt kan worden aan de bewegingsvolle, mobiele en groene stad als tweede inzet.

Bij deze tweetrapsraket horen een tal van kernwoorden:

Healthy Urban Living, kenniscreatie, gezondheidsbevorderingen, de verbinding tussen de fysieke leefomgeving, de overheid en de samenleving, duurzaamheid en toekomstbestendingheid, gezondheid en welzijn als duurzame waarden, de integrale benadering van gezonde verstedelijking, een ruimtelijke context waar kwaliteit van groot belang is, 'samen maken we de stad', 'smart cities', 'greening transport' en als laatst de Slimme en Gezonde Stad.

[87] Kenniscentrum Healthy Urban Living. (2015). *Inspiratiedocument Gezonde Verstelijking*

[88] Programmateam Slimme en Gezonde Stad, Ministerie van Infrastructuur en Milieu http://www.slimmeengezondestad.nl

9.2.6 Factsheet F, Rijksinstituut voor de Volksgezondheid en Milieu

Het Rijksinstituut voor de Volksgezondheid en Milieu is er in Nederland als kennis- en onderzoeksinstituut om bij te dragen aan de onafhankelijke bevordering en voorlichting over gezondheid en het milieu in ons land. Een groot deel van de actieve bijdrage die het RIVM levert zijn publiek toegankelijke rapporten met daarin richtlijnen omtrent de volksgezondheid en het milieu, allen bedoeld om dit bevorderingen te komen van beide. Het Rijksinstituut houdt hiertoe alle maatschappelijke trends goed in de gaten, en de vraag vanuit de markt naar schonere mobiliteit is hier dan ook geen uitzondering op. Het RIVM kan hier een voorbeeldrol vervullen door nu met vooruitstrevende richtlijnen te komen die inspelen op de vraag van morgen. De geselecteerde documenten geven alle drie een eigen blik op de thema's. Zo is er een brede en uitgebreide beschouwing op het algemene thema, een document over ziektelast en luchtkwaliteit en als laatste een document wat in 2008 een verkenning deed om te proberen antwoord te kunnen geven op de vraag welk type afwegingskader er nodig zou zijn om gezond en milieu te implementeren in ruimtelijke plannen.[89]

9.2.6.1 Introductie

De drie stukken, *'Ruimte en gezondheid, een vanzelfsprekende combinatie', Luchtkwaliteit en gezondheidswinst*' en *'Gezondheid en milieu in ruimtelijke plannen'* geven gezamenlijk een beeld hoe vanuit de gezondheidswetenschappen gekeken word wat het nut en de noodzaak is van het doorvoeren van richtlijnen die dankzij de brede wetenschappelijk onderbouwing die het Instituut meegeeft aan de voorstellen.

Een eerste opmerking die het RIVM plaats bij dit thema is eigenlijk gelijk ook een opvallende. Namelijk dat het thema gezonde verstelijking al heel oud is en eigenlijk een tijd lang uit zicht is geweest, alvorens het nu weer terug onder de aandacht lijkt te geraken. Tijdens de jaren 50 en 60 is Nederland in rap tempo een autoland geworden, wat eigenlijk tegen de gezondheid van ons allemaal in is gegaan.[90]

Nu concepten als milieubelasting en DALYs (disability-adjusted life years)[91] breed ingevoerd zijn, is het ook tijd om dit soort concepten in de praktijk te brengen, meent het RIVM. Dit past dan ook allemaal onder de paraplu van de slimme en gezonde ruimtelijke inrichting, en nu de middelen om monitoring effectief uit te voeren aanwezig zijn kunnen deze ook in beleid of aanbevelingen geïntegreerd worden. Door te '*weten wat werkt*' kan gezocht worden naar gemeenschappelijk en integraal beleid wat kan zorgen voor de verbinding tussen de werkvelden van ruimtelijk ontwerp, het milieu en de volksgezondheid.

In *'Luchtkwaliteit en gezondheid'* word de omvang van de ziektelast als gevolg van milieubelasting op 6% berekend, net boven de 5% als gevolg van overgewicht. Deze twee factoren, die zeker met elkaar samen hangen, rekenen we al aan 10% van de totale ziektelast in Nederland.[92] Dit is wederom met DALYs te berekenen. Een gedachtegang hier, met oog op gezonde mobiliteit, is dat wanneer meer ingezet zou worden op actieve mobiliteit er gewerkt kan worden aan het omlaag brengen van beide percentages wat er samen voor kan zorgen dat de ziektelast in ons land flink terug kan lopen; twee vliegen in een klap.

In *'Gezondheid en milieu in ruimtelijke plannen: Ontwikkeling van een afwegingskader ter ondersteuning van beleidmakers bij integrale beleidsafwegingen ten aanzien van de lokale leefomgeving'* is te zien hoe in 2008 al werd nagedacht over de implementatie van een afwegingskader waarin gezondheidsaspecten een rol speelden voor het beoordelen van de kwaliteit van

---

[89] Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu. (2008). *Gezondheid en milieu in ruimtelijke plannen*

[90] Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport. (2015). *Ruimte en gezondheid, een vanzelfsprekende combinatie? Een verkenning naar de relatie tussen ruimtelijke ordening en gezondheid vanuit het ruimtelijke, milieu- en volksgezondheidsdomein.* RIVM rapport 2015-0002, H. Kruize et al., Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu

[91] World Health Organisation http://www.who.int/healthinfo/global_burden_disease/metrics_daly/en/

[92] Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport. (2015). *Luchtkwaliteit en gezondheidswinst*. Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu, p5

een maatregel of project in de kleinere infrastructuur, zoals bijvoorbeeld een reconstructie of een herontwikkeling van fietsinfrastructuur of andere elementen bedoeld voor langzaam verkeer in de openbare ruimte. Dit document heeft toen meer als verkenning gediend voor de gaten die gedicht kunnen worden, in plaats van een daadwerkelijk afwegingskader 'op de markt' te brengen. De voorzichtige introductie is dan ook dat er nog geen expliciete aandacht is voor gezondheid (anno 2008) en dat dit kan leiden tot een suboptimale kwaliteit van de leefomgeving, tot een minder goede gezondheid en een lager welbevinden van mensen.[93] Het ontwikkelen van een dekkend afwegingskader kan zorgen voor een volledige integratie van de benodigde thema's in de planvorming.

9.2.6.2 Ambitie

Qua ambities lopen de documenten van het Rijksinstituut sterk uiteen. Het terugkerende thema is echter bij alle drie het vergroten van begrip rondom de thema's gezondheid, ruimtelijke inrichting en verstedelijking. Ondersteunen en doorgronden is het devies. Wanneer integraal de achtergronden uit de verschillende werelden kunnen worden begrepen en toegepast kunnen worden, dan kunnen er verbindingen worden getrokken tussen deze verschillende werkvelden. Zodra een gemeenschappelijke taal geschreven is, zal de toenadering gemakkelijker zijn en dus de integratie beter.

Uit de ambitie blijkt wel dat de documenten zeer goed op elkaar aansluiten, zoals in de tabel te zien is. Eigenlijk zijn alle thema's uniek en gaan zij alle in op de kwaliteit van de leefomgeving, door ontwerp of door flankerende maatregelen. Vooral in het laatste document *'Gezondheid en milieu in ruimtelijke plannen*' word de ambitie uitgesproken om de ondersteunende rol van het RIVM uit te breiden en een 'decision support system'[94] te ontwikkelen dat zowel volgens best practises als kennis werkt, om een goed uitgebalanceerd advies uit te brengen met betrekking tot een project of maatregel in de buitenruimte.

Document	Ambitie	Uniek?
Ruimte en gezondheid	• Bevordering van gezonde leefstijl, sociale cohesie, participatie en kwaliteit van leven bij ziekte • Het in kaart brengen van daadwerkelijke effecten van projecten • Achtergronden begrijpen en toepassen, zodat er links kunnen worden gemaakt • Wat zijn belangrijke elementen? • Hoe meet je effectiviteit van maatregelen en beleid?	Ja, 2, 3, 4 en 5 Nee, 1
Luchtkwaliteit en gezondheidswinst	• De ziektelast laten dalen door een lagere blootstelling aan PM2,5 en PM10, roet en andere onderdelen van fijn stof • Bij verlaging van uitstoot nemen ook de negatieve gezondheidseffecten af • Volgen van Europees luchtbeleid	Ja, 1, 2 en 3
Gezondheid en milieu in ruimtelijke plannen	• Het zien van kansen voor gezondheidsbevordering in ieder ruimtelijk inrichtingsproject • Het zien van kansen in het aanleggen van groen, als voorbeeld. Werk maken met werk. • Het ondersteunen van integrale keuzes ten aanzien van de leefomgeving • Een 'decision support system' ontwikkelen dat kennis en initiatieven bij elkaar brengt	Ja, 1, 2, 3 en 4.

Tabel 30: Ambitie Factsheet F

9.2.6.3 Doelstellingen

Document	Doelstellingen	Uniek?
Ruimte en gezondheid	• Tegemoet komen aan nieuwe maatschappelijke behoeften • Burgers verleiden tot gezond gedrag • Combineren van hardware, orgware en software • Concreet stimuleren actieve mobiliteit en sport in de stad • Veiligheid en sociale interactie zijn voorwaarden voor gezond gedrag • Platform Gezond Ontwerp	Ja, 1, 2, 3, 4, 5 en 6
Luchtkwaliteit en gezondheidswinst	• Monitoren of de Europese emissiestandaarden effect hebben • Het verbeteren van de monitoring van de luchtkwaliteit • Het monitoren van de samenstelling van fijn stof • Het volgen van de ontwikkeling in de ziektelast	Ja, 1, 2, 3 en 4

[93] Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu. (2008). *Gezondheid en milieu in ruimtelijke plannen*

[94] Wikipedia https://en.wikipedia.org/wiki/Decision_support_system

Gezondheid en milieu in ruimtelijke plannen	• Het ondersteunen van decentrale beleidsmakers bij het maken van lokale ruimtelijke planprocessen • Het vroegtijdig kunnen betrekken van belanghebbenden bij planprocessen om eerder aandacht te schenken aan een gezonder en hoogwaardigere leefomgeving • Het realiseren van een conceptuele achtergrond voor het afwegingskader • Een conceptversie van het afwegingskader	Ja, 1, 2, 3 en 4.

Tabel 31: Doelstellingen Factsheet F

Ook de doelstellingen laten een divers maar integraal beeld zien van de aanpak die geschapen zou kunnen worden door de combinatie van de doelstellingen. Dit betekend grofweg dat het RIVM meer kennis in huis heeft dan het Instituut misschien zelf door heeft, en dat slimme combinatie van de 'in house knowledge' kan leiden tot kwalitatief goede aanbevelingen. Wanneer de kennis die nu al, anno 2016, aanwezig is gecombineerd zou worden en verpakt kan worden in een nieuw afwegingskader dan kunnen veel van de geformuleerde doelstellingen bij gaan dragen aan hoogwaardige richtlijnen voor het stimuleren van gezondheidsbevorderingen door gebruik te maken van hardware, orgware en software als totaaloplossing.

9.2.6.4 Conclusie

Document	Conclusies	Uniek?
Ruimte en gezondheid	• Schetsen van belang van integratie tussen de ruimtelijke ordening en gezondheid • De geschiedenis van gezond ontwerpen • Op zoek naar een toets matrijs voor de Gezonde Stad • Het Wiel van Egan	Ja, 2, 3, en 4 Nee, 1
Luchtkwaliteit en gezondheidswinst	• De luchtkwaliteit heeft automatische gevolgen voor de gezondheid van inwoners van een gebied • Het is in het nationaal belang dat de luchtkwaliteit zo goed mogelijk is • Monitoring kan de gezondheidseffecten van uitstoot goed in kaart brengen • Integratie van milieubeleid in project Bereikbare, Slimme en Gezonde Stad kan de effectiviteit van beide verhogen	Ja, 1, 2, en 3 Nee, 4
Gezondheid en milieu in ruimtelijke plannen	• Een eerste experiment door het RIVM met een afwegingskader m.b.t. gezondheid en milieu in ruimtelijke plannen • Een aanzet op een aantal vragen die in het werkveld spelen te voorzien van antwoorden, en deze te bundelen in het afwegingskader • De nut en noodzaak van gezondheidsverbetering door de inzet van infrastructuur zichtbaar maken • De aanbeveling spreken nog veel wensen uit; beleving en kenniscreatie moeten nog veel aandacht krijgen	Ja, 1, 2, 3 en 4.

Tabel 32: Conclusies Factsheet F

Als afronding en conclusie op de drie documenten van het Rijksinstituut kan gezegd worden dat een van de doelstellingen uit dit afstudeeronderzoek eigenlijk al best goed in kaart is de gebracht; namelijk het waarderen van gezondheidsaspecten bij het inrichten van de openbare ruimte. Hiertoe worden een aantal middelen aangereikt, die in de drie stukken voorbij komen: het inzetten van bijvoorbeeld het Egan Wheel (Egan et al., 2004) om in te zetten op een waardevaste leefomgeving, het actief monitoren van gezondheidseffecten door bijvoorbeeld uitstoot te meten en in kaart te brengen en als laatst de aanbevelingen uit het rapport over het pilot afwegingskader uit 2008 die pleiten voor meer focus op de beleving van de gebruiker wat doorslaggevende betekenis kan hebben voor de waardecreatie van een project.

Het RIVM stelt in *'luchtkwaliteit en gezondheidswinst'* dat de verbetering van de luchtkwaliteit in het nationaal belang is. Waarom kan dit voor de gezondheidswinst uit actieve mobiliteit niet zo zijn? Eerder is gezien dat de ziektelast van emissies en fijn stof vrijwel gelijk is aan die van overgewicht. Wat maakt dat hier dan niet even actief mee word omgesprongen? De integratie van dit soort prioriteit in projecten als de Bereikbare, Slimme en Gezonde Stad zou dan ook een uitkomst bieden, en laten zien hoe serieus de Rijksoverheid aan de slag wil met dit soort thema's. Dit kan in een afwegingskader goed worden opgenomen, en zo worden verspreid naar decentrale overheden.

9.2.6.5 Rode draad

Document	Rode draden	Uniek?
Ruimte en gezondheid	• Gezonde inrichting leefomgeving, Gezonde verstedelijking/Healthy Urban Living • Nudging & effectiviteit • Van verkortte binnensteden naar het bestrijden van obesitas • Denken in kansen in plaats van belemmeringen • Beoordeling gezonde leefomgeving, uitganswaarden en duurzame stedelijke kwaliteit • Mensgericht en sociaal	Ja, 2, 3, 4 en 5 Nee, 1 en 6
Luchtkwaliteit en gezondheidswinst	• Milieubelasting door mobiliteit -> inzet op minimaliseren voertuigemissies en toepassen Euro VI normen • Levensverwachting en levenskwaliteit verbeteren • WHO-advieswaarden voor uitstoot • Monitoring van ziektelast door het milieu	Ja, 1, 3, en 4 Nee, 2
Gezondheid en milieu in ruimtelijke plannen	• Decentralisatie en ondersteuning lokaal beleid; met hogere leefomgevingskwaliteit als hoofddoel • Beleidsdomeinen nog niet integraal samen in 1 format • Modelering van realiteit belangrijk, maar het fysieke en sociale aspect mag niet worden onderschat	Ja, 2 en 3 Nee, 1

Tabel 33: Rode draden Factsheet F

Voor de rode draad van de stukken van het RIVM zijn veel thema's aan te wijzen die een bijdrage leveren aan de richting van het beleid. Daarom zijn de belangrijkste opgeschreven in de bovenstaande tabel en is niet alles opgenomen.

Allereerst word er vanuit *'Ruimte en gezondheid, een vanzelfsprekende combinatie?'* aansluiting gezocht bij de terminologie van Gezonde verstedelijking/Healthy Urban Living om een gemeenschappelijke taal aan te spreken die de gedeelde doelstellingen vertolken. Door beschouwing van de geschiedenis van gezonde verstedelijking over de afgelopen 150 jaar is daarnaast gekeken naar de best practises van het verleden. Met deze kennis wil men middels nudging en effectief beleid in kansen denken richting mensgericht en sociaal ontwerp van het stedelijk klimaat.[95]

In *'Luchtkwaliteit en gezondheidswinst'* word gewerkt naar een zo laag mogelijke milieubelasting als gevolg van mobiliteit en een verbetering van het stadsklimaat door in te zetten op de minimalisering van voertuigemissies door onder andere de toepassing van Euro VI normen[96] en andere adviezen die zich reeds bewezen hebben door hun doeltreffendheid en effectiviteit.[97] Door de modernisering van de monitoring van ziektelast als gevolg van milieueffecten kan ook real time worden bijgehouden welke maatregelen daadwerkelijk bijdragen aan gezondheidsverbeteringen en welke minder goed aanslaan. Samen zal dit een pakket opleveren van maatregelen die bewezen bijdragen aan de levensverwachting en levenskwaliteit van burgers.

'Gezondheid en milieu in ruimtelijke plannen' wil vooral als hulpmiddel dienen in een tijd van doorgevoerde decentralisatie van de overheid en ondersteuning gaan bieden aan lokaal beleid: met een hogere kwaliteit van de leefomgeving als hoofddoel. Hierin is het scharen van beleidsdomeinen in één integraal format belangrijk, en word opgemerkt dat de fysieke en sociale aspecten niet onderschat mogen worden.

[95] Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport. (2015). *Ruimte en gezondheid, een vanzelfsprekende combinatie? Een verkenning naar de relatie tussen ruimtelijke ordening en gezondheid vanuit het ruimtelijke, milieu- en volksgezondheidsdomein*. RIVM rapport 2015-0002, H. Kruize et al., Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu,

[96] Environment Directorate-General of the European Commission http://ec.europa.eu/environment/air/transport/road.htm

[97] Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport. (2015). *Luchtkwaliteit en gezondheidswinst*. Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu

9.2.7 Factsheet G, Gemeente Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar

Na aandacht te hebben geschonken de documenten met betrekking tot de mobiliteit van de stad Utrecht, als wel de documenten van het Kenniscentrum Healthy Urban Living[98] uit Utrecht, blijven er nog een tweetal documenten 'over' die verder in gaan op enkele ambities en plannen van de Gemeente Utrecht. De stad kan in veel opzichten gezien worden als de meest voortvarende in Nederland met betrekking tot de verwerking van gezondheidsambities en het vertalen hiervan naar praktische projecten en richtlijnen waarmee de stad verbeterd kan worden onder de druk van stijgende inwonersaantallen en toenemende auto- en OV-mobiliteit.

De twee gekozen documenten uit de reeks *Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar* laten zien hoe op een nieuwe manier gekeken kan worden naar oude problemen die maar lastig met conventionele middelen opgelost kunnen worden. Door het schrijven, en het uitvoeren van projecten die horen bij de documenten, laat Utrecht als stad zien dat er mogelijkheden zijn als deze niet uit de weg worden gegaan.

Doordat de documenten zo dicht in functie en perspectief liggen, ze zijn immers onderdeel van hetzelfde programma en komen bij dezelfde gemeente vandaan, is het niet van toepassing om ze onderling te vergelijken in de tabellen.

9.2.7.1 Introductie

De twee beleidsdocumenten van de Gemeente Utrecht in de serie Aantrekkelijk en Bereikbaar, het *Ambitiedocument* en het *Actieplan Schoon Vervoer*, laten allebei een stukje zien van de visie op een toekomstig Utrecht. Het eerste document kijkt verder weg, naar de toekomstige stad Utrecht waar het openbaar vervoer anders word ingezet. Zo werkt de stad hard aan de 'vertramming', om zo de verkeersdruk van alle bussen in de stad weg te nemen en word actief transport gestimuleerd. Dit moet er samen voor zorgen dat de automobiliteit halveert en er een kwaliteitssprong kan plaatsvinden in de openbare ruimte.[99]

9.2.7.2 Ambitie

Document	Ambitie
Actieplan Schoon Vervoer	• Middels het uitvoeringsprogramma en het actieplan aanzetten tot een aantrekkelijke en bereikbare stad met gereduceerde emissies • Gezondheid van inwoners van de stad is een belangrijk uitgangspunt • De Europese normen voor luchtkwaliteit zijn het minimum • Denken over een omslag in het autogebruik, en alles in het werk stellen om de fiets en het OV gebruik te stimuleren
Ambitiedocument	• Uitgangspunten uit het dynamisch stedelijke masterplan (DSM) op de agenda zetten • Sturen op samenhang middels een kwaliteitsagenda, waarbij de samenhang tussen de mobiliteiten integraal is • Afstemming tussen verschillende schaalniveaus, en zien hoe deze elkaar beïnvloeden

Tabel 34: Ambitie Factsheet G

In eerste oogopslag lijken de twee documenten in hun ambitie sterk op elkaar, en lijken ze een eenzelfde boodschap te hebben: hoe maken we Utrecht tot een gezond en leefbare stad? Wanneer beter gekeken word is het verhaal echter iets genuanceerder. Het ambitiedocument is breder en strekt zich uit over een groot aantal facetten, waar gezonde mobiliteit wel een belangrijk onderdeel van is. Het document bemoeit zich echter vooral met de kwaliteit van de buitenruimte en niet zozeer met de gevolgen hiervan op de gezondheid. Het gaat meer om de pure mobiliteit.

[98] Kenniscentrum Healthy Urban Living http://www.kchul.nl/

[99] Gemeente Utrecht. (2015). *Actieplan Schoon Vervoer 2015-2020*. Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar, p6

Het Actieplan Schoon Vervoer is in ambitie wel sterk gelieerd aan dit onderzoek, en veel meer dan het ambitiedocument een middel om aan beleidsverwachtingen te voldoen. Utrecht stelde reeds in 2010 een Actieplan Schoon Vervoer op, wat toen toonaangevend was.[100]

Het Actieplan Schoon Vervoer 2014-2018 gaat op dit programma door, en zoekt wederom naar nieuwe mogelijkheden om middels een uitvoeringsprogramma aan te zetten tot een aantrekkelijk en bereikbare stad. Utrecht is erg betrokken bij de gezondheid van haar inwoners en wil door schonere mobiliteit zorgen dat er niet alleen handhaving plaatsvind van de huidige kwaliteit, maar dat er ook verbeteringen op gaan treden. De speerpunten zijn vanuit het actieplan elektrisch vervoer en de active modes.[101]

9.2.7.3 Doelstellingen

Document	Doelstellingen
Actieplan Schoon Vervoer	• Utrecht maken we samen, en daarbij hoort het organiseren van de mobiliteitsgroei • Een zo groot mogelijke verbetering van luchtkwaliteit en gezondheid bereiken • Het stimuleren van schoon vervoer • Middels de voornemens uit Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar bewoners stimuleren mee te denken over de stedelijke mobiliteit • In 2030 energieneutraal zijn
Ambitiedocument	• Het duurzaam oplossen van de milieu- en veiligheidsknelpunten • Het garanderen van de bereikbaarheid van de economische kerngebieden en stedelijke functies • Het stimuleren van actief en gezond mobiliteitsgedrag • Het maken van een kwaliteitsslag in de openbare ruimte • Het zorgdragen voor een financieel gezonde exploitatie van mobiliteitsvoorzieningen en een verantwoord investeringsbeleid

Tabel 35: Doelstellingen Factsheet G

De eerste doelstelling die in het oog springt in de volgende: Utrecht wil in 2030 energieneutraal zijn. Dit kan alleen als er in de komende 15 jaren veel slagen gemaakt worden en er integraal gewerkt word om dit grote doel te bereiken.[102] Wat dit onderzoek betreft hangt dit af van twee andere doelstellingen; namelijk het samen *met* Utrechtenaren kiezen voor schoon vervoer en de luchtkwaliteitsverbeteringen en de gezondheidswinst die hier bij hoort. Dat zou een win-win situatie zijn.

In het ambitiedocument wordt ook eenzelfde richting op gedacht. De zoektocht naar duurzame oplossingen staat hier centraal: milieu- en veiligheidsknelpunten met betrekking tot het mobiliteitsgedrag en de openbare ruimte dienen blijvend te worden opgelost, ongeacht veranderende omstandigheden. Het document stelt hierin twee ambities: het stimuleren van actief en gezond mobiliteitsgedrag en het maken van een kwaliteitsslag in de openbare ruimte. Deze doelstellingen zullen er samen voor zorgen dat de active modes populairder worden en dus meer bij gaan dragen aan de gezondheid van de inwoners van de stad.

9.2.7.4 Conclusie

Document	Conclusies
Actieplan Schoon Vervoer	• Aanvulling en voorzetting op het vorige plan voor Schoon Vervoer • Utrecht 'full electric' • Werken aan oplaadinfrastructuur, en hier in meegaan als de markt dit vraagt
Ambitiedocument	• De effecten zullen geleidelijk optreden • Duidelijk inzetten op modaliteitskeuze, door te stimuleren op gewenste effecten • Kansen en bedreigingen in kaart gebracht • Vanuit beleidsambities aansturen op een leefbaardere en gezondere stad

Tabel 36: Conclusie Factsheet G

[100] Gemeente Utrecht. (2015). *Actieplan Schoon Vervoer 2015-2020.* Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar, p14-17
[101] Gemeente Utrecht. (2015). *Actieplan Schoon Vervoer 2015-2020*. Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar
[102] Gemeente Utrecht. (2015). *Actieplan Schoon Vervoer 2015-2020*. Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar, p6

Het Actieplan Schoon Vervoer heeft in haar conclusie verrassend weinig weggelegd voor de active modes lopen en fietsen. Ergens is dat niet verbazingwekkend. De doelstelling om in 2030 als stad energieneutraal te zijn vergt vooral aanpassingen van het segment auto, om dit bijvoorbeeld ‘full electric’ te maken. Gezonde mobiliteit kan wel bijdragen hier aan, maar aangezien actieve mobiliteit per definitie al energieneutraal is kan hier geen winst behaald worden op de schaal die nodig is. Utrecht heeft daarnaast natuurlijk aparte documenten voor de active modes, die in factsheet A te vinden zijn.

Het ambitiedocument spreekt echter wel meer de taal van dit onderzoek. Er wordt duidelijke ingezet op de vervoerswijzekeuze en daarmee op de gewenste effecten die dit met zich mee zal brengen. Een van de effecten die met de toename van gezonde mobiliteit is de gezondheidsbevordering waar de Gemeente Utrecht naar streeft. Hierbij wil de stad graag de effecten die op gaan treden in kaart brengen in de vorm van kansen en bedreigingen voor het slagen van het masterplan of voor een deelproject. Dit kan samen aansturen op een leefbaardere en gezondere stad waar meer mensen in willen wonen en werken.

9.2.7.5 Rode draad

Bij deze factsheets zijn ook kernwoorden meer dan toepassing, aangezien het hier gaat om meer abstracte begrippen:

Schone en duurzame mobiliteit, fietsen en lopen, kleine gemotoriseerde tweewielers, elektrische rijden, synergie tussen modaliteiten, gedrag als aangrijpingspunt voor mobiliteitsbeleid, betere leefmilieus dankzij andere mobiliteit, inspelen op maatschappelijke trends en verlevendiging, verduurzaming en vergroening van de stad.

10 Bijlage 2: Literatuurstudie afwegingskaders

Voor het opstellen van een afwegingskader zijn genoeg manieren. De verschillen tussen de methoden kunnen sterk verschillen, zowel in de manier van het gebruiken van informatie en in het verwerken van de gegevens in tekst of op een visuele manier. Het gaat dan ook niet alleen om de boodschap van het afwegingskader of welke aspecten beoordeeld worden, maar ook om *hoe* dit gedaan word en *hoe* het vervolgens gepresenteerd word. Toegankelijkheid is ook hier belangrijk, zodat iedere geïnteresseerde gebruik kan maken van het middel. Voor de verbetering van transparantie is het daarnaast ook wenselijk om een middel in te zetten wat zo uitleesbaar mogelijkheid is voor alle mogelijke doelgroepen.

Werkwijze
De vraag is dan ook hoe deze lijn kan worden doorgezet om een afwegingskader te ontwikkelen, waarmee universeel getoetst kan worden. Het opstellen liep volgens de volgende stappen:

1. Het beschouwen van voorbeelden en technieken waarmee een twaalftal aspecten kunnen worden ondergebracht in *één* enkel format. Bijvoorbeeld een spidergraph of een soortgelijk model;

2. Het opstellen van de gradaties waarbinnen *één* van de aspecten kan scoren. In deze fase worden de waarderingsmatrixes opgesteld;

3. Het gelijkstellen van de normeringen zodat ze in één model kunnen worden ondergebracht, waar later een figuur van kan worden gemaakt;

4. Beschrijving van alle gradaties in tekst, bij de visuele uitwerking;

5. Verwerken van resultaten in verslagvorm, en het schrijven van een leidraad voor het gebruik van de spidergraph.

Dit komt ruwweg neer op drie thema's die belangrijk zijn bij het opstellen van een format:

- *Het gemak van de 'front end' van het product*
  Hoe eenvoudig is het om de tool te voorzien van gegevens? Er kan hier gedacht worden aan een vragenlijst of een Excel sheet die eenvoudig kan worden ingevuld door verschillende professionals. Het wegnemen van belemmeringen tijdens het invoeren van gegevens in een tool is dan ook van groot belang voor het invoeren van een afwegingskader in de sector.

- *De kwaliteit van de feedback uit de tool*
  Het daadwerkelijk geven van waardering aan één van de aspecten door het afwegingskader dient goed en eenduidig te zijn. Wanneer een partij bereid is gevonden om een pilot met de tool in te zetten of wanneer het instrument breder word ingezet dan moeten de resultaten meerwaarde toevoegen aan het project of het proces. Dit kan alleen gebeuren als de feedback *kwaliteit* toevoegt.

- *Presentatie van waardering*
  De manier waarop de gegevens aan een breed publiek worden getoond is van groot belang, om ook daadwerkelijk transparante en toegankelijke resultaten te behalen die op meerdere schaalniveaus en niveaus van deskundigheid toepasbaar zijn. Alleen een feedback in schrift is weinig overleg baar, en vergt een interpretatie. Visuele weergave kan hier een enorme verbetering bieden, in welke vorm dan ook. Staafdiagrammen of spidergraphs zijn allen geschikt. Een belangrijke toevoeging hier is echter wel het gebruik van een waarderingsschaal die voor iedereen gemakkelijk herkenbaar is: bijvoorbeeld kleurgebruik of cijfers van 1 tot 10. Een andere suggestie is de toevoeging van een grenslijn om te bepalen wanneer een voldoende of onvoldoende score behaald is op één van de aspecten van het afwegingskader.

Met deze drie richtlijnen voor de toegankelijkheid van een afwegingskader, vanuit de gebruiker gezien, kan gezocht worden naar voorbeelden die passen bij deze wensen.

10.1 Voorbeeldafwegingskaders

Op de volgende bladzijden zullen een aantal voorbeelden van afwegingskaders naar voren komen, die aansluiting vinden bij het onderwerp van het te ontwikkelen afwegingskader. Het doel van de evaluatie van de voorbeelden is om hier van te leren; de goede elementen meenemen, en elementen die niet duidelijk zijn verbeteren of aanvullen. Een slimme combinatie van de vijf voorbeelden, en de vergaarde kennis uit de literatuurstudie zullen samen vorm gaan geven aan het afwegingskader Healthy Urban Living.

De vijf voorbeelden zijn:

- Omgevingswijzer.org van Rijkswaterstaat;
- Functional Ambience van de Hogeschool Rotterdam en de Urbanisten;
- Afwegingsinstrumentarium - Kwaliteit Leefomgeving van het RIVM;
- Gezond Ontwerpen: De toolbox van Stadsontwikkeling Rotterdam;
- Het afwegingskader Ondergrond/Bovengrond, Kwaliteit van leefomgeving van DRIFT.

10.1.1 Omgevingswijzer: duurzaam instrument

10.1.1.1 Introductie

De omgevingswijzer is zoals eerder benoemd een onderdeel van het programma ‘Duurzaam GWW’ van de Rijksdienst van Ondernemend Nederland. De tool is heel divers in toepassing en helpt op het gebied van de algemene duurzaamheid van een project, in de twaalf categorieën:

1. *Energie en materialen*
   Voor een duurzaam en minder afhankelijk energiesysteem is een sluitend systeem van energieproductie en energievraag nodig. De Trias Energetica geeft aan hoe we onze energievraag en ons energieaanbod hierop kunnen aanpassen.
2. *Water*
   Om een duurzame en veilige leefomgeving te creëren in Nederland, hebben we een duurzame en klimaatbestendige bescherming nodig tegen onder andere zeewater, rivierwater, grondwater en regenwater.
3. *Bodem en Ondergrond*
   De bodem faciliteert onze activiteiten, maar is kwetsbaar en negatieve ontwikkelingen zijn moeilijk te keren. Duurzaam omgaan met de bodem is daarom van essentieel belang.
4. *Ecologie en biodiversiteit*
   Een sterk en flexibel ecosysteem is een belangrijk onderdeel van een bestendige en duurzame leefomgeving. Het is daarom van groot belang om flora en fauna optimaal de mogelijkheid te bieden zich te kunnen ontwikkelen.
5. *Ruimtegebruik*
   Omdat ruimte schaars is in Nederland, is het belangrijk dat we beschikbare ruimte zo efficiënt en multifunctioneel mogelijk inrichten. Uitbreiding van bebouwd gebied dient dan ook enkel te worden toegelaten als dat nodig is.
6. *Ruimtelijke kwaliteit*
   Ruimtelijke kwaliteit is het vinden van een goede balans tussen gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde. Integraal ontwerp maakt het mogelijk deze balans te vinden en versterken.
7. *Welzijn en gezondheid*
   Door ruimte zo in te richten dat een positieve bijdrage geleverd kan worden aan het welzijn en de gezondheid van bewoners, gebruikers en bezoekers, ontwikkelen we een duurzame en veilige leefomgeving.
8. *Sociale relevantie*
   Voor een duurzame ontwikkeling van ruimte, is het belangrijk dat de ontwikkeling een positief effect heeft op het sociaal welzijn van gebruikers en omwonenden.

9. *Bereikbaarheid*
   Door de bereikbaarheid van gebieden goed te houden en gebruikswaarde van infrastructuursystemen te vergroten, kan de toekomstwaarde van een gebied worden vergroot.
10. *Investeringen*
    Een duurzame financiering van een opgave is nodig om ontwikkelingen op de korte maar ook op de lange termijn mogelijk te maken.
11. *Vestigingsklimaat voor de bedrijvigheid*
    Om een economisch vitale en duurzame omgeving te ontwikkelen is het belangrijk een economisch beleid te formuleren dat aansluit bij de sterke en zwakke punten van de regio.
12. *Vestigingsklimaat voor de bevolking*
    De economische vitaliteit van de bevolking vormt samen met die van de bedrijvigheid een essentieel onderdeel van een duurzame economie.

Voor iedere categorie dienen een aantal vragen te worden beantwoord, met positief, geen of negatief, zodat er een score per onderwerp volgt. De score is werkt met acht ‘blokjes’ per categorie, waarbij de helft als groen oftewel positief werkt en de andere helft als rood en negatief. Belangrijk is op te merken dat een project per categorie zowel een positieve als negatieve score kan worden gehaald, wat de tool sterker maakt in de boodschap die word verkregen wanneer de hele vragenlijst is ingevuld en een spidergraph ontstaat.

10.1.1.2 Strategie

De Omgevingswijzer wil verbinden, en daarmee waarde toevoegen aan het proces rondom duurzaamheidbeleid van project van grote of van kleine schaal. Het faciliteren van discussie rondom een gestructureerde visie is hier dan ook voornamelijk het hoofddoel. Het vertalen van ambities naar een probleemperspectief is de voornaamste beweegreden om te tool in te zetten. Wat daarnaast een zeer welkome toevoeging van het middel is zijn de indeling van categorieën naar ‘doelgroep’: sociale uitwerking, ecologische aspecten en economische duurzaamheid. Deze komen overeen met de gedachtegang van ‘people, planet en profit’. Met die ingevingen vind het aansluiting bij het overheidsprogramma Aanpak Duurzaam GWW.[103]

Wat levert de Omgevingswijzer op?
Het middel geeft een goede basis om kansen (en bijbehorende risico’s) te bespreken met de opdrachtgever en verschillende omgevingspartijen, om daarna scherpe afspraken te maken over wie voor welke doelen verantwoordelijk is. Op die manier worden verrassingen voorkomen in een later stadium, bijvoorbeeld tijdens de ruimtelijke procedures. Het integrale karakter van de Omgevingswijzer gaat ook hand in hand met het vergroten van de efficiency. Binnen een project kunnen verschillende duurzaamheidsthema’s verbonden worden zodat synergie (voordeel) ontstaat. Het voeren van een gestructureerde discussie over duurzaamheid en meekoppelkansen is het belangrijkste doel van de Omgevingswijzer. (RWS, 2015)[104]

Wat is de toepassing van de Omgevingswijzer?

- Checklist;
- Beschouwen van alternatieven en varianten;
- Consistentie tussen MIRT-fases bewaken.

Dit laat zien dat de tool drievoudig werkt, door 3 invalshoeken, 12 thema’s en ca. 50 principes in te zetten voor een integrale discussie over duurzaamheid.

[103] Rijksdienst van Ondernemend Nederland http://www.duurzaamgww.nl/

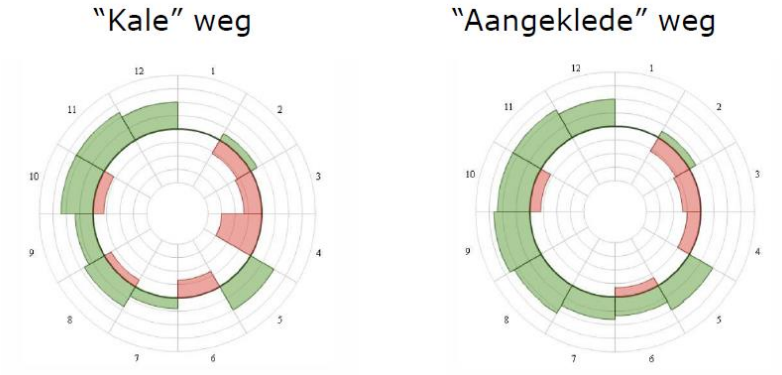
[104] Rijkwaterstaat. (2015). *Handleiding Omgevingswijzer; Duurzaamheid op basis van people, planet en profit*

10.1.1.3 Uitwerking resultaten

Wat levert de Omgevingswijzer dan als resultaat op? Bijvoorbeeld visueel?
Het invullen van de tool via omgevingswijzer.org geeft inzicht in de kwalitatieve prestatie van een project op de twaalf aspecten. Projectalternatieven kunnen in één oogopslag zien wat de grote verschillen zijn in duurzaamheidsambitie en waar de accenten wel op niet liggen van een project.

Een voorbeeld hiervoor is het bepalen van de ambitie voor het project A13/16, waarbij voor een het stuk Infrastructuur met nationaal belang is beschouwd met de Omgevingswijzer.[105]

Figuur 3: Ontwikkeling ambitie project A13/16 (1)



Figuur 4: Ontwikkeling ambitie project A13/16 (2)

In dit voorbeeld is de toegevoegde waarde van duurzaamheid duidelijk waarneembaar. De initiele kosten zullen in variant 'aangeklede weg' veel hoger zijn dan bij variant 'kale weg', maar op de langere termijn zal de duurzaamheid veel voordelen gaan bieden op verschillende aspecten; onderhoudskosten, bereikbaarheid, sociale vooruitgang en gezondheid. Door in te zetten op meerwaarde en in te zetten op een kansen-aanpak kan een mobiliteitsproject als A13/16 meer maatschappelijke waardevol gezien worden, nu tijdens de verkenning/aanbesteding en voor straks wanneer het project tijdens een lange levensduur een totale bijdrage kan leveren aan de omgeving naast het mobiliteitsvraagstuk wat ten grondslag ligt van het project.[106]
Een verdere mogelijkheid die de Omgevingswijzer biedt is een punt voor centrale informatie over de twaalf aspecten die Rijkswaterstaat en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu hebben gesignaleerd als belangrijk en invloedrijk voor projecten. Door de indeling naar de 3 invalshoeken, 12 thema's en ca. 50 principes ontstaat ook een grote informatievoorziening voor professionals die zich bezig houden met planvorming of uitwerking van projecten vanaf het begin tot de uitvoering hiervan, of tot zelf het onderhoud. Deze kennis moet dienen om discussies over projecten te vergemakkelijken en te verdiepen op inhoud.[107]

---

[105] Rijkswaterstaat. (2014). *De Omgevingswijzer maakt duurzaamheid inzichtelijk in het MIRT*, p19-20
[106] Rijkswaterstaat. (2014). *De Omgevingswijzer maakt duurzaamheid inzichtelijk in het MIRT*
[107] Rijkswaterstaat https://www.omgevingswijzer.org/

10.1.1.4 Voordelen en nadelen

Voordelen
De Omgevingswijzer biedt een groot aantal voordelen voor het werken aan projecten. Om te starten met het digitale platform is niet veel extra vaardigheid nodig, en kunnen toch veel nieuwe aspecten aan bod komen. Zo kan bijvoorbeeld star denken over duurzaamheid worden overwonnen en kunnen duurzamere en betere projectalternatieven de kans krijgen om te floreren. De focus ligt ook op kwalitatieve beschouwen, en niet op een rapportcijfer of door de tool in te zetten als toetsinstrument. Het gaat om een indicatie, maar vooral om nadenken over de materie. Een van de grote voordelen is dat de Omgevingswijzer zo goed is aangeslagen, en dus succesvol is in het aanwakkeren van discussies over duurzaamheid.[108] De kracht van de check is daarnaast dat het wanneer het word bijgestaan door andere middelen zoals MKBA, MER en BREEAM veel kan word geraamd met betrekking tot een project. Dit verhoogt de kwaliteit van projecten en verkleint het risico op een weinig duurzaam project.

Nadelen
De Omgevingswijzer dient niet al besluitmiddel, en dient expliciet als middel om discussies te faciliteren over de duurzaamheidsambitie van een project(alternatief). Het gaat om verkenning, niet om de objectieve beoordeling. De wijzer is een middel, niet een voorschrift of leidraad voor ontwerp. Daarnaast is het gebruik, en daarmee de effectiviteit van de check, zeer afhankelijk van de professional die de vragenlijst online invult. Het gaat om ambities, en niet om harde doelstellingen. Het kan daarnaast erg lastig zijn om in te schatten hoe een eigen project zou moeten scoren op de Omgevingswijzer.

10.1.2 Functional Ambience

10.1.2.1 Introductie

Het tweede afwegingskader in deze reeks is een document wat zich heel specifiek richt op één onderdeel van de openbare ruimte: de stadsstraat. Het ontwerp hiervan komt in veel opzichten te kort aan de wens van de gebruiker, en dan voornamelijk op de elementen identiteit, comfort en leefbaarheid. Het document Functional Ambience stelt vooral dat de balans tussen de stadstraat als functionele ruimte en als sociale ruimte zoek is en dat een nieuwe balans gevonden moet worden waarbij gebruikers (de mens) meer aandacht moet krijgen. Straten zijn voor een stad een concreet middel om stedelijkheid te kunnen beïnvloeden. Bij de ontwerpers van stadsstraten lijkt echter een hardnekkige vorm van zwart-wit denken te domineren. Wat ontbreekt, is een integrale ontwerpstrategie waarbij de verschillende disciplines die bijdragen aan het ontwerpen van een stadsstraat (landschapsarchitectuur, stedenbouw, architectuur, civiele techniek, verkeerskunde) vanuit gelijkwaardigheid en samenhang samenwerken.
Met de verschoven nadruk op het herinrichten van de bestaande stadsstraten verandert ook de relatie tussen overheid en burgers in het proces. De start van een ontwerp is niet vanzelfsprekend top-down zoals de uitvoering van meerjarige verkeerscirculatieplannen. Het initiatief kan evengoed uit de lokale gemeenschap komen. Dit vergt een andere, meer open ontwerpaanpak. Welke middelen hebben we nodig om te komen tot een integraal en afgewogen ontwerp? Eerst is het van belang voor iedere specifieke situatie op zoek te gaan naar een balans tussen het organiseren van de space of flows, het verplaatsen, en het organiseren van de space of places, het verblijven.

De regulering van de nieuwe stadsstraat gaat via de Functional Ambience aan de hand van 8 categorieën, vier voor de *world of flows* en vier voor de *world of places*:

1. *Net*
   De positie en het belang van de straat in het netwerk
2. *Stromen*
   Fluïditeit van verkeersdeelnemers in de langsrichting van de straat

[108] Royal HaskoningDHV https://www.royalhaskoningdhv.com/nl-nl/nederland/nieuws/nieuwsberichten/20140926n-onderzoek-verduurzaming-mirt/2785

3. *Kris-kras*
   Bewegingen in de dwarsrichting van de straat
4. *Verweven*
   Tijdelijke samenkomst en menging van verkeersdeelnemers
5. *Zoneren*
   Organisatie van functies en activiteiten in de straat
6. *Clusteren*
   Activiteiten van sociale interactie en samenklontering van mensen
7. *Frontyard*
   Manifestatie van de relatie tussen gebouwen en de straat
8. *Symboliek*
   Manifestatie van het specifieke karakter van de straat

Per categorie wordt een score van 1 tot en met 10 bepaald aan de hand van vijf stappen:

- *Observatie*
  Wat valt er op aan de buitenruimte, wat zijn specifieke elementen?
- *Scene*
  Welke activiteiten kunnen worden waargenomen op straat? Hoe gebruikt men de ruimte?
- *Ontwerp*
  Het inzetten van ontwerpingrepen aan de hand van de scenes en aan de hand van de acht categorieën.
- *Conclusie*
  Hier word bepaald hoe de categorieën zich tot elkaar verhouden en welke prioriteit hebben.
- *Spidergraph*
  Het opstellen van een vergelijking van een oude en nieuwe situatie aan de hand van de 8 categorieën. Dit gebeurd aan de hand van een model waarin in een cirkel per categorie punten zijn verdeelt.

10.1.2.2 Strategie

Er is geen standaardrecept voor een goede stadsstraat omdat de omstandigheden altijd verschillend zijn: andere verkeersbelasting, andere positie in de stad, andere stad met andere mensen, andere weersomstandigheden, et cetera. Dit bekent dat de ‘koude’ toepassing van richtlijnen uit een ASVV[109] of ander CROW[110] boek misschien wel voor een veilige en duurzame straat zal zorgen, maar niet voor de levendigheid of het stadsklimaat waar men echt op zit te wachten. Het doel van de opgestelde richtlijnen is efficiëntie. Voor begrippen als ruimtelijke kwaliteit is binnen de verkeerskunde steeds minder ruimte.
Door Functional Ambience als methode te testen op een aantal cases zijn een aantal kernwaarden gevonden, die zijn gevat in zeven punten die je als een korte handleiding kunt lezen. Het zijn ‘zeven basics’ die je in acht moet nemen als je een goede stadsstraat wilt kunnen plannen, ontwerpen en maken.

1. *Ga uit van goed gedrag van mensen*
   Minimaliseer restrictieve en preventieve maatregelen, en hanteer zo veel mogelijk de menselijke maat en behandel verkeersdeelnemers als mens en niet als ‘verkeer’
2. *Benut bestaande kwaliteiten*
   Door het huidige gedrag te observeren kan doorzien worden welke aspecten van de inrichting werken en wat nog niet functioneert.
3. *Creëer de passende balans tussen verkeer en verblijf*
   Een goede stadsstraat is een gedeelde ruimte voor veel verschillende gebruikers en is zowel verkeersruimte als verblijfsruimte. Aan beide moet een passende ruimte gegund worden waarbij het belangrijk is om de wereld van verkeer en de wereld van verblijf te verbinden.

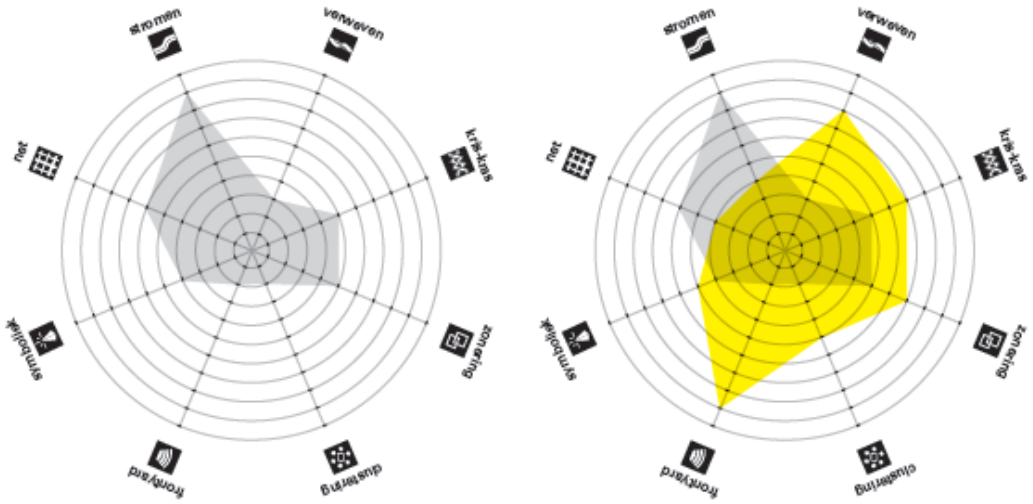
[109] Kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur http://www.crow.nl/publicaties/asvv-2012-aanbevelingen-voor-verkeersvoorzieningen
[110] Kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur http://www.crow.nl/

4. *Meng waar het kan, scheidt als het moet*
   Door de nauwkeurige bepaling van de positie van de stadsstraat in het stedelijke verkeersnetwerk, kan de juiste balans worden gevonden tussen ruimt er voor doorstroming enerzijds en de ruimte voor verweving en kriskras bewegen anderzijds.
5. *Maak plekken en stimuleer sociale interactie*
   Een goede stadsstraat biedt ruimte voor private acties in het publieke domein. Dit kunnen private elementen zijn zoals terrasjes, publieke elementen zoals plantenbakken en functionele elementen zoals fietsenrekken.
6. *Ontwerp structuur en laat ruimte*
   Binnen de ontworpen structuur wordt ruimte geboden voor informeel gedrag en verblijf. Een goede stadsstraat organiseert vrijheid.
7. *Het zit hem in de details*
   De ruimte die wordt toegekend aan verschillende verkeersdeelnemers luistert nauw en is afhankelijk van de context. De wijze waarop de straat wordt gemaatvoerd en gematerialiseerd draagt in zeer belangrijke mate bij aan het gebruiksgemak, de sfeer en de identiteit van de stadsstraat.

Het bepalen van de ambitie voor deze zeven punten komt terug in de spidergraph met de 8 categorieën.

10.1.2.3 Uitwerking resultaten

Functional Ambience is de zoektocht naar bijzondere kwaliteiten van stadsstraten. De relatie tussen het ontwerp van de straat en het bereikte resultaat op straat in het gebruik en het gedrag staan daarbij centraal. Door op een nieuwe manier te kijken naar de materie kunnen echt integraal ontworpen straten ontstaan.
Het ontwikkelde FA begrippenkader is het vertrekpunt voor de methodiek. Om te beginnen zijn voor de methode al de acht begrippen geplaatst in de figuur van een “spidergraph”. De symbolen zijn ingedeeld op een cirkel en verbonden met acht lijnen. De acht lijnen in de FA-spidergraph hebben een indeling waardoor het mogelijk is elk van de begrippen (symbolen) te waarderen en als ‘score’ in te vullen (veel-weinig / hoog-laag / belangrijk-onbelangrijk). Belangrijk op te merken is dat de spider graph kan worden ingevuld voor zowel een oude als een herontworpen situatie, zodat ook verschillen in ambitie kunnen worden getoond.



Analyse: De straat zoals die is wordt in één spidergraph gewaardeerd op alle begrippen van Functional Ambiance

Ambitie: Na de analyse (grijs) worden de ambities voor de stadstraat gescoord in dezelfde spidergraph(geel).

Figuur 5: Functional Ambience spidergraph

De spidergraph is het middel om de kwaliteiten en problemen van de stadstraat en de ambities voor het verbeteren ervan bespreekbaar te maken in een gedeelde 'taal'. Een taal die niet exclusief toebehoort aan disciplines maar die open is en gedeeld kan worden door alle deelnemers aan het ontwerpproces. Het resultaat van de FA-methode is een belangrijk moment in het verdere (ontwerp)proces. Het is de basis voor een integraal ontwerpteam om de stappen van SO-VO-DO te zetten. Behalve in de setting van een integraal ontwerpteam dat direct verantwoordelijk is voor het tot stand komen van het ontwerp (SO-VO-DO) kan de FA-methode ook uitstekend gebruikt worden in een bestuurlijke context en bij de participatie van belangengroepen en stakeholders in het proces.[111]

10.1.2.4 Voordelen en nadelen

Voordelen
Een vooraanstaande kwaliteit van Functional Ambience is de aandacht uitgaat naar de beleving en de leefbaarheid van de stadsstraat. *"If you plan for cars and traffic, you get cars and traffic. If you plan for people and places, you get people and places."* (Whyte, 1980). FA is een oproep om af te stappen van de harde richtlijnen en plaats te maken voor een methode waarbij de mens weer centraal staat. Door op straat te gaan kijken en gedrag te observeren kan een beter beeld worden verkregen van wat *nodig* is, en waar vanuit de gebruiker vraag naar is.
De mogelijkheid om situaties middels de spidergraph te vergelijking kan daarnaast ook enorm helpen bij de identificatie van prioriteiten van een herontwerp; door onder andere uit te gaan van de positie van de straat in een netwerk of de symboliek ervan.

Nadelen
Functional Ambience is heel specifiek gericht op de stadsstraat, en hierdoor is de scope van de toepasbaarheid niet heel groot. Dit roept ook op hoe integraal het middel eigenlijk is, en wat de reikwijdte is binnen de sector. De toepassing van de spidergraph voor het beoordelen van de ambitie van een herontwerp is dan ook meer incidenteel dan dat het standaard gebruik is. Het is dan ook de vraag of de methode genoeg is om over te gaan op een meer open ontwerpaanpak.

10.1.3 Afwegingsinstrumentarium – Kwaliteit Leefomgeving, RIVM 2008

10.1.3.1 Introductie

In het document *'Gezondheid en milieu in ruimtelijke plannen'* word duidelijk een aanzet gemaakt tot een afwegingskader. Het doel is hierbij de ontwikkeling van een afwegingskader ter ondersteuning van beleidsmakers bij integrale beleidsafwegingen ten aanzien van de lokale leefomgeving.

Om tot een effectief lokaal ruimtelijk beleid te komen, waarin milieu en gezondheid een duidelijke plaats hebben, en de leefomgeving integraal in plaats van sectoraal wordt benaderd, is een goede samenhang tussen ruimtelijk, milieu- en gezondheidsbeleid van belang. Daarnaast is er vaak geen expliciete aandacht voor gezondheid in ruimtelijke plannen. Dit kan leiden tot een suboptimale kwaliteit van de leefomgeving en tot een minder goede gezondheid en een lager welbevinden van mensen. Om lokale beleidmakers te ondersteunen bij het maken van integrale beleidsafwegingen ten aanzien van de leefomgeving en daarbij milieu en gezondheid vroegtijdig in ruimtelijke planprocessen mee te laten nemen, ontwikkelt het RIVM in opdracht van het Ministerie van VROM een afwegingskader. Er wordt beschreven hoe het afwegingskader is ontwikkeld vanuit conceptuele kaders voor leefomgeving en gezondheid. Van daaruit is een demoversie van het afwegingkader ontwikkeld die zoveel mogelijk aansluit bij de gemeentelijke praktijk, en de fasen van het ruimtelijke planproces als uitgangspunt gebruikt voor de structuur.

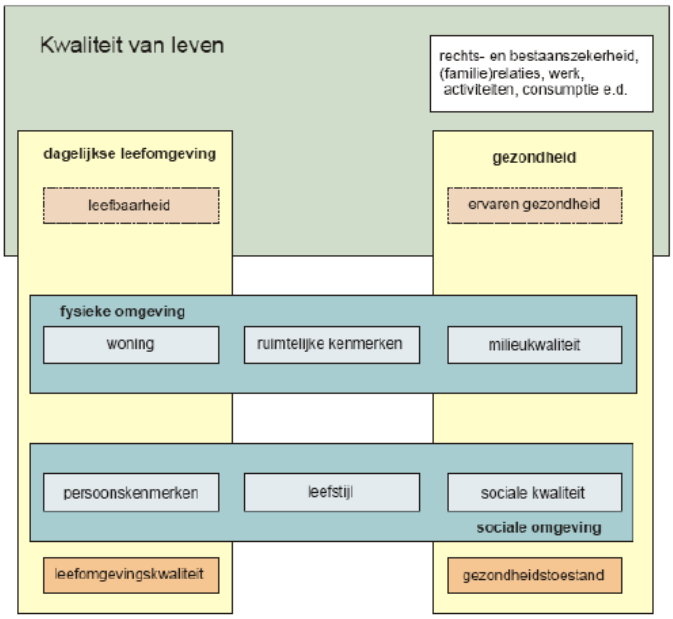
Het is binnen deze beleidscontext dat het RIVM in opdracht van VROM (DGM-LMV)[112] een afwegingskader ontwikkeld om voornamelijk lokale beleidmakers te ondersteunen bij het maken

[111] Hogeschool Rotterdam/De Urbanisten. (2013). *Functional Ambiance: een nieuwe manier van ontwerpen aan stadsstraten*. Bachelor Ruimtelijke Ordening en Planologie, Hogeschool Rotterdam, Instituut voor de Gebouwde Omgeving
[112] Voormalig Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, Directoraat-Generaal Milieubeheer

van integrale beleidsafwegingen ten aanzien van de leefomgeving, waarin gezondheid een prominente rol heeft. De achterliggende kennisvraag vanuit VROM daarbij was 'het ontwikkelen van een prototype afwegingsinstrument voor modellering van gezondheid en leefomgevingskwaliteit'. Het huidige product heeft meer het karakter van een beleidsondersteunende 'tool' ('decision support system') dat bestaande (praktijk)kennis en initiatieven bij elkaar brengt ter ondersteuning van lokale beleidmakers.

10.1.3.2 Strategie

Door de wens breed kader op te stellen is gewerkt aan de hand van conceptuele modellen waarin de relatie van kwaliteit van de lokale leefomgeving met welzijn en gezondheid is beschreven.



Figuur 6: Ordeningskader (RIVM, 2000)

De conceptuele kaders vormen de basis voor het ontwikkelen van het afwegingskader. Daarmee onderscheidt het zich van diverse andere initiatieven, die veelal minder theoretisch onderbouwd zijn, en meer gebaseerd zijn op een specifieke beleidspraktijk en in die zin niet altijd generiek toepasbaar zijn. Elementen die terugkomen in het afwegingskader zijn:

- Het onderscheid naar de verschillende domeinen en sub domeinen van kwaliteit van de leefomgeving;
- De verschillende ruimtelijke schaalniveaus;
- Het onderscheid naar objectieve en subjectieve indicatoren;
- De dynamische context (bestaande en toekomstige situatie).

Voor verdere ontwikkeling van een afwegingsinstrument voor een integraal milieugezondheidsbeleid is software nodig, waarbij een koppeling tussen deze elementen gemaakt kan worden. Het model richt zich op de volgende kernthema's: domeinen (niveau van algemeenheid/specificiteit), schaal niveau (geografische schaal van internationaal naar lokaal), tijdpad, indicatortype (objectief/subjectief) en sociale groep (klasse, leeftijd, etc.). Deze kernaspecten kunnen als dimensies worden weergegeven. Een dergelijk model is waardevol om de verschillende leefomgevingskwaliteit indicatoren te structureren en hierbij tevens rekening te houden met de context.

Randvoorwaarden

1. Met dit afwegingskader moeten afwegingen rondom (toekomstige) beleidsplannen op ruimtelijke ordening in relatie met milieu en gezondheid beoordeeld kunnen worden door lokale bestuurders en beleidmakers die zich bezig houden met integrale

beleidsafwegingen ten aanzien van ruimtelijke planning en milieu, en/of gezondheid. Het gaat daarbij voornamelijk om de personen die projecten leiden of een belangrijke rol spelen.

2. Om lokale beleidmakers zo goed mogelijk te kunnen ondersteunen, moet het aansluiten op de werkwijze van gemeentelijke planprocessen, en de vragen die daarbij aan de orde komen.
3. Om milieu en gezondheid vroegtijdig mee te laten nemen, en belanghebbenden vroegtijdig te laten participeren, moet het afwegingskader zich richten op de fase voorafgaand aan de daadwerkelijke besluitvorming ten aanzien van ruimtelijke plannen

Met de conceptuele elementen en de randvoorwaarden in het achterhoofd is vervolgens gezocht naar een structuur die zo goed mogelijk aansluit bij de lokale beleidspraktijk. Daarom worden de fasen van het ruimtelijke planproces gevolgd: de verkenningsfase, definitiefase, ontwerpfase, uitvoeringsfase en evaluatiefase. Binnen deze fasen wordt een lijst van onderwerpen doorlopen, waarmee de relevante zaken die uiteindelijk bij kunnen dragen aan een hoogwaardiger en gezondere leefomgeving aan bod komen.

Beperkingen
Bij de ontwikkeling van de nulversie of demo van het afwegingskader is voornamelijk aandacht besteed aan de algemene structuur van het afwegingskader en de ondersteuning aan de procesmatige kant. Deze demo is nog niet zo zeer gevuld met links naar inhoudelijke kennis om beleidmakers te ondersteunen. In de toekomst kan het afwegingskader echter zodanig worden uitgebreid dat het links bevat naar informatie over maatregelen en praktijkvoorbeelden, die voor vergelijkbare plannen van nut kunnen zijn. Daarnaast kunnen in de toekomst ingevulde rapporten van andere gemeenten in een bibliotheek worden opgenomen, zodat beleidmakers kunnen kijken naar ervaringen en oplossingen van anderen.

In de demo ligt de nadruk op de fysieke kwaliteit en niet zo zeer op de sociale kwaliteit van de leefomgeving. Ook zijn de uitvoerings- en evaluatiefase in die versie slechts in beperkte mate uitgewerkt. Dit heeft te maken met de aanwezige expertise.

10.1.3.3 Uitwerking resultaten

De gebruiker van het afwegingskader doorloopt de volgende stappen: verkenning, definitie, ontwerp, uitvoering, en evaluatie. Deze stappen zijn gebaseerd op het MIRUP (Milieu in Ruimtelijke Plannen) planproces: verkennen, programmeren, ontwerpen, ontwikkelen.[113]

[113] Rijksoverheid https://www.rijksoverheid.nl/documenten/brochures/2010/12/30/milieu-in-ruimtelijke-plannen

Fase	Voorbeelden van vragen per fase van het ruimtelijke planproces
1. Projectnaam	- Wat is het project waar het omgaat?
2. Verkenning	- Wat is de aanleiding van het plan?
	- Wat is het probleem?
	- Wie zijn er bij betrokken?
	- Wat zijn de belangen van de verschillende partijen?
	- Wat zijn de belangrijke beleidsthema's?
	- Wat zijn de beperkende randvoorwaarden?
	- Hoe ziet het gebied er uit?
	- Welke functies heeft het gebied?
	- Wat is de milieukwaliteit en gezondheidstoestand nu?
	- Hoe beleven de bewoners hun leefomgeving?
	- Welke knelpunten zijn er volgens verschillende belanghebbenden?
3. Definitie	- Hoe moet het gebied er uit gaan zien?
	- Welke functie krijgt het?
	- Welke ambities zijn er ten aanzien van milieukwaliteit en gezondheid?
	- Welke wensen bestaan er bij belanghebbenden (bijv. bewoners) ten aanzien van het gebied?
4. Ontwerp	- Welke maatregelen moeten en kunnen we nemen om de ambities te realiseren?
	- Wat zijn de kosten en baten van deze maatregelen?
	- Hoe communiceren we de plannen naar de betrokkenen?
	- Zijn er voorbeelden van vergelijkbare projecten?
5. Evaluatie	- Hoe en wanneer gaan we evalueren in welke mate we de ambities gerealiseerd heb?
	- Wat doen we als de ambities niet gerealiseerd blijken te zijn/er knelpunten zijn?

Figuur 7: Voorbeeldvragen afwegingskader RIVM

De beleidmaker doorloopt via internet een lijst van onderwerpen, die van belang zijn tijdens het ruimtelijke proces. Dit resulteert in een rapport of checklist waarin de informatie zoals ingevuld door de gebruiker op een heldere manier is opgesomd. Alle belangrijke thema's wat betreft gezondheid en milieu in de lokale leefomgeving komen daarbij aan bod. Aan de gebruiker wordt gevraagd zelf zo veel mogelijk informatie over het project in het programma in te voeren. Hij of zij is zelf verantwoordelijk voor de kwaliteit van de gegevens; het onjuist of onvolledig invullen is van invloed op het resultaat.

De inzet van het project *'Afwegingsinstrumentarium – Kwaliteit Leefomgeving'* is dat uit het beantwoorden van alle vragen een rapport of een interactief model rolt, waar de integraliteit van de aanpak van gebiedsontwikkelingen en plannen op vooruit gaat.

10.1.3.4 Voordelen, nadelen en behoefte

Voordelen
De aanzet tot een integraal afwegingskader waarin een gezonde leefomgeving en milieu als speerpunten worden ingezet was anno 2008 vernieuwend. Er is duidelijke aandacht besteed aan de theoretische onderbouwing van het kader, en er is helder gesignaleerd waar de vraag voor een methodiek vandaan kwam. Dit is te zien door de duidelijke opdeling van de kwaliteit van een maatregel in 'gezondheidsbehoudend, gezondheid bevorderend en aanzettend tot sociale ontplooiing'.[114]

Een belangrijk voordeel was daarnaast de positieve reactie die het demo-kader kreeg. Veel partijen zagen een toegevoegde waarde mits het afwegingskader verder uitgebouwd zou worden, met daarin geïntegreerd de kennis op gebied van milieu en gezondheid. Onderdeel van het rapport was het verkrijgen en verwerken van feedback uit het werkveld tot aanbevelingen.[115]

Nadelen
Het voornaamste nadeel van dit voorbeeld is dat het gedateerd is. Sinds 2008 zijn er wat betreft de inzichten veel vernieuwingen geweest. Het eerste voorbeeld, *de Omgevingswijzer*, is een duidelijk voorbeeld van de evolutie van het denken sinds dit concept. Het rapport lijkt dan ook

[114] Bereikbare, Slimme en Gezonde Stad. (2015). *(Ruimtelijke) principes voor gezonde verstedelijking*
[115] Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu. (2008). *Gezondheid en milieu in ruimtelijke plannen*, p23-33

vooral een middel te zijn geweest om aandacht op het onderwerp te vestigen, en niet zozeer een volledig afwegingskader uit te werken wat ook echt in de praktijk direct veel bij kon gaan dragen. Dit maakt het lastig om lering te trekken uit de ervaring die toen is opgedaan.
De werkwijze in ruimtelijke processen is verschillend per gemeente. Sommige gemeenteambtenaren gaven aan dat er geen standaard werkwijze gebruikt wordt, en konden dus ook geen algemene indeling geven. De gebruikte indelingen verschillen per project: het planproces is maatwerk. Het belang van het onderwerp gezondheid wordt vaak niet onderkend: het is niet vanzelfsprekend dat het onderwerp mee aan tafel zit en het kost veel moeite ('blaren op de tong') om het onderwerp erbij te krijgen. Omdat de lokale milieueffecten niet altijd even duidelijk zijn en daardoor weinig concreet en richtinggevend, is de impact van een gezondheidsadvies niet zo groot. Omdat er bovendien ook anderen aan die tafel zitten met andere, concretere belangen, weegt een dergelijk advies niet zo zwaar. Ten slotte is de inhoud ook over verschillende sectoren verdeeld, waardoor soms vanuit verschillende sectoren tegengestelde gezondheidsadviezen worden gegeven.

Behoefte
Doordat dit afwegingskader nog duidelijk in ontwikkeling was, en nooit is afgerond na het opstellen van het rapport in 2008, zijn er tal van opmerkingen en aanbevelingen 'blijven liggen'. Van een groot deel van deze aanbevelingen zal gebruik gemaakt gaan worden voor het opstellen van het afwegingskader Healthy Urban Living.

Door gemeenteambtenaren werd onder andere voorgesteld dat het systeem gericht moet zijn op:[116]

- Het ontwikkelen van een visie waarmee alle neuzen dezelfde kant op te krijgen zijn;
- Duurzaamheid (economie, sociaal, milieu) of duurzaam bouwen;
- Ambities het beter te doen dan de wetgeving het toelaat;
- Samenhang geld, programma, samenwerking met stedenbouw, milieu, architecten, verkeer, e.d.;
- Regelgeving, beleidsdoelen, kosteneffectiviteit.

De GGD-medewerkers hadden de volgende eisen aan een systeem:[117]

- Meenemen van onderwerpen gezondheid, luchtverontreiniging, externe veiligheid;
- Het moet niet alleen gericht zijn op milieuthema's, omdat de leefomgevingskwaliteit vaak door andere factoren (economische, ecologische en sociale) wordt bepaald;
- Sociale, economische en politieke consequenties en de gezondheidswinst moeten in kaart worden gebracht;
- Een goed instrument maakt het mogelijk om de effecten van thema's te integreren, dat wil zeggen ze uit te drukken in gezondheid en geld.
- Naast feiten moet aandacht worden besteed aan beleving en mentale gezondheid;
- Er zou een parameter moeten komen die beschrijft hoe verleidelijk het is om te bewegen. mensen fietsen en wandelen meer in een omgeving met veilige fiets- en wandelpaden en dat is beter voor de gezondheid;
- Het zou aandacht moeten besteden aan ambities: mobiliteit, recreatie; gezondheid.

Het ontwikkelen van dit afwegingskader moet niet als een doel op zich worden gezien, maar als een middel om beleidmakers te ondersteunen. Het kan dan als een soort standaardformat worden gebruikt door gemeenten. Dit heeft als voordeel dat een gemeente het niet meer helemaal zelf hoeft uit te werken, en tegelijk geprikkeld wordt milieu in samenhang met andere beleidsterreinen te benaderen, en eventueel ook andere partijen te betrekken bij dit programma.

[116] Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu. (2008). *Gezondheid en milieu in ruimtelijke plannen*, p28
[117] Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu. (2008). *Gezondheid en milieu in ruimtelijke plannen*, p28

10.1.4 Toolbox Gezond Ontwerpen

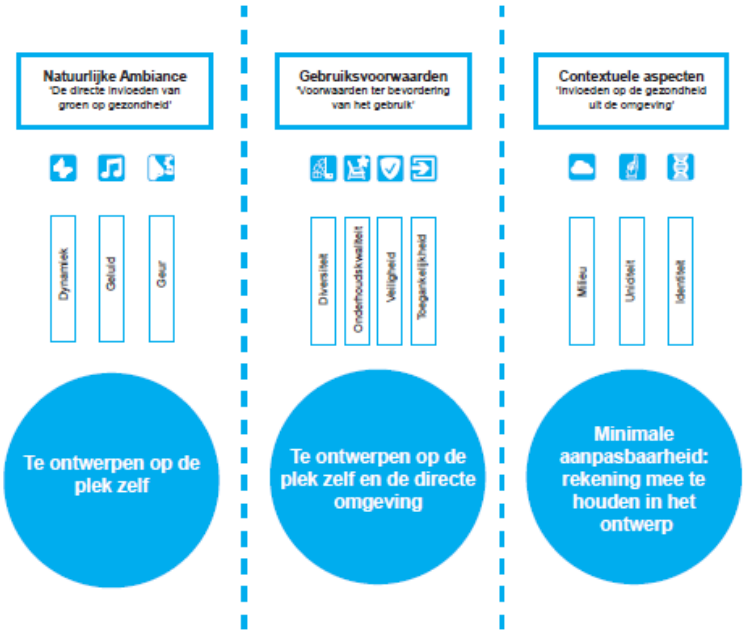
10.1.4.1 Introductie

De buitenruimte in de stad moet ruimte bieden voor veel soorten activiteiten en het ontwerp van deze ruimte bestaat uit veel componenten. In dit stappenplan worden aan de hand van thema's ontwerpmaatregelen voorgesteld die moeten bijdragen aan de buitenruimte zodat deze kan bijdragen aan een betere gezondheid.

Bij het ontwerpen van buitenruimte wordt op dit moment nog weinig aandacht gegeven aan gezondheid. Groen in de stad wordt op dit moment hoofdzakelijk ingezet om grotere ecologische waarden te verwezenlijken of om de uitstraling van een stad te verbeteren en minder om voor een verbeterde gezondheid te verzorgen. De toolbox en het stappenplan daarbij is bedoeld voor plekken in de stad die een betekenis hebben op het wijk- en buurtniveau, omdat de ingrepen op dit schaalniveau het meest bijdragen aan de gezondheid. Naast het doorlopen van de stappen heeft de toolbox als doel inspiratie te bieden aan ontwerpers en beleidsmakers.[118]

10.1.4.2 Strategie

Het beleid moet zorgen voor een basis voor de buitenruimte in relatie met gezondheid. Dit kan op twee manieren. Door in te zetten op een opgave voor de hele stad of gemeente, of door bepaalde plekken te verbeteren die kunnen bijdragen aan de gezondheid.



Figuur 8: Stap 1 voor de toolbox: Beleidsdoelstelling

[118] Stadsontwikkeling Rotterdam. (2013). *Gezond ontwerpen, De toolbox, Communicatie door inspiratie*. Bachelor Ruimtelijke Ordening en Planologie, Hogeschool Rotterdam, Instituut voor de Gebouwde Omgeving, p7

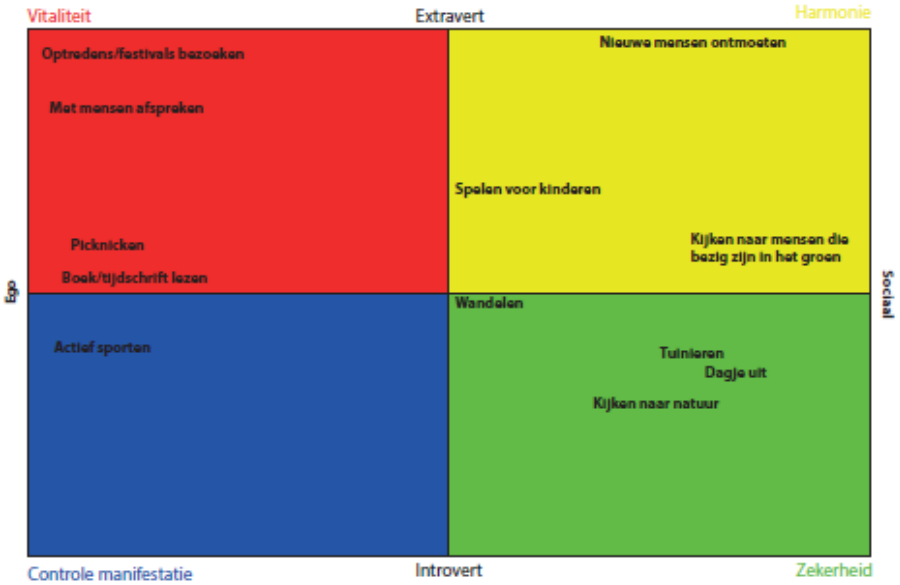
De werkwijze van de toolbox werkt dan ook via deze weg, met de tien thema's uit de figuur:

1. Dynamiek;
2. Geluid;
3. Geur;
4. Diversiteit;
5. Onderhoudskwaliteit;
6. Veiligheid;
7. Toegankelijkheid;
8. Milieu;
9. Uniciteit;
10. Identiteit.

De drijfveer is om ervoor te zorgen dat een groene buitenruimte veel wordt gebruikt; voorwaarde is dan ook dat deze aantrekkelijk moet zijn voor de bewoners en gebruikers.

10.1.4.3 Uitwerking resultaten

De locatie wordt aantrekkelijk als het aansluit bij de wensen en behoeften van de bewoners. Om dit vast te stellen maakt de toolbox gebruik van de gegevens uit het Groenbelevingsonderzoek, SmartAgent Company (2008).[119] Het onderzoek waar het BSR-model wordt gebruikt is niet verricht op alle gemeenten in Nederland. Als de buitenruimte zich bevindt in een gemeenten waar geen gegevens beschikbaar zijn over de leefstijlen, moeten de wensen en behoeften van bewoners duidelijk worden door gebruik te maken van burgerparticipatie. Door gebruik te maken van het BSR-model, worden de bewoners verdeeld in één van de vier leefstijlen (kleuren). Het model bestaat uit een rode, gele, blauwe en groene leefstijl. Vervolgens is in het Groenbelevingsonderzoek in Rotterdam onderzocht hoe de leefstijlen groen het liefst gebruiken.



Figuur 9: BSR-model

Door vervolgens een omgevingsanalyse uit te voeren verkreeg men een helder beeld over welke ruimtes er in de buurt zijn en wat voor invulling zij hebben. Op basis van deze gegevens kon men kijken welke aanpassingen nodig waren om de onderzochte locatie te onderscheiden. En op deze manier de gebruikswaarde van de locatie te verbeteren.

[119] SmartAgent http://www.hoedenktu.nl/ennis/surveys/bsrwebsite/

Het echte afwegingskader is vervolgens opgesteld in een gebruikswaardediagram, met daarin dertien verschillende richtlijnen. Om de gebruikswaarde van een locatie vast te stellen word er bij iedere locatie gelet op dezelfde richtlijnen. Door te letten op dezelfde richtlijnen, kunnen meerdere locaties met elkaar worden vergeleken. De scores die ingevuld worden zijn geen harde scores maar ze zijn bepaald door analyses en ervaringen van de onderzoekers.
Door het invullen van de cirkel wordt de identiteit van een openbare ruimte helder en is inzichtelijk op welke richtlijnen de locatie slecht scoort.

Het model is opgebouwd in drie categorieën, en telt in totaal 13 richtlijnen: noodzakelijke activiteiten, sociale activiteiten en optionele activiteiten.[120]

Noodzakelijke activiteiten
Mensen die bezig zijn met een noodzakelijke activiteit zoeken routes de hen het snelst op hun bestemming brengt. Gemotoriseerd verkeer kan de rust van een openbare ruimte hevig verstoren. Op het moment dat de openbare ruimte obstakels heeft voor mensen met een noodzakelijke activiteit, zullen deze potentiele gebruikers de openbare ruimte vermijden. Het gevolg hiervan is dat het totale aantal activiteiten binnen de openbare ruimte afneemt waardoor de levendigheid van een plek ook daalt.

Sociale activiteiten
Onder sociale activiteiten verstaan we onder andere het tegenkomen van een bekend gezicht in de openbare ruimte zorgen voor een gevoel van vertrouwen en veiligheid. Het gevolg hiervan is dat de verblijfstijd langer wordt wat ook invloed heeft op de interactie van mensen in de openbare ruimte, is de mate van gebondenheid die mensen hebben met een buurt. Een vertrouwde omgeving wordt vaker bezocht dan een onbekend terrein.

Eye-catchers Een eye-catcher is een object in de openbare ruimte met een ongebruikelijk vorm/uiterlijk of functie die de aandacht van de gebruikers in de openbare ruimte trekt. De aanwezigheid van eye-catchers in de openbare ruimte stimuleert de sociale interactie van haar gebruikers met elkaar. Een eye-catcher zorgt voor gesprekstof.

Optionele activiteiten

Toegankelijkheid De mate van bereikbaarheid is belangrijk voor het gebruik van de openbare ruimte. Zo moet er bijvoorbeeld ook gekeken worden of mensen met een functie beperking (rolstoel) de openbare ruimte gemakkelijk kunnen betreden.

Ruimte om te spelen (bewegen) Er zijn openbare ruimtes die alleen over een grasveld beschikken met een paar bomen, anderen zijn versteend of hebben een combinatie van groen en verharding en speeltoestellen. Ieder soort invulling van de openbare ruimte zorgt voor andere activiteiten.

Onderhoud openbare ruimte De kwaliteit van de fysieke omgeving heeft invloed op het gebruik van de openbare ruimte. Optionele activiteiten zijn het meest gevoelig voor de kwaliteit van de openbare ruimte. Onvoldoend beheer en onderhoud van de openbare ruimte zal het aantal optionele activiteiten van een ruimte laten afnemen.

[120] Stadsontwikkeling Rotterdam. (2013). *Gezond ontwerpen, De toolbox, Communicatie door inspiratie*. Bachelor Ruimtelijke Ordening en Planologie, Hogeschool Rotterdam, Instituut voor de Gebouwde Omgeving, p18-21

Figuur 10: Gebruikswaardediagram

De diagram, wanneer deze wordt ingevuld met een beoordeling per categorie met een cijfer van 1 tot en met 10 kan de kwaliteit of de ambitie van een deel van de openbare ruimte worden weergeven om deze zo te vergelijk met de gestelde doelstellingen en de beoogde belevingswaarde per doelgroep. In deze stap wordt geadviseerd om buurtbewoners uit te nodigen, nadat de gebruikswaarde in het diagram is ingevuld. Hierdoor is het voor de gebruiker van de toolbox en buurtbewoners, duidelijk hoe de huidige gebruikswaarde is.

Een kanttekening bij de gebruikswaarde diagram is dat deze slechts een tussenproduct is voor de toolbox, en als inzet dient voor de volgende stap van het proces: de morfologische matrix.[121] In die stap wordt verder ingegaan op de daadwerkelijke aanpak van een geïdentificeerd en beoordeeld gebied.

Figuur 11: Thema's voor de morfologische matrix

[121] Stadsontwikkeling Rotterdam. (2013). *Gezond ontwerpen, De toolbox, Communicatie door inspiratie*. Bachelor Ruimtelijke Ordening en Planologie, Hogeschool Rotterdam, Instituut voor de Gebouwde Omgeving, p23-31

De invulling aan deze thema's word vervolgens in de laatste stap bepaald door de voorgestelde bouwstenen waarmee de verschillende ambities worden bedient. Dit zijn natuurlijk aanbevelingen, en geen harde richtlijnen. De toolbox dient te werken als communicatiemiddel tussen verschillende disciplines die betrokken kunnen zijn bij het werken en ontwerpen aan de buitenruimte in de stad. Inspireren; met als doel de buitenruimte gezonder in te richten.

10.1.4.4 Voordelen en nadelen

Voordelen
De toolbox biedt een aantal zeer heldere gidslijnen voor het inzetten van groene elementen in de buitenruimte. De vijf stappen; opdrachtformulering, combineren van beleidsdoelstellingen, het feitelijk gebruik bepalen, het opstellen van de morfologische matrix met oplossingsrichtingen, het 'uitzoeken' van bouwstenen en als laatst het ontwerpen.

Door het opstellen van de gebruikswaardediagram ontstaat een duidelijk beeld van de 'vraag' vanuit de burger, zeker als hier een onderdeel participatie van de gebruiker bij komt kijken. Zo kan er worden afgewogen welke maatregelen passend zouden zijn om de leefomgeving te verbeteren middels groene elementen.

Nadelen
Het is moeilijk te beoordelen hoe bindend en integraal de toolbox kan worden ingezet. Het document is geschreven vanuit de Bachelor Ruimtelijke Ordening en Planologie, Hogeschool Rotterdam, Instituut voor de Gebouwde Omgeving en GGD Rotterdam-Rijnmond, Gemeente Rotterdam, cluster Stadsontwikkeling. Het is hierdoor vooral voor de lokale markt geschreven en niet als echt overkoepelend document voor de hele sector; althans deze ambitie spreekt het document zelf niet uit. Het was niet duidelijke hoe de toolbox nu in de praktijk gebruikt word.

Figuur 12: Stappenplan Toolbox Gezond Ontwerpen

10.1.5 Afwegingskader DRIFT

10.1.5.1 Introductie

Het Centrum voor Ondergronds Bouwen[122] werd gevraagd om een afwegingskader ondergronds /bovengronds te ontwikkelen. Het zou een aanvulling op de bestaande afwegingskaders (zoals de OEI, MKBA, etc.) moeten worden, die geen van allen de specifieke afweging ondergronds en/of bovengronds ontwikkelen helder faciliteren. De ontwikkeling van dit afwegingskader sluit aan bij het hedendaagse cultuur-, structuur, - en werkwijze-veranderingsproces binnen de Ruimtelijke Ordening. Met het afwegingskader wordt voor de besluitvorming over ondergronds en/of bovengronds ontwikkelen ingezet op een andere manier van denken en handelen.

> *Zo'n afwegingskader is wenselijk en nodig, omdat meervoudig ruimtegebruik kansen geeft om RO-, verkeers- en omgevingsknelpunten in harmonie aan te pakken. Ondergronds bouwen maakt niet alleen een combinatie van functies mogelijk, maar draagt ook bij aan een leefbare bovengrond.*
>
> - *J.H. Dronkers* (2012)

[122] Centrum voor Ondergronds Bouwen http://www.cob.nl/

De afweging is gebaseerd op de bijdrage die het project levert aan de 'kwaliteit van de leefomgeving'. Deze kwaliteit van de leefomgeving wordt bepaald door het effect op de duurzaamheid in al zijn aspecten. Hiervoor bestaat geen unieke of eenduidige aanpak. Het afwegingskader vormt daarom zowel een structureel ordeningsmiddel als een communicatie-instrument.

De kwaliteit van de leefomgeving wordt bepaald door alle aspecten die identiteit van deze omgeving bepalen, nu en in de toekomst ofwel de duurzaamheid van het gebied. De definitie duurzaamheid voegt de dimensie tijd en plaats toe aan het begrip kwaliteit van de leefomgeving. Zowel duurzaamheid als kwaliteit van de leefomgeving zijn omstreden begrippen. Er bestaan geen eenduidige omschrijvingen voor. Een holistische, integrale benadering van de context is noodzakelijk. De belangrijkste stap in het afwegingsproces is dan ook het gezamenlijk bepalen van de waarden van de kwaliteit van de leefomgeving voor die specifieke context.

10.1.5.2 Strategie

Dit vereist een transitie, een perspectiefwisseling is een cruciale voorwaarde voor een fundamentele omslag in de gebiedsontwikkelingspraktijk. De kern hierin is dat we als samenleving toe groeien naar hogere kwaliteitseisen aan onze leefomgeving, in termen van gezondheid, ecologie, bereikbaarheid, energie-efficiëntie en dergelijke. Het gaat er kortom niet langer meer alleen om dienend te zijn aan behoeften als verplaatsen (infrastructuur), wonen (vastgoed), recreatie of productie (landelijke gebieden, bedrijventerreinen), maar om op deze al ontwikkelde gebieden de kwaliteit van het bestaande fundamenteel te verhogen.
Er liggen twee belangrijke paradigmawijzigingen aan ten grondslag, het erkennen van het belang van de ondergrond voor de kwaliteit van de leefomgeving en het komen en waarderen van de 'zachte' kwaliteiten of integrale benadering van systemen.

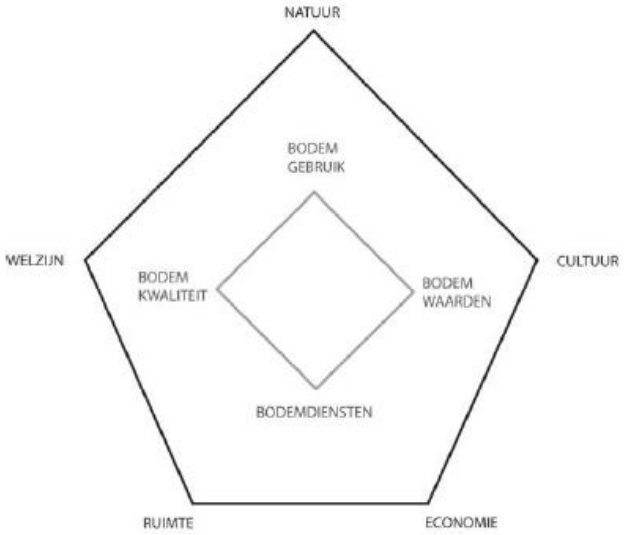
Door de ruimtelijke druk en toegenomen kwaliteitseisen gaan projecten steeds vaker over het herontwikkelen van gebieden om hier maatschappelijke en economische meerwaarde creëren. Om de transitie naar duurzame gebiedsontwikkeling mogelijk te maken, moeten alle ontwikkelingstrajecten maximaal benut worden om te experimenteren en te leren over haalbare duurzaamheidsconcepten. Er is behoefte aan een set basisprincipes voor zowel de lokale praktijk van gebiedsontwikkeling, als voor het brede maatschappelijke proces van transitie naar een duurzame gebiedsontwikkeling.

Kosten-Baten analyses (OEEI-richtlijn)
Het grote manco van kosten-baten analyses is dat ze weliswaar een zeker inzicht geven in de economische effecten, maar niet in de maatschappelijke effecten van bv. infrastructuurprojecten. Maatschappelijke effecten zijn niet goed in geld uit te drukken. Maar direct en indirect betrokkenen leveren de meeste problemen op en zorgen voor de grootste weerstand. Het zou beter en inzichtelijker zijn om een kosten-baten analyse in te bedden in een bredere, integrale analyse van maatschappelijke effecten. Ook het vergroten van de participatie van belanghebbenden bij het opstellen van een maatschappelijk kosten-baten overzicht is van belang.

10.1.5.3 Uitwerking resultaten

Concept
De uitgangspunten voor een integrale benadering van het begrip kwaliteit van de leefomgeving en de randvoorwaarden voor duurzame gebiedsontwikkeling zijn geformuleerd. Met wat voor methodiek kunnen beleidsmakers verschillende projectvoorstellen afwegen op hun bijdrage aan de kwaliteit van de leefomgeving? Het voorstel voor een vijfhoek is gebaseerd op een integrale systeembenadering, het driehoeksmodel. Dit driehoeksmodel is eerder succesvol toegepast bij het bepalen van de duurzaamheid van ontwikkelingen.

Specifiek voor gebiedsontwikkeling heeft Jan Rotmans[123] (Drift) op basis van de ervaringen met het driehoeksmodel, de vijfhoek ontwikkeld, waarbij voor de vijf hoekpunten voor de meest bepalende kernwaarden van een gebied gekozen kan worden.[124] Al deze kernwaarden kunnen dan sociaal-culturele, economische en ecologische aspecten bevatten. Vanuit de gestelde duurzaamheidambitie of problematiek bij de ontwikkeling kan gekozen worden tussen een aantal gebiedswaarden, zoals water, klimaat milieu, energie, landschap, infrastructuur, mobiliteit, economie, leefomgeving, identiteit en schoonheid.



Figuur 13: Afwegingskader ondergrond/bovengronds voor de kwaliteit van de leefomgeving

Bij de ontwikkeling voor het afwegingskader bovengronds/ondergronds zijn de gebiedswaarden gedefinieerd met betrekking tot de duurzaamheid ofwel kwaliteit van de (bebouwde) leefomgeving zowel ondergronds als bovengronds.

Binnenin de oorspronkelijke vijfhoek is voor de kernwaarden van de bodem een vierhoek toegevoegd. De kernwaarden voor de bodem zijn voor alle vormen van bodemgebruik van belang en afhankelijk van elkaar. Dit worden ook wel de ecologische diensten genoemd, die gezamenlijk de gezondheid van de ecosystemen bepalen. Ecosystemen leveren meerdere ecosysteemdiensten, daarom kan een ecosysteem ook oplossingen bieden voor meerdere problemen. Optimalisatie van ecosysteemdiensten is daarom complex en vergt een duidelijk beeld over welke diensten gevraagd worden en welke impact ze hebben op de andere ecosysteemdiensten.

Kernwaarden en karakteristieken
De diagram die binnenin de vier of vijfhoek ontstaat door het waarderen van de verschillende kernwaarden, geeft inzicht in de balans of disbalans van het project. Hoe gedetailleerd de gegevens zijn waaruit deze diagram is samengesteld kan per fase, per onderwerp en per project verschillen. De gekozen kernwaarden en hun bijpassende karakteristieken stimuleren een nieuwe oriëntatie op de wisselwerking tussen mens en gebied.

[123] The Dutch Research Institute For Transitions https://www.drift.eur.nl/?p=2726

[124] Dutch Research Institute for Transitions. (2012). *Afwegingskader Ondergronds/Bovengronds: Kwaliteit van de Leefomgeving*, p12-17

Kernwaarden	Onderwerpen waar de waarde betrekking op heeft
Natuur	Natuurlijke aspecten, biodiversiteit, energieproductie en adaptatie
Ruimte	De inrichting van het landschap, mobiliteit en gebouwde omgeving
Economie	Alle economische aspecten van gebied, incl. ondernemersklimaat en kosten en baten van het project.
Cultuur	De ontstaansgeschiedenis, identiteit en de vormen van expressie of beleving
Welzijn	O.a. de uitstoot van stoffen die overlast geven maar ook sociale aspecten als participatie of sociale cohesie

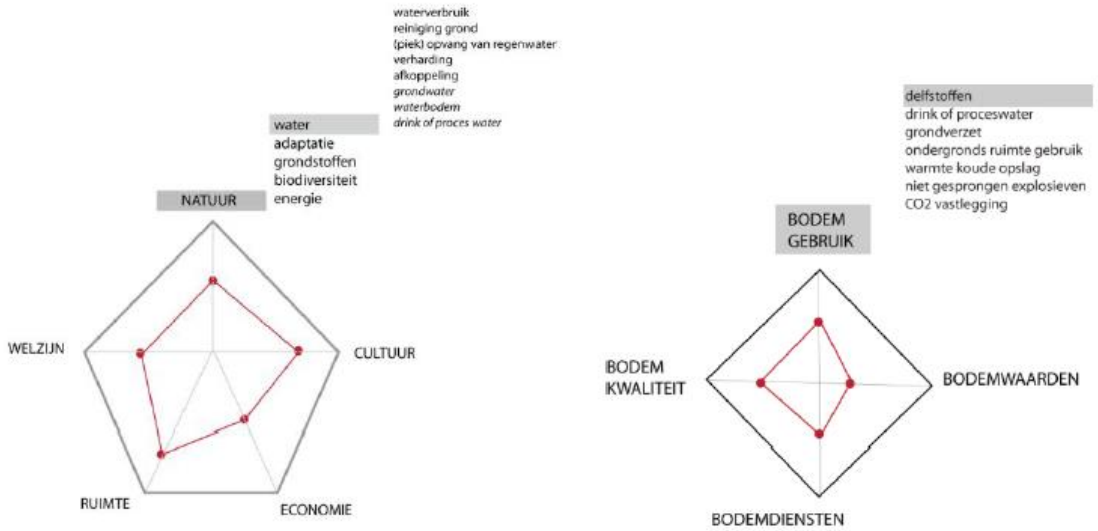
Tabel 37: Kernwaarden vijfhoek

Kernwaarden	Onderwerpen waar de waarde betrekking op heeft
Bodemgebruik	De *productiekwaliteit* van de bodem, bergingskwaliteiten en delving van diverse grondstoffen
Bodemwaarde	*Informatiekwaliteit* : cultuurhistorische, archeologische als aardkundige waarden
Bodemdiensten	De toevoerdiensten, bodemregulering en ondersteunende (ecosysteem) diensten (*regulatiekwaliteit*)
Bodemkwaliteit	De opbouw, structuur, *draagkwaliteit* en vruchtbaarheid van de bodem

Tabel 38: Kernwaarden vierhoek

De kernwaarden kunnen weer onderverdeeld worden in karakteristieken, die samen de weging van de kernwaarde bepalen. Deze karakteristieken zijn gekozen op basis van de verschillende duurzaamheidsmonitors en de rapporten over de kwaliteit van de leefomgeving (zie literatuurlijst). Voor de bepaling van de karakteristieken van de bodem zijn verschillende onderzoeken naar ecosystemen, ecosysteemdiensten en duurzaamheid van het bodemgebruik gebruikt.

De karakteristieken zijn kwantificeerbaar zoals energie, mobiliteit, biodiversiteit, energie en inkomsten/uitgaven maar tevens subjectief, zoals de beleving en meer sociale aspecten zoals ondernemersklimaat en sociale samenhang. Deze karakteristieken kunnen redelijk algemeen blijven. Deze algemeenheid zorgt ervoor dat er geen automatische voorkeur uitgaat voor de karakteristieken waarvan kwalitatieve data beschikbaar is. Elk project heeft zijn eigen doelstellingen met betrekking tot de kernwaarden.



Figuur 14: Voorbeeld ingevuld afwegingskader ondergrond/bovengronds

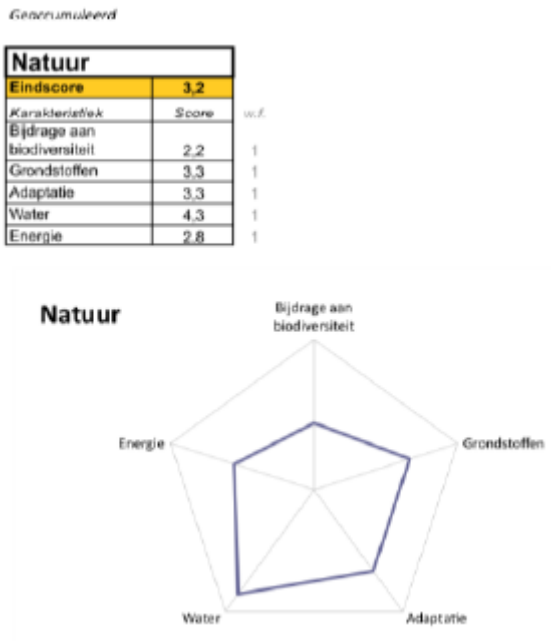
Uitwerking tot afwegingskader
Een integrale systeemanalyse van het gebied of opgave is noodzakelijk bij aanvang van het proces. Uit deze analyse blijkt de hedendaagse dynamiek van het gebied als complex, adaptief systeem. De analyse bevat de behoeften, identiteit, trends (historisch en actueel) en verwachte ontwikkelingen van het gebied en is tevens de nulmeting voor het afwegingskader.

De verschillende varianten worden geanalyseerd en eventueel word al een selectie gemaakt tussen de varianten die worden afgewogen. Na deze afbakening van de het gebied en de opgave wordt bepaald welke actoren bij het afwegingsproces betrokken dienen te worden.

Het gezamenlijke afwegingsproces begint met het formuleren van een gemeenschappelijke definitie van duurzaamheid aan de hand van de collectieve waarden ofwel de kwaliteit van de leefomgeving van deze specifieke plek. Veranderingen in de gekozen kernwaarden, ambities voor de afzonderlijke kernwaarden en het detailniveau bij de karakteristieken worden naar aanleiding van deze definitie bepaald. Na het gezamenlijk invullen van de afwegingskaders voor de verschillende projecten, kan tot een keuze gekomen worden.

Afweging
We presenteren een gelaagd systeem van geaggregeerde kernwaarden (natuur) naar steeds gedetailleerdere kernwaarden en indicatoren. Het kunnen opschalen van informatie is cruciaal: van heel abstract naar meetbare grootheden en weer terug. De meest strategische informatie speelt een rol in de strategische fase, iets concretere informatie in de tactische fase en de meetbare informatie in de operationele of uitvoeringsfase.

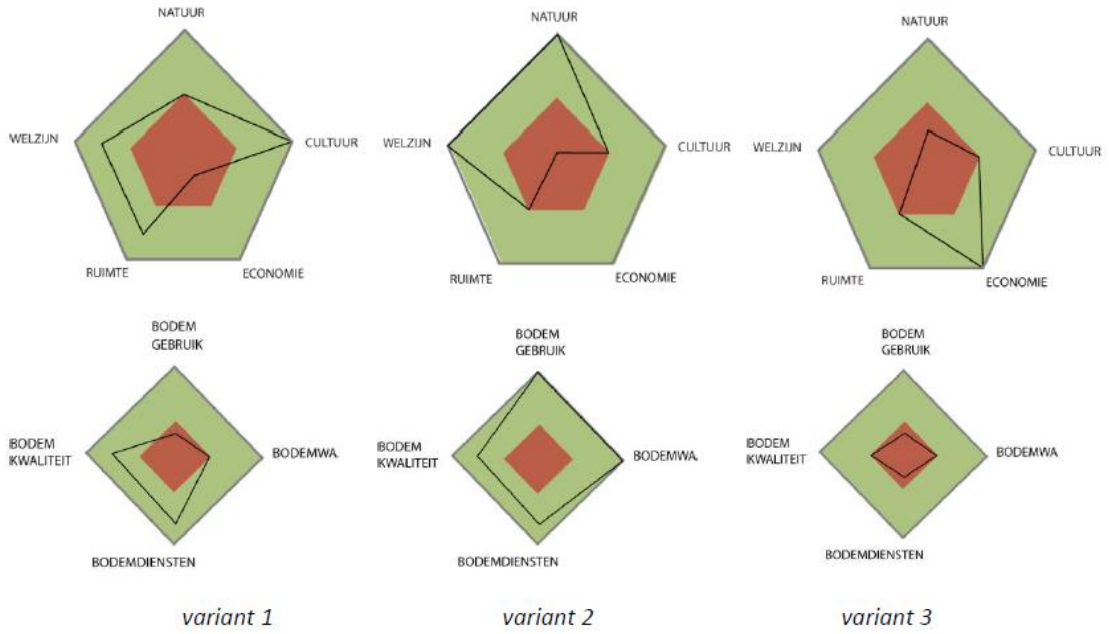
De waardering van de verschillende karakteristieken wordt bepaald door het invullen van - - , - ,0, + en ++. Door het invullen van de waardering van de verschillende karakteristieken in het afwegingskader, ontstaat een diagram voor die kernwaarde, die tevens door zijn eindscore, de plaats van het punt voor die kernwaarde in het totale diagram bepaald. De berekening van de waardering vind plaats in een aparte Excel-sheet die de scores maakt.



Natuur	
Eindscore	3,2
Karakteristiek	Score
Bijdrage aan biodiversiteit	2,2
Grondstoffen	3,3
Adaptatie	3,3
Water	4,3
Energie	2,8

Figuur 15: Voorbeeld karakteristiek Natuur

De duurzaamheid of kwaliteit van leefomgeving is hoog wanneer de score van de kernwaarden evenwichtig is verdeeld en het figuur zo groot mogelijk is. Door het verbinden van de hoekpunten met elkaar ontstaat een symbiose tussen bodem, welzijn, economie, ruimte, cultuur en natuur. En staat groei niet langer centraal, maar ontwikkeling.



Figuur 16: Afweging voorbeeldvarianten m.b.v. het afwegingskader

10.1.5.4 Voordelen en nadelen

Voordelen
Het model is zeer integraal en kan tijdens een tal van fase van een project worden ingezet. Het effectief inzetten van meervoudig ruimtegebruik, en hier richtlijnen voor opzetten, is nog nieuw. Het moment om doeltreffende afwegingskaders op te stellen is dan ook nu. DRIFT heeft hiertoe een goed voorbeeld gepresenteerd, wat ook nu in praktijk al werkbaar is. Het afwegingskader is een instrument om verschillende stakeholders in een vroegtijdig stadium in het proces te betrekken. Het kader is ontwikkeld om het belang van de lange termijn en integrale kwaliteit van de leefomgeving te laten prevaleren boven korte termijn belangen, en draagt hierdoor bij aan de transitie naar echte duurzame ontwikkeling.

Nadelen
Het afwegingskader is van de vijf gekozen voorbeelden wel het ingewikkeldst om te gebruiker. Het format zoals dat in het rapport is gepresenteerd is taai en hierdoor waarschijnlijk minder toegankelijk voor alle professionals in het werkveld. De slag naar een eenvoudiger in te vullen model zal de bruikbaarheid vergroten. Verder is het belangrijk om dit afwegingskader te positioneren ten opzichte van de hedendaagse beleidsrealiteit en procesaanpakken als MER, OEII en MIRT. Dit afwegingskader is te koppelen aan een proces als Sneller en Beter[125], maar dit kan ook een ander participatief proces zijn.[126] Pas dan kan gezien worden hoe effectief en integraal de tool echt is voor het beoordelen van de ondergrond/bovengrond en de kwaliteit van de leefomgeving die hier bij komt kijken.

[125] Rijksoverheid https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2008/04/21/het-advies-van-de-commissie-versnelling-besluitvorming-infrastructurele-projecten

[126] Dutch Research Institute for Transitions. (2012). *Afwegingskader Ondergronds/Bovengronds: Kwaliteit van de Leefomgeving*, p29

10.2 Evaluatie formats

In de vorige paragraaf zijn vijf voorbeelden van afwegingskaders beschouwt die als voorbeeld kunnen dienen voor het afwegingskader Healthy Urban Living wanneer de lessen uit de voorbeelden goed verwerkt worden. Welke voorbeelden waren het meest bruikbaar? Aan welk afwegingskader kleefde de meeste voorwaarden, of welke was het moeilijkst in te zetten? Welke afwegingskaders maakten juiste goede en duidelijke afwegingen? Indien een afwegingskader eigenlijk nog in de conceptfase zat, welke stappen moesten er dan nog gemaakt worden om af te komen? In deze paragraaf zal een beschrijving gegeven worden van hoe een afwegingskader er uit zou moeten zien, en ook welke valkuilen vermeden dienen te worden. Allereerst een korte samenvatting van de beschouwde documenten, en hun functie.

Document	Format	Doel
Omgevingswijzer *Rijkswaterstaat, 2015*	Website, met in te vullen afwegingskader. Gebaseerd op een vragenlijst Visuele feedback.	Discussietool Informatievoorziening Aanzetten tot duurzaamheid Integrale aanpak
Functional Ambience *Hogeschool Rotterdam en de Urbanisten, 2013*	Een ontwerphandleiding, waarvan het afwegingskader onderdeel is. De afweging wordt gemaakt na vijf stappen: observatie, scene, ontwerp, conclusie en spidergraph Visuele feedback	Ontwerphandleiding Aanzetten tot ontwerpveranderingen Verhogen van leefbaarheid Discussietool Gebruiker betrekken in het proces
Afwegingsinstrumentarium - Kwaliteit Leefomgeving *RIVM, 2008*	Vragenlijst, die de gebruiker ondersteunt tijdens verkenning, definitie, ontwerp, uitvoering en evaluatie	Discussietool Ontwikkeling afwegingskader Feedback werkveld verzamelen Gebruiker betrekken in het proces
Gezond Ontwerpen: De toolbox *Stadsontwikkeling Rotterdam, 2013*	Een ontwerphandleiding, waarvan het afwegingskader onderdeel is. De afweging wordt gemaakt als tussenstap om de gebruikswaardediagram te maken Visuele feedback	Ontwerphandleiding Aanzetten tot ontwerpveranderingen Verhogen van leefbaarheid Verhogen van gezondheid Gebruiker betrekken in het proces
Afwegingskader Ondergrond /Bovengrond, Kwaliteit van de Leefomgeving *DRIFT, 2012*	Een ontwerphandleiding, die vooral bestaat uit het afwegingskader zelf. Middels een vragenlijst kunnen karakteristieken worden gescoord op leefbaarheid Visuele feedback	Ontwerphandleiding Discussietool Verhogen van leefbaarheid Integrale aanpak

Tabel 39: Samenvatting documenten

Uit deze samenvatting komen drie soorten formats:

- *Een interactieve en gebruiksvriendelijke website*
  Naar het voorbeeld van *de Omgevingswijzer of Functional Ambience*. Met deze methode kan een gebruiker op zo'n laagdrempelig mogelijke manier een vragenlijst invullen waar direct de resultaten en feedback te vinden is. Dit is ver uit het eenvoudigste format om in te vullen en te presenteren.

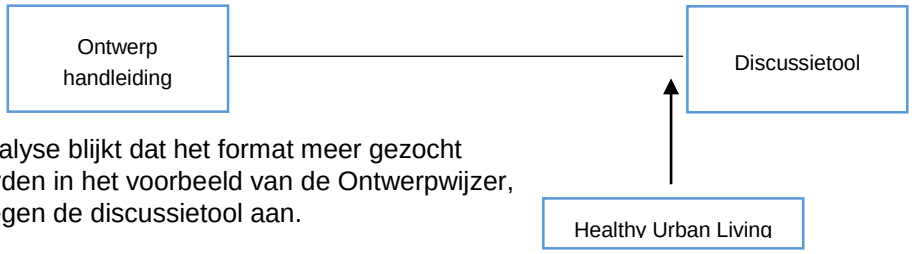
- *Een ontwerphandleiding*
  Naar het voorbeeld van *Functional Ambience*, *Gezond Ontwerpen: de toolbox of Afwegingskader Ondergrond/Bovengrond*. Dit zijn handleidingen die ontwerpelementen aandragen nadat een bepaald ambitieprofiel is vastgesteld. Dit type format is het meest volledig maar ook het meest kennisintensief aan de kant van de person die er gebruik van dient te maken.

- *Een niet-interactieve vragenlijst*
  Deze methode, zoals toegepast bij het *Afwegingsinstrumentarium – Kwaliteit Leefomgeving*, is weinig gebruiksvriendelijk en is lastig communiceerbaar. Hierdoor zal weinig discussie voortvloeien uit het gebruik van zo'n format. Hierdoor is het minder geschikt.

Voor de doelen komen meer verschillende typen naar voren:

- Een discussietool om een onderwerp bespreekbaar te maken;
- Informatievoorziening/kennisplatform;
- Het faciliteren van een integrale aanpak;
- Ontwikkeling van een afwegingskader/verzamelen van feedback hiervoor;
- Aanzetten tot duurzaamheid;
- Aanzetten tot ontwerpveranderingen;
- Verhogen van de leefbaarheid/gezondheid;
- De gebruiker betrekken in het proces;
- Een ontwerphandleiding zijn.

De beschouwing levert voor het format de afweging op welke richting opgegaan kan worden, meer richting een discussietool of meer richting een ontwerphandleiding?



Uit de analyse blijkt dat het format meer gezocht moet worden in het voorbeeld van de Ontwerpwijzer, dichter tegen de discussietool aan.

Figuur 17: Oplossingsrichting afwegingskader Healthy Urban Living

10.2.1 Format en input

Input
De invoer van gegevens is een cruciale stap van het inzetten van een afwegingskader. Welke gegevens zijn wanneer nodig, en in welke fasen van een project zijn welke relevant? Hoe kan door meerdere partijen samengewerkt worden in één model, kan dit tegelijk of moet hier extra planning voor worden uitgezet? Waar komen de invoer gegevens vandaan; is dit open data of komt de informatie bijvoorbeeld uit eigen bronnen van een van de projectleden?

Wanneer geïntegreerde oplossingen worden bedacht, bijvoorbeeld in de vorm van een nieuw afwegingskader, is het van groot belang dat de informatiestructuur op orde is. De doelstelling om integraal te werken aan gezondheidsbevorderingen in projecten voor langzaam verkeer zou ook betekenen dat de informatievoorziening naar elkaar, als projectpartners, open en integraal geregeld is. Hiervoor zijn platforms zoals bijvoorbeeld de *Atlas Leefomgeving*[127], *de Omgevingswijzer* of het *Kenniscentrum Healthy Urban Living* nodig die over projecten heen kunnen kijken en kennis verzamelen waar de hele sector baat bij heeft. Dit soort initiatieven zijn multidisciplinair en hebben vaak draagkracht bij de hele sector dankzij hun reikwijdte.

Op de vraag wie op welk moment welke informatie ter beschikking zou moeten hebben is na het bestuderen van de voorbeelden geen eenduidig antwoord te geven. Dit heeft vooral te maken met welke fases het afwegingskader zich bezig wil houden. Hoe comfortabel zijn alle partijen met het idee dat informatie gedurende een heel project beschikbaar is voor de projectleden? Hoe zal worden omgegaan met het voortdurend actualiseren van informatie?

De afwegingen hier zijn sterk geënt op precies hoe integraal een project is, en ook wie de initiatiefnemer is. Wanneer een gemeente of ander overheidsorgaan een project inzet dan zal het vanzelfsprekender zijn dat de informatie openbaar beschikbaar is dan wanneer een commerciele of private partij initiatiefnemer is. De tussenvorm, publiek-private samenwerking, levert vragen op over de gegevensverzameling en de huishouding hiervan. In ieder samenwerkingsverband is het zaak om verantwoordelijken aan te wijzen voor de datastructuren die ingezet worden voor afwegingskader.

[127] RIVM http://www.atlasleefomgeving.nl/

Om een voorbeeld te geven van de gegevensbehoefte per fase[128] is hieronder een overzicht met de doelen en input gemaakt:

Fase	Doel	Input
Verkenningsfase met randvoorwaarden	Eerste identificatie van het probleem, en de omvang. De context wordt in kaart gebracht en het beschouwen van de eerste oplossingsrichtingen. Welke randvoorwaarden horen er bij het probleem?	Ruimtelijke verkenningen, contextbeschrijving, historie van het vraagstuk, het raamwerk voor oplossingen. Voorgaande dossiers.
Definitiefase; doelstellingen	Het definiëren van doelstellingen voor het project. Hoe worden de ambities vertaald naar een programma van eisen of naar ander beleid?	Gebruikerswensen, belevingswaarden, ambitieniveaus, rapport met unieke en conflicterende doelstellingen, maatschappelijke belangen, standaarden vanuit div. schaalniveaus.
Criteria opstellen	Het opstellen van een 'decision support system', zodat alternatieven effectief tegen elkaar kunnen worden afgewogen.	Normen en richtlijnen. Politieke besluiten. Stakeholder belangen. Ruimtelijke beperkingen. Budgetten. Raming van kwalitatieve en kwantitatieve gevolgen. **Afwegingskader**.
Selecteren van alternatieven	Het identificeren van mogelijke oplossingen die horen bij de opgestelde criteria. Belangrijk is hier ook het nulalternatief.	Voorlopig ontwerpen, met de uitgewerkte effecten die beoogt worden. Hier dient ook de ambitie van een ontwerp kenbaar gemaakt te worden.
Beoordelen van alternatieven	Het beoordelen van relevante projectalternatieven, die door het 'decision support system' getoetst moeten worden.	Uitwerking van de ontwerpen in een bijpassend **afwegingskader**. Waar moet extra op worden gelet, conform de criteria? Thema's als duurzaamheid, kostenbaten analyses, milieu effecten rapportages en BREEAM kunnen hier ook worden getoetst voor integrale benadering.
Voorkeursalternatief kiezen	Uitwerken de onderbouwing voor een voorkeursvariant	Een volledige en zo integraal mogelijke rapportage over de gekozen variant, waarin precies de maatschappelijke kosten-baten verhouding naar voren komt en alle additionele effecten in kaart worden gebracht. Naast kwaliteit is hier ook de duurzame uitwerking belangrijk.
Implementatiefase	De realisatiefase van een projectoplossing, in het veld	Milieueffecten rapport voor tijdens de bouw, gezondheidshinder tijdens de bouw etc.
Monitorings- en evaluatiefase	De effectiviteit en de doeltreffendheid van een project toetsen. Voor steeds meer projecten begint deze fase bij de verkenningsfase, doordat ook dan al monitoring plaats vindt.	Met welke methode en middelen zal de effectiviteit en doeltreffendheid van het project worden gemeten? En door wie, en voor hoe lang? Tijdens welke fasen? Welke indicatoren en streefcijfers worden gebruikt? Wie doet de interpretatie en de evaluatie van gegevens?

Tabel 40: Inventarisatie gegevensbehoefte per fase

De criteriafase is hier voor het afwegingskader geeft hier de grootste mogelijkheden om effectief bij te dragen aan de invloed op het ontwerp, maar dat betekend zeker niet dat dit de enige kans is waar het bij kan dragen aan het proces en dus aan de gezondheidsbevorderingen. De belangrijkste les echter is dat de invoer zelf gemakkelijk moet zijn, bijvoorbeeld via een interactieve Excel sheet of website. Daarnaast dient getracht te worden om het kader zo laagdrempelig mogelijk te maken, voor alle en ieder type professional die er mee kan gaan werken.

[128] John Wiley Ltd. (2000). *Policy Analysis: A Systematic Approach to Supporting Policymaking in the Public Sector*, p14

Format
De presentatie van gegevens is ook erg belangrijk voor de mogelijkheden en functionaliteit van het afwegingskader. Het afwegingskader Healthy Urban Living moet gaan bijdragen aan brede bevordering van de gezondheid en draagvlak voor de methodiek is dan van groot belang. Het meest toegankelijke middel hiertoe is een weergave die aanzet tot discussies in het werkveld, over gezondheid en welzijn. Hoe kunnen actieve mobiliteit bij gaan dragen aan een verbeterede algemene gezondheid, en hoe is dit te communiceren naar zowel de planologen, ontwerpers en gezondheidsprofessionals als wel naar de eindgebruiker toe; de mensen die nog niet gebruik maken van actief transport of mensen die dit nog niet genoeg doen?

In vier van de vijf gekozen voorbeelden word van eenzelfde techniek gebruik gemaakt, onder verschillende namen. Het gaat hier om de spidergraph[129]; een webvormig diagram wat binnen de statistiek gebruikt word om de relatieve invloed van verschillende numerieke parameters aan te duiden. Het grote voordeel van deze techniek is dat er in één enkel figuur tal van variabelen kunnen worden opgenomen, en meerdere meetreeksen (bijvoorbeeld alternatieven) met elkaar kunnen worden vergeleken. Per variabele kan er worden gekozen om hier een score van 1 tot en met 10 aan te verbinden, die kan worden verkregen uit een Excel sheet of een vragenlijst. Zo kunnen in één figuur, met dezelfde voorwaarden, meerdere alternatieven worden getoond. Belangrijke kanttekening hier is dat de oppervlaktes van de reeksen niet direct als score dienen te worden beschouwd, maar bijvoorbeeld ook als discussiemiddel kunnen worden ingezet.

Naast het gebruik van de spidergraph is het wel van groot belang om ook de additionele effecten en de beschrijvingen deze effecten in een leesbaar format te presenteren. Bij ieder afwegingskader is het zo dat niet alles in een model te vatten is, en dat de kleine details niet vergeten mogen worden. Het gaat om het in kaart brengen van kansen, en risico's.

10.2.2 Doelen en ambities

Een afwegingskader kan doelen sturen of juist doelen dienen. Het vinden van een balans tussen deze twee functionaliteiten is van groot belang om aan de gestelde ambities van een verkenningsfase en een definitiefase te kunnen voldoen. Tegelijk is dit wel de mogelijkheid om het belang, bijvoorbeeld van gezondheid, een plaats te geven tussen andere belangen die tijdens een verkenningsfase zijn genoemd. Hoe worden alle ambities samen geïntegreerd tot een uitgesproken visie voor een project? Welke combinaties zijn mogelijk, en welke zijn juist tegenstrijdig? Het vaststellen van deze mogelijkheden is van grote noodzaak.

De eerste stap hierin is het opstellen van het nut en de noodzaak van een bepaalde ambitie. Dit kan vooral gedaan worden door een kader op te stellen wat de ernst van een probleem vaststelt. In het geval van de integratie van gezondheid in plannen voor de langzame mobiliteit is de verklaring van de ernst van het probleem enerzijds duidelijk doordat de effecten van maatschappelijk belang zijn en anderzijds lastiger onder de aandacht te brengen doordat de dagelijkse bijdrage aan het leven van gebruikers niet altijd even inzichtelijk is. Hier komt ook gelijk een doel om de hoek wat noodzakelijk is, maar niet direct aan de oppervlakte ligt: het 'verkopen' van de doelen en ambities door deze binnen als maatschappelijk belang te verpakken. Welk draagvlak valt te creëren voor een maatregel, en in welke fase van het project kan dit worden gerealiseerd? Des te eerder een bepaald doel of een ambitie kan worden ingevoerd in het proces, des te hoger de kans dat deze tijdens het hele proces gedragen word door alle partijen. Dit pleit er dan ook voor dat tijdens de verkenningsfase al nagedacht moet worden over het totale pakket aan doelen en ambities wat aan het eind van een project meetbare en evalueerbare resultaten oplevert die verantwoord kunnen worden.

[129] Wikipedia https://en.wikipedia.org/wiki/Radar_chart

Om effectief op te stellen welke doelen en ambities haalbaar zijn voor een project dient een stappenplan gemaakt te worden om de mogelijkheden in kaart te brengen:

- Verkenning van het probleem of de uitdaging waarvoor het project wordt opgezet;
- De basis ambities en doelstellingen formuleren die het probleem zelf aanpakken;
- Het formuleren en integreren van *aanvullende* ambities en doelstellingen, die voorbij gaan aan het basisprobleem maar weldegelijk bijdragen aan de meerwaarde van een project of oplossing;
- Het opstellen van een lijst met alle doelstellingen en ambities die van toepassing zijn op het project en de context;
- Het opstellen van een matrix met daarin alle doelen en ambities, zodat deze kunnen worden vergeleken en dan worden gezien waar overlappingen liggen en waar de tegenstrijdigheden liggen;
- Het formuleren van een uniforme lijst met doelstellingen en ambities;
- Het toetsen van de doelstellingen en ambities aan de hand van richtlijnen, kaders en overkoepelend beleid zodat ook aan breder belang word voldaan;
- Het uitbrengen van de definitieve lijst met doelstellingen en ambities die voor het project of de maatregel van toepassing zijn in de *lokale context*.

Pas na het formuleren van deze doelstellingen en ambities kunnen criteria worden opgesteld, waar vervolgens in een later stadium een nulalternatief en projectalternatieven kunnen worden gemaakt die bij moeten dragen aan een oplossing voor het gestelde probleem.

De kwaliteit van de doelen en de ambities neemt toe naar mate deze SMART[130] geformuleerd worden, en tijdens het hele proces van de verschillende fases te volgens zijn door middel van monitoring en actieve evaluatie. Bijsturing tijdens het project is beter voor het eindresultaat dan achteraf concluderen dat het project niet de uitwerking heeft gehad waar op gehoopt was. De signalering en actieve betrekking van de doelstellingen tijdens alle fases zal ook de transparantie en het draagvlak van het project verhogen. Een voorbeeld waarmee gewerkt kan worden om deze werkwijze te implementeren is de *'Monitoring- en evaluatiewijzer Sport- en Beweegbeleid*' van het Nederlands Instituut voor Sport & Bewegen. In de wijzer worden aanbevelingen gedaan voor een strategie om de doelstellingen en ambities met betrekking tot sporten en bewegen tijdens een proces actueel te houden.[131]

10.2.3 Integratie van resultaten

De uitwerkingen en de resultaten zijn natuurlijk belangrijk voor een project, zeker in de publieke en openbare ruimte waarvoor in veel bevallen belastinggeld is gebruikt om deze te realiseren. Welke meetbare en verantwoordbare resultaten zijn geboekt? Welke doelstellingen zijn misschien niet gehaald? Zeker wanneer er tal van diverse doelstellingen en ambities kan het zeer uitdagend zijn om de resultaten te integreren in een rapport of andere vorm van verslaglegging. Op welke termijn mogen resultaten worden verwacht? Welke resultatenmanagement hoort hier bij, en tussenresultaten zijn aanvaardbaar?

In de vorige paragraaf is al benoemt dat er naast hoofddoelstellingen en ambities ook aanvullende of bijkomende belangen kunnen zijn bij een project. Dit vraagt om een integrale aanpak, maar ook zeker om integrale resultaten. Hoe zien deze resultaten er uit? Aan welke doelgroep dient wanneer getoond te worden welke effecten zijn geboekt? Zijn er resultaten die misschien niet duidelijk uit te drukken zijn in cijfers? Deze vragen roepen op tot een gestructureerde aanpak waarbij doelgroep voorziening een belangrijk thema is: professionals voorzien van resultaten via bijvoorbeeld publicaties en buurtbewoners bijpraten op een bewonersavond. Dit vergt planning en organisatie in de communicatie van resultaten.

[130] Norbert Roozenburg en Johan Eekels. (1998). *Productontwerpen, structuur en methoden*, Uitgeverij Lemma, Utrecht,

[131] Nederlands Instituut voor Sport en Bewegen. (2009). *Monitoring- en evaluatiewijzer, Sport- en beweegbeleid*

De vijf voorbeelden van afwegingskaders laten inderdaad zien dat er verschillende strategieën zijn om de resultaten te verkrijgen en om deze te verwerken en uiteindelijk te presenteren aan een publiek of selecteerde doelgroep. In de vorige paragraaf is al besproken hoe de resultaten voort dienen te vloeien doelen en ambities waar breed draagvlak voor is, zowel in de vakwereld als in het publieke domein. Een integrale aanpak levert hier zowel voordelen als nadelen op: er zijn gevallen waar *gekozen* lijkt te worden van welke doelen of ambities meegenomen kunnen worden bij een integraal plan en welke ter af moeten vallen omdat bijvoorbeeld budget op is. Het tegenovergestelde kan ook: een aanpak die zo breed is dat hoofddoelen en additionele ambities vertroebelen, zodat uiteindelijk niet goed kan worden afgewogen of het pakket als geheel een positieve uitwerking had op de gestelde criteria.

Naar mate een afwegingskader 'dwingender' word zijn ook de kwaliteit en de kwantiteit van groter belang voor de doeltreffendheid van het kader zelf. Wanneer een kader middelen wil bieden om een breed aantal maatschappelijke problemen te omschrijven en on te brengen in een project dan dient heel goed in kaart te worden gebracht hoe de individuele uitdagingen kunnen worden beschouwd tijdens het project en erna tijdens een evaluatie. In het geval dat een kader zich meer toespitst op *één* enkel aspect, bijvoorbeeld een thema wat ervoor over het hoofd werd gezien, moet er goed worden nagedacht welke aandacht de uitwerking hiervan verdient in contrast tot de rest van de projectresultaten. De toolbox Gezond Ontwerp is bijvoorbeeld meer adviserend in de rol die het heeft in de sector doordat het gaat om belevingswaarden die lastiger door iedereen zijn te vertalen naar cijfers of andere beoordelingsformats. Bij een gebruikskader als de Omgevingswijzer wordt in tegenstelling veel meer ingezet op echte resultaten, thema's als CO_2 reductie zijn meetbaar, betrouwbaar berekenbaar en verantwoordbaar naar iedere doelgroep. Hetzelfde geld voor materiaal en grondstofgebruik (DuboCalc[132]) en een groot aantal andere *objectieve* kwaliteiten die gemeten kunnen worden en onafhankelijk te verifiëren zijn.

Wanneer invoergegevens, die gebruik worden om resultaten te verkrijgen uit een kader, van een onafhankelijk partij zijn verkregen zoals bijvoorbeeld een onderzoeksinstituut of een adviesbureau dan vergroot dit de betrouwbaarheid van de gegevens en dus de resultaten. In gevallen waar de het meer om sociale aspecten gaat of aspecten die lastig te toetsen zijn of uit te drukken zijn in waarden of *geld* dienen de verkregen resultaten zo goed mogelijk te worden onderbouwd of ondergebracht te worden in een model wat laat zien wat de winst is geweest van het project op een bepaald aspect. Hier dient ook gekeken te worden naar het doel van het afwegingskader zelf: is het meer een hulpmiddel wat discussies moet faciliteren en een integrale aanpak moet opstarten? of zit het afwegingkader meer in de richting van een ontwerpwijzer? In het geval dat een afwegingskader helemaal voor een integrale aanpak gaat en hiertoe een haast verplichtend karakter heeft, zoals het kader van *DRIFT*, dan dienen de doelen en zeker de resultaten met elkaar te rijmen of zelfs volledig overeen te komen.

10.2.4 Evaluatie

Het laatste punt uit de beschouwing van de formats is het evalueren van enerzijds de effectiviteit van het afwegingskader en anderzijds de resultaten die door het gebruik van de integrale doelstellingen en ambities is geboekt. Waar word het project op afgerekend? Welke meerwaarde dient gecreëerd worden om een positieve kosten-baten verhouding te verkrijgen? Wat is precies nodig om een project als 'best practise' te beschouwen?

Het doel van veel afwegingskaders is om bij te dragen aan een verandering in het denken over duurzaamheid, mobiliteit of gezondheid zonder directe prestatieambities voor projecten op te stellen die gehaald moeten worden. Dit zorgt er voor dat een project dan meer een pilot is die goed *kan* uitpakken. Dit is meer de aanpak die ook gebruikt word bij de innovatieve maatregelen die ingezet worden als onderdeel van *Beter Benutten*: door de toepassing van nieuwe ideeën of nieuwe technieken oude knelpunten, op zo'n manier dat innovatie de ruimte krijgt maar niet zo hard word afgerekend als een gebruikelijke techniek. Dit geeft enerzijds nieuwe kansen aan producten of oplossingen die anders niet zouden worden geprobeerd maar geeft

[132] Cenosco en Royal HaskoningDHV in opdracht van Rijkswaterstraat.http://www.dubocalc.nl/

anderzijds niet het volwassen karakter aan een oplossing omdat het 'toch maar een innovatie is' en deze niet op gelijke waarde word geschat. In de praktijk van *Beter Benutten* betekend dit dat innovaties ingezet worden als pilot, en niet als volwaardige projectoplossing die ook geëvalueerd word als zodanig.[133] Er wordt met de oplossing omgegaan alsof deze speciaal is en met zachtere beoordelingen moet worden behandeld. Er is zeker een evaluatie, maar deze heeft niet het karakter van een doorgaans gebruikte methode. Zo word van best practise naar best practise gewerkt, zonder dat er een grote lijn wordt ontdekt tussen de projecten; en het blijft bij inspiratieboeken en aanbevelingen.

De stap naar harde richtlijnen, die getrokken kunnen worden uit innovatieve oplossingen, word niet gemaakt en dit word ook niet als ambitie gesteld door het werkveld. Hier is verrassend genoeg een item als belevingswaarde wel heel bruikbaar, doordat deze uit de gemeenschap zelf komen. Hoe is een maatregel ontvangen en hoe word deze gedragen? De *toolbox Gezond Ontwerpen* en *Functional Ambience* maken hier gebruik van. Feedback uit de buurt waar een project is gerealiseerd is van grote waarde omdat context hier een vanzelfsprekend item is wat word meegenomen. De evaluatievorm van buurt enquêtes of platforms om tevredenheid te meten kunnen echter wel langer op zich laten wachten dan andere vormen van monitoring en beschouwing. Daarbij is het ook noodzaak om afdoende mensen bij elkaar te brengen die mee willen werken aan de evaluatie, zodat deze betrouwbaar en valide is.

Wat ontbreekt en wat mist in de huidige evaluaties? Om deze vraag te beantwoorden, zeker voor ambities die meer gericht zijn op leefbaarheid, sport en bewegen, heeft het Nederlands Instituut voor Sport & Bewegen de *'Monitoring- en Evaluatiewijzer'*[134] uitgebracht waarin specifiek aandacht word gegeven aan de rechtvaardig en bewijslast van kaders in het bewegingsveld. In stap 1 dient de beschrijving van de aanleiding van het evalueren en monitoren zelf opgesteld te worden en is motief belangrijk, evenals het vertrekpunt van de huidige situatie. Welke middelen zijn vervolgens nodig om te evaluatie uit te voren, en zijn de doelstellingen zo geformuleerd dat deze te evalueren zijn? In de volgende stappen is het selecteren van indicatoren en streefwaarden belangrijk; op welke manier word gemeten en aan welke parameters? Welke onderzoeksmethode past hier het best bij? Hoe worden de gegevens verzameld en gecategoriseerd voor analyse? Het verschil tussen monitoring, evaluatie en benchmarking dient hierbij wel in ogenschouw te worden genomen en er dient bepaald te worden in welke stappen (paragraaf 10.3.5) welke middel het best past bij de gegevensbehoefte van dat moment. Kan een waardebepaling bijvoorbeeld ook meerdere keren worden uitgevoerd om tot een beter eindresultaat te komen? In een aantal voorbeelden van de afwegingskader is al te zien geweest dat participatie van verschillende partijen het eindresultaat ten goede komt, en wanneer evaluatie op meer momenten van het proces zou kunnen worden ingebouwd zou dit verdere verbeteringen kunnen faciliteren voor het eindresultaat en de doeltreffendheid en kwaliteit van de maatregel als geheel.

Een andere belangrijke overweging is wanneer welke parameters of aspecten geëvalueerd dienen te worden. In het geval dat een brede en integrale aanpak is gebruik voor het project levert dit veel gegevens op bij actieve monitoring en evaluatie. Het is dan ook de vraag hoe het management van evaluatie en synergie tussen de resultaten van verschillende aspecten verdient zeker aandacht.

[133] Ministerie van Infrastructuur & Milieu, Programma Beter Benutten http://www.beterbenutten.nl/

[134] Nederlands Instituut voor Sport en Bewegen. (2009). *Monitoring- en evaluatiewijzer, Sport- en beweegbeleid*

10.3 Aanknopingspunten en overwegingen

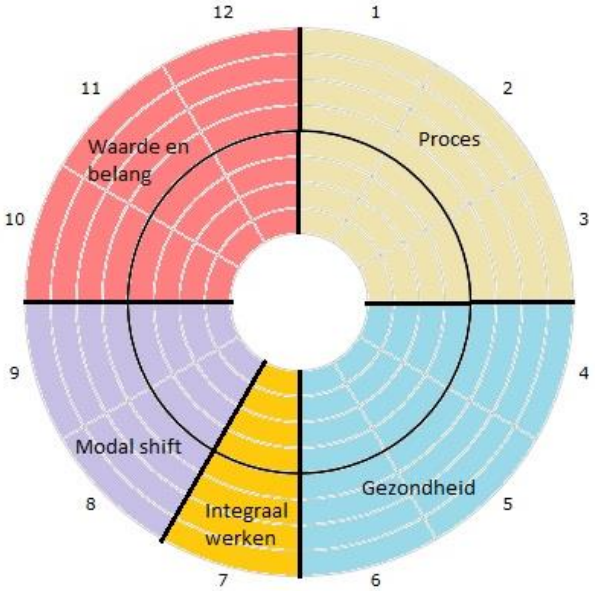
Na vijf voorbeelden te hebben beschouwt en hier de lessen uit getrokken te hebben na een korte beschrijven van de thema's *format en input, doelen en ambities, integratie van resultaten en de evaluatie* kan in deze paragraaf worden bepaald wat voor kapstok het afwegingskader Healthy Urban Living dient te worden. De vorm, de doelen en ambities van het kader zelf en de manier waarop dit geëvalueerd kan worden kunnen allemaal vooraf bepaald worden voordat het afwegingskader zelf geschreven word. De verkennende vragen als 'wat is het, hoe werkt het?', 'wat kun je er mee?' en 'wat is de toepassingen en voor wie?' kunnen worden beantwoord om een eerste schets te maken van wat het afwegingskader zou moeten zijn en wie de doelgroep zou moeten zijn ervoor.

10.3.1 Vorm

Op de vraag 'wat is het' kan voor het afwegingskader Healthy Urban Living de volgende karakteristen naar voren die vorm geven aan de toepassing:

- Een beschrijving van *gezondheid* als aspect, met definitie en context;
- Een beschrijving van de twaalf aspecten;
- Een beschrijving van de gradatie van de twaalf aspecten in; 'passief: bescherming tegen schadelijke effecten', 'semi-actief: stimuleren bewegen', 'actief: stimuleren gezond gedrag' of 'stimuleren sociale ontplooiing en ontmoeting'[135];
- Een model waar de gradatie kan worden ingevuld en worden onderbouwt met behulp van projectdetails of omgevingskarakteristen;
- De beschrijving van de verwerking van gegevens, in een spidergraph via een interactieve website;
- De koppeling naar monitoring en evaluatie;
- Een beschrijving op welke manier het afwegingskader past binnen een integrale aanpak en hoe het samenwerkt met andere raamwerken of kaders;
- De strategieën voor het presenteren van gegevens aan interne en externe partijen.

De visuele weergave, waarmee inzichtelijk word hoe de doelstellingen van een project zich verhouden tot elkaar, zal worden gedaan in een spidergraph met twaalf hoeken. Hierbij zijn vijf zones ingericht die als thema's fungeren: **proces**, **gezondheid**, **integraal werken**, **modal shift** en **waarde en belang**. Een voorbeeld voor weergave van de doelstellingen is hieronder getoond:



Figuur 18: Concept spidergraph Healthy Urban Living

[135] Bereikbare, Slimme en Gezonde Stad. (2015). *(Ruimtelijke) principes voor gezonde verstedelijking*

10.3.2 Doelen en ambities

Dan de vraag 'wat kun je er mee', eigenlijk de belangrijkste van allemaal. Welke doelen dienen te worden bedient met het afwegingskader, zodat het van meerwaarde is in het werkveld van planologen, stedenbouwkundigen, gezondheidsprofessionals en ontwerpers? Daarnaast geeft het vaststellen van de doelen en ambities voor het kader zelf ook een deel van het antwoord op de onderzoeksvraag van het afstudeeronderzoek:

> *"Welk type afwegingskader kan helpen bij het implementeren van ambities en doelstellingen voor de actieve stimulatie van gezonde mobiliteit om een extra dimensie toe te voegen aan de opgaven rondom stedelijke mobiliteit?"*

Deze vraag is tweeledig. Enerzijds is bekend welke ambities en welk beleid er met betrekking tot langzaam stedelijk verkeer is wat bij moet dragen aan de actieve stimulatie van gezonde verstedelijking. Anderzijds dient dan nog wel vertaald te worden welke doelen en ambities het afwegingskader zelf moet voorzien, of wat bijvoorbeeld in een ander kader terug komt of moet komen. De scope moet duidelijk worden vastgesteld.
Door nogmaals naar de onderzoeksvraag te kijken, en deze te vergelijken met de deelvragen 1 tot en met 3 komt het volgende beeld naar voren.

> *"Welk **afwegingskader** (**3**) dient ontwikkeld te worden om de **implementatie** (**2**) van **ambities en beleid** (**1**)voor langzaam stedelijke verkeer."*

Dit toont de contouren van het te ontwikkelen kader:

- Het dient, vanuit deelvraag 1, een instrument te zijn waarbij gebundelde doelen en ambities vanuit beleid samen kunnen worden gebracht tot één overkoepeld middel. Het creëren van inzicht en kenniscreatie zijn hier belangrijk.
- Voor de implementatie, uit deelvraag 2, dienen de rode lijnen van de huidige plannen en initiatieven in acht te worden gehouden en moet het afwegingskader meerwaarde bieden op de reeds beschikbare middelen.
- In deelvraag 3 werden aanbevelingen en uitgangspunten verzameld die bijdragen aan het opstellen van een effectief afwegingskader wat voldoet aan de procesmatige wensen vanuit het werkveld, zodat invulling word gegeven aan de vraag naar heldere en werkbare gereedschappen.

Het afwegingskader Healthy Urban Living heeft als doel om professionals, of zelfs participeren burgers, te helpen bij keuzes: vanaf de verkenningsfase van een project tot aan het vinden van een geschikte oplossing die het *gezondst* is. Hiertoe moet het in de projectfase hiertussen alle handvaten bieden zodat mensen inderdaad de keuzes kunnen maken die geambieerd worden, en dient er als aanvulling ook na de realisatie een mogelijkheid te zijn om te evalueren. Dit maakt dat het afwegingskader uit twee delen bestaat, wat ook in het spidergraph terugkomt:

1. Ondersteuning van het proces van Healthy Urban Living;
2. De bieden van aanbevelingen die leiden naar gezond ontwerp of inrichting.

Hierdoor gaat het kader verder dan een discussietool te zijn, maar zal het ook dienen als een praktisch middel om afwegingen *voor* gezonde verstedelijking en gezonde mobiliteit te kanaliseren en te bewegen naar een meer integrale oplossingsvarianten. Daarmee is het echt meer een gebruiksproduct wat, mits het goed gepositioneerd en gevalideerd word, ook direct een bijdrage gaat leveren aan ruimtelijke plannen die door het afwegingskader mee bij kunnen dragen aan de gezondheid van gebruikers van de active modes en aan niet gebruikers.

Hoe werkt het precies? Het afwegingskader moet als een gids werken die de lezer door het proces van het integreren van gezondheid in plannen loodst, waarbij regelmatig momenten zijn waarop de *user* van de handleiding kan reflecteren op keuzes of keuzemogelijkheden en hier de effecten en uitwerkingen van kan zien. Het dient inzichtelijk te zijn welke keuzes tot welke bevorderingen leiden, eventueel nog tegen welke kosten in verhouding tot bepaalde baten.
Een overzicht van 'wat kun je er mee?':

- *Een duidelijke definitie wat gezondheid betekent in de context*
  Wanneer het vraagstuk met één gemeenschappelijke definitie wordt aangegaan kan gewerkt word met een gemeenschappelijke taal. Dit is nodig zodat er op een integrale manier kan worden gewerkt, door verschillende vakgebieden samen. Zo ontstaan er geen verwarringen voor, tijdens of na het project over wat de doelstellingen waren en welke er wel of niet bereikt zijn. Deze definitie van gezondheid kan onderdeel zijn van een website van het afwegingskader.

- *Het integreren van de twaalf aspecten van het afwegingskader in het ontwerpproces*
  De twaalf aspecten van het kader zijn onderverdeeld over de vijf thema's: **proces**, **gezondheid**, **integraal werken**, **modal shift** en **waarde en belang**. Samen vormen zij de handvaten voor het succesvol integreren van gezondheidsbevorderingen in de planvormingen en het ontwerp voor langzame verkeer in de stad; de active modes.

- *Het model voor gradatie van de twaalf aspecten*
  Om de achterliggende vraag te beantwoorden hoe gezond een plan of maatregel is kan door het invullen van een vragenlijst/website met de twaalf onderdelen een beeld worden opgemaakt van de ambitie. Globaal zijn hier drie niveaus voor bevordering van de gezondheid voor ieder van de twaalf onderwerpen: passief, actief (stimuleren gezond gedrag) en actief (stimuleren van sociale ontplooiing en ontmoeting).

- *De spidergraph als gezondheidscheck*
  Wanneer de resultaten van de vragenlijst verwerkt zijn, bijvoorbeeld deel eenvoudig te gebruiker software op een website, kan de gebruiker direct feedback krijgen op de doelen en ambitie die gesteld zijn voor een project of maatregel. Door het format van de spidergraph is het ook heel eenvoudig en overzichtelijk om meerdere projectalternatieven met elkaar te vergelijken: van nulalternatieven tot aan definitief ontwerp. Een opmerking hierbij is echter wel dat er geen 'gewicht' hangt aan een specifiek onderwerp of een thema, waardoor alle aspecten even belangrijk zijn voor de algehele 'gezondheid' van een alternatief.

- *Feedback vanuit het model en evaluatiemogelijkheden*
  Een laatste speerpunt van het afwegingskader moet zijn dat het door integratie met andere middelen de mogelijkheid moet geven om de monitoring en de evaluatie van een project(alternatief) moet verbeteren op het gebied van gezondheidsaspecten. Hiertoe zijn een aantal van de twaalf aspecten uit het model ook ingericht op de waardering van juist die mogelijkheid van terugkoppeling en analyse. Een deel van deze evaluatie vindt plaats tijdens het project zelf, en een deel na implementatie.

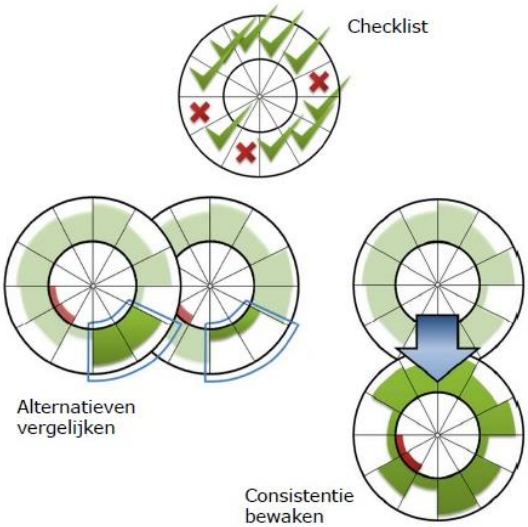
Het afwegingskader moet daarnaast de 'kieren' dichten die er nu zijn tussen het beleid voor de active modes; om er voor te zorgen dat alle gemeenten in Nederland dezelfde aanpak kunnen gebruiken en dus met dezelfde kwaliteitsambitie gaan werken met betrekking tot gezondheid in combinatie met langzaam stedelijk verkeer in de vorm van lopen en fietsen. Want aan beleid ontbreekt het in Nederland zeker niet; het wijst alleen nog niet allemaal dezelfde kant uit en de prioriteiten zijn ook zeker niet gelijk aan elkaar, zoals bleek uit de literatuurstudies. Een middel om dit te overbruggen en de gemeentes in hun beleidsdoelstellingen te verenigen is het toepassen van een afwegingskader wat alle vragen beantwoord.

Een aantal vragen hierbij kunnen zijn:

1. Wat levert het op? Heeft de maatregel een positieve kosten-baten verhouding?
2. Welke kwaliteitswinst is er met betrekking tot de inrichting van de openbare ruimte te behalen als bijkomstigheid van gezond ontwerpen?
3. Welke modellen kunnen voorspellen hoeveel extra fietsers of voetgangers gebruik zullen maken van een aanpassing aan het netwerk?
4. Hoeveel mensen die nu nog niet fietsen kunnen met infrastructuur overgehaald worden om toch te fietsen?
5. Hoe vertaald meer gebruik van de active modes zich naar de algemene gezondheid? Bijvoorbeeld van de mensen die niet gebruik maken van de active modes?

10.3.3 Toepassing

'Wat is de toepassingen en voor wie?' is een belangrijke vraag voor de uiteindelijke inzet van het afwegingskader, en de *adoptiesnelheid* van het kader zal ook sterk afhangen van bijvoorbeeld het gebruiksgemak of het waardecreatie-potentiaal wat de gebruiker ziet in het kader. De *user* moet snel kunnen zien wat de toepassing is en welke voordelen hier mee te halen zijn. Gebruik van het afwegingsinstrumentarium moet snel op te pakken zijn en bij voorkeur dienen er geen ingewikkelde cursussen nodig te zijn de methode van Healthy Urban Living in te gaan zetten voor de planvoering van kleine infrastructurele projecten. De belangrijkste drie toepassingen zijn de volgende:



Figuur 19: Toepassingen afwegingskader (RWS, 2015)

Het voorbeeld van Rijkswaterstaat laat middels de Omgevingswijzer zien welke drie hoofdoelen er bij een goed afwegingskader horen, zodat het format universeel toepasbaar is.[136] Daarnaast kan de lijst worden uitgebreid met aanvullende toepassingen die als extra functionaliteit meerwaarde geven aan het kader:

- *Checklist*
  Middels de twaalf aspecten kan een projectteam zien of aan alle thema's gedacht is die er samen voor zullen zorgen dat een brede definitie van gezondheid kan worden gedragen door het project.

- *Alternatieven vergelijken*
  De belangrijkste toepassing van het afwegingskader is het helpen bij een keuze die aansluit bij de gestelde ambities en doelstellingen met betrekking tot gezondheid. Naast de projectalternatieven is het ook noodzakelijk om het nulalternatief te laten beoordelen door het afwegingskader om te zien wat de effecten kunnen zijn van 'niets' doen.

[136] Rijkwaterstaat. (2015). *Handleiding Omgevingswijzer; Duurzaamheid op basis van people, planet en profit*

- *Consistentie bewaken*
  Tijdens een lang projectproces kunnen omstandigheden tussentijds veranderen, en het is dan noodzakelijk dat de gestelde doelstellingen tussen de projectfases niet veranderen van de originele opzet. Actieve evaluatie dient er voor zorgen dat het project de juist koers blijft varen.

Hier kunnen voor het afwegingskader Healthy Urban Living nog een aantal aanvullingen op worden gedaan:

- Kenniscreatie en bundeling, middels een platform op een website;
- De discussie over gezondheid en het maatschappelijk belang hiervan voeren;
- De discussie over meerwaarde van actieve mobiliteit voeren.

De doelgroep voor het afwegingskader Healthy Urban Living is breed; eigenlijk zoals ook het maatschappelijk belang van gezondheidswinst door bredere toepassing van de active modes dat is. De hoofddoelgroep zijn de planologen, de stedenbouwkundigen, de gezondheidsprofessionals en de ontwerpers die werken aan de openbare ruimte en dan vooral de deskundigen die zich richten op de inrichting. Dit is de *target audience*: de ingenieurs, adviseurs of beleidsmakers in een positie waarmee zij het belang van Healthy Urban Living op de agenda kunnen zetten; met als bijvoorbeeld het inzetten van het afwegingskader om naar gezondheidsverbeteringen toe te werken binnen de eigen gemeente of stad. Professionals die dit misschien wel zelf wilde realiseren maar nooit het raamwerk hadden om dit voor elkaar te krijgen.

Het afwegingskader heeft samenvattend de toepassing en het doel het *gemakkelijker* te maken voor multidisciplinaire professionals om aan gezondheid te werken door via twaalf aspecten het onderwerp op een nieuwe en integrale manier te beschouwen.

10.3.4 Integratie van resultaten

‘Hoe past het afwegingskader bij andere kaders of doelstellingen?’ is de vraag die gesteld kan worden na de uiteenzetting van de doelstellingen, ambities en toepassingen van het afwegingskader Healthy Urban Living. Wat zijn de letterlijke aanknopingspunten voor het nieuwe kader? Waar gaat het verder in scope of toepassing dan voorgaande concepten, bijvoorbeeld de aanzet wat het RIVM in 2008 presenteerde met het ‘*Afwegingsinstrumentarium – Kwaliteit Leefomgeving*’?[137]

Allereerst is er in de afgelopen 8-10 jaar veel veranderd in de waardering en de toekenning van maatschappelijk belang aan gezondheid in het algemeen; de toegevoegde waarde die de active modes aan gezondheid geven zijn nog recenter wetenschappelijk onderbouwt en hierdoor nog verser. Dit voort dan ook een deel van de verklaring waarom een afwegingskader zoals hier ontwikkeld word nog niet bestaat, en zeker nog niet universeel is uitgerold.

Leidraden bestaan op het gebied van actief transport al wel, maar deze hebben een andere aard dan het beoogde afwegingskader. Bijvoorbeeld de unieke ‘*Design Guidance’ die hoort bij de Active Travel (Wales) Act 2013*’[138], geeft wel de aandacht aan gezondheid in combinatie met gezonde mobiliteit waar naar gezond word maar het is een veel minder open proces dan men in Nederland gewent is of wenselijk is. In het document van 250 bladzijde, met een aanvullende *White Paper*[139] met consultatie van ook 30 bladzijde, word uitgebreid gesproken over het ontwerpen van fiets- en voetganger vriendelijke infrastructuur en worden strategieën opgesteld die van algemeen nut zijn. Via thema’s al gebruikerseisen, netwerkwensen en ontwerpeisen worden aanbevelingen gedaan voor het opbouwen van een netwerk en in latere hoofdstukken word ook ingegaan op integratie met andere modaliteiten en krijgt ook monitoring en evaluatie een plaats. Toch is het niet compleet en is het zeer on-Nederlands.

---

[137] Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu. (2008). *Gezondheid en milieu in ruimtelijke plannen*

[138] the Welsh Government. (2013). *Design Guidance Active Travel Wales*

[139] the Welsh Government. (2013). *Consultation on Active Travel Wales*

Welke andere middelen zijn er dan wel waar nu, en zonder aanpassing, een verbinding mee kan worden gezocht om de effectiviteit van het afwegingskader te vergroten?

- Een MKBA, met aanpassingen zodat deze geschikt is voor kleinere projecten;
- Milieueffectenrapportage[140], gericht op gezondheid (luchtkwaliteit bv.), GES[141];
- Health economic assessment tool (HEAT)[142], voor lopen en fietsen;
- Best practises en ontwerprichtlijnen;
- Webplatforms: Omgevingswijzer[143], Atlas Leefomgeving[144], Ruimtemettoekomst[145], GezondOntwerpWijzer[146] en Kenniscentrum Healthy Urban Living[147];
- Expertise vanuit de sectoren gezondheid, gedrag en beweging.

Bij deze extra categorieën zijn toevoegingen gezocht die een bijdrage aan het afwegingskader kunnen leveren, om de scope van het kader te verbeteren en de afstemming met andere type 'producten' beter af te stemmen.

De uitdaging is echter om de juiste tools te combineren en resultaten van het gebruik slim in te zetten om tot een beter project te komen. Het is van groot belang dat de resultaten duidelijk toe te wijzen zijn aan een bepaald afwegingskader. Dit sluit aan bij het volgende kopje.

10.3.5 Evaluatie

'Op welke manier past monitoring en evaluatie in het kader?' Als antwoord op de vraag 'wat kun je er mee' was een van de antwoorden de toetsing en begeleiding van het proces zelf. Dit laat ook de relevantie van evaluatie en het gemis hieraan zien in de huidige aanleg van fietsinfrastructuur. Er is nog geen cultuur van het evalueren of actief monitoren van alle voetgangers of fietsers op actieve basis. Natuurlijk zijn tellingen beschikbaar, maar deze zijn lang niet van de kwaliteit of kwantiteit gegevens met betrekking tot gemotoriseerd vervoer. Dit maakt het lastig om de daadwerkelijke gevolgen van een beleidsambitie of een maatregel die hier uit voortkomt op de lange termijn te volgen en te objectief te waarderen met transparante cijfers.

Om de evaluatie van voetgangers- en fietsmobiliteit op hetzelfde niveau te brengen als dat van automobilisten (1,4 persoon per auto) of openbaar vervoer gebruik dan dient er in Nederland fietsland nog veel te gebeuren.[148] In veel buitenlanden word al actief gewerkt met high tech tellussen in fietspaden die actieve feedback geven over het gebruik van een stuk fietsinfrastructuur. De producten die dit mogelijk maken zijn reeds door verschillende producenten op de markt gebracht en vinden bijvoorbeeld in Canada en in Denenmarken een grote afzetmarkt. Deze technieken zijn ook mogelijkheden om *nudging* toe te passen en meer mensen aan het fietsen te krijgen doordat getoond word, op straat met straatmeubilair, hoeveel mensen op een bepaald fietspad fietsen. Zo'n cultuuromslag zou in Nederland ook helpen om de monitorbaarheid van ons fietsbeleid en de acties die hier bij horen meetbaar en analyseerbaar te maken.

De evaluatie dient bij te dragen aan de beoordeling van een project, door alle fases, op de volgende vier gradaties van gezondheid:

1. Passief: bescherming tegen schadelijke effecten;
2. Semi-actief: stimuleren bewegen;
3. Actief: stimuleren gezond gedrag;
4. Actief: stimuleren sociale ontplooiing en ontmoeting.

---

[140] Kenniscentrum InfoMil http://www.infomil.nl/onderwerpen/ruimte/mer/

[141] GGD Nederland. (2012). *Gezondheidseffectenscreening: gezondheid en milieu in ruimtelijke planvorming*

[142] World Health Organisation http://www.heatwalkingcycling.org/

[143] Rijkswaterstaat https://www.omgevingswijzer.org/

[144] RIVM http://www.atlasleefomgeving.nl/

[145] H2Ruimte http://www.ruimtemettoekomst.nl/

[146] Platform Gezond Ontwerp http://www.platformgezondontwerp.nl/

[147] Kenniscentrum Healthy Urban Living http://www.kchul.nl/

[148] Ministerie van Infrastructuur en Milieu. (2015). *Mobiliteitsbeeld 2015*, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

Uit de vorige paragraaf is het daarnaast belangrijk gesteld dat de integratie van de resultaten van dit afwegingskader aanvullend dienen te zijn op andere aanpakken of kaders, en niet overlappen of conflicterend zijn. Dit zou immers voor verwarring zorgen en afbreuk doen aan een van de verschillende kaders. Door te werken met vooraf opgestelde streefwaarden en benchmarks kan een meer integrale manier van evalueren worden gebruikt, waarbij de resultaten elkaar versterken in plaats van dat ze elkaar in de weg kunnen zitten. Het doel is dan ook dat de resultaten bijdragen aan de implementatie van gezond ontwerpen; en hiertoe zijn eerlijke en heldere evaluaties van effecten, kosten-baten verhoudingen en lange termijn verwachtingen essentieel. Hoe kan een gemeente worden overtuigd om een meer risicovolle maatregel uit te voeren, en af te stappen van het veilige ontwerptraject waar nu mee word gewerkt? Het overtuigen van betrokken partijen kan voor een groot aandeel worden gedaan door middel van resultaten analyse, waarbij kwaliteit moet zorgen voor brede implementatie. Des te meer goede voorbeelden er zijn met een goede gestructureerde te volgen werkwijze, des te laagdrempeliger het gebruik van een afwegingskader als Healthy Urban Living is.

Voor de echte effectieve implementatie van integrale evaluatie op gezondheidsgebied moeten ook nog best een aantal stappen worden gezet. Hier spelen vragen als: ‘wat voor effect heeft de modal shift naar de active modes op de luchtkwaliteit van een wijk of stad?’, ‘hoe zijn de behaalde gezondheidswinsten in kaart te brengen, bijvoorbeeld door middel van een focus groep?’ en ‘hoe vertalen de gezondheidswinsten zich in *geld*, bijvoorbeeld aan de hand van DALY[149] (ziektelast) berekeningen?’. Het raamwerk voor dit soort integrale evaluatie ontbreekt nog, en dit afwegingskader zal dan ook trachten een aantal aanbevelingen te doen die bijdragen aan de transparantie van de effecten van gezondheidsverbeteringen als gevolg van de active modes.

[149] World Health Organisation http://www.who.int/healthinfo/global_burden_disease/metrics_daly/en/

11 Bijlage 3: Afwegingskader Healthy Urban Living

11.1 Inleiding

Om tot een integraal ruimtelijk beleid te komen, waarin gezondheidsbevordering als gevolg van active mobiliteit een plaats krijgt is samenwerking tussen sectoren noodzakelijk. Het gezamenlijk werken aan een project door planologen, stedenbouwkundigen, gezondheidsprofessionals en ontwerpers dient een maatschappelijk belang wat nog onbeantwoord is: het bevorderen van de algemene gezondheid door actief transport te stimuleren met infrastructuur voor langzaam verkeer en flankerende maatregelen. In deze context zijn maatregelen denkbaar die een positief effect hebben voor alle genoemde sectoren, en daardoor een groter maatschappelijk draagvlak genieten dan wanneer een project slechts een doel heeft. Door barrières te verbreken en mogelijkheden te voorzien om neveneffecten te introduceren die algemeen nut behagen dan zal een project een bredere business case krijgen, wat in veel gevallen tot betere financierbaarheid en een bredere maatschappelijke boodschap leiden.

De wens om de belangen van gezondheid en de active modes in een vroegtijdig stadium van planvorming en projecten te introduceren is de laatste jaren steeds sterker geworden. De aandacht voor gezonde verstedelijking groeit, voornamelijk in Noordwest Europa en Noord Amerika, waar de welvaart hoog is en burgers kritisch zijn de kwaliteit van hun leefomgeving. Lokale overheden zoals gemeenten en stadsbesturen zijn het aan hun inwoners verplicht om zorg te dragen voor de gezondheid van stedelingen. De manier om dit te bereiken is door het belang in een zo vroeg mogelijk stadium van het planproces in te voeren; het liefst bij de definitiefase al. Er zijn veel verschillende initiatieven op dit moment die proberen de aandacht op het juiste moment in te voeren, maar dit gebeurd nog lang niet altijd en ook zeker niet op uniforme wijze. Dit komt omdat er veelal geen expliciete aandacht is die vastgelegd is in een afwegingskader of richtlijn en daardoor gebeurd het dikwijls dat het meewegen van gezondheid in ruimtelijke beleidsbeslissingen slechts in beperkte mate plaatsvind. Dit kan leiden tot een suboptimale kwaliteit van de leefomgeving met betrekking tot de potentiele gezondheidsverbeteringen of de actieve stimulering van gezond gedrag en sociale ontplooiing; met als gevolg een ongezondere bevolking en een minder belevingswaarde voor de openbare ruimte.

Door gebruik te maken van een beleidsverkenning van aan de hand van beleidsdocumenten, ambitiedocumenten en mobiliteitsplannen met betrekking tot active mobiliteit uit binnen en buitenland is verkend hoe het afwegingskader Healthy Urban Living zou moeten inpassen in de huidige planvormingsprocessen en welke aanvullingen precies nodig zijn om de ambities die er bestaan vanuit regionale overheden, onderzoeksinstituten en internationale organen te vertalen naar hulpmiddelen die in de praktijk bij kunnen gaan dragen aan de daadwerkelijke bevordering van de gezondheid als gevolg van een hogere modal share van fietsen en lopen. De ondersteuning van beleidsmakers bij het maken van integrale beleidsafweging ten aanzien van de planvorming voor langzaam verkeer in de stad waarin gezondheid een prominentere rol krijgt is dan ook de focus van dit afwegingskader.

Door aansluiting te zoeken, en te vinden, met producten die opereren in dezelfde context zal het afwegingskader Healthy Urban Living verbindend en combinerend werken en beleidsmakers voorzien van een ‘tool’, een ‘decision support system’, om te streven naar actieve bevordering van gezondheid door middel van de active modes lopen en fietsen. Kennis en instrumenten worden samengebracht in het kader en zo slim gecombineerd om een omvattend stappenplan te schrijven voor de lokale beleidsmaker zodat de doelstellingen en ambities op een eenduidige en overzichtelijke manier worden beschouwd en geïmplementeerd in de planvorming.

In de opzet van dit verslag wordt stapsgewijs het afwegingskader toegelicht; beginnend bij de relevante begrippen en de aanleiding en context van het werkveld. Hierna word verder ingegaan op het concept van het afwegingskader en het stappenplan voor het gebruik ervan. Als laatst word teruggekeken naar de effecten die het afwegingskader zal hebben op de planvorming en worden enkele verdere ontwikkelingsstappen genoemd die een verdere bijdragen kunnen leveren aan de bevordering van gezondheid middels langzaam verkeer in de stad.

11.2 Begrippen en definities

11.2.1 Healthy Urban Living

Het afwegingskader is vernoemd naar het kenniscentrum wat werkt aan gezonde verstedelijking door onderzoek te doen: het Kenniscentrum Healthy Urban Living. Met onderzoeks- en kennisinstituten uit de regio Utrecht, TNO, RIVM, Universiteit Utrecht, KNMI en Deltares, aan integrale expertise en een gezamenlijke kennisinfrastructuur voor de inrichting en verdere ontwikkeling van gezonde en duurzame leefomgevingen in stedelijk gebied.
Hoe ziet de visie voor Healthy Urban Living, en de aanverwante projecten 'Slimme en Gezonde Stad' en de 'Bereikbare, Slimme en Gezonde Stad' er uit? Met welke gezamenlijke termen en taal word gewerkt en wat zijn de gemeenschappelijke doelen? Wat zijn precies de definities?

De basis
Om Healthy Urban Living te kunnen beschrijven dient gekeken te worden naar de grondslag van het begrip en waar het vandaan komt. Voor de definities en de start van de begrippen die horen bij gezonde verstedelijking is gekeken naar de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO). De Europese afdeling hiervan, WHO Europe, heeft een breed gedragen opvatting van gezondheid. Dit is dan ook de basis, die komt uit de 'Zagreb Declaration for Healthy Cities':

> *"The enjoyment of the highest attainable standard of health is one of the fundamental rights of every human being without distinction of race, religion, and political belief, economic or social condition."*
> *Health is a precondition for well-being and the quality of life. It is a benchmark for measuring progress towards the reduction of poverty, the promotion of social inclusion and the elimination of discrimination. Good health is fundamental to sustainable economic growth. (WHO, 2009)*

Deze ambitie is 'from top to bottom´, maar desalniettemin alles dekkend. De kwaliteit van de omgeving en de uitwerking hiervan op de gezondheid zijn van groot belang voor de gelijkwaardigheid van Europese landen. Iedere Europese burger zou dezelfde kansen moeten krijgen op zorg en welzijn. Deze gelijkheid kan door gelijkwaardigheid worden bereikt. Toegang tot mogelijkheden om te bewegen en te sporten horen hier bij.

De vertaling
De vertaling van deze definitie naar de nationale of lokale praktijk is echter nog een uitdaging; contextgevoeligheid is met regelmaat een hindernis die juist in de vertaling van overkoepelende definities verwarringen oplevert in de taal die tussen verschillende sectoren word gebruikt. Het Nederlandse begrip Gezonde Verstedelijking komt het dichtst in de buurt van wat er bedoeld moet worden met Healthy Urban Living. Hier hoort de volgende omschrijving bij:

> *Gezonde verstedelijking is het zodanig ontwerpen en inrichten van de stad dat deze vanuit economisch, ecologisch en menselijk oogpunt gezond en aantrekkelijk is. Een gezonde stad beschermt de gezondheid van mensen, verleidt tot gezond gedrag en bewegen en draagt in gedrag, leefstijl, techniek en ruimtelijke inrichting (bewezen) bij aan de gezondheid en de kwaliteit van leven van mensen.*
> *Dit vraagt per definitie om een integrale en duurzame aanpak. Gezonde verstedelijking is een breed begrip dat samenhangt met de ruimtelijke ordening en de inrichting en het gebruik van onze leefomgeving en dat gelijktijdig en in samenhang verbindingen legt tussen verschillende beleidsdomeinen voor oplossen van gezonde en duurzame stedelijke opgaven. Zo kan door het aanleggen van een goede infrastructuur voor wandelen en fietsen de milieukwaliteit verbeteren en kunnen mensen in beweging worden gebracht, wat bijdraagt aan het tegengaan van overgewicht. (TU Eindhoven, 2014)*

Het vraagstuk van de Bereikbare, Slimme en Gezonde Stad speelt zich af tussen twee elementen: 'De Basis op Orde' en 'Structuur & Inrichting van de stad'. Gezond inrichten zitten duidelijk tussen 'de basis' en de nieuwe stad; daar waar beweging natuurlijk is, duurzame mobiliteit en een groene inrichting van de leefomgeving eigenlijk vanzelfsprekend zijn.

11.2.2 Active Modes

Over de definitie van gezonde en duurzame mobiliteit bestaat ook onenigheid in de vakliteratuur. Welke modaliteiten komen in aanmerking, en welke juist niet? Kan een modaliteit *gezond* worden als deze wordt gecombineerd met een andere mode of transport? Om het begrip active modes scherp te stellen dient ook hier een eenduidige definitie te worden opgesteld waarmee alle partijen kunnen werken tijdens een project of de ontwikkeling een maatregel voor een bepaald vraagstuk in de publieke ruimte.

De belangrijke opmerking om mee te beginnen is het maken van verschil tussen het begrip duurzame mobiliteit en het begrip active modes. Wat zijn de verschillen en wat zijn de overeenkomsten.

Active modes
Wat zijn dan precies de active modes? Wat valt hier binnen, en wat juist niet?

- Fietsen, zowel normaal als ondersteund met elektrische aandrijving;
- Lopen, hardlopen, skaten, steppen etc;
- Actief voortransport of natransport van/naar een OV verbinding.

Dit laat ook gelijk de kracht van de combinatie tussen de active modes en het openbaar vervoer, maar ook de aandacht die dit vereist. Veel duurzame mobiliteit zal moeten voortvloeien uit de effectieve integratie van de twee vervoersvormen; hier liggen kansen maar ook uitdagingen.

Duurzame mobiliteit
In de essentie komt duurzaam transport neer op alle modaliteiten en vervoersvormen die weinig of geen belasting creëren op het milieu, kosteneffectief zijn en de gebruiker een betrouwbaar product bied:

- Het eerste punt, de effecten op het milieu in negatieve zin, heeft vooral te maken met de emissies die direct of indirect worden uitgestoten. Iedere vorm van transport waar een verbrandingsmotor bij betrokken is word dan ook beschouwd als niet duurzaam op de lange termijn. Elektrische voertuigen, de active modes en openbaar vervoer wat word voorzien van 100% groene stroom zijn allemaal *wel* duurzaam. Dit betekend ook dat wanneer meer niet belastende vormen van mobiliteit gebruikt worden de algehele milieubelasting terug zal lopen en hiermee de luchtkwaliteit, wat eindelijke leid tot gezondheidsverbeteringen.

- Kosteneffectiviteit is de positieve verhouding tussen de kosten en baten van een project of maatregel. Deze term kan ook worden toegepast op een modaliteit op zichzelf staand. De kosten van fossiele brandstoffen voor voertuigen kunnen niet worden terugverdiend en de brandstof kan maar één keer worden gebruikt. Modaliteiten die gebruik maken van *renewables*, zoals bio ethanol, zonne-energie of wind, zijn hierdoor duurzamer en dus wenselijk. Zeker wanneer gebruik wordt gemaakt van life-cycle-costing kan een duurzame vorm van transport voordelen bieden

- Betrouwbaarheid, en ook de reistijd, van een bepaalde modaliteit kunnen bijdragen aan de kwaliteit die door de gebruiker ervaren word. Dit speelt voor veel reizigers zelfs een grote rol in hun vervoerswijzekeuze; het vertrouwen dat een persoon binnen een bepaalde tijd op een bestemming kan komen heeft invloed op de beslissing van welke modaliteit gebruik word gemaakt. Dit vertrouwen is een duurzame waarde die van groot belang is voor het succes van een mobiliteitsvorm op de lange termijn. De active modes en het openbaar vervoer moeten hier dezelfde garanties kunnen bieden als het vervoer met een personenauto.

Uit deze definities spreekt de ambitie om zo veel mogelijk vervuilend en eenpersoons-vervoer om te zetten in collectief of niet uitstotend vervoer. Een mooi voorbeeld hiervan is het omzetten van autoplaatsingen in mensen die een elektrische fiets gaan gebruiken. Het is dan ook zaak om dit soort vormen van duurzame mobiliteit alle kansen te geven.

11.2.3 Gezondheidsbevordering

Het doel van het afwegingskader, het actief aanzetten tot gezondheidsbevorderingen, kan zeer breed worden opgevat en dit is dan ook een valkuil voor de toepasbaarheid van de methodiek en de stappen die hierbij horen. Wanneer geen duidelijke stelling is ingenomen welke aspecten van de gezondheid verbeterd of veranderd kunnen worden is het lastig om duidelijke targets te stellen voor de beoogde resultaten.

Algemene gezondheid is een thema waaraan met Healhty Urban Living gewerkt kan worden. Dit maakt het echter niet minder noodzakelijk om duidelijke doelen te stellen; de wens voor een project of maatregel dient namelijk ook te zijn dat de resultaten meetbaar, evalueerbaar en te verantwoorden zijn. Wanneer de scope van gezondheidsverbetering te breed is, of niet uitgesplitst is dan kan bij de monitoring of evaluatie niet worden ingezoomd op waar de effecten vandaan kwamen of welk specifiek onderdeel van een project het effect te weeg bracht.

Om hier richting aan te geven is het aanmerken van gezondheid als maatschappelijk belang een logische stap. Gezondheid is voor ons allemaal van algemeen nut en is dan ook zeker gewenst voor alle partijen. Het maatschappelijk belang van leefbaarheid van de leefomgeving, de belevingswaarde van de buitenruimte en de kwaliteit van de buitenruimte blijft ook onverminderd hoog, en gaat hand in hand met de ontwikkeling van de active modes. De integratie levert draagvlaak op, wat de wens naar een gezonde stad laat toenemen.

Welke onderdelen van de gezondheid kunnen precies worden verbeterd? Direct of indirect:

Direct

- Verkleinen van de kans op hart- en vaatziekten, beroerten, een aantal typen kanker, obesitas en diabetes type 2;
- Het gezond houden van ons ‘bewegingsapparaat’;
- Verbeteren van de mentale gezondheid.

Indirect

- Luchtkwaliteit, als gevolg van een vermindering van autogebruik en dus mindere CO_2 emissies;
- Het verlagen van geluidshinder van verkeer, wat lijdt tot beter slapen van buurtbewoners;
- Het verlagen van verkeersdrukte en het aantal verkeersongevallen, door de afname van het aantal auto’s;
- Het welzijn van mensen verhoogt doordat er dankzij actieve mobiliteit meer mensen op straat zijn, op alle uren van de dag;
- Het verhogen van belevingswaarde van de openbare ruimte, wat leidt tot betere mentale gezondheid als gevolg van een *gezonde* inrichting (NICE, 2012).

Een opmerking die hierbij geplaatst moet worden is dat deelname aan actieve mobiliteit vooral een persoonlijke aangelegenheid is, waar in eerste instantie alleen de gebruiker profijt van heeft. Pas wanneer op een grotere schaal wordt gekeken dan kunnen de overkoepelende gezondheidseffecten voor de algemene gezondheid worden gezien. In het geval van fietsmobiliteit gebeurd er bij de overstap van één of een aantal personen op duurzame mobiliteit nog niet veel met de luchtkwaliteit. Wanneer honderden of duizenden mensen in de stad dit doen dan worden de resultaten duidelijk en inzichtelijk door meetresultaten van bijvoorbeeld een RIVM. Hier ligt dan ook een belangrijke uitdaging voor het promoten en stimuleren van de active modes.

Een manier om te gezondheidswinst wel inzichtelijk te maken is door gebruik te maken van een doelgroepaanpak, die zich specifiek inzet op een bepaalde groep mensen om deze aan te zetten tot of door ze te stimuleren in het gebruik van de active modes. Kleinschaligheid kan een methode zijn om in lokale kring aan te zetten tot verandering. Door de gemeenschap te betrekken bij mobiliteit kan wel de stap gezet worden van één naar duizend personen, maar dan met kleine stappen. Bij de doelgroepaanpak kan ook ingezet worden op specifieke gezondheidsproblemen van een populatie; dit zal in de meeste gevallen overgewicht zijn.

11.2.4 Gezond Ontwerpen

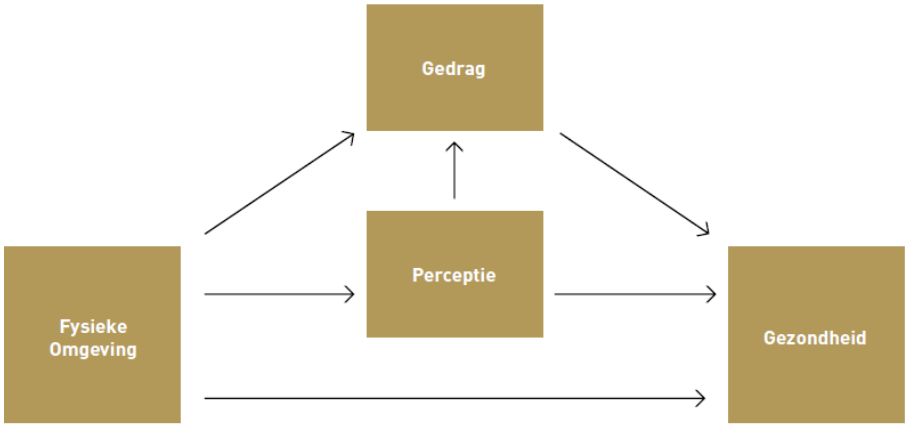
De mate van *gezondheid* van een plan of een projectalternatief wat bij dient te gaan dragen aan de kwalitatieve meerwaarde van een ontwerp is een begrip wat op veel manieren beschreven kan worden in de vorm waarin het bijdraagt aan de gezondheidsbevorderingen die kunnen worden gerealiseerd voor een leefomgeving. Eenduidigheid over wat verstaan word bij gezond ontwerp is dan ook van belang.

Mechanisme
Milieu- en andere kwaliteitsaspecten van de omgeving kunnen dus op verschillende manieren invloed hebben op de gezondheid. Dit kan als volgt in een schema worden weergegeven.
Er is sprake van een gezonde (gezondheidsbevorderende) omgeving als:

- Aspecten in de fysieke omgeving geen bedreiging of beperking van de gezondheid vormen;
- De kwaliteit van de fysieke omgeving rechtstreeks verbetering van de feitelijke en ervaren gezondheid tot gevolg heeft;
- De fysieke omgeving goede voorwaarden schept voor gebruikers om hun gezondheidssituatie te verbeteren.

Gezond bouwen
Is het zodanig ontwikkelen, bouwen en beheren van de gebouwde omgeving:

- Dat ziekten en gebreken worden beperkt;
- Dat conditie, zelfstandig functioneren en welbevinden worden bevorderd;
- Gezond bouwen richt zich op lichamelijke, sociale en geestelijke gezondheid.



Figuur 20: Relatie tussen leefomgeving en gezondheid (GGD Rotterdam-Rijnmond, 2008)

Lokaal niveau
De bewegingsvriendelijkheid van de buurt kan daarnaast bijvoorbeeld door te bepalen hoe de relaties liggen tussen enerzijds de aanwezigheid en spreiding van voorzieningen, de routes er naartoe en de parkeergelegenheid en anderzijds of mensen zeggen lopend of fietsend boodschappen te doen, recreatieve activiteiten te ondernemen en hoe ze naar werk of school gaan. De buurten met veel winkelvoorzieningen in de nabijheid genereren meer actief vervoer dan de wijken waarin men gemiddeld een grotere afstand moet afleggen naar winkels.

In stedelijke buurten wordt vaker een vorm van actief vervoer verkozen, ondanks dat in het centrum van de stad ook een hecht netwerk van openbaar vervoersverbindingen beschikbaar is. Door te bouwen in hogere dichtheden, met vooral meer faciliteiten op loopafstand, worden buurten aantrekkelijker gemaakt voor de voetganger en de fietser. Daarbij dient ook terdege rekening gehouden te worden met de aanwezigheid van een substantiële, gevarieerde groenvoorziening in de vorm van bijvoorbeeld een park. (De Gezonde Wijk, 2006)

Gezondheidswinst dient vooral in de dagelijkse routine gevonden te worden. De woonomgeving vormt dan ook een voor de hand liggende locatie voor een gezondheidsbevorderende interventie. Voor dit verschijnsel kunnen meerdere factoren worden aangewezen, zoals de dichtheid van bebouwing, de parkeerdruk, de menging van diverse functies, en de aanwezigheid en vooral ook de kwaliteit van het openbaar groen. Een beweegvriendelijke wijk is ook een leefbare wijk; veel maatregelen die als veelbelovend worden beoordeeld voor het bevorderen van bewegen, scoren ook goed op leefbaarheid; beide thema's vullen elkaar aan. Het overnemen van maatregelen (best practises) is geen garantie voor succes. In elke buurt moet gekeken worden welke maatregelen passen bij de populatie en wensen van de bewoners. (Park of Perk, 2014)

11.3 Aanleiding

11.3.1 Het nut en de noodzaak van het afwegingskader

Het belang en de reden voor toepassing van het afwegingskader Healthy Urban Living is het verbindingen van gezondheid aan het reguliere planvormingsproces voor langzaam verkeer in de stad. De effectieve integratie van welzijnsverhogende onderdelen aan het 'normale' proces zal vele maatschappelijke belangen dienen, waaronder natuurlijk de directe gezondheid. De wens om de kwaliteit van de leefomgeving te vergroten en om obesitas en andere welvaartsziektes terug te dringen is er zeker, en ook bijna bij alle betrokkenen. De weg is alleen nog niet duidelijk aangegeven hoe deze ambities kunnen worden omgezet in doelstellingen en acties. Het afwegingskader moet hier verandering in brengen door een route voor te stellen aan een beleidsmaker of ontwerper die een gezonde ambitie om wil zetten in een maatregel die actief bijdraagt aan de stimulering van het gebruik van de active modes.

De daadwerkelijke noodzaak is er ook zeker, hoewel deze per regio in Europa verschilt. Hier zijn duidelijke contrasten waarneembaar, die het invullen van het afwegingskader enerzijds lastig maken doordat er verschillende beweegredenen zijn en anderzijds versimpelen doordat er meer dan een toepassing is voor het kader. Het voornaamste contrast zit hem in de reden waarom gezonde verstedelijking belangrijk is, en waarom gezonde mobiliteit ruimte nodig heeft.

Hieronder een aantal beweegredenen van Europese landen om de active modes te stimuleren:

- In het Verenigd Koningrijk ziet men de active modes vooral als middel om overgewicht te gaan en om het gemiddelde BMI van 27,0 naar beneden te brengen. Een gezondere samenleving is een immer een productievere samenleving.

- In Nederland, Duitsland en Denenmarken is het hoofddoel om de steden opnieuw te doen opbloeien, door meer *kwaliteit* te bieden in de openbare ruimte. Er is een wens minder auto's op straat te hebben en meer fietsen, om de gezondheid en het milieu te verbeteren.

- In een land als Hongarije, meer richting Oost-Europa worden de active modes meer gezien als middel om inkomensonafhankelijk en gelijkwaardig toegankelijke vormen van transport te faciliteren. *Affordable lifestyle* en natuurbeleving zijn hier thema's die het fietsen stimuleren.

11.3.2 Toevoeging aan het huidige planproces

Het proces zelf, van de verkenningsfase tot de evaluatiefase, kan ook versterkt worden om meer ruimte te geven aan gezonde doelstellingen en ambities. Maatregelen die een positief netto effect hebben op de ons welbevinden en welzijn kunnen uit de innovatieve hoek komen. Voor dit type projecten en oplossingen is in veel standaarden nog geen mogelijkheid gelaten, doordat de richtlijnen of aanbevelingen hier niet of zijn ingericht. Wanneer een nieuwe ambitie wordt toegevoegd aan het arsenaal, in dit geval gezondheid als duurzame waarde, dan kan het

gebeuren dat maatregelen die hier bij horen minder goed uit afwegingen komen voor de projectalternatieven. Dit heeft als gevolg dan kansen over het hoofd worden gezien en dat maatschappelijke belangen niet worden behartigt.
De voornaamste toevoeging moet dan ook de risicobeheersing van innovatie zijn, en de integrale afweging van gezondheid in de maatschappelijk kosten-baten analyses. De verhouding tussen investeringen en maatschappelijke opbrengsten van fietsen zijn hoog (WHO Europe, 2014), maar worden vaak nog niet ingezet om projecten te waarderen. Hier kan zeker een stap gemaakt worden, wat andere oplossingen kansen bied.
Actieve evaluatie kan ook nog veel toevoegen aan het proces als geheel; tijdens het doorlopen van de projectfases kan hierdoor bijgestuurd worden aan de hand van meetgegevens en er kan meer ruimte ontstaan voor een cultuur van ‘evidence based design’.

11.4 Stappenplan

Het stappenplan Healthy Urban Living zal de gebruiker van het afwegingskader meenemen langs vijf onderdelen die gezondheid centraal stellen in het ontwikkelen van alternatieven en het afwegen van alternatieven tegen elkaar. Dit gebeurd aan de hand van de volgende stappen:

- Het gebruik van definities van Healthy Urban Living;
- Het gebruik van de twaalf principes van Healthy Urban Living;
- Het gebruik van de vragenlijst en de spidergraph Healthy Urban Living;
- De verankering van doelstellingen en ambities in het planproces;
- Het opstellen van een monitorings- en evaluatieplan.

De stappen zorgen er samen voor dat zowel de inhoudelijke als procesmatige aspecten die nodig zijn om gezondheid te integreren in de planvorming mogelijk wordt en dat het kader compleet en toepasbaar is voor een breed publiek.

11.4.1 Gebruik van de definities

De eerste stap voor het afwegingskader Healthy Urban Living is het conformeren aan een gemeenschappelijke taal die voor alle projectleden te begrijpen is. De begrippen gezonde verstedelijking, de active modes en gezondheidsverbeteringen dienen door iedereen binnen een stuurgroep of projectteam op dezelfde manier te worden geïnterpreteerd om in de verkenningsfase en definitiefase van een project ambities en doelstellingen te formuleren. Wanneer over dezelfde begrippen word gesproken met dezelfde betekenis dan komen deze *goals* dichter bij en worden ze eenvoudiger in te vullen wanneer hier over gediscussieerd kan worden.

11.4.1.1 Definities

In paragraaf 11.2 worden de vier hoofdbegrippen reeds uiteengezet en voorzien van een eenduidige definitie. Hieronder per begrip een korte samenvatting:

Healthy Urban Living

> *Gezonde verstedelijking is het zodanig ontwerpen en inrichten van de stad dat deze vanuit economisch, ecologisch en menselijk oogpunt gezond en aantrekkelijk is. Een gezonde stad beschermt de gezondheid van mensen, verleidt tot gezond gedrag en bewegen en draagt in gedrag, leefstijl, techniek en ruimtelijke inrichting (bewezen) bij aan de gezondheid en de kwaliteit van leven van mensen.*
>
> *Dit vraagt per definitie om een integrale en duurzame aanpak. Gezonde verstedelijking is een breed begrip dat samenhangt met de ruimtelijke ordening en de inrichting en het gebruik van onze leefomgeving en dat gelijktijdig en in samenhang verbindingen legt tussen verschillende beleidsdomeinen voor oplossen van gezonde en duurzame stedelijke opgaven. Zo kan door het aanleggen van een goede infrastructuur voor wandelen en fietsen de milieukwaliteit verbeteren en kunnen mensen in beweging worden gebracht, wat bijdraagt aan het tegengaan van overgewicht. (TU Eindhoven, 2014)*

Active Modes
Wat zijn dan precies de active modes? Wat valt hier binnen, en wat juist niet?

- Fietsen, zowel normaal als ondersteund met elektrische aandrijving;
- Lopen, hardlopen, skaten, steppen etc;
- Actief voortransport of natransport van/naar een OV verbinding.

Dit laat ook gelijk de kracht van de combinatie tussen de active modes en het openbaar vervoer, maar ook de aandacht die dit vereist. Veel duurzame mobiliteit zal moeten voortvloeien uit de effectieve integratie van de twee vervoersvormen; hier liggen kansen maar ook uitdagingen

Gezondheidsbevordering
Welke onderdelen van de gezondheid kunnen precies worden verbeterd door een verhoogd gebruik van de active modes? Direct of indirect zijn dit de volgende onderdelen:

Direct

- Verkleinen van de kans op hart- en vaatziekten, beroerten, een aantal typen kanker, obesitas en diabetes type 2;
- Het gezond houden van ons ‘bewegingsapparaat’;
- Verbeteren van de mentale gezondheid.

Indirect

- Luchtkwaliteit, als gevolg van een vermindering van autogebruik en dus mindere CO_2 emissies;
- Het verlagen van geluidshinder van verkeer, wat lijdt tot beter slapen van buurtbewoners;
- Het verlagen van verkeersdrukte en het aantal verkeersongevallen, door de afname van het aantal auto’s;
- Het welzijn van mensen verhoogt doordat er dankzij actieve mobiliteit meer mensen op straat zijn, op alle uren van de dag;
- Het verhogen van belevingswaarde van de openbare ruimte, wat leidt tot betere mentale gezondheid als gevolg van een *gezonde* inrichting (NICE, 2012).

Een opmerking die hierbij geplaatst moet worden is dat deelname aan actieve mobiliteit vooral een persoonlijke aangelegenheid is, waar in eerste instantie alleen de gebruiker profijt van heeft. Pas wanneer op een grotere schaal wordt gekeken dan kunnen de overkoepelende gezondheidseffecten voor de algemene gezondheid worden gezien.

Gezond Ontwerpen
De mate van *gezondheid* van een plan of een projectalternatief wat bij dient te gaan dragen aan de kwalitatieve meerwaarde van een ontwerp is een begrip wat op veel manieren beschreven kan worden in de vorm waarin het bijdraagt aan de gezondheidsbevorderingen die kunnen worden gerealiseerd voor een leefomgeving. Eenduidigheid over wat verstaan word bij gezond ontwerp is dan ook van belang.

Mechanismen

- Aspecten in de fysieke omgeving geen bedreiging of beperking van de gezondheid vormen;
- De kwaliteit van de fysieke omgeving rechtstreeks verbetering van de feitelijke en ervaren gezondheid tot gevolg heeft;
- De fysieke omgeving goede voorwaarden schept voor gebruikers om hun gezondheidssituatie te verbeteren.

Gezond bouwen

- Dat ziekten en gebreken worden beperkt;
- Dat conditie, zelfstandig functioneren en welbevinden worden bevorderd;
- Gezond bouwen richt zich op lichamelijke, sociale en geestelijke gezondheid.

11.4.1.2 Vertaling naar context

De vertaling van de bovenstaande vier begrippen naar de lokale projectcontext vergt echter nog wel een extra stap, zeker in het geval dat een project of beoogde maatregel niet binnen een vast stramien van projectgrenzen past. Zoals later in het gebruik van de principes ook zal blijken is het vaststellen van werkbare en realistische projectdoelen van groot belang evenals het werken in een projectvorm, bijvoorbeeld met een stuurgroep, waarin het proces beheersbaar is richting de implementatiefase toe.

Het afwegingskader Healthy Urban Living biedt een methode om de vertaalslag te maken van richtlijnen en beleidsdoeleinden naar werkbare handvaten voor het ontwerpproces. De vertaling van de eigen termen naar termen die in de vijf thema's en twaalf principes terugkomen zijn hier dan ook een essentieel onderdeel van. Tijdens de verkenningsfase van een project dient om dit te verwezenlijken meerdere omgevingsscenario's gemaakt te worden en dient de nulsituatie overzichtelijk in kaart te worden gebracht zodat kansen en belemmeringen bloot komen te liggen. Vanuit deze basis kan aan de hand van de definities voor *gezond* ontwerp en *gezond* plannen gewerkt worden aan een invulling van het project en het formuleren van projectdoelen die passen bij het maatschappelijk belang in de omgeving.

11.4.2 Gebruik van de principes

Om richting te geven aan de ambities en doelen die kunnen worden gesteld voor het implementeren van gezondheid in de planvorming zijn vijf thema's en twaalf principe opgesteld die een begeleiding en bijdrage leveren aan het ontwikkelen van alternatieven waar gezondheid in is verweven en aan het planproces zelf zodat dit ruimte verschaft aan gezondheidsbelang.
Door gebruik te maken van de principes wordt tevens een checklist afgewerkt met thema's die van belang zijn voor het zorgvuldig implementeren en afwegen van gezondheidsaspecten bij het ontwerpen van maatregelen van de kleine infrastructuur in de stad. De integratie van de active modes in het totale mobiliteitsbeleid is hier een belangrijke stap, waarmee op de toon gezet kan worden voor de verdere ambities en doelstellingen op het gebied van de gezondheidsverbeteringen; fietsen en lopen zijn immers de transportmiddelen die als middel dienen voor de doelen.

De inzet van de twaalf principes, geconstateerd uit de vijf thema's die terugslaan op vragen uit de vakliteratuur en beleidsdocumenten, spelen in op vragen in het werkveld. Door als checklist te fungeren geven de principes invulling aan de beantwoording van het ambitieniveau voor de bevordering van de gezondheid aan de hand van projectplannen met betrekking tot de active modes. Dit verloopt volgens een methode waarbij *informatie* en *reflectie* op de eigen doelstellingen voorop staat; en de discussie die voortkomt uit de principes.

11.4.2.1 Gradaties

Na de beschrijving van de individuele principes kunnen in deze volgende stap de gradaties per aspect worden opgesteld. Dit zorgt er voor dat per principe gewerkt kan gaan worden met een beoordeling waarmee gewerkt kan worden door de verschillende professionals. De resultaten uit deze gradaties komen tot uiting in de visuele spidergraph nadat de gebruiker van het afwegingskader de zestig vragen tellende vragenlijst heeft invult.
Om discussie over plannen te faciliteren en inzicht te geven in de mate waarin gezondheid is opgenomen in de vorming van een plan of project is het noodzakelijk dat per principe word aangegeven hoe een aspect scoort op een schaal. De verdeling over een van de kwaliteiten slaat hier terug op het ambitieniveau. Dit slaat terug op de volgende vier kwaliteiten:

1. Passief: bescherming tegen schadelijke effecten (waardering **0**);
2. Semi-actief: stimuleren bewegen (waardering **+2**);
3. Actief: stimuleren gezond gedrag (waardering **+4**);
4. Actief: stimuleren sociale ontplooiing en ontmoeting (waardering **+6**).

De keuze voor de gradaties in, stappen van +6, +4, +2, 0, -2 of -4, -6, zijn gemaakt om een duidelijk onderscheid te kunnen maken na het invullen de vragenlijst. Er zijn zeven mogelijkheden per principe, en om te voorkomen dat er tijdens het discussiëren verwarringen ontstaan zijn alle mogelijkheden dubbel gewaardeerd. Dit is vooral gedaan om de visuele weergave te vergemakkelijken en om het beter mogelijk te maken verschillende projectalternatieven over elkaar heen te projecteren in één spidergraph.

De mogelijkheden tot gradatie zal antwoord geven op de vraag welke ambitie een plan of project heeft met betrekking tot gezondheid. De gradatie zal ook direct gebruikt worden in de vragenlijst die bij dit afwegingskader hoort, waar de keuzes voor bepaalde mogelijkheden gekozen worden. Om per principe tot een specifieke gradatie te komen in de *gezondheid*, zal een systeem worden gebruikt waarbij de onderwerpen een beoordeling krijgen tussen +6 en -6. Hier stelt +6 de maatstaaf voor waarbij maximaal aan de stimulering van gezond gedrag en sociale ontplooiing en ontmoeting word gewerkt, waar 0 een passieve instandhouding is van de gezondheid (bescherming) en -6 een maximale verslechtering is van de huidige gezondheidsbijdragen oftewel een welzijnsverlaging. Voor ieder principe zal het spectrum van de gradatie worden toegelicht middels een tabel met daarin de overwegingen met betrekking tot te behaalde scores voor de mate van ambitie. Door in de volgende stap, tijdens het invullen van de vragenlijst, deze overweging middels een aantal vragen te voorzien van beeldvorming kan een projectalternatief worden geplaatst met betrekking tot de ambitie.

De gradaties, in stappen van +6, +4, +2, 0, -2 of -4, -6, laten zien welke ambitieniveaus er voor het afwegingskader Healthy Urban Living worden gebruikt. Dit geeft ieder van de twaalf principes zeven mogelijkheden voor de conformering aan gezond ontwerpen in een gezond ontwerpproces. Dit zal inzicht verschaffen in de mogelijkheden die een ontwerpalternatief biedt op het gebied van middelen tot gezondheidsverbeteringen. De twaalf principes vullen elkaar aan en werken in een verbindende rol tot elkaar. Bij het invullen van de spidergraph kan dan ook gezien worden wat het *gezonde* oppervlak is wat gemaakt word, wat als metaforisch kan worden gezien voor het maatschappelijk belang en draagvlak wat bedient word.

Door voor ieder principe een set van zeven mogelijkheden voor het ambitieniveau of de uitwerkingen in de toelichting te geven kan gezocht worden naar het niveau wat past bij verschillende projectalternatieven en bestaat ook de mogelijkheid dit met een nulalternatief te vergelijken. De waardecreatie, ten opzichte van de streefwaardering ‘0’, is dan ook een begrip wat aanzet tot de discussie over *kwaliteit* van een alternatief. Wanneer een positieve score (veel +6, +4 of +2) of juiste een negatieve score (veel -2, -4 of -6) word behaald dan zal dit aanzetten tot gesprekken over de ambities of de mogelijkheden die bestaan binnen een project of doelstellingen te halen. Het kan ook zo zijn dat het aanzet tot verandering in de projectstructuur van een project, doordat er procesmatige belemmeringen worden ervaren die het inwilligen van gezondheidsambities in de weg staan.

11.4.2.2 Fases

Een onderstaand schema kan helpen bij het invullen van de doelen per fase[150] en de input die hier voor nodig is om aan belangen te voldoen.

Fase	Doel	Input
Verkenningsfase met randvoorwaarden	Eerste identificatie van het probleem, en de omvang. De context wordt in kaart gebracht en het beschouwen van de eerste oplossingsrichtingen.	Ruimtelijke verkenningen, contextbeschrijving, historie van het vraagstuk, het raamwerk voor oplossingen. Voorgaande dossiers.
Definitiefase; doelstellingen	Het definiëren van doelstellingen voor het project. Hoe worden de ambities vertaald naar een programma van eisen of naar ander beleid?	Gebruikerswensen, belevingswaarden, ambitieniveaus, rapport met unieke en conflicterende doelstellingen, maatschappelijke belangen.
Criteria opstellen	Het opstellen van een 'decision support system', zodat alternatieven effectief tegen elkaar kunnen worden afgewogen.	Normen en richtlijnen. Politieke besluiten. Stakeholder belangen. Ruimtelijke beperkingen. Budgetten. Raming van kwalitatieve en kwantitatieve gevolgen. **Afwegingskader**.
Selecteren van alternatieven	Het identificeren van mogelijke oplossingen die horen bij de opgestelde criteria. Belangrijk is hier ook het nulalternatief.	Voorlopig ontwerpen, met de uitgewerkte effecten die beoogt worden. Hier dient ook de ambitie van een ontwerp kenbaar gemaakt te worden.
Beoordelen van alternatieven	Het beoordelen van relevante projectalternatieven, die door het 'decision support system' getoetst moeten worden.	Uitwerking van de ontwerpen in een bijpassend **afwegingskader**. Waar moet extra op worden gelet, conform de criteria? Thema's als duurzaamheid, kostenbaten analyses, milieu effecten rapportages en BREEAM kunnen hier ook worden getoetst voor integrale benadering.
Voorkeursalternatief kiezen	Uitwerken de onderbouwing voor een voorkeursvariant	Een volledige en zo integraal mogelijke rapportage over de gekozen variant, waarin precies de maatschappelijke kosten-baten verhouding naar voren komt en alle additionele effecten in kaart worden gebracht.
Monitorings- en evaluatiefase	De effectiviteit en de doeltreffendheid van een project toetsen. Voor steeds meer projecten begint deze fase bij de verkenningsfase, doordat ook dan al monitoring plaats vindt.	Met welke methode en middelen zal de effectiviteit en doeltreffendheid van het project worden gemeten?

Figuur 21: Fasen van het planproces

Het bovenstaande voorbeeld laat zien dat er tijdens zeven fasen gebruik kan worden gemaakt van de principes van Healthy Urban Living. De input voor de fasen en de doelen die beoogt worden kunnen gestructureerd worden door vast te houden aan het kader.

In de projectonderdelen definitiefase, criteria opstellen en beoordelen van alternatieven kan het afwegingskader Healthy Urban Living veel maatschappelijke waarde van gezondheid toevoegen aan de invulling van een project. De beslismomenten aan het eind van deze fases waarbij bijvoorbeeld de scope, randvoorwaarden of budgetten voor een project worden vastgesteld kan de integratie van gezondheid op die *milestones* van grote invloed zijn op de behartiging van het belang uit de maatschappij worden ingevuld.

[150] John Wiley Ltd. (2000). *Policy Analysis: A Systematic Approach to Supporting Policymaking in the Public Sector*, p14

Belangrijk is echter om de twaalf principes als pakket te zien, en niet om slechts gebruik te maken van een enkel onderdeel wat gezien word als kansrijk voor een specifieke uitdaging voor een project. Het afwegingskader heeft doelstelling om aan het gehele planproces bij te dragen en integrale projectresultaten te faciliteren in plaats slechts een aspect te verbeteren; dit is ook terug te vinden in de filosofie dat de twaalf principes van gelijke waarde zijn en een gelijke bijdrage leveren aan de gezondheidsverbeteringen die gerealiseerd kunnen worden.

11.4.3 Het invullen van vragenlijst, wat leidt tot de spidergraph

De twaalf principes hebben allen een vijftal waarderingsmogelijkheden voor het ambitieniveau meegekregen. Deze gradatie is opgesteld om een vergelijking te kunnen maken tussen verschillende projectalternatieven of ten opzichte van een nulalternatief. Een korte uitleg van de gradaties:

- *Zeer welzijnsverhogende (+6)*
  Dit ambitieniveau geeft actieve stimulans aan gezond gedrag en sociale ontplooiing en ontmoeting en de bescherming tegen schadelijke effecten op de gezondheid
- *Gemiddeld welzijnsverhogend (+4)*
  Dit ambitieniveau geeft actieve stimulans aan gezond gedrag en de bescherming tegen schadelijke effecten op de gezondheid
- *Welzijnsverhogend (+2)*
  Dit niveau stelt de verhoogde mogelijkheid tot bewegen voor, wat zou kunnen leiden tot gezonder gedrag.
- *Instandhouding van het huidige welzijnsniveau (0)*
  Dit ambitieniveau draagt bij aan de bescherming tegen schadelijke effecten op de gezondheid
- *Welzijnsverlagend (-2)*
  Dit ambitieniveau verlaagt de veiligheid en verlaagt in beperkte mate de gezondheid
- *Gemiddeld welzijnsverlagend (-4)*
  Dit ambitieniveau verlaagt de veiligheid en heeft een gemiddeld negatief effect op de gezondheid.
- *Zeer welzijnsverlagend (-6)*
  Dit ambitieniveau verlaagt de veiligheid en heeft een sterk negatief effect op de gezondheid.

Met deze gradatie kan voor ieder van de twaalf thema's het ambitieniveau worden bepaald:

1. Projectevaluatie;
2. Omgevingsscenario's en projectalternatieven;
3. MKBA-extra;
4. Gezondheidsbevorderingen door de active modes;
5. Gezond inrichten van de leefomgeving;
6. Het verbeteren van de algemene gezondheid;
7. Integraliteit;
8. Modal shift naar de active modes;
9. Vooropstellen van fietsen en lopen;
10. Kosteneffectiviteit;
11. Duurzame waardecreatie;
12. Gedragsbeïnvloeding.

Dit zal gebeuren via een interactieve vragenlijst, waar voor een professional of een participerende burger, het mogelijkheid is om inzicht te krijgen in het ambitieniveau wat een project stelt met betrekking tot gezondheid. Dit geeft de mogelijkheid om te praten over dit ambitieniveau en te bepalen of het bijvoorbeeld voldoet aan de belangen en of het nagestreefde niveau effectief is op het gebied van kosten of investeringen.

11.4.4 Verankering van doelstellingen en ambities

Wanneer in de fase 'voorkeursalternatief kiezen' voor een definitief pakket aan doelstellingen en ambities is gekozen dient hier tijdens de resterende projectfasen en de lifecycle van een project of maatregel aan vast te worden gehouden. Het bewaken en verankeren van een consistente uitvoering van de doelstellingen en ambities kan een voorbeeld zijn van de verantwoordelijkheid van een stuurgroep en dient een integraal onderdeel te zijn van de projectaanpak.
Het vasthouden aan gestelde ambities, zoals deze zijn vastgesteld aan de hand van discussies na het invullen van de spidergraphs en het formuleren van een definitief ambitiesniveau voor de twaalf principes van Healthy Urban Living, is essentieel voor de continuïteit van het proces en uiteindelijk voor het behartigen van de belangen zoals deze aan het begin van het project zijn vastgesteld.

Een aanpak die hier doeltreffend op kan treden is het opstellen van een planproces wat ruimte laat voor tussentijdse evaluaties; die vanaf de definitiefase controle uitoefenen en bijsturing kunnen bieden tot aan de daadwerkelijke monitorings- en evaluatiefase. Dit zal de integraliteit van de werkwijze vergroten en het proces transparanter maken op het gebied van de *prestatie* op een bepaald ambitieniveau. In het geval dat er bijgestuurd dient te worden om aan een ambitieniveau vast te houden dan bestaat ook dan de mogelijkheid om opnieuw open discussies te voeren over de inclusie van gezondheid in de planvorming.

11.4.5 Het opstellen van een monitorings- en evaluatieplan

De vijfde en laatste stap in het opstellen van een strategie voor de implementatie van een plan voor gezondheidsbevorderingen aan de hand van active modes is het opstellen van een breed plan voor de monitoring en de evaluatie van effecten die teweeg zijn gebracht als gevolg van het project. Dit kan op een aantal manieren die allemaal voordelen en nadelen hebben, zoals reeds in principe 1. Projectevaluaties van kleinere projecten is aangegeven. De scope van de evaluatie zal voor een groot deel de *kwaliteit* van de resultaten beïnvloeden. Het is van belang dat de strategie voor het evalueren dan ook zo snel mogelijk in het proces verweven raakt, het liefst tijdens de definitiefase al. Dit zal er voor zorgen dat ook terugkoppeling mogelijk word tijdens het proces en dat bijsturing van doelstellingen om aan een ambitieniveau vast te houden mogelijk word wanneer van de ene projectfase naar de andere word overgegaan, en dat de overgang tussen twee fases goed word doorlopen doordat alle informatie word overgedragen inclusief de evaluatieresultaten tot dus ver.
Uit deze wens vanuit de procesvorming spreekt dat integratie van monitoring en evaluatie voor de hele procesduur voordelen kan gaan bieden en dat het de kwaliteit van resultaten kan verhogen wanneer de implementatie en verweving van monitoring en evaluatie in het project goed word uitgevoerd. Wat is dan precies deze juiste implementatie van een strategie op dit gebied? De doelen van een monitorings- en evaluatieplan dienen te bestaan uit indicatoren (wat zijn de te meten criteria?), streefwaarden (wat zijn de minimaal te behalen resultaten?) en targets (wat zijn de beoogde resultaten?). In aanvulling hierop kan ook worden getoetst volgens benchmarks die inzicht geven op de prestatie van een alternatief ten opzichte van andere projecten of andere alternatieven. De voorkeur bij alle toet vormen is dat de uitvoering word gedaan door een onafhankelijk onderzoek orgaan, wat bijvoorbeeld onderdeel kan zijn van de stuurgroep wanneer het project hier ruimte aan bied. Het afstemmen van de verantwoordelijkheden voor de monitoring en evaluatie kan hier in worden vastgelegd, en welke partijen waar betrokken zijn.

Met een robuuste en context specifieke methodiek voor monitoring en evaluatie van beoogde of uitgevoerde toetsing kan een (deel) interventie of maatregel worden gecategoriseerd als een van de volgende vier effectiviteitniveaus, van meest wenselijk naar minst wenselijk:[151]

- Doeltreffend;
- Veelbelovend;
- Kansrijk;
- Potentieel.

[151] Nederlands Instituut voor Sport en Bewegen. (2009). *Monitoring- en evaluatiewijzer, Sport- en beweegbeleid*, p22

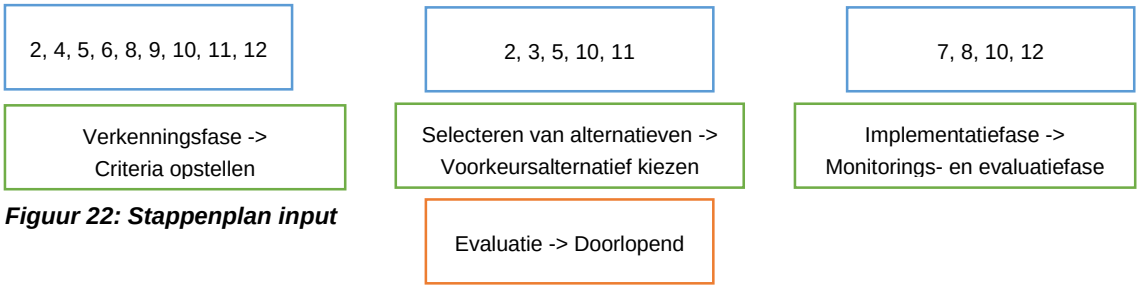
11.5 Input

Om de gebruiksvriendelijkheid van het afwegingskader Healthy Urban Living toe te laten nemen is geopteerd om de informatievoorziening die nodig is om invulling te geven aan de vijf thema's en principes, die op de volgende pagina's uitgebreid beschrijven zullen worden, zal hier uiteen gezet worden welke strategieën toegepast kunnen worden voor het verzamelen en schikken van informatie af te stemmen op de vragenlijst van het afwegingskader. Het gaat hier om voorbereidende werkzaamheden die de 'ease of use' toe kunnen laten nemen en hierdoor de adaptatie kunnen vergemakkelijken.
Het doel van deze paragraaf is het opstellen van een schema of stappenplan voor ieder principe wat gevolgd kan worden om de *input* te structureren. Wat is waar nodig, en hoe volledig moet deze informatie zijn om bruikbaar te zien? De afstemming van deze input op de vragenlijst is van grote waarde voor het gemak van de gebruiker, zeker wanneer informatie management voor integrale projecten nog in ontwikkeling is bij een projectontwikkelaar of bij een integrale stuurgroep die staat voor het behartigen van lokale belangen of ambitie van een gemeenschap.

Dit schema zal als ondersteuning werken aan het schema wat staat in **11.4.2**:

Principe	Projectfase	Benodigde info
1. Projectevaluatie	• Doorlopend	• Projectteam of stuurgroep • Transparantieambities • Evaluatieplan per projectfase
2. Omgevingsscenario's en projectalternatieven	• Verkenningsfase • Definitiefase • Criteria opstellen • Selecteren van alternatieven	• Overzichten van omgevingsscenario's, nulalternatieven en ontwerpalternatieven • Een overzicht van de bijdrage per alternatief aan de gezondheid
3. MKBA-extra	• Selecteren van alternatieven • Beoordelen van alternatieven • Voorkeursalternatief kiezen	• Ambitie ten behoeve van gezondheid in MKBA • Datasets als bewijslast • Integratie van gezondheid met andere waarden
4. Gezondheidsbevorderingen door de active modes	• Doorlopend • Criteria opstellen	• Spreiding van gezondheidseffecten • Combinatie tussen directe en indirecte winst • Gecombineerde aanpak van hard-, org- en software
5. Gezond inrichten van de leefomgeving	• Definitiefase • Criteria Opstellen • Selecteren van alternatieven	• Conformiteit alle richtlijnen • Beschrijving sociale mogelijkheden • Beschrijving mogelijkheden tot participatie
6. Het verbeteren van de algemene gezondheid	• Criteria opstellen • Monitorings- en evaluatiefase	• Beschrijving mobiliteitsmanagement • Beschrijving neveneffecten • Beschrijving integrale combinaties
7. Integraliteit	• Doorlopend • Implementatiefase • Monitorings- en evaluatiefase	• Matrix met kansen, belemmeringen en belangen • Synergiebeschrijving en participatie beschrijving • Informatie over projectteam of stuurgroep
8. Modal shift naar de active modes	• Definitiefase • Criteria opstellen • Monitorings- en evaluatiefase	• Beschrijving mobiliteitsmanagement • Netwerkbeschrijving • Beschrijving rol van active modes
9. Vooropstellen van fietsen en lopen	• Doorlopend • Criteria opstellen	• Conformiteit alle richtlijnen • Beschrijving mogelijkheden voor active modes • Beschrijving van integratie met ander vervoer
10. Kosteneffectiviteit	• Criteria opstellen • Beoordelen van alternatieven • Monitorings- en evaluatiefase	• Investeringsmodel • Kosten-batenverhouding • Kostenwaardering gezondheid (HEAT)
11. Duurzame waardecreatie	• Criteria opstellen • Beoordelen van alternatieven	• Beschrijving van het belang van gezondheid • Beschrijving van draagkracht
12. Gedragsbeïnvloeding	• Criteria opstellen • Implementatiefase • Monitorings- en evaluatiefase	• Positie van nudging in het alternatief • Integratie van aanpak en doelgroepaanpak • Evaluatie van gedragsbeïnvloeding

Tabel 41: Input per fase



Figuur 22: Stappenplan input

11.6 Beschrijving vijf thema's

Het afwegingskader Healthy Urban Living maakt gebruik van vijf overkoepelende thema's om de verbinding te maken tussen de werkvelden van planologen, stedenbouwkundigen, gezondheidsprofessionals en ontwerpers. De onderwerpen vormen de basis voor de verbinding tussen de context en de ambities die ten grondslag liggen aan het afwegingskader. Bij het stellen van een duidelijke scope van deze thema's kan de verdieping worden gezocht in de twaalf principes van Healthy Urban Living.

Het gaat om de volgende vijf thema's, die de missing links voorstellen:

- **Proces**,
- **Gezondheid**,
- **Integraal werken**,
- **Modal shift** en
- **Waarde en belang**

Door de combinatie van deze vijf groepen komt een integraal beeld naar voren waarmee de volgende stap naar het afwegingskader wordt gezet. Eerst zal echter een uitgebreide beschrijving per thema volgen waarbij zowel de context van het individuele thema zal worden uitgelicht als wel de relatie met de andere vier thema's indien deze er is. Zo word gezien welke elementen van de ambities en doelstellingen van Healthy Urban Living bedient worden door een bepaald onderwerp.

11.6.1 Proces

Het ontwikkelen voor, en in sommige gevallen met, de betrokken stakeholders en bewoners van een projectlocatie zijn van groot belang voor het behartigen van belang. Verantwoord ontwerpen en dit kunnen verantwoorden.

Het proces van planvoering voor een project of maatregel is even belangrijk als de uitwerking zelf, en zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Het proces van zorgvuldig afwegen van belangen, ambities en mogelijkheden word dikwijls over het hoofd gezien door een onzorgvuldige procesvoering. Het inzetten van een transparant traject naar gezond ontwerp van de openbare ruimte levert echter wel uitdadingen op: management van conflicterende belangen word belangrijker, overheden in Nederland worden kleiner en participatie van burgers krijgt een grotere rol in het planproces voor de 'eigen' publieke ruimte. Het is van groot belang dat in deze trend de rust bewaard word door de partij die dit altijd heeft gedaan: de (lokale) overheid. Zij dient, in samenwerking met tal van betrokken partijen en stakeholders, de lijnen uit te zetten en te faciliteren. Naast het opnemen van burgers in het proces is ook de integratie van beleidsmaatregelen uit verschillende sectoren, sociale ontplooiing en de invulling vanuit meerdere schaalniveau van positieve invloed op het plannen van een project. Dit sluit dan voor een groot deel ook aan bij het derde thema *integraal werken*.

Meer inhoudelijk dient ook aan de invulling van het planvorming andere vormgeving gebruikt te worden waarbij nieuwe mogelijkheden nog zijn die toevoegen aan het huidige planproces. Het gaat hier vooral om het afwegen zelf: de evaluaties, alternatieven en projectdefinities verdienen allemaal een 'upgrade' om ze meer geschikt te maken voor kleinere projecten voor langzaam verkeer en de active modes. Het inzoomen op de lokale context en het werken met specifieke en maatschappelijke belangen en de kosten en baten die hier mee gemoeid zijn dienen zorgvuldig te worden verantwoord en uitgewogen.

11.6.2 Gezondheid

De kennis van de effecten van gezond ontwerpen zijn van groot belang voor de afweegbaarheid van projectalternatieven die zich willen inzetten voor gezondheidsverbeteringen. Raming en het verkrijgen van inzicht zijn speerpunten voor gezondheid.

Hoewel het onderwerp gezondheid en vooral gezondheidsbevorderingen het hoofdontwerp van het afwegingskader Healthy Urban Living vormen, is het voor de gelijkheid in achtergrond slechts één van de vijf thema's die de opbouw van het kader maakt. Dit is zo tot stand gekomen doordat de opbouw en de structurering van de wens om gezondheid te verbeteren net zo veel bij draagt aan het proces; hetgeen waar de andere vier thema's meer op de focus leggen. Puur de gezondheid is echter wel van groot belang voor de kapstok die het afwegingskader moet worden voor de professionals in de planologie, stedenbouwkunde, gezondheidswereld en de ontwerpwereld. Vooral het formuleren van streefwaarden en targets voor de verbeteringen op het gebied van welzijn en welbevinden zijn belangrijk, omdat deze minder goed zijn vertegenwoordigt in het *integrale werken* van de verschillende sectoren waardoor ook de *waarde en het belang* van gezondheid niet goed kunnen worden onderbouwd.

Het afwegingskader Healhty Urban Living wil verandering brengen in deze situatie door professionals, en betrokken burgers, de middelen te geven om van kennisplatforms en context gebruik te maken en zichzelf zo te bedienen van de 'know how' om gezondheid te integreren in planvorming en in maatregelen voor ieder project voor langzaam stedelijk verkeer. Door het delen van openbare kennis over het onderwerp gezondheid en bijvoorbeeld een ideeënboek met gezonde ontwerpelementen kan een cultuur ontstaan waarbij niet meer om de active modes heen kan worden gezien, en waarbij ze voorop komen te staan.

Een aantal belangrijke opmerkingen zijn hier bijvoorbeeld:

- *Modal shift* naar meer active modes levert minder emissies op, en dus gezondheidswinst;
- Er is meer dan alleen infrastructuur nodig om aan te zetten tot meer actief transport;
- Gebruiker zijn van de active modes levert vooral persoonlijke voordelen op;
- Schone mobiliteit levert brede voordelen op m.b.t. de algemene gezondheid;
- Bewegen en sporten moet onderdeel worden van de alledag;
- Doelgroepen moeten worden aangesproken om sociale gelijkheid te faciliteren.

Uit de bovenstaande opmerkingen blijkt dat de balans tussen het individu en de samenleving moet worden opgezocht en dat het faciliteren van gelijkheid onderdeel moeten zijn van het brede belang van gezondheid voor iedereen. In de definitie van gezondheidsbevordering in 11.2.3 staat reeds het voorbeeld van de 'champions' die een gemeenschap kunnen aanzetten tot meer bewegen door het goede voorbeeld te geven. Dit is een van de methoden die gebruik kan worden om tegen een zeer positieve kosten-baten verhouding gezondheid in gemeenschappen te introduceren en zo op een aanstekelijke manier op een laagdrempelige methode te introduceren bij mensen die nog geen gebruiker zijn van de active modes.

De richtlijnen voor gezondheid, die algemeen beschikbaar zijn daarnaast op elkaar wel aanvullend maar geven niet altijd een volledig beeld van de gezondheidseffecten die een project of maatregel kan hebben op de gezondheid van een doelgroep of in het algemeen. Gebruik van standaarden van bijvoorbeeld het RIVM, de GGD door middel van het GES[152] of Health Impact Assessment[153] kunnen hier instrumenten zijn om de geleiding van ambities en doelstellingen vorm te geven tijdens het proces van verkenningsfase tot evaluatie.

[152] GGD Nederland. (2012). *Gezondheidseffectenscreening: gezondheid en milieu in ruimtelijke planvorming*

[153] World Health Organisation http://www.who.int/hia/en/

Het inzichtelijk krijgen van gezondheidseffecten van projecten voor langzame mobiliteit in de stad is dan ook de grote uitdaging waar aan gewerkt kan worden middels het afwegingskader. Zo kan er bijvoorbeeld worden gewerkt aan de voorspelbaarheid van effecten door gerichte en onderbouwde ramingen te doen van de effecten en bijvoorbeeld een 'roadmap' op te stellen met de daarin een strategie wanneer welke aspecten getoetst worden om de meetbaarheid van gezondheidsverbeteringen te berekenen. De beschikbare tools hiervoor, zowel beleidsmatig als commercieel, kunnen hier voor worden ingezet mits ze gecoördineerd worden toegepast en als ze context specifiek een plaats krijgen binnen het project. De middelen moeten immers worden afgestemd op de situatie zodat het project meer kan worden dan alleen een 'best practise'.

11.6.3 Integraal werken

De kennis van de effecten van gezond ontwerpen zijn van groot belang voor de afweegbaarheid van projectalternatieven die zich willen inzetten voor gezondheidsverbeteringen. Raming en het verkrijgen van inzicht zijn speerpunten voor gezondheid.

Om samen te kunnen werken dient een gemeenschappelijke taal gesproken te worden. Dit zorgt er voor dat ambities en belangen goed kunnen worden vertaald naar doelstellingen die alle betrokken professionals, stakeholders en participerende burgers begrijpen. Deze taal is Healthy Urban Living: het middel om samen te praten over welke gezondheidswinsten wenselijk zijn en op welke prioriteiten ieder zich dient te richten om tot universele en meetbare resultaten te komen. Dit hangt samen met de bereidheid om in een divers team samen te werken aan de creatie van *waarde* en het behartigen van *belang* wat breder is dan alleen het faciliteren van nieuwe infrastructuur of het toepassen van een bepaalde maatregel voor één enkel doel.

Er zal samen gezocht moeten worden naar een werkvorm binnen een breed gezelschap aan professionals die samen kunnen werken aan een pakket maatregelen wat uitgebalanceerd is. Het vinden van een balans, zoals eerder genoemd, is belangrijk en kan eerder gevonden worden wanneer samen gewerkt word door verschillende disciplines. Naast de balans is ook het creëren van meerwaarde van groot belang voor het integrale werken; zo kan er gezocht worden naar belangen en ambities vanuit verschillende werkvelden die raakvlakken hebben en elkaar versterken om zo tot effectievere resultaten te komen. Gebruik maken van synergie is hier het middel om tot meer volledige resultaten te komen. Deze samensmelting van belangen en ambities is daarnaast ook noodzakelijk om het onderwerp gezondheid, wat lang meer een neveneffect of een onderwerp op de achtergrond, naar de voorgrond te brengen in het publieke licht.

De werkvormen die horen bij integrale teams zijn daarnaast ook verschillend van het doorgaans gebruikte team. Multidisciplinair werken aan een project levert naast voordelen ook uitdagingen op. Projectleden van verschillende partijen moeten in een georganiseerde structuur komen te werken op zo'n manier dat het onderwerp gezondheid in beeld blijft, en op zo'n manier dat het proces bewaakt blijft en er vaart blijft zitten in de processen. Een werkvorm waarbij bijvoorbeeld gewerkt word met een stuurgroep wordt dan ook aanbevolen; zo kunnen verantwoordelijkheden stevig worden vastgelegd en kunnen verdeeld over professionals, stakeholders en participerende burgers. Hierbij kan een overheid bijvoorbeeld het voortouw nemen, en geleidelijk zo veel mogelijk terug geven aan de uiteindelijke gebruiker bij wijzen van 'coöperatief ownership'.

11.6.4 Modal shift

Het middel voor gezondheidsverbeteringen om gezondheidsverbeteringen te realiseren wat is onderzocht zijn de active modes. Hoe kan Healthy Urban Living tot stand komen, en welke rol heeft een modal shift naar fietsen en lopen hier in?

Een grote inzet van Healthy Urban Living is het inspelen op gezonde mobiliteit: fietsen, lopen en gebruik maken van het openbaar vervoer. Deze schone vormen van transport bieden voordelen voor iedereen mits de betrouwbaarheid, het reiscomfort en de reistijdbeleving op kunnen wegen tegen andere vervoerswijzen. Gezondheidsvoordelen zijn een middel om kracht bij te zetten aan de active modes en het voor- en natransport vanaf een OV link, maar dit zal alleen niet ge-

noeg zijn om de echte personenauto-liefhebber te overtuigen om de auto te laten staan. Het positioneren van de *waarde* van gezondheid, naast reistijdvoordelen kan hier bijvoorbeeld al een verschil maken. Een goede fietssnelweg, fietsvergoeding en een elektrische fiets 'van de zaak' kan een werknemer overtuigen om de auto te laten staan en voortaan met een active mode naar het werk te komen. Fietsen en lopen dienen hiervoor voorop gesteld te worden.

Om op het eerste aspect in the zoomen: de gezondheidsvoordelen van meer lopen en fietsen zijn meetbaar, zeker op individuele schaal. Kleinschalige projecten in de lokale gemeenschap kunnen de fiets 'aan de man' brengen door fietsles te geven of door een campagne als 'bike to work' op te zetten waar drijfveren bij horen die mensen voor de lange termijn inspireren. Door een bepaalde doelgroep aan te spreken kan de boodschap van de active modes, en de voordelen hiervan, wijd verspreidt worden.

In het verlengde hiervan is overtuigen op het juiste moment ook van groot belang. Inspireer op het goede moment, met een effectieve boodschap: bijvoorbeeld wanneer een persoon een andere baan vindt of wanneer men aan kinderen begint. Identificeer deze momenten en maak hier gebruik van; dit zijn immers de kansen om mensen een nieuwe *life style* aan te meten, waar de fiets misschien wel meer bij hoort dan de auto. Het mobiliteitseffect zelf hoeft hier namelijk niet de enige beweegreden te zijn om een nieuwe vervoerswijze de kans te geven.

11.6.5 Waarde en belang

De effectieve combinatie van enerzijds de waarde die gezondheid voor iedereen voorstelt tegen het belang van zorgdragen voor een goed stadsklimaat is een essentiële voorwaarde voor gezonde steden. Voorzieningen en infrastructuur moeten dienend werken.

Het nut en de noodzaak van een beweging richting gezondere steden en schone mobiliteit is groot, en de maatschappelijke vraag hier naar zal alleen groeien. De wens vanuit groepen met actieve burgers naar een overheid die kosteneffectieve maatregelen inzet om stedelijke mobiliteit vorm te geven groeit, en duurzame waardecreatie is hier onderdeel van. De drang naar meer leefbare steden groeit, en personenauto's die veel emissies uitstoten horen niet meer bij het wensbeeld van veel stedelingen. Investeringen horen dan ook bij deze trend aan te sluiten.

Er is de afgelopen 5 jaar dan ook een beweging te zien, in zowel beleid als in daadkracht, vanuit een richtlijnen-cultuur naar een proactieve lokale overheid die belang faciliteert wat de focus heeft op duurzaamheid. Wensen vanuit de burgerij komen centraal te staan, en deze word op slimme manier verbonden met de zorgplicht van gemeenten en steden. De theoretische ondersteuning komt eerder vanuit onderzoekscentra of kennisinstituten dan vanuit eigen onderzoek. Dit sluit aan bij de wens naar transparantie vanuit bewoners en gebruikers van de openbare ruimte, die graag zien dat hetgeen wat zij bijdragen aan het proces van gezonde verstedelijking; enquêtes of meetgegevens zijn weg weer terug vind naar maatregelen die het maatschappelijk belang dienen en hier *meetbaar* verbeteringen brengen aan de leefkwaliteit of aan het stedelijk milieu.

Een grote winst kan daarnaast geboekt worden in het meenemen van iedereen in het belang wat we allemaal hebben in gezonde mobiliteit en welke waarde dit voor onze samenleving kan bieden. In deze overweging dient te worden bedacht dat veel niet-gebruikers van de active modes de gezondheidsvoordelen niet zien of niet voldoende reden achten om de ommezwaai te maken vanuit gebruik van de auto of ander vervoermiddel wat weinig actief is en gebruik maakt van fossiele brandstoffen. Een gebruiker zal niet altijd zien dat het huidige mobiliteitspatroon slecht voor het stedelijk klimaat of anderszins vervuilend is. Maatregelen hiertoe die toegepast kunnen worden is het minder aantrekkelijk maken van autogebruik in de stad, door bijvoorbeeld hoge parkeertarieven voor de binnenstad in te voeren, milieuzones in te richten of door park+ride faciliteiten aan te bieden waar kostenbesparend de auto met het OV kan worden gecombineerd. Een effectief pakket aan maatregelen die het gebruik van een personenauto ontmoedigen zullen hier de doorslag geven, naast natuurlijk de verbetering van het netwerk voor voetgangers en fietsers met flankerende maatregelen.

Het aantonen en transparant presenteren van de waarde van gezondheid en meer beweging is ook een onderwerp wat ter sprake moet komen tijdens het implementeren van gezondheid bevorderende maatregelen aan de hand van het afwegingskader Healthy Urban Living. Kritische en potentieel participerende burgers willen zien wat een project voor effecten heeft gehad. Het aantonen van de waarde, door een intensief programma van monitoring en evaluatie, dient dan ook te worden opgenomen in de projectaanpak en het is bijvoorbeeld aan te raden om een lid van de stuurgroep verantwoordelijk te maken voor de communicatie van tussentijdse resultaten tijdens de doorlooptijd van het project.

Samenvatting

Definitie	Samenvatting
Proces	• Verbinding tussen het lokale belang en de projectambities • Management van het werk tussen integrale teamleden • Transparantie • Beter beoordelen
Gezondheid	• Directe gezondheidsverbeteringen • Indirecte gezondheidsverbeteringen • Kennis van gezondheid bij de juiste doelgroepen brengen
Integraal werken	• Gemeenschappelijke taal voor verschillende professionals • Garantie tot waardecreatie en belangenbehartiging • Synergie en raakvlakken optimaliseren
Modal shift	• Bredere inzet van alle gezonde modaliteiten; fietsen, lopen en combinatie met OV • Combinatie van infrastructuur en flankerende maatregelen • Inzetten op het schaalvergroting; individueel succes -> stadsbrede successen • Inspireren en motiveren van een healthy lifestyle
Waarde en belang	• De maatschappelijke vraag naar gezonde verstedelijking • Gezondheid als duurzame waarde • Het aantonen en transparant presenteren van resultaten • Draagvlak creëren

Tabel 42: Samenvatting definities Healthy Urban Living

11.7 Principes

Voor de bepaling van de kwaliteit van aandacht wat een plan schenkt aan gezondheidsbevorderingen van gebruikers en niet-gebruikers is voor elk van de twaalf principes een eenduidige beschrijving en kader gesteld wat de scope stelt voor het gebruik. Het belang wat ieder aspect heeft in de totale bijdragen aan *gezond* ontwerp of planvorming is hier gelijk en de focus ligt dan ook op het effectief samenwerking tussen de onderdelen om integrale kwaliteit te creëren voor de planvorming of de aanpak van een project.

De volgende twaalf principes geven invulling aan de vijf overkoepelende thema's:

Proces	Gezondheid	Integraal werken	Modal shift	Waarde en belang
1. Projectevaluatie van kleinere projecten	**4. Gezondheidsbevorderingen door de active modes**	**7. Het gebruik van een integrale aanpak**	**10. Kosteneffectieve investeringen en HEAT**	
2. Omgevingsscenario's en projectalternatieven	**5. Gezond inrichten van de leefomgeving**	**8. Modal shift naar de active modes**	**11. Duurzame waardecreatie en maatschappelijk belang**	
3. MKBA-extra	**6. Het verbeteren van de algemene gezondheid**	**9. Het vooropstellen van fietsen en lopen**	**12. Nudging en gedragsbeïnvloeding**	

Na beschrijving van de individuele principes kunnen in de volgende stap de gradaties per aspect worden opgesteld. Dit leidt vervolgens per principe toe naar een beoordeling waarmee gewerkt kan worden door de verschillende professionals. Deze komen uiteindelijk tot uitwerking in de visuele spidergraph nadat de gebruiker van het afwegingskader de vragenlijst heeft invult.

11.7.1 Projectevaluaties van kleinere projecten

De toetsing op gestelde doelstellingen zal laten zien of een projectalternatief succesvol kan zijn en presteert zoals beoogt. Dit gaat om zowel de fysieke als immateriële kwaliteiten.

Een grote uitdaging van 'kleine' infrastructuur is het creëren van meerwaarde; dit komt hoofdzakelijk doordat er een minder uitgebreide context is. Er word vaak minder ruimte gezien voor evaluatie en beoordeling van integrale projecteffecten. Het controleren van motieven en doelstellingen is van groot belang, zeker wanneer samengewerkt word in bijvoorbeeld een publiek-private samenwerking (PPS[154]). De mogelijkheid om projectevaluatie uit te voeren tijdens alle projectfasen is dan ook steeds vaker een middel wat de uitvoerbaarheid van een kleinschalig project bevorderd, of in sommige gevallen überhaupt mogelijkheid maakt.

Een tweede kans en uitdaging is het beoordelen en evalueren van de flankerende maatregelen die aanvullend werken op het aanleggen van extra infrastructuur voor voetgangers of fietsers. Het gaat hier in veel gevallen om pakketten met doelstellingen en acties die er voor moeten zorgen dat de nieuwe fysieke mogelijkheden worden omgezet in daden van gebruikers. Aanvullende maatregelen dienen ook nieuwe gebruikers aan te trekken. De probleemanalyse en de uitwerking hiervan in de eerste drie projectfasen (verkenningsfase, definitiefase en criteriumfase) geeft de mogelijkheid om evaluatietechnieken in te bouwen en om duidelijke doelen te stellen van de beoogde maatregelen.[155] De toetsingen en de onderbouwing van de aanvullende aspecten die moeten gaan dienen om bijvoorbeeld het fietsgebruik te verhogen zijn voor het totaaleffecten niet minder van belang dan de infrastructurele aanpassingen zelf.

De vertaling van huidige inzichten uit bijvoorbeeld de OEI[156] of de MKBA[157] dienen toepasbaar te zijn op kleinere projecten. Om dit te bereiken dienen zij aangevuld te worden met beschrijvingen en handreiking voor het afwegen van de niet fysieke maatregelen. Het gaat hier om het in-

[154] Rijksoverheid https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/publiek-private-samenwerking-pps-bij-het-rijk

[155] John Wiley Ltd. (2000). *Policy Analysis: A Systematic Approach to Supporting Policymaking in the Public* Sector, p14

[156] Centraal Planbureau. (2000). *Leidraad OEI Hoofdrapport*

[157] Centraal Planbureau. (2013). *Algemene leidraad voor maatschappelijke kosten-batenanalyse*

zien van nieuwe kansen en het wegnemen van verwachte risico's. Bijvoorbeeld door een uitbreiding van de termen van maatschappelijk belang (zoals in 3.7.11 aan de orde zal komen) of door een risico evaluatie meer te specificeren op de lokale context en ambities. Het gezamenlijke doel zou hier moeten zijn om tot bredere projectalternatieven te komen, met een navenante vraag tot verdere uitwerking van die alternatieven op gezonde aspecten.

Bij een succesvolle implementatie van een (deel)project en na een positieve evaluatie van een project kan er verder over de toekomst worden nagedacht. Soortgelijke projecten in de omgeving of op andere locaties van het project kunnen als best practise gezien worden. Dit levert de volgende vragen op:

- Welke uitbreidingsmogelijkheden zijn er in de toekomst die passen bij het project of een projectalternatief na evaluatie?
- Hoe is het traject verbonden met andere plannen of ontwikkelingen?
- Heeft het project mee een voorbeeldrol en moet het als best practise gaan dienen?

De positionering van een plan in een toekomstige uitvoeringsagenda zal voor een groot deel de aandacht en het lange termijn perspectief van een maatregel of plan bepalen.

11.7.2 Omgevingsscenario's en projectalternatieven

Aandacht voor meerdere nulalternatieven, meer projectalternatieven en meerdere toekomstscenario's zal de kwaliteit oplossingen toe laten nemen en doeltreffender belang dienen.

De omgevingsscenario's staan in verbinding met de instrumentaria om projecteffecten in kaart te brengen. Ze zijn hierdoor een onderdeel van het *goed* kiezen tijdens het projectproces. De beperkingen van de beschikbare meetinstrumenten leggen derhalve beperkingen op aan het gebruik van meerdere toekomstscenario's. Het gebruik van meerdere omgevingsscenario's is primair bedoeld om de robuustheid van uitkomsten te toetsen. In de praktijk blijkt er om bovengenoemde reden niet of nauwelijks gebruik te worden gemaakt van meerdere toekomstscenario's. Met het oog op een MKBA zou kunnen worden overwogen om het gebruik van meerdere scenario's te verplichten.[158]

De wens naar duurzame en verantwoorde projecten stijgt en de afwegingsmogelijkheden moeten hier in meegroeien om deze vraag te kunnen beantwoorden. De zoektocht naar het meest integrale projectalternatief met de meest positieve maatschappelijke kosten-baten verhouding dient al bij de definitiefase van een project te beginnen. Dit dient te gebeuren bij het opstellen van de omgevingsscenario's en de verkenning van de context van een beoogde set maatregelen. Hier zou een integrale afweging dan ook moeten beginnen, bij het begin. Wanneer in nieuwe gestandaardiseerde afwegingskaders voor kleine infrastructuur meer rekening word gehouden met potentiele effecten met innovatieve oplossingen dan kan er gedacht worden in kansen, in plaats van in belemmeringen. Voor de potentiele effecten hiervan word in de huidige standard formats vaak geen ruimte gelaten om een deel van de risico's weg te nemen. Zo kunnen ook meer kansen opgemerkt worden die een project te bieden heeft.[159]

Een brede aandacht voor meerdere nulalternatieven, meer projectalternatieven en meerdere toekomstscenario's zal de kwaliteit van het uiteindelijke pakket met projectoplossingen doen stijgen. In aanvulling hierop zal dit resulteren in het behartigen van meer wensen en belangen van bijvoorbeeld lokale bewoners bij de planvorming.[160] Het opstellen van meer alternatieven geeft ruimte aan discussie over de doelen die bereikt kunnen worden. Hierdoor word meer ruimte gelaten om bredere en meer beargumenteerde afwegingen te maken. Dit stelt de corporatieve planvormers in staat om meer integrale doeleinden te implementeren die aansluiten bij het belang van de gebruikers en omwonenden.

---

[158] Ecorys. (2012). *Probleemanalyse, omgevingsscenario's, nul- en projectalternatieven, Expertisefiche ten behoeve van Algemene MKBA Leidraad*, p6

[159] Ministerie van Infrastructuur en Milieu. (2013). *Beter Beoordelen, Notitie over de afweging van innovatieve maatregelen van Beter Benutten*. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, p9-21

[160] Centraal Planbureau. (2010). *Probleemanalyse en daaruit volgende project- en nulalternatieven in KBA's*

Voor de plaatsing van een route voor de fiets of voetgangers kunnen ook scenario's of alternatieven worden geformuleerd. Welke type route is het traject? Is het bijvoorbeeld een stukje 'last mile', een recreatie wandelroute, of een hoofdfietsroute of meer een commuter trail? Het bepalen van de plaats van een schakel in het netwerk of omgeving kan bij het uitwerken van alternatieven in de verkenningsfase van een project belangrijk zijn. De rol van de fiets- of loopschakel is in grote mate van invloed op het gebruik en de gezondheidswinst die behaald kan worden door een route. Het begint bijvoorbeeld al bij de inrichting; of een fietspad vrij liggend is of juist niet. Des te comfortabeler een voorziening, des te hoger het gebruik.[161]

11.7.3 MKBA-extra

De mogelijkheid om gezondheid als meerwaarde een waardering te geven in de MKBA vorm geeft mogelijkheden tot gelijke waardering ten opzichte van andere duurzame waarden.

Ruimte voor innovatie in projectplannen is een aspect waar de sector zich momenteel druk om maakt en waar voor een afwegingskader nog veel kansen liggen. Een groot obstakel is hier het beoordelen en het voorspellen van projecteffecten van maatregelen die nog niet rijp zijn voor implementatie op grote schaal. Innovatie is vaak al wel klaar om voordelen te bieden aan gerichte en kleinere projecten. De omvang van veel projecten in het langzame verkeer laten ook ruimte voor innovatie, mits deze juist word toegepast. Om te reflecteren op de proceswijzigingen die nodig zijn voor de toekomstbestendigheid van een afwegingskader dient beschouwing plaats te vinden. Welke standaarden en uitgangspunten zijn belangrijk voor het doeltreffend evalueren van de maatschappelijke kosten- en baten van een beoogd project?[162] Aanvulling op de huidige praktijk kan gemaakt worden door een verbindend middel te scheppen voor het vertalen van gezondheid naar een maatschappelijke baat uitgedrukt in euro's. Dit zal een grote stap zijn naar de waardering van meerwaarde die gezondheid brengt.

De manier waarop lopen en fietsen bij kunnen gaan dragen aan de maatschappelijke kosten- en baten analyse voelen aan als 'innovatief'. Het is dan ook niet uitzonderlijk dat het waarderen van de bijdragen die de active modes leveren aan de gezondheid nog moeilijk te plaatsen zijn in een afwegingskader. Anderzijds aansluiten bij een integraal kader waar het thema gezondheid in kan worden geïmplementeerd is van groot belang.[163] Het afwegingskader Healthy Urban Living zal werken aan deze plaatsing van gezondheid in een MKBA-extra, waar gezondheid wel als duurzame waarde een plek kan vinden.

De mate waarin plaats wordt geboden aan gezondheid in het kader zal dan ook voor een groot deel bepalen hoe veel impact gezond ontwerpen kan hebben. Er is veel bij gebaat om duidelijke afwegingen mogelijk te maken en om vergelijkingen te kunnen maken.[164] Dit zal voor een belangrijk deel ook de toekomstperspectieven van het project vormgeven. Soortgelijke ontwikkelingen bieden zo ook kansen aan projecten die van een gelijke schaal of scope zijn. Het verkrijgen van een positieve kosten-baten verhouding waar gezondheid als term in is opgenomen zal helpen bij het inrichten van deze ontwerpvarianten die juist voor deze aspecten ruimte bieden.[165]

---

[161] City of Vancouver. (2015). Active Transportation Update

[162] Amar Sjauw En Wa. (2015). Overcoming Lock-in? Sustainability Check: a new tool for sustainability assessment early in the planning process. 'IAIA15 Conference Proceedings' Impact Assessment in the Digital Era.

[163] Ministerie van Infrastructuur en Milieu. (2013). *Beter Beoordelen, Notitie over de afweging van innovatieve maatregelen van Beter Benutten*, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, p9-21

[164] Amar Sjauw En Wa. (2015). Overcoming Lock-in? Sustainability Check: a new tool for sustainability assessment early in the planning process. 'IAIA15 Conference Proceedings' Impact Assessment in the Digital Era.

[165] World Health Organisation Europe. (2014). *Health economic assessment tools for walking and for cycling*

11.7.4 Gezondheidsbevorderingen door de active modes

Het verkrijgen van inzicht in de gezondheidseffecten die directe en indirect toegewijd kunnen worden aan de active modes dienen zichtbaar gemaakt te worden en gewaardeerd.

De meetbare resultaten van bevorderingen op het gebied van gezondheid zijn een zeer belangrijk aspect van het afwegingskader Healthy Urban Living, natuurlijk. De route naar een afwegingskader is echter lastiger te achterhalen wanneer de andere elf aspecten niet worden beschouwd. De integratie van deze andere onderwerpen, rondom dit onderwerp, is daardoor essentieel voor het succesvol inpassen van gezondheid in plannen voor langzaam stedelijk verkeer.

De directe voordelen die behaald kunnen worden bij het werken aan de gezondheid zijn de ondergenoemde drie, waar ook de focus van veel projecten zal liggen:[166]

- Verkleinen van de kans op hart- en vaatziekten, beroerten, een aantal typen kanker, obesitas en diabetes type 2;
- Het gezond houden van ons ‘bewegingsapparaat’;
- Verbeteren van de mentale gezondheid.

Naast de directe voordelen zijn er ook een aantal bijkomstige voordelen van meer gebruik van de active modes. Dit is weergegeven in een korte samenvattende lijst afkomstig van Public Health England, uit ‘*Obesity and the environment*’:[167]

- Ondersteunen van lokale bedrijven en het bevordert levendige kernen;
- Het bieden kwalitatief hoge en uitnodigende publieke ruimte;
- Het verlagen van autogebruik, luchtvervuiling, CO_2 emissies en filevorming;
- Het verhogen van verkeersveiligheid waardoor de geluidsproductie van verkeer vermindert;
- Het verhoogd het aantal mensen op straat, wat zorgt voor meer sociale interactie tussen mensen van alle sociale niveaus;
- Iedereen een kans bieden om de buiten ruimte te ontdekken, inclusief minder valide.

De afweging *voor* de gezondheidsbevorderingen is lastig te maken. Om een effectieve beoordeling te maken dient een middel gebruikt te worden dat voor een focusgroep kan ramen wat de gevolgen gaan zijn, met afdoende nauwkeurigheid en risicobeschouwing. De populatie van een stad of bijvoorbeeld een lokale gemeenschap of een doelgroep. Daarnaast moet het mogelijk zijn om de modaliteiten fietsen en lopen zowel los als gecombineerd te beschouwen op hun bijdrage aan de gezondheid of aan welzijnsverbetering. Dit dient het mogelijk te maken om het deel-effect van een van de modaliteiten te onderzoeken en te monitoren, om later de kwaliteit van de evaluatie te verhogen.

Samenwerking met andere kaders zal er voor zorgen dat de toetsing op orde is. Bijvoorbeeld kaders van GGD Nederland, met het handboek gezonde inrichting van de leefomgeving, of het Nederlands Instituut voor Sport & Beweging, volgens *de Monitoring- en Evaluatiewijzer Sport- en Beweegbeleid*.[168] Het inzichtelijk maken van de effecten heeft een hoge prioriteit. Voor de verbetering van de gezondheid is het daarnaast vooral zaak om de verbinding met mobiliteit te maken; een effectieve transport systeem zal ook gezonder zijn. Een oproep is dan ook om duurzame mobiliteit naast effectief ook actief en gezond te maken. Verbind maatschappelijke baten aan deze visie: gezondheid is immers iets waar we allemaal profijt van hebben, mits dit universeel bij alle mensen terecht kan komen. Minder ziektelast, een hogere levensverwachting en een hogere levenskwaliteit vinden we allemaal belangrijk. Het zal in de toekomst dan ook gaan om het creëren van een dynamische samenleving die de meerwaarde van gezondheid

[166] Fietsersbond. (2009). *Fietsen als medicijn*

[167] Public Health England. (2013). *Obesity and the environment: increasing physical activity and active travel*, p4

[168] Nederlands Instituut voor Sport en Bewegen. (2009). *Monitoring- en evaluatiewijzer, Sport- en beweegbeleid*

gaat waarderen. Aan de hand van het volgende motto: "*Transportation and health: a true partnership*."[169]

Een verdere stap in de richting van gezondheidsbevorderingen verkregen vanuit gebruik van de active modes is de toegankelijkheid van de fietsinfrastructuur voor alle gebruikers. Hier kan worden gedacht aan faciliteiten voor cargobikes, handfietsen of ligfietsen die een ander profiel hebben dan een standaardfiets.[170] Het is dan ook belangrijk verder te kijken dan enkel de statistieken van het lopen en fietsen. Bijvoorbeeld door te kijken naar de informatie daar achter; welke soorten fietsen er gebruikt gaan worden op het traject. Maken er bijvoorbeeld veel cargobikes of elektrische fietsen gebruik van een bepaalde schakel van het netwerk? Welk effect heeft dit op de doorstroming of de ontwerpeisen van fietspaden?

11.7.5 Gezond inrichten van de leefomgeving

Het inrichten van de openbare ruimte op zo'n manier dat deze uitnodigt tot gebruik en een kwalitatieve impuls geeft aan de leefomgeving en zorgt voor gezondheidsverbeteringen.

Kwaliteit doet bewegen, stelt de Gemeente Rotterdam.[171] Dit statement komt ook dicht bij de praktijk. De fysieke inrichting van de openbare ruimte bepaald mede hoe we ons voelen. Hoe we ons gedragen en in welke mate we ons uitgenodigd voelen om te bewegen. De opbouw van de buitenruimte is een factor die bepaald of doelgroepen zich welkom voelen om van de active modes gebruik te maken. De active modes vinden immers in bijna alle gevallen in de buitenlucht plaats, met de uitzondering van overdekte kunstwerken. Het gezond inrichten van de openbare ruimte is echter niet de eerste stap die gemaakt moet worden in de richting van beweegvriendelijk ontwerpen. Het begint bij het wegnemen van barrières die mensen nu tegen houden. Elementen die nu het gebruik van een huidige route of het overwegen van het gebruik van de active modes tegenhouden. Het daadwerkelijk gezonder maken van de huidige infrastructuur en de omgeving kan pas beginnen wanneer een effectief netwerk is gerealiseerd waar geen *missing links* meer in te vinden zijn. Aanvullingen maken op een netwerk of het completeren hiervan kan natuurlijk ook gelijk op een meer gezonde manier mag worden gedaan.[172] Het is het meest duurzaam als een nieuwe project gelijk beweegvriendelijke word uitgevoerd en wanneer werk met werk gemaakt word. Dit wil zeggen dat bij nieuwe projecten die een *missing link* invullen gelijk gezond ontworpen dient te worden om *kwaliteit* te brengen.

Het gezond inrichten van de leefomgeving hangt sterk samen met de ambitie van gezonde verstedelijking zelf. Het zodanig ontwerpen en programmeren van het stedelijk weefsel zodat het leidt tot een verbetering van het welzijn en het welbevinden van inwoners.[173] Gezonde verstedelijking is het zodanig ontwerpen en inrichten van de stad dat deze vanuit economisch, ecologisch en menselijk oogpunt gezond en aantrekkelijk is. Een gezonde stad beschermt de gezondheid van mensen, verleidt tot gezond gedrag en bewegen. In aanvulling daarop draagt het bewezen bij aan het gedrag, leefstijl, saamhorigheid en ruimtelijke inrichting waarbij aan de gezondheid. Samen werkt dit aan de kwaliteit van leven van mensen. Dit vraagt vrijwel per definitie om een integrale en duurzame aanpak. Gezonde verstedelijking is een breed begrip dat samenhangt met de ruimtelijke ordening en de inrichting en het gebruik van onze leefomgeving. Het legt gelijktijdig en in samenhang verbindingen tussen verschillende beleidsdomeinen voor het oplossen van gezonde en duurzame stedelijke opgaven. Healthy Urban Living richt zich er op om de overbrugging te maken van een oude stad, via een stad met 'basis' kwaliteit naar een nieuwe stad. In de nieuwe stad is beweging natuurlijk. Duurzame mobiliteit en een groene inrichting van de leefomgeving zijn er vanzelfsprekend.[174] In de transitie van de 'oude' stad naar het nieuwe model is de leefbaarheid dan ook een groot doel op zich. De ideale woonomgeving

---

[169] Public Health England. (2013). *Obesity and the environment: increasing physical activity and active travel*, p7

[170] Pyöräliikenne Helsingissä http://pyoraliikenne.fi/suunnittelun-perustiedot/

[171] Gemeente Rotterdam. (2015). *Fietsen heeft voorrang, Fietsplan Rotterdam 2015-2018*, p23

[172] Jessica E. Schoner - David M. Levinson. (2014) *The Missing Link: Bicycle Infrastructure Networks and Ridership in 74 US Cities*

[173] Ruimte met Toekomst, inspiratie voor een duurzame leefomgeving http://www.ruimtemettoekomst.nl/

[174] Technische Universiteit Eindhoven. (2014). *'Bouwen aan een gezonde stad' Luchtbeleid in het perspectief van gezonde en duurzame verstedelijking*,

is zo leefbaar mogelijk, dankzij een prettig stadsklimaat en de active modes. Veel van deze begrippen zijn met elkaar verweven, wat spreekt voor een integrale aanpak en multidisciplinaire samenwerking van professionals.

De manieren om gezond te ontwerpen, en dus gezondheid een plaats te geven in de alledaagse leefomgeving, zijn divers. Er kan bijvoorbeeld worden ingezet op één van de volgende twee strategieën: het inrichten van de omgeving middels één of meerdere opvallende ontwerpelementen of het inrichtingen van de openbare ruimte middels *kwaliteit*.

Opvallende ontwerpelementen[175]
Zijn er unieke of kenmerkende elementen opgenomen in het ontwerp van het project, die symboliek met zich mee brengen? Wat moet er voor zorgen dat mensen kiezen voor het gebruik van juist dit stuk infrastructuur? Dit kunnen veel verschillende soort ontwerpelementen zijn, groot of klein. Nudging[176] is hier een voorbeeld van.

Kwaliteit van de openbare ruimte[177]
Op welke manier draagt het project bij aan de leefomgeving? Gaat het project verder dan alleen de functionele werking van fiets- of wandelverbinding? De bijdrage aan de openbare ruimte bepaald voor een groot deel de gezonde kwaliteit die kan worden geboden aan gebruikers en niet gebruikers. Werkt de ruimte uitnodigend? Is het een verblijfsruimte voor iedereen?

11.7.6 Het verbeteren van de algemene gezondheid

De algemene gezondheid, en het stadsklimaat, zijn centrale onderwerpen in Gezonde Verstedelijking. Wat is de brede Health Impact van een projectalternatief?

In het verlengde van gezondheidsverbeteringen door de active modes en het gezond inrichten van de leefomgeving ligt ook de algemene gezondheid. Aan dit deel van de het afwegingskader dient vooral gewerkt te worden als raming voor de toekomst. Welke algemene verbeteringen kunnen er worden verwacht naast de directe winsten die behaald worden door een grotere modal shift[178] naar de active modes of een gezonde ontwerphandleiding voor de buitenruimte?

- Luchtkwaliteit, als gevolg van een vermindering van autogebruik en dus mindere CO_2 emissies;
- Het verlagen van geluidshinder van verkeer, wat lijdt tot beter slapen van buurtbewoners;
- Het verlagen van verkeersdrukte en het aantal verkeersongevallen, door de afname van het aantal auto's;
- Het welzijn van mensen verhoogt doordat er dankzij actieve mobiliteit meer mensen op straat zijn, op alle uren van de dag;
- Het verhogen van belevingswaarde van de openbare ruimte, wat leidt tot betere mentale gezondheid als gevolg van een *gezonde* inrichting (NICE, 2012)[179].

Een manier waarop de raming van de algemene gezondheidswinst kan plaatsvinden is vooraf tijdens de verkennings- en criteriafasen. Hier dienen targets geformuleerd te worden voor het effect van een toename van het gebruik van de active modes. Hoe veel gebruikers zal een fiets- of looproute aantrekken? Hoe kan dit worden beargumenteerd of gemodelleerd? Er zijn steeds meer softwarepakketten op de markt die routekeuze en vervoerswijzekeuze laten zien, ook voor de active modes. Dit soort nieuwe mogelijkheden zullen ook bijdrage aan de integrale manier

---

[175] Hogeschool Rotterdam/De Urbanisten. (2013). *Functional Ambiance: een nieuwe manier van ontwerpen aan stadsstraten*, Bachelor Ruimtelijke Ordening en Planologie, Hogeschool Rotterdam, Instituut voor de Gebouwde Omgeving, p30

[176] R. Thaler and C. Sunstein. (2008). *Nudge*, Penguin Books,

[177] Nederlands Instituut voor Sport en Bewegen. (2013). *Beweegvriendelijke Omgeving: reisgids met ervaringen, inspiratie en instrumenten*

[178] Lawrence D. Frank & Gary Pivo. (2005). *Impacts of Mixed Use and Density on Utilization of Three Modes of Travel: Single-Occupant Vehicle, Transit, and Walking.* TRANSPORTATION RESEARCH RECORD 1466

[179] National Institute for Care and Health Excellence. (2012). *Physical activity: walking and cycling*

van formuleren en beoordelen van de ambitie en het opstellen van doeltreffende doelstellingen om aan het belang van stakeholders te voldoen.
Deze stap bepaalt dan ook in grote mate wat de integraliteit van een plan is of kan zijn op het gebied van de algehele meetbare resultaten. Om hier vorm aan te geven dienen zo veel mogelijk tools, 'decision support instruments'[180], gecombineerd te worden. Zo ontstaat een overzicht met brede scope, bijvoorbeeld in de vorm van een Health Impact Assessment.[181]

11.7.7 Het gebruik van een integrale aanpak

De werkvorm en de projectontwikkelingsvorm kunnen veel effect hebben op de mogelijke projecteffecten. Sturing en assessment van de integrale aanpak zijn van grote waarde.

De projectaanpak is ook zeker een onderdeel van het afwegingskader. Wordt er bijvoorbeeld in multidisciplinaire teams gewerkt, of werkt een projectteam nog voornamelijk binnen de eigen sector of organisatie? Dit bepaald voor een groot deel de mogelijkheid tot integraliteit in zowel de planvorming als in de ambities en de doelstellingen van het project zelf. De organisatie van een stuurgroep kan hier vele voordelen bieden om de uitwerking van doelstellingen te structureren. Daarnaast kan dit voor de organisatie en structuur van de planfases uitkomsten bieden.[182] Bij het opzoeken van synergie[183] bij het zetten van stappen in de richting van een integrale invulling van het vraagstuk van gezondheidsbevordering. Er kan gewerkt worden aan het opstellen van leidraden die gezondheid bevorderen door middel van inrichting en gedragsbeïnvloeding, aangevuld met flankerende maatregelen.[184] In het voorbeeld van de Britse organisatie National Institute for Care and Health Excellence wordt samengewerkt volgens de methode van de 'joint strategic needs assessment'. Met die methode wordt gezocht naar integrale doelen. De werkwijzen zijn zo ingesteld dat het rendement van de maatregelen hoger is. De combineerde aanpak zorgt er voor dat gecombineerde projecteffecten optreden die een bredere context en samenwerken met andere maatregelen.[185] Door het toepassen van deze techniek kan ook gezorgd worden voor een vroege implementatie van gezondheid in het planproces, bijvoorbeeld al in de conceptfase.

Uit de verkenningsfase dient een lijst voort te komen met alle gedeelde belangen die door een stuurgroep wordt gedragen. Dit kunnen diverse belangen zijn, die vertaald dienen te worden naar ambities en doelstellingen. Gebruikmakend van de 'joint strategic needs assessment' kunnen deze belangen worden geraamd en samengebracht worden op synergie. Tijdens de vertaalslag van belangen naar projectdoelen en de integratie van doelen van het project kan vervolgens een checklist worden gemaakt met welke doelen reeds zijn opgenomen in het plan en welke er nog missen om een geambieerde mate van integraliteit te bewerkstelligen.[186] Hier speelt de voortvarendheid van een stuurgroep een grote rol. De onderlinge verantwoordelijkheden dienen zo ingericht te zijn dat de integrale aanpak het grootste belang heeft. De focus van de aanpak zou moeten liggen op 'wat kunnen we nog meer doen?' in plaats van 'doen we al genoeg om een richtlijn te halen?'.

De vorm van projectontwikkeling, zoals in de eerste alinea werd aangestipt, kan veel effect hebben op de integrale mogelijkheden van het project. Hier horen een aantal vragen bij die samen een antwoord kunnen geven op de samenwerkingsmogelijkheden van een projectteam. In welke werkvorm is het project ontwikkeld en hoe is de transparantie en burgerparticipatie voorzien? De integraliteit van een project kan bepalen in welke mate gezondheid een plaats in kan nemen tijdens het ontwerpproces en in het uiteindelijke geprefereerde projectalternatief. De ontwikkelvorm neemt hierbij een belangrijke rol in. Is het een publiek-private samenwerking of wordt er bijvoorbeeld gewerkt met een stuurgroep?

---

[180] Wikipedia https://en.wikipedia.org/wiki/Decision_support_system
[181] World Health Organisation http://www.who.int/hia/en/
[182] Hedeman, B., H. Fredriksz en G.Vis van Heemst. (2009). *Projectmanagement op basis van PRINCE2 Editie*
[183] Niek Mouter TU Delft http://www.mkba-informatie.nl/mkba-basics/abc-van-de-mkba/synergie-effecten/
[184] National Institute for Care and Health Excellence. (2007). *Behaviour change: general approaches*
[185] Government of the United Kingdom https://www.gov.uk/government/publications/joint-strategic-needs-assessment-and-joint-health-and-wellbeing-strategies-explained
[186] Rijkwaterstaat. (2015). *Handleiding Omgevingswijzer; Duurzaamheid op basis van people, planet en profit*

11.7.8 Modal shift naar de active modes

Het verhogen van het gebruik van de active modes ten opzichte van andere modes kan middels beleid en infrastructuur gebeuren. Strategie en doelstellingen dienen te matchen.

Het ondersteunen van het aanzetten tot meer gebruik van fietsen en lopen is een van de hoofddoelen van het afwegingskader Healthy Urban Living. Beide modaliteiten zijn een middel voor gezonde en duurzame mobiliteit. Dankzij de directe en indirecte bevorderingen van de gezondheid aan de hand van de active modes wordt een zeer doeltreffend middel geboden. Dit past bij de doelstellingen van het verbeteren van de algemene gezondheid in de stad. De trend van stijgend fietsgebruik en van meer en verder lopen is waarneembaar en zal zich ook in de komende tijd doorzetten.[187] Het omzetten van een deel van de automobiliteit in fiets- of voetgangersmobiliteit zal bijdragen aan een verbeterd stadsklimaat. Het zal leefbaarder worden dankzij een focus op schone mobiliteit.

Vaak word de fiets beschouwd als effectief vervoersmiddel voor woon-werkverkeer tot 7,5 kilometer. Dit is voor veel mensen niet genoeg om op hun werk te komen. Door een fiets te voorzien van een elektromotor en er een elektrische fiets van te maken kan al veel veranderen. Het fietsen word comfortabelere en sneller en de actieradius neemt in veel gevallen toe tot 15 kilometer, wat de opties enorm vergroot voor het vervoersmiddel.[188]
Deze toevoeging aan de fiets kan het als meer volwaardige concurrentie ten opzichte van de auto positioneren. Zo kunnen een groot aantal nieuwe doelgroepen worden aangesproken zoals 50+ of minder trapvaardigen. Een simpele elektromotor kan er voor zorgen dat mensen hun auto laten staan en voor de fiets kiezen. Dit is een vorm van duurzame, actieve en gezonde mobiliteit die bij draagt aan het verwezenlijken van de Bereikbare, Slimme en Gezonde Stad.

Het merendeel van de mobiliteitsplannen in Nederland en het buitenland zet al in op verhoging van het aandeel van de active modes als onderdeel van het transportsysteem. Dit zal alleen verder gaan toenemen aan de hand van afwegingskaders als Healthy Urban Living. De maatregelen die gebruikt kunnen worden om het aandeel fietsen of lopen te vergroten is echter wel context gebonden. De maatregelen kunnen niet direct uit een ideeënboek worden gehaald zonder vertaalslag. Daar is nieuwe kennis voor nodig, en kan het bewustzijn worden verhoogt.

Aansluiten bij lokale belangen moet centraal staan in een project; bijvoorbeeld door de waardering van de fiets te verhogen. Dit kan op straatniveau door betere en snellere infrastructuur aan te leggen voor fietsers en voetgangers. Een mogelijkheid op beleidsniveau is een andere invulling te geven aan de mobiliteitsagenda. Het aanleggen van fietspaden die korter in afstand zijn en de gebruiker kortere reistijd bieden ten opzichten van gemotoriseerd vervoer is hier een goed voorbeeld van. Dit voorbeeld zorgt zowel voor een verhoogde veiligheid voor de gebruikers van de active modes als voor een verhoogd aandeel voor het gebruik van de active modes.[189] Snelfietsroutes of fietssnelwegen zijn hier duidelijke voorbeelden van.[190] Dit soort fysieke maatregelen, die vanuit prioritering zijn opgesteld, kunnen veel bijdragen aan de modal shift.

[187] Ministerie van Infrastructuur en Milieu. (2015). *Mobiliteitsbeeld 2015*, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, p18-19
[188] Ministerie van Infrastructuur en Milieu. (2015). *Mobiliteitsbeeld 2015*, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, p20-24
[189] Publicspace.org. (2014). *Baana pedestrian and bicycle corridor: Helsinki Finland*, p1-2
[190] Fietsersbond. *Fiets filevrij 'Bereikbaarheid door snelle fietsroutes'* http://www.fietsfilevrij.nl/

11.7.9 Het vooropstellen van fietsen en lopen, boven andere modaliteiten

De positie van de active modes ten opzichte van andere vervoersmogelijkheden kan de mogelijkheden van de gezonde mobiliteit in de stad bepalen. Hoe word hier op ingezet?

Een stap in de goede richting wat betreft het verhogen van het gebruik van het fietsen en lopen is het anders inzetten van deze modaliteiten. Decennialang is er vooral veel op automobiliteit ingezet in veel steden in binnen- en buitenland, met als gevolg dat veel steden er uit zien als autosteden. Dit is niet het wensbeeld voor een schone en duurzame toekomst, zeker niet wat betreft de leefomgeving en het stadsklimaat. Door de prioriteiten anders op te stellen, *meer* op de active modes, kan er ruimte ontstaan voor deze zachtere en gezondere vormen van transport.[191]

Het beste voorbeeld hiervan is het Vlaamse leidraad STOP: de prioriteit gaat eerst naar Stappen (lopen), dan Trappen (fiets), vervolgens Openbaar vervoer en dan pas naar Personenwagens. Deze leidraad is volledig gebaseerd op de wenselijkheid van de modaliteiten.[192] De impact van de vervoersvorm op ruimte (o.a. parkeerruimte) en gezondheid (o.a. beweging versus fijn stof) neemt daarnaast toe naarmate men naar een volgende vorm overschakelt. Fietsen en lopen zijn het gezondst en gemotoriseerd vervoer is het minst gezond. Daar bovenop neemt ook de CO_2-uitstoot gradueel toe, waarbij personenwagens een verhoudingsgewijs sterkere impact hebben.[193] Er zijn echter in de verwezenlijking van deze ambitie drie stappen: prioriteiten stellen, toegankelijke infrastructuur realiseren en deze effectief inzetten. Pas wanneer de stappen samen kunnen worden ingezet dan is er sprake van integraal beleid. De active modes worden hier ingezet als middel om de gezondheid van iedere gebruiker te stimuleren. Kwaliteit van de buitenruimte is in veel opzichten dan ook pas het begin.

Wanneer tijdens de verkenningsfase eerst het belang van het langzame verkeer wordt behartigt dan gaat hier ook de meeste aandacht naar uit. Dit zal in veel gevallen leiden tot een kwaliteitsimpuls van de infrastructuur, wat leidt tot meer lopen en fietsen. Andere voorbeelden van initiatieven zijn het aanleggen van fietssnelwegen, shared space gebieden of het opstellen van groene golven voor langzame mobiliteit bij stoplichten. Het aanbieden van voorzieningen zoals oplaadpunten voor elektrische fietsen, OV fietsen op P+R parkeerplaatsen of fietsdeelsystemen in de binnenstad kunnen ook doeltreffend zijn. Voor de voetganger kan gedacht worden aan een effectief en gebruiksvriendelijk systeem van *wayfinding*, of routegeleiding, middels informatiezuilen of bebording die een snelle route aangeeft voor de lopende bezoeker of stedeling.[194] Het aanleggen van infrastructuur zoals een *subway* of *underpass*, een tunnel onder een drukke verkeersweg door waarmee ook verkeerslichten kunnen worden vermeden. Dit zijn een effectieve voorbeelden van middelen om barrières weg te nemen en een gunstige concurrentiepositie voor de active modes te creëren.[195]

[191] Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport. (2015). *Ruimte en gezondheid, een vanzelfsprekende combinatie? Een verkenning naar de relatie tussen ruimtelijke ordening en gezondheid vanuit het ruimtelijke, milieu- en volksgezondheidsdomein*, RIVM rapport 2015-0002, H. Kruize et al., Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu,

[192] Netwerk Duurzame Mobiliteit http://www.duurzame-mobiliteit.be/stop-het-gemeentelijk-mobiliteitsbeleid

[193] Wikipedia https://nl.wikipedia.org/wiki/STOP-principe

[194] the Welsh Government. (2013). *Design Guidance Active Travel Wales*, p166-169

[195] the Welsh Government. (2013). *Design Guidance Active Travel Wales*, p140-143

11.7.10 Kosteneffectieve investeringen en HEAT

De te waarderen gezondheidswinst kan middels een kosten-baten verhouding worden beschreven om inzicht te krijgen in de projecteffecten; transparantie en draagkracht.

Kosten zijn zoals bij ieder project een factor van belang. Veel projecten zijn onderhevig aan politieke besluiten voordat zij doorgang kunnen vinden. Het is belangrijk dat een plan op de uitvoeringsagenda kan worden gepositioneerd door positief op te vallen en aan het breed gedragen maatschappelijk belang te werken. Een sterk, en tevens traditioneel, middel om dit te bewerkstelligen is om een project met een positieve kosten-baten verhouding wat maximaal resultaat heeft met de gebruikte middelen. Dit klinkt als een normale gang van zaken, maar word gecompliceerder wanneer gewerkt word met een MKBA voor de beschouwing van de gemaakte kosten tegenover de voorziene baten.

Projecten die een duidelijke positieve kosten-baten verhouding hebben zullen ook vanuit de gemeenschap meer draagkracht krijgen; of in ieder geval vanuit de politiek. Dit komt door de ontwikkelmogelijkheden; bij het vaststellen van een budget voor mobiliteit of verkeer en vervoer moeten altijd keuzes worden gemaakt. Hier kunnen projecten wel of niet in aanmerking komen voor realisatie vanwege hun kosten of doeltreffendheid. Beide factoren kunnen voor of tegen een project werken wanneer de voordelen moeilijk inzichtelijk kunnen worden gemaakt. Transparantie is zeer belangrijk. Dit aspect word steeds meer van belang bij de aanbesteding van gelden binnen de publieke sector voor het algemeen nut.

De diepgang in de vertaling van de baten naar een positieve verhouding in relatie tot verwachte kosten is noodzakelijk. Zo kan een innovatief en duurzaam projectalternatief de kans krijgen op eenzelfde wijze gemeten te worden tegen een minder voortvarend projectalternatief. Dit vergt een gelijke manier van afweging en beoordeling. Het is hierbij noodzakelijk dat in één model kan worden gezien wat de beoogde resultaten kunnen zijn. Dit geeft de mogelijkheid om alternatieven te bediscussiëren op hun gezondheidseffecten. Dit is een verlengde van de functionaliteit van de MKBA. Dit zal in samenwerking met richtlijnen de basis voor het kader Healthy Urban Living vormen en ondersteuning bieden.

Een marktvoorbeeld van een middel wat nu al gebruikt word in het werkveld zijn de *'Health Economic assessment tools for walking and for cycling'* [196] van de Europese afdeling van de Wereldgezondheidsorganisatie. Met dit gereedschap kan de kosteneffectiviteit van investeringen in de fiets- en loopinfrastructuur worden gemeten. In veel gevallen is te zien dat budget vrijmaken voor de active modes een veel hoger rendement heeft als investeringen voor gemotoriseerd vervoer. Dit kan wel oplopen tot 20 maal de kosteneffectiviteit in het geval van de aanleg van een fietslink versus de aanleg van een autoweg. Het gaat niet alleen de waarde van het 'besparen' op auto infrastructuur. De waardering van de meerwaarde van gezondheid en hoe dit kan worden uitgedrukt in een maatschappelijke kosten- en baten analyse is eveneens van belang. Dit zorgt er voor dat investeringen in de mobiliteit tegen elkaar kunnen worden afgezet, zodat gezien kan worden bij welke impuls de voordelen het grootst zullen zijn.

[196] World Health Organisation http://www.heatwalkingcycling.org/

11.7.11 Duurzame waardecreatie en maatschappelijk belang

Het dienen van het publieke belang en het creëren van gezondheidsverbeteringen als duurzame waarde kunnen een zeer belangrijke rol spelen voor de draagkracht van een plan.

Rendabele oplossingen met een lange levensduur genieten in vrijwel alle afwegingskaders de voorkeur boven oplossingen die een 'quick fix' bieden. Dit past volledig in de verwachtingen die horen bij de doelstellingen die voor zowel gebiedsontwikkeling als mobiliteitsontwikkeling worden gesteld in de huidige leidraden. *Sustainable Development* moet leiden tot een aanzet waarbij er projectplanning meer waarde gehecht gaat worden aan de kwaliteit tijdens de levensduur van een project. De effecten die een project tijdens een lifecycle heeft en de toekomstperspectieven van de positionering van een project zijn van grote waarde.[197]

Duurzame waardecreatie is dan ook een aspect waar op ingezet moet worden bij het opstellen van maatregelen en projecten die aanpassingen van de leefomgeving nastreven. Aanpassingen aan de buitenruimte moeten een bijdragen leveren aan een meer leefbare en energieke stad, door op een innovatieve wijze nieuwe kwaliteit toe te voegen aan de openbare ruimte. Dit kan ook op verschillende schaalniveaus: van de wijk, de buurt, het dorp of de stad of nationaal. Welke doelgroepen dient in het bijzonder aangesproken te worden? Of is de wens juist dat iedereen geraakt word door een zo breed mogelijke toevoeging of aanpassing. Door scherp te stellen wat de ambities van een project of maatregel zijn kan worden vermeden dat de toegankelijkheid niet optimaal is. Er kan bijvoorbeeld voor worden gezorgd dat meerdere belangen worden geïntegreerd, voor meerdere modaliteiten of meerdere doelgroepen. Het maken van een eenduidige analyse vooraf kan hier werken om de effecten te maximaliseren.

De beoogde waardecreatie kan via drie manieren, die bijdragen aan een breder belang:

- Leefbaarheid en energie in de stad vergroten
- Belevingswaarde van de buitenruimte vergroten
- Schone en duurzame mobiliteit inzetten

Gezondheid als maatschappelijke waarde kan een projectalternatief mogelijkheden geven om levensvatbaarder te worden bij het afwegen van alternatieven. Dit kan door bijvoorbeeld beter aan te sluiten bij overkoepelend beleid of lokaal belang vanuit een gemeenschap te dienen. Hoe staat het project bekend bij een doelgroep of community? Hoe wordt er voor gezorgd dat omwonenden weten van de mogelijke projectalternatieven en hun gezondheidswaarde? Wat zijn de lokale belangen en hoe worden doelstellingen voor aanpassingen in de publieke ruimte ontvangen door de beoogde gebruikers?

Het draagvlak voor gezonde plannen is van groot belang voor het succes van een project. Maatregelen die inzetten op een maximaal gebruik van de infrastructuur die aangelegd word kan ook het publiek belang aanspreken. Werken aan het gemeenschappelijke belang van gezondheid, voor de eigen inwoners, moet centraal komen te staan.[198]

[197] Ministerie van Infrastructuur en Milieu. (2014). *Gebiedsontwikkeling Nieuwe Stijl: eerste stappen in de praktijk. Van Vinken naar Vonken*

[198] Rijkswaterstaat. (2014). *Gezonde verstedelijking, de invloed van ruimtelijke inrichting op de gezondheid van stadbewoners.* Lichtkogel 2014 nr. 2, Project De Lichtkogel,

11.7.12 Nudging en andere gedragsbeïnvloeding om ambities te verwezenlijken

De kracht van flankerende maatregelen bij een ontwerp zullen voor een aanzienlijk deel het succes van een projectalternatief bepalen. Hier kan de doorslag gevonden worden.

Het twaalfde principe is gedragsbeïnvloeding waarmee gezondheidsbevorderingen verwezenlijkt kunnen worden. Nudging, inspireren en stimuleren zijn begrippen die hier dicht bij elkaar liggen. Ze beschrijven het verschijnsel dat goede fiets- of loopinfrastructuur alleen niet genoeg is om mensen ook daadwerkelijk aan te zetten tot het gebruik van de active modes. Dit kan zijn voor bijvoorbeeld transportdoeleinde, voor woon-werk verkeer of een recreatief doeleinde.[199] De aanvullende maatregelen om potentiele gebruikers te overtuigen van de active modes gebruik te maken zijn in veel opzichten net zo belangrijk als het realiseren van de infrastructuur zelf.

Met welke boodschap wordt een projectalternatief gebracht? Wat zijn de flankerende maatregelen die er voor moeten gaan zorgen dat de route veel gebruikt gaat worden? Hier kan aan een heel divers aantal maatregelen worden bedacht die er afzonderlijk of samen voor dienen te gaan zorgen dat een stuk infrastructuur veel gebruikt gaat worden. Zowel een doelgroepaanpak of als stadsbrede maatregelen kunnen worden ingezet om maatregelen effectief te introduceren.

Voor het specifieke geval van het Verenigd Koninkrijk is het vooral belangrijk om iedereen aan te spreken met acties voor de promotie van actief transport. Ter bestrijding van welvaartsziekten die centraal staan voor het beleid omtrent mobiliteit.[200] Het oplossen van gezondheidsongelijkheden is een belangrijke drijfveer. *Nudging* kan zeker in dit land worden ingezet als middel om doelgroepen aan te spreken om de active modes een kans te geven. Dit kan recreatief of als vervoersmiddel zijn. Veel mensen weten niet goed hoe ze met de active modes moeten beginnen. Het kan voor deze doelgroep zeer aanstekelijk werken om van een *change advocate* te horen op welke manieren de gezondheidsbevorderingen van de active modes binnen handbereik kunnen worden gebracht.[201] Dit is een andere aanpak dan via een grote nationale PR campagne, en zet zich meer in om de lokale gemeenschap aan te spreken en hierdoor ook vaak de lokale doelgroepen. Bijkomend voordeel van een doelgroepaanpak is dat deze vaak meer kosteneffectief is dan een grote en ongerichte actie op nationaal niveau.

Er wordt in de Nederlandse literatuur veel gesproken over de volgende drie begrippen, die wanneer zij samen ingezet worden een effectieve pakket brengen. Het gaat hier om zowel het aanleggen van de infrastructuur als om de zogeheten *flankerende maatregelen* vormen: hardware (fysieke infrastructuur), orgware (door wie, en in welk verband werkt men samen?) en software (activiteiten, voorlichting en communicatie). Iedereen wil kunnen fietsen en kunnen meegenieten van de gezondheidsvoordelen die dit te bieden heeft.[202] Toegankelijkheid en sociale gelijkheid zijn belangrijke onderwerpen, want iedereen zou moeten kunnen profiteren van publieke investeringen.[203] Doelgroepaanpak is dan ook een middel om meer mensen te bereiken met de aanvullende voordelen die het fietsen kunnen bieden.[204]

---

[199] National Institute for Care and Health Excellence. (2007). *Behaviour change: general approaches*

[200] National Institute for Care and Health Excellence. (2012). *Physical activity: walking and cycling*

[201] Sport England. (2015). *Active Design: Planning for health and wellbeing through sport and physical activity*, p48-51

[202] Nederlands Instituut voor Sport en Bewegen http://www.nisb.nl/bekijk-ook/factsheet-bvo-model-nisb.pdf

[203] the Welsh Government. (2013). *Design Guidance Active Travel Wales*, p10-16

[204] National Institute for Care and Health Excellence. (2007). *Behaviour change: general approaches*, p19

Samenvatting

Principes	Samenvatting
Projectevaluaties van kleinere projecten	• Evaluatie en beoordeling van integrale projecteffecten • Controle van motieven en doelstellingen en hun beoogde effecten • Projectevaluatie tijdens alle projectenfasen • Toetsing van hardware, orgware en software • Beoordeling van toekomstperspectief
Omgevingsscenario's en projectalternatieven	• Aanvulling op de OEI en MKBA • Zoektocht naar de meest integrale oplossing • Ruimte voor innovatie van kleine infrastructurele projecten • Meer alternatieven -> betere bediscussieerbaarheid
MKBA-extra	• Betere beoordeling van innovatieve maatregelen en projectalternatieven • Waardering van gezondheid, gelijk aan andere waarden • Het inzichtelijk maken van gezondheidsbevorderingen als bewijslast • Positieve kosten-baten verhouding
Gezondheidsbevorderingen door de active modes	• Effectief combineren van directe en indirecte gezondheidsverbeteringen • 'Transportation and health: a true partnership' • Toegankelijkheid voor alle doelgroepen doet meer fietsen
Gezond inrichten van de leefomgeving	• Kwaliteit doet bewegen. Fysieke inrichting van de openbare ruimte moet hoogwaardig en uitnodigend zijn • Ontwerp is het begin, maar dient wel als een solide basis wanneer missing links weggenomen worden • Integraal ontwerpen voor de gezondheid • Het opnemen van opvallende ontwerpelementen kan uitnodigen tot levendig gedrag
Het verbeteren van de algemene gezondheid	• Schaalvergroting van individuele winst naar stedelijke vooruitgangen • Monitoring en terugkoppeling combineren om gezondheidswinst in kaart te brengen • Het beoordelen van projectalternatieven met integrale tools om de Health Impact in kaart te brengen
Het gebruik van een integrale aanpak	• Multidisciplinaire projectteams en samenwerken • Opzoeken van synergie en combineren van aanpakken • Opzetten van een stuurgroep bestaande uit diverse verantwoordelijken • Opzetten van een matrix met belangen en doelstellingen daar aan gelieerde projectdoeleinden
Modal shift naar de active modes	• De fiets maken tot het vervoersmiddel voor afstanden tot 7,5 km • De elektrische fiets maken tot het vervoersmiddel voor afstanden tot 15 km • Inzet op de volwaardigheid van lopen en fietsen voor woon-werkverkeer • Inzet van de active modes als onderdeel van een brede transportketen
Het vooropstellen van fietsen en lopen, boven andere modaliteiten	• Meer kansen voor de active modes dan voor andere modaliteiten • Fietsen moet de logische en gezonde keuze zijn in de stad • Prioriteiten stellen, toegankelijke infrastructuur realiseren en deze effectief inzetten • Inzetten op gebruiksvriendelijkheid en beleving
Kosteneffectieve investeringen en HEAT	• Positieve kosten-baten verhouding is de basis • Draagkracht door effectieve investeringen is van groot maatschappelijk belang • Transparantie met betrekking tot goede en effectieve besteding van publieke gelden • De waardering van gezondheid in geld • Gebruik van tools zoals HEAT die investeringen in kaart brengen en hun waarde
Duurzame waardecreatie en maatschappelijk belang	• Sustainable Development • Aanpassingen aan de openbare ruimte moeten waardecreatie bewerkstelligen • Per schaalniveau aansluiten op de lokale belangen • Duidelijke burgerparticipatie opzoeken om effecten te optimaliseren • Drie manieren: Leefbaarheid en energie in de stad vergroten, Belevingswaarde van de buitenruimte vergroten en Schone en duurzame mobiliteit inzetten
Nudging en andere gedragsbeïnvloeding om ambities te verwezenlijken	• Nudging, inspireren en stimuleren • Goede infrastructuur alleen is niet genoeg om mensen op de fiets te krijgen • Kleinschalige doelgroepaanpak is doeltreffend • Combinatie van verschillende vormen van motiveren leid tot succes • Nudging inzetten op het juiste moment en bij de juiste doelgroep

Tabel 43: Samenvatting principes Healthy Urban Living

11.8 Vragenlijst

De vragenlijst waarmee de waardering van de twaalf principes wordt uitgewerkt tot de spidergraph zullen voor ieder van de twaalf onderwerpen vragen worden gesteld die helpen om de ambitie te bepalen en zo de waardering van +6, +4, +2, 0, -2, -4 of -6:

- *Zeer welzijnsverhogende (+6)*
  Dit ambitieniveau geeft actieve stimulans aan gezond gedrag en sociale ontplooiing en ontmoeting en de bescherming tegen schadelijke effecten op de gezondheid
- *Gemiddeld welzijnsverhogend (+4)*
  Dit ambitieniveau geeft actieve stimulans aan gezond gedrag en de bescherming tegen schadelijke effecten op de gezondheid
- *Welzijnsverhogend (+2)*
  Dit niveau stelt de verhoogde mogelijkheid tot bewegen voor, wat zou kunnen leiden tot gezonder gedrag.
- *Instandhouding van het huidige welzijnsniveau (0)*
  Dit ambitieniveau draagt bij aan de bescherming tegen schadelijke effecten op de gezondheid
- *Welzijnsverlagend (-2)*
  Dit ambitieniveau verlaagt de veiligheid en verlaagt in beperkte mate de gezondheid
- *Gemiddeld welzijnsverlagend (-4)*
  Dit ambitieniveau verlaagt de veiligheid en heeft een gemiddeld negatief effect op de gezondheid.
- *Zeer welzijnsverlagend (-6)*
  Dit ambitieniveau verlaagt de veiligheid en heeft een sterk negatief effect op de gezondheid.

Voor de vragenlijst worden alle twaalf onderwerpen behandeld:

1. Projectevaluatie;
2. Omgevingsscenario’s en projectalternatieven;
3. MKBA-extra;
4. Gezondheidsbevorderingen door de active modes;
5. Gezond inrichten van de leefomgeving;
6. Het verbeteren van de algemene gezondheid;
7. Integraliteit;
8. Modal shift naar de active modes;
9. Vooropstellen van fietsen en lopen;
10. Kosteneffectiviteit;
11. Duurzame waardecreatie;
12. Gedragsbeïnvloeding.

Kanttekening bij het invullen van de vragenlijst is dat de expertise van de gebruiker die de vragenlijst invult bepalend kan zijn voor de resultaten en daarmee het in beeld brengen van de ambitie van een projectalternatief.
Er zijn vijf vragen per principe die kunnen beantwoord worden met antwoord positief of negatief. Dit levert voor de zeven waarderingsmogelijkheden deze mogelijkheden op:

Waardering	Beantwoording vragen
+6	**5**x positief
+4	**3**x positief
+2	**1**x positief of **1**x meer positief dan negatief
0	Gelijk of conflicterend
-2	**1**x negatief of **1**x meer negatief dan positief
-4	**3**x negatief
-6	**5**x negatief

Tabel 44: Scoring vragenlijst

11.8.1 1. Projectevaluatie

"Op welke wijze is projectevaluatie op integrale wijze in de ambitie van het project verweven en hoe is dit onderdeel van het projectproces?"

De vragen voor de projectevaluatie zijn:

1. *"Is projectevaluatie in het proces verweven in de uitgangspunten van het project?"*

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

2. *"Is projectevaluatie transparant en zijn resultaten inzichtelijk voor belangstellenden?"*

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

3. *"Doorloopt de evaluatie alle stappen van het projectproces, van verkenningsfase tot de uitwerkingsfase?"*

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

4. *"Zijn er mogelijkheden voor gebruikers en belanghebbenden om mee te werken aan de evaluatie tijdens de planvorming en na uitvoering?"*

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

5. *"Is de evaluatie opgezet vanuit een integrale stuurgroep?"*

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

Waardering	Ambitie	Toelichting
+6	Deze evaluatie dient gedaan te worden in samenwerking met gebruikers en belanghebbenden. De resultaten van tussentijdse evaluatie kunnen het plan bijsturen.	Burgerparticipatie, PPS en andere samenwerkingsvormen zijn geïntegreerd ingevoerd in het proces.
+4	Het projectalternatief biedt mogelijkheden tijdens de uitwerking gevolgd te worden, vanaf de verkenningsfase tot aan de uitwerking.	Evaluatie door een onafhankelijke partij, wat lid is van de stuurgroep.
+2	Het projectalternatief biedt mogelijkheden geëvalueerd te worden tijdens opstartfase, en na realisatie.	Evaluatie door een onafhankelijke partij.
0	Het project kan alleen na realisatie gevolgd worden, door alle geïnteresseerde. Bijvoorbeeld door toepassing van Open Data.	Evaluatie door een onafhankelijke partij of intern.
-2	Het evaluatieproces is weinig transparant en de resultaten zijn beperkt beschikbaar.	Interne evaluatie.
-4	Er dient veel moeite te worden gedaan om de evaluatie te achterhalen.	Interne evaluatie met niet-standaard en niet makkelijk te interpreteren resultaten
-6	Het evaluatieproces is niet transparant en de resultaten worden niet gepubliceerd. Dit zorgt voor een cultuur van weinig vertrouwen.	Interne evaluatie met beperkte resultaten.

Tabel 45: Waardering 1. Projectevaluatie

11.8.2 2. Omgevingsscenario's en projectalternatieven

"Op welke manier dragen meerdere omgevingsscenario's, nulalternatieven en projectalternatieven bij aan de verbetering van de gezondheid?"

De vragen voor de omgevingsscenario's en projectalternatieven:

1. *"Is er bij het ontwikkelen van projectalternatieven gewerkt met omgevingsscenario's?"*

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

2. *"Is er bij het ontwikkelen van projectalternatieven gewerkt met nulalternatieven?"*

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

3. *"Is er bij het ontwikkelen van projectalternatieven gewerkt met ontwerpalternatieven?"*

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

4. *"Zijn er voor vragen 1, 2 en 3 meerdere opties meegenomen?"*

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

5. *"Is de bijdrage van scenario's en alternatieven aan de ontwikkeling van gezondheid beschikbaar en gewenst?"*

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

Waardering	Ambitie	Toelichting
+6	Er worden meerdere omgevingsscenario's, nulalternatieven en projectalternatieven ontwikkeld, die worden afgewogen op hun bijdrage aan de gezondheid. Hierbij is de projectdefinitie een doorlopend proces.	Onder leiding van een stuurgroep wordt gewerkt met geïntegreerde data aan de keuze voor de gezondste doelstellingen.
+4	Er worden meerdere omgevingsscenario's, nulalternatieven en projectalternatieven ontwikkeld	Onder leiding van een projectteam of stuurgroep wordt gewerkt met verschillende datasets voor gezond ontwerpen.
+2	Er worden meerdere omgevingsscenario's, nulalternatieven en projectalternatieven ontwikkeld, die worden afgewogen op hun bijdrage aan de gezondheid.	Geïntegreerde data leidt tot een proces wat inzet op de vertaling van belangen naar doelstellingen.
0	Er wordt ten minste één omgevingsscenario, nulalternatief en meerdere projectalternatieven ontwikkeld.	Met vaste data sets word gewerkt aan het afstemmen van de wens op de mogelijke oplossingsvarianten.
-2	Er wordt in één omgevingsscenario gezocht naar projectalternatieven.	Beschikbare data is beperkt of word niet ingewonnen. Richtlijnen bepalen voor het merendeel de oplossing.
-4	Er wordt één projectalternatief gemaakt, met beperkte ruimte voor scenario's of beschouwingen.	Er wordt weinig of geen rekening gehouden met de lokale context.
-6	Er wordt direct naar projectalternatieven gezocht.	Een oplossing komt hier 'uit het boekje' of is niet afgestemd op de lokale context.

Tabel 46: Waardering 2. Omgevingsscenario's en projectalternatieven

11.8.3 3. MKBA-extra

"Welke waarde representeert gezondheid voor de kosten-baten analyse en hoe verhoud deze waardering zich tot andere aspecten uit de MKBA?"

De vragen voor het principe MKBA-extra zijn:

1. *"Is gezondheid een waarde die voor komt in de MKBA?"*

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

2. *"Heeft gezondheid een gelijke duurzame waarde ten opzichte van andere duurzame aspecten?"*

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

3. *"Is gezondheid een kwantificeerbare waarde, die opgenomen kan worden in de berekening van de kosten-baten verhouding?"*

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

4. *"Is gebruik gemaakt van datasets die bewijslast vormen voor een positieve kosten-baten verhouding?"*

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

5. *"Vind er integratie van resultaten plaats tussen gezondheid en andere duurzame waarden?"*

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

Waardering	Ambitie	Toelichting
+6	Gezondheid is van gelijke waarde in een MKBA met andere doelstellingen als duurzaamheid, milieu en CO_2 uitstoot. Investeringen in gezond ontwerp worden gezien als *winst*.	De MKBA-extra geeft de mogelijkheid om gezondheid te integreren in huidige structuren, waarbij data word gebruikt om bewijslast *voor* gezond ontwerpen aan te bieden. (HEAT)
+4	De voordelen van gezondheidswinst worden vertaald in *geld*.	Gezondheid is een belangrijke term in de MKBA maar is nog niet volledig geïntegreerd met de andere waarden.
+2	Gezondheid is onderdeel van de MKBA, maar niet gelijk gewaardeerd met andere doelstellingen. De voordelen zijn nog opgenomen als 'niet kwantificeerbaar'.	Gezondheid is een aanvulling of 'plug in' voor de MKBA, maar vertaling van data naar voordelen is er nog niet.
0	Gezondheid is een op zichzelf staand thema, wat nog geen plaats heeft in de MKBA.	Integratie van resultaten blijft uit en het meten of bewijzen van gezondheidswinst is lastig.
-2	Het faciliteren van gezond ontwerp wordt gezien als een *kosten* en niet als een *baten*. Dit zorgt voor een slechte uitgangspositie.	De meerwaarde van gezondheid is niet evident en hier word niet op ingezet.
-4	Inpassing van gezondheid wordt gezien als belemmering van het planproces.	De bijdrage van gezondheid wordt vooral gezien als belasting op de planmogelijkheden.
-6	Gezondheid komt niet voor in de planvorming.	-

Tabel 47: Waardering 3. MKBA-extra

11.8.4 4. Gezondheidsbevorderingen

"Welke gezondheidsbevorderingen worden geboekt en komen deze vooral uit directe of indirecte winst?"

De vragen met betrekking tot de gezondheidsbevorderingen zijn:

1. *"Word gezondheidswinst vooral kleinschalig behaald?"*

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

2. *"Is gebruik gemaakt van effectieve doelgroepaanpak om de gezondheidseffecten verder te verspreiden?"*

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

3. *"Is bij inzet op gezondheidsverbeteringen specifiek ingezet op de active modes?"*

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

4. *"Worden directe en indirecte gezondheidsverbeteringen effectief gecombineerd?"*

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

5. *"Is er gecombineerde aanpak voor gezondheidsverbeteringen door inzet van hardware, orgware en software?"*

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

Waardering	Ambitie	Toelichting
+6	Algehele gezondheidsverbetering treedt op doordat directe en indirecte winst behaalt word door integrale toepassing van nieuwe infrastructuur en het beter benutten van bestaande infrastructuur. De gezondheidswinsten zijn er voor iedereen in de stad.	Het combineren van hardware, orgware en software zorgt voor verhoogt gebruik van de active modes, en voor welzijnsverbeteringen voor iedereen.
+4	Gezondheidswinsten worden op collectief niveau verkregen door gericht gebruik van nieuwe faciliteiten.	Beginnende aanpak waar hardware, orgware en software gecombineerd worden.
+2	Gezondheidswinsten worden behaald op individueel of doelgroep niveau door gericht gebruik en promotie van de active modes. Inzet op laagdrempelige introductie.	Effectieve doelgroepaanpak kan bijdrage aan een verspreiding van de gezondheidseffecten, maar nog geen totaalverbetering.
0	Winst wordt behaald op individueel niveau en bij projecten als 'bike to work' of soortgelijke initiatieven.	Dit zijn kleinschalige voordelen, die alleen doel treffen bij de gebruikers zelf.
-2	Fietsen en lopen worden gezien als losstaande activiteiten die geen extra aandacht vereisen.	Doordat er geen speciale aandacht naar de active modes gaat, vormen zij ook geen prioriteit.
-4	Er gaat niet afdoende budget naar de active modes, waardoor de kwaliteit van gebruik afneemt en dus de gezondheidswinst achteruit loopt.	Er niet genoeg aandacht voor de active mobiliteit vanuit beleid.
-6	Autogebruik is meer aantrekkelijk dan het gebruik van de active modes wat leid tot een verslechtering van de gezondheid.	Er is geen aandacht voor de active modes, wat bijvoorbeeld vervuiling door personenauto's alleen laat toenemen.

Tabel 48: Waardering 4. Gezondheidsbevorderingen

11.8.5 5. Gezond inrichten van de leefomgeving

"Is de leefomgeving zo ingericht dat deze uitnodig tot gezond gedrag en sociale ontplooiing en ontmoeting?"

De vragen voor het gezond inrichten van de leefomgeving zijn:

1. *"Is de inrichting van de publieke ruimte Duurzaam Veilig?"*

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

2. *"Is de scheiding tussen verkeer en verblijven gerealiseerd, en nodig de ruimte uit tot bewegen?"*

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

3. *"Is de publieke ruimte toegankelijk voor iedereen die wenst deel te nemen aan verblijven, recreëren of verplaatsen?"*

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

4. *"Is er een focus op kwaliteit, die uitnodigt tot sociale ontplooiing?"*

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

5. *"Is er een mogelijkheid voor bewoners en belanghebbende mee te werken aan het inrichten van de openbare ruimte zodat hun eigen wensen beter kunnen worden behartigd?"*

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

Waardering	Ambitie	Toelichting
+6	De omgeving nodigt uit tot beweging en sociale ontplooiing en bied gebruikers de kans elkaar te ontmoeten *op straat*.	Bewoners richten de stad in naar hun eigen wensen en plukken hier de vruchten van door de gezondheidswinst te benutten, fysiek en mentaal.
+4	Groene elementen en geschikt straatmeubilair dragen bij aan een prettig stadsklimaat waar mensen willen verblijven.	Kwaliteit doet bewegen!
+2	De omgeving nodigt uit tot beweging en bied ruimte tot recreëren voor iedereen. Scheiding tussen stromen en verblijven is waarneembaar, en op te merken op straat.	De scheiding tussen verkeer en verblijven in de openbare ruimte is er. De kwaliteit van de verkeersruimte is wel gezond en nodigt uit tot bewegen.
0	De inrichting van de buitenruimte is duurzaam en veilig.	De gezondheid wordt beschermt.
-2	Er is ontworpen en vormgegeven volgens richtlijnen, en er is weinig of niet gelet op de context of lokale belangen.	Er is geen zicht op de lokale belangen of hier word niet afdoende op gelet.
-4	De inrichting is onveilig en heeft averechtse gevolgen voor de gebruikers.	De belangen van de lokale gebruikers staan niet centraal bij het ontwerpen.
-6	De publieke ruimte heeft een negatief effect op de beweegmogelijkheden van gebruikers, en werkt in tegen de belangen van de gebruikers in de omgeving.	Doordat het overzicht in wensen en belangen ontbreekt worden maatregelen uitgevoerd die averechts werken.

Tabel 49: Waardering 5. Gezond inrichten van de leefomgeving

11.8.6 6. Het verbeteren van de algemene gezondheid

"Hoe word op een gezonde manier integraal ontworpen aan de buitenruimte, zodat het stadsklimaat verbeterd, de stadsmobiliteit en de beleving?"

De vragen voor het verbeteren van de algemene gezondheid:

1. *"Zijn er voor alle modaliteiten gelijke kansen in de stedelijke mobiliteit?"*

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

2. *"Is er afdoende infrastructuur aanwezig zodat persoonlijke beslissingen voor het gebruik van de active modes kunnen gebruiken?"*

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

3. *"Zijn er mogelijkheden voor toename van de verkeersveiligheid, en afname van het aantal verkeersslachtoffers?"*

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

4. *"Is er naast persoonlijke gezondheidsverbetering ook ingezet op de positieve neveneffecten van meer gebruik van de active modes?"*

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

5. *"Is er gebruik gemaakt van een integrale aanpak voor het verbeteren van het stadsklimaat, waar meetbare en integrale resultaten bij horen?"*

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

Waardering	Ambitie	Toelichting
+6	Nevendoelen als het stadsklimaat te verbeteren, de stadsmobiliteit te verschonen en de beleving van de stad te optimaliseren. Een integrale aanpak voor integrale resultaten.	Inzetten op winst op alle neveneffecten van verhoogt gebruik van de active modes levert maximale winst op
+4	De buitenruimte wordt gezond ontworpen zodat active modes zo veel mogelijk gestimuleerd worden	Het overzichtelijk in kaart brengen van de resultaten is hier belangrijk.
+2	De openbare ruimte wordt ingericht met prioriteit voor de active modes. Het faciliteren van persoonlijke beslissingen *voor* het gebruik van actief transport staat centraal in de ambitie.	Prioriteit voor de active modes is de eerste stap richting 'active mode'-minded ontwerpen en het behalen van resultaten.
0	De mogelijkheden die worden geboden aan de active modes en de personenauto of OV zijn gelijk, en winst voor de algemene gezondheid staat niet hoog op de agenda.	Gelijke mogelijkheden bied gelijke kansen; wat in de mobiliteitspraktijk vaak betekend dat auto's het voordeel hebben.
-2	Een project voor verbetering van de active modes heeft averechtse gevolgen, doordat bijvoorbeeld de verkeersveiligheid sterk afneemt of autogebruik toeneemt.	Indien een project wordt realiseert waar de interactie tussen modaliteiten niet in kaart is gebracht heeft dit negatieve gevolgen.
-4	Middelmatige afname van algemene gezondheid door verslechtering van de positie van de active modes.	Een gemiddelde onvoldoende score op de maatschappelijke bijdrage.
-6	De ambitie staat tegenover verbeteringen op de algemene gezondheid en levert bijvoorbeeld meer emissies op doordat een fietsproject auto's lang laat wachten bij VRIs.	Wanneer op één of meerdere neveneffecten zwaar onvoldoende word gescoord dan is de maatschappelijke bedrage minimaal.

Tabel 50: Waardering 6. Verbeteren van de algemene gezondheid

11.8.7 7. Integraliteit

"Word er in een projectvorm gewerkt die bijdraagt aan de integrale implementatie van gezondheidsbevorderingen?"

De vragen die vorm geven aan de integraliteit zijn:

1. *"Is er een matrix opgesteld met alle kansen, belemmeringen en belangen?"*

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

2. *"Bestaat er synergie tussen belangen van verschillende partijen of belanghebbenden?"*

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

3. *"Is burgerparticipatie mogelijk en word kennis van bewoners en professionals gecombineerd ingezet?"*

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

4. *"Is er gewerkt met een stuurgroep, tijdens een deel of het hele project, om de resultaten en het verwerken van de resultaten te maximaliseren en zo integraal mogelijk te maken?"*

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

5. *"Is er efficiënt gebruik gemaakt van samenwerking tussen professionals en participeren burgers om de kosten minimaal te houden?"*

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

Waardering	Ambitie	Toelichting
+6	Er wordt gewerkt in een stuurgroep die ingericht is voor de hele projectduur, waar professionals uit alle werkvelden samenkomen en hun expertise delen om tot integrale resultaten te komen. Taken zijn verdeeld en burgers participeren in het proces.	Er wordt ingezet op maximale resultaten tegen minimale kosten, in een werkvorm die overzicht biedt voor alle betrokkenen.
+4	Er wordt in een deel van het project gewerkt met een stuurgroep of opstartteam om expertise te bundelen voor het opstarten of opnieuw inspireren van een deelproces.	Kennis wordt gecombineerd en gedeeld op zo'n manier dat dit direct resultaat heeft voor het project.
+2	Er wordt in een projectteam gewerkt waar professionele kennis wordt samengebracht en gebruikt om integrale resultaten te boeken en burgerparticipatie is welkom.	De strategie is hier vooral het binnenhalen van zo veel mogelijk kennis, zonder de professionals 'inhouse' te nemen.
0	Er is een overzicht van de verschillende individuele belangen die ingeving bieden aan projectonderdelen of deelbelangen. Synergie komt voor, maar is incidenteel.	Samenkomt van informatie op het juiste moment vergt veel inspanning en levert geen gegarandeerde resultaten op.
-2	Praktische samenwerking loopt soepel, maar de stap naar het samenvoegen van belangen in een projectproces lukt niet.	Doordat synergie mislukt worden veel kansen gemist. Dit levert hierdoor niet de resultaten op behaald kunnen worden.
-4	Alleen bij hoge uitzondering wordt kennis 'van buiten' gehaald, wat reactief werken met zich meebrengt.	Integraal werken word alleen als interventie gebruikt.
-6	Het project is een echte 'inhouse' aangelegenheid, waarbij niet buiten de eigen expertise word gekeken.	Er wordt in deze werkvorm vooral gewerkt naar één doel. Dit kan gezondheid zijn, maar dit kan betekenen dat andere belangen worden vergeten.

Tabel 51: Waardering 7. Integraliteit

11.8.8 8. Modal shift naar de active modes

"Welke ambitie bestaat er voor de active modes, en op welke manier zijn zij opgenomen in de stadsmobiliteit? Zijn het volwaardige vervoersmiddelen?"

De vragen bij de modal shift naar de active modes zijn:

1. *"Zijn er voor de fiets gelijke woon-werkverkeer mogelijkheden als andere modaliteiten?"*

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

2. *"Is fietsen en lopen laagdrempelig genoeg voor alle potentiele deelnemers aan gezonde mobiliteit, en zijn er geen obstakels aanwezig?"*

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

3. *"Zijn de netwerken voor lopen en fietsen compleet genoeg om geen 'missing links' meer te hebben die gebruikers er van weerhouden van de active modes gebruik te maken?"*

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

4. *"Worden de active modes gezien als volwaardig transportmiddel?"*

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

5. *"Is fietsen of lopen het meest effectieve vervoersmiddel in de stad?"*

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

Waardering	Ambitie	Toelichting
+6	De fiets wordt gezien als het meest effectieve vervoersmiddel op een afstand tot 7,5 km (of 15 km met de e-fiets), en het netwerk sluit hier bij aan om het fietsgebruik te maximaliseren.	Samen met verandering in gedrag worden infrastructurele mogelijkheden gezocht die de active modes alle kans geven zich te ontwikkelen tot volwaardig woon-werk-verkeer.
+4	Voor voetgangers zijn alle missing links weggenomen en is comfort belangrijk.	'Er moet geen excuus meer zijn om niet te fietsen (of te lopen)'.
+2	Fietsen en lopen zijn gezonde stedelijke keuzes op korte afstand, vaak als aanvulling op andere modaliteiten. Netwerken zijn af of compleet genoeg om invulling te bieden aan de vraag.	De rol van aanvulling op bestaande modaliteiten kan een transitie zijn naar een schone en meer duurzame stad ondanks dat de gezondheid niet centraal staat.
0	Fietsen heeft een gelijke kans als woon-werkverkeer ten aanzien van andere modaliteiten, maar kent uitdagingen voor de gebruiker. Lopen word niet als doorontwikkelde modaliteit gezien.	Er bestaan uitdagingen die niet door alle niet-gebruikers kunnen worden overwonnen en dus gebruikers tegenhoud.
-2	De ontwikkeling zet zich niet door verhoging van het beoogde doel en verlaagt de modal share van de active modes.	Een verandering in infrastructuur of een beloningsmodel voor 'bike to work' project kan onverwacht negatieve gevolgen hebben in de modal shift.
-4	Het project biedt niet de mogelijkheid om de positie van de active modes te verbeteren	Een negatieve modal shift van de active modes af.
-6	Het project biedt niet de mogelijkheid om de positie van de active modes verlaagt deze.	Het openen van een OV lijn op een *te* gunstige locatie kan zorgen voor minder gebruik van active modes, wat een negatief gevolg heeft voor de gezondheid.

Tabel 52: Waardering 8. Modal shift naar de active modes

11.8.9 9. Vooropstellen van fietsen en lopen

"Welke prioriteit genieten de active modes en hoe is hun integratie met andere modaliteiten?"

De vragen waarmee kan worden bepaald hoe de modaliteiten fietsen en lopen vooropgesteld worden zijn:

1. *"Is het projectalternatief ingezet met de principes van Duurzaam Veilig en de andere richtlijnen vanuit het CROW (of gelijkwaardig)?"*

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

2. *"Zijn er voor lopen en fietsen mogelijkheden die er voor andere modaliteiten niet zijn, bijvoorbeeld subways of wayfinding?"*

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

3. *"Is de inrichting van de openbare ruimte toegespitst op het maximaal benutten van het potentiaal van de active modes?"*

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

4. *"Is de integratie tussen fietsen, lopen en het openbaar vervoer goed gefaciliteerd, zodat autogebruik in de stad niet efficiënt meer is?"*

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

5. *"Zijn er maatregelen van kracht die het autogebruik inperken?"*

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

Waardering	Ambitie	Toelichting
+6	Fietsen, lopen en de integratie van deze twee met het openbaar vervoer is optimaal. Er zijn maatregelen van kracht die het autogebruik inperken.	De totale stadsmobiliteit is met elkaar verweven en de active modes krijgen de voorkeur om het gebruik te maximaliseren.
+4	De inrichting van de openbare ruimte is toegespitst op de active modes.	Fietsen en lopen hebben voorrang, maar zijn nog niet volledig geïntegreerd in de stedelijke mobiliteit.
+2	Fietsen en lopen hebben de voorkeur, en hebben mogelijkheden die andere modaliteiten in de stad niet hebben.	Er bestaan gelijke kansen voor vervoer en er worden voordelen geboden aan gebruikers van de active modes.
0	Ontwerp en beleid stelt zich vooral in op Duurzaam Veilig en richtlijnen vanuit het CROW.	De active modes worden vooral beschermd als kwetsbare groep verkeersdeelnemers.
-2	Fietsen en lopen hebben niet de veilige infrastructuur die nodig is om effectief ingezet te kunnen worden	Bij deze waardering mist de bescherming.
-4	De infrastructuur is niet gezondheidsbevorderend of laat de veiligheid afnemen.	Er is weinig specifieke infrastructuur voor de active modes.
-6	De beoogde aanpassing heeft negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid en het gebruik van de active modes neemt af doordat een prioriteit gesteld word bij gemotoriseerd vervoer.	Hier is sprake van onveilig situaties en ontwerp wat geen positieve gevolgen heeft voor de gezondheid.

Tabel 53: Waardering 9. Vooropstellen van fietsen en lopen

11.8.10 10. Kosteneffectiviteit

"Hoe zorgen het draagvlak en het type businesscase voor kosteneffectieve projectalternatieven?"

De vragen met betrekking tot de kosteneffectiviteit zijn:

1. *"Is de infrastructuur specifiek voor de active modes, ondanks dat het eventueel onderdeel is van een groter plan?"*

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

2. *"Is het project zelfstandig kostendekkend, dankzij de meerwaarde van gezondheid?"*

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

3. *"Is er sprake van een positieve kosten-batenverhouding en levert het projectalternatief een bijdrage aan het gebruik van de active modes?"*

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

4. *"Is het projectalternatief een brede businesscase, waarbij meer dan alleen het realiseren van de infrastructuur positieve gevolgen heeft voor de gezondheid?"*

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

5. *"Is gebruik gemaakt van een kostenwaardering naar gezondheid, bijvoorbeeld door gebruik te maken van een middel als HEAT of KEA?"*

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

Waardering	Ambitie	Toelichting
+6	Een project wat een breed gedragen belang dient en een brede business case heeft met een zeer positieve kosteneffectiviteit. De active modes staan centraal als investeringsvriendelijke maatregelen.	Door belangen en projectonderdelen te integreren kan een verdienmodel worden gevonden wat duurzaam en rendabel is. Gebruik van HEAT and KEA.
+4	Een project heeft een brede business case heeft met een positieve kosteneffectiviteit.	Het projectalternatief is rendabel.
+2	Het project heeft een positieve kosten-batenverhouding en levert een bijdrage aan het gebruik van de active modes.	Zelfstandig kostendekkend zijn kan ook, dit maakt de invulling van het project minder ingewikkeld maar levert niet de maximale gezondheidswinst op.
0	Het project realiseert infrastructuur voor de active modes als onderdeel van een groter plan en werkt niet direct aan gezondheidsverbetering.	Een project uit het boekje, volgens een normale aanbesteding zonder specifieke waardering van gezondheid.
-2	Het project voor realisatie van infrastructuur voor langzaam verkeer is niet zelf kostendekkend doordat de businesscase niet past in de context of bij de te behalen baten.	Het maken van een passend ontwerp voor de lokale belang kan meer geld 'losmaken' bij de politiek.
-4	Het project heeft een negatieve balans, die opgevangen kan worden door andere projecten. Dit is onwenselijk.	Er zullen veel aanpassingen moeten volgen om rendabiliteit te vergroten.
-6	Het project heeft een negatieve kosteneffectiviteit en zet hiermee een negatief voorbeeld voor andere maatregelen voor langzaam verkeer.	Een negatieve MKBA is niet wenselijk en zal weinig draagkracht genereren.

Tabel 54: Waardering 10. Kosteneffectiviteit

11.8.11 11. Duurzame waardecreatie

"Is gezondheid een van de duurzame waarden die vanzelfsprekend zijn als onderdeel van het maatschappelijk belang?"

De vragen rondom de duurzame waardecreatie zijn de volgende:

1. *"Is duurzaamheid, los van gezondheid, een belang voor het projectalternatief?"*

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

2. *"Is duurzame waardecreatie van gezondheid onderdeel van de maatschappelijke doelstellingen van het projectalternatief?"*

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

3. *"Worden de duurzame waarden, waaronder gezondheid, gedeeld door de stakeholders en initiatiefnemers van het project?"*

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

4. *"Is gezondheid een waarde die, als onderdeel van een brede businesscase, maatschappelijke draagkracht heeft en maakt dit investering in de active modes voor de stad vanzelfsprekend?"*

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

5. *"Is het alternatief een oplossing waarbij 'low cost – high rewards' word gewerkt aan het realiseren van een maatschappelijk belang?"*

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

Waardering	Ambitie	Toelichting
+6	Investeringen in de active modes als stedelijk transport vanzelfsprekend is.	Investeringen in active modes dienen de vraag naar oplossingen die 'low cost – high rewards' zijn.
+4	Gezondheid is een duurzame waarde en heeft breed maatschappelijke draagkracht.	De brede businesscase spitst zich toe op het dienen van divers maatschappelijk belang.
+2	Duurzame waardecreatie, met gezondheid als onderdeel hiervan, is van maatschappelijk belang en dit zijn waarden die gedeeld worden bij stakeholders en initiatiefnemers.	Gezondheid speelt een grote rol in de positionering van een alternatief en word gedeeld met de belanghebbenden.
0	Duurzaamheid zelf is van groter belang dan gezondheidsverbetering, en het maatschappelijk belang van welzijn is nog niet terug te vinden in alle planvorming.	Gezondheid wordt incidenteel meegenomen in de beschouwing van waardecreatie, maar speelt geen grote rol.
-2	Waardecreatie speelt geen grote rol in het project en het project heeft als doel vooral het dienen van het belang van de initiatiefnemer i.p.v. het maatschappelijk doel.	Het algemeen nut is nog geen grote drijfveer voor projectontwikkeling. De doelstellingen dienen te worden bijgesteld.
-4	Het project maakt weinig enthousiasme los doordat niet afdoende aan waardecreatie wordt gedaan.	Doelstellingen sluiten niet aan bij de lokale wensen of belangen.
-6	Het project werkt niet voor draagkracht en doet dan ook weinig of niets aan duurzame waardecreatie of het dienen van maatschappelijk belang.	Draagkracht zou centraal moeten staan bij projectontwikkeling. Dit alternatief dient dan ook af te vallen.

Tabel 55: Waardering 11. Duurzame waardecreatie

11.8.12 12. Gedragsbeïnvloeding

"Hoe wordt aangevuld op de fysieke hardware maatregelen om gebruikers aan te zetten tot meer gebruik van de active modes en hoe kunnen niet-gebruikers aangezet worden tot het starten met lopen of fietsen voor transport of recreatieve toepassingen?"

De vragen met betrekking tot gedragsbeïnvloeding zijn:

1. *"Is bijsturen van gedrag een begin van de aanpak van een integraal project met meerdere fasen van implementatie?"*

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

2. *"Is er een effectieve balans van hardware, orgware en software maatregelen die elkaar versterken om tot beoogde veranderingen te komen?"*

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

3. *"Is er sprake van integratie tussen harde en zachte maatregelen om doeltreffendheid van fysieke ingrepen te garanderen?"*

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

4. *"Is er een doelgroepaanpak geformuleerd met targets die de gezondheidswinst van de active modes op de juiste plaats gaan brengen door middel van een integraal pakket met maatregelen?"*

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

5. *"Is er een strategie opgesteld die werkt per schaalniveau en meetbaar is voor evaluaties, waarbij alle mogelijke methoden worden gecombineerd?"*

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

Waardering	Ambitie	Toelichting
+6	Een strategie is opgesteld die werkt op schaalniveau en *meetbaar* is voor evaluaties. Nudging en gerichte gedragsbeïnvloeding zijn allebei onderdeel van de strategie.	Een integraal pakket toegepast op gebruikers en niet-gebruikers wat per alternatief alle mogelijkheden geeft om zich maximaal in te zetten voor de gezondheid.
+4	Er is een eenduidig overzicht met de *targets* voor gezondheidswinst die met active modes behaald word naar doelgroepen	Een integraal pakket aan maatregelen wat toegepast word op gebruikers
+2	Er bestaat een effectieve balans tussen hardware, orgware en software die kracht bijzetten aan de integrale aanpak van de gestelde uitdagingen.	De integratie van *harde* en *zachte* maatregelen versterkt het onderlinge effect. Doeltreffendheid is hier een uitdaging die overwonnen kan worden.
0	Gedragsbeïnvloeding wordt ingezet als hier om gevraagd word en is geen groot onderdeel van een infrastructuur project, zeker niet op kleinere schaal.	Het bijsturen van gedrag is een begin van een aanpak die zich leent voor integraliteit bij meerdere projectfasen.
-2	De orgware en software bij een project worden niet op het juiste schaalniveau toegepast of hebben niet het gewenste effect.	Het inventariseren van de doelgroep die bedient moet worden met flankerende maatregelen is essentieel voor de effecten die behaald kunnen worden.
-4	Hier zijn de maatregelen niet kostenefficiënt of doeltreffend.	Maatregelen passen niet bij de doelgroep.
-6	Er wordt niet ingezet op gedragsbeïnvloeding bij realisatie van een infrastructurele maatregel.	Dit is een gemiste kans en zorgt er niet voor de infrastructuur alle doelstellingen kan behalen die gesteld zijn.

Tabel 56: Waardering 12. Gedragsbeïnvloeding

11.9 Spidergraph

11.9.1 Integratie van resultaten uit de vragenlijsten

Uit de vragenlijst komen resultaten per principe waarderingen voor de ambities en doelstellingen voor een projectalternatief, nulalternatief of voorkeursalternatief. Dit geeft de mogelijkheid om alternatieven tegen elkaar af te wegen en te bediscussiëren.

Om dit te illustreren zal een voorbeeld worden uitgewerkt wat toont hoe het afwegingskader werkt met de resultaten uit de vragenlijsten.

Voorbeeld

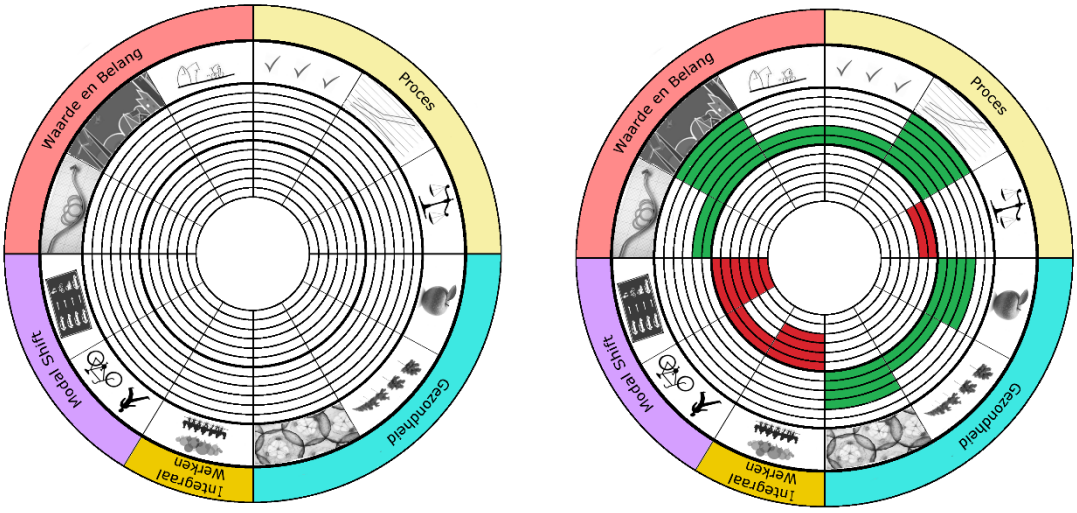
Waardering	Principe
+2	1. Projectevaluatie
+4	2. Omgevingsscenario's en projectalternatieven
0	3. MKBA-extra
+4	4. Gezondheidsbevorderingen
+2	5. Gezond inrichting van de leefomgeving
0	6. Het verbeteren van de algemene gezondheid
-2	7. Integraliteit
-2	8. Modal shift naar de active modes
-4	9. Vooropstellen van de fietsen en lopen
+2	10. Kosteneffectiviteit
+4	11. Duurzame waardecreatie
0	12. Gedragsbeïnvloeding

Tabel 57: Voorbeeld werking resultaten vragenlijst Healthy Urban Living

De opmerking die hier is dat het invullen van de vragenlijst niet direct tot een positieve balans hoeft te leiden. In het voorbeeld is echter wel te zien dat op veel principes een positieve score word gehaald en dat de positieve oppervlakte groter is dan de negatieve oppervlakte van de ambities. Dit geeft ook een voorbeeld aan voor discussie.

11.9.2 Invullen van de spidergraph

Naar het voorbeeld wat in de bovenstaande paragraaf is ingezet kan een spidergraph worden gemaakt waar de resultaten in worden weergegeven.



Figuur 23: Voorbeeld gebruik spidergraph Healthy Urban Living

Dit voorbeeld laat zien dat een variant zowel sterke punten als zwakkere punten kan hebben; wat aan zal zetten tot discussies rondom de ambitie voor projectalternatieven.

12 Bijlage 4: Case studies

12.1 Format

Het vergelijken van de cases zal gebeuren via een format wat er voor zorgt zodat de informatie over beide van gelijke kwaliteit en volledigheid is. Zoals beschreven is het doel van dit hoofdstuk het toepassen en ontwikkelen van het afwegingskader, en niet het tot in detail uitwerken van twee cases om de uitwerking van het project of het plan op zich te beoordelen. De mate van gezondheidsbevordering zal natuurlijk wel worden afgewogen, door de toepassing van het afwegingskader Healthy Urban Living.

Het omschrijven van de casussen om ze gereed te maken voor gebruik van het afwegingskader verloopt via tien punten die het mogelijk maken om de vragenlijst van het kader in te vullen en zo tot het gebruik van de spidergraph mogelijk te maken wat de discussie over de resultaten kan faciliteren. Gelijke informatievoorziening over de twee voorbeelden geeft ook de meest eerlijke resultaten, en geeft daarnaast inzicht of de tien punten inderdaad genoeg zijn om gebruik te maken van het afwegingskader of dat er meer informatie nodig is die misschien niet publiek toegankelijk is. De beschouwing van de input en de mogelijke output die daarmee verkregen kan worden zal voor een belangrijk aantal aanbevelingen zorgen die de verdere ontwikkeling van het afwegingskader dienen.

De punten waarmee informatie is verzameld sluiten aan bij vijf hoofdthema's van Healthy Urban Living. Per punt volgt ook een beschrijving:

- **Proces**: Introductie, Toekomstige ontwikkelingen en perspectieven;
- **Gezondheid**: Kwaliteit van de openbare inrichting;
- **Integraal werken:** Ontwikkelvorm;
- **Modal shift:** Statistieken van fietsgebruik, Quality of Bikes, Rol van een schakel in het netwerk, Opvallende ontwerpelementen;
- **Waarde en belang:** Marketing, Draagkracht van de gemeenschap.

1. *Introductie*
   Dit is een globale inleiding op het project, waarin de locatie en de fysieke beschrijving aan bod komt. Dit is waar de infrastructurele elementen beschreven worden daar zijnde dimensies, verhardingstype etc.

2. *Statistieken van fietsgebruik*
   Wat is het (beoogde) gebruik van het project of projectalternatief? Is dit meetbaar en afweegbaar gemaakt? Door de vraag of het gebruik in kaart te brengen kan de prioriteit en de waarderingen van een project in de bredere structuur van de stad in kaart worden gebracht.

3. *Quality of bikes*
   Het is naast de pure statistieken van het lopen en fietsen ook goed te kijken naar welke soorten fietsen er gebruikt worden op het traject. Zitten er bijvoorbeeld veel cargo bikes of elektrische fietsen tussen? Hoe uniform is het rijgedrag en welk effect heeft dit op de doorstroming of de ontwerpeisen?

4. *Rol van een schakel in het netwerk*
   Welke type fietsroute is het traject? Is het bijvoorbeeld een stukje 'last mile', of een hoofdfietsroute of meer een commuter trail? De rol van de fiets- of loopschakel is van grote mate van invloed op het gebruik en de gezondheidswinst die behaald kan worden door een route. Dit begint bijvoorbeeld al bij de inrichting, of een fietspad vrij liggend is of juist niet.

5. *Opvallende ontwerpelementen*
   Zijn er unieke of kenmerkende elementen opgenomen in het ontwerp van het project, die symboliek met zich mee brengen? Wat moet er voor zorgen dat mensen *kiezen* voor het gebruik van juist dit stuk infrastructuur? Dit kunnen veel verschillende soort ontwerpelementen zijn, groot of juist klein. Nudging is hier een voorbeeld van.

6. *Kwaliteit van de openbare inrichting*
   Op welke manier draagt het project bij aan de leefomgeving? Gaat het project verder dan alleen de functionele werking van fiets- of wandelverbinding? De bijdrage aan de openbare ruimte bepaald voor een groot deel de gezonde kwaliteit die kan worden geboden aan gebruikers en niet gebruikers. Werkt de ruimte uitnodigend? Is het een verblijfsruimte voor iedereen?

7. *Toekomstige ontwikkelingen en perspectieven*
   Welke uitbreidingsmogelijkheden zijn er in de toekomst die passen bij het project of een projectalternatief? Hoe is het traject verbonden met andere plannen of ontwikkelingen? Heeft het project mee een voorbeeldrol en moet het als best practise gaan dienen? De positionering van een plan in de toekomstige agenda zal voor een groot deel de aandacht en het lange termijn perspectief van een plan bepalen.

8. *Marketing*
   Met welke boodschap wordt een project gebracht? Wat zijn de *flankerende* maatregelen die er voor moeten gaan zorgen dat de route veel gebruikt gaat worden? Hier kan aan een heel divers aantal maatregelen worden gedacht die er afzonderlijk of samen voor zorgen dat een stuk infrastructuur gebruikt gaat worden. Doelgroepaanpak of juist stads brede maatregelen kunnen allemaal worden ingezet.

9. *Draagkracht van de gemeenschap*
   Hoe staat het project bekend bij een doelgroep of community? Wat zijn de lokale belangen en hoe worden aanpassingen ontvangen door de beoogde gebruikers? Het draagvlak voor gezonde plannen is van groot belang voor de succesvolle adaptatie van een project en een maximaal gebruik van de infrastructuur die aangelegd word of is.

10. *Ontwikkelvorm*
    In welke werkvorm is het project ontwikkeld en hoe is de transparantie en burgerparticipatie voorzien? De integraliteit van een project kan bepalen in welke mate gezondheid een plaats krijgt tijdens het ontwerpproces en in het uiteindelijke projectalternatief. De ontwikkelvorm staat daarbij vooraan. Is het een publiek-private samenwerking of wordt er bijvoorbeeld gewerkt met een stuurgroep?

Des te hoger de kwaliteit van de informatie is des te beter de input voor de vragenlijst van Healthy Urban Living. De mate van vertrouwen van de invullende partij bij het beantwoorden van de vragenlijst zal bijdrage aan een *beter* antwoord op de vragen en daardoor tot een meer realistische waardering van een principe van Healthy Urban Living. Aanbevelingen hiertoe zijn in bijlage **3** paragraaf **11.7** opgenomen. De tien punten die voor deze casus worden gebruikt zijn niet *de* punten die voor ieder project het maximale resultaat wat dit betreft garanderen, ze dienen hier slechts voor het doel van dit casusonderzoek; het evalueren van het afwegingskader zelf na gebruik bij de twee casussen.

Literatuur

Casus	Titel document	Auteur bron
Baana	• Bicycle Marketing • City Boulevard in Helsinki • City Planning Review 2016 • Traffic in a growing city • Urban Plan Vision 2050 • Baana pedestrian and bicycle corridor • Bicycle Account 2015	• City Planning Department Helsinki (2014) • City Planning Department Helsinki (2015) • City Planning Department Helsinki (2016) • City Planning Department Helsinki (2016) • City Planning Department Helsinki (2013) • Publicspace.org (2014) • Pyöräliikenne Helsingissä (2015)
Heidelberglaan	• Utrecht Science Park: Analyse bereikbaarheid en maatregelen • Utrecht Science Park: Goed bereikbaar – nu en straks • HOV-baan De Uithof: Toelichting bestemmingsplan • Ontwikkelingsrichting De Uithof en Rijnsweerd • Station Uithof, Utrecht Oost: bereikbare gezonde stad • Samenvatting Definities Ontwerp Uithoflijn	• AT Osborne & Grontmij (2015) • AT Osborne & Grontmij (2015) • Gemeente Utrecht (2010) • Gemeente Utrecht (2014) • Ontwerpstudie Snelweg & Stad (2016) • Regio en Gemeente Utrecht (2014)

Tabel 58: Literatuurlijst Casussen

12.2 Baana, Helsinki, Finland

12.2.1 Introductie

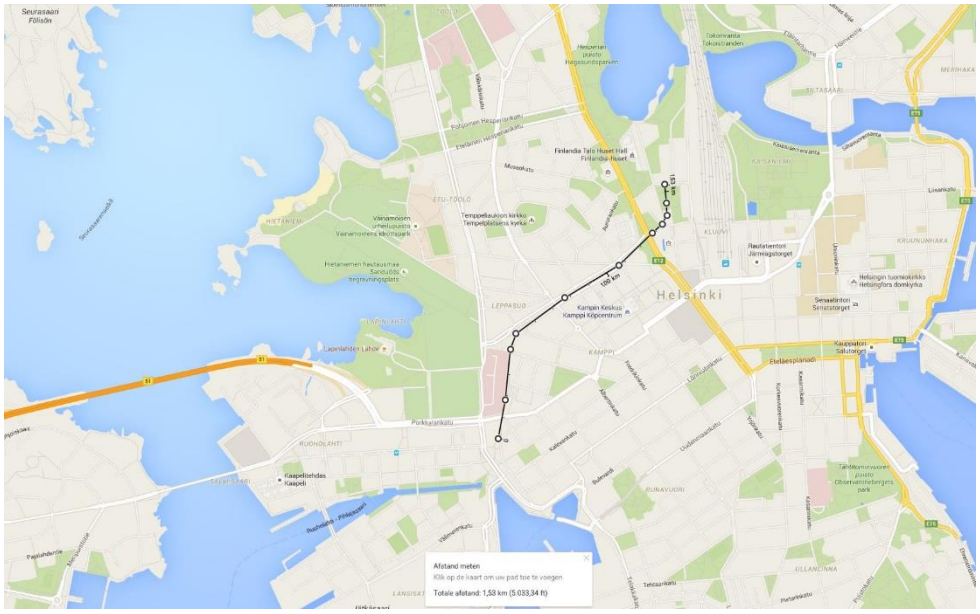
De Baana in Helsinki is een verbinding die exclusief is ingericht voor fietsers en voetgangers in de centrumwijk Kamppi. Het project loopt tussen de straten Ruoholahdenkatu en Töölönlahdenkatu over een lengte van 1530 meter. Het traject loopt op de plaats waar in het verleden een spoorverbinding liep tussen het voormalig havengebied Länsisatama, het centraal station en oostelijke gelegen Katajanokka, dwars door de stad. In 2008 verhuisde het havengebied naar een nieuwe locatie, Vuosaari, 18 kilometer naar het oosten. Dit zorgde er voor dat de oude havenspoorlijn niet meer werd gebruikt en opnieuw kon worden ingericht.

Om de verbinding, in het stadsweefsel gegraven en zo'n 7 meter diep, een nieuwe functie te geven werd lang gesproken en in 2009 werd begonnen met de transformatie naar een fiets- en looproute. Het ontwerp voor Baana is uitnodigend en combineert functies; zo is er naast de voorzieningen voor langzaam verkeer ook ruimte ingericht voor verblijven en voor sporten. Het resultaat is een zeer diverse en innovatieve oplossing die zowel bijdraagt aan het stadsweefsels, als aan de mobiliteit van de stedelingen door een zeer directe en ongehinderde verbinding door de stad te creëren voor de active modes.

Baana ligt voor een groot deel van het traject verdiept, onder maaiveldniveau. Er zijn dan ook een groot aantal mogelijkheden aangelegd voor voetgangers, via trappen, en voor fietsers, via hellingen, om het straatniveau te bereiken. Aan de Pohjoinen Rautatiekatu, waar het straatprofiel het smalst is, zijn minder hellingen aanwezig. Hier heeft de route dan ook meer een doorgaand karakter.

Onderdeel	Toelichting
Locatie	Kamppi, stadscentrum Helsinki
Jaar van realisatie	2012
Oppervlakte (m²)	16,000
Lengte (m)	1,530
Kosten	€ 5,000,000
Ontwikkelaar	Helsinki City Executive Office

Tabel 59: Overzicht Baana



Figuur 24: De Baana route (Google Maps)

12.2.2 Fietsen

12.2.2.1 Fietsgebruik

Het gebruik van de Baana is heel overzichtelijk in kaart gebracht doordat er een fietsteller is geïnstalleerd die alle passerende fietsers telt. Dit wordt bijgehouden op een speciale twitter webpagina en op de website van Traffic Engineering Helsinki met statistieken en figuren. Baana is ook opgenomen in het Brutus fietsmodel, waarmee strafica het gebruik van alle fietsroutes in Helsinki analyseert.

Het opmerkelijke van deze methoden is dat gezien, in real time, hoeveel mensen per uur of per dag gebruik maken van de Baana. Zo is er bijvoorbeeld te zien dat er in 2015 meer dan 800,000 mensen gebruik maakten van de Baana, met een gemiddelde bezetting van 2200 mensen per dag.[205] In de zomer kan het aantal per dag oplopen tot 7,500 terwijl in de winter er beduidend minder mensen op de fiets stappen.

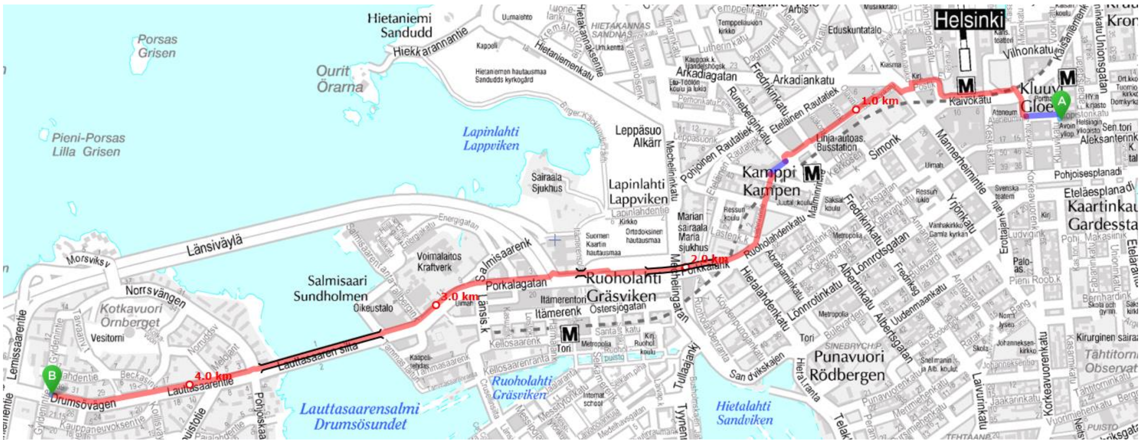
12.2.2.2 Quality of Bikes

Inwoners van Helsinki geven gemiddeld meer uit aan een fiets dan Nederlanders waardoor de fiets meer een vervoersmiddel is met betrekking tot de investering die men maakt. De keuze om bijvoorbeeld te investeren in een cargobike of een luxere fiets kan dan ook vaker voor. Dit zorgt er, zeker in het geval van een niet-standaard fiets, voor dat fietspaden breder moeten zijn en het standaard breedteprofiel van 1 meter[206] niet altijd voldoet. De breedte per rijrichting van de Baana is dan ook 1,5 meter, zodat verschillende fietsvormen meer ruimte krijgen en inhalen mogelijk is. Naast het fietspad zelf bied de Baana ook een voetpad, wat in gevaarlijke situaties op het fietspad ook kan dienen als uitwijkmogelijkheid.

12.2.3 Netwerk

De Baana heeft een zeer belangrijke functie binnen het fietsroutenetwerk van Helsinki. Het is de verbinding tussen het Centraal Station en de zuidwesterlijk gelegen stadsdelen Länsisatama en Lauttasaari. Naar beide bestemmingen geeft de Baana de snelste route, ondanks dat het niet altijd de kortste route is; dit getuigt van de kwaliteit van de verbinding.

Websites als OpenStreetMap, Google Maps en Finse sites als Reittiopas en Ulkoilukartta geven allemaal een belangrijke rol aan de Baana doordat deze onderdeel is van verschillende fietsroutes en er altijd een positieve waardering in routeplanners voor de verbinding.



Figuur 25: Kluuvi naar Lauttasaari, via de Baana (reittiopas.fi)

De Baana werkt voor het netwerk als een fuik, wat het fiets- en loopverkeer aantrekt en stuurt.

205 Twitter https://twitter.com/BaanaCounter

206 Pyöräliikenne Helsingissä http://pyoraliikenne.fi/suunnittelun-perustiedot/

12.2.4 Ontwerp

12.2.4.1 Opvallende ontwerpelementen, symboliek

Het ontwerp van de fietsroute, in de 'canyon' waar vroeger de trein reed, is zeer symbolisch. De verandering van goederenvervoer naar actief en gezond personenvervoer is groot, en heeft vrijwel alleen positieve gevolgen met zich meegebracht. De functionele ruimte van het treinspoor was immers niet meer van toepassing, en er zijn dan ook weinig negatieve effecten aan de herinrichting van de ruimte geweest.

Figuur 26: Transitie Baana, van goederenvervoer naar active modes

Figuur 27: Standaardprofiel Baana, 14 m breed

Het ontwerp van de Baana is divers en past zich aan de ruimte aan. Het profiel is afwisselend in breedte, maar is doorgaans 14 meter breed. Ter hoogte van het Maria Sjukhus Helsingfors, aan de zuidzijde van de Baana, is het profiel breder met 35 meter. Dit is dan ook de plaats waar speeltoestellen en sportvelden voor basketbal en pingpong te vinden zijn.

Over de hele lengte van het tracé is de breedte voor de fietspaden 3,0 meter, 1,5 meter per rijrichting en is de breedte voor het voetpad 3,5 meter. De resterende breedte wordt gebruikt voor verblijfsfuncties als zitten of uitrusten. Het ontwerp is wel *sober* te noemen, ondanks dat er over de gehele lengte kleurrijke lampen zijn aangebracht voor de sociale veiligheid.

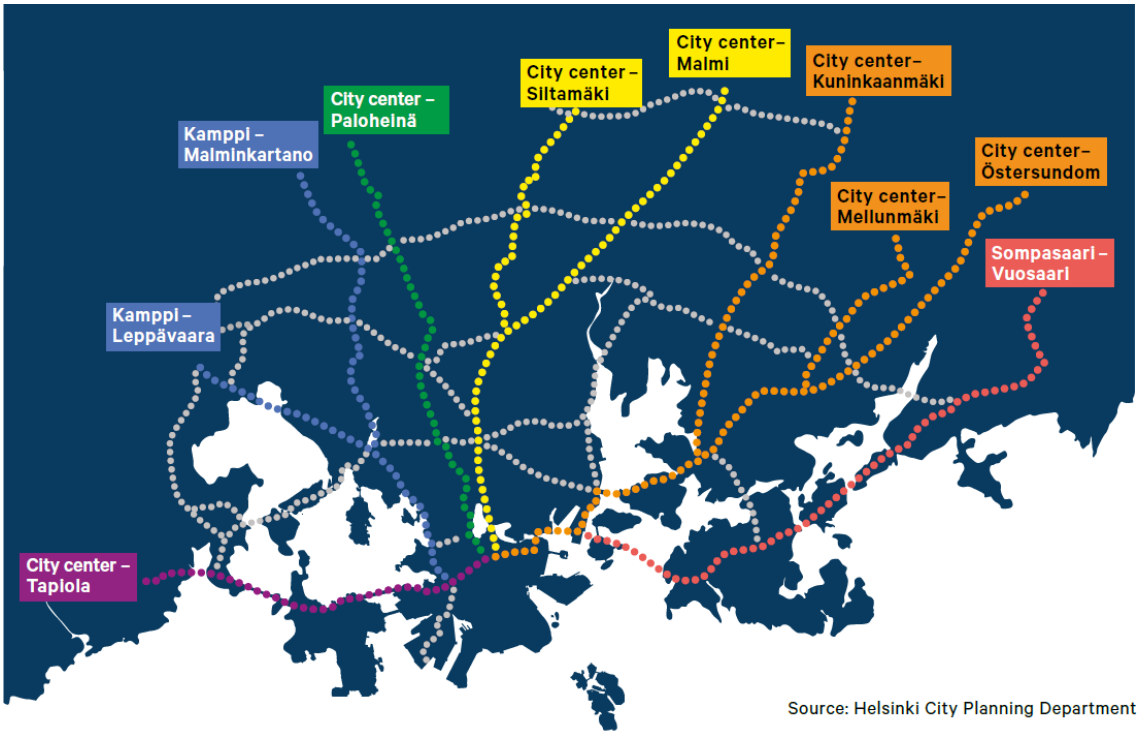
12.2.4.2 Kwaliteit van de openbare ruimte

De Baana draagt zeker bij aan de kwaliteit van de leefomgeving, doordat een ruimte wordt geboden aan de gebruiker van de active modes zonder dat hier last kan worden ondervonden van andere modaliteiten. Er kan tussen het Centraal Station en Ruoholahdenkatu worden doorgefietst zonder stoplichten of andere hindernissen tegen te komen. Er is duidelijk ontworpen *voor* de actieve gebruiker van de route zonder dat hier nadelen aan zijn verbonden. De route is toegankelijk voor alle inwoners van Helsinki en daarbuiten en vormt een groene schakel door het stedelijk landschap.

Waar mogelijk voegt de Baana groene elementen toe aan de corridor en is de verkeersruimte ingericht als verblijfsruimte waar de fietsers en voetgangers de ruimte delen en samen genieten van de voordelen van autovrije verplaatsing. Dit zorgt voor een emissievrije zone waar gebruikers van de active modes zich kunnen verplaatsen. De groene inrichting zorgt daarnaast voor teruggave van gezondheid aan de stad, naast dat het gebruik van de ruimte zelf geen belasting op het milieu heeft. Dit zorgt voor een bijdrage aan het stadsklimaat die bij voorbaat *positief* is.

12.2.5 Toekomst

De toekomst van de Baana is ook zeer rooskleurig. Zoals eerder aangegeven is het gebruik van de route hoog en neemt dit alleen maar toe. De route is op het moment van schrijven iets minder dan vier jaar open en cijfer van modelpakket Brutus blijkt dat de groei zich door zet. De publieke opinie met betrekking tot de Baana is ook zeer goed te noemen; iets wat in de lokale politiek ook niet onopgemerkt is gebleven. Inmiddels is er dan ook een ambitie om meer Baana-routes te maken in de stad die als Biclycle Highways gaan dienen.



Figuur 28: Baana netwerk planning

In de bovenstaande afbeelding is de ambitie aangegeven, en deze is niet kinderachtig. In 2012 was de eerste Baana ca. anderhalve kilometer. In het geplande netwerk dient er 130 kilometer aan kwaliteitsfietsen te komen die als fietssnelwegen fungeren naar de andere hubs in de stad. De focus ligt hier vooral op woon-werk verkeer, *commuting paths*, wat voor afstanden tot 10 km best gebruik zou kunnen maken van de (e-)fiets in plaats van de auto. Door de routes aan te laten sluiten op het openbaar vervoersnetwerk van Helsinki en commuter rail kan verdere integratie worden gezocht voor een autoluwe binnenstad.

12.2.6 Ontwikkeling

12.2.6.1 Marketing

Zoals op de vorige bladzijde is aangegeven past de eerste Baana goed bij de ambities die de stad Helsinki heeft gesteld om fitter en gezonder te worden. Het stadsbestuur heeft goed door dat fietsen en lopen onderdeel zijn van een levendige en leefbare stad waar milieu en mobiliteit met elkaar in balans zijn.

Marketing is een groot onderdeel geweest van de strategie rondom de Baana en word ook weer breed ingezet bij het plannen en implementeren van de ontwerpen voor de nieuwe Baana-fietssnelwegen. Transparantie is een van de onderdelen die breed word gebruikt om het fietsen in Helsinki alle kansen te bieden; hiertoe worden overheidsgegevens en prognoses openbaar gesteld en word er op straat in beeld gebracht hoe veel mensen er dagelijks van de Baana gebruik maken door de Bicycle Counter.

De stad Helsinki is zich er tevens van bewust hoe doelgroepen aangesproken kunnen worden, en welke dit zijn. Doordat het aandeel fiets forenzen in de stad nog vrij laag ligt, ca. 6%, kan er veel gebeuren en kunnen eigenlijk alle doelgroepen wel worden aangesproken. Dit biedt zowel kansen als uitdagingen, maar zal leiden tot haalbare resultaten wanneer de flankerende maatregelen doeltreffend zijn.

12.2.6.2 Draagvlak

Om draagvlak te creëren en te behouden is sterk ingezet op de kosteneffectiviteit van maatregelen voor bijvoorbeeld de fiets. In Helsinki wordt gebruik gemaakt van HEAT om de kosteneffectiviteit van een maatregel te berekenen en deze berekeningen laten zien dat iedere euro die in fietspaden word gestoken achter euro oplevert aan maatschappelijke meerwaarde.

De waardering van de fietsinfrastructuur in Helsinki is goed: het promoten van fietsen word door 91% van de inwoners gewaardeerd en de tevredenheidsgraad van het fietsen zelf is 83%. De lokale overheid ziet dan ook zeker de noodzaak om hier gebruik van te maken, en heeft als doelstelling gesteld om in 2020 15% van al het verkeer op de fiets te hebben.

Een belangrijk element waar op word ingezet is de leefbaarheid die fietsen en lopen faciliteert voor de stad. Helsinki heeft in de stadsvisie voor 2050 ingezet om een fiets+OV stad te worden, met een autoluw centrum waar het gemotoriseerd personenvervoer minder de kansen krijgt. In de politiek heeft deze visie al veel draagkracht gevonden en dit zal ook overgenomen worden door alle burgers van de stad.

12.2.6.3 Ontwikkelvorm

De Baana is coöperatief gerealiseerd door en voor inwoners van Helsinki en is in dat opzicht zeer vooruitstrevend geweest. Het project in is 2012 opgeleverd, maar al sinds 2003 liepen er gesprekken over de toekomst van de spoorlijn wanneer de haven zou verhuizen. Dit geeft aan dat er vanuit de gemeenschap en het stadsbestuur een bewuste drang was naar een oplossing en een mogelijkheid om meerwaarde toe te voegen aan het stedelijk weefsel. De realisatie tussen 2009 en 2012 geeft ook aan hoe zorgvuldig er gewerkt is aan de oplossing.

De samenwerking tussen gemeenschap en overheid, waarbij welzijn en gezondheid belangrijk zijn geweest, geeft aan dat er integraal gewerkt is en dat de integraliteit van de oplossing centraal stond. De gekozen oplossing is er een voor de lange termijn en zal als voorbeeld dienen voor de uitwerking van het Baana-netwerk voor de hele stad.

12.3 Heidelberglaan, Utrecht, Nederland

12.3.1 Introductie

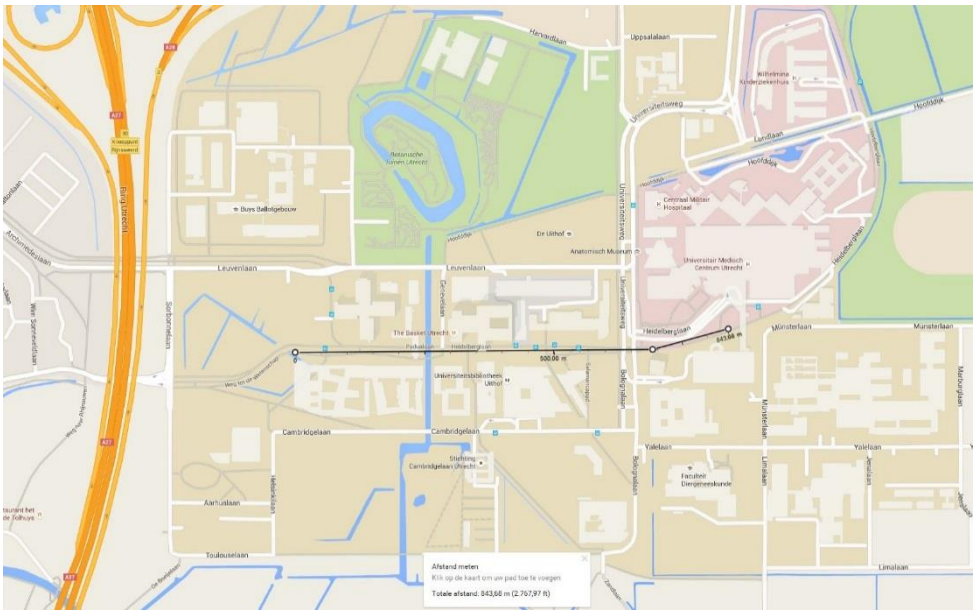
Met de komst van de Uithoflijn in Utrecht zal er veel veranderen in de stad, en zo ook voor het kennischuster Utrecht-Oost. In dit gebied van de stad, Utrecht Science Park de Uithof, zijn nu al veel opleidingscentra te vinden van onder andere de Hogeschool Utrecht, de Universiteit Utrecht en kleinere medische opleidingsaanbieders. De functie van kennis incubator voor medische technologie heeft daarnaast tal van innovatieve bedrijven getrokken en heeft er voor gezorgd dat reeds bestaande bedrijven een campus hebben gebouwd op het terrein. Om verdere kennisclustering te vergroten zullen onderzoeksinstituten, zoals het RIVM, zich in de toekomst ook gaan vestigen in de Uithof en in Rijnsweerd aan de overkant van de A27.

De grote uitdaging voor het kennischuster is de waarborging van de bereikbaarheid en ontwikkelingsmogelijkheden naar de toekomst. Wanneer het cluster in de toekomst verminderd bereikbaar zal zijn, wat prognoses laten zien, dan zal het vestigingsklimaat verslechteren en daarmee de perspectieven van de Uithof. De aanleg van de HOV verbinding, met de vertramming van buslijn 12, is een eerste stap naar de verbeterde ontsluiting van de Uithof. Het is dan ook deze ontwikkeling die in 2018 moet openen waar deze casus op inzoomt en dan specifiek op een onderdeel hiervan: tracédeel U, over de Heidelberglaan over een afstand van 845 meter.

Het te realiseren tracédeel zal onderdeel worden van de openbare ruimte, en dus een grote uitwerking hebben op de ruimtelijke kwaliteit van een van de assen van de Uithof. Dit maakt het zeer interessante casus voor dit onderzoek, doordat de manier van inrichten voor een groot deel gaan bepalen of het beoogde beleidsdoelstellingen met betrekking tot gezondheid of mobiliteit haalbaar zijn. Voor Healthy Urban Living zijn vooral de fiets- en loopvriendelijke inrichting van grote waarde en hier zal dan ook op worden gefocust tijdens deze casus.

Onderdeel	Toelichting
Locatie	De Uithof, kennischuster Utrecht-Oost
Jaar van realisatie	2018
Oppervlakte (m^2)	29,800
Lengte (m)	845
Kosten	Onderdeel van grote aanneemsom
Ontwikkelaar	Regio en Gemeente Utrecht

Tabel 60: Overzicht Heidelberglaan



Figuur 29: Heidelberglaan (Google Maps)

12.3.2 Fietsen

12.3.2.1 Fietsgebruik

Doordat het project nog niet gerealiseerd is zijn gegevens over het fietsgebruik na oplevering nog niet beschikbaar. Er is echter wel veel onderzoek gedaan naar de ontwikkeling rondom de bereikbaarheid van de Uithof als kennischcluster en de fiets is hier vaak een groot onderdeel van geweest. Dit heeft de Gemeente Utrecht in de gaten en werkt dan ook naast de HOV verbinding ook aan de verbetering van de fietsverbinding tussen Utrecht Centraal en Utrecht De Uithof.

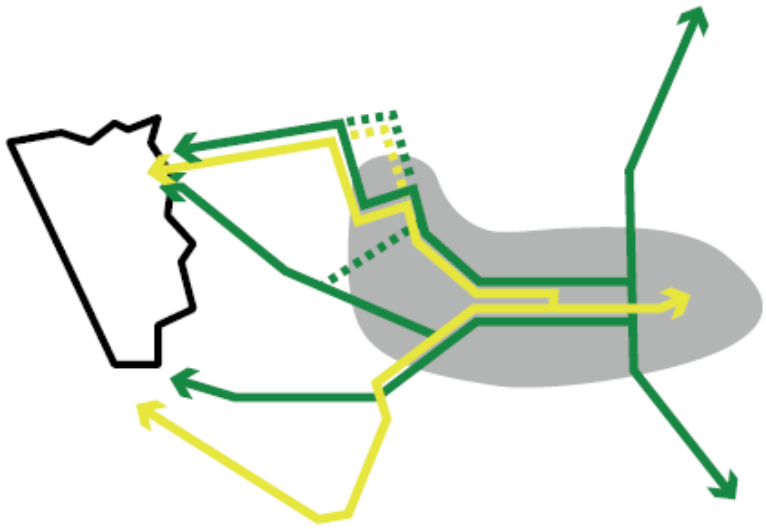
Mobiliteitsonderzoek onder medewerkers van de kennischcluster heeft laten zien dat 30% van deze doelgroep gebruik maakt van de auto om op het werk te komen, ver onder het landelijk gemiddelde van 70%. Dit betekend dat het overgrote deel van de medewerkers, en ook van de studenten, op een andere manier bij de Uithof moet komen. Dit gebeurd vaak vanaf het Centraal Station van Utrecht, waar alle OV verbindingen samen komen uit alle richtingen. Het stroomlijnen van de verplaatsingen tussen het Centraal Station en de Uithof van alle modaliteiten is dan ook de grootste uitdaging. Wanneer de Uithoflijn wordt opgeleverd en de Uithof langzaam autoluwer word dan word het aandeel van de fietsers en de voetgangers ook belangrijker. Dit betekend dat de capaciteit voor de nieuwe gebruikers van de active modes er moet zijn.

12.3.2.2 Quality of Bikes

De diversiteit aan fietsen heeft voor de Uithof vooral te maken met de doelgroep die het gebied bezoekt om te werken, van onderwijs gebruik te maken of om te wonen (op de campus). Dit zorgt er voor dat het soort fiets wat zich richting de Uithof wil verplaatsen en gebruik zal maken van het tracédeel over de Heidelberglaan meer homogeen zal zijn. Naar verwachting zullen de studenten zal een minder dure fiets gebruiker maken dan het woon-werkverkeer wat per fiets naar een van de onderzoeksinstellingen komt. Doordat retail of lager onderwijs geen belangrijke rol spelen op de Uithof zullen cargo-bikes en andere afwijkende type fietsen minder gezien worden. Elektrische fietsen zullen daarentegen wel meer verwacht kunnen worden door de afstand tussen de woongebieden en het Centraal Station tot de Uithof. De over het algemeen hogere snelheden van e-fietsen ten opzichte van reguliere fietsen zorgt wel voor uitdagingen waar rekening mee moet worden gehouden.

12.3.3 Netwerk

De rol van de Heidelberglaan, en de Uithof zelf, in het fietsnetwerk van Utrecht is een diverse. De grootste schakel is de verbinding tussen het Centraal Station en de kennischcluster, maar dat is zeker niet de enige belangrijke schakel die er is.



Figuur 30: Netwerkfunctie van de Uithof. In groen zijn de fietslinks aangegeven. (Gemeente Utrecht, 2014)

De netwerkfunctie van de Uithof, als middelpunt loopt grofweg vier richtingen op:

- Richting De Bilt en Bilthoven in het noorden;
- Richting Zeist in het oosten;
- Richting Bunnik en Houten in het zuidoosten en het zuiden;
- Richting Utrecht (Centraal Station).

De afstanden en tijdstijden die hier bij horen:

Bestemming	Afstand (km)	Fietstijd (min)
De Bilt	4,3	13
Bilthoven	6,8	21
Zeist	6,4	20
Bunnik	3,5	11
Houten	8,0	25
Utrecht Centraal Station	4,9	19

Tabel 61: Bereikbaarheid van de Uithof (Google Maps)

Alle bestemmingen uit de netwerkfunctie liggen binnen de grofweg binnen de acceptabele reisafstand en reistijd van 7,5 km en 25 minuten. Dit betekent dat vanuit het netwerk gezien de Uithof geen belemmeringen heeft voor het fietsgebruik, mits capaciteit beschikbaar is en de kwaliteit van de routes naar het werk of naar een onderwijsinstelling goed is.

De hoofdas die de Heidelberglaan vormt heeft op meer lokaal niveau binnen de Uithof vooral de functie van het geleiden van het fietsverkeer vanuit westelijke richting vanaf de Archimedeslaan en de Weg tot de Wetenschap over de Uithof naar bestemmingen.

Figuur 31: Hoofdfietsroute Utrecht fietst! (Gemeente Utrecht, 2016)

De aansluiting van de Heidelberglaan op de hoofdfietsroutes is daarnaast van groot belang, en er zal in de toekomst aandacht moeten worden besteed aan de monding van de Uithof; dat wil zeggen de onderdoorgangen van de A27 ter hoogte van de Archimedeslaan en de Weg tot de Wetenschap.

12.3.4 Ontwerp

12.3.4.1 Opvallende ontwerpelementen, symboliek

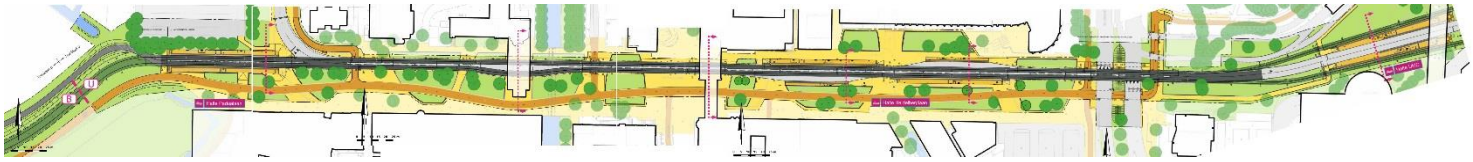
Het grote en meest opvallende element voor de Heidelberglaan zal natuurlijk de trambaan worden. Deze zal komen op de plaats waar nu de bussen van lijn 12 en 28 rijden en zullen bijna 1 op 1 deze manier terugkomen in het nieuwe ontwerp. Een belangrijke opmerking hierbij is dat de trambaan berijdbaar zal zijn voor bus aansluitingen en hulpdiensten.

Het ontwerp heeft veel ruimte voor groen, zeker rond de halte Padualaan en de halte UMC. Rond de halte Heidelberglaan is minder ruimte voor groen, maar is juist meer ruimte voor de publieke ruimte; de *public space*. Het beloopbare en met de fiets berijdbare oppervlakte is groot en zit zal de capaciteit van bijvoorbeeld de fietspaden enorm vergroten ten opzichte van de huidige situatie. Doordat de hoofdfietsroute aan de zuidzijde van het tracé van de tram komt te liggen in een vrij liggende vorm betekend dit voor de doorstroom ook positieve ontwikkelingen. In de toekomst moet het fietspad langs de Heidelberglaan in oost-west richting 5 meter breed worden zodat iedere rijrichting 2,5 meter fietspad heeft. Dit sluit aan bij het fietsgebruik wat in 3.2.1 beschreven is; het fietstype is homogeen maar er kunnen snelheidsverschillen zijn door het gebruik van elektrische fietsen of racefietsen. De breedte om in te halen is dus zeer wenselijk.

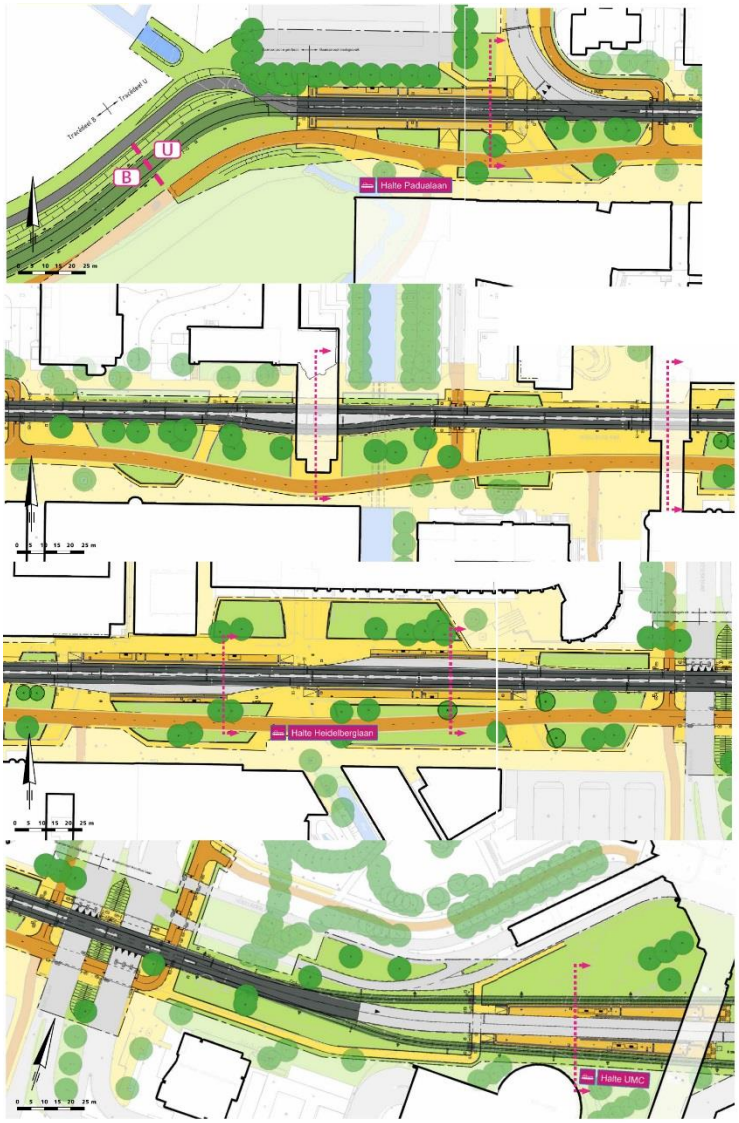
12.3.4.2 Kwaliteit van de openbare ruimte

Er zal ook een kwaliteitssprong gemaakt worden bij het herinrichten van de Heidelberglaan voor de tram. Niet alleen verdwijnen veel van de bussen die emissies veroorzaken, maar hier komt ook meer publieke ruimte door vrij die terug gegeven kan worden aan gebruikers van de active modes. In het gekozen onderdeel van de Heidelberglaan, de 845 meter van tracédeel U tot aan het UMC, komt veel ruimte voor groen. Dit is circa 50% van de oppervlakte in de totale breedte van de onbebouwde Heidelberglaan, dat wil zeggen waar geen permanente gebouwen staan.

Het standaardprofiel van de laan is 45 meter breed waarin de trambaan slechts 12 meter in beslag neemt. Bij de haltes neemt het aandeel wat voor de OV voorzieningen, tram en/of bus toe. Dit is bijvoorbeeld te zien bij de halte Heidelberglaan en is zeker duidelijke bij halte UMC waar de tramhalte en de bushalte volledig gescheiden zijn uitgevoerd. Dit is een duidelijke afweging geweest: heeft de doorstroming het hoogste belang of de inrichting en kwaliteit van de publieke ruimte? Hier lijkt op een geschikte manier gekozen te zijn voor een tussenvorm.



Figuur 32: Ontwerp Heidelberglaan over de volledige lengte van 845 meter (Definitief Ontwerp Uithoflijn, Gemeente Utrecht, 2014)



Figuur 33: Ontwerp Heidelberglaan in meer detail, met in oranje de fietspaden en in geel het voetpad (Definitief Ontwerp Uithoflijn, Gemeente Utrecht, 2014)

12.3.5 Toekomst

De komst van de HOV verbinding van de Uithoflijn als vervanging van buslijn 12 is het begin van een bredere strategie van vertramming in en rond Utrecht. Naast de vertramming heeft de Gemeente Utrecht om ook over het algemeen minder op de auto in te zetten en meer te werken naar een toekomst waar alleen schoon en duurzaam vervoer een kans krijgt. Dit betekend dat autovervoer alleen maar elektrisch mag zijn na 2030 en dat het openbaar vervoer zo duurzaam en energieneutraal als mogelijk dient te zijn. De active modes in de vorm van fietsen en lopen zijn per definitie schoon en duurzaam en krijgen dan ook alle kansen in de stad en voor de verbinding met de randgemeenten.

In de toekomst zal de Uithof steeds belangrijker worden voor de stad Utrecht en zal het aantal banen er blijven groeien. Dit zal gepaard gaan met een groei van het aantal inwoners in de stad en mensen die uit andere delen van het land in de Uithof willen komen werken. Door de verbindingen van meerdere modaliteiten tussen de hub Centraal Station en de kenniscluster Uithof op orde te hebben kan de rooskleurige toekomst van de regio worden gegarandeerd. De optimale integratie van de verschillende modaliteiten en de wanneer waarop zij elkaar versterken zal in de toekomst gaan bepalen hoe aantrekkelijk de Uithof is voor bedrijven en zal de leefbaarheid en bereikbaarheid bepalen.

12.3.6 Ontwikkeling

12.3.6.1 Marketing

Een van de hoofdboodschappen van het plan voor de Uithoflijn is het verduurzamen van de verbinding tussen het Centraal Station en de Uithof door uitstotende bussen te vervangen voor trams die rijden op groene stroom. Daarnaast zal een capaciteitsvergroting van het openbaar vervoer enorme comfort verhogend zijn en zal de reistijdbetrouwbaarheid toenemen. Door deze twee positieve boodschappen te verbinden met de positieve boodschap van het fietsen kan voor de marketing van de herinrichting van de Heidelberglaan veel in het verschiet liggen. Er kan bijvoorbeeld worden ingespeeld op de gezondheidswinst die wordt behaald als het vernieuwde openbaar vervoer op een slimme manier wordt verbonden met de fiets.

Naast de realisatie van de Uithoflijn zelf zal ook de komst van de P+R de Uithof nieuwe kansen bieden voor marketing en het bewegen tot meer actieve mobiliteit. Door de oppervlakte van het terrein van de Uithof, en de verbinding met Rijnsweerd aan de andere kant van de A27 ontstaan er vanuit het perspectief van de ‘last mile’ veel mogelijkheden vanuit de active modes. Zo zou er door een automobilist bij de P+R geparkeerd kunnen worden en met een deel/leen-fiets die daar staat naar de bestemming worden gereden. Er zijn hier meer mogelijkheden denkbaar; bijvoorbeeld richting andere NS stations zoals Bilthoven of Bunnik waar mee ingezet kan worden op de kleinschaligere OV verbinding bijvoorbeeld sprinters die op deze kleinere stations stoppen waar forenzen over kunnen stappen op een OV-fiets. P+R de Uithof heeft reeds OV-fietsen klaarstaan voor geïnteresseerden.

12.3.6.2 Draagvlak

Het draagvlak voor de nieuwe ontsluiting van de Uithof middels meer modaliteiten en nieuwe verbinding bestaat zeker. Bezoekers van de Uithof ondervinden momenteel veel hinder van de capaciteitsproblemen rondom de Uithof en zullen dan ook graag verbeteringen zien ten opzichte van de huidige situatie. Zeker de verandering van het openbaar vervoersaanbod zal weinig weerstand opleveren; alle reizigers die voorheen buslijn 12 gebruikten en de overstap zullen maken naar de Uithoflijn zullen er op vooruit gaan doordat de kwaliteit van het vervoer verbeterd word.

De uitdaging voor zit dan ook vooral in het creëren van draagvlak voor het gebruik van de fiets in de nieuwe situatie, als alternatief of versterkend middel naast de tram. Fietsen en lopen dienen zowel voor de verbinding tussen de NS Stations en de Uithof en voor de last mile snelle en gezonde opties te zijn. Hier op inspelen dient dan ook een prioriteit te zijn. Vanuit werkgevers kan er bijvoorbeeld gedacht worden aan samenwerking met de OV-fiets de geleiding van werknemers vanaf stations richting het werk via gezonde modaliteiten te verbeteren. Het aandeel van de active modes onder de modaliteiten naar de Uithof zijn hoog, maar dienen in de toekomst hoger te worden of in ieder geval gelijk te blijven.

12.3.6.3 Ontwikkelvorm

Het ontwikkelen van de Heidelberglaan en het plan van de Uithoflijn is vooral top-down geweest vanwege de schaal en de impact van het project. Op de locatie in de Uithof zelf is echter wel goed en meermaals met de stakeholders in het gebied gesproken en dit heeft tal van ontwerpaanpassingen met zich meegebracht die de belangen van het project beter vorm gaven. In de fases tussen het voorlopig ontwerp en het definitief ontwerp zijn tal van wijzigingen doorgevoerd die de draagkracht van het plan onder bedrijven en onderwijsinstellingen in de directe omgeving hebben vergroot.

De ruimtelijke inrichting zoals deze in de toekomst vorm gaat geven aan de Heidelberglaan is ook top-down van aard. De keuze voor een breed vrij liggend fietspad naast het tramtracé is zo ontstaan uit lokale omstandigheden en om uit te nodigen tot gebruik. De inrichting is zo gemaakt dat fietsen en lopen horen bij het ontwerp. Er gaat geen expliciete aandacht naar de active modes maar er is wel kwaliteit geleverd voor deze doelgroep.

12.4 Bevinding gebruik afwegingskader

De resultaten uit het gebruik van het afwegingskader Healthy Urban Living zijn opmerkelijk te noemen, althans in hun positieve beoordeling van de twee projecten. Het groene oppervlak, en daarmee de gezondheidswinst die bij het Baana project geambieerd word is groter dan bij de Heidelberglaan en dit is te verklaren.

12.4.1 Projectscope

Het project voor de active modes in Helsinki was kleinschaliger en meer gericht op het doel de active modes te stimuleren, ondersteund door andere flankerende maatregelen die de inpassing van het project zelf in een breder raamwerk mogelijk maakte. De Heidelberglaan was zoals verwacht minder gefocust op de specifieke gezondheidsbevorderingen die voortkomen uit het verhoogd gebruik van de active modes en ook dit komt terug in de waarderingen voor de projectalternatieven, MKBA-extra, integraliteit, kosteneffectiviteit en de gedragsbeïnvloeding. Een mogelijke reden hiervoor is dat het project te groot is om te beoordelen op dit soort aspecten of omdat het daadwerkelijk niet is voorgekomen tijdens het ontwerpen van de oplossing zoals deze in het Definities Ontwerp is teruggekomen.

De voornaamste bevinding is dan ook dat de informatie die noodzakelijk is om een waardering uit te brengen per principe lastig te verkrijgen is en dat het zeer projectafhankelijk is hoe accuraat het advies voor een waardering per principe kan zijn. De gezondheidsaspecten van Baana waren nu eenmaal beter beschreven en hierdoor makkelijker te beoordelen dan de beoordeling van de herinrichting van de Heidelberglaan. Dit geeft ook een zwakte aan van deskresearch; het afwegingskader is bedoeld om ingezet te worden tijdens het projectproces en niet als analysemiddel voor of na projectrealisatie. Wanneer niet midden in de planvorming gebruik gemaakt kan worden van het kader dan is de kans groot dat niet alle relevante informatie beschikbaar is en dat niet alle overwegingen met betrekking tot de integratie van gezondheid in een plan ‘leven’. Dit heeft grote gevolgen voor de beoordeelbaarheid van een principe op de vragenlijst.

12.4.2 Vragenlijst en waardering

Het invullen van de vragenlijst zelf is ook een groot aandachtspunt gebleken. In de versie van het afwegingskader Healthy Urban Living is gebruik gemaakt van *één* vraag per principe en is dit aangevuld met de tien punten die eerder in dit verslag zijn beschreven. Het is echter sterk de vraag of dit voldoende is om echt een rationeel en terug te voeren antwoord op de waardering van een principe oplevert. Idealiter zou de vragenlijst worden uitgebreid zodat er per principe 4 à 5 vragen zijn die samen dekking geven aan het begrip en van zodanige kwaliteit zijn dat de beantwoording van deze vragen samen leid tot een eenduidige waardering van de gezondheid van een bepaald aspect.

De verdieping van de vragenlijst kan echter worden gedaan door juist de tien onderdelen van de analyse van deze casussen te integreren in de vragenlijsten, als aanvulling op de enkele vraag per principe die er nu is. Dit maakt voor een bredere en duidelijkere beschrijving van de waardering per principe, zodat voor alle partijen die op integrale manier samen werken aan een project inzichtelijk welke ambities worden nagestreefd.

Een voorbeeld hiervan kan het integreren van het onderdeel symboliek zijn (punt 5) in de vragenlijst bij principe 5. Het toevoegen van opvallende ontwerpelementen kan namelijk bijdragen aan het inrichten van de openbare ruimte doordat gefocust kan worden op een elementen waar vanuit andere objecten of onderdelen worden ingericht. Dit is bijvoorbeeld een mogelijkheid om de ontwerpelementen of voorbeelden uit best practises plaats te geven in een nieuwe ontwerp doordat resultaten op een andere locatie al bekend zijn. Wanneer de context specifieke karakteristieken van een project worden gecombineerd met de kennis uit ‘goede’ voorbeelden kan de waarderingen van ontwerpelementen ook gemakkelijker worden, en in veel gevallen positiever.

Het stroomlijnen van de waardering kan door enerzijds de uitbreiding van het aantal vragen en anderzijds van het type vragen en integratie van de vragen met best practises veel gerichter antwoord gaan geven op de mate van gezondheid wat een plan uit spreekt als ambitie voor de twaalf vastgestelde principes. Voor de update van het afwegingskader, in de volgende paragraaf kan aan de volgende acties worden gedacht:

- Het uitbreiden van de vragenlijst per principe naar 5 vragen. Dit zal er toe leiden dat voor de spidergraph kan worden ingevuld er ten minste 60 vragen zijn beantwoord;
- De integratie van de tien punten waarmee is gewerkt voor deze casus in het stappenplan Healthy Urban Living op een geschikte plaats;
- Voor een optimale toepassing van het afwegingskader zal een specificering naar projectgrote noodzakelijk zijn. Dit kwam aan het licht bij het analyseren van de Heidelberglaan.

12.4.3 Algemene bevinden na gebruik van het afwegingskader voor de casussen

De toepassing van het afwegingskader op de twee casussen heeft interessante resultaten opgeleverd zoals in de bovenstaande twee paragrafen al is aangegeven. De globale bevinding is positief geweest, en de boodschap van gezondheid kan met het afwegingskader goed in beeld worden gebracht. De gradatie van de ambitie in een score van +4, +2, 0, -2 en -4 kan daarnaast te kort schieten, wat voor de uitwerking van de volgende stappen na het toepassen van de vragenlijst en de spidergraph lastig kan maken. Dit gaat om de stappen voor verankering van doelstellingen en het opstellen van een monitorings- en evaluatieplan. Een voorstel kan dan ook zijn om de gradaties uit te breiden, van vijf mogelijkheden naar bijvoorbeeld zeven. Dit kan samen met het uitbreiden van de vragenlijst naar 5 vragen per principe gaan zorgen voor een meer uitgebreide beschrijving van de keuze van een ambitiewaardering.

Het toepassen van de methodiek, aangevuld met de tien stappen die voor dit casusonderzoek zijn ingezet, werkte vlot en prettig. De vraag is natuurlijk of dit voor onbekende met de directe materie ook zo zal zijn en hoe gemakkelijk de adaptatie van het werken met het afwegingskader Healthy Urban Living kan verlopen. Wanneer de methode zo volledig en ‘dicht’ mogelijk is voor gebruik en directe inzet bij vraagstukken dan kan ook de adaptatie zo vlug mogelijk verlopen en zal de bereidwilligheid vanuit de sector om gebruik te maken van het afwegingskader toenemen. Wanneer ook meetbare resultaten behaald kunnen worden die effectief bijdragen aan de discussie rondom gezondheid en het behalen van de ambities voor gezond dan zal de succeskans toenemen.

Globaal levert dit de volgende verbeterpunten op die verwerkt zullen worden voor de update van het afwegingskader Healthy Urban Living:

- Uitbreiden van de definities en principes;
- Uitbreiden van de gradaties;
- Opstellen van vernieuwde vragenlijsten;
- Opstellen van een nieuwe spidergraph.

Een aanvullende en verhelderende beschrijving van de definities, thema’s en principes zal daarnaast verdere vorm geven aan de compleetheid van het afwegingskader, tot zo ver mogelijk.

12.5 Toepassing update afwegingskader Healthy Urban Living

12.5.1 Uitwerking vragenlijst

Voor het toepassen van het kader bij deze stap is de casussen van de Baana in Helsinki en de Heidelberglaan in Utrecht nogmaals benut en is de up-to-date vragenlijst uit bijlage **3** paragraaf **11.8** gebruikt. De vertaling van de resultaten vanuit de vragenlijsten naar het scoresysteem wordt gehanteerd per principe. Er zijn vijf vragen per principe die kunnen beantwoord worden met antwoord positief of negatief. Dit levert voor de zeven waarderingsmogelijkheden deze mogelijkheden op:

Waardering	Beantwoording vragen
+6	**5**x positief
+4	**3**x positief
+2	**1**x positief of **1**x meer positief dan negatief
0	Gelijk of conflicterend
-2	**1**x negatief of **1**x meer negatief dan positief
-4	**3**x negatief
-6	**5**x negatief

Tabel 62: Scoring vragenlijst

12.5.2 Waardering

In het model van de vragenlijst heeft ieder principe vijf vragen; naar mate positievere beantwoording plaatsvind komt de waardering hoger in ambitie met +6 als maximale waardering.

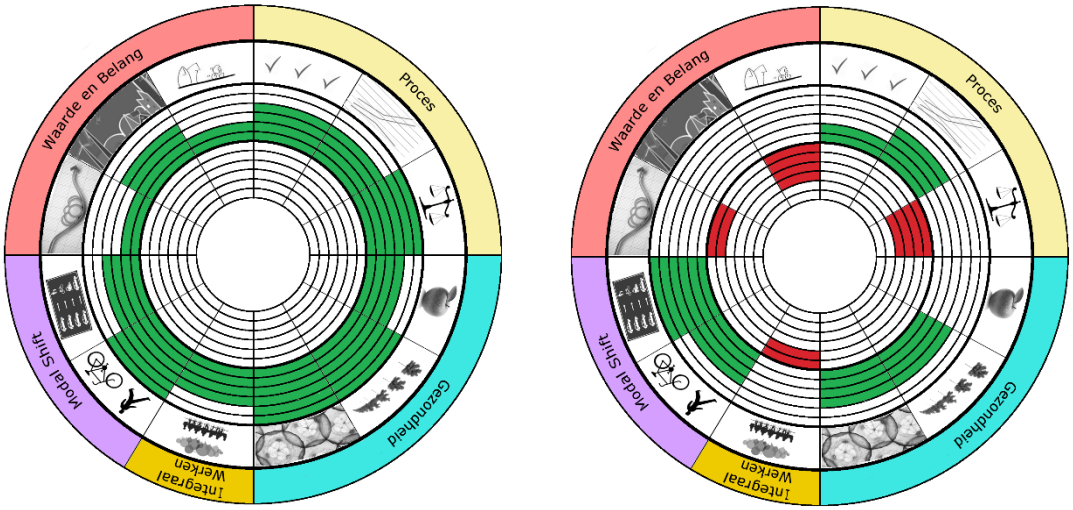
Nr.	Omschrijving	Beantwoording	Waardering
1	Projectevaluatie	3x positief	+4
2	Omgevingsscenario's en projectalternatieven	3x positief	+4
3	MKBA-extra	5x positief	+6
4	Gezondheidsbevorderingen door de active modes	4x positief	+4
5	Gezond inrichten van de leefomgeving	5x positief	+6
6	Het verbeteren van de algemene gezondheid	5x positief	+6
7	Integraliteit	3x positief	+4
8	Modal shift naar de active modes	5x positief	+6
9	Vooropstellen van fietsen en lopen	4x positief	+4
10	Kosteneffectiviteit	2x positief	+2
11	Duurzame waardecreatie	4x positief	+4
12	Gedragsbeïnvloeding	2x positief	+2

Tabel 63: Waardering Baana (update)

Nr.	Omschrijving	Beantwoording	Waardering
1	Projectevaluatie	2x positief	+2
2	Omgevingsscenario's en projectalternatieven	4x positief	+4
3	MKBA-extra	4x negatief	-4
4	Gezondheidsbevorderingen door de active modes	Conflicterend	0
5	Gezond inrichten van de leefomgeving	3x positief	+4
6	Het verbeteren van de algemene gezondheid	4x positief	+4
7	Integraliteit	1x meer negatief	-2
8	Modal shift naar de active modes	4x positief	+4
9	Vooropstellen van fietsen en lopen	5x positief	+6
10	Kosteneffectiviteit	1x meer negatief	-2
11	Duurzame waardecreatie	Conflicterend	0
12	Gedragsbeïnvloeding	4x negatief	-4

Tabel 64: Waardering Heidelberglaan (update)

12.5.3 Spidergraphs



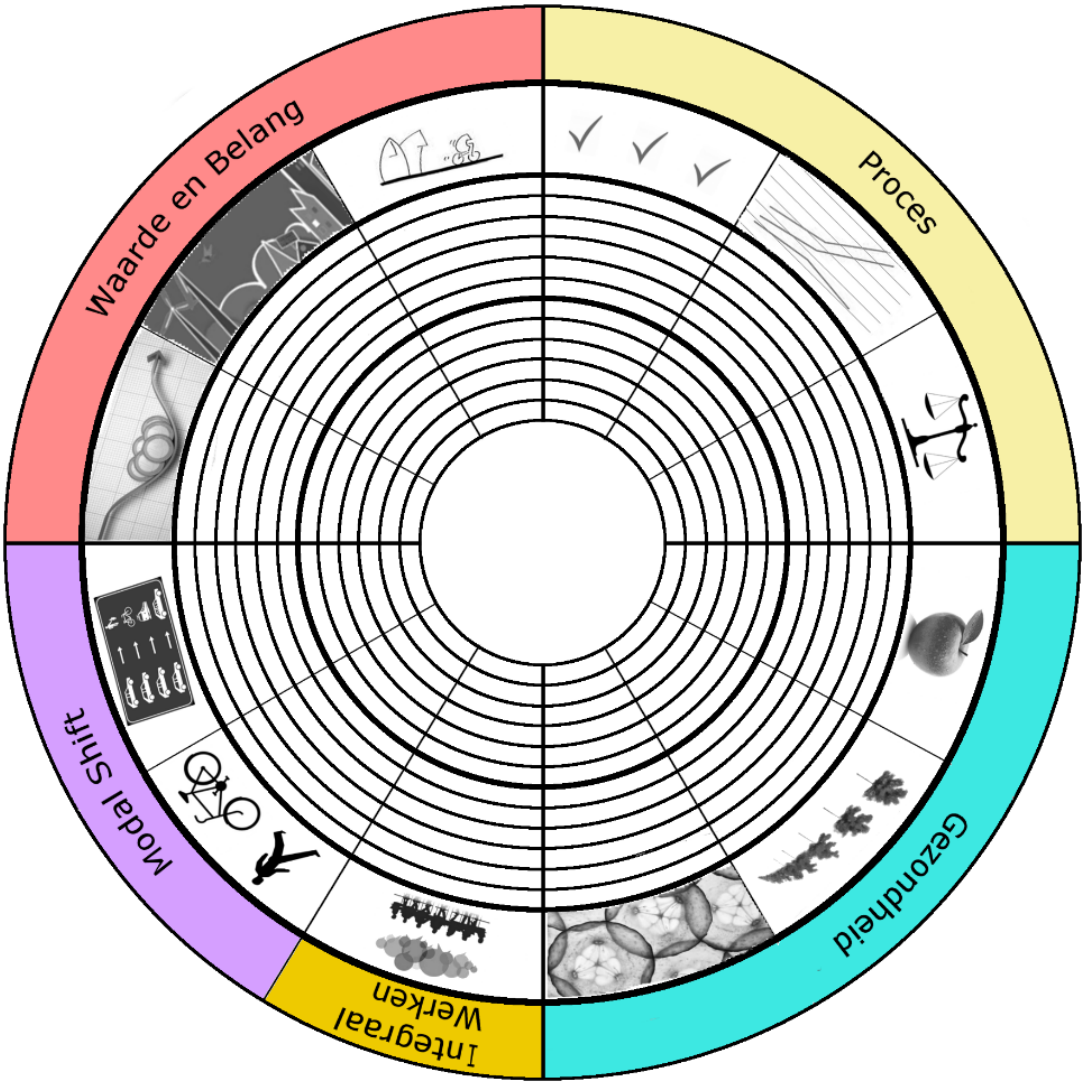
Figuur 34: Spidergraphs Baana en Heidelberglaan (update)

Er zijn in het gebruik van het vernieuwde spidergraph om de resultaten onder te brengen dat er ten opzichte van het originele spidergraph veel meer mogelijkheid is voor nuance van de resultaten. Een aantal van de waarderingen is daadwerkelijk veranderd in een andere waardering, terwijl vooral het toevoegen van een derde niveau aangeeft dat er voor zowel een positieve als een negatieve maximale waardering veel gedaan moet worden. In de onderstaande tabel zijn de veranderingen in waardering weergegeven:

Nr.	Omschrijving	Oud		Nieuw		Verandering	
		Baana	Uithof	Baana	Uithof	Baana	Uithof
1	Projectevaluatie	+4	+2	+4	+2	**0**	**0**
2	Omgevingsscenario's en projectalternatieven	+2	0	+4	+4	**+2**	**+4**
3	MKBA-extra	+4	0	+6	-4	**+2**	**-4**
4	Gezondheidsbevorderingen door de active modes	+4	+2	+4	0	**0**	**-2**
5	Gezond inrichten van de leefomgeving	+4	+2	+6	+4	**+2**	**+2**
6	Het verbeteren van de algemene gezondheid	+4	+2	+6	+4	**+2**	**+2**
7	Integraliteit	+2	0	+4	-2	**+2**	**-2**
8	Modal shift naar de active modes	+2	+2	+6	+4	**+4**	**+2**
9	Vooropstellen van fietsen en lopen	+4	+2	+4	+6	**0**	**+4**
10	Kosteneffectiviteit	+2	0	+2	-2	**0**	**-2**
11	Duurzame waardecreatie	+4	+2	+4	0	**0**	**-2**
12	Gedragsbeïnvloeding	+4	0	+2	-4	**-2**	**-4**
Totaal						**+12**	**-2**

Tabel 65: Verandering in waardering tussen concept en final versies afwegingskader

De veranderingen in waardering zijn niet verassend, met uitzondering van waardering van een verschil van +4 of -4 ten opzichte van de waardering van het concept model. De herwaardering lijk echter vooral ten gunste te komen aan reeds positieve en gezonde ontwerpen; deze worden beter gewaardeerd en laten nog sterker hun kracht zien.



Figuur 35: Afwegingskader Healthy Urban Living

Pictogrammen
Voor de invulling van de principes in de spidergraph zal gewerkt worden met pictogrammen, om een duidelijker beeld te geven van ieder principe.

Nr.	Omschrijving	Pictogram
1.	Projectevaluatie	Vinkjes
2.	Omgevingsscenario's en projectalternatieven	Grafiek met meerdere opties
3.	MKBA-extra	Weegschaal
4.	Gezondheidsbevorderingen door de active modes	Appel
5.	Gezond inrichten van de leefomgeving	Bomenrij
6.	Het verbeteren van de algemene gezondheid	Komkommers
7.	Integraliteit	Multidisciplinair team aan één tafel
8.	Modal shift naar de active modes	Silhouetten van loper en fietser
9.	Vooropstellen van fietsen en lopen	Automobiliteit moeilijker maken
10.	Kosteneffectiviteit	Euro's in balans
11.	Duurzame waardecreatie	De stad van de toekomst
12.	Gedragsbeïnvloeding	Nudging

Tabel 66: Pictogrammen spidergraph

12.6 Vragenlijst Baana, Helsinki

Nr.	Omschrijving	Beantwoording	Waardering
1	Projectevaluatie	3x positief	+4
2	Omgevingsscenario's en projectalternatieven	3x positief	+4
3	MKBA-extra	5x positief	+6
4	Gezondheidsbevorderingen door de active modes	4x positief	+4
5	Gezond inrichten van de leefomgeving	5x positief	+6
6	Het verbeteren van de algemene gezondheid	5x positief	+6
7	Integraliteit	3x positief	+4
8	Modal shift naar de active modes	5x positief	+6
9	Vooropstellen van fietsen en lopen	4x positief	+4
10	Kosteneffectiviteit	2x positief	+2
11	Duurzame waardecreatie	4x positief	+4
12	Gedragsbeïnvloeding	2x positief	+2

Tabel 67: Waardering Baana (update)

12.6.1 1. Projectevaluatie

"Op welke wijze is projectevaluatie op integrale wijze in de ambitie van het project verweven en hoe is dit onderdeel van het projectproces?"

De vragen voor de projectevaluatie zijn:

1. *"Is projectevaluatie in het proces verweven in de uitgangspunten van het project?"*

Positief	***Geen of conflicterend***	*Negatief*

2. *"Is projectevaluatie transparant en zijn resultaten inzichtelijk voor belangstellenden?"*[207]

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

3. *"Doorloopt de evaluatie alle stappen van het projectproces, van verkenningsfase tot de uitwerkingsfase?"*

Positief	***Geen of conflicterend***	*Negatief*

4. *"Zijn er mogelijkheden voor gebruikers en belanghebbenden om mee te werken aan de evaluatie tijdens de planvorming en na uitvoering?"*[208]

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

5. *"Is de evaluatie opgezet vanuit een integrale stuurgroep?"*[209]

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

Waardering: +4

[207] Twitter twitter.com/BaanaCounter

[208] Publicspace.org. (2014). *Baana pedestrian and bicycle corridor: Helsinki Finland*, p1

[209] Helsinki Planning Department. (2015). *Bicycle Account 2015*, p6

12.6.2 2. Omgevingsscenario's en projectalternatieven

"Op welke manier dragen meerdere omgevingsscenario's, nulalternatieven en projectalternatieven bij aan de verbetering van de gezondheid?"

De vragen voor de omgevingsscenario's en projectalternatieven:

1. *"Is er bij het ontwikkelen van projectalternatieven gewerkt met omgevingsscenario's?"*

Positief	***Geen of conflicterend***	*Negatief*

2. *"Is er bij het ontwikkelen van projectalternatieven gewerkt met nulalternatieven?"*[210]

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

3. *"Is er bij het ontwikkelen van projectalternatieven gewerkt met ontwerpalternatieven?"*[211]

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

4. *"Zijn er voor vragen 1, 2 en 3 meerdere opties meegenomen?"*

Positief	***Geen of conflicterend***	*Negatief*

5. *"Is de bijdrage van scenario's en alternatieven aan de ontwikkeling van gezondheid beschikbaar en gewenst?"*[212]

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

Waardering: +4

[210] Publicspace.org. (2014). *Baana pedestrian and bicycle corridor: Helsinki Finland*, p1
[211] Publicspace.org. (2014). *Baana pedestrian and bicycle corridor: Helsinki Finland*, p1
[212] Helsinki Planning Department. (2012). *Defining the main cycle network and quality cycling corridors in the Helsinki region*, p36

12.6.3 3. MKBA-extra

"Welke waarde representeert gezondheid voor de kosten-baten analyse en hoe verhoud deze waardering zich tot andere aspecten uit de MKBA?"

De vragen voor het principe MKBA-extra zijn:

1. *"Is gezondheid een waarde die voor komt in de MKBA?"*[213]

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

2. *"Heeft gezondheid een gelijke duurzame waarde ten opzichte van andere duurzame aspecten?"*[214]

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

3. *"Is gezondheid een kwantificeerbare waarde, die opgenomen kan worden in de berekening van de kosten-baten verhouding?"*[215]

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

4. *"Is gebruik gemaakt van datasets die bewijslast vormen voor een positieve kosten-baten verhouding?"*[216]

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

5. *"Vind er integratie van resultaten plaats tussen gezondheid en andere duurzame waarden?"*[217]

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

Waardering: +6

[213] Helsinki Planning Department. (2012). *Defining the main cycle network and quality cycling corridors in the Helsinki region*, p50
[214] Helsinki Planning Department. (2012). *Defining the main cycle network and quality cycling corridors in the Helsinki region*, p50
[215] Helsinki Planning Department. (2012). *Defining the main cycle network and quality cycling corridors in the Helsinki region*, p50
[216] Strafica Oy mobilitymodeling.com/Brutus/
[217] World Health Organisation heatwalkingcycling.org/

12.6.4 4. Gezondheidsbevorderingen

"Welke gezondheidsbevorderingen worden geboekt en komen deze vooral uit directe of indirecte winst?"

De vragen met betrekking tot de gezondheidsbevorderingen zijn:

1. *"Word gezondheidswinst vooral kleinschalig behaald?"*[218]

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

2. *"Is gebruik gemaakt van effectieve doelgroepaanpak om de gezondheidseffecten verder te verspreiden?"*

Positief	***Geen of conflicterend***	*Negatief*

3. *"Is bij inzet op gezondheidsverbeteringen specifiek ingezet op de active modes?"*[219]

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

4. *"Worden directe en indirecte gezondheidsverbeteringen effectief gecombineerd?"*[220]

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

5. *"Is er gecombineerde aanpak voor gezondheidsverbeteringen door inzet van hardware, orgware en software?"*[221]

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

Waardering: +4

[218] Helsinki Planning Department. (2015). *Bicycle Account 2015*, p7
[219] Helsinki Planning Department. (2015). *Bicycle Account 2015*, p10
[220] Helsinki Planning Department. (2016). *Traffic in a growing city*, p4
[221] Helsinki Planning Department. (2012). *Defining the main cycle network and quality cycling corridors in the Helsinki region*, p64-67

12.6.5 5. Gezond inrichten van de leefomgeving

"Is de leefomgeving zo ingericht dat deze uitnodig tot gezond gedrag en sociale ontplooiing en ontmoeting?"

De vragen voor het gezond inrichten van de leefomgeving zijn:

1. *"Is de inrichting van de publieke ruimte Duurzaam Veilig?"*[222]

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

2. *"Is de scheiding tussen verkeer en verblijven gerealiseerd, en nodig de ruimte uit tot bewegen?"*[223]

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

3. *"Is de publieke ruimte toegankelijk voor iedereen die wenst deel te nemen aan verblijven, recreëren of verplaatsen?"*[224]

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

4. *"Is er een focus op kwaliteit, die uitnodigt tot sociale ontplooiing?"*[225]

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

5. *"Is er een mogelijkheid voor bewoners en belanghebbende mee te werken aan het inrichten van de openbare ruimte zodat hun eigen wensen beter kunnen worden behartigd?"*[226]

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

Waardering: +6

[222] Pyöräliikenne Helsingissä pyoraliikenne.fi/
[223] Pyöräliikenne Helsingissä pyoraliikenne.fi/
[224] Helsinki Planning Department. (2015). *City Boulevards in Helsinki*, p6
[225] Helsinki Planning Department. (2015). *City Boulevards in Helsinki*, p6
[226] Publicspace.org. (2014). *Baana pedestrian and bicycle corridor: Helsinki Finland,* p1

12.6.6 6. Het verbeteren van de algemene gezondheid

"Hoe word op een gezonde manier integraal ontworpen aan de buitenruimte, zodat het stadsklimaat verbeterd, de stadsmobiliteit en de beleving?"

De vragen voor het verbeteren van de algemene gezondheid:

1. *"Zijn er voor alle modaliteiten gelijke kansen in de stedelijke mobiliteit?"*[227]

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

2. *"Is er afdoende infrastructuur aanwezig zodat persoonlijke beslissingen voor het gebruik van de active modes kunnen gebruiken?"*[228]

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

3. *"Zijn er mogelijkheden voor toename van de verkeersveiligheid, en afname van het aantal verkeersslachtoffers?"*[229]

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

4. *"Is er naast persoonlijke gezondheidsverbetering ook ingezet op de positieve neveneffecten van meer gebruik van de active modes?"*[230]

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

5. *"Is er gebruik gemaakt van een integrale aanpak voor het verbeteren van het stadsklimaat, waar meetbare en integrale resultaten bij horen?"*[231]

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

Waardering: +6

[227] Helsinki Planning Department. (2016). *Traffic in a growing city*, p6-7
[228] Helsinki Planning Department. (2012). *Defining the main cycle network and quality cycling corridors in the Helsinki region*, p9
[229] Pyöräliikenne Helsingissä pyoraliikenne.fi/
[230] Helsinki Planning Department. (2015). *Bicycle Account 2015*, p6-9
[231] Helsinki Planning Department. (2015). *Urban Plan Vision 2050*, p13-20

12.6.7 7. Integraliteit

"Word er in een projectvorm gewerkt die bijdraagt aan de integrale implementatie van gezondheidsbevorderingen?"

De vragen die vorm geven aan de integraliteit zijn:

1. *"Is er een matrix opgesteld met alle kansen, belemmeringen en belangen?"*

Positief	***Geen of conflicterend***	*Negatief*

2. *"Bestaat er synergie tussen belangen van verschillende partijen of belanghebbenden?"*[232]

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

3. *"Is burgerparticipatie mogelijk en word kennis van bewoners en professionals gecombineerd ingezet?"*[233]

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

4. *"Is er gewerkt met een stuurgroep, tijdens een deel of het hele project, om de resultaten en het verwerken van de resultaten te maximaliseren en zo integraal mogelijk te maken?"*

Positief	***Geen of conflicterend***	*Negatief*

5. *"Is er efficiënt gebruik gemaakt van samenwerking tussen professionals en participeren burgers om de kosten minimaal te houden?"*[234]

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

Waardering: +4

[232] Publicspace.org. (2014). *Baana pedestrian and bicycle corridor: Helsinki Finland*, p2
[233] Publicspace.org. (2014). *Baana pedestrian and bicycle corridor: Helsinki Finland*, p1
[234] Cycle Centeriin cyclecenter.fi/

12.6.8 8. Modal shift naar de active modes

"Welke ambitie bestaat er voor de active modes, en op welke manier zijn zij opgenomen in de stadsmobiliteit? Zijn het volwaardige vervoersmiddelen?"

De vragen bij de modal shift naar de active modes zijn:

1. *"Zijn er voor de fiets gelijke woon-werkverkeer mogelijkheden als andere modaliteiten?"*[235]

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

2. *"Is fietsen en lopen laagdrempelig genoeg voor alle potentiele deelnemers aan gezonde mobiliteit, en zijn er geen obstakels aanwezig?"*[236]

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

3. *"Zijn de netwerken voor lopen en fietsen compleet genoeg om geen 'missing links' meer te hebben die gebruikers er van weerhouden van de active modes gebruik te maken?"*[237]

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

4. *"Worden de active modes gezien als volwaardig transportmiddel?"*[238]

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

5. *"Is fietsen of lopen het meest effectieve vervoersmiddel in de stad?"*[239]

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

Waardering: +6

[235] Helsinki Planning Department. (2015). *Bicycle Account 2015*, p9-11
[236] Helsinki Planning Department. (2015). *Bicycle Account 2015*, p24-26
[237] Helsinki Planning Department. (2012). *Defining the main cycle network and quality cycling corridors in the Helsinki region*, p69-84
[238] Helsinki Planning Department. (2016). *Traffic in a growing city*, p6-8
[239] Helsinki Region Transport pk.reittiopas.fi/en/

12.6.9 9. Vooropstellen van fietsen en lopen

"Welke prioriteit genieten de active modes en hoe is hun integratie met andere modaliteiten?"

De vragen waarmee kan worden bepaald hoe de modaliteiten fietsen en lopen vooropgesteld worden zijn:

1. *"Is het projectalternatief ingezet met de principes van Duurzaam Veilig en de andere richtlijnen vanuit het CROW (of gelijkwaardig)?"*[240]

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

2. *"Zijn er voor lopen en fietsen mogelijkheden die er voor andere modaliteiten niet zijn, bijvoorbeeld subways of wayfinding?"*[241]

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

3. *"Is de inrichting van de openbare ruimte toegespitst op het maximaal benutten van het potentiaal van de active modes?"*[242]

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

4. *"Is de integratie tussen fietsen, lopen en het openbaar vervoer goed gefaciliteerd, zodat autogebruik in de stad niet efficiënt meer is?"*[243]

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

5. *"Zijn er maatregelen van kracht die het autogebruik inperken?"*[244]

Positief	*Geen of conflicterend*	***Negatief***

Waardering: +4

[240] Pyöräliikenne Helsingissä pyoraliikenne.fi/
[241] Helsinki Region Transport pk.reittiopas.fi/en/
[242] Helsinki Planning Department. (2016). *Traffic in a growing city*, p6-7
[243] Helsinki Planning Department. (2015). *Bicycle Account 2015*, p24-26
[244] Helsinki Planning Department. (2016). *Traffic in a growing city*, p6-8

12.6.10 10. Kosteneffectiviteit

"Hoe zorgen het draagvlak en het type businesscase voor kosteneffectieve projectalternatieven?"

De vragen met betrekking tot de kosteneffectiviteit zijn:

1. *"Is de infrastructuur specifiek voor de active modes, ondanks dat het eventueel onderdeel is van een groter plan?"*[245]

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

2. *"Is het project zelfstandig kostendekkend, dankzij de meerwaarde van gezondheid?"*

Positief	***Geen of conflicterend***	*Negatief*

3. *"Is er sprake van een positieve kosten-batenverhouding en levert het projectalternatief een bijdrage aan het gebruik van de active modes?"*

Positief	***Geen of conflicterend***	*Negatief*

4. *"Is het projectalternatief een brede businesscase, waarbij meer dan alleen het realiseren van de infrastructuur positieve gevolgen heeft voor de gezondheid?"*

Positief	***Geen of conflicterend***	*Negatief*

5. *"Is gebruik gemaakt van een kostenwaardering naar gezondheid, bijvoorbeeld door gebruik te maken van een middel als HEAT of KEA?"*[246][247]

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

Waardering: +2

[245] Publicspace.org. (2014). *Baana pedestrian and bicycle corridor: Helsinki Finland*, p1

[246] Helsinki Planning Department. (2015). *Bicycle Account 2015*, p10-11

[247] Helsinki Planning Department. (2012). *Defining the main cycle network and quality cycling corridors in the Helsinki region*, p50

12.6.11 11. Duurzame waardecreatie

"Is gezondheid een van de duurzame waarden die vanzelfsprekend zijn als onderdeel van het maatschappelijk belang?"

De vragen rondom de duurzame waardecreatie zijn de volgende:

1. *"Is duurzaamheid, los van gezondheid, een belang voor het projectalternatief?"*[248]

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

2. *"Is duurzame waardecreatie van gezondheid onderdeel van de maatschappelijke doelstellingen van het projectalternatief?"*[249]

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

3. *"Worden de duurzame waarden, waaronder gezondheid, gedeeld door de stakeholders en initiatiefnemers van het project?"*[250]

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

4. *"Is gezondheid een waarde die, als onderdeel van een brede businesscase, maatschappelijke draagkracht heeft en maakt dit investering in de active modes voor de stad vanzelfsprekend?"*[251]

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

5. *"Is het alternatief een oplossing waarbij 'low cost – high rewards' word gewerkt aan het realiseren van een maatschappelijk belang?"*

Positief	***Geen of conflicterend***	*Negatief*

Waardering: +4

[248] Helsinki Planning Department. (2015). *Urban Plan Vision 2050*, p41-54
[249] Helsinki Planning Department. (2012). *Defining the main cycle network and quality cycling corridors in the Helsinki region*, p50
[250] Publicspace.org. (2014). *Baana pedestrian and bicycle corridor: Helsinki Finland*, p1-2
[251] Helsinki Planning Department. (2012). *Defining the main cycle network and quality cycling corridors in the Helsinki region*, p50

12.6.12 12. Gedragsbeïnvloeding

"Hoe wordt aangevuld op de fysieke hardware maatregelen om gebruikers aan te zetten tot meer gebruik van de active modes en hoe kunnen niet-gebruikers aangezet worden tot het starten met lopen of fietsen voor transport of recreatieve toepassingen?"

De vragen met betrekking tot gedragsbeïnvloeding zijn:

1. *"Is bijsturen van gedrag een begin van de aanpak van een integraal project met meerdere fasen van implementatie?"*

Positief	***Geen of conflicterend***	*Negatief*

2. *"Is er een effectieve balans van hardware, orgware en software maatregelen die elkaar versterken om tot beoogde veranderingen te komen?"*[252]

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

3. *"Is er sprake van integratie tussen harde en zachte maatregelen om doeltreffendheid van fysieke ingrepen te garanderen?"*[253]

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

4. *"Is er een doelgroepaanpak geformuleerd met targets die de gezondheidswinst van de active modes op de juiste plaats gaan brengen door middel van een integraal pakket met maatregelen?"*

Positief	***Geen of conflicterend***	*Negatief*

5. *"Is er een strategie opgesteld die werkt per schaalniveau en meetbaar is voor evaluaties, waarbij alle mogelijke methoden worden gecombineerd?"*

Positief	***Geen of conflicterend***	*Negatief*

Waardering: +2

[252] Helsinki Planning Department. (2012). *Defining the main cycle network and quality cycling corridors in the Helsinki region*, p64-67

[253] Helsinki Planning Department. (2012). *Defining the main cycle network and quality cycling corridors in the Helsinki region*, p64-67

12.7 Vragenlijst Heidelberglaan, Utrecht

Nr.	Omschrijving	Beantwoording	Waardering
1	Projectevaluatie	2x positief	+2
2	Omgevingsscenario's en projectalternatieven	4x positief	+4
3	MKBA-extra	4x negatief	-4
4	Gezondheidsbevorderingen door de active modes	Conflicterend	0
5	Gezond inrichten van de leefomgeving	3x positief	+4
6	Het verbeteren van de algemene gezondheid	4x positief	+4
7	Integraliteit	1x meer negatief	-2
8	Modal shift naar de active modes	4x positief	+4
9	Vooropstellen van fietsen en lopen	5x positief	+6
10	Kosteneffectiviteit	1x meer negatief	-2
11	Duurzame waardecreatie	Conflicterend	0
12	Gedragsbeïnvloeding	4x negatief	-4

Tabel 68: Waardering Heidelberglaan (update)

12.7.1 1. Projectevaluatie

"Op welke wijze is projectevaluatie op integrale wijze in de ambitie van het project verweven en hoe is dit onderdeel van het projectproces?"

De vragen voor de projectevaluatie zijn:

1. *"Is projectevaluatie in het proces verweven in de uitgangspunten van het project?"*[254]

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

2. *"Is projectevaluatie transparant en zijn resultaten inzichtelijk voor belangstellenden?"*[255]

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

3. *"Doorloopt de evaluatie alle stappen van het projectproces, van verkenningsfase tot de uitwerkingsfase?"*

Positief	***Geen of conflicterend***	*Negatief*

4. *"Zijn er mogelijkheden voor gebruikers en belanghebbenden om mee te werken aan de evaluatie tijdens de planvorming en na uitvoering?"*

Positief	***Geen of conflicterend***	*Negatief*

5. *"Is de evaluatie opgezet vanuit een integrale stuurgroep?"*

Positief	***Geen of conflicterend***	*Negatief*

Waardering: +2

[254] Gemeente Utrecht. (2014). *Ontwikkelingsrichting De Uithof en Rijnsweerd*, p16-25
[255] Gemeente Utrecht. (2012). *Aantrekkelijk en Bereikbaar: Ambitiedocument*, p17-19

12.7.2 2. Omgevingsscenario's en projectalternatieven

"Op welke manier dragen meerdere omgevingsscenario's, nulalternatieven en projectalternatieven bij aan de verbetering van de gezondheid?"

De vragen voor de omgevingsscenario's en projectalternatieven:

1. *"Is er bij het ontwikkelen van projectalternatieven gewerkt met omgevingsscenario's?"*[256]

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

2. *"Is er bij het ontwikkelen van projectalternatieven gewerkt met nulalternatieven?"*[257]

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

3. *"Is er bij het ontwikkelen van projectalternatieven gewerkt met ontwerpalternatieven?"*[258]

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

4. *"Zijn er voor vragen 1, 2 en 3 meerdere opties meegenomen?"*[259]

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

5. *"Is de bijdrage van scenario's en alternatieven aan de ontwikkeling van gezondheid beschikbaar en gewenst?"*

Positief	***Geen of conflicterend***	*Negatief*

Waardering: +4

[256] Gemeente Utrecht. (2010). *HOV-baan De Uithof bestemmingsplan, toelichting.* p9-16
[257] AT Osborne & Grontmij. (2015). *Utrecht Science Park Goed bereikbaar – nu en straks*, p16
[258] Regio en Gemeente Utrecht. (2014). *Samenvatting Definitief Ontwerp Uithoflijn,* p89
[259] Regio en Gemeente Utrecht. (2014). *Samenvatting Definitief Ontwerp Uithoflijn,* p89

12.7.3 3. MKBA-extra

"Welke waarde representeert gezondheid voor de kosten-baten analyse en hoe verhoud deze waardering zich tot andere aspecten uit de MKBA?"

De vragen voor het principe MKBA-extra zijn:

1. *"Is gezondheid een waarde die voor komt in de MKBA?"*[260]

Positief	*Geen of conflicterend*	***Negatief***

2. *"Heeft gezondheid een gelijke duurzame waarde ten opzichte van andere duurzame aspecten?"*[261]

Positief	*Geen of conflicterend*	***Negatief***

3. *"Is gezondheid een kwantificeerbare waarde, die opgenomen kan worden in de berekening van de kosten-baten verhouding?"*[262]

Positief	*Geen of conflicterend*	***Negatief***

4. *"Is gebruik gemaakt van datasets die bewijslast vormen voor een positieve kosten-baten verhouding?"*

Positief	***Geen of conflicterend***	*Negatief*

5. *"Vind er integratie van resultaten plaats tussen gezondheid en andere duurzame waarden?"*[263]

Positief	*Geen of conflicterend*	***Negatief***

Waardering: -4

[260] Gemeente Utrecht. (2010). *HOV-baan De Uithof bestemmingsplan, toelichting.* p38
[261] Gemeente Utrecht. (2010). *HOV-baan De Uithof bestemmingsplan, toelichting.* p38-39
[262] Gemeente Utrecht. (2010). *HOV-baan De Uithof bestemmingsplan, toelichting.* p38-39
[263] Gemeente Utrecht. (2010). *HOV-baan De Uithof bestemmingsplan, toelichting.* p39

12.7.4 4. Gezondheidsbevorderingen

"Welke gezondheidsbevorderingen worden geboekt en komen deze vooral uit directe of indirecte winst?"

De vragen met betrekking tot de gezondheidsbevorderingen zijn:

1. *"Word gezondheidswinst vooral kleinschalig behaald?"*[264]

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

2. *"Is gebruik gemaakt van effectieve doelgroepaanpak om de gezondheidseffecten verder te verspreiden?"*

Positief	***Geen of conflicterend***	*Negatief*

3. *"Is bij inzet op gezondheidsverbeteringen specifiek ingezet op de active modes?"*

Positief	***Geen of conflicterend***	*Negatief*

4. *"Worden directe en indirecte gezondheidsverbeteringen effectief gecombineerd?"*

Positief	***Geen of conflicterend***	*Negatief*

5. *"Is er gecombineerde aanpak voor gezondheidsverbeteringen door inzet van hardware, orgware en software?"*[265]

Positief	*Geen of conflicterend*	***Negatief***

Waardering: 0

[264] Regio en Gemeente Utrecht. (2014). *Samenvatting Definitief Ontwerp Uithoflijn,* p19-23

[265] AT Osborne & Grontmij. (2015). *Utrecht Science Park: Analyse bereikbaarheid en maatregelen*, p28-30

12.7.5 5. Gezond inrichten van de leefomgeving

"Is de leefomgeving zo ingericht dat deze uitnodig tot gezond gedrag en sociale ontplooiing en ontmoeting?"

De vragen voor het gezond inrichten van de leefomgeving zijn:

1. *"Is de inrichting van de publieke ruimte Duurzaam Veilig?"*[266]

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

2. *"Is de scheiding tussen verkeer en verblijven gerealiseerd, en nodig de ruimte uit tot bewegen?"*[267]

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

3. *"Is de publieke ruimte toegankelijk voor iedereen die wenst deel te nemen aan verblijven, recreëren of verplaatsen?"*[268]

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

4. *"Is er een focus op kwaliteit, die uitnodigt tot sociale ontplooiing?"*

Positief	***Geen of conflicterend***	*Negatief*

5. *"Is er een mogelijkheid voor bewoners en belanghebbende mee te werken aan het inrichten van de openbare ruimte zodat hun eigen wensen beter kunnen worden behartigd?"*

Positief	***Geen of conflicterend***	*Negatief*

Waardering: +4

[266] Regio en Gemeente Utrecht. (2014). *Samenvatting Definitief Ontwerp Uithoflijn*, p19-23
[267] Regio en Gemeente Utrecht. (2014). *Samenvatting Definitief Ontwerp Uithoflijn*, p89-97
[268] Regio en Gemeente Utrecht. (2014). *Samenvatting Definitief Ontwerp Uithoflijn*, p89-97

12.7.6 6. Het verbeteren van de algemene gezondheid

"Hoe word op een gezonde manier integraal ontworpen aan de buitenruimte, zodat het stadsklimaat verbeterd, de stadsmobiliteit en de beleving?"

De vragen voor het verbeteren van de algemene gezondheid:

1. *"Zijn er voor alle modaliteiten gelijke kansen in de stedelijke mobiliteit?"*[269]

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

2. *"Is er afdoende infrastructuur aanwezig zodat persoonlijke beslissingen voor het gebruik van de active modes kunnen gebruiken?"*[270]

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

3. *"Zijn er mogelijkheden voor toename van de verkeersveiligheid, en afname van het aantal verkeersslachtoffers?"*[271]

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

4. *"Is er naast persoonlijke gezondheidsverbetering ook ingezet op de positieve neveneffecten van meer gebruik van de active modes?"*

Positief	***Geen of conflicterend***	*Negatief*

5. *"Is er gebruik gemaakt van een integrale aanpak voor het verbeteren van het stadsklimaat, waar meetbare en integrale resultaten bij horen?"*[272]

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

Waardering: +4

[269] AT Osborne & Grontmij. (2015). *Utrecht Science Park: Analyse bereikbaarheid en maatregelen*, p7-18
[270] Regio en Gemeente Utrecht. (2014). *Samenvatting Definitief Ontwerp Uithoflijn*, p89-97
[271] Regio en Gemeente Utrecht. (2014). *Samenvatting Definitief Ontwerp Uithoflijn*, p89-97
[272] Gemeente Utrecht. (2015). *Actieplan Schoon Vervoer*, p6-12

12.7.7 7. Integraliteit

"Word er in een projectvorm gewerkt die bijdraagt aan de integrale implementatie van gezondheidsbevorderingen?"

De vragen die vorm geven aan de integraliteit zijn:

1. *"Is er een matrix opgesteld met alle kansen, belemmeringen en belangen?"*

Positief	***Geen of conflicterend***	*Negatief*

2. *"Bestaat er synergie tussen belangen van verschillende partijen of belanghebbenden?"*[273]

Positief	*Geen of conflicterend*	***Negatief***

3. *"Is burgerparticipatie mogelijk en word kennis van bewoners en professionals gecombineerd ingezet?"*[274]

Positief	*Geen of conflicterend*	***Negatief***

4. *"Is er gewerkt met een stuurgroep, tijdens een deel of het hele project, om de resultaten en het verwerken van de resultaten te maximaliseren en zo integraal mogelijk te maken?"*[275]

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

5. *"Is er efficiënt gebruik gemaakt van samenwerking tussen professionals en participeren burgers om de kosten minimaal te houden?"*

Positief	***Geen of conflicterend***	*Negatief*

Waardering: -2

[273] Gemeente Utrecht. (2012). *Aantrekkelijk en Bereikbaar: Ambitiedocument*, p28-43
[274] Regio en Gemeente Utrecht. (2014). *Samenvatting Definitief Ontwerp Uithoflijn*, p89
[275] Regio en Gemeente Utrecht. (2014). *Samenvatting Definitief Ontwerp Uithoflijn*, p19-23

12.7.8 8. Modal shift naar de active modes

"Welke ambitie bestaat er voor de active modes, en op welke manier zijn zij opgenomen in de stadsmobiliteit? Zijn het volwaardige vervoersmiddelen?"

De vragen bij de modal shift naar de active modes zijn:

1. *"Zijn er voor de fiets gelijke woon-werkverkeer mogelijkheden als andere modaliteiten?"*[276]

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

2. *"Is fietsen en lopen laagdrempelig genoeg voor alle potentiele deelnemers aan gezonde mobiliteit, en zijn er geen obstakels aanwezig?"*[277]

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

3. *"Zijn de netwerken voor lopen en fietsen compleet genoeg om geen 'missing links' meer te hebben die gebruikers er van weerhouden van de active modes gebruik te maken?"*[278]

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

4. *"Worden de active modes gezien als volwaardig transportmiddel?"*

Positief	***Geen of conflicterend***	*Negatief*

5. *"Is fietsen of lopen het meest effectieve vervoersmiddel in de stad?"*[279]

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

Waardering: +4

[276] Gemeente Utrecht. (2012). *Aantrekkelijk en Bereikbaar: Ambitiedocument, Gemeente Utrecht*, p28-43
[277] Regio en Gemeente Utrecht. (2014). *Samenvatting Definitief Ontwerp Uithoflijn*, p19-23
[278] Gemeente Utrecht. (2016). *De 5 verbeterde hoofdfietsroutes, Utrecht fietst!*
[279] Gemeente Utrecht. (2015). *Actieplan Schoon Vervoer*, p6-10

12.7.9 9. Vooropstellen van fietsen en lopen

"Welke prioriteit genieten de active modes en hoe is hun integratie met andere modaliteiten?"

De vragen waarmee kan worden bepaald hoe de modaliteiten fietsen en lopen vooropgesteld worden zijn:

1. *"Is het projectalternatief ingezet met de principes van Duurzaam Veilig en de andere richtlijnen vanuit het CROW (of gelijkwaardig)?"*[280]

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

2. *"Zijn er voor lopen en fietsen mogelijkheden die er voor andere modaliteiten niet zijn, bijvoorbeeld subways of wayfinding?"*[281]

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

3. *"Is de inrichting van de openbare ruimte toegespitst op het maximaal benutten van het potentiaal van de active modes?"*[282]

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

4. *"Is de integratie tussen fietsen, lopen en het openbaar vervoer goed gefaciliteerd, zodat autogebruik in de stad niet efficiënt meer is?"*[283]

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

5. *"Zijn er maatregelen van kracht die het autogebruik inperken?"*[284]

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

Waardering: +6

[280] Regio en Gemeente Utrecht. (2014). *Samenvatting Definitief Ontwerp Uithoflijn*, p19-23
[281] Gemeente Utrecht. (2016). *De 5 verbeterde hoofdfietsroutes, Utrecht fietst!*
[282] Regio en Gemeente Utrecht. (2014). *Samenvatting Definitief Ontwerp Uithoflijn*, p89-97
[283] Gemeente Utrecht. (2015). *Actieplan Schoon Vervoer*, p6-12
[284] Gemeente Utrecht. (2015). *Actieplan Schoon Vervoer*, p6-12

12.7.10 10. Kosteneffectiviteit

"Hoe zorgen het draagvlak en het type businesscase voor kosteneffectieve projectalternatieven?"

De vragen met betrekking tot de kosteneffectiviteit zijn:

1. *"Is de infrastructuur specifiek voor de active modes, ondanks dat het eventueel onderdeel is van een groter plan?"*[285]

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

2. *"Is het project zelfstandig kostendekkend, dankzij de meerwaarde van gezondheid?"*[286]

Positief	*Geen of conflicterend*	***Negatief***

3. *"Is er sprake van een positieve kosten-batenverhouding en levert het projectalternatief een bijdrage aan het gebruik van de active modes?"*

Positief	***Geen of conflicterend***	*Negatief*

4. *"Is het projectalternatief een brede businesscase, waarbij meer dan alleen het realiseren van de infrastructuur positieve gevolgen heeft voor de gezondheid?"*

Positief	***Geen of conflicterend***	*Negatief*

5. *"Is gebruik gemaakt van een kostenwaardering naar gezondheid, bijvoorbeeld door gebruik te maken van een middel als HEAT of KEA?"*[287]

Positief	*Geen of conflicterend*	***Negatief***

Waardering: -2

[285] Gemeente Utrecht. (2015). *Actieplan Schoon Vervoer*, p6-12

[286] Regio en Gemeente Utrecht. (2014). *Samenvatting Definitief Ontwerp Uithoflijn*, p4-5

[287] Gemeente Utrecht. (2010). *HOV-baan De Uithof bestemmingsplan, toelichting.* p38-39

12.7.11 11. Duurzame waardecreatie

"Is gezondheid een van de duurzame waarden die vanzelfsprekend zijn als onderdeel van het maatschappelijk belang?"

De vragen rondom de duurzame waardecreatie zijn de volgende:

1. *"Is duurzaamheid, los van gezondheid, een belang voor het projectalternatief?"*[288]

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

2. *"Is duurzame waardecreatie van gezondheid onderdeel van de maatschappelijke doelstellingen van het projectalternatief?"*[289]

Positief	*Geen of conflicterend*	*Negatief*

3. *"Worden de duurzame waarden, waaronder gezondheid, gedeeld door de stakeholders en initiatiefnemers van het project?"*

Positief	***Geen of conflicterend***	*Negatief*

4. *"Is gezondheid een waarde die, als onderdeel van een brede businesscase, maatschappelijke draagkracht heeft en maakt dit investering in de active modes voor de stad vanzelfsprekend?"*

Positief	***Geen of conflicterend***	*Negatief*

5. *"Is het alternatief een oplossing waarbij 'low cost – high rewards' word gewerkt aan het realiseren van een maatschappelijk belang?"*[290]

Positief	*Geen of conflicterend*	***Negatief***

Waardering: 0

[288] Regio en Gemeente Utrecht. (2014). *Samenvatting Definitief Ontwerp Uithoflijn*, p4-23
[289] Regio en Gemeente Utrecht. (2014). *Samenvatting Definitief Ontwerp Uithoflijn*, p9
[290] Gemeente Utrecht. (2010). *HOV-baan De Uithof bestemmingsplan, toelichting.* p38-39

12.7.12 12. Gedragsbeïnvloeding

> *"Hoe wordt aangevuld op de fysieke hardware maatregelen om gebruikers aan te zetten tot meer gebruik van de active modes en hoe kunnen niet-gebruikers aangezet worden tot het starten met lopen of fietsen voor transport of recreatieve toepassingen?"*

De vragen met betrekking tot gedragsbeïnvloeding zijn:

1. *"Is bijsturen van gedrag een begin van de aanpak van een integraal project met meerdere fasen van implementatie?"*

Positief	***Geen of conflicterend***	*Negatief*

2. *"Is er een effectieve balans van hardware, orgware en software maatregelen die elkaar versterken om tot beoogde veranderingen te komen?"*[291]

Positief	*Geen of conflicterend*	***Negatief***

3. *"Is er sprake van integratie tussen harde en zachte maatregelen om doeltreffendheid van fysieke ingrepen te garanderen?"*[292]

Positief	*Geen of conflicterend*	***Negatief***

4. *"Is er een doelgroepaanpak geformuleerd met targets die de gezondheidswinst van de active modes op de juiste plaats gaan brengen door middel van een integraal pakket met maatregelen?"*[293]

Positief	*Geen of conflicterend*	***Negatief***

5. *"Is er een strategie opgesteld die werkt per schaalniveau en meetbaar is voor evaluaties, waarbij alle mogelijke methoden worden gecombineerd?"*[294]

Positief	*Geen of conflicterend*	***Negatief***

Waardering: -4

[291] AT Osborne & Grontmij. (2015). *Utrecht Science Park: Analyse bereikbaarheid en maatregelen*, p26-30
[292] AT Osborne & Grontmij. (2015). *Utrecht Science Park: Analyse bereikbaarheid en maatregelen*, p26-30
[293] Regio en Gemeente Utrecht. (2014). *Samenvatting Definitief Ontwerp Uithoflijn*, p23
[294] Regio en Gemeente Utrecht. (2014). *Samenvatting Definitief Ontwerp Uithoflijn*, p23

Literatuur

Bronnen

Amar Sjauw En Wa. (2015). *Overcoming Lock-in? Sustainability Check: a new tool for sustainability assessment early in the planning process*. 'IAIA15 Conference Proceedings' Impact Assessment in the Digital Era.

AT Osborne & Grontmij. (2015). *Utrecht Science Park: Analyse bereikbaarheid en maatregelen*

AT Osborne & Grontmij. (2015). *Utrecht Science Park: Goed bereikbaar - nu en straks*

Centraal Planbureau. (2010). *Probleemanalyse en daaruit volgende project- en nulalternatieven in KBA's*

City of Copenhagen. (2011). *Good, better, best – The City of Copenhagen's Biclycle Strategy 2011-2015*

City Planning Department Helsinki. (2014). *Pyöräilyn edistämisohjelma*

City Planning Department Helsinki. (2015). *City Boulevards in Helsinki*

City Planning Department Helsinki. (2016). *City Planning Review 2016*

City Planning Department Helsinki. (2016). *Traffic in a growing city*

City Planning Department Helsinki. (2013). *Urban Plan Vision 2050*

Dutch Research Institute for Transitions. (2012). *Afwegingskader Ondergronds/Bovengronds: Kwaliteit van de Leefomgeving*

Ecorys. (2012). *Probleemanalyse, omgevingsscenario's, nul- en projectalternatieven, Expertisefiche ten behoeve van Algemene MKBA Leidraad*

European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans. (2013). *Guidelines: Developing and implementing a sustainable urban mobility plan*

Fietsersbond. (2009). *Fietsen als medicijn*

Gemeente Amsterdam. (2013). *Meerjarenplan Fiets 2012 – 2016*. Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer.

Gemeente Den Haag. (2015). *Meerjarenprogramma Fiets 2015-2018*

Gemeente Rotterdam. (2015). *Fietsen heeft voorrang, Fietsplan Rotterdam 2015-2018*

Gemeente Utrecht. (2015). *Actieplan Schoon Vervoer 2015-2020*. Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar.

Gemeente Utrecht. (2015). *Actieplan Utrecht fietst! 2015-2020*, Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar.

Gemeente Utrecht. (2015). *Actieplan Voetganger 2015-2020*, Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar.

Gemeente Utrecht. (2015). *Ambitiedocument*, Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar.

Gemeente Utrecht. (2010), *HOV-baan De Uithof: Toelichting bestemmingsplan*

Gemeente Utrecht. (2014). *Ontwikkelingsrichting De Uithof en Rijnsweerd*

GGD Nederland. (2012). *Gezondheidseffectenscreening, Gezondheid en milieu in ruimtelijke planvorming; Handboek voor een gezonde inrichting van de leefomgeving*. Ministerie van Infrastructuur en Milieu & Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport.

Google Maps. (2016). *maps.google.com*

H2Ruimte. (2016). *ruimtemettoekomst.nl*

Hogeschool Rotterdam/De Urbanisten. (2013). *Functional Ambiance: een nieuwe manier van ontwerpen aan stadsstraten*. Bachelor Ruimtelijke Ordening en Planologie, Hogeschool Rotterdam, Instituut voor de Gebouwde Omgeving.

Kenniscentrum Healthy Urban Living. (2010). *Healthy Urban Living, Gezondheid, welzijn en welvaart, in een gezonde en duurzame leefomgeving*.

Kenniscentrum Healthy Urban Living. (2015). *Inspiratiedocument Gezonde Verstelijking*

Kenniscentrum Healthy Urban Living. (2015). *Visiedocument Slimme en Gezonde Stad*.

Ministerie van Infrastructuur en Milieu. (2013). *Beter Beoordelen, Notitie over de afweging van innovatieve maatregelen van Beter Benutten*. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

Ministerie van Infrastructuur en Milieu. (2015). *Fietsen en lopen: de smeerolie van onze mobiliteit*. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

Ministerie van Infrastructuur en Milieu. (2014). *Gebiedsontwikkeling Nieuwe Stijl: eerste stappen in de praktijk. Van Vinken naar Vonken*.

Ministerie van Infrastructuur en Milieu. (2015). *Toekomstbeelden van het fietsgebruik in vijf essays Wat als...*. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport. (2015). *Luchtkwaliteit en gezondheidswinst*. Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu.

Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport. (2015). *Ruimte en gezondheid, een vanzelfsprekende combinatie? Een verkenning naar de relatie tussen ruimtelijke ordening en gezondheid vanuit het ruimtelijke, milieu- en volksgezondheidsdomein*. RIVM rapport 2015-0002, H. Kruize et al., Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu.

National Institute for Care and Health Excellence. (2007). *Behaviour change: general approaches*

National Institute for Care and Health Excellence. (2012). *Physical activity: walking and cycling*

National Institute for Care and Health Excellence. (2008). *Physical activity and the environment*

Nederlands Instituut voor Sport en Bewegen. (2009). *Monitoring- en evaluatiewijzer, Sport- en beweegbeleid*

Ontwerpstudie Snelweg & Stad. (2016). *Station Uithof. Utrecht Oost: bereikbare gezonde stad 7 april*

Ontwerpstudie Snelweg & Stad. (2016). *Station Uithof. Utrecht Oost: bereikbare gezonde stad 19 mei*

OpenStreetMap. (2016). *openstreetmap.org*

Public Health England. (2013). *Obesity and the environment: increasing physical activity and active travel*

Publicspace.org. (2014). *Baana pedestrian and bicycle corridor*

Pyöräliikenne Helsingissä. (2015). *Bicycle Account 2015*

Regio en Gemeente Utrecht. (2014). *Samenvatting Definitief Ontwerp Uithoflijn*

Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu. (2008). *Gezondheid en milieu in ruimtelijke plannen*

Rijkswaterstaat. (2014). *Gezonde verstedelijking, de invloed van ruimtelijke inrichting op de gezondheid van stadbewoners*. Lichtkogel 2014 nr. 2, Project De Lichtkogel,

Rijkwaterstaat. (2015). *Handleiding Omgevingswijzer; Duurzaamheid op basis van people, planet en profit*

Rijkwaterstaat. (2014). *Omgevingswijzer, De Omgevingswijzer maakt duurzaamheid inzichtelijk in het MIRT*

Rijkwaterstaat. (2014). *Omgevingswijzer: Creëer kansen voor duurzaamheid: people, planet, profit*

Sport England. (2015). *Active Design: Planning for health and wellbeing through sport and physical activity*

Stad Antwerpen. (2015). *Fietsbeleidsplan iedereen wint... met de fiets, Fietsbeleidsplan Stad Antwerpen*

Stad Brugge. (2015). *Fietsplan Brugge*

Stadsontwikkeling Rotterdam. (2013). *Gezond ontwerpen, De toolbox, Communicatie door inspiratie*. Bachelor Ruimtelijke Ordening en Planologie, Hogeschool Rotterdam, Instituut voor de Gebouwde Omgeving.

Technische Universiteit Eindhoven. (2014). *'Bouwen aan een gezonde stad' Luchtbeleid in het perspectief van gezonde en duurzame verstedelijking*

The Atlantic. (2014). *If an Electric Bike Is Ever Going to Hit It Big in the U.S., It's This One*, Citylab

World Health Organisation Europe. (2014). *Health economic assessment tools for walking and for cycling*

World Health Organisation Europe. (2009). *Zagreb Declaration for Healthy Cities*

Tabellen

Tabel 1: Literatuurlijst oriënterende literatuurstudie 5
Tabel 2: Verdeling bronnen per deelvraag 5
Tabel 3: Literatuur Deelvraag 1 6
Tabel 4: Verwijzingen per thema Deelvraag 1 6
Tabel 5: Conclusies en Rode draden Deelvraag 1 8
Tabel 6: Literatuur Deelvraag 2 15
Tabel 7: Verwijzingen per thema Deelvraag 2 15
Tabel 8: Conclusies en Rode draden Deelvraag 2 16
Tabel 9: Literatuur Deelvraag 3 23
Tabel 10: Verwijzingen per thema Deelvraag 3 23
Tabel 11: Conclusies en Rode draden Deelvraag 3 23
Tabel 12: Ambities Factsheet A 29
Tabel 13: Doelstellingen Factsheet A 30
Tabel 14: Conclusies Factsheet A 32
Tabel 15: Rode draden Factsheet A 33
Tabel 16: Ambitie Factsheet B 34
Tabel 17: Doelstellingen Factsheet B 35
Tabel 18: Conclusies Factsheet B 35
Tabel 19: Ambitie Factsheet C 38
Tabel 20: Doelstellingen Factsheet C 39
Tabel 21: Conclusies Factsheet C 40
Tabel 22: Rode draden Factsheet C 41
Tabel 23: Ambitie Factsheet D 42
Tabel 24: Doelstellingen Factsheet D 43
Tabel 25: Conclusies Factsheet D 44
Tabel 26: Rode draden Factsheet D 45
Tabel 27: Ambitie Factsheet E 46
Tabel 28: Doelstellingen Factsheet E 46
Tabel 29: Conclusies Factsheet E 47
Tabel 30: Ambitie Factsheet F 49
Tabel 31: Doelstellingen Factsheet F 50
Tabel 32: Conclusies Factsheet F 50
Tabel 33: Rode draden Factsheet F 51
Tabel 34: Ambitie Factsheet G 52
Tabel 35: Doelstellingen Factsheet G 53
Tabel 36: Conclusie Factsheet G 53
Tabel 37: Kernwaarden vijfhoek 74
Tabel 38: Kernwaarden vierhoek 74
Tabel 39: Samenvatting documenten 77
Tabel 40: Inventarisatie gegevensbehoefte per fase 79
Tabel 41: Input per fase 104
Tabel 42: Samenvatting definities Healthy Urban Living 109
Tabel 43: Samenvatting principes Healthy Urban Living 122
Tabel 44: Scoring vragenlijst 123
Tabel 45: Waardering 1. Projectevaluatie 124
Tabel 46: Waardering 2. Omgevingsscenario's en projectalternatieven 125
Tabel 47: Waardering 3. MKBA-extra 126
Tabel 48: Waardering 4. Gezondheidsbevorderingen 127
Tabel 49: Waardering 5. Gezond inrichten van de leefomgeving 128
Tabel 50: Waardering 6. Verbeteren van de algemene gezondheid 129
Tabel 51: Waardering 7. Integraliteit 130
Tabel 52: Waardering 8. Modal shift naar de active modes 131
Tabel 53: Waardering 9. Vooropstellen van fietsen en lopen 132
Tabel 54: Waardering 10. Kosteneffectiviteit 133
Tabel 55: Waardering 11. Duurzame waardecreatie 134
Tabel 56: Waardering 12. Gedragsbeïnvloeding 135

Tabel 57: Voorbeeld werking resultaten vragenlijst Healthy Urban Living 136
Tabel 58: Literatuurlijst Casussen 139
Tabel 59: Overzicht Baana 140
Tabel 60: Overzicht Heidelberglaan 145
Tabel 61: Bereikbaarheid van de Uithof (Google Maps) 147
Tabel 62: Scoring vragenlijst 153
Tabel 63: Waardering Baana (update) 153
Tabel 64: Waardering Heidelberglaan (update) 153
Tabel 65: Verandering in waardering tussen concept en final versies afwegingskader 154
Tabel 66: Pictogrammen spidergraph 155
Tabel 67: Waardering Baana (update) 156
Tabel 68: Waardering Heidelberglaan (update) 168

Figuren

Figuur 1: Tien typen steden Plaform Gezond Ontwerp (TU/e & RIVM, 2013) 12
Figuur 2: Volksgezondheid Toekomst Verkenning (RIVM, 2014) 18
Figuur 3: Ontwikkeling ambitie project A13/16 (1) 58
Figuur 4: Ontwikkeling ambitie project A13/16 (2) 58
Figuur 5: Functional Ambience spidergraph 61
Figuur 6: Ordeningskader (RIVM, 2000) 63
Figuur 7: Voorbeeldvragen afwegingskader RIVM 65
Figuur 8: Stap 1 voor de toolbox: Beleidsdoelstelling 67
Figuur 9: BSR-model 68
Figuur 10: Gebruikswaardediagram 70
Figuur 11: Thema's voor de morfologische matrix 70
Figuur 12: Stappenplan Toolbox Gezond Ontwerpen 71
Figuur 13: Afwegingskader ondergrond/bovengronds voor de kwaliteit van de leefomgeving ... 73
Figuur 14: Voorbeeld ingevuld afwegingskader ondergrond/bovengronds 74
Figuur 15: Voorbeeld karakteristiek Natuur 75
Figuur 16: Afweging voorbeeldvarianten m.b.v. het afwegingskader 76
Figuur 17: Oplossingsrichting afwegingskader Healthy Urban Living 78
Figuur 18: Concept spidergraph Healthy Urban Living 84
Figuur 19: Toepassingen afwegingskader (RWS, 2015) 87
Figuur 20: Relatie tussen leefomgeving en gezondheid (GGD Rotterdam-Rijnmond, 2008) 95
Figuur 21: Fasen van het planproces 101
Figuur 22: Stappenplan input 104
Figuur 23: Voorbeeld gebruik spidergraph Healthy Urban Living 136
Figuur 24: De Baana route (Google Maps) 140
Figuur 25: Kluuvi naar Lauttasaari, via de Baana (reittiopas.fi) 141
Figuur 26: Transitie Baana, van goederenvervoer naar active modes 142
Figuur 27: Standaardprofiel Baana, 14 m breed 142
Figuur 28: Baana netwerk planning 143
Figuur 29: Heidelberglaan (Google Maps) 145
Figuur 30: Netwerkfunctie van de Uithof. In groen zijn de fietslinks aangegeven. (Gemeente Utrecht, 2014) 146
Figuur 31: Hoofdfietsroute Utrecht fietst! (Gemeente Utrecht, 2016) 147
Figuur 32: Ontwerp Heidelberglaan over de volledige lengte van 845 meter (Definitief Ontwerp Uithoflijn, Gemeente Utrecht, 2014) 148
Figuur 33: Ontwerp Heidelberglaan in meer detail, met in oranje de fietspaden en in geel het voetpad (Definitief Ontwerp Uithoflijn, Gemeente Utrecht, 2014) 149
Figuur 34: Spidergraphs Baana en Heidelberglaan (update) 154
Figuur 35: Afwegingskader Healthy Urban Living 155

Woordenlijst

Active Modes

Fietsen, lopen en actief voortransport of natransport van/naar een OV verbinding. Alle active modes zijn (deels) door menskracht aangedreven.

Afwegingskader

Middel om het proces van afwegen van kosten en baten tijdens het kiezen van alternatieve inzichtelijk te maken.

Bereikbare, Slimme en Gezonde Stad (BSG)

Het project 'Bereikbare, Slimme en Gezonde Stad'. Een onderzoekstraject van Sweco samen met VerhoevenCS, The Cloud Collective en de gemeente Utrecht. Dit project beschouwt gezondheid, mobiliteit en bereikbaarheid.

The disability-adjusted life years (DALY)

Een middel om ziektelast uit te drukken. Dit wordt gedaan in aantallen verloren jaren als gevolg van verzwakte gezondheid, handicaps of vroegtijdig overlijden.

Gezonde Mobiliteit

De active modes zijn allen onderdeel van gezonde mobiliteit. In aanvulling daar op zijn ook vormen van elektrisch vervoer gezond doordat zij geen uitstoot hebben.

Gezonde Verstedelijking

Om gezonde mobiliteit te stimuleren heb je enerzijds een goede infrastructuur van fiets- en wandelpaden nodig en anderzijds activiteiten en initiatieven om mensen te verleiden tot wandelen en fietsen.

Healthy Urban Living (HUL)

Healthy Urban Living staat voor de gezonde inrichting en verdere ontwikkeling van gezonde en duurzame leefomgevingen in stedelijk gebied.

Health Economic Assessment Tool (HEAT)

Dit middel is ontworpen om een kostenvertaling te maken voor gezondheidswinst als gevolg van lopen of fietsen. Dit gebeurd door de verlaagde mortaliteit als resultaat van verhoogt gebruik van de active modes te waarderen in geld.

Health Impact Assessment (HIA)

Dit is een methode om de gezondheidseffecten van beleid, plannen of projecten te beschouwen aan de hand van kwantitatieve, kwalitatieve of deelnemende technieken.

Integraliteit

Integraal werken word steeds belangrijker. Zogeheten 'totaaloplossingen' bevatten en overstijgen de bestaande portfolio van losse producten, en werken verbindend.

Missing link

Een schakel die nodig is om serie aaneen te kunnen schakelen. Zo word continuïteit gegeven of wordt kennis gecompleteerd.

Maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA)

Een methodiek om projectalternatieven met elkaar te vergelijken aan de hand van hun maatschappelijke kosten en baten. Dit wordt doorgaans gedaan aan de hand van de Algemene Leidraad MKBA

Modal Shift

De modal shift is een wijziging van de modal split tussen verschillende vervoersmodaliteiten. Wanneer iemand in plaats van met de auto met de fiets gaat, is dit een modal shift, men verplaatst zich immers van de ene naar de andere modaliteit.

Modaliteiten

Vervoerswijzen. Deze zijn voor dit onderzoek opgedeeld in; lopen, fietsen, openbaar vervoer en gemotoriseerd personenvervoer.

The National Institute for Health and Care Excellence (NICE)

Dit Britse onderzoeksinstituut levert evidence-based ondersteuning, advies en informatie voorzieningen voor gezondheid, publiek welzijn and zorg voor professionals.

Nudging

Dit zijn methoden van gedragsbeïnvloeding die aanzetten tot geleidelijke verandering van de keuzes die gebruikers maken, in dit geval bij hun mobiliteitsgedrag. Door kleine aanpassingen te brengen en gebruikers hier mee te inspireren kan veel veranderen.

Overzicht Effecten Infrastructuur (OEI)

Dit is een leidraad voor het evalueren van door de overheid voorgenomen infrastructuurprojecten, waarin effecten staan beschreven en de methoden waarmee deze effecten kunnen worden bepaald.

Publiek-private samenwerking (PPS)

Bij Publiek-Private Samenwerking (PPS) werken het Rijk en bedrijven samen aan projecten via geïntegreerde contractvormen. Het kan leiden tot projecten van betere kwaliteit voor minder geld.

Spidergraph

Een webvormig diagram wat gebruikt word om de relatieve invloed van verschillende numerieke parameters aan te duiden. Het grote voordeel van deze techniek is dat er in één enkel figuur tal van variabelen kunnen worden opgenomen, en meerdere meetreeksen (bijvoorbeeld alternatieven) met elkaar kunnen worden vergeleken.

STOP

Een Vlaamse leidraad voor Duurzame Mobiliteit. De prioriteit gaat eerst naar Stappen (lopen), dan Trappen (fiets), vervolgens Openbaar vervoer en dan pas naar Personenwagens.

Sustainable Development

Een ontwikkeling die aansluit op de behoeften van het heden zonder het vermogen van toekomstige generaties om in hun eigen behoeften te voorzien in gevaar te brengen.

Top down

Een probleemaanpak die begint op het hoogste niveau en vandaar verder wordt uitgewerkt naar project specifieke doelen en eisen.

World Health Organisation (WHO)

Gespecialiseerd onderdeel van de Verenigde Naties met als doel wereldwijde aspecten van de gezondheidszorg in kaart te brengen, activiteiten op het gebied van de gezondheidszorg te coördineren en de gezondheid van de wereldbevolking te bevorderen.