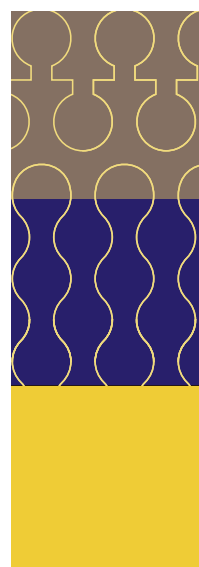




Toekomstonderzoek Beweegvriendelijk Zuid-Holland



Inhoudsopgave

Samenvatting	4
1. Inleiding	9
1.1 De beweegvriendelijke omgeving	9
1.2 Het Nationaal Preventieakkoord: meer bewegen	11
1.3 Onderzoeksvragen	12
1.4 Leeswijzer	12
2. Factoren die het beweeggedrag beïnvloeden	13
2.1 Verschillende indelingen van invloedsfactoren	13
2.2 De invloed van demografische en persoonlijke factoren	16
2.3 De invloed van de fysieke omgeving	27
2.4 De invloed van de sociale omgeving	34
2.5 De invloed van organisatorische kaders	40
2.6 De invloed van financiële prikkels	42
2.7 Effectieve maatregelen voor gedragsverandering	44
3. Wat weten we over een beweegvriendelijk Zuid-Holland?	48
3.1 Sport- en beweegdeelname in Zuid-Holland	48
3.2 Kenmerken van de inwoners	63
3.3 De fysieke beweegvriendelijke omgeving	71
3.4 De sociale beweegvriendelijke omgeving	88
3.5 Organisatorische kaders	92
3.6 Financiële prikkels	96
4. De rol van de provincie	99
4.1 Landelijk beleid en de rol van gemeenten en provincies	99
4.2 Beleid voor een beweegvriendelijke provincie Zuid-Holland	101
4.3 Werken aan een beweegvriendelijke leefomgeving volgens het NSOB-kwadrantenmodel	120

5. Conclusies en aanbevelingen	123
5.1 Conclusies	123
5.2 Aanbevelingen voor een beweegvriendelijker Zuid-Holland	128
Literatuuropgave	131
Bijlagen	142
Bijlage 1: Toevoegingen op hoofdstuk 1 en 2	142
Bijlage 2: Cijfers bevolking Zuid-Holland op gemeenteniveau	144
Bijlage 3: Cijfers sport- en beweegdeelname Zuid-Holland op gemeenteniveau	150
Bijlage 4: Scores beweegvriendelijkheid op gemeenteniveau	152
Bijlage 5: Scores sociale veiligheid op gemeenteniveau	154
Bijlage 6: Bijdrage van een beweegvriendelijk Zuid-Holland aan provinciaal omgevingsbeleid	155

Samenvatting

In het Nationaal Preventieakkoord is vastgelegd dat in 2040 75 procent van de volwassenen aan de beweegrichtlijnen moet voldoen. Minder dan de helft van de Zuid-Hollanders voldeed in 2020 aan de beweegrichtlijnen: 47,4 procent, tegenover 50,4 procent op landelijk niveau. Voldoende bewegen draagt bij aan de gezondheid en de preventie van ziekten, zoals een verlaagd risico op hart- en vaatziekten, diabetes en depressieve symptomen. Bovendien heeft voldoende bewegen ook voordelen voor de omgeving en maatschappij. Fietsers en wandelaars stoten weinig tot geen schadelijke stoffen uit en veroorzaken (vrijwel) geen geluidsoverlast vergeleken met auto's en het openbaar vervoer.

De laatste jaren wordt de openbare ruimte steeds meer gebruikt als plek om te sporten en te bewegen. De openbare ruimte is gratis te gebruiken, voorzieningen als parken en sport- en speelplekken zijn vaak in de woonomgeving te vinden, en de aanwezigheid van fiets- en voetpaden maakt het aantrekkelijker om school, werk en andere bestemmingen op een actieve manier te bereiken (actief transport). Bovendien hangt de inrichting van de openbare ruimte, met name de woonomgeving, samen met beweging. Zo wandelen mensen in een beweegvriendelijke buurt meer dan in een buurt die niet beweegvriendelijk is. Een verklaring voor de toenemende interesse in sporten in de buitenruimte is te vinden in maatschappelijke trends die van invloed zijn op de sportsector, zoals informalisering, informatisering en individualisering. Sporten en bewegen in de openbare ruimte is minder formeel en vaak anders georganiseerd, draagt met allerlei apps die prestaties bijhouden bij aan informatisering van sport- en beweeggedrag en wordt door veel mensen individueel of in kleine groepjes beoefend. Deze maatschappelijke trends hebben, versterkt door de coronapandemie, eraan bijgedragen dat sport- en beweegdeelname meer en meer verschuiven van de traditionele sportvereniging naar individueel of in kleine groepjes sporten en bewegen in de buitenruimte. En al is de pandemie van tijdelijke aard, de groei van de bevolking, het overgewicht, de vergrijzing en de verdichting van het bebouwde gebied blijven. Hoe accommoderen we in zo'n omgeving spelende kinderen, skatende jongeren, bootcampende volwassenen en wandelende en fietsende ouderen? Die vraag blijft onverminderd staan.

De openbare ruimte is niet alleen belangrijk als plek om te sporten en recreatief te bewegen. Bijna iedereen gebruikt de openbare ruimte om zich te verplaatsen op weg naar bijvoorbeeld school, het werk of de winkel. Als mensen dit lopend of fietsend doen, zijn ze ook in beweging. Deze vorm van functioneel of utilitair bewegen draagt in hoge mate bij aan het halen van de beweegnorm: een analyse van het reisgedrag van mensen door het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KiM) laat zien dat ongeveer één op de drie mensen de beweegnorm al haalt door middel van actief transport. Zij reizen met de (e-)fiets of te voet. Daarnaast zijn er diverse beroepen waarbij veel wordt bewogen in de openbare ruimte, zoals door postbodes, maaltijdbezorgers en fietskoeriers. Ook zij voldoen zo door middel van actief transport aan de beweegrichtlijnen. Bij kinderen is lopen en fietsen van en naar school ook een belangrijke manier om aan voldoende beweging te komen. Dit levert gemiddeld genomen een kwartier extra beweging per dag op, wat kinderen helpt om aan de richtlijnen van dagelijks minstens een uur matig tot intensief bewegen te voldoen.

Om bewegen in de openbare ruimte te stimuleren is aandacht nodig voor al deze vormen van bewegen en de eisen en wensen die daarbij horen, zoals ook te lezen is in het *Beleidsadvies Beweging 2021 – 2040*. Inzetten op een omgeving die uitnodigt tot bewegen is in dit advies één van de zes actielijnen en is een manier om mensen duurzaam aan het bewegen te krijgen. Het advies stelt dat deze investering in een beweegvriendelijke omgeving zich op de middellange of lange termijn in gezondheidswinst zal terugbetalen. Zo verhogen sport en beweging de arbeidsproductiviteit, de kwaliteit van leven en de levensverwachting. De waarde van sport en bewegen lijkt samen te hangen met sportbeleid van overheden, het sportaanbod in een gemeente en de sport- en beweegdeelname die daaruit volgt. De potentiële invloed van overheden is hier dus groot.

De provincie Zuid-Holland heeft aan het Mulier Instituut, Bureau Molster Stedenbouw en CROW gevraagd om te onderzoeken hoe het verschil tussen de geambieerde en huidige beweegdeelname verkleind kan worden.

De volgende onderzoeksvraag staat hierbij centraal:

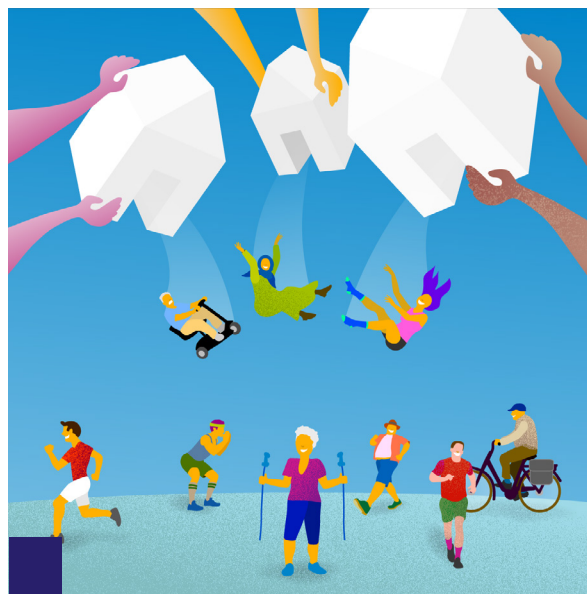
‘Wat kan de provincie Zuid-Holland in de komende jaren met haar beleid en regelingen op het gebied van bewegen in de openbare ruimte bijdragen om het verschil tussen de huidige beweegdeelname en de geambieerde beweegdeelname te verkleinen?’

Om deze onderzoeksvraag te beantwoorden is literatuuronderzoek uitgevoerd, zijn drie kennis-sessies georganiseerd en zijn zes verdiepende interviews met beleidsmedewerkers van de provincie afgenomen.

In dit onderzoeksrapport beschouwen we een beweegvriendelijke omgeving als een omgeving die alle vormen van bewegen (zowel utilitair als sportief en recreatief) stimuleert en faciliteert. Uit de literatuurstudie zijn vijf belangrijkste factoren naar voren gekomen die samen bijdragen aan een beweegvriendelijke omgeving. Dit zijn:

1. **Persoonlijke/demografische factoren.** Hieronder verstaan we factoren die te maken hebben met de bevolkingssamenstelling van Zuid-Holland en individuele kenmerken, zoals opleidingsniveau.
2. **De fysieke omgeving.** Onder de fysieke omgeving verstaan we de fysieke ruimte, zoals recreatief groen en blauw, de aanwezigheid van infrastructuur om te wandelen en te fietsen, en de beschikbaarheid van plekken om te spelen of te sporten.
3. **De sociale omgeving.** Onder de sociale omgeving verstaan we factoren als leefbaarheid en sociale veiligheid.
4. **Organisatorische kaders.** Hieronder vallen wet- en regelgeving en beheer en onderhoud van de fysieke omgeving.
5. **Financiële prikkels.** Hieronder vallen financiële prikkels voor het individu, maar ook financiële prikkels voor overheden en andere organisaties.

Op basis van dit onderzoek zijn vijf aanbevelingen geformuleerd.

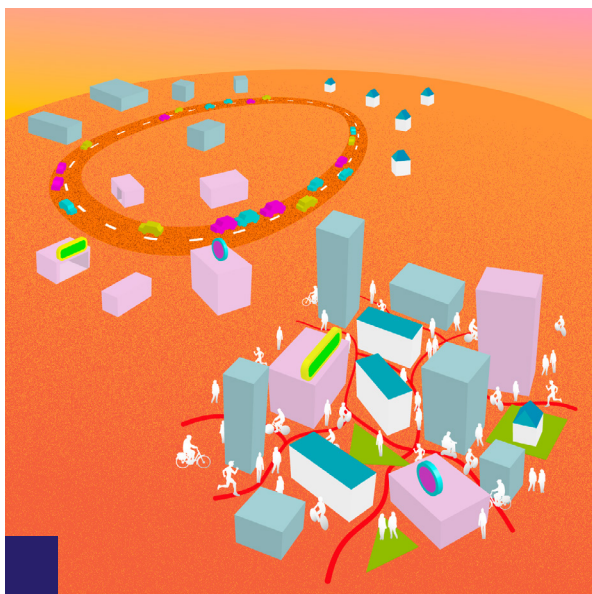


1

Stimuleer bewegen breed onder de hele bevolking en besteed daarbij extra aandacht aan groepen die minder bewegen

Meer dan de helft van de bevolking van Zuid-Holland beweegt te weinig. Het Rijk heeft de ambitie om in 2040 driekwart van de bevolking aan de beweegrichtlijnen te laten voldoen. Om deze ambitie ook in Zuid-Holland waar te maken, is brede stimulering van bewegen nodig. Daarnaast is het van belang om groepen die minder bewegen dan gemiddeld extra te stimuleren. Hierbij gaat het om onder meer ouderen, tienermeiden, mensen met een beperking en mensen met een niet-westerse migratieachtergrond. Voor deze groepen kan wat meer beweging veel gezondheidswinst opleveren.

Als de provincie meer zicht krijgt op wat voor welke groepen werkt, kan ze haar beleid en regelingen concreter maken voor elke groep (in de beleidskeuzes, -maatregelen en -regels, waaronder subsidies). Daarnaast kan de provincie partijen bij elkaar brengen, zoals gemeenten en welzijnsorganisaties. De meest succesvolle aanpak om mensen in beweging te krijgen is namelijk een integrale aanpak. Bij zo'n aanpak worden fysieke, sociale, organisatorische en financiële prikkels gecombineerd. Door samen te werken met partners kan de provincie hierop inzetten.



2

Stimuleer actief verplaatsen, onder meer door het vergroten van nabijheid

Uit onderzoek blijkt dat meer investeren in actief verplaatsen (of: actief transport) een grote kans biedt om Zuid-Hollanders meer te laten bewegen. Actief verplaatsen betekent lopen of fietsen naar je werk, school, de supermarkt en andere voorzieningen.

Onder volwassenen in de werkende leeftijd levert lopen en fietsen van, naar en tijdens werk de grootste bijdrage aan de totale hoeveelheid bewegen. Er valt vooral veel te winnen bij korte ritten. Die leggen mensen nu nog (te) weinig lopend of fietsend af. Bij grotere afstanden valt winst te halen door lopen en fietsen van en naar het OV te stimuleren.

Van groot belang hierbij is de nabijheid van voorzieningen. Stimuleer daarom dat zoveel mogelijk mensen op loop- of fietsafstand wonen van dagelijkse bestemmingen. Bouw dus zoveel mogelijk waar voorzieningen en OV-haltes zijn, maar ook juist op plekken waar – door gebrek aan draagvlak – voorzieningen zijn verdwenen. Zo stimuleert de provincie bewegen en worden mensen minder afhankelijk van de auto.

De provincie kan bij gebiedsontwikkelingen sturen op het verhogen van dichtheden en het vergroten van functiemenging. Dit kan bijvoorbeeld door maximale parkeernormen te stellen, nieuwbouwgebieden alleen nog te bestemmen als gemengd gebied in plaats van als rustige woonwijk, mengbare bedrijvigheid niet meer toe te staan op bedrijventerreinen, of door perifere detailhandel niet meer toe te laten.



3

Maak recreatief bewegen vanaf de voordeur laagdrempeliger

Een aantrekkelijke omgeving waar je goed kunt lopen en fietsen nodigt uit om meer recreatief te bewegen. In het drukke en dichtbevolkte Zuid-Holland is de hoeveelheid groen per inwoner kleiner en de afstand hiernaartoe groter dan het landelijke gemiddelde. Er valt winst te boeken door dit groen beter bereikbaar en toegankelijker te maken. Dit kan door de verbindingen tussen stad en land te voet, te fiets en met het OV te verbeteren.

De provincie kan via beleid en subsidies voorkomen dat er nieuwe belemmeringen ontstaan voor bewegen in de openbare ruimte door infrastructuur, onaantrekkelijke kassengebieden en bedrijven-terreinen. Ook kan ze bestaande belemmeringen wegnemen. Verder kan de provincie verschillende partijen met elkaar aan tafel krijgen om deze belemmeringen samen weg te nemen en de openbare ruimte, waaronder ook recreatiegebieden, aantrekkelijker te maken. De provincie kan hierin samen optrekken met gemeenten, grondeigenaren en andere weg- en terreinbeherende instanties.

Ze kan ook eisen stellen om nieuwe gebiedsontwikkelingen te voorzien van goede loop- en fietsroutes en bijdragen aan betere mogelijkheden om te fietsen en wandelen in het buitengebied. Een betere organisatie, meer samenwerking en meer middelen bij de aanleg en het beheer van routenetwerken kunnen hieraan bijdragen. De provincie kan ook helpen lopen en fietsen binnen de bebouwde kom aantrekkelijker te maken. Hiervoor kan de provincie middelen vanuit het programma Gezond en Veilig inzetten.

Loop- en fietsroutes combineren met natuur is extra effectief, zowel voor de gezondheid als voor het klimaat. De provincie kan hier meer op inzetten, bijvoorbeeld door vergroening van bedrijventerreinen samen te laten gaan met loop- en fietsroutes en door Landschapspark Zuidvleugel leidender te laten zijn bij ruimtelijke ontwikkelingen.



4

Neem lopen beter op in het beleid

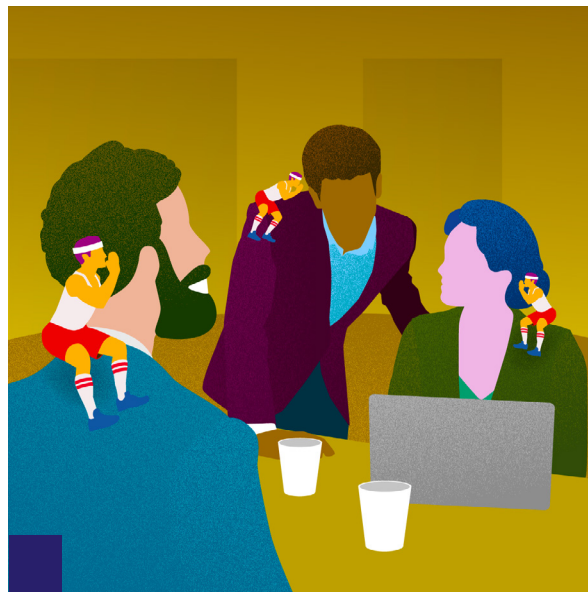
Lopen is laagdrempelig. Het halen van de beweegdoelen voor 2040 vraagt om gelijkwaardige aandacht voor lopen en fietsen. Investeren in betere mogelijkheden voor lopen kan zeer kosteneffectief helpen om mensen meer te laten bewegen. Meer ruimte voor lopen draagt bovendien bij aan andere beleidsdoelen, zoals verdichting, vergroening en verduurzaming van de leefomgeving. De omgeving wordt zo gezonder, veiliger en aantrekkelijker.

De provincie kan integraal loopbeleid ontwikkelen en uitwerken in beleidsplannen. Om te zorgen dat er bij het maken van plannen in de hele provincie ook aandacht wordt besteed aan lopen, moet er iemand zijn die dit bewaakt. Daarnaast is het van belang meer kennis op te doen over de stand van zaken rond lopen. Een mogelijkheid hiervoor is het in kaart brengen van de kwaliteit van looproutes rond OV-knooppunten en van recreatieve wandelroutes.

De provincie kan direct al beginnen met lopen stimuleren door bij elke beleidsmaatregel en elk project voor OV en fietsen ook de loopinfrastructuur mee te nemen. Benut kansen om het stimuleren van lopen meteen mee te nemen bij projecten die

eigenlijk niet over lopen gaan. Dit kan bij bijvoorbeeld vergroeningsprojecten (zoals binnen het project 'Positieve gezondheid op de tekentafel') of bij het vergroenen en verdichten van bedrijventerreinen.

Tot slot kan de provincie gemeenten stimuleren om meer aandacht te besteden aan lopen. Bijvoorbeeld met een team dat gemeenten helpt om loopbeleid te ontwikkelen (een 'vliegende brigade'), of door te helpen bij concrete (beleids)vraagstukken.



5

Maak 'meer bewegen' doel van provinciaal (omgevings)beleid

De vraag of beleid of een investering bijdraagt aan meer bewegen, moet altijd mee worden genomen bij besluiten. Meer bewegen draagt namelijk bij aan veel maatschappelijke doelen. Een beweegvriendelijke omgeving bevordert niet alleen gezondheid en welzijn, maar draagt ook bij aan brede welvaartsdoelen, zoals een gezonde, schone, stille en aantrekkelijke leefomgeving. Lopen en fietsen in plaats van de auto nemen bespaart ruimte, energie en grondstoffen en veel geld voor de aanleg en het onderhoud van auto-infrastructuur.

De provincie Zuid-Holland kan leren van de ervaringen van andere overheden. De provincie Utrecht en de gemeente Leiden hebben bijvoorbeeld al ervaring met gezondheid en bewegen meenemen in alle beleidstrajecten.

Om het beweegbeleid verder te brengen, is het van belang om sectoren en geldstromen minder te scheiden. Subsidies gelden vaak maar voor één doel

of beleidsveld. De provincie moet subsidieregelingen toetsen aan de vraag: 'draagt het bij aan meer bewegen?'. Waar nodig kan ze de regelingen dan aanpassen en aan elkaar koppelen.

Door intern domeinen met elkaar te verbinden en samen te werken met partners, kan de provincie een brede aanpak inzetten. Zo'n integrale aanpak werkt het best om mensen meer te laten bewegen. Daarom moet de provincie samenwerken met andere partijen, zoals gemeenten, en samen plannen ontwikkelen.

Het meest effectief is een aanpak waarbij je niet alleen bewegen stimuleert, maar ook ongewenst gedrag ontmoedigt. Dit is gedrag dat leidt tot minder bewegen, zoals de auto nemen voor afstanden die te lopen of te fietsen zijn. Dat kan de provincie doen met eigen beleid, maar ze kan bijvoorbeeld ook werkgevers stimuleren om niet alleen fietsenstallingen te laten bouwen, maar ook het aantal parkeerplaatsen te verminderen. Een andere mogelijkheid is het Rijk vragen om gunstigere belastingregels voor fietsen en minder gunstige voor auto's.

De provincie kan daarnaast zelf het goede voorbeeld geven, bijvoorbeeld door mee te (blijven) doen aan de landelijke Wandel naar je Werk-dag, door lunchwandelen te stimuleren en door wandelend vergaderen als standaard mogelijkheid te bieden bij het plannen van vergaderingen.

1. Inleiding

In het Nationaal Preventieakkoord is vastgelegd dat in 2040 75 procent van de volwassenen aan de beweegrichtlijnen moet voldoen. In 2020 voldeed 53 procent van de Nederlanders van 12 jaar en ouder aan deze richtlijnen. Ruim twintig procent van de Nederlandse bevolking voldoet hier dus nu nog niet aan. In Zuid-Holland ligt het percentage dat voldoet aan die richtlijnen onder het landelijke gemiddelde. In 2020 ging het om 47 procent van de inwoners (GGD'en, CBS & RIVM, 2020). Hier moet dus ruim een kwart van de bevolking meer gaan bewegen om aan deze richtlijnen te voldoen.

Voldoende bewegen draagt bij aan de gezondheid en de preventie van ziekten, zoals een verlaagd risico op hart- en vaatziekten, diabetes en depressieve symptomen. Mensen die voldoende bewegen hebben sterkere botten en spieren en gezondere hersenen (WHO, 2022). Daarnaast staat te weinig bewegen derde op de lijst met ongezond gedrag, na roken en ongezond eten.

Wanneer we specifiek kijken naar lopen en fietsen, zijn er naast voordelen voor het individu dus ook vele voordelen voor de omgeving en maatschappij. Decisio en Molster Stedenbouw deden hier in 2018 uitgebreid onderzoek naar. Zo is het ruimtegebruik van fietsers en voetgangers lager dan dat van auto's en kost het aanleggen van fiets- en wandelinfrastructuur minder dan de aanleg van auto-infrastructuur. Verder stoten fietsers en wandelaars weinig tot geen schadelijke stoffen uit en veroorzaken zij (vrijwel) geen geluidsoverlast. Zeker vergeleken met auto's en het openbaar vervoer.

Op economisch vlak kan de omgeving beweegvriendelijk inrichten de vastgoedwaarden verhogen en de verblijfskwaliteit in winkelgebieden verbeteren, waardoor consumenten meer geld uitgeven. Dit geldt met name voor een voetgangersvriendelijke omgeving. Op sociaal vlak kunnen met kortere loop- en fietsafstanden en betere loop- en fietsvoorzieningen meer mensen dingen lopend en fietsend bereiken en doen. Dat leidt tot minder vervoersarmoede en daarmee tot meer gelijkheid. Ook heeft t een beweegvriendelijke omgeving een zelfversterkend effect: zo is voor lopen aangetoond dat meer lopen leidt tot een grotere sociale veiligheid, wat weer leidt tot meer lopen (Lelieveld et al., 2018).

Niet alleen zijn er voordelen verbonden aan voldoende bewegen: er kleven ook nadelen aan onvoldoende bewegen. Zo stellen Hildebrandt et al. (2015) dat onvoldoende lichaamsbeweging een van de belangrijkste oorzaken is van vroegtijdige sterfte en

niet-overdraagbare ziekten. Volgens het RIVM is 2,3 procent van de ziektelast in Nederland toe te rekenen aan te weinig lichaamsbeweging. Het gaat dan vooral om chronische ziekten (o.a. diabetes type II en depressie). Ouderen hebben daarnaast een verhoogd risico op botbreuken. Weinig bewegen leidt verder naar schatting tot 5.800 doden per jaar en 2,7 miljard euro aan zorguitgaven (Hilderink & Verschuuren, 2018). Bewegen stimuleren levert dus niet alleen mensen voordelen op voor hun gezondheid, maar ook de maatschappij profiteert van actievere en daarmee gezondere burgers.

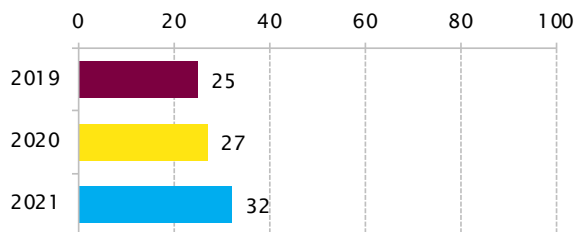
In de nota 'Gezondheid breed op de agenda. Landelijke nota gezondheidsbeleid 2020-2024' van het ministerie van VWS is werken aan een fysieke en sociale leefomgeving die de gezondheid bevordert dan ook een speerpunt (zie paragraaf 1.2). Dit sluit aan op de Omgevingswet, waarin staat dat overheden (vormvrij) vast moeten leggen hoe ze een gezonde leefomgeving willen nastreven.

Meer mogelijkheden om te bewegen in de openbare ruimte kan een belangrijke rol innemen in dergelijk omgevingsbeleid, gezien het verband tussen de leefomgeving en beweging en tussen beweging en gezondheid. Voor de provincie Zuid-Holland was dit dan ook een reden om te inventariseren wat ze kan doen om het bewegen in de openbare ruimte te faciliteren en te stimuleren met (strategisch) omgevingsbeleid. Zo hoopt de provincie Zuid-Holland actiever en gezonder te maken.

1.1 De beweegvriendelijke omgeving

De openbare ruimte neemt een steeds belangrijker plaats in binnen het sportlandschap. De laatste jaren wordt de openbare ruimte steeds meer gebruikt als plek om te sporten en te bewegen (figuur 1.1; zie ook paragraaf 2.2.1). De openbare ruimte is gratis te gebruiken en voorzieningen als parken en sport- en speelplekken zijn vaak in de woonomgeving te vinden. De aanwezigheid van fiets- en voetpaden

maakt het aantrekkelijker om school, werk en andere bestemmingen op een actieve manier te bereiken (actief transport). Bovendien hangt de inrichting van de openbare ruimte, met name de woonomgeving, samen met bewegen. Zo wandelen mensen in een beweegvriendelijke buurt meer dan in een buurt die niet beweegvriendelijk is (Hajna et al., 2015).



Figuur 1.1: Aandeel meest beoefende sporten (%) in de openbare ruimte door Nederlanders van 18 t/m 79 jaar in de jaren 2019 (n=6.176), 2020 (n=6.075) en 2021 (n=6.069), als aandeel van het totale aantal meest beoefende sporten

Bron: CBS & RIVM, Gezondheidsenquête/Leefstijlmonitor, 2019, 2020 en 2021. Bewerking: Mulier Instituut.

Toelichting: De data in de meetjaren 2020 en 2021 zijn mogelijk beïnvloed door de coronapandemie. Meer informatie hierover staat in bijlage 1.

In de openbare ruimte liggen dus veel kansen voor overheden om burgers op een laagdrempelige manier te verleiden om meer te sporten en bewegen. Beleidsmatige ontwikkelingen als de komst van de Omgevingswet en aandacht voor een beweegvriendelijke omgeving in het Nationaal Sportakkoord maken dit thema steeds actueler. Tegelijk is het een relatief nieuw thema. Voor onderzoekers kwam de aandacht voor een beweegvriendelijke omgeving pas zo'n vijftien jaar geleden op gang door de komst van de obesitaspandemie en iets later de fysieke-inactiviteitspandemie. Europees onderzoek toont aan dat Nederlanders behoren tot de Europeanen die dagelijks de meeste uren zittend doorbrengen (Europese Commissie, 2022, p. 32), dus ook op landelijk niveau is nog veel beweeg- en gezondheidswinst te boeken.

Toch is het een heel andere pandemie die het belang van de openbare ruimte om te bewegen en te sporten het duidelijkst laat zien. Door beleid om de verspreiding van het coronavirus in te perken was de openbare ruimte in 2020 en 2021 voor velen de enige sportfaciliteit waarvan zij gebruik konden maken.

Een verklaring voor de toenemende interesse in sporten in de buitenruimte is te vinden in de Rapportage Sport (Van der Poel et al., 2018). Hierin

signaleerden de auteurs maatschappelijke trends die van invloed zijn op de sportsector, zoals informalisering, informatisering en individualisering. Sporten en bewegen in de openbare ruimte is minder formeel en vaak anders georganiseerd, draagt met allerlei apps die prestaties bijhouden bij aan informatisering van sport- en beweeggedrag en wordt door veel mensen individueel of in kleine groepjes beoefend.

Deze maatschappelijke trends hebben er, versterkt door de coronapandemie, aan bijgedragen dat sport- en beweegdeelname meer en meer verschuiven van de traditionele sportvereniging naar individueel of in kleine groepjes sporten en bewegen in de buitenruimte (Prins et al., 2021). En al lijkt het coronavirus nu endemisch en de maatregelen om het virus in te dammen achter de rug, de groei van de bevolking, het overgewicht, de vergrijzing en de verdichting van het bebouwde gebied blijven. Hoe accommoderen we in zo'n omgeving spelende kinderen, skatende jongeren, bootcampende volwassenen en wandelende en fietsende ouderen? Die vraag is actueler en urgenter dan voorheen.

De openbare ruimte is niet alleen belangrijk als plek om te sporten en recreatief te bewegen. Bijna iedereen gebruikt de openbare ruimte om zich te verplaatsen op weg naar bijvoorbeeld school, het werk of de winkel. Als mensen dit lopend of fietsend doen, zijn ze ook in beweging.

Deze vorm van functioneel of utilitair bewegen draagt in hoge mate bij aan het halen van de beweegnorm: een analyse van het reisgedrag van mensen door het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KiM) laat zien dat ongeveer één op de drie mensen de beweegnorm al haalt door actief transport. Zij reizen met de (e-)fiets of te voet (De Haas & Van den Berg, 2019). Daarnaast zijn er diverse beroepen waarbij mensen veel bewegen in de openbare ruimte, zoals postbodes, maaltijdbezorgers en fietskoeriers. Ook zij voldoen zo door actief transport aan de beweegrichtlijnen.

Bij kinderen is lopen en fietsen van en naar school ook een belangrijke manier om aan voldoende beweging te komen. Dit levert gemiddeld genomen een kwartier extra beweging per dag op, wat kinderen helpt om aan de richtlijnen van dagelijks minstens een uur matig tot intensief bewegen te voldoen (Slot-Heijs et al., 2022).

Om bewegen in de openbare ruimte te stimuleren is aandacht nodig voor al deze vormen van bewegen en de eisen en wensen die daarbij horen, zoals ook te lezen is in het *Beleidsadvies Bewegen 2021–2040*. Inzetten op een omgeving die uitnodigt tot bewegen is in dit advies één van de zes actielijnen. Dit is een manier om mensen duurzaam aan het bewegen te krijgen. De benodigde investeringen in een betere sport- en beweeginfrastructuur, in combinatie met onderzoek en integrale samenwerking om die infrastructuur te realiseren, kunnen oplopen tot 2 miljard euro in de huidige kabinetsperiode.

Naast infrastructuur, onderzoek en integrale samenwerking zijn wijken met kwetsbare groepen volgens het advies een aandachtspunt waar extra investeringen nodig zijn. Het advies stelt dat deze investering in een beweegvriendelijke omgeving zich op de middellange of lange termijn in gezondheidswinst zal terugbetalen (Bewegen het Nieuwe Normaal, 2021, pp. 3-5).

De maatschappelijke baten ten opzichte van de investeringen zijn uit te drukken in *Social Return On Investment* (SROI). Uit een studie van Koning et al. (2022) volgt dat de SROI in Nederland gemiddeld 2,7 bedraagt: sporten en bewegen leveren de maatschappij 2,7 keer meer aan geld op dan we erin investeren. Zo verhogen sport en beweging de arbeidsproductiviteit, de kwaliteit van leven en de levensverwachting. De waarde van sport en bewegen lijkt samen te hangen met het sportbeleid van overheden, het sportaanbod in een gemeente en de sport- en beweegdeelname die daaruit volgt. De potentiële invloed van overheden is hier dus groot.

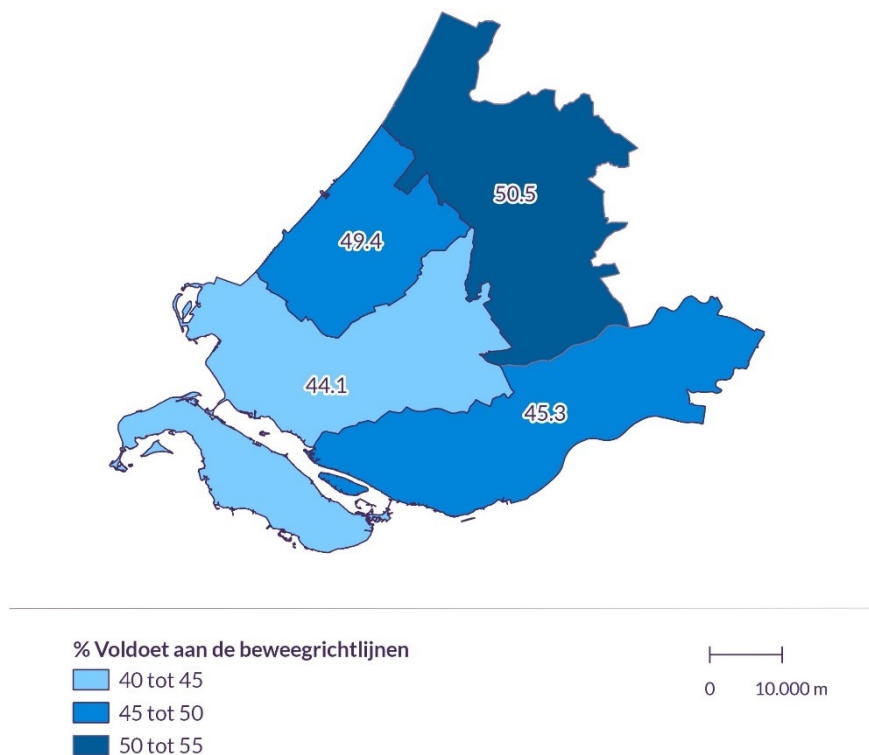
1.2 Het Nationaal Preventieakkoord: meer bewegen

In het Nationaal Preventieakkoord staat de doelstelling dat in 2040 75 procent van de bevolking aan de beweegrichtlijn voldoet (Ministerie van VWS, 2018; zie hoofdstuk 4 voor meer informatie). Volgens de nieuwe beweegrichtlijnen moeten volwassenen wekelijks ten minste 2,5 uur matig intensief bewegen en kinderen dagelijks minstens een uur. Ook worden voor beide groepen spier- en botversterkende activiteiten aanbevolen. Voor ouderen is er een extra aanbeveling om wekelijks balansoefeningen te doen.

Uit onderzoek blijkt dat relatief de meeste gezondheidswinst wordt geboekt door van lichamelijk inactief actief te worden (ten minste matig intensief). Maar ook als je meer beweegt, draagt extra bewegen bij aan een (nog) betere gezondheid. Bewegen is dus goed, maar meer bewegen is beter (Gezondheidsraad, 2017).

In 2021 voldeed 47 procent van de Nederlanders van 4 jaar en ouder aan de beweegrichtlijnen. Dit is minder dan in 2019 en 2020, maar vergelijkbaar met 2017 en 2018 (Sport en bewegen in cijfers, 2021). Over de tijd is er een licht stijgende trend te zien voor zowel voldoen aan de matig tot zwaar intensieve activiteiten als de spier- en botversterkende activiteiten. In de Sport Toekomstverkenning concludeert het RIVM dat Nederlanders in de toekomst net zo actief zijn als nu en wellicht iets actiever (Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu, 2022).

Zonder nieuw beleid stijgt het percentage Nederlanders dat voldoet aan de beweegrichtlijnen dus licht, maar niet voldoende om het gestelde doel van 75 procent in 2040 te halen. Bovendien is het percentage inwoners van Zuid-Holland dat voldoet aan de beweegrichtlijnen lager dan het landelijk gemiddelde. In 2020 voldeed 53 procent van de Nederlanders van 4 jaar en ouder aan de beweegrichtlijnen. In de GGD-regio Rotterdam-Rijnmond was dit percentage het laagst van alle GGD-regio's: hier voldeed slechts 44,1 procent van de volwassenen aan de beweegrichtlijnen. Ook in andere GGD-regio's in Zuid-Holland was het percentage volwassenen dat voldoet aan de beweegrichtlijnen lager dan gemiddeld (kaart 1.1). Zo voldeed slechts 45,3 procent van de volwassenen in de GGD-regio Zuid-Holland Zuid aan de beweegrichtlijnen (GGD'en, CBS & RIVM, 2020).



Kaart 1.1: Aandeel inwoners (in %) van 18 jaar en ouder dat voldoet aan de beweegrichtlijnen per GGD-regio in Zuid-Holland, 2020
Bron: GGD'en, RIVM & CBS (2020), Gezondheidsmonitor Ouderen en Volwassenen. Kaartvervaardiging: Mulier Instituut.

Op basis van de Sport Toekomstverkenning zijn dus meer actie en ambitie nodig om ervoor te zorgen dat in 2040 75 procent van de Nederlanders voldoet aan de beweegrichtlijnen. Dit geldt extra voor Zuid-Holland, waar de beweegdeelname achterblijft bij de landelijke cijfers.

1.3 Onderzoeksvragen

De provincie Zuid-Holland heeft het Mulier Instituut, Bureau Molster Stedenbouw en CROW gevraagd te onderzoeken hoe ze het verschil tussen de geambieerde en de huidige beweegdeelname kan verkleinen. De volgende onderzoeksvraag staat hierbij centraal:

'Wat kan de provincie Zuid-Holland in de komende jaren met haar beleid en regelingen op het gebied van sport en bewegen in de openbare ruimte bijdragen om het verschil tussen de huidige beweegdeelname en de geambieerde beweegdeelname te verkleinen?'

Om deze ambitie van de provincie te laten slagen, is zicht nodig op de staat van de beweegvriendelijke omgeving. Ook zijn data en instrumenten nodig om tot gerichte en effectieve ingrepen te kunnen komen die bijdragen aan de beweegvriendelijkheid van de omgeving.

Ambities om bewegen en sporten in de openbare ruimte te stimuleren vragen immers om goed onderbouwd beleid.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 zetten we vanuit de (wetenschappelijke) literatuur uiteen wat een beweegvriendelijke omgeving is en welke rol de omgeving kan spelen in sport- en beweeggedrag. We gaan in op kenmerken van de bevolking, de fysieke omgeving, de sociale omgeving, organisatorische kaders en financiële prikkels. Hierbij komen ook trends en ontwikkelingen die van invloed zijn op beweeggedrag aan bod.

Deze onderdelen komen terug in hoofdstuk 3. Daarin brengen we de situatie in Zuid-Holland in kaart op basis van beschikbare cijfers over sport- en beweegdeelname en de mate waarin de provincie beweegvriendelijk is ingericht. In hoofdstuk 4 zetten we het bestaande beleid uiteen en kijken we naar de rol van de provincie in het vormgeven van een beweegvriendelijke omgeving. Tot slot brengen we de resultaten uit de voorgaande hoofdstukken samen in hoofdstuk 5 en volgen vijf aanbevelingen.

2. Factoren die het beweeggedrag beïnvloeden

In dit hoofdstuk bespreken we welke factoren van invloed zijn op het beweeggedrag. We beginnen dit hoofdstuk met persoonlijke factoren, zoals leeftijd en opleidingsniveau. Het is van belang om te weten welke groepen relatief weinig bewegen en waarom, omdat ons dit meer inzicht geeft in de te onderscheiden doelgroepen bij het nemen van maatregelen. Verder bespreken we in dit hoofdstuk ook factoren die buiten het individu liggen, zoals de fysieke en sociale omgeving.

2.1 Verschillende indelingen van invloedsfactoren

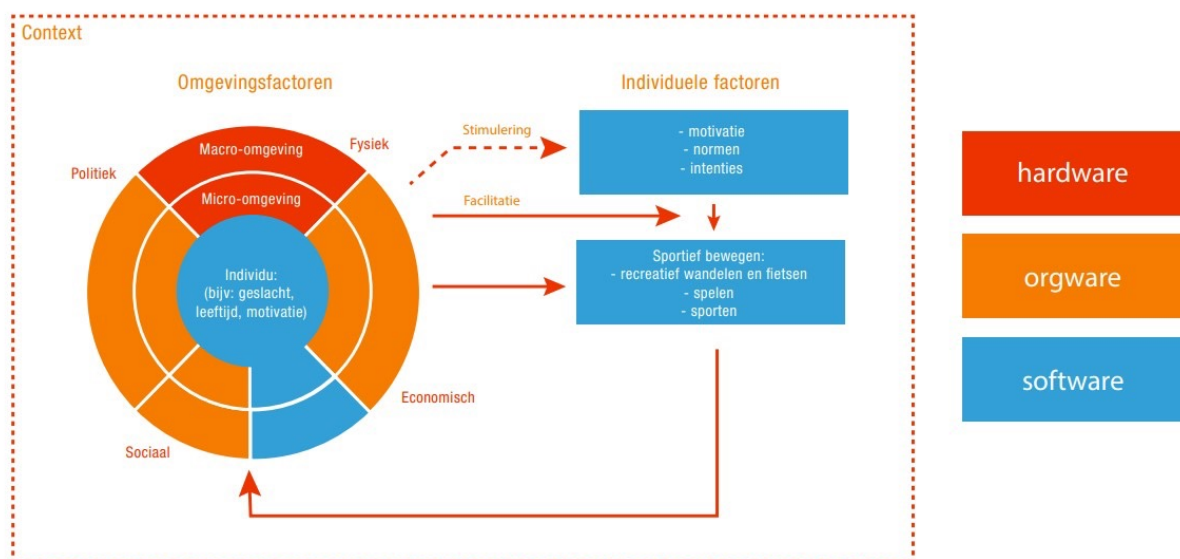
Vraag tien mensen wat een beweegvriendelijke omgeving is en je krijgt waarschijnlijk elf antwoorden. Dat maakt het schrijven over en bediscussieren van een beweegvriendelijke omgeving een lastige opgave. In deze paragraaf zetten we uiteen wat we onder een beweegvriendelijke omgeving verstaan en hoe een beweegvriendelijke omgeving bij kan dragen aan het bevorderen van sporten en bewegen. Daarvoor bespreken we enkele verschillende indelingen van factoren die bijdragen aan een beweegvriendelijke omgeving.

2.1.1 Een raamwerk van de beweegvriendelijke omgeving

Figuur 2.1 presenteert een raamwerk van de beweegvriendelijke omgeving gebaseerd op Prins et al. (2021). Dit raamwerk laat zien door welke bril we tegen de beweegvriendelijke omgeving aankijken. In dit hoofdstuk bespreken we verschillende onderdelen van dit raamwerk en hoe deze samenhangen, waardoor duidelijk wordt dat relaties tussen omgeving en gedrag vaak niet rechttoe rechtaan zijn.

In dit rapport wordt een beweegvriendelijke omgeving gedefinieerd als een omgeving die **alle** vormen van bewegen stimuleert en faciliteert.

Figuur 2.1: Raamwerk beweegvriendelijke omgeving



Bron: (Prins et al., 2021)

Hieronder valt ook het faciliteren en stimuleren van actieve vervoerswijzen en beroepen waarbij gefietst of gelopen wordt. Het raamwerk in figuur 2.1 laat zien dat de omgeving op te delen is in meerdere onderdelen, te weten:

1. De politieke omgeving, zoals wet- en regelgeving en handhaving;
2. De economische omgeving, zoals het verstrekken van subsidies of sportpassen;
3. De fysieke omgeving, zoals een voet- of fietspad, een speeltuin, een sportveldje of recreatief groen;
4. De sociale omgeving, zoals andere mensen die buiten zijn en normen en waarden die in een samenleving heersen.

Ieder individu woont in een bepaalde omgeving en heeft een set aan omgevingsfactoren om zich heen. Samen met individuele kenmerken, zoals leeftijd, geslacht en gezondheid, is de omgeving van invloed op de vraag of iemand wel of niet gaat sporten of bewegen.

Om meer inzicht te krijgen in de verschillende factoren die een rol spelen in een beweegvriendelijke omgeving en hoe deze zich tot elkaar verhouden, maken we een onderscheid in drie groepen factoren:

1. De hardware of de fysieke omgeving, zoals een trapveldje.
2. De orgware, gericht op regelgeving, organisatie en onderhoud, zoals het legen van de vuilnisbakken bij het trapveldje en regelgeving en handhaving rondom de tijden dat het veldje gebruikt mag worden.
3. De software, gericht op de mensen en de samenleving, zoals het aanbieden van voetbalclinics voor specifieke doelgroepen.

Hardware, orgware en software zijn nauw met elkaar verbonden en vaak van elkaar afhankelijk. Zo moet een beweegvriendelijke omgeving veilig zijn en dat betreft zowel gevoelens van sociale veiligheid als fysieke veiligheid. Verlichting, het veilig voelen op straat en veilig te voet of met de fiets van A naar B reizen zijn onmisbare voorwaarden om gebruik te maken van de openbare ruimte. Het onderhoud van de openbare ruimte moet daarnaast op orde zijn. Een niet goed onderhouden openbare ruimte wordt als onprettig en onveilig ervaren. Er moet voorzien worden in voldoende, passende beweegaanleidingen, zoals speeltuinen, recreatief groen en blauw en sportplekken (zoals voor calisthenics en skaten), maar ook voorzieningen zoals winkels, scholen en het openbaar vervoer. Daarnaast moet er voldoende aanbod zijn van activiteiten. Als er georganiseerd aanbod is wordt de openbare ruimte vaak meer

gebruikt dan wanneer dat er niet is (Prins & Ruikes, 2020). Bovenstaande factoren werken veelal samen in het bevorderen of inperken van beweeggedrag. Zo kan in een buurt met veel voorzieningen het wandelen en fietsen bevorderd worden als het onderhoud van de stoep en het fietspad op orde is.

De invloed van de omgeving op individueel gedrag en gezondheid kan gaan via verschillende mechanismen. Prins et al. (2020) hebben in een literatuurstudie een zevental mechanismen geïdentificeerd die bijdragen aan het beweegvriendelijk inrichten van de openbare ruimte. In deze studie is rekening gehouden met de context waarin bepaalde mechanismen opereren. De context kan worden gezien als een set voorwaarden en een mechanisme als een tussenliggende verandering. Binnen een bepaalde context resulteren werkzame mechanismen in een uitkomst: een resultaat op individueel niveau, als gevolg van bepaalde veranderingen binnen een context.

Prins et al. (2020) hebben zeven mechanismen geïdentificeerd op basis van een uitgebreide systematische literatuurstudie. Deze mechanismen zijn:

1. Het fysieke ontwerp van de buitenruimte beïnvloedt gevoelens van sociale veiligheid. In een veilige omgeving gaan mensen vaker naar buiten om te sporten en/of te bewegen.
2. Het fysieke ontwerp van de buitenruimte beïnvloedt gevoelens van fysieke veiligheid, zoals verkeersveiligheid, waardoor wandelen en fietsen aantrekkelijker wordt.
3. De aanwezigheid van infrastructuur voor actief transport stimuleert wandelen en fietsen, ook voor mensen met beperkingen.
4. Een buurt met meer connectiviteit zorgt voor meer actief verplaatsingsgedrag, als de infrastructuur van goede kwaliteit is.
5. Verbeteren van de omgevingskwaliteit. Esthetisch aangename omgevingen bevorderen gevoelens van veiligheid en dragen bij aan afwisselende en prettige routes, waardoor gevoelens welbevinden toenemen.
6. Beweegfaciliteiten zorgen voor meer beweeggedrag, mits gecombineerd met programmatisch aanbod. Beweegvoorzieningen kunnen bijdragen aan de ervaren veiligheid wanneer ze gebruikt worden en kunnen helpen om drempels te verlagen om (ook) te gaan bewegen.
7. Inrichten van een prettige buitenruimte, waardoor er meer sociale interacties mogelijk zijn. Als meer mensen de buitenruimte gebruiken leidt dat tot positievere gevoelens van sociale veiligheid, waardoor meer mensen de buitenruimte gebruiken.

De werking van bepaalde mechanismen is afhankelijk van de context waarin ze werkzaam zijn. Zo heeft een stedelijk gebied andere uitdagingen dan landelijke gemeenten en zullen voor jongeren andere aanpassingen aan de beweegvriendelijke omgeving wenselijk zijn dan voor ouderen. Bijlage 1 bevat een uitgebreide tabel met alle mechanismen van Prins et al. (2020) met een omschrijving van de context waarbinnen deze mechanismen werken.

Het onderzoek van Prins et al. (2020) biedt concrete handvatten om de openbare ruimte beweegvriendelijker te maken. Op basis van hun literatuurstudie benoemen de auteurs vier implicaties voor beleid en onderzoek:

1. Een interventie heeft niet op elke plek (bijvoorbeeld in twee verschillende wijken) hetzelfde resultaat.
2. Het is belangrijk om goed in kaart te brengen wat precies de factoren zijn die invloed hebben op het succes van een interventie/verandering, om interventies zo succesvoller te kunnen introduceren.
3. Vanwege de vele soorten factoren in de openbare ruimte die werkzaam zijn vanuit verschillende disciplines (onder andere stedenbouw, groen, mobiliteit) is het van belang goed samen te werken tussen verschillende vakgebieden en met lokale belanghebbenden.
4. Overanalyse ligt op de loer vanwege de complexiteit van het web aan mogelijk invloedrijke factoren. Analyseer op een gedegen en werkbare wijze, en monitor en evalueer de werkwijze om zo nodig te kunnen bijsturen voor zo effectief mogelijk beleid.

2.1.2 De fysieke, sociale en culturele omgeving

Wat de relatie tussen bewegen en de omgeving complex maakt, is dat niet alleen fysieke, maar ook sociale en culturele factoren een rol spelen. Binnen het wetenschappelijk onderzoek naar de beweegvriendelijke omgeving wordt daarom ook wel onderscheid gemaakt tussen de fysieke en sociale omgeving. De fysieke leefomgeving bevat hardwarematige onderdelen, zoals groen en voorzieningen. De sociale omgeving bevat meer orgware- en softwarematige onderdelen als veiligheid en sociale cohesie. Waar de fysieke omgeving vooral de juiste voorwaarden voor bewegen kan scheppen, zoals goed toegankelijke voet- en fietsinfrastructuur, kan het stimuleren van bewegen niet los worden gezien van de sociaal-culturele en economische context. Zo biedt de uitgebreide en kwalitatief hoogwaardige fietsinfrastructuur in Nederland de juiste fysieke voorwaarde voor fietsen, maar speelt ook de culturele acceptatie van fietsen

een belangrijke rol. Ook individuele kenmerken als cognitie en functionele beperkingen kunnen hierbij niet onderschat worden. Zo zal een kwetsbare oudere wellicht minder snel geneigd zijn om gebruik te maken van het fietspad dan een jongvolwassene. Dit geldt met name wanneer het druk is. De mate waarin de fysieke omgeving een rol kan spelen in beweggedrag is dus altijd afhankelijk van de bredere sociaal-culturele en economische context evenals individuele kenmerken.

2.1.3 De 7 D's van Ewing en Cervero

Onderzoek naar factoren die van invloed zijn op verplaatsingsgedrag, laat eveneens een breed scala aan factoren zien. De Amerikaanse onderzoekers Ewing en Cervero onderscheiden de volgende zeven D's:

1. Destination accessibility (toegankelijkheid en nabijheid bestemming)
2. Density (dichtheid)
3. Diversity (diversiteit van functies)
4. Distance to transit (nabijheid van openbaar vervoer)
5. Design (fysiek ontwerp)
6. Demand management (sociaal en organisatorisch ontwerp)
7. Demographics (demografie)
(Ewing & Cervero, 2010)

De eerste vijf D's zijn fysieke factoren, waarbij de eerste vier vooral te maken hebben met de nabijheid van verschillende bestemmingen, waaronder ook openbaar vervoer. Design gaat vervolgens over het ontwerp van de routes zelf en de omgeving waar deze doorheen lopen. Demand management gaat over sociale en organisatorische factoren, die enerzijds gericht kunnen zijn op het verminderen van autogebruik en anderzijds op het stimuleren van lopen. Denk bijvoorbeeld aan hoge parkeertarieven en het organiseren van loopgroepjes van kinderen naar school. Demographics spreekt voor zich. Zie voor meer uitleg over de fysieke factoren H2.3.2.

2.1.4 Vijf bepalende factoren

De verschillende indelingen die in dit hoofdstuk zijn genoemd, kennen veel overlap, maar hebben een andere focus. Voor dit onderzoek vatten we ze samen in de volgende vijf factoren:

- Persoonlijke/demografische factoren.
- De fysieke omgeving.
- De sociale omgeving.
- Organisatorische kaders.
- Financiële prikkels.

In hoofdstuk 2.2 tot en met 2.5 bespreken we de verschillende factoren en hun relatie met beweeggedrag.

2.2 De invloed van demografische en persoonlijke factoren

2.2.1 Wie beweegt veel en wie juist weinig?

Groepen die relatief weinig bewegen:

- Middelbare scholieren (met name meiden, zij bewegen het minst van alle leeftijdsgroepen);
- Ouderen;
- Personen met een lager opleidingsniveau en/of lager inkomen;
- Personen met een niet-westerse migratieachtergrond
- Niet-werkenden (bijv. arbeidsongeschikt, werkzoekend, gepensioneerd)
- Personen met een chronische ziekte of aandoening, (ernstig) overgewicht, een niet goede ervaren gezondheid, een lichamelijke beperking of mentale problemen.

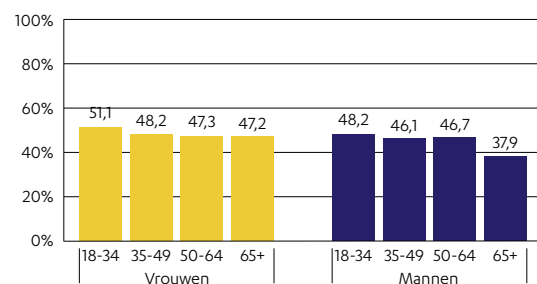
- Bovengenoemde groepen verdienen extra (doelgroepsgerichte) beleidsmatige aandacht vanwege de relatief grote gezondheidswinst die meer bewegen bij hen oplevert.
- Al op jonge leeftijd is het aanleren van een actieve leefstijl aan te bevelen. Kinderen ontwikkelen in deze periode hun motorische vaardigheden. En jong geleerd, is oud gedaan.
- Bi-culturele tienermeiden die opgroeien in armoede sporten vaak minder dan andere tieners. Dat komt door een combinatie van factoren, maar gebrek aan geld en tijd spelen daarbij een grote rol.
- Ouderen voldoen minder vaak aan de beweegrichtlijnen, maar tot hun 70ste wandelen en fietsen zij nog wel vaak. Winst zit mogelijk in meer bot- en spierversterkende oefeningen en balansoefeningen voor deze leeftijdsgroep. Onder 70-plussers is het stimuleren van wandelen en fietsen (utilitair en recreatief) aan te bevelen.
- Het opleidingsniveau weegt zwaarder mee dan het inkomen wanneer het gaat om beweegdeelname. Lageropgeleiden zijn daarmee een belangrijkere doelgroep dan lagere inkomensgroepen, onder meer ook omdat onder deze groep meer gezondheidswinst te boeken is.
- Personen met een migratieachtergrond bewegen gemiddeld genomen minder en fietsen vooral minder vaak en ver dan personen met een Nederlandse achtergrond.
- Onder volwassenen in de werkende leeftijd vormt actief transport van en naar hun werk het grootste aandeel in hun actieve uren. Het is dan ook zaak om meer forenzen te verleiden tot actief transport.
- Het toegankelijk maken van fietsen en wandelen als alternatief voor de auto, zeker op weg naar werk of school, is aan te bevelen. Bij langere afstanden is ov een beweegvriendelijk alternatief, omdat mensen dan lopen of fietsen van en naar de halte of het station. Automobilisten bewegen overwegend minder en hebben een hogere BMI.

Meerdere persoonlijke factoren spelen een rol bij het al of niet voldoen aan de beweegrichtlijn. In deze paragraaf behandelen we een aantal van de belangrijkste factoren.

Leeftijd en geslacht

Uit meerdere onderzoeken is bekend dat geslacht en leeftijd samenhangen met beweegdeelname. Zo geldt overwegend dat naarmate men ouder wordt, men in mindere mate voldoet aan de beweegrichtlijnen (figuur 2.2). Dit geldt sterker voor vrouwen dan voor mannen. Bovendien voldoen vrouwen gemiddeld minder vaak aan de beweegrichtlijnen dan mannen (CBS & RIVM, 2022b).

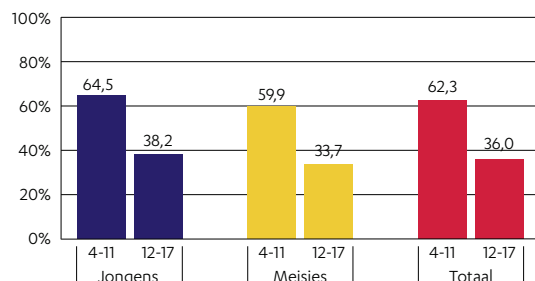
Figuur 2.2: Voldoen aan de beweegrichtlijnen naar geslacht en leeftijd, 2021



Bron: CBS & RIVM, Gezondheidsenquête/Leefstijlmonitor, 2022.
Bewerking: Mulier Instituut.

Onder kinderen geldt een vergelijkbaar patroon (figuur 2.3). Jongere kinderen voldoen vaker aan de beweegrichtlijnen dan oudere kinderen en jongeren. Daarnaast bewegen jongens overwegend meer dan meisjes. Meisjes van middelbare schoolleeftijd bewegen het minst: slechts circa 34 procent van de meisjes van twaalf tot zeventien jaar voldoet aan de beweegrichtlijnen (CBS & RIVM, 2022b). In een systematische literatuurstudie worden soortgelijke bevindingen gedaan. Farooq et al. (2020) concludeerden dat de beweegdeelname naarmate kinderen ouder worden daalt, met name onder meisjes. Specifieke aandacht zou dan ook uit moeten gaan naar kinderen, ook of misschien juist jonger dan in de middelbare schoolleeftijd. In de leeftijd tussen 0 en 10 jaar worden namelijk voorkeuren en motivaties bepaald. Wat kinderen in die leeftijdsfase doen, bepaalt wat ze op latere leeftijd graag blijven doen. Ook ontwikkelen ze in die periode hun motorische vaardigheden en vindt belangrijke hersenontwikkeling plaats. De voordelen stapelen zich op gedurende het hele leven. Hoewel het voor iedereen belangrijk is om voldoende te bewegen, is het cruciaal om in te zetten op deze kritieke levensfase (MacCallum et al. 2012).

Figuur 2.3: Voldoen aan de beweegrichtlijnen; kinderen naar leeftijd en geslacht, 2021



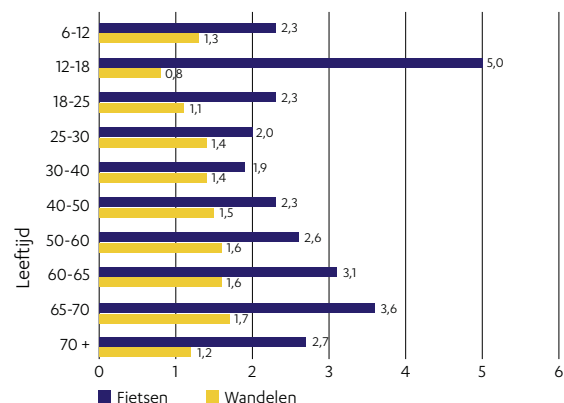
Bron: CBS & RIVM, Gezondheidsenquête/Leefstijlmonitor, 2022.
Bewerking: Mulier Instituut.

Recent onderzoek wijst uit dat bi-culturele tienermeiden die opgroeien in armoede minder vaak sporten dan andere tieners. Dat komt door een combinatie van factoren, waarbij gebrek aan geld en tijd een grote rol speelt (Dopheide et al., 2023).

Op het gebied van wandelen en fietsen gelden andere patronen (figuur 2.4). Jongere kinderen wandelen relatief veel, gemiddeld circa 1,3 kilometer per dag. Dit doen zij vooral in hun vrije tijd (niet in de figuur). Jongeren (tot 18 jaar) wandelen minder, maar fietsen daarentegen veel. Zij fietsen vooral om naar school te gaan, maar leggen ook veel kilometers

af in hun vrije tijd (niet in de figuur). Wanneer jongeren jongvolwassenen (18 tot 25 jaar) worden, gaan zij wat meer lopen en minder fietsen. Daarna neemt per leeftijdsgroep het aantal afgelegde kilometers per dag voor zowel fietsen als wandelen toe. Van alle groepen van 18 jaar en ouder, wandelen en fietsen ouderen van 65 tot 70 jaar het meest. Vanaf de leeftijd van 70 jaar neemt het aantal afgelegde kilometers per fiets en te voet af.

Figuur 2.4: Gemiddeld aantal afgelegde kilometers te fiets en te voet per dag, uitgesplitst naar leeftijdsgroep, 2021

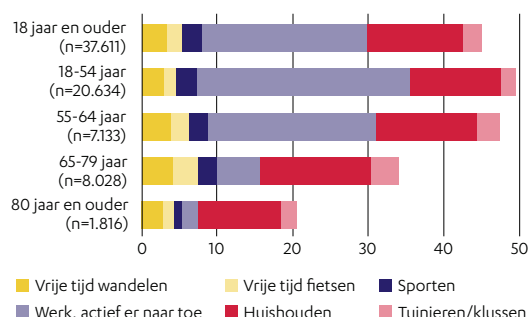


Bron: CBS, Mobiliteitstrend, 2022c. **Bewerking:** Mulier Instituut.

Het actieve reisgedrag verschilt niet veel onder mannen en vrouwen. Wat wel opvalt is dat vrouwen veelal meer ritten maken per dag, terwijl mannen grotere afstanden afleggen. Hiermee leggen mannen overwegend meer kilometers af door middel van actief vervoer dan vrouwen (CBS, 2022c).

Figuur 2.5 laat zien hoeveel tijd volwassenen relatief besteden aan verschillende sport- en beweegactiviteiten, uitgesplitst naar leeftijdsgroep. Hier zien we wat we in eerdere figuren zagen: naarmate men ouder wordt, voldoet men minder vaak aan de beweegrichtlijnen. Tegelijkertijd geldt ook dat hoe ouder mensen zijn, des te vaker zij (recreatief) fietsen en wandelen (met uitzondering van de oudste leeftijdsgroep). Wat opvalt is dat onder volwassenen in de werkende leeftijd actief transport van, naar en tijdens hun werk het grootste aandeel is in hun actieve uren. Dit aandeel neemt af naarmate men de pensioengerechtigde leeftijd benadert of al heeft gepasseerd. Het doen van het huishouden is voor deze oudere groepen de belangrijkste actieve tijdsbesteding.

Figuur 2.5: Aandeel van verschillende activiteiten in de sport- en beweegdeelname van Nederlanders (18 jaar en ouder) in uren per week, 2020



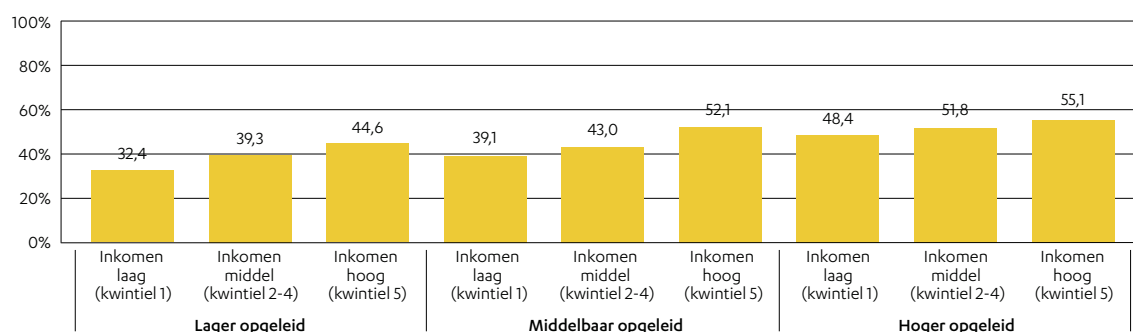
Bron: GGD'en, CBS en RIVM, Gezondheidsmonitor Volwassenen en Ouderen, 2020. Bewerking: Mulier Instituut.

Afkomst

Naast het geslacht en de leeftijd is ook de afkomst een belangrijk kenmerk in relatie tot sport- en beweegdeelname. In 2021 voldeden personen met een westerse migratieachtergrond relatief het vaakst aan de beweegrichtlijnen: circa 49 procent. Het verschil met personen zonder migratieachtergrond is echter zeer klein. Wel bestaat er een wat groter verschil vergeleken met personen met een niet-westerse migratieachtergrond: slechts ongeveer 42 procent van deze groep voldoet aan de beweegrichtlijnen (CBS & RIVM, 2022a). Volgens Hoogendoorn en De Hollander (2016) heeft deze lagere beweegdeelname onder personen met een niet-westerse migratieachtergrond te maken met culturele normen en waarden (vanuit bijvoorbeeld religieuze overwegingen), en een mogelijk gebrek aan ervaring met sport en beweging.

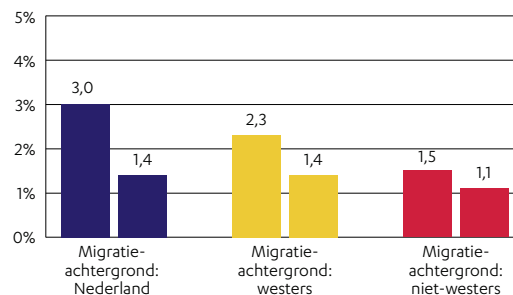
Opleiding, inkomen en maatschappelijke participatie

Figuur 2.7: Voldoen aan de beweegrichtlijnen (> 25 jaar) naar huishoudinkomen en opleidingsniveau, 2021



Bron: CBS & RIVM, Gezondheidsenquête/Leefstijlmonitor, 2022. Bewerking: Mulier Instituut.

Figuur 2.6: Gemiddeld aantal afgelegde kilometers te fiets en te voet per dag door Nederlanders (> 6 jaar), uitgesplitst naar afkomst, in procenten, 2021



Bron: CBS, Mobiliteit, 2022b. Bewerking: Mulier Instituut.

Ook wanneer we specifiek kijken naar fiets- en wandelgedrag zien we dat personen met een niet-westerse migratieachtergrond minder actief zijn dan overige Nederlanders. In figuur 2.6 is te zien dat personen met een niet-westerse migratieachtergrond gemiddeld minder kilometers per fiets of te voet afleggen. Op het gebied van wandelen zijn de verschillen klein, maar de verschillen in het aantal fietskilometers zijn groot: personen zonder migratieachtergrond leggen dagelijks gemiddeld een twee keer zo grote afstand af op de fiets als personen met een niet-westerse achtergrond. Ook personen met een westerse achtergrond fietsen minder vaak. Zij leggen dagelijks circa 0,7 kilometer minder af dan personen zonder migratieachtergrond. Hiermee lijkt wandelgedrag dus zeer beperkt samen te hangen met afkomst, maar lijkt fietsgedrag wel afhankelijk te zijn van iemands afkomst.

Het opleidingsniveau, het inkomen en de maatschappelijke participatie (bijv. in loondienst of werkloos) van mensen hangen eveneens samen met beweging. Figuur 2.7 laat zien hoe de combinatie van inkomen en opleidingsniveau gerelateerd is aan de mate van beweegdeelname. Te zien is dat de laagste scores worden behaald door de laagste inkomensgroepen, en de hoogste scores overwegend door de hoogste inkomensgroepen. Echter, het opleidingsniveau is hier in meerdere mate bepalend. Zo bewegen mensen met een hoog opleidingsniveau en een laag inkomen meer dan mensen met een laag opleidingsniveau en een hoog inkomen. Er lijkt dus te gelden: hoe hoger het opleidingsniveau, des te hoger de beweegdeelname.

Dit komt overeen met de conclusies in het literatuuronderzoek van O'Donoghue et al. (2018). Hierin wordt gekeken hoe de sociaaleconomische status verband houdt met lichamelijke activiteit. Hieruit blijkt eveneens dat mensen met een hoger opleidingsniveau en een hoger inkomen meer bewegen (met name in hun vrije tijd). Dit volgt ook uit een recente studie door Van den Dool (2023). Een interessante bevinding hier is dat het hebben van een beperking onder mensen met een lage sociaaleconomische status een grotere barrière lijkt te zijn om te sporten en te bewegen dan financiën.

In de studie van O'Donoghue et al. (2018) wordt het verband tussen de sociaaleconomische status en beweging niet gevonden voor kinderen en jongeren. Van Stam, Van den Dool en Elling (2021) vinden dit verband onder kinderen en jongeren wel. Zij concluderen dat jongeren uit gezinnen met een lage sociaaleconomische status minder bewegen dan jongeren uit gezinnen met een hoge sociaaleconomische status. Onder kinderen is dit juist andersom: zij spelen meer buiten en lopen en fietsen ook meer. Wel sporten kinderen uit gezinnen met een hogere sociaaleconomische status meer.

Een extra reden om specifieke aandacht te besteden aan mensen met een lage sociaaleconomische status, is het verschil in gezondheid met mensen met een hogere sociaaleconomische status. Hoogopgeleiden leven gemiddeld 4,4 jaar langer dan laagopgeleiden. Ook leven hoogopgeleiden langer in goede ervaren gezondheid. Het verschil tussen hoog- en laagopgeleiden is groot: het gaat om 15 jaar verschil (CBS, 2021a). Hoewel het verschil door allerlei factoren kan worden verklaard, kan meer bewegen zeker bijdragen om het verschil in levensverwachting en ervaren gezondheid te verkleinen.

Ook het type maatschappelijke participatie is relevant. Uit cijfers van het CBS en het RIVM (2019) volgt dat personen die arbeidsongeschikt, werkloos of werkzoekend zijn het minst vaak aan de beweegrichtlijnen voldoen (29,2%). Ook gepensioneerden en huismannen/huisvrouwen bewegen vaker onvoldoende (respectievelijk 41,1 en 45,4%). Mensen met betaald werk en scholieren bewegen het meest: 52,2 tot 55,7 procent van deze groepen voldoet aan de beweegrichtlijnen. Gezien het feit dat actief vervoer naar het werk in hoge mate bijdraagt aan de beweegdeelname is dit goed te verklaren.

Bij fietsen en wandelen lijkt te gelden dat personen met een hoger inkomen en/of een hoger opleidingsniveau dit meer doen dan personen met een lager inkomen en/of een lager opleidingsniveau (CBS, 2022b). De verschillen zijn echter klein. Zo zijn de verschillen voor wandelen beperkt. Deze resultaten komen enigszins overeen met de literatuur. Ton et al. (2019) vinden in hun studie ook dat er een positief verband is tussen het opleidingsniveau en fietsgedrag. Voor wandelen werd deze samenhang niet gevonden. Ook vonden Ton et al. geen verband tussen het huishoudensinkomen en wandel- en fietsgedrag.

Autobezit

Automobilisten hebben gemiddeld een hoger BMI en bewegen minder dan mensen die niet met de auto reizen (Den Hertog, Kruize & Linde, 2018). Zoals eerder genoemd, voldoen mensen die gebruik maken van actief transport (te voet of per fiets) gemakkelijker aan de beweegrichtlijnen. Eén op de drie Nederlanders voldoet al aan de beweegrichtlijnen door actief transport naar en van het werk (De Haas, 2021).

Volgens cijfers van het CBS (2022b) fietsen personen met een rijbewijs, maar zonder auto, vaker en grotere afstanden dan personen met een rijbewijs en een auto op eigen naam of binnen het huishouden. De verschillen in wandelgedrag zijn beperkt. Daarnaast lijken personen zonder rijbewijs (maar wel 17 jaar of ouder) niet meer te fietsen of te wandelen dan personen met een rijbewijs. Deze groep van mensen zonder rijbewijs betreft mogelijk mensen met een lager inkomen, een slechtere gezondheid of een beperking. Dit zijn groepen die over het algemeen al minder actief zijn. Vooral mensen die vermoedelijk bewust geen auto hebben, wandelen en fietsen dus meer.

In de eerdergenoemde studie van Ton et al. (2019) wordt geen verband gevonden tussen fietsbezit of autobezit en actief transport. Eigenaren van een auto van de zaak fietsen wel significant minder dan mensen met een eigen auto of zonder auto.

Gezondheid

Verder zien we dat de gezondheid van personen, of hun lichamelijke gesteldheid, samenhangt met hun mate van beweegdeelname. Mensen met een chronische ziekte of aandoening, (ernstig) overgewicht, een niet goede ervaren gezondheid, of een lichamelijke beperking voldoen minder vaak aan de beweegrichtlijnen (CBS & RIVM, 2022a). Personen met een motorische beperking voldoen het minst vaak aan de beweegrichtlijnen. In 2021 ging het om slechts 16 procent (CBS & RIVM, 2022a). Dit komt overeen met wetenschappelijke literatuur (Aleksovska et al., 2019). Over het fiets- en wandelgedrag van deze groepen zijn geen actuele cijfers beschikbaar. Wel laten De Haas en Van den Berg (2019) zien dat mensen met een gezond gewicht vaker fietsen en meer gebruik maken van de auto dan mensen met (ernstig) overgewicht. Wanneer mensen met obesitas fietsen, gebruiken zij vaker een e-fiets dan mensen met een gezond gewicht. Ook lopen mensen met obesitas gemiddeld minder vaak.

Ook de mentale gezondheid speelt een rol in de beweegdeelname. Bewegen kan onder meer depressieve klachten verminderen (Cooney, Dwan & Mead, 2014), evenals andere mentale klachten (o.a. Bailey et al., 2017; Carter et al., 2016), of kan de kans op een beginnende depressie verkleinen (Dishman, McDowell & Herring, 2021). Verder is bekend dat mensen die zich kwetsbaar voelen minder bewegen (Cortis et al., 2017). Uit cijfers van het RIVM volgt daarnaast dat de beweegdeelname onder personen met een depressie lager is dan onder mensen zonder een depressie. In 2021 ging het om een verschil van ruim 14 procent (CBS & RIVM, 2022a).

2.2.2 Trends en ontwikkelingen in beweeggedrag

Trends en ontwikkelingen in beweeggedrag:

- Mensen sporten vaker zelfstandig in de openbare ruimte en ongeorganiseerd, en dus minder in teamverband en bij traditionele sportaccommodaties.
- Digitalisering en informatisering, met zowel positieve als negatieve effecten op sporten en bewegen.
- Thuiswerken, met gemengde effecten op sporten en bewegen.
- Demografische trends: vergrijzing, een toename van kleine huishoudens en een groei in het aandeel personen met een niet-westerse migratieachtergrond.
- Het autobezit neemt toe. Autobezitters hebben een hoger BMI en bewegen gemiddeld minder veel (zie ook paragraaf 2.2.1).

- De toename in het gebruik van de openbare ruimte als plek om (individueel) te sporten en te bewegen benadrukt het belang deze beweegvriendelijk vorm te geven.
- De trend van meer ongeorganiseerd sporten en bewegen kent bedreigingen, maar ook kansen voor traditionele sportaccommodaties. Door sportaccommodaties multifunctioneel en openbaar toegankelijk te maken, zijn de accommodaties op meer momenten van de dag in gebruik, en kunnen omwonenden er zonder lidmaatschap komen sporten en bewegen. Lees hier meer over open sportparken.
- Digitalisering en informatisering bieden mogelijkheden om diverse doelgroepen meer te laten sporten en bewegen, met name door middel van apps en smartwatches.
- Thuiswerken zal een aanhoudende trend blijven. Mensen die geregeld thuiswerken wandelen en fietsen minder, omdat zij minder vaak naar hun werk gaan. Voor deze groep zijn laagdrempelige beweegmogelijkheden in de buurt extra belangrijk. Zo kunnen thuiswerkers tussen het werken door gemakkelijk een ommetje maken.
- Kleine huishoudens, ouderen en personen met een niet-westerse migratieachtergrond verdienen nu en in de toekomst extra beleidsmatige aandacht.
- De vele auto's in Nederland nemen veel kostbare ruimte in beslag. Ook bewegen automobilisten gemiddeld minder. Verdichting, functiemenging en hoogwaardige ov-knooppunten maken alternatieven voor de auto aantrekkelijker, en kunnen het autobezit en -gebruik doen afnemen (zie ook paragraaf 4.2.5).

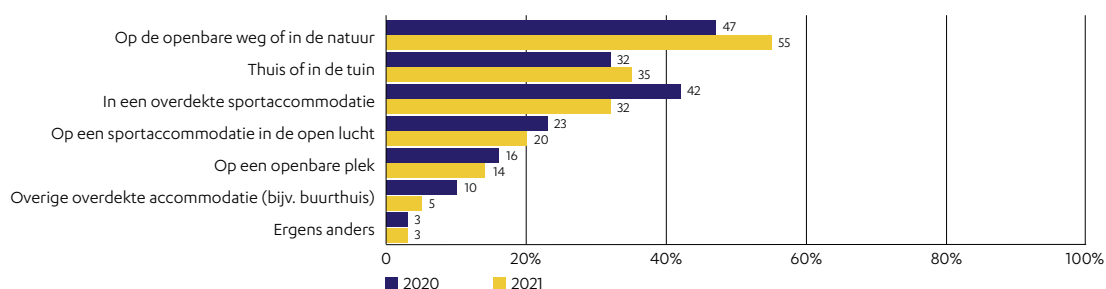
Informalisering en individualisering van sport en beweging

In paragraaf 1.1 is al ingegaan op verschillende trends in de sport, waaronder informalisering en individualisering: er wordt steeds minder vaak gesport bij traditionele sportaccommodaties, en steeds meer in de buitenruimte. De coronapandemie heeft deze trend een impuls gegeven. Dit blijkt onder meer uit de resultaten van het Nationaal Sportonderzoek (Mulier Instituut, 2020; Mulier Instituut, 2021). Figuur 2.8 illustreert dit. Het grootste aandeel van de sporters (55%) sport op de openbare weg of in de natuur, 8% meer dan in 2020.

Ook sport 14% op een openbare plek (zoals een park of plein). Hierbij is in vergelijking met 2020 een lichte afname te zien (2%); deze is echter zeer klein en niet significant.

Verder valt op dat in duidelijk mindere mate op binnensportlocaties wordt gesport: het gebruik van elk type binnensportlocatie is afgenomen ten opzichte van 2020. Ook sportaccommodaties in de open lucht werden in 2021 minder gebruikt. Het verminderde gebruik van (binnen)sportaccommodaties is deels te verklaren door de beperkende coronamaatregelen van de afgelopen jaren.

Figuur 2.8: Locatie sportactiviteiten van Nederlanders (16 – 80 jaar) in de afgelopen 12 maanden, in 2020 (n=1.500) en 2021 (n=1.508), in procenten



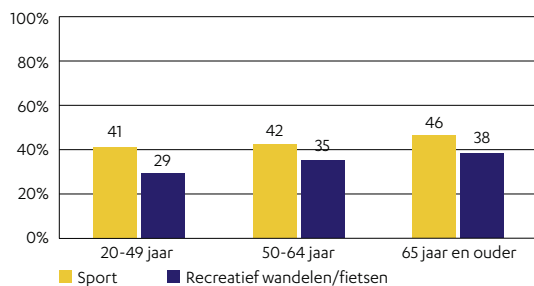
Bron: Mulier Instituut, Nationaal Sportonderzoek (NSO), najaar 2020 en voorjaar 2021

In een Sport Toekomstverkenning voorspelden het RIVM en het SCP al dat de individualisering van de sport zal doorzetten. Naar verwachting zullen in 2030 vooral individueel te beoefenen sporten populair zijn (RIVM & SCP, 2017). Actuele cijfers over individueel sporten en bewegen zijn niet voor handen. Wel zijn er cijfers van een aantal jaar geleden vanuit

het SCP/CBS (figuur 2.9). Tussen 2011 en 2016 steeg de tijd die volwassenen individueel sporten als percentage van de totale tijd besteed aan sporten van 38 procent naar 42 procent. Voor recreatief wandelen en fietsen was dit een stijging van 30 procent naar 33 procent (SCP & CBS, 2016). Kijken we naar de verdeling tussen verschillende leeftijdsgroepen, dan zien

we dat deze trend sterker wordt naarmate men ouder wordt. Deze cijfers ondersteunen de observatie dat sportief en recreatief beweeggedrag zich weg bewegen van traditionele sportverenigingen en sportaccommodaties naar sporten en bewegen in individueel verband of in kleine groepen in de openbare ruimte.

Figuur 2.9: Hoelang volwassenen (20 jaar en ouder) individueel sporten en/of recreatief bewegen als percentage van de totale tijd die ze sporten en/of recreatief bewegen, 2016



Bron: SCP/CBS, Tijdbestedingsonderzoek 2016. Bewerking: Mulier Instituut.

Digitalisering en informatisering

Digitalisering doet zich voor in vele facetten van de samenleving, zo ook in de sport. Digitalisering beïnvloedt sport- en beweeggedrag op verschillende manieren. Zo zijn er vele studies die een negatief verband constateren tussen schermtijd (gamen, tv kijken, etc.) en beweegdeelname, met name onder kinderen (zie o.a. Condello et al., 2017). De impact van schermtijd op sportdeelname is niet eenduidig.

Tegelijkertijd heeft digitalisering ook hulpmiddelen voortgebracht die sport- en beweegdeelname kunnen stimuleren, het leuker kunnen maken, of de prestaties kunnen verbeteren. Zo zijn er de laatste jaren steeds meer applicaties geïntroduceerd waarmee gebruikers fitnessoefeningen kunnen vinden, hun mate van lichamelijke activiteit kunnen bijhouden, of hun prestaties kunnen registreren. Deze apps kunnen worden gebruikt via een smartphone of smartwatch. Daarnaast zijn er ook andere middelen beschikbaar, zoals *activity trackers* (in de vorm van een armband) en fietscomputers. In 2022 gebruikte 51 procent van de volwassenen van 18 tot en met 79 jaar een app of device (Van den Dool, 2022).

Dit is een toename van 7 procent ten opzichte van een eerdere studie in 2019. Vooral jongere, hoogopgeleide mensen maken gebruik van dergelijke tools. Digitale tools worden vooral gebruikt om inzicht te krijgen in de eigen sportprestaties, zo vond Van den Dool in zijn studie (2022), maar ook om vaker te sporten en te bewegen, sporten leuker te maken, en om de eigen prestaties met anderen te kunnen vergelijken.

Digitalisering heeft dus een keerzijde, maar kan bewegen juist ook bevorderen onder diverse groepen.

Thuiswerken

Ook thuiswerken is een trend die extra is versterkt door de coronapandemie. Vanwege de coronamaatregelen kwamen grote groepen mensen fulltime of enkele dagen per week thuis te zitten. Het ging hierbij met name om hoogopgeleiden, mensen die voorheen met het ov naar hun werk gingen, en mensen die hun werk relatief gemakkelijk thuis konden uitvoeren. Door deze weggevallen reistijd viel het eventuele actieve transport naar en van het werk weg, waardoor mensen minder bewogen (RIVM, 2020a). Een studie van Grubben et al. (2022) laat daarentegen zien dat thuiswerken de sportdeelname bevorderde, met name onder hoger opgeleiden. Ook lager opgeleiden participeerden meer in sport, en deden dat vooral in de openbare ruimte.

Naast opleidingsniveau spelen ook andere persoonlijke factoren en het type sport een rol. Zo waren er thuiswerkers die hun gebruikelijke sport, zoals hardlopen of paardrijden, gewoon nog konden beoefenen. Ook waren er thuiswerkenden die hun nu meer flexibele uren als een kans zagen om tussendoor te sporten of een wandeling te maken. Anderen waren gedemotiveerd, of konden hun sport vanwege de maatregelen niet meer beoefenen (Stuij & Elling, 2022). De ervaringen rondom de invloed van thuiswerken op het eigen sport- en beweeggedrag lopen dus uiteen.

De verwachting is dat de trend van thuiswerken zal doorzetten (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat & Market Response, 2021).

Demografische trends

In een trendrapport beschrijft het SCP meerdere trends en ontwikkelingen die naar verwachting van invloed zijn op sport en bewegen in de toekomst. Het SCP beschrijft drie belangrijke demografische trends:

- **De gemiddelde leeftijd van de bevolking stijgt.** Onder ouderen is de sportdeelname relatief wat lager, terwijl deze juist onder kinderen en jongeren, een afnemende groep, hoger is. Hier zijn kanttekeningen bij te plaatsen: de volwassenen van nu zijn de ouderen van de toekomst, en doen meer aan sport dan volwassenen in het verleden deden. Hierdoor hoeft de sportdeelname per saldo niet noodzakelijkerwijs te dalen. Daarnaast bewegen ouderen nog relatief veel. Het is echter verstandig om deze ontwikkeling in de gaten te houden en sportbeleid door te ontwikkelen gericht op ouderen;
- **Meer huishoudens, andere samenstelling.** Door individualisering, een toename in echtscheidingen en vergrijzing neemt de huishoudensgrootte nog enkele jaren af, om daarna stabiel te blijven op een gemiddelde grootte van twee personen. Het aandeel eenpersoonshuishoudens zal stijgen. Door deze kleinere huishoudens valt een deel van de sociale steun of sociale prikkels die kunnen aanzetten tot sporten weg;
- **Aandeel niet-westerse migranten in bevolking groeit.** De sport- en beweegdeelname onder personen met een niet-westerse migratieachtergrond neemt weliswaar toe, maar ligt onder het gemiddelde. Wanneer deze groep een groter aandeel vormt binnen de Nederlandse samenleving kan de gemiddelde sport- en beweegdeelname afnemen. Voor tweede en derde generatie migranten geldt echter dat zij meer sporten en bewegen dan hun ouders: hoe langer men in Nederland verblijft, hoe meer men sport.

Toename in autobezit

In de afgelopen decennia is het aantal auto's per huishouden toegenomen: van 0,8 in 1990 naar 1,1 in 2020. De verwachting is dat de groei in het aantal auto's per huishouden zal afnemen, maar dat de totale vloot zal blijven groeien. Nederland kent met deze 8,7 miljoen auto's als klein land de hoogste autodichtheid in Europa. Deze auto's nemen veel ruimte in beslag, vaak openbare ruimte. Dit biedt minder mogelijkheden om te bouwen, groen aan te planten of om te spelen en te bewegen. Bovendien vormen auto's ook wanneer ze geparkeerd zijn een gevaar voor andere verkeersdeelnemers: een op de vijf ongevallen met fietsers of voetgangers heeft te maken met een geparkeerde auto (Zijlstra, Bakker & Witte, 2022).

Naast dat auto's niet goed zijn voor de omgeving, ondervinden ook eigenaren van een auto er nadelen van. Autobezitters bewegen gemiddeld minder en hebben een hoger BMI. Zij wandelen en fietsen minder vaak en ver dan personen met een rijbewijs maar zonder auto (zie ook paragraaf 2.2.1).

2.2.4 Motivaties en belemmeringen om te bewegen

- De belangrijkste motivaties om te sporten en bewegen zijn: plezier, gezondheid en conditie. Bij ouderen spelen sociale contacten ook een belangrijke rol.
- De belangrijkste belemmeringen om te sporten en bewegen zijn: financiën, tijdsdruk, afstand, fysieke belemmeringen en geen zin.
- Voor lopen en fietsen geldt dat ook het weer een rol speelt, zowel als motivatie als belemmering.
- Motivaties en belemmeringen verschillen per doelgroep.

- In het algemeen geldt dat kennis over motivaties en belemmeringen per doelgroep nodig is om bewegen effectief te kunnen stimuleren.
- Bij ouderen is het van belang te zorgen voor mogelijkheden om samen te bewegen en/of iets samen te kunnen doen voor of na een beweegactiviteit (denk aan een kopje koffie na een wandeling).
- Lopen is gratis en fietsen relatief goedkoop, wat helpt om financiële drempels te overwinnen.
- De fysieke omgeving moet ingericht zijn voor mensen met beperkingen, zodat ook zij makkelijk voldoende kunnen bewegen.
- Bij ondervertegenwoordigde groepen speelt de sociale omgeving een belangrijke rol. Voor hen is een combinatie van interventies in de fysieke en sociale omgeving extra belangrijk.
- De houding die mensen hebben ten opzichte van bewegen in het algemeen en lopen en fietsen in het bijzonder is medebepalend voor het beweeggedrag. Bij stimuleringsprogramma's is het van belang aandacht te besteden aan deze houding, bijvoorbeeld door de inzet van rolmodellen.
- Bij bewoners van stedelijke omgevingen lijken intenties, voorkeuren en psychosociale kenmerken geen rol te spelen bij het beweeggedrag; bij bewoners van suburbane buurten en plattelandsbewoners wel. Bij hen kan het daarom zinvol zijn om (bijvoorbeeld d.m.v. gedragsveranderingscampagnes) invloed uit te oefenen op intenties, voorkeuren en relevante psycho-sociale kenmerken. Bij stadsbewoners is dit waarschijnlijk minder effectief.

Algemene motivaties en belemmeringen

Wat motiveert mensen om te sporten en te bewegen? De Vrijetijdsomnibus (VTO) is opgezet om ontwikkelingen in kernindicatoren voor sport- en cultuurbelief mee vast te stellen. Het onderzoek bestaat uit de kernthema's cultuurparticipatie en sportbeoefening, waarbij de interesse in, bezoek aan en beoefening van sport en cultuur centraal staat. Tabel 2.1 geeft inzicht in de motivatie van volwassenen om te sporten en te bewegen. Onder alle volwassenen zijn plezier en gezondheid/conditie de belangrijkste

motivatie om te gaan sporten en/of te bewegen. In paragraaf 3.2.3 wordt daarom ingegaan op de algemene ervaren gezondheid van Zuid-Hollanders. Opvallend is dat naarmate mensen ouder worden het sociale aspect van sporten en bewegen steeds belangrijker wordt. Zo geeft 70 procent van de ouderen van 80 jaar en ouder aan dat ze sociale contacten (zeer) belangrijk vinden voor hun sport- en beweegdeelname. In paragraaf 3.4 (de sociale beweegvriendelijke omgeving) beschouwen we daarom ook cijfers over eenzaamheid in Zuid-Holland.

Tabel 2.1 :Aandeel volwassenen (%) dat aangeeft dat onderstaande motivatie (zeer) belangrijk is voor hun sport- en beweegdeelname (2020), n = 2.502

	18 jaar en ouder (n=2.502)	18-54 jaar (n=1.405)	55-64 jaar (n=44)	65-79 jaar (n=549)	80 jaar en ouder (n=107)
Plezier	85	85	89	84	76
Gezondheid/conditie	86	87	89	85	78
Afsanken/verbeteren van het uiterlijk	39	44	37	29	19
Iets bereiken/presteren	36	44	31	22	27
Sociale contacten	50	46	51	58	70

Bron: Vrijetijdsomnibus, 2020 (VTO, steekproef bevolkingsregister), SCP/CBS. Bewerking: Mulier Instituut. In % (zeer) belangrijk

Over specifieke belemmeringen om te sporten en te bewegen zijn minder cijfers beschikbaar. Wel is bekend dat ze vooral samenhangen met de sociale omstandigheden van mensen. Zo geven mensen met financiële problemen aan dat de kosten van sporten en bewegen een belangrijke belemmering vormen. Ouderen benoemen vaker lichamelijke beperkingen of de gezondheid als belemmering. Op basis van de VTO kunnen we enkele belangrijke belemmeringen op een rijtje zetten:

- Tijdsdruk;
- Financiële belemmeringen;
- Fysieke belemmeringen, zoals de gezondheid;
- Geen behoefte, omdat mensen ervaren dat ze al voldoende bewegen of geen zin hebben om te bewegen;
- Ervaren competenties, zoals niet voldoende vaardig zijn in een sport of de regels niet kennen;
- De (sociale) omgeving is niet uitnodigend;
- Culturele barrières;
- De gewenste sportfaciliteiten zijn niet in de buurt te vinden.

Motivaties en belemmeringen bij ondervertegenwoordigde groepen

Onderzoek naar motivaties voor sporten en bewegen specifiek bij ondervertegenwoordigde groepen sluit hierop aan. Tijdsdruk lijkt voor hen minder belangrijk. Financiële belemmeringen kunnen dat wel zijn. Dit wordt specifiek genoemd bij mensen met een lage SES en mensen met een migratieachtergrond.

Fysieke belemmeringen zijn uiteraard voor mensen met een lichamelijke beperking, voor ouderen en chronisch zieken een extra belangrijke factor. Het gaat hierbij om motorische vaardigheden, maar ook om fitheid, vermoeidheid en pijn. Mensen met een lage SES en mensen met een migratieachtergrond noemen daarnaast ook laaggeletterdheid als drempel. Specifiek voor mensen met een visuele beperking speelt beperkt oriëntatievermogen een rol. Mensen met een auditieve beperking kunnen bij sportdeelname last hebben van communicatieproblemen. Naast daadwerkelijke competenties speelt ook de angst om te vallen een rol, angst voor letsel en de zorg dat problemen door bewegen juist verergeren. Omgekeerd kunnen gezondheids- en mobiliteitsproblemen juist ook een motivatie zijn om wel te bewegen.

Mensen met een lage SES, mensen met een migratieachtergrond, ouderen en chronisch zieken geven daarnaast aan dat gebrek aan ervaring hen ervan

weerhoudt om te sporten en bewegen. Dit kan komen doordat sport en bewegen geen onderdeel was van de opvoeding of er geen voorbeelden of rolmodellen in de sociale omgeving aanwezig waren, terwijl de voorbeeldfunctie van ouders of een rolmodel juist een drijfveer kan zijn. De sociale omgeving speelt bij alle in sport en bewegen ondervertegenwoordigde groepen een belangrijke rol. Zo ervaren mensen met een lage SES en mensen met een migratieachtergrond weinig steun uit de directe sociale omgeving. Ouderen en chronisch zieken missen vaak advies en steun vanuit de gezondheidszorg en van trainers om veilig en verantwoord te bewegen. Mensen met een verstandelijke beperking zijn sterk afhankelijk van begeleiding met kennis van zaken. Voor hen is het hebben van plezier en sociale contacten een belangrijke drijfveer. Culturele barrières zijn vooral van belang bij mensen met een migratieachtergrond. Denk aan vrouwen die graag in een veilige omgeving met privacy willen sporten en bewegen. Daarnaast noemen mensen met een lage SES en mensen met een migratieachtergrond dat zij het niet fijn vinden om lage termijn verbintenissen aan te gaan (Hoogendoorn & De Hollander 2017).

Motivaties en belemmeringen om te lopen en fietsen

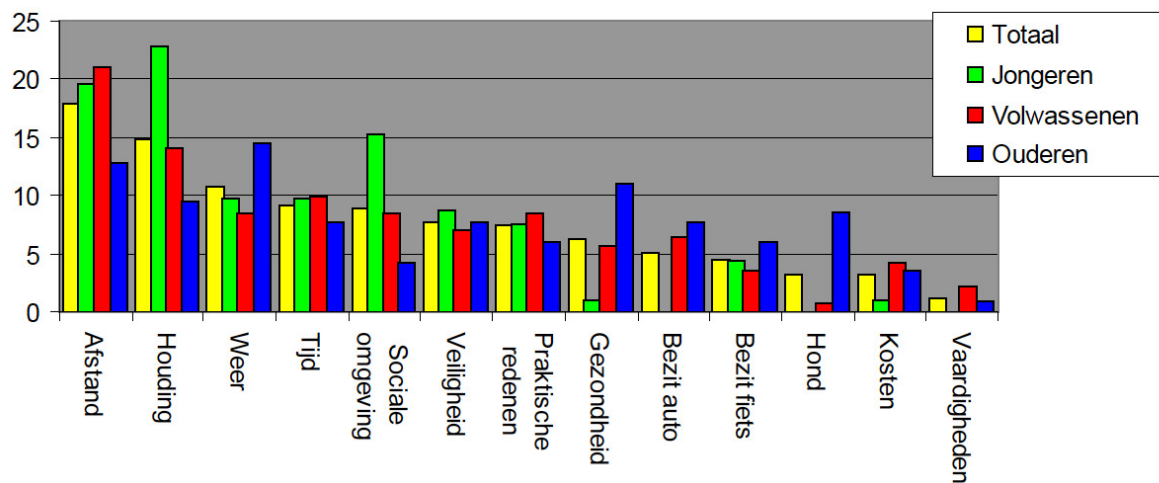
Bovenstaande motivaties en belemmeringen gaan over sporten en bewegen in het algemeen en zijn niet specifiek gericht op ongeorganiseerd bewegen in de openbare ruimte. Resultaten uit onderzoek specifiek gericht op lopen liggen wel in dezelfde lijn, maar laten ook verschillen zien. Bij lopen zijn financiële overwegingen uiteraard geen probleem; tijdsdruk en fysieke problemen zijn wel relevant. Uit Zwitsers onderzoek blijkt bijvoorbeeld dat mensen als reden om wel te gaan lopen vooral aangeven dat ze graag in beweging zijn en buiten komen en dat lopen hen ontspanning en plezier brengt. De belangrijkste reden om niet te gaan lopen is dat het te lang duurt, maar ook zware tassen, gezondheidsproblemen en een onveilig gevoel spelen een rol (Sauter 2011). In Rotterdam vroeg de gemeente aan haar inwoners waarom ze wel of juist niet lopen. Mensen geven als belangrijkste redenen om te lopen buiten zijn, ontspannen/ bezinnen/ hoofd leeg maken, gezondheidsredenen en genieten van het weer. Redenen om juist niet te lopen zijn wederom het weer, haast, geen bestemmingen op loopafstand, voorkeur voor een ander vervoermiddel en 'duurt me te lang'. (Gemeente Rotterdam 2020). De invloed van het weer op mobiliteit komt overigens ook duidelijk terug in een onderzoek van het KiM. Daarin komt naar voren dat het weer samenhangt met de

keus tussen actief vervoer enerzijds en de auto en het ov anderzijds. Fietzers blijken het meest gevoelig te zijn voor het weer. Wind en regen hebben een negatief effect, hogere temperaturen en zonneschijn een positief effect, hoewel temperaturen boven de 25 graden juist negatief kunnen uitpakken. Voor lopen zijn de uitkomsten minder eenduidig (Jonkeren 2020).

Onderzoek naar lopen en fietsen in Amsterdam laat verschillen zien tussen leeftijdsgroepen. Bij jongeren bepaalt de houding ten opzichte van bewegen voor een groot deel of ze al dan niet gaan wandelen of fietsen. Verschillende jongeren uit de onderzochte buurten (allemaal buurten met bewoners met een relatief lage SES) geven bijvoorbeeld aan fietsen niet leuk te vinden. De motieven afstand en de sociale omgeving worden door jongeren ook relatief vaak genoemd. Als vriendinnetjes ook zouden fietsen, zouden ze dat bijvoorbeeld ook sneller doen. Bij volwassenen bepaalt de afstand tot de bestemming

het vaakst of men al dan niet gaat wandelen of fietsen. Daarnaast worden de motieven houding en tijd vaak naar voren gebracht. Verder blijken praktische redenen voornamelijk voor volwassenen van belang te zijn. Bij ouderen bepaalt het weer voornamelijk of men al dan niet gaat wandelen of fietsen. Daarnaast blijkt ook de afstand erg belangrijk te zijn. Verder is bij ouderen de gezondheid ook een veelgenoemd motief, evenals de houding (vinden mensen het leuk, is het cool?) en het hebben van een hond. Het belang van de houding ten opzichte van lopen en fietsen geeft aan dat verbetering van de fysieke omgeving alleen onvoldoende is om mensen meer te laten bewegen. In het betreffende onderzoek geven bewoners aan dat het organiseren van activiteiten (zoals een buurtfeest) op of nabij beweegmogelijkheden belangrijk is voor het stimuleren van bewegen. Door dit soort activiteiten verwachten de buurtbewoners dat ook de houding ten opzichte van bewegen kan veranderen (Maas et al. 2014).

Figuur 2.10: Genoemde motieven voor de keuze om al dan niet te lopen of te fietsen naar een bestemming, uitgesplitst naar doelgroep



Bron: Maas et al. 2014

ALD Automotive keek specifiek naar motivaties en belemmeringen om te fietsen van en naar het werk. Zij concluderen dat vitaliteit de belangrijkste reden blijft om van en naar het werk de fiets te nemen. Een grote meerderheid van de respondenten (39 procent) maakt gebruik van de fiets, e-bike of speed pedelec om fitter te blijven en meer te bewegen. Vergeleken met de voorgaande onderzoeken geeft een steeds groter aandeel van de respondenten aan dat ze fietsen om daarmee kosten te besparen en omdat het een duurzamer alternatief is voor de auto. Hoewel ruim de helft het liefst met de (e-)fiets naar

het werk zou gaan, doet maar 18% dit dagelijks; 42% doet dit nooit. Belangrijkste belemmering is de afstand tussen huis en werkplek (ALD Automotive 2022a).

Het belang van motivaties en belemmeringen in verschillende omgevingen

Inwoners van stedelijke omgevingen bewegen meer dan inwoners van rurale omgevingen (van Dyck et al. 2011), zie ook H2.3. De reden hiervoor lijkt duidelijk: stedelijke omgevingen zijn immers in het algemeen -onder andere door nabijheid van voorzieningen en

grotere fijnmazigheid aan looproutes- loopvriendelijker dan rurale omgevingen. Naast de fysieke omgeving kunnen echter ook andere factoren een rol spelen, waaronder sociaaleconomische en psychosociale kenmerken. Uit Vlaams onderzoek blijkt dat psychosociale kenmerken geen invloed hebben op het beweeggedrag van inwoners van stedelijke buurten, maar dat deze wel van invloed zijn op het beweeggedrag van plattelandsbewoners. Het gaat daarbij om het vertrouwen in eigen kunnen, modeleren van familie (hoeveel bewegen familieleden), barrières die te maken hebben met interesses en barrières die te maken hebben met tijd(gebrek). Psychosociale kenmerken waarmee geen relatie werd gevonden, waren sociale steun (bijvoorbeeld: vragen familie en vrienden of je mee gaat bewegen), beweegdeelname door vrienden en vermeende voordelen (zoals gezondheid). De onderzoekers vinden dit hoopgevend, omdat het aanpassen van de omgeving lastig en tijdrovend is. De aanpak van psychosociale factoren bij inwoners van rurale omgevingen kan helpen (van Dyck et al. 2011). Deze bevinding sluit aan op de conclusie uit eerder onderzoek waaruit bleek dat intenties en voorkeuren geen invloed hadden op beweeggedrag in stedelijke buurten, maar wel in suburbane buurten (van Dijk et al. 2009). Hieruit kunnen we afleiden dat bij inwoners van suburbane buurten en plattelandsomgevingen gedragsveranderingscampagnes gericht op intenties, voorkeuren en relevante psychosociale kenmerken zouden kunnen helpen, terwijl dit bij inwoners van stedelijke omgevingen waarschijnlijk minder zin heeft.

2.3 De invloed van de fysieke omgeving

De wijze waarop we buurten en wijken fysiek inrichten, is een belangrijk onderdeel van een beweegvriendelijke omgeving. Meerdere wetenschappelijke studies laten positieve verbanden zien tussen onderdelen van de fysieke leefomgeving en bewegen en algemene gezondheid (zie bijvoorbeeld de overzichtsstudies van Bancroft et al., 2015; McCormack & Shiell, 2011; Salvo et al., 2018). Van verschillende onderdelen van de fysieke leefomgeving is onderzocht of ze positief verband houden met bewegen en gezondheid. Zo is er veel onderzoek naar de effecten van groen op gezondheid en bewegen (Hunter et al., 2015; Lee & Maheswaran, 2011), functiemenging, connectiviteit en het aanleggen van specifieke infrastructuur (Bentley et al., 2018; Noordzij et al., 2021). Een groene omgeving kan bijvoorbeeld helpen in het verminderen van stress door zogenoemde restoratieve (herstellende)

functies van groen (R. Kaplan & Kaplan, 2011; S. Kaplan, 1995), maar ook door bewegen te stimuleren wat ook op zichzelf tot stressvermindering kan leiden (Kondo et al., 2018). Binnen dit onderzoek wordt de fysieke omgeving veelal geclassificeerd binnen twee groepen: de natuurlijke omgeving en de gebouwde omgeving. Onder de natuurlijke omgeving worden groene ruimtes als parken en bossen verstaan, terwijl de gebouwde omgeving bijvoorbeeld stedelijke dichtheid en infrastructuur omvat. Dit onderscheid heeft haar tekortkomingen – het is maar de vraag in hoeverre het stadspark in de buurt echt een natuurlijke omgeving is – maar is nuttig voor het conceptualiseren van de relatie tussen bewegen en de leefomgeving. Deze relatie kan namelijk verschillend zijn voor natuurlijke en gebouwde omgevingen.

2.3.1 De natuurlijke omgeving: groen en blauw

- Een groene/blauwe omgeving wordt vaak beschouwd als aantrekkelijk. Groen lijkt daarom vooral bij te dragen aan recreatief bewegen en verblijfskwaliteit.
- Voor bewegen is ook de toegankelijkheid van groen belangrijk (zie ook 3.3).
- Vergroening is belangrijk, maar verwacht geen enorme gezondheidswinst, tenzij je drastisch gaat vergroenen.

De Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) heeft in 2016 een rapport gepubliceerd over het wetenschappelijke bewijs voor de positieve gezondheidseffecten van groen in de openbare ruimte. In dit rapport concluderen zij dat er een groeiende hoeveelheid bewijs is voor positieve effecten van groen in de leefomgeving op een scala aan gezondheidsuitkomsten als bewegen, mentaal welzijn, het risico op type-2-diabetes en het risico op sterfte door cardiovasculaire ziektes (Egorov et al., 2016). Onderzoek naar groen en gezondheid in Nederland laat gemengde resultaten zien. Zo vindt een onderzoek uitgevoerd in Doetinchem een positief verband tussen stedelijk groen en fietsen, maar geen duidelijke effecten van een transitie naar meer groen (Picavet et al., 2016). Een studie uitgevoerd in Eindhoven vindt ook slechts zwak bewijs dat een verandering in de hoeveelheid groen in de leefomgeving kan leiden tot meer bewegen (Hogendorf et al., 2020). Bovendien laat een studie van Jansen et al. (2017) zien dat de relatie tussen groen en bewegen sterk beïnvloed kan worden door het type en de omvang van de groene ruimte (Jansen et al., 2017). Een studie van

Helbich et al. (2018) presenteert dan weer bewijs dat de grootste winst voor mentale gezondheid wordt geboekt als de leefomgeving voor minimaal 79 procent uit groen bestaat (Helbich et al., 2018). Binnen deze onderzoeken wordt vaak gekeken naar de aanwezigheid van groen 'in de buurt' (Markevych et al., 2017). Is het voor bewegen en gezondheid voldoende als er groene daken en bomen in de straat zijn? Of zijn juist grote, open toegankelijke groene ruimtes belangrijk? Op deze vragen biedt de wetenschap nog geen eensluidend antwoord, al lijkt het erop dat voor bewegen vooral groen met een recreatieve functie van belang is.

Het onderzoek naar 'blauw' (recreatief water, rivieren etc.) in relatie tot gezondheid en bewegen staat nog in de kinderschoenen vergeleken met het onderzoek naar groen en gezondheid. Wel is bekend dat mensen graag verblijven en ook bewegen in, over en langs water. Uit een Engelse studie van Pasanen et al. (2019) komt naar voren dat respondenten die dichterbij de kust wonen een betere zelfgerapporteerde gezondheid hebben en dat dit verband deels verklaard wordt, doordat ze meer

wandelen (Pasanen et al., 2019). Het is echter onduidelijk of de verbanden tussen blauw, gezondheid en bewegen anders zijn dan die voor groen, gezondheid en bewegen. Zo vond een Nederlandse studie van De Vries et al. (2016) resultaten voor blauw die vergelijkbaar zijn met die van groen als het om mentaal welzijn gaat, maar geven de auteurs ook aan dat meer onderzoek nodig is om gefundeerde uitspraken over deze relatie te kunnen doen (De Vries et al., 2016). Dit geldt met name voor het onderzoek naar binnenwater, gezondheid en bewegen (McDougall et al., 2020). Bovendien draagt de nabijheid van water vaak bij aan de verblijfskwaliteit, wat bijvoorbeeld ook blijkt uit vastgoed- en huurprijzen. Voor nu nemen we dus aan dat de rol van blauw in de leefomgeving vergelijkbaar is met die van groen als het aankomt op het stimuleren van bewegen en bevorderen van gezondheid.

De aanwezigheid van groen en blauw in de openbare ruimte lijkt vooral een faciliterende en stimulerende rol te spelen in het bevorderen van bewegen.

2.3.2 De gebouwde omgeving

- De gebouwde omgeving heeft invloed op beweeggedrag, vooral via het stimuleren van actief vervoer. Gunstig ten aanzien van lopen en fietsen zijn:
 - Een hoge (personen)dichtheid;
 - Een hoge mate van functiemenging;
 - Een goede bereikbaarheid van (veel verschillende) bestemmingen;
 - Korte afstanden tot openbaar vervoer;
 - Een hoge connectiviteit van het routenetwerk;
 - Een goed ontwerp van routes: deze zijn direct, begaanbaar, leesbaar, veilig en aantrekkelijk.
- Het belang van verschillende omgevingskenmerken kan verschillen per motief en per doelgroep.
- Sociale veiligheid en sociale cohesie zijn van belang voor beweeggedrag, maar worden maar gedeeltelijk bepaald door de fysieke omgeving.
- Een integrale aanpak gericht op alle kenmerken heeft het sterkste effect.
- Bij een integrale aanpak is ook de (on)aantrekkelijkheid van alternatieven van belang. Het autoluw inrichten van de omgeving kan lopen en fietsen stimuleren.
- Voor andere vormen van ongeorganiseerd bewegen in de openbare ruimte (zoals skeeleren, paardrijden, zwemmen, varen) gelden deels vergelijkbare, maar ook meer specifieke eisen.

Algemeen:

- Bevorder hogere dichtheden en functiemenging zodat diverse bestemmingen vanuit huis te voet of per fiets bereikbaar zijn;
 - Zorg voor korte afstanden tot openbaar vervoer;
 - Zorg voor een goede connectiviteit van het routenetwerk: compleet, samenhangend en fijnmazig;
 - Zorg voor goed begaanbare, (sociaal- en verkeers-)veilige, leesbare en aantrekkelijke routes;
 - Benader de opgave integraal en neem hierin ook de (on)aantrekkelijkheid van alternatieven mee;
- Zie voor een uitgebreider overzicht van mogelijke maatregelen het blauwe kader aan het eind van dit hoofdstuk.

Er is internationaal veel onderzoek gedaan naar de relatie tussen de gebouwde omgeving en bewegen. Zo laat een metastudie naar de relatie tussen lopen en de gebouwde omgeving zien dat er een positieve relatie bestaat tussen lopen als vorm van transport en dichtheid, afstand tot niet-woonbestemmingen en functiemenging. Relaties met lopen als vorm van recreatie waren minder duidelijk (Saelens et al. 2008). Functiemenging en (personen)dichtheid worden ook in een andere metastudie gerelateerd aan fysieke activiteit. In deze studie wordt ook een duidelijke relatie gevonden met connectiviteit van het routenetwerk en het ontwerp van de omgeving. Ook hier blijkt de relatie tussen de gebouwde omgeving en lopen als vorm van transport sterker dan de relatie met lopen als vorm van recreatie (McCormack et al. 2011). Een Vlaamse studie toonde aan dat bewoners van stedelijke buurten (gekenmerkt door een hoge loopvriendelijkheid in de zin van dichtheid, functiemix en connectiviteit van het stratenpatroon) meer bewegen dan plattelandsbewoners. Zij zetten meer stappen, lopen en fietsen meer voor transport in de eigen buurt en lopen ook meer recreatief buiten de eigen buurt. Voor fietsen buiten de eigen buurt werd geen significant verband gevonden (Van Dyck et al 2011).

Voor het huidige onderzoek is het ook van belang om resultaten van Nederlandse studies te beschouwen omdat het belang van de fiets en de voorzieningen die er zijn voor fietsers onvergelijkbaar is (en doorgaans veel beter) dan in de meeste andere landen. Nederlandse studies laten zien dat er ook in deze context verbanden zijn tussen wandelen, fietsen en de gebouwde en natuurlijke omgeving. Een studie uitgevoerd in Amsterdam, Eindhoven, Oss en Zwolle vond bijvoorbeeld een positief verband tussen de mate waarin het landgebruik gemengd was en de gemiddelde hoeveelheid wandelen per week (Noordzij, 2020). Een andere recente studie uitgevoerd in Rotterdam vond dat bewoners in buurten waar nieuwe wandelroutes werden aangelegd meer gingen wandelen ten opzichte van bewoners in buurten waar geen nieuwe routes waren aangelegd (Prins 2019). Een bredere studie naar het fietsgedrag in heel Nederland wijst uit dat een hogere adressendichtheid, meer ov-stations in de buurt en een kortere afstand naar het dichtstbijzijnde treinstation positief geassocieerd zijn met de gemiddelde tijd besteed aan fietsen per dag (Gao 2018).

Veel onderzoek gaat over de eerste vier D's van Ewing en Cervero (zie ook H2.1), namelijk *Destination accessibility*, *Density*, *Diversity*, en *Distance to transit*. Ook

de invloed van de connectiviteit van het stratenpatroon is vaak onderzocht. Dit wordt gezien als onderdeel van de vijfde D, *Design*, maar is ook van invloed op *Destination accessibility*. Het zijn allemaal relatief makkelijk meetbare aspecten die spelen op het niveau van ruimtelijke ordening. Onder het aspect *Design* vallen ook kenmerken van de routes zelf en de omgeving waar doorheen wordt gelopen. Over deze andere ontwerpaspecten is minder bekend, waarschijnlijk omdat deze lastiger meetbaar zijn. Toch spelen ook deze aspecten een belangrijke rol. Zo vonden Ewing en Clemente dat de ontwerp kwaliteit transparantie, gemeten op basis van ramen die uitkijken op straat en continuïteit en activiteit van straatgevels, een sterkere relatie heeft met het aantal voetgangers dan alle andere D's (Ewing en Clemente 2013 in Ewing et al. 2015). In een vervolgonderzoek met dezelfde dataset toont Ewing aan dat het aandeel ramen op de begane grond en het aandeel actief gebruik (voorzieningen binnen en buiten die frequent gebruikt worden) samenhangt met het aantal voetgangers. Daarnaast blijkt ook de hoeveelheid straatmeubilair van invloed te zijn als onderdeel van het aspect menselijke maat (Ewing et al. 2015). Deze aspecten hangen samen met zowel het gevoel van sociale veiligheid als met aantrekkelijkheid van de route.

Kennisplatform CROW gaat in haar Ontwerpwijzer Voetganger een set basiseisen hanteren waaraan goede looproutes moeten voldoen (te verschijnen zomer 2022), vergelijkbaar met de set basiseisen zoals eerder beschreven in de Ontwerpwijzer Fiets (CROW 2016). Goede loop- en fietsroutes zijn direct, goed begaanbaar, leesbaar, veilig en aantrekkelijk. De mate van directheid hangt sterk samen met de eerdergenoemde connectiviteit van het stratenpatroon (hoe hoger de connectiviteit, hoe directer routes zijn). Begaanbaarheid gaat over voldoende ruimte, de mogelijkheid hoogteverschillen te kunnen overbruggen en of het wegdek voldoende vlak en stroef is. Leesbaarheid hangt samen met het ruimtelijk ontwerp van de omgeving en de route zelf (denk aan oriëntatiepunten en overzicht) en met de aanwezigheid van plattegronden en bewegwijzering. Onder veiligheid valt zowel verkeersveiligheid, sociale veiligheid als het risico om te vallen. Aantrekkelijkheid heeft vooral te maken met de omgevingskwaliteit, waaronder de aanwezigheid van groen en water, (aantrekkelijk vormgegeven) straatmeubilair en aantrekkelijke architectuur, waarbij voldoende variatie van belang is, gezien de relatief lage snelheid van voetgangers.

Verschillen per motief en doelgroep

Het belang van verschillende omgevingskenmerken kan verschillen per motief en doelgroep. Zo stelt Damen dat lopen in het algemeen wordt bevorderd door een gespreide aanwezigheid van voorzieningen en een logische en vanzelfsprekende structuur van de looproutes. Ook stelt hij dat bij het wandelen het loopgedrag vooral wordt beïnvloed door comfort en aantrekkelijkheid van de wijk. In een wijk zonder veel of geconcentreerde voorzieningen is een comfortabele en aantrekkelijke (naast een voor de veiligheid doelmatige) inrichting daarom extra belangrijk (Damen 2000). Ander onderzoek laat zien dat mensen over het algemeen de snelste, kortste, of meest efficiënte wandel- of fietsroute naar het werk of naar school nemen (o.a. Hoogendoorn & Bovy 2004). Zodra het gaat om wandelen in de vrije tijd nemen mensen eerder een mooiere route. Voor fietsen geldt in grote lijnen hetzelfde (o.a. Steer Davies Gleave 2012).

Voor volwassenen en ouderen lijkt de aantrekkelijkheid van de omgeving belangrijker dan voor jongeren (Maas et al. 2014). Tegelijkertijd blijkt voor ouderen een goed begaanbare, effen looproute een essentiële voorwaarde voor verplaatsingen te voet. Voor ouderen is het ook van belang dat routes obstakelvrij zijn en kan het bieden van (meer) zitgelegenheid stimuleren om verder te lopen. Bij kinderen is de ouderlijke perceptie van de verkeersveiligheid doorslaggevend bij het al of niet (mogen) fietsen (Mertens et al. 2022). In het verlengde hiervan toonde onderzoek naar beweeggedrag onder basisschoolkinderen in Brabant aan dat de verkeersveiligheid rondom de school, zoals ervaren door de schooldirectie, positief verband houdt met het fietsen naar school. Ditzelfde onderzoek toont aan dat vooral sociale buurtkenmerken, zoals sociale cohesie en sociale veiligheid, meer bewegen door kinderen stimuleren; zowel bij spelen, als bij actief transport naar school. Bij jonge kinderen (4-6 jaar) bleken bij het buitenspeelgedrag ook de fysieke buurtkenmerken een rol te spelen. Denk daarbij aan groen, buurttype, de aanwezigheid van water of diversiteit van routes. Verder valt op dat hoe verder weg de school lag en hoe lager de sociaaleconomische status van de buurt, hoe minder vaak een kind lopend of fietsend naar school gaat. Ook blijkt dat kinderen die in een centrumwijk wonen vaker lopend of fietsend naar school gaan dan kinderen uit een groenstedelijke wijk (Schuit en van Oers 2016).

Combinatie van factoren

De verschillende factoren in de gebouwde omgeving kunnen niet los van elkaar worden gezien, omdat ze ook van invloed zijn op elkaar en deze effecten elkaar wellicht kunnen versterken. Meer stedelijke verdichting kan bijvoorbeeld leiden tot meer fiets- en wandelinfrastructuur, waardoor bestemmingen sneller bereikt kunnen worden met de fiets of te voet. Deze veranderingen kunnen op zichzelf staand al een effect op het wandel- en fietsgedrag hebben, maar ook gecombineerd. Ewing en Cervero vonden dan ook dat veranderingen in afzonderlijke kenmerken van de fysieke omgeving weinig invloed hebben op de vervoerskeuze, maar dat het gecombineerde effect van veranderingen in meerdere kenmerken behoorlijk groot kan zijn (Ewing en Cervero 2010). De Noorse onderzoeker Hillnhütter toonde het belang van loopvriendelijk ingerichte routes rond ov-haltes en stations aan. Hij baseerde de mate van loopvriendelijkheid op de kwaliteit van het netwerk van looproutes, het voorkomen van omwegen op een laag schaalniveau, het gemak van het oversteken van straten, de mogelijkheid meerdere bestemmingen aan elkaar te koppelen en de mate waarin de omgeving negatieve of juist positieve emoties oproept. Als al deze aspecten optimaal zijn, zijn mensen bereid om circa 70% verder te lopen dan in autogeoriënteerde omgevingen (Hillnhütter 2016). Steeds meer studies pleiten dan ook voor een integrale aanpak die het geheel van de gebouwde omgeving beschouwt.

(On)aantrekkelijkheid van alternatieven

In een dergelijke integrale aanpak speelt ook de (on)aantrekkelijkheid van alternatieven een rol, vooral als het gaat om de auto. Het minder aantrekkelijk maken van openbaar vervoer is geen goed idee, omdat lopen, fietsen en ov elkaar juist kunnen versterken. Zo fietst ongeveer 45% naar het station. Lopen is de belangrijkste vorm van natransport bij stations (Hilbers et al. 2020). Bij haltes van bus- tram en metro is lopen zowel de belangrijkste vorm van voor- als natransport. Het effect van het aanbod van deelsteps en deelscooters op lopen en fietsen is nog onzeker. Een autoluwe inrichting van wijken met minder doorgaand verkeer, lagere rijsnelheden en vermindering en geconcentreerde aanleg van het aantal parkeerplaatsen, kan echter een groot effect hebben. Enerzijds kan het ertoe leiden dat autorijden minder aantrekkelijk is en mensen dus eerder gaan lopen of fietsen omdat dit sneller, goedkoper en/of gemakkelijker is. Aan de andere kant leidt een autoluwe inrichting tot een veiliger en aantrekkelijker omgeving voor voetgangers en fietsers.

Andere vormen van ongeorganiseerd bewegen in de openbare ruimte

Hoewel de behandelde studies alleen gaan over lopen en fietsen is het voorstelbaar dat voor andere vormen van ongeorganiseerd bewegen in de openbare ruimte zoals skeeleren, paardrijden, zwemmen en varen vergelijkbare zaken gelden als voor recreatieve verplaatsingen te voet en per fiets. Het zwemmen, per boot of te paard kunnen bereiken van verschillende bestemmingen zal niet zo belangrijk

zijn, maar de nabijheid van groengebieden en water is wel van belang om überhaupt deze activiteiten te gaan ondernemen. Ook van belang is het aanbod aan zwemwater en van routes, waaronder vaarroutes en ruiterspaden. Hierbij zijn er parallellen te trekken met de basiseisen voor goede loop- en fietsroutes. Vaarroutes en ruiterspaden dienen begaanbaar te zijn, veilig, leesbaar en aantrekkelijk. Specifiek voor watersport is het noodzakelijk dat het water toegankelijk is door middel van strandjes en/of steigers.

2.3.3 Trends en ontwikkelingen in de fysieke omgeving

- Er is steeds meer aandacht voor de brede waarden voor groen in het stedelijk gebied en daarbuiten. Dit kan leiden tot een comfortabeler en aantrekkelijker omgeving om in te bewegen.
- De druk op de ruimte neemt toe. Dit is in principe gunstig voor lopen en fietsen.
- Toename van internetwinkelen en de bijbehorende afname van winkels in de stad en toename van grootschalige distributiecentra buiten de stad zijn ongunstig voor lopen en fietsen.
- Autodelen groeit en heeft als gunstig effect dat het leidt tot minder autobezit. Dat spaart ruimte, die gebruikt kan worden voor een meer beweegvriendelijke inrichting.
- Tegelijkertijd vervangt de deelauto ook ov-ritten en fiets- en loopverplaatsingen, waardoor deelautogebruik mogelijk een negatief effect heeft op bewegen.
- De opkomst van de deelfiets heeft waarschijnlijk een positief effect op bewegen, omdat de deelfiets vaak plaatselijke ov-ritten vervangt. Negatief kan zijn als een deelfiets wordt gebruikt op dezelfde afstand als wanneer anders gelopen zou worden.
- De gevolgen van de opkomst van de elektrische fiets zijn nog onduidelijk. Mensen gaan na aanschaf van een e-fiets verder en vaker fietsen, maar als elektrisch fietsen in de plaats komt van lopen of gewoon fietsen kan dit negatief uitpakken.
- Technologische ontwikkelingen in de autosector dragen waarschijnlijk bij aan een veiligere en schonere situatie voor voetgangers en fietsers.

Groen, natuur en landschap

Er is steeds meer aandacht voor groen in het stedelijk gebied en daarbuiten. De waarde van groen wordt steeds breder gezien. In plaats van groen of natuur alleen een esthetische of recreatieve waarde toe te kennen wordt steeds meer erkend dat natuur ook andere waarden heeft:

- een intrinsieke waarde: verscheidenheid aan planten- en diersoorten zijn waardevol op zichzelf)
- een instrumentele waarde: waaronder naast productieve ook diverse regulerende ecosysteemdiensten, zoals verkoeling van de stad of opvang van water)
- een relationele waarden: zoals zingeving, sociale cohesie en de zorg die men draagt en voelt voor natuur (Veerkamp et al. 2023).

Dit leidt er onder andere toe dat steeds meer gemeenten het belang van groen in de stad erkennen en groen willen inzetten om bij een ruimtelijke ingreep meerdere opgaven tegelijk aan te pakken.

Groen oppervlak kan bijvoorbeeld helpen bij het vasthouden van water om droogte tegen te gaan en bij de afvoer van regenwater bij piekbuien. Groen, en dan met name bomen met grote boomkronen, helpt ook tegen hittestress. Daarnaast wordt steeds duidelijker dat groen een belangrijke rol speelt bij het creëren van een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving. Een stad als Arnhem heeft dan ook in het coalitieakkoord staan dat zij radicaal wil vergroenen. De aanleg van meer, diverser en beleefbaarder groen kan een positieve invloed hebben op de mate waarin mensen graag bewegen in hun woonomgeving.

Onderzoek van de Wageningen Universiteit laat zien dat er ook extra aandacht nodig is voor natuur en landschapsbeleving in het landelijk gebied. Afgezien van harde cijfers over de achteruitgang van natuur geven respondenten aan dat ze zien dat het aantal dieren, bomen en bloemen afneemt en zij maken zich zorgen dat deze trend doorzet. Deze achteruitgang van natuurlijke kenmerken zien zij als een groter probleem dan de plaatsing van windmolens of

de aanleg van wegen. Dit ondanks het feit dat veel mensen wel degelijk een sterke toename van bedrijfsgebouwen en woningen en in mindere mate wegen, windmolens en zonnevelden waarnemen (Buijs et al. 2019).

Verstedelijking en economie

De druk op de ruimte neemt toe doordat het ruimtegebruik voor woningen, bedrijventerreinen en infrastructuur groeit (mede door de voortgaande bevolkings- en welvaarts-groei). Ook is meer ruimte nodig is voor maatschappelijke opgaven als klimaatadaptatie, energietransitie en natuur/biodiversiteit. Deels gaat deze ruimte-vraag ten koste van landbouwgrond, maar ook binnen bestaand stedelijk gebied liggen verdichtingsopgaven. Stedelijke gebieden worden steeds populairder als economische vestigingsplaats (Bouma et al. 2020). Verdichting kan niet zonder inzet op ruimte-efficiënte vervoerswijzen als lopen en fietsen. Enerzijds leidt verdichting op haar beurt ook tot betere kansen voor lopen en fietsen omdat meer bestemmingen dichterbij komen te liggen, zeker waar verdichting samengaat met functiemening. Anderzijds kan verdichting **ook** leiden tot een minder aantrekkelijke omgeving, met name als deze monofunctioneel is ingericht. Het is daarom zaak om verdichting samen te laten gaan met kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte, o.a. door een grotere variatie en rijkdom aan functies en voorzieningen.

De opmars van internetwinkelen zet door. Winkels maken plaats voor horeca en ontspanning (substitutie van producten door diensten) en woningen (I&O research 2022). Ook het aantal grote distributiecentra neemt toe, met name aan stadsranden en langs weginfrastructuur (Stadszaken 2022). Dit maakt het landschap minder nabij, toegankelijk en aantrekkelijk en draagt bij aan voortgaande schaalvergroting, waardoor lopen en fietsen richting en door het buitengebied minder makkelijk wordt.

Effecten deelmobiliteit op verplaatsingen te voet en per fiets

Uit het rapport *'Deelauto- en deelfietsmobiliteit in Nederland'* blijkt dat autodelen leidt tot minder autobezit, maar dat het ook ov-ritten vervangt (Jorritsma et al. 2021). De deelauto vervangt daarnaast ook ritten met de fiets of loopverplaatsingen. Er is dus sprake van een positief effect op ruimtegebruik, uitgespaarde ruimte voor parkeren kan weer worden gebruikt om de buitenruimte beweegvriendelijker in te richten met meer ruimte voor lopen, fietsen, spelen en groen. Tegelijk is er een negatief effect op het beweeggedrag

Uit voornoemd onderzoek blijkt verder dat de deelfiets geen substituut is voor de auto, maar voornamelijk voor bus, tram, metro, lopen en eigen fiets. De deelfiets vervangt vooral het plaatselijk openbaar vervoer (bus, tram, metro – BTM), lopen of het gebruik van de eigen fiets. Het gebruik van de deelfiets heeft geen bewezen effect op het fietsbezit. Gebruikers van de deelfiets (exclusief ov-fiets) bezitten minder vaak een auto. Dat heeft voornamelijk te maken met de samenstelling van de groep gebruikers: jonge mensen die in meer stedelijke gebieden wonen. De ov-fiets is voornamelijk een substituut voor de loopverplaatsing. 50% van de ov-fietsgebruikers reist dankzij de ov-fiets vaker met de trein. Of de deelfiets effecten heeft op de bereikbaarheid en de duurzaamheid is voor de Nederlandse situatie niet bekend. In het kader van bewegen is het positief als fietsen in de plaats komt van ov of de auto; een negatief effect op bewegen kan zijn als fietsen in de plaats komt van lopen en de afgelegde afstand gelijk blijft. Men beweegt dan immers gedurende kortere tijd.

Effecten opkomst e-fietsen op verplaatsingen te voet en per fiets

De E-fiets vervangt voornamelijk de reguliere fiets, zo blijkt uit de studie van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) *'Het gebruik van de e-fiets en de effecten op andere vervoerwijzen'* (De Haas, 2019). Mensen gaan na aanschaf van een e-fiets verder en vaker fietsen. Wanneer er naar alle verplaatsingen wordt gekeken (en er dus geen onderscheid wordt gemaakt naar de reden waarom men de e-fiets gebruikt), vervangt de e-fiets vooral de reguliere fiets en in mindere mate het lopen (zie tabel 2.2). Ditzelfde geldt wanneer er specifiek naar vrijetijd- of winkelverplaatsingen wordt gekeken. Wanneer er specifiek wordt gekeken naar woon-werkverplaatsingen blijkt de e-fiets niet enkel de reguliere fiets te vervangen maar ook de auto. Een toename in het gebruik van de e-fiets leidt dus tot een afname in het autogebruik voor woon-werkverplaatsingen. Omdat met name de gebruikersgroepen die de e-fiets gebruiken voor de woon-werkreis hard aan het groeien zijn, is het mogelijk dat in de komende jaren een duidelijke verschuiving zichtbaar zal zijn in de manier waarop men naar het werk reist.

Tabel 2.2: Reisgedrag voor en na aanschaf e-fiets (verplaatsingen per drie dagen, geen onderscheid naar motief, MPN 2013-2018, n = 576)

Aantal verplaatsingen	Voor aanschaf	Na aanschaf	Vershil	p-waarde
Auto als bestuurder	3,5	3,2	-0,3	0,05
Auto als passagier	1,0	1,0	-0,1	0,29
Trein	0,1	0,1	0,0	0,96
BTM	0,1	0,1	0,0	0,50
Fiets	2,0	1,0	-1,0	0,00*
E-fiets	0,5	2,0	1,5	0,00*
Lopen	1,4	1,0	-0,3	0,00*
Totaal	9,0	8,7	-0,4	0,08

Bron: MPN 2013-2018. Bewerking: Molster Stedenbouw.

Er is ook gekeken naar de relatie tussen gezondheid en het gebruik van actieve vervoerwijzen. Het bleek dat mensen met obesitas significant vaker gebruik maken van de e-fiets dan mensen met een gezond gewicht. Daarnaast bleek dat het e-fietsbezit bij mensen met overgewicht en obesitas hoger ligt dan bij mensen met een gezond gewicht. Hierbij kon echter niets worden geconcludeerd over het bestaan van causale verbanden tussen gewicht en de e-fiets. Het blijkt dat de inspanning die nodig is om met de e-fiets te reizen lager is dan met de reguliere fiets, maar hoog genoeg om nog als matig intensief bewegen aangemerkt te worden. Hiermee draagt reizen met de e-fiets dus bij aan het voorschrift van de Gezondheidsraad om, als onderdeel van de beweegrichtlijn, minimaal 150 minuten per week matig intensief te bewegen. Verder blijkt dat met enige zekerheid kan worden geconcludeerd dat het gebruik van de e-fiets kan leiden tot een toename in de (cardiorespiratoire) conditie. Om de exacte effecten te bepalen van de e-fiets op conditie, metabolisme en psychische gezondheid zijn echter uitgebreidere studies nodig.

Effecten LEV's op verplaatsingen te voet en per fiets

In hoeverre licht elektrische voertuigen voor personenvervoer (LEV's) bijdragen aan meer bewegen, hangt af van waar ze een alternatief voor zijn. Als je in plaats van de auto een LEV gebruikt dan kan die bijdrage gunstig zijn, mits je nog enige mate van spierkracht gebruikt of loopt of fietst naar een plek waar deel-LEV's te vinden zijn. E-bakfietsen, micro-auto's, e-scooters en e-steps kunnen een alternatief zijn voor de auto. Maar in welke mate LEV's een alternatief zijn voor de auto in Nederland, is op dit moment nog lastig te zeggen. Wel is het zo dat LEV's vooral gebruikt worden voor het afleggen van korte afstanden van minder dan 10 km.

Deze afstanden zouden zonder LEV's vaak worden afgelegd te voet, met de fiets of met het lokale openbaar vervoer. Als iemand een LEV gebruikt in plaats van te fietsen of te lopen leidt dit (uiteraard) tot minder bewegen (Knoope, M. en Kansen, M. 2021).

Effecten van technologische ontwikkelingen in de automotive sector

In de automotive sector spelen verschillende ontwikkelingen een rol. Steeds meer auto's zijn elektrisch. Dit leidt tot schonere lucht en minder verkeerslawaaï. Bandenslijtsel zorgt echter nog steeds voor fijnstof en boven de 50 km/uur overstemt de motor het bandengeluid. Ook gaan laadpalen regelmatig ten koste van loopruimte en zijn elektrische auto's zwaarder, waardoor het wegdek sneller slijt. Langzaam rijdende elektrische auto's zijn stiller en dus minder goed te horen, wat juist ongunstig is voor de veiligheid.

Auto's worden uitgerust met steeds meer technologische snufjes, zoals persoonsdetectie. Dit kan de veiligheid van voetgangers en ook fietsers ten goede komen. De opkomst van nog slimmere auto's die zelf kunnen rijden (ook in stedelijk gebied) zou echter ook kunnen leiden tot meer autogebruik, wat ongunstig is voor lopen en fietsen.

Fysieke factoren die het beweeggedrag beïnvloeden

In dit kader is een overzicht opgenomen van factoren m.b.t. de fysieke ruimte die van invloed zijn op de mate waarin mensen bewegen. Het is voor flink deel gebaseerd op De Beweegvriendelijke Stad (Urhan, 2017), aangevuld met enkele andere bronnen. Er is onderscheid gemaakt in factoren op stedelijk/regionaal niveau en buurt/straatniveau.

Stads/regioniveau:

- Voorzieningen op loop- en fietsafstand: Bouwen in dichtheden die zorgen voor voldoende draagvlak voor dagelijkse voorzieningen (winkels, medische zorg, cultuur, sport, spelen) op een acceptabele loopafstand van maximaal 500 meter.
- Functiemenging: Voorzieningen (ook sport- en speelplekken) en werkgelegenheid liggen in de stad en niet aan de stadsrand. Rond ov-knooppunten is sprake van hoge dichtheden en veel functiemenging.
- Toegankelijk groen: Binnen de stad zijn parken en groenstructuren met mogelijkheden om te wandelen, fietsen en sport en spel te beoefenen. Net buiten de stad zijn aantrekkelijke landschappen met een uitgebreid netwerk voor fietsers, wandelaars, hardlopers en ruiters. Zo kan ook de druk op (vaak verder weg gelegen) natuurgebieden worden verminderd.
- Directe, continue, snelle loop- en fietsroutes in de stad: Een fijnmazig netwerk dooradert de hele stad, verbindt wijken met elkaar en sluit via de stadsrand gemakkelijk aan op het regionale netwerk.
- Toepassen STOMP principe: In het ontwerpproces op alle schaalniveau wordt eerst gekeken naar Stappen (lopen), dan Trappen (fietsen), dan Openbaar vervoer, dan deelvervoer (Mobility as a Service) en als laatste de Particulier auto.
- Goed openbaar vervoer: Snel, frequent, betrouwbaar openbaar vervoer wordt gecombineerd met goed voor- en natransport te voet en per fiets. Het openbaar vervoer ontsluit niet alleen bebouwd gebied, maar ook grotere groengebieden, zodat deze zonder auto bereikbaar zijn.
- Parkeren: Als alternatieven voor een eigen auto goed zijn, kan de parkeernorm omlaag hetgeen weer ruimte schept voor een beweegvriendelijke inrichting van de openbare ruimte.

Buurt- en straatniveau

- Lage snelheden = gemengde straten: Hoe lager de snelheid hoe meer verkeer en verblijfsfuncties kunnen worden gemengd en hoe minder ruimte er nodig is voor verkeer. Deze ruimte kan bijvoorbeeld ten goede komen aan spelen of groen. De inrichting moet de lage snelheid als vanzelfsprekend afdwingen.
- Goed begaanbare en veilige straten: wandel- en fietspaden zijn makkelijk begaanbaar voor alle groepen (design for all-principe) Dit betekent onder meer overbrugbare hoogteverschillen, comfortabele verharding, geen onnodige obstakels en veilige oversteekplekken.
- Goede loop- en fietsroutes: De routes zijn voldoende breed voor de stromen voetgangers en fietsers die er gebruik van maken. Looproutes zijn obstakelvrij. De routes zijn verder sociaal veilig en aantrekkelijk en het is makkelijk om er de weg te vinden.
- Stallingsmogelijkheden: Er zijn goede stallingsmogelijkheden voor fietsen zowel bij huis als bij bestemmingen, zoals ov-knooppunten en op stedelijke concentratieplekken, maar ook bij werklocaties.
- Ov-knooppunten: Deze zijn veilige en aantrekkelijk vormgegeven en bieden efficiënte overstapmogelijkheden. Loop- en fietsroutes sluiten goed aan op het ov-netwerk.

2.4 De invloed van de sociale omgeving

Ook de sociale omgeving beïnvloedt het beweeggedrag. Het gaat hierbij om gevoelens van sociale veiligheid en sociale cohesie, maar ook om de organisatie van beweegactiviteiten, apps en andere hulpmiddelen, persoonlijke begeleiding en de houding die mensen hebben ten opzichte van lopen, die beïnvloed kan worden door rolmodellen en campagnes.

Hier ligt niet direct een rol voor de provincie, hoewel zij mogelijk wel via de inrichting van de fysieke omgeving invloed kan uitoefenen op gevoelens van sociale veiligheid en sociale cohesie. Daarnaast kan de provincie bijdragen aan een gunstige sociale omgeving door subsidies te verstrekken aan andere organisaties die hiervoor meer aan de lat staan.

2.4.1 Sociale veiligheid en sociale cohesie

- Sociale veiligheid en sociale cohesie zijn van invloed op beweeggedrag.
 - Sociale veiligheid kan worden vergroot door een gecombineerde aanpak van de fysieke omgeving, sociale problematiek van bewoners en door adequate criminaliteitsbestrijding.
 - Sociale cohesie is gebaat bij een prettige woonomgeving waar een wooncarrière mogelijk is, bij ontmoetingsplekken in de buurt en bij buurtactiviteiten.
- De organisatie van beweegactiviteiten helpt mensen om in beweging te komen. Deze activiteiten kunnen worden georganiseerd door zorg- en sportprofessionals, maar ook door scholen en werkgevers. Belangrijk is de activiteit af te stemmen op de doelgroep en te zorgen voor een goede communicatie die deze doelgroep bereikt.
- Apps en andere digitale hulpmiddelen zijn in opkomst en kunnen mensen helpen om in beweging te komen of te blijven.
- Persoonlijke aandacht kan wonderen doen, zeker bij in beweging achterblijvende groepen.
- De houding die mensen hebben tegenover lopen of fietsen is van groot belang. Deze kan worden beïnvloed door ouders en rolmodellen, maar ook het zien bewegen van anderen in de buurt kan mensen aanzetten om ook te gaan bewegen. Voorlichting is waarschijnlijk minder effectief, maar kan ondersteunend werken.
- Trends op dit gebied zijn positief. Zo zijn er steeds meer groepen die gezamenlijk bewegen, die ook steeds makkelijker te vinden zijn via het web.

Sociale veiligheid hangt samen met het gevoel dat mensen hebben in de openbare ruimte. Voelen zij zich veilig? Hebben ze het idee dat ze niet zullen worden lastiggevallen, overvallen of aangerand? Dit hangt samen met de andere mensen op straat (zijn er mensen, wat voor mensen zijn dit?), het kunnen zien van de omgeving (verlichting, overzicht) en zich gezien voelen (vanuit bebouwing en door anderen op straat). Daarnaast is van belang of mensen het idee hebben te kunnen vluchten als dat nodig is.

Duidelijk is dat een groot deel van deze aspecten wordt bepaald door fysieke omgevingskenmerken. In het kort helpt functiemenging, omdat er dan levendigheid is de klok rond. Daarnaast helpt het om levendige functies op de begane grond te situeren, te zorgen voor overzicht, voor voldoende verlichting en voor ogen op en leven in de straat. Daarnaast is bekend dat een goed onderhouden omgeving het gevoel van sociale veiligheid vergroot (zie H2.5.4). Een ander deel wordt bepaald door wie er op straat is en wat zij doen. Denk aan mogelijke overlast door hangjongeren (of hangouders) en de aanwezigheid van verwarde personen of drugsdealers. De gemeente kan deze zaken aanpakken, bijvoorbeeld door de inzet van sociale wijkteams en uiteraard politie waar nodig (zie ook 2.5.1).

Sociale cohesie ontstaat daar waar mensen elkaar kennen. Een prettige woonomgeving waar een wooncarrière mogelijk is, zorgt ervoor dat mensen minder snel naar een andere buurt of gemeente verhuizen. Hierdoor kunnen mensen elkaar door de jaren heen beter leren kennen.

Het bestaan van ontmoetingsplekken, zowel in de openbare ruimte als in buurthuizen of bij sportverenigingen, draagt ook bij aan sociale cohesie. Verder kan ook de organisatie van activiteiten in de buurt hieraan bijdragen. Dit kunnen beweegactiviteiten zijn (zie 2.4.2), maar het kan ook gaan om andere manieren van samenkomen, zoals een leescafé, een bingoavond of een buurtbarbecue.

2.4.2 Initiatieven om bewegen in de openbare ruimte te stimuleren

Niet iedereen gaat uit zichzelf een ommetje lopen, buiten spelen of een kanotochtje maken. De meeste mensen vinden het gezellig dit samen te doen en hebben een zetje nodig. De organisatie van een beweegactiviteit kan stimulerend werken. Denk aan wandelgroepen (wandelen, nordic walking, hardlopen) en fietsgroepen (mountainbiken, racefietsen) die op regelmatige basis erop uitgaan. Maar het kan ook gaan om minder frequente evenementen, zoals de vierdaagse of een rollatorloop. De organisatie kan gedaan worden door allerlei verschillende mensen en organisaties, zoals initiatiefrijke bewoners, professionals al of niet van de gemeente, door scholen of door werkgevers.

Regelmatig is de organisatie van activiteiten in handen van gezondheidsprofessionals, waaronder leefstijlcoaches en buurtsportcoaches. Ook hebben steeds meer huisartsen een wekelijkse loopgroep met patiënten en sommige ziekenhuizen bieden wandelroutes in de buurt aan.

Een huisarts uit Rotterdam startte de Stichting Looprecept, waarmee hij andere huisartsen op weg helpt om op hun beurt het Looprecept aan patiënten uit te schrijven. Stichting Looprecept deelt onder andere stappentellers uit om mensen te stimuleren om te lopen.

Ook scholen kunnen veel doen aan het organiseren van beweegactiviteiten, zowel door kinderen te stimuleren lopend en fietsend naar school te gaan, als door kinderen de mogelijkheid te bieden te bewegen tijdens schooltijd. Een voorbeeld hiervan is het organiseren van een loopbus, waarbij kinderen samen naar school lopen. Ze verzamelen langs een hoofdlooproute naar school, waarbij de loopbus kinderen oppikt bij de loopbushaltes. Meestal wordt de loopbus begeleid door een of meerdere ouders. Kinderen kunnen ook gestimuleerd worden om zelf vaker naar school te lopen en te fietsen, bijvoorbeeld door hen verkeerslessen te geven en ze te laten strijden om een prijs voor wie het vaakst gefietst of gelopen heeft. Overgewaaid uit Groot-Brittannië is de zogenaamde daily mile. Dit houdt in dat de hele klas naar buiten gaat en 15 minuten wandelt, jogt of rent (de intensiteit van de uitvoering is afhankelijk van de fitheid en verschilt daarom per leerling). Voorwaarde is dat The Daily Mile op minimaal matige tot intensieve intensiteit wordt uitgevoerd. Een ander Engels concept is Walk on Wednesday Challenge, waarbij kinderen uitgedaagd worden om minimaal een keer per week lopend, fietsend of skatend naar school te komen. Werkgevers en hogere onderwijsinstellingen kunnen werknemers en studenten stimuleren om te gaan lunchwandelen, bijvoorbeeld door het uitzetten van een lunchroute. Ook kunnen ze vergaderwandelen stimuleren door zogenoemde 'weetingroutes' (samentrekking van walking en meeting) te verspreiden onder de werknemers, een weetingverzamelpunt in de hal te maken en door ICT-systemen aan te passen zodat de optie 'wandelen overleggen' onderdeel vormt van de vergaderopties in de agenda. Ook hogere onderwijsinstellingen kunnen 'weetings' integreren in het onderwijs, bijvoorbeeld door docent-student gesprekken lopend te voeren of door het organiseren van walking seminars (Alles is gezondheid en Citydeal Ruimte voor Lopen 2022).

Bovenstaande initiatieven zijn alleen effectief zijn als er voldoende mensen weten dat ze er zijn. Hiervoor is goede en doelgroepsgerichte communicatie essentieel.

Hieronder volgen enkele suggesties voor goede communicatie:

- Gemeenten attenderen de eerstelijnsgezondheidszorg (huisartsen, fysiotherapeuten), buurtsportcoaches en leefstijlcoaches op het bestaan van wandel- en fietsgroepen en maken samen met de aanbieders een overzicht.
- Gemeenten maken een activiteitenkalender met alle sport- en beweegactiviteiten en verspreiden deze via verschillende media die gebruikt worden door bewoners.
- Gemeenten attenderen scholen op mogelijkheden om lopen en fietsen naar school te stimuleren.
- Scholen voeren een duidelijk haal- en brengbeleid in en communiceren dit duidelijk met de ouders om zo het gedrag van ouders positief te beïnvloeden.
- Maak een website, distribueer flyers (zie voor een aantrekkelijk voorbeeld de website van [get Ireland walking](#)).
- Om kennis van het beweegaanbod te bevorderen bij ondervertegenwoordigde groepen (zoals ouderen, mensen met een beperking en mensen met een niet-westerse migratieachtergrond), kan het nodig zijn om experts in te zetten, zoals een buurtsportcoach die het aanbod kent en dat matcht met de behoeften van de doelgroep.

NB: Voor bovenregionale activiteiten (zoals fietsgroepen, activiteiten voor hele specifieke doelgroepen, maar ook scholen met een gemeente-overstijgend bereik) zou hier ook een rol voor de provincie kunnen liggen.

Een ander belangrijk punt is de afstemming van de doelgroep op het type activiteit. Per doelgroep dient rekening gehouden te worden met het niveau en de intensiteit van de activiteit (rekening houdend met persoonlijke fysieke mogelijkheden), of de activiteit het beste in groepsverband kan worden gedaan of individueel, de samenstelling van de groep en het type en de insteek van de activiteit (bijvoorbeeld sport/prestatie versus gezellig samen bewegen). Voor sommige deelnemers kan het nodig zijn om te zorgen voor aangepaste voorzieningen, hulpmiddelen of faciliteiten. Ook kan het nodig zijn om de begeleiding aan te passen aan de behoeften van de doelgroep en ook de kennis van en specifieke aandacht voor deze doelgroepen te vergroten bij trainers, coaches en begeleiders (Hoogendoorn & De Hollander 2017).

2.4.3 Apps en andere hulpmiddelen

Ook apps en andere digitale hulpmiddelen ('devices', zoals fietscomputers, smart watches et cetera) kunnen mensen motiveren om in beweging te komen of te blijven. Het gebruik van dergelijke hulpmiddelen past binnen de trend dat sport en bewegen verder informatiseert. Er zijn apps en devices die alleen bijhouden wat iemand doet, zoals het aantal stappen dat iemand zet, het aantal gelopen kilometers of de topsnelheid. Sommige apps koppelen aan die gegevens een wedstrijdelement door scores te delen, bijvoorbeeld binnen vriendengroepen. De populaire app 'ommetje' geeft extra punten als je elke dag loopt (en je 'streak' vasthoudt) of als je dat 's ochtends vroeg doet. Andere apps koppelen ook beloningen aan het verdienen van punten. De fietsapp RingRing – en de variant StapStap – koppelen bijvoorbeeld gesponsorde beloningen aan een fietstocht, zoals een kopje koffie bij het plaatselijke café. Een ander voorbeeld is Fitcoins, een zakelijk vitaliteitsplatform dat lopen, fietsen en deelname aan (sportieve) activiteiten belooft met digitale beweegmunten. De Engelse app Pocket-lint helpt om de weg vinden, laat openbaar vervoersopties zien en looft beloningen uit (tot wel 250 pond per jaar) (Miles 2012). Sommige apps worden gecombineerd met persoonlijke begeleiding, zoals Fitstap.

Uit onderzoek van het Mulier Instituut naar het gebruik van apps en devices bij sport en bewegen blijkt dat mensen vooral het inzicht in hun prestaties als reden noemen om een app of device te gebruiken (73% van de gebruikers). Daarna noemt men motivatie om (vaker) te sporten en bewegen (27%) en 'maakt sporten en bewegen leuker' (23%). Het vergelijken van prestaties met anderen is voor 9 procent van de gebruikers belangrijk. Andere redenen die werden genoemd waren verantwoord (en blessurevrij) kunnen sporten (4%), als voorbereiding voor een sportwedstrijd of sportevenement (2%) en contact onderhouden met andere sporters (1%) (Mulier 2019).

Het gebruik van apps en devices groeit. In 2019 gebruikte 44% van de 16 tot en met 79-jarigen een app of apparaat, tegenover 31% in 2016. Gekeken naar type gebruikers valt op dat hoger opgeleiden vaker een app en/of device gebruiken dan lager opgeleiden; jongeren gebruiken deze ook vaker dan ouderen. Het gebruik hangt ook af van het type sport of beweging. Vooral duursporters, zoals hardlopers en fietsers, gebruiken apps en devices.

De reden zou kunnen zijn dat bij deze individuele sporten directe vergelijking met anderen lastig of onmogelijk is en het gebruik van elektronische hulpmiddelen in deze behoefte kan voorzien (Mulier 2019).

2.4.4 Persoonlijke aandacht

Persoonlijke aandacht kan helpen om mensen meer te laten bewegen. Afhankelijk van persoonlijke omstandigheden hebben mensen meer of minder hulp nodig bij het in beweging komen of blijven. De eerdergenoemde organisatie van beweegactiviteiten gaat vaak gepaard met persoonlijke aandacht van een sport- of beweegcoach, een leefstijlcoach of zelfs de eigen huisarts. Voor in beweging achterblijvende groepen is persoonlijke aandacht van extra belang. Deze mensen ervaren vaak drempels, die mogelijk door persoonlijke aandacht van mensen met kennis van zaken kunnen worden weggenomen. Denk bijvoorbeeld aan coaches die verstand hebben van mensen met een beperking. Voor mensen die weinig vertrouwen hebben in hun eigen kunnen, kan het helpen om een valpreventiecursus te doen. Mensen die als kind niet hebben leren fietsen, kunnen baat hebben bij een fietscursus voor volwassenen of nog meer specifiek voor vrouwen met een niet-westerse migratieachtergrond.

Voor verstokte autorijders kan het helpen als de werkgever hen helpt bij het maken van een persoonlijk reisplan en inzichtelijk maakt op welke manier de werknemer gemakkelijk op een actievare manier zijn of haar woon-werkverkeer kan doen. Een onderzoek naar stimuleringsprogramma's in Engeland laat zien dat persoonlijke reisplannen in combinatie met promotie veel kan opleveren, zeker gezien de relatief kleine investering die nodig was. In een drietal Engelse steden werd een breed programma opgezet om ov-gebruik, lopen en fietsen te stimuleren, bestaande uit persoonlijke reisplanning (hier werd het meeste geld aan uitgegeven), bewustwordingscampagnes, promotie van lopen en fietsen en ov-marketing. Kleinere bedragen werden uitgegeven aan reisplannen via werkgevers en scholen. Het programma leidde tot een daling van het aantal autoverplaatsingen met ongeveer 11% en een stijging van het aantal loopverplaatsingen met ongeveer 9% en dat tegen de trend in: in vergelijkbare steden waren mensen in diezelfde periode juist minder gaan lopen. De onderzoekers concluderen dat de baten van dit soort programma's ruimschoots opwegen tegen de kosten. Sterker nog: de baten zijn zeker 4,5x zo groot als de kosten. (Sloman et al. 2010).

2.4.5 Houding en beeldvorming

De houding die mensen hebben ten opzichte van lopen en/of fietsen of bewegen in de openbare ruimte in het algemeen is van grote invloed op hun beweeggedrag (o.a. Maas et al. 2014). Als mensen er niet van houden, vinden dat lopen niet 'cool' is of dat het niet netjes is om als vrouw alleen de straat op te gaan om te sporten dan maken (fysieke) omgevingsfactoren niet zoveel uit. De houding die mensen hebben laat zich lastig beïnvloeden. De inzet van rolmodellen zou kunnen helpen. In Rotterdam Zuid werd bijvoorbeeld gekeken naar de resultaten en ervaringen bij drie jaar fietsstimulering. Daarbij bleek onder andere dat naast fietsveiligheid, fietsbezit en fietsvaardigheid een positieve houding ten opzichte van fietsen cruciaal bleek te zijn. De onderzoekers geven daarom aan dat er niet alleen aandacht nodig is voor fietsinfrastructuur, maar ook voor sociale programmering, waarbij fietsambassadeurs en rolmodellen betrokken zijn. Een andere belangrijke conclusie is dat om kinderen op de fiets te krijgen én te houden ouderbetrokkenheid op lange termijn van groot belang is (Rach, S. en Roorda, C. 2019). Het gaat dus niet alleen om de houding van de kinderen zelf, maar ook om die van de ouders.

Ook uit ander onderzoek blijkt dat goed voorbeeld doet volgen. In verschillende achterstandswijken in Rotterdam werden wandelroutes uitgezet en wandelgroepen georganiseerd. Voor en na de interventie werd aan oudere buurtbewoners (die niet deelnamen aan de wandelgroepen) gevraagd naar hun loopgedrag. Wat bleek? De uitgezette wandelroutes en de organisatie van wandelgroepen leidden tot significant meer lopen. Het initiatief had een dubbel effect: de deelnemers aan de wandelgroepen liepen meer en ze staken ook hun buurtgenoten aan (Prins et al. 2019).

Of voorlichting alleen veel zin heeft, is de vraag. In een overzicht van maatregelen om fietsen naar het werk te stimuleren komt naar voren dat vooral financiële prikkels en verbeteringen in de fysieke omgeving helpen. Voorlichting achten de onderzoekers minder effectief, maar wel noodzakelijk ter ondersteuning van andere maatregelen (Hendriksen et al. 2010).

2.4.6 Trends sociale omgeving

Er komt steeds meer aandacht voor een gezonde leefstijl. Hoewel een overzicht van alle wandel- en fietsgroepen ontbreekt, bestaat de indruk dat het aantal groeit. Verdergaande informatisering en digitalisering zal het gebruik van apps en gadgets doen toenemen. Wandel- en fietsgroepen worden steeds makkelijker te vinden via internet.

Verschillende internationale onderzoekers suggereren dat jongeren steeds minder status ontleen aan een auto. De combinatie van gezond zijn is hip en een auto is niet nodig om cool te zijn, zou kunnen leiden tot meer actief verplaatsen. Recent onderzoek van de TU Delft vindt echter geen aanwijzingen dat ook in Nederland jongeren flink minder autogericht zouden zijn geworden. De reden om geen auto te bezitten is vooral gelegen in de hoge kosten (Kroesen en van Wee 2021). Of deze jongeren al of niet overgaan tot de aanschaf van een auto hangt dus vooral af van hoeveel zij gaan verdienen en hoe duur het bezit en gebruik van een auto in de toekomst zal zijn.

Erkende programma's die bewegen stimuleren

Het Kennis Centrum Sport en Bewegen houdt samen met het RIVM een overzicht bij van erkende programma's die aanzetten tot meer bewegen. Zij hanteren verschillende erkenningsniveaus: goed beschreven, goed onderbouwd en effectief. Voorbeelden van erkende interventies op het gebied van lopen of fietsen zijn:

- Goede aanwijzingen voor effectiviteit: **The Daily mile**: Een schoolklas voert gedurende minimaal drie maanden op minimaal drie schooldagen per week The Daily Mile uit. Uitvoeren van The Daily Mile houdt in dat de hele klas naar buiten gaat en 15 minuten wandelt, jogt of rent (de intensiteit van de uitvoering is afhankelijk van de fitheid en verschilt daarom per leerling). Voorwaarde is dat The Daily Mile op minimaal matige tot intensieve intensiteit wordt uitgevoerd. Scholen worden gestimuleerd om The Daily Mile structureel in te zetten.
- Eerste aanwijzingen voor effectiviteit: In Balans is een groepsinterventie gericht op het voorkomen van valongevallen bij ouderen. **In Balans** bestaat uit voorlichting en beweegoefeningen gericht op algehele fitheid, spierversterkende oefeningen, balustraining en aandacht voor opstaan vanaf de stoel en vanaf de grond en lopen en wordt uitgevoerd door professionals (fysio- en oefentherapeuten, Meer Bewegen voor Ouderen docenten en sport- en beweegleiders) die daarvoor speciaal getraind worden.
- Goed onderbouwd: **Equipe Mont Ventoux**: Jongeren met een licht verstandelijke beperking en externaliserend probleemgedrag fietsen gedurende zes maanden meerdere keren per week in een groep met andere jongeren en buddy's, om na maanden van samen trainen samen de Mont Ventoux te beklimmen.
- Goed onderbouwd: **NEW.ROADS** is gericht op het bevorderen van wandelgedrag van ouderen (55+) die in lage SES-buurtten wonen. De NEW.ROADS-interventies doen dat door de fysieke en sociale omgeving beweegvriendelijker te maken. Om de fysieke omgeving aan te passen worden wandelroutes aangelegd, om de sociale omgeving aan te passen worden wandelgroepen opgestart. De wandelgroepen worden in eerste instantie opgestart door een professional (buurtsportcoach), die later de leiding overdraagt aan een deelnemer van de wandelgroepen.
- Goed onderbouwd: Nationale Diabetes Challenge: Het doel van deze challenge is mensen met (een verhoogd risico op) diabetes type 2 in 16-20 weken structureel meer te laten bewegen. Aan professionals werkzaam in het zorg-, sport- en gemeentelijk domein wordt gevraagd om vanaf medio april gedurende 16 tot 20 weken een wekelijkse wandelbijeenkomst te organiseren voor mensen met diabetes. Deelnemers werken toe naar de Nationale Diabetes Challenge week eind september.
- Goed onderbouwd: **FitStap**: FitStap is een 12-weeks programma met als beweegvorm sportief wandelen. De kern van FitStap is de module Beweging, die bestaat uit een wekelijkse begeleide groepstraining van 60 minuten en twee zelfstandige trainingen van ook elk 60 minuten. De zelfstandige trainingen voeren de deelnemers individueel uit met behulp van een speciaal ontwikkelde app. In een groepsgesprek van 30 minuten na afloop van de groepstraining wisselen deelnemers ervaringen en tips uit. Dat kan ook gedurende de rest van de week via een groep chat in de app. Ook de coach participeert in de chat. FitStap heeft verder twee ondersteunende modules Voeding en Mentale coaching, die bestaan uit zelfstandige opdrachten in de app. De FitStap coaches volgen een speciaal opleidingsweekend van de KWBN.
- Goed beschreven: **'Elke stap telt'** is een laagdrempelig wandeltrainingsprogramma voor 55-plussers waarbij het opbouwen van de conditie en het stimuleren van sociale contacten centraal staan. Na afloop van de interventie hebben de deelnemers een actievare leefstijl door wekelijkse beweegactiviteiten zoals wandelen uit te voeren en hebben zij tijdens de interventie één of meerdere nieuwe sociale contacten opgedaan waarmee ze wekelijks samen kunnen wandelen. Daarnaast zijn de deelnemers, na de interventie, doorgestroomd naar een wekelijks regulier aanbod in de buurt waardoor zij een actieve leefstijl behouden. In 2015 heeft 96% aangegeven door te blijven wandelen na de interventie. In 2019 was dit toegenomen tot 100% waarvan 87% door te willen wandelen in de huidige groep.

Bron: Kennis Centrum Sport (zd)

2.5 De invloed van organisatorische kaders

Organisatorische kaders bestaan uit wet- en regelgeving en de handhaving hierop, de manier waarop (de randvoorwaarden voor) sport en beweging georganiseerd zijn en hoe de omgeving waarin mensen sporten en bewegen wordt onderhouden.

- Wet- en regelgeving kunnen worden ingezet om de omgeving veiliger, gezonder en aantrekkelijker te maken om in te bewegen. Mogelijkheden hiervoor zijn onder andere:
 - Verlaging van de maximumsnelheid
 - Uitbreiding van milieuzones in de stad
 - Slimme inzet van milieuzonering
 - Verlaging van parkeernormen
 - Bewaken van vrije doorloopruimte door betere regels in de APV en vergunningverlening
 - Aanpak van overlast en criminaliteit
- Een goede achterliggende organisatie die zorgt voor de randvoorwaarden voor het ontplooiën van beweegactiviteiten is van groot belang. Het gaat hierbij om overheden en andere grondeigenaren, maar ook om belangenorganisaties en private partijen, zoals de Krajicheck foundation. Als mensen en organisaties elkaar goed weten te vinden kunnen krachten worden gebundeld en faciliteiten beter benut worden.
- Goed beheer en onderhoud is nodig om routes begaanbaar, veilig en aantrekkelijk te houden. Het is van belang dat problemen gemakkelijk gemeld kunnen worden en dat deze door de betreffende wegbeheerder adequaat worden opgepakt. Het betrekken van gebruikers kan in verschillende gradaties: van het openen van een meldpunt via actief 'crowdsourcen' tot het persoonlijk betrekken van bewoners bij het onderhouden van delen van de openbare ruimte of de inzet van vrijwilligers bij het schouwen van paden.
- Trends zijn overwegend positief. Zo wordt wet- en regelgeving steeds strenger als het gaat om maximumsnelheden en luchtkwaliteit en maken websites het steeds makkelijker om routes te vinden en meldingen te doen van gebreken.

2.5.1 Wet- en regelgeving en handhaving

Wet- en regelgeving kan een grote invloed hebben op de omgeving waarin sporten en bewegen plaatsvindt. Zo zorgen lagere maximumsnelheden voor een loop- en fietsvriendelijker omgeving, onder andere door een betere oversteekbaarheid en verkeersveiligheid. Milieuzones in de stad, waarbij vervuילend (vracht) verkeer geweerd wordt, zorgen voor een verbetering van de luchtkwaliteit, wat lopen en fietsen prettiger en gezonder maakt. Ook in het buitengebied kunnen lagere maximumsnelheden en strengere milieunormen (lucht en geluid) zorgen voor beter passeerbare infrastructuur (mindere barrièrewerking) en voor een prettiger beweegomgeving. Milieuzonering is een belangrijk instrument om vervuïlende industrie te kunnen clusteren en minder belastende bedrijvigheid juist te kunnen mengen met wonen. Op die manier kan milieuzonering van invloed zijn op nabijheid van bestemmingen en bijdragen aan een beweegvriendelijker omgeving. Parkeernormen en regulering van parkeren is een ander instrument dat kan worden ingezet om te sturen op beweeggedrag. Het aanbod en de kosten van parkeren bepalen immers voor een deel de aantrekkelijkheid van autogebruik en daarmee ook de aantrekkelijkheid van lopen, fietsen en ov als

alternatief voor de auto. Daarbij komt dat hoe minder ruimte nodig is voor parkeren, hoe meer ruimte er overblijft voor andere zaken, zoals voor groen en bewegen. Lagere parkeernormen kunnen bijdragen aan het haalbaar maken van hogere bebouwingsdichtheden, wat gunstig is voor de nabijheid van voorzieningen. Ook kan er meer ruimte overblijven voor fiets- en voetpaden en groen.

Op het schaalniveau van de routes zelf spelen ook de gemeentelijke APV en vergunningen een rol, bijvoorbeeld als het gaat om vergunningen voor uitstallingen en terrassen die van invloed zijn op de loopruimte die overblijft.

Ook wet- en regelgeving (en de bijbehorende handhaving) ten aanzien van criminaliteit en overlast zijn van invloed op beweeggedrag, omdat ze sterk bijdragen aan het gevoel van sociale veiligheid. Denk aan (het tegengaan van) berovingen, aanrandingen en vandalisme, maar ook zaken als openbare dronkenschap, drugsgebruik, wildplassen en geluidsoverlast.

Bij alle bovengenoemde zaken is handhaving uiteraard van belang.

2.5.2 Organisatie van sporten en bewegen

Bij de organisatie van sporten en bewegen gaat het niet zozeer om het organiseren van beweegactiviteiten zelf (zie hiervoor H2.4.2), maar om de organisatie van de randvoorwaarden. Een voorbeeld is de Kraijieck Foundation die de energierekening betaalt, waardoor het licht bij het Kraijieck court dus brandt. Daarnaast kan het gaan om de activiteiten van belangenverenigingen die zelf misschien geen beweegactiviteiten organiseren, maar er wel voor zorgen dat deze beter mogelijk worden, bijvoorbeeld door het uitzetten van routes of door het aankaarten van problemen langs routes bij de betreffende beheerorganisatie. Denk hierbij aan organisaties als Wandelnet, de Fietzersbond en Veilig Verkeer Nederland, maar ook aan grotere grondeigenaren zoals Natuurmonumenten en Staatsbosbeheer. Andere voorbeelden zijn de NS-wandelingen, uitgezet door de NS en de zogenaamde klompenpaden over boerenland en landgoederen, uitgezet door Landschap Erfgoed Utrecht en Stichting Landschapsbeheer Gelderland. Voor kanoroutes en belangenbehartiging is er de TKBN (Toeristische Kanobond Nederland) en voor recreatieve ruiters en koetsiers de Stichting Hippisch Toerisme Nederland. Samenwerking tussen dergelijke organisaties helpt om (het gebruik van) routes op elkaar af te stemmen en aan te laten sluiten.

Soms gaat het ook om het regelen dat verschillende groepen van dezelfde faciliteiten gebruik kunnen maken. Zo kan het voor ongeorganiseerde sporters (zoals hardlopers en fietsers) handig zijn om gebruik te kunnen maken van sanitair, horeca en kluisjes van sportaccommodaties, maar dat dient dan wel geregeld te worden en bekend te worden gemaakt. Zeker langs drukke sportroutes kan deze optie uitkomst bieden en stimulerend werken. Iets dergelijks geldt voor het delen van sportaccommodaties en open schoolpleinen, waarbij sportaccommodaties door clubs, door de buurt en door omliggende scholen gebruikt kunnen worden. Andersom kunnen schoolpleinen buiten schooltijd worden gebruikt voor sport en spel. In principe kan het, maar iemand moet het organiseren.

2.5.4 Beheer en onderhoud

Goed beheer en onderhoud is cruciaal om de omgeving beweegvriendelijk te houden. Slecht beheer en onderhoud kan leiden tot val- en verkeersongevallen, maar ook tot een gevoel van sociale onveiligheid en tot een onaantrekkelijke omgeving.

Het gaat hierbij om beheer van wandel-, fiets- en vaarroutes van overheden (gemeenten, provincies, waterschappen), maar ook om opengestelde privéterreinen van grotere en kleinere grondeigenaren zoals Staatsbosbeheer, Natuurmonumenten en boeren.

Illustratief voor het belang van goed onderhoud is een aantal punten uit de veiligheidsopties van de Fietzersbond: kuilen in de weg, losliggende tegels en boomwortels die door het wegdek komen. Volgens de Fietzersbond vallen door slecht onderhoud jaarlijks duizenden gewonden. Ook gladheid en het niet repareren van vorstschade zijn voor fietsers erg gevaarlijk (Fietzersbond z.d.a). Ook bij voetgangers leidt slecht onderhoud en gladheid tot veel valongevallen. Omdat eenzijdige valongevallen bij voetgangers officieel geen verkeersongeval zijn (een verkeersongeval is pas een verkeersongeval als er een rijdend voertuig bij betrokken is), blijven deze veelal onder de radar. De aantallen zijn echter schrikbarend hoog. Jaarlijks moeten er ruim 55.000 mensen behandeld worden door een dokter vanwege een valongeval op straat (SWOV 2017).

Voor een goed beheer en onderhoud is belangrijk dat mensen gemakkelijk melding kunnen maken van een probleem. Bij gemeenten kan dit vaak via de gemeentelijke website of een app zoals Fixi. Op routes van andere grondeigenaren kan dit bijvoorbeeld via het meldpunt routes van Wandelnet en het Landelijk Fietsplatform, een landelijk meldpunt voor route gebonden recreatie. Dit meldsysteem is sinds november 2019 online en is de opvolger van bordjeweg.nl en Meldpunt Wandelen. De ontwikkeling van dit systeem is gefinancierd door de provincies (zie ook <https://www.meldpuntroutes.nl>).

Gemeenten en andere grondeigenaren kunnen ook actief onderzoek doen naar plekken en routes die mankementen vertonen en deze vervolgens verhelpen. Op die manier worden ook problemen aangepakt die niet worden gemeld. Een andere mogelijkheid om actiever op zoek te gaan is crowdsourcing, waarbij bewoners bijvoorbeeld via social media gevraagd wordt om meldingen te doen op een digitale kaart. Zo inventariseerde de gemeente Rotterdam waar inwoners problemen ervoeren met betrekking tot voldoende loopruimte in coronatijd en vroeg de gemeente Utrecht bewoners naar ideeën om looproutes te verbeteren via een website met de naam Voetgangersidee.

Het betrekken van bewoners bij beheer en onderhoud kan een goede methode zijn om bewoners meer te laten bewegen en om ze met elkaar in contact te brengen en zo meer sociale verbinding te voelen met elkaar en met de plek. Natuurlijk kan dit ook budgettair gunstig zijn. Steeds meer gemeenten doen dit dan ook. Op regionaal niveau worden vaak vrijwilligers betrokken bij het schouwen van paden. Zo liepen vrijwilligers van Wandelnet het hele Marskramerpad af, een lange afstands wandelpad (LAW) van oost naar west Nederland van maar liefst 372 kilometer. Om vervolgens alle mankementen en mogelijke oplossingen in kaart te brengen en aan te kaarten bij de betreffende wegbeheerders zijn echter ook professionele krachten nodig.

2.5.4 Trends

Maximumsnelheden worden op steeds meer plekken steeds lager. Buiten de bebouwde kom heeft dit vooral te maken met luchtvervuiling en doorstroming van het verkeer. Binnen de bebouwde kom is verkeersveiligheid een belangrijk argument om terug te gaan van 50 naar 30 km/uur als maximumsnelheid. In 2020 stemde de 2^e kamer in met een voorstel van Groenlinks en SGP om de leidende maximumsnelheid binnen de bebouwde kom terug te brengen van 50 naar 30 kilometer per uur. Gemeenten zijn hard bezig om hier invulling aan te geven. Dat is een gunstige ontwikkeling voor lopen en fietsen. De situatie wordt veiliger en in veel gevallen ontstaat er ook meer ruimte. Steeds meer steden voeren milieuzones in of breiden deze uit. Dit maakt de omgeving beweegvriendelijker. De lucht wordt schoner, er is minder geluidsoverlast en er is sprake van minder trillingen.

Er komt steeds meer aandacht voor lopen bij verenigingen. Zo breidt Wandelnet haar aandacht steeds meer uit naar lopen in het algemeen in plaats van zich vooral te richten op de recreatieve wandelaar. Daarnaast zijn er de afgelopen jaren verschillende organisaties opgericht die zich bezighouden met een loopvriendelijke omgeving, zoals de vereniging MensEnStraat en de Voetgangersvereniging Nederland. Er zijn steeds mogelijkheden om meldingen te doen via websites of apps.

2.6 De invloed van financiële prikkels

Financiële prikkels kunnen gedrag sterk sturen. Het gaat hierbij zowel om negatieve prikkels, waarbij bepaald gedrag (te) duur is om te doen, als om positieve prikkels waarbij mensen beloond worden als zij bepaald gedrag vertonen.

De provincie heeft, behoudens de hoogte van de opcenten (een provinciale heffing op de motorrijtuigenbelasting), weinig directe invloed op financiële prikkels. Wel kan de provincie indirect invloed uitoefenen door te lobbyen bij het rijk voor beweegvriendelijker fiscale regels en werkgevers en zorgverzekeraars aanzetten om gezond gedrag bij werknemers en verzerken te stimuleren. Ook kan de provincie subsidies geven aan gemeenten of andere organisaties die fietsen ter beschikking stellen aan minima of op een andere manier -bijvoorbeeld via apps- mensen stimuleren om meer te bewegen. Uiteraard kan de provincie als werkgever ook zelf het goede voorbeeld geven.

- Lopen is de goedkoopste vorm van bewegen. Andere vormen van bewegen kunnen financiële drempels opwerpen.
- Verschillende organisaties, waaronder de ANWB en verschillende fietsbanken, bieden (bijna) gratis fietsen aan voor minima. Combinatie met een fietsreparatiecursus houdt de kosten ook in de toekomst laag.
- Er zijn verschillende mogelijkheden om de aanschaf en het gebruik van een fiets door werknemers fiscaal aantrekkelijk te maken, zowel voor de werkgever als voor de werknemer. De inzet van financiële stimuleringsmaatregelen voor fietsen van en naar het werk blijkt een goede manier om mensen te verleiden de auto te laten staan en vaker de fiets te kiezen.
- Apps kunnen helpen om gezond gedrag niet alleen te monitoren, maar ook te belonen, bijvoorbeeld in de vorm van cadeaubonnen.
- Ook het tegenovergestelde kan werken: het duurder maken van ongezond gedrag zoals autorijden en parkeren.

2.6.1 Kosten verlagen

Veel manieren van bewegen kosten in mindere of meerdere mate geld. Eigenlijk is alleen lopen gratis en dan nog alleen als dat kan vanuit de voordeur en men onderweg niks gebruikt. Zo vond Wandelnet dat wandelaars die langer dan een uur onderweg waren (inclusief reistijd) het meeste geld uitgaven om bij het startpunt van de wandeling te komen en om daar te kunnen parkeren (Wandelnet 2021). Afhankelijk van de beweegactiviteit is materiaal nodig, zoals wandel- of hardloopschoenen, een (elektrische) fiets, een kano of zelfs een paard als het gaat om ruitersport.

Voor mensen met een kleine beurs kan dit een drempel zijn. Mogelijkheden om deze drempel te verlagen zijn bijvoorbeeld een gratis fiets voor minima. Landelijk zijn er meerdere initiatieven waarbij fietsen worden weggegeven. Zo heeft de ANWB een kinderfietsenplan, waarbij fietsen beschikbaar worden gesteld voor mensen die leven van een minimumloon. Het Kinderfietsenplan richt zich op kinderen tussen de 8 en 18 jaar. Fietsen komen van particulieren en worden door mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt opgeknapt. In Den Haag kunnen kinderen uit gezinnen met een laag inkomen in aanmerking komen voor een fiets van Stichting Leergeld Den Haag. Lelystad, Maastricht en Rotterdam hebben een fietsenbank. Deze fietsenbanken combineren het weggeven van fietsen met fietslessen en fietsreparatiecursussen, zodat een (dure) fietsreparatie geen toekomstige belemmering vormt om het fietsen vol te kunnen houden.

Fietsen kan ook goedkoper worden gemaakt door gunstige fiscale regelingen. Denk bijvoorbeeld aan werkgevers die een reiskostenvergoeding uitbetalen als werknemers op de fiets of lopend naar hun werk komen, bedrijven die een fiets voor hun werknemers (deels) vergoeden of deze laten kopen via een personeelslening. Ook kunnen bedrijven een leasefiets aanbieden. Een leasefiets biedt allerlei voordelen, bijvoorbeeld het feit dat de leasemaatschappij het onderhoud uit handen neemt. Nadeel was dat de waarde van de fiets als inkomen werd gezien, waarover belasting verschuldigd was. Sinds 1 januari 2020 wordt echter nog maar 7% van de waarde van de fiets als inkomen gezien, wat aanzienlijk scheelt in de kosten. De Fietzersbond zette een aantal tips voor werkgevers op een rij om gezond gedrag van werknemers te belonen:

- Bied geen (gratis) auto parkeerplaats aan t.b.v. personeel dat binnen 3 km van het werk woont. Uitzonderingen kunnen bijvoorbeeld nachtdienst of incidenteel transport zijn.
- Bied in uw arbeidsvoorwaarden een reiskostenvergoeding aan voor fietsen en lopen voor alle afstanden (ook onder de 3 km).
- Verleng de looptijd van het vroegere fietsplan. Maak deze looptijd 4 of 5 jaar i.p.v. 3 jaar. Werknemers kunnen daardoor een betere fiets aanschaffen. Dit stimuleert het fietsen ook op de langere afstand. Werknemers die dichterbij wonen zullen uitgenodigd worden vaker recreatief de fiets te pakken. Dat is ook goed voor de vitaliteit!
- Door bij aanschaf van een fiets de reiskostenvergoeding per km voor minimaal het 1e jaar in één keer uit te betalen, maakt u de aanschaf van een fiets makkelijker (Fietzersbond 2019).

Stimuleringsregelingen voor de aanschaf van fietsen voor woon-werkverkeer kunnen flink effectief zijn. Bij een stimuleringsregeling voor de aanschaf van elektrische fietsen in de regio Arnhem-Nijmegen kregen deelnemende bedrijven een korting van 30% op de aanschaf van een e-bike (tot een maximum van 6000 euro). Uit onderzoek bleek dat meer dan de helft van de deelnemende werknemers geen e-bike gekocht zou hebben zonder deze regeling. En belangrijker: vóór de aanschaf van de e-bike ging 62% van de werknemers met de auto naar het werk en na de aanschaf van de e-bike was dat nog maar 6%. 84% van de werknemers gaat nu meestal met de e-bike naar het werk. Verder bleek dat deelnemers na de aanschaf van de e-bike 62% minder autokilometers reden (XTNT 2014). Het is dus zeker zinvol om als werkgever een fietsenregeling aan te bieden en werknemers verwachten dit inmiddels ook. Onderzoek van leasemaatschappij ALD Automotive onder 1100 respondenten laat zien dat 80% van de werknemers een fietsregeling bij modern mobiliteitsbeleid vindt horen als onderdeel van de secundaire arbeidsvoorwaarden. Werkgevers sluiten hier echter nog slecht bij aan. Slechts 32% van hen stimuleert hun werknemers met de fiets naar de zaak te komen, bijvoorbeeld door een leasefiets of fietsenregeling aan te bieden (ALD 2022b).

2.6.2 Belonen van bewegen

Ook belonen is een middel om bewegen te stimuleren. Zoals al genoemd in 2.4.3 bestaan er apps die niet alleen bijhouden hoeveel mensen bewegen, maar daar ook punten aan toekennen, die kunnen worden omgezet in waardebonnen. Voorbeelden zijn de apps Ring-Ring en Fitcoins. De Ring-Ring app richt zich op alle fietsers en probeert in zoveel mogelijk regio's gemeenten, ondernemers, werkgevers en zorgverzekeraars bij elkaar te brengen en mee te laten doen. De app meet automatisch het afgelegde aantal fietskilometers, die de deelnemende fietser vervolgens kan inwisselen bij aangesloten winkels. Punten kunnen ook meetellen voor lokale initiatieven in de buurt, bij de werkgever en ook zorgverzekeraars kunnen op basis van Ring-Ring gegevens een gezonde keus belonen.

Fitcoins richt zich op bedrijven, gemeenten, onderwijsinstellingen en leefstijlcentra. Zij kunnen het Fitcoins platform op maat in laten richten met eigen beloningen en activiteiten, zoals een vrije middag of een salade in het restaurant. De activity tracker van Fitcoins meet alle beweegactiviteit van de deelnemers. Uiteraard kunnen werkgevers ook zonder toepassing van dergelijke apps werknemers belonen die lopend of fietsend naar hun werk gaan.

2.6.3 Ongezond gedrag duurder maken

Ook het omgekeerde is mogelijk: het duurder maken van ongezond gedrag. Hierbij gaat het voornamelijk om het onaantrekkelijker maken van autorijden en parkeren, waardoor actief vervoer aantrekkelijker wordt. Denk bijvoorbeeld aan betaald parkeren, een kilometerheffing of een zogenaamde 'congestion charge', waarbij tol betaald moet worden om bepaalde delen van de stad in te mogen. Een andere mogelijkheid is het minder gunstig maken of zelfs afschaffen van leaseauto's. Hoewel er meestal andere redenen zijn om deze maatregelen in te zetten (ruimtegebrek, files, luchtvervuiling), kunnen ze tegelijkertijd een gunstig effect hebben op het beweeggedrag.

2.7 Effectieve maatregelen voor gedragsverandering

Zoals gesteld aan het begin van dit hoofdstuk wordt beweeggedrag bepaald door vijf factoren. Persoonlijke factoren blijken zeer bepalend te zijn bij het beweeggedrag. Sommige hiervan zijn lastig of helemaal niet op te sturen; andere wel. Iemand wordt niet opeens jonger, maar vindt mogelijk wel een baan, zodat hij of zij voortaan elke dag fietsend of lopend naar het werk kan gaan. Deze paragraaf gaat in op de effectiviteit van maatregelen die vallen onder de andere vier knoppen: de fysieke omgeving, de sociale omgeving, organisatorische kaders en financiële prikkels. Bij het draaien aan deze knoppen is kennis van persoonlijke factoren wel van belang. Niet elke doelgroep ervaart immers dezelfde belemmeringen en kan ook andere drijfveren hebben om meer te gaan bewegen.

- Gedragsverandering is moeilijk. Het werkt het best als mensen van kinds af aan goede gewoontes aanleren en als maatregelen om gedrag te veranderen samenvallen met grote veranderingen in iemands leven, zoals een verhuizing of nieuwe baan.
- Bij alle interventies is kennis van de doelgroep nodig.
- Onderzoek richt zich tot nu toe met name op maatregelen in de fysieke omgeving en op financiële prikkels. Er is minder bekend over de effectiviteit van maatregelen in de sociale omgeving, zoals het geven van fietslessen of de organisatie van fiets- of wandelgroepen.
- Relatief makkelijke interventies (zoals de aanpak van psychosociale factoren en verbetering van beheer van routes) kunnen snel worden uitgevoerd, terwijl andere interventies (zoals sturen op nabijheid) meer tijd en inzet vergen. Op die manier kan tegelijkertijd aan korte en lange termijneffecten worden gewerkt.
- Het werkt het best als een breed pakket van maatregelen wordt ingezet, waarbij er aandacht is voor alle verschillende knoppen.
- Om mensen uit de auto en op de fiets of aan het lopen te krijgen is een combinatie van wortel en stok maatregelen het meest effectief.
- Financiële prikkels worden zeer effectief geacht, vooral in het verminderen van autorijden; maatregelen gericht op het verkorten van routes, veiligheid en ruimte zijn vooral effectief om lopen en fietsen te stimuleren.

Het draaien aan de vier knoppen heeft als doel om mensen meer laten bewegen en is gericht op gedragsverandering. In het algemeen is gedragsverandering moeilijk, zeker als het gaat om (ingesleten) gewoontegedrag. Het is bekend dat mensen het meest gevoelig zijn voor gedragsverandering als er toch al iets anders groots in hun leven verandert, zoals een verhuizing, een nieuwe baan, kinderen krijgen of het eerste kind dat naar school gaat. Gedragsveranderingscampagnes kunnen hierop in spelen. Werkgevers bieden bijvoorbeeld elke nieuwe werknemer meteen een nieuwe fiets aan of basis-scholen laten ouders van kinderen die vier worden direct weten dat de gewoonte is om de kinderen lopend of fietsend naar school te brengen. Omdat het zo lastig is om gewoontegedrag te veranderen, is het zeer effectief om maatregelen te richten op (kleine) kinderen en hun ouders. Hierbij geldt het spreekwoordelijke 'jong geleerd is oud gedaan'.

De vraag is nu of er iets algemeen te zeggen valt over de mate van effectiviteit van verschillende typen maatregelen. Is vooral de fysieke omgeving bepalend of juist de sociale omgeving; moet eerst aan gunstige organisatorische kaders worden voldaan of is de mens uiteindelijk toch vooral een homo economicus en geven financiële prikkels uiteindelijk de doorslag?

2.7.1 Kansrijke maatregelen om mensen meer te laten lopen

Er is nog weinig bekend over kansrijke maatregelen om het lopen te stimuleren. Er is wel een onderzoek gedaan in Vlaanderen dat laat zien dat er verschil in aanpak nodig kan zijn tussen stedelingen en plattelandsbewoners. Stedelingen zetten meer stappen dan plattelandsbewoners, maar bij stadsbewoners bleek dat de hoeveelheid stappen die zij zetten niet samenhangt met psychosociale kenmerken, terwijl dat bij plattelandsbewoners wel uitmaakte. Mensen met een hoge score op psychosociale factoren zetten daar 1850 stappen per dag, terwijl mensen met een lage score maar 1250 stappen per dag zetten. De psychosociale factoren die van invloed waren, waren:

- Vertrouwen in eigen kunnen
- Hoeveel familieleden bewegen
- Barrières gerelateerd aan interesses
- Barrières gerelateerd aan tijd

Andere psychosociale factoren zoals sociale steun (bijvoorbeeld: vragen familie en vrienden of je mee gaat bewegen), beweegdeelname door vrienden en vermeende voordelen (zoals gezondheid) bleken niet van invloed te zijn. De onderzoekers vinden dit hoopgevend, omdat het aanpassen van de omgeving lastig en tijdrovend is. De aanpak van psychosociale factoren bij inwoners van rurale omgevingen kan echter helpen. Nog beter is een combinatie van psychosociale interventies (met een sterk korte termijneffect) en interventies in de fysieke omgeving (mogelijk lange termijneffect in grote populaties) (van Dyck et al. 2011).

In het Europese project PROMPT (PROMote Pedestrian Traffic in cities) werd geen wetenschappelijk onderzoek gedaan naar effecten van maatregelen, maar werd in een enquête onder 120 beleidsmakers, technici en lobbyisten op het gebied van voetgangersvoorzieningen uit verschillende landen gevraagd welke maatregelen zij dachten dat het meeste effect sorteren en daarnaast welke maatregelen zij als het meest kansrijk inschatten. Het verbeteren van het beheer van de openbare ruimte

kreeg de hoogste totaalscore (veel effect en relatief makkelijk), met daarna andere beheermaatregelen, zoals verbetering van verlichting en de verharding van de trottoirs. Wel als effectief maar niet als kansrijk beoordeeld, was het drastisch herzien van grondbeleid om het concept van de compacte stad te ontwikkelen (in tegenstelling tot uitbreiding) en het drastisch beperken van autogebruik in de stad (EC 2003).

2.7.2 Effectieve fietsstimuleringsmaatregelen

Het KiM (Kennis Instituut voor Mobiliteitsbeleid) deed literatuuronderzoek naar de effectiviteit van fietsstimuleringsmaatregelen. Zij concludeerden dat beleid voor stimulering van fietsgebruik naar verwachting het meest effectief is als het zich richt op:

- korte verplaatsingen tot 7,5 kilometer
- grote stedelijke gebieden
- het verhogen van parkeerkosten
- het verbeteren van de reistijdverhouding op een bepaald traject tussen fiets en auto (Olde Kater 2007).

TNO onderzocht in 2010 in opdracht van het ministerie van VWS wat een effectief pakket aan beleidsmaatregelen is om fietsen naar het werk te stimuleren. Zij schatten op basis van literatuuronderzoek en een enquête onder automobilisten in dat financiële prikkels en verbetering van fietsvoorzieningen het meest effectief zijn. Het gaat dan vooral om het aanscherpen van het parkeerbeleid, veranderingen in de reiskostenvergoedingen en fietsvoorzieningen die de hoeveelheid tijd voor het woon-werk verkeer verminderen. Ze verwachten het meeste effect van een combinatie van verschillende typen maatregelen. Een andere belangrijke conclusie is dat de maatregelen die dan toe werden ingezet slechts een deel van de determinanten die van invloed zijn op het woon-werk fietsgedrag dekken. Aandacht voor sociale invloeden en gewoontegedrag wordt gemist. Ook geven ze aan dat bij een groot aantal maatregelen evaluatiestudies ontbreken. Hierdoor wordt veel geld besteed, zonder dat duidelijk is of dit ook het gewenste resultaat oplevert (Hendriksen et al. 2010). Het RIVM onderzocht verschillende typen fietsstimuleringsprojecten door betrokkenen te interviewen. Een deel van de projecten was gericht op fietsen naar het werk; een deel op andere doelgroepen zoals kinderen en ouderen. Sommige projecten richten zich op verbetering van de fysieke omgeving, anderen meer op de sociale omgeving, waarbij bijvoorbeeld fietslessen werden gegeven aan vrouwen en kinderen. Ondanks de verschillende

aard van de projecten kwam een aantal succesfactoren vaker terug. Zo gaven meerdere geïnterviewden aan dat het belangrijk is om aan te sluiten bij de belevingswereld van de doelgroep en samen te werken met lokale partijen. Beide zijn ook van belang voor de opschaalbaarheid en continuïteit van projecten. Ook benadrukten zij het belang van een fietsambassadeur en het herkenbaar en zichtbaar maken door een ‘alles-onder-één-noemer’ principe of zorgen dat een project mediageniek is. Beloning of spelelementen toevoegen aan projecten, werden ook genoemd als succesfactoren. Geïnterviewden noemden ook het belang van een totaal aanpak, wat bijvoorbeeld inhoudt dat kinderen niet alleen een fiets krijgen, maar dat ze ook geleerd wordt om een fiets te repareren of veilig te fietsen. Randvoorwaarden die naar voren kwamen om initiatieven tot een succes te maken zijn het voldoende budget en de aanwezigheid van een goede fietsinfrastructuur voor fietsen. Ook bij dit onderzoeksproject valt het de onderzoekers op dat maar een beperkt aantal fietsprojecten is geëvalueerd. De succesfactoren die werden genoemd zijn meer gebaseerd op ervaringen dan op daadwerkelijke evaluaties. Als er al werd geëvalueerd, was dit vaak beperkt, kwalitatief en op indicatoren als tevredenheid van betrokkenen of de doelgroep. Hierdoor is er weinig inzicht in het rendement en in de werkzame elementen van fietsprojecten (RIVM 2022).

2.7.3 Kansrijke maatregelen voor actief transport

Een meta-analyse naar manieren om het autogebruik in Europese steden te verminderen is ook interessant om te bezien, omdat het verminderen van autogebruik hand in hand gaat met meer fietsen en lopen. De onderzoekers vonden twaalf effectieve interventies:

- Tolheffing voor delen van de stad of op bepaalde tijdstippen (‘congestion charges’)
- Parkeer- en verkeersbeheersmaatregelen (vermindering aantal parkeerplekken, autovrije straten, andere verkeerscirculatie, aanleg van nieuwe fiets- en wandelpaden)
- Toegangsbeperkingen voor auto’s (beperkte toegang tot het stadscentrum op bepaalde tijdstippen en/of dagen, alleen toegang met een vergunning)
- Mobiliteitsdiensten voor forenzen (gratis openbaar vervoerspas, privé shuttlebus vanaf P&R, marketing van maatregelen en communicatieplannen)
- Betaald parkeren op de werkplek

- Reisplanning voor woon-werkverkeer (reisplannen, advies voor bedrijven en werknemers, parkeermanagement, shuttlebussen, korting op ov, verbetering fietsinfrastructuur)
- Reisplanning voor universiteiten (reisplannen en advies voor personeel en studenten, promotie van autodelen, lopen, fietsen en openbaar vervoer, parkeerbeheer op/rond de campus, verbeterde fietsinfrastructuur, kortingen voor openbaar vervoer, informatie en bewustmaking)
- Mobiliteitsdiensten voor universiteiten (gratis openbaar vervoerspas, snelbusdienst naar de campus)
- Autodelen (uitbreiding van het aantal deelauto’s + stations, invoering van autodelen voor werknemers, integratie van autodelen in woonwijken, openbaar vervoer, fietsinfrastructuur, parkeerplaatsen, bewustmaking van autodeeldiensten)
- Reisplanning voor scholen (reisadvies en advies voor kinderen en ouders, promotie van lopen, fietsen en carpoolen, verbetering van fietsinfrastructuur, promo-evenementen en bewustwordingsactiviteiten)
- Gepersonaliseerde reisplannen (persoonlijke reisanalyse en -plannen voor particulieren, kortingsaanbiedingen voor het openbaar vervoer)
- Apps voor duurzame mobiliteit (app voor individuele gebruikers + teams van lokale bedrijven, verzamelen van punten voor duurzame mobiliteit, gedrag via mobiliteitstracering van de app, beloningen van lokale bedrijven voor het behalen van een bepaalde puntendrempel)

De belangrijkste conclusie was echter dat er niet een specifiek wondermiddel bestaat. De meest succesvolle steden zetten twee tot vier verschillende beleidsinstrumenten in en combineren daarbij zowel wortel- als stokmaatregelen, waardoor niet alleen duurzame mobiliteitsvormen worden gestimuleerd, maar tegelijkertijd autogebruik en parkeren wordt beperkt of beprijsd. Soms is er een directe relatie doordat de opbrengsten uit tolheffingen en parkeergelden ten goede komen aan investeringen in openbaar vervoer en/of investeringen in de openbare ruimte (Kuss and Nicholas 2022).

Onderzoekers van de universiteit van Cambridge kwamen tot een vergelijkbare conclusie. Zij onderzochten in een meta-analyse de effectiviteit van stimuleringsmaatregelen voor actief transport en onderscheidden daarbij wortel- en stokmaatregelen. Wortelmaatregelen werden vaker geëvalueerd dan stokmaatregelen.

Interventies waarbij wortel- en stokmaatregelen werden gecombineerd bleken het meest effectief. Maatregelen gericht op financiële prikkels waren vooral effectief in het verminderen van autorijden, terwijl maatregelen gericht op de verbetering van de toegankelijkheid, veiligheid en ruimte effectief waren om actief transport te stimuleren (Xiao et al. 2022).

3. Wat weten we over een beweegvriendelijk Zuid-Holland?

Dit hoofdstuk gaat in op wat bekend is over de beweegvriendelijkheid van Zuid-Holland op basis van de indeling uit hoofdstuk 2. Paragraaf 3.1 begint met wat bekend is over de mate waarin en de wijze waarop de inwoners van Zuid-Holland sporten en bewegen. De paragrafen daarna gaan in op de factoren die van invloed zijn op de mate van sporten en bewegen. Dit zijn de kenmerken van de bevolking (3.2), de fysieke omgeving (3.3), de sociale omgeving (3.4), organisatorische kaders (3.5) en financiële prikkels (3.6).

3.1 Sport- en beweegdeelname in Zuid-Holland

3.1.1 De beweegrichtlijn

- Zuid-Holland scoort lager dan gemiddeld op het voldoen aan de beweegrichtlijn (47,3% t.o.v. 50,4%) en wekelijks sporten (beperkt verschil).
- Binnen de provincie scoren de gemeenten uiteenlopend op de beweegrichtlijnen. Enkele gemeenten binnen de provincie scoren bovendien heel laag (o.a. Ridderkerk, Krimpen aan den IJssel en Hellevoetsluis).
- Ouderen voldoen landelijk gezien minder vaak aan de beweegrichtlijnen, maar in de provincie Zuid-Holland nog minder vaak (landelijk 38%; Zuid-Holland 33%).
- Landelijk gezien is er sprake van een licht stijgende trend. Stevig ingrijpen is echter nodig om de doelstelling van 75% in 2040 te halen.
- Jongeren voldoen relatief het minst vaak aan de beweegrichtlijnen.

- Zuid-Holland zal alle zeilen moeten bijzetten om inwoners meer te laten bewegen: het gat tussen het behaalde en het beoogde aandeel inwoners dat voldoende beweegt bedraagt circa 28 procentpunten.
- In het noordwesten van Zuid-Holland scoren gemeenten relatief goed op beweegdeelname. In een aantal gemeenten ten noordoosten en ten zuiden van Rotterdam wordt juist relatief slecht gescoord. Onder jongeren wordt juist in het westen en eveneens in het zuiden laag gescoord. Meer inzicht in verklaringen voor deze lokale verschillen zou waardevol zijn.

In het Nationaal Preventieakkoord (2018) staat de doelstelling dat in 2040 75 procent van de Nederlandse bevolking aan de beweegrichtlijnen voldoet. De provincie Zuid-Holland kan aan deze ambitie een bijdrage leveren. De beweegrichtlijnen geven aan hoeveel beweging nodig is om gezond te blijven, waarbij centraal staat: bewegen is goed, meer bewegen is beter. De beweegrichtlijnen verschillen voor kinderen, volwassenen en ouderen.

In tabel 3.1 zijn de beweegrichtlijnen weergegeven. Voor mensen met een beperking is sport en bewegen niet altijd vanzelfsprekend, daarom zijn de beweegrichtlijnen voor mensen met een fysieke beperking en mensen met een verstandelijke beperking anders.

Tabel 3.1: Beweegrichtlijnen voor kinderen, volwassenen en ouderen

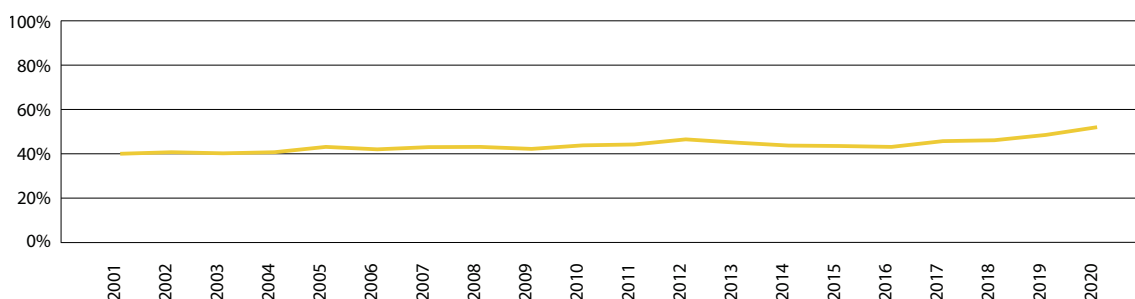
Beweegrichtlijnen	
Kinderen 4 tot en met 18 jaar	1 uur per dag matig intensief bewegen
	3 keer per week spier- en botversterkende activiteiten
Volwassenen	2,5 uur per week matig intensief bewegen
	2 keer per week spier- en botversterkende activiteiten
Ouderen	2,5 uur per week matig intensief bewegen
	2 keer per week spier- en botversterkende activiteiten
	Balansoefeningen

Bron: Gezondheidsraad, 2017.

Figuur 3.1 toont hoe de beweegdeelname zich onder Nederlanders heeft ontwikkeld sinds 2001. Te zien is dat het aandeel Nederlanders dat aan de beweegrichtlijnen voldoet, hoewel met pieken en dalen, sinds 2001 is toegenomen. Waar de beweegdeelname in 2011 circa 40 procent bedroeg, was dit in 2020 ongeveer 52 procent. Dat is een toename van twaalf procent. In de provincie Zuid-Holland zijn van slechts twee peiljaren data bekend: in 2016 bedroeg het aandeel Zuid-Hollanders dat aan de beweegrichtlijnen voldeed 50 procent, in 2020 was het aandeel gedaald naar ongeveer 47 procent. Niet alleen gaat dit in tegen de landelijke trend, ook is het aandeel inwoners dat aan de beweegrichtlijnen voldoet in Zuid-Holland gemiddeld lager dan op landelijk niveau. Ook het aandeel inwoners dat wekelijks

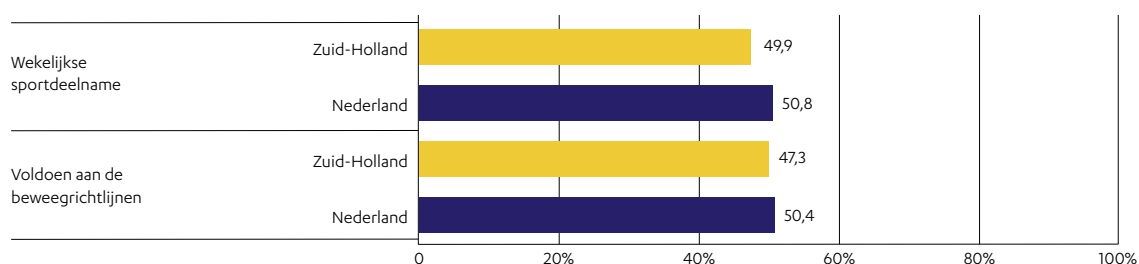
sport is in Zuid-Holland lager dan het landelijke gemiddelde (maar dit verschil is zeer beperkt: zie figuur 3.2). Vooral ouderen (65 jaar en ouder) voldoen relatief minder vaak aan de beweegrichtlijnen: het gaat om slechts 33 procent in Zuid-Holland tegenover 38 procent landelijk. Onder personen van 18 tot 65 jaar is het verschil kleiner: 51 procent van de Zuid-Hollanders voldoet aan de beweegrichtlijnen. Landelijk gaat het om gemiddeld 54 procent. Naar verwachting is het aandeel Nederlanders dat aan de beweegrichtlijnen voldoet in 2030 gelijk aan het huidige aandeel (RIVM & SCP, 2017). Er is niet bekend wat de prognose is voor de provincie Zuid-Holland. Duidelijk is wel dat er actie nodig is om de doelstelling van 75% beweegdeelname in 2040 te halen.

Figuur 3.1: Percentage Nederlanders (> 12 jaar) dat voldoet aan de beweegrichtlijnen, 2001 - 2020



Bron: GGD'en, CBS en RIVM, Gezondheidsmonitor 2020. Bewerking: Mulier Instituut.

Figuur 3.2: Percentage inwoners dat wekelijks sport en/of voldoet aan de beweegrichtlijnen in provincie Zuid-Holland en Nederland, 2020

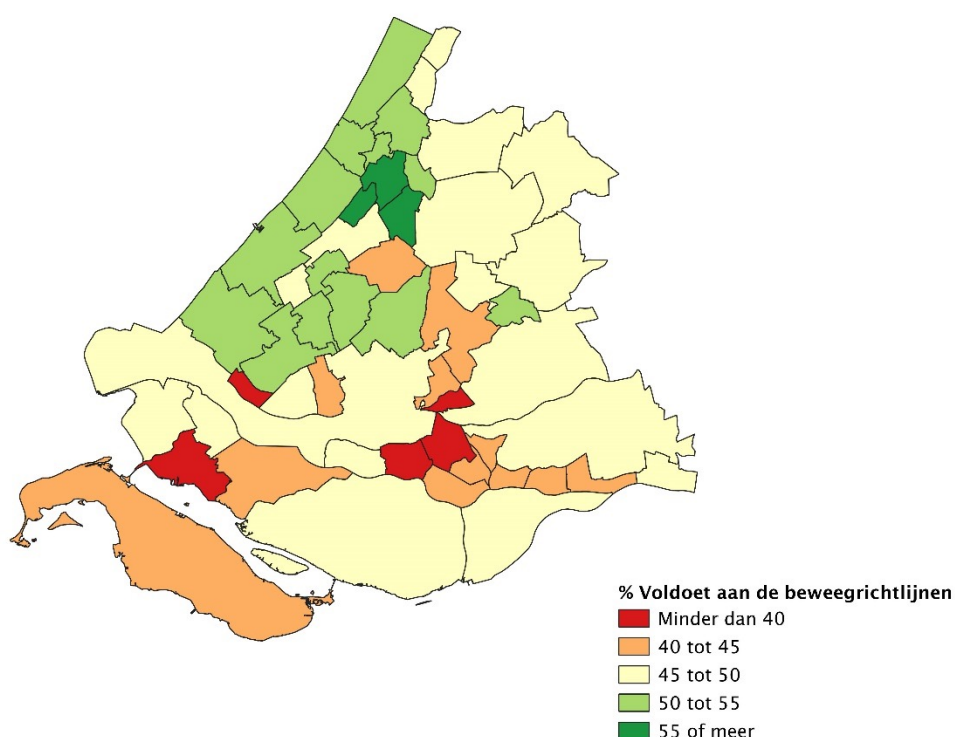


Bron: GGD'en, CBS en RIVM, Gezondheidsmonitor Volwassen en Ouderen 2020. Bewerking: Mulier Instituut.

Bovenstaande figuur 3.2 illustreert nog eens de mate waarin Zuid-Hollanders aan de beweegrichtlijnen doen en wekelijks sporten, afgezet tegen het landelijk gemiddelde. Het verschil in wekelijkse sportdeelname is zeer klein: minder dan een procent. Zuid-Hollanders lijken wel wat minder vaak te voldoen aan de beweegrichtlijnen: met 47,3 procent ligt het aandeel 3,1 procent lager dan landelijk.

Op gemeenteniveau zijn grote verschillen waar te nemen en varieert het aandeel inwoners dat aan de beweegrichtlijnen voldoet landelijk van 36 procent tot 70 procent. Ook in de Zuid-Hollandse gemeenten varieert het percentage sterk (kaart 3.1). In de provincie Zuid-Holland voldoet in drie gemeenten minder dan 40 procent van de inwoners aan de beweegrichtlijnen, namelijk in Ridderkerk (38%), Hellevoetsluis (39%) en Krimpen aan den IJssel (39%). In de gemeenten Zoeterwoude (55%), Leiden (56%) en Voorschoten (56%) ligt het aandeel juist hoger dan het landelijk gemiddelde. In bijlage 3 is een tabel opgenomen met het percentage inwoners per gemeente dat aan de beweegrichtlijnen voldoet.

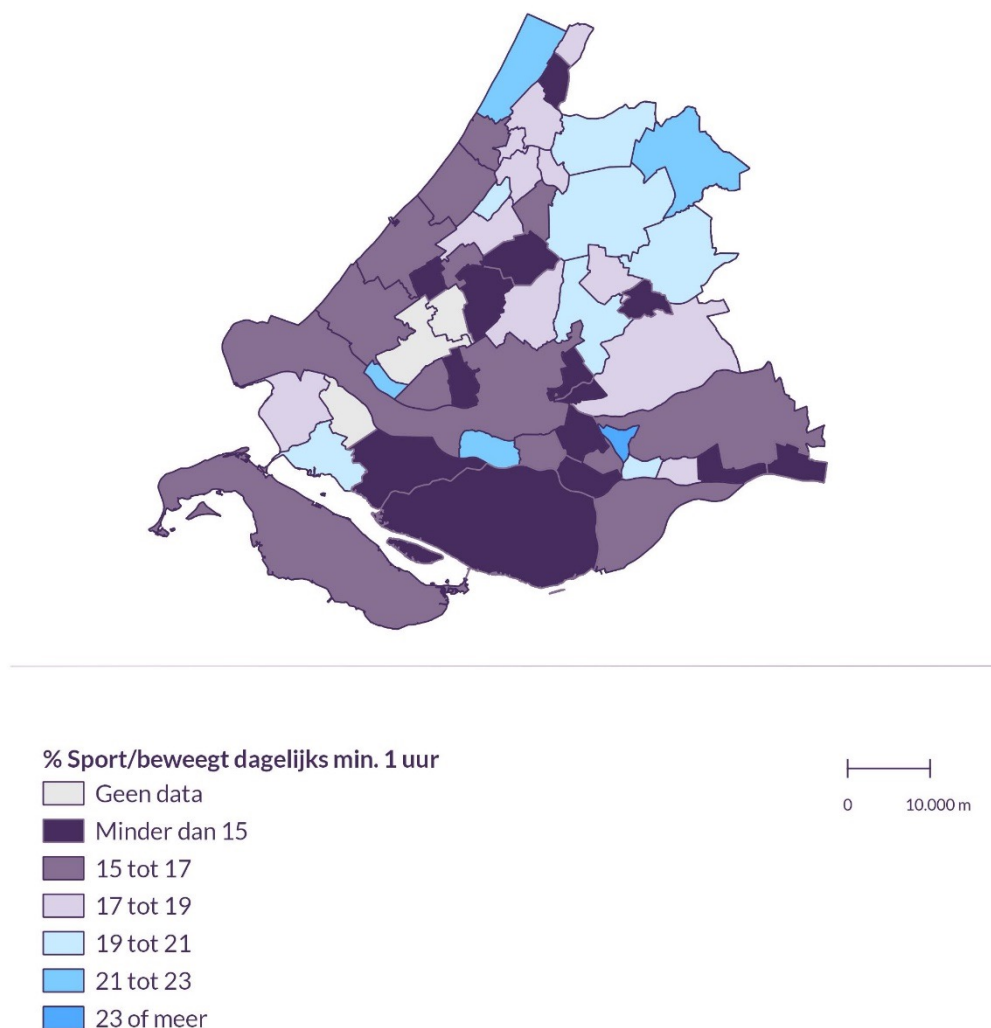
Kaart 3.1: Percentage inwoners (≥ 18 jaar) dat voldoet aan de beweegrichtlijnen, gemeenten provincie Zuid-Holland, 2020



Bron: GGD'en, CBS en RIVM, Gezondheidsmonitor Volwassenen en Ouderen, 2020. Kaartvervaardiging: Mulier Instituut.

Kaart 3.2 op de volgende pagina toont een ander beeld. Jongeren voldoen veel minder vaak aan de beweegrichtlijnen, maximaal zo'n 27 procent van de jongeren voldoet hieraan (Alblasserdam). Voor deze leeftijdsgroep is het gemiddelde in Nederland 16,2 procent (GGD'en & RIVM, 2021). In Ridderkerk bewegen jongeren gemiddeld het minst: slechts ongeveer 11 procent van de jongeren beweegt voldoende. Dit betekent dat bijna 90 procent van de jongeren in Ridderkerk onvoldoende beweegt. Ook in een groot aantal andere gemeenten in Zuid-Holland wordt relatief weinig bewogen, waaronder in Gorinchem (12% beweegt voldoende), Gouda (12,2%) en Rijswijk (12,2%). De beweegdeelname is vooral in het zuiden en in het westen van de provincie laag, terwijl de beweegdeelname onder volwassenen in het westen van de provincie juist relatief hoog is.

Figuur 3.2: Aandeel (%) jongeren (leerjaar 2 en 4 middelbare school) in Zuid-Holland dat dagelijks minimaal een uur sport/beweegt per gemeente, 2021



Bron: GGD'en en RIVM, Corona gezondheidsmonitor Jeugd, 2021. Kaartvervaardiging: Mulier Instituut.

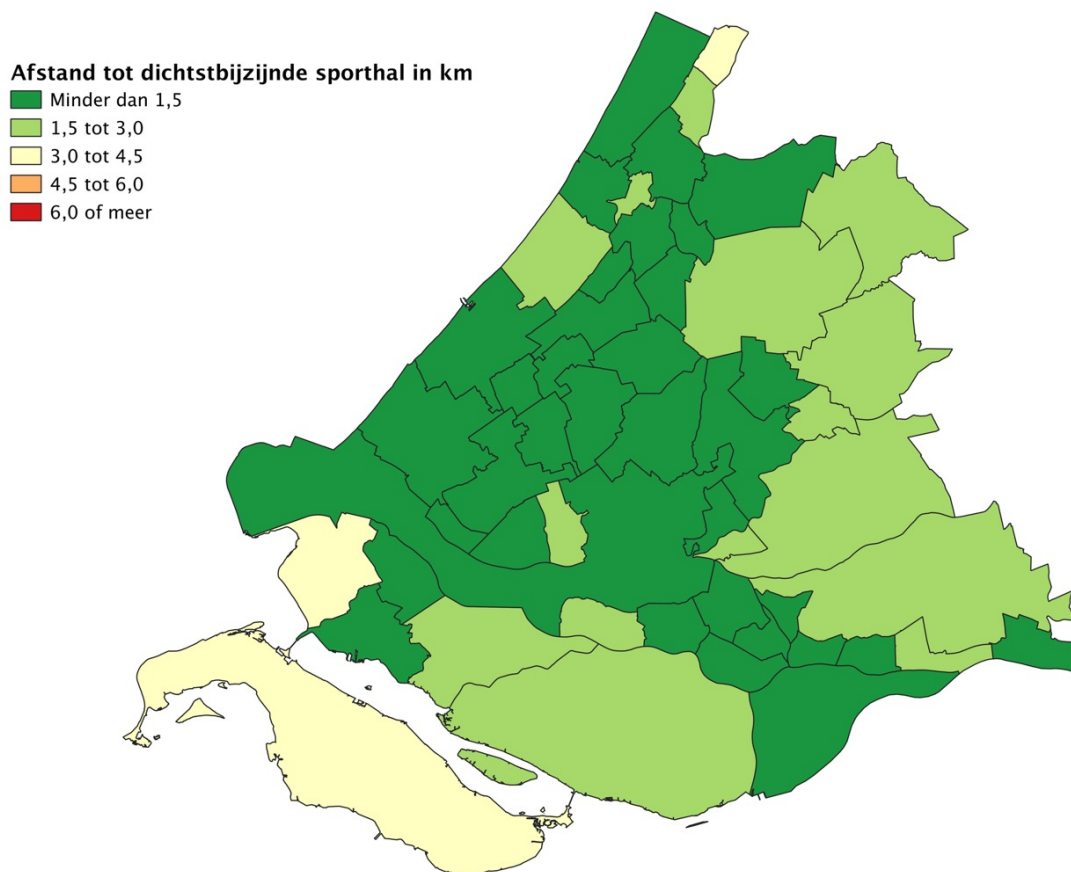
3.1.2 Bewegen op/in sportaccommodaties

- Inwoners in (sterk) stedelijke gebieden hebben vrijwel altijd een kleinere reisafstand tot regionale breedtesportvoorzieningen dan inwoners van de minder stedelijke gebieden.
- De prognose is dat de bevolking van de provincie in de komende decennia gaat groeien en dat het aandeel ouderen relatief veel toeneemt.
- Sportparken, atletiekbanen en zwembaden liggen vaak niet binnen de bebouwde kom, of zijn gelegen aan de rand van een gemeente. De meeste andere sportaccommodaties liggen binnen de bebouwde kom en zijn gemakkelijker te bereiken.

- Het is belangrijk om te kijken op welke plekken de bevolking het sterkst gaat groeien en het sportaanbod aan te passen op deze groei en de bijbehorende doelgroep.
- Nabijheid van sportaccommodaties is van belang om bewegen laagdrempelig te maken.
- Veilige fiets- en wandelroutes naar sportvoorzieningen aan de rand van de gemeente of buiten de bebouwde kom kunnen de bereikbaarheid bevorderen en zijn ook uit oogpunt van gezondheid, participatie, duurzaamheid en het beperken van de parkeercapaciteit gewenst. Hiermee wordt de leefomgeving bovendien beweegvriendelijker.

In 2022 heeft het Mulier Instituut een studie uitgevoerd naar de spreiding van sportaccommodaties in de relatief dichtbevolkte provincie Zuid-Holland. Meer dan negentig procent van de inwoners in Zuid-Holland kan binnen drie kilometer (fietsafstand) een sportpark en/of sporthal bereiken (kaart 3.3). Inwoners in (sterk) stedelijke gebieden hebben vrijwel altijd een kleinere reisafstand tot regionale breedtesportvoorzieningen dan inwoners van de minder stedelijke gebieden. De reisafstanden naar regionale breedtesportvoorzieningen zijn gemiddeld groter dan naar bovenlokale breedtesportvoorzieningen. De bereidheid om te reizen blijkt in de praktijk ook groter voor regionale voorzieningen dan voor bovenlokale voorzieningen. Daarnaast is de capaciteit van deze voorzieningen vaak groter, zoals bij ijsbanen.

Kaart 3.3: Afstand in kilometers tot de dichtstbijzijnde sporthal voor inwoners van gemeenten in Zuid-Holland, 2020



Bron: Mulier Instituut, 2020. Kaartvervaardiging: Mulier Instituut.

Doordat het aantal inwoners van Zuid-Holland de komende jaren toeneemt, wordt als het aanbod van sportaccommodaties niet in gelijke mate toeneemt, de druk op deze accommodaties groter. Het is belangrijk om te kijken op welke plekken de bevolking het sterkst gaat groeien en het sportaanbod aan te passen op deze groei. Een visie op de spreiding van sportaccommodaties en daarmee de bereikbaarheid van sport voor iedereen dient onderdeel van deze aanpassing te zijn.

Over het algemeen groeit in de provincie de bevolking in alle leeftijdscategorieën, maar de groep 65-plussers groeit het hardst. In gemeenten met sterke vergrijzing kan het zijn dat de toenemende druk op bepaalde sportaccommodaties, zoals sportvelden, meevalt, omdat met het vorderen van de leeftijd het gebruik van (in dit voorbeeld) sportvelden gemiddeld afneemt. De nabijheid van een aantal type voorzieningen (zoals zwembaden) voor ouderen blijft echter, vanwege hun doorgaans beperktere mobiliteit, een aandachtspunt. Daarnaast kan de behoefte aan voorzieningen in de openbare ruimte (wandelen- en fietsroutes, beweegvoorzieningen) toenemen, ook als gevolg van de toename van (anders- en ongeorganiseerd) sporten in de openbare ruimte.

De bereikbaarheid van sportvoorzieningen gaat ook over een veilige weg er naartoe. De analyse van de ligging van de sportvoorzieningen laat zien dat veel sporthallen, binnenzwembaden, ijsbanen, turnhallen en sportparken binnen de bebouwde kom liggen, maar dat vooral sportparken vaak aan de rand van bewoond gebied liggen. Veilige en aantrekkelijke fiets- en wandelroutes naar deze sportvoorzieningen kunnen de bereikbaarheid bevorderen en zijn ook uit oogpunt van gezondheid, participatie, duurzaamheid en het beperken van de parkeercapaciteit gewenst. Ook veel buitenzwemplekken en atletiekbanen liggen buiten de bebouwde kom.

Raadpleeg het oorspronkelijke rapport voor verdere informatie en cijfers.

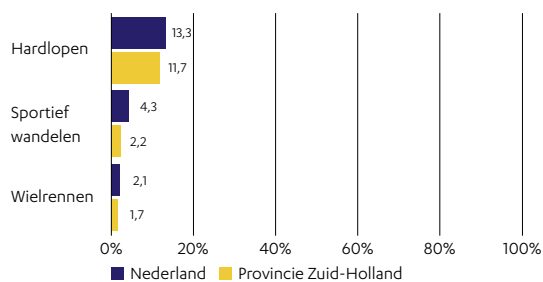
3.1.3 Recreatief en sportief bewegen in de openbare ruimte en op openbare sport- en speelplekken

- In Zuid-Holland wordt gemiddeld genomen minder aan ongeorganiseerde sport in de openbare ruimte gedaan dan landelijk. Onder de gemeenten loopt de participatie in deze sporten uiteen.
- Beweegactiviteiten in de openbare ruimte worden steevast aangemerkt als activiteit die men het liefste onderneemt. Ook als favoriete locatie voor bewegen wordt de openbare ruimte bovenaan gezet. 77 procent van de volwassenen in Zuid-Holland vindt actieve buitenrecreatie aansprekend, 37 procent maakt het liefst gebruik van de openbare ruimte om te sporten.
- Zuid-Hollanders maken hiervoor het meest gebruik van uitgezette routes (52%), en dit is ook wat ze het vaakst missen: 24 procent van de Zuid-Hollanders mist routes in de openbare ruimte.

- De behoeften op het gebied van recreatie lopen onder de verschillende doelgroepen uiteen. Voor een inclusieve buitenruimte moeten alle verschillende behoeften zo goed mogelijk worden meegenomen in het ontwerp.
- Speciale aandacht moet er zijn voor ouderen, mensen met een lichamelijke beperking of een chronische aandoening, en mensen met een lage sociaaleconomische status. Deze groepen doen het minst aan sport en recreatie. Bijvoorbeeld het realiseren van voldoende rustplekken zou recreatiegebieden voor deze groepen toegankelijker kunnen maken.

Kaart 3.3 toont het aandeel inwoners van Zuid-Holland en het hele land dat wekelijks een ongeorganiseerde sport in de openbare ruimte beoefent. Te zien is dat hardlopen, sportief wandelen en wielrennen in Zuid-Holland door relatief minder mensen worden beoefend dan landelijk, waarbij het om beperkte verschillen gaat.

Figuur 3.3: Aandeel volwassenen (18 jaar en ouder) in Zuid-Holland en Nederland (%) dat wekelijks een ongeorganiseerde sport in de openbare ruimte beoefent (wielrennen, sportief wandelen of hardlopen), in 2020



Bron: GGD'en, CBS en RIVM, Gezondheidsmonitor Volwassenen en Ouderen, 2020. Bewerking: Mulier Instituut.

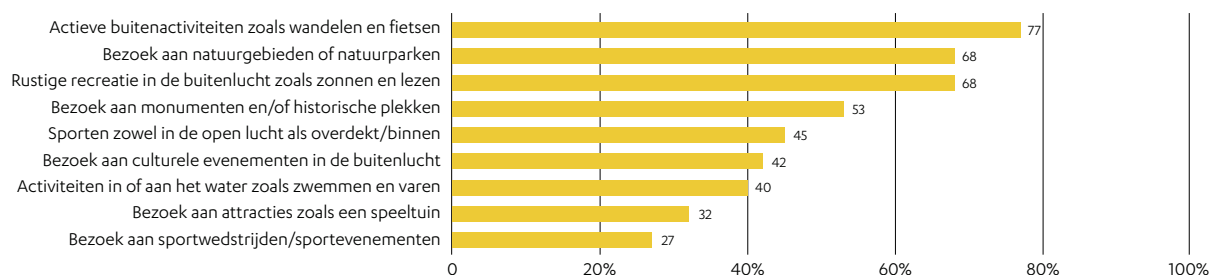
*N.B.: * In het statistiekjaar 2020 werd de waarneming voor de Gezondheidsenquête verstoord door de coronacrisis. In een deel van het jaar was niet mogelijk om aan huis interviews af te nemen en kwam er dus alleen via internet respons binnen. Om hiermee om te kunnen gaan is het weegmodel van de Gezondheidsenquête aangepast voor het jaar 2020. Daarbij is gebruik gemaakt van tijdreeksmodellen om te kunnen corrigeren voor het wegvallen van een deel van de waarneming. Meer informatie hierover is te vinden in [deze nota](#).*

Binnen de provincie Zuid-Holland zelf bestaan er ook verschillen in de beoefening van diverse ongeorganiseerde sporten in de openbare ruimte. Zo doet in Hellevoetsluis, Ridderkerk en Sliedrecht 6 procent van de inwoners aan hardlopen, tegenover 17 procent van de inwoners in Delft. De beoefening van wandelen en wielrennen varieert van 1 procent tot 4 procent. Hierbij lijkt in veel gevallen te gelden dat in gemeenten waar een relatief groot aandeel van de inwoners aan hardlopen doet, ook relatief meer inwoners aan wandelen of wielrennen doen.

Ook zijn er cijfers beschikbaar over de behoefte aan sport- en recreatiemogelijkheden van de inwoners van Zuid-Holland en een aantal specifieke groepen hierbinnen. In 2020 heeft het Mulier Instituut hier samen met het Bureau voor Ruimte & Vrije Tijd onderzoek naar gedaan. We bespreken in deze rapportage enkele relevante resultaten. Zo is relevant om te zien welke activiteiten Zuid-Hollanders graag doen, welke activiteiten zij het liefst zouden willen doen, welke voorzieningen zij gebruiken en welke voorzieningen zij missen. Voor verdere informatie en cijfers naar achtergrondkenmerken kan het [oorspronkelijke rapport](#) worden geraadpleegd.

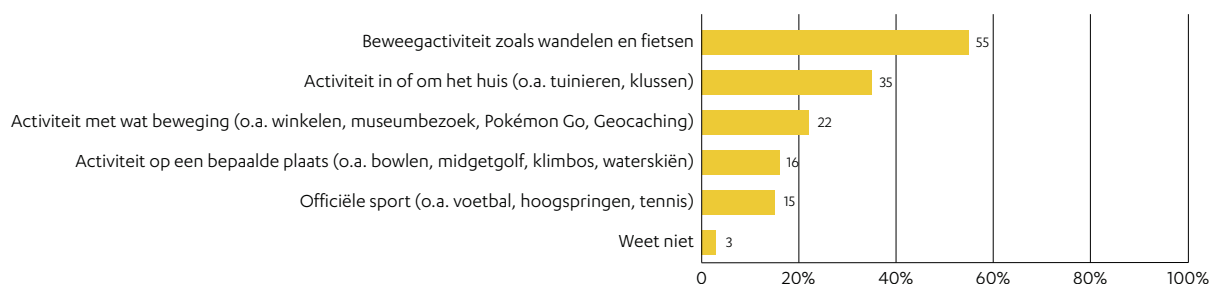
Figuur 3.4 toont welke activiteiten de inwoners van Zuid-Holland aanspreken. Hierbij gaat het vooral om actieve buitenactiviteiten (77%), het bezoeken van natuur, of rustige recreatie. Het bezoeken van sportwedstrijden of sportevenementen spreekt Zuid-Hollanders het minst aan. Ouderen vinden actieve buitenactiviteiten relatief het leukst (75%), terwijl mensen met een lichamelijke beperking dit relatief minder aansprekend vinden (67%) (niet in de figuur).

Figuur 3.4 Aandeel inwoners (18 – 79 jaar) van Zuid-Holland (%) dat een bepaalde activiteit in de buitenruimte aansprekend vindt (2020), n = 5.148



Bron: Mulier Instituut en Bureau voor Ruimte & Vrije Tijd, 2020. Bewerking: Mulier Instituut.

Figuur 3.5 Aandeel inwoners (18 – 79 jaar) van Zuid-Holland (%) dat een bepaalde activiteit ziet als ideaal, wanneer zij hun gebruikelijke activiteiten buiten beschouwing laten (2020), n = 5.148

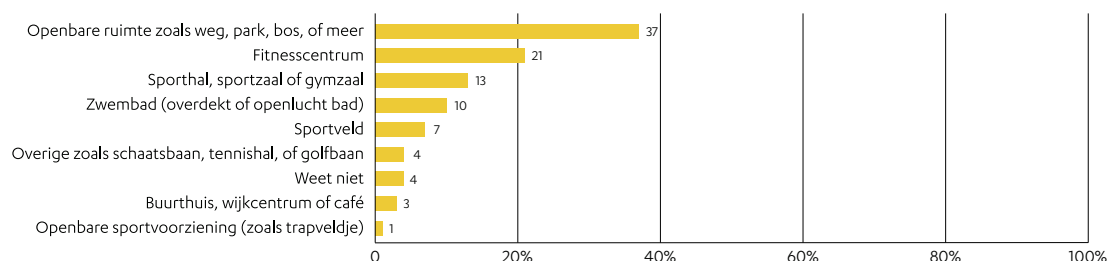


Bron: Mulier Instituut en Bureau voor Ruimte & Vrije Tijd, 2020. Bewerking: Mulier Instituut.

Wanneer de inwoners van Zuid-Holland volledig zelf mogen kiezen, ziet het beeld er anders uit (figuur 3.5). Beweegactiviteiten als wandelen en fietsen (maar ook dansen of skaten) hebben nog steeds de voorkeur, maar het aandeel inwoners dat deze activiteiten het liefst doet is wel lager (55%). Zuid-Hollanders zien het doen van een officiële sport het minst vaak als een ideale activiteit (15%). Dit verschilt echter wel onder verschillende groepen. Zo vindt 22 procent van de inwoners met een niet-westerse migratieachtergrond het ideaal om een officiële sport te beoefenen, tegenover slechts 5 procent van de ouderen (niet in de figuur). Een beweegactiviteit als wandelen of fietsen is onder elke groep de favoriet, maar personen met een lagere sociaaleconomische status doen ook graag een activiteit in of om het huis (44%) (niet in de figuur).

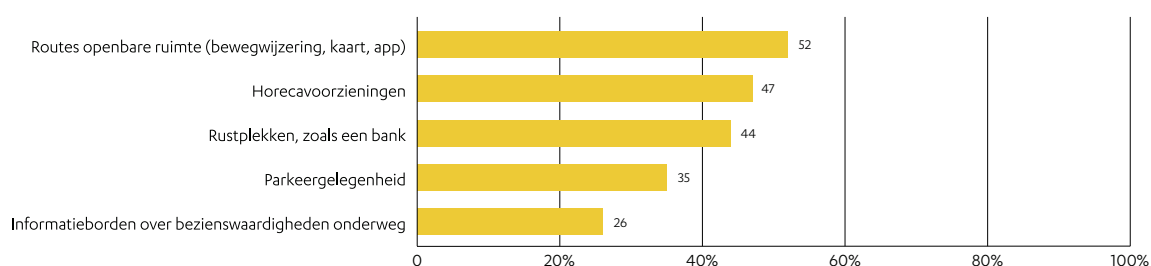
Als de inwoners van Zuid-Holland sporten of bewegen, doen zij dit het liefst in de openbare ruimte (37%, figuur 3.6). Dit onderstreept het belang de openbare ruimte hier goed op in te richten. Ook het fitnesscentrum (21%) is een graag bezochte plek om te sporten. Het aandeel Zuid-Hollanders dat het liefst sport of beweegt in een openbare sportvoorziening, zoals een trapveldje of voetbalkooi, is het kleinste (1%). Gezien de voorkeur van de inwoners van Zuid-Holland om in de openbare ruimte te sporten, is dit opvallend. Wellicht maken vooral kinderen en jongeren gebruik van dergelijke sportvoorzieningen. Deze groep is in het onderzoek niet meegenomen. Vooral ouderen sporten of bewegen graag in de openbare ruimte (43%). Personen met een niet-westerse achtergrond zien dit minder vaak als ideaal (24%; niet in de figuur). Zij sporten juist liever in een fitnesscentrum (28%).

Figuur 3.6 Aandeel inwoners (18 – 79 jaar) van Zuid-Holland (%) dat het liefst gebruik maakt van een specifieke plek om te sporten of te bewegen (2020), n = 5.148



Bron: Mulier Instituut en Bureau voor Ruimte & Vrije Tijd, 2020. Bewerking: Mulier Instituut.

Figuur 3.7 Aandeel inwoners (18 – 79 jaar) van Zuid-Holland (%) dat gebruikmaakt van een voorziening (top 5) wanneer zij actief buiten recreëren (2020), n = 5.148

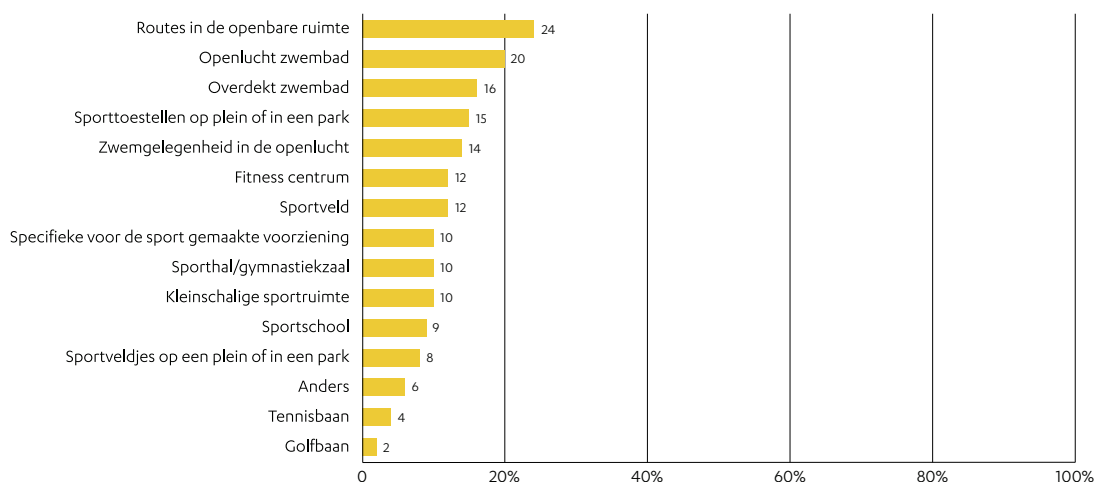


Bron: Mulier Instituut en Bureau voor Ruimte & Vrije Tijd, 2020. Bewerking: Mulier Instituut.

Wanneer Zuid-Hollanders actief zijn in de buitenruimte, gebruiken zij hier verschillende voorzieningen voor. In figuur 3.7 is de top 5 meest gebruikte voorzieningen te zien. Routes, specifiek voorzieningen om deze aan te geven, worden het meest gebruikt (52%). Ook horecavoorzieningen (47%) en rustplekken (44%) worden relatief veel gebruikt. Routeaanwijzingen worden het meest gebruikt door ouderen (57%) (niet in het figuur). Inwoners met een lichamelijke beperking, chronische aandoening, lage sociaaleconomische status of een migratieachtergrond maken relatief vaker gebruik van een rustplek (48 à 51%) (niet in de figuur).

Over voorzieningen voor sport of recreatie die worden gemist, zijn de inwoners van Zuid-Holland verdeeld (figuur 3.8). Routes in de openbare ruimte (24%), openluchtzwembaden en overdekte zwembaden (16%) worden het vaakst gemist. In golfbanen en tennisbanen lijkt voor vrijwel alle inwoners voldoende te worden voorzien: respectievelijk 2 procent en 4 procent van de inwoners ziet het ontbreken daarvan als een gemis. Vooral inwoners met een chronische aandoening missen routes in de openbare ruimte (29%). Zwembaden (zowel in de open lucht als overdekt) worden het meest gemist door inwoners met een lichamelijke beperking (25%; niet in de figuur).

Figuur 3.8 Aandeel inwoners (18 – 79 jaar) van Zuid-Holland (%) dat een bepaalde voorziening voor sport of recreatie mist (2020), n = 5.148



Bron: Mulier Instituut en Bureau voor Ruimte & Vrije Tijd, 2020. **Bewerking:** Mulier Instituut.

Concluderend hebben verschillende doelgroepen verschillende behoeften. Ze hebben met elkaar gemeen dat ze om te bewegen graag gebruik maken van de openbare ruimte. Om deze zo in te richten dat deze alle inwoners uitnodigt tot sport en bewegen, moet rekening gehouden worden met hun voorkeuren en de mogelijkheden die de groepen hebben om bepaalde activiteiten te ondernemen. Speciale aandacht moet er zijn voor ouderen, mensen met een lichamelijke beperking of een chronische aandoening, en een lage sociaaleconomische status (Mulier Instituut en Bureau voor Ruimte & Vrije Tijd, 2020, p. 42). Dit is overeenkomstig met landelijke trends en ontwikkelingen zoals beschreven in hoofdstuk 2.

- Actief transport is een belangrijke manier om te bewegen. Zuid-Hollanders verplaatsen zichzelf ongeveer evenveel op een actieve manier (per fiets, te voet) als de gemiddelde Nederlander.
- Fietsen doet men vooral voor utilitaire doeleinden. Ook lopen doen Zuid-Hollanders vooral om naar alledaagse bestemmingen te komen. Ze doen dit echter relatief wat meer in hun vrije tijd dan fietsen.
- In Nederland wordt ongeveer 37 procent van de ritten van minder dan 7,5 kilometer met de fiets gemaakt. In Zuid-Holland ligt dit percentage in de meeste gemeenten lager. Daar staat tegenover dat er relatief veel wordt gelopen. De fiets wordt relatief minder gepakt voor ritten tot 15 kilometer.
- In steden verliest de auto terrein; goed nieuws voor fietsers en voetgangers. In het buitengebied wordt men juist steeds afhankelijker van de auto.

- Er valt nog veel te winnen in Zuid-Holland wanneer het gaat om korte ritten, die nu nog vaak met de auto worden afgelegd. De uitdaging is het verleiden van Zuid-Hollanders de auto vaker te laten staan, en te verruilen voor de fiets, het openbaar vervoer (in combinatie met lopen), of een combinatie van fietsen en het openbaar vervoer;
- Het lijkt niet zinvol om het stimuleren van actief vervoer specifiek te richten op mannen of vrouwen of op mensen met een bepaald opleidingsniveau. De onderlinge verschillen tussen deze groepen zijn klein.
- Stimuleren van actief vervoer bij niet-westerse migranten is zinvol, maar het is de vraag of dat gericht moet zijn op fietsen, wat deze groep nog relatief weinig doet, of juist op lopen, wat personen met een niet-westerse migratieachtergrond juist al relatief veel doen.
- Vanaf 18 jaar neemt de tijd die men fietst drastisch af. Juist in deze levensfase kan het stimuleren van actief verplaatsen zinvol zijn.
- Mensen die veel uren per week werken, lopen en fietsen minder lang naar hun werk dan mensen die minder uren per week werken. Mogelijk kunnen mensen die veel werken gestimuleerd worden meer te bewegen tijdens het werk.
- Ook in het buitengebied liggen veel kansen om het gebruik van actief transport te bevorderen, bijvoorbeeld door te investeren in de bereikbaarheid van voorzieningen te fiets en te voet, en een goed ov-netwerk. Als werk en voorzieningen dichterbij zijn, zullen mensen eerder gaan lopen of fietsen, mede in het licht van de wet van behoud van reistijd.

3.1.4 Utilitair bewegen

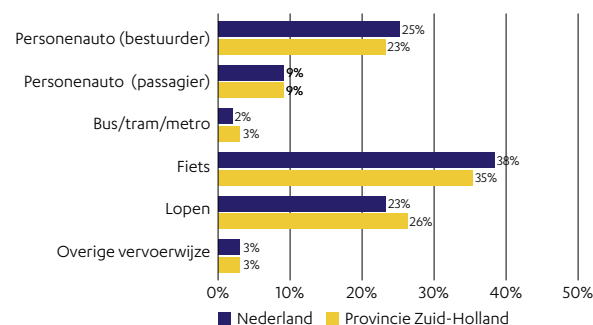
Om de beweegnorm te halen is het zowel van belang dat mensen voldoende recreatief of sportief bewegen (al dan niet in de openbare ruimte) als dat ze hun dagelijkse verplaatsingen zoveel mogelijk te voet of per fiets doen. In principe geldt dat hoe meer mensen zich lopend of fietsend verplaatsen, hoe beter dat is voor hun eigen gezondheid en die van anderen. Het belang van voldoende lopen en fietsen is reeds onderstreept in figuur 3.2 in paragraaf 3.1.1 waarin te zien is dat ruim 70% van de Nederlanders wekelijks wandelt, 50% wekelijks fietst en 50% wekelijks sport. Deze subparagraaf gaat in op welk deel van de verplaatsingen die mensen dagelijks maken op een actieve wijze, dus te fiets of te voet, wordt gedaan. En daarnaast hoeveel tijd Zuid-Hollanders besteden aan die verplaatsingen. Uit oogpunt van gezondheid gaat het immers niet zozeer om het aantal verplaatsingen, maar vooral om de beweegtijd en -intensiteit die met die verplaatsingen gemoeid is.

Aandeel ritten per fiets en te voet

Als vuistregel kan gesteld worden dat verplaatsingen tot een afstand van 7,5 km voor het merendeel van de mensen in beginsel goed per fiets en tot een afstand van 2 km lopend kunnen worden afgelegd. In figuur 3.9 is het aandeel van elke vervoerswijze voor verplaatsingen tot 7,5 km gemiddeld per persoon per dag in Nederland en de provincie

Zuid-Holland weergegeven (CBS, Statline, 2019). Er is voor cijfers van 2019 gekozen als laatste niet door de Covid-epidemie beïnvloed jaar.

Figuur 3.9 Aandeel vervoerswijzen voor verplaatsingen tot 7,5 km gemiddeld per persoon per dag in Nederland en in de provincie Zuid-Holland

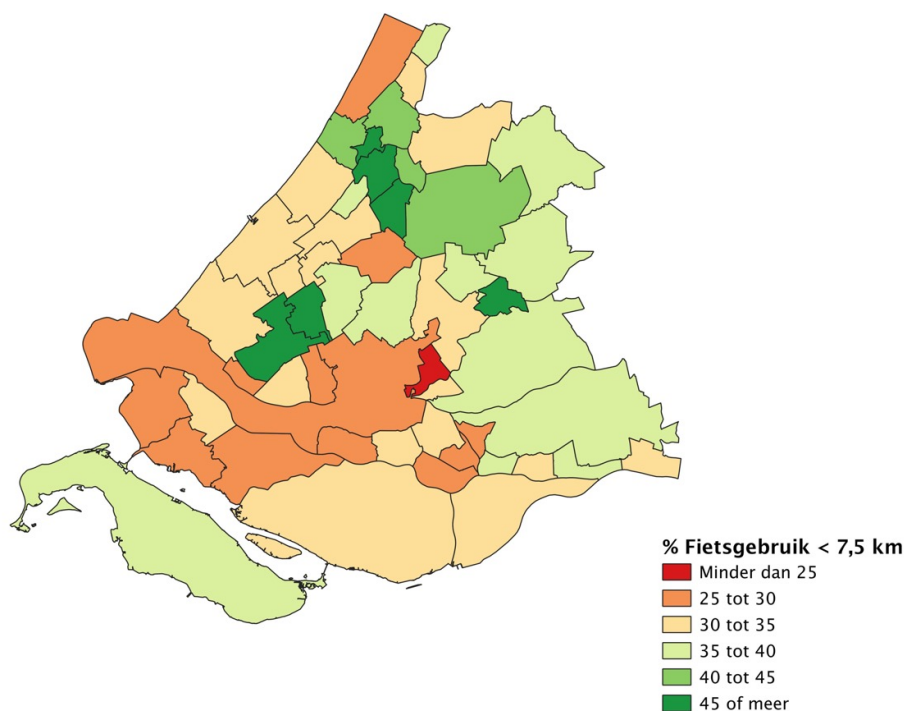


Bron: 2019; CBS Statline

Het blijkt dat lopen een aandeel heeft van ongeveer 25% en fietsen van 35% van alle verplaatsingen. Zuid-Holland wijkt niet veel af van Nederland als geheel. Dat is geen slechte score maar nog altijd neemt 32% de auto voor deze korte verplaatsingen, daar is dus winst te halen als je mensen meer wilt laten bewegen.

Op kaart 3.4 en kaart 3.5 is het aandeel ritten te zien dat voor afstanden tot 7,5 km respectievelijk 15 km per fiets werd afgelegd.

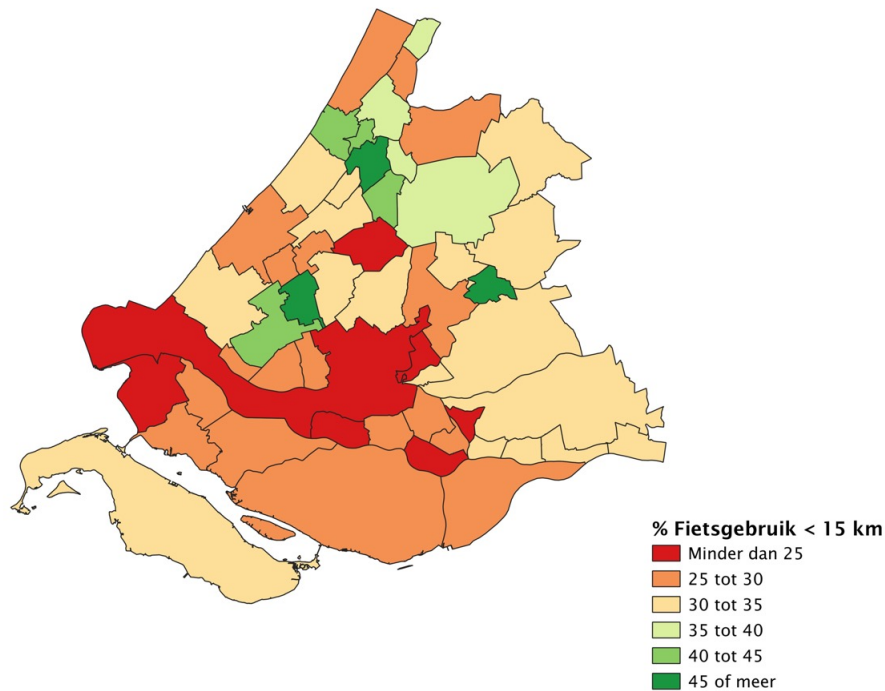
Kaart 3.4 Aandeel ritten (in %; < 7,5 km) dat per fiets wordt afgelegd in Zuid-Hollandse gemeenten, 2015 – 2019.



Bron: CBS, OViN (2015-2017) en ODin (2018 - 2019). Kaartvervaardiging: Mulier Instituut.

Bij ritten tot 7,5 km heeft de fiets gemiddeld een aandeel van 38 procent in Nederland als geheel. Zuid-Holland zit daar met gemiddeld 35% wat onder. Maar in 29 van de 52 gemeenten wordt minder dan 35 procent van de ritten van minder dan 7,5 km per fiets afgelegd. In Capelle aan den IJssel wordt de fiets voor dergelijke ritten relatief het minst gebruikt, namelijk voor slechts 22,1 procent van de ritten. In tien gemeenten, waaronder de gemeenten Leiden, Delft en Gouda, wordt minstens 40 procent van de ritten tot 7,5 km per fiets afgelegd. Deze gemeenten kunnen zich meten aan gemeenten in vooral Utrecht, Overijssel en Friesland, waar juist relatief veel utilitair wordt gefietst.

Kaart 3.5 Aandeel ritten (in %; < 15 km) dat per fiets wordt afgelegd in Zuid-Hollandse gemeenten, 2015 – 2019



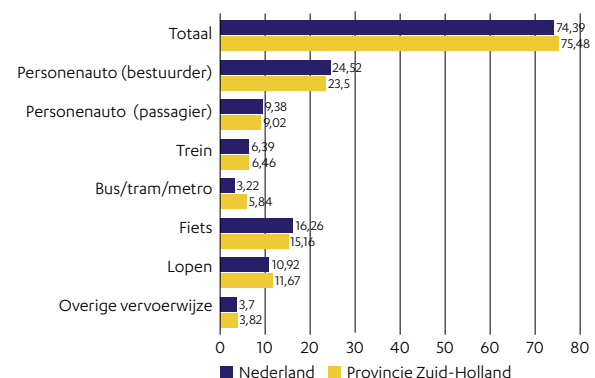
Bron: CBS, OVIn (2015-2017) en ODin (2018 – 2019). Kaartvervaardiging: Mulier Instituut.

Als we ook de ritten tot 15 kilometer meenemen wordt de fiets relatief wat minder vaak gebruikt: gemiddeld gaat het in Nederland om een aandeel van 35 procent. Zuid-Holland zit daar met gemiddeld 32% wat onder. In 25 van de 52 Zuid-Hollandse gemeenten gaat het om minder dan dertig procent van de ritten. In slechts 7 gemeenten stappen mensen voor minstens 40 procent van de ritten tot 15 kilometer op de fiets.

Tijd besteed aan actieve verplaatsingen

Uit oogpunt van gezondheid gaat het niet zozeer om het aantal verplaatsingen, maar vooral om de tijdsduur die met die verplaatsingen gemoeid is. In figuur 3.10 is de tijdsduur te zien die iedereen gemiddeld per dag reist, in totaal en per vervoerwijze. Ook hier is voor cijfers van 2019 gekozen als laatste niet door de Covid-epidemie beïnvloed jaar.

Figuur 3.10 Gemiddelde reisduur inwoners Nederland en Zuid-Holland naar vervoerswijze, per dag in minuten (2019)



Bron: CBS StatLine)

Het blijkt dat inwoners van Zuid-Holland gemiddeld rond 75 minuten per dag reizen, waarvan ruim 15 minuten per fiets en bijna 12 minuten te voet. Daarbij moet worden aangetekend dat alleen de

hoofdvervoerswijze wordt geregistreerd, een verplaatsing per fiets of te voet als voor- en natransport naar het ov of naar een parkeerplaats wordt hierbij genegeerd. In werkelijkheid is de reisduur per fiets en te voet dus hoger. Er zijn geen grote verschillen waarneembaar tussen Zuid-Holland en Nederland als geheel.

De cijfers met betrekking tot de tijd die mensen lopen en fietsen zijn echter niet eenduidig. Zo wandelen volgens cijfers van het CBS en het RIVM (2017) volwassenen in Nederland gemiddeld circa 4 uur per week, ofwel ruim 35 minuten per dag. Bij fietsen is dit voor volwassenen gemiddeld zo'n 3 uur per week, ofwel ruim 25 minuten per dag. Ter vergelijking: volwassenen sporten gemiddeld ook circa 3 uur per week, ofwel ook ruim 25 minuten per dag.

En volgens de publicatie Loopfeiten van het KIM (De Haas en Hamersma, 2019) lopen wij in Nederland 3,9 miljard kilometer per jaar, waarvan twee derde recreatief. Uitgaande van een gemiddelde loopsnelheid van 3,9 km/u en 17,3 miljoen inwoners in 2019 gaat het omgerekend 10 loopminuten per dag. Volgens de publicatie Fietsfeiten van het KIM (De Haas en Hamersma, 2020) fietsen wij gemiddeld 3,0 km per Nederlander per dag. Bij een gemiddelde snelheid van 15 km/u is dit ook 10 minuten per dag.

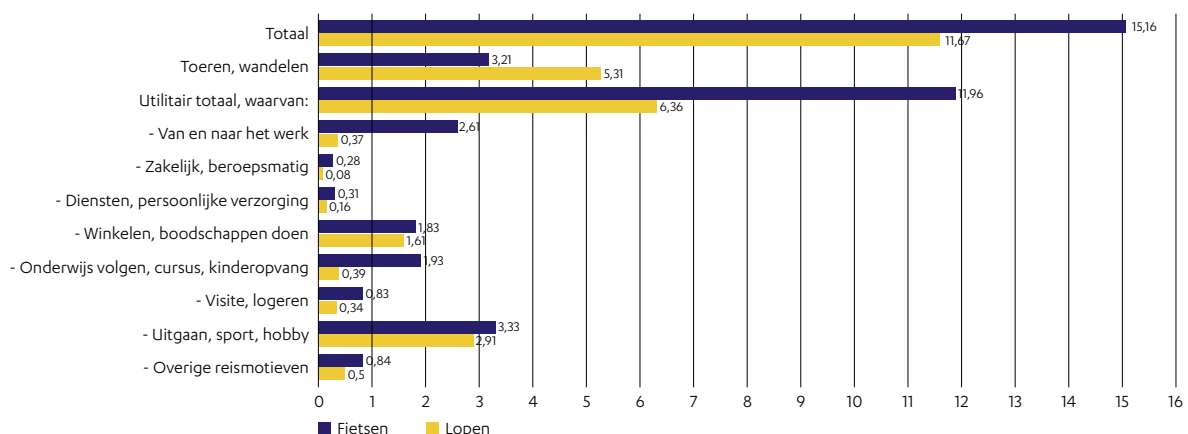
Uit beweegoogpunt blijkt het zeer effectief om te stimuleren dat mensen zoveel mogelijk op actieve wijze naar dagelijkse bestemmingen gaan zoals winkels, werk, school, familie en vrienden, recreatieve voorzieningen en sportvoorzieningen. In figuur 3.11 is te zien met welke motieven de inwoners van Zuid-Holland zich dagelijks fietsend of lopend verplaatsen.

Van de ruim 15,2 minuten die dagelijks worden gefietst betreft het 12,0 minuten utilitaire verplaatsingen (met diverse motieven) en 3,2 minuten toeren. Van de 11,7 minuten die men dagelijks loopt doet men dit 6,4 minuten vanuit diverse utilitaire motieven en 5,3 minuten om te wandelen (de cijfers voor 'van en naar het werk' en 'zakelijk, beroepsmatig' ontbreken in de gegevens, maar omvatten tezamen 0,45 minuten). Waarschijnlijk is het verschil tussen utilitaire verplaatsingen en recreatieve verplaatsingen nog groter omdat vooral utilitaire verplaatsingen, zoals voor- en natransport bij ov-gebruik, in deze cijfers worden onderschat. Toeren en wandelen zal vaker, zo niet altijd, gezien worden als hoofdverplaatsing. Dit sluit ook aan bij de conclusie uit H2.2.1 dat de hoeveelheid beweegtijd per week voor mensen in de werkende leeftijd vooral bestaat uit actief vervoer van en naar het werk en in veel mindere mate uit recreatief lopen en fietsen.

Verschillen naar persoonskenmerken

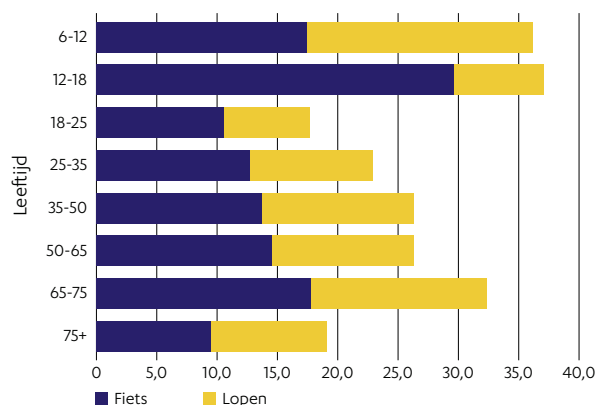
Om te kunnen bepalen of het zinvol is om het stimuleren van bewegen bij utilitaire verplaatsingen in het bijzonder te richten op specifieke doelgroepen is inzichtelijk gemaakt wat de verschillen zijn naar diverse persoonskenmerken. In de figuren 3.12 tot en met 3.16 is de tijdsduur dat mensen zich actief per fiets en te voet verplaatsen opgenomen naar achtereenvolgens leeftijd, geslacht, migratieachtergrond, onderwijsniveau en maatschappelijke participatie. Uit oogpunt van genoeg bewegen maakt het in grote lijnen niet uit of er gefietst of gelopen wordt, ze zijn daarom in de staafdiagrammen bij elkaar opgeteld.

Figuur 3.11 Gemiddelde reisduur inwoners Zuid-Holland per fiets en lopend naar verplaatsingsmotief, per dag in minuten (2019)



Bron: CBS StatLine

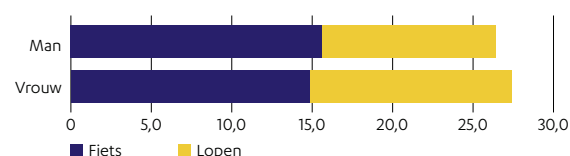
Figuur 3.12 Gemiddelde reisduur inwoners Zuid-Holland per fiets en lopend naar leeftijd, per dag in minuten (2019)



Bron: CBS StatLine

Wat opvalt is dat jonge kinderen van 6-12 jaar nog relatief veel lopen én fietsen, dat jongeren van 12-18 jaar veel fietsen maar veel minder lopen en dat vanaf 18 jaar ook het fietsen een stuk minder wordt. Dit lijkt naast de levensfase waarin ze zitten voor een deel samen te hangen met de beschikbaarheid van een auto vanaf het 18^e levensjaar. Juist in deze levensfase kan het stimuleren van actief verplaatsen zinvol zijn.

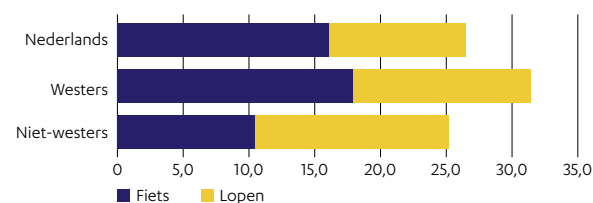
Figuur 3.13 Gemiddelde reisduur inwoners Zuid-Holland per fiets en lopend naar geslacht, per dag in minuten (2019)



Bron: CBS StatLine

De verschillen tussen mannen en vrouwen zijn beperkt. Mannen fietsen gemiddeld bijna 1 minuut langer per dag, vrouwen lopen daarentegen bijna gemiddeld 2 minuten langer per dag. Er lijkt echter geen aanleiding om het stimuleren van bewegen specifiek op mannen of vrouwen te richten.

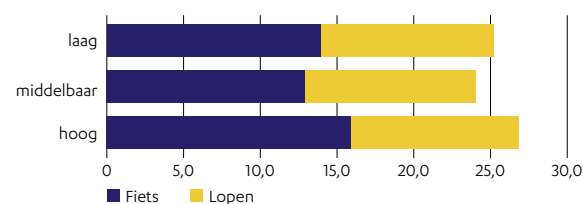
Figuur 3.14 Gemiddelde reisduur inwoners Zuid-Holland per fiets en lopend naar migratieachtergrond, per dag in minuten (2019)



Bron: CBS StatLine

Het blijkt dat vooral niet-westerse migranten aanzienlijk minder fietsen, 5,5 minuten korter dan mensen met een Nederlandse achtergrond en zelfs 7,5 minuten korter dan migranten met een westerse achtergrond. Daar staat tegenover dat niet-westerse migranten gemiddeld ruim 4 minuten meer lopen dan mensen met een Nederlandse achtergrond. Per saldo fietsen en lopen mensen met een niet-westerse achtergrond dus 1 minuut minder dan mensen met een Nederlandse achtergrond. Westerse migranten fietsen en lopen het meest, meer dan 5 minuten meer dan mensen met een Nederlandse achtergrond. Dat kan er mee te maken hebben dat onder deze groep ook veel kenniswerkers zitten. Stimuleren van actieve mobiliteit bij niet-westerse migranten lijkt dus zinvol, waarbij het de vraag is of dat vooral gericht dient te zijn op fietsen, wat deze groep nog relatief weinig doet, of juist op lopen, wat personen met een niet-westerse migratieachtergrond juist al relatief veel doet.

Figuur 3.15 Gemiddelde reisduur inwoners Zuid-Holland per fiets en lopend naar onderwijsniveau, per dag in minuten (2019)

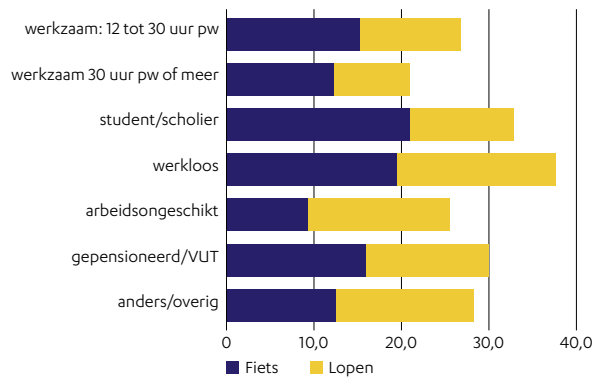


Bron: CBS StatLine

Wat opvalt is dat het opleidingsniveau maar beperkt van invloed lijkt te zijn op het aantal minuten dat men fietst en loopt. Er zijn wel kleine verschillen. Zowel mensen met een lager als een hoger opleidingsniveau blijken meer te fietsen waarbij hoger-opgeleiden 3 minuten langer fietsen dan middelbaar opgeleiden. Met betrekking tot het aantal minuten lopen zijn er geen grote verschillen.

Er lijkt geen aanleiding het stimuleren van lopen speciaal te richten op mensen met een bepaald opleidingsniveau.

Figuur 3.16 Gemiddelde reisduur inwoners Zuid-Holland per fiets en lopend naar maatschappelijke participatie, per dag in minuten (2019)



Bron: CBS StatLine

Er zijn flinke verschillen waar te nemen in het gemiddelde aantal minuten fietsen en lopen per dag als je kijkt naar de maatschappelijke participatie van mensen. In zijn algemeenheid kan gezegd worden dat hoe meer mensen werken hoe minder lang ze fietsen en lopen naar hun werk. Oorzaken kunnen zijn dat ze minder tijd hebben om recreatief te bewegen, maar het zou ook kunnen komen doordat ze gemiddeld dichterbij hun werk wonen, als je minder dagen per week werkt aanvaard je eerder een langere reisafstand tot het werk. Het stimuleren van bewegen zou daarom extra gericht kunnen worden op mensen die 30 uur per week of meer werken. Mogelijk zijn er bij deze groep kansen om bewegen tijdens het werk te stimuleren, zoals lunchwandelen, vergaderwandelen en het tijdens het werk meer gebruik maken van de fiets.

Wet van behoud van reistijd en verplaatsingen

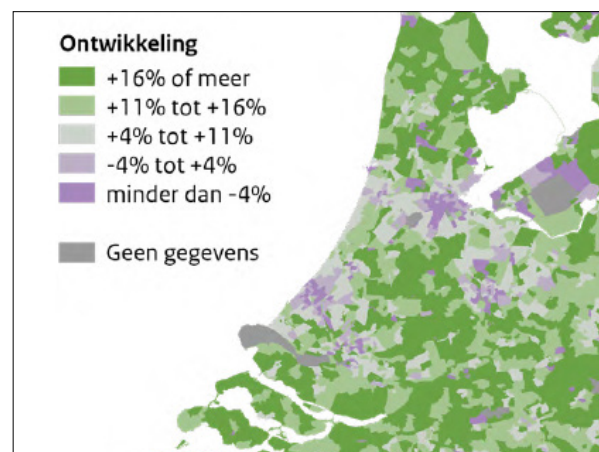
Stimuleren van fietsen en lopen voor dagelijkse verplaatsingen is nog interessanter als je kennisneemt van de 'wet van behoud van reistijd en verplaatsingen' (ook wel Brever-wet). Het betreft een verkeerskundig principe dat in 1977 door Geurt Hupkes werd beschreven en onderbouwd is door data. De wetmatigheid houdt in dat een persoon altijd een vrijwel constante hoeveelheid van zijn tijd besteedt aan reizen. Al decennialang wordt over de gehele wereld zo'n 70 tot 90 minuten per dag gereisd (verdeeld over verschillende verplaatsingen en vervoermiddelen), zonder dat dit reistijdbudget veel verandert in tijd. Echter, in die 1,5 uur is men door de jaren wel steeds grotere afstanden gaan afleggen

doordat de snelheid van vervoermiddelen is toegenomen en verbeterde of meer infrastructuur beschikbaar is gekomen. Hieruit volgt dat als de afstand tussen woningen en bestemmingen kleiner wordt er naar verwachting eerder en meer verplaatsingen te voet of per fiets worden afgelegd.

Autobezit in Zuid-Holland

Meer lopen en fietsen kan ook gestimuleerd worden door het autobezit te ontmoedigen of te beperken. Als mensen geen auto (of geen 2 auto's) voor de deur hebben staan zullen ze zich eerder te voet of per fiets verplaatsen, al dan niet in combinatie met het ov. Uit de publicatie 'Het wijdverbreide autobezit in Nederland' van het Kennisinstituut voor Mobiliteit (Zijlstra et al, 2022) blijkt dat de auto terrein verliest in groot- en binnenstedelijke gebieden, maar daarbuiten niet. In figuur 3.17 is de ontwikkeling van het particulier autobezit weergegeven voor Zuid-Holland en omgeving.

Figuur 3.17 Ontwikkeling particulier autobezit. Verschil 2007 en 2018 in auto's per inwoner (2022)



Bron: Kennisinstituut voor Mobiliteit

Dat het autobezit toeneemt in het buitenstedelijk gebied komt o.a. door de vershraling van het algemene voorzieningenniveau, waaronder ook van het ov. Omgekeerd betekent dit dat als het beleid gericht is op stopzetten van de vershraling en versterken van het voorzieningenniveau de omstandigheden voor lopen en fietsen, ook in combinatie met ov, zullen verbeteren.

3.2 Kenmerken van de inwoners

Zoals in hoofdstuk 2 is vastgesteld, hangen individuele kenmerken nauw samen met sport- en beweegdeelname. Deze paragraaf is daarom gericht op de kenmerken van de bewoners van Zuid-Holland. Hierbij richten we ons op de leeftijdsopbouw,

sociaaleconomische status (SES) en financiële welvaart (WOA), levensverwachting, ervaren gezondheid, mentaal welzijn, het aandeel inwoners met een beperking en/of chronische aandoening en de culturele achtergrond.

3.2.1 Leeftijdsopbouw en sport- en bewegegedrag

- De leeftijdsopbouw van de Zuid-Hollandse bevolking komt overeen met die van Nederland als geheel. Wel zijn er op lagere ruimtelijke niveaus (gemeente, wijk, buurt) verschillen. Elke gemeente, wijk en buurt heeft hiermee andere aandachtspunten op het gebied van beleid ter bevordering van sport en beweging. Ouderen hebben bijvoorbeeld andere behoeften dan kinderen of studenten;
- De bevolking van Zuid-Holland zal groeien en vergrijzen. Ouderen voldoen minder vaak aan de beweegrichtlijnen, hoewel ze relatief veel wandelen.

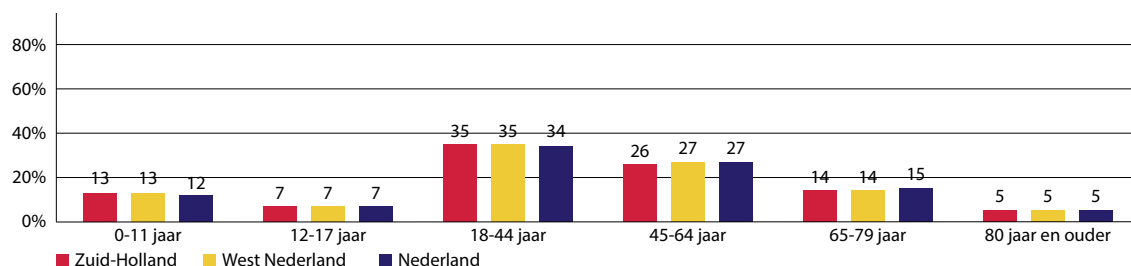
- Beleid ter bevordering van sport en beweging moet maatwerk zijn, afgestemd op specifieke doelgroepen;
- Extra aandacht is nodig voor ouderen. Hierbij is het bevorderen van lopen en fietsen aan te bevelen. Dit zijn beweegactiviteiten die ouderen vaak nog kunnen en graag doen.

De leeftijdsopbouw van de bevolking van de provincie Zuid-Holland is erg vergelijkbaar met de leeftijdsopbouw van West-Nederland en Nederland als geheel (figuur 3.18). Het verschil met West-Nederland en Nederland is hoogstens een procent. Op gemeenteniveau bestaan er wel duidelijke verschillen. Zo is de bevolking van Westvoorne relatief wat ouder, kent Delft als studentenstad een relatief hoog aandeel 18 – 44-jarigen, en wonen in Hendrik-Ido-Ambacht en Lansingerland juist relatief veel kinderen.

Een overzicht van de cijfers per gemeente is te vinden in bijlage b2.1. De leeftijdsopbouw is relevant om beleid zo specifiek mogelijk af te kunnen stemmen op de behoeften van verschillende leeftijdsgroepen. Zo zullen voor een wijk met veel ouderen andere aanpassingen nodig zijn om er een beweegvriendelijke omgeving van te maken dan voor een wijk met veel kinderen en jongeren, zoals in hoofdstuk 2 is beschreven: interventies in de openbare ruimte hebben verschillende effecten op verschillende doelgroepen. Ook verschillende leeftijdsgroepen vragen om verschillend beleid.

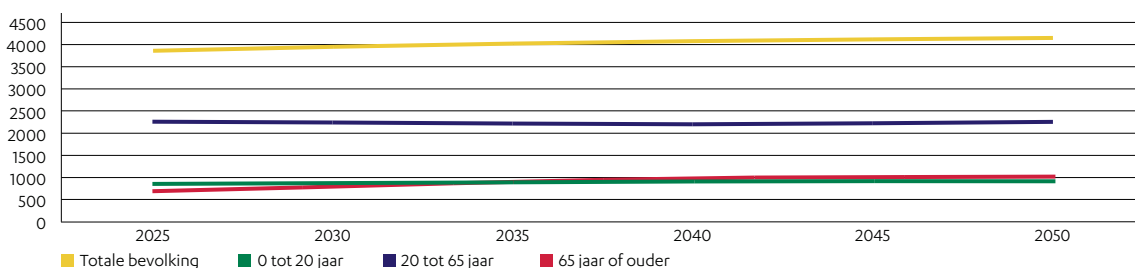
Figuur 3.19 laat zien hoe de leeftijdsopbouw van de Zuid-Hollandse bevolking zich mogelijk zal ontwikkelen tot en met 2050. Te zien is dat de totale bevolking zal groeien van circa 3,9 miljoen inwoners in 2025 tot circa 4,4 miljoen inwoners in 2050. Naar verwachting zal de druk op (sport)voorzieningen in de provincie hierdoor toenemen (zie ook de vorige paragraaf). Alle leeftijdsgroepen zullen groeien, maar de groei van de groep inwoners onder de twintig jaar lijkt af te vlakken in de periode 2040 tot en met 2050. Over de periode tot 2025 groeit deze groep met twaalf procent. Daarentegen maakt de groep inwoners van 65 jaar of ouder een gestage groei door: tussen 2025 en 2050 groeit deze groep met circa 37 procent. De vergrijzing van de bevolking lijkt in Zuid-Holland tot en met in ieder geval 2050 door te zetten. Ook zal de groep tussen de 20 en 65 jaar toenemen: met name tussen 2040 en 2050 is er groei te zien. In de periode 2025 tot en met 2050 zal deze leeftijdsgroep toenemen met bijna 6 procent. Deze groep vormt circa de helft van de totale bevolking van Zuid-Holland. Dit heeft op den duur implicaties voor beleid. Van ouderen is bekend dat zij gemiddeld minder vaak voldoen aan de beweegrichtlijnen dan jongere leeftijdsgroepen. Vooral 75-plussers voldoen relatief minder vaak aan de beweegrichtlijnen (CBS, 2022a). Toekomstig beleid moet er dan ook op gericht zijn meer sportdeelname en beweging onder deze groep te stimuleren.

Figuur 3.18 Bevolkingsopbouw naar leeftijdsgroep provincie Zuid-Holland, regio West-Nederland en Nederland in 2022 (in procenten)



Bron: CBS, bevolking op 1 januari 2022. Bewerking: Mulier Instituut.

Figuur 3.19 Bevolkingsopbouw en -prognose (x 1000) naar leeftijd van de provincie Zuid-Holland, 2020 tot en met 2050 (absoluut)



Bron: CBS, Regionale prognose 2020-2050, 2019. Bewerking: Mulier Instituut.

Vanwege dit afwijkende beweeggedrag onder ouderen is het interessant om nader in te gaan op het beweeggedrag van deze groep. Ouderen sporten overwegend flink minder vaak dan jongere Nederlanders: circa 56 procent van de Nederlanders van 18 tot en met 64 jaar sport wekelijks, tegenover circa 37 procent van de Nederlanders van 65 jaar en ouder (CBS & RIVM, 2022b). Op het gebied van bewegen zijn de verschillen minder groot. 42 procent van de 65-plussers voldoet aan de beweegrichtlijnen. Onder Nederlanders van 18 tot en met 64 jaar is dit 48 procent (CBS & RIVM, 2022a). Ouderen hebben hiermee een flinke inhaalslag gemaakt, want in de afgelopen jaren was de kloof in beweeggedrag tussen oudere en jongere Nederlanders groter.

3.2.2 Sociaaleconomische status en financiële welvaart

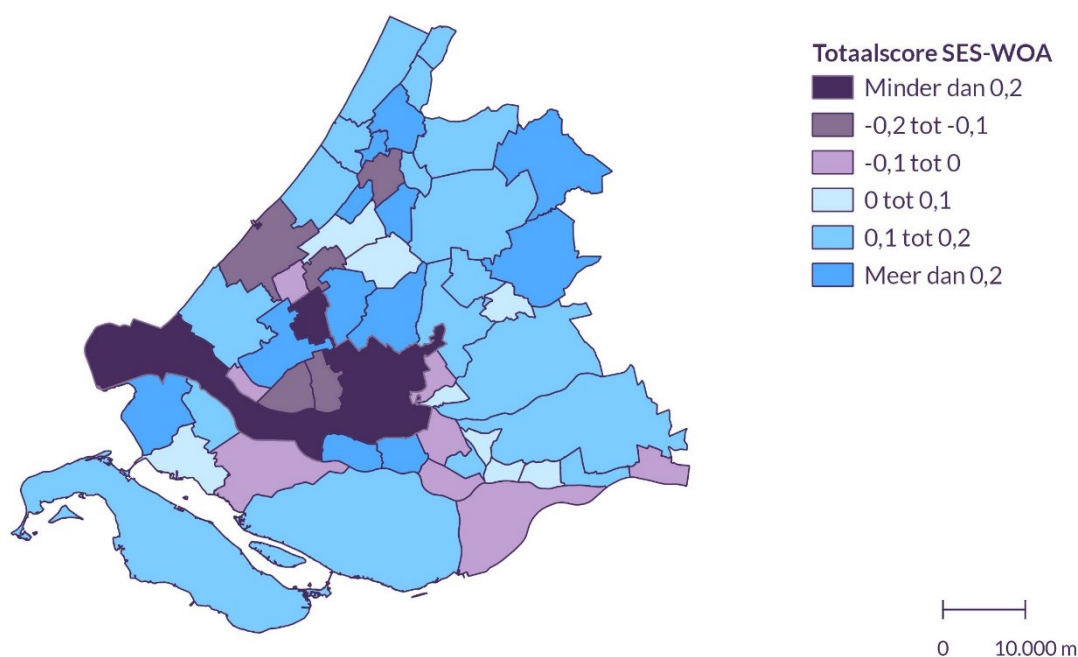
- Een lage mate van financiële welvaart (SES-WOA) gaat vaak gepaard met een lagere sport- en beweegdeelname. In vooral de grote gemeenten in Zuid-Holland is de gemiddelde SES-WOA laag.
- Wel bestaat er binnen de gemeenten veel spreiding en varieert de financiële welvaart ook binnen wijken en buurten.

- Sport- en beweegbeleid rondom welvaart moet vooral doelgroepsgericht zijn en niet zozeer gebiedsgericht vanwege de verschillen binnen wijken en buurten.

Uit verschillende studies is bekend dat sociaaleconomische status (SES) en financiële welvaart sterk samenhangen met sport- en beweeggedrag en gezondheid (zie paragraaf 2.2). Personen met een lagere SES doen veelal minder aan sport en beweging. Onder kinderen ligt dit anders: zij bewegen juist vaak meer dan hun leeftijdsgenoten uit gezinnen met een hogere SES. De sociaaleconomische status van een gemeente, wijk of buurt wordt echter door meer kenmerken bepaald dan alleen welvaart, opleidingsniveau en arbeidsverleden, zoals traditionele SES-scores worden berekend. Vooral de sociale component blijft in dergelijke berekeningen onderbelicht. De SES-WOA-scores van het CBS combineren cijfers over welvaart, opleidingsniveau en arbeidsmarktdeelname tot één score, die financiële welvaart en sociaaleconomische status combineert (CBS, z.d.).

Kaart 3.6 geeft de SES-WOA-scores voor gemeenten in Zuid-Holland weer. Hoe hoger de score, des te groter is de gemiddelde financiële welvaart van huishoudens in de betreffende gemeente. Een overzicht van de scores per gemeente is te vinden in bijlage b2.2. Gemeente Rotterdam (-0,269) en gemeente Delft (-0,252) scoren het laagst. Ook Den Haag (-0,175) en Leiden (-0,102) scoren niet hoog. Mogelijk heeft dit te maken met de diverse populatie van deze gemeenten. Zo zijn Rotterdam, Delft en Leiden universiteitssteden met een relatief hoog aandeel studenten. Dit geldt ook voor Den Haag. Studenten hebben weinig tot geen werkervaring, zijn nog niet afgestudeerd en hebben dus een laag opleidingsniveau en inkomen. Verder kan het relatief hogere aandeel sociale huurwoningen (> 30%) en daarmee lagere inkomensgroepen een rol spelen in deze gemeenten (CBS, 2021b). Laagscorende buurten in deze gemeenten verdienen extra beleidsmatige aandacht: de beweegdeelname is hier naar verwachting gemiddeld lager dan in meer welvarende buurten. De hoogste scores worden behaald in de gemeenten Oegstgeest (0,314), Lansingerland (0,302) en Midden-Delfland (0,298).

Kaart 3.6 Gemiddelde financiële welvaart (SES-WOA-score) van huishoudens per gemeente in Zuid-Holland, 2014 – 2019

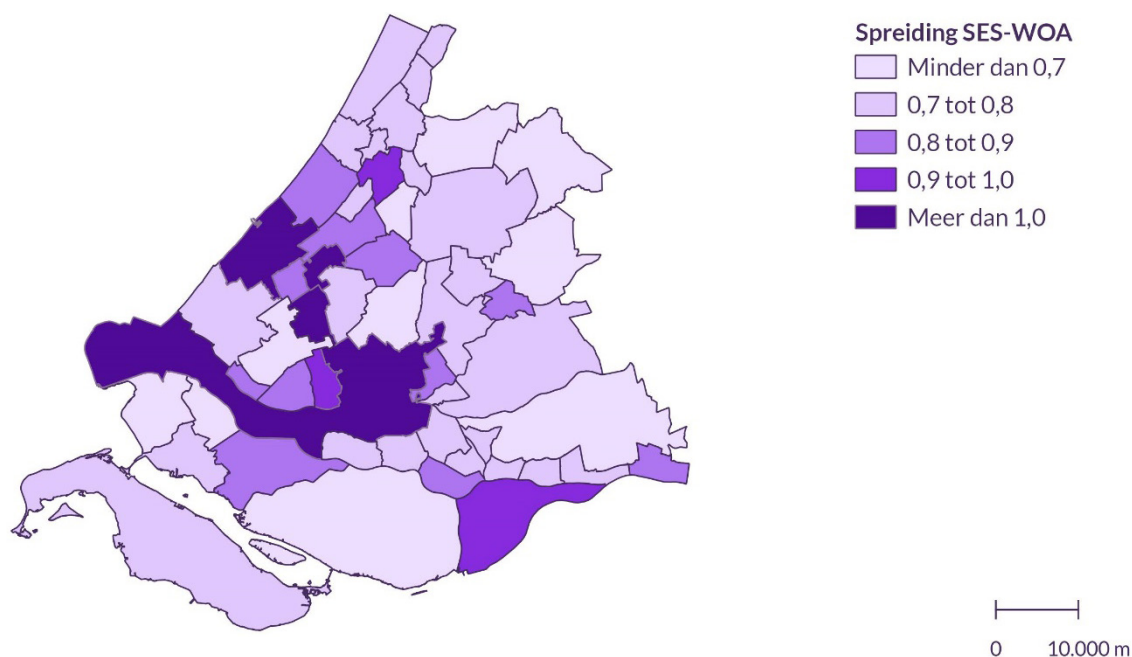


Bron: CBS, 2022d. Kaartvervaardiging: Mulier Instituut.

Bovenstaande SES-WOA-scores zeggen veel, maar niet alles. Kaart 3.7 laat de spreiding van de SES-WOA-scores binnen een gemeente zien. Hoe hoger de score, des te meer de financiële welvaart binnen een gemeente uiteenloopt. Opnieuw scoren Rotterdam (1,034), Den Haag (1,020) en Delft (1,007) hoog. De gemiddelde financiële welvaart ligt hier weliswaar relatief laag, maar dat geldt niet voor alle inwoners van deze gemeenten. Kennelijk worden binnen deze gemeenten ook relatief hogere of juist nog wat lagere SES-WOA-scores behaald. Dit is te zien in bijlage b2.3, waar de scores van Delft, Den Haag en Rotterdam op wijkniveau te bekijken zijn. Het inzicht dat de financiële welvaart varieert binnen gemeenten, maar ook binnen wijken en buurten, is een belangrijk gegeven. Dit betekent namelijk dat huishoudens zich op verschillende niveaus van welvaart bevinden, en dat dus niet voor alle inwoners van een gemeente, wijk of buurt geldt dat hun welvaartsniveau hun sport- of beweegdeelname belemmert. Sport- en beweegbeleid rondom welvaart moet dan ook vooral doelgroepgericht zijn en niet zozeer gebiedsgericht.

Wanneer we kijken naar de lagere spreidingsscores komen er andere gemeenten naar boven dan de gemeenten met hoogste SES-WOA-scores. Het gaat om Zoeterwoude (0,635), Nieuwkoop (0,653) en Molenlanden (0,668). De financiële welvaart ligt hier tussen circa 0,2 en 0,3, maar is relatief gelijk over de gemeenten verdeeld. De huishoudens in deze gemeenten hebben dus een vergelijkbaar welvaartsniveau.

Kaart 3.7 Spreiding in financiële welvaart (SES-WOA-score) per gemeente in Zuid-Holland, 2014 – 2019



Bron: CBS, 2022d. Kaartvervaardiging: Mulier Instituut.

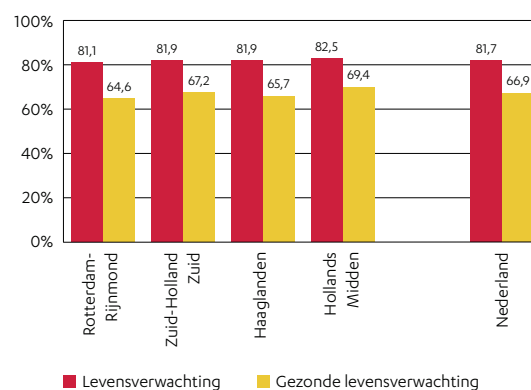
3.2.3 Levensverwachting en ervaren gezondheid

- Een slechtere gezondheid, of een slechter ervaren gezondheid, gaat gepaard met een lagere sport- en beweegdeelname;
- In Zuid-Holland ligt zowel de regio met de laagste gezonde levensverwachting als de regio met de hoogste gezonde levensverwachting van Nederland;
- De lichamelijke gezondheid van volwassenen en ouderen is vergelijkbaar met die van West-Nederland en Nederland als geheel. Wel zijn er duidelijke verschillen tussen volwassenen en ouderen: de (ervaren) gezondheid van ouderen is veelal minder goed;
- Hoewel de verschillen met Nederland gemiddeld niet groot zijn, komt (ernstig) overgewicht wel veel voor.

- Gezien de samenhang tussen gezondheid en beweegdeelname, ligt er een uitdaging voor de provincie Zuid-Holland om de gezondheid van haar inwoners te bevorderen. Dit kan de beweegdeelname in de provincie doen toenemen. Andersom kan een verhoogde beweegdeelname de gezondheid van Zuid-Hollanders verbeteren.

De gezondheid van mensen hangt op verschillende manieren samen met sporten en bewegen. Aan de ene kant, zoals hoofdstuk 2 liet zien, kunnen sporten en bewegen bijdragen aan een goede gezondheid. Echter, de gezondheid kan ook een belemmering vormen om te sporten en te bewegen. Vooral onder ouderen is dit een belangrijke reden om niet aan sport te doen, of om minder te bewegen (paragraaf 2.2.2). Deze paragraaf gaat nader in op cijfers over de gezondheid van Zuid-Hollanders.

Figuur 3.20 Levensverwachting bij geboorte (2017 - 2020) en levensverwachting in goed ervaren gezondheid in de Zuid-Hollandse GGD-regio's en Nederland, in jaren

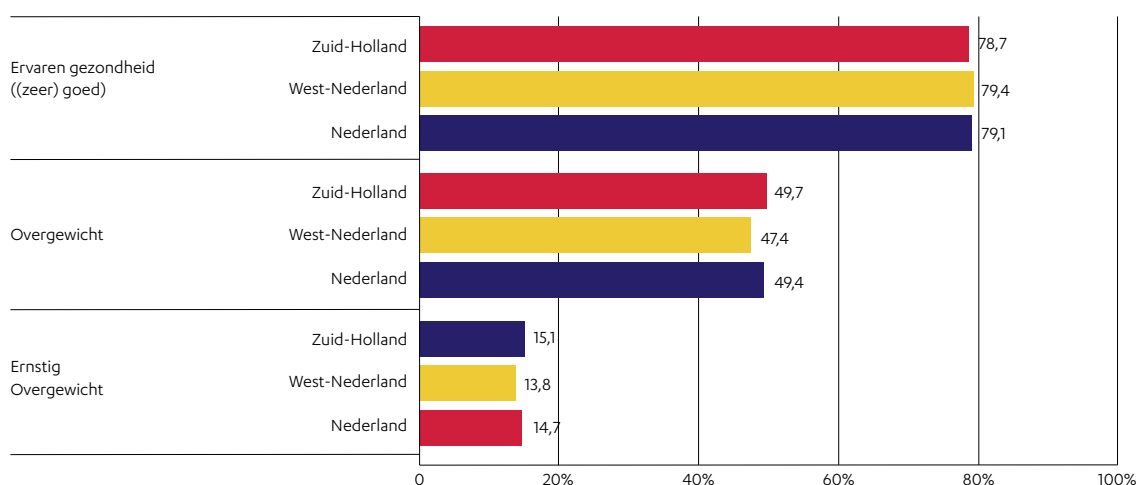


Bron: GGD'en, CBS en RIVM, Gezondheidsmonitor Volwassenen en Ouderen 2020. Bewerking: Mulier Instituut.

Net als de financiële welvaart loopt ook de levensverwachting uiteen binnen de provincie (figuur 3.20). De gemiddelde levensverwachting bij geboorte ligt in Rotterdam-Rijnmond 1,4 jaar lager dan in de GGD-regio Hollands Midden. Dit verschil is nog groter wanneer we kijken naar de levensverwachting in goed ervaren gezondheid: inwoners van de regio Hollands Midden verkeren gemiddeld bijna 5 jaar langer in goed ervaren gezondheid dan inwoners van Rotterdam-Rijnmond. De twee regio's zijn respectievelijk de GGD-regio's met relatief de hoogste en relatief de laagste gezonde levensverwachting van Nederland (Volksgezondheidszorg.info & RIVM, 2022). In de regio Haaglanden ligt de gezonde levensverwachting net als in Rotterdam-Rijnmond relatief wat lager. We zouden kunnen stellen dat de levensverwachting (in goed ervaren gezondheid) in minder stedelijke regio's gemiddeld wat hoger is dan in meer stedelijke regio's. De regio's die lager scoren op het vlak van gezondheid zijn in potentie gebieden waar extra aandacht voor sport- en beweegdeelname onder inwoners nodig is.

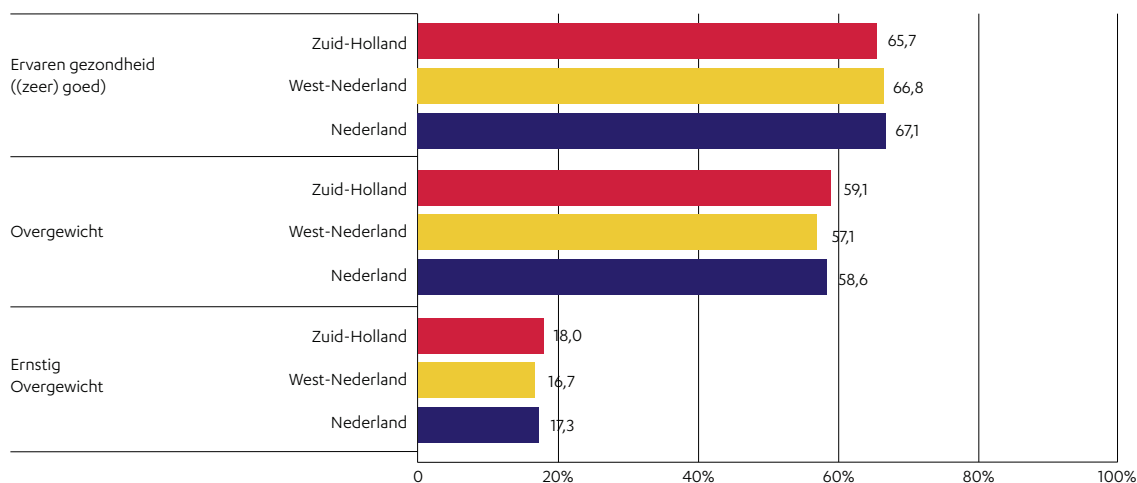
De figuren 3.21 en 3.22 gaan nader in op het welzijn van de Zuid-Hollandse bevolking. In deze twee figuren is voor de gehele bevolking boven de 18 en voor de inwoners van 65 jaar en ouder op verschillende schaalniveaus weergegeven hoe zij hun gezondheid ervaren en welk aandeel van de bevolking (ernstig) overgewicht heeft. In beide figuren valt het op dat de inwoners van Zuid-Holland hun gezondheid relatief als minder goed ervaren en relatief vaker (ernstig) overgewicht hebben dan gemiddeld in Nederland. De verschillen zijn echter zeer klein. Zuid-Hollanders van 65 jaar en ouder ervaren hun gezondheid gemiddeld als slechter dan Zuid-Hollanders van alle leeftijden boven de 18. Ook hebben zij vaker (ernstig) overgewicht dan jongere inwoners. In de regio West-Nederland en op landelijk niveau bestaat dit (ervaren) gezondheidsverschil eveneens tussen oudere en jongere inwoners. Aangezien een minder goed ervaren gezondheid een belemmerende factor kan zijn om te sporten en te bewegen, is dit een belangrijk aandachtspunt.

Figuur 3.21 Ervaren gezondheid en mate van overgewicht inwoners provincie Zuid-Holland, regio West-Nederland en Nederland (in procenten)



Bron: GGD'en, CBS en RIVM, Gezondheidsmonitor Volwassenen en Ouderen 2020. Bewerking: Mulier Instituut.

Figuur 3.22 Ervaren gezondheid en mate van overgewicht inwoners (≥ 65 jaar) provincie Zuid-Holland, regio West-Nederland en Nederland (in procenten)



Bron: GGD'en, CBS en RIVM, Gezondheidsmonitor Volwassenen en Ouderen 2020. Bewerking: Mulier Instituut.

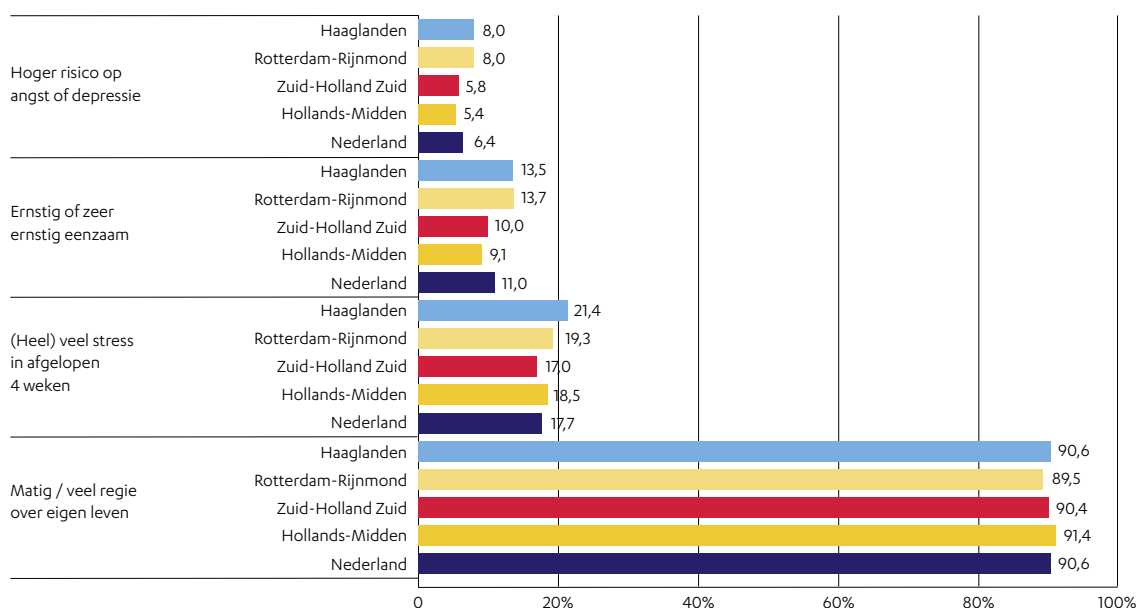
- Inwoners van grootstedelijke gebieden in Zuid-Holland lijken lager te scoren op het gebied van mentaal welzijn. De sport- en beweegdeelname onder deze groepen is vaak lager. Overwegend zijn de verschillen in mentaal welzijn in Zuid-Holland vergeleken met de landelijke cijfers echter niet groot;
- Beperkingen komen onder de inwoners van Zuid-Holland gemiddeld ongeveer evenveel voor als in West-Nederland en op landelijk niveau. Lokaal bestaan er wel verschillen. Personen met een beperking hebben andere behoeften op het gebied van sport en beweging. Hun deelname is vaak lager dan gemiddeld, met name in Zuid-Holland Zuid en Rotterdam-Rijnmond.

- Inzet is nodig om Zuid-Hollanders minder gevoelens van angst, depressie of stress te doen ervaren;
- De provincie zou extra aandacht moeten schenken aan personen met een beperking of chronische aandoening; in een deel van Zuid-Holland is de beweegdeelname onder deze groepen lager dan gemiddeld.

3.2.4 Mentaal welzijn en fysieke beperkingen

Gezondheid wordt naast de fysieke gezondheid ook bepaald door de mentale gezondheid. Figuur 3.23 toont hoe de verschillende Zuid-Hollandse GGD-regio's ten opzichte van elkaar en het Nederlandse gemiddelde scoren op diverse componenten van de mentale gezondheid. De regio's Haaglanden en Rotterdam-Rijnmond scoren hoger op het risico op angst of een depressie, (zeer) ernstige eenzaamheid en stress in de afgelopen vier weken dan de andere regio's. Ook scoren de twee regio's enkele procenten boven het landelijke gemiddelde. Zuid-Holland Zuid en Hollands-Midden scoren in de meeste gevallen juist lager en in het geval van regio over het eigen leven juist hoger dan het landelijke gemiddelde. Rotterdam-Rijnmond scoort ook het laagst wanneer het gaat om de regio over het eigen leven. De regio Haaglanden scoort gelijk aan het landelijke gemiddelde. Net als in het geval van de (gezonde) levensverwachting zou kunnen worden gesteld dat bewoners van grootstedelijke gebieden gemiddeld lager scoren op het gebied van mentaal welzijn.

Figuur 3.23 Verschillende elementen van mentaal welzijn onder inwoners van de Zuid-Hollandse GGD-regio's en Nederland (> 18 jaar), in procenten



Bron: GGD'en, CBS en RIVM, Gezondheidsmonitor Volwassenen en Ouderen 2020. Bewerking: Mulier Instituut.

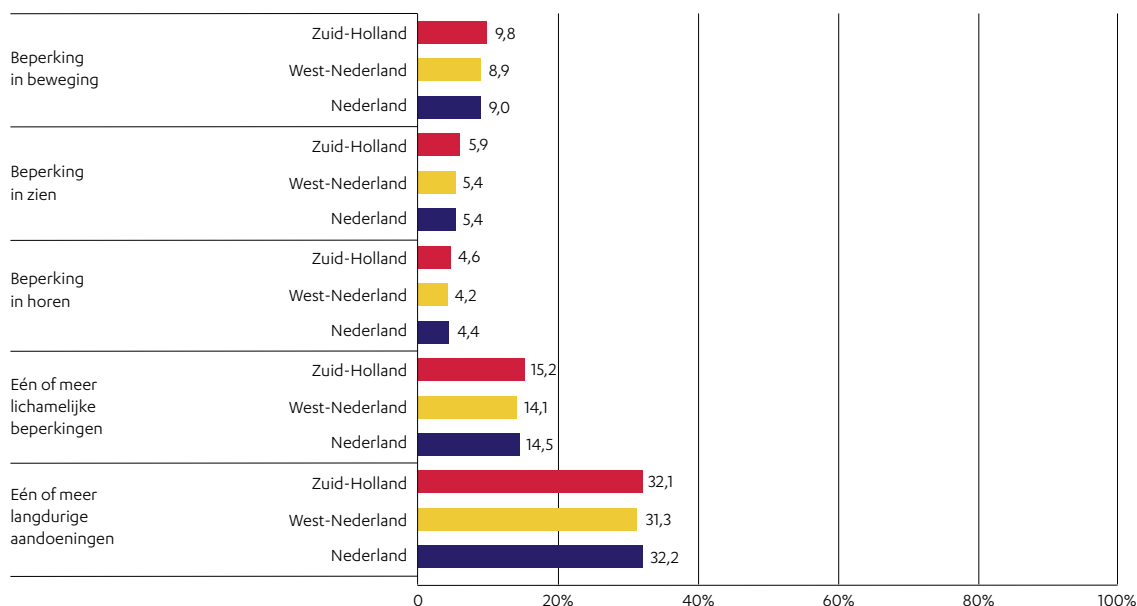
Beleidsmatig is ook inzicht in eventuele beperkingen onder de inwoners van Zuid-Holland interessant. De sport- en beweegdeelname onder mensen met een beperking is veelal lager dan gemiddeld in Nederland (zie paragraaf 2.2). In de GGD-regio Zuid-Holland Zuid voldeed men in 2020 het minst vaak aan de beweegrichtlijnen (26 procent), in Rotterdam-Rijnmond bewogen mensen met een chronische aandoening relatief het minst veel (36 procent voldeed aan de beweegrichtlijnen) (GGD'en, CBS en RIVM, 2020).

Bij het gebruik en de inrichting van de openbare ruimte hebben personen met een beperking vaak andere behoeften dan personen zonder beperking (CROW, 2014). Wanneer deze behoeften worden meegenomen, kunnen gemeenten, wijken of buurten op een inclusieve manier beweegvriendelijk worden ingericht. Hierbij valt te denken aan begaanbare stoepen (met voldoende obstakelvrije loopruimte en overbrugbare hoogteverschillen), het gebruik van een voldoende vlakke, stroeve en vaste ondergrond (geen grind, bijvoorbeeld) en goede gids- en geleidelijnen voor blinden en slechtzienden.

In figuur 3.24 is voor verschillende typen aandoeningen en functiebeperkingen weergegeven welk aandeel van de bevolking van Zuid-Holland, West-Nederland en Nederland hiermee te maken heeft. Het valt op dat het aandeel personen met één of meer lichamelijke beperkingen en met een functiebeperking (in horen, zien of bewegen) in Zuid-Holland hoger ligt dan in West-Nederland of op landelijk niveau. Het aandeel personen met één of meer langdurige aandoeningen is in Zuid-Holland iets lager dan op nationale schaal. Dit verschil is echter zeer klein.

In bijlage b2.4 zijn deze cijfers weergegeven op gemeenteniveau. Hierin zijn duidelijke verschillen te zien tussen gemeenten. Zo is het aandeel personen met één of meer langdurige aandoeningen in Hellevoetsluis ruim 10 procent groter dan in Lansingerland. Verder bedraagt het aandeel personen met één of meer lichamelijke beperkingen in Den Haag ruim 10 procent meer dan in Lansingerland. Mogelijk heeft dit ermee te maken dat de inwoners van Lansingerland relatief wat jonger zijn dan in veel andere gemeenten in Zuid-Holland.

Figuur 3.24 Aandeel inwoners (> 18 jaar) van Zuid-Holland, West-Nederland en Nederland met een beperking, naar type beperking, in procenten



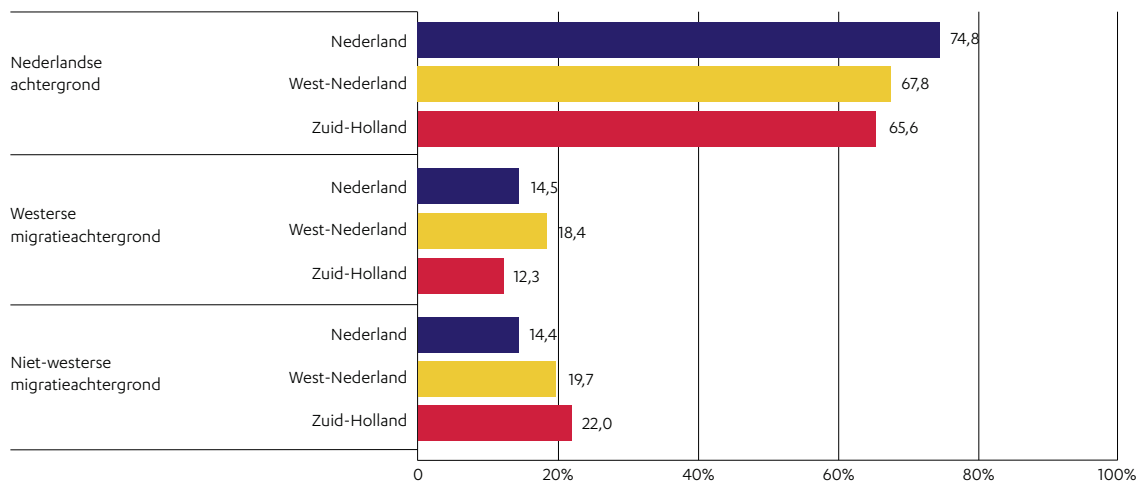
Bron: GGD'en, CBS en RIVM, Gezondheidsmonitor Volwassenen en ouderen 2020. Bewerking: Mulier Instituut.

3.2.5 Culturele achtergronden

- In Zuid-Holland wonen relatief minder mensen met een Nederlandse achtergrond of een westerse migratieachtergrond dan gemiddeld. Zuid-Holland telt relatief meer inwoners met een niet-westerse migratieachtergrond. De sport- en beweegdeelname onder deze groep is overwegend lager dan gemiddeld onder Nederlanders.

- Zuid-Holland heeft dan ook doelgroepspecifiek beleid nodig, gericht op het bevorderen van de sport- en beweegdeelname onder Nederlanders met een niet-westerse migratieachtergrond. Mogelijke richtingen zijn:
 - het bevorderen van sportbewustzijn onder professionals in de gezondheidszorg, het welzijn en de buurtteams (naast sportprofessionals en sportaanbieders);
 - het blijven faciliteren van laagdrempelig sport- en beweegaanbod.

Figuur 3.25 Aandeel inwoners van Zuid-Holland, West-Nederland en Nederland naar culturele achtergrond, in procenten



Bron: CBS, Bevolkingscijfers, 2022. Bewerking: Mulier Instituut.

Bovenstaande figuur toont het aandeel inwoners met een bepaalde culturele achtergrond. Het aandeel Nederlanders met een Nederlandse achtergrond is in Zuid-Holland iets lager dan in West-Nederland en op landelijk niveau. Dit heeft ermee te maken dat het aandeel Nederlanders met een niet-westerse migratieachtergrond in Zuid-Holland relatief hoog is: 22 procent, tegenover circa 20 procent en 14 procent in respectievelijk West-Nederland en op landelijk niveau.

De sport- en beweegdeelname onder Nederlanders met een niet-westerse migratieachtergrond is overwegend lager dan die van Nederlanders met een Nederlandse achtergrond (CBS & RIVM, 2022a). Deze groep is in Zuid-Holland relatief groot. Dit maakt de behoefte en meerwaarde van doelgroepspecifiek beweegbeleid voor hen in Zuid-Holland groter. Mogelijke richtingen zijn het bevorderen van sportbewustzijn onder professionals in de gezondheidszorg, het welzijn en de buurtteams (naast sportprofessionals en sportaanbieders), en het blijven faciliteren van laagdrempelig sport- en beweegaanbod. Vooral voor meisjes met een Turkse of Marokkaanse migratieachtergrond is een laagdrempelig sport- en beweegaanbod in speeltuinen, op pleintjes en in parken belangrijk (Deelen, Özgül & Lagendijk (2018).

3.3 De fysieke beweegvriendelijke omgeving

In de hoofdstukken 1 en 2 is de fysieke omgeving geïdentificeerd als een van de domeinen waarop de provincie invloed uit zou kunnen oefenen om de omgeving beweegvriendelijker te maken. We bespreken de stand van zaken op basis van de Kernindicator Beweegvriendelijke Omgeving (KBO), het aanbod van recreatieve wandel- en fietspaden, het aanbod van voorzieningen op loop- en fietsafstand en de kwaliteit van loop- en fietsroutes.

3.3.1 Stand van zaken op basis van Kernindicator Beweegvriendelijke Omgeving

- De kernindicator beweegvriendelijke omgeving (KBO) drukt de mate van beweegvriendelijkheid van een provincie, gemeente, wijk of buurt uit. Hierin worden data meegenomen over de afstand tot groen en blauw, sportaccommodaties, sport- en speelplekken en alledaagse voorzieningen;
- De provincie Zuid-Holland scoort gemiddeld 67 uit 100 op beweegvriendelijkheid. Dit is boven het landelijk gemiddelde van 60;
- De scores onder de verschillende gemeenten in Zuid-Holland lopen uiteen. Landelijke gemeenten scoren veelal hoog op groen/blauw, en stedelijke gemeenten scoren juist hoog op sportaccommodaties, sport- en speelplekken en voorzieningen.

- Westland, Goeree-Overflakkee en Den Haag zouden meer kunnen voorzien in groen en blauw in de gemeente, en dit kunnen verbinden met groen en blauw buiten de gemeente. Zo wordt natuur toegankelijker voor de inwoners van deze gemeenten, en kunnen inwoners er gebruik van maken om te sporten of te bewegen;
- De beperkte nabijheid van sportaccommodaties is een aandachtspunt in uitgestrekte landelijke gemeenten. Wanneer sportaccommodaties verder weg zijn, zijn inwoners minder geneigd er gebruik van te maken, of reizen ze ernaartoe per auto in plaats van lopend of op de fiets;
- Een aantal gemeenten scoort laag op de deelindicator sport- en speelplekken. Voor deze gemeenten is het belangrijk vast te stellen of dit ligt aan een gebrek aan data, of een daadwerkelijke beperkte hoeveelheid sport- en speelplekken. In het laatste geval is het het onderzoeken waard of meer speel- en sportplekken gewenst zijn. Wanneer sport- en speelplekken voor kinderen, jongeren en hun (groot)ouders of verzorgers binnen een korte afstand te bereiken zijn, wordt er meer gebruik van gemaakt. De drempel om te gaan is dan lager;
- Het voorzieningenniveau is een aandachtspunt in met name landelijke gemeenten. Voorzieningen die niet nabij inwoners liggen zijn lastiger te voet of per fiets te bereiken, en maken het dan ook verleidelijk om voor de auto te kiezen. Inwoners worden zo in mindere mate uitgenodigd om te bewegen.

Omgeving

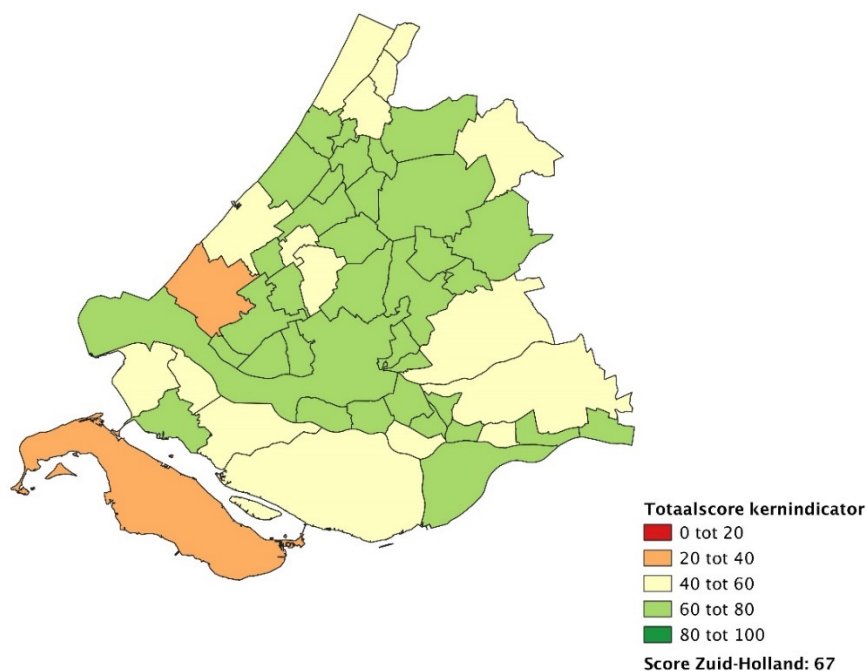
In 2014 heeft het Rijk (het ministerie van VWS) de Kernindicatoren Sport en Bewegen benoemd om de stand van zaken op dit terrein duurzaam te kunnen monitoren. Kwaliteit, vergelijkbaarheid en continuïteit vormden daarbij de uitgangspunten. Een van de kernindicatoren is de Kernindicator Bewegvriendelijke Omgeving (KBO), die als doel heeft om samen met de Kernindicator Sportaccommodaties de ruimtelijke ontwikkelingen van sporten en bewegen inzichtelijk te maken. De KBO is opgebouwd uit vier deelindicatoren, die elk een score hebben van 0 tot en met 100 punten:

1. Sportaccommodaties (diversiteit en nabijheid voetbalvelden, hockeyvelden, tennisbanen, sporthallen, fitnessvoorzieningen en zwembaden)
2. Sport- en speelplekken (nabijheid sport- en speelplekken in de openbare ruimte)
3. Recreatief groen en blauw (nabijheid en oppervlakte parken, water geschikt voor recreatief gebruik)
4. Nabijheid van voorzieningen (o.a. gemiddelde afstand tot supermarkt en school)

Omdat de mogelijkheden om te fietsen en wandelen centraal staan in de beweegvriendelijke omgeving, zijn de nabijheid van sportaccommodaties, sport- en speelplekken en recreatief groen en blauw berekend op basis van het fiets- en wandelwegennetwerk. De deelindicatoren zijn op het laagst mogelijke geografisch schaalniveau berekend. De eerste drie deelindicatoren zijn berekend op het niveau van de CBS-vierkanten van 100 * 100 meter. We maken alleen gebruik van CBS-vierkanten waar mensen wonen. Voor de deelindicator nabijheid van voorzieningen is gebruik gemaakt van de nabijheidsstatistieken (buurt-, gemeente- en nationaal niveau) van het CBS.

Voor de provincie Zuid-Holland is voor elke gemeente de totaalscore van de KBO berekend, evenals de score per deelindicator. Ook is voor de kernindicator en elke deelindicator de score voor de provincie Zuid-Holland als geheel berekend.

Kaart 3.8 Totaalscores kernindicator beweegvriendelijke omgeving voor de Zuid-Hollandse gemeenten, 2020



Bron: CBS en Kadaster, Wijk- en buurtkaart, 2022. Kaartvervaardiging: Mulier Instituut.

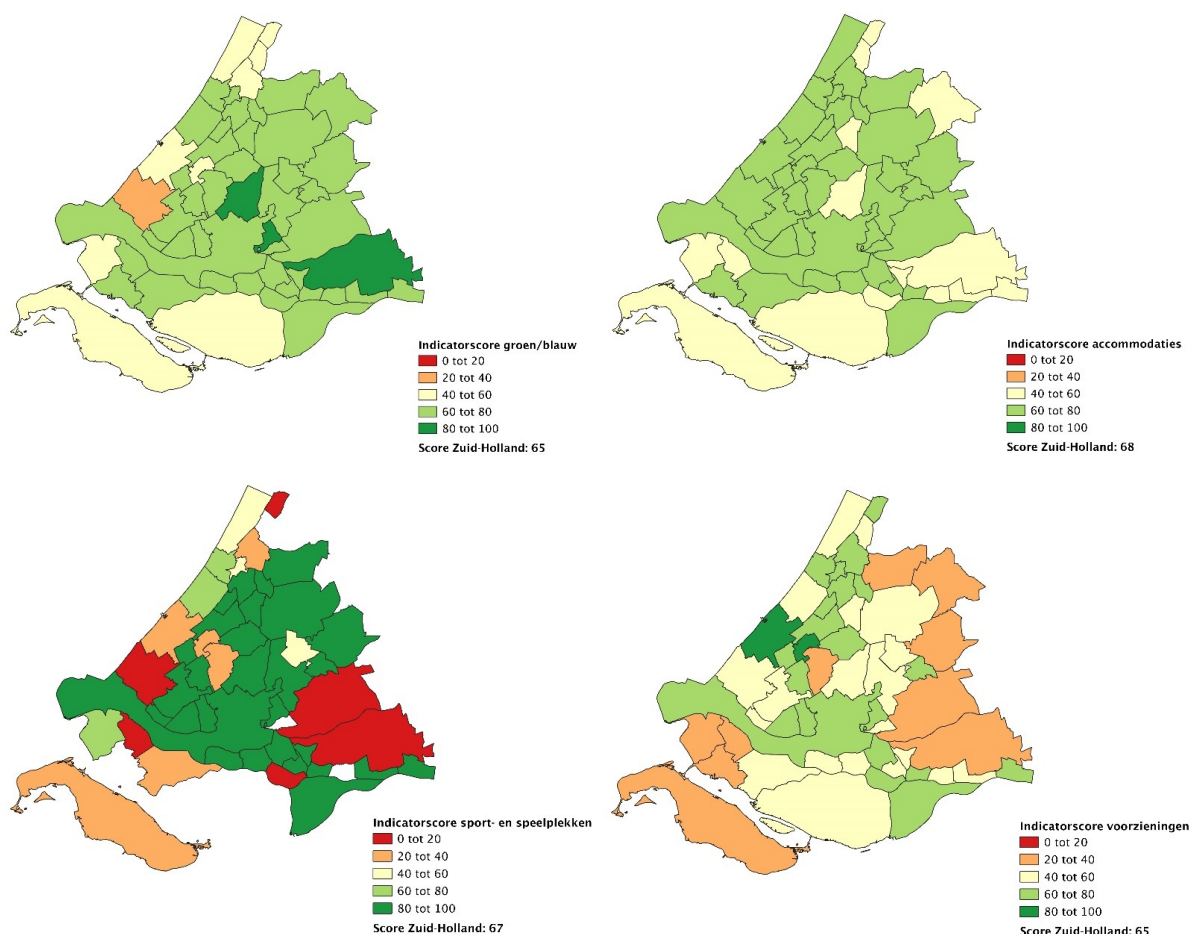
Bovenstaande kaart toont de totaalscores op de kernindicator beweegvriendelijke leefomgeving. De scores lopen uiteen van 38 (Goeree-Overflakkee) tot 79 (Capelle aan den IJssel, Leiden en Vlaardingen). Bijlage 4 toont de scores (inclusief die op de deelindicatoren) van alle Zuid-Hollandse gemeenten. Hoewel de scores flink uiteenlopen, scoort het merendeel van de gemeenten tussen 60 en 80 (35 gemeenten). Naast Goeree-Overflakkee scoort ook de gemeente Westland relatief laag met een score van 39. Geen van de gemeenten

scoort 80 of meer of 20 of minder. Gemiddeld is de score van de provincie Zuid-Holland 67 ten opzichte van 60 voor Nederland gemiddeld, en daarmee relatief hoog.

De relatief lagere scores van de niet-stedelijke gemeenten (zoals Goeree-Overflakkee en Westland) en hogere scores van zeer stedelijke gemeenten (zoals Leiden en Rotterdam) hebben er mee te maken dat vaak geldt: hoe stedelijker, des te hoger de KBO-score. In een stedelijke omgeving zijn voorzieningen en faciliteiten namelijk relatief dichterbij dan in landelijke gemeenten, en de nabijheid en bereikbaarheid van deze voorzieningen en faciliteiten weegt relatief zwaar mee in de totale KBO. Daarnaast ligt er in stedelijke gebieden relatief veel fiets- en wandelinfrastructuur en zijn er meer sportaccommodaties in de buurt. De bebouwingsdichtheid is hier namelijk hoger dan in landelijk gebied. Opvallend is in dat licht de score van de gemeente Den Haag. Den Haag scoort gemiddeld 58, een aantal punten onder het provinciaal gemiddelde. Dit heeft met name te maken met relatief lage scores op de deelindicatoren 'groen-blauw' (51) en 'speelplekken' (21).

Gemeenten die laag scoren op de KBO zijn niet noodzakelijkerwijs de enige gemeenten die extra beleidsmatige aandacht nodig hebben in het kader van een beweegvriendelijke omgeving. Gemeenten met hogere totaalscores kunnen bijvoorbeeld een relatief lage score hebben op een of meerdere van de deelindicatoren. Ook voor deze gemeenten valt dan nog winst te halen. De kaarten met de scores per deelindicator geven meer inzicht in de aandachtsgebieden voor Zuid-Hollandse gemeenten.

Kaarten 3.9a, b, c en d Scores per deelindicator beweegvriendelijke omgeving voor de Zuid-Hollandse gemeenten, 2020



Bron: CBS en Kadaster, Wijk- en buurtkaart, 2022. Kaartvervaardiging: Mulier Instituut.

De kaarten 3.9a, b, c en d laten de scores van de Zuid-Hollandse gemeenten op de verschillende deelindicatoren zien. De deelindicator recreatief groen en blauw brengt de nabijheid en het oppervlak van recreatief groen en blauw (water) in kaart. Binnen een straal van 300 meter om een CBS-vierkant wordt het oppervlak groen en blauw berekend. Hierbij wordt alleen groen en blauw meegenomen dat bereikbaar is via een weg die te voet of met de fiets toegankelijk is. Een vierkant krijgt op basis daarvan een aantal punten:

0 – 2 hectare recreatief groen en/of blauw = 0 punten
 2 – 4 hectare recreatief groen en/of blauw = 1 punt
 4 – 7 hectare recreatief groen en/of blauw = 2 punten
 7 – 10,5 hectare recreatief groen en/of blauw = 3 punten
 >10,5 hectare recreatief groen en/of blauw = 4 punten

Op buurtniveau, gemeenteniveau en landelijk niveau wordt het percentage van de punten die behaald kunnen worden, gewogen naar inwonersaantal, de score van de deelindicator. Op de indicator 'groen-blauw' wordt door drie gemeenten hoog gescoord: Capelle aan den IJssel (81), Lansingerland (80) en Molenlanden (82) (kaart 3.9a). De laatstgenoemde gemeenten zijn landelijk en kennen veel weides en natuur. Capelle aan den IJssel werd in 2015 uitgeroepen tot de groenste stad van Nederland (AD, 23 september 2015). Hoewel ook Westland een landelijke gemeente is, scoort deze gemeente laag (37). Dit hangt samen met de hoge concentratie kassen en het gebrek aan groen in het gemeentelijke landschap. In Westland, maar ook in onder meer Goeree-Overflakkee en Den Haag (hoewel een grote uitdaging) valt nog winst te behalen op het gebied van groen en blauw. Deze gemeenten zouden meer kunnen voorzien in groen en blauw in de gemeente en dit kunnen verbinden met groen en blauw buiten de gemeente. Zo wordt natuur toegankelijker voor de inwoners van deze gemeenten, en kunnen inwoners er gebruik van maken om te sporten of te bewegen.

Gemeenten scoren minder uiteenlopend op de deelindicator accommodaties (kaart 3.9b). De deelindicator sportaccommodaties brengt de nabijheid en diversiteit van de meest gebruikte sportaccommodaties (voetbalvelden, hockeyvelden, tennisbanen, sporthallen, fitnessvoorzieningen en zwembaden) in kaart. Voor elk type sportaccommodatie is een

afstand bereikbaar met de fiets of te voet berekend die als 'verzorgingsgebied' geldt. Zo is het verzorgingsgebied van fitnessaccommodaties 1.400 meter en van een zwembad 2.300 meter. Als de afstand tot de dichtstbijzijnde accommodatie groter is dan 150% van die afstand, dan krijgt het CBS-vierkant een score van 0. Als de afstand binnen 150% valt, dan krijgt het vierkant score van 1. Als het binnen 100% van de afstand valt een score van 2, en binnen 50% van de afstand een score van 3 punten. Zo krijgt het CBS-vierkant voor elk van de vijf typen accommodaties een score, die maximaal 15 punten bedraagt. Het percentage van het aantal behaalde punten betreft de score voor dat CBS-vierkant. Deze percentages worden vervolgens, gewogen naar het aantal inwoners per CBS-vierkant, geaggregeerd naar buurtniveau, gemeenteniveau en landelijk niveau.

De scores voor Zuid-Holland lopen uiteen van 40 (Molenlanden) tot 78 (Wassenaar). Met name de wat meer landelijke gemeenten, waaronder Molenlanden, scoren relatief laag. Deze gemeenten zijn relatief uitgestrekt en bestaan vaak uit meerdere dorpskernen met een uiteenlopend sportaanbod. De beperkte nabijheid van sportaccommodaties is voor deze gemeenten een aandachtspunt. Wanneer sportaccommodaties verder weg zijn, zijn inwoners minder geneigd er gebruik van te maken, of reizen ze ernaartoe per auto in plaats van lopend of op de fiets.

De deelindicator sport- en speelplekken brengt de nabijheid van sport- en speelplekken in kaart. Hiervoor wordt nagegaan welke CBS-vierkanten een sport- of speelplek binnen maximaal 400 meter hebben. Voor deze berekening wordt gebruik gemaakt van wegen die te voet of met de fiets toegankelijk zijn. Op buurtniveau, gemeenteniveau en landelijk niveau wordt het percentage vierkanten dat aan deze eis voldoet, gewogen naar inwonersaantal, gerapporteerd.

Niet alle gemeenten hebben een score op de deelindicator speel- en sportplekken (kaart 3.9c). Dit heeft ermee te maken dat niet voor elke Zuid-Hollandse gemeente de benodigde data beschikbaar zijn. Op de kaart zijn deze gemeenten daarom wit, en geven ze geen score aan. De scores op de deelindicator spelen sportplekken lopen flink uiteen: van 4 (Westland) tot 100 (Hendrik-Ido-Ambacht, Maassluis, Papendrecht en Vlaardingen). Opnieuw hebben vooral landelijke gemeenten een lagere score, maar ook Den Haag scoort laag (21). Mogelijk bestaan veel van de laagscorende gemeenten uit dorpskernen met

eengezinswoningen met een tuin, waardoor speel- en sportplekken in de openbare ruimte minder hard nodig zijn en daar dus ook minder in is voorzien. Een andere mogelijkheid is dat er voor deze gemeenten een beperktere hoeveelheid data beschikbaar is, waardoor niet alle speel- en sportplekken voor deze gemeenten in de berekening zijn meegenomen. Voor deze gemeenten is het het onderzoeken waard of meer speel- en sportplekken gewenst zijn. Wanneer sport- en speelplekken voor kinderen, jongeren en hun (groot)ouders of verzorgers goed en binnen een korte afstand te bereiken zijn, wordt er meer gebruik van gemaakt. De drempel om te gaan is dan lager.

Kaart 3.9d geeft de scores van de Zuid-Hollandse gemeenten op de deelindicator voorzieningen weer. Een hogere score indiceert hier dat voorzieningen in de betreffende gemeente relatief dichtbij de inwoners zijn, waardoor zij een beperkte reisafstand hebben naar bijvoorbeeld de supermarkt, de apotheek of een basisschool. De nabijheid van voorzieningen wordt op vergelijkbare wijze als de nabijheid van sportaccommodaties berekend. Hierbij zijn voorzieningen voor algemeen dagelijks gebruik meegenomen: huisarts, apotheek, supermarkt, overige levensmiddelenwinkels, kinderdagverblijf, buitenschoolse opvang, basisschool en middelbare school en trein. Afhankelijk van de nabijheid van de voorziening scoort een buurt, gemeente of het hele land tussen de 0 en 3 punten. Het percentage behaalde punten van de punten die behaald kunnen worden, is de score op de deelindicator.

Westvoorne scoort met 21 het laagst, Den Haag heeft de hoogste score (81). Met name de stedelijke gemeenten scoren hier vanwege de hogere bouw-dichtheid hoger (≥ 60). Landelijke gemeenten scoren overwegend lager (< 60). Het voorzieningenniveau is een aandachtspunt voor deze gemeenten. Voorzieningen die niet nabij inwoners liggen zijn lastiger te voet of per fiets te bereiken, en maken het dan ook verleidelijk om voor de auto te kiezen. Inwoners worden zo in mindere mate uitgenodigd om te bewegen.

3.3.2 Kwantiteit en kwaliteit van groen en landschap

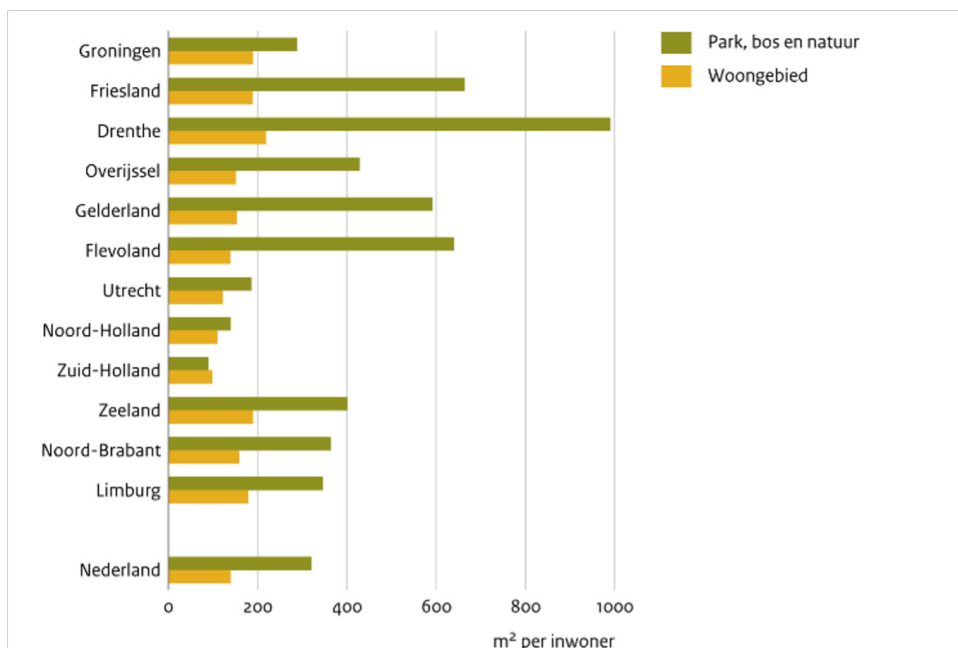
- De inwoners van de provincie Zuid-Holland beschikken per persoon over het minste groen;
- Hoewel de inwoners van Zuid-Holland hun recreatie- en natuurgebieden beoordelen met een 7,8, is de waardering voor het landschap als geheel niet hoog.
- Slechts 20% van de inwoners van Zuid-Holland kan binnen 15 minuten fietsen een landschap bereiken dat een 7,5 of hoger scoort;
- De aantrekkelijkheid van het landschap in de provincie wordt relatief laag gewaardeerd, met name rond de grote steden. Bos, een hooggewaardeerd landschapstype, is relatief ver weg.
- Hoogstedelijke buurten beschikken over het algemeen over weinig groen. Ook hebben wijken met een lage sociaaleconomische status vaak een lagere hoeveelheid en kwaliteit van groenvoorzieningen dan wijken met een hogere sociaaleconomische status (niet specifiek voor Zuid-Holland).
- Gezinnen met kinderen wonen vaker in groenere, sub-urbane buurten terwijl in hoogstedelijke buurten met minder groen juist vaak meer ouderen wonen (niet specifiek voor Zuid-Holland).
- Infrastructuur vormt voor fietsers en wandelaars een belemmering om groengebieden te bereiken; dergelijke infrastructuur is veelal gericht op autoverkeer en minder op langzaam verkeer;
- Groengebieden zijn vaak niet voldoende zichtbaar voor inwoners en onvoldoende bereikbaar met het openbaar vervoer.

- In een dichtbebouwde provincie met een grote bouwopgave kan het helpen om storende landschapselementen te verbergen en bouwopgaven samen te laten gaan met groenopgaven;
- Er is extra aandacht nodig voor groen in buurten met een lage economische status en hoogstedelijke buurten met weinig groen.
- Om groengebieden beter bereikbaar te maken is het nodig om barrières te voorkomen en waar nodig bestaande barrières te slechten.
- Groengebieden kunnen beter zichtbaar gemaakt worden (door groene verbindingen en bewegwijzering) en beter bereikbaar met het openbaar vervoer.

Hoeveelheid groen per inwoner in Zuid-Holland

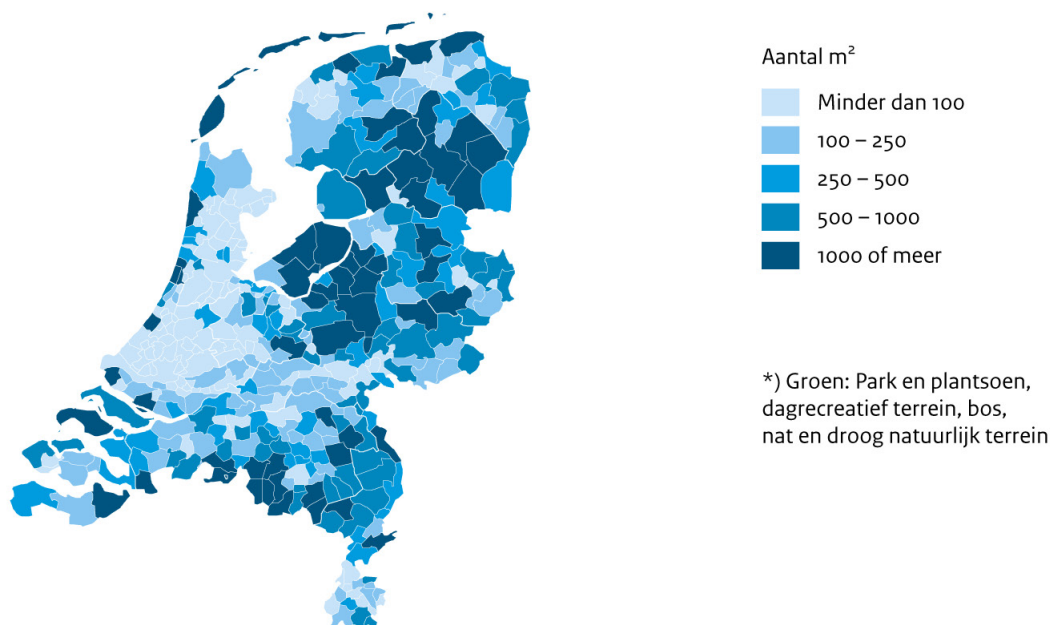
Een andere indicator voor de mogelijkheden om te bewegen in de openbare ruimte is de hoeveelheid groen per inwoner. In figuur 3.26 is te zien dat de provincie Zuid-Holland verreweg over het minste groen beschikt per inwoner. Het is de enige Nederlandse provincie waar de oppervlakte groen per persoon zelfs kleiner is dan de oppervlakte woongebied. De provincie Zuid-Holland heeft ook de hoogste totale dichtheid aan bebouwing buiten de bebouwde kom, vooral door de hoge dichtheid aan kassen (Compendium voor de Leefomgeving 2020).

Figuur 3.26 Hoeveelheid groen en woongebieden per inwoner per provincie in 2015



Bron: Compendium voor de Leefomgeving 2020, data CBS

Kaart 3.10 Hoeveelheid groen* per inwoner per gemeente in 2015

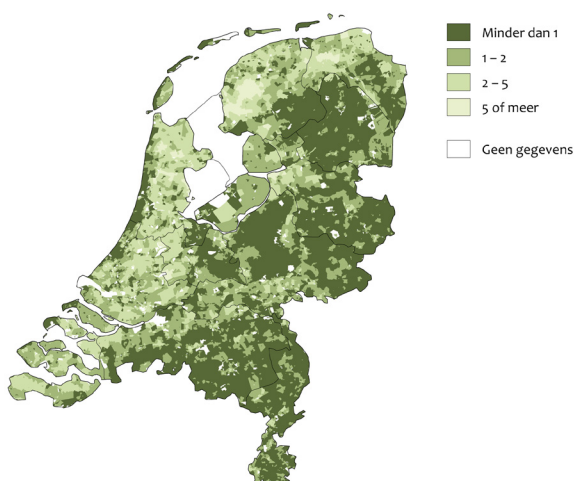


Bron: Compendium voor de Leefomgeving 2020, data CBS

Kwaliteit van groen

Van belang is ook de afstand tot groenvoorzieningen en de waardering voor bepaalde typen landschappen. Uit landelijke gegevens van het CBS blijkt dat negen op de tien inwoners van Nederland binnen 1 kilometer een groene omgeving heeft. Dit kan een park of plantsoen zijn, maar ook een open natuurlijk terrein of een bos. Bij het hooggewaardeerde landschapstype bos scoort Zuid-Holland minder goed dan gemiddeld, zoals in Kaart 3.11 is te zien (Compendium voor de Leefomgeving 2016). Ook uit de kernindicator beweegvriendelijke omgeving komt naar voren dat bewoners van Zuid-Holland relatief weinig aantrekkelijk groen in hun woonomgeving hebben. Zo scoren landelijke gemeenten als Goeree-Overflakkee en Westland relatief laag op de deelindicator groen. Deze gemeenten hebben veel land- en tuinbouwgebied, zoals akkers en kassen, wat vanuit recreatief perspectief minder aantrekkelijk is.

Kaart 3.11 Aantal kilometer tot bos 2010

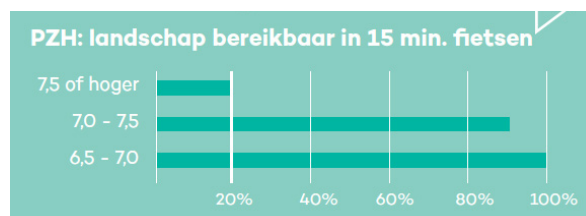


Bron: Compendium voor de Leefomgeving (2016)

Het PBL onderzocht de waardering van groen dat binnen driekwartier vanuit de woning te bereiken is en constateerde dat deze het laagst is in de Randstad, vooral in de Zuidvleugel. Maar liefst een op de vijf bewoners in Rotterdam en Schiedam is (zeer) ontevreden over dit groen (Crommentuijn et al. 2006). Posad en TNO keken naar de aantrekkelijkheid van het landschap dat binnen 15 minuten fietsen bereikbaar is en concludeerden op basis van data die Alterra verzamelde tussen 2009 en 2016 dat slechts 20% van de bewoners uit het bestaande stads- en dorpsgebied in Zuid-Holland binnen 15 minuten met de fiets een landschap met een waardering van 7,5 of hoger kan bereiken. De onderzoekers geven daarnaast aan dat infrastructuur vaak een

ruimtelijke barrière vormt en dat groene schakels als stepping stone of kwalitatief goede verbindingen voor langzaam verkeer vaak missen. Een ander probleem is volgens hen dat grote groengebieden onbereikbaar zijn met het ov en voor veel mensen onzichtbaar (Posad en TNO 2018).

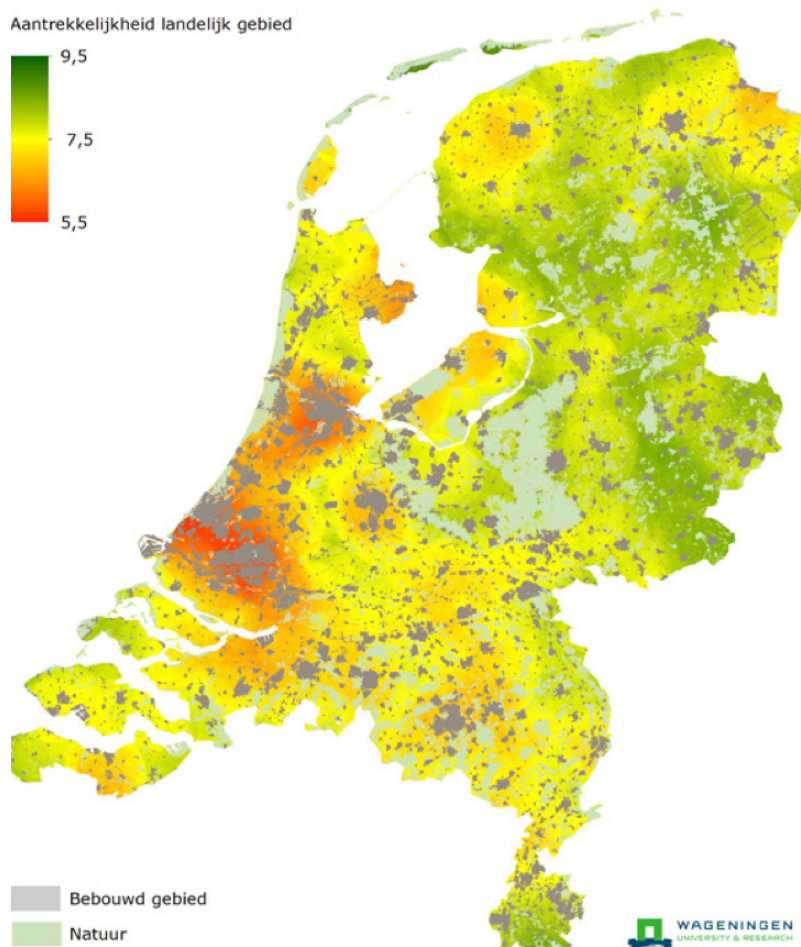
Figuur 3.27 Aantrekkelijk landschap binnen 15 minuten fietsen



Bron: Posad en TNO 2018. Oorspronkelijke bron Alterra 2009-2016

Ook de WUR deed in opdracht van Vereniging Natuurmonumenten onderzoek naar de aantrekkelijkheid van het landelijk gebied en constateert dat vooral de aantrekkelijkheid rond Den Haag en Rotterdam te wensen overlaat (Buijs et al. 2019). Eerder al constateerde de WUR in een onderzoek specifiek naar de situatie in Zuid-Holland dat de gemiddelde aantrekkelijkheid van het landschap rond de eigen woonplaats tussen 2006 en 2015 gemiddeld een 6,1 scoorde, een gemiddelde dat lager lag dan in de rest van Nederland, dat een 6,9 scoorde. Bovendien nam het gemiddelde de laatste jaren af, met zelfs gemiddeld een onvoldoende vanaf 2011. Dit lijkt vooral te komen door landschapkenmerken die een negatieve bijdrage leveren aan het rapportcijfer, zoals bebouwing, bedrijventerreinen en industriegebieden en geluid van auto's, treinen en vliegverkeer. De onderzoeker doet dan ook de aanbeveling om het landschap aantrekkelijker te maken en dan niet zozeer door bepaalde landschapstypen te ontwikkelen, maar door nieuwe bebouwing samen te laten gaan met groen en door storende landschapselementen te verbergen, bijvoorbeeld door brede groenzones langs bedrijfsterreinen, glastuinbouwgebieden en snelwegen (Goossen 2017).

Kaart 3.12 Gemiddelde aantrekkelijkheid van het landelijk gebied



Bron: Resultaten Nationale Landschapsenquête 2019 (Buijs et al. 2019)

Dat het landschap als geheel matig wordt gewaardeerd, betekent niet dat er geen mooie groene omgevingen in Zuid-Holland te vinden zijn. Specifieke natuur- en recreatiegebieden scoren goed op kwaliteit. Bezoekers van deze gebieden waarderen de gebieden met een 7,8. Dat was in 2022 hetzelfde als in 2017. De Hollandse duin- en strandgebieden trekken de meeste bezoekers. Bijna een derde van de inwoners van Zuid-Holland bezoekt echter nooit een natuur- of recreatiegebied. Rotterdammers doen dat het minst. Maar liefst 39% van de Rotterdammers bezoekt deze gebieden nooit. De aanleg van rustig groen en vooral bos, dichtbij huis, zou deze groep kunnen doen overwegen het gebied te bezoeken (Kantar Public 2022).

Groen binnen de bebouwde kom

Het PBL onderzocht de hoeveelheid natuur in de stad. Gemiddeld genomen geldt dat een dichtere bebouwing (hogere verstedelijkingsgraad) samengaat met een kleiner oppervlak groen per inwoner, zoals

duidelijk ook geldt in Zuid-Holland. Zij constateren echter ook dat er verschillen zijn tussen buurten met dezelfde bebouwingsdichtheid. Er is ook veel verschil tussen typen groen. De ene buurt heeft meer openbaar groen; de andere heeft juist meer groen in de vorm van privé tuinen. Deze bieden misschien niet direct kansen om in te bewegen, maar bieden wel verkoeling en een aantrekkelijke aanblik, wat bewegen in de straat kan stimuleren. Ook bevorderen die groene tuinen het tuinieren, wat ook bijdraagt aan het bewegen. Een andere belangrijke bevinding is dat wijken met een lage sociaaleconomische status vaak een lagere hoeveelheid en kwaliteit van groenvoorzieningen hebben dan wijken met een hogere sociaaleconomische status. Juist hier spelen vaak gezondheidsachterstanden. Ook blijkt dat gezinnen met kinderen vaak in groenere buurten wonen en dat in hoogstedelijke buurten met minder groen vaak meer ouderen wonen, waardoor ook deze plekken extra aandacht vergen. (Veerkamp et al. 2023).

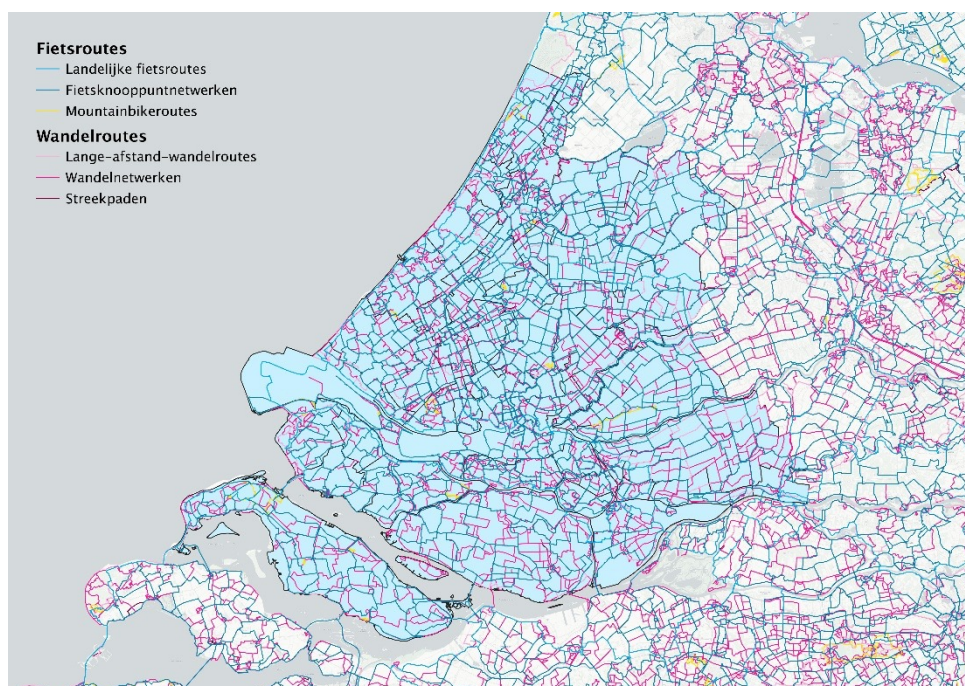
3.3.3 Aanbod aan wandel- en fietspaden

- Zuid-Holland kent een uitgebreid netwerk aan (regionale) fiets- en wandelroutes;
- Zuid-Holland is een provincie van extremen met de hoogste fietspadendichtheid en het hoogste percentage doorfietsroutes, maar door het hoge inwonertal ook de minste fietspaden per inwoner.
- Zuid-Holland scoort gemiddeld op de dichtheid van Lange Afstand Wandelpaden en streekpaden.

In Zuid-Holland ligt een uitgebreid netwerk van wegen, fietspaden en wandelpaden. In totaal gaat het om bijna 19.000 kilometer befietsbare wegen en paden (CBS 2022g). Dat maakt de dichtheid van het fietsnetwerk met bijna 7 km per km² het hoogst van alle provincies. Hiervan is maar liefst 156 kilometer snelfietspad en dat is met 0,8% van de totale lengte aan fietspaden veruit het meest van alle provincies. Gerekend per inwoner heeft Zuid-Holland de minste fietspaden, namelijk slechts 5 km per inwoner, tegenover Drenthe met maar liefst 16 km per inwoner (CBS 2022g i.c.m. Statline 2023a en 2023b). Een provincie van extremen dus.

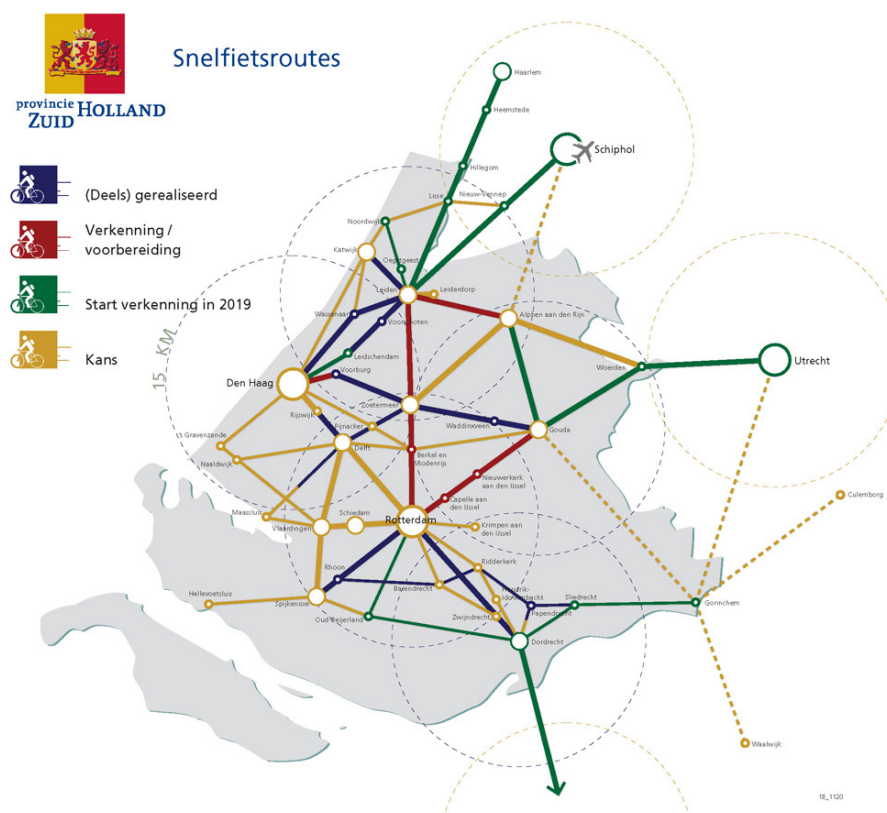
Het aantal kilometer voetpaden is onbekend. Wel zijn er cijfers van het aantal kilometer Lange Afstandwandelingen (LAW's) en streekpaden. De provincie heeft 854 kilometer van deze paden en dat is met 32 km/ha gemiddeld. De provincie Noord-Holland spant de kroon met bijna 42 km/ha (Wandelnet 2018 i.c.m. Statline 2023b).

Kaart 3.13 Fietsroutes en wandelroutes in Zuid-Holland



Bron: Routedatabank.nl, 2022. Kaartvervaardiging: Mulier Instituut.

Kaart 3.14 Doorfietsroutes in Zuid-Holland



Bron: Provincie Zuid-Holland (z.d.i.)

Voorbeeld van wandelpaden in Zuid-Holland

In de publicatie 'Bewandelbaar landschap' (Track Landscapes in opdracht van Wandelnet) is een aantal goede voorbeelden te vinden van wandelpaden en wandelpadconcepten (bijv. de Klompenpaden). Er staan ook een aantal wandelpaden in Zuid-Holland in zoals onderstaande twee voorbeelden.

Wijk en Woudenpad: Hier zijn zeven boerenlandroutes over percelen met een agrarische bestemming toegevoegd, die vanuit de woonlinten het landschap insteken. Op die manier zijn verschillende rondjes mogelijk geworden (in plaats van alleen maar heen en weer langs lintdorpen). Zowel Provincie als gemeente hebben een actieve rol gespeeld in de ontwikkelingen van Wijk en Wouden. De zeven paden tussen Leiden en Alphen aan de Rijn zijn zes jaar geleden op verzoek van de provincie Zuid-Holland aangelegd door de gebiedscommissie Land van Wijk en Wouden en de Agrarische Natuurvereniging Wijk en Wouden. Maar: inmiddels is bekend dat de Stichting Wijk en Wouden moet stoppen nadat de gemeenteraden van Zoeterwoude, Leiderdorp en Leiden de financiële bijdrage aan de stichting hebben stopgezet. De boerenlandpaden blijven voorlopig wel geopend. Coöperatie De Groene Klaver beheert de boerenlandpaden momenteel. De vraag is welke rol de provincie Zuid-Holland kan spelen om deze paden te behouden.

Polderpad: Dit betreft een fietspad van de Rotte naar de Schie. Het Polderpad is hoofdzakelijk bedoeld voor fietsers, maar is zo geprofileerd en bebord dat ook wandelaars en skaters (en af en toe een tractor) er gebruik van kunnen maken. Het pad is een initiatief van gemeenten en stadsregio Rotterdam en Lansingerland, Provincie Zuid-Holland, Vereniging Natuurmonumenten en Belevenisboerderij Oosthoek. Het ontwerp is gemaakt door DaF-architecten samen met Landschapsonwerpers gemeente Rotterdam

3.3.4 Kwaliteit van loop- en fietsroutes

- De kwaliteit van fiets- en wandelinfrastructuur moet voldoende zijn om mensen er daadwerkelijk gebruik van te laten maken. Verschillende factoren hebben hier invloed op:
 - Directheid;
 - Begaanbaarheid;
 - Leesbaarheid;
 - Veiligheid;
 - Aantrekkelijkheid;
- Er is geen goed overzicht van de mate van directheid en van missende verbindingen in het loop- en fietsroutenetwerk van de provincie.
- Er is geen overzicht bekend van de breedte van fiets- en wandelpaden in Zuid-Holland en in hoeverre deze passen bij de gebruikersintensiteit.
- Op vrijwel alle in kaart gebrachte kwaliteitsaspecten die te maken hebben met begaanbaarheid van fietspaden scoort de provincie Zuid-Holland slecht. Wel is op relatief veel paden sprake van gladheidsbestrijding en zijn veel paden verlicht.
- Zuid-Holland telt relatief weinig dodelijke verkeersslachtoffers onder fietsers en wandelaars per aantal inwoners.
- Landelijk gezien zijn veiligheid en comfort het belangrijkste verbeterpunt van recreatieve fietspaden. Bij verbeterpunt nummer 2, aantal en type weggebruikers, zijn in Zuid-Holland met name snelheidsverschillen een punt van zorg voor de recreatieve fietser.
- Zuid-Holland scoort laag op schoonheid van het landschap waar fietsroutes doorheen lopen.
- Zuid-Holland scoort vergeleken met andere provincies heel laag op de algehele waardering van recreatieve fietsinfrastructuur, vooral op organisatie en beleid.
- Recreatieve wandelaars beoordelen wandelingen in Zuid-Holland relatief laag, maar het verschil met andere provincies is klein.
- Gekeken naar reistijd is de auto een geduchte concurrent. Zelfs op afstanden tot 5 kilometer is de gemiddelde reistijd per auto korter dan per fiets, in ieder geval gemiddeld genomen in Nederland. Wel is het aannemelijk dat binnen steden en in sommige gevallen ook tussen steden de (elektrische) fiets concurrerend kan zijn. In sub-urbane en landelijke gebieden is dit echter meestal niet het geval.

- Door een analyse van routenetwerken, waarbij o.a. barrières in kaart worden gebracht kan de provincie knelpunten opsporen en vervolgens oplossen. Aanknopingspunten zijn te vinden in de Kwaliteitsmonitor Fietsregio's, studies naar barrières van Wandelnet en een overzicht van versnippering van natuur door rijksinfrastructuur.
- Ook het in kaart brengen van breedtes van fiets- en wandelpaden i.c.m. gebruiksintensiteiten kan helpen om knelpunten op te sporen en op te lossen. Hierbij is extra aandacht nodig voor snelheidsverschillen op fietspaden.
- Een sterkere organisatie voor recreatieve routes is nodig om het niveau van deze routes op peil te brengen en te houden.
- Daarnaast kan de provincie kijken naar mogelijkheden om de algehele kwaliteit van fietsroutes te verbeteren, ook fietsroutes binnen de bebouwde kom.
- De provincie zou ervoor kunnen kiezen minder in te zetten op doorstroming van het autoverkeer en meer op het versnellen van fietsen en ov, waardoor deze vervoerswijzen concurrerender worden.

De mate waarin mensen zich te voet of per fiets verplaatsen (utilitair, recreatief of sportief) hangt in hoge mate af van de kwaliteit van de beschikbare loop- en fietsroutes. Die kwaliteit wordt met name bepaald door de volgende aspecten:

- Directheid: Is de route kort en direct?
- Begaanbaarheid: is de route toegankelijk voor iedereen en is er voldoende ruimte beschikbaar om comfortabel te kunnen lopen of fietsen?
- Leesbaarheid: is de route voor iedereen herkenbaar, logisch en overzichtelijk? Vind ik mijn weg? Waar moet ik lopen of fietsen? Wat wordt van mij verwacht en wat kan ik van andere weggebruikers verwachten?
- Veiligheid: veroorzaakt de loop- of fietsinfrastructuur zelf geen ongevallen? Kan veilig worden overgestoken bij kruispunten en op wegvakken? Voelt iedereen zich veilig genoeg om langs de route te lopen of te fietsen? Is men niet bang om te worden overvallen?
- Aantrekkelijkheid: is de omgeving aangenaam? Heb ik last van stank of geluid? Is de bestrating mooi? Is het straatmeubilair aantrekkelijk? Is er goed onderhouden groen of water langs de route? Is de architectuur afwisselend? Is er iets te zien of te doen onderweg?

Directheid

De dichtheid van fietspaden is in Zuid-Holland erg hoog, wat betekent dat de mate van directheid gemiddeld genomen ook hoog is. Buiten de bebouwde kom zal deze echter veel kleiner zijn dan binnen de bebouwde kom door de aanwezigheid van grootschalige infrastructuur en grootschalige gebieden, wat leidt tot omlopen en omfietsen. Voor zover bekend is er geen overzicht van missende verbindingen in fiets- en wandelroutenetwerken in de provincie Zuid-Holland. Hieronder volgt een aantal onderzoeken dat aanknopingspunten biedt.

De Kwaliteitsmonitor Fietsregio's 2022 (een onderzoek naar recreatieve routes) geeft een indicatie van de kwaliteit van het netwerk van routes. Zuid-Holland scoort in dit onderzoek relatief laag op de aansluiting van netwerken op buurprovincies, het aanbod van afzonderlijk bewegwijzerde themaroutes en aansluiting op routenetwerken en de aansluiting van LF-fietsroutes op het routenetwerk (Stichting Landelijk Fietsplatform 2022).

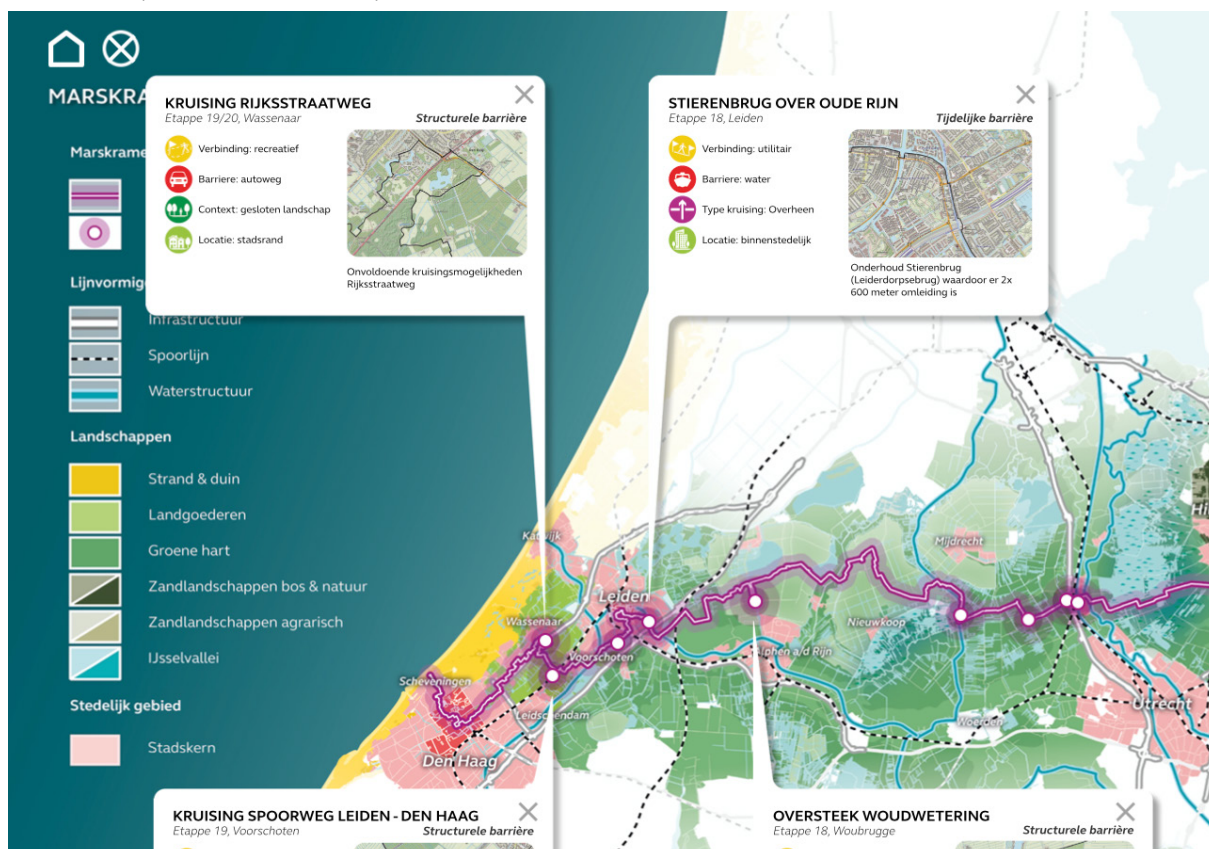
Wandelnet liet verkennend onderzoek doen naar barrières en de gevolgen die dat heeft voor de bereikbaarheid van aantrekkelijke wandelgebieden in de MRDH. Ze onderscheiden daarbij barrières die ontstaan door lijninfrastructuur, zoals snelwegen, spoorlijnen en waterwegen, maar rekenen ook onaantrekkelijke gebieden zoals kassengebieden tot de barrières. Om hier zinvolle conclusies en opgaven aan te kunnen verbinden is echter verdieping van de analyse nodig (zie kaart 3.15). Ook liet Wandelnet de barrières langs het Marskramerpad in beeld brengen. Enkele hiervan liggen in Zuid-Holland (zie kaart 3.16). Van de overige LAW's die door Zuid-Holland lopen zijn de barrières nog niet in kaart gebracht.

Kaart 3.15 Analyse barrières bereikbaarheid landschappen



Bron: Arcadis 2022 in opdracht van Wandelnet (rapport niet beschikbaar op moment van schrijven)

Kaart 3.16 Analyse barrières Marskramerpad



Bron: Arcadis 2022 in opdracht van Wandelnet

Mogelijk geeft ook een inventarisatie van versnippering van natuur door Rijksinfrastructuur aanknopingspunten. Hoewel het ontbreken van een ecologische verbinding niet wil zeggen dat ook fiets- en voetgangersverbindingen missen, biedt de aanpak van dergelijke knelpunten wel kansen om direct met de aanleg van een faunapassage meteen ook een loop- en fietsroute aan te leggen. Een goed voorbeeld hiervan is het fietsecoduct over de A13 dat bij de ontwikkeling van de Schiezone zal worden aangelegd.

Kaart 3.17 Oplossing van knelpunten versnippering natuur door Rijksinfrastructuur in het MJPO



Bron: MJPO

WUR/meizo
www.clo.nl/nl205113

Bron: Compendium voor de Leefomgeving (2020b)

Begaanbaarheid

Voor zover bekend zijn er geen data beschikbaar over hoe het is gesteld met de breedte van voet- en fietspaden in Zuid-Holland. Maar het is zeker dat een groot aantal niet aan de gestelde minimumeisen voldoet en dat er onvoldoende beleid is om obstakels op voetpaden te voorkomen en verwijderen. Dit is ook een landelijk probleem. Zo laat een overzicht van zogenaamde sterfietsroutes (snelfietsroutes) op de website van de Fietzersbond Haagse regio zien dat voldoende ruimte vaak een probleem is en dat dat in ontwerpen voor herinrichting niet altijd wordt opgelost (Fietzersbond Haagse Regio ZD). In een onderzoek naar recreatieve fietspaden komt ook naar voren dat te smalle paden een probleem zijn. Bijna 60% van de inwoners van Zuid-Holland noemt dit als meest storende factor. Landelijk gezien is dat maar liefst 70% (Blauw 2021).

Er is wel een goed overzicht van andere begaanbaarheidsaspecten van fietspaden en dat levert een ongunstig beeld van de provincie Zuid-Holland op. Het CBS onderzocht in opdracht van de Fietsersbond allerlei kenmerken van fietspaden (gedefinieerd als alle befietsbare paden en wegen), waaronder de mate van hinder op fietspaden. Daarbij scoort Zuid-Holland het slechtst van alle provincies. Bijna een kwart van de ondervraagden ervaart redelijk veel, veel of zeer veel hinder op de fietspaden in Zuid-Holland; bijvoorbeeld in Overijssel is dat slechts 12%.

Het type verharding is een andere indicatie van begaanbaarheid. In Zuid-Holland is slechts 48% van de fietspaden verhard met asfalt of beton, 39% is verhard met klinkers of tegels, 1% is half-verhard en 0% is onverhard. In andere provincies is het aandeel asfalt/ beton gemiddeld bijna 60%. Voor fietsers is asfalt of beton comfortabeler fietsen, maar met de vele fietspaden in (binnen)steden is het goed verklaarbaar dat dit percentage relatief laag is. Het gaat in het onderzoek namelijk niet alleen over vrij-liggende fietspaden, maar om alle befietsbare paden en wegen. In binnensteden gaat het dus vaak om befietsbare dertigkilometer wegen die meestal worden uitgevoerd in klinkerbestrating.

Zuid-Holland scoort ook matig op wegkwaliteit: 1% is slecht, 32% redelijk en 56% goed. De provincie Groningen scoort hierop het beste met maar liefst 75% van het aantal kilometer fietspad dat goed scoort op wegkwaliteit. Als laatste de mate van gladheidsbestrijding. Daarop scoort de provincie wel goed. Ruim 40% van het aantal km fietspad wordt gestrooid. Dat is iets meer dan gemiddeld in Nederland (39%) (CBS 2022g).

Vooral op recreatieve routes scoort de provincie Zuid-Holland slecht. In een onderzoek van het landelijk Fietsplatform wordt de kwaliteit van de onderliggende paden en wegen van het recreatieve fietsroutenetwerk in Zuid-Holland als laagste beoordeeld van alle provincies ([Stichting landelijk Fietsplatform 2022](#)).

Leesbaarheid

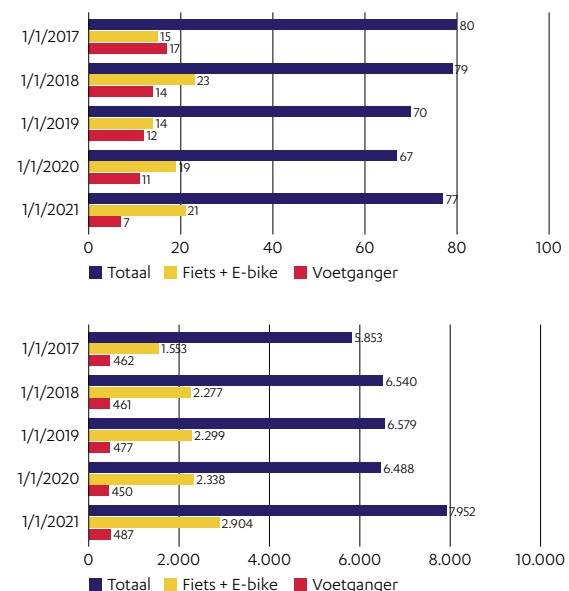
Over leesbaarheid zijn nauwelijks data beschikbaar. Wel bekend is de kwaliteit van bewegwijzering van recreatieve fietsroutes. Zuid-Holland scoort hierop het laagst van alle provincies. Ook als het gaat om de ontsluiting van het aanbod voor consumenten (inspiratie, informatie, activatie) en voor professionals (routedata) eindigt de provincie onderaan (Stichting landelijk Fietsplatform 2022).

Het verbeteren van de bewegwijzering staat op nummer vier van verbeteringsmogelijkheden van fietspaden voor recreatieve fietsers. Van degene die graag de bewegwijzering verbeterd willen zien, stoort 63% van de ondervraagden zich aan het ontbreken van bordjes. Onder de inwoners van Zuid-Holland is dat zelfs 71% (Blauw 2021).

Veiligheid

Vooral de veiligheid die fietsers en voetgangers ervaren bepaalt of ze zich meer actief gaan verplaatsen. De ongevallencijfers zijn van invloed op dat gevoel. In figuur 3.28 is voor de periode 2017-2021 te zien welk deel van alle dodelijke slachtoffers en gewonden fietsers (inclusief e-bikers) en voetgangers betreft.

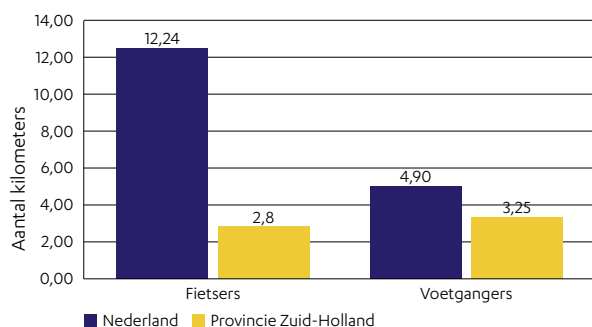
Figuur 3.28 Aantal dodelijke verkeersslachtoffers (boven) en gewonden (onder) in Zuid-Holland



Bron: Staat van Zuid-Holland/Viastat

Indien gekeken wordt naar het aantal dodelijke verkeersslachtoffers onder fietsers en voetgangers dan steekt Zuid-Holland gunstig af ten opzichte van Nederland als geheel (zie figuur 3.29). Zuid-Holland telt 4,9 slachtoffers per miljoen inwoners, tegenover 12,2 in Nederland als geheel. Bij voetgangers telt Zuid-Holland met 3,30 slachtoffers per miljoen inwoners juist wat meer dan de 2,8 voor Nederland als geheel.

Figuur 3.29 Aantal dodelijke verkeersslachtoffers per miljoen inwoners onder fietsers en voetgangers in Nederland en Zuid-Holland (gemiddelde van 2017-2021)



Bron: Staat van Zuid-Holland/StatLine)

Zeker als op een locatie vaker ongevallen plaatsvinden kan dit eraan bijdragen dat mensen niet meer gaan fietsen of lopen of die locatie gaan mijden. Maar zeker zo bepalend is de ervaren dreiging die van het verkeer uitgaat, met name bij het oversteken (subjectieve onveiligheid). Hierover zijn echter geen gegevens beschikbaar.

Zoals genoemd in H2 is het meest genoemde verbeterpunt van recreatieve fietsers veiligheid en comfort. Men stoort zich het vaakst aan te smalle paden (70%). Andere factoren die men als storend ervaart zijn de slechte kwaliteit van de verharding en onveilige kruisingen en oversteekpunten. Op nummer twee in de lijst verbeterpunten staat de drukte op fietspaden, snelheidsverschillen en sociaal gedrag. Ook deze aspecten dragen bij (of doen juist af aan) de veiligheid. Vooral snelheidsverschillen zijn een punt van zorg voor de recreatieve fietser in Zuid-Holland (Blauw 2021).

Op het gebied van sociale veiligheid zijn alleen cijfers bekend over de verlichting van fietspaden. Zuid-Holland scoort hierop het beste van alle provincies: maar liefst 75% van het aantal km fietspad is goed verlicht. 19% is niet verlicht. Noord-Holland scoort iets lager met 68% goed verlichte fietspaden. Slechts 29% van de fietspaden in Zeeland is goed verlicht. Dit heeft uiteraard te maken met het aandeel fietspaden buiten de bebouwde kom en door natuurgebieden.

Aantrekkelijkheid

Bij aantrekkelijkheid van routes gaat het zowel om routes door de bebouwde kom als die daarbuiten. Onderzoek van het CBS in opdracht van de Fietsersbond wijst uit dat Zuid-Holland vergeleken met andere provincies laag scoort op schoonheid van

het landschap waar fietsroutes doorheen lopen. Slechts 22% is mooi t.o.v. 33% gemiddeld in Nederland. Dit zou deels verklaard kunnen worden door het feit dat relatief veel fietspaden in Zuid-Holland door bebouwd gebied lopen en dan ook nog eens veel door bebouwd gebied met weinig tot geen groen. In Zuid-Holland is dat 41% tegenover 27,5% gemiddeld in Nederland (CBS 2022g).

Als wordt ingezoomd op recreatief fietsen dan scoort de provincie Zuid-Holland het laagst van alle provincies op de kwaliteit van de omgeving. Hierbij werd gekeken naar de omgeving in het algemeen en naar bezienswaardigheden, het aanbod van fietsinfra door groen/ landelijk gebied en het aanbod van rustige fietsinfra (beperkte geluidshinder). Zuid-Holland scoort hier slechts 26 punten. Ter vergelijking: Noord-Holland komt op 50 punten en Drenthe scoort het hoogst met 86 punten. Ook op het aandeel schilderachtige/ mooie paden scoort de provincie laag. Het aanbod van rustmogelijkheden en horeca in Zuid-Holland is ook matig (Stichting landelijk Fietsplatform 2022).

Algemene waardering recreatieve fiets- en wandelvoorzieningen in Zuid-Holland

Bovenstaande kwaliteiten vertalen zich naar de mate waarin mensen fietsen en lopen maar ook naar de tevredenheid over de fiets- en loopvoorzieningen. Het algemene oordeel van recreatieve fietsers in Zuid-Holland is relatief laag, maar met een 7,9 niet slecht te noemen. Ook is dit cijfer tussen 2016 en 2021 gestegen met 0,2 punt (Blauw 2021).

In de Kwaliteitsmonitor Fietsregio's over recreatieve fietsmogelijkheden worden verschillende bronnen gecombineerd, waaronder onderzoek van de ANWB, data van de Fietsersbond, data van het Fietsplatform en resultaten van vragenlijsten aan provincies en routebureaus. Gekeken wordt naar kwaliteit van recreatieve fietsroutes in het algemeen, de kwaliteit van het routenetwerk, de kwaliteit van de ontsluiting van het aanbod en organisatie en beleid. In dit onderzoek scoort Zuid-Holland bij elk onderdeel het laagst en dan vooral heel laag op organisatie en beleid. Dit komt waarschijnlijk door het ontbreken van een provinciale routeorganisatie. Het platform merkt daarbij op dat als er geen provincie dekkende routeorganisatie is het onderhoud achterblijft (Stichting Landelijk Fietsplatform 2022a). Dit heeft niet alleen consequenties voor het comfort, maar ook voor de veiligheid.

Figuur 3.30 Samenvattende tabel kwaliteit recreatieve fietsroutes per Provincie

Provincie	aantal sterren				
	2022	2019	2017	2015	2013
Groningen	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★
Friesland	★★★★½	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★
Drenthe	★★★★½	★★★★½	★★★★★	★★★★★	★★★★
(Overijssel)	-	-	★★★★★	★★★★	★★★★
(Gelderland)	-	★★★★½	★★★★★	★★★★	★★★★
Flevoland	★★★½	★★★½	-	-	★★★
Utrecht	★★★★	★★★★½	★★★★	★★★★	★★★
Noord-Holland	★★★	★★★	★★★	★★★	★★★
Zuid-Holland	★★½	★★½	★★★	★★★	★★★
Zeeland	★★★★½	★★★★★	★★★★★	★★★★	★★★★
Noord-Brabant	★★★★½	★★★★½	★★★★	★★★★	★★★
Limburg	★★★★	★★★★½	★★★★	★★★★	★★★

Bron: Stichting Landelijk Fietsplatform 2022

Wandelnet vroeg wandelaars een gemiddeld kwaliteitsoordeel te geven over alle wandelingen en een oordeel over de laatste wandeling. Hoewel de cijfers niet veel van elkaar verschillen scoort Zuid-Holland ook hier aan de lage kant met een 6,9 voor een gemiddelde wandeling (t.o.v. een 7,0 gemiddeld in Nederland) en een 7,4 voor de laatste wandeling (t.o.v. een 7,6 gemiddeld in Nederland) (Wandelnet 2019).

3.3.5 Aantrekkelijkheid van alternatieven

Mensen maken uiteindelijk een afweging tussen verschillende vervoerswijzen: welk vervoermiddel is het meest aantrekkelijk als alle kosten, te weten tijd, geld en moeite, bij elkaar worden opgeteld en vergeleken? Moeite kan hierbij overigens ook als opbrengst worden gezien als de persoon in kwestie het leuk vindt om iets te doen. Als dat zo is, kan iemand ervoor kiezen om te gaan toeren, ook als dit tijd en geld kost. Deze paragraaf behandelt alleen het aspect tijd. Moeite heeft onder andere te maken met de beschikbaarheid van een auto en met parkeerregulering. Dit komt in H3.1, respectievelijk H3.5 aan bod. Parkeerkosten komen aan bod in H3.6 over financiële prikkels.

Het CBS deed onderzoek naar reistijden met verschillende vervoerswijzen en concludeerde dat de auto op vrijwel alle afstanden het snelst is. Dat is ook te zien

in figuur 3.31, waarin de gemiddelde reisduur per verplaatsing is weergegeven voor verplaatsingen per personenauto, per fiets en lopend.

Figuur 3.31 Gemiddelde reisduur in minuten per verplaatsing voor, voor personenauto's (bestuurders en passagiers, fiets en lopen; voor Nederland en Zuid-Holland (2019)

Nederland	Personen- auto (be- stuurder)	Personen- auto (pas- sagier)	Fiets	Lopen
0-1 km	4,3	4,77	5,51	7,17
1-3,7 km	8,52	9,54	11,64	26,66
3,7-7,5 km	14,26	15,42	27,64	71,51
7,5-15 km	21,03	22,34	51,93	113,95

Zuid-Holland	Personen- auto (be- stuurder)	Personen- auto (passagier)	Fiets	Lopen
0-1 km	4,64	5,18	6,05	7,22
1-3,7 km	9,21	10,35	12,42	25,96
3,7-7,5 km	15,85	17,75	27,35	71,82
7,5-15 km	23,34	24,04	52,58	115

Bron: CBS StatLine 2019

Aangetekend moet worden dat de reisduur per auto in werkelijkheid gemiddeld wat langer is, omdat de looptijd van de voordeur van het herkomstadres naar

de geparkeerde auto en van de auto naar de voordeur van het bestemmingsadres niet is meegerekend. Daarom kan geconcludeerd worden dat op afstanden tot 1 km het gemiddeld ongeveer net zo lang duurt om een verplaatsing per fiets of te voet te maken als per auto. Op afstanden tot 3,7 km duurt ook een verplaatsing per fiets niet veel langer dan per auto. Er zijn geen grote verschillen tussen Zuid-Holland en Nederland als geheel. Te zien is wel dat vrijwel alle verplaatsingen, ongeacht het vervoermiddel in Zuid-Holland iets langer duren, waarschijnlijk door drukte. Toch hoeft het niet zo te zijn dat de auto het qua tijd altijd wint van de fiets. Het gaat hierbij immers om gemiddelden. De tijdsduur zal sterk afhankelijk zijn van het precieze begin- en eindpunt van de route. In stedelijk gebied zal de fiets het sneller winnen van de auto dan in landelijk gebied, in de stadsranden of in suburbane kernen.

In lijn met een van de conclusies uit hoofdstuk 2, waarin gesteld wordt dat het meest effectieve beleid bestaat uit zowel wortel- als stokmaatregelen, zou de provincie ervoor kunnen kiezen minder in te zetten op doorstroming van het autoverkeer en meer op het versnellen van fietsen en ov, waardoor deze vervoerswijzen concurrerender worden, ook qua tijd.

3.4 De sociale beweegvriendelijke omgeving

- Op het gebied van leefbaarheid scoort Zuid-Holland vergelijkbaar met West-Nederland en Nederland. Op sociaal vlak ervaren inwoners dat mensen niet veel contact met elkaar hebben en elkaar onvoldoende aanspreken op gedrag;
- De ervaren leefbaarheid verschilt lokaal;
- Inwoners van Zuid-Holland voelen zich niet onveiliger of veiliger dan gemiddeld in Nederland. Wel bestaan er verschillen onder gemeenten. Vooral in Rotterdam, Den Haag en Schiedam voelt men zich relatief vaker onveilig;
- De leefbaarheid hangt samen met sport- en beweegdeelname;
- In Zuid-Holland is het aandeel inwoners dat zich eenzaam voelt weinig verschillend met het landelijk gemiddelde. In enkele gemeenten, vooral de grote steden, ligt het aandeel inwoners dat zich eenzaam voelt relatief hoog;
- 96 procent van de gemeenten in zowel Nederland als in Zuid-Holland beschikt over een of meerdere buurtsportcoaches;
- Er is geen duidelijk verband tussen sport- en beweegdeelname en de beschikbaarheid van

buurtsportcoaches;

- Lang niet onder alle Nederlanders zijn buurtsportcoaches bekend. Ook ervaart men dat er minder activiteiten worden georganiseerd, en dat de activiteiten niet bedoeld zijn voor iedereen, maar voor specifieke doelgroepen.

- In diverse gemeenten, wijken en buurten zijn verbeteringen mogelijk op het vlak van sociale veiligheid en leefbaarheid. In een prettige, veilige omgeving sporten en bewegen mensen liever en vaker;
- Sport- en beweging (met anderen) kunnen middelen zijn om eenzaamheid te bestrijden;
- De beschikbaarheid van buurtsportcoaches en lokaal georganiseerde activiteiten moeten meer onder de aandacht gebracht worden, om zo de inzet van buurtsportcoaches extra effectief te maken.

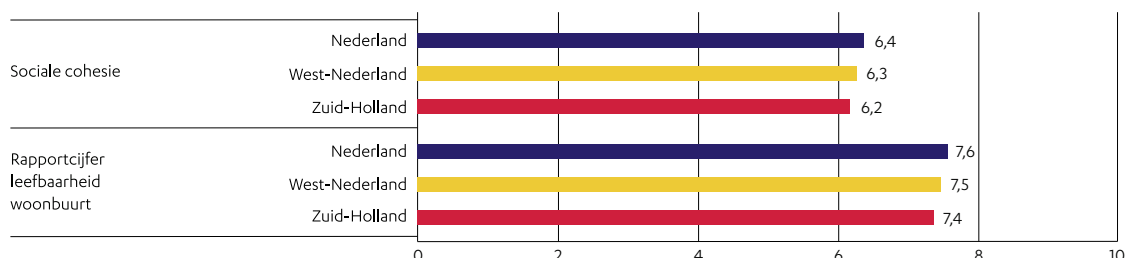
Ook de sociale omgeving speelt, naast de fysieke omgeving (hardware), een rol binnen de beweegvriendelijke omgeving. De sociale omgeving is onder meer opgebouwd uit de software: hoe mensen met elkaar omgaan en elkaar beïnvloeden. Een andere component is de orgware: hoe sport en beweging georganiseerd zijn en hoe de omgeving waarin mensen sporten en bewegen wordt onderhouden (zie paragraaf 2.4 en 2.5).

De Kernindicator Beweegvriendelijke Omgeving (KBO) is een indicator van de fysieke leefomgeving. Andere onderdelen van een beweegvriendelijke omgeving, zoals de sociale omgeving, zijn daarin buiten beschouwing gelaten. Daar is voor gekozen omdat de fysieke kenmerken beter 'objectief' te registreren en te monitoren zijn. De sociale omgeving bestaat deels uit subjectievere maten, die ook nog kunnen verschillen over ruimte en tijd (denk aan gevoelens van veiligheid overdag of 's avonds). Een bijkomend probleem is de beschikbaarheid van data. Het is bijvoorbeeld onhaalbaar om al het aanbod, georganiseerd of anderszins georganiseerd, op nationaal niveau vast te leggen. Daarbij zou dan rekening gehouden moeten worden met frequentie, plaats en tijd (denk ook aan seizoensactiviteiten). Deze paragraaf besteedt aandacht aan een aantal onderdelen van de sociale omgeving waar gegevens voor beschikbaar zijn, zoals leefbaarheid en veiligheid en het aanbod van buurtsportcoaches.

Leefbaarheid, sociale cohesie en ervaren veiligheid

In figuur 3.32 is te zien hoe de inwoners van Zuid-Holland, West-Nederland en Nederland de leefbaarheid in hun woonomgeving ervaren. De cijfers wijken nauwelijks van elkaar af. Het cijfer voor sociale cohesie is aan de lage kant, ook op landelijk niveau. Vooral jongerenvoorzieningen worden laag beoordeeld.

Figuur 3.32 Ervaren leefbaarheid en sociale cohesie op een schaal van 1 tot 10 in Zuid-Holland, West-Nederland en Nederland, 2021

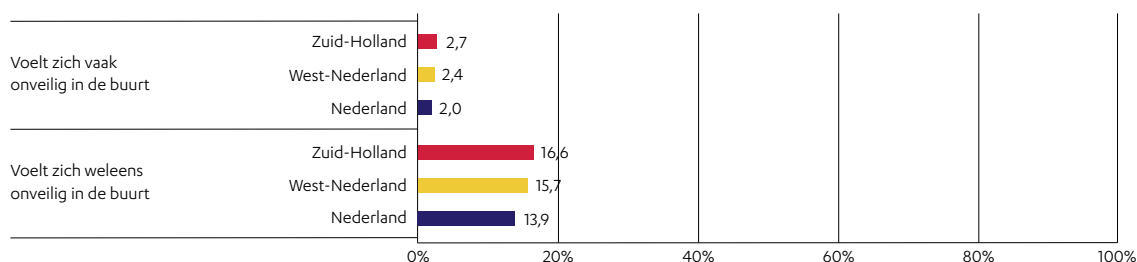


Bron: CBS, Veiligheidsmonitor, 2022e. Bewerking: Mulier Instituut.

Ditzelfde geldt voor de sociale cohesie in Zuid-Holland. Er wordt vooral laag gescoord op de componenten 'veel contact met andere buurtbewoners' en 'mensen spreken elkaar aan op gedrag' (niet in de figuur). Dit zijn belangrijke componenten van sociale veiligheid, die invloed hebben op het gebruik van de openbare ruimte voor sport en beweging. Het kunnen zelfs voorwaarden zijn om interventies in de openbare ruimte te laten slagen (zie mechanismen in 2.3.3). In bijlage b5.1 staan de scores over de leefbaarheid per gemeente. Deze zijn voor slechts veertien gemeenten in Zuid-Holland bekend. De scores op algemene leefbaarheid lopen in de provincie uiteen: van 6,9 in Schiedam tot 7,9 in Hoeksche Waard. De verschillen zijn groter en de cijfers lager wanneer het gaat om de sociale cohesie. Vijf gemeenten geven een cijfer lager dan 6,0, met 5,6 (Schiedam) als laagste score. In de gemeente Hoeksche Waard zijn inwoners relatief tevreden: de gemeente scoort een 6,9. In laag scorende gemeenten is extra aandacht nodig om de leefbaarheid te verbeteren, en zo voorwaarden te scheppen om te sporten en te bewegen in de openbare ruimte.

Onderstaande figuur (figuur 3.33) geeft weer hoe vaak inwoners van Zuid-Holland, West-Nederland en Nederland zich onveilig voelen in hun buurt. Weinig inwoners voelen zich vaak onveilig. Dit geldt op alle schaalniveaus. Wel ligt het aandeel inwoners dat zich vaak onveilig voelt met 2,7 procent in Zuid-Holland het hoogst. Het aandeel ligt bijna een procent hoger dan op nationale schaal. Ook het aandeel inwoners dat zich weleens onveilig voelt in de buurt is het hoogst in de provincie Zuid-Holland. Het gaat om een aandeel van 16,6 procent; een verschil van bijna drie procent ten opzichte van het landelijke gemiddelde. Een gevoel van veiligheid is voor mensen van belang om zich comfortabel genoeg te voelen er te sporten en te bewegen. Ook wanneer de openbare ruimte goed is ingericht en onderhouden, maken mensen maar beperkt gebruik van de openbare ruimte om er te sporten en te bewegen wanneer zij zich er niet veilig voelen (zie paragraaf 2.3.3). Een gevoel van veiligheid is daarmee een randvoorwaarde om openbare ruimte te benutten voor sport en beweging.

Figuur 3.33 Aandeel inwoners (%) dat zich weleens of vaak onveilig voelt in de eigen buurt in Zuid-Holland, West-Nederland en Nederland, 2021



Bron: CBS, Veiligheidsmonitor, 2022e. Bewerking: Mulier Instituut.

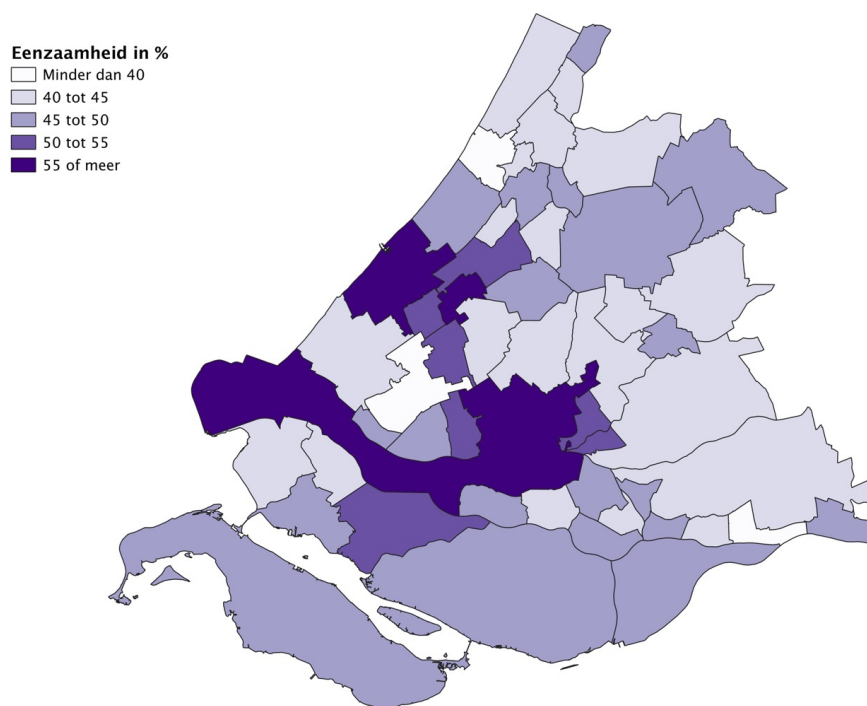
In bijlage b5.2 staan de scores over de ervaren veiligheid in de buurt per gemeente. Deze zijn voor slechts veertien gemeenten in Zuid-Holland bekend. Onder de gemeenten bestaan grote verschillen. Zo voelt in Hoeksche Waard slechts 4,9 procent van de inwoners zich weleens onveilig, terwijl dit aandeel in Rotterdam bijna zes keer zo hoog is: 26,8 procent. Met name in en rondom Den Haag en Rotterdam is het aandeel inwoners dat zich weleens onveilig voelt relatief hoog; in de minder stedelijke gebieden ligt dit percentage in veel gevallen lager. Dit onderscheid lijkt er ook te zijn wanneer het gaat om het vaak beleven van een gevoel van onveiligheid in de buurt. In Schiedam en Den Haag is het aandeel inwoners dat zich in de buurt vaak onveilig voelt het hoogst (respectievelijk 5,8 en 5,0 procent), en in Westland en Hoeksche Waard, twee landelijke gemeenten, het laagst (respectievelijk 0,8 en 0,9 procent).

Een andere component uit de sociale omgeving is eenzaamheid. In Nederland voelt gemiddeld ongeveer 47 procent van de bevolking zich eenzaam. In een aantal Zuid-Hollandse gemeenten ligt dit aandeel lager, of is het aandeel vergelijkbaar (kaart 3.18). In negen gemeenten ligt het aandeel echter boven het landelijk gemiddelde, met uitschieters in Den Haag (circa 58%) en Rotterdam (circa 55%). Meer dan de helft van de bewoners van deze gemeenten voelt zich eenzaam. Voor mensen kunnen sport en bewegen een belangrijke sociale rol vervullen, en eenzaamheid bestrijden. Voor ouderen is deze sociale component van sport en beweging dan ook een belangrijke motivatie om te sporten en te bewegen (paragraaf 2.2).

Buurtsportcoaches

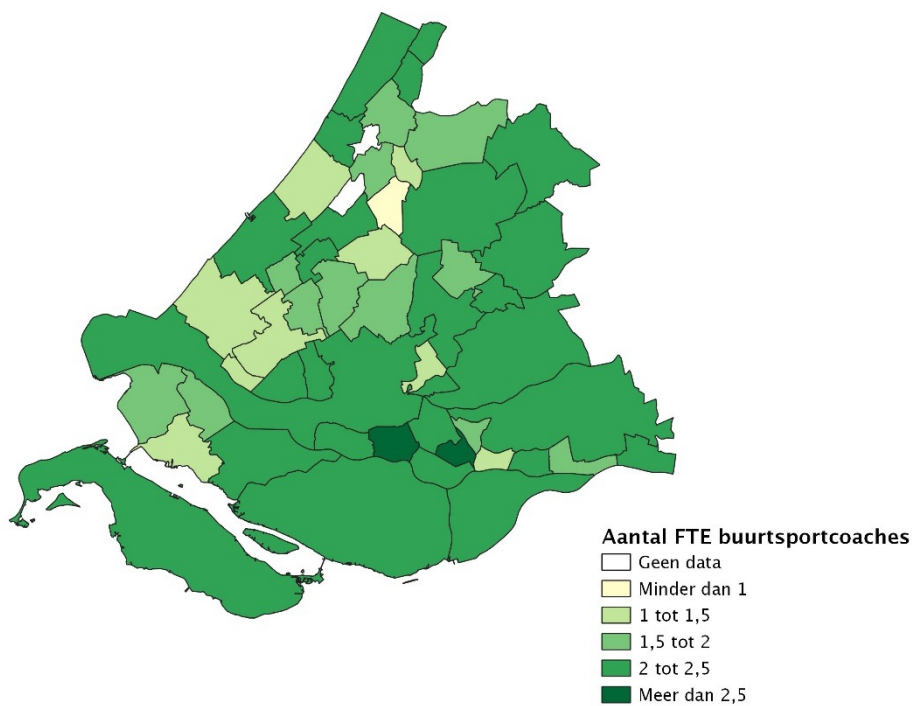
Buurtsportcoaches stimuleren bewoners om te sporten en te bewegen. Ze staan in contact met verschillende relevante organisaties en instellingen (zoals de gemeente, sportverenigingen en scholen) en verzorgen soms (een deel van) het bewegingsonderwijs op basisscholen. Om hier meer inzicht in te krijgen, is het aantal fte aan buurtsportcoaches per 10.000 inwoners in kaart gebracht (kaart 3.19). Circa 96 procent van de gemeenten in Nederland heeft een of meerdere buurtsportcoaches in dienst (Van Stam, Heijnen & Vrieswijk, 2021). In de provincie Zuid-Holland gaat het eveneens om 96 procent.

Kaart 3.18 Aandeel inwoners (%) van 18 jaar of ouder van Zuid-Holland dat zich eenzaam voelt, op gemeenteniveau, 2020



Bron: GGD'en, CBS en RIVM, Gezondheidsmonitor Volwassenen en Ouderen 2020. Kaartvervaardiging: Mulier Instituut.

Kaart 3.19 Aantal fte buurtsportcoaches per 10.000 inwoners



Bronnen: Gemeentefonds, 2020, en CBS, 2022f. Kaartvervaardiging: Mulier Instituut.

In het merendeel van de gemeenten is 2 tot 2,5 fte aan buurtsportcoaches per 10.000 inwoners aanwezig. In een handjevol gemeenten gaat het om 1 tot 1,5 fte en in een enkele gemeente (Zoeterwoude) om minder dan 1 fte. In Barendrecht en Hendrik-Ido-Ambacht zijn relatief veel fte's aan sportcoaches beschikbaar, namelijk meer dan 2,5. In deze twee gemeenten is het aandeel inwoners dat voldoet aan de beweegrichtlijn met 40 tot 45 procent relatief laag. Of er juist daarom relatief veel buurtsportcoaches worden ingezet, is lastig te zeggen. In de drie gemeenten met het hoogste aandeel inwoners dat aan de beweegrichtlijn voldoet (> 55%), Leiden, Voorschoten en Zoeterwoude, heeft Leiden wat minder fte aan sportcoaches dan gemiddeld, zijn er voor Voorschoten geen data beschikbaar, en zet Zoeterwoude relatief het minst buurtsportcoaches in. Er zijn echter nog veel gemeenten tussen de hoogst scorende en laagst scorende in die variëren in hun inzet van buurtsportcoaches en ook variërend scoren op het voldoen aan de beweegrichtlijn. Een duidelijke samenhang tussen de inzet van buurtsportcoaches en voldoen aan de beweegrichtlijn is er dan ook niet.

Een andere reden die de samenhang tussen beweegdeelname en de inzet van buurtsportcoaches compliqueert, is dat lang niet iedereen bekend is met het bestaan en de werkzaamheden van buurtsportcoaches (71%; NSO, 2022). Hierbij gaat het om landelijke cijfers. Ook ervaren veel volwassenen dat de activiteiten die buurtsportcoaches organiseren niet voor hen bedoeld zijn, maar voor specifieke doelgroepen, zoals kinderen of mensen met een beperking. Daarnaast constateert 15 procent van de volwassenen dat het aantal beweegactiviteiten dat wordt georganiseerd in de buurt afneemt, terwijl slechts een klein aandeel ervaart dat er juist meer activiteiten worden georganiseerd. De daling in het aanbod heeft mogelijk te maken met overheidsmaatregelen tijdens de coronapandemie.

3.5 Organisatorische kaders

- Alle gemeenten in Zuid-Holland werken aan een lokaal sportakkoord. Team Sportservice Zuid-Holland voert voor een aantal gemeenten in de provincie het sportbeleid uit en heeft een adviserende en kennisdelende functie;
- De provincie krijgt input om het provinciale sportbeleid uit te breiden en aan te scherpen van onder meer Team Sportservice Zuid-Holland, de Vereniging Sport en Gemeenten, Fonds Gehandicaptensport en het Jeugdfonds Sport en Cultuur;
- In Zuid-Holland zijn diverse platforms en initiatieven actief die sporten en bewegen bevorderen onder specifieke doelgroepen. Niet elke gemeente neemt deel aan deze platforms, en ook lang niet elke school doet mee aan The Daily Mile;
- Inwoners van Zuid-Holland zijn redelijk tevreden over de fysieke toestand van hun leefomgeving. In een prettige, veilige, goed onderhouden omgeving sporten en bewegen mensen liever en vaker.
- De provincie Zuid-Holland is koploper met het aantal meldingen op het nationale Meldpunt Routes. Bovendien worden meldingen slecht opgepakt. Het oplossingspercentage is laag en het duurt in relatief lang voordat meldingen zijn opgelost.

- Ook in Zuid-Holland kan inzetten op bepaalde wet- en regelgeving van invloed zijn op de mate waarin mensen lopen en fietsen. Zoals lagere maximumsnelheden, instellen milieuzones, en parkeerregulering. De effectiviteit hangt ook af van de mate van handhaving.
- Sport- en beweegmogelijkheden voor specifieke doelgroepen moeten verspreid over Zuid-Holland beschikbaar zijn. Meer informatie over de mogelijkheden en bestaande platformen richting scholen en gemeenten kan helpen om het aanbod van specifieke sport- en beweegactiviteiten wijdverspreider aan te bieden in de provincie;
- De fysieke aanwezigheid en toestand van jongerenvoorzieningen, speelplekken voor kinderen en het onderhoud van stoepen en pleintjes zijn aandachtspunten.
- De organisatie rondom recreatieve fietsroutes laat te wensen over. Er valt veel winst te behalen door een sterkere organisatie rondom routenetwerken.

De organisatorische kant van sport en bewegen houdt alles in wat geregeld moet worden om te kunnen voorzien in een aanbod aan sport- en beweegmogelijkheden. In deze paragraaf worden bestaande wet- en regelgeving, de organisatie van sport en beweging, activiteiten van organisaties en het beheer en het onderhoud van sport- en beweegfaciliteiten besproken.

Wet- en regelgeving en handhaving

Bepaalde wet- en regelgeving kan van invloed zijn op de mate waarin mensen bewegen. Hierover is weinig bekend en het is dan ook lastig om aan te geven hoe de situatie in Zuid-Holland is en hoe die zich verhoudt tot de situatie in de rest van Nederland.

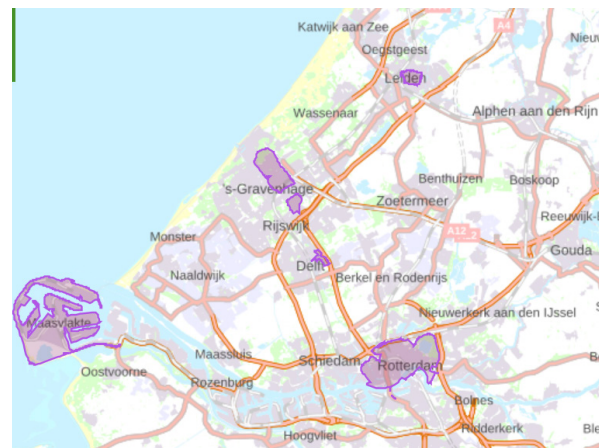
Maximumsnelheden

In zijn algemeenheid geldt dat in straten met een lage snelheid mensen zich minder onveilig voelen tijdens het fietsen of het lopen. Ook verbetert de oversteekbaarheid. Het verlagen van de maximumsnelheid, met bijbehorende weginrichting, is dan ook een goede maatregel om fietsen en lopen te bevorderen. Het is echter niet bekend hoe de maximumsnelheden in de Zuid-Hollandse straten zich verhouden tot die elders in Nederland.

Milieuzones

De lucht in steden is vaak vervuild door uitlaatgassen van verkeer. Hierdoor leven Nederlanders gemiddeld ongeveer een jaar korter. Schone lucht is dus letterlijk van levensbelang. Om de luchtkwaliteit te verbeteren, kunnen gemeenten een milieuzone invoeren. Een milieuzone is een gebied in een stad waar bepaalde vervoersmiddelen niet mogen rijden. Een milieuzone kan gelden voor dieselveertrouwen en autobussen en dieselpersonen- en bestelauto's. In Nederland hebben 15 gemeenten een milieuzone voor dieselveertrouwen. In Zuid-Holland zijn er milieuzones in Leiden, Den Haag, Rijswijk, Delft, Rotterdam en de Maasvlakte (zie kaart 3.20). In Den Haag geldt de milieuzone ook voor brom- en snorfietsen en/of taxi's. Doordat in een milieuzone de lucht schoner is kan het aantrekkelijker zijn voor mensen om zich lopend of per fiets te verplaatsen. Bijkomend effect kan zijn dat door de milieuzone minder lawaaiige voertuigen rondrijden, wat ook een positief effect heeft op de beleving van de omgeving door fietsers en voetgangers. Hoe groot deze effecten zijn is echter niet bekend.

Kaart 3.20 Milieuzones in Zuid-Holland



Bron: Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (2023)

Parkeerregulering

Door het parkeren minder makkelijk en aantrekkelijk te maken of duurder stimuleer je indirect lopen en fietsen. Dat kan door een hoger parkeertarief te vragen, door minder parkeerruimte aan te bieden of door parkeren op grotere afstand van de bestemmingen of woningen aan te bieden. Parkeertarieven komen aan bod in H3.6 (over financiële prikkels). Er is geen overzicht bekend van gehanteerde parkeernormen of gemiddelde afstanden tot een parkeerplaats in Zuid-Holland. De vraag is ook in hoeverre de provincie hierop zou kunnen sturen. De provincie Noord-Holland liet in 2020 een onderzoek uitvoeren naar de sturingsmogelijkheden die ze als provincie had voor het inzetten van parkeerbeleid voor een duurzame en toekomstbestendige verstedelijkingsstrategie. Hieruit volgde dat de provincie drie mogelijkheden had (µ Consult & Rho Adviseurs voor Leefruimte, 2020, p.55):

1. Gemeenten voorzien van een rechtmatige onderbouwing van lagere parkeernormen bij ov-knooppunten;
2. Extra inzetten op het stimuleren van de groei van deelmobiliteit in de invloedsgebieden van ov-knooppunten;
3. Koers Smart Mobility aanvullen met aan parkeren gerelateerde thema's.

Om duurzame verstedelijking te bevorderen in Zuid-Holland, zou de provincie deze drie sturingsmogelijkheden kunnen overwegen. Op dit moment geldt al voor HOV-gebieden en gebiedsontwikkelingen met sociale woningbouw dat de provincie een parkeernorm stelt van 0,7, tenzij de gemeente op basis van data kan onderbouwen dat een hogere parkeernorm noodzakelijk is. Deze regeling zou uitgebreid kunnen worden naar gebieden rond R-net en naar ontwikkelingen in dorpscentra. Zie verder hierover H4.

Overige wet- en regelgeving

Er is geen overzicht bekend over hoe Zuid-Hollandse gemeenten omgaan met mogelijkheden om in de APV zaken voor voetgangers en fietsers beter te regelen. Ook ontbreekt een overzicht van de aanpak van criminaliteit en overlast en hoe deze zich zou verhouden tot Nederlandse gemiddelden.

Handhaving

Uiteraard geldt bij bovenstaande prikkels om lopen en fietsen te bevorderen dat de effectiviteit ook afhangt van de mate van handhaving. Hier zijn geen specifiek Zuid-Hollandse gegevens over beschikbaar.

Organisatie van sporten en bewegen

Een belangrijk onderdeel van de organisatorische kaders is het sportakkoord. In de provincie Zuid-Holland werkten in 2020 alle gemeenten aan een sportakkoord. Momenteel bevinden de gemeenten zich in de uitvoeringsfase (VSG/VWS, 2020). Lokale sportakkoorden zijn een belangrijk onderdeel van het lokale sportbeleid. Team Sportservice Zuid-Holland ontfermt zich in twintig gemeenten in de provincie over de uitvoering van het sportbeleid (Team Sportservice Zuid-Holland, z.d.). Deze organisatie houdt zich verder bezig met de maatschappelijke waarde van sport en streeft ernaar iedere Zuid-Hollander het plezier en vele andere voordelen van sport te laten beleven. Team Sportservice geeft advies, deelt kennis (op basis van zowel lokale als landelijke ontwikkelingen), begeleidt professionals en zet projecten op. Zo zorgen zij dat accommodaties vaker en beter gebruikt worden, vakdocenten lichamelijke opvoeding meer kunnen betekenen en dat sportverenigingen een ontmoetingsplek kunnen worden waar iedereen zich thuis voelt en nieuwe contacten kan opdoen. Grotere gemeenten dragen hier (hoofdzakelijk) zelf verantwoordelijkheid voor. Meer informatie over de organisatie van sporten en bewegen is te vinden in hoofdstuk 4, waarin het beleid van Zuid-Holland over alles wat te maken heeft met sporten en bewegen aan bod komt.

De rol van belangenorganisaties

De provincie krijgt input om het provinciale sportbeleid uit te breiden en aan te scherpen vanuit diverse organisaties. Voorbeelden zijn Team Sportservice Zuid-Holland, de Vereniging Sport en Gemeenten, Fonds Gehandicaptensport en het Jeugdfonds Sport en Cultuur (Provincie Zuid-Holland, z.d.f). Ook werkt de provincie samen met natuur-, landschaps- en recreatieorganisaties en regionale en landelijke wandel- en fietsplatforms (Provincie Zuid-Holland, 2020c, p. 15). Hiermee is het streven de belangen van verschillende doelgroepen zo goed mogelijk in provinciaal beleid te behartigen.

Naast advisering doen verschillende provinciale platforms ook aan onderzoek en kennisdeling. Een voorbeeld hiervan is de Zuid-Hollandse afdeling van de Fietzersbond, die diverse onderzoeken heeft gepubliceerd en informeert over bestaand beleid en betrokken partijen in de provincie. Naast de provincie adviseert de Fietzersbond ook de metro-poolregio Rotterdam – Den Haag en de regio Rijnland (Fietzersbond Zuid-Holland, z.d.a). De provincie zelf ondersteunt het werk dat de Fietzersbond doet, en maakt hierover jaarlijks afspraken met de bond (Fietzersbond Zuid-Holland, z.d.b).

In de provincie worden verder diverse initiatieven georganiseerd gericht op verschillende doelgroepen, landelijk dan wel lokaal. Hieronder enkele voorbeelden:

- In Zuid-Holland doen bijvoorbeeld 84 scholen mee aan het wereldwijde initiatief The Daily Mile, waarbij kinderen van basisschoolleeftijd minstens drie dagen per week met de klas een mijl te voet afleggen (lopend, rennend, springend of hinkelend). Zowel scholen in Zuid-Hollandse grote steden als in kleinere plaatsen en dorpen nemen deel. In het totaal nemen 668 scholen in Nederland deel aan het initiatief (The Daily Mile, z.d.);
- Op diverse locaties in de provincie worden beweegactiviteiten voor ouderen georganiseerd vanuit het landelijke concept Meer Bewegen voor Ouderen (MBvO). Vanuit dit concept worden door hiervoor speciaal opgeleide professionals sportlessen aangeboden aan senioren, die hierdoor veilig kunnen dansen, zwemmen, of andere sportieve activiteiten kunnen ondernemen om fit te blijven. Deze activiteiten worden aangeboden via onder meer een ouderenbond (de KBO) waar een groot deel van de Zuid-Hollandse gemeenten een lokale afdeling van hebben (bijv. KBO Ter Aar, z.d.).

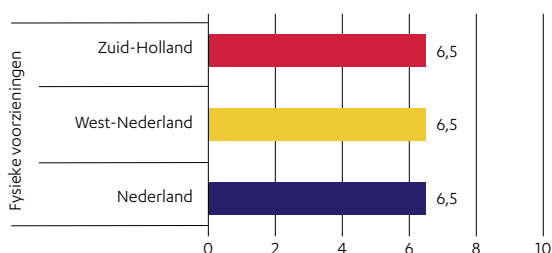
- Via de provinciale tak van het landelijke platform Uniek Sporten worden 289 activiteiten aangeboden verspreid over Zuid-Holland. Het gaat om sporten via sportverenigingen in de gemeente, waarbij de sport toegankelijk is voor personen met een bepaalde beperking. Het aanbod loopt uiteen van rollatordansen in Zoetermeer tot aangepast badminton in Voorburg, of dansen voor mensen met een verstandelijke beperking in onder meer Delft en Pijnacker. Uniek Sporten brengt sporters en sportverenigingen met elkaar in contact, en maakt het vinden van een geschikte sport gemakkelijker (Uniek Sporten Zuid-Holland, z.d.).

Er liggen nog kansen om dergelijke activiteiten breder te organiseren en te promoten binnen de provincie, om zo met name doelgroepen als ouderen, mensen met een beperking en mensen met een niet-westerse migratieachtergrond te bereiken.

Beheer en onderhoud

Goed onderhoud en de beschikbaarheid van voorzieningen zijn belangrijk voor de toegankelijkheid en daarmee de mate van het gebruik ervan, zoals besproken in hoofdstuk 2. Figuur 3.34 laat zien hoe de inwoners van Zuid-Holland oordelen over de toestand van de fysieke leefomgeving.

Figuur 3.34 Ervaren toestand van fysieke voorzieningen op een schaal van 1 tot 10 in Zuid-Holland, West-Nederland en Nederland, 2021



Bron: CBS, Veiligheidsmonitor, 2022e.

Bewerking: Mulier Instituut.

De fysieke omgeving wordt in Zuid-Holland, West-Nederland en op landelijk niveau met hetzelfde cijfer beoordeeld. Men is in Zuid-Holland redelijk tevreden over de staat van fysieke voorzieningen in hun leefomgeving. Zuid-Hollanders zijn maar beperkt tevreden over speelplekken voor kinderen en het onderhoud van stoepen en pleintjes (niet in de figuur). Dit geldt in zowel Zuid-Holland als op de andere twee schaalniveaus. De toestand en

aanwezigheid van fysieke voorzieningen dienen in Zuid-Holland dan ook een aandachtspunt te zijn.

Op gemeenteniveau bestaan er verschillen. De gemeenten Nissewaard en Schiedam beoordelen de fysieke voorzieningen in de gemeente gemiddeld met een 6,1, terwijl de inwoners van Leidschendam-Voorburg vrij tevreden zijn en de fysieke voorzieningen een 7,0 geven (zie bijlage b5.1).

Als het gaat om de organisatie en beleid van het beheer en onderhoud van recreatieve fietsroutes scoort Zuid-Holland duidelijk lager dan andere provincies. Zoals gezegd in H3.3.4 laat onderzoek van het Landelijk Fietsplatform zien dat Zuid-Holland op alle aspecten van de Kwaliteitsmonitor laag scoort en dan vooral op organisatie en beleid. Dat heeft verschillende oorzaken. In Zuid-Holland is sprake van vijf regionale netwerkbeheerders met beperkte onderlinge afstemming. Het onderhoud van LF-bewegwijzering is provinciaal ingeregeld en belegd bij een uitvoeringsorganisatie, maar dit valt in een groot deel van de provincie niet samen met de partij die verantwoordelijk is voor het onderhoud van de knooppuntbewegwijzering. Ook geven de onderzoekers aan dat in Zuid-Holland als enige provincie niet voor alle bewegwijzering duidelijk is wie het onderhoud betaalt en wie het uitvoert en dat ook niet voor de hele provincie is vastgelegd wie verantwoordelijk is voor informatiepanelen.

Informatiepanelen worden bij beschadiging niet overal vervangen en kaarten zijn niet altijd actueel. De provincie Zuid-Holland is ook koploper met het aantal meldingen op het nationale meldsysteem meldpuntroutes.nl. Bovendien scoort de provincie ondergemiddeld op het oplossingspercentage en de tijd die het kost om meldingen op te lossen. De onderzoekers hebben daarnaast zorgen over het ontbreken van provinciale sturing in Zuid-Holland als het gaat om de omgang met wijzigingen in routes en tijdelijke omleidingen en de actualiteit en uitwisselbaarheid van routedata. De onderzoekers geven daarom aan dat in Zuid-Holland een enorme winst kan worden geboekt als er ook in deze provincie een routebureau zou komen voor een efficiëntere en betere organisatie van het beheer van het routeaanbod (Stichting Landelijk Fietsplatform 2022b).

3.6 Financiële prikkels

- De provincie stelt diverse subsidies beschikbaar om projecten rondom sport en beweging binnen de provincie te stimuleren en mogelijk te maken;
- Veel gemeenten in Zuid-Holland nemen deel aan het Jeugdfonds, en maken met geld hieruit sportactiviteiten voor kinderen uit gezinnen met een laag inkomen mogelijk;
- Het aantal aanvragen per 1000 inwoners loopt uiteen onder de gemeenten. Mogelijk is de aanvraag van geld uit het fonds een drempel, of is het fonds niet overal even bekend;
- In de grote steden zijn initiatieven om mensen met een laag inkomen te voorzien van fietsen.
- De Klimaatalliantie Duurzame Mobiliteit in de regio Rotterdam is een goed voorbeeld van een organisatie werkgevers stimuleert om op fiscaal aantrekkelijke wijze fietsen aan te bieden aan werknemers.
- In Zuid-Holland geldt in momenteel 17 van de 52 gemeenten dat automobilisten moeten betalen om in (specifieke delen van) de openbare ruimte hun auto te mogen parkeren, om zo autogebruik te reguleren.

- De provincie kan een rol spelen in het bekender maken van doelgroepen met het Jeugdfonds;
- De provincie kan initiatieven zoals die van de Fietsenbank en de Klimaatalliantie financieel en/of organisatorisch ondersteunen en zo helpen bij verdere uitrol over de provincie.
- Ook is er voor de provincie een mogelijke rol weggelegd op het gebied van parkeerbeleid, om zo meer sturingsmogelijkheden te hebben om duurzame en toekomstbestendige verstedelijking te kunnen stimuleren.

Financiële prikkels kunnen het organiseren van sport- en beweegactiviteiten stimuleren en deelname hieraan laagdrempeliger maken of belonen. Financiële prikkels zijn daarnaast van invloed op de aantrekkelijkheid van alternatieven, met name de auto (paragraaf 2.6). In deze paragraaf wordt gekeken naar bestaande financiële prikkels in Zuid-Holland.

3.6.1 Financiële hulp

Algemeen

De provincie Zuid-Holland stelt vanuit beleidsvelden als groen, sport, recreatie en mobiliteit een groot aantal subsidies beschikbaar om zo projecten gericht op het bevorderen van sport en beweging te stimuleren en mogelijk te maken. Hierop wordt nader ingegaan in hoofdstuk 4.

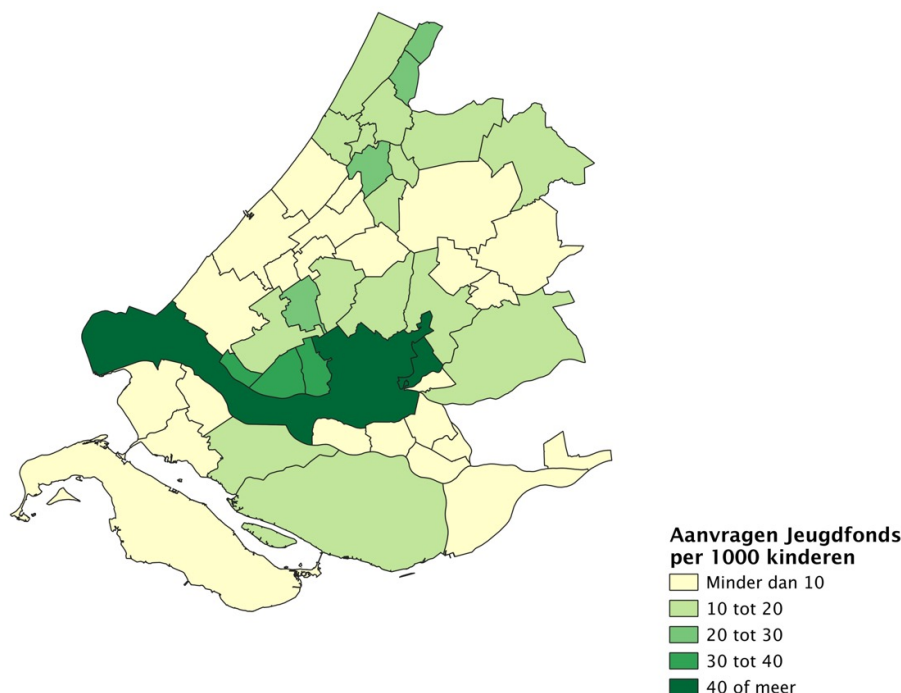
Kinderen en jongeren

Naast de bovenstaande investeringen gericht op een breed palet aan doelgroepen zijn er ook speciale fondsen bedoeld voor kinderen en jongeren. Het Jeugdfonds Sport & Cultuur maakt het voor kinderen uit gezinnen met lagere inkomens mogelijk deel te nemen aan sportactiviteiten en culturele activiteiten. Bij deelnemende gemeenten kan een aanvraag worden gedaan om de contributie voor een sport- of beweegactiviteit te laten vergoeden. Kinderen en hun ouders kunnen deze aanvraag niet zelf doen, maar moeten dit doen via een leerkracht,

buurtsportcoach of maatschappelijk werker (Jeugdfonds Sport & Cultuur Zuid-Holland, z.d.). Momenteel zijn 230 gemeenten aangesloten bij het Jeugdfonds Sport & Cultuur (Jeugdfonds Sport & Cultuur, 2022b).

Kaart 3.21 geeft inzicht in het aantal aanvragen voor het Jeugdfonds in gemeenten in Zuid-Holland. Relatief worden de meeste aanvragen gedaan in Rotterdam en een aantal omliggende gemeenten, en in gemeenten in het noorden van de provincie. In Rotterdam werden in 2021 52 aanvragen gedaan per 1000 kinderen, en in Capelle aan den IJssel 45. In Schiedam en Vlaardingen werden 38 aanvragen gedaan per 1000 kinderen. Het lagere aandeel aanvragen in overige gemeenten kan enerzijds mee te maken hebben dat er in die gemeenten minder kinderen uit lagere inkomensgezinnen wonen. Een andere mogelijkheid is dat het Jeugdfonds in de betreffende gemeenten minder bekend is bij de inwoners. In het bekender maken van het fonds is voor een grotere gemeente als Den Haag, waar veel gezinnen met lagere inkomens wonen, een belangrijke rol weggelegd.

Kaart 3.21 Aantal aanvragen voor het Jeugdfonds Sport & Cultuur in Zuid-Hollandse gemeenten per 1000 kinderen van 2 tot en met 23 jaar, 2021



Bron: Jeugdfonds Sport & Cultuur, 2022a. Kaartvervaardiging: Mulier Instituut.

Fietsen

Zoals genoemd in H2.6.1 zijn er in ieder geval in Den Haag en Rotterdam zogenaamde Fietsenbanken, waar mensen goedkoop of zelfs gratis een fiets kunnen krijgen. Deze fietsenbanken combineren het weggeven van fietsen met fietslessen en fietsreparatiecursussen, zodat een (dure) fietsreparatie geen toekomstige belemmering vormt om het fietsen vol te kunnen houden.

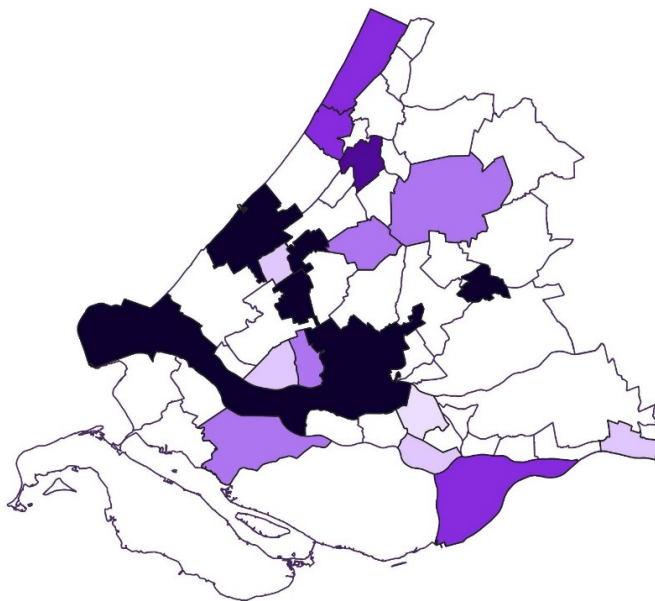
Het is niet bekend in hoeverre werkgevers in Zuid-Holland gebruik maken van aantrekkelijke financiële regelingen om fietsen onder werknemers te stimuleren. Er is wel aandacht voor, bijvoorbeeld bij de Klimaatalliantie Duurzame Mobiliteit. Dit is een netwerk van Rotterdamse bedrijven, Zuid-Holland Bereikbaar en de Gemeente Rotterdam, dat in 2021 opgericht werd met als doel bedrijven te helpen het woon-werkverkeer te verduurzamen. De Klimaatalliantie biedt onder andere een toolbox Fiets en fiscus aan en organiseerde een webinar over fiscale regelingen rondom de fiets (Fiets en fiscaliteit: een uitdagende combi?). Daarnaast kunnen werknemers van aangesloten bedrijven gebruik maken van allerlei kortingsacties, bijvoorbeeld voor het onderhoud van de fiets en voor fietskleding.

De provincie hoeft zelf geen fietsen weg te geven en bepaalt ook geen fiscale regels. Wel kan de provincie initiatieven zoals die van de Fietsenbank en de Klimaatalliantie ondersteunen, financieel en/of organisatorisch. Bijvoorbeeld door verschillende partijen met elkaar in contact te brengen waardoor de initiatieven verder over de provincie uitgerold kunnen worden en niet iedereen zelf het wiel opnieuw hoeft uit te vinden.

3.6.2 Betalen voor ongezond gedrag

Betaald parkeren is een voorbeeld van een financiële prikkel om de auto vaker te laten staan en in plaats daarvan te gaan lopen of fietsen. In Zuid-Holland geldt in momenteel 17 van de 52 gemeenten dat automobilisten moeten betalen om in (specifieke delen van) de openbare ruimte hun auto te mogen parkeren (zie kaart 3.22). De tarieven lopen uiteen van 1,10 euro per uur in Ridderkerk tot maximaal 6,50 per uur in Den Haag (Centrum Parkeren, z.d.). De hoogste tarieven zijn vooral te vinden in de meest stedelijke gemeenten. De minder stedelijke gemeenten hanteren lagere of geen parkeertarieven.

Kaart 3.22 Maximumparkeertarief per uur in Zuid-Hollandse gemeenten



Bron: Centrum Parkeren, Parkeren Zuid-Holland, z.d. Kaartvervaardiging: Mulier Instituut.

De Consumentenbond heeft in 2022 de parkeer- kosten berekend voor een dagje uit (van 10.00-18.00 uur) in het centrum van 24 Nederlandse steden. Daarbij is gekeken naar parkeren op straat, parkeer- garages in het centrum en P+R (kosten parkeren en/ of kosten ov-retour voor 2 personen). De volgende tarieven gelden voor Zuid-Hollandse steden die in het onderzoek zijn meegenomen.

- Delft: straat €23,50, parkeergarage €18, P+R €5,24.
- Den Haag: straat €16, parkeergarage €24, P&R €6
- Leiden: straat €22,40, parkeergarage €16, P&R €21
- Rotterdam: straat €20,80, parkeergarage €17,50, P&R 6,56

Geconcludeerd kan worden dat het stimuleren van P&R aan de rand van de stad, met een aantrekkelijk tarief ten opzichte van de parkeerprijzen in het centrum, ook het lopen en fietsen kan bevorderen, al dan niet in combinatie met het ov (Consumentenbond 2022).

4. De rol van de provincie

Dit hoofdstuk gaat in op de rol van de provincie in het vormgeven van een beweegvriendelijke omgeving. Hiervoor wordt eerst het landelijke beleid uiteengezet om vervolgens in te zoomen op de rol die provincies kunnen vervullen in beleid rondom sport en beweging. Daarna wordt specifiek ingegaan op de beleidsdoelen en de ambities van Provincie Zuid-Holland, gepaard met praktijkvoorbeelden van geslaagde projecten in Zuid-Holland om sport en beweging onder de bewoners te bevorderen. Ook gaat dit hoofdstuk in op actuele projecten en ervaringen van ambtenaren.

4.1 Landelijk beleid en de rol van gemeenten en provincies

- Naast het regeerakkoord bepalen onder meer het **Nationaal Sportakkoord**, het **Nationaal Preventieakkoord**, **Nationaal Toekomstbeeld Fiets** en de **Nationale Omgevingsvisie** in grote lijnen het beleid rondom sport en beweging in Nederland;
- Concreet landelijk wandelbeleid ontbreekt. Wel zijn er allianties waar het Rijk onderdeel van is, zoals het Platform Ruimte voor Lopen en de City Deal Ruimte voor Lopen;
- De rol van de overheid op het gebied van gezondheid is belangrijker geworden, zowel nationaal als lokaal. Provincies dienen hier nu een visie op te vormen en omgevingsbeleid voor te maken. Met de inwerkingtreding van de omgevingswet gaat gezondheid nadrukkelijker tot de provinciale portefeuilles behoren;
- Lokaal geven provincies en gemeenten vorm aan sport- en beweegbeleid via lokale sportakkoorden, de omgevingsvisie en losse beleidsstukken.

- De Omgevingswet biedt kansen om gezondheid (en daarmee ook sport en beweging) te verankeren in omgevingsbeleid;
- De NOVI en documenten als het Preventieakkoord en het Sportakkoord bieden aanknopingspunten voor dergelijk omgevingsbeleid.

De landelijke overheid is een belangrijke aanjager op het gebied van sportbeleid. Op nationaal niveau is het regeerakkoord van grote invloed op de mogelijkheden die andere overheden en sportorganisaties hebben om sport en bewegen te faciliteren en stimuleren. Het kabinet bepaalt immers welke financiën hiervoor beschikbaar worden gesteld. Het Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (Ministerie van VWS) is verantwoordelijk voor de uitwerking en uitvoering van beleid over sport en beweging. De landelijke ambities zijn in meer gedetailleerde vorm vastgelegd in onder meer het Nationaal Sportakkoord, het *Nationaal Preventieakkoord* en het *Nationaal Toekomstbeeld Fiets* (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat). Ook in de *Nationale Omgevingsvisie* (NOVI) zijn beleidsdoelen voor sport en bewegen geformuleerd.

De rol van sport en bewegen in het meest recente regeerakkoord is beperkt: 'sport' wordt tien keer

genoemd, 'bewegen' slechts vier keer (en 'beweging' nul keer). In het regeerakkoord hebben sport en beweging met name een preventieve rol op het gebied van gezondheid. Het rijk wil inzetten op het stimuleren van gezonde keuzes en het ontmoedigen van ongezonde keuzes. Eveneens in het kader van gezondheid heeft het rijk ambities sportverenigingen te ondersteunen om het sportgedrag van burgers te faciliteren (VVD et al., 2021). De rol van de leefomgeving wordt in het regeerakkoord niet genoemd, maar wordt wel geïmpliceerd.

Concreter is het Nationaal Sportakkoord. Het akkoord heeft als doel dat elke Nederlander ongehinderd in een gezonde omgeving kan sporten. Dit doel wordt bereikt door acties vanuit zes deelakkoorden: inclusief sporten en bewegen, duurzame sportinfrastructuur, vitale sport- en beweegaanbieders, positieve sportcultuur, van jongs af aan vaardig in bewegen en topsport die inspireert. Gemeenten

dragen in grote mate financieel bij aan de uitvoering van het akkoord, en hebben op regionaal en lokaal niveau eigen akkoorden gesloten. Voor provincies is er vanuit dit akkoord geen financiering (Nationaal Sportakkoord, 2018). In het Sportakkoord wordt specifiek aandacht besteed aan de beweegvriendelijke leefomgeving, met onder meer een beoogde inzet op het bereikbaar en toegankelijker maken van sportaccommodaties en openbaar groen. Het Nationaal Sportakkoord wordt jaarlijks gemonitord. Het overige beleid wordt gemonitord aan de hand van twintig kernindicatoren (RIVM, 2022).

Ook in het Preventieakkoord staan concrete doelen op het gebied van sport en beweging geformuleerd, waaronder dat 75% van de Nederlanders in 2040 beweegt volgens de Nederlandse Beweegrichtlijn en het realiseren van gezonde buurten om beweging te stimuleren (Ministerie van VWS, 2018). Een brief van de Nederlandse Sportraad in het voorjaar van 2022 heeft voor een impuls gezorgd om als Rijk een concrete strategie te formuleren om de ambities ook daadwerkelijk te behalen. De Nederlandse Sportraad bepleitte in haar brief dat beweegarmoede een pandemie is en dat de overheid de rol heeft haar burgers te beschermen. Gezondheidsbescherming dient dan ook het uitgangspunt te zijn, naast het huidige beleid gericht op gezondheidsbevordering (Van Praag & Van der Voet, 20 april 2022). De minister en staatssecretaris hebben hierop gereageerd met een brief waarin zij de contouren voor hun strategie uiteenzetten. In 2022 is een brede Beweegalliantie opgericht die bestaat uit lokale en landelijke maatschappelijke organisaties. Doel is om Nederlanders vanuit alle hoeken van de samenleving tot positieve gedragsverandering te bewegen (Helder & Van Ooijen, 24 juni 2022).

Ten slotte zijn in het Nationaal Toekomstbeeld Fiets ambities geformuleerd om Nederlanders meer te laten fietsen (Tour de Force, 2022). Om deze ambities te bereiken, heeft het Rijk de nodige middelen beschikbaar gesteld. Hiermee kunnen fietspaden worden aangelegd en verbeterd, fietsenstallingen worden gebouwd, en projecten van gemeenten en provincies worden gesteund. Zo hoopt de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat in de komende 2,5 jaar 100.000 mensen extra op de fiets te krijgen naar hun werk en kinderen meer te laten fietsen (Heijnen, 18 juli 2022).

Hoewel lopen net als fietsen een belangrijke activiteit is om de beweegrichtlijnen te behalen, heeft het Rijk hierop geen concreet beleid. Mede het advies van het College van Rijksadviseurs *‘Naar een gezonde stad te voet’* heeft het Rijk ertoe gezet om stappen te ondernemen, en samen met gemeenten en maatschappelijke organisaties te experimenteren met wandelbeleid in steden. Dit doen zij in de vorm van City Deal-projecten, zoals lopend werken, omgekeerd ontwerp (voorrang voor de voetganger) en een denktank over lopen, groen en verdichting (Ruimte voor Lopen, z.d.).

Naast in losse beleidsstukken of deals heeft het Rijk beleid rondom sport en beweging uitgewerkt in omgevingsbeleid, waaronder in de Nationale Omgevingsvisie (NOVI). Hierin erkent het Rijk het belang van een gezonde leefomgeving voor het stimuleren van een gezonde leefstijl, waar voldoende beweging een onderdeel van is. De leefomgeving moet in 2050 burgers uitnodigen tot bewegen, sporten, spelen en ontmoeten (Rijksoverheid, 2020, p. 34). In steden is het dan ook extra belangrijk dat er voldoende groen en water beschikbaar zijn, zoals parken, speeltuinen en slootjes (Rijksoverheid, 2020, p. 123). Nabijheid wordt bij ruimtelijke ontwikkelingen in steden het uitgangspunt: kortere verplaatsingsafstanden in de stedelijke omgeving nodigen uit tot wandelen, fietsen en openbaar vervoer. De auto krijgt een ondergeschikte rol (Rijksoverheid, 2020, pp. 31 - 32).

De openbare ruimte kan dus een belangrijke rol spelen in het stimuleren en faciliteren van meer bewegen. In *‘Gezondheid breed op de agenda. Landelijke nota gezondheidsbeleid 2020-2024’* werd werken aan een gezondheidsbevorderende fysieke en sociale leefomgeving als speerpunt gepresenteerd (Ministerie van VWS, 2020). In deze landelijke nota werd geconstateerd dat er onvoldoende aandacht is geweest voor de positieve invloed van de omgeving op gezondheidsbevordering. Om dat in de toekomst wel te bewerkstelligen werden twee ambities geformuleerd:

1. Gezondheid is in 2024 een vast onderdeel van de belangenafweging in ruimtelijk beleid. Hierbij kan gedacht worden aan het stimuleren van bewegen en sporten in de openbare ruimte en het toegankelijk maken van de openbare ruimte, zodat deze inclusief wordt.
2. In 2024 wordt bij landelijke en decentrale beleidsontwikkeling meer verbinding gelegd tussen het sociale en het fysieke domein. Dat is nodig omdat samenwerking tussen het fysieke en het sociale domein nog niet vanzelfsprekend is.

Deze ambities sluiten aan bij de focus van de Omgevingswet, die het mogelijk maakt om naast de traditionele focus van het omgevingsbeleid op gezondheidsbescherming (denk aan riolering, afvalverwijdering en milieubeleid) ook in te zetten op gezondheidsbevordering. Dat laatste wordt vormgegeven onder de term ‘positieve gezondheid’. Werken aan een beweegvriendelijkere omgeving past daar goed bij.

Gemeenten en provincies beschikken, naast over een rol in de uitvoering van het (lokale) Sportakkoord, ook over eigen beleid. In ongeveer 20 van de 52 Zuid-Hollandse gemeenten is Team Sportservice Zuid-Holland verantwoordelijk voor de uitvoering van het sportbeleid (Team Sportservice Zuid-Holland, z.d.). Veel overige gemeenten hebben een eigen sportorganisatie. De omgevingsvisie, de lokale variant op de NOVI, dient hierbij als kapstok voor dit sportbeleid, uitgewerkt in een omgevingsprogramma en losse visiestukken en beleidsstukken. Wanneer de Omgevingswet in werking treedt, krijgen gemeenten en provincies meer vrijheid om hun sport- en beweegbeleid vorm te geven. Ook provincies hebben een verantwoordelijkheid ten aanzien van

gezondheid en dienen hier dus een visie op te formuleren in hun omgevingsbeleid.

4.2 Beleid voor een beweegvriendelijke provincie Zuid-Holland

In haar coalitieakkoord besteedt de provincie nadrukkelijke aandacht aan sport, recreatie en bewegen (waaronder ook fietsen en lopen) (Provincie Zuid-Holland, 2019). In de omgevingsvisie en met name het omgevingsprogramma en de *startnotitie Sport en Recreatie* wordt aan de ambities vanuit de coalitie verdere invulling gegeven. Een beweegvriendelijke omgeving bestaat echter uit een synergie van verschillende actoren en elementen en kan dan ook niet gevat worden door enkel beleid rondom sport en recreatie. Ook beleidsvelden als gezondheid, verstedelijking, mobiliteit en groen spelen een rol. Deze beleidsvelden vormen samen een belangrijk deel van de elementen waaruit een (beweegvriendelijke) omgeving is opgebouwd: de fysieke omgeving, sociale omgeving, organisatorische kaders en financiële prikkels. Aan elk van de verschillende beleidsvelden wordt in deze paragraaf aandacht besteed.

4.2.1 Algemeen

- Vanuit de omgevingsvisie en het omgevingsprogramma presenteert de provincie op een integrale manier een visie op een beweegvriendelijke omgeving, en maatregelen om de omgeving beweegvriendelijker te maken;
- Nog niet geheel duidelijk is op welke context (voorwaarden vanuit de omgeving) en doelgroep het beleid en de maatregelen zich richten;
- De provincie heeft een groot deel van haar budget gereserveerd voor investeringen die bijdragen aan een gezondere leefomgeving.

- Door de voorwaarden waarin het beleid opereert en doelgroepen aan te scherpen kan het beleid doeltreffender worden. De provincie zou dit kunnen doen door bijvoorbeeld concrete doelen en acties per doelgroep te formuleren in samenspraak met gemeenten en lokale partners;
- De financiële posten van de provinciale organisatie zijn sectoraal ingericht, waardoor koppelkansen lastig te benutten en opgaven lastig integraal aan te pakken zijn. Er ligt een uitdaging voor de provincie om enerzijds voldoende te kunnen budgetteren en uitgaven goed te kunnen verantwoorden, en anderzijds om het combineren van verschillende doelen en beleidsvelden gemakkelijker te maken, of om posten breder besteedbaar te maken.

Omgevingsvisie en omgevingsprogramma

In de omgevingsvisie wordt de beweegvriendelijke omgeving letterlijk genoemd. In het kader van toekomstbestendig bouwen moet een ruimtelijke ontwikkeling (zoals woningbouw) een gezonde en veilige leefomgeving bevorderen 'die een gezonde leefstijl ondersteunt, met een beweegvriendelijke leefomgeving voor sport en beweging en waarin een goede milieukwaliteit wordt beschermd en bevordert' (Provincie Zuid-Holland, 2021e). De focus ligt hierbij op het bevorderen van de gezondheid van en beweeggedrag onder ondervertegenwoordigde groepen. Het gaat daarbij, zo is op de website van de provincie te lezen, om onder meer ouderen, mensen met een beperking en groepen met een lage sociaal-economische status (Provincie Zuid-Holland, z.d.f).

Verder heeft de provincie een visie op verstedelijking: ze streeft naar een 'compact, samenhangend en kwalitatief hoogwaardig bebouwd gebied en een betere benutting van de bebouwde ruimte'. Hierbij is goede bereikbaarheid een voorwaarde voor verdere verdichting. Wonen en werken moeten zich nabij hoogwaardig openbaar vervoer bevinden om de druk op autowegen te verminderen. Bij deze ov-knooppunten moet de bebouwingsdichtheid het hoogst zijn en de voorzieningen het meest nabij. Zo kunnen zoveel mogelijk mensen gebruik maken van het openbaar vervoer, en leent de openbare ruimte zich beter voor lopen en fietsen. Op het gebied van uitvoering wil de provincie vooral inzetten op het verbeteren van de fiets- en wandelinfrastructuur en groen, en op recreatiemogelijkheden dichtbij huis. Ook specifiek de modaliteit lopen heeft de provincie hoog in het vaandel staan. Volgens de provincie maakt ze met het stimuleren van lopen de grootste impact als ze haar inwoners meer wil laten bewegen. De openbare ruimte moet inwoners dan ook verleiden om te lopen, bijvoorbeeld door aantrekkelijke routes, nabijgelegen voorzieningen en hoogwaardig openbaar vervoer (Provincie Zuid-Holland, 2021e).

In het omgevingsprogramma worden de ambities in meerdere mate geconcretiseerd in de vorm van te treffen maatregelen. Voorbeelden van maatregelen die worden genoemd zijn het afronden van de aanleg van nieuwe recreatiegebieden, het stimuleren van de bereikbaarheid en toegankelijkheid van sport- en recreatievoorzieningen, en het veiliger en aantrekkelijker maken van provinciale fietspaden. De provincie wil uitvoering geven aan de maatregelen in samenwerking met onder meer gemeenten en bedrijven (Provincie Zuid-Holland, 2021d).

Aanvullend heeft de provincie een document opgesteld waarin ze uiteenzet hoe en in welke mate een beweegvriendelijke leefomgeving bij kan dragen aan de ambities van de provincie uit alle verschillende domeinen. Het grootste effect wordt voorzien binnen het thema 'gezondheid'. Verder kan de impact van een beweegvriendelijke leefomgeving groot zijn om ambities op het gebied van bereikbaarheid en wonen/ruimte te behalen. Hiermee wordt de beweegvriendelijke leefomgeving op integrale wijze ingezet om positieve effecten te bereiken die verder reiken dan enkel de gezondheid en het welzijn van Zuid-Hollanders (Provincie Zuid-Holland, z.d.a; zie bijlage 6).

Meerdere van de genoemde maatregelen in de omgevingsvisie en het omgevingsprogramma komen overeen of hebben een raakvlak met de factoren en mechanismen uit hoofdstuk 2, zoals het verbeteren van de infrastructuur en connectiviteit en het uitbreiden en verbeteren van de kwaliteit van groen. Echter, in tegenstelling tot wat in de theorie is benoemd, wordt nog niet expliciet rekening gehouden met de context waarin ruimtelijke veranderingen plaatsvinden: het beleid is nog generiek en houdt geen rekening met voorwaarden die nodig zijn om de ruimtelijke omgeving succesvol beweegvriendelijker te maken (zoals besproken in subparagraaf 2.3.3). Ook richt het beleid zich nog niet duidelijk op een bepaalde doelgroep, terwijl dit wel van belang is voor de effectiviteit ervan. Door dit aan te scherpen kan het beleid doeltreffender worden. Hierbij is het wel van belang om deze aanscherping toe te passen op integraal beleid per thema, om te voorkomen dat losse sectorale visies binnen hetzelfde thema zich elk op een net andere doelgroep gaan richten.

Om het bestaande beleid te verbeteren en beter af te stemmen op de behoefte van bewoners, streeft de provincie ernaar meer kennis te verwerven, te innoveren en onderzoek te laten uitvoeren. Dit streven sluit aan op het huidige onderzoek.

Financiën

De provincie Zuid-Holland bekostigt een groot deel van haar uitgaven met gelden vanuit het Provinciefonds. Voor het jaar 2023 is dit geld vanuit het Rijk goed voor circa 44 procent van de inkomsten. De provincie mag deze gelden voor elk gewenst doel inzetten ('open huishouding'). In 2023 is het grootste deel van het budget gereserveerd voor de bereikbaarheid van de provincie (o.a. aanleg, kwaliteitsverbetering en onderhoud infrastructuur) (37 procent van het totaal). Ook zijn er grote bedragen gereserveerd voor

onder meer natuurbeheer en -versterking (16 procent), en het bevorderen van een gezonde leefomgeving (11 procent) (Provincie Zuid-Holland, 2022a). Onder deze laatste post vallen onder meer sport en recreatie. Een groot deel van de uitgaven die voor 2023 zijn begroot, ondersteunen dus ambities op het gebied van sport- en beweegdeelname.

Een deel van deze investeringen doet de provincie in de vorm van subsidies aan projecten en initiatieven op het gebied van sport en beweging. Meer hierover is te lezen in de volgende paragraaf.

De verschillende financiële posten zijn sectoraal ingericht, terwijl veel opgaven integraal en complex zijn, waaronder het bevorderen van een beweegvriendelijke omgeving. Hierdoor is het lastig om bij bijvoorbeeld de aanleg van een fietsverbinding ook wandelaars en ruiters mee te nemen; het geld is immers alleen bestemd voor fietsen. Koppelkansen kunnen door deze verkokerde manier van financieren dus niet goed worden benut, terwijl dit bij integrale opgaven juist belangrijk is. Hier ligt nog een uitdaging voor de provincie.

Beleid buiten Zuid-Holland: Omgevingsvisie Limburg 2021

Ook de provincie Limburg besteedt aandacht aan een beweegvriendelijke omgeving. ‘Bewegen’ maakt onderdeel uit van de opgave ‘Een aantrekkelijke, sociale, gezonde en veilige leefomgeving’. De provincie ziet graag dat de leefomgeving zodanig wordt ingericht dat deze sport en beweging stimuleert. Limburgers scoren onder het landelijke gemiddelde op het vlak van gezondheid en beweging. Het belang van het stimuleren van beweging en gezond gedrag onder de inwoners van Limburg is dus groot.

De omgevingsvisie is thematisch ingedeeld, waarbij diverse onderwerpen in verschillende thematische hoofdstukken terugkeren. Dit geldt voor onder meer sport en bewegen. Dit komt aan bod in de hoofdstukken over veiligheid en gezondheid, en cultuur, sport en erfgoed. In het kader van gezondheid is een actiepunten om meer wandel- en fietsroutes aan te leggen met een duidelijke bewegwijzering. In het kader van sport wil de provincie inspelen op veranderende trends in sportdeelname (verschuiving naar individuele, ongeorganiseerde sport) door bestaande voorzieningen aan te passen en nieuwe voorzieningen te creëren. De ambitie is om zoveel mogelijk Limburgers te laten sporten en bewegen. Om de leefomgeving en de infrastructuur hiervoor geschikt te maken wil Limburg sport- en recreatiemogelijkheden combineren bij de ontwikkeling van stadsnatuur en stadsranden. Verder wil de provincie inzetten op natuurinclusief bouwen in steden, en daar mogelijkheden voor sport en recreatie creëren. Ook binnen het thema Mobiliteit is er aandacht voor beweging. Door kernen in Limburg beter met elkaar verbinden en in te zetten op de fiets als alternatief voor de auto of het ov worden inwoners gestimuleerd meer gebruik te maken van actief transport, zoals vervoer per fiets. De fiets kan echter ook gecombineerd worden met een andere vervoerswijze. Na een treinrit kan iemand die onderweg is naar het werk bijvoorbeeld overstappen op de fiets. Hier zijn passende voorzieningen voor nodig, zoals voldoende fietsparkeerplekken. Ten komt beweging aan bod binnen het thema Natuur. De ambitie is kwalitatief groen aan te leggen of te versterken in gebieden langs stadsranden en in steden. Verder moet de vergroening van bedrijventerreinen helpen om bijvoorbeeld werknemers uit te nodigen meer te bewegen, bijvoorbeeld door tijdens een pauze een wandeling te maken.

Na de uitwerking van de opgaven en thema's volgen in elk hoofdstuk een rolomschrijving van de provincie en enkele actiepunten. Op het gebied van gezondheid ziet de provincie voor haarzelf vooral een coördinerende rol. Op andere thema's is de rol van Limburg actiever en heeft de provincie een meer initiërende of richtinggevende rol. In de uitwerking van de actiepunten wordt nadrukkelijk de samenwerking opgezocht met gemeenten, (maatschappelijke) organisaties en bedrijven.

Een kracht van de omgevingsvisie van Limburg is dat het beschikt over gebiedsgerichte visies die voor de verschillende Limburgse regio's (Noord, Midden en Zuid) zijn opgesteld. De thema's en ambities vanuit de omgevingsvisies zijn hierin geïntegreerd (Provincie Zuid-Limburg, 2021). Zo kan de provincie werken aan haar ambities volgens niet alleen een integrale, maar ook een gebiedsgerichte aanpak. Echter, net als in de Zuid-Hollandse omgevingsvisie missen duidelijke doelgroepen. Deze zullen in opgevegericht dan wel thematisch beleid aan bod moeten komen.

Praktijkvoorbeeld: Meer Bewegen voor Ouderen Westelijke Mijnstreek

Bij Meer Bewegen voor Ouderen (MBvO) kunnen 55-plussers deelnemen aan tal van sportactiviteiten. Ouderen kunnen onder meer volksdansen, gymmen of een yogales volgen. De lessen worden aangeboden in lokale buurthuizen en gymzalen, zodat ze toegankelijk en bereikbaar zijn. De lessen worden in verschillende maten van intensiteit en op verschillende delen van de dag aangeboden. Zo zijn er geschikte activiteiten voor elke oudere. Het doel van de MBvO-activiteiten is om ouderen actief en gezond te houden, zodat ze zo lang mogelijk zelfstandig kunnen blijven wonen (Ecsplora, z.d.a). Het initiatief heeft de status erkende interventie gekregen, wat inhoudt dat de interventie voldoet aan de criteria voor succesvol en effectief werken aan gezonde leefstijl.

De activiteiten worden georganiseerd door Stichting Ecsplora, die zich op de Westelijke Mijnstreek richt. De stichting organiseert sportieve activiteiten voor alle doelgroepen, met speciale aandacht voor kwetsbare groepen (zoals jongeren met gedragsproblemen, mensen met een beperking of ouderen met een slechte gezondheid) (Ecsplora, z.d.b).

4.2.2 Sport en recreatie

- De provincie wil met name inzetten op projecten waarmee ze de grootste gezondheidswinst kan boeken, en wil dan ook met haar beleid kunnen aansluiten op de behoefte van groepen die weinig sporten en bewegen. In de Startnotitie Sport en Recreatie stelt de provincie een strategie op en legt ze kaders vast om dit te bereiken;
- In deze notitie richt de provincie zich op duidelijke doelgroepen (kinderen <12 jaar en ouderen >70 jaar) en ook op een specifieke afgebakende context (versteende omgeving);
- Vanuit Recreatie houdt de provincie zich vooral bezig met recreatief verblijf en bewegen in de buitenruimte, zowel binnen als buiten de bebouwde kom en bij voorkeur dichtbij de eigen woonomgeving. Het gaat om het beheer, de aanleg en onderhoud van recreatiegebieden en recreatieve routenetwerken;
- Het recreatiebeleid doet gerichte aanbevelingen voor specifieke doelgroepen;
- De provincie stelt een breed palet aan subsidies beschikbaar. Particulieren, organisaties en overheden kunnen deze gebruiken om projecten of initiatieven rondom sport en beweging (waaronder ook actief transport en recreatie) mogelijk te maken. Projecten gericht op ondervertegenwoordigde groepen hebben een grotere kans de aangevraagde subsidie toegekend te krijgen.

- Een provinciaal sportakkoord zou een goede toevoeging kunnen zijn op het huidige beleid en de provincie kunnen versterken in haar bovenlokale coördinerende en verbindende rol. Ook kan ze zo een schakel zijn tussen overheidsbeleid op lokaal en landelijk niveau;
- De schakel tussen Recreatie en andere beleidsvelden, waaronder ook sport, ontbreekt soms nog, waardoor koppelkansen niet (voldoende) worden benut. Dit is een aandachtspunt;
- Momenteel bestaat een spanningsveld tussen aantoonbaar resultaat en innovatie bij de aanvraag van subsidies. De provincie behandelt alleen concrete aanvragen, waardoor gemeenten weinig ruimte voelen om te experimenteren, en soms veel tijd kwijt zijn aan de aanvraag, of zelfs geen poging meer doen tot een aanvraag. Zolang de provincie een divers palet aan effectieve projecten kan steunen, hoeven deze drempels geen probleem te zijn; het budget is immers beperkt;
- De subsidies zijn specifiek en sectoraal, wat botst met de integrale en complexe opgaven waar overheden aan werken. De provincie zou graag zien dat de subsidies inzetbaar zijn voor bredere doeleinden, zodat de provincie meer de rol kan aannemen van een meewerkende overheid;
- Het nieuwe beleidsdocument Recreatieperspectief Zuid-Holland 2030 is ook nog relatief sectoraal ingestoken. De nadruk ligt op recreatie, sport komt amper aan de orde. Dit is een gemiste kans voor een integraal perspectief;
- Vergelijkbaar met wat de provincie Utrecht doet, zou de provincie Zuid-Holland een platform kunnen opzetten waar gemeenten kennis en ervaringen met elkaar kunnen uitwisselen. Verder zou provincie Zuid-Holland kunnen aansluiten bij een nieuw samenwerkingsplatform van de provincie Gelderland, waarin provincies samen onderzoeken welke mogelijkheden zij hebben om sport en beweging in beleid te implementeren.

Startnotitie Sport en Recreatie

In de vorige twee collegeperiodes (2011-2019) was er geen beleidsmatige aandacht voor sport. Wel is er altijd aandacht geweest voor recreatie. Op dit vlak zit de provincie in een transitieperiode: er is ingezet op het verbeteren van de kwaliteit van recreatieve voorzieningen, het financieringsstelsel is aangepast en de gebieden zijn voor een groot deel overgedragen aan gemeenten en natuurorganisaties. De vraag voor de provincie is dan ook hoe de provinciale middelen de komende jaren kunnen worden besteed, wat ze gaat doen met de resterende provinciale recreatiegebieden, en hoe recreatie en sport op beleidsmatig vlak gekoppeld kunnen worden. Hiertoe heeft de provincie een *Startnotitie Sport en Recreatie* opgesteld (2020c). De provincie wil met name inzetten op projecten waarmee ze de grootste gezondheidswinst kan boeken, en wil dan ook met haar beleid kunnen aansluiten op de behoefte van groepen die weinig sporten en bewegen.

De notitie heeft als doel een provinciale strategie te formuleren, een basis voor beleid te vormen, bij te dragen aan recreatiemogelijkheden nabij burgers, en bij te dragen aan het verbeteren van de kwaliteit van recreatiegebieden in combinatie met sportmogelijkheden (Provincie Zuid-Holland, 2020c, p. 5). Op basis van de notitie stelt de provincie beleidsaanpassingen voor die vrijwel volledig in de omgevingsvisie terugkomen. Het gaat hierbij vooral om het integreren van sport in het bestaande recreatiebeleid (waaraan in de praktijk weinig invulling aan wordt gegeven).

Een andere belangrijke focus is het streven naar een beweegvriendelijke leefomgeving en een zo groot mogelijke deelname van de bewoners van de provincie aan sport en recreatie. Daarbij ligt de focus op ondervertegenwoordigde groepen en het realiseren van voorzieningen en beweegmogelijkheden dicht bij de bewoners (Provincie Zuid-Holland, 2020c, pp. 34 – 36). Hierbij gaat het om onder meer kinderen jonger dan twaalf, ouderen boven de zeventig, en inwoners van versteende wijken. Daarmee worden deze ondervertegenwoordigde groepen net wat anders omschreven, en net wat concreter, dan op de website.

Een ander punt dat de notitie aanstipt gaat over samenwerking met lokale partijen en gemeenten. Hier wordt het idee gesuggereerd om een provinciaal sportakkoord op te stellen dat de gemeentelijke akkoorden kan clusteren, overzicht kan bieden en kan dienen als platform en netwerk. Het innemen

van een dergelijke regisserende en coördinerende rol kan helpen om bovenlokale vraagstukken te bespreken en op te lossen, zoals voorzieningen om inclusief te sporten en werkgelegenheid voor mbo'ers die een sportopleiding volgen (Provincie Zuid-Holland, 2020c, pp. 15 – 16), of de beschikbaarheid en spreiding van bovenlokale sportvoorzieningen. Daarnaast kan de provincie op deze manier een schakel vormen tussen beleidsontwikkeling op lokaal en op landelijk niveau.

Praktijkvoorbeeld: GymExtra! In Vlaardingen

Sinds 2020 kunnen kinderen van basisschoolleeftijd uit de Vlaardingse wijk Babberspolder-Am-bacht deelnemen aan het programma GymExtra!. Kinderen hebben hierbij gedurende anderhalve maand wekelijks een extra beweegmoment van 45 minuten. Zo komen kinderen extra in beweging. Provincie Zuid-Holland heeft het project uitgeroepen tot het beste beweeginitiatief van 2022 (Provincie Zuid-Holland, 2022; Vlaardingen24, 2022). De extra gymlessen zijn speciaal bedoeld voor kinderen met onderontwikkelde motorische vaardigheden. De lessen zijn er dan ook op gericht deze vaardigheden te verbeteren, en om kinderen meer plezier te laten ervaren bij het sporten en bewegen.

Recreatie in de praktijk en recreatieperspectief

De rol van de provincie op het gebied van recreatie is vooral het beheren van recreatiegebieden en route-structuren, en het bij elkaar brengen van partijen om gezamenlijk deze taken te kunnen volbrengen. Zo is het beheer van natuurgebieden uitbesteed aan diverse partijen, en is de medewerking van meerdere gemeenten nodig wanneer een regionaal fietsnetwerk wordt aangelegd. Verder lobbyt de provincie voor het laten meegroeien van groen bij verstedelijking en verdichting, en behartigt de provincie de belangen van gemeenten en andere partners bij het rijk. Verder lobbyt Recreatie ook binnen de organisatie om meegenomen te worden bij gebiedsontwikkelingen. Dat Recreatie (zoals wandelvoorzieningen) wordt overwogen bij ruimtelijke opgaven, is nog geen vanzelfsprekendheid. Sommige opgaven zijn zodanig urgent dat er geen tijd is om over Recreatie na te denken. En soms, zoals benoemd in paragraaf 4.2.1, is er geen geld voor Recreatie (of andere beleidsvelden) gereserveerd. Recreatie heeft deze

collegeperiode zelf ook relatief weinig geld, wat het in praktijk vaak nog lastiger maakt om betrokken te worden bij integrale gebiedsontwikkelingen (opgehaald uit interview met ambtenaren van Recreatie, 10 januari 2023).

Een ander nadeel van dit beperkte budget is dat er onduidelijkheid bestaat over of er wel voldoende budget is om alle nieuwe projecten te kunnen beheren. Volgens een ambtenaar van Recreatie zijn korte projecten voor de politiek aantrekkelijk. Beheer is minder aantrekkelijk, want dat loopt door en is minder zichtbaar, waardoor er minder geld naartoe gaat. Zo komt het voor dat er plannen bestaan om nieuwe verbindingen of voorzieningen aan te leggen, maar dat er vanuit Beheer niet genoeg geld voor beschikbaar is om de nieuwe verbindingen of voorzieningen goed te kunnen beheren. In het kader van beheer is nog een knelpunt te noemen. Routes (bijvoorbeeld boerenlandpaden) kunnen ook beheerd worden door andere partijen, of beheerd worden door middel van een subsidie. Als de partij stopt met beheren, de grondeigenaar de samenwerking opzegt, of als de subsidie afloopt, wordt de grond waarop de route ligt weer eigendom van de grondeigenaar. De route is dan niet langer toegankelijk, en recreanten kunnen het gebied niet meer vrijelijk doorkruisen. Ook zijn routes niet goed beschermd, zoals via opname in de Omgevingsverordening, wanneer grote ruimtelijke ontwikkelingen nabij die routes plaatsvinden. In tegenstelling tot recreatiegebieden vallen wandelroutes in bijvoorbeeld een berm of over onbebouwde grond niet binnen een aparte beschermingscategorie. Op deze manier kunnen routes dus ook verdwijnen.

Het *Recreatieperspectief Zuid-Holland 2030* vormt voor de provincie een basis om de recreatieve opgave te agenderen bij programma's in het fysieke domein. In het document stipt ze de belangrijkste opgaven aan en onderstreept ze de waarde van recreatie. Recreatie is van maatschappelijke en economische waarde en waardevol voor de gezondheid. Het vertrekpunt is dat de provincie zich richt op 'recreatief verblijf en bewegen in de buitenruimte, zowel binnen als buiten de bebouwde kom en bij voorkeur dichtbij de eigen woonomgeving' (Provincie Zuid-Holland, 2023, p. 8). In het document worden aanbevelingen gedaan voor specifieke doelgroepen, zoals ouderen, mensen met een niet-westerse achtergrond en mensen met een lage sociaaleconomische status. Hiermee wil de provincie het recreatieaanbod zoveel

mogelijk laten aansluiten op de behoeften van haar inwoners. Het recreatieperspectief mondt uit in zes pijlers (Provincie Zuid-Holland, 2023, p. 29):

1. Verzorgen: duurzaam verzorgen van het bestaande en toekomstige recreatieve netwerk;
2. Vergroten: vergroten van de recreatieruimte door aanleg van nieuwe recreatie- en natuurgebieden en uitbreiding van bestaande recreatiegebieden;
3. Verbinden: verbinden van stad en land en het verbinden van recreatieve landschappen;
4. Verweven: gericht op het recreatief gebruik van gebieden met een andere functie dan recreatie (functiemenging) en het verweven van de recreatieopgave met andere ruimtelijke opgaven gericht op meerwaardecreatie en draagvlak;
5. Vernieuwen: vernieuwen van recreatieve bestemmingen door kwaliteitsimpulsen zodat deze beter aansluiten bij de wensen van recreanten en waardoor een diverser en toegankelijk aanbod ontstaat;
6. Vertellen: ontwikkelen van een gezamenlijke informatiebasis om de juiste keuzes te maken voor de recreatieve ontwikkeling van Zuid-Holland (o.a. door middel van onderzoek).

Het Recreatieperspectief is een uitwerking van de Startnotitie Sport en Recreatie, maar gaat uiteindelijk beperkt over sport. Met name fietsen, wandelen en watersport komen aan de orde. Onder meer buitenspelen, buitenfitness en overige vormen van sport en spel in de buitenruimte komen in het perspectief niet aan bod. Dit is een gemiste kans voor een integrale visie op sport en recreatie.

Waterrecreatie

De provincie heeft ook specifiek beleid voor waterrecreatie. In het *regionaal waterprogramma Zuid-Holland 2022 – 2027* benoemt de provincie onder meer regionale uitvoeringsprogramma's te willen opstellen (gericht op het beter benutten en optimaliseren van recreatieve vaarroutes), onderzoek te willen doen naar het faciliteren van onder meer windsurfen, en betere wandelpaden langs recreatieve wateren aan te willen leggen (Provincie Zuid-Holland, 2022c, p. 40). Zo wordt recreëren in en langs het water aantrekkelijker. Ook veiligheid komt in het programma aan bod. De provincie wil dat zwemlocaties in oppervlaktewater goed zijn ingericht en veilig zijn. De provincie is verplicht jaarlijks zwemwaterlocaties aan te wijzen en controleert deze locaties op waterkwaliteit, hygiëne en veiligheid (Provincie Zuid-Holland, 2022c, p. 29). Het programma richt zich niet op specifieke doelgroepen.

Subsidies

Om de deelname aan sport en recreatie van Zuid-Hollanders een impuls te geven, stelt de provincie verschillende subsidies beschikbaar (Provincie Zuid-Holland, z.d.g). Organisaties en particulieren kunnen hier aanspraak op maken en zo voor een project of initiatief rondom sport, bewegen en recreatie financiële steun krijgen. Het gaat om de volgende subsidies (in 2022), waarvan het plafond voor de eerstgenoemde subsidie in 2022, net als in 2021, is opgehoogd (Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland, 2022):

- **Groen, subsidie, 2.11:**
Beweegvriendelijke leefomgeving
- **Groen, subsidie, 2.11:**
Side events sportevenementen
- **Groen, subsidie, 2.11:**
Versterken sport- en beweegaanbod
- **Groen, subsidie, 2.11:**
Programma Groen doet goed
- **Groen, subsidie, 2.11:**
Ruiter- en menpaden
- **Groen, subsidie, 2.11:**
Kwaliteitsimpuls recreatie in gebieden
- **Groen, subsidie, 2.9:**
Boerenlandpaden
- **Subsidie Sporten met een beperking**
(Uniek Sporten, z.d.)
- **Fietsprojecten en fietsparkeervoorzieningen**
(§ 2.3.3 SRM)

Ook de algemenere subsidie Mobiliteit kan bijdragen aan het bevorderen van sport, beweging en een beweegvriendelijke leefomgeving. De subsidie is opgedeeld in verschillende gebiedsagenda's met elk een andere focus. Er kan bijvoorbeeld subsidie worden aangevraagd voor projecten rondom fietsen, voor infrastructurele projecten en projecten die de toegankelijkheid van bushaltes vergroten. De provincie beschikt hiermee dus over een divers palet aan mogelijke subsidies rondom sport en beweging, en steunt daarmee ook een grote diversiteit aan projecten en initiatieven, waarmee in potentie een diverse groep burgers bereikt kan worden.

Alle subsidieregelingen worden momenteel geëvalueerd. Van een aantal subsidies vanuit Recreatie is bekend in welke mate er aanvragen zijn gehonoreerd: de pot voor het *Programma Groen doet goed* is leeg, de subsidie *Ruiter- en menpaden* is net iets overvraagd, en de *kwaliteitsimpuls recreatie in gebieden* is voor een tweede keer opengesteld. Ook de middelen voor de subsidie Beweegvriendelijke Leefomgeving zijn in 2021 en 2022 volledig benut. De reikwijdte van de subsidie Recreatie is breder geworden, terwijl enkele andere subsidies zijn komen te vervallen. Tot 1 april kunnen aanvragen worden ingediend, maar er zijn al zo veel aanvragen binnengekomen dat deze pot waarschijnlijk ook op is.

In het verleden is veel subsidiegeld naar projecten gegaan die nog in de verkenningsfase waren en uiteindelijk nooit zijn uitgevoerd. De subsidieregeling is nu bewust zo ingericht dat er alleen concrete aanvragen kunnen worden ingediend. De provincie ziet namelijk graag resultaat (opgehaald uit interview met ambtenaren van Recreatie, 10 januari 2023). Gemeenten ervaren dit soms als een belemmering; zij voelen niet langer de ruimte om te kunnen experimenteren en innoveren. Kleinere gemeenten worstelen met de complexiteit van de aanvraag; de uitgebreide procedure is hen het geld dat de toegekende subsidie mogelijk oplevert niet waard. Toch komen er veel aanvragen binnen bij de provincie, voor veelal projecten met leuke of nuttige resultaten opleveren.

Een knelpunt dat zowel ambtenaren van de provincie als van gemeenten bij de subsidies ervaren, is dat de potjes vaak erg specifiek zijn, terwijl de opgaven waaraan gemeenten werken vaak integraal en complex zijn. Hierdoor moeten gemeenten soms aanspraak maken op meerdere potjes voor hetzelfde project, wat zowel gemeenten als de provincie administratieve last oplevert. Ambtenaren zouden liever zien dat de provincie geen sectorale subsidies meer uitgeeft, maar subsidies die voor bredere doeleinden geschikt zijn. Zo kan de provincie meer een faciliterende rol innemen (meewerkende overheid; zie paragraaf 4.3) dan een dicterende (rechtmatige of realiserende overheid). Lokale partners hebben immers meer kennis van wat er speelt en nodig is.

Beleid buiten Zuid-Holland: Beleidskader Sport en Bewegen 2021 – 2025 Provincie Utrecht

De provincie Utrecht heeft een eigen beleidskader op het gebied van sport en bewegen. Hierin staan drie ambities centraal: 1) Sport in de openbare ruimte, 2) Duurzame sport en 3) Inclusieve sport. De provincie Utrecht ziet haar rol in de verwezenlijking hiervan als aanvullend en aansluitend, ondersteunend en aanjagend. Zo biedt de provincie een samenwerkingsplatform voor gemeenten, sluit de provincie met haar sportbeleid aan op ander (ruimtelijk) beleid, deelt ze ervaring en kennis, en gaat ze actief op zoek naar oplossingen voor sportieve problemen en uitdagingen.

In het beleidskader krijgt elke ambitie een apart hoofdstuk. Hier worden de uitdagingen om de ambitie te behalen uiteengezet, waarna een helder doel staat geformuleerd. Aan dat doel zijn vervolgens enkele concrete acties verbonden, die elk zijn toegelicht. Hiermee wordt concreet duidelijk hoe de provincie haar doelen wil behalen. Zo wil de provincie Utrecht een integrale visie opstellen op het gebied van de openbare ruimte, om zo goed gebruik van de openbare ruimte te stimuleren. Ook wil de provincie een drietal themagerichte fieldlabs organiseren met gemeenteamttenaren, experts en adviesbureaus. Hiermee hoopt de provincie tot nieuwe inzichten en oplossingen te komen.

Ten slotte is er een hoofdstuk gewijd aan de uitvoering, waarin aandacht wordt besteed aan de financiën en monitoring van het beleidsprogramma. Als onderdeel van de planning-en-controlcyclus wordt het beleid tussentijds bijgestuurd. Een inhoudelijke evaluatie volgt aan het einde van de looptijd van het beleidskader (Provincie Utrecht, 2021).

Praktijkvoorbeeld: Verbinding van sportevenement met lokale initiatieven

Afgelopen zomer vonden de tijdrit en de eerste etappe van de Ronde van Spanje, de Vuelta, plaats in Nederland. De tour startte in de gemeente Utrecht, en ging door meerdere gemeenten in de provincie. In de aanloop naar het evenement werden door de hele provincie evenementen georganiseerd, ten dele mede mogelijk gemaakt door Provincie Utrecht. Enkele daarvan waren 'Doortrappen' en de 'Prokkelweek', beide verbonden aan landelijke initiatieven. Deze twee activiteiten werden met elkaar verbonden. In acht gemeenten werden fietstochten voor senioren georganiseerd, waaronder in drie gemeenten die nog niet bij Doortrappen waren aangesloten. In het totaal namen 175 senioren aan de activiteiten deel (Provincie Utrecht, 2022).

Hiermee heeft de provincie Utrecht door in te zetten op samenwerking en door goed te timen een belangrijke doelgroep weten te bereiken om sport en beweging in de provincie te bevorderen.

4.2.3 Mobiliteit

- De provincie heeft een uitgebreide en integrale visie op fietsen, en wil fietsen onder meer aantrekkelijker en veiliger maken;
- Ondanks deze mooie voornemens scoort de provincie in onderzoeken naar de kwaliteit van de fietsinfrastructuur slecht;
- Er is weliswaar een integrale provinciale Beleidsverkenning Lopen verschenen en er is een beleidskeuze Lopen in de Omgevingsvisie, maar een verdere uitwerking hiervan richting een integrale startnotitie, visie en uitvoeringsprogramma voor lopen ontbreekt vooralsnog.
- De provincie heeft ambities die kunnen bijdragen aan een modal shift: weg van de auto, en meer richting fietsen, wandelen en reizen met het ov. Hiervoor is het belangrijk om in te zetten op ketenmobiliteit: de mogelijkheid om meerdere modaliteiten met het ov te combineren, om zo de auto niet of minder te hoeven gebruiken.

- De adviezen van het Fietsplatform lijken beperkt terug te komen in fietsbeleid en de evaluatie daarvan. Een betere organisatie van aanleg, beheer en onderhoud van de fietsroutes in Zuid-Holland lijkt in ieder geval aan te bevelen.
- Om lopen breder te integreren in beleid kan een integrale beleidsvisie op lopen waardevol zijn. Een alternatief is om lopen integraal op te nemen in de diverse beleidskeuzes (Omgevingsvisie) en beleidsmaatregelen (Omgevingsprogramma) die voor lopen relevant zijn. Waar nodig kan lopen ook in de Omgevingsverordening worden opgenomen (waaronder de bescherming van looproutes van provinciaal belang).
- Een eerste stap om lopen te verwerken in overig beweegbeleid zou kunnen zijn om de visie op ketenmobiliteit door te ontwikkelen en de mogelijkheden voor deelmobiliteit (zoals deelfietsen bij ov-haltes) uit te breiden. Een gemeente met goed bereikbare en toegankelijke ov-haltes nodigt meer uit tot een combinatie van wandelen, fietsen en ov als alternatief voor de auto. Om lopen van en naar haltes te stimuleren en het bereik van ov-haltes te vergroten is het nodig de kwaliteit van looproutes in de omgeving van stations en haltes te verbeteren. Om dit te kunnen doen zal eerst de huidige kwaliteit in beeld moeten worden gebracht.

Fietsbeleid Provincie Zuid-Holland

In verschillende beleidsdocumenten zet de provincie haar visie uiteen op het gebied van fietsen. Grofweg wil de provincie investeren in meer en betere fietspaden, hoewel kwaliteit telt boven kwantiteit. In het *Fietsplan Provincie Zuid-Holland 2016 – 2025* benoemt de provincie een aantal speerpunten:

1. Optimalisatie van de fietspaden: het verbreden en verbeteren van de paden, met een focus op de paden die het meest worden gebruikt;
2. Fiets in de keten: fietsen moet ook onderdeel kunnen zijn van een reis die niet geheel op de fiets wordt gemaakt, zoals woon-werkverkeer met het openbaar vervoer. Goede fietsparkeerplekken bij ov-haltes faciliteren ketenmobiliteit, waarbij van de fiets wordt overgestapt op de metro, tram, trein of bus;
3. Innovatieve, energieneutrale fietspaden: de fietspaden worden van duurzamer materiaal en op duurzamere wijze aangelegd, beheerd en onderhouden.

Aanvullend zijn er de ambities 'vaker en verder op de fiets' en 'veilig op de fiets'. Ook wordt ingezet op

gedragsverandering en samenwerking met andere partijen. De Provincie beheert de fietspaden binnen de provincie namelijk niet alleen (Provincie Zuid-Holland, 2016).

Met deze speerpunten en ambities hoopt de provincie Zuid-Holland tot de best bereikbare provincie op de fiets te maken. Het beleid richt zich in principe op alle Zuid-Hollanders, maar er is extra aandacht voor forenzen, personen die niet vaak fietsen, jongeren en ouderen. In een uitwerkingsplan heeft de provincie het fietsplan uitgewerkt in concrete opgaven, en in een tussenevaluatie in 2020 is aangestipt waar de provincie op dat moment stond met de uitwerking van haar opgaven. Hieruit bleek dat de provincie in meerdere mate de samenwerking mag opzoeken met andere partijen door meer te informeren, coördineren en kennis te delen. De provincie zet vooral in op projecten met betrekking tot het speerpunt 'optimalisatie van de fietspaden' en wordt relatief weinig gedaan op het gebied van deelfietsen park + bike-plaatsen langs de randen van de stad (Tridée, 2020).

Naast het fietsplan bestaat er ook nog een toekomstbeeld waar Zuid-Holland naar streeft: een waarin er in 2027 20 procent meer fietskilometers worden behaald dan in 2017, conform de ambities vanuit het Rijk. De doelen in het toekomstbeeld zijn vergelijkbaar met die in het fietsplan: het verbeteren en uitbreiden van bestaande fietsnetwerken (zowel voor alledaags als recreatief gebruik), het faciliteren van ketenmobiliteit door bijvoorbeeld de aanleg van fietsparkeerplaatsen en verkeersveilig gedrag stimuleren. Dit laatste wil de Provincie doen door middel van een doelgroepsgerichte aanpak. Ditzelfde geldt voor het stimuleren van fietsen. Zo moeten er routes komen voor verschillende doelgroepen, om zo drukte en onveilige situaties te voorkomen. Een voorbeeld is het maken van onderscheid tussen routes voor snellere fietsers (zoals wielrenners) en langzamere fietsers (bijvoorbeeld ouderen) (Provincie Zuid-Holland, 2021a). De opgaven uit het toekomstbeeld worden in nader beleid verder uitgewerkt.

De provincie heeft het Fietsplan concreet uitgewerkt in een Uitvoeringsagenda. Daarin beschrijft zij een aantal opgaven waaraan de provincie met verschillende partners werkt. Dat doet zij aan de hand van een drietal thema's:

- Sneller, veiliger en makkelijker van A naar B
- Makkelijker overstappen op de fiets vanuit de auto of het ov
- Aanleg van innovatieve, energie-neutrale fietspaden

Bij het eerste thema ligt de nadruk op het op niveau brengen van het bestaande netwerk. Het uitbreiden van het netwerk heeft minder prioriteit. Wel heeft de provincie aandacht voor missende verbindingen en het verkleinen van omrijdafstanden. Een van de uitgewerkte opgaven is dan ook het aanleggen van snelfietsroutes, waarbij deze uitdrukkelijk ook door moeten lopen door de stadsrand heen. De provincie werkt verder aan een toekomstagenda snelfietsroutes samen met de MRDH (Provincie Zuid-Holland 2021c). Zoals te lezen was in hoofdstuk 3, scoort de provincie Zuid-Holland laag op veel aspecten die te

maken hebben met de kwaliteit van de fietsinfrastructuur. Bij elk thema getoetst door het Fietsplatform (2022) komt de provincie Zuid-Holland er het slechtst uit, zo ook op het thema *organisatie en beleid*. Hierop scoort Zuid-Holland 96 uit 200. Het gaat hierbij enkel om recreatief fietsen. In een eerdere kwaliteitsmonitor van het Fietsplatform uit 2019 (p. 50), waarin de provincie ook laag scoorde, stond het volgende over de punten die de provincie laat liggen:

Ze zijn grotendeels terug te voeren op de versnipperde organisatiestructuur en rolverdeling. Er zijn nu twaalf netwerken met een grote diversiteit aan beheerders. De overall regierol zoals elders wordt opgepakt door routebureaus ontbreekt in Zuid-Holland. Sommige Zuid-Hollandse deelregio's hebben hun routenetwerken prima voor elkaar. Maar er zijn ook routenetwerken waarvan onduidelijk is wie verantwoordelijk is, bijvoorbeeld voor het opvolgen van melding.

De provincie wordt onder meer aangeraden een routebureau of -coördinator in te stellen, en te investeren in meer en betere fietspaden. Op deze resultaten, en de vergelijkbare resultaten van voorgaande jaren, gaat de provincie niet expliciet in haar beleidsstukken. Wel is het Fietsplatform betrokken geweest bij onder andere de totstandkoming van het Zuid-Hollands Toekomstbeeld Fiets, en wordt er gewerkt aan de verbetering en uitbreiding van de fietsinfrastructuur door paden te verbreden en meer paden aan te leggen. Ook heeft de provincie in haar Uitvoeringsagenda 'Samen verder fietsen' aandacht voor de verbetering van recreatieve routes en het duurzaam beheer daarvan. De Provincie wil bereiken dat de regie op het onderhoud en beheer goed belegd is en dat er met partijen (bijv. landschapstafels/regietafels en één of meer beheerorganisaties) duidelijke afspraken worden gemaakt over samenwerking (Provincie Zuid-Holland 2021c). De Provincie spreekt niet over een routebureau. De vraag is of het idee van deze landschapstafels/ regietafels of een of meerdere beheerorganisaties de organisatorische problemen voldoende oplost.

Praktijkvoorbeeld: Aandacht voor fietsen in nieuwe woonwijk Valkenhorst

De gemeente Katwijk krijgt een nieuwe woonwijk: Valkenhorst. Bij de ontwikkeling van de nieuwe woonwijk zal meteen de kans worden aangegrepen om de wijk fietsvriendelijk te maken en goed te verbinden met de rest van de gemeente. Zo komt er een brug voor fietsers en wandelaars over een provinciale weg, komt er een openbaar vervoerplein met fietsenstalling en wordt er een hoogwaardige busverbinding aangelegd. Zo worden nieuwe inwoners van de wijk straks gestimuleerd om hun auto te laten staan en op de fiets te stappen (Provincie Zuid-Holland, 21 december 2021). Ook bij andere nieuwbouwonwikkelingen in Zuid-Holland is het de bedoeling te investeren in goede fiets- en wandelvoorzieningen.

Praktijkvoorbeeld: Steun van het Rijk voor diverse fietsprojecten Zuid-Holland

Als onderdeel van het Nationale Toekomstbeeld Fiets hebben diverse fietsprojecten in het land financiële steun ontvangen vanuit het Rijk. Het gaat om onder meer 23 projecten in Zuid-Holland, waarbij het zowel gaat om de aanleg van nieuwe routes als om het verbeteren van bestaande routes. Zo komen er vier nieuwe fietsroutes in de gemeente Gorinchem, onder meer een fietsbrug en fietspaden die bestaande netwerken beter met elkaar moeten verbinden. Bij de ingang van het molengebied bij Kinderdijk komt 150 meter extra fietspad om de route te verbeteren. Verder wil de gemeente Hoeksche Waard fietspaden gaan aanleggen om de gemeente beter te verbinden met omliggende gemeenten. De komende jaren werken de Provincie en gemeenten dus aan een grote kwaliteitsslag van het fietsnetwerk in Zuid-Holland (Nederpelt, 12 december 2021).

Lopen in Zuid-Holland

Op het gebied van fietsen heeft de provincie een brede visie en een duidelijke uitvoeringsstrategie. Deze ontbreekt echter op het gebied van lopen. Vanuit de omgevingsvisie en het omgevingsprogramma bestaan er weliswaar beleidsdoelen. Voor lopen is er een integrale provinciale Beleidsverkenning verschenen en in het omgevingsbeleid is er de beleidskeuze Lopen. In de beleidsverkenning wordt de maatschappelijke meerwaarde van lopen belicht en wordt benoemd in welke landen, provincies en gemeenten er beleidsmatige aandacht is voor lopen en op welke manier. Ook wordt de relevantie benoemd voor een betere opname van lopen in de diverse beleidsvelden (bijlage 3 van de beleidsverkenning) en worden de mogelijkheden benoemd voor een betere opname van lopen in het provinciale omgevingsbeleid (bijlage 4 van de beleidsverkenning). Zo kan inzetten op lopen helpen om doelen te behalen op de thema's bereikbaarheid, economie en gezondheid & veiligheid (Provincie Zuid-Holland, 2020a). Dit beleid is echter nog niet verder uitgewerkt in een integrale of sectorale startnotitie, visie of uitvoeringsprogramma voor lopen.

De provincie is wel voornemens om lopen mee te nemen in beleid over bereikbaarheid (nadruk op lopen in combinatie met het OV, en de *first and last mile*) en sport, recreatie en ruimte (o.a. voorzieningen en bestemmingen op loopafstand, wandelpaden) (Provincie Zuid-Holland, 2021d). Zo wil de provincie beleidsuitwerking op het vlak van lopen faciliteren en stimuleren om op den duur meer inwoners aan het lopen te krijgen. Ook in de studie 'Acht kansen voor mobiliteitsbeleid' wordt de aanbeveling gedaan om prioriteit te leggen bij fietsen en lopen en om naast fietsbeleid ook loopbeleid te maken (provincie Zuid-Holland 2022). Verder bevat de provinciale Omgevingsvisie de beleidskeuze Lopen met als doel dat meer Zuid-Hollanders meer gaan lopen (analoog aan de Beleidskeuze voor fietsen, met als doel dat Zuid-Hollanders vaker en verder gaan fietsen).

Er lijkt bij de provincie nog niet zo'n scherp beeld te bestaan van de huidige situatie met betrekking tot lopen en wat er allemaal nodig is om lopen te stimuleren. Voor fietsen is dit al veel duidelijker. Er is bijvoorbeeld wel zicht op missende verbindingen in fietsroutenetwerken, maar niet op missende verbindingen in looproutenetwerken. Ook zijn er wel isochronen getekend voor fietsafstanden rond stations en haltes maar is dit niet voor lopen in beeld gebracht. De provincie heeft ook geen idee van de kwaliteit van looproutes rond stations en haltes (opgehaald tijdens een interview met beleidsambtenaar Mobiliteit, 13 januari 2023) En dit terwijl bekend is dat een loopvriendelijke inrichting rond stations en haltes het bereik van die haltes enorm kan doen toenemen en zo ketenmobiliteit kan stimuleren (zie ook H2.3.2). Juist vanwege de relatie met ov mag meer aandacht voor lopen van de provincie worden verwacht. Er is nu nog niemand voor verantwoordelijk bij de afdeling Mobiliteit, maar daar komt waarschijnlijk binnenkort verandering in.

Modal shift

Door fietsen en ketenmobiliteit te stimuleren, zoals op de vorige pagina's benoemd, hoopt de provincie inwoners te verleiden tot het vaker laten staan van de auto. Aanbod van Light Electric Vehicles (LEV's) -al of niet als vorm van deelmobiliteit- kan mogelijk hier ook aan bijdragen. En ook lopen kan meer onderdeel worden van de mobiliteitsketen. De provincie gelooft dat door het aanbieden van een wolk van mogelijkheden een *modal shift* kan ontstaan: een verschuiving in het gebruik van modaliteiten van de auto richting andere vervoerswijzen, die bij voorkeur actief zijn (opgehaald tijdens een interview met beleidsambtenaar Mobiliteit, 13 januari 2023). Hierbij helpt het om goede fietsvoorzieningen aan te leggen, maar ook om goede overstapmogelijkheden te creëren van de fiets naar een ander vervoermiddel. Hiervoor is het belangrijk dat er voldoende fietsparkeerplaatsen van goede

kwaliteit aanwezig zijn bij ov-haltes. De provincie verzamelt en ontsluit data over de beschikbaarheid van fietsenstallingen bij ov-haltes (Provincie Zuid-Holland z.d.h).

Van belang is ook dat ov-haltes te voet bereikbaar en toegankelijk zijn, zodat iedereen er gebruik van kunnen maken. Tot op heden monitort de provincie

alleen de toegankelijkheid van de haltes en niet hoe je bij die haltes kunt komen. De komende jaren gaat de provincie aan de slag met het opknappen van alle ov-haltes in Zuid-Holland (Provincie Zuid-Holland, 26 augustus 2022). Verder stelt de provincie een subsidie ter beschikking die gemeenten kunnen gebruiken om ov-haltes toegankelijker te maken (Provincie Zuid-Holland z.d.c.).

4.2.4 Gezonde leefomgeving

- De provincie liet in 2018 een onderzoek uitvoeren op het thema gezondheid. In de studie werden verschillende verhaallijnen uitgewerkt met binnen elke verhaallijn gebiedsgerichte en doelgroepspecifieke oplossingen;
- Op basis van onder meer deze studie werd de **Startnotitie Gezond en Veilig** opgesteld. Door middel van een integrale aanpak wil de provincie de gezondheid daar bevorderen waar dit het hardst nodig is. Hierbij wordt ook gekeken naar koppelkansen op andere vlakken dan alleen gezondheid;
- In verschillende voortgangsrapportages reflecteert de provincie op het eigen gezondheidsbeleid. De ambities en doelen worden steeds concreter;
- De provincie werkt momenteel vanuit verschillende disciplines aan een gezonde leefomgeving omdat gezondheid raakt aan vele disciplines. Om aan opgaven over gezondheid te kunnen werken, is de inzet van meerdere partijen vereist.

- Er is nog geen helder afgebakende doelgroep in beeld wanneer het gaat om de bevordering van de algehele gezondheid en sport- en beweegdeelname (lettend op de geïdentificeerde groepen in hoofdstuk 2 en 3). Een heldere focus kan helpen beleid doelgericht in te zetten. Bij projecten zijn er over het algemeen wel doelgroepen in beeld;
- Gezondheid wordt nog lang niet altijd meegenomen in opgaven en gebiedsontwikkelingen. Onder meer voor lopen zou meer aandacht mogen zijn.

Gezond Zuid-Holland 2040

In 2018 liet de provincie Zuid-Holland een onderzoek uitvoeren op het gebied van de gezonde leefomgeving. Dit vormde dan ook een van de aanleidingen voor het onderzoek. Het doel van het onderzoek was te verkennen wat 'gezondheid' binnen het omgevingsbeleid van de provincie kan gaan betekenen, en waar de provincie op moet inzetten om in 2040 de gezondste provincie van Nederland te worden. Op basis van de verzamelde data en de geformuleerde ambities zijn vier verhaallijnen uitgewerkt:

1. Gezonde verstedelijking;
2. Het kleine & grote groen;
3. Een gezonde actieradius;
4. De complete wijk & buurt.

In de uitwerking van elke verhaallijn staan de problemen en opgaven geformuleerd, evenals mogelijke oplossingen. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen verschillende doelgroepen en buurttypen, zodat een doelgroepgerichte en

gebiedsgerichte aanpak mogelijk is (Revier et al., 2018). Dit sluit aan bij de theorie uit paragraaf 2.6, waarin wordt gesteld dat de effecten van factoren en interventies contextafhankelijk zijn en per doelgroep en per persoon kunnen verschillen. Zo wordt er bij het thema 'gezonde verstedelijking' in het kader van verdichting onderscheid gemaakt tussen dorpen, bedrijventerreinen, infrastructuur en naaorlogse wijken.

Startnotitie Gezond en Veilig

De resultaten van het onderzoek zijn onder meer uitgewerkt in de eerder benoemde omgevingsvisie en in de *Startnotitie Gezond en veilig*. Hierin zet de provincie uiteen wat ze verstaat onder een gezonde leefomgeving (die onder meer beweegvriendelijk moet zijn), en welke ambities ze heeft om de leefomgeving gezonder te maken. De provincie koppelt haar opgaven aan landelijk beleid en landelijke akkoorden, zoals het Nationaal Sportakkoord en het Nationaal Preventieakkoord.

Zuid-Holland scoort gemiddeld in Nederland het laagst op gezondheid, en kent binnen de provincie grote verschillen in gezondheid. De provincie wil dan ook inzetten op een integrale aanpak en extra aandacht besteden aan de wijken waar de gezondheidsachterstanden het grootst zijn. In het kader van sport en recreatie gaat het om inwoners en bevolkingsgroepen die in deelname aan sport en recreatie ondervertegenwoordigd zijn en oververtegenwoordigd zijn wanneer het gaat om beweegarmoede en overgewicht (Provincie Zuid-Holland, 2020b, p. 12; p. 20). Wie er tot die groep behoren, wordt niet toegelicht. Verder wil de provincie kijken naar koppelkansen vanuit andere opgaven, bijvoorbeeld op het gebied van groen, sport & recreatie, en mobiliteit (Provincie Zuid-Holland, 2020b, pp. 18 – 23). Ambities vanuit andere beleidsvelden kunnen namelijk een bijdrage leveren aan het bereiken van een gezonde leefomgeving, bijvoorbeeld door de aanleg van parken, het waarborgen van de luchtkwaliteit of door het stimuleren van fietsgebruik.

Ontwikkelprogramma Gezond en Veilig

Vanuit het programma Gezond en Veilig werkt Zuid-Holland aan een gezond Zuid-Holland met een gezonde leefomgeving en gezonde bevolking. De provincie heeft de ambitie om in al het provinciale beleid gezondheid en een gezonde leefomgeving als doelstelling te benoemen. Gezondheid is immers een complex fenomeen; oplossingen om de gezondheid (zie paragraaf 3.2.3 en 3.2.4) en de leefomgeving te verbeteren moeten dan ook voortkomen uit de samenwerking tussen verschillende partijen, zoals gemeenten, GGD'en, zorginstellingen en scholen. Het programma richt zich op beleidsterreinen waarin gezondheid nog onvoldoende geborgd is.

De doelstellingen van het programma zijn (Provincie Zuid-Holland, 2022b):

- verkennen hoe het beleid van de provincie Zuid-Holland bijdraagt aan de gezondheid en veiligheid van inwoners en bekijken waar kansen liggen om deze bijdrage te versterken;
- zorgen voor het ontwikkelen van kennis over en inzicht in de bijdrage van provinciale opgaven op het gebied van gezondheid en veiligheid, door het uitvoeren van projecten die op gezondheid zijn gericht;
- bekijken hoe de provincie kan samenwerken met relevante partijen om de gezondheid van inwoners verder te verbeteren.

Belangrijke bouwstenen van de aanpak van de opgave zijn het definiëren van een perspectief,

aansluiten bij kansen in de opgaven (koppelkansen), *small wins* (kleine concrete stappen), en bouwen aan vitale netwerken.

In een eerste voortgangsrapportage constateert de provincie dat er, om te voldoen aan de gestelde doelen, al veel wordt samengewerkt met andere disciplines. Op het vlak van gezondheid hanteert de provincie dus vaak al een integrale benadering. Ook geeft de rapportage inzicht in wat de provincie momenteel al doet om te streven naar een gezonde leefomgeving, zoals het bevorderen van 'groenparticipatie' (georganiseerde natuurwandelingen voor en door buurtbewoners), het versterken van het fietsnetwerk en het vergroenen van bedrijventerreinen (Provincie Zuid-Holland, 2021b).

Deze integrale werkwijze en gebiedsgerichte projecten zette de provincie in 2022 voort. In een tweede voortgangsrapportage geeft de provincie voorbeelden van resultaten die ze heeft geboekt en projecten waaraan wordt gewerkt. Zo is in de omgevingsvisie opgenomen dat de provincie wil werken aan een gezonde en veilige leefomgeving. Momenteel onderzoekt de provincie hoe ze in de omgevingsverordening kan opnemen dat gemeenten en ontwikkelaars bij woningbouwprojecten (> 12 woningen) aandacht besteden aan het gezond en veilig inrichten van de leefomgeving (Interview met ambtenaren, 12 januari 2023; Provincie Zuid-Holland, 2022b). Verder werkt de provincie aan een aantal concrete projecten, waaronder *positieve gezondheid op de tekentafel* (zie kader), *de schoolpleinenrevolutie* (zie kader), en *werklandschappen van de toekomst*. De insteek van het laatste project is dat bedrijventerreinen groene en prettige omgevingen worden die bijdragen aan de gezondheid en het welzijn van de mensen die er werken.

Een aanbeveling die in de tweede voortgangsrapportage wordt gedaan is illustratief voor de muren waar ambtenaren binnen Gezondheid tegenaan lopen: 'Maak gezondheid als onderdeel van brede welvaart een centraal onderdeel van de doelen van al het beleid' (Provincie Zuid-Holland, 2022b, p. 31). Dit wordt geprobeerd, maar is vanwege urgente kwesties en beperkt beschikbare tijd voor de uitvoering van opgaven niet altijd mogelijk. Ook hebben gedeputeerden sectorale dossiers, wat integraal aan opgaven werken ook lastig maakt. Onder meer aandacht voor lopen vanuit overige vakgebieden wordt gemist (Interview met ambtenaren, 12 januari 2023). Dit heeft onder meer te maken met het beperkte contact met Sport en recreatie.

Praktijkvoorbeeld: Positieve gezondheid op de tekentafel

In samenwerking met andere partijen stelt de provincie de toolbox 'positieve gezondheid op de tekentafel' ter beschikking. Hiermee kunnen gemeenten en ontwikkelaars samen met inwoners aan de slag om hun leefomgeving zo in te richten, dat deze gezond gedrag stimuleert. Gezondheid wordt hierin breed gedefinieerd, en omvat zowel lichamelijke en mentale gezondheid als zingeving en ontmoetingen. Een gezonde leefomgeving nodigt niet alleen uit tot beweging, maar stimuleert ook ontmoetingen, maakt gebruikers blij, geeft gebruikers een veilig gevoel en faciliteert de dagelijkse gang van zaken (Provincie Zuid-Holland, z.d.e). Dit project wordt vooral uitgevoerd in gemeenten waar het fysieke en sociale domein elkaar nog moeilijk vinden bij het uitwerken van opgaven, of elkaar in de weg zitten. Het project verloopt in drie stappen: 1. Ambtenaren uit het fysieke en sociale domein met elkaar opgaven laten identificeren en op de kaart zetten; 2. Dit proces herhalen met bewoners; 3. Aan te pakken opgaven identificeren en uitvoeren. Zo worden opgaven uit verschillende domeinen bij elkaar gebracht en verbetert de interne samenwerking binnen gemeenten (Interview met ambtenaren, 12 januari 2023).

Praktijkvoorbeeld: De schoolpleinenrevolutie

Met de schoolpleinenrevolutie bouwt de provincie aan een netwerk dat zich inzet om meer schoolpleinen in Zuid-Holland te transformeren tot groenblauwe schoolpleinen. Het doel is om met een coalitie van verschillende organisaties voor 2030 575 Zuid-Hollandse schoolpleinen te vergroenen. De schoolpleinen moeten plekken worden waar kinderen te midden van groen en blauw kunnen spelen en leren. Ook moeten de schoolpleinen fijne ontmoetingsplaatsen worden voor buurtbewoners. Momenteel stelt de provincie een subsidie beschikbaar waarmee acht scholen hun schoolplein kunnen vergroenen. De focus ligt op versteende, lage SES-wijken (Provincie Zuid-Holland, 2022b, p. 14).

4.2.5 Ruimtelijke ordening

- In verschillende beleidsdocumenten heeft de provincie een visie op en strategie voor verstedelijking geformuleerd. Door een woonomgeving dichter te bebouwen kan een kwaliteitsimpuls gegeven worden aan de openbare ruimte, en blijven groen en voorzieningen in de openbare ruimte zoveel mogelijk behouden. Een compactere omgeving nodigt meer uit tot wandelen, fietsen en spelen;
- Een ander uitgangspunt, naast stedelijke verdichting, is dat nieuwbouw georiënteerd moet zijn op hoogwaardig openbaar vervoer (HOV), om zo het gebruik van alternatieven voor de auto te stimuleren en meer draagvlak te creëren voor voorzieningen;
- Verstedelijking moet op een gezonde manier gebeuren: functies moeten op loop- of fietsafstand zijn, en het aanbod aan groen moet voldoende blijven, ook wanneer een gemeente verdicht;
- Verdichting is niet alleen geschikt voor steden, maar ook voor dorpen. Een compacte dorpskern die uitnodigt tot wandelen, fietsen en recreëren draagt bij aan de leefbaarheid van een dorp;
- Voor het creëren van nabijheid is zowel een hoge dichtheid als functiemenging nodig. Hoge parkeernormen belemmeren echter het realiseren van hogere dichtheden en ook het mengen van bedrijvigheid en woningbouw blijkt echter lastig;
- Natuur/groen kan mensen aanzetten tot sport en beweging. Wandel- en fietsroutes dienen daarom aantrekkelijk te zijn, en moeten worden voorzien van goed onderhouden groen;
- De provincie beschikt over een Provinciaal Adviseur Ruimtelijke Kwaliteit (PARK) die de provincie adviseert over landschapsinrichting.

- Verdere verdichting, het verbeteren van de fiets- en wandelinfrastructuur en het verbeteren van de connectie met het regionale ov-netwerk in dorpen kan helpen om draagvlak te creëren voor voorzieningen en deze beter bereikbaar te maken te voet en per fiets. Zo kunnen dorpen beweegvriendelijker worden. De provincie kan hier meer op inzetten;
- De provincie stuurt al met lage parkeernormen bij HOV-haltes en sociale woningbouwprojecten. De provincie zou dit uit kunnen rollen naar R-net haltes en bij dorpscentra;
- Er zijn verschillende mogelijkheden om het mengen van bedrijvigheid met woningbouw te stimuleren, waaronder het classificeren van nieuwbouwprojecten als gemengd gebied, in plaats van rustige woonwijk en het actief helpen met verplaatsen van mengbare bedrijven naar geschiktere locaties;
- De connectie tussen natuur/groen en beweging wordt in bestaand beleid nog weinig gelegd. Het beleid omtrent natuur gaat vooral over het behouden, beschermen en versterken van de natuur en in mindere mate over recreatie. Er liggen nog kansen om natuur en recreatie meer te koppelen;
- Er zijn wel voorbeelden waarin opgaven op het gebied van natuur en recreatie worden gekoppeld (en ook met andere beleidsvelden), zoals bij Landschapspark Zuidvleugel. De realisatie van dit park zou echter leidender moeten zijn bij ruimtelijke ontwikkelingen, waarbij eigen budget zou kunnen helpen.

Verstedelijkingsstrategie Provincie Zuid-Holland

Ook in haar verstedelijkingsbeleid besteedt de provincie aandacht aan sport en beweging. Door middel van stedelijke verdichting kan een kwaliteit-simpuls gegeven worden aan de openbare ruimte, en blijven groen en voorzieningen in de openbare ruimte zoveel mogelijk behouden. Naoorlogse wijken zijn vaak ruim opgezet met weinig (kwalitatief) groen. Door groenvoorzieningen, sport- en speelplekken en overige voorzieningen toe te voegen, kunnen zulke wijken verdichten. Zo kan verdichting bijdragen aan het creëren van een beweegvriendelijkere omgeving: een compactere omgeving met voorzieningen in de nabijheid nodigt uit tot spelen, wandelen en fietsen, en maakt het gebruik van de auto minder aantrekkelijk. Om fietsgebruik verder te stimuleren, wil de provincie door middel van een *online viewer* (kleinere) gemeenten helpen om verstedelijking te koppelen aan fietsen bij ruimtelijke ontwikkelingen. Zo zet Zuid-Holland in op *bicycle oriented development* (Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland, 20 december 2021).

In de verstedelijkingsstrategie van de provincie is stedelijke verdichting voor gemeenten dan ook een uitgangspunt. Een ander uitgangspunt is dat

nieuwbouw georiënteerd moet zijn op hoogwaardig openbaar vervoer (HOV), om zo het gebruik van alternatieven voor de auto te stimuleren en meer draagvlak te creëren voor voorzieningen. Extra verdichting zal vooral plaatsvinden bij HOV-knooppunten, in naoorlogse wijken en in nieuwe ontwikkelingen of herontwikkelingen in de vorm functiemenging (Provincie Zuid-Holland, 2021f, pp. 4 – 5). Functiemenging kan bijdragen aan meer lopen en fietsen (Provincie Zuid-Holland, 2020d, p. 9). In de strategie spreekt de provincie ook nadrukkelijk over gezonde verstedelijking, waarbij langzaam verkeer en een beweegvriendelijke openbare ruimte worden gestimuleerd. Functies moeten bijvoorbeeld op loop- of fietsafstand zijn, en het aanbod aan groen moet op peil blijven, ook wanneer een gemeente verdicht (Provincie Zuid-Holland, 2021f, p. 23). In een inspiratiedocument (zie kader), dat de provincie heeft laten opstellen door ontwerp bureau De Zwarte Hond, worden vergelijkbare kansen gezien voor dorpskernen. Verdichting staat namelijk niet gelijk aan verstedelijking. Ook dorpen kunnen profiteren van een compactere kern en dorpsstructuur, waar voorzieningen per fiets of te voet gemakkelijker te bereiken zijn (De Zwarte Hond, 2021).

Inspiratieboeken Sterke steden en dorpen

De provincie heeft samen met ontwerp bureau De Zwarte Hond en andere partijen, waaronder GGD'en, drie inspiratieboeken opgesteld. De Inspiratieboeken behandelen drie thema's die nauw met elkaar samenhangen: het combineren van functies, het kwalitatief verdichten en het werken aan gezonde steden en dorpen. In de Inspiratieboeken staan voorbeelden van functiemenging, verdichting en gezonde ruimtelijke inrichting in tal van plaatsen in Nederland. Deze voorbeelden kunnen als onderbouwing dienen voor provinciaal beleid (Provincie Zuid-Holland, z.d.b). Het gaat om de volgende Inspiratieboeken:

- Inspiratieboek voor een kwalitatieve functiemix;
- Inspiratieboek 'Compact en kwalitatief bouwen in kleine kernen';
- Inspiratieboek 'Gezonde steden en dorpen'.

Zo zet de provincie in op kennisontwikkeling en -verspreiding, wat zowel waardevol is voor de organisatie zelf als voor andere overheden met vergelijkbare opgaven.

De inspiratieboeken helpen om te komen tot voldoende dichte en gemengde buurten met voorzieningen op loop- en fietsafstand. De provincie stuurt daarnaast op lagere parkeernormen omdat hoge parkeernormen hoge dichtheden in de weg zitten. Dat komt doordat gebouwd parkeren is vaak te duur is en maaiveld parkeren veel ruimte kost. Daarom hanteert de provincie nu bij gebiedsontwikkeling rond HOV-knooppunten en bij sociale woningwoningbouw een maximale parkeernorm van 0,7. Gemeenten mogen alleen afwijken als zij op basis van data kunnen bewijzen dat dit noodzakelijk is (opgehaald tijdens een interview met ambtenaren Ruimtelijke Ordening). Een volgende stap zou kunnen zijn om dit beleid verder uit te rollen naar haltes van R-net en dorpscentra.

Bedrijven en detailhandel

Een ander probleem wat nabijheid van voorzieningen in de weg kan zitten is het feit dat veel mengbare bedrijvigheid zich op bedrijfsterreinen bevindt. Vanuit de provincie is er steeds meer aandacht voor functiemenging, zowel bij de afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling als bij de afdeling Economie. Er komt nieuw omgevingsbeleid waarin sprake is van milieuzonering op bedrijfsterreinen met als doel om hinderlijke bedrijvigheid te concentreren op bedrijfsterreinen en mengbare bedrijvigheid hier juist niet toe te staan, zodat deze gemengd kunnen worden met woningbouw. Het is echter niet mogelijk om bestaande bedrijven te dwingen om te verhuizen. Mogelijk kan dit wel in samenspraak met deze bedrijven. Binnenkort wordt een pilotproject gestart op bedrijfsterrein Spaanse polder in Rotterdam om samen met bedrijven te gaan kijken of en hoe mengbare bedrijvigheid een betere locatie kan krijgen. Bij bedrijven is er ook steeds meer aandacht voor een aantrekkelijk vestigingsklimaat, een prettige werkomgeving en het bijdragen aan klimaatdoelen. Dit resulteert tot nu toe al wel in projecten rond vergroening van bedrijfsterreinen, maar nog niet tot het verbeteren van loop- en fietsroutes. Hier is ook geen budget voor binnen de vergroeningsprojecten die lopen. Misschien ontstaan hiervoor wel mogelijkheden als er geld beschikbaar komt voor het beter benutten/ intensiveren van bedrijfsterreinen. Vanuit de provincie kan ook worden ingezet op de vergroting van de organisatiegraad op bedrijfsterreinen, bijvoorbeeld door de inzet van parkmanagers. Hierdoor ontstaan meer mogelijkheden dan als ontwikkelingen per kavel plaatsvinden (opgehaald uit interview ambtenaren van Economie en Ruimtelijke Ordening, 13 januari 2023).

Ambtenaren van zowel de afdeling Economie als van Ruimtelijke Ordening constateren dat veel gemeenten huiverig zijn voor het mengen van bedrijvigheid met woningbouw. Zij classificeren nieuwe woningbouwlocaties vaak als 'rustige woonwijk', waardoor hindercontouren rond bedrijven volgens richtlijnen van de VNG groter zijn dan als een gebied geclassificeerd wordt als 'gemengd gebied'. Hierdoor wordt het mengen van bedrijven met woningen vrijwel onmogelijk. Dit zorgt niet alleen voor onnodige functiescheiding, maar werkt ook belemmerend voor het bouwen in hogere dichtheden. Een mogelijkheid om dit te verbeteren zou zijn om meer bouwlocaties te bestempelen als gemengd gebied of meer datagedreven te sturen en op basis van werkelijke hindercontouren van bedrijven woningbouw te plannen (opgehaald uit meerdere interviews met ambtenaren van Economie en Ruimtelijke Ordening, januari en februari 2023). Een andere reden dat functiemenging lastig van de grond komt is het feit dat bedrijfsruimten in gemengde gebieden vaak relatief duur zijn. De gemeente Eindhoven heeft daarom bij de ontwikkeling van Strijp S geëist dat de eerste twee bouwlagen niet mee mochten tellen in de businesscase. Dit kan een goed voorbeeld zijn voor gemeenten in Zuid-Holland (opgehaald uit interview ambtenaren van Economie en Ruimtelijke Ordening, 13 januari 2023).

De provincie heeft ook mogelijkheden om te sturen op functiemenging door haar detailhandelsbeleid. Hierover is soms discussie tussen de afdelingen Ruimtelijke Ontwikkeling en economie, maar over het algemeen is er overeenstemming over het feit dat perifere detailhandel ongunstig is en dat winkels goed gemengd kunnen worden met wonen, maar dat hierbij aandacht moet zijn voor voldoende draagvlak. Voorkomen moet worden dat nieuwbouw ervoor zorgt dat bestaand winkelloppervlak leeg komt te staan (opgehaald uit interview ambtenaren van Economie en Ruimtelijke Ordening, 13 januari 2023).

Natuur

Op het gebied van natuur in relatie tot bewegen heeft de provincie relatief weinig beleid. Dit heeft te maken met de verkokerde werkwijze binnen de afdeling Water en Groen, waarbij de groenopgave is onderverdeeld in natuur, landbouw en sport en recreatie. Ook zijn er nog maar weinig incidentele financiële middelen beschikbaar voor Groen. In de ruimtelijke strategie voor bos en bomen wordt vooral benoemd dat het toevoegen van groen aan

recreatiegebieden of (groene) landschappen routes aantrekkelijker kan maken voor fietsers en wandelaars. Bomen en andere beplanting maken een route fraaier voor het oog en zorgen ook voor beschutting tegen zon en wind. Dat maakt fietsen en wandelen ook prettiger op windige en zonnige dagen. Verder beleid op het gebied van recreatie in de natuur ontbreekt. In natuurbeleid ligt de focus op beheer en bescherming, en is weinig aandacht voor groenbeleving en daarmee dus ook voorrecreatie. Ambtenaren vanuit Recreatie zouden graag zien dat door middel van goede inrichting en voorlichting meer ruimte ontstaat voor inwoners en bezoekers om in Zuid-Hollandse natuurgebieden te recreëren (opgehaald uit interview met ambtenaren van Recreatie, 10 januari 2023).

Wel bestaan er adviezen vanuit de Provinciaal Adviseur Ruimtelijke Kwaliteit (PARK). In zijn speerpunt De verdichting van de steden als landschapsopgave gaat hij bijvoorbeeld in op het belang van het aantrekkelijk maken van verdichtingslocaties voor gebruikers en het belang van mooie routenetwerken tussen steden en gebieden buiten de stad (Van Dooren, 2021). In een advies in de nasleep van corona gaat hij in op het belang van een buurtomgeving die bewoners stimuleert te sporten, te bewegen en te ontmoeten (Van Dooren, Dobbelaar, Van Schaik & Hendriks, 2022). De provincie kan gemeenten ondersteunen om buurten in de gemeente beweegvriendelijker te maken. Verder wordt er in het kader van klimaatadaptatie enige aandacht besteed aan de relatie tussen groen en beweging. Groen kan meerdere functies vervullen: het ondervangen van hittestress, het opvangen van regenwater, en het uitnodigen van bewoners om buiten te zijn en te bewegen (Provincie Zuid-Holland, 2021c, p. 23).

Praktijkvoorbeeld: Landschapspark Zuidvleugel

Na een verkenning van verschillende domeinen binnen de provinciale organisatie met de PARK, gevolgd door sessies met partners en de statenleden, is een plan ontstaan voor Landschapspark Zuidvleugel. Hiermee wil de provincie de leefomgeving langs zes waterwegen in de provincie versterken. Het gaat om de Rotte, Schie, Vliet, Oude Rijn, Zweth en het Getijdenrivierengebied XL vanaf de Drechtsteden tot de kust. Het doel is om de kwaliteit van de leefomgeving te verhogen voor inwoners, werknemers en Provincie Zuid-Holland, z.d.d). Hiermee bezoekers. Zo wordt groen toegevoegd, worden routes aangelegd en wordt verrommeling tegengegaan (wordt de leefomgeving rondom de waterwegen aantrekkelijk. Verder zorgt de structuur voor de nu vaak ontbrekende koppeling van stad en land en biedt kans op een samenhangende uitwerking van verschillende grote opgaven, aldus de PARK (PARK Zuid-Holland, 2018).

De realisatie van het landschapspark past binnen de drie concernopgaven verstedelijking, rijke groene leefomgeving en klimaatadaptatie. Het project is daarmee een voorbeeld van integrale gebiedsontwikkeling.

De realisatie van landschapspark Zuidvleugel blijkt echter soms lastig. Het park staat wel in het Coalitieprogramma, maar er geen zijn aparte middelen voor gereserveerd. Voorheen bestond er een groenfonds dat gemeenten moesten vullen, maar ook uit konden putten. Dat fonds bestaat niet meer en de provincie heeft dit niet overgepakt. Daardoor is financiering lastiger voor elkaar te krijgen. In de praktijk blijken woningbouw-aantallen ook keihard, maar groen en routes zijn dat tot nu toe minder (opgehaald tijdens een interview met een ambtenaar van de afdeling Ruimtelijke Ordening februari 2023).

Visie Openbare ruimte Gemeente 2025 Amsterdam

De gemeente Amsterdam heeft een integrale visie gevormd op de openbare ruimte. In de visie staan vijf ambities centraal, die betrekking hebben op specifieke delen (bijvoorbeeld het centrum, een werkgebied of een woonbuurt) van de stad. Daarmee is de visie naast integraal ook gebiedsgericht. Het gaat om de volgende ambities:

1. Bij het verdelen van de schaarse ruimte hebben verblijfsfuncties, voetgangers en fietsers
2. prioriteit gekregen;
3. We zijn terughoudend met statische functies in de openbare ruimte;
4. De openbare ruimte is toegankelijk voor iedereen;
5. De inrichting van de openbare ruimte maakt flexibel gebruik mogelijk;
6. De Amsterdamse openbare ruimte is overal mooi ingericht;
7. De inrichting van de openbare ruimte nodigt uit tot bewegen.

Elke ambitie is vervolgens uitgebreid toegelicht en uitgewerkt in deelambities. Na de toelichting op elke deelambitie is steeds benoemd op welke zone de ambitie betrekking heeft, en in welke beleidsstukken de ambitie verder is of wordt uitgewerkt. De openbare ruimte moet bijvoorbeeld in alle stadszones toegankelijk zijn, wat kan worden bereikt door er onder andere voor te zorgen dat stoepen breed genoeg en obstakelvrij zijn. Een verdere uitwerking van deze ambitie is onder meer te vinden in de Checklist toegankelijkheid.

De visie sluit af met een plan van aanpak en een overzicht van alle verantwoordelijke partijen en alle relevante beleidsstukken per (deel)ambitie (Gemeente Amsterdam, 2017).

Deze visie van Amsterdam is een voorbeeld van hoe vanuit verschillende vakgebieden één onderwerp benaderd kan worden (integraal), op een gebiedsgerichte en waar mogelijk doelgroepsgerichte wijze. Door een brede waaier aan ambities te formuleren met concrete acties voor specifieke locaties, kunnen zo passend mogelijke oplossingen worden geïmplementeerd voor plekken in de stad waar aanpassingen nodig of gewenst zijn.

Praktijkvoorbeeld: Opnieuw inrichten openbare ruimte Bellamybuurt

De openbare ruimte van de Bellamybuurt was aan vernieuwing toe. Daarom is openbare ruimte in de buurt grondig verbeterd. Er is meer ruimte gemaakt voor sport, spel en beweging door vierhonderd parkeerplaatsen onder te brengen in ondergrondse parkeergarages. De vrijgekomen ruimte is gebruikt voor plekken om te spelen, bredere stoepen en fietsparkeerplaatsen. Ook is de buurt klimaatadaptiever gemaakt door de riolering te vervangen en meer groen aan te leggen (Gemeente Amsterdam, z.d.).

De ontwerpen voor elke straat zijn samen met bewoners tot stand gekomen. Zo sluit de transformatie van de buurt zo goed mogelijk aan op de behoeften van de bewoners. Dit vergroot de kans op intensief gebruik voor bijvoorbeeld sport- en beweegdoeleinden.

4.3 Werken aan een beweegvriendelijke leefomgeving volgens het NSOB-kwadrantenmodel

- Omgevingsbeleid komt hierbij voort uit maatschappelijke opgaven en is bepalend voor hoe omgevingsbeleid tot stand komt. Aan ruimtelijke opgaven werkt de provincie het liefst met de samenleving;
- De provincie gaat opgavegericht te werk aan de hand van een drietal sturingsprincipes en vier sturingsstijlen: de realiserende, rechtmatige, samenwerkende en meewerkende overheid (het NSOB-kwadrantenmodel).

- In het kader van een beweegvriendelijke leefomgeving kan burgerparticipatie, of de deelname van lokale organisaties, bevorderlijk zijn voor het inclusief inrichten van de leefomgeving, om zo verschillen in sport- en beweegerag tussen verschillende bevolkingsgroepen te verkleinen (meewerkende en samenwerkende overheid);
- Waar de samenleving zelf geen oplossingen kan bieden, of dit niet alleen kan, kan de provincie optreden als realiserende overheid;
- De provincie kan normerend optreden, of gebruik maken van haar wettelijke bevoegdheden wanneer dat nodig is, bijvoorbeeld wanneer het gaat om natuurbeheer;
- Concluderend kan de provincie diverse sturingsstijlen inzetten om daarmee verschillende resultaten te bereiken. Hierin is de samenwerking met burgers voor een effectief resultaat veelal van belang.
- De provincie kan ook fungeren als rolmodel en haar eigen werknemers stimuleren om meer te bewegen en zo tegelijkertijd andere instellingen inspireren.

In de Ambitienotitie *Zuid-Holland vernieuwt. Een sterk Zuid-Holland is een slim en schoon Zuid-Holland. Zo doen we dat!* geeft de provincie Zuid-Holland de kaders voor haar omgevingsbeleid, lettend op de naderende omgevingswet. De provincie wil opgavegericht te werk gaan, waarbij het werken vanuit maatschappelijke opgaven bepalend is voor hoe en wanneer omgevingsbeleid tot stand komt. Het oplossen van opgaven doet de provincie het liefst met de samenleving (Provincie Zuid-Holland, 2018, pp. 8 -12). De provincie werkt aan de hand van de volgende sturingsprincipes:

1. Opgavegericht: handelen vanuit maatschappelijke opgaven; benutten van koppelkansen. In de context van het realiseren van een beweegvriendelijke omgeving zouden ruimtelijke ingrepen kunnen worden gecombineerd, bijvoorbeeld het aanleggen van meer groen wanneer infrastructuur wordt vernieuwd;
2. Provinciaal belang: bij elke opgave wordt bekeken welke belangen er spelen, ontleend aan de wettelijke taken en ambities van de provincie. Op basis van de belangen kan worden gestuurd door ruimte te geven, samen te werken, afspraken te maken of af te dwingen;
3. Maatwerk: er wordt aan opgaven gewerkt samen met andere partijen. Hierbij werken de partijen gebiedsgericht (want de effecten van interventies

en dus ook de gewenste aanpak hangen samen met de context, zie paragraaf 2.3.3), wordt uitgaan van een passend schaalniveau en wordt ruimte geboden voor differentiatie (integrale maatwerkoplossingen boven generieke oplossingen).

Bovengenoemde sturingsprincipes monden vervolgens weer uit in sturingsstijlen (figuur 4.3.1). De provincie wil ruimte geven aan initiatieven vanuit de samenleving als meewerkende overheid. Dit sluit goed aan op het werken onder de Omgevingswet, waarin burgerparticipatie en burgerinitiatieven een belangrijke rol innemen. Initiatieven vanuit de samenleving zijn vaak in meerdere mate contextgebonden, of gericht op een specifieke doelgroep. Daarmee kunnen interventies in de openbare ruimte vanuit dergelijke initiatieven een effectieve bijdrage leveren aan het bevorderen van een beweegvriendelijke leefomgeving. Dit sluit ook aan op de 'samenwerkende overheid', waarbij eveneens van 'buiten' (de samenleving) naar 'binnen' (de provincie) wordt gewerkt. Anders dan voorheen gaat het hierbij niet langer om het verdelen van verantwoordelijkheden, maar om het delen van de verantwoordelijkheid. In het kader van een beweegvriendelijke leefomgeving kan burgerparticipatie, of de deelname van lokale organisaties, bevorderlijk zijn voor het inclusief inrichten van de leefomgeving, om zo verschillen in

sport- en beweeggedrag tussen verschillende bevolkingsgroepen te verkleinen (Wezenberg-Hoenderkamp et al., 2021, pp. 121 - 122). Met meer informatie over de behoefte van verschillende doelgroepen kan namelijk gebiedsgericht of doelgroepspecifiek beleid worden gemaakt, wat effectiever is dan generalistisch beleid voor meerdere doelgroepen tegelijk. Hier komt ook weer het belang terug van de eerder beschreven context: interventies hebben niet overal hetzelfde effect; het effect is afhankelijk van bepaalde voorwaarden vanuit de omgeving. Bij samenwerking met de samenleving moet overigens niet (alleen) aan individuele burgers worden gedacht, maar ook aan Team Sportservice Zuid-Holland, Uniek Sporten Zuid-Holland, hogescholen, universiteiten, ouderenbonden, buurtverenigingen, en andere lokale belangenbehartigers en kennisinstellingen.

Waar de samenleving zelf geen oplossingen kan bieden, of dit niet alleen kan, kan de provincie optreden als realiserende overheid. De provincie neemt dan het voortouw, bijvoorbeeld wanneer het gaat om de aanleg van groen of betere wandelroutes in een recreatiegebied. Hierbij is het echter wel mogelijk om de samenwerking op te zoeken met andere partijen, om zo het groen naar wens van de omgeving in te richten, of te kiezen voor het juiste type fietspad. De verschillende sturingsstijlen hoeven namelijk niet los van elkaar te staan; ze kunnen worden gecombineerd.

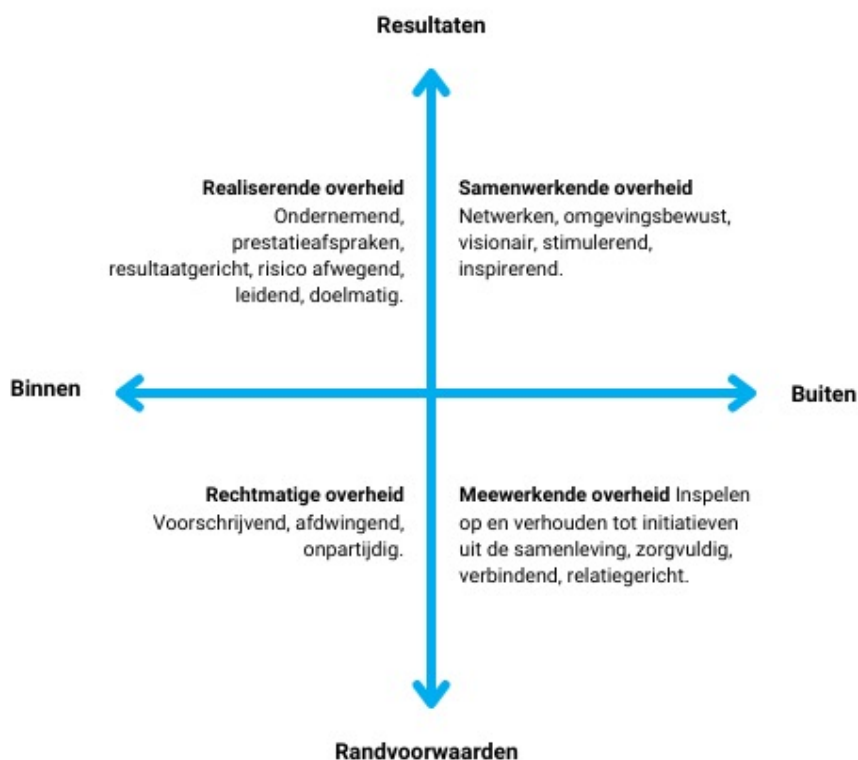
Ten slotte heeft de provincie een rol van rechtmatigheid: ze kan normerend optreden, of gebruik maken van haar wettelijke bevoegdheden (Provincie Zuid-Holland, 2018, pp. 12 -14). Een voorbeeld hiervan is het waarborgen van een goede waterkwaliteit.

Soms staat de provincie voor uitdagingen als het gaat om het vinden van haar rol. Sturen door rechtmatig op te treden mag alleen bij wettelijke taken. Wanneer er een regionale fietsverbinding wordt aangelegd die meerdere gemeenten doorkruist, en een van de gemeenten werkt niet mee, dan kan de provincie deze gemeente niet terechtwijzen of dwingen; de provincie moet partijen verbinden en zo de neuzen dezelfde kant op krijgen.

Ook is de rol van de provincie soms onduidelijk, omdat de uitvoering van bepaalde opgaven niet tot de taken van de provincie behoort en vooral bij andere partijen is weggelegd, of een (relatief) nieuwe taak is. Deze worsteling ervaart de provincie op het gebied van sport en gezondheid. Het opstellen van en uitvoering geven aan sportbeleid ligt vooral bij gemeenten en Team Sportservice Zuid-Holland. De rollen die de provincie kan innemen zijn een coördinerende en faciliterende, waarbij de provincie bovenlokale taken overziet, partijen verbindt, kennis deelt en partijen in de uitvoering van hun beleid steunt. De rollen van een realiserende, maar vooral een samenwerkende en meewerkende overheid passen hiermee goed bij de provincie. In eigen beleid kan ze invulling geven aan sport, recreatie en bewegen door deze aspecten mee te nemen in gebiedsontwikkelingen en integrale opgaven.

Gezondheid is een relatief nieuwe opgave voor de provincie. Momenteel neemt de provincie ten dele een normstellende (rechtmatige) rol aan, bijvoorbeeld wanneer het gaat om normen op het gebied van luchtkwaliteit en geluidsoverlast. Vooral is de provincie op dit vlak een samenwerkende overheid, waarbij ze een netwerk van partners opbouwt, projecten uitzet die worden gedragen door de gemeenschap en naar een heldere visie toewerkt. Door partijen en initiatieven te verbinden is ze ook een meewerkende overheid. De hoop is dat de provincie in meerdere mate een realiserende overheid kan zijn, door opgaven op het gebied van gezondheid vaker te kunnen koppelen aan gebiedsontwikkelingen en andere (ruimtelijke) opgaven. Zo kan de provincie meer impact maken.

Figuur 4.1 NSOB-kwadrantenmodel met de vier sturingsstijlen van de overheid



Bron: Provincie Zuid-Holland, 2018. Bewerking: Mulier Instituut.

Concluderend kan de provincie diverse sturingsstijlen inzetten om daarmee verschillende resultaten te bereiken. Hierin is de samenwerking met burgers voor een effectief resultaat van belang. Waar meer leiding of initiatief vanuit de provincie nodig is, kan ze een rol innemen aan de linkerkant van het spectrum. Hierbij kan nog wel een combinatie gemaakt worden met een andere sturingsstijl, om zo toch andere partijen te kunnen betrekken en samen tot de beste oplossing te kunnen komen.

Een kanttekening is wel dat het model dit enkel opgavegestuurd is (gericht op het werken aan maatschappelijke opgaven) en niet waardegestuurd (gericht op het realiseren en maximaliseren van maatschappelijke (meer)waarde. Hiermee mist de provincie mogelijk kansen.

De provincie als goed voorbeeld

De provincie kan ook zelf als rolmodel fungeren voor andere organisaties door verschillende maatregelen te nemen die bewegen stimuleren bij haar werknemers. Dit kan door bijvoorbeeld door mobiliteitsbeleid en bijbehorende financiële regelingen die autogebruik ontmoedigen (geen leaseauto's, beperkt aanbod van parkeerplaatsen) en gunstige

voorwaarden scheppen voor fietsen, lopen en ov-gebruik (fiets van de zaak, ov-jaarkaart, gunstige reiskostenvergoeding, ook voor lopen naar het werk). Daarnaast kan de provincie lopen tijdens het werk stimuleren door lunchwandelen te promoten (bijvoorbeeld door te voorzien lunchpakketjes in de kantine) en vergaderwandelen de meest voor de hand liggende optie te maken door 'buiten' als standaardlocatie aan te geven bij het plannen van afspraken. De provincie kreeg in 2018 al als eerste bedrijf het predicaat Fietsvriendelijk bedrijf, uitgereikt door de Fietzersbond en won in 2019 de landelijke Wandel naar je Werk-dag. De provincie kan zelf kijken wat er nog meer mogelijk is en wellicht ook een prijs uit loven voor het meest beweegvriendelijke bedrijf van de provincie Zuid-Holland.

5. Conclusies en aanbevelingen

De provincie Zuid-Holland wil de leefomgeving graag beweegvriendelijker inrichten om zo de bevolking meer in beweging te krijgen. Een beweegvriendelijke omgeving is een omgeving die alle vormen van bewegen (zowel utilitair als sportief en recreatief) stimuleert en faciliteert.

Bewegen bevorderen onder inwoners levert voordelen op voor de gezondheid en het algehele welzijn van Zuid-Hollanders. Ook zijn er voordelen op het gebied van de economie (minder zorgkosten, meer consumptie in wandelvriendelijke winkelgebieden), het milieu en klimaat (minder uitstoot van schadelijke gassen bij minder autogebruik, minder energie, minder grondstoffen en sparen ruimte), waardoor Zuid-Holland ook schoner en stiller wordt) en de ervaren sociale veiligheid in de openbare ruimte.

Bewegen bevorderen kan door invloed uit te oefenen op verschillende factoren. In dit rapport maken we onderscheid tussen vijf verschillende factoren:

1. persoonlijke/demografische factoren: deze hebben te maken met de bevolkingssamenstelling van Zuid-Holland en individuele kenmerken, zoals opleidingsniveau;
2. de fysieke omgeving: het geheel van bebouwing (met de functies wonen, werken en voorzieningen) en buitenruimte met recreatief groen en blauw, de aanwezigheid van infrastructuur om te wandelen en te fietsen, en de beschikbaarheid van plekken om te spelen of te sporten;
3. de sociale omgeving: factoren als leefbaarheid en sociale veiligheid en het aanbod aan activiteiten;
4. organisatorische kaders: wet- en regelgeving en beheer en onderhoud van de fysieke omgeving;
5. financiële prikkels: voor het individu, maar ook voor overheden en andere organisaties.

Dit hoofdstuk behandelt de belangrijkste conclusies per groep factoren, gevolgd door vijf aanbevelingen.

5.1 Conclusies

Persoonlijke/demografische factoren

Minder dan de helft van de Zuid-Hollanders voldoet aan de beweegrichtlijnen: 47,4 procent, tegenover 50,4 procent op landelijk niveau. De provincie Zuid-Holland streeft ernaar dat in 2040 75 procent van de

Zuid-Hollanders aan de beweegrichtlijnen voldoet. Landelijk gezien is er weliswaar sprake van een licht stijgende trend, maar desondanks is stevig ingrijpen nodig voor de vereiste versnelling om de doelstelling van 75 procent in 2040 te halen.

Groepen die weinig bewegen

In Zuid-Holland zijn verschillende demografische groepen te onderscheiden die relatief weinig bewegen:

- **Jongeren**: relatief weinig jongeren in Zuid-Holland voldoen aan de beweegrichtlijnen (maximaal zo'n 27 procent, in Alblasterdam). Voor deze leeftijdsgroep is het gemiddelde in Nederland 16,2 procent. In Ridderkerk bewegen jongeren gemiddeld het minst: slechts ongeveer 11 procent van de jongeren beweegt voldoende. Tienermeiden bewegen het minst van alle leeftijdsgroepen.
- **Ouderen**: ouderen voldoen landelijk gezien ondergemiddeld aan de beweegrichtlijnen en in Zuid-Holland is dit nog minder (landelijk 38%; Zuid-Holland 33%). Van alle groepen van 18 jaar en ouder wandelen en fietsen ouderen van 65 tot 70 jaar het meest. Vanaf de leeftijd van 70 jaar neemt het aantal afgelegde kilometers per fiets en ook te voet af.
- **Personen met een lager opleidingsniveau en/of lager inkomen**: een lage financiële welvaart gaat vaak gepaard met een lagere sport- en beweegdeelname. Vooral in de grote gemeenten in Zuid-Holland is de gemiddelde financiële welvaart laag. Uit recent onderzoek blijkt dat mensen met een hoger opleidingsniveau en een hoger inkomen meer bewegen (met name in hun vrije tijd).
- **Personen met een niet-westerse migratieachtergrond**: inwoners met een niet-westerse migratieachtergrond voldoen ondergemiddeld aan de beweegrichtlijnen en sporten ook minder vaak. Deze groep is in Zuid-Holland relatief groot.

- Niet-werkenden: bijvoorbeeld arbeidsongeschikten, werkzoekenden en gepensioneerden.
- Personen met een chronische ziekte of aandoening, (ernstig) overgewicht, een niet goede ervaren gezondheid, een lichamelijke beperking of mentale problemen: zij voldoen minder vaak aan de beweegrichtlijnen. Personen met een motorische beperking voldoen hier het minst vaak aan. Beperkingen komen onder de inwoners van Zuid-Holland gemiddeld ongeveer evenveel voor als in West-Nederland en op landelijk niveau. Lokaal bestaan er wel verschillen. Personen met een beperking hebben andere sport- en beweegbehoeften. Hun deelname hieraan is vaak lager dan gemiddeld, met name in Zuid-Holland Zuid en Rotterdam-Rijnmond.

Bewoners van Zuid-Holland kunnen deel uitmaken van meerdere groepen, wat ingrijpen complex maakt. Recent onderzoek wijst bijvoorbeeld uit dat bi-culturele tienermeiden die opgroeien in armoede minder vaak sporten dan andere tieners. Dat komt door een combinatie van factoren, maar gebrek aan geld en tijd spelen daarbij een grote rol. In Zuid-Holland zijn diverse platforms en initiatieven die sporten en bewegen bevorderen onder specifieke doelgroepen. Niet elke gemeente neemt deel aan deze platforms, en ook lang niet elke school doet mee aan bijvoorbeeld The Daily Mile. Wel nemen veel gemeenten in Zuid-Holland deel aan het Jeugdfonds. Zij maken met geld hieruit sportactiviteiten voor kinderen uit gezinnen met een laag inkomen mogelijk.

In de Startnotitie Sport en Recreatie richt de provincie zich op duidelijke doelgroepen die minder bewegen (kinderen tot 12 jaar en ouderen vanaf 70 jaar). Ook vanuit het programma Gezond en veilig wordt ingezet op doelgroepen. In een studie uit 2018 zijn verschillende verhaallijnen uitgewerkt met binnen elke verhaallijn gebiedsgerichte en doelgroepspecifieke oplossingen. Op basis van onder meer deze studie werd de Startnotitie Gezond en Veilig opgesteld. Met een integrale aanpak wil de provincie de gezondheid bevorderen waar dit het hardst nodig is. Hierbij kijkt ze ook naar koppelkansen op andere vlakken dan alleen gezondheid. Koppelkansen voor lopen en fietsen vanuit andere beleidsvelden worden nu nog onvoldoende benut. Hoewel in verschillende beleidsdocumenten aandacht wordt besteed aan doelgroepen, zijn het niet altijd dezelfde doelgroepen en is het beleid vaak nog weinig specifiek.

Sporten en bewegen in de openbare ruimte

In Zuid-Holland doen mensen gemiddeld genomen minder aan ongeorganiseerde sport in de openbare ruimte dan landelijk. Tussen de gemeenten loopt de participatie in deze sporten uiteen.

Inwoners van Zuid-Holland noemen beweegactiviteiten in de openbare ruimte stevast als activiteit die ze het liefst ondernemen. Ook als favoriete locatie voor bewegen zetten ze de openbare ruimte bovenaan. 77 procent van de volwassenen in Zuid-Holland vindt actieve buitenrecreatie aansprekend. 37 procent maakt het liefst gebruik van de openbare ruimte om te sporten. Zuid-Hollanders maken hiervoor het meest gebruik van uitgezette routes (52%). Tegelijkertijd is dit ook wat ze het vaakst missen: 24 procent mist voldoende routes in de openbare ruimte.

Actief transport

Onder volwassenen in de werkende leeftijd draagt actief transport van, naar en tijdens werk in grote mate bij aan hun beweegdeelname. Eén op de drie Nederlanders voldoet alleen al aan de beweegrichtlijnen door actief transport van en naar het werk (vooral door te fietsen). In Nederland maken mensen ongeveer 37 procent van de ritten van minder dan 7,5 kilometer met de fiets. In Zuid-Holland ligt dit percentage in de meeste gemeenten lager. Inwoners pakken de fiets ook relatief minder voor ritten tot 15 kilometer. Daar staat tegenover dat Zuid-Hollanders iets meer lopen dan gemiddeld in Nederland.

Hoewel het percentage niet helemaal eenduidig is kan geconcludeerd worden dat Zuid-Hollanders de meeste fietstijd besteden aan utilitaire verplaatsingen van A naar B en minder aan recreatief toeren. In grote lijnen besteden ze ongeveer evenveel tijd aan utilitaire verplaatsingen als aan recreatief wandelen.

Mensen die bovengemiddeld vaak de auto gebruiken, voldoen vaker dan gemiddeld niet aan de beweegrichtlijn. Tegelijkertijd zien we dat het autobezit toeneemt. De auto verliest in de stad weliswaar terrein, maar in het buitengebied neemt de autoafhankelijkheid toe. Automobilisten hebben gemiddeld een hogere BMI en bewegen minder dan mensen die niet met de auto reizen. De uitdaging is om Zuid-Hollanders te verleiden de auto vaker te laten staan en te verruilen voor de fiets of het openbaar vervoer (in combinatie met lopen of fietsen) of op kortere afstanden te verleiden te gaan lopen.

Kinderen vanaf 6 jaar lopen en fietsen relatief veel. Zij besteden hier dagelijks gemiddeld ruim 35 minuten aan. Jonge kinderen lopen en fietsen ongeveer evenveel en doen dit vooral in hun vrije tijd. Scholieren fietsen juist meer. Zij fietsen vooral om naar school te gaan, maar leggen ook veel kilometers af in hun vrije tijd. Wanneer jongeren jongvolwassenen (18 tot 25 jaar) worden, lopen en fietsen ze een stuk minder. Het stimuleren van lopen en fietsen bij jonge kinderen is van belang omdat het helpt bij de ontwikkeling van de hersenen en motoriek, maar ook omdat zij hierdoor een actieve leefstijl aanwennen in een levensfase die bepalend is voor latere voorkeuren en motivaties. Maar ook na hun 18^e levensjaar kan het stimuleren van actief verplaatsen zinvol zijn.

Mensen met een niet-westerse migratieachtergrond fietsen minder, maar lopen meer. Er wonen relatief veel mensen met een niet-westerse migratieachtergrond in Zuid-Holland. Stimuleren van actief vervoer bij niet-westerse migranten is zinvol, maar het is de vraag of dat alleen gericht moet zijn op fietsen, wat deze groep nog relatief weinig doet, of juist op lopen, wat personen met een niet-westerse migratieachtergrond juist al relatief veel doen.

Het blijkt dat mensen die veel uren per week werken, minder lopen en fietsen dan mensen die minder uren per week werken. Oorzaken kunnen zijn dat ze minder tijd hebben om recreatief te bewegen. Maar het zou ook kunnen komen doordat ze gemiddeld dicht bij hun werk wonen, als je minder dagen per week werkt aanvaard je eerder een langere reisafstand tot het werk. Het stimuleren van bewegen zou daarom extra gericht kunnen worden op mensen die 30 uur per week of meer werken. Mogelijk zijn er bij deze groep kansen om bewegen tijdens het werk te stimuleren, zoals lunchwandelen, vergaderwandelen en het tijdens het werk meer gebruik maken van de fiets.

Motivaties en belemmeringen om te bewegen

De belangrijkste motivaties om te sporten en bewegen zijn plezier, gezondheid en conditie. Bij ouderen spelen sociale contacten ook een belangrijke rol. De belangrijkste belemmeringen om te sporten en bewegen zijn financiën, tijdsdruk, afstand, fysieke belemmeringen en geen zin hebben. Het weer kan zowel een motivatie als een belemmering zijn.

De fysieke omgeving

Voor het beleid van de provincie is de fysieke omgeving een belangrijke 'knop' om aan te draaien, omdat zij daar veel invloed op kan uitoefenen. De Kernindicator Beweegvriendelijke Omgeving (KBO) kent een score toe aan de fysieke beweegvriendelijkheid. De provincie Zuid-Holland scoort gemiddeld 67 uit 100 op beweegvriendelijkheid. Dit is boven het landelijke gemiddelde van 60.

De scores onder de verschillende gemeenten in Zuid-Holland lopen uiteen. Landelijke gemeenten scoren veelal hoog op de deelindicator groen/blauw. Stedelijke gemeenten scoren juist hoog op de deelindicatoren sportaccommodaties, sport- en speelplekken en voorzieningen.

Recreatief groen

Een groenblauwe omgeving wordt vaak beschouwd als aantrekkelijk. Voldoende recreatief groen draagt daarom bij aan de beweegvriendelijkheid van de omgeving. Om bewegen te bevorderen is vooral aantrekkelijk, goed bereikbaar en toegankelijk groen van belang. In het drukke en dichtbevolkte Zuid-Holland is de hoeveelheid groen per inwoner kleiner en de afstand tot groen per inwoner groter dan gemiddeld in Nederland. De druk op de ruimte neemt toe, zeker in Zuid-Holland.

De kwaliteit van de groengebieden (natuur en recreatie) in Zuid-Holland wordt over het algemeen positief beoordeeld: de gemiddelde score is een 7,8. Over het landschap als geheel, waaronder het groen, zijn bezoekers minder positief. Dit kan ermee te maken hebben dat Zuid-Holland veel open gebied, kassen en bedrijventerreinen heeft en juist weinig bos. Slechts 20% van de inwoners van Zuid-Holland kan binnen 15 minuten fietsen een landschap bereiken dat een 7,5 of hoger scoort.

Een ander knelpunt is dat bewoners groengebieden vaak onvoldoende weten te vinden. Bovendien zijn ze vaak niet goed bereikbaar voor wandelaars en fietsers vanwege barrières in de vorm van weginfrastructuur en onaantrekkelijke bedrijventerreinen. Ook de aansluiting van het ov op de groengebieden kan beter. Vanuit verschillende opgaven, zoals gezondheid en veiligheid, werkt de provincie aan vergroening. Landschapspark Zuidvleugel is een sterk concept om bouwen, groen en routes samen te laten gaan.

Ook groen in de stad draagt bij aan de beweegvriendelijkheid van een buurt. Hoogstedelijke buurten

beschikken over het algemeen over weinig groen. Zuid-Holland is een dichtbebouwde provincie met een grote bouwopgave. De uitdaging bestaat uit het toevoegen van bebouwing in samenhang met het realiseren van voldoende bruikbaar en aantrekkelijk groen. De provincie besteedt in haar Startnotitie Sport en Recreatie onder andere specifieke aandacht aan versteende buurten.

Nabijheid van voorzieningen

Het voorzieningenniveau is een aandachtspunt in met name landelijke gemeenten. Voorzieningen die niet dicht bij inwoners liggen, zijn lastiger te voet of per fiets te bereiken en maken het dus verleidelijk om voor de auto te kiezen. Inwoners worden zo minder uitgenodigd om te bewegen.

De nabijheid van sportaccommodaties is van belang om bewegen laagdrempelig te maken. Inwoners in (sterk) stedelijke gebieden hebben vrijwel altijd een kleinere reisafstand tot regionale breedtesportvoorzieningen dan inwoners van minder stedelijke gebieden. Veilige fiets- en wandelroutes naar sportvoorzieningen aan de rand van de gemeente of buiten de bebouwde kom kunnen de bereikbaarheid bevorderen. Deze zijn ook uit oogpunt van gezondheid, participatie, duurzaamheid en het beperken van de parkeer capaciteit gewenst. Hiermee wordt de leefomgeving bovendien beweegvriendelijker.

De verstedelijkingsstrategie van de provincie biedt kansen voor gezonde gebiedsontwikkeling. In verschillende beleidsdocumenten heeft de provincie een visie op en strategie voor verstedelijking geformuleerd. Door een woonomgeving dichter te bebouwen kan ze een kwaliteitsimpuls geven aan de openbare ruimte en blijven groen en voorzieningen in de openbare ruimte zoveel mogelijk behouden. Ook beperking van het autoverkeer geeft ruimte voor verdichting, vergroening en een beweegvriendelijke omgeving. Een compactere omgeving nodigt meer uit tot wandelen, fietsen en spelen.

Verstedelijking dient wel op een gezonde manier te gebeuren: functies dienen op loop- of fietsafstand zijn en het aanbod aan groen dient voldoende te blijven, ook wanneer een gemeente verdicht. Door woningbouw vooral bij ov-knooppunten en bestaande voorzieningen te bouwen, stimuleert de provincie actief transport. De provincie zet bovendien in op meer menging van bedrijvigheid met wonen, wat ook bijdraagt aan nabijheid. Hoewel de provincie een inspiratiebundel over verdichting van dorpen heeft, lijkt sturing hierop nog beperkt.

Loop- en fietsroutes

Een fijnmazig en samenhangend netwerk van loop- en fietsroutes is een belangrijke voorwaarde om te kunnen lopen en fietsen. De kwaliteit van de routes zelf bepaalt de veiligheid, begaanbaarheid en aantrekkelijkheid van het gebruik.

Zuid-Holland heeft een uitgebreid netwerk aan (regionale) fiets- en wandelroutes, heeft de hoogste fietspadendichtheid en ook het hoogste percentage doorfietsroutes van alle provincies, maar door het hoge inwonertal heeft de provincie ook de minste fietspaden per inwoner. Er is geen overzicht bekend van de breedte van fiets- en wandelpaden in Zuid-Holland en in hoeverre deze passen bij de gebruikersintensiteit. Op vrijwel alle in kaart gebrachte kwaliteitsaspecten die te maken hebben met begaanbaarheid van fietspaden scoort de provincie Zuid-Holland slecht. De provincie scoort ook laag op de schoonheid van het landschap waar fietsroutes doorheen lopen. Wel is op relatief veel paden sprake van gladheidsbestrijding en zijn veel paden verlicht. De provincie telt relatief weinig dodelijke verkeersslachtoffers onder fietsers en wandelaars per aantal inwoners.

De kwaliteit van recreatieve fietspaden en routenetwerken beoordelen inwoners als matig. Zuid-Holland scoort hierop het laagst van alle provincies en vooral op organisatie en beleid. Landelijk gezien zijn veiligheid en comfort de belangrijkste verbeterpunten voor recreatieve fietspaden. Bij verbeterpunt nummer 2, aantal en type weggebruikers, zijn in Zuid-Holland met name snelheidsverschillen een punt van zorg voor de recreatieve fietser. Recreatieve wandelaars beoordelen wandelingen in Zuid-Holland ook relatief laag, maar het verschil met andere provincies is klein.

De provincie heeft een uitgebreide en integrale visie op fietsen en wil fietsen onder meer aantrekkelijker en veiliger maken. Ook heeft de provincie aandacht voor de verbetering van recreatieve routes en het duurzaam beheer daarvan. Een beleidsvisie op lopen ontbreekt, maar de provincie heeft wel de wens loopbeleid op te nemen in diverse sectorale beleidsvisies en -notities. Een beleidsverkenning en beleidskeuze (als onderdeel van de omgevingsvisie) zijn er al, maar hier is niet verder op doorgepakt.

Aantrekkelijkheid van alternatieven

Of mensen lopen of fietsen hangt ook af van de (on)aantrekkelijkheid van alternatieven. Gekeken naar reistijd is de auto een geduchte concurrent van actief

transport. Gemiddeld genomen is zelfs op afstanden tot 5 kilometer de gemiddelde reistijd per auto korter dan per fiets. Wel is het aannemelijk dat binnen steden en in sommige gevallen ook tussen steden de (elektrische) fiets concurrerend kan zijn, omdat autorijden daar langzamer gaat en het meer tijd kost de auto te parkeren en van de parkeerplek de bestemming te bereiken. Een autoluwe inrichting van wijken -eventueel in combinatie met betaald parkeren- helpt om fietsen en ook lopen concurrerder te maken. Ook het parkeeraanbod bij bedrijven en onderwijsinstellingen is sturend voor mobiliteitsgedrag.

Het is nog onduidelijk wat het netto-effect van de opkomst van verschillende vormen van deelmobiliteit en *Light Electric Vehicles* is voor de mate waarin mensen lopen en fietsen. De provincie wil hier wel ruimte voor bieden, omdat zij ervan overtuigd is dat een brede wolk van alternatieven uiteindelijk leidt tot minder autogebruik (opgehaald tijdens een interview met beleidsambtenaar Mobiliteit, 13 januari 2023).

De provincie heeft ambities die kunnen bijdragen aan een modal shift: weg van de auto en meer richting fietsen, reizen met het ov en combinaties daarvan. Hiervoor is het onder andere belangrijk om in te zetten op ketenmobiliteit: de mogelijkheid om meerdere modaliteiten met het ov te combineren, om zo de auto niet of minder te hoeven gebruiken. Er lijkt weinig aandacht te zijn voor het minder aantrekkelijk maken van autobezit en -gebruik. Wel hanteert de provincie sinds kort een maximale parkeernorm bij HOV-knooppunten en sociale woningbouwprojecten.

De sociale omgeving

Naast de fysieke omgeving is ook de sociale veiligheid van invloed op beweeggedrag. In een prettige en veilige omgeving sporten en bewegen mensen liever en vaker. Inwoners van Zuid-Holland ervaren dat mensen niet veel contact met elkaar hebben en elkaar onvoldoende aanspreken op gedrag. Vooral in Rotterdam, Den Haag en Schiedam voelt men zich relatief vaker onveilig.

Sociale veiligheid kan worden vergroot door een gecombineerde aanpak van de fysieke omgeving, sociale problematiek van bewoners en adequate criminaliteitsbestrijding. Sociale cohesie is gebaat bij een prettige woonomgeving waar een wooncarrière mogelijk is, bij ontmoetingsplekken in de buurt en bij buurtactiviteiten.

De houding van mensen tegenover lopen of fietsen is van groot belang. Ouders en rolmodellen kunnen deze beïnvloeden, maar ook anderen zien bewegen in de buurt kan mensen aanzetten om ook te gaan bewegen. Voorlichting is waarschijnlijk minder effectief, maar kan ondersteunend werken. Trends op dit gebied zijn positief. Zo zijn er steeds meer groepen die gezamenlijk bewegen, die ook steeds makkelijker te vinden zijn via het web. Apps en andere digitale hulpmiddelen zijn in opkomst en kunnen mensen helpen om in beweging te komen of te blijven.

Georganiseerde beweegactiviteiten helpen mensen om in beweging te komen. Zorg- en sportprofessionals, maar ook scholen en werkgevers kunnen deze activiteiten organiseren. Belangrijk is de activiteit af te stemmen op de doelgroep en te zorgen voor een goede communicatie die deze doelgroep bereikt. Bovendien kan samen bewegen bijdragen aan het bestrijden van eenzaamheid. In de grootstedelijke gemeenten in Zuid-Holland is het percentage inwoners dat zich eenzaam voelt relatief groot.

Buurtsportcoaches zijn bij uitstek geschikt om beweegactiviteiten op te zetten en te begeleiden. 96 procent van de gemeenten in zowel Nederland als Zuid-Holland beschikt over een of meerdere buurtsportcoaches, maar dit wel niet zeggen dat ze ook in iedere buurt actief zijn. Lang niet onder alle Nederlanders zijn buurtsportcoaches bekend. Daarnaast ervaren bewoners vaak een drempel om naar een activiteit van een buurtsportcoach te gaan, omdat ze denken dat de activiteit niet voor hen bedoeld is. Persoonlijke aandacht kan wonderen doen, zeker bij in beweging achterblijvende groepen.

Organisatorische kaders

De provincie kan vooral invloed uitoefenen op wet- en regelgeving op provinciaal niveau. Deze kan ze inzetten om de omgeving veiliger, gezonder en aantrekkelijker te maken om in te bewegen. Mogelijkheden hiervoor zijn onder andere:

- de maximumsnelheid verlagen;
- milieuzonering slim inzetten en milieuzones in de stad uitbreiden;
- parkeernormen verlagen.

Andere maatregelen, zoals het bewaken van de vrije doorloopruijme door betere regels in de APV en de aanpak van overlast en criminaliteit, zijn vooral een verantwoordelijkheid van gemeenten.

De provincie krijgt input om het provinciale sportbeleid uit te breiden en aan te scherpen vanuit diverse organisaties. Voorbeelden zijn Team Sportservice Zuid-Holland, de Vereniging Sport en Gemeenten, Fonds Gehandicaptensport en het Jeugdfonds Sport en Cultuur. Ook werkt de provincie samen met natuur-, landschaps- en recreatieorganisaties en regionale en landelijke wandel- en fietsplatforms. Alle gemeenten in Zuid-Holland werken aan een lokaal sportakkoord. Team Sportservice Zuid-Holland voert voor een aantal gemeenten in de provincie het sportbeleid uit en heeft een adviserende en kennisdelende functie.

Voor beheer en onderhoud is de provincie voornamelijk aan zet bij de eigen infrastructuur. Goed beheer en onderhoud zijn nodig om routes begaanbaar, veilig en aantrekkelijk te houden. Het is van belang dat mensen problemen gemakkelijk kunnen melden en dat de betreffende wegbeheerder deze adequaat oppakt. Gebruikers betrekken kan in verschillende gradaties: van een meldpunt openen via actief ‘crowdsourcen’ tot bewoners persoonlijk betrekken bij het onderhouden van delen van de openbare ruimte of vrijwilligers inzetten bij het schouwen van paden. Hoewel inwoners van Zuid-Holland redelijk tevreden zijn over de fysieke toestand van hun gehele leefomgeving is de provincie koploper met het aantal meldingen op het nationale Meldpunt Routes Meldingen worden slecht opgepakt, het oplossingspercentage is laag en het duurt relatief lang voordat meldingen zijn opgelost.

Financiële prikkels

De provincie heeft weinig directe invloed op financiële prikkels. Wel kan ze samenwerken met partners die meer invloed hebben op dit domein. Verschillende organisaties, waaronder de ANWB en verschillende fietsenbanken, bieden (bijna) gratis fietsen aan voor minima. Daarnaast zijn er verschillende mogelijkheden om de aanschaf en het gebruik van een fiets door werknemers fiscaal aantrekkelijk te maken, zowel voor de werkgever als voor de werknemer. De inzet van financiële stimuleringsmaatregelen voor fietsen van en naar het werk blijkt een goede manier om mensen te verleiden de auto te laten staan en vaker de fiets te kiezen. Ook het duurder maken van ongezond gedrag kan werken, zoals autorijden en parkeren.

De provincie kan indirect invloed uitoefenen door haar subsidiebeleid. De provincie stelt een breed palet aan subsidies beschikbaar. Particulieren, organisaties en overheden kunnen deze gebruiken om

projecten of initiatieven rondom sport en beweging (waaronder ook actief transport en recreatie) mogelijk te maken. Projecten gericht op in sport- en beweegdeelname ondervertegenwoordigde groepen hebben een grotere kans de aangevraagde subsidie toegekend te krijgen.

Veel investeringen vanuit de provincie op het vlak van bewegen zijn gericht op de fysieke leefomgeving, maar daarbij is nog niet altijd aandacht voor de bredere (sociale) context. De subsidies zijn veelal nog te specifiek en sectoraal, wat botst met de integrale en complexe opgaven waar overheden aan werken. Ook de financiële posten van de provinciale organisatie zijn sectoraal ingericht, waardoor koppelkansen en integrale opgaven lastig aan te pakken zijn. Er ligt een uitdaging voor de provincie om enerzijds voldoende te budgetteren en uitgaven goed te verantwoorden, en anderzijds het combineren van verschillende posten gemakkelijker te maken of posten breder besteedbaar te maken.

Gedragsverandering

Om meer mensen meer te laten bewegen is gedragsverandering nodig. Dit blijkt in de praktijk lastig. Het werkt het best als mensen van kinds af aan goede gewoontes aanleren en als maatregelen om gedrag te veranderen samenvallen met grote veranderingen in iemands leven, zoals een verhuizing of nieuwe baan. Bij alle interventies is kennis van de doelgroep nodig om deze effectief te laten zijn.

Het werkt het best als een breed pakket van maatregelen wordt ingezet, waarbij er aandacht is voor alle hierboven beschreven knoppen. Daarbij is het belangrijk om ook in te zetten op het minder aantrekkelijk maken van alternatieven. Om mensen uit de auto en op de fiets of aan het lopen te krijgen is een combinatie van wortel en stok maatregelen het meest effectief.

Financiële prikkels worden zeer effectief geacht, vooral in het verminderen van autorijden; maatregelen gericht op het verkorten van routes, veiligheid en ruimte zijn vooral effectief om lopen en fietsen te stimuleren.

5.2 Aanbevelingen voor een beweegvriendelijker Zuid-Holland

Op basis van de conclusies uit paragraaf 5.1 doen we vijf aanbevelingen voor een beweegvriendelijker Zuid-Holland:

1. Stimuleer bewegen breed onder de hele bevolking en besteed daarbij extra aandacht aan groepen die minder bewegen.

Meer dan de helft van de bevolking van Zuid-Holland beweegt te weinig. Het Rijk heeft de ambitie om in 2040 driekwart van de bevolking aan de beweegrichtlijnen te laten voldoen. Om deze ambitie ook in Zuid-Holland waar te maken, is brede stimulering van bewegen nodig. Daarnaast is het van belang om groepen die minder bewegen dan gemiddeld extra te stimuleren. Hierbij gaat het om onder meer ouderen, tienermeiden, mensen met een beperking en mensen met een niet-westerse migratieachtergrond. Voor deze groepen kan wat meer beweging veel gezondheidswinst opleveren.

Als de provincie meer zicht krijgt op wat voor welke groepen werkt kan ze haar beleid en regelingen concreter maken voor elke groep (in de beleidskeuzes, beleidsmaatregelen, subsidies en beleidsregels). Daarnaast kan de provincie partijen bij elkaar brengen, zoals gemeenten en welzijnsorganisaties. Een integrale aanpak waarbij fysieke, sociale, organisatorische en financiële prikkels worden gecombineerd is het meest kansrijk om mensen in beweging te krijgen. Een integrale aanpak waarbij wordt samengewerkt met partners vergroot de kans op duurzame beweeg- en gezondheidswinst.

2. Stimuleer actief verplaatsen, onder meer door het vergroten van nabijheid.

Uit onderzoek blijkt dat meer investeren in actief verplaatsen (of: actief transport) een grote kans biedt om Zuid-Hollanders meer te laten bewegen. Actief verplaatsen gaat vooral over lopen of fietsen naar werk, school, de supermarkt en andere voorzieningen.

Onder volwassenen in de werkende leeftijd levert lopen en fietsen van, naar en tijdens werk de grootste bijdrage aan de totale hoeveelheid bewegen. Er valt vooral veel te winnen bij korte ritten omdat mensen die nu nog relatief weinig lopend of fietsend afleggen. Bij grotere afstanden valt winst te halen door lopen en fietsen van en naar het ov te stimuleren.

Van groot belang is de nabijheid van voorzieningen. Stimuleer daarom dat zoveel mogelijk mensen op loop- of fietsafstand wonen van dagelijkse bestemmingen. Bouw dus zoveel mogelijk waar voorzieningen en ov-haltes zijn, maar ook juist op plekken waar voorzieningen zijn verdwenen, waardoor het draagvlak hiervoor wordt vergroot. Zo stimuleert de provincie bewegen en worden mensen minder afhankelijk van de auto.

De provincie kan bij gebiedsontwikkelingen sturen op het verhogen van dichtheden en het vergroten van functiemenging. Dit kan bijvoorbeeld door maximale parkeernormen te stellen, nieuwbouwgebieden alleen nog te bestemmen als gemengd gebied in plaats van als rustige woonwijk, mengbare bedrijvigheid niet meer toe te staan op bedrijventerreinen of door perifere detailhandel niet meer toe te laten.

3. Maak recreatief bewegen vanaf de voordeur laagdrempeliger

Een aantrekkelijke omgeving waarin je goed kunt lopen en fietsen nodigt ook uit om meer recreatief te bewegen. In het drukke en dichtbevolkte Zuid-Holland is de hoeveelheid groen per inwoner kleiner en de afstand hiernaartoe groter dan het landelijke gemiddelde. Er valt winst te boeken door dit groen beter bereikbaar en toegankelijker te maken. Dit kan door de verbindingen tussen stad en land te voet, te fiets en met het ov te verbeteren.

De provincie kan via beleid en subsidies voorkomen dat er nieuwe belemmeringen ontstaan voor bewegen in de openbare ruimte in de vorm van infrastructuur en onaantrekkelijke kassengebieden en bedrijventerreinen. Ook kan ze bestaande belemmeringen wegnemen. Verder kan de provincie verschillende partijen met elkaar aan tafel krijgen om deze belemmeringen samen weg te nemen en de openbare ruimte, waaronder ook recreatiegebieden, aantrekkelijker te maken. De provincie kan hierin samen optrekken met gemeenten, grondeigenaren en andere weg- en terreinbeherende instanties.

Ze kan ook eisen stellen om nieuwe gebiedsontwikkelingen te voorzien van goede loop- en fietsroutes en bijdragen aan betere mogelijkheden om te fietsen en wandelen in het buitengebied. Een betere organisatie, meer samenwerking en meer middelen bij de aanleg en het beheer van routenetwerken kunnen hieraan bijdragen. De provincie kan ook helpen lopen en fietsen binnen de bebouwde kom aantrekkelijker te maken. Hiervoor kan de provincie middelen vanuit het programma Gezond en Veilig inzetten.

Loop- en fietsroutes combineren met groen is extra effectief, zowel voor de gezondheid als voor het klimaat. De provincie kan hier meer op inzetten, bijvoorbeeld door vergroening van bedrijventerreinen samen te laten gaan met loop- en fietsroutes en door Landschapspark Zuidvleugel leidender te laten zijn bij ruimtelijke ontwikkelingen.

4. Neem lopen beter op in het beleid

Lopen is laagdrempelig. Het halen van de beweegdoelen voor 2040 vraagt om gelijkwaardige aandacht voor lopen en fietsen, aangezien beide een groot aandeel hebben in ons beweeggedrag. Investeren in betere mogelijkheden voor lopen kan op zeer kosteneffectieve wijze helpen om mensen meer te laten bewegen. Meer ruimte voor lopen draagt bovendien bij aan andere beleidsdoelen, zoals verdichting, vergroening en verduurzaming van de leefomgeving. De omgeving wordt zo gezonder, veiliger en aantrekkelijker.

Net als voor fietsen kan de provincie ook voor lopen integraal beleid maken en dit bij voorkeur onderdeel maken van het integrale beleid. En dit vervolgens uitwerken in een visie en een uitvoeringsprogramma. Om ervoor te zorgen dat er in het provinciaal beleid voldoende aandacht wordt besteed aan lopen dient georganiseerd te worden dat hierop wordt toegezien. De gemeente Leiden doet dit bijvoorbeeld door op al het voor bewegen relevante beleid een beweegparagraaf verplicht te stellen. Daarnaast is het van belang meer kennis op te doen over de stand van zaken rond lopen. Een mogelijkheid hiervoor is het in kaart brengen van de kwaliteit van looproutes rond ov-knooppunten en van recreatieve wandelroutes.

De provincie kan direct al beginnen met lopen stimuleren door bij elke beleidsmaatregel en elk project voor ov en fietsen ook de loopinfrastructuur mee te nemen. Benut kansen om het stimuleren van lopen meteen mee te nemen bij projecten die eigenlijk niet over lopen gaan. Dit kan bij bijvoorbeeld vergroeningsprojecten (zoals binnen het project 'Positieve gezondheid op de tekentafel') of bij het vergroenen en verdichten van bedrijventerreinen.

Tot slot kan de provincie gemeenten stimuleren om meer aandacht te besteden aan lopen. Bijvoorbeeld met een team dat gemeenten helpt om loopbeleid te ontwikkelen of door te helpen bij concrete (beleids) vraagstukken (hieraan wordt al invulling gegeven met een 'vliegende brigade').

5. Maak 'meer bewegen' doel van provinciaal (omgevings)beleid

De vraag of beleid of een investering bijdraagt aan meer bewegen dient altijd mee te worden genomen bij besluiten. Meer bewegen draagt namelijk bij aan veel maatschappelijke doelen. Een beweegvriendelijke omgeving bevordert niet alleen gezondheid en

welzijn, maar draagt ook bij aan brede welvaartsdoelen, zoals een gezonde, schone, stille en aantrekkelijke leefomgeving. Lopen en fietsen in plaats van de auto nemen bespaart ruimte, energie en grondstoffen en veel geld voor de aanleg en het onderhoud van auto-infrastructuur.

De provincie Zuid-Holland kan leren van de ervaringen van andere overheden. De provincie Utrecht en de gemeente Leiden hebben bijvoorbeeld al ervaring met gezondheid en bewegen meenemen in alle beleidstrajecten.

Om het beweegbeleid verder te brengen is het van belang om sectoren en geldstromen minder te scheiden. Subsidies gelden vaak maar voor één doel of beleidsveld. De provincie dient subsidieregelingen te toetsen aan de vraag: 'draagt het bij aan meer bewegen?'. Waar nodig kan ze de regelingen dan aanpassen en aan elkaar koppelen.

Door intern domeinen met elkaar te verbinden en samen te werken met partners kan de provincie een bredere aanpak inzetten. Zo'n bij voorkeur integrale aanpak werkt het best om mensen meer te laten bewegen. Daarom dient de provincie samen te werken met andere partijen, zoals gemeenten, en samen plannen ontwikkelen.

Het meest effectief is een aanpak die niet alleen het bewegen stimuleert, maar ook ongewenst inactief gedrag ontmoedigt. Dit is gedrag dat leidt tot minder bewegen, zoals de auto nemen voor afstanden die te lopen of te fietsen zijn. Dat kan de provincie doen met eigen beleid, maar ze kan bijvoorbeeld ook werkgevers stimuleren om niet alleen fietsenstallingen te laten bouwen, maar ook het aantal parkeerplaatsen te verminderen. Een andere mogelijkheid is het Rijk vragen om gunstigere belastingregels voor fietsen en minder gunstige voor auto's.

De provincie kan daarnaast zelf het goede voorbeeld geven, bijvoorbeeld door mee te (blijven) doen aan de landelijke door Wandelnet georganiseerde Wandel Tijdens je Werkdag, door lunchwandelen te stimuleren en door wandelend vergaderen als standaard mogelijkheid te bieden bij het plannen van vergaderingen.

Literatuuropgave

ALD Automotive (2022a). *Auto en fiets: woon-werkgebruik. Rapportage deel 1*. Hoofddorp: ALD Automotive.

ALD Automotive (2022b). *Auto en fiets: woon-werkgebruik. Rapportage deel 2*. Hoofddorp: ALD Automotive.

Aleksovska, K., Puggina, A., Giraldi, L., Buck, C., Burns, C., Cardon, G., ... & Boccia, S. (2019). Biological determinants of physical activity across the life course: a "Determinants of Diet and Physical Activity" (DEDIPAC) umbrella systematic literature review. *Sports Medicine-Open*, 5(1), 1-18.

Alles is gezondheid en Citydeal Ruimte voor Lopen (2022). *Verleiden om te lopen*. Geraadpleegd van <https://www.verleidenomtelopen.nl/#werk|hoe-dan>.

Bailey, A.P., Hetrick, S.E., Rosenbaum, S., Purcell, R., & Parker, A.G. (2017). Treating depression with physical activity in adolescents and young adults: a systematic review and meta-analysis of randomised controlled trials. *Psychol Med*, 48:1068-1083.

Bancroft, C., Joshi, S., Rundle, A., Hutson, M., Chong, C., Weiss, C. C., Genkinger, J., Neckerman, K., & Lovasi, G. (2015). Association of proximity and density of parks and objectively measured physical activity in the United States: A systematic review. *Social Science & Medicine*, 138, 22-30. <https://doi.org/10.1016/j.socscimed.2015.05.034>

Bentley, R., Kavanagh, A., Aitken, Z., King, T., McElwee, P., Giles-Corti, B., Turrell, G., & Blakely, T. (2018). A Longitudinal Study Examining Changes in Street Connectivity, Land Use, and Density of Dwellings and Walking for Transport in Brisbane, Australia. *Environmental Health Perspectives*, 126(5), 57003. <https://doi.org/10.1289/EHP2080>

Bewegen het Nieuwe Normaal (2021). *Beleidsadvies Bewegen 2021-2040*. Rijksoverheid. Geraadpleegd van <https://open.overheid.nl/repository/ronl-b4dc9cc2-9c12-4fa3-85c7-bd1b437d7498/1/pdf/beleidsadvies-bewegen-2021-2040.pdf>

Blauw (2021): *Recreatief Fietsen in Nederland*. Rotterdam: Blauw Research.

Bouma, J., Boot, P., Bredenoord, H., Dietz, F., van Eerdt, M., van Grinsven, H., ... & Sanders, M. (2020). *Burger in zicht, overheid aan zet: Balans van de Leefomgeving 2020*. PBL Planbureau voor de Leefomgeving.

Buijs, A., Nieuwenhuizen, W., Langers, F., & Kramer, H. (2019). *Resultaten Nationale Landschapsenquête: onderzoek naar visies en waardering van de Nederlandse bevolking over het landelijk gebied in Nederland (No. 2937)*. Wageningen Environmental Research.

Carter, T., Morres, I.D., Meade, O., & Callaghan, P. (2016). The effect of exercise on depressive symptoms in adolescents: a systematic review and meta-analysis. *J Am Acad Child Adolesc Psychiatry*, 55(7):580-590.

Centraal Bureau voor de Statistiek [CBS] (via het RIVM) (2020). *Fietsgebruik per gemeente*. Geraadpleegd van <https://www.sportenbewegenincijfers.nl/kaarten/fietsgebruik>

Centraal Bureau voor de Statistiek [CBS] (2013). *Automobilist het snelst op plaats bestemming*. Geraadpleegd van <https://www.cbs.nl/nl-nl/achtergrond/2013/28/automobilist-het-snelst-op-plaats-bestemming>.

Centraal Bureau voor de Statistiek [CBS] (2019). *Regionale prognose 2020-2050; bevolking, intervallen, regio-indeling 2018*. Geraadpleegd van <https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/84527NED/table?ts=1662708598218>

Centraal Bureau voor de Statistiek [CBS] (2021a). *Gezonde levensverwachting; geslacht, leeftijd en onderwijsniveau*. Geraadpleegd van <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/84842NED/table?dl=4506F>

Centraal Bureau voor de Statistiek [CBS] (2021b). *Voorraad woningen; eigendom, type verhuurder, bewoning, regio*. Geraadpleegd van <https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/82900NED/table?ts=1662716494120>

Centraal Bureau voor de Statistiek [CBS] (2022a). *Leefstijl en (preventief) gezondheidsonderzoek; persoonskenmerken*. Geraadpleegd van <https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/83021NED/table?dl=6758F>

- Centraal Bureau voor de Statistiek [CBS] (2022b). *Mobiliteit; per persoon, persoonskenmerken, vervoerwijzen en regio's*. Geraadpleegd van <https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/84709NED/table?ts=1669710257432>
- Centraal Bureau voor de Statistiek [CBS] (2022c). *Mobiliteitstrend; per rit, vervoerwijzen, reismotief, leeftijd en geslacht*. Geraadpleegd van <https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/84755NED/table?ts=1669709490483>
- Centraal Bureau voor de Statistiek [CBS] (2022d). *Regionale kerncijfers Nederland*. Geraadpleegd van <https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/70072ned/table?ts=1662711227136>
- Centraal Bureau voor de Statistiek [CBS] (z.d.). *SES-WOA scores per wijk en buurt*. Geraadpleegd van <https://www.cbs.nl/nl-nl/onze-diensten/methoden/onderzoeksomschrijvingen/korte-onderzoeksomschrijvingen/ses-woa-scores-per-wijk-en-buurt>
- Centraal Bureau voor de Statistiek [CBS] (2022e). *Sociale veiligheid; regio*. Geraadpleegd van <https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/85146NED/table?ts=1662711033502>
- Centraal Bureau voor de Statistiek [CBS] (2022f). *Statusscore per wijk en buurt o.b.v. welvaart, opleidingsniveau en arbeid*. Geraadpleegd van <https://www.cbs.nl/nl-nl/achtergrond/2022/14/statusscore-per-wijk-en-buurt-o-b-v-welvaart-opleidingsniveau-en-arbeid>
- Centraal Bureau voor de Statistiek [CBS] (2022g). *Lengte van het Nederlandse fietsnetwerk*. Geraadpleegd van <https://www.cbs.nl/nl-nl/maatwerk/2022/50/lengte-van-het-nederlandse-fietsnetwerk-2022>
- Centraal Bureau voor de Statistiek [CBS] en Kadaster (2022). *Wijk- en buurtkaart 2022*. Europese Commissie (2014). *Eurobarometer on Sport and Physical Activity* [memo]. Europese Commissie.
- Centraal Bureau voor de Statistiek [CBS] & Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu [RIVM] (2022a). *Sportdeelname wekelijks*. Geraadpleegd van <https://www.sportenbewegenincijfers.nl/kernindicatoren/beweegrichtlijnen>
- Centraal Bureau voor de Statistiek [CBS] & Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu [RIVM] (2022b). *Beweegrichtlijnen*. Geraadpleegd van <https://www.sportenbewegenincijfers.nl/kernindicatoren/beweegrichtlijnen>
- Centraal Bureau voor de Statistiek [CBS] en Rijksinstituut voor de Volksgezondheid en Milieu [RIVM] (2019). *Beweegrichtlijnen uitgesplitst naar achtergrondkenmerken 2001-2021*. Geraadpleegd van <https://www.sportenbewegenincijfers.nl/documenten/beweegrichtlijnen-uitgesplitst-naar-achtergrondkenmerken>
- Centraal Bureau voor de Statistiek [CBS] en Rijksinstituut voor de Volksgezondheid en Milieu [RIVM] (2017). *Beweegrichtlijnen en wekelijks sporten: Gezondheidsenquête/Leefstijlmonitor*.
- Centrum Parkeren (z.d.). *Parkeren Zuid-Holland*. Geraadpleegd van <https://www.centrumparkeren.nl/zuid-holland>
- Compendium voor de Leefomgeving (2016). *Lokale leefomgeving, afstand tot groen*. Geraadpleegd van <https://www.clo.nl/indicatoren/nl0546-afstand-tot-openbaar-groen>
- Compendium voor de Leefomgeving (2020). *Ontwikkelingen in de maatschappij*. Geraadpleegd van <https://www.clo.nl/indicatoren/nl0062-ruimte-per-inwoner> en geraadpleegd van <https://www.clo.nl/indicatoren/nl0062-ruimte-per-inwoner>
- Compendium voor de Leefomgeving (2020b). *Ontsnipperende maatregelen bij infrastructuur, 2018*. Geraadpleegd van <https://www.clo.nl/indicatoren/nl2051-ontsnipperende-maatregelen-bij-infrastructuur>
- Condello, G., Puggina, A., Aleksovska, K., Buck, C., Burns, C., Cardon, G., ... & Boccia, S. (2017). Behavioral determinants of physical activity across the life course: a "Determinants of Diet and Physical Activity" (DEDIPAC) umbrella systematic literature review. *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, 14(1), 1-23.
- Consumentenbond (2022). *Parkeren in de stad*. Geraadpleegd op www.consumentenbond.nl/consumentengids/consumentengids-uitgelicht/parkeer-kosten
- Cooney, G., Dwan, K., & Mead, G. (2014). *Exercise for depression*. *Jama*, 311(23), 2432-2433.
- Cortis, C., Puggina, A., Pesce, C., Aleksovska, K., Buck, C., Burns, C., ... & Boccia, S. (2017). Psychological determinants of physical activity across the life course: A" Determinants of Diet and

Physical ACTivity”(DEDIPAC) umbrella systematic literature review. *PloS one*, 12(8), e0182709.

Crommentuijn, C., Farjon, J.M.J., den Dekker, C. van der Wulp, N. (2006) *Belevingswaardenmonitor Nota Ruimte 2006: nulmeting landschap naar gebieden* (No. 75). Wettelijke Onderzoekstaken Natuur & Milieu.) Bilthoven: MNP.

CROW (2014). *Richtlijn toegankelijkheid*. Ede: CROW

CROW (2016). *Ontwerpwijzer Fietsverkeer*. Ede: CROW

Damen, M. (2000): *Voetstappen in de sneeuw*. Amsterdam: RIGO, in opdracht van Stichting Connekt.

Deelen, I., Özgül, P., Langendijk, E. (2018). *Wat beweegt kwetsbare groepen in Utrechtse wijken? Kwalitatief onderzoek naar motieven en belemmeringen om te sporten en bewegen*. DSP-groep. Geraadpleegd van https://www.dsp-groep.nl/wp-content/uploads/19ID_Sportmotieven_en_belemmeringen_kwetsbare_Utrechtse_groepen_DSP_2018.pdf

De Haas, M. (2021). *Het verband tussen gezondheid en actief reizen*. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid [KiM].

De Haas, M., & Van den Berg, M. (2019). *De relatie tussen gezondheid en het gebruik van actieve vervoerwijzen*. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).

De Haas, M. & Hamersma, M. (2019). *Loopfeiten*. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).

De Haas, M. & Hamersma, M. (2020). *Fietsfeiten*. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).

De Vries, S., Have, ten M., Dorsselear Saskia, V., Wezep Marja, V., Hermans, T., & Graaf Ron, D. (2016). Local availability of green and blue space and prevalence of common mental disorders in the Netherlands. *BJPsych Open*, 2, 366–372. <http://bjpo.rcpsych.org/content/bjporcpsych/2/6/366.full.pdf>

De Zwarte Hond (2021). *Inspiratieboek voor compact en kwalitatief bouwen in kleine kernen*.

Dishman, R. K., McDowell, C. P., & Herring, M. P. (2021). Customary physical activity and odds of depression: a systematic review and meta-analysis of 111 prospective cohort studies. *British journal of sports medicine*, 55(16), 926-934.

Dopheide, M., Dellas, V., Stuij, M. (2023). *Bi-culturele tienermeiden en hun ouders over geldzorgen en niet sporten: een verdiepend kwalitatief onderzoek*. Mulier Instituut. Geraadpleegd via: <https://www.mulierinstituut.nl/publicaties/27229/bi-culturele-tienormeiden-en-hun-ouders-over-geldzorgen-en-niet-sporten/>

EC (2003). *PROMPT WP6: Implementation International Synthesis*. Geraadpleegd via http://virtual.vtt.fi/virtual/prompt/topical%20analyses/implementation/prompt_implementation_synthesis.pdf

Egorov, A., Mudu, P., Braubach, M., & Martuzzi, M. (2016). Urban green spaces and health - A review of evidence. In *WHO Regional Office for Europe*. WHO Regional Office for Europe. <http://www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/urban-health/publications/2016/urban-green-spaces-and-health-a-review-of-evidence-2016>

Ewing, R., & Cervero, R. (2010). Travel and the built environment. *Journal of the American Planning Association*, 76(3), 265-294.

Ewing, R., and O. Clemente. 2013. *Measuring urban design: Metrics for livable places*. Washington, DC: Island Press

Ewing, R., Hajrasouliha, A., Neckerman, K. M., Purciel-Hill, M., & Greene, W. (2016). Streetscape features related to pedestrian activity. *Journal of Planning Education and Research*, 36(1), 5-15.

Farooq, A., Martin, A., Janssen, X., Wilson, M. G., Gibson, A. M., Hughes, A., & Reilly, J. J. (2020). Longitudinal changes in moderate to vigorous intensity physical activity in children and adolescents: A systematic review and meta analysis. *Obesity Reviews*, 21(1), e12953.

Fietsersbond (z.d.a) *Onze top 10 van maatregelen die de verkeersveiligheid verbeteren*. Geraadpleegd van https://www.fietsersbond.nl/ons-werk/fietsers-en-veiligheid/top-10-maatregelen-verkeersveiligheid/?gclid=CjoKC-QjwxtSSBhDYARIsAEnothTmgWqncHHTBHW12cbF-pYLZ1MzesT8PdfZdmn_b2NHLzbMNI1YvTJQaAn-hXEALw_wcB

Fietsersbond (z.d.b). *Fietsen met fiscaal voordeel*. Geraadpleegd van <https://www.fietsersbond.nl/onderweg/fietsen-naar-het-werk/fietsen-met-fiscale-voordeel/>

Fietsersbond (2019). *Fietsen naar het werk. Leasefiets voor werknemers, stimuleer betere gezondheid*. Geraadpleegd van <https://www.fietsersbond.nl/nieuws/kies-voor-de-leasefiets/>

- Fietsersbond Haagse Regio (zd). Fietsroutes. Geraadpleegd van <https://haagseregio.fietsersbond.nl/fietsroutes/>
- Fietsersbond Zuid-Holland (z.d.a). *Beleid*. Geraadpleegd van <https://zuid-holland.fietsersbond.nl/beleid-2/>
- Fietsersbond Zuid-Holland (z.d.b). *Wat en wie*. Geraadpleegd van <https://zuid-holland.fietsersbond.nl/wie-2/>
- Fietsplatform (2019). *Kwaliteitsmonitor Fietsregio's 2019*. Geraadpleegd van <https://www.fietsplatform.nl/uploads/2019-rapport-kwaliteitsmonitor-fietsregios-web.PDF>
- Fietsplatform (2022). *Kwaliteitsmonitor Fietsregio's 2022 | samenvattende overzichtstabel resultaten*. Geraadpleegd van https://www.fietsplatform.nl/uploads/2022-06-21_Samenvattende_overzichtstabel_resultaten_Kwaliteitsmonitor_fietsregios.pdf
- Floor, C. & Van den Dool, R. (2020). *Wandelgedrag van 55-plussers: Sport- en beweegaanbod voor ouderen*. Mulier Instituut. Geraadpleegd van <https://www.kennisbank-sportenbewegen.nl/?file=10150&m=1604489699&action=file.download>
- Gao, J., Kamphuis, C. B. M., Dijst, M., & Helbich, M. (2018). The role of the natural and built environment in cycling duration in the Netherlands. *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, 15(1), 82. <https://doi.org/10.1186/s12966-018-0715-z>
- Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland (2022, 16 november). *Voortgang Sport en Bewegen* [GS brief aan Provinciale Staten]. Provincie Zuid-Holland, geraadpleegd van <https://pzh.notubiz.nl/document/12062618/1#search=%22sport%20en%20bewegen%22>
- Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland (2021, 20 december). *Wonen, leefbaarheid en groen* [GS brief aan Provinciale Staten]. Provincie Zuid-Holland, geraadpleegd van <https://pzh.notubiz.nl/document/11362724/1#search=%22Gespreksnotitie%20Wonen%20leefbaarheid%20en%20groen%22>
- Gemeente Gorinchem (z.d.). *Bewegingsgerichte zorg*. Geraadpleegd van <https://www.gorinchembeweegt.nl/aanbod/soort/de-kracht-van-sport-2022-2025/meedoen-door-beweging-de-kracht-van-sport-2022-2025/inclusief-sporten/bewegingsgerichte-zorg/>
- Gemeente Rotterdam (2020). *Lopen in Rotterdam, meting via Digitaal Stadspanel Rotterdam*. Rotterdam: Gemeente Rotterdam.
- GGD'en, & RIVM (2021). *Corona Gezondheidsmonitor Jeugd 2021*.
- GGD'en, CBS & RIVM (2020). *Gezondheidsmonitor Volwassenen en Ouderen 2020*.
- Gezondheidsraad (2017). *Beweegrichtlijnen 2017, publicatienr. 2017/08*.
- Goossen, C. M. (2017). *Resultaten van 10 jaar daarna moeten zijn voor de provincie Zuid-Holland* (No. 2781). Wageningen Environmental Research.
- Grubben, M., Wiertsema, S., Hoekman, R., & Kraaykamp, G. (2022). Is Working from Home during COVID-19 Associated with Increased Sports Participation? Contexts of Sports, Sports Location and Socioeconomic Inequality. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 19(16), 10027. <https://doi.org/10.3390/ijerph191610027>.
- Hajna, S., Ross, N. A., Brazeau, A. S., Bélisle, P., Joseph, L., & Dasgupta, K. (2015). Associations between neighbourhood walkability and daily steps in adults: a systematic review and meta-analysis. In *BMC Public Health* (Vol. 15, Issue 1). BioMed Central Ltd. <https://doi.org/10.1186/s12889-015-2082-x>
- Heijnen, V. L. W. A. (2022, 18 juli). *Aanbieding Nationaal Toekomstbeeld Fiets en Fietsambitie '22-'25* [brief aan de Kamer]. Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.
- Helbich, M., Klein, N., Roberts, H., Hagedoorn, P., & Groenewegen, P. P. (2018). More green space is related to less antidepressant prescription rates in the Netherlands: A Bayesian geosadditive quantile regression approach. In *Environmental Research* (Vol. 166, pp. 290–297). <https://doi.org/10.1016/j.envres.2018.06.010>
- Helder, C., & Van Ooijen, M. (2022, 24 juni). *Beweegbrief 2022* [brief aan de Kamer]. Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport.
- Hendriksen, I. J. M., Fekkes, M., Butter, M., Hildebrandt, V. H. (2010). *Stimuleren van fietsen naar het werk*. Beleidsadvies in opdracht van het Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (VWS). Publicatienummer, 53-57.

- Hilbers, H., van Meerkerk, J., Euwals, R., Hendrich, T., & van Ruijven, K. (2020). *ONTWIKKELING MOBILITEIT-PBL/CPB-notitie ten behoeve van de werkgroep Toekomstbestendige mobiliteit van de Brede maatschappelijke heroverwegingen 2020*.
- Hilderink, H. & Verschuuren, M. (2018). *Volksgezondheid Toekomst Verkenning 2018: Een gezond vooruitzicht. Synthese*. RIVM.
- Hillnhütter, H. (2016). *Pedestrian access to public transport*. Stavanger: university of Stavanger.
- Hogendorf, M., Oude Groeniger, J., Noordzij, J. M., Beenackers, M. A., & van Lenthe, F. J. (2020). Longitudinal effects of urban green space on walking and cycling: A fixed effects analysis. *Health and Place*, 61. <https://doi.org/10.1016/j.healthplace.2019.102264>
- Hoogendoorn, S. P., & Bovy, P. H. (2004). Pedestrian route-choice and activity scheduling theory and models. *Transportation Research Part B: Methodological*, 38(2), 169-190.
- Hoogendoorn, M.P., & De Hollander, E.L. (2017). *Belemmeringen en drijfveren voor sport en bewegen bij ondervertegenwoordigde groepen*, RIVM Briefrapport 2016-0201. RIVM.
- Hunter, R. F., Christian, H., Veitch, J., Astell-Burt, T., Hipp, J. A., & Schipperijn, J. (2015). The impact of interventions to promote physical activity in urban green space: A systematic review and recommendations for future research. *Social Science & Medicine*, 124, 246–256. <https://doi.org/10.1016/j.socscimed.2014.11.051>
- I&O research (2022), geraadpleegd via <https://www.binnenlandsbestuur.nl/bestuur-en-organisatie/io-research/grootste-koopstromenonderzoek-ooit-binnensteden-verliezen>
- Jansen, F. M., Ettema, D. F., Kamphuis, C. B. M., Pierik, F. H., & Dijst, M. J. (2017). How do type and size of natural environments relate to physical activity behavior? *Health & Place*, 46(Supplement C), 73–81. <https://doi.org/10.1016/j.healthplace.2017.05.005>
- Jeugdfonds Sport & Cultuur (via het RIVM) (2022a). *Jeugdfonds Sport & Cultuur per gemeente*. Geraadpleegd van <https://www.sportenbewegenincijfers.nl/kaarten/beleidgemeenten>
- Jeugdfonds Sport & Cultuur (2022b). *Voor gemeenten*. Geraadpleegd van <https://jeugdfondssportencultuur.nl/voor-wie/voor-gemeenten/>
- Jeugdfonds Sport & Cultuur Zuid-Holland (z.d.). *Jeugdfonds Sport & Cultuur Zuid-Holland*. Geraadpleegd van <https://jeugdfondssportencultuur.nl/fondsen/zuid-holland/>
- Jonkeren, O. (2020). *De invloed van het weer op de persoonlijke mobiliteit*. Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.
- Jorritsma, P., Witte, J., Alonso-González, M., & Hamersma, M. (2021). *Deelauto-en deelfietsmobiliteit in Nederland; Ontwikkelingen, effecten en potentie*. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM).
- Kantar Public (2022). *Recreëren in groen Zuid-Holland 2022*. Hoofdrapport. Amsterdam: Kantar Public.
- KBO Ter Aar (z.d.). *Meer Bewegen voor Ouderen*. Geraadpleegd van <https://www.kbozuidholland.nl/afdelingen/ter-aar/activiteiten/meer-bewegen-voor-ouderen/>
- Kennis Centrum Sport en bewegen (zd). *Interventies*. Geraadpleegd van https://www.kenniscentrumsportenbewegen.nl/interventies/?action=ea_search&pagina=2&paged=1&sort=&q=
- Knoope, M., Kansen, M. (2021). *Op weg met LEV: de rol van lichte elektrische voertuigen in het mobiliteitssysteem*. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM).
- Koning, R., Gerders, E., Van Eldert, P. & Hover, P. (2022). *SROI sport en bewegen 2022. Wat is het maatschappelijk rendement van sport en bewegen?* Rebel Group. Geraadpleegd van <https://www.kennisbanksportenbewegen.nl/?file=10829&m=1655207538&action=file.download>
- Kroesen, M., & van Wee, B. (2021). *Autobezit en autobebruik onder jongeren en visies ten aanzien van deelmobiliteit*. Delft University of Technology.
- Kuss, P., & Nicholas, K. A. (2022). A dozen effective interventions to reduce car use in European cities: lessons learned from a meta-analysis and transition management. *Case studies on transport policy*, 10(3), 1494-1513.

- Lee, A. C. K., & Maheswaran, R. (2011). The health benefits of urban green spaces: a review of the evidence. *Journal of Public Health*, 33(2), 212–222. <http://jpubhealth.oxfordjournals.org/content/33/2/212.abstract>
- Lelieveld, M., Steegman, S., Van Hintum S., Molster, M. (2018). *Verkenning effecten van investeren in lopen*. CROW.
- Maas, J.; Den Hertog, F.; Van Poppel, M.; Schuit, J., (2014). *Park of Perk? Een onderzoek naar het beweegvriendelijk inrichten van buurten*. Amsterdam: VU Medisch Centrum Amsterdam
- Markevych, I., Schoierer, J., Hartig, T., Chudnovsky, A., Hystad, P., Dzhambov, A. M., de Vries, S., Triguero-Mas, M., Brauer, M., Nieuwenhuijsen, M. J., Lupp, G., Richardson, E. A., Astell-Burt, T., Dimitrova, D., Feng, X., Sadeh, M., Standl, M., Heinrich, J., & Fuertes, E. (2017). Exploring pathways linking greenspace to health: Theoretical and methodological guidance. In *Environmental Research* (Vol. 158, pp. 301–317). <https://doi.org/10.1016/j.envres.2017.06.028>
- McCormack, G. R., & Shiell, A. (2011). In search of causality: a systematic review of the relationship between the built environment and physical activity among adults. *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, 8(1), 125. <https://doi.org/10.1186/1479-5868-8-125>
- McDougall, C. W., Quilliam, R. S., Hanley, N., & Oliver, D. M. (2020). Freshwater blue space and population health: An emerging research agenda. *Science of The Total Environment*, 737, 140196. <https://doi.org/10.1016/j.scitotenv.2020.140196>
- Mertens L, Van Cauwenberg J, Deforche B, Stegen S, Cardon G & Van Dyck D. *Hoe actieve verplaatsingen stimuleren? Een overzicht van onderzoeksresultaten bij verschillende leeftijdsgroepen in Vlaanderen*. (2022) Faculteit Geneeskunde –en Gezondheidswetenschappen. Gent.
- Miles, S. (2012). *Re:route: The app that rewards Londoners for walking to work*. <https://www.pocket-lint.com>. <https://www.pocket-lint.com/apps/news/115104-reroute-iphone-app-recyclebank-tfl>
- Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat, & Market Response (2021). *Onderzoek onder Nederlandse werkgevers (100+ medewerkers): inzicht in maatregelen omtrent duurzaam reisgedrag*. Meting 2, Q1 2021. Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat.
- Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (2018). *Nationaal Preventieakkoord: Naar een gezonder Nederland*. Geraadpleegd van <https://open.overheid.nl/repository/ronl-1f7b7558-4628-477d-8542-9508d913ab2c/1/pdf/nationaal-preventieakkoord.pdf>
- Moran, M., Van Cauwenberg, J., Hercky-Linnewiel, R., Cerin, E., Deforche, B., & Plaut, P. (2014). Understanding the relationships between the physical environment and physical activity in older adults: a systematic review of qualitative studies. *The International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, 11, 79. <https://doi.org/10.1186/1479-5868-11-79>
- µ Consult & Rho Adviseurs voor Leefruimte (2020). *Parkeren en duurzame verstedelijking: Parkeerbeleid als sturingsmiddel voor duurzame en toekomstbestendige verstedelijking in Noord-Holland*.
- Mulier Instituut en Bureau voor Ruimte & Vrije Tijd (2020). *De inclusieve buitenruimte: behoefteonderzoek naar sport en recreatie van inwoners van Zuid-Holland*.
- Nationaal Sportonderzoek [NSO] (2020). *NSO Voorjaar 2020*. Mulier Instituut.
- Nationaal Sportonderzoek [NSO] (2022). *NSO Voorjaar 2022*. Mulier Instituut.
- Nationaal Sportakkoord (2018). *Sport Verenigt Nederland*. Geraadpleegd van <https://www.sportakkoord.nl/wp-content/uploads/sites/3/2020/12/Nationaal-Sportakkoord.pdf>
- Nederpelt, W. (2021, 12 december). *Nationaal Toekomstbeeld Fiets. Fietsersbond Zuid-Holland*, geraadpleegd van <https://zuid-holland.fietsersbond.nl/2021/12/12/nationaal-toekomstbeeld-fiets/>
- Noordzij, J. M., Beenackers, M. A., Groeniger, J. O., Timmermans, E. J., Motoc, I., Huisman, M., & van Lenthe, F. J. (2021). Land use mix and physical activity in middle-aged and older adults: a longitudinal study examining changes in land use mix in two Dutch cohorts. *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, 18(1), 29. <https://doi.org/10.1186/s12966-021-01083-1>

- O'Donoghue, G., Kennedy, A., Puggina, A., Aleksovska, K., Buck, C., Burns, C., ... & Boccia, S. (2018). Socio-economic determinants of physical activity across the life course: A "DEterminants of Diet and Physical ACTivity"(DEDIPAC) umbrella literature review. *PloS one*, 13(1), e0190737.
- Olde Kater, M. (2007). *Vaker op de fiets? Effecten van overheidsmaatregelen*. Den Haag: Kennis Instituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)
- Panther, J., Guell, C., Humphreys, D., & Ogilvie, D. (2019). Can changing the physical environment promote walking and cycling? A systematic review of what works and how. *Health and Place*, 58(Juli), 102161. <https://doi.org/10.1016/j.healthplace.2019.102161>
- Pasanen, T. P., White, M. P., Wheeler, B. W., Garrett, J. K., & Elliott, L. R. (2019). Neighbourhood blue space, health and wellbeing: The mediating role of different types of physical activity. *Environment International*, 131, 105016. <https://doi.org/10.1016/j.envint.2019.105016>
- Picavet, H. S. J., Milder, I., Kruize, H., de Vries, S., Hermans, T., & Wendel-Vos, W. (2016). Greener living environment healthier people?: Exploring green space, physical activity and health in the Doetinchem Cohort Study. In *Preventive Medicine* (Vol. 89, pp. 7–14). <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.ypmed.2016.04.021>
- Posad Spatial Strategies, TNO en Provincie Zuid Holland (2018). *GEZOND ZUID-HOLLAND 2040 Toekomstagenda onderzoek gezondheid en verstedelijking. EINDRAPPORT*. Den Haag: 2018.
- Prins, R. (2021). Over de complexe relatie tussen de omgeving en beweeg- en sportgedrag: een theoretisch kader. In R. Prins, R. Hoekman, & H. van der Poel (Eds.), *Sport en bewegen in de openbare ruimte. De beweegvriendelijke omgeving in gebruik en beleid* (pp. 24–41). Arko Sports Media.
- Prins, R. G., & Ruikes, D. (2020). *Werkzame elementen van de beweegvriendelijke omgeving. Een overzicht van de literatuur*. <https://www.mulierinstituut.nl/publicaties/25597/werkzame-elementen-van-de-beweegvriendelijke-omgeving/>
- Prins, R., Hoekman, R., & van der Poel, H. (2021). *Sport en bewegen in de openbare ruimte. De beweegvriendelijke omgeving in gebruik en beleid*. Mulier Instituut/Arko Sports Media . <https://www.mulierinstituut.nl/publicaties/26297/sport-en-bewegen-in-de-openbare-ruimte/>
- Provinciaal Adviseur Ruimtelijke Kwaliteit (PARK) (2018). *Ongevraagd advies: Stedelijk landschap en groen-blauwe structuur Zuid-Holland*.
- Provincie Zuid-Holland (2022a). *Begroting Zuid-Holland*. Geraadpleegd van <https://begrotingzuidholland.nl/>
- Provincie Zuid-Holland (2021a). *Beleidsrapport 'Zuid-Hollands Toekomstbeeld Fiets'*.
- Provincie Zuid-Holland (2020a). *Beleidsverkenning Lopen*.
- Provincie Zuid-Holland (2019). *Elke dag beter. Zuid Holland. Coalitieakkoord 2019 – 2023*. Provincie Zuid-Holland.
- Provincie Zuid-Holland (2016). *Fietsplan Provincie Zuid-Holland 2016 – 2025 'Samen verder fietsen'*.
- Provincie Zuid-Holland (2021b). *Gezond en Veilig Zuid-Holland: Eerste voortgangsrapportage*.
- Provincie Zuid-Holland (2022, 24 juni). *GymExtra! beste beweeginitiatief van Zuid-Holland*. Geraadpleegd van <https://www.zuid-holland.nl/actueel/nieuws/juni-2022/gymextra-beste-beweeginitiatief-zuid-holland/>
- Provincie Zuid-Holland (z.d.a). *Indicatieve (potentiële) bijdrage van een beweegvriendelijk Zuid-Holland aan provinciaal omgevingsbeleid* [intern document]. Provincie Zuid-Holland.
- Provincie Zuid-Holland (z.d.b). *Inspiratieboeken Sterke steden en dorpen*. Geraadpleegd van <https://www.zuid-holland.nl/onderwerpen/ruimte/wonen/inspiratieboeken-sterke-steden-dorpen/>
- Provincie Zuid-Holland (2021c). *Klimaatbestendig en waterrobuust inrichten van Zuid-Holland: Provinciale Uitvoeringsagenda klimaatadaptatie 2021 – 2023*.
- Provincie Zuid-Holland (z.d.c). *Kwaliteit OV en bushaltes (§ 2.3.1 SRM)*. Geraadpleegd van <https://www.zuid-holland.nl/online-regelen/subsidies/subsidies/paragrafen-subsidie/kwaliteit-ov-bushaltes-2-3-1-srm/>
- Provincie Zuid-Holland (z.d.d). *Landschapspark Zuidvleugel*. Geraadpleegd via <https://www.zuid-holland.nl/onderwerpen/ruimte/landschapspark-zuidvleugel/>
- Provincie Zuid-Holland (2021d). *Omgevingsprogramma Provincie Zuid-Holland*. Provincie Zuid-Holland.

Provincie Zuid-Holland (2021e). *Omgevingsvisie Zuid-Holland Deel 1*. Provincie Zuid-Holland.

Provincie Zuid-Holland (2021, 21 december). *Ontwikkeling Valkenhorst forse stap dichterbij*. Geraadpleegd van <https://www.zuid-holland.nl/actueel/nieuws/december-2021/ontwikkeling-valkenhorst-forse-stap-dichterbij/>

Provincie Zuid-Holland (2022b). *Ontwikkelprogramma Gezond en Veilig Zuid-Holland Tweede voortgangsrapportage*. Geraadpleegd via <https://pzh.notubiz.nl/document/12296861/1/Tweede+voortgangsrapportage+Gezond+en+Veilig>

Provincie Zuid-Holland (z.d.e). *Positieve gezondheid*. <https://www.zuid-holland.nl/onderwerpen/gezonde-veilige-leefomgeving/projecten-gezonde-veilige-leefomgeving/positieve-gezondheid/>

Provincie Zuid-Holland (2023). *Recreatieperspectief Zuid-Holland 2030*.

Provincie Zuid-Holland (2022c). *Regionaal waterprogramma Zuid-Holland 2022-2027*.

Provincie Zuid-Holland (z.d.f). *Sport en bewegen*. Geraadpleegd van <https://www.zuid-holland.nl/onderwerpen/gezonde-veilige-leefomgeving/sport-recreatie/sport-bewegen/>

Provincie Zuid-Holland (2020b). *Startnotitie Gezond en Veilig Zuid-Holland: Zuid-Holland elke dag gezonder door een gezonde en veilige leefomgeving*. Geraadpleegd van <https://pzh.notubiz.nl/document/11355186/1#search=%22Voortgangsrapportage%20gezond%20en%20veilig%22>

Provincie Zuid-Holland (2020c). *Startnotitie Sport en Recreatie*. Provincie Zuid-Holland.

Provincie Zuid-Holland (z.d.g). *Subsidieregelingen*. Geraadpleegd van <https://www.zuid-holland.nl/online-regelen/subsidies/subsidies/>

Provincie Zuid-Holland (2020d). *Verstedelijking en functiemenging*.

Provincie Zuid-Holland (2021f). *Verstedelijkingsstrategie Zuid-Holland 2021 -2040: Versterken van steden en dorpen*.

Provincie Zuid-Holland (z.d.h). *Staat van Zuid-Holland, Fietstallingen en P&R locaties*. Geraadpleegd van https://staatvan.zuid-holland.nl/portfolio_page/fietstallingen-en-pr-locaties/

Provincie Zuid-Holland (z.d.i). *Doorfietsroutes in Zuid-Holland*. Geraadpleegd van <https://www.zuid-holland.nl/onderwerpen/verkeer-vervoer/samen-verder-fietsen/verbeteren/doorfietsroutes-zuid-holland/>

Provincie Zuid-Holland (2022, 26 augustus). *Zuid-Holland gaat al haar OV-haltes opknappen*. Geraadpleegd van <https://www.zuid-holland.nl/actueel/nieuws/augustus-2022/zuid-holland-gaat-ov-haltes-opknappen/>

Provincie Zuid-Holland (2018). *Zuid-Holland vernieuwt. Een sterk Zuid-Holland is een slim en schoon Zuid-Holland. Zo doen we dat! Ambitienotitie; opmaat naar het omgevingsbeleid van de provincie Zuid-Holland*. Provincie Zuid-Holland.

Rach, S. en Roorda, C. (2019). *3 jaar Fietsen op Zuid, resultaten en ervaringen van gebiedsgericht programma voor fietsstimulering in Rotterdam-Zuid*. Rotterdam. DRIFT.

Revier, E., Van de Klundert, F., Kokhuis, K., Becchi, F., Shachaf, T., Babeş, V., ... Terlien, E. (2018). *Gezond Zuid-Holland 2040: Toekomstagenda onderzoek gezondheid en verstedelijking*. Posad Spatial Strategies, TNO & Provincie Zuid-Holland.

Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (2023). *Locaties milieuzones*. Geraadpleegd van <https://www.milieuzones.nl/locaties-milieuzones>

Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu [RIVM] (2022). *Factsheet Kernindicatoren Sport en Bewegen*. Geraadpleegd van <https://www.sportenbewegen cijfers.nl/sites/default/files/2022-06/factsheet%20kernindicatoren%2027%20juni%202022.pdf>

Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu [RIVM] (2020, laatst bijgewerkt februari 2022). *Gezondheidsenquête/Leefstijlmonitor; persoonskenmerken*. Geraadpleegd van <https://statline.rivm.nl/#/RIVM/nl/dataset/50080NED/table?ts=1659551072355>

Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu [RIVM] (2020a). *Corona-inclusieve Volksgezondheid Toekomstverkenning (2020)*. Geraadpleegd van <https://www.volksgezondheidtoekomstverkenning.nl/c-vtv/gezondheid-arbeid>

Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu [RIVM] (2020b, laatst bijgewerkt februari 2022). Gezondheidsenquête/Leefstijlmonitor; persoonskenmerken. Geraadpleegd van <https://statline.rivm.nl/#/RIVM/nl/dataset/50080NED/table?ts=1659551072355>

Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu [RIVM] en Sociaal en Cultureel Planbureau [SCP] (2017). *Sport Toekomstverkenning*. Geraadpleegd van <https://www.sportenbewegenincijfers.nl/toekomst-verkenning/inleiding>

Rijksoverheid (2020). *Nationale omgevingsvisie: Duurzaam perspectief voor onze leefomgeving*.

Rijksoverheid (2022). *Omgevingswet*. Geraadpleegd van <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/omgevingswet>

RIVM (2022). Uiteindelijk niet uitgebracht rapport over het effect van fietsstimuleringsprojecten. Informatie overgenomen uit conceptversie via onderzoekster Nina van der Vliet.

Routedatabank.nl (2022). *Fietsroutes, wandelroutes en MTB-routes*. Geraadpleegd van <https://kaarten.routedatabank.nl/>

Ruimte voor Lopen (z.d.). *City Deal*. Geraadpleegd via <https://ruimtevoorlopen.nl/city-deal/>

Saelens, B. E., & Handy, S. L. (2008). Built environment correlates of walking: a review. *Medicine and science in sports and exercise*, 40(7 Suppl), S550.

Salvo, G., Lashewicz, B. M., Doyle-Baker, P. K., & McCormack, G. R. (2018). Neighbourhood built environment influences on physical activity among adults: A systematized review of qualitative evidence. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 15(5). <https://doi.org/10.3390/ijerph15050897>

Sauter D. (2011a). *Perceptions, infrastructure design and policy-making, Evaluating the success of implemented schemes*. Seminario Público de Urbanismo y Movilidad Sostenible Project Mi Ciudad AC2; part of INTERREG IVB SUDOE, Málaga, 22 September 2011.

Schuit, S. en van Oers, H. (2016). *Beweeg je buurt*. Gepubliceerd als essay in *De gezonde stad*, Agora 2016 nr 3.

Sloman, L., Cairns, S., Newson, C., Anable, J., Pridmore, A., & Goodwin, P. (2010). *The effects of smarter choice programmes in the sustainable travel towns: summary report*. London: Department for Transport.

Sociaalcultureel Planbureau & Centraal Bureau voor de Statistiek (2020). *Vrijetijdsomnibus*. Geraadpleegd via: <https://www.cbs.nl/nl-nl/onze-diensten/maatwerk-en-microdata/microdata-zelf-onderzoek-doen/microdatabestanden/vto2020-vrijetijdsomnibus-2020>

Stadszaken (2022). Geraadpleegd via <https://stadszaken.nl/artikel/4249/aantal-distributiecentra-in-het-groen-groeit-rap-door>

Statline (2023a). *Bevolkingsontwikkeling regio per maand*. Geraadpleegd van <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/37230ned/table?ts=1676924488417>

Statline (2023b). *Bodemgebruik; verkorte gebruiksvorm, per provincie, vanaf 1900*. Geraadpleegd van <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/37105/table?ts=1676924982976>

Steer Davies Gleave (2012). *Cycle route choice. Final survey and model report*. London: Steer Davies Gleave (prepared for Transport for London).

Stichting Landelijk Fietsplatform (2022). *Kwaliteitsmonitor fietsregio's 2022, netwerkbijsamenkomst Barneveld 21 juni 2022*.

Stichting landelijk Fietsplatform (2022b). *Kwaliteitsmonitor Fietsregio's 2022*. Amersfoort: Stichting landelijk Fietsplatform.

Stuij, M., & Elling, A. (2022). *Veranderingen in en betekenissen van sport en bewegen net na de lockdown*. Mulier Instituut.

SWOV (2017). *Verslag kenniscafé 'Laat de voetganger niet vallen!'*. Den Haag: SWOV.

Team Sportservice Zuid-Holland (z.d.). *Over ons*. Geraadpleegd van <https://www.teamssportservice.nl/wie-is-team-sportservice/>

The Daily Mile (z.d.). *De Landkaart*. Geraadpleegd van <https://thedailymile.nl/participation-map/>

Ton, D., Duives, D. C., Cats, O., Hoogendoorn-Lanser, S., & Hoogendoorn, S. P. (2019). Cycling or walking? Determinants of mode choice in the Netherlands. *Transportation research part A: policy and practice*, 123, 7-23.

Tour de Force (2022). *Nationaal Toekomstbeeld Fiets: De kracht van de fiets volop benut!*. Geraadpleegd van https://fietsberaad.nl/getmedia/554518f4-ba28-4b60-a7ee-78ffeb6c7696/Nationaal-Toekomstbeeld-Fiets-printversie-LR_def.pdf.aspx

Tridée (2020). *Tussenevaluatie Samen Verder Fietsen Fietsplan Zuid-Holland 2016 – 2025*.

Tweede Kamer der Staten-Generaal (2021).

Kamerstukken, 32793, nr. 549 (19 april 2021). <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32793-549.html>

Urhan (2017). *De beweegvriendelijke stad*. In opdracht van de gemeente Amsterdam.

Uniek Sporten (z.d.). *Provincie Zuid-Holland Matchfunder*. Geraadpleegd van <https://www.unieksporten.nl/crowdfunding/matchfunders/15/provincie-zuid-holland>

Uniek Sporten Zuid-Holland (z.d.). *Provincie Zuid-Holland: Sporten en bewegen met een beperking in de Provincie Zuid-Holland*. Geraadpleegd van <https://www.unieksporten.nl/zuid-holland>

Dool, R. van den, Hover, P., Vos, S. (2019). *Apps & Devices 2019. Gebruik van elektronische hulpmiddelen bij sport en bewegen*. Utrecht: Mulier Instituut.

Van der Poel, H., Hoeijmakers, R., Pulles, I., & Tiessen-Raaphorst, A. (2018). *Rapportage sport 2018*. www.scp.nl

Van Dooren, N. (2021). *Geen tijd te verliezen: werkplan 2020 – 2023*. Provincie Zuid-Holland.

Van Dooren, N., Dobbelaar, T. Van Schaik, J. & Hendriks, M. (2022). *Beter worden van corona: over de doorwerking van de coronapandemie op ruimte, landschap en leefomgeving in Zuid-Holland*. Provincie Zuid-Holland.

Van Dyck, D., Deforche, B., Cardon, G., & De Bourdeaudhuij, I. (2009). Neighbourhood walkability and its particular importance for adults with a preference for passive transport. *Health & place*, 15(2), 496-504.

Van Dyck, D., Cardon, G., Deforche, B., & De Bourdeaudhuij, I. (2011). Urban–rural differences in physical activity in Belgian adults and the importance of psychosocial factors. *Journal of urban health*, 88(1), 154-167.

Van Praag, M. & Van der Voet, M. (2022, 20 april). *Sporten en bewegen als gezondheidsbescherming* [brief aan verantwoordelijke ministers en staatssecretaris]. Nederlandse Sportraad.

Van Stam, W., Heijnen, E., & Vrieswijk, S. (2021). *Monitor Brede Regeling Combinatiefuncties 2021*. Mulier Instituut.

Van Stam, W., Van den Dool, R., & Elling, A. (2021). *Sport- en beweeggedrag van kinderen en jongeren naar sociaaleconomisch milieu*. Mulier Instituut.

Veerkamp C, Schoolenberg M, van Rijn F en Dassen T. (2023). *Natuur in en om de stad – van een groene ambitie naar het realiseren van een gezonde, klimaatadaptieve, biodiverse en economisch aantrekkelijke leefomgeving*. Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.

Vlaardingen24 (2022, 25 juni). *GymExtra! beste beweeginiatief van Zuid-Holland!*. Geraadpleegd van <https://www.vlaardingen24.nl/nl/nieuws/gezond/gymextra-beste-beweeginiatief-van-zuid-holland/33740>

Volksgezondheid.info & Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu [RIVM] (2022). *Levensverwachting op de leeftijd 0 en 65 jaar; geslacht, regio, 1996-2020*. Geraadpleegd van <https://statline.rivm.nl/#/RIVM/nl/dataset/50104NED/table?dl=6A666>

VSG/VWS (via het RIVM) (2020). *Sportakkoord per gemeente*. Geraadpleegd van <https://www.sportenbewegenincijfers.nl/kaarten/beleidgemeenten>

VVD, D66, CDA & ChristenUnie (2021). *Omzien naar elkaar, vooruitkijken naar de toekomst: Coalitieakkoord 2021 – 2025*. Geraadpleegd van <https://www.kabinetsoormatie2021.nl/documenten/publicaties/2021/12/15/coalitieakkoord-omzien-naar-elkaar-vooruitkijken-naar-de-toekomst>

Wandelnet (2018). *Kwaliteitsmonitor wandelen provincies*. Amersfoort: Wandelnet. Geraadpleegd van <https://www.wandelnet.nl/kwaliteitsmonitor-wandelen-provincies>

Wandelnet (2019). *Factsheet wandelen in provincies*. Geraadpleegd van <https://www.wandelnet.nl/kwaliteitsmonitor-wandelen-provincies>

Wandelnet (2021). *Nationale wandelmonitor 2021, inzicht in wandelend Nederland*. Amersfoort: wandelnet. Geraadpleegd van <https://www.wandelnet.nl/l/library/download/urn:uuid:b5cb916f-a100-41ec-bbfe-731c762a8813/nationale+wandelmonitor+2021/wandelnet.pdf>

Watson, K.B., Carlson, S.A., Gunn J.P., Galuska, D.A., O'Connor, A., Greenlund, K.J., & Fulton, J.E. (2016). Physical Inactivity Among Adults Aged 50 Years and Older — United States, 2014. *Morbidity and Mortality Weekly Report*, 65(36), 954-958. DOI: <http://dx.doi.org/10.15585/mmwr.mm6536a3>

Wezenberg-Hoenderkamp, K., Noordzij, M., & Prins, R. (2021). Kernindicator Beweegvriendelijke Omgeving: doorontwikkeling en toepassing. In R. Prins, R. Hoekman, R., H. van der Poel (red.), *Sport en bewegen in de openbare ruimte: De beweegvriendelijke omgeving in gebruik en beleid* (pp. 102 - 129). Mulier Instituut.

World Health Organization [WHO] (2022). *Global status report on physical activity 2022*.

Xiao, C., van Sluijs, E., Ogilvie, D., Patterson, R., & Panter, J. (2022). Shifting towards healthier transport: carrots or sticks? Systematic review and meta-analysis of population-level interventions. *The Lancet Planetary Health*, 6(11), e858-e869.

XTNT (2014). *Factsheet E-fiets stimulering en e-bike stimulering*. XTNT i.o.v. CROW 2014.

Zijlstra, T., Bakker, S. & en Witte, J. (2022). *Het wijdverbreide autobezit in Nederland*. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).

Bijlagen

Bijlage 1 Toevoegingen op hoofdstuk 1 en 2

Toelichting op figuur 1.1 in de inleiding vanuit het RIVM

In het statistiekjaar 2020 werd de waarneming voor de Gezondheidsenquête verstoord door de coronacrisis. In een deel van het jaar was niet mogelijk om aan huis interviews af te nemen en kwam er dus alleen via internet respons binnen. Om hiermee om te kunnen gaan is het weegmodel van de Gezondheidsenquête aangepast voor het jaar 2020. Daarbij is gebruik gemaakt van tijdreeksmodellen om te kunnen corrigeren voor het wegvallen van een deel van de waarneming. Meer informatie hierover kunt u vinden in deze nota. Ook in 2021 had de waarneming voor de Gezondheidsenquête te kampen met verstoringen, als gevolg van corona(maatregelen). Daar is op dezelfde manier mee omgegaan als in 2020. Bij de interpretatie van de cijfers van 2020 en 2021 moet er rekening mee worden gehouden dat de COVID-19-pandemie en de daarmee gepaard gaande maatregelen mogelijk invloed hebben gehad op het gedrag en de gezondheid van de geïnterviewde zelf. Het invoeren en optimaliseren van de doelgroepenbenadering in 2021 heeft bij enkele uitkomstvariabelen invloed gehad op de cijfers.

Het CBS (Centraal Bureau voor de Statistiek), RIVM (Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu) en Trimbos-instituut hebben aanvullend onderzoek gedaan, waarbij de waarnemingstrategie van 2021 is gesimuleerd op de data van 2014 tot en met 2019. Op die manier kon geschat worden hoe voor die jaren de uitkomsten op enkele kernvariabelen zouden zijn geweest als toen al de waarnemingstrategie van 2021 was toegepast. Bij de kernvariabelen over het gebruik van nietvoorgeschreven medicijnen, roken, dagelijks roken, overmatig alcoholgebruik en het voldoen aan de beweegrichtlijnen werden in sommige jaren verschillen gevonden tussen de gepubliceerde en gesimuleerde uitkomsten. Deze verschillen werden met name voor de jaren 2014 t/m 2017 gevonden. Over de aanvullende analyses is een nota geschreven, waarin wordt geadviseerd om uit te blijven gaan van de gepubliceerde cijfers van voorgaande jaren. Meer over deze analyse en de uitkomsten is te vinden in de nota: Dataverzamelingsproces Gezondheidsenquête/Leefstijlmonitor 2014-2021

Tabel b.1 Gevonden mechanismen en bijbehorende context en effecten uit studie van Prins et al. (2020)

Aspect fysieke omgeving	Mechanisme	Effect	Context (voorwaarde(n))	Groepen op wie/locaties waarop effect het grootst is
Fysieke inrichting openbare ruimte - Aanwezigheid of afwezigheid verlichting - Aanwezigheid kleine parken/groene ruimte - Matig onderhoud	Gevoelens van (on)veiligheid	Mensen gaan vaker/minder vaak naar buiten	Afwezigheid van criminele activiteiten (anders gevoelens van onveiligheid en minder naar buiten gaan)	Vrouwen, mensen die wonen in een buurt met een lage sociaaleconomische status, ouderen (in het geval van matig onderhoud van de buurt)
Fysieke inrichting openbare ruimte Scheiden van wandelinfrastructuur, fietsinfrastructuur en infrastructuur voor gemotoriseerd verkeer	Gevoelens van verkeersveiligheid, waardoor wandelen en fietsen aantrekkelijker wordt	Mensen gaan meer wandelen en fietsen	Als de hele reis van beginpunt tot eindbestemming op deze gescheiden infrastructuur afgelegd kan worden	Autodominante binnenstedelijke omgevingen, mensen die nog niet wandelen en fietsen, ouderen (in het geval van afgescheiden stoepen)

Aspect fysieke omgeving	Mechanisme	Effect	Context (voorwaarde(n))	Groepen op wie/locaties waarop effect het grootst is
Infrastructuur • Verbeteren van de infrastructuur • Kleine sneden in de stoep (in plaats van hoge stoepranden) en leuningen bij steile hellingen en trappen • Toegang tot stoepen, wandelpaden en loopbruggen	Betere bereikbaarheid voorzieningen	Mensen gaan meer wandelen en fietsen	Alleen als voorzieningen dichtbij zijn	Mensen die korte afstanden moeten reizen, ouderen en mensen in een rolstoel of met een rollator (in het geval van kleine sneden in stoep, etc.), mensen zonder rijbewijs
Connectiviteit • Gefragmenteerde routes verbinden • Slechte verbindingen verbeteren • Aanwezigheid van een loopbrug in een gebied met veel verkeer • Aanleg van een zebrapad	Efficiëntere routes (afstand, tijd), waardoor mensen het gevoel hebben dat bestemmingen bereikbaar zijn, waardoor mensen het (on) aantrekkelijker vinden om te wandelen	Mensen gaan meer/minder wandelen en fietsen	Als infrastructuur wel (meer beweging) of niet (minder beweging) op orde is	Niet-wandel- of fietsvriendelijke omgevingen, ouderen
Openbare ruimte (1) • Aanwezigheid van groen (bomen, gras, etc.) • Aanwezigheid van blauw (sloten, meren, etc.) • Afwisseling in de architectuur van gebouwen • Afwezigheid van leegstaande huizen, overwoekerde kavels, omgevallen bomen en takken, afval, tekenen van vandalisme of overwoekerd onkruid	Afwisselende en prettige routes, waardoor gevoelens van vrede en welbevinden toenemen, waardoor gevoelens van veiligheid toenemen	Mensen gaan meer wandelen en fietsen		Ouderen
Openbare ruimte (2) • Aanwezigheid van banken, drinkfontein, publieke toiletten en plekken met schaduw	Prettige buitenruimte, waardoor er meer sociale interacties mogelijk zijn	Mensen gaan meer wandelen en fietsen	Alleen als er plekken zijn om te rusten en als men mensen uit de buurt (her)kent	
Beweegvoorzieningen • Aanwezigheid van beweegvoorzieningen	Zorgt voor mogelijkheid om te bewegen (1), waardoor deelnemers zich veiliger voelen (2), waardoor ze meer motivatie voelen en minder een barrière ervaren om te bewegen	Mensen gaan meer wandelen en fietsen	Alleen als de voorzieningen dichtbij zijn (1) en er instructies of een programmatisch aanbod zijn (2)	Ouderen
Openbare ruimte • Aanwezigheid van mensen op straat (met name families met kinderen, vriendelijke mensen, bekenden en sporters) • Plekken in de buurt die sociale interacties stimuleren en gemeenschapsgevoel faciliteren	Zorgt voor sociale interacties, waardoor het prettiger wordt om de openbare ruimte te gebruiken	Toename in (actief) gebruik van de openbare ruimte	Alleen als mensen elkaar enigszins kennen	

Bijlage 2 Cijfers bevolking Zuid-Holland op gemeenteniveau

Tabel b2.1 Bevolkingssamenstelling naar leeftijd in gemeenten Zuid-Holland in 2022, in procenten

Gemeente	0 -11 jaar	12- 17 jaar	18 - 44 jaar	45 - 64 jaar	65 - 79 jaar	80 jaar en ouder
Alblasserdam	15	8	31	26	14	6
Albrandswaard	13	8	30	31	14	4
Alphen aan den Rijn	13	7	33	28	15	5
Barendrecht	13	8	30	30	14	5
Bodegraven-Reeuwijk	14	7	31	27	16	5
Brielle	11	6	30	30	17	6
Capelle aan den IJssel	13	6	32	27	16	5
Delft	10	5	47	22	13	4
Dordrecht	12	6	34	27	15	5
Goeree-Overflakkee	12	7	30	29	17	6
Gorinchem	13	7	34	28	14	5
Gouda	13	7	34	27	15	5
's-Gravenhage	13	7	40	26	11	4
Hardinxveld-Giessendam	15	8	33	25	14	5
Hellevoetsluis	12	7	30	29	18	4
Hendrik-Ido-Ambacht	17	8	33	26	13	5
Hillegom	12	6	32	28	16	5
Hoeksche Waard	12	7	29	29	18	6
Kaag en Braassem	12	6	30	29	16	5
Katwijk	14	8	33	26	14	5
Krimpen aan den IJssel	13	8	29	26	17	7
Krimpenerwaard	13	7	31	27	16	6
Lansingerland	16	9	31	28	12	4
Leiden	10	5	45	24	12	4
Leiderdorp	12	7	30	28	17	6
Leidschendam-Voorburg	13	7	30	27	17	7
Lisse	12	7	29	28	17	6
Maassluis	13	6	32	26	18	5
Midden-Delfland	13	7	29	30	15	5
Molenlanden	14	8	31	27	15	4
Nieuwkoop	12	6	30	29	16	5
Nissewaard	13	6	32	28	16	5
Noordwijk	11	6	31	29	17	5
Oegstgeest	14	8	30	27	15	6
Papendrecht	12	7	31	27	17	6
Pijnacker-Nootdorp	14	9	31	29	11	4
Ridderkerk	13	6	30	27	17	7
Rijswijk	14	6	34	25	15	6
Rotterdam	13	6	42	24	12	4
Schiedam	13	6	37	27	13	4
Sliedrecht	14	7	34	25	15	6
Teylingen	12	7	31	29	15	6

Gemeente	0 -11 jaar	12- 17 jaar	18 - 44 jaar	45 - 64 jaar	65 - 79 jaar	80 jaar en ouder
Vlaardingen	13	6	34	26	15	6
Voorschoten	13	8	27	28	17	7
Waddinxveen	15	7	34	25	14	5
Wassenaar	12	9	24	30	17	9
Westland	13	7	33	27	15	5
Westvoorne	10	6	24	32	20	8
Zoetermeer	13	7	33	27	16	4
Zoeterwoude	12	7	31	29	16	5
Zuidplas	15	7	32	27	15	4
Zwijndrecht	13	7	32	26	17	7

Bron: CBS, bevolking op 1 januari 2022. Bewerking: Mulier Instituut.

Tabel b2.2 Gemiddelde financiële welvaart (SES-WOA-score) van huishoudens per gemeente in Zuid-Holland, 2014 – 2019

Gemeente	Score
Alblasserdam	0,024
Albrandswaard	0,224
Alphen aan den Rijn	0,131
Barendrecht	0,227
Bodegraven-Reeuwijk	0,209
Brielle	0,162
Capelle aan den IJssel	-0,047
Delft	-0,252
Dordrecht	-0,175
Goeree-Overflakkee	-0,068
Gorinchem	0,096
Gouda	-0,029
's-Gravenhage	0,011
Hardinxveld-Giessendam	0,120
Hellevoetsluis	0,050
Hendrik-Ido-Ambacht	0,191
Hillegom	0,137
Hoeksche Waard	0,164
Kaag en Braassem	0,189
Katwijk	0,127
Krimpen aan den IJssel	0,059
Krimpenerwaard	0,120
Lansingerland	0,302
Leiden	-0,102
Leiderdorp	0,174
Leidschendam-Voorburg	0,088
Lisse	0,125
Maassluis	-0,038
Midden-Delfland	0,298
Molenlanden	0,180
Nieuwkoop	0,211

Gemeente	Score
Nissewaard	-0,033
Noordwijk	0,137
Oegstgeest	0,314
Papendrecht	0,081
Pijnacker-Nootdorp	0,300
Ridderkerk	-0,001
Rijswijk	-0,003
Rotterdam	-0,269
Schiedam	-0,145
Sliedrecht	0,014
Teylingen	0,234
Vlaardingen	-0,125
Voorschoten	0,232
Waddinxveen	0,118
Wassenaar	0,161
Westland	0,147
Westvoorne	0,206
Zoetermeer	0,041
Zoeterwoude	0,271
Zuidplas	0,185
Zwijndrecht	-0,040

Bron: CBS, 2022. Bewerking: Mulier Instituut.

Tabel b2.3 Gemiddelde financiële welvaart (SES-WOA-score) van huishoudens en spreidingsscores per wijk in de gemeenten Delft, Den Haag en Rotterdam, 2014 – 2019

Wijk	Aantal particuliere huishoudens	SES-WOA-score	Spreiding
Delft			
Wijk 11 Binnenstad	7 700	-0,189	0,997
Wijk 12 Vrijenban	5 200	-0,273	0,996
Wijk 13 Hof van Delft	7 400	-0,202	1,014
Wijk 14 Voordijkshoorn	5 400	0,083	0,922
Wijk 16 Delftse Hout	0	.	.
Wijk 22 Tanthof-West	3 800	0,034	0,859
Wijk 23 Tanthof-Oost	3 100	-0,079	0,906
Wijk 24 Voorhof	7 500	-0,430	0,978
Wijk 25 Buitenhof	6 900	-0,468	1,015
Wijk 26 Abtswoude	0	.	.
Wijk 27 Schieweg	600	0,174	0,866
Wijk 28 Wippolder	7 100	-0,479	0,973
Wijk 29 Ruiven	200	-0,217	1,008
Den Haag/'s-Gravenhage			
Wijk 01 Oostduinen	0	.	.
Wijk 02 Belgisch Park	4 000	0,072	0,924
Wijk 03 Westbroekpark en Duttendel	900	0,334	0,689
Wijk 04 Benoordenhout	6 400	0,442	0,629
Wijk 05 Archipelbuurt	3 200	0,238	0,830

Wijk	Aantal particuliere huishoudens	SES-WOA-score	Spreading
Wijk 06 Van Stolkpark en Scheveningse Bos	300	0,322	0,757
Wijk 07 Scheveningen	9 300	-0,058	0,947
Wijk 08 Duindorp	2 800	-0,222	0,951
Wijk 09 Geuzen- en Statenkwartier	6 300	0,235	0,820
Wijk 10 Zorgvliet	300	0,379	0,609
Wijk 11 Duinoord	4 000	0,232	0,842
Wijk 12 Bomen- en Bloemenbuurt	7 300	0,243	0,727
Wijk 13 Vogelwijk	2 000	0,616	0,458
Wijk 14 Bohemen en Meer en Bos	2 800	0,118	0,765
Wijk 15 Kijkduin en Ockenburgh	1 000	0,230	0,791
Wijk 16 Kraayenstein en Vroondaal	2 600	0,232	0,727
Wijk 17 Loosduinen	8 300	-0,098	0,890
Wijk 18 Waldeck	9 100	-0,159	0,890
Wijk 19 Vruchtenbuurt	4 500	0,336	0,672
Wijk 20 Valkenboskwartier	9 700	-0,095	0,953
Wijk 21 Regentessekwartier	7 400	-0,058	0,967
Wijk 22 Zeeheldenkwartier	6 600	-0,096	1,016
Wijk 23 Willemspark	1 000	0,199	0,806
Wijk 24 Haagse Bos	300	0,152	0,729
Wijk 25 Mariahoeve en Marlot	8 100	-0,221	0,977
Wijk 26 Bezuidenhout	9 400	0,049	0,969
Wijk 27 Stationsbuurt	7 000	-0,578	1,056
Wijk 28 Centrum	12 000	-0,248	1,061
Wijk 29 Schildersbuurt	13 100	-0,827	1,059
Wijk 30 Transvaalkwartier	6 800	-0,659	1,022
Wijk 31 Rustenburg en Oostbroek	9 000	-0,224	0,869
Wijk 32 Leyenburg	7 700	-0,059	0,807
Wijk 33 Bouwlust en Vrederust	13 400	-0,553	1,026
Wijk 34 Morgenstond	9 800	-0,532	1,049
Wijk 35 Zuiderpark	100	-0,747	0,803
Wijk 36 Moerwijk	10 700	-0,724	1,055
Wijk 37 Groente- en Fruitmarkt	2 100	-0,498	1,003
Wijk 38 Laakkwartier en Spoorwijk	20 500	-0,480	0,990
Wijk 39 Binckhorst	500	-0,109	0,986
Wijk 40 Wateringse Veld	7 900	0,174	0,839
Wijk 41 Hoornwijk	200	-0,810	1,285
Wijk 42 Ypenburg	9 900	0,192	0,869
Wijk 43 Forepark	100	.	.
Wijk 44 Leidschenveen	7 300	0,323	0,717
Rotterdam			
Rotterdam Centrum	20 200	-0,115	1,029
Delfshaven	38 200	-0,419	1,080
Overschie	8 400	-0,108	1,003
Noord	28 700	-0,175	1,044
Hillegersberg-Schiebroek	20 300	0,047	0,976

Wijk	Aantal particuliere huishoudens	SES-WOA-score	Spreading
Kralingen-Crooswijk	28 800	-0,330	1,088
Feijenoord	35 900	-0,520	1,088
IJsselmonde	28 600	-0,335	0,981
Pernis	2 200	0,061	0,726
Prins Alexander	45 700	-0,129	0,957
Charlois	34 100	-0,462	0,989
Hoogvliet	16 100	-0,185	0,905
Hoek van Holland	4 800	0,022	0,808
Rozenburg	5 700	-0,038	0,791

Bron: CBS, 2022. Bewerking: Mulier Instituut.

Tabel b2.4 Aandeel lichamelijke aandoeningen en beperkingen onder de inwoners van gemeenten Zuid-Holland in 2020, in procenten

Gemeente	Eén of meer langdurige aandoeningen	Functiebeperkingen Eén of meer lichamelijke beperkingen	Soort beperking Beperking in horen	Beperking in zien	Beperking in horen
Alblasserdam	34,3	17,1	5,5	7,0	11,5
Albrandswaard	31,2	11,9	3,6	4,5	6,2
Alphen aan den Rijn	34,1	12,6	4,0	4,9	7,1
Barendrecht	32,4	11,7	3,0	4,4	7,3
Bodegraven-Reeuwijk	30,6	12,0	4,7	3,9	8,0
Brielle	30,4	13,3	4,4	3,5	8,4
Capelle aan den IJssel	35,3	13,7	3,6	4,6	10,0
Delft	29,6	10,8	2,8	4,3	7,4
Dordrecht	34,8	16,0	4,7	5,6	10,2
Goeree-Overflakkee	31,0	13,0	3,7	3,9	8,4
Gorinchem	33,0	16,8	4,7	5,5	10,9
Gouda	35,0	14,1	4,0	4,5	9,6
's-Gravenhage	31,6	19,3	6,1	8,5	12,5
Hardinxveld-Giessendam	30,5	14,0	5,0	4,8	9,7
Hellevoetsluis	38,1	19,3	5,1	6,2	12,6
Hendrik-Ido-Ambacht	30,5	13,0	3,8	4,4	7,5
Hillegom	32,5	14,6	4,8	5,3	7,3
Hoeksche Waard	30,0	10,7	3,4	2,3	7,3
Kaag en Braassem	29,5	11,0	3,9	3,8	6,6
Katwijk	30,6	13,0	4,5	4,3	7,9
Krimpen aan den IJssel	32,0	14,9	5,6	3,8	9,9
Krimpenerwaard	30,2	11,1	3,2	3,3	7,2
Lansingerland	27,6	8,2	2,5	2,8	5,4
Leiden	31,7	10,6	3,4	3,6	6,6
Leiderdorp	31,1	13,8	4,0	6,2	9,1
Leidschendam-Voorburg	34,3	15,0	4,3	5,4	9,6
Lisse	30,1	12,3	4,2	3,6	7,7
Maassluis	34,2	17,3	4,1	6,4	10,5
Midden-Delfland	27,5	10,1	4,2	4,3	5,0

Gemeente	Eén of meer langdurige aandoeningen	Functiebeperkingen Eén of meer lichamelijke beperkingen	Soort beperking Beperking in horen	Beperking in zien	Beperking in horen
Molenlanden	29,6	11,3	4,2	3,8	7,1
Nieuwkoop	29,3	10,9	3,4	4,1	6,0
Nissewaard	35,5	17,8	5,1	5,5	12,3
Noordwijk	28,1	11,9	4,0	4,7	8,1
Oegstgeest	32,6	8,6	2,2	3,0	6,2
Papendrecht	32,8	14,2	5,1	5,4	8,4
Pijnacker-Nootdorp	31,6	11,4	2,3	4,4	7,1
Ridderkerk	34,9	13,7	3,6	5,0	8,7
Rijswijk	34,6	17,1	4,3	6,8	12,0
Rotterdam	31,7	18,4	5,2	8,2	12,2
Schiedam	31,4	18,2	5,4	8,1	11,7
Sliedrecht	34,7	15,4	4,0	5,0	10,7
Teylingen	30,3	9,4	4,4	2,5	4,6
Vlaardingen	31,7	14,9	3,8	5,5	10,4
Voorschoten	33,2	10,4	3,1	3,2	7,3
Waddinxveen	33,7	13,3	4,1	3,8	8,7
Wassenaar	33,1	13,7	3,9	5,9	8,4
Westland	29,9	12,5	4,0	3,9	7,8
Westvoorne	34,1	14,9	3,0	5,1	9,3
Zoetermeer	35,9	17,2	5,3	6,9	10,4
Zoeterwoude	28,2	10,9	3,5	4,8	5,5
Zuidplas	30,7	12,4	5,7	4,8	6,5
Zwijndrecht	34,4	15,0	4,2	5,1	10,2

Bron: CBS, Gezondheidsmonitor Volwassenen en Ouderen 2020. Bewerking: Mulier Instituut.

Bijlage 3 Cijfers sport- en beweegdeelname Zuid-Holland op gemeenteniveau

Tabel b3.1 Percentage inwoners dat voldoet aan de beweegrichtlijnen en percentage inwoners dat wekelijks sport in gemeenten Zuid-Holland, in 2020

Gemeente	Inwoners dat voldoet aan de beweegrichtlijnen	Wekelijkse sporters
Alblasserdam	43	40
Albrandswaard	47	57
Alphen aan den Rijn	49	50
Barendrecht	40	52
Bodegraven-Reeuwijk	48	50
Brielle	45	49
Capelle aan den IJssel	43	50
Delft	54	58
Dordrecht	48	47
Goeree-Overflakkee	42	41
Gorinchem	46	47
Gouda	52	51
Hardinxveld-Giessendam	44	42
Hellevoetsluis	39	40
Hendrik-Ido-Ambacht	42	52
Hillegom	47	51
Hoeksche Waard	46	47
Kaag en Braassem	48	53
Katwijk	53	44
Krimpen aan den IJssel	39	42
Krimpenerwaard	47	48
Lansingerland	51	57
Leiden	56	58
Leiderdorp	50	52
Leidschendam-Voorburg	48	54
Lisse	47	51
Maassluis	40	46
Midden-Delfland	54	57
Molenlanden	48	45
Nieuwkoop	45	54
Nissewaard	41	42
Noordwijk	53	56
Oegstgeest	54	59
Papendrecht	43	46
Pijnacker-Nootdorp	50	57
Ridderkerk	38	41
Rijswijk	45	47
Rotterdam	46	50
Schiedam	43	47
's-Gravenhage	50	50
Sliedrecht	43	40

Gemeente	Inwoners dat voldoet aan de beweegrichtlijnen	Wekelijkse sporters
Teylingen	50	57
Vlaardingen	45	45
Voorschoten	56	58
Waddinxveen	49	47
Wassenaar	53	56
Westland	51	55
Westvoorne	46	49
Zoetermeer	44	47
Zoeterwoude	55	55
Zuidplas	42	52
Zwijndrecht	41	42

Bron: GGD'en, CBS en RIVM, Gezondheidsmonitor, 2020. Bewerking: Mulier Instituut.

Bijlage 4 Scores beweegvriendelijkheid op gemeenteniveau

Tabel b4.1 Scores van de Zuid-Hollandse gemeenten op de kernindicator beweegvriendelijke omgeving en de verschillende deelindicatoren, 2020

Gemeente	Deelindicator groen-blauw	Deelindicator accommodaties	Deelindicator speelplekken	Deelindicator Voorzieningen	Kernindicator compleet	Kernindicator totaal
Alblasserdam	60	58	99	56	68	68
Albrandswaard	72	61	92	44	67	67
Alphen aan den Rijn	70	60	95	56	70	70
Barendrecht	75	68	99	44	72	72
Bodegraven-Reeuwijk	71	61	91	37	65	65
Brielle	79	54	12	26	43	43
Capelle aan den IJssel	81	69	99	67	79	79
Delft	72	68	89	78	77	77
Den Haag	51	77	21	81	58	58
Dordrecht	64	63	98	70	74	74
Goeree-Overflakkee	54	46	20	33	38	38
Gorinchem	74	57	99	70	75	75
Gouda	73	65	99	74	78	78
Hardinxveld-Giessendam	60	48	90	56	63	63
Hellevoetsluis	79	69		37		62
Hendrik-Ido-Ambacht	66	77	100	56	75	75
Hillegom	51	42	19	63	44	44
Hoeksche Waard	59	57		41		52
Kaag en Braassem	76	60	85	37	65	65
Katwijk	60	71	74	70	69	69
Krimpen aan den IJssel	74	69		56		66
Krimpenerwaard	71	64	17	30	46	46
Lansingerland	80	60	96	48	71	71
Leiden	71	75	99	70	79	79
Leiderdorp	76	73	99	63	78	78
Leidschendam-Voorburg	69	74	98	70	78	78
Lisse	45	53		59		52
Maassluis	70	64	100	59	73	73
Midden-Delfland	66	70	94	56	72	72
Molenlanden	82	40	5	37	41	41
Nieuwkoop	78	59		30		56
Nissewaard	75	63	22	52	53	53
Noordwijk	47	73	46	59	56	56

Gemeente	Deelindicator groen-blauw	Deelindicator accommodaties	Deelindicator speelplekken	Deelindicator Voorzieningen	Kernindicator compleet	Kernindicator totaal
Oegstgeest	67	66	46	67	62	62
Papendrecht	71	76	100	67	78	78
Pijnacker- Nootdorp	73	60	33	37	51	51
Ridderkerk	70	63	98	63	74	74
Rijswijk	69	75	99	74	79	79
Rotterdam	63	74	99	78	78	78
Schiedam	65	65	97	78	76	76
Sliedrecht	65	48		59		57
Teylingen	49	63	35	67	53	53
Vlaardingen	75	70	100	70	79	79
Voorschoten	75	65	99	63	75	75
Waddinxveen	76	78	40	59	63	63
Wassenaar	63	60	78	48	62	62
Westland	37	68	4	48	39	39
Westvoorne	58	51	71	22	51	51
Zoetermeer	74	66	98	63	75	75
Zoeterwoude	78	59	96	44	69	69
Zuidplas	65	62	94	44	66	66
Zwijndrecht	70	58	12	70	53	53

Bron: Gemeentekaart 2020, Centraal Bureau voor de Statistiek. Bewerking: Mulier Instituut.

Bijlage 5 Scores sociale veiligheid op gemeenteniveau

Tabel b5.1: Rapportcijfers leefbaarheid en componenten van leefbaarheid per gemeente in Zuid-Holland

Gemeente	Fysieke voorzieningen - schaalscore	Sociale cohesie - schaalscore	Rapportcijfer leefbaarheid woonbuurt
Alphen aan den Rijn	6,5	6,5	7,6
Delft	6,7	5,9	7,4
Den Haag	6,6	5,7	7,2
Dordrecht	6,4	6,2	7,4
Gouda	6,3	6,3	7,4
Hoeksche Waard	6,3	6,9	7,9
Leiden	6,8	6,1	7,5
Leidschendam-Voorburg	7,0	6,4	7,7
Nissewaard	6,1	6,0	7,2
Rotterdam	6,2	5,7	7,0
Schiedam	6,1	5,6	6,9
Vlaardingen	6,3	5,9	7,1
Westland	6,3	6,7	7,7
Zoetermeer	6,5	6,1	7,5

Bron: Centraal Bureau voor de Statistiek, 2022. Bewerking: Mulier Instituut.

Tabel b5.2: Aandeel inwoners (%) per gemeente in Zuid-Holland dat zich weleens of vaak onveilig voelt in de buurt

Gemeente	Voelt zich weleens onveilig in buurt	Voelt zich vaak onveilig in buurt
Alphen aan den Rijn	11,5	1,5
Delft	14,2	1,8
Den Haag	16,1	3,7
Dordrecht	21,0	4,1
Gouda	24,2	5,0
Hoeksche Waard	4,9	0,8
Leiden	15,5	1,4
Leidschendam-Voorburg	12,5	2,0
Nissewaard	14,9	1,8
Rotterdam	26,8	4,5
Schiedam	25,4	5,8
Vlaardingen	25,1	4,0
Westland	10,7	0,9
Zoetermeer	15,5	2,8

Bron: Centraal Bureau voor de Statistiek, 2022. Bewerking: Mulier Instituut.

Bijlage 6 Bijdrage van een beweegvriendelijk Zuid-Holland aan provinciaal omgevingsbeleid

Indicatieve (potentiële) bijdrage van een beweegvriendelijk Zuid-Holland aan provinciaal omgevingsbeleid										
Maatschappelijke effecten										
	Beleven / Welzijn				Benutten / Welvaart			Beschermen / Gezonde en volhoudbare leefomgeving		
Ambities Zie	1. Gezondheid (actief)	2. Verblijfs-kwaliteit	3. Welzijn (waaronder sociale veiligheid)	4. Participatie (en zelf-redzaamheid)	5. Bereikbaarheid	6. Economie	7. Ruimte (beter benutten)	8. Gezondheid (passief: schoon en stil / sparen emissies)	9. Veiligheid (verkeer)	10. Sparen Ruimte, Energie en Materie
A. Bereikbaarheid										
B. Energietransitie										
C. Economie										
D. Natuur / landschap										
E. Wonen / ruimte										
F. Gezond en veilig										
Andere opgaven:										
G. Klimaatadaptatie										

Legenda

Verwacht effect	
	Groot positief / ++
	Beperkt positief / +
	Geen (significant) effect
	Beperkt negatief / -
	Groot negatief / - -

Bron: Provincie Zuid-Holland, z.d.a., Bijdrage Beweegvriendelijk Zuid-Holland aan de opgaven [intern document]. Bewerking: Mulier Instituut.

COLOFON

Dit is een uitgave van de provincie Zuid-Holland.

Maart 2023

Provincie Zuid-Holland

Postbus 90602

2509 LP Den Haag

Email: kenniszuidholland@pzh.nl

Website: www.zuid-holland.nl

Kijk voor de meest actuele informatie op:

[https://www.zuid-holland.nl/onderwerpen/
economie/circulaire-economie/](https://www.zuid-holland.nl/onderwerpen/economie/circulaire-economie/)

Opdrachtgever

Kennis Zuid-Holland

Samenstelling en onderzoek

Mulier Instituut (Mark Noordzij en Robin Rauws)

Molster Stedenbouw (Annemieke Molster)

CROW (Emile Oostenbrink)

Eindredactie

Mulier Instituut

Illustraties

Gulden Bodem

