

Fietsen is gezond, toch?



Ron Hendriks

De bewijzen zijn overweldigend. Fietsen is gezond, daar twijfelt niemand meer aan. Alleen van de integratie van mobiliteitsbeleid en de gezondheidszorg komt in de praktijk nog weinig terecht.

Over de relatie fiets en gezondheid zijn talloze nota's geschreven. Daarin wordt meestal de nadruk gelegd op de voordelen van fietsen voor aandoeningen als obesitas, stress, depressie, diabetes, hartkwalen en zelfs kanker. Die fiets pas ook perfect bij de nieuwe beweegrichtlijnen van de Gezondheidsraad, die stelt dat volwassenen minstens vijf dagen per week minstens een half uur per dag matig intensief moeten bewegen, zoals fietsen. Nieuw is de aanbeveling om min-

stens tweemaal per week spier- en botversterkende activiteiten te ondernemen, voor ouderen gecombineerd met balansoefeningen. Dat vermindert onder meer de kans op (heup)fracturen. Als voorbeeld noemt de Gezondheidsraad fietsen als mogelijke duurzaam activiteit.

Ander onderzoek probeert op basis van deze wetenschap te becijferen wat dit aan economisch voordeel oplevert. Dat

Spitsfietsen is een Beter Benutten project, dat naast bereikbaarheid nu ook het etiket 'gezondheid' meekrijgt.



De gezondheidswinst van fiets snelwegen (in Vlaanderen) bedraagt minimaal het dubbele van de investeringskosten.



In Zwolle werd de Burendag aangegrepen om ook het fietsen te stimuleren.

levert dan bijvoorbeeld op dat de gezondheidswinst van fiets snelwegen (in Vlaanderen) minimaal het dubbele oplevert van de investeringskosten, maar waarschijnlijk zelfs nog veel meer. Of dat werknemers die de fiets pakken gemiddeld een dag per jaar minder verzuimen en dat scheelt jaarlijks een paar honderd euro per persoon.

En zonder uitzondering luidt de conclusie dat investeren in de fiets door de aanleg van betere voorzieningen, het belonen van werknemers, communicatiecampagnes en het afremmen van het auto gebruik erg lonend zijn.

Voorbeelden waar dit daadwerkelijk heeft geleid tot meer samenwerking tussen de afdeling mobiliteit en de afdeling gezondheidszorg zijn echter schaars.

GGD

De gemeentelijke gezondheidszorg is - meestal in een ander gebouw dan de afdeling mobiliteit - ondergebracht bij de GGD. Daarvan zijn er 25 in ons land. Ze hebben de (wettelijke) taak het bewaken, beschermen en bevorderen van de gezondheid. Daaronder vallen onder meer de jeugdgezondheidszorg en gezondheidsvoorlichting.

De Gezondheidsploeg van de Tour de Force bracht onlangs een brochure uit met tips voor GGD's en gemeenten om de fiets meer te integreren in gezondheidsprogramma's. De Tour de Force beveelt de GGD's en gemeenten aan om als

eerste stap aan te sluiten bij bestaande fietsprojecten. Als voorbeeld noemt men schoolprojecten als 'Den Haag op de fiets' en 'Fietsen op Zuid' of projecten gericht op forenzen 'Op Fietse naar Werk' en 'Rij 2op5'.

Zwolle Gezonde Stad

Hier en daar begint dat schoorvoetend op gang te komen. Bijvoorbeeld in Zwolle. Ina van Oostenbrugge van de GGD IJsselland is programmamanager van 'Zwolle Gezonde Stad'. Een 'beweging' noemt men het zelf, die organisaties verbindt die op een of andere manier bezig zijn met het bevorderen van een gezonde leefstijl. Naast de gemeente en de GGD zijn dat bijvoorbeeld Hogeschool Windesheim en private partijen zoals de Rabobank en PEC Zwolle.

Het project begon een paar jaar geleden met als doel overgewicht onder jongeren terug te dringen. Later kwam daar de gezondheid van senioren bij, met de nadruk op gezonde voeding, voldoende beweging en alcoholpreventie. Binnen het netwerk van organisaties worden afspraken gemaakt dat iedereen binnen de eigen programma's iets doet met een gezonde leefstijl. Daarnaast haakten ook enkele private partijen aan, die overigens niet allemaal echt de handen uit de mouwen steken, zo valt op te maken uit de woorden van Van Oostenbrugge. 'Bij Beter Benutten projecten zie je dat de samenwerking met private partijen beter loopt.'



De Omgevingswet geeft volgens deskundigen gezondheid meer dan nu een centrale plaats in het ruimtelijk en milieubeleid.

Beter Benutten

Van Oostenbrugge refereert onder andere aan acties als SpitsFietsen. Voor elke gemaakte fietsrit in de spits ontvangt de deelnemer een beloning. De beloning is hoger naarmate de fietsafstand groter is.

Beter Benutten is er vooral op gericht om de bereikbaarheid te verbeteren, ofwel autokilometers om te zetten in ov- of fietskilometers. Steeds vaker wordt daarbij echter het gezondheidsargument ingezet om forenzen over de streek te trekken om te gaan fietsen. Dat vanuit de wetenschap dat gezondheid voor veel forenzen de belangrijkste reden is om de overstap te maken.

Dat gaf ook inspiratie om de banden tussen Zwolle Gezonde Stad en de fietsambtenaren op het stadhuis aan te halen toen die laatsten aan de slag gingen met een Zwolse Fietsweek met allerlei activiteiten rond de fiets. Van Oostenbrugge: 'Dat was eigenlijk ook een logische stap, want de netwerkpartners zijn degenen die het beste contact hebben met de doelgroep. Hetzelfde geldt voor bijvoorbeeld de Stichting Traverse (welzijnswerk) en WijZ (welzijnswerk gericht op ouderen). Ook werd er contact gelegd met de Burendag en met Stoptober (stoppen met roken campagne). Want er ligt natuurlijk een verband tussen roken, longcapaciteit en een gezonde leefstijl met fietsen.'

Rijkswaterstaat heeft Fiets en gezondheid inmiddels op de agenda staan. De ruimte langs kanaaloevers leent zich bijvoorbeeld goed voor het maken van een prettige route voor langzaam verkeer.



Studie Gezond Ontwerp Rijkswaterstaat Wilhelminakanaal, bron: marco.broekman

Ministerie VWS

Wie op de website van het ministerie van VWS als trefwoord 'fiets' intikt zal weinig concrete informatie aantreffen. Meestal wordt men doorverwezen naar het Nederlands Instituut voor Sport en Beweging, dat zich voornamelijk bezighoudt met bewegen dóór sporten. Of naar de website loketgezondleven.nl van RIVM (RIVM Centrum Gezond Leven). Het jaaroverzicht 2016 van dat Centrum wordt weliswaar opgesierd met een vrolijk fietssende familie op de omslag, maar binnenin gaat het daar niet over. Wel vinden we op deze en andere websites waar VWS bij betrokken is uitleg over het feit dat bewegen en fietsen goed is voor de gezondheid. Soms voorzien van praktisch tips hoe je daarmee kunt

omgaan, zoals het aanleggen van goede fietsvoorzieningen, stallingen en schoolroutes. Maar daar zal de gemiddelde verkeerskundige niet van opkijken. Als we navraag doen bij het ministerie zelf, meldt een woordvoerder dat men nog bezig is met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat om helder te krijgen wat een eventuele bijdrage kan zijn die VWS kan leveren aan de Agenda Fiets van de Tour de Force. Kennelijk bestaat daarover nog geen duidelijkheid. Wellicht gloort er toch enige hoop aan de horizon. Er ligt een subsidieregeling Preventiecoalities, maar die gaat alleen over het opzetten van samenwerking tussen zorgverzekeraars en gemeenten op het gebied van preventieactiviteiten. Staats-

secretaris Paul Blokhuis van VWS werkt ondertussen aan een Preventieakkoord met dezelfde doelstelling. Maar integratie van de verschillende beleidsvelden heeft dus nog een lange weg te gaan.



Dat leidde er onder meer toe dat op de wijkboerderijen met activiteiten in het kader van Burendag nu ook fietstochten door de stad werden georganiseerd die bijvoorbeeld langs nieuwe fietsstraten of fietsenstallingen liepen. Om zo te laten zien dat Zwolle een echte fietsstad aan het worden is. Al met al geeft zo'n Fietsweek een ontzettende boost wat je onder andere kunt zien aan het aantal deelnemers aan de fietstochten.'

Maar een dergelijke samenwerking kan nog tot meer leiden. 'In het verleden hebben we als Zwolle Gezonde Stad analyses gedaan van schoolroutes in een aandachtswijk. Dat leidde uiteindelijk ertoe dat kindvriendelijke routes werden geïntroduceerd, inclusief een veilige oversteekplek. Dat werd gefinancierd vanuit het mobiliteitsbudget van de gemeente.'

Omgevingswet

De GGD is als adviseur betrokken bij meer mobiliteitsprojecten. Bijvoorbeeld als het gaat om fijnstof. En in het kader van de Omgevingswet moeten GGD's ook gaan adviseren over ruimtelijke plannen die invloed kunnen hebben op de gezondheid en veiligheid.

Invoering van de Omgevingswet laat nog een paar jaar op zich wachten, maar in Zwolle werpt de wet zijn schaduw enigszins vooruit. Ina van Oostenbrugge: 'Gezondheid en participatie in de Omgevingswet plaatsen het thema meer op de voorgrond. Er is nu al vaker een beroep gedaan op de GGD rondom de Omgevingswet dan voorheen. Het heeft het gesprek meer op gang gebracht.' Maar Van Oostenbrugge wil de zaken niet mooier maken dan ze zijn. 'We zitten nog heel erg in de beginfase.'

Biedt de Omgevingswet inderdaad nieuwe aanknopingspunten om fietsen en gezondheid aan elkaar te koppelen? Specialist Omgevingswet van ingenieurs- en adviesbureau Antea Group Tim Artz: 'Volmondig ja! De Omgevingswet geeft gezondheid, meer dan het nu nog is gepositioneerd, een centrale plaats in het ruimtelijk en milieubeleid. Met de Omgevingswet is het een stuk makkelijker hier flexibel mee om te gaan en meer specifieke regels te stellen. Je ziet bijvoorbeeld dat een stad als Amsterdam gezondheid heel



D66 en GroenLinks zien voordelen van de fiets voor de gezondheid

De verkiezingen zijn inmiddels een tijdje achter de rug en het kabinet is aan de slag op basis van een Regeerakkoord. Voorafgaand aan de verkiezingen vergeleek de Fietzersbond 13 verkiezingsprogramma's op fietsvriendelijkheid.

D66 en GroenLinks hadden de meeste aandacht voor fietsers. Ook de ChristenUnie, de Partij van de Arbeid en de Partij voor de Dieren scoren bovengemiddeld in de programmavergelijking van de Fietzersbond.

D66 ging het verst als het gaat om fiets en gezondheid. De partij pleitte onder meer voor gebruik van de fiets als onderdeel van gezond bewegen in de openbare ruimte. 'Denk aan het aanleggen, verlichten en verzorgen van fiets-, wandel-, skeeler- en ruiterspaden, maar ook skateplekken, basketbalpleintjes en plekken

voor bootcamps. De gezondheids- en welzijnsbaten van deze investeringen wegen ruimschoots op tegen de kosten. Ook al ziet de lokale overheid de baten slechts indirect terug in haar eigen begroting.'

GroenLinks stelt kort en bondig dat de

fiets 'een expliciet onderdeel wordt van het gezondheidsbeleid.'

Zowel de VVD als de ChristenUnie hebben de fiets op de omslag gezet. Men legt echter niet de relatie tussen fiets en gezondheid. In het Regeerakkoord is niets terug te vinden over dit thema.



nauw koppelt aan bewegen - het beleid heet daar ook: de beweeglogica. Een voorbeeld is Haven-Stad. Hier krijgt gezondheid een centrale plaats en er is hier heel veel aandacht voor de fiets. De auto komt zelfs op de laatste plaats.'

Ook Utrecht heeft al wat geoefend. Men bracht een Omgevingsvisie 1.0 uit, waarin vastgelegd is dat adviseurs gezondheid van de gemeente meedenken in ruimtelijke plannen over de kwaliteit van de woon- en leefomgeving en over de rol van de fiets daarin. Maar de Utrechtse omgevingsvisie is vooral een bundeling van bestaande plannen, er is nog geen sprake van nieuw beleid.

Beweegvriendelijke buurt

Ook volgens prof. Jantine Schuit, gezondheidswetenschapper aan de Tilburg School of Social and Behavioral Sciences, biedt de Omgevingswet concrete aanknopingspunten om omgeving, fiets en gezondheid te verbinden. 'De Omgevingswet biedt mogelijkheden om de buurt beweegvriendelijker te maken. De kern is namelijk dat de verandering in de fysieke omgeving door de Omgevingswet integraler kan worden opgepakt - meer samenhang tussen milieu, veiligheid, ruimtelijke ordening en leefomgeving - en dat je burgers beter kan betrekken bij de planvorming.' Dat laatste zou voor Schuit een eerste stap moeten zijn voor fietsbeleids-

mensen die ermee aan de slag willen. 'Zij zijn degenen die aan moeten geven wat het meest belangrijk is. Dus niet van achter het bureau gaan bedenken wat we moeten doen. Uit onderzoek blijkt namelijk dat het vaak nog niet eens de fysieke omgeving is, maar vooral de sociale omgeving - sociale cohesie, sociale veiligheid - die bepalend is of mensen wel of niet de fiets pakken.'

Syb Tjepkema van de Tour de Force ziet in de Omgevingswet eveneens aanknopingspunten voor nieuw fietsbeleid waarbij de traditionele drempels tussen de vakdisciplines verkeer/RO worden geslecht. Er is zelfs een apart project voor opgezet om de mogelijkheden die de Omgevingswet biedt om gunstige voorwaarden te scheppen voor meer fietsgebruik in steden te onderzoeken. Liefst ziet Tjepkema dat er ontwerp-niveaus voor fiets en voetganger worden vastgesteld. Die moeten dan uiteindelijk leiden tot concrete handvaten en tools voor verkeersprofessionals en specialisten op het gebied van gezondheid, RO en stedenbouw.

Als je daarmee aan de gang wilt gaan als fietsbeleidsmedewerker, wat zou de eerste stap kunnen zijn? Tim Artz van Antea: 'De eerste stap is volgens mij het verbinden van diverse sectoren die nu nog veelal separaat van elkaar werken. Dus bijvoorbeeld het verbinden van ruimtelijke ordening met het sociaal domein (waar gezondheidsbeleid vaak onder valt) en de GGD. De fiets is een mooi verbindend thema.'



In het kader van Burendag werden fietstochten door de stad georganiseerd die bijvoorbeeld langs nieuwe fietsstraten of fietsenstallingen liepen.

Ziektekostenverzekeraars nog aan de zijlijn

In de gezondheidszorg vormen de ziektekostenverzekeraars een belangrijke partij. 'Tegen de achtergrond dat Nederland vergrijsd en de kosten voor met name zorgverzekeraars en gemeenten oplopen, is het een maatschappelijke opgave om aan preventie te doen binnen de gezondheidszorg.' Dat schreef bureau Berenschot in een rapport waarin alternatieve financieringsbronnen voor fietsbeleid werden gezocht. Een kleine rondvraag onder de ziekenkostenverzekeraars leert echter dat die gedachte nog niet overal heeft postgevat. Achmea - waaronder een paar zorgkostenverzekeraars vallen - verwijst ons door naar de grootste, het Zilveren Kruis. 'Uiteraard stimuleren wij mensen op verschillende manier tot bewegen, gezond eten en voldoende slaap. Zilveren Kruis is niet betrokken bij specifieke fietsprojecten', zo laat een woordvoerder weten.

Verzekeraar Interpolis (onder andere autoverzekeringen en zorgverzekeringen) steekt geld in verkeersveiligheid, onder het motto dat minder verkeersongevallen ook minder schade betekent. Samen met VVN richt men zich vooral op de automobilist, maar ook doet men een experiment onder 11 basisscholen en 600 leerlingen met een virtual reality app waarmee jonge kinderen worden voorbereid op deelname aan het verkeer. En samen met de gemeente Tilburg brengt men verkeersgebieden in kaart die qua veiligheid verbeterd kunnen worden.

Zorgverzekeraar Menzis lijkt de enige verzekeraar die de fiets enigszins serieus neemt. Ze lanceerden onlangs een Samen-Gezond-platform rond een app met een speciale optie om bewegen te stimuleren. Daartoe heeft de app koppelingen met Strava en Runkeeper. Activiteiten worden in Samen-Gezond gebruikt om een fitscore te berekenen én om punten te verzamelen. Die kunnen ingeruild worden in een webshop waar weer veel artikelen te vinden zijn die met fietsen te maken hebben, zoals een fietscomputer of lampenset. Menzis is al een paar jaar bezig met een concept waarbij mensen beloond worden bij een gezonde leefstijl. Men claimt dat daar in 2017 783.00 mensen aan deelnamen (de nieuwe app is tot november zo'n 5000 keer gedownload), maar of en hoe die (meer) zijn gaan fietsen is niet bekend. Nu Strava is toegevoegd hoopt men daar wel meer inzicht in te krijgen.

Ziektekostenverzekeraar Menzis zet een app in om mensen ertoe te verleiden meer te gaan bewegen.

