

Smoezenboek

van bezwaren

naar beweegkansen

Beweegalliantie

November 2026

Inhoudsopgave

Inleiding 3

1/ Financieel: "Het kost te veel geld" 5

2/ Inwoners en participatie: "Inwoners zitten hier niet op te wachten" 8

3/ Verkeerde waarden: "Het past niet in onze KPI's" 10

4/ Schaarse ruimte: "Er is geen ruimte" 13

5/ Wetenschappelijk bewijs: "Er is geen bewijs dat dit werkt" 15

6/ Politiek en besluitvorming: "Dit is politiek niet haalbaar" 18

Bijlage 1: Selectie van genoemde smoezen naar aanleiding van socialmediapost 22

Bijlage 2: Samenvatting interview Frank Schmitz 24

Bijlage 3: Samenvatting interview Martien Das 25

Inleiding

In plannen, overleggen en besluitvorming sneuvelt de ambitie voor een beweegvriendelijke leefomgeving vaak op bekende bezwaren: te duur, te weinig ruimte, te weinig bewijs, te weinig draagvlak of politiek ingewikkeld. Dit stuk helpt beleidsmakers, professionals en partners om die smoezen te herkennen, de legitieme zorg erachter serieus te nemen én direct laten zien wat je kunt doen.

Kortom:

Ga het maar doen, no excuses.

Doel van het smoezenboek

- Veelvoorkomende bezwaren rond bewegen, sport, publieke ruimte en preventie zichtbaar maken.
- Professionals helpen om sneller en scherper te reageren op terugkerende argumenten.
- Bezwaren vertalen naar kansen voor samenwerking, financiering, participatie en politieke agendering.
- Een gedeelde taal ontwikkelen voor iedereen die werkt aan meer bewegen in het dagelijks leven.

Leeswijzer: zo gebruik je dit smoezenboek

Gebruik eerst de categorietabel om het type bezwaar te herkennen. Kies daarna de bijbehorende uitgewerkte smoes en gebruik de vaste opbouw om het gesprek te kantelen: erken de zorg, verbreed het perspectief, geef een concrete repliek en sluit af met een praktijkvoorbeeld dat laat zien dat handelen mogelijk is.

Vaste werkwijze per smoes

Onderdeel	Vraag
De smoes	Wat wordt er letterlijk gezegd?
Wat zit erachter?	Welke zorg, waarde of beperking schuilt achter het bezwaar?
Waarom klopt dit maar deels?	Welke aanname is te smal, te kortetermijngericht of onvolledig?
Antwoordrichting	Welke inhoudelijke lijn helpt om het bezwaar te kantelen?
Praktische repliek	Welke korte zin kun je gebruiken in gesprek, overleg of besluitvorming?
Praktijkvoorbeeld	Welk artikel, voorbeeld, beeld of citaat laat zien: dit kán al, dus ga het doen?

Overzicht van categorieën

Categorie	Typische smoezen	Kernantwoord	Praktijkvoorbeeld/ verwijzing
1. Financieel	*"Te duur."* *"Geen budget."* *"Preventie betaalt niet terug."*	Combineer met bestaande opgaven en financier breder dan sport.	BVO als meekoppelkans bij groen, mobiliteit en gebiedsontwikkeling. Zie: KCSB
2. Inwoners/participatie	*"Inwoners willen dit niet."* *"Altijd weerstand."*	Ontwerp mét inwoners en maak waarden/dilemma's zichtbaar.	PWE laat inwoners keuzes maken binnen echte beperkingen. Zie: Populytics
3. Verkeerde waarden	*"Geen harde resultaten."* *"Past niet in KPI's."*	Verbreed de meetlat met gezondheid, ontmoeting en dagelijks gebruik.	De oude meetlat mist waarden als veiligheid, groen en vogels horen fluiten. Zie: Ruimte voor Bewegen
4. Schaarse ruimte	*"Geen ruimte."* *"Wonen/verkeer gaan voor."*	Gebruik bestaande ruimte multifunctioneel en uitnodigend.	Routes, pleinen, schoolzones en groen slimmer programmeren. Zie: Bouwstenen BVO
5. Wetenschappelijk bewijs	*"Geen bewijs."* *"Wat levert het op?"*	Gebruik bewijs als startpunt; wacht niet op perfect bewijs.	RIVM-vuistregels geven houvast voor ruimte, nabijheid en toegankelijkheid. Zie: RIVM
6. Politiek/ besluitvorming	*"Politiek niet haalbaar."* *"Niemand eigenaar."*	Koppel bewegen aan urgente bestuurlijke dossiers.	Vertaal winst per portefeuille: gezondheid, ruimte, jeugd, mobiliteit en sociale samenhang. Zie: Vincent Luyendijk

1/ Financieel:
"Het kost te veel geld"

De smoes

Het klinkt logisch, zeker wanneer budgetten onder druk staan. Toch wordt bewegen dan vaak te smal bekeken: als losse sportinvestering, extra voorziening of kostenpost, in plaats van als onderdeel van bestaande maatschappelijke opgaven.

Wat zit erachter?

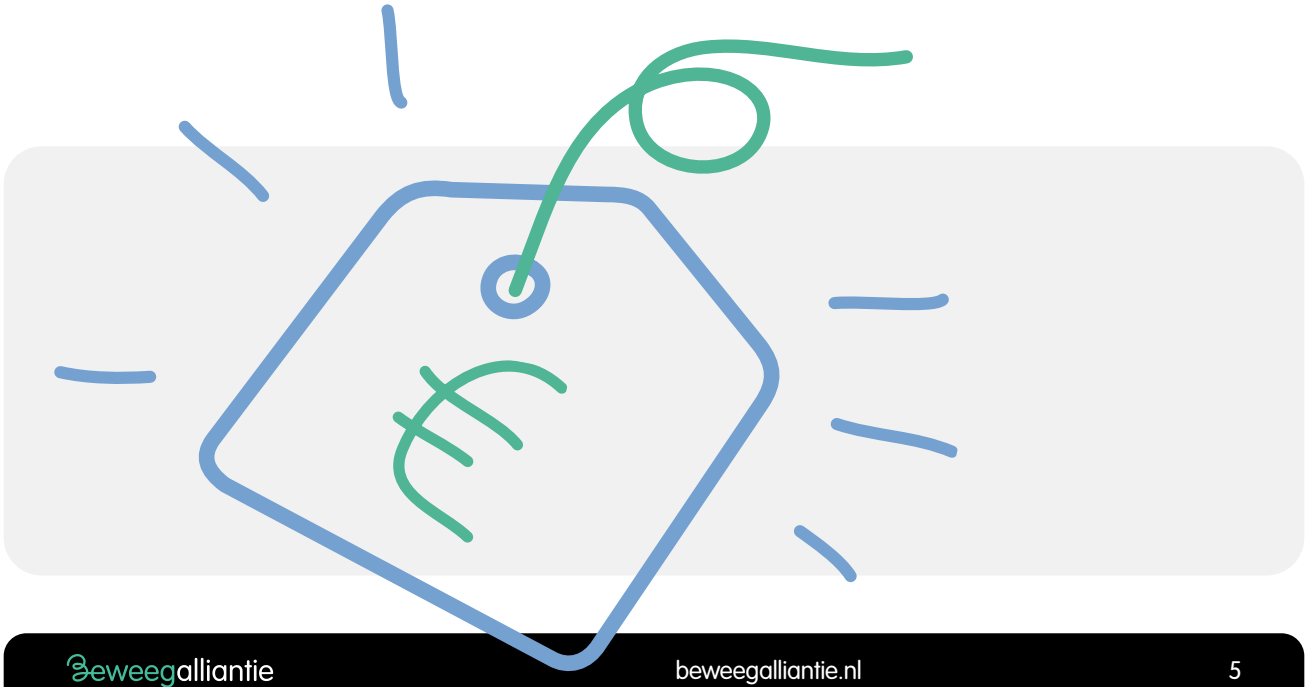
- Budgetdruk en angst voor beheerlasten.
- Sportbudget is te smal voor de maatschappelijke baten.
- Kosten en opbrengsten vallen vaak bij verschillende domeinen.

Waarom klopt dit maar deels?

Bewegen hoeft geen los project te zijn. De kans zit in koppelen aan investeringen die al lopen: straten, groen, schoolpleinen, mobiliteit, gebiedsontwikkeling of wijkprogramma's.

Antwoordrichting

- **Werk met werk combineren:** haak aan op lopende investeringen.
- **Betaal breder dan sport:** koppel aan gezondheid, ruimte, mobiliteit, onderwijs en welzijn.
- **Maak niet-investeren zichtbaar:** benoem zorgdruk, inactiviteit en leefbaarheidsverlies.



Praktische replieken

- *"Het is duur als los sportproject; goedkoper als onderdeel van werk dat toch al gebeurt."*
- *"Waarom alleen sport laten betalen als de baten breder landen?"*
- *"De vraag is ook: wat kost het als we niets doen?"*

Aanvulling uit interview Frank Schmitz — structureel financieren

Reserveer bij aanleg direct middelen voor beheer, onderhoud, programmering en vervanging. Een eenmalige investering zonder structurele dekking levert na enkele jaren een voorziening op die niet goed wordt gebruikt, onderhouden of vervangen. Neem beweegvoorzieningen daarom op in de gemeentelijke beheer- en kapitaalgoederensystematiek. **Zijn praktische repliek:** *"Als we alleen de aanleg betalen, verschuiven we het probleem naar beheer en vervanging; laten we de volledige levenscyclus nu begroten."*

Praktijkvoorbeelden

Lage Weide, Utrecht

Op bedrijventerrein Lage Weide wordt bewegen gekoppeld aan vergroening, mobiliteit, bereikbaarheid en vitaliteit. Ondernemers, parkmanagement en gemeente werken met wandelroutes, lunchwandelingen, wandelend vergaderen en betere buitenverblijfsplekken. Het bedrijventerrein beslaat 308 hectare en telt 900 bedrijven en ruim 19.000 werknemers.

De les: Wacht niet op apart sportbudget; haak aan op lopende gebiedsopgaven en laat buiten zien dat er iets verandert.

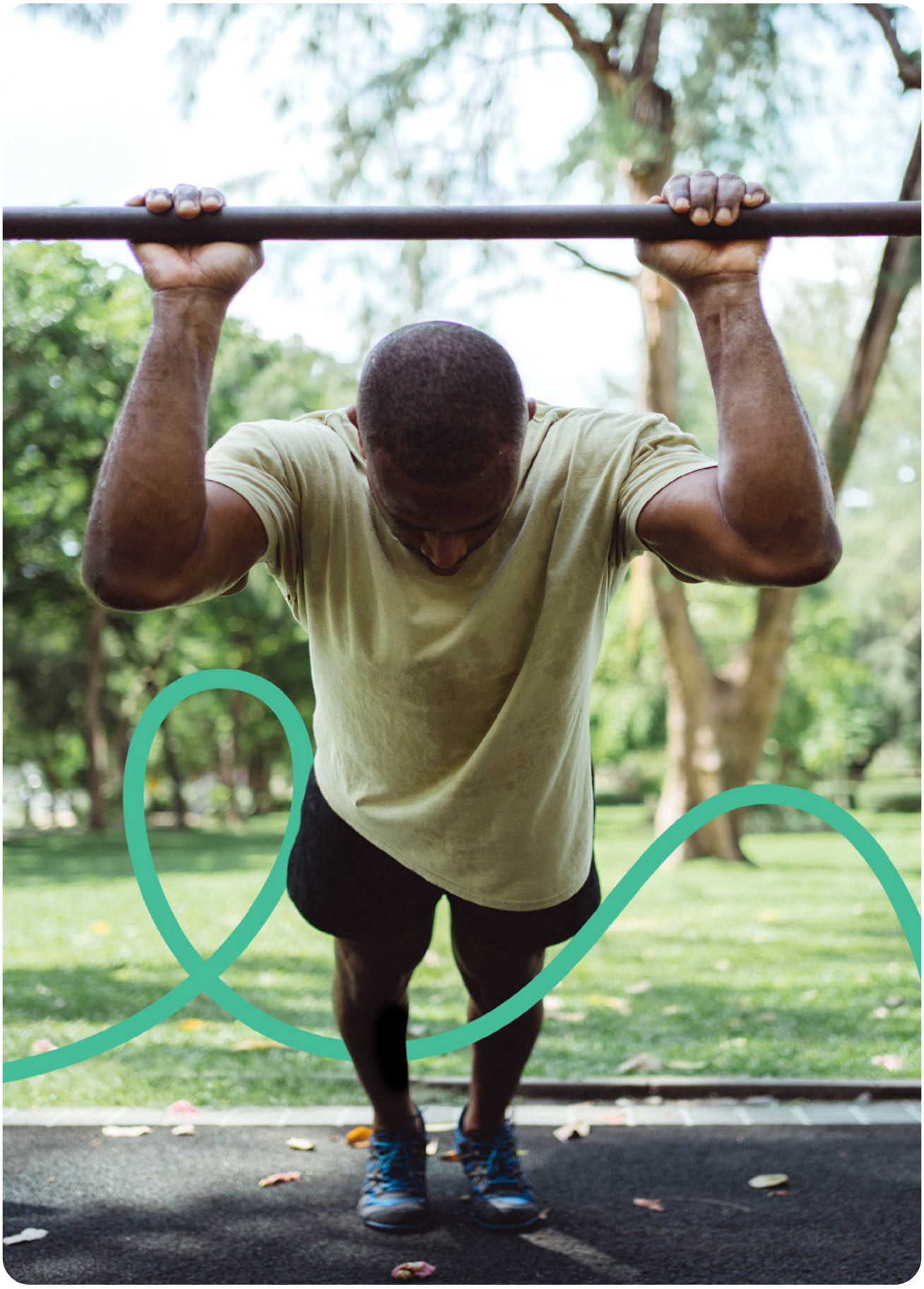
Zie: Proeftuin Lage Weide Utrecht en Wandelnet – bedrijventerrein Utrecht aan het lopen krijgen

Renovatie skatebaan Smallingerland

De skatebaan was ooit met incidenteel geld aangelegd, zonder structurele dekking voor beheer, onderhoud en vervanging. De gemeente bracht eerst objecten in de openbare ruimte onder in de kapitaalgoederennota, inclusief afschrijving en toekomstige vervanging. Toen jongeren om uitbreiding vroegen, bleef Frank Schmitz gedurende de lange doorlooptijd met hen in contact en legde hij eerlijk uit wat nog nodig was. Samen met de jongeren en welzijnsorganisatie MOS werden fondsen aangevraagd, een ontwerp ontwikkeld en middelen bijeengebracht. De vernieuwde skatebaan wordt intensief gebruikt.

De les: Een lange doorlooptijd hoeft geen reden te zijn om niet te beginnen; structurele dekking, blijvend contact en gedeeld eigenaarschap maken duurzame realisatie mogelijk.

Zie ook: M.O.S. Smallingerland – officiële opening skatepark Slingepark en Skatepark Slingepark - SkateOn



2/ Inwoners en participatie:
"Inwoners zitten hier niet op te wachten"

De smoes

Dit argument wordt vaak gebruikt om participatie te versmallen tot risico: weerstand, vertraging of gedoe. Daarmee verdwijnt de kans om lokale kennis, energie en waarden juist beter te benutten.

Wat zit erachter?

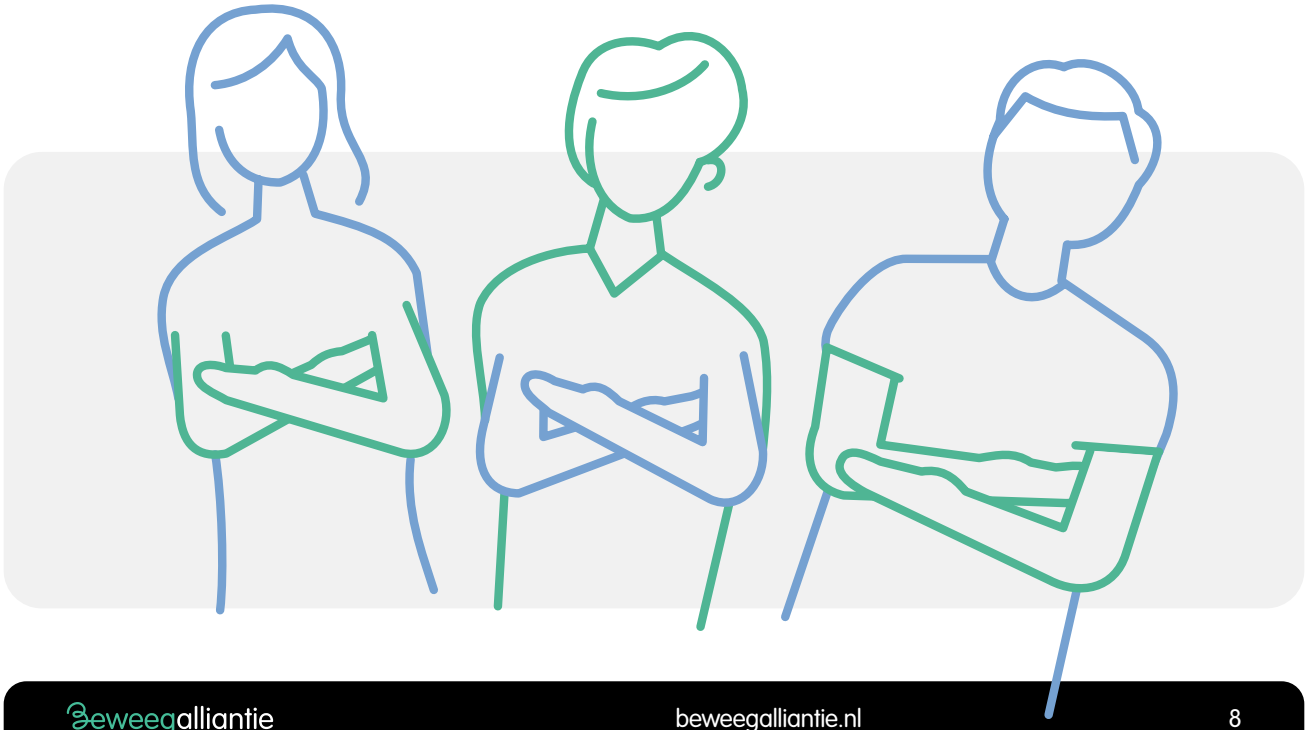
- Angst voor weerstand of vertraging.
- Onzekerheid over bereik van de doelgroep.
- Participatie wordt te laat of te smal georganiseerd.

Waarom klopt dit maar deels?

Inwoners zijn niet automatisch tegen verandering. Ze willen vooral serieus worden genomen in keuzes over hun straat, wijk en dagelijks leven.

Antwoordrichting

- **Ontwerp mét inwoners:** benut lokale kennis over gebruik, veiligheid en routes.
- **Maak dilemma's zichtbaar:** laat keuzes rond ruimte, geld en beheer zien.
- **Zoek lokale energie:** start waar bewoners, scholen of verenigingen al willen.



Praktische replieken

- *"Vraag niet alleen of inwoners voor of tegen zijn, maar ook wat zij belangrijk vinden."*
- *"We voorkomen weerstand door eerder het gesprek te voeren."*
- *"Sluit aan bij plekken, mensen en momenten die voor de doelgroep logisch zijn."*
- *"We nemen uw zorg serieus en leggen uit wat ermee gebeurt, maar we houden vast aan de gezamenlijke doelen voor een gezonde, toegankelijke en beweegvriendelijke wijk."*

Aanvulling uit interview Frank Schmitz — liefdevol begrenzen

Participatie betekent niet dat iedere individuele wens wordt overgenomen. Maak vooraf duidelijk welke maatschappelijke doelen en randvoorwaarden vaststaan, welke keuzes nog open zijn en hoe belangen worden afgewogen. Zo blijft er ruimte voor invloed zonder dat enkele bezwaren de gezondheid, toegankelijkheid en beweegvriendelijkheid van een hele wijk blokkeren.

Aanvulling uit interview Martien Das — geef ook de stille meerderheid een stem

Weerstand tegen het weghalen van parkeerplaatsen wordt vaak gedomineerd door de meest uitgesproken autobezitters. Dat geeft geen volledig beeld van wat een buurt belangrijk vindt. Organiseer participatie daarom rond de bredere vraag hoe de gezamenlijke ruimte moet worden verdeeld en betrek ook inwoners die niet vanzelf aan tafel komen. Methoden als Participatieve Waarde Evaluatie helpen om waarden als groen, spelen, lopen, fietsen, bereikbaarheid en parkeren in samenhang af te wegen. **Haar praktische repliek:** *"De luidste stem is niet automatisch de stem van de buurt; laten we alle waarden en ook de stille bewoners zichtbaar maken."*

Praktijkvoorbeeld

Haarlem, parkeren en ruimte op straat

Na het parkeerreferendum ging gemeente Haarlem opnieuw in gesprek met inwoners via wijkgesprekken, online vragenlijsten en een burgerberaad. De PWE-aanpak laat inwoners keuzes maken binnen echte beperkingen: ruimte, geld, parkeren, groen, spelen en toegankelijkheid.

De les: Maak draagvlak geen ja/nee-vraag, maar een gesprek over waarden en keuzes in de straat.

Zie: Gemeente Haarlem – gesprek met de stad, Burgerberaad Parkeren en beeld Haarlem parkeren.

3/ Verkeerde waarden:
"Het past niet in onze KPI's"

De smoes

Dat lijkt professioneel en zakelijk, maar laat vooral zien dat de meetlat te smal is. Wat niet wordt gemeten, krijgt minder prioriteit — ook als het wel belangrijk is voor gezondheid, leefbaarheid en dagelijks gebruik.

Wat zit erachter?

- Sturing op indicatoren die vooral financieel, technisch of verkeerskundig zijn.
- Moeite om waarden als ontmoeting, veiligheid, zelfstandigheid en geluk hard te maken.
- Druk om snelle, meetbare resultaten te laten zien.

Waarom klopt dit maar deels?

Een KPI is geen natuurwet, maar een keuze. Als gezondheid, ontmoeting, toegankelijkheid en kindvriendelijkheid belangrijk zijn, moeten ze ook onderdeel worden van de beoordeling. Anders blijven oude keuzes logisch, zelfs als ze niet bijdragen aan een beweegvriendelijke leefomgeving.

Antwoordrichting

- **Verbreed de meetlat:** voeg waarden toe als gezondheid, ontmoeting, toegankelijkheid, zelfstandig verplaatsen en brede welvaart.
- **Gebruik verhalen naast cijfers:** combineer data met ervaringen van kinderen, ouders, ouderen en andere gebruikers.
- **Maak publieke waarden bestuurbaar:** vertaal ze naar concrete ontwerpvragen en besluitcriteria.

Praktische replieken

- *"Als dit belangrijk is voor inwoners, hoort het ook op onze meetlat."*
- *"We meten nu vooral wat makkelijk te meten is, niet per se wat maatschappelijk het meeste oplevert."*
- *"Laten we naast doorstroming en kosten ook kijken naar veiligheid, ontmoeting en dagelijks gebruik."*

Aanvulling uit interview Frank Schmitz — lange adem als maatstaf

Veel projecten, begrotingen en politieke cycli sturen op snel zichtbare resultaten, terwijl gezondheid, ontmoeting en gedragsverandering zich pas over jaren ontwikkelen. Gebruik daarom twee tijdshorizonten: wat kunnen we nu besluiten of realiseren, en welke maatschappelijke verandering willen we over tien tot veertig jaar mogelijk maken? Wachten op snel meetbaar effect is geen neutrale keuze; ongunstige ruimtelijke keuzes kunnen daarmee voor een generatie worden vastgelegd.

Aanvulling uit interview Martien Das — corrigeer de autobril met lokale cijfers

Beleidsmakers en raadsleden bewegen vaak in groepen waarin autobezit vanzelfsprekend is, terwijl in buurten met lagere inkomens een veel groter deel van de inwoners geen auto heeft. Gebruik daarom cijfers op gemeente- en wijkniveau over autobezit en bereikbaarheid, bijvoorbeeld uit de Atlas van de auto en CBS-bronnen. Beoordeel daarnaast of werk, onderwijs, winkels en zorg veilig bereikbaar zijn te voet, met de fiets en met het openbaar vervoer. Voeg inclusie expliciet toe: een route is niet toegankelijk als iemand met een rolstoel of kinderwagen door obstakels de rijbaan op moet. **Haar praktische repliek:** *"Voor wie ontwerpen we deze ruimte, en weerspiegelt onze meetlat ook de inwoners zonder auto?"*

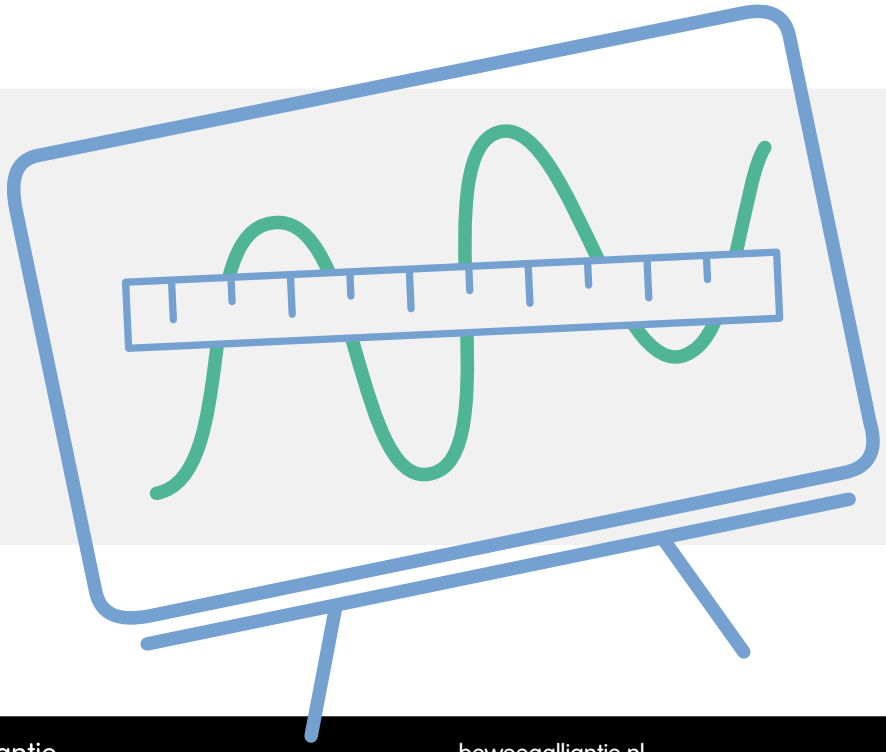
Praktijkvoorbeeld

Schoolroute en drukke oversteek

Vincent Luyendijk beschrijft een concrete situatie waarin ouders zorgen hadden over een drukke oversteek op een schoolroute. De gemeente paste de verkeerslichten aan, maar de plek voelde voor ouders nog steeds onveilig. Dat laat zien dat een technische oplossing niet automatisch de geleefde waarde raakt: veilig, ontspannen en zelfstandig naar school kunnen.

De les: Ga op de plek staan voordat je besluit dat het probleem is opgelost.

Zie: Ruimte voor Bewegen – oude meetlat





4/ Schaarse ruimte:
"Er is geen ruimte"

De smoes

Dit punt maakt bewegen vaak kleiner dan het is. Beweegvriendelijkheid vraagt niet altijd extra vierkante meters; vaak vraagt het om slimmer combineren, herprogrammeren en ontwerpen.

Wat zit erachter?

- Concurrentie met wonen, parkeren, verkeer, groen en economie.
- Schaarse fysieke ruimte en hoge druk op gebiedsontwikkeling.
- De aanname dat bewegen altijd een aparte voorziening of extra sportplek nodig heeft.

Waarom klopt dit maar deels?

Bewegen kan onderdeel zijn van routes, pleinen, parken, schoolomgevingen, woonstraten, bedrijventerreinen en mobiliteitsnetwerken. De vraag is dus niet alleen hoeveel ruimte er beschikbaar is, maar vooral hoe bestaande ruimte uitnodigt tot lopen, fietsen, spelen, sporten en ontmoeten.

Antwoordrichting

- **Ontwerp multifunctioneel:** combineer bewegen met groen, verblijf, ontmoeting, mobiliteit en klimaatadaptatie.
- **Gebruik bestaande plekken beter:** kijk naar routes, schoolpleinen, stoepen, parken, pleinen en informele beweegruimte.
- **Maak ruimteclaims concreet:** bespreek wat minimaal nodig is voor kinderen, ouderen en dagelijkse actieve verplaatsing.



Praktische replieken

- *"We zoeken niet per se extra ruimte, maar betere combinaties in de ruimte die er al is."*
- *"Bewegen begint niet bij een sportveld, maar bij de route naar school, werk, winkel en park."*
- *"Als ruimte schaars is, moeten we juist scherper kiezen voor plekken die meerdere waarden tegelijk opleveren."*
- *"De plek kan binnen de kavel perfect zijn ontworpen, maar pas de hele route bepaalt of inwoners haar daadwerkelijk kunnen gebruiken."*

Aanvulling uit interview Frank Schmitz — gum de kavelgrens uit

Beoordeel niet alleen de speelplek, schoolomgeving of sportvoorziening zelf, maar ook de route ernaartoe en de aansluiting op omliggende straten, groen, oversteken en maatschappelijke voorzieningen. Een toegankelijke plek blijft onbereikbaar als stoepen slecht liggen, oversteekplaatsen onveilig zijn of rustpunten ontbreken.

Aanvulling uit interview Martien Das — verover de ruimte straat voor straat

Schaarse ruimte vraagt om expliciete keuzes volgens STOMP: eerst stappen, trappen, openbaar vervoer en deelmobiliteit, en pas daarna de privéauto. Begin praktisch met logische routes, zoals van bushalte naar ouderenwoningen, apotheek, winkel of school, en maak die vrij van obstakels met veilige oversteken en rustpunten. Bankjes zijn geen restpost: ze vergroten de actieradius van mensen, ondersteunen ontmoeting en kunnen lopen aantrekkelijker maken. Deelmobiliteit kan bovendien autobezit en de ruimtevraag van parkeren beperken, mits het dichtbij en als positieve extra keuze wordt aangeboden. **Haar praktische repliek:** *"Er is niet geen ruimte; we hebben de beschikbare ruimte al verdeeld en kunnen die verdeling opnieuw afwegen."*

Praktijkvoorbeeld

De Groene As, Groningen–Assen

De Bouwstenen BVO laten zien dat ruimtegebrek vaak een ontwerpopgave is. Het voorbeeld van doorfietsroutes, zoals De Groene As tussen Groningen en Assen, maakt duidelijk hoe bestaande routes kunnen bijdragen aan actief verplaatsen, groenere verbindingen en dagelijks bewegen.

De les: Zoek niet eerst extra ruimte, maar programmeer bestaande routes en plekken slimmer.

Zie: Bouwstenen BVO – doorfietsroutes en Bouwstenen BVO.

5/ Wetenschappelijk bewijs:
"Er is geen bewijs dat dit werkt"

De smoes

Deze reden wordt soms gebruikt om besluitvorming uit te stellen. Natuurlijk is onderbouwing belangrijk, maar wachten op perfect bewijs kan betekenen dat er niets verandert aan een omgeving die nu al te weinig uitnodigt tot bewegen.

Wat zit erachter?

- Behoefte aan zekerheid voordat er wordt geïnvesteerd.
- Twijfel of ruimtelijke ingrepen gedrag echt veranderen.
- Verlangen naar harde effecten, terwijl bredere baten lastiger meetbaar zijn.

Waarom klopt dit maar deels?

Er is genoeg kennis om in actie te komen. De RIVM-vuistregels maken die kennis concreet met richtinggevende normen voor ruimte, nabijheid en toegankelijkheid. Ze zijn geen afvinklijst, maar een praktisch startpunt om gezondheid zwaarder mee te laten wegen in ruimtelijke keuzes.

Antwoordrichting

- **Gebruik de RIVM-vuistregels:** toets plannen aan ruimte, nabijheid en toegankelijkheid voor bewegen, spelen en sporten.
- **Werk lerend:** combineer de vuistregels met lokale data, kaarten, participatie en praktijkervaring.

Praktische replieken

- *"We hoeven niet vanaf nul te beginnen: de RIVM-vuistregels geven al houvast."*
- *"Perfect bewijs vooraf bestaat zelden; begin met de best beschikbare kennis en leer lokaal wat werkt."*
- *"Toets dit plan simpel: krijgen inwoners dichtbij huis genoeg ruimte om te bewegen?"*

Aanvulling uit interview Martien Das — de kennisbasis ligt er al

Voor veel keuzes zijn al bruikbare gegevens beschikbaar over autobezit, modaliteiten en de bereikbaarheid van werk, onderwijs, dagelijkse voorzieningen en zorg. De inhoudelijke vraag is daarom vaak niet óf er bewijs is, maar welke publieke waarde prioriteit krijgt en welke keuze bestuurders met de beschikbare kennis maken. Combineer landelijke bronnen met lokale kaarten, wijkcijfers en ervaringen op straat. **Haar praktische repliek:** *"We missen niet per se kennis; we moeten de bestaande cijfers vertalen naar een expliciete keuze voor gezondheid, bereikbaarheid en inclusie."*

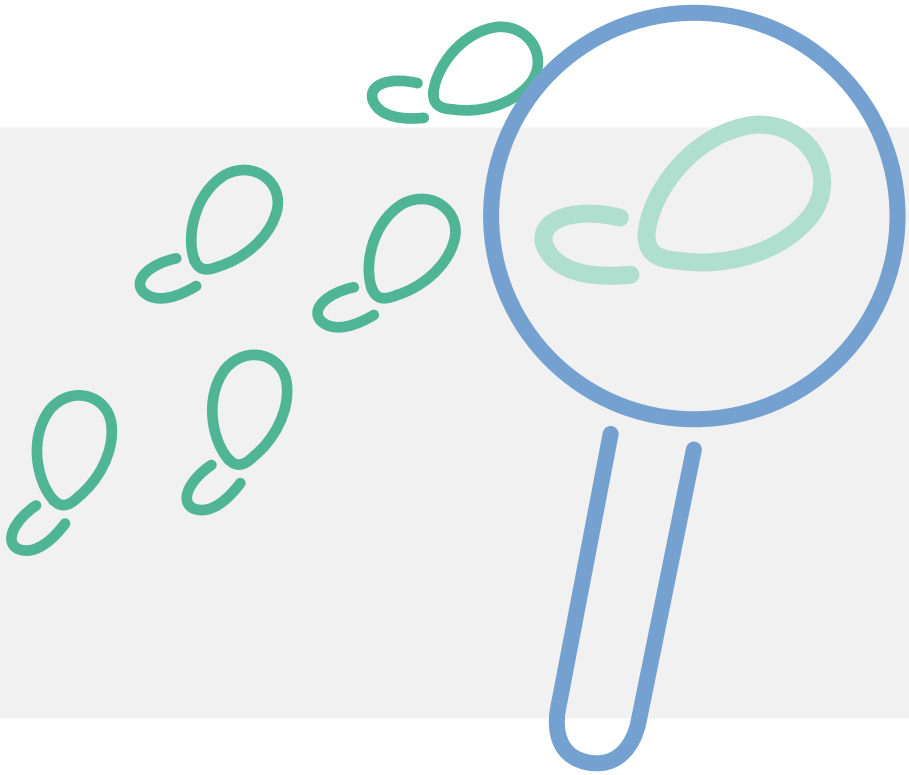
Praktijkvoorbeeld

Voorbeeldbuurten en RIVM-vuistregels

De RIVM-vuistregels laten zien dat bewegen ruimtelijk concreet te maken is: onder meer met 25% beweegvriendelijke openbare ruimte en nabijheid van speelplekken, beweeggroen, dagelijkse voorzieningen en sportaccommodaties. Ruimte voor Bewegen beschrijft dat RIVM twee voorbeeldbuurten onderzocht waar de norm binnen bereik ligt.

De les: Gebruik de vuistregels als startpunt en ga lokaal toetsen, tekenen en leren wat werkt.

Zie: RIVM – Vuistregels Bewegen, RIVM-rapport en Ruimte voor Bewegen – RIVM-vuistregels





6/ Politiek en besluitvorming:
"Dit is politiek niet haalbaar"

De smoes

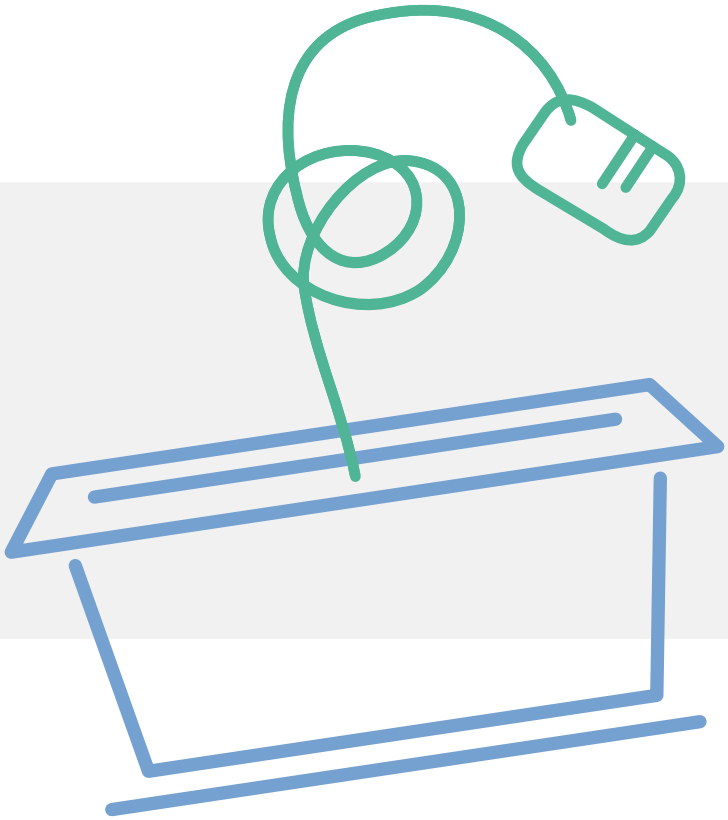
Deze smoes klinkt realistisch, maar vaak is het probleem dat bewegen te smal wordt gepresenteerd: als sportbeleid in plaats van als antwoord op vraagstukken rondom gezondheid, jeugd, mobiliteit, leefbaarheid en kostenbeheersing.

Wat zit erachter?

- Geen duidelijke bestuurlijke eigenaar.
- Concurrentie met urgenter lijkende dossiers.
- Bewegen wordt te sectoraal gepresenteerd.

Waarom klopt dit maar deels?

Politieke haalbaarheid ontstaat door bewegen te koppelen aan dossiers die bestuurders al belangrijk vinden: gezondheid, jeugd, vergrijzing, mobiliteit, ruimte, leefbaarheid en betaalbaarheid.



Antwoordrichting

- **Vertaal per portefeuille:** laat zien wat bewegen oplevert voor gezondheid, ruimte, jeugd, mobiliteit en sociale samenhang.
- **Organiseer eigenaarschap:** breng de relevante domeinen samen rond één gedeeld doel.

Praktische replieken

- *"Dit is niet alleen sportbeleid; dit raakt gezondheid, jeugd, mobiliteit, ruimte en leefbaarheid."*
- *"Als niemand eigenaar is, moeten we het eigenaarschap organiseren in plaats van het idee laten vallen."*
- *"Politieke haalbaarheid groeit als we het voorstel vertalen naar meerdere urgente dossiers tegelijk."*

Aanvulling uit interview Martien Das — toets woorden aan keuzes

STOMP staat inmiddels vaak in visies en coalitieakkoorden, maar verdwijnt geregeld zodra een concreet dilemma ontstaat of budgetten worden verdeeld. Maak daarom zichtbaar of ontwerpen, maatregelen en begrotingen werkelijk aansluiten bij de uitgesproken beleidsrichting. Dat kan scherp door inconsistenties te benoemen, of constructief door periodiek te monitoren en de uitkomsten met raad en bestuur te bespreken. Koppel actieve mobiliteit bovendien aan urgente dossiers zoals gezondheid, preventie, leefbaarheid, luchtkwaliteit en Europese grenswaarden. Positieve framing helpt: "ruimte maken" nodigt meer uit tot een gesprek over gezamenlijke waarden dan "de auto terugdringen". **Haar praktische repliek:** *"U hebt STOMP als uitgangspunt vastgesteld; waar zien we die prioriteit terug in dit ontwerp en deze begroting?"*

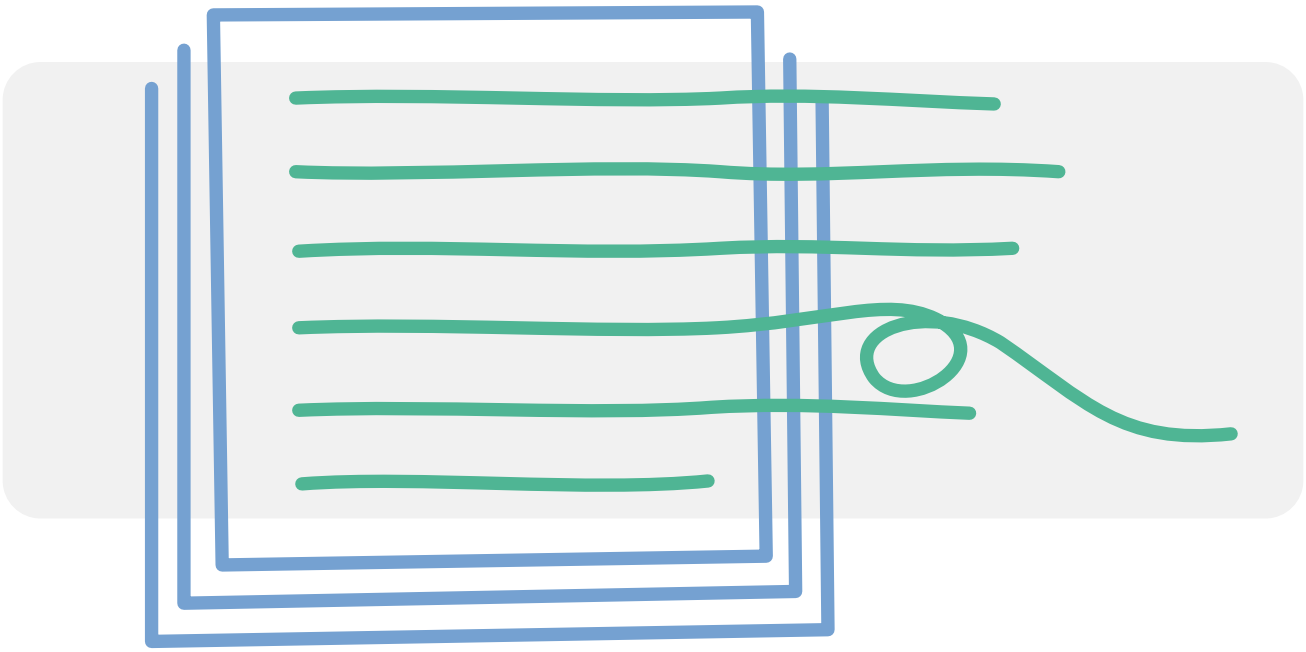
Verdiepende smoes: "Dit valt buiten de projectopdracht"

Fysieke projecten starten vaak met een al omlijnde opdracht, gelabeld budget en strakke planning. Daardoor komen gezondheid, ontmoeting, toegankelijkheid en bewegen pas aan bod wanneer de belangrijkste keuzes al zijn gemaakt.

Wat zit erachter? De projectleider wordt afgerekend op tijd, geld en de vooraf vastgelegde fysieke oplevering; verbreding voelt als vertraging, extra risico of een nieuwe bestuurlijke ronde.

Antwoordrichting: formuleer aan de voorkant een gedeelde maatschappelijke opdracht, geef projectteams mandaat en budgettaire bandbreedte om domeinen te verbinden en hanteer het uitgangspunt: fysiek volgt sociaal. Gebruik het BVO-model consequent voor hardware, software en orgware en kijk over project-, kavel- en begrotingsgrenzen heen.

- *"Als de straat toch opengaat, leggen we keuzes voor dertig tot veertig jaar vast; dan moeten gezondheid en bewegen nu aan tafel."*
- *"De scope is geen natuurwet: welke maatschappelijke doelen moeten in deze opdracht worden meegenomen?"*
- *"Geef het projectteam vooraf bandbreedte, zodat een betere oplossing niet vastloopt op eerder gelabeld geld."*



Praktijkvoorbeelden

Wijkverbetering in Smallingerland

Bij de vervanging van circa 150 kilometer riool gebruikt de gemeente een werkboek met samenhangende uitgangspunten voor onder meer zitgelegenheid, toegankelijke routes, boomkronen, verbindingen tussen maatschappelijke voorzieningen en het STOMP-principe. De technische vervangingsopgave wordt zo een strategisch moment om gezondheid, klimaatadaptatie, mobiliteit en ontmoeting tegelijk te versterken.

Arnhem-Oost en NPLV-wijken

De Beweegalliantie werkt lokaal met gemeenten en NPLV-wijken om bewegen te verbinden aan leefbaarheid, gezondheid, participatie, veiligheid en sociale samenhang. Arnhem-Oost laat zien hoe bewegen bestuurlijk relevant wordt zodra het onderdeel is van een bredere wijkaanpak in plaats van een los sportproject. Beeldbron: Beweegalliantie publiceerde beeld van de NPLV-bijeenkomst in Arnhem-Oost. De les: vertaal ieder beweegvoorstel naar bestuurlijke winst per dossier en organiseer eigenaarschap rond de plek.

Zie: Beweegalliantie – lokaal, Arnhem-Oost NPLV-bijeenkomst en Sportakkoord – sport en bewegen in NPLV-wijken

Bijlagen

Bijlage 1:
Selectie van genoemde smoezen naar aanleiding van socialmediapost

Saskia van Hoore-Engels | Adviseur en Projectleider Spelen en Bewegen

"Eh daar hebben we geen budget voor..."

"Dat kan toch alleen bij grote gemeenten..."

"Hoe moeten we dat dan beheren?"

"Sorry daar hebben we geen uren voor."

Yorick Knijff | Mede-mogelijkmaker | Culture | Research, Beleid & Strategie

De smoes dat er eerst woningen gebouwd moeten worden en dat dat ten koste gaat van een (beweeg)vriendelijke leefomgeving. Wonen is natuurlijk van groot belang, maar laten leven ligt daar nog boven. De straat is een sterker socialer vangnet, omdat we daar de totale gezondheid van onze maatschappij kunnen monitoren.

De gezamenlijke afstemming van ruimte en de op maat geschatte waarde van elk element wat daar aan toe behoord is echt een pre.

Arjan Vreugdenhil | ontwerpt en adviseert ruimte voor de spelende mens: buiten Bewegen Ontmoeten Spelen en Sporten: BOSS - maakt ruimte voor gezonde mensen en een gezonde samenleving

"Het verkeer moet natuurlijk niet helemaal ophopen. Dat wil niemand."

"Ja maar dat is helemaal niet volgens de verkeersnormen."

"Er is toch al een speelplekje verderop, daar kunnen ze toch gewoon spelen?"

En vaak: *"Mooi die visie van je. Maar dat kan toch niet zomaar overal? Dat is helemaal niet hoe iedereen het gewend is".*

En de beste smoes: *"Voor de veiligheid van kinderen is het veel beter als ze niet op straat spelen maar gewoon binnen de hekken van de speeltuin (en dan kunnen wij gewoon onbezorgd doorrijden met onze lompe auto)."*

Martijn van Eck | Senior consultant sport & bewegen | beleid | sportaccommodaties | gezondheids-bevordering

De redenering ('smoezen') die we vaak horen is: een eenmalige investering door gemeenten op een specifieke locatie acceptabel is, maar structureel meer investeren in de kwaliteit van de openbare ruimte niet.

Dat is mijns inziens een te beperkte kijk. Door budgetten en opgaven slim te verbinden, ontstaan juist kansen om met bestaande middelen over langere tijd meer kwaliteit toe te voegen. Daarmee wordt een structurele kwaliteitsverbetering niet alleen wenselijk, maar ook haalbaar. Met als resultante: gezondheidswinst.

Martien Das | Senior adviseur duurzame mobiliteit, luchtkwaliteit en klimaatbeleid Rijkswaterstaat WVL

"Omwonenden zullen klagen over geluid van spelende kinderen/sportende mensen."

Bas Hendriksen | Strategisch adviseur mobiliteit bij Gemeente Zeist

"We worden onbereikbaar voor klanten/bezoek/personeel"

Frank Schmitz | Eigenaar Beweeglicht | Strategisch adviseur | specialist BIOR

"Zo… heb je even… ken er genoeg (helaas)."

Bijlage 2:

Samenvatting interview Frank Schmitz

Gesprek: Frank Schmitz, strategisch adviseur sociaal domein bij gemeente Smallingerland en eigenaar van Beweeglicht, in gesprek met Noud van Herpen op 21 september 2026. Het interview ging over terugkerende belemmeringen bij het realiseren van een beweegvriendelijke openbare ruimte en over manieren om die in de praktijk te doorbreken.

Kern van het interview: Frank pleit ervoor de openbare ruimte als maatschappelijke voorziening te behandelen. Niet de fysieke ingreep, maar de gewenste maatschappelijke verandering moet het vertrekpunt zijn: fysiek volgt sociaal. Een beweegvriendelijke omgeving ontstaat alleen wanneer hardware, software en orgware in samenhang worden georganiseerd. In de praktijk lopen projecten vast op te strak gelabelde budgetten, beperkte projectopdrachten, korte politieke termijnen en participatie die te laat of slechts als verplicht vinkje wordt ingezet.

- **Denk in lange termijnen.** Gedrags- en cultuurverandering vragen meer tijd dan één project- of collegeperiode. Ruimtelijke investeringen leggen keuzes vaak voor tientallen jaren vast.
- **Geef mandaat en bandbreedte.** Projectteams moeten aan de voorkant ruimte krijgen om gelabelde budgetten anders te combineren wanneer dat maatschappelijke meerwaarde oplevert.
- **Begroot de hele levenscyclus.** Aanleg zonder beheer, onderhoud, programmering en vervanging leidt tot voorzieningen die na enkele jaren hun waarde verliezen.
- **Kijk over kavelgrenzen heen.** Een goed ingerichte plek werkt alleen als de route ernaartoe, de oversteken, stoepen, rustpunten, groen en omliggende voorzieningen eveneens toegankelijk en uitnodigend zijn.
- **Werk met liefdevolle begrenzing.** Participatie vraagt serieus luisteren én transparant zijn over doelen, randvoorwaarden en keuzes die vanuit het algemeen belang vaststaan.
- **Houd het verhaal eenvoudig en consistent.** Frank adviseert het BVO-model langdurig als gedeelde taal te gebruiken, in plaats van steeds nieuwe modellen en termen te introduceren.

Praktijkvoorbeelden: Frank noemt de vervanging van circa 150 kilometer riool als koppelkans: wanneer de straat toch openligt, kunnen tegelijkertijd betere looproutes, zitgelegenheden, boomkronen, verbindingen tussen maatschappelijke voorzieningen en het STOMP-principe worden meegenomen. De renovatie van de skatebaan laat zien hoe structurele opname in de kapitaalgoederennota, blijvend contact met jongeren, samenwerking met welzijn en aanvullende fondsen uiteindelijk tot een intensief gebruikte voorziening leidden.

Betekenis voor het smoezenboek: Het interview scherpt vooral vijf hoofdstukken aan: financieel, inwoners en participatie, verkeerde waarden, schaarse ruimte en politiek en besluitvorming. De rode draad is dat korte-termijnsturing en strak afgebakende projecten geen neutrale randvoorwaarden zijn, maar keuzes die maatschappelijke kansen kunnen blokkeren. Het handelingsperspectief is daarom: vroeg verbinden, breed begroten, helder begrenzen, gebiedsgericht ontwerpen en volhouden.

Bijlage 3:
Samenvatting interview Martien Das

Gesprek: Martien Das, senior adviseur duurzame mobiliteit, luchtkwaliteit en klimaatbeleid bij Rijkswaterstaat WVL, in gesprek met Noud van Herpen op 23 september 2026. Het interview ging over terugkerende bezwaren bij het herverdelen van openbare ruimte en over manieren om lopen, fietsen, spelen, ontmoeten en inclusieve bereikbaarheid zwaarder mee te laten wegen.

Kern van het interview: Martien laat zien dat weerstand tegen beweegvriendelijke inrichting vaak ontstaat door een smalle blik op mobiliteit en participatie. De meest uitgesproken autobezitters bepalen gemakkelijk het beeld, terwijl stille bewoners, mensen zonder auto en inwoners die afhankelijk zijn van lopen, fietsen of openbaar vervoer minder worden gehoord. De oplossing is niet alleen een beter tegenargument, maar een bredere besluitvorming: alle waarden zichtbaar maken, lokale cijfers gebruiken, routes vanuit dagelijks gebruik beoordelen en bestuurders aanspreken op eerder vastgestelde uitgangspunten zoals STOMP.

- **Organiseer representatieve participatie.** Vraag niet alleen of parkeerplaatsen mogen verdwijnen, maar laat inwoners binnen echte beperkingen afwegen welke functies en waarden zij in hun wijk belangrijk vinden. Betrek bewust ook de stille stemmen.
- **Gebruik lokale cijfers om aannames te corrigeren.** Cijfers over autobezit, modaliteiten en bereikbaarheid maken zichtbaar dat de leefwereld van beleidsmakers en raadsleden niet altijd representatief is voor de wijk.
- **Maak STOMP toetsbaar.** Controleer of de prioriteit voor stappen, trappen, openbaar vervoer en deelmobiliteit werkelijk terugkomt in ontwerpen, maatregelen en begrotingen.
- **Ontwerp vanuit dagelijkse routes.** Begin bij verbindingen tussen bushaltes, woningen, winkels, apotheken, scholen en andere voorzieningen. Verwijder obstakels, maak veilige oversteken en voeg rustpunten toe.
- **Kijk met een inclusieve bril.** Wat goed is voor mensen met een beperking, ouderen, kinderen en vrouwen, verbetert doorgaans de openbare ruimte voor iedereen. Houd rekening met verschillen in reispatronen, zorgtaken en ervaren veiligheid.
- **Frame positief en bied alternatieven.** Spreek over ruimte maken en gezamenlijke kwaliteit. Presenteer deelmobiliteit als een flexibele extra optie die voor sommige huishoudens een tweede auto kan vervangen.

Praktijkvoorbeelden en hulpmiddelen: Martien noemt Participatieve Waarde Evaluatie als methode om een rijker beeld van voorkeuren te krijgen dan in een klassiek inspraakmoment. De campagneachtige formulering "Amsterdam maakt ruimte" laat zien hoe taal het gesprek kan verbreden. Voor feitelijke onderbouwing wijst zij op de Atlas van de auto en CBS-data op gemeentelijk niveau. In Bunnik werd vanuit bewoners voorgesteld om eerst logische routes tussen haltes, ouderenwoningen en voorzieningen op orde te brengen. Ook bankjes, obstakelvrije stoepen en deelauto's zijn concrete ingrepen die de ruimte voor lopen, ontmoeten en zelfstandig verplaatsen vergroten.

Betekenis voor het smoezenboek: Het interview scherpt vooral de hoofdstukken inwoners en participatie, verkeerde waarden, schaarse ruimte, wetenschappelijk bewijs en politiek en besluitvorming aan. De rode draad is dat veel "smoezen" voortkomen uit een onzichtbare norm: autobezit geldt als vanzelfsprekend, de luidste deelnemers worden als representatief gezien en beleidsprincipes blijven vrijblijvend. Het handelingsperspectief is daarom: maak de verdeling van ruimte expliciet, gebruik lokale data, ontwerp vanuit inclusieve routes, monitor politieke beloften en verbind bewegen aan urgente doelen zoals gezondheid, preventie, luchtkwaliteit en leefbaarheid.

Wil je meedenken om de leefomgeving beweegvriendeljiker te maken?

Kijk op www.beweegalliantie.nl/domeinen/leefomgeving voor meer informatie en contact met onze collega's.

Of neem contact met ons op via info@beweegalliantie.nl

Beweegalliantie