



Beleidsuitwerking gezondheid

Januari 2026

Inhoud

1. Inleiding	3
2 Drie gezondheidsbenaderingen met strategische doelstelling	4
3 Toepassing van de vier principes	5
4 Waar zetten we op in	7
5. Vervolg	11





Trends en opgaven op het gebied van gezondheid



Eenzaamheid

In 2022 voelde bijna

6,8 miljoen

(bijna de helft van de
volwassen bevolking)

zich eenzaam

Een stijging die naar
verwachting doorzet tot

7,6 miljoen

mensen in 2050



We worden steeds ouder

In 2050 zullen
er ongeveer

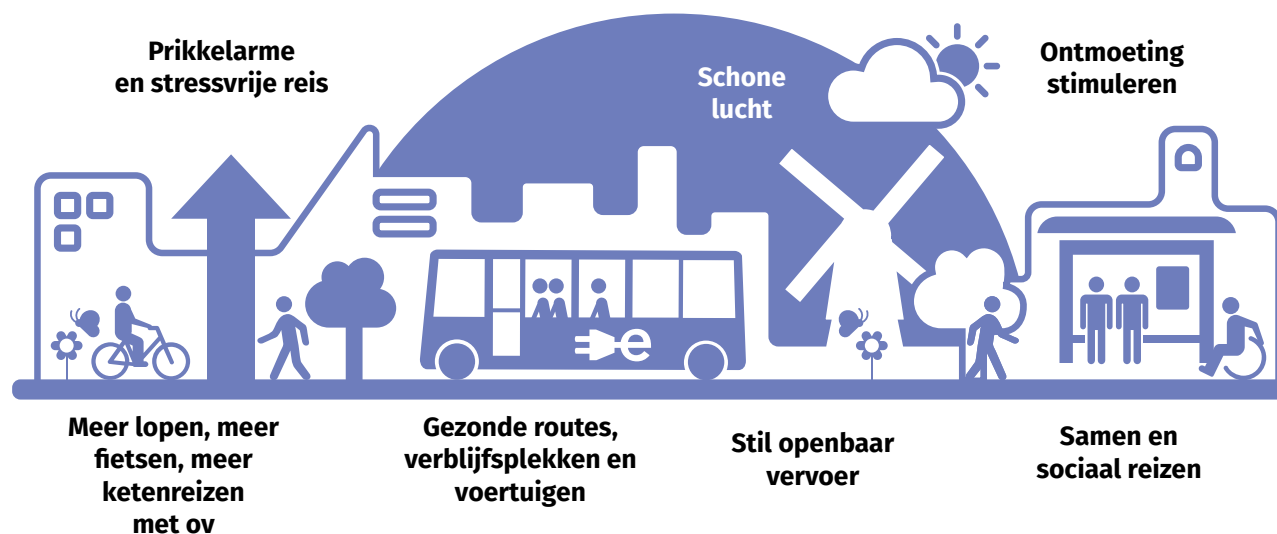
1,2 miljoen

meer 65-plussers zijn

En ruim

1 miljoen

meer 80-plussers
zijn dan nu



Mentale gezondheid

Het percentage mensen met
psychische klachten steeg in
de periode 2012-2024 van

11% tot 14%

vooral onder jongeren en
jongvolwassenen



Overgewicht

In 2050 heeft

64%

van de volwassen
Nederlanders **overgewicht**



Gezondheids- achterstanden

Tussen verschillende bevolkingsgroepen zijn er grote gezondheids-
verschillen. Het verschil in gezonde levensverwachting tussen mensen
met een theoretische opleiding en een praktische opleiding is

bijna **14 jaar**

Bron: Kwetsbaarheid en
kansen in de stapeling
van omgevingsfactoren,
RIVM (2025)

1. Inleiding

Deze beleidsuitwerking laat zien hoe wij willen bijdragen aan de gezondheid van onze inwoners en reizigers. Het document geeft richting en schetst hoe wij als organisatie via onze projecten en keuzes invulling kunnen geven aan deze ambitie.

1.1 Brede welvaart in het Beleidskader

In het Beleidskader Mobiliteit is de brede welvaartsbenadering van het Planbureau voor de Leefomgeving als basis genomen en in aangepaste vorm opgenomen. Gezondheid is daarin een van de vijf brede welvaartsdoelen. In het beleidskader is dit doel overgenomen en als volgt beschreven: *‘Met de juiste mobiliteitsoplossingen en -keuzes dragen we positief bij aan onze fysieke en mentale gezondheid. Dat kan door mensen aan te moedigen meer voor actieve manieren van vervoer (lopen, fietsen) te kiezen. En we werken toe naar minder uitstoot van schadelijke stoffen, minder geluid en zo min mogelijk stress.’* In deze beleidsuitwerking worden eerst de drie strategische doelen benoemd en beschreven die de basis vormen voor de monitoring van dit brede welvaartsdoel. In het hoofdstuk daarna gaan we in op de onderwerpen

waarop we willen inzetten, in de vorm van tactische doelen.

Ook zien we dat maatregelen die bijdragen aan gezondheid goed samengaan met andere brede welvaartsdoelen zoals inclusief en duurzaam. Zo draagt het doel gezondheid vaak ook bij aan inclusiviteit als we kijken naar bijvoorbeeld stress, waar bepaalde groepen gevoelig voor zijn. Ook sluit het naadloos aan bij het doel vanuit bereikbaarheid dat ‘alle belangrijke voorzieningen in de regio zijn bereikbaar’. Denk hierbij aan de bereikbaarheid van ziekenhuizen, maar ook het kunnen bereiken van sociale contacten draagt bij aan gezondheid. Daarnaast zijn er ook nog indirecte effecten op gezondheid te vinden bij andere brede welvaartsdoelen. Bijvoorbeeld dat een verbeterde biodiversiteit kan zorgen voor een gezondere omgeving en daarmee een gezondere verplaatsing te voet of per fiets.

1.2 Onze blik op gezondheid

Als het gaat over gezondheid gaat de aandacht vaak naar gezondheidsproblemen en hoe we die kunnen oplossen. Een nieuwe benadering is de invalshoek van positieve gezondheid. Vanuit deze visie is gezondheid veel meer dan niet ziek zijn: het accent ligt op de mensen zelf, dat ze mee kunnen doen, hun veerkracht, en wat

hun leven betekenis geeft. In de zorg, maar ook in de inrichting van de ruimte, kun je mensen daarbij helpen. Denk bijvoorbeeld aan de nabijheid en bereikbaarheid van voorzieningen.

1.3 Hoe werken we aan gezondheid vanuit mobiliteit?

We willen bereiken dat onze investeringen en inzet ook bijdragen aan een betere gezondheid van bewoners en bezoekers van onze regio. We zorgen dat – binnen onze taken en verantwoordelijkheden – mobiliteit zoveel mogelijk bijdraagt aan de verbetering van de gezondheid. Bijvoorbeeld bij het geven van subsidies of het aangaan van contracten voor de ov-concessies. We willen mensen stimuleren om actiever te reizen, bijvoorbeeld door vaker te fietsen en te lopen. Ook willen we zo veel mogelijk voorkomen dat mobiliteit zorgt voor een verslechtering van de gezondheid van bewoners of reizigers, door bijvoorbeeld vervuilde lucht of geluidshinder. De mentale en sociale gezondheid speelt ook een rol. We willen dat de mensen ontspannen en stressvrij kunnen reizen, daarbij kunnen heldere en begrijpelijke informatie, ook bij verstoringen, en beperken van de drukte helpen. Ook zorgt mobiliteit er voor dat mensen hun sociale contacten kunnen bereiken en verminderen we zo eenzaamheid.

2. Drie gezondheidsbenaderingen met strategische doelstelling

Om het brede welvaartsdoel gezondheid te duiden maken we onderscheid in drie benaderingen die de link leggen tussen gezondheid en mobiliteit. Deze benaderingen zijn smart gemaakt in de vorm van een strategisch doel.

2.1 Gezonde keuze: het stimuleren van gezonde mobiliteitskeuzes

Een gezonde keuze maken betekent een vervoerswijze kiezen die de gezondheid bevordert ten opzichte van andere modaliteiten. Hierin kan de Vervoerregio een stimulerende rol spelen, bijvoorbeeld door in te zetten op gedragsverandering. Daarnaast nodigt een goede inrichting van openbare ruimte en infrastructuur uit tot het kiezen voor actieve mobiliteit. Met actieve mobiliteit bedoelen we dat de reiziger zelf actief is bij de reis. Dus lopen of fietsen. De gezonde keuze en de effecten ervan meten we met het strategische doel: 'Het aandeel verplaatsingen en verplaatsingskilometers van lopen en fietsen neemt toe'. Daarbij zetten we in op zoveel mogelijk lopen en fietsen in een prettige omgeving.

2.2 Gezonde reis: het bevorderen van gezondheid tijdens de reis

Je gezondheid wordt het meest beïnvloed door welk vervoermiddel je kiest. Ook na die keuze kun je onderweg zowel kanalen als uitdagingen tegenkomen voor je gezondheid. Denk daarbij bijvoorbeeld aan stress als je niet weet wanneer de bus komt maar ook aan de gezonde wandeling naar de halte. De Vervoerregio wil de gezondheid van reizigers zoveel mogelijk positief bevorderen tijdens hun reis. De gezonde reis en de effecten daarvan meten we met het strategische doel: 'De reis draagt positief bij aan de gezondheid van de reiziger'. Daarbij zetten we in op prikkelarm reizen, samen en sociaal reizen en gezonde routes, verblijfsplekken en voertuigen.

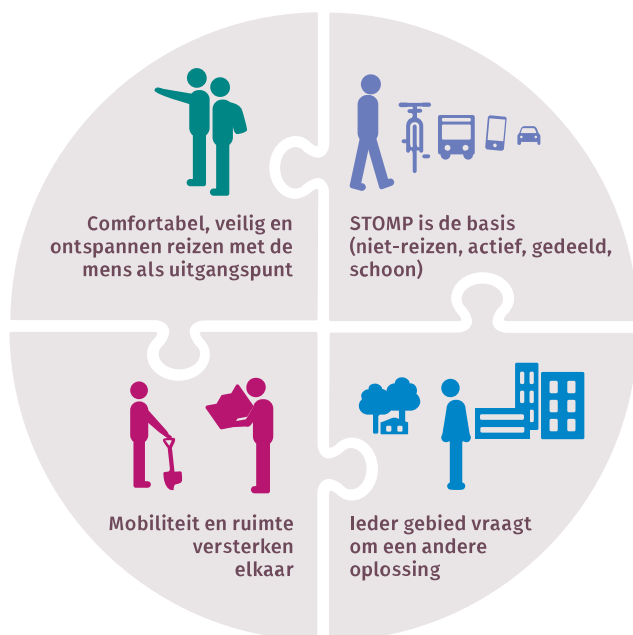


2.3 Gezonde leefomgeving: het creëren van een leefbare en schone leefomgeving

Het mobiliteitssysteem is niet los te zien van de ruimtelijke omgeving. Sommige vormen van mobiliteit maken geluid en zorg voor uitstoot van schadelijke stoffen. Goed ingerichte infrastructuur en openbare ruimte draagt bij aan gezondheid. Daarom wil de Vervoerregio inzetten op het creëren van een leefbare en schone leefomgeving zodat inwoners van onze regio zo min mogelijk negatieve effecten van ons mobiliteitssysteem ondervinden. De gezonde leefomgeving en de effecten daarvan meten we met het strategische doel: 'De Vervoerregio voldoet aan de normen voor luchtkwaliteit en geluid'. Daarbij zetten we in op gezonde lucht als het gaat om fijnstof en stikstof en gezonde mate van belasting door geluid in de omgeving.

3. Toepassing van de vier principes

Dit hoofdstuk gaat in op de manieren waarop ingezet kan worden op gezondheid binnen de vier principes uit het beleidskader mobiliteit.



3.1 De mens als uitgangspunt: gezonde keuzes stimuleren

Reizen zit vaak in het dagelijks patroon van mensen. Daarom zijn het veranderen van de keuze voor vervoerswijze en de reis zelf uitgelezen kansen om bij te dragen aan de gezondheid van reizigers. Wij kunnen reizigers bewust maken van hun reispatroon en actieve keuzes stimuleren. Daarbij houden we er rekening mee dat verschillende doelgroepen verschillende behoeften hebben, bijvoorbeeld kinderen of ouderen.

Onder actieve vormen van reizen vallen lopen en fietsen. Ook ov-gebruik is actief. Dit gaat bijna altijd gepaard met lopen en fietsen naar de halte en vanaf de halte naar je bestemming.

Onderzoek wijst uit dat ook de gebouwde omgeving en infrastructuur een grote rol kunnen spelen in de mobiliteitskeuze. Het

is dus niet los te zien van de ruimtelijke inrichting (punt 3.3). Denk hierbij aan: is er aantrekkelijke infrastructuur voor wandelen en fietsen? Is er ov in de buurt? Is er dichte bebouwing? Mensen die in gebieden leven waar dit aanwezig is zijn meer geneigd om actieve vormen van transport te kiezen.

3.2 STOMP is de basis: hoe actiever, hoe beter

Eén van de leidende principes uit het Beleidskader Mobiliteit van de Vervoerregio is het STOMP-principe. We moedigen de manieren van vervoer aan die het meeste bijdragen aan onze doelen. Het STOMP-principe is zo gekozen, dat de vervoerswijzen aan de linkerkant duurzamer, verkeersveiliger én gezonder zijn. Dit alles natuurlijk waar het past bij de situatie van de persoon en de omgeving. Door in te zetten op het STOMP-principe werken we dus ook aan gezondheid.

In het kader van gezondheid wordt vaak gevraagd op welke plek de elektrische fiets staat in het STOMP-principe. De volgorde is lopen, gewone fiets, e-bike, ov etc. Dus mensen die de shift uit het ov en de auto naar de e-bike maken is gewenst. De shift van reizigers vanaf de gewone fiets op de e-bike is minder gewenst vanuit het gezondheidsperspectief (bij het afleggen van dezelfde afstand). Als mensen wel grotere afstanden afleggen op de e-bike draagt dit wel bij aan gezondheid.

3.3 Ieder gebied vraagt om een andere oplossing: mogelijkheden verschillen per gebied

Gezondheid komt in ieder type gebied op een andere manier naar voren. Hoeveel fiets- en wandelmogelijkheden er zijn, de drukte op de fietspaden en het ov, de overlast in luchtkwaliteit en geluid kan in elk gebied anders zijn. Dus ook bij gezondheid kunnen de aandachtspunten in elk gebied anders liggen. En ook de mogelijkheden de gezondheid verder te verbeteren liggen in elk gebied anders.

3.4 Mobiliteit en ruimte versterken elkaar: ruimtelijke inrichting bepalend voor gezondheid

Waar en hoe mensen wonen, werken, leren en zich verplaatsen heeft invloed op gezondheid. Daarom speelt ruimtelijke inrichting voor gezondheid een belangrijke rol. Een wijk die is ingericht vanuit de wandelaar en fietser – met minder ruimte voor de auto – helpt. Waar voorzieningen in de buurt zijn, zijn inwoners gezonder. Want waar veel gewandeld wordt, voelen mensen zich minder eenzaam. De juiste inrichting kan ook voorkomen dat mensen vanuit veiligheidsbeleving ervoor kiezen niet te lopen, fietsen of te reizen met het openbaar vervoer.

Gezondheidsverschillen zijn soms sterk zichtbaar per wijk en de inrichting kan dat verder versterken. Door in te zetten op nabijheid van voorzieningen kunnen we ervoor zorgen dat gezonde bestemmingen ruimtelijk goed passend zijn en dat deze bestemmingen op korte afstand van woningen of ov-haltes liggen.

We zorgen ook voor goede verbindingen tussen verschillende woonwijken, zodat mensen elkaar voor bezoek of mantelzorg kunnen blijven ontmoeten.



4. Waar zetten we op in

Dit hoofdstuk gaat in op de zeven manieren waarop de Vervoerregio werkt aan gezondheid. Elke maatregel draagt bij aan een van de gezondheidsthema's. Daarnaast hebben ze vaak ook een positieve invloed op andere brede welvaartsdoelen.



4.1 Meer lopen, meer fietsen, meer ketenreizen met ov

Vanuit gezondheid stimuleren we actieve vervoerswijzen: zo hebben zowel fietsen als lopen diverse gezondheidsvoordelen.

Lopen draagt ook bij aan de mentale gezondheid: in wijken waar meer gelopen wordt, is er minder eenzaamheid en lopen vermindert stress. Om dit te bevorderen zorgen we in nieuwe wijken en herinrichtingen voor voldoende en kwalitatief goed ingerichte ruimte voor fiets en voetganger. Ook de locatie van voorzieningen en de bereikbaarheid daarvan met de fiets of lopend speelt hierbij een rol. Zo kunnen meer mensen meedoen en kunnen kinderen zich ook zelfstandig bewegen.

Voor de fiets ligt er nog veel potentie om autoritten te vervangen: een aanzienlijk deel van de ritten onder de 7,5 kilometer wordt per auto afgelegd. Met de e-bike is er potentie voor ritten tot 15-20 kilometer, ook voor woon-werkverkeer. Het inzetten op goede netwerken en doorfietsroutes helpt hierbij.

Ook draagt het ov bij aan een actievere levensstijl: de first en last mile worden immers vaak te voet of per fiets afgelegd. Het is belangrijk te zorgen voor prettige, (sociaal) veilige en groene routes naar ov-haltes en knooppunten om het ov-gebruik aantrekkelijker te maken.

Het beïnvloeden van gedrag is minstens zo belangrijk als fysieke maatregelen.



4.2 Gezonde routes, verblijfsplekken en voertuigen

De Vervoerregio wil de gezondheid van reizigers zoveel mogelijk bevorderen tijdens hun reis. Binnen het openbaar vervoer zetten we daarom in op gezonde haltes, knooppunten en voertuigen, zodat je tijdens de reis geen hittestress ervaart, schone lucht inademt en bijvoorbeeld water kunt tappen.

Voor de fietsnetwerken zorgen we samen met gemeenten voor schaduwrijke, groene routes en schone lucht. Als Vervoerregio zijn wij niet voor alle punten eindverantwoordelijk. Zo zijn de gemeenten verantwoordelijk voor schone lucht, maar we kunnen deze onderwerpen wel inbrengen bij onze partners op een manier die passend is bij onze rol.

4.3 Prikkelarme en stressvrije reis

Wanneer je reist met het openbaar vervoer ben je onderdeel van een systeem, waarin je je verplaatst binnen vaste structuren en gedeelde ruimtes. Voorbeelden hiervan zijn voertuigen of ov-knooppunten. Veel reizigers ervaren stress tijdens het reizen met het openbaar vervoer. Om te voorkomen dat reizigers worden blootgesteld aan negatieve gezondheidseffecten tijdens het reizen zetten we in op minder geluid



en druktepijkkels, overzichtelijke en sociaal veilige ruimtes, en goede informatievoorziening.

Daarnaast spelen gevoelens van verkeers- onveiligheid ook een rol bij het ervaren van stress. Bijvoorbeeld op drukke fiets- paden met verschillende snelheden, bij onervarenheid met fietsen of het fietsen met kinderen.

4.4 Ontmoeting stimuleren in ons netwerk

Sociale interactie is van belang voor je gezondheid. Daarom willen we ontmoeting in ons netwerk stimuleren, bijvoorbeeld op hubs. Dat kan bijvoorbeeld door het plaatsen van bankjes met rugleuning en het creëren van een groene omgeving met ruimte om te spelen, maar ook door gemengd gebruik van ov-knooppunten. Dit soort ontmoetings- plekken draagt, mits gebruikt door een gevarieerd publiek, ook bij aan sociale veiligheid. We kunnen hier eisen aan stellen in projecten.

Naast fysieke maatregelen willen we ook hier inzetten op positief gedrag van reizigers richting medereizigers. Bijvoorbeeld door acties die ervoor zorgen dat mensen die daar behoefte aan hebben, elkaar kunnen ontmoeten.

Tot slot zorgt minder verkeer ook voor meer ontmoeting. In drukke straten hebben mensen minder vrienden, minder gemeenschapsgevoel en minder sociale interacties. Dit hangt ook samen met het hanteren van het STOMP-principe.

4.5 Samen en sociaal reizen

Samen reizen of elkaar helpen met reizen is leuk én gezond. Sociale contacten zijn belangrijk voor een goede mentale en sociale gezondheid. We zetten in op sociale, kleinschalige vormen van vervoer zoals samen fietsen naar sport, vrijwilligersvervoer, ritten delen of haal- en brengservices naar ziekenhuizen of supermarkten. Zo maken we gezonde bestemmingen bereikbaar voor een grotere groep en werken we aan de sociale functie van mobiliteit. We kunnen hier samen met gemeenten initiatieven voor ontwikkelen.

Dit helpt bijvoorbeeld eenzaamheid te bestrijden door minder mobiele mensen vervoer te bieden waardoor zij deel kunnen blijven nemen aan sociale activiteiten.



4.6 Stil openbaar vervoer en werkzaamheden

Geluidsoverlast en trillingen kunnen leiden tot hinder, slaapverstoring, verstoring van de dagelijkse activiteiten en stress. Deze effecten kunnen vervolgens weer leiden tot verschillende ziektes. Autoverkeer en openbaar vervoer kunnen geluidsoverlast veroorzaken en ook de aanleg van infrastructuur zorgt vaak voor lawaai, ook in de nacht.

Het type voertuig heeft ook invloed op het geluid: elektrische rijden van bus en auto zorgt voor een andere geluidsbelasting. Daarnaast speelt het rijgedrag van de bestuurder een rol.

Ook werkzaamheden aan de (rail)infrastructuur veroorzaken veel geluid en kunnen 's nachts plaatsvinden. Vanuit de Omgevingswet zijn de gemeenten verantwoordelijk voor geluid. Hier kunnen we afspraken over maken met onze gemeenten en in onze concessies. We onderzoeken bij de uitwerking of en op welke manier we de overlast kunnen beperken.

4.7 Schone lucht

Verkeer en bouwprojecten hebben een grote invloed op luchtverontreiniging in de vorm van onder andere CO₂, fijnstof en stikstof. Vuile lucht zorgt niet alleen voor ziektes, maar heeft ook invloed op cognitie en stemming.

Schone lucht is in grote mate afhankelijk van maatregelen die worden genomen vanuit het klimaatakkoord en de energietransitie. Bijvoorbeeld de transitie naar schonere voertuigen. Maar de luchtkwaliteit kan ook beïnvloed worden door de keuze de auto minder ruimte te geven. Ook schonere auto's hebben nog uitstoot vanwege de bandenstof.

Wij kunnen aan autoluwe initiatieven van gemeenten en zero-emissie-zones meewerken.



5. Vervolg

Deze beleidsuitwerking laat zien dat mobiliteit, ruimtelijke inrichting en gezondheid onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn.

Dit document werkt als fundament waarop vervolgstappen kunnen worden gebouwd. Het biedt een gemeenschappelijk kader om in gesprek te gaan over prioriteiten en om de afwegingen bij toekomstige beleidskeuzes, concessies en projecten beter te onderbouwen.

Deze beleidsuitwerking is op tactisch niveau, de manier en mate waarop we dit in onze projecten en werkzaamheden verwerken volgt bij de uitwerking. We bepalen dan wat onze inzet wordt, ook in relatie tot onze rollen, bijvoorbeeld die van concessieverlener, subsidiegever etc. Voor het onderdeel luchtkwaliteit is onze rol volgend aan het proces van de routekaarten voor gemeenten.

We zullen in deze fase ook afwegen hoe de dit dossier verhoudt tot andere beleidsdoelen en daar zo nodig keuzes in maken.

5.1 Doorvertaling in projecten en concessies

Gezondheid weegt mee in de integrale afweging binnen projecten waar we vanuit andere brede welvaartsdoelen reeds een bijdrage aan leveren. Het perspectief van gezondheid kan binnen een project bijvoorbeeld een extra argument zijn om bij te dragen aan een bepaald project of leiden tot een andere keuze binnen een project zodat het project een positieve impact heeft op gezondheid.

Het kan ook voorkomen dat we starten met een project met een ander doel als uitgangspunt, maar dat in de praktijk blijkt dat gezondheid een hele belangrijke rol speelt. Een mooi voorbeeld daarvan is Doortrappen, een initiatief vanuit verkeersveiligheid om ouderen langer, veiliger en met meer plezier te laten fietsen. Vanuit gezondheid willen we graag dat ouderen zo lang mogelijk actief en mobiel blijven en dit project draagt daaraan bij.

Voor onze concessies en contracten geldt ook dat we op de momenten dat er nieuwe afspraken met vervoerders worden gemaakt we ook oog hebben voor de doelstellingen die we vanuit gezondheid hebben.

Gezondheid is als brede welvaartsdoel voor de Vervoerregio dan wel nieuw, maar de afgelopen jaren hebben we op dit vlak al veel bereikt. Vaak waren dit projecten vanuit een ander beleidsdoel, maar kwamen de effecten wel ten goede aan gezondheid. In het kader hieronder zijn voorbeelden van projecten opgenomen uit de afgelopen jaren die bij hebben gedragen aan gezondheid in onze regio.

Projecten en ov-maatregelen met bijdrage aan gezondheid in de afgelopen jaren

- Fietsinfrastructuur, fietsstimulering en fietscampagnes
- Doortrappen
- Elektrische bussen
- Vrijwilligersvervoer
- Bereikbaarheid ziekenhuizen met ov
- Spreiden en spitsmijden
- GOW 30

... en natuurlijk dragen projecten op andere doelen zoals toegankelijkheid, sociale veiligheid en verkeersveiligheid uiteindelijk ook bij aan een betere gezondheid in onze regio.

5.2 Kennisontwikkeling & samenwerking

We blijven alert op de nieuwste ontwikkelingen op het snijvlak van mobiliteit en gezondheid. Ook zoeken we actief de samenwerking met gemeenten, partners uit het gezondheidsdomein en andere organisaties om dit thema tot verdere uitwerking te brengen.

5.3 Monitoring & evaluatie

Het is belangrijk om te monitoren hoe we ervoor staan in het behalen van onze doelen. Aan de hand van de strategische doelen meten we onze voortgang en sturen we bij waar nodig.



Colofon

Datum	Januari 2026
Fotografie	Arjen Vos, Wiebke Wilting, Vervoerregio Amsterdam
Vormgeving	Vorm de Stad

Vervoerregio Amsterdam

Postbus 626

1000 AP Amsterdam

Termini 179

1025 XM Amsterdam

T 020 527 37 00

E info@vervoerregio.nl

W www.vervoerregio.nl