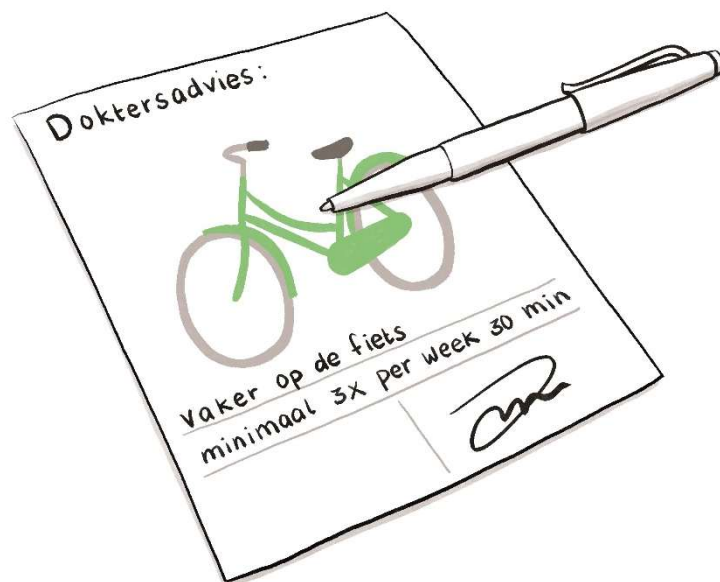


Fietsen op recept: groene golven en rode lopers



Het mooiste compliment dat ik als huisarts kan krijgen? Er lag laatst een kaartje op deurmat van een meneer die ik geholpen had zijn gezondheid te verbeteren door hem weer aan het fietsen te krijgen. Hij gaf aan dat hij zoveel meer lucht had, zich fitter en energieker voelde en veel meer sociale contacten heeft. En dat het fietsen verslavend werkt. Dat is het. Je voelt de wind, je ruikt de seizoenen, hoort de levendigheid en diversiteit van de regio en komt op verrassende plekken. Het is een manier van reizen die je verbindt met je omgeving en jezelf. De fiets is geen capsule, maar een brug tussen mens en wereld.

Hier in Zuidoost-Brabant brachten vernuft en verbeelding ons stappen vooruit. Nu ik even een moment van reflectie heb na de spreekuren van vandaag beseft ik ineens dat mijn opa zijn oren niet zou geloven als ik hem dit kon vertellen. Vanochtend schreef ik nog eens een cliënt een rijwiel voor, met daarbij een aantal suggesties voor rustgevende, gevarieerde routes richting de natuur. Op woensdagochtenden heb ik lucht in mijn agenda, dan fiets ik zelf liefst mijn rondje en ontmoet ik een aantal cliënten op een bankje aan de rand van de stad, vlakbij de stadsboerderij. Gewoon om gezellig bij te praten, maar ook om te zien hoe het met ze gaat en om meteen verse lokale groenten in te slaan. Natuurlijk schrijf ik ook nog wel medicatie voor, maar veel vaker richt ik me als huisarts nu op de duurzame aanpak, door daadwerkelijk grondoorzaken aan te pakken. Want vergis je niet, leefstijl en leefomgeving bleken maar al te vaak mede debet aan fysieke en mentale klachten.

Wanneer de omslag kwam? Het moet rond het jaar 2025 zijn geweest. De kentering kwam, het besef daalde in. Misschien ook doordat een stad als Parijs ons inhaalde met een fikse verbetering van de openbare ruimte en de luchtkwaliteit, mede met dank aan Nederlands erfgoed: de fiets. En onder druk van het succes en de bevolkingsgroei van de regio. Is de openbare ruimte voor de mens of voor de machine? Hoe kunnen we elkaar weer écht zien, ontmoeten? Het was het symbolische startschot voor het herontwerpen van onze relatie met de buitenruimte, met ons eigen lijf en daaraan gekoppeld onze leefstijl. En bovendien het omarmen van de fiets als wapen tegen allerlei uitwassen van onze samenleving. Klimaatverandering, ruimtegebrek, veiligheid, inclusiviteit, maatschappelijke participatie en mentale en fysieke gezondheid.

Nieuwe normaal

Onthaasten werd het nieuwe normaal, in plaats van de illusie steeds maar snelheidswinst te moeten boeken. Nabijheid speelt daarin ook een rol. Is het onderweg zijn niet juist essentieel onderdeel van het fietsen? Het hoeft niet altijd sneller. Sterker nog, pak juist eens de kracht van het vertragen in een wereld die toch al snel genoeg is. Wie op fysieke kracht reist, met ondersteuning waar dat nodig is, reist bewuster, leeft geruster.

En eerlijk is eerlijk, ik kan dit voorschrijven, maar als de omgeving dit niet ondersteunt is het vechten tegen de bierkaai. Daarom ben ik zo blij dat de kracht van preventie eindelijk echt onderkend werd. De afgelopen tien jaar is de Brainport-regio onder invloed van het succes van de tech-industrie enorm gegroeid. Daarbij is het nadenken over preventie en gezondheid gemeengoed geworden. Niet omdat dit wettelijk moet, juist omdat het aantoonbaar meerwaarde biedt. En ik ben blij dat ik daarin ook de stem heb kunnen vertegenwoordigen van de mensen die ik spreek in mijn praktijk. Petje af daarin voor de lokale politiek, want ook zij staken hun nek uit om over hun eigen schaduw heen te regeren en zich écht te richten op de lange termijn. Een stad die leefbaar en veilig is, die gezond is, waar mensen naar elkaar omkijken, waar ontmoeting centraal staat en we steeds in beweging zijn.

Een goede fietsinfrastructuur is daarbij integraal onderdeel geworden. Kom kijken en je zal zien dat de vanzelfsprekendheid van de auto is gekanteld. We gingen ontblikken. Die trend was al in gang gezet, maar de gemeente beseftte dat als er een kans was om ruimte te creëren in een stad waar inbreiding aan de orde van de dag was, die kans zeker lag in het verminderen van parkeerplaatsen. Een simpele rekensom: een autoparkeerplaats beslaat 12 tot 15 vierkante meter. De gemiddelde auto stond 95% van de tijd stil. De potentie van autodelen was enorm. Met de herbestemming van parkeerplekken won de stad aan ruimte voor spelen, ontmoeten, groen, fietsparkeren, picknickbankjes in de straat of andere doeleinden. Door te investeren in optimale fietsinfrastructuur, autodelen en het vergroenen van de openbare ruimte is de hoeveelheid auto's in alleen Eindhoven al bijna gehalveerd. Van 120.000 in 2025 naar 68.000 nu. Dat betekent bijna 100 voetbalvelden aan ruimtewinst voor andere doeleinden.

De gezondste regio



Streefden we vroeger naar de groene golf voor auto's, het besef kwam dat als we een écht frisgroene golf wilden creëren we dit moesten doen voor de fiets en de voetganger. Ook mijn eigen dochter zei het treffend destijds, dat ze zo graag veilig en zelf naar school wilde kunnen fietsen. Daaraan schaafden we. We gingen omfietsen, omdenken, een proces waarbij social designers hun meerwaarde lieten zien. Dat niet alleen, want juist ook de toonaangevende werkgevers in de Brainport versterkten deze beweging. Zij zagen de wegen én de aderen dichtslibben, wilden een fijne omgeving voor iedereen en trokken enthousiast mee aan kop van het peloton, met in hun kielzog tal van andere organisaties. Ze hielpen mee te investeren in infrastructuur en denkkraft. 'Ga toch fietsen' werd het devies, waar maar kon. Parallel nam de verkeersveiligheid enorm toe, net zoals de luchtkwaliteit in de stad. Het aantal fietsongevallen daalde met 60% sinds 2025. En luchtvervuiling, de onzichtbare sluipmoordenaar? Die kelderde met 45%. Dat zie ik ook duidelijk terug in verminderde long- en luchtwegklachten. Daarbij steeg het cijfer voor welbevinden en kwaliteit van leven naar een ruime 8.

Je weet pas hoe gewoon dingen zijn geworden als je foto's ziet van hoe het vroeger was. Veel drukke asfaltstroken van toen vormen de fietsaders van nu. Voor de fietser ligt er bijna overal een pracht van een rode looper. Paden met een overkapping van bomen, biodiverse bermen die ook als waterberging én als hitteschild dienen. Mens en natuur in harmonie. Veel minder verkeersgeluid dan vroeger. Je hoort zacht zovende fietsbanden in plaats van motorgeronk. Door de enorme groei van deze regio moesten we keuzes maken. De urgentie was er, net zoals de denkkraft. Brainport nam het voortouw om naast de slimste ook de gezondste regio te worden. Met de mens centraal, niet de machine. Al bleek een geschikt apparaat voor de omslag al in bijna elk tuinschuurtje te staan: onze trouwe tweewieler.

Ontzorgde zorg



Gezondheid speelt zich niet alleen meer af binnen de muren van zorginstellingen. Het begint op straat: op het fietspad, in het park, bij de school, op onze straten. Samen met de gemeenten bracht de GGD als verbinder en strategische partner kennis in over leefstijl, bewegen, mentale gezondheid, luchtkwaliteit, gezond opgroeien en sociale veiligheid en koppelde die aan de openbare ruimte van onze gemeenten. Veel partners kozen hun wiel. Zorgverzekeraars haakten op de beweging aan en

hielpen actief in het voorschrijven van fietsen.

Een mooi voorbeeld hier is de fietsgezondheidsindex: een meetinstrument dat als verlengstuk van de interactieve gezondheidskaart inzicht geeft in hoe fietsvriendelijk een wijk is. Denk aan veilige routes (dag en nacht), rustplekken, groenvoorzieningen en sociale ontmoetingsplekken. Maar ook in de combinatie met ruimtelijke ontwikkelingen en grotere mobiliteitsvraagstukken. Een speciaal ontwikkeld voorspelmodel geeft inzicht in toekomstige opbrengst van investeringen in doorfietsroutes, parken, ontmoetingsplekken. Nu is er een veel scherper beeld van de baten van preventie op de langere termijn. Uit die cijfers blijkt dat elke euro die we investeren in fietsinfrastructuur en gezonde leefomgeving een rendement oplevert van 3 tot 5 euro, door betere gezondheid, hogere levenskwaliteit en minder druk op de zorg. Dat klinkt heel economisch en datagericht, maar ik zie het gezicht: mensen leven hier merkbaar langer en gelukkiger in goede gezondheid.

Het Brainportmodel werd leidend bij het ontwerpen en herinrichten van wijken. Als huisartsen werken we daar actief mee samen, om steeds verder te verbeteren. Beschikbare datadashboards over gezondheid geven ons daarbij in combinatie met onze dagelijkse contacten in de praktijk goud in handen. Het geeft een beeld van trends en effecten, duidt ons gevoel. Een brede inwonersdelegatie denkt actief mee. Het is geweldig te zien dat deze aanpak gekopieerd wordt.

Zo waait er hier in de steden en dorpen binnen de Brainport-regio een nieuwe wind. Ademen we frisse lucht, zijn we gezonder en bewegen we meer dan ooit. Ontzorgen we de zorg. En blijven we onze leefomgeving innoveren. Techniek, Dutch design én simpelweg mensenwerk. De aloude kracht van samenwerking hier, gestoken in een nieuw jasje. Als huisarts sta ik midden in de samenleving en de omgeving. De fiets was het recept. De beweging werd het medicijn. En de toekomst? Die trappen we samen tegemoet.

Tekst: Niels Steeghs

Beeld: Ineke Neutelings / Inktvisie.nl