

TNO-rapport**TNO/LS 2013 R11534****Intersectorale samenwerking voor de
realisatie van de Bewegvriendelijke
Omgeving****Rapportage monitor & evaluatie van 9 pilots rondom
de Bewegvriendelijke Omgeving**

Datum	10 oktober 2013
Auteur(s)	Denise van der Klauw Jantine Slinger Luuk Engbers Pepijn van Empelen
Aantal pagina's	39 (incl. bijlagen)
Aantal bijlagen	5
Projectnaam	Bewegvriendelijke Omgeving
Projectnummer	051.02972/01.02

Alle rechten voorbehouden.

Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, foto-kopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming van TNO.

Indien dit rapport in opdracht werd uitgebracht, wordt voor de rechten en verplichtingen van opdrachtgever en opdrachtnemer verwezen naar de Algemene Voorwaarden voor opdrachten aan TNO, dan wel de betreffende terzake tussen de partijen gesloten overeenkomst.

Het ter inzage geven van het TNO-rapport aan direct belang-hebbenden is toegestaan.

© 2013 TNO

**Behavioural and Societal
Sciences**

Wassenaarseweg 56
2333 AL Leiden
Postbus 2215
2301 CE Leiden

www.tno.nl

T +31 88 866 90 00

F +31 88 866 06 10

infodesk@tno.nl

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Doel.....	3
1.2	Vraagstelling	4
2	Achtergrond	5
3	Methoden.....	7
3.1	Dataverzameling.....	7
3.2	Data analyse.....	8
4	Resultaten 'monitoring-vragenlijst'	10
4.1	Respons.....	10
4.2	Resultaten.....	10
5	Resultaten uit de interviews	12
5.1	Activiteiten voor het realiseren van een Bewegvriendelijke Omgeving.....	12
5.2	Samenwerkingsstructuur en -context	12
5.3	Samenwerkingsproces	16
6	Conclusie.....	21
6.1	Aanbevelingen	22
7	Literatuurlijst.....	24
	Bijlagen	
	A Overzicht projecten per pilot	
	B Topiclijst interviews eerste meting	
	C Monitor-vragenlijst Bewegvriendelijke Omgeving (tweede meting)	
	D Topiclijst interview derde meting	
	E Stappenplan BVO	

1 Inleiding

Hoe kom je tot een beweegvriendelijke omgeving? In opdracht van het Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport heeft NISB in de periode 2011-2013 samen gewerkt met negen pilots aan het beweegvriendelijk inrichten van de openbare ruimte. Het doel was om problemen rondom leefbaarheid, veiligheid en gezondheid van bewoners te verminderen door fysieke en sociale verbeteringen in de wijk. Eén van de kennisvragen hierbij was om inzicht te krijgen in het uitvoeringsproces, waarbij de samenwerking tussen partijen centraal stond om zo te leren over het organiseren van succesvolle samenwerking. Hiertoe zijn de negen pilots gedurende de looptijd gemonitord en is het uitvoeringsproces in de verschillende samenwerkingsverbanden geëvalueerd.

TNO heeft de pilots gemonitord. Vanuit het Kennisprogramma 'Vitale Wijk' heeft TNO vanaf 2010 ervaring opgedaan met het uitvoeringsproces rondom de Beweegvriendelijke Omgeving, specifiek op het thema 'intersectorale samenwerking'. Om de kennis uit te dragen en verder te ontwikkelen, zijn de negen pilots rondom de Beweegvriendelijke Omgeving gevolgd in een Monitoring en Evaluatie project. De negen deelnemende pilots waren gelokaliseerd in:

- Almere
- Amsterdam
- Bergen op Zoom
- Deventer
- Ede
- Heerhugowaard
- Rosmalen
- Rotterdam
- Zoetermeer

Een overzicht van de projecten per pilot is te vinden in bijlage 1. Door het monitoren van de Beweegvriendelijke Omgeving-pilots hopen we zo bij te dragen aan inzicht in die factoren die de kans op een succesvolle uitvoer kunnen vergroten of in de weg staan.

1.1 Doel

Het doel van de monitoring en evaluatie was inzicht krijgen in het samenwerkingsproces dat ten grondslag ligt aan de realisatie van de maatregelen om de openbare ruimte beweegvriendelijk(er) in te richten. In het verslag staat dit samenwerkingsproces centraal. NISB heeft in haar verantwoordingsrapportage een uitwerking van de maatregelen per pilot beschreven (NISB, 2013a).

De evaluatie draagt bij aan zicht op de factoren methoden die de kans op succes in het samenwerkingsproces rondom de Beweegvriendelijke Omgeving vergroten. Tot slot geeft de evaluatie zicht omtrent de mogelijkheden voor verdere optimalisatie van reeds gestarte projecten.

1.2 **Vraagstelling**

De hoofdvraag voor deze evaluatie was:

Hoe ziet het samenwerkingsproces er uit dat ten grondslag ligt aan de realisatie van fysieke en sociale maatregelen ten behoeve van een Bewegvriendelijke Omgeving?

Om deze hoofdvraag te beantwoorden werden de volgende deelvragen gesteld:

- 1 Welke samenwerkingsstructuur typeert de samenwerkingsverbanden die werken aan een Bewegvriendelijke Omgeving?
- 2 Hoe ziet de maatschappelijke, politieke en organisatorische context eruit waarin de samenwerking plaatsvindt?
- 3 Hoe ziet het samenwerkingsproces er uit rondom het opzetten en realiseren van maatregelen ten behoeve van een Bewegvriendelijke Omgeving?

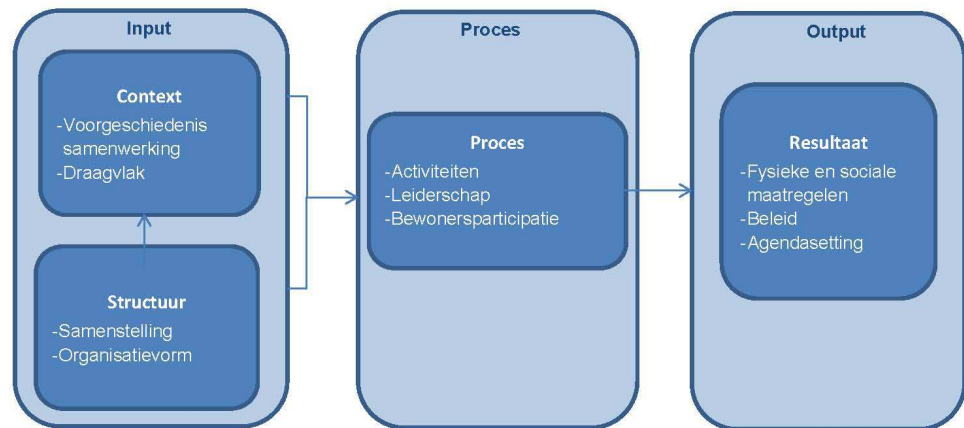
2 Achtergrond

De slagingskans van initiatieven als de Beweegvriendelijke Omgeving lijkt in belangrijke mate te worden bepaald door het succes van de samenwerking tussen gemeentelijke, maatschappelijke en private partijen. Een succesvolle samenwerking tussen sectoren (intersectorale samenwerking):

- kan de plaats van gezondheidsbeleid in andere sectoren verduidelijken (De Leeuw, 1993);
- kan efficiëntie verhogen door de uitwisseling van kennis te benutten voor een integraal gezondheidsbeleid (Storm et al. 2010; Jansen, 2007);
- kan versnippering en overlap tegengaan (Brug et al. 2007) en
- kan systematisch inzicht in effectiviteit van interventies opleveren (Koelen et al. 2008; Tjemkes et al. 2012).

Om te komen tot een succesvolle intersectorale samenwerking lijkt het van belang meer inzicht te krijgen in die factoren die het succes van de samenwerking al dan niet in de weg staan.

TNO heeft ter voorbereiding van deze monitoring en evaluatie, literatuuronderzoek gedaan naar factoren die (publiek private) samenwerking beïnvloeden (Van der Klauw et al., 2012; Tjemkes et al. 2012). Hoewel er weinig systematische evidentie bestaat rondom intersectorale samenwerkingsvormen, heeft dit onderzoek inzicht opgeleverd in factoren die ten grondslag kunnen liggen aan samenwerking gericht op wijkveranderingen (Vos et al. 2012). Een Delphi-studie onder experts liet zien dat de kenmerken van het samenwerkingsproces waren te onderscheiden in inputfactoren, zoals de (sociaal-politieke) context en de structuur van het samenwerkingsverband, het proces en de prestaties of uitkomsten van de samenwerking (Van der Klauw et al, 2012). Bij proces kan gedacht worden aan de bijdrage van partners en de onderlinge communicatie. Hierbij kan ook gedacht worden aan de totstandkoming van de samenwerking en de mate waarin en de manier waarop actoren in het verloop van de samenwerking betrokken worden. Bij structuur gaat het om formalisatie, samenstelling en vorm van de samenwerking. Eerder onderzoek heeft laten zien dat de samenstelling zeer divers kan zijn, met zowel partijen binnen als buiten de gemeente (Van der Klauw et al. 2012). Een beknopt overzicht van de beïnvloedende factoren en hun samenhang is weergegeven in figuur 2.1.



Figuur 2.1: Input-proces-output model van de Bewegvriendelijke Omgeving

3 Methoden

Om inzicht te krijgen in de samenwerking in de pilots rondom de Bewegvriendelijke Omgeving is gebruik gemaakt van meerdere onderzoeksmethodieken en zijn de pilots in de tijd gevolgd vanaf het najaar van 2012 tot het voorjaar van 2013.

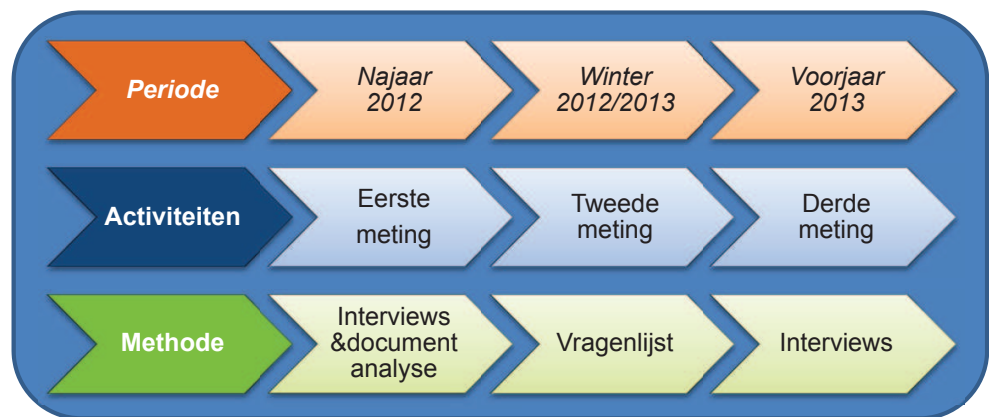
3.1 Dataverzameling

Bij de dataverzameling is gebruik gemaakt van zogenaamde datatriangulatie. Dat wil zeggen dat meerdere gegevens zijn benut om een oordeel te vellen over het procesverloop van de pilots. De verschillende databronnen betreffen:

- Semigestructureerde interviews/focusgroepen
- Gestructureerd vragenlijstonderzoek
- Documentanalyse

Data zijn verzameld op drie momenten. De eerste meting vond plaats in september/oktober 2012; de tweede meting in januari/februari 2013; de derde meting in mei/juni 2013.

Alle negen pilots rondom de Bewegvriendelijke Omgeving hebben deelgenomen aan de monitoring en evaluatie. Van elke pilot waren minimaal de projectleiders van de pilots en, indien van toepassing, de projectleiders van de deelprojecten betrokken bij de interviews. Voor de tweede meting zijn de belangrijkste betrokkenen per pilot, geïdentificeerd door de projectleiders, benaderd. De dataverzameling is samengevat in het onderstaande schema (figuur 3.1).



Figuur 3.1: Uitvoering monitoring & evaluatie

Stap 1: Eerste meting (najaar 2012)

De eerste meting van de monitoring en evaluatie kan niet worden beschouwd als een zuivere nulmeting, aangezien uit de voorgesprekken met NISB bleek dat de pilots al waren begonnen of voortvloeiden uit lopende initiatieven. Voor de eerste meting is een documentanalyse gedaan en is een interview gehouden met de projectleider over de doelen, doelgroepen, betrokken partijen, verloop tot dan toe en de stand van zaken op dat moment. Kernvraag was op welke gronden doelen,

doelgroepen en partijen participeerden en wat de rol van elke partij was bij het realiseren van een Beweegvriendelijke Omgeving. Indien er meerdere, niet-samenhangende deelprojecten waren, is ook met de projectleiders van alle deelprojecten gesproken (o.a. Amsterdam) en is bovengenoemde kernvraag ook voor het betrokken deelproject gesteld.

Voor de interviews is een semigestructureerde opzet gehanteerd. Bij semigestructureerde interviews wordt een topiclijst met te bespreken thema's als leidraad voor de gesprekken gebruikt zonder dat het de volgorde van de te bespreken onderwerpen/thema's vastlegt (Bowling, 2002). De topics waren gerelateerd aan de kernvraag en gingen in op de doelen, doelgroepen en partijen in een pilot en de stand van zaken van de pilot. De topiclijst is bijgevoegd in bijlage 2. De documentanalyse was gericht op een eerste antwoord op de topics uit de topiclijst. Indien het antwoord niet of niet volledig gevonden kon worden in documenten, is dit topic voorgelegd in de semigestructureerde interviews.

Stap 2: Tweede meting (winter 2012/2013)

Op basis van het model rondom intersectorale samenwerking (figuur 2.1) heeft TNO samen met NISB een monitor-vragenlijst ontwikkeld met een specifieke focus op de Beweegvriendelijke Omgeving. Aan de hand van de literatuur over samenwerkingsverbanden zijn bij de input, proces en outputfactoren stellingen geformuleerd. De monitor-vragenlijst is bijgevoegd in bijlage 3.

De monitor-vragenlijst is uitgezet onder de projectleiders van de pilots en de projectgroepleden. In totaal is de vragenlijst verstuurd naar 32 personen uit zeven pilots.

Stap 3: Derde meting (voorjaar 2013)

Bij de derde meting is door semigestructureerde interviews informatie verzameld over de stand van zaken en het verloop van de pilots sinds de eerste meting. Bij het interview waren de projectleider en eventuele andere projectgroepleden aanwezig. De topics in dit tweede semigestructureerde interview waren gebaseerd op de stappen uit de door NISB-ontwikkelde reiswijzer (NISB, 2013b) om te identificeren welke factoren en praktische tips belangrijk zijn om een Beweegvriendelijke Omgeving (succesvol) te realiseren. De topiclijst is bijgevoegd in bijlage 4.

3.2 **Data analyse**

3.2.1 *Eerste & derde meting (interviews)*

De verslagen van de interviews uit de eerste en laatste meting zijn thematisch geanalyseerd. De thema's zijn afgeleid uit de reacties van de geïnterviewden (inductief) en komen uit de literatuur (deductief). Bij de analyse van de verschillende onderzoeksmaterialen uit de eerste, tweede en derde meting is gelet op overeenkomende thema's of overlappende, elkaar aanvullende of elkaar tegensprekende thema's. De fragmenten uit de interviews zijn gecodeerd, waarna een 'codeboom' is opgesteld. Een codeboom is een opsomming van codes met eventueel hun onderlinge verband. Na analyse van de codeboom door een onderzoeker (DvdK), is gezocht naar een eenduidige formulering van codes en zijn codes samengevoegd. Vervolgens is de codeboom besproken met andere onderzoekers (JS, PvE) en adviseurs van NISB (DL,JWM), waarna de codeboom

weer verder is aangescherpt. Dit proces is enkele keren doorlopen om te komen tot de thema's die in het volgende hoofdstuk staan beschreven.

Hoewel de pilots rondom de Bewegvriendelijke Omgeving divers zijn in aanpak, samenwerkingskenmerken en doelstellingen is toch getracht de factoren (input, proces, output) die in meer generieke zin een rol speelden in de samenwerking te evalueren, zodat hier bij optimalisatie en/of nog te realiseren samenwerkingsprojecten rekening mee gehouden kan worden.

3.2.2 *Tweede meting (vragenlijst)*

Per pilot zijn de gemiddelde scores en de standaarddeviaties van de stellingen samengevat in schalen, lopend van 1 (zeer oneens) tot 5 (zeer eens). Aangezien de monitor slechts door een beperkt aantal respondenten is ingevuld, zijn geen resultaten per pilot gepresenteerd, maar de gemiddelde waarden over alle respondenten.

4 Resultaten ‘monitoring-vragenlijst’

Dit hoofdstuk beschrijft de resultaten van de monitor-vragenlijst (tweede meting) van de pilots Bewegvriendelijke Omgeving, zoals deze uitgevoerd is door TNO.

4.1 Respons

De monitor is ingevuld door 23 respondenten (respons 72% van totaal genodigden) uit zes van de negen pilots (Almere, Amsterdam, Deventer, Ede, Heerhugowaard en Rosmalen). Drie pilots konden niet deelnemen, omdat zij op het moment van ondervragen geen duidelijke projectgroep of schil van betrokkenen hadden die de monitor konden invullen¹.

4.2 Resultaten

De resultaten van de monitor staan beschreven in tabel 4.1.

Tabel 4.1 Resultaten Monitor-vragenlijst (N = 23, 6 pilots)

Schaal (1-5)	Gemiddelde	SD
Attitude (hogere score=positievere attitude)		
Attitude t.a.v. Bewegvriendelijke Omgeving	3.6	0.5
Output (hogere score = meer output)		
Doelrealisatie tot nu toe	3.6	0.7
Resultaat t.a.v. gemeentelijk beleid	3.0	0.8
Resultaat t.a.v. intersectorale samenwerking	3.4	1.1
Continuering (voorzetten van de pilot/de samenwerking)	4.0	0.6
Structuur (hogere score = hogere mate van structuur)		
Doelhelderheid	3.7	0.8
Afhankelijkheid	3.8	0.7
Teamomvang/samenstelling	3.4	0.7
Formalisatie	3.6	0.8
Proces (hogere score = meer aanwezig in het proces)		
Frequentie en kwaliteit communicatie	3.5	0.9
Ontstaan en oplossen conflicten	1.7	0.8
Samenwerking	3.7	0.5
Leiderschap	3.9	0.7
Besluitvorming	3.9	0.7
Bewonersparticipatie	3.2	0.9
Vertrouwen/commitment	3.3	0.5
Omgeving (hogere score = meer van belang voor proces/output)		
Externe omgeving	3.3	0.7
Eigen Organisatie	3.7	0.7
Persoonlijke Relevantie	3.8	0.6

¹ Hoewel de monitor-vragenlijst belangrijke inzicht heeft opgeleverd over de structuur, omgeving en het proces van samenwerken, dienen de resultaten met voorzichtigheid geïnterpreteerd te worden. De monitor is niet door respondenten van alle pilots ingevuld (6 van de 9), waardoor de resultaten niet representatief zijn voor alle pilots.

Zoals blijkt uit tabel 4.1 zijn de samenwerkingspartners neutraal tot positief over de verschillende onderwerpen. De spreiding in antwoorden is relatief beperkt. De uitkomsten maken duidelijk dat de respondenten een positieve attitude hebben ten aanzien van een beweegvriendelijke omgeving. Ten aanzien van de uitkomsten van de pilot en de context waarin de pilot plaatsvond, zien we dat respondenten de Beweegvriendelijke Omgeving relevant vinden voor de eigen organisatie en voor hun persoonlijke doelen. Zij geven bovendien aan dat zij graag de samenwerking willen continueren en hier mogelijkheden voor zien. Wel is er lichte variatie in de mate waarin het resultaat van de pilot heeft geleid tot meer intersectorale samenwerking.

Ook is er enige variatie in de ervaring van het proces, met name rondom het benutten van bewonersparticipatie in verschillende fasen van het proces en communicatie tussen betrokken partijen. Gemiddeld geven respondenten aan dat zich weinig conflicten hebben voorgedaan in de looptijd van de pilot. De leiders van de pilot werden positief geëvalueerd. Tot slot, hadden de respondenten het gevoel dat ze voldoende invloed hadden op de besluitvorming in de pilot.

5 Resultaten uit de interviews

Dit hoofdstuk beschrijft de resultaten uit de interviews (1e en 3e meting), zoals uitgevoerd door TNO in samenwerking met NISB. De interviews uit de derde meting zijn specifiek benut om een verheldering te bieden voor de resultaten uit de monitor (tweede meting).

Allereerst worden de belangrijkste activiteiten benoemd, die in de pilots uitgevoerd zijn. Vervolgens wordt ingegaan op de samenwerkingsstructuur en de context, die input hebben geleverd voor de manier waarop en de mate waarin activiteiten uitgevoerd zijn. Het conceptueel model uit figuur 2.1 is in dit hoofdstuk leidend.

5.1 Activiteiten voor het realiseren van een Bewegvriendelijke Omgeving

Een terugblik op het proces van de Bewegvriendelijke Omgeving laat zien dat de pilots zich hebben gericht op vier activiteiten:

- 1 Het **in kaart brengen van kansen** voor het realiseren van een Bewegvriendelijke Omgeving, zoals het uitvoeren van een wijkscan of juist door gesprekken met gemeentelijke afdelingen of scholen en sportverenigingen.
- 2 Het **betrekken van belanghebbenden** gedurende de pilot, zoals het organiseren van bijeenkomsten, bilaterale gesprekken of door het schrijven van beleidsnota's of een brief naar het management.
- 3 Het **faciliteren van fysieke en sociale maatregelen**, hierbij kan gedacht worden aan het realiseren van sportvelden, een nieuwe wijkinrichting of het organiseren van activiteiten voor wijkbewoners.
- 4 Het **evalueren van proces en maatregelen**, dit kan in een gesprek zijn gedaan met de projectgroep of door het uitvoeren van een formele beleidsevaluatie.

De activiteiten zijn niet altijd in deze volgorde uitgevoerd. De pilot in Rotterdam heeft zich alleen gericht op de laatste activiteit, namelijk de evaluatie van eerder genomen maatregelen op twee plekken in de stad. De andere pilots hebben zich allen vooral gericht op de eerste drie activiteiten (in kaart brengen van kansen, betrekken van belanghebbenden en faciliteren van fysieke en sociale maatregelen), waarbij bij twee pilots (Bergen op Zoom en Deventer) ook aandacht is geweest voor evaluatie. De samenwerkingsstructuur en -context hebben beïnvloed hoe en in welke mate bepaalde activiteiten zijn uitgevoerd, zoals in de volgende paragrafen wordt toegelicht.

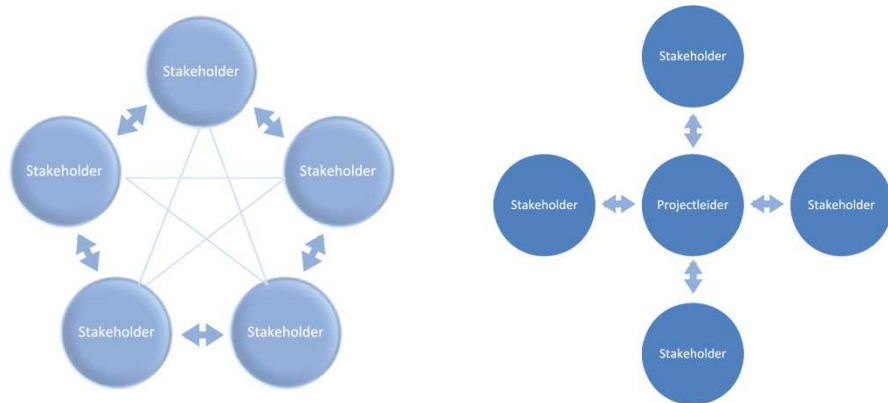
5.2 Samenwerkingsstructuur en -context

Een nadere blik op de structuur van de pilots laat zien dat er vier type structuren te onderscheiden zijn:

- 1 De **ambtelijke projectgroep** die vooral is samengesteld uit deelnemers van de gemeente.
- 2 De **maatschappelijke projectgroep** die vooral is samengesteld uit deelnemers van maatschappelijke organisaties, zoals scholen, sportverenigingen en wijkbewoners.

- 3 Een **ambtelijk netwerk**, dat vooral is samengesteld uit deelnemers van de gemeente.
- 4 Een **maatschappelijk netwerk**, dat vooral is samengesteld uit deelnemers van maatschappelijke organisaties, zoals scholen, sportverenigingen en wijkbewoners.

In een projectgroep komen deelnemers op vaste tijdstippen bij elkaar in een, min of meer, vaste samenstelling en structuur. Ten opzichte van een projectgroep functioneerde een netwerk meer 'ad hoc', waarbij delen van het netwerk wel geformaliseerd konden zijn in een convenant of financieringsrelatie. Een netwerk, zoals hier beschreven, kan in theorie verschillende organisatievormen hebben (figuur 5.1A en 5.1B). In een netwerk kunnen alle spelers contact met elkaar hebben (figuur 5.1A), of kunnen enkele spelers centraal staan die partijen verbinden (5.1B). Alle pilots met een netwerkstructuur waren georganiseerd volgens een netwerk met een centrale 'hub' met één of twee centrale spelers (figuur 5.1B).



Figuur 5.1A (links) en 5.1B (rechts): Organisatievormen van een netwerk

De rol van de leiders was daarbij erg belangrijk in het project, zoals ook uit de monitor bleek. In zes pilots was de projectleider afkomstig uit de gemeentelijke organisatie, in twee pilots afkomstig uit een zelfstandig Sportbedrijf of Sportalliantie (Almere en Rosmalen) en in één pilot was sprake van een combinatie van een projectleider uit de gemeente en één uit het Sportbedrijf (Deventer). Zij besteedden niet al hun tijd aan het coördineren van de pilot, maar hadden naast de pilot nog andere werkzaamheden binnen de gemeente of het Sportbedrijf.

De negen pilots hebben sterk geleund op de één of twee projectleiders in het project. Zij fungeerden in de pilot als de spin in het web. De projectleiders hebben ervaren dat door de projectgroep of de andere belanghebbenden zwaar werd geleund op de projectleider. Dit heeft gevolgen gehad voor de voortgang van de pilot. Zoals een projectleider uit Amsterdam aangaf: *“Ze zagen mij toch wel echt als de grote trekker. Het was prettiger geweest als het commitment van de mensen in de projectgroep groter was geweest, dat ze zelf meer initiatief nemen”*.

Een overzicht van de indeling van de pilots per type samenwerkingsstructuur is te vinden in tabel 5.1. Vervolgens zal per type structuur worden ingegaan op de deelnemers, de voorgeschiedenis en de manieren waarop de pilots draagvlak in de omgeving hebben gezocht.

Tabel 5.1 Onderscheid naar projectgroep en netwerkstructuur in relatie tot samenstelling

	Ambtelijke samenstelling	Maatschappelijke samenstelling
Projectgroep	Almere Amsterdam Heerhugowaard	Deventer
Netwerk	Bergen op Zoom Rotterdam Zoetermeer	Ede Rosmalen

5.2.1 *Ambtelijke samenstelling*

A. Deelnemers

De pilots met vooral een ambtelijke samenstelling bestonden uit een variatie van gemeentelijke afdelingen. De pilot in Amsterdam, waaronder verschillende projecten vielen, was bijvoorbeeld breed ingestoken. De projectgroepen bestonden uit deelnemers van zowel afdelingen gericht op fysieke maatregelen (stedelijke vernieuwing, groen en openbare ruimte) als afdelingen gericht op sociale maatregelen (sport, gezondheidsbevordering). Voor de deelnemers was tijd vrijgemaakt om mee te werken in het project, via een brief naar het Management Team.

Andere pilots hadden geen ambtelijke projectgroep, maar waren georganiseerd volgens een netwerkstructuur. In Bergen op Zoom had bijvoorbeeld een projectleider vanuit de gemeente, samen met een projectcoördinator van SportService Noord Brabant, de regie over het project. In de pilot in Rotterdam is gekozen om een algemene beleidsevaluatie te schrijven, waarvoor één coördinator vanuit de gemeente (Sport & Recreatie) was aangewezen en in Zoetermeer is gekozen voor één projectleider en een ambtelijke klankbordgroep. De personen die door de projectleider zijn betrokken in de pilot wisselden en zij waren vaak voor maar een korte periode en een specifieke taak betrokken bij de pilot.

B. Voorgeschiedenis ambtelijke samenstelling

De reden voor de ambtelijke samenstelling van de pilots kwam óf voort uit eerdere initiatieven óf juist door het ontbreken daarvan.

- Voorgeschiedenis in samenwerken en beleid: In de pilots in Amsterdam, Bergen op Zoom en Rotterdam lag al een basis in ambtelijk beleid door eerdere projecten en bijbehorende beleidsnotities. Zoals één van de projectleiders aangaf: *“Er was al een bestaand netwerk [binnen de gemeente] rondom gezondheid in relatie tot de leefomgeving”*.
- Nog geen voorgeschiedenis: De pilots in Almere, Heerhugowaard en Zoetermeer begonnen echter vanuit een visie op beweegvriendelijkheid, zonder dat hier al eerdere projecten op waren uitgevoerd. Omdat de gemeente initiatiefnemer was, waren deze pilots, met name in de eerste fase, gericht op het verbinden van partijen in de ambtelijke organisatie.

C. Draagvlak

Zowel voor de pilots die al een samenwerkingshistorie hadden, als de pilots die dit nog niet hadden, was het verkrijgen van draagvlak op **politiek/bestuurlijk** en op **organisatie** niveau zeer belangrijk. Uitzondering hierop is de pilot in Bergen op Zoom. In deze pilot was politiek draagvlak minder van belang, omdat hier werd aangesloten bij een stedelijk vernieuwingstraject waarvoor al politiek draagvlak bestond. De projectleider gaf echter aan dat het politiek draagvlak niet specifiek ging over de Beweegvriendelijk Omgeving, maar dat dit door de betrokken projectleider niet werd gemist: *“Ik geloof niet dat we dan een extra impuls hadden gehad, prioriteiten liggen duidelijk anders.”*

De pilots met een ambtelijke samenstelling konden soms aansluiten op een bestaande beleidsvisie over stedelijke herinrichting en sport en bewegen in de wijk, zoals ook in de pilots in Heerhugowaard en Rotterdam het geval was. Het gezamenlijk ontwikkelen van een visie op een Beweegvriendelijke Omgeving, wordt in alle pilots als zeer belangrijk ervaren voor het realiseren van draagvlak.

Een overzicht van de stakeholders waarop pilots zich voornamelijk hebben gericht om draagvlak te verkrijgen is gegeven in tabel 5.2.

5.2.2 Maatschappelijke samenstelling

A. Deelnemers

In de pilots met een maatschappelijke samenstelling hebben de initiatiefnemers vooral de verbinding gezocht met maatschappelijke partijen, zoals vertegenwoordigers van scholen en (sport)verenigingen en wijkbewoners. Alleen in de pilot in Deventer hebben deze partijen een projectgroep gevormd, die op vaste tijdstippen bij elkaar kwam. De werkgroep bestond uit vertegenwoordigers van de basisschool, de speeltuinvereniging en de stichting Go Ahead Eagles.

De pilots in Ede en Rosmalen kunnen getypeerd worden als een netwerk, waarin enkele spelers de spin in het web vormden. In deze pilots was geen geformaliseerde projectgroep. De centrale spelers hebben de verbinding gezocht met sportverenigingen, scholen, wijkraden en seniorenverenigingen. De projectleiders in deze pilots hielden via gesprekken en bijeenkomsten contact met de partijen in het netwerk.

B. Voorgeschiedenis maatschappelijke samenstelling

Eén pilot had al een voorgeschiedenis als het ging om samenwerken en beleid. De andere pilots met een maatschappelijke samenstelling hadden dit nog niet.

- Voorgeschiedenis in samenwerken en beleid: Alleen in Rosmalen was al sprake van een bestaand netwerk van maatschappelijke organisaties, dat benut is voor het realiseren van de Beweegvriendelijke Omgeving.
- Nog geen voorgeschiedenis: In Ede en Deventer was dit bestaande netwerk er nog niet in de huidige vorm. De reden voor de pilot in Ede om vooral maatschappelijke organisaties te betrekken bij de pilot kwam voort uit de probleemstelling. De vraag die richting gaf voor de pilot, kwam in eerste instantie van de scholen die een aanpassing wilden in hun sportvoorzieningen. In Deventer was in een andere wijk al ervaring opgedaan met een vergelijkbare doelstelling om sport in de wijk te stimuleren. De les uit deze wijk was om

partijen in de wijk, zoals scholen en wijkvertegenwoordigers, stevig te betrekken bij het project. Deze les is overgenomen in de pilot rondom de Beweegvriendelijke Omgeving.

C. Draagvlak

De pilots met een maatschappelijke samenstelling hadden een andere doelstelling en strategie om draagvlak te verwerven, dan de pilots met een ambtelijke samenstelling. Het draagvlak in deze pilots was vooral gericht op het **verbinden en verbonden houden van maatschappelijke partners**, zoals scholen, sportverenigingen en wijkbewoners. Een aantal pilots met een meer ambtelijke samenstelling, heeft in de loop van de pilot deze strategie ook (deels) overgenomen, en is zich ook meer op het draagvlak van maatschappelijke partijen gaan richten (tabel 5.2). In Heerhugowaard was dit bijvoorbeeld gerelateerd aan de aanstelling van een nieuwe projectleider, die al veel verbinding had met maatschappelijke partijen in de wijk. In Amsterdam is deze strategie meer gevolgd, toen bleek dat het politiek/bestuurlijke draagvlak te versnipperd was om daadwerkelijk maatregelen te kunnen nemen.

De projectleiders van de pilots in Deventer en Ede hebben aangegeven dat de visie voor hun pilot gedurende het traject is ontwikkeld. Deventer is de visie pas ontwikkeld, toen bleek dat er veel verschillende visies vanuit verschillende betrokkenen bij de pilot leefden. In de pilot in Ede is de ervaring dat de aanpasbaarheid van de visie een belangrijke factor voor succes is. *“Visievorming heeft eigenlijk continu door het project heen gelopen. Steeds kwamen tijdens bijeenkomsten weer nieuwe ideeën of kansen. Dat is ook het leukste. Het was heel nieuw.”*

Tabel 5.2. Overzicht van het primaire type draagvlak per pilot

	Pilots
Maatschappelijk draagvlak	Amsterdam Deventer Ede Heerhugowaard Rosmalen
Politiek/bestuurlijk draagvlak	Almere Amsterdam Rotterdam
Organisatorisch draagvlak	Amsterdam Bergen op Zoom Zoetermeer

5.3 Samenwerkingsproces

Uit de interviews blijkt dat de structuur en context invloed hebben gehad op de hoe en in welke mate activiteiten werden uitgevoerd. Wij gaan daarbij in op vier factoren: (1) de competenties van de leider (2) de rol van bewoners, die in de pilots verschillend werd ingevuld (3) de manier waarop de kennis en maatregelen worden geborgd en (4) de manier waarop zorg wordt gedragen voor continuering.

5.3.1 Competenties van de leider

Hoewel de invulling van de pilots verschilt, kwamen in de evaluatie overkoepelend twee specifieke competenties van de trekker naar voren:

- 1 Voor het in kaart brengen van kansen is de projectleider verantwoordelijk voor het opzetten van een goede probleemanalyse of wijschouw. Daarnaast is het **actief spotten van kansen** een belangrijke competentie geweest, zoals de projectleider in Heerhugowaard heeft aangegeven: *“Gezien de beperkte middelen moet je als projectleider continu kansen en mogelijkheden zien om mensen of initiatieven aan je te verbinden.”*
- 2 Om de tweede activiteit, het betrekken van belanghebbenden, goed te kunnen uitvoeren, hebben projectleiders aangegeven dat het **omgaan met verschillende belangen** een belangrijke competentie van de trekker is. Zoals één van de projectleiders in Ede aangaf: *“Je moet iemand hebben met gezag bij ruimtelijke ordening én sport/bewegen. Een programmamanager is daarvoor een goede functie. Een programmamanager kan op verschillende niveaus bewegen, omdat hij of zij ook niet bij één van de afdelingen hoort. Je moet iemand hebben die meerdere talen spreekt.”*

5.3.2 De rol van bewoners

De monitor (tweede meting) liet al zien dat er verschillend wordt geoordeeld over de mate van inbreng van bewoners in verschillende fasen van het proces. Uit de interviews bleek dat bewonersparticipatie door alle pilots als belangrijk werd ervaren, maar bleek ook dat het op verschillende manieren vorm heeft gekregen in de pilots. Hierbij maken we verschil tussen actieve, namelijk meebeslissende en producerende, betrokkenheid en passieve betrokkenheid, die vooral gericht op consultatie van bewoners (tabel 5.3).

Tabel 5.3 Bewonersparticipatie met onderscheid naar passieve en actieve participatie

	Pilots
Passief	Amsterdam Ede Zoetermeer
Actief	Almere Bergen op Zoom Deventer Heerhugowaard Rosmalen

1. Actieve bewonersparticipatie

In Almere, Bergen op Zoom, Deventer, Heerhugowaard en Rosmalen zijn goede ervaringen opgedaan met een actieve rol van bewoners. Zij hebben vooral bijgedragen aan de derde pilot-activiteit (faciliteren van fysieke en sociale maatregelen), door zelf oplossingen aan te dragen, mee te beslissen en soms ook mee te produceren en te financieren aan een deel van het eindproduct. Een voorbeeld van gedeelde productie is te zien in Deventer, waar bewoners zitbanken in de nieuwe speeltuin ontwierpen. Vaak zijn bestaande structuren (sleutelfiguren) benut voor bewonersparticipatie om zo de aansluiting bij de wijk te vinden, zoals het betrekken van kinderen en ouders in de wijk via scholen, het vergaren van

informatie over de wijk via de voorzitter van de wijkspeeltuin, de wijkcoördinator of buurthuizen en wijkpanels. Het benutten van bestaande structuren door sleutelfiguren is gedaan in de pilots in Deventer, Ede, Heerhugowaard en Rosmalen.

2. *Passieve bewonersparticipatie*

Hoewel bewonersparticipatie als kritisch onderdeel wordt gezien in alle pilots, blijkt bij een deel van de pilots dit passief te zijn ingevuld. In Amsterdam en Ede zijn bewoners betrokken in de vorm van een enquête over de knelpunten en wensen in de huidige situatie, als onderdeel van de probleemanalyse (activiteit 1). De projectleiders van de pilots in Amsterdam, Ede en Zoetermeer vonden dat bewoners slechts in beperkte mate zijn betrokken en zij gaven aan dat bewoners meer hadden kunnen worden ingezet bij de ontwikkeling van de activiteiten. In Amsterdam werd tevens door één projectleider aangegeven dat de passieve invulling voortkomt uit het feit dat het voor de gemeente moeilijk is om de juiste burgers te bereiken.

Echter niet alleen over de rol van bewoners werd in de pilots kritisch nagedacht. In de pilots in Almere, Bergen op Zoom, Deventer, Ede, Heerhugowaard, Rosmalen en Zoetermeer is in de pilots actief nagedacht over de rol van de gemeente, waarbij een transitie werd gezien/ingezet naar een faciliterende rol van de gemeente. De projectleiders van de pilots zien de gemeente echter wel als kader-stellend ten aanzien van de vraag wie welke verantwoordelijkheden en bevoegdheden heeft, waarbij de projectleiders benadrukken dat niet alle taken bij bewoners kunnen worden neergelegd, omdat zij bijvoorbeeld niet de verantwoordelijkheid (kunnen) dragen over beheer van de buitenruimte. In de pilots in Almere, Bergen op Zoom en Heerhugowaard is het belang van deze kaders in de pilots al ervaren, zoals de projectleiders hebben aangegeven.

5.3.3 *Borging en continuering*

Onderdeel van het proces is ook *hoe* de pilots vorm hebben gegeven aan het verankeren van hun gedachtegoed en resultaten. Als onderdeel van het proces kijken we daarom ook naar hoe pilots hun bevindingen hebben geborgd en in staat zijn hun activiteiten te continueren. Bij borging gaat het er om hoe de Bewegvriendelijke Omgeving in beleid of in de hoofden van sleutelfiguren een plek heeft gekregen. Continuering richt zich op het benutten van de mogelijkheden voor vervolg van het project in een lopend initiatief of in een vervolgproject. Een overzicht per pilot is gegeven in tabel 5.4.

Tabel 5.4. Overzicht in het type borging en continuering

	Borging in beleid/protocol	Borging in personen
Continuering in vervolgproject	Almere Heerhugowaard	Amsterdam Deventer Ede Rosmalen
Continuering door inbedding lopende projecten		Deventer
Continuering in beleid	Rotterdam Zoetermeer	Bergen op Zoom Zoetermeer

1. Borging

Borging is in alle pilots een belangrijk aandachtspunt geweest, hoewel het op verschillende manieren uitwerking heeft gekregen. Borging heeft plaatsgevonden door het opstellen van documenten, zoals een protocol over de rol van het Sportbedrijf (Almere), beleidsstukken (Rotterdam en Zoetermeer) en monitoring (Heerhugowaard). De reden voor het vastleggen in documentatie is vooral om het gedachtegoed te borgen na de volgende gemeenteraadsverkiezingen. Dit gaat echter niet vanzelf, zoals één geïnterviewde in Rotterdam heeft aangegeven: *“Je moet een lange adem hebben om een nieuw thema te laten landen in de gemeentelijke organisatie en daarmee bij de burgers.”*

Aandacht voor borging in beleid in het proces zien we vooral terug in de pilots met een ambtelijke samenstelling. Binnen de ambtelijke organisatie is verankering in beleid een voor de hand liggende manier om te zorgen dat het gedachtegoed in de toekomst aandacht, legitimatie en ruimte krijgt.

De pilots hebben gedurende het proces ook aandacht besteed aan de borging in personen. In Amsterdam is hier binnen de projectgroep aandacht aan besteed door het overdragen van kennis van de projectleider naar de andere projectgroepleden. In Deventer en Zoetermeer zijn een aantal stakeholderbijeenkomsten gepland om betrokkenen te enthousiasmeren over het thema. Voor de projectleiders van de pilots die zich vooral gericht hebben op scholen, sportverenigingen en wijkinitiatieven, is deze vorm van borging vooral belangrijk geweest tijdens het proces. Hun legitimatie komt tenslotte niet uit een beleidsstuk, maar uit de mate waarin maatschappelijke partijen het initiatief ondersteunen en vervolg geven. De projectleiders van de pilots met een maatschappelijke samenstelling hebben zich dus vooral gericht op het borgen van het gedachtegoed bij relevante personen in diverse maatschappelijke organisaties.

De projectleiders in Ede en Rosmalen hebben aangegeven dat borging lastig is. De projectleiders in Rosmalen geven aan dat borging in beleid minder van belang is, omdat de werkwijze in Rosmalen lastig te vertalen is naar andere deelgemeentes van 's Hertogenbosch. *“De werkwijze van de Sportalliantie is moeilijk te kopiëren naar andere wijken. Rosmalen heeft een heel typische ‘dorpse’ samenleving waarin burgers sterk betrokken zijn.”* De projectleiders van de pilot in Ede geven aan dat de pilot op dit moment nog kwetsbaar is, omdat de maatschappelijke partijen zich snel niet meer verbonden zullen voelen met het thema als de projectleiders zich hier niet meer actief voor inzetten. Desondanks voelden de projectleiders dat ze de wind mee hadden. Borging, met name in personen, is dan ook een belangrijk aandachtspunt voor de projectleiders. Zoals de projectleiders in Ede aangeven: *Het is belangrijk dat wij nu successen verkopen binnen de gemeente. We hebben een maquette laten maken om de kenniscampus te laten zien. We mogen het project wel meer naar buiten uitdragen, om intern draagvlak te krijgen. Zodat collega's weten waar je mee bezig bent. Verlevendiging van het project is belangrijk, ook via de website bijvoorbeeld.”*

2. Continuering

Pilots hebben ook gewerkt aan continuering van het project. Soms stond dit zelfs los van de borging. De continuering vond plaats door het opstarten van nieuwe initiatieven en het samenvoegen van de pilot met andere lopende projecten. In Amsterdam, Deventer, Ede en Heerhugowaard zijn bijvoorbeeld 'spin-offs'

ontstaan, die vaak ook weer vervolg hebben gekregen in projectvorm of die zijn samengegaan met andere projecten. In Ede is onder andere een Sportimpuls aanvraag gehonoreerd om een sportplatform op de kenniscampus in te richten. In Heerhugowaard is gekeken of het Sportbedrijf de rol van de gemeente bij het organiseren van activiteiten kan overnemen. In Deventer is aangegeven dat het huidige stedelijke vernieuwingsproject begint samen te vallen met andere initiatieven, zoals een nieuwe oversteekplek naar de speeltuin, ook het gedachtegoed van de Beweegvriendelijke Omgeving kan hierin een plek krijgen.

De pilots in Bergen op Zoom, Deventer, Ede, Rosmalen en Rotterdam benadrukten dat de Beweegvriendelijke Omgeving niet automatisch vervolg krijgt. Vooral het bij elkaar brengen en houden van partijen uit de fysieke en sociale sector, zowel binnen de gemeente als daarbuiten, werd beschreven als een grote uitdaging voor continuering. De verwachtingen van de projectleiders waren dat wanneer zij nu stoppen, belangrijke verbindingen tussen personen zullen wegvallen, tenzij hier extra aandacht aan wordt besteed. Daarnaast is continue aandacht voor borging van het gedachtegoed bij de gemeente van belang, zoals de pilots in Bergen op Zoom en Ede beschreven.

Monitoring en evaluatie als onderdeel van het proces

Niet elke pilot heeft aan eigen monitoring en evaluatie gedaan tijdens de pilot. De projectleiders van de pilots in Almere en Bergen op Zoom gaven aan dat dit niet mogelijk was. Zij hadden namelijk vooraf geen duidelijke projectdoelen benoemd die gemonitord konden worden. Ook zijn de doelen die er bij aanvang van de pilot waren, veranderd gedurende de looptijd. Bergen op Zoom en Deventer hebben wel een nulmeting uitgevoerd om te meten hoeveel er bewogen werd in de wijk. Alleen de pilot in Deventer heeft vervolgens ook een effectmeting uitgevoerd. De resultaten waren op het moment van schrijven nog niet bekend. Uit de interviews leek de waarde die de pilots hechtten aan het doen van monitoring en evaluatie beperkt en gaat het de projectleiders vooral om de feedback die zij krijgen uit de wijk. Zoals de projectleider van de pilot in Heerhugowaard schetste: *“Gebruik wordt niet gemonitord, maar er zijn enthousiaste geluiden uit de wijk die tellen. De mozaïektegels zijn in de winter bijvoorbeeld sneeuwvrij gemaakt door onbekenden”*. Uitzondering is de pilot in Rotterdam, waarbij de pilot gericht was op evaluatie.

6 Conclusie

Het monitoren en evalueren van de negen pilots rondom de Beweegvriendelijke Omgeving heeft inzicht gegeven in het samenwerkingsproces in de pilots. Dit samenwerkingsproces hebben wij geanalyseerd aan de hand van een input-proces-output model (figuur 1).

De evaluatie van negen relatief verschillende pilots rondom de Beweegvriendelijke Omgeving laat zien dat er vier typen activiteiten zijn die op hoofdlijnen binnen alle pilots hebben plaatsgevonden. De belangrijkste activiteiten zijn het in kaart brengen van kansen voor het realiseren van een Beweegvriendelijke Omgeving, het betrekken van belanghebbenden gedurende de pilot, het faciliteren van fysieke en sociale maatregelen en het evalueren van proces en maatregelen. Niet elke pilot heeft zich even intensief op elke activiteit gericht. De manier waarop en de mate waarin activiteiten zijn gerealiseerd (proces), zijn verschillend in termen van samenwerkingsstructuur en context.

Onze conclusies kunnen worden samengevat in een spectrum met aan het ene uiteinde een beleidsgerichte, ambtelijke aanpak, die vooral op de interne gemeentelijke organisatie is gericht, en aan het andere uiteinde een maatschappelijke aanpak, waarin een netwerk van stakeholders vorm geeft aan de Beweegvriendelijke Omgeving (figuur 3).



Figuur 3: Spectrum van ambtelijke tot maatschappelijke aanpak van een Beweegvriendelijke omgeving

Geen van de pilots bevond zich aan een uiteinde van het spectrum. De pilots hebben zich wel in meer of mindere mate in een bepaalde richting ontwikkeld. De aanpak van de pilots in Ede en Rosmalen kenmerkt zich meer door de rechterkant van het spectrum, de pilots in Amsterdam en Heerhugowaard meer door de linkerkant. Hoewel de pilots aan de linkerkant de beleidsmatige borging en continuering hebben verzekerd, heeft deze evaluatie laten zien dat zij meer moeite hebben met aansluiting bij de maatschappelijke partijen en bewoners. Opvallend is dat Heerhugowaard zich gedurende het traject van een meer ambtelijke aanpak heeft ontwikkeld tot een meer maatschappelijke aanpak, onder andere door de komst van een nieuwe projectleider, die dichterbij de bewoners(organisaties) stond.

De projectleiders van de pilots die een aanpak hebben gevolgd die meer neigt naar het maatschappelijke uiteinde, zoals Rosmalen, Ede, Deventer en later ook Heerhugowaard, hebben allen een sterke band (opgebouwd) met maatschappelijke stakeholders. Dit lijkt essentieel te zijn voor het volgen van deze aanpak, met name voor de uitvoering van de eerste activiteit, 'het in kaart brengen van kansen'. Deze activiteit gaat specifiek over het begrijpen welke problemen bij stakeholders, zoals scholen, sportverenigingen en wijkbewoners, leven. Echter, bij een maatschappelijke aanpak wordt ook de ambtelijke kant niet vergeten, zo blijken politieke contacten en een ambtelijke voorgeschiedenis door de projectleiders benut te zijn bij het vormgeven van deze pilots.

Hoewel een *puur* maatschappelijke aanpak niet per definitie de beste hoeft te zijn, hebben projectleiders van de pilot aangegeven dat zij nu, maar ook in de toekomst, een meer maatschappelijke aanpak als meest geschikte werkwijze zien voor het opzetten en behouden van een Beweegvriendelijke Omgeving, omdat dit beter past bij nieuwe verhoudingen tussen de burger en de gemeente. Specifiek hebben zij in de interviews aangegeven dat een (meer) actieve rol van bewoners en goed en langdurend contact met de belangrijkste maatschappelijke partijen belangrijk zijn om deze maatschappelijke aanpak te kunnen volgen.

Tot slot, dient ten aanzien van het proces in de pilots opgemerkt te worden dat het proces in sterke mate heeft afgehangen van de projectleiders, die, vaak als enige, verantwoordelijk waren voor het in kaart brengen van kansen, het betrekken van andere stakeholders, het aanjagen van de realisatie van fysieke en sociale maatregelen en oog houden voor reflectie en evaluatie. Om twee redenen is dit een aandachtspunt: Enerzijds omdat de continuering van de pilots kwetsbaar is als de projectleiders het onderwerp niet meer aanjagen, anderzijds betekent dit waarschijnlijk dat gemeenten of maatschappelijke partijen die beginnen met een Beweegvriendelijke Omgeving rekening moeten houden met de competenties van de projectleider die hiervoor verantwoordelijk wordt. Een projectleider die actief kansen kan spotten, bij de belangrijkste stakeholders en kan omgaan met de verschillende belangen die bij de verschillende stakeholders leven, lijkt op basis van de ervaringen in deze negen pilots, de grootste kans van slagen te hebben om de omgeving daadwerkelijk beweegvriendelijker te maken.

6.1 Aanbevelingen

De monitoring en evaluatie van de negen pilots rondom het realiseren van een Beweegvriendelijke Omgeving heeft inzicht gegeven in het uitvoeringsproces dat deze pilots hebben doorlopen. Voor gemeenten of maatschappelijke initiatieven die ook activiteiten willen ontwikkelen rondom de beweegvriendelijkheid van de openbare ruimte, hebben wij de volgende aanbevelingen op basis van deze evaluatie:

- 1 Een aanpak samen met of zelfs getrokken door maatschappelijke partijen, inclusief bewoners, lijkt te prefereren boven een aanpak die volledig is gericht op partijen binnen de gemeente
- 2 Een netwerkstructuur lijkt daarbij meer te passen dan een geformaliseerde projectgroep
- 3 Draagvlak verkrijgen bij maatschappelijke partijen door het creëren van een gezamenlijke visie tijdens het traject is van belang.

- 4 Veel taken komen bij de projectleiders, zij fungeren als de spin in het web. Belangrijke competenties voor de projectleiders zijn het spotten van kansen bij maatschappelijke partijen en het omgaan met verschillende belangen die bij verschillende partijen leven
- 5 Voor meer aandachtspunten bij het realiseren van een Beweegvriendelijke Omgeving verwijzen wij naar het rapport: Beweegvriendelijke omgeving, reisgids met ervaringen, inspiratie en instrumenten (NISB, 2013)

7 Literatuurlijst

BOWLING, A. *Research Methods in health: investigating health and health services*. Buckingham/Philadelphia: Open University Press; 2002.

BRUG J, ASSEMA P VAN, LECHNER L. *Gezondheidsvoorlichting en gedragsverandering: een planmatige aanpak*. Assen: Van Gorcum; 2007.

JANSEN M. *Mind the gap: Collaboration between practice, policy and research in local public health*. Maastricht: University Maastricht; 2007.

KOELEN MA, VAANDRAGER L, WAGEMAKERS A. What is needed for coordinated action for health? *Family Practice* 2008;25:25-31.

LEEUW E DE. Health policy, epidemiology and power: the interest web. *Health Promotion International* 1993;8:49-52.

Nederlands Instituut voor Sport en Bewegen (NISB). *Maak ruimte voor bewegen, resultaten van het project Beweegvriendelijke omgeving (2009 - 2013)*. NISB; 2013a.

Nederlands Instituut voor Sport en Bewegen (NISB). *Beweegvriendelijke omgeving, reisgids met ervaringen, inspiratie en instrumenten*. NISB; 2013b.

STORM I, SAVELKOUL M, BUSCH MCM, MAAS J, SCHUIT AJ. *Intersectoraal samenwerken in de aanpak van gezondheidsachterstanden: Een onderzoek onder zestien gemeenten in Nederland*. Bilthoven: RIVM; 2010.

TJEMKES B, VOS P, BURGERS K. *Strategic Alliance Management*. Londen: Routledge, 2012.

VAN DER KLAUW DM, VAN DEN BROEK EMF, VAN EMPELEN P. *Op weg naar een Gezonde Wijk: Factoren voor effectieve Intersectorale Samenwerking*. TNO/LS2011.058; 2012.

VOS PM, VAN DER KLAUW DM, ENGBERS LH, VAN EMPELEN P. *Model en instrument voor evalueren intersectorale samenwerking*. TNO: 2012 (niet openbaar).

A **Overzicht projecten per pilot**

Almere

- Cascadepark
- Procesnota speelruimte beleid
- Duin/Amvest
- Rondje Veerwater

Amsterdam

- Sportpark de Eendracht
- Confusiusbuurt/Buurt 5
- JOGG (Delflandplein/Staalmanpleinbuurt)

Bergen op Zoom

- Gageldonk-West

Deventer

- Voorstad Oost Beweegt

Ede

- Kenniscampus Ede

Heerhugowaard

- Edelsteenwijk

Rosmalen

- Sportalliantie Rosmalen

Rotterdam

- Evaluatie Wijk sportclub & Sportplaza

Zoetermeer

- Beweegvriendelijke Omgeving Zoetermeer

B Topiclijst interviews eerste meting

Interviewguide eerste meting Pilot

Doel

Het doel van het onderzoek is lessen trekken uit bestaan pilots op gebied X door inzicht te krijgen in:

1. Hoe het proces van formeren en uitvoeren van een pilot-samenwerking tussen afdelingen binnen de gemeenten, eventueel samen met externe partijen en eventueel in participatie met de doelgroep plaatsvindt?
2. Hoe ontwikkelt de samenwerking en prestaties in het proces van formeren en uitvoeren van pilot waarin afdelingen binnen de gemeenten samenwerken, eventueel samen met externe partijen en eventueel in participatie met de doelgroep?
3. Inzicht krijgen in succes en faalfactoren van een pilot?

Stap 1 ontwikkelen eerste meting:

Introductie-suggestie:

“Jullie kiezen voor een complexe interventie door het project intersectoraal te organiseren. Over dit soort complexe projecten hebben we nog weinig kennis op dit moment en we willen hier graag meer over leren...”

Het doel is op een systematische wijze data verzamelen om een eenduidige en betrouwbare beschrijving van de “base line” van de Pilot-samenwerking te verkrijgen. De base line van de samenwerking geeft een beschrijving van

1. de kenmerken van pilot-samenwerking: bv. de achtergrond samenwerking, doel(en) samenwerking, welke partijen betrokken zijn, welke fase in samenwerking, welke rolverdeling, en welke afspraken zijn er gemaakt
2. het proces van ontstaan, formeren tot nu toe: bv. adhv de tijdslijn welke activiteiten plaatsgevonden, hoelang geduurd, welke actoren hier betrokken.
3. de globale ontwikkeling van Pilot-samenwerkingscontext en -structuur vanaf het proces van ontstaan tot nu toe: bv. doel, partnersamenstelling, rol- verdeling, afspraken inbreng en opbrengstenverdeling, support vanuit eigen organisatie, druk van de omgeving
4. inventarisatie van succes- en faalfactoren, lessen

Topic lijst: BESCHRIJVING BASELINE

Opmerking: sommige van onderstaande vragen kunnen worden beantwoord via het internet, jaarverslagen, projectplannen etc. De

interviews zijn uitsluitend gericht op de antwoorden die niet zijn te vinden in externe bronnen.

Introductie

- Geef een toelichting over de studie, het doel, vertrouwelijkheid en het verdere proces;
- Naam, contactgegevens, functie van de respondent binnen de organisatie;
- Interviewlocatie en datum.

Generiek over de Pilot als onderdeel van Beweegvriendelijke omgeving

- Wat is de aanleiding geweest voor het tot stand komen van deze pilot?
- Wie is de opdrachtgever van de pilot?
- Wat is de doelstelling van het project en hoe draagt dit bij aan de ambitie van “beweegvriendelijke omgeving”?
- Wat moet het project concreet opleveren? (wat, aan wie, wanneer, in welke wijk, etc.)
- Wanneer wordt het project als succesvol gezien en door wie? (bv. qua resultaat, doelrealisatie, proces en samenwerkingsteam)
- Met welke afdelingen/ externe organisaties/ groeperingen wordt samengewerkt in dit project om de doelstellingen te realiseren? En waarom met hen? En wat is hun rol?
- Hoeveel mensen participeren in het project bij bepalen doelen en uitvoering?
- Hoe is het project georganiseerd en bestuurd?
 - Wie maakt welke beslissing? (bv. t.a.v. planvorming, uitvoering)
 - Hoe taken/ verantwoordelijkheden verdeeld?
 - Hoe, hoe vaak vindt afstemming plaats binnen het projectteam, met opdrachtgever, de wijkbewoners en overige stakeholders? (bv werkbijeenkomsten)
- Hoe ziet de financiële structuur eruit? (Hoeveelheid budget, hoelang en van wie etc.)
- In hoeverre zijn er beheers/controle maatregelen aanwezig om afspraken te monitoren? (bv. regelmatig voortgangrapportages)
- In hoeverre zijn er afspraken gemaakt over inzet van betrokken afdelingen/ externe partijen/ groeperingen en welke voordelen levert dit hen op?
- Hoe is de interne/externe communicatie en besluitvormingsprocessen vormgegeven? Welke zijn dit?
- Zijn er contracten en/of plannen opgesteld? Met wie wel/niet? Wat is de inhoud hiervan?

Hoe ver is het project op dit moment?

- Hoe verhoudt dit zich tot de projectplanning?
- Heeft dit gevolgen voor het vervolg van het project?

Tijdslijn

- Wanneer is het initiatief/project/ pilot geïnitieerd?
- Hoe ziet het proces van initiatie tot nu toe eruit? (welke activiteiten, wie betrokken, welke tussen resultaten, belangrijke beslissingen)
- Hoe ziet het vervolg van proces eruit? (ook qua planning)

- Hebben er ontwikkelingen/veranderingen in de omgeving, samenstelling projectteam, pilot doelen, organisatie pilot plaatsgevonden? Zo ja welke en wat voor invloed op pilot?
- Hebben er ontwikkelingen/veranderingen in de afdeling, andere afdeling en of externe partijen, in de wijk plaatsgevonden? Zo ja welke en wat voor invloed op pilot?

Succes en faalfactoren

- Hoe verloopt het project in jouw ogen? Waarom wel/ niet succesvol?
- Waar ben je heel tevreden over en waar minder? En waarom
- Wat maakt dat jouw pilot tot nu wel/ niet succesvol is? En hoezo
- Wat moet er veranderen en of behouden blijven om er een zeer succesvol pilot te krijgen?
- Wat zijn de belangrijkste uitdagingen of barrières tot nu toe?
- Hoe ben je hier mee omgegaan?
- Welke lessen heb je tot nu toe geleerd over het opzetten en managen van zo'n pilot?
- Wat zou je iemand anders adviseren/ aanbevelen als hij/ zij zo'n project op gaat zetten?

Afronding (opname/terugkoppeling)

C Monitor-vragenlijst Bewegvriendelijke Omgeving (tweede meting)

Monitor Bewegvriendelijke Omgeving

INLEIDING

Deze vragenlijst is onderdeel van de monitoring en evaluatie van het programma de 'Beweegvriendelijke Omgeving' (BVO), uitgevoerd door NISB en TNO.

Achtergrond

Het NISB ontwikkelt en verspreidt kennis over de Bewegvriendelijke Omgeving (BVO). De afgelopen periode hebben jullie van deze kennis als pilot of project gebruik gemaakt en hebben jullie geholpen om kennis over de Bewegvriendelijke Omgeving te vergroten. Onderdeel van het programma is de monitoring en evaluatie van de deelnemende pilots en projecten. Hiervoor heeft NISB samen met TNO een vragenlijst gemaakt.

De resultaten worden gebruikt voor het ontwikkelen van kennis over het opzetten en uitvoeren van de Bewegvriendelijke Omgeving. De gegevens zijn niet bedoeld om de samenwerking in afzonderlijke pilots of projecten te beoordelen. Het is van belang de vragen zo eerlijk mogelijk in te vullen: er bestaan geen goede of foute antwoorden. De resultaten van het onderzoek zullen niet tot de persoon te herleiden zijn.

De antwoorden op deze vragen geven input voor een vervolginterview en zullen bijdragen aan het ontwikkelen van leerpunten uit de pilots en projecten en de doorontwikkeling van deze vragenlijst.

Waar in de vragenlijst gesproken wordt van verschillende deelnemende partijen, kan het ook andere afdelingen binnen één organisatie betreffen. In de vragenlijst wordt steeds gesproken van een 'pilot', hiervoor kan ook 'project' gelezen worden.

A. DEELNEMERS PILOT

1. Wie zijn in uw ogen de belangrijkste partijen die deelnemen aan de huidige pilot?

2. Wie missen er in uw ogen als deelnemers aan de huidige pilot?

Monitor Bewegvriendelijke Omgeving

3. Welke niet-deelnemende partijen hebben baat bij de huidige pilot?

B. DOELEN

4. Wat zijn volgens u de belangrijkste beoogde doelen die middels de huidige pilot gerealiseerd worden?

5. Wat zijn volgens u de belangrijkste gerealiseerde acties of resultaten in de huidige pilot tot nu toe?

C. ATTITUDE TEN AANZIEN VAN DE BEWEEGVRIENDELIJKE OMGEVING

Monitor Bewegvriendelijke Omgeving					
6. Attitude t.a.v. de Bewegvriendelijke Omgeving					
	Ze er oneens				Ze er eens
	0	0	0	0	0
De bewegvriendelijke omgeving draagt bij aan de fysieke gezondheid van wijkbewoners	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
De bewegvriendelijke omgeving stimuleert betrokkenheid van bewoners bij hun wijk	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
De bewegvriendelijke omgeving verbetert het gevoel van leefbaarheid van bewoners	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
De bewegvriendelijke omgeving is moeilijk te realiseren	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
De bewegvriendelijke omgeving zal voornamelijk die bewoners stimuleren die nu al voldoende actief zijn	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
De bewegvriendelijke omgeving zorgt dat fysieke voorzieningen vaker gebruikt worden door bewoners	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
D. PRESTATIES					
7. Doelrealisatie (tot nu toe)					
	Ze er oneens				Ze er eens
	0	0	0	0	0
De gestelde pilot-doelen zijn gerealiseerd	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
De investeringen (tijd, middelen) zijn goed besteed, gezien de behaalde prestatie	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
De samenwerking tussen de verschillende partijen was essentieel voor het behalen van de doelen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Deze pilot heeft geleid tot meer bewustwording als het gaat om meer sporten en bewegen in de openbare ruimte	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
8. Doelrealisatie (tot nu toe)					
	Ze er oneens				Ze er eens
	0	0	0	0	0
Deze pilot heeft geleid tot een verandering in gemeentelijk beleid als het gaat om meer sporten en bewegen in de openbare ruimte.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
9. Doelrealisatie (tot nu toe)					
	Ze er oneens				Ze er eens
	0	0	0	0	0
Deze pilot heeft bijgedragen aan betere/meer intersectorale samenwerking met partijen buiten de gemeente (zoals bedrijven, scholen en sportverenigingen)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
D. PRESTATIES					

Monitor Bewegvriendelijke Omgeving

10. Continuering

	Ze er one ens	O	O	O	Ze er e ens
Mijn organisatie/afdeling heeft plannen om na afloop van de pilot verder te gaan met dit project	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
De deelnemende partijen zien een gezamenlijk belang in het voortzetten van de samenwerking	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Er zijn mogelijkheden om de huidige samenwerking op het gebied van de beweegvriendelijke omgeving voort te zetten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Er zijn nieuwe (verwachte) projecten waarin de deelnemende partijen hun activiteiten samen voort zetten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Deelnemende partijen vinden elkaar ook op andere onderwerpen dan de beweegvriendelijke omgeving	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

E. STRUCTUUR

11. Doelhelderheid

	Ze er one ens	O	O	O	Ze er e ens
Deze pilot heeft duidelijke en concrete doelen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
De betrokkenen hebben verschillende doelen die ze met deze pilot willen bereiken	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pas als alle deelnemende partijen hun individuele doelen behalen zal het doel van deze pilot bereikt worden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

12. Afhankelijkheid

	Ze er one ens	O	O	O	Ze er e ens
Elke deelnemende partij brengt unieke kennis of middelen in die nodig zijn om de pilot te realiseren	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
De inbreng van mijn organisatie kan moeilijk overgenomen worden door andere partijen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

E. STRUCTUUR

13. Teamomvang/samenstelling

	Ze er one ens	O	O	O	Ze er e ens
Er zijn voldoende mensen betrokken om deze pilot naar tevredenheid te kunnen uitvoeren	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
De voortgang van de pilot is negatief beïnvloed door wisselingen van personen die aan de pilot deelnemen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Steun van wijkbewoners is noodzakelijk om de pilot te laten slagen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Monitor Bewegvriendelijke Omgeving

14. Formalisatie

	Ze er o ne e n s					Ze er e e n s
	O	O	O	O	O	O
Afspraken zijn vastgelegd in een contract of projectplan	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik ben bekend met het plan van aanpak/projectplan voor de pilot	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Binnen de pilot is een vaste verdeling in de rollen en taken	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Er is een duidelijke tijdslijn waarbinnen de activiteiten in de pilot dienen te worden gerealiseerd	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
In deze pilot zijn afspraken gemaakt over eigenaarschap van de resultaten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

F. PROCES

15. Communicatie

	Ze er o ne e n s					Ze er e e n s
	O	O	O	O	O	O
Er is frequent contact (via e-mail, telefoon of officiële bijeenkomsten) tussen de deelnemende partijen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
De deelnemende partijen hebben contact buiten officiële bijeenkomsten (bijvoorbeeld in spontane meetings, telefoongesprekken enz)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Relevante informatie wordt door de deelnemende partijen gedeeld	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
De deelnemende partijen hebben conflicten ervaren daar waar het ging om het delen van informatie	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
In het algemeen ben ik tevreden met de door andere partijen verstrekte informatie	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

16. Conflicten

	Ze er o ne e n s					Ze er e e n s
	O	O	O	O	O	O
Tijdens de looptijd van de pilot heb ik conflicten ervaren tussen de deelnemende partijen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Oplossen van conflicten vindt openlijk plaats	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Conflicten in de pilot worden naar tevredenheid opgelost	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

F. PROCES

Monitor Bewegvriendelijke Omgeving

17. Samenwerking

	Ze er one ens	O	O	O	Ze er e ens
Alle deelnemende partijen in de pilot zijn het eens over de (deel) taken die uitgevoerd moeten worden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
De investeringen in tijd en geld van de deelnemende partijen is in verhouding met de voor hen te verwachten opbrengsten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
De partijen helpen en ondersteunen elkaar zoveel als mogelijk en noodzakelijk	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Iedere deelnemende partij heeft bijgedragen aan het realiseren van doelstellingen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

18. Leiderschap

Zoals aangegeven zullen de antwoorden op deze vragen vertrouwelijk behandeld worden en niet teruggekoppeld worden naar de projectleider.

	Ze er one ens	O	O	O	Ze er e ens
De huidige projectleider van de pilot heeft voldoende oog voor mijn belangen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
De pilot heeft voldoende prioriteit bij de huidige projectleider	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
De huidige projectleider van de pilot heeft toegang tot een uitgebreid netwerk om belangrijke spelers te mobiliseren	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
De huidige projectleider structureert en bewaakt het proces	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

F. PROCES

19. Besluitvorming

	Ze er one ens	O	O	O	Ze er e ens
Ik ben tevreden over hoe besluiten tot stand komen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Besluitvorming in de pilot gebeurt transparant	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik heb invloed op beslissingen in de pilot	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Andere belangrijke partijen worden betrokken in de besluitvorming in de pilot	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik ben tevreden over wat er met mijn inbreng in de besluitvorming wordt gedaan	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Monitor Bewegvriendelijke Omgeving

20. Bewonersparticipatie

	Ze er oneens				Ze er eens
	0	0	0	0	0
Bewoners hebben inspraak gehad bij het vormen de plannen voor de pilot	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bewoners hebben hun mening kunnen baseren op dezelfde informatie als andere betrokkenen bij de pilot	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bewoners hadden in gelijke mate kans om de plannen voor de pilot te beïnvloeden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Het projectplan is tot stand gekomen na inbreng van bewoners	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Er is actief geprobeerd om bewoners in de breedte te betrekken bij de pilot	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bewoners hebben de mogelijkheid gehad om zelf initiatieven te ontplooiën binnen deze pilot	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

21. Vertrouwen/Commitment

	Ze er oneens				Ze er eens
	0	0	0	0	0
Binnen de pilot zijn er partijen (geweest) die hun eigen belang voor het gezamenlijk belang van de pilot laten gaan	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Er is vertrouwen tussen de deelnemende partijen in de pilot	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Deelnemende partijen behandelen elkaar eerlijk en rechtvaardig	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Deelnemende partijen zijn bereid zoveel mensen en middelen als nodig in te zetten om de pilot tot een succes te maken	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Deelnemende partijen zetten zich in om de pilot tot een succes te maken	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

G. CONTEXT

22. Externe omgeving

	Ze er oneens				Ze er eens
	0	0	0	0	0
Landelijk beleid is faciliterend voor deze pilot	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Deze pilot is onderdeel van gemeentelijk beleid	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Deze pilot is ontstaan uit plannen of initiatieven van burgers	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Deze pilot heeft prioriteit voor het College van Burgemeester en Wethouders/Stadsdeelbestuur	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Deze pilot heeft prioriteit voor de gemeenteraad/deelraad	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Monitor Bewegvriendelijke Omgeving

23. Eigen organisatie/afdeling

	Ze er oneens	O	O	O	Ze er eens
Mijn organisatie/afdeling heeft voldoende randvoorwaarden (tijd, financiën, mankracht) gecreëerd voor de uitvoering van de pilot	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mijn organisatie/afdeling is goed op de hoogte van de gang van zaken m.b.t. de pilot	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mijn organisatie/afdeling participeert in (stuurgroep)vergaderingen van de pilot	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
De pilot sluit goed aan bij interne speerpunten van het management van mijn organisatie/afdeling	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
De pilot heeft voor mij prioriteit t.o.v. mijn andere werkzaamheden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

24. Persoonlijke relevantie

	Ze er oneens	O	O	O	Ze er eens
De doelstellingen van de pilot vind ik persoonlijk relevant	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
De pilot biedt mij de nodige uitdagingen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik voel mij voldoende capabel om mijn taken binnen de pilot uit te voeren	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
De pilot draagt bij aan mijn persoonlijke doelstellingen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

H. TOEGEVOEGDE WAARDE

25. Waarom is de beweegvriendelijke omgeving volgens u belangrijk?

26. Tot welke nieuwe inzichten voor uzelf heeft de pilot geleid?

ACHTERGROND VAN DE RESPONDENT

Monitor Bewegvriendelijke Omgeving**27. Met welke pilot doet u mee?**

- Almere: DUIN
- Almere: Nota Beweglandschap
- Almere: Cascadepark
- Almere: Rondje Veerwater
- Amsterdam: Sportpark de Eendracht
- Amsterdam: Confusiusbuurt/Buurt 5
- Amsterdam: JOGG (Delflandplein/Staalmanpleinbuurt)
- Bergen op Zoom: Gageldonk-West
- Deventer: Voorstad Oost Beweegt
- Ede: Kenniscampus Ede
- Heerhugowaard: Edelsteenwijk
- Rosmalen: Sportalliantie Rosmalen
- Rotterdam: Evaluatie Wijksporclub & Sportplaza
- Rotterdam: Beleidsvaluatie algemeen
- Zoetermeer: Bewegvriendelijke Omgeving Zoetermeer
- Anders, namelijk:

28. Hoe benoemt u de sector waar u werkt?**29. Bij welke organisatie en afdeling bent u werkzaam?****30. Wat is uw functie?****31. Wat is uw rol binnen de pilot?****EINDE**

D Topiclijst interview derde meting

Topiclijst Monitoring & Evaluatie BVO

Naam interviewer(s)

Naam respondenten

Locatie interview

Datum/tijd

Tijdsduur

<p>Mate van succes: *Interviewvraag: "In welke mate vindt u dat de pilot succes heeft? En hoe?"</p>	
<p>Input stappenplan* *Interviewvraag: "Bij welke stappen uit het stappenplan hebben jullie (positieve of negatieve) wijze lessen geleerd, die nuttig zijn voor andere pilots?"</p>	
<p>Instrumenten *Interviewvraag: "Welke instrumenten hebben jullie gebruikt bij het realiseren van de pilot?"</p>	
<p>Reactie Monitor *Interviewvraag: "Wat is jullie reactie op de monitor Bewegvriendelijke Omgeving die jullie hebben ingevuld?"</p>	

E Stappenplan BVO

Stap 1: Visievorming (outcome doelen)

Stap 2: draagvlak creëren bij verschillende sectoren intern (en later ook extern)

Stap 3: probleemanalyse en situatieanalyse

Stap 4: opdrachtformulering

Stap 5: Projectgroep inrichten – optuigen van organisatiestructuur
Bewonersparticipatie

Stap 6: Opstellen plan van aanpak/ uitvoeringsplan

Stap 7 : Uitvoering

Stap 8: Monitoring en evaluatie

Stap 9: Borging/ verankering