



Stimuleren zonder pamperen

Karin Broer

Koester de fietslessen, adviseerde een Fietsberaadpublicatie in 2007 over de mobiliteit van allochtonen. Dat is in het huidige economische en politieke klimaat nog niet zo makkelijk. Bovendien blijven nogal wat initiatieven steken in goede voorname. De aloude fietsles bij het buurthuis lijkt aan modernisering toe.

Het is onduidelijk of Geert Wilders het ooit publiekelijk over fietslessen heeft gehad, maar her en der staat dat hij gezegd zou hebben 'dat het afgelopen moet zijn met die fietslessen en zwemlessen voor allochtonen'. Heeft de PVV een standpunt over fietslessen voor allochtonen? De persvoorlichter van de Tweede Kamerfractie weet het niet: 'Als het niet op de site staat...' Even later belt ze terug en laat weten dat Kamerlid Joram van Klaveren het volgende zegt: 'We zijn niet tegen fietslessen voor allochtonen als ze het zelf betalen. Het is hun eigen verantwoordelijkheid. We zijn tegen subsidie.' PVV en een partij als Leefbaar Rotterdam zijn vooral tegen het subsidiëren van speciale fietslessen. In 2010 vroegen de PVV-Kamerleden Fritsma en De Mos opheldering over de campagne Heel Nederland fietst. Ze vroegen toenmalige minister Van der Laan onder andere of hij de mening deelde dat het ieders eigen verantwoordelijkheid is of hij of zij wel of geen gebruik maakt van de fiets. Kon hij uiteenzetten hoeveel geld er wordt besteed om allochtonen te leren en/of te laten fietsen? Deelde hij de mening dat het triest is dat veel allochtonen niets moeten hebben van het Nederlandse gebruik om veel te fietsen? En wat zei dit volgens de minister over de (on)wil om zich aan onze samenleving aan te passen? De vragen tonen de opvatting van de PVV over fietslessen: wel



Meer en meer diversiteit allochtonen

Uit prognoses van het CBS blijkt dat het aantal niet-westerse allochtonen tussen 2010 en 2040 toeneemt van 1,8 naar 2,8 miljoen. In dezelfde periode neemt het aantal westerse allochtonen toe van 1,5 naar 1,9 miljoen. Daarnaast worden allochtone bevolkingsgroepen steeds meer divers. Bij de niet-westerse allochtonen binnen Nederland vormen Turken, Marokkanen, Surinamers en Antillianen nog altijd de grootste groepen. De grootste groei zit echter in andere niet-westerse groepen. Ook is er een toename van migranten uit het voormalige Oostblok.

Ten opzichte van de autochtone bevolking verplaatst niet-westerse allochtonen (Turken, Marokkanen, Surinamers en Antillianen) zich minder vaak en minder ver, is hun autobezit lager, is het gebruik van openbaar vervoer relatief hoog en is het fietsgebruik nog niet de helft van dat van de autochtone Nederlander.

of niet fietsen is ieders eigen verantwoordelijkheid, geen subsidie, dat allochtonen niet fietsen is een teken van hun onwil zich aan te passen aan onze samenleving. Kort samengevat: niks speciaals doen voor deze groep, of op ze 'geen stijls': het moet afgelopen zijn met het pampieren van allochtonen.

In weerwil van de groei van de PVV de afgelopen jaren, drong binnen het verkeersbeleid het besef door dat, willen we het fietsgebruik in de grote steden overeind houden, een speciaal op deze doelgroepgericht beleid verstandig is.

De Raad voor Verkeer en Waterstaat geeft in het rapport *Wie ben ik* (2010) een blik op de toekomst van mobiliteit en houdt een pleidooi om het gebruik van de fiets onder allochtonen te stimuleren. Want de raad 'verwacht (...) dat het fietsgebruik door allochtonen op zal schuiven naar het niveau van autochtonen, maar hierbij wel zal achterblijven'. En de Raad vindt dat 'het gebruik van dit oer-Hollandse vervoermiddel gezien de voordelen voor milieu en leefbaarheid moet worden gekoesterd en gestimuleerd'.

In 2007 gaf het Fietsberaad de publicatie 'Allochtonen in het fietsbeleid' uit. Conclusie was dat er weinig aandacht was voor het achterblijven van fietsgebruik door allochtonen. Het rapport geeft gemeenten drie aanbevelingen mee: zorg dat fietsstimulering een goede inbedding krijgt in de gemeentelijke organisatie en in beleid, richt je op de jeugd en koester de fietslessen.

Fietslessen

De vraag is hoeveel voortgang hiermee gemaakt is. Zeker in de grote steden is er aandacht voor het achterblijvend fietsgebruik

Of de verschillen tussen allochtonen en autochtonen in de toekomst minder worden is de vraag. Als de auto zijn status onder allochtonen behoudt, zal deze in de toekomst een nog dominantere positie innemen. Maar omdat meer allochtonen van de tweede generatie opgroeien met de fiets zou het negatieve beeld van de fiets kunnen verdwijnen. Er zijn echter nog geen signalen dat de tweede generatie allochtonen meer fietst dan de eerste. Ook een hogere mate van integratie gaat (nog) niet gepaard met meer fietsgebruik.

[Bron: het rapport *Wie ben ik* (Raad voor Verkeer en Waterstaat, 2010)]



De fietslessen voor allochtonen staan onder druk. Maar nieuwe initiatieven steken de kop op.

van allochtonen en met name allochtone jongeren. Ook het onderwerp fietslessen (voor volwassenen) wordt in beleidsnota's genoemd.

Zo schreef de gemeente Rotterdam in het Actieplan Rotterdam fietst! 2007-2010 dat er zachte maatregelen moeten komen die zich op specifieke doelgroepen richten. In de nota wordt geconstateerd dat één op de vijf allochtonen aangeeft niet te kunnen fietsen. En dat fietslessen vaak door welzijnstichtingen



worden georganiseerd. Het Rotterdamse Actieplan heeft uiteindelijk geleid tot het via de Fietsersbond opleiden van 110 fietsdocenten in de periode 2008-2009. Ger Lulofs van de dienst Stadsontwikkeling van de gemeente Rotterdam schat dat deze docenten bij elkaar in drie jaar tijd zo'n 4500 allochtonen hebben leren fietsen (in Rotterdam wonen ongeveer 275.000 allochtonen). Het vervolg is onduidelijk, er wordt gewerkt aan een nieuw actieplan voor de fiets.

In Amsterdam is al langer aandacht voor het onderwerp allochtonen en de fiets. In 2007 constateerde men in het Meerjarenplan Fiets dat als de gemeente het hoge aandeel fiets in de modal split (37 procent) behouden wil, er iets moest gebeuren met deze groep. En met name de jongeren. De Amsterdamse jeugd (veelal van allochtone afkomst) fietst minder. Ook werd er geconstateerd dat scholen niet meededen met het praktisch verkeersexamen omdat kinderen geen fiets hadden of niet konden fietsen. In 2008 is een plan bedacht voor een Coördinatiepunt Fietsvaardigheid. Angela van der Kloof was daarbij betrokken. Het zou een soort coördinatiecentrum zijn dat alle kennis over fietslessen verzamelde, waardoor fietslessen slimmer konden worden georganiseerd. Maar dat coördinatiecentrum is nooit van de grond gekomen en inmiddels is het plan wegens bezuinigingen geschrapt. Alle aandacht gaat nu naar jongeren. Volgens Bas van den Heuvel van de dienst IVV, die bezig is met het schrijven van het Meerjarenplan Fiets, is die keuze mede ingegeven doordat jongeren via de scholen gemakkelijker te bereiken zijn.

Jongeren

Opvallend is dat in alle drie grote steden er meer voortgang is op het gebied van fietsstimulering voor jongeren. Er worden fietslessen voor deze doelgroep georganiseerd, en er zijn projecten als Bike2skool en TotallyTraffic. Maar met het advies 'koester de fietslessen' is nog niet veel gedaan. En de toekomst, met bezuinigingen op buurthuizen en integratietrajecten, ziet er niet florissant uit.

Angela van der Kloof: 'Er is de afgelopen jaren wel wat meer aandacht geweest voor fietslessen, vooral in de grote steden, maar het ontbreekt nog steeds aan enige vorm van coördinatie. Er wordt niet strategisch nagedacht over wat effectief is en wat efficiënt werkt. Het is niet zo dat er een meerjarenplan fietseducatie wordt gemaakt met duidelijke doelen van waar we over 5 of 10 jaar willen staan. Het is nog altijd een zaak van vrijwilligers. En in de praktijk houden de budgetten niet over.' Het politieke klimaat – waarbij bijvoorbeeld de PVV benadrukt geen geld over te hebben voor fietslessen voor allochtonen – speelt daarbij een rol, is Van der Kloofs indruk. 'Ik denk dat er wel wethouders zijn geweest die hebben gezegd 'uit mijn budget geen fietslessen, dat klinkt te veel jaren '70'. In discussies gaat het vaak over persoonlijke voordelen voor de vrouwen, en die zijn er natuurlijk ook, maar wat mij betreft mag er meer aandacht zijn voor de maatschappelijke voordelen om deze groep te leren fietsen. Als zij leren fietsen zullen ze hun kinderen of hun vriendinnen eerder leren fietsen. Dat rechtvaardigt om er subsidie in te steken.'



Leontien van Moorsel organiseert de Ladies Ride, een toertocht waar duizenden – ook allochtone – vrouwen aan meedoen.

Leontien van Moorsel

Afgelopen jaren zijn er ook ontwikkelingen ingezet waaruit blijkt dat die aloude fietsles bij het buurthuis wel moderniseert. Neem het project Ik Fiets van Leontien Total Sports, het bedrijf van ex-wielrenster Leontien van Moorsel en haar man. Sinds 2005 organiseert dit bedrijf de Ladies Ride, een toertocht waar duizenden vrouwen aan meedoen.

Omdat er zo weinig allochtone vrouwen aan meededen, bedachten ze Ik Fiets, waarbij groepjes vrouwen die fietsles hebben mee kunnen doen aan de Ladies Ride. In het voortraject komt Leontien van Moorsel dan een aantal clinics geven. De Ladies Ride in Amsterdam afgelopen mei trok zo'n 150 'Ik Fietsdames', voor de route van 10 kilometer.

Ik Fiets begon in 2009, toen met geld uit de Ruimte voor Contact-regeling van het ministerie van VROM. Die regeling bestaat niet meer. Gerrit Vixseboxse van Leontien Total Sports: 'Sindsdien proberen we het vooral draaiende te houden en zijn we op zoek naar nieuwe partners, zoals de provincies. We proberen vrouwen enthousiast te maken, te laten zien dat fietsen leuk is en dat het leuk is iets verder te fietsen dan naar de bakker en de slager.' De organisatie biedt in samenwerking met de Fietsschool een pakket van fietslessen en clinics aan.

Stichting Cleo Patria heeft sinds 2001 in een aantal Rotterdamse deelgemeenten zogenaamde multiculturele vrouwenstudio's ontwikkeld. Doel van deze studio's is het bevorderen van participatie, emancipatie en integratie van vrouwen in de

wijk. Cleo Patria is een van die welzijnsinstellingen waar door de Fietsschool getrainde fietsdocenten zijn ingezet. Ook hier is te zien dat de wereld van de fietslessen niet is blijven stilstaan. De filosofie achter Cleo Patria, vertelt oprichtster Anneke de Goede, is dat alles gericht is op eigen initiatief en zelfredzaamheid. Ook bij de fietslessen staan eigen initiatief en eigen verantwoordelijkheid voorop. De Goede: 'Oké, wil je fietsen? Wat is je doel? Wat wil je met de fiets? En hoe bereiken we dat doel? Wij organiseren geen fietsles omdat het zo gezellig is of als modegril. Het kost ze geld, want dan zijn mensen meer gemotiveerd. Wij geven geen fietsen weg, maar bij ons kan je sparen voor een fiets. Mijn ervaring is dat als het voor mensen betaald wordt, het gemakkelijker is om een fietsles over te slaan. Bewust sparen voor een eigen fiets, daar zit het emancipatoire accent.'

Zo'n 250 vrouwen hebben via Cleo Patria leren fietsen, 10 vrouwen zijn geschoold als fietsdocent. Een grote groep deed mee aan de Ladies Ride in Rotterdam, afgelopen juni. De PVV krijgt bij Cleo Patria onvermoede bijval. De Goede: 'Ik ben het bijna nooit met Wilders eens, maar wat betreft de fietslessen wel. Er zijn in het verleden te veel fietslessen gegeven voor de gezelligheid. Fietslessen moeten wel een doel hebben, anders verdwijnt de motivatie. Niet te veel pampieren, geef ze geen vis, leer ze vissen, dat is onze filosofie.'