



ONDERZOEKSRESULTATEN FIETSVAARDIGHEID & FIETSSTIMULERING BASISSCHOOLKINDEREN & NIEUWE NEDERLANDERS



Inhoud

Onderzoeksresultaten Fietsvaardigheid & Fietsstimulering basisschoolkinderen & nieuwe Nederlanders provincie Utrecht	3
Resultaten SOAB-onderzoek	5
Samenvatting	6
Hoofdstuk 1: Achtergrond, doel en onderzoeksvraag	8
Hoofdstuk 2: De gevolgde onderzoeksmethodiek	9
Hoofdstuk 3: Beantwoording onderzoeksvragen basisschoolkinderen onder de gemeenten	11
Hoofdstuk 4: Beantwoording onderzoeksvragen Nieuwe Nederlanders	16
Hoofdstuk 5: De Hardware-Orgware-Software Matrix	19
Hoofdstuk 6: Bevindingen	22
Bijlagen	25
Veilig Verkeer Nederland	29
Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV)	31

Onderzoeksresultaten Fietsvaardigheid & Fietsstimulering basisschoolkinderen & nieuwe Nederlanders provincie Utrecht

Doel van het onderzoek

De provincie Utrecht wil meer inzicht in de fietsvaardigheden van basisschoolkinderen en nieuwe Nederlanders. Op het ogenblik is er daarin onvoldoende provinciaal inzicht en er zijn (ook vanuit de Tour de Force <http://tourdeforce2020.nl/index.php/5-gerichte-stimulering-van-fietsen/>) landelijke signalen dat het niveau van fietsvaardigheden aan het afnemen is. Vanuit het Realisatieplan Fiets en het Actieplan Verkeersveiligheid wil de provincie Utrecht dat alle inwoners van de provincie Utrecht voldoende fietsvaardigheden hebben en comfortabel en veilig kunnen, gaan en blijven fietsen. Het onderzoek richt zich vooral op de gemeentelijke kennis van en betrokkenheid bij fietsvaardigheden en fietseducatie. De onderzoeksresultaten zijn de basis voor een pilotproject waarin we voor de doelgroepen basisschoolkinderen en nieuwe Nederlanders de combinatie van fietsstimulering en verkeersveiligheid willen gaan maken. Het onderzoek richt zich op een aantal verschillende stakeholders:

1. Gemeenten (onderzoek uitgevoerd door onderzoeksbureau SOAB)
2. ANWB (onderzoek uitgevoerd door onderzoeksbureau SOAB)
3. Fietzersbond (onderzoek uitgevoerd door onderzoeksbureau SOAB)
4. Asielzoekerscentra (AZC's) (onderzoek uitgevoerd door onderzoeksbureau SOAB)
5. Plaatselijke initiatieven (onderzoek uitgevoerd door onderzoeksbureau SOAB)
6. Veilig Verkeer Nederland (onderzoek uitgevoerd door provincie Utrecht)
7. SWOV Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (onderzoek uitgevoerd door Hugo van der Steenhoven)

Van de onderzoeksonderdelen 1 tot en met 4 is een aparte rapportage beschikbaar (Pagina 5 t/m 28), evenals van de onderzoeksonderdelen 5 en 6 (vanaf pagina 29). Onderzoeken zijn uitgevoerd door middel van telefonische interviews en deskresearch. Er is bij de onderzoeksonderdelen 1 tot en met 4 gebruik gemaakt van vooraf toegezonden vragenlijsten.

Conclusies

- Er is vanuit de gemeenten weinig tot geen inzicht in de fietsvaardigheden van kinderen en nieuwe Nederlanders. De gemeentelijke afdelingen Mobiliteit/Verkeer richten zich vooral op infrastructurele verkeersveiligheid en hun bemoeienis met verkeers-/fietseducatie beperkt zich meestal tot het voorbereiden en soms beborden van de praktische verkeersexamenroutes;
- Afstemming met andere gemeentelijke afdelingen en instanties vindt niet of nauwelijks plaats, meestal worden voldoende fietsvaardigheden gezien als verantwoordelijkheid van ouders en/of scholen;
- De gemeentelijke financiële support van verkeerseducatie (waar fietseducatie een beperkt onderdeel van is) is minimaal. Het merendeel van educatie-inzet (door VVN, ANWB en andere plaatselijke partijen) wordt door de provincie Utrecht betaald;
- Binnen de grotere gemeenten ligt dat beeld genuanceerder: vooral in de stad Utrecht wordt vanuit verschillende disciplines en met verschillende organisaties gewerkt aan verkeers- en fietseducatie. In de grotere gemeenten is ook het inzicht dat de buurt van de school en de herkomst van de kinderen een medebepalende factor is voor fietsvaardigheden en fietsgebruik.
- Er is bij AZC's en bij buurt- en wijkinitiatieven een toenemende behoefte aan fietslessen voor nieuwe Nederlanders, met name voor vrouwen;
- De 'transfer' van de fietslessen voor de nieuwe Nederlanders naar het daadwerkelijk zelfstandig gaan en blijven fietsen is lastig, het afbreukrisico is groot. Angst voor verkeersongelukken is daarbij een factor;

- Het portfolio van ANWB & VVN richt zich vooral op verkeerseducatie voor basisschoolkinderen waarbij fietsvaardigheden een beperkt onderdeel zijn;
- Het is onduidelijk door hoeveel scholen het praktisch verkeersexamen wordt uitgevoerd. Dit examen vereist het hebben van basis-fietsvaardigheden;
- Redenen voor het niet meedoen aan het praktisch verkeersexamen zijn voornamelijk het ontbreken van school- en vrijwilligerscapaciteit;
- Begeleiding van de praktische verkeersexamens wordt uitgevoerd door de gemeente in samenwerking met VVN (33% van de scholen), door VVN-vrijwilligers (20% van de scholen) of door de scholen zelf (onbekend hoeveel);
- Landelijk beeld in 2016 van het praktisch verkeersexamen is dat 8% van de scholen niet meedoet, 16% daarvan (dus ongeveer 1%) doet niet mee omdat de fiets niet in orde is. Op basis van het onderzoek is de verwachting dat binnen de provincie Utrecht het percentage basisscholen dat niet mee doet aan het praktisch verkeersexamen hoger is dan 8%;
- Slagingspercentage ligt gemiddeld op 90%, fietsbezit is ook in het algemeen op orde. In stedelijke achterstandswijken is dat beeld minder gunstig. VVN signaleert afnemend fietsbezit en afnemende fietsvaardigheden in stedelijke achterstandswijken;
- In alle gemeenten (behalve Vianen) zijn verkeersouders actief en meer dan de helft van de scholen heeft een verkeersouder. Verkeersouders helpen de school met alles wat met verkeersveiligheid te maken heeft. Zij helpen de leerkrachten om samen met andere ouders meer tijd en aandacht te besteden aan praktische verkeerslessen en de verkeersveiligheid van de schoolomgeving. Een verkeersouder op school is alleen een indicator van hoe actief een school is met betrekking tot verkeersveiligheid in het algemeen.
- De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid benadrukt het belang van een veilige verkeersomgeving als stimulans om te gaan en blijven fietsen.
- Daarnaast signaleert de SWOV dat naast een veilige verkeersomgeving, ervaring, fietservaring in dit geval, belangrijk is; oefening baart immers kunst, en voldoende tijd voor oefenen is van belang. SWOV heeft de indruk dat fietslessen(cursus) en fietseducatie vaak te weinig tijd nemen waardoor er logischerwijs ook weinig ervaring wordt opgebouwd. Goede training en educatie kan niet alles, maar wel bijdragen aan meer veiligheid mits de trainbare, relevante zaken op een goede manier aan bod komen (zoals gevaarherkenningstraining). SWOV pleit er dan ook voor om veiligheid een prominente plek te geven in verkeerseducatie en fietscursussen. Op school waar de kinderen een groot deel van de dag doorbrengen zou dus meer geoefend kunnen worden.

Vervolg

- De provincie Utrecht signaleert dat er met name bij nieuwe Nederlanders en basisschoolkinderen in achterstandswijken behoefte is aan proactieve verhoging van fietsvaardigheden maar dat daar onvoldoende gemeentelijk inzicht in is en er ook geen actief beleid op wordt gevoerd. Zij wil met verschillende plaatselijke stakeholders en betrokken gemeenten en in samenwerking met Tour de Force een aantal pilots met plaatselijke fietsstimuleringsacties starten en onderzoek doen naar het effect van die acties. De planning is dat die pilots in de lente van 2018 plaats gaan vinden. Doel van die acties is dat we scherper inzicht krijgen in de behoefte aan ondersteuning en het effect daarvan op de fietsvaardigheden van betrokken inwoners.

‘Ooit fietsten we omdat we arm waren, nu omdat we rijk zijn’

***onderzoek naar fietsvaardigheden van
basisschoolleerlingen en Nieuwe Nederlanders in de
provincie Utrecht***

<i>projectnummer</i>	73110
<i>opdrachtgever</i>	Provincie Utrecht
<i>contactpersoon</i>	Jos Smulders
<i>Opstellers</i>	Egbert Kalle, Herman van Rooijen en Ineke Spapé

SOAB Breda, 15 januari 2018

Samenvatting

In het Realisatieplan Fiets en het Actieplan Verkeersveiligheid stelt de provincie Utrecht zich tot doel dat alle inwoners van de provincie Utrecht, jong & oud, voldoende fietsvaardigheden hebben en comfortabel en veilig kunnen, gaan en blijven fietsen. Omdat er signalen zijn, dat de fietsvaardigheden van basisschool-kinderen en Nieuwe Nederlanders achteruit gaan, heeft de provincie behoefte aan meer inzicht in die situatie. In dit onderzoek presenteren we de resultaten van een eerste verkennende inventarisatie onder alle Utrechtse gemeenten, de asielzoekerscentra (AZC's) in de provincie en de overkoepelende organisaties ANWB en Fietzersbond (voor zover het de activiteiten in de provincie Utrecht betreft).

De gemeenten (vooral de kleinere gemeenten) laten in meerderheid een beeld zien, waarin de afdeling verkeer staat voor veilige fietsroutes en veilige schoolomgevingen. Ze werken allen mee aan het praktijkdeel voor het verkeersexamen van de basisschoolleerlingen door routes uit te zetten, en soms door hesjes te verstrekken. Educatie, stimulering en versterken van fietsvaardigheden ligt veel minder op hun bordje. Die behoren in hun ogen vooral tot de verantwoordelijkheden van de scholen en ouders. Als er al contact is met collega's van onderwijs of maatschappelijke ontwikkeling, is dat contact incidenteel en niet structureel. Met name in de kleinere gemeenten bestaat dientengevolge ook weinig inzicht in de specifieke situatie op de scholen.

In de grotere gemeenten is meer beleidsmatige en uitvoerende aandacht voor de samenwerking met andere afdelingen en wordt ook met lokale instellingen samengewerkt. Daar wordt bovendien aangegeven, dat de buurt van de school en de herkomst van de kinderen een medebepalende factor is.

Vanuit de fietsstimuleringsinitiatieven merken de sleutelpersonen een groeiende vraag naar fietslessen voor Nieuwe Nederlanders op. Ze hebben het idee met hun lessen een belangrijke bijdrage te leveren aan integratie van Nieuwe Nederlanders en aan de verruiming van hun mogelijkheden hier nieuwe perspectieven op te bouwen. Fietsen vergroot immers zonder hoge kosten de bewegingsvrijheid van veel Nieuwe Nederlanders en draagt bij aan de kennis over hun omgeving. Vooral buitenlandse vrouwen nemen (in tegenstelling tot buitenlandse mannen) fietslessen omdat ze ermee in aanraking komen op de school van de kinderen. Als ze eenmaal kunnen fietsen willen ze ook leren fietsen met de kinderen ernaast of op de fiets.

Veel deelnemers aan de lessen haken voortijdig af. Alle respondenten wijzen daarop. Soms wordt gebrek aan discipline genoemd als mogelijke oorzaak, soms de privésituatie van de vrouwen, maar ook het verhuizen naar een andere opvangsituatie of vaste huisvesting.

Alle respondenten geven aan, dat veel vrouwen bang blijven om te fietsen of zich in het verkeer te bewegen. Samenopfietsen, een organisatie die fietslessen verzorgt, zag een toenemende vraag naar driewielers bij buitenlandse vrouwen, die zich op die manier veel zekerder voelen.

De teruggang van de fietsvaardigheden bij basisschoolleerlingen hangt mogelijk samen met de locatie van de school en de herkomst van de ouders. Scholen met een meervoudige problematiek hebben vaak andere prioriteiten dan fietsvaardigheden of fietsveiligheid. Vooral de Fietzersbond en de ANWB geven aan, dat leren fietsen een goede basis voor kinderen vormt om op school beter te presenteren, gezonder te leven en meer plezier met hun leeftijdsgenootjes te maken. Ook als de school er zelf niet aan toekomt zou een fietslesprogramma buiten schooltijden een goede aanvulling kunnen zijn.

In het onderzoek is ook gekeken naar de verhouding tussen Hardware (de infrastructuur), Orgware (de organisatiestructuur en samenwerking tussen verschillende afdelingen en instellingen) en de Software (de communicatie): de zogeheten HOS-matrix. Het belangrijkste kenmerk in dit onderzoek is de scheidslijn in de organisatiekolom. In het onderzoek bleek dat in de organisatiekolom sprake is van een scheidslijn tussen de afdeling verkeer (Hardware) en de Softwarematige kant: die scheidslijn wordt zichtbaar in de afwezigheid van contacten met instellingen en initiatieven aan de Softwarekant. Voor stimulering van fietsvaardigheden van basisschoolleerlingen is een intensievere samenwerking tussen partijen aan de Hardwarekant (de infrastructuur) en de Softwarekant (communicatie en educatie) gewenst.

In sommige (grotere) gemeenten zien we die samenwerking wel ontstaan, maar dan met name in de achterstandsgebieden. Daar blijkt die samenwerking op het gebied van fietsvaardigheden de kinderen (en hun ouders) uiteindelijk ook op andere terreinen als gezondheid en toekomstperspectief te ondersteunen. De provincie kan daarin een belangrijke rol in spelen door andere partijen in de gemeente te binden aan fietsvaardigheden (b.v. door het ANWB-programma en de rol van VVN te versterken).

Het onderzoek heeft verschillende leermomenten voor de provincie opgeleverd:

- Dat de provincie VVN en ANWB in de gemeente subsidieert, is bij veel gemeenten niet bekend. Het succes van de provinciale ondersteuning kan toenemen door een effectievere communicatie.*
- Gezien de groeiende vraag naar fietslessen op scholen en fietscursussen voor Nieuwe Nederlanders is het zinvol na te denken over een vergroting van de capaciteit van de cursussen.*
- Er is behoefte aan een groei van het fietsbezit onder basisschoolleerlingen en Nieuwe Nederlanders. De huidige initiatieven van b.v. de Fietsmeesters of de ANWB zijn nu nog een druppel op een gloeiende plaat.*
- Het is belangrijk in de tweede fase van het onderzoek ook Vluchtelingen-werk aan het woord te laten. Vanwege het sociaaleconomische element in de problematiek lijkt het bovendien verstandig sleutelpersonen uit de wijk- en buurtaanpak te betrekken.*

Hoofdstuk 1: Achtergrond, doel en onderzoeksvraag

- 1.1 Op het ogenblik bestaat er onvoldoende provinciaal inzicht in de fietsvaardigheden van basisschoolkinderen en Nieuwe Nederlanders. Tegelijkertijd komen er landelijk meer en meer signalen dat het niveau van fietsvaardigheden aan het afnemen is. Vanuit het Realisatieplan Fiets en het Actieplan Verkeersveiligheid stelt de provincie Utrecht zich tot doel dat alle inwoners van de provincie Utrecht, jong & oud, voldoende fietsvaardigheden hebben en comfortabel en veilig kunnen, gaan en blijven fietsen. Inzicht in hoe het staat met de fietsvaardigheden van basisschoolleerlingen en Nieuwe Nederlanders is daarom voor de Provincie Utrecht belangrijk.
- 1.2 De provincie heeft SOAB Adviseurs voor Woning en Leefomgeving te Breda gevraagd een inventariserend onderzoek uit te voeren naar fietsvaardigheden, fietseducatie, de kwaliteit van de fietseducatie en (in geval van basisschoolkinderen) het gebruik van het theoretische en praktische fietsexamen. De onderzoeksresultaten moeten de basis vormen voor een pilotproject waarin de Provincie voor de doelgroepen basisschoolkinderen en Nieuwe Nederlanders beleid met de combinatie van fietsstimulering en verkeersveiligheid wil maken. Dit voornemen past ook binnen de doelstellingen van Tour de Force en is ook één van de acht concrete doelen van Tour de Force.¹ Het onderzoek is daarom ook vanuit Tour de Force begeleid.
- 1.3 Het onderzoek van SOAB heeft betrekking op een inventarisatie onder alle Utrechtse gemeenten, de asielzoekerscentra (AZC's) in de provincie en de overkoepelende organisaties ANWB en Fietzersbond (voor zover het de activiteiten in de provincie Utrecht betreft). Andere interessante stakeholders worden door de provincie Utrecht zelf benaderd of komen pas in de vervolgfase aan bod. Het gaat dan om Veilig Verkeer Nederland en SWOV, die door de provincie zelf worden benaderd alsmede de basisscholen zelf en de ouders van basisschoolleerlingen, die in een latere fase in het onderzoek worden betrokken.
- 1.4 Het onderzoeksrapport is als volgt opgebouwd: In hoofdstuk 2 gaan we in op de gevolgde werkwijze en de vragenlijsten voor de verschillende stakeholders (voor respectievelijk de basisschoolkinderen en de Nieuwe Nederlanders). In hoofdstuk 3 en 4 geven we een overzicht van de verschillende antwoorden op de vragen. In hoofdstuk 5 behandelen we de verhouding tussen Hardware (infrastructuur), Orgware (organisatie en samenwerking) en Software (communicatie): de zogenaamde HOS-matrix. Conclusies en aanbevelingen komen in hoofdstuk 6 (Bevindingen) aan de orde.

¹ **VNG, IPO, vervoerregio's en Rijk onderzoeken samen in een Tour de Force wat er nodig is om de kracht van de fiets de komende jaren nog meer te benutten. Ze weten zich daarbij gesteund door vrijwel alle organisaties die verantwoordelijk en betrokken zijn bij het fietsbeleid in Nederland. In de Agenda Fiets 2017-2020 zijn 8 concrete doelen waar de Tour de Force zich de komende jaren met name op richt terug te vinden. Fietsstimulering is er één van (Tourdeforce.nl).**

Hoofdstuk 2: De gevolgde onderzoeksmethodiek

- 2.1 In essentie bestaat het onderzoek uit het telefonisch afnemen van vragenlijsten bij betrokken sleutelpersonen:
- Verkeersambtenaren van de 26 Utrechtse gemeenten;
 - Betrokken medewerkers van de AZC's in de provincie;
 - Medewerkers van instellingen, die actief zijn op het terrein van fietsvaardigheden, waaronder de ANWB en de Fietzersbond alsmede de Fietsmeesters, Samenopfietsen en Stichting Pulse.
- Op voorhand was niet bekend of voor fietseducatie en fietsvaardigheden andere contactpersonen binnen de gemeente verantwoordelijk waren. Tijdens het onderzoek zijn aanvullende gegevens verstrekt. In bijlage 1 is een overzicht van de respondenten opgenomen.
- 2.2 Voor afname van de telefonische enquêtes verliep het proces als volgt:
- a. De provincie heeft een aankondiging van het onderzoek per mail verstuurd naar de betreffende sleutelpersonen.
 - b. De aankondiging van de provincie is gevolgd door een telefonische toelichting door medewerkers van SOAB.
 - c. Tijdens het telefoongesprek is een afspraak gemaakt om telefonisch de vragenlijst door te nemen. De afspraak is per mail bevestigd. Als bijlage bij de mail is de vragenlijst voor de betreffende persoon/instantie toegestuurd.
 - d. De vragenlijst is telefonisch doorlopen. Hiervan is een verslag opgesteld dat aan de sleutelpersonen ter controle is toegezonden. Na controle en de verwerking van de eventuele opmerkingen is het definitieve verslag opgesteld en wederom ter fiattering aan de sleutelpersonen toegestuurd. De definitieve verslagen zijn als bijlage in het rapport opgenomen.
- 2.1 Voor de uitvoering van het onderzoek zijn de vragenlijsten gebruikt, die door de provincie in de offerte uitvraag zijn opgesteld: deze zijn alle geënt op de vragenlijst, die voor de respondenten van de gemeenten is opgesteld. De gemeentelijke lijst is hierna opgenomen, de overige vragenlijsten zijn in bijlage 2 te vinden.
- 2.2 De gemeentelijke vragenlijst voor de basisschoolkinderen is als volgt:
- Is er gemeentelijke visie & beleid op het gebied van fietsveiligheid & fietsstimulering van basisschoolkinderen? Zo ja valt het dan onder de afdeling Verkeer of onder een andere afdeling en kunt u de contactgegevens van de betreffende collega('s) doorgeven?
 - Zo ja, wat is dat beleid en is dat beleid in een nota of rapport vastgelegd en is daarvan kennis te nemen?
 - Is er geld en tijd voor gemeentelijke inzet om beleid inzake fietsveiligheid & fietsstimulering uit te voeren en indien er geen geld/capaciteit beschikbaar is, is daar dan een reden voor?
 - Indien van toepassing, op welke wijze wordt het beleid inzake fietsveiligheid & fietsstimulering uitgevoerd?
 - Welke gemeentelijke diensten en afdelingen (behalve de afdeling waar uzelf deel van uitmaakt) zijn bij fietsveiligheid & fietsstimulering betrokken? (bv GGD, onderwijs of andere).
 - Welke inzicht heeft de gemeente in de situatie per school (zie voorgaande vragen)?
 - Welke plaatselijke initiatieven die zich richten op fietsveiligheid & fietsstimulering van basisschoolkinderen zijn er in welke gemeenten?
 - Welke ervaringen en inzichten leveren die op?
 - Hoe zijn die initiatieven georganiseerd en gefinancierd?
 - Welk inzicht heeft de gemeente in de kwaliteit van de initiatieven?

De respons in het onderzoek was als volgt:

- Benaderd zijn:
 - 26 gemeenten
 - 5 AZC's
 - 6 organisaties/instellingen
 - Overall: 37 partijen
- Bereikt/gesproken/gereageerd:
 - 20 van de 26 gemeenten: 77%
 - 4 van de 5 AZC's: 80%
 - 6 van de 6 organisaties/instellingen: 100%
 - Overall: 30 van de 37 partijen: 81 %

2.3 Met Harten voor Sport is een breder interview gehouden. Dat was ook de bedoeling voor de medewerkers van de gemeente Utrecht, maar dat interview kon niet in het tijdsplan van het onderzoek ingepland worden.

2.4 Tijdens het onderzoek is duidelijk geworden, dat de Hardware-Orgware-Software matrix (HOS-matrix) als structurerend element een belangrijke bijdrage aan de conclusies kan leveren. In de matrix staat Hardware voor infrastructuur, Orgware voor de organisatiestructuur (in dit onderzoek voor de complexe relatie provincie-gemeenten-scholen en initiatieven) en Software voor de gedrag, educatie en stimulering. De matrix staat omschreven in hoofdstuk 5.

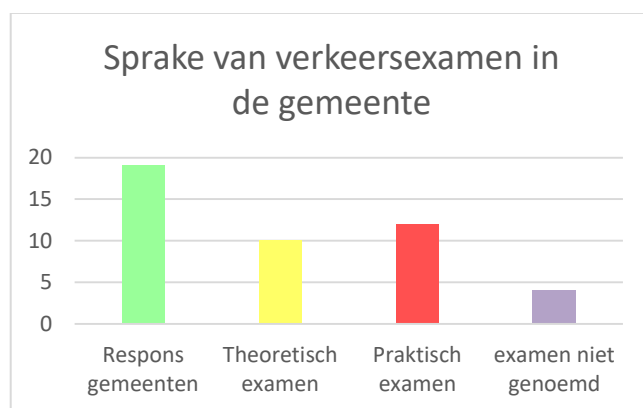
Hoofdstuk 3: Beantwoording onderzoeksvragen basisschoolkinderen onder de gemeenten

3.1 *Bent u degene, die binnen de gemeente aan het onderwerp fietsveiligheid en fietsstimulering werkt?*

De meeste respondenten gaven aan de juiste persoon te zijn voor de beantwoording van de vragen. Wel waren de medewerkers van de gemeenten over het algemeen gericht op de Hardware: infrastructuur en verkeersveiligheid. Alleen bij de grotere gemeenten was sprake van een integratie met verkeerseducatie. Voorbeelden zijn met name de gemeente Utrecht met een integrale benadering en de gemeente Veenendaal met een apart verkeerseducatieplan (dat dateerde uit 2013 en volgens de gemeente aan een update toe was.)

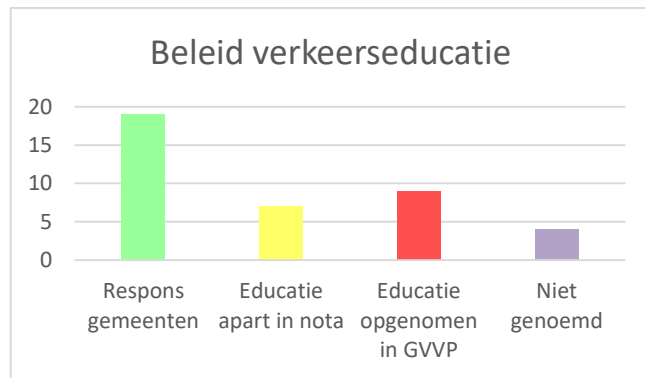
Is er gemeentelijke visie & beleid op het gebied van fietsveiligheid & fietsstimulering van basisschoolkinderen? Zo ja, valt het dan onder de afdeling Verkeer of onder een andere afdeling en kunt u de contactgegevens van de betreffende collega(s) doorgeven?

De meeste respondenten gaven aan, dat er in hun gemeente beleid is met betrekking tot fietsveiligheid. Hun oordeel had met name bij de kleinere gemeenten betrekking op de aanwezigheid van een verkeersveilige infrastructuur. Veilige schoolomgeving en veilige fietsroutes werden vaak genoemd. Voor zover de vraagstelling meer geconcentreerd werd op het vlak van vaardigheden en educatie bleken de meeste respondenten daar weinig over te kunnen vertellen. Een enkele keer verwezen de respondenten naar een mogelijke inbreng van de afdeling of het team waar onderwijs onder viel. In de meeste gevallen bleken de gemeenten mee te werken aan de uitvoering van het praktijkdeel van het verkeersexamen. Deze inbreng had over het algemeen betrekking op het uitzetten van de routes. Het theoretische examen alsmede de uitreiking van het verkeersdiploma was meestal de taak van VVN.



3.2 *Zo ja, wat is dat beleid en is dat beleid in een nota of rapport vastgelegd en is daarvan kennis te nemen? (b.v. via een link).*

De meeste gemeenten gaven aan, dat het beleid ter zake was vastgelegd in een GVVP of een verkeersveiligheidsnota. De gemeente Utrecht ging veel verder en werkt in diverse nota's aan integratie van infrastructuur, veiligheid, fietsvaardigheid en fietsstimulering en gezondheid. Verkeerseducatie en fietsvaardigheid werd – gezien vanuit de verkeerskundige van de gemeente – in de kleine gemeenten ook vooral als een zaak van de scholen zelf gezien. De indruk bestond bij de meeste respondenten (van de kleinere gemeenten) dat de teruggang van fietsvaardigheden van basisschoolleerlingen in hun gemeente geen echt probleem was. Ook hadden de meeste respondenten van de kleinere gemeenten weinig zicht op de situatie bij Nieuwe Nederlanders. Daar waar dat zicht wel bestond werd het over het algemeen gerelateerd aan statushouders en de inspanningen van vluchtelingenwerk. Beleid daaromtrent was volgens onze respondenten niet in nota's vastgelegd.



3.3 Is er geld en tijd voor gemeentelijke inzet om beleid inzake fietsveiligheid & fietsstimulering uit te voeren en indien er geen geld/capaciteit beschikbaar is, is daar dan een reden voor?

De meeste gemeenten werken - zoals eerder aangegeven - mee aan de uitvoering van het verkeersexamen, dat meestal door VVN wordt georganiseerd. Daarbij heeft de gemeentelijke bijdrage betrekking op het meewerken aan het praktische deel, met name helpen de gemeenten mee aan het uitzetten van het parcours. De kosten voor het theoretische verkeersexamen (voor de inschakeling van VVN) lopen meestal direct via de provincie, maar niet bij alle gemeenten of in ieder geval niet bij de contactpersonen, is bekend hoe de financiering daarvan in zijn werk gaat. Sommige gemeenten bepalen wel welke kosten met hun inspanning gemoeid zijn, maar voor veel gemeenten gaat het uitzetten van het parcours eigenlijk gewoon mee met de rest van het werk.



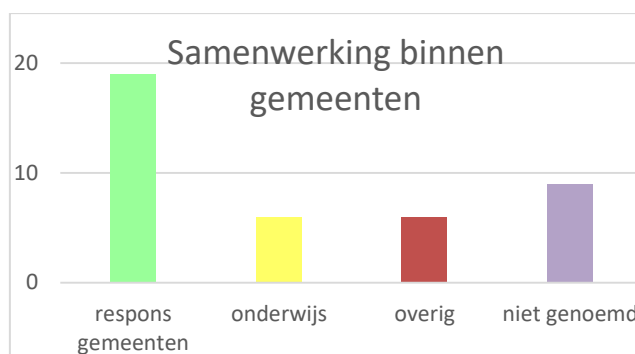
Fietsoefenroute IJsselstein 2017

3.4 Indien van toepassing, op welke wijze wordt het beleid inzake fietsveiligheid & fietsstimulering uitgevoerd?

De meeste gemeenten hebben met name de Hardware, i.c. de infrastructuur met betrekking tot fietsstimulering en fietsveiligheid, in beeld. Dat beleid is veelal vastgelegd in een GVVP of in een aparte verkeerveiligheidsnota. De uitvoeringsparagrafen daarbinnen bepalen planning en tempo van de aanpassingen in de infrastructuur en de schoolomgevingen. Sommige gemeenten hebben aanvullend op het GVVP of de verkeerveiligheidsnota beleid geformuleerd voor een veilige schoolomgeving en voor veilige schoolroutes. Grotere gemeenten geven wel aan een integraal beleid met betrekking tot fietsvaardigheid en fietsstimulering op te zetten. De financiering daarvan komt deels uit eigen gemeentelijke middelen en deels via de provincie.

3.5 *Welke gemeentelijke diensten en afdelingen (behalve de afdeling waar uzelf deel van uitmaakt) zijn bij fietsveiligheid & fietsstimulering betrokken? (bv GGD, onderwijs of andere) en kunt u daarvan contactgegevens doorgeven?*

Veel gemeente gaven op deze vraag geen antwoord. Enkele gemeenten gaven namen door van collega's met mogelijk aanvullende informatie. In drie gevallen behoorden die tot de afdeling of het team waar onderwijs onder valt. De aanvullende vragen, die zijn gesteld aan de vertegenwoordigers van Onderwijs hebben het inhoudelijke beeld niet veranderd. Onderwijs houdt zich op gemeentelijk niveau bezig met de stenen. Wat betreft fietsvaardigheden heeft de inspanning dan betrekking op de technische ondersteuning van het praktische verkeersexamen: uitzetten van de route, plaatsen van bordjes en leveren van hesjes.



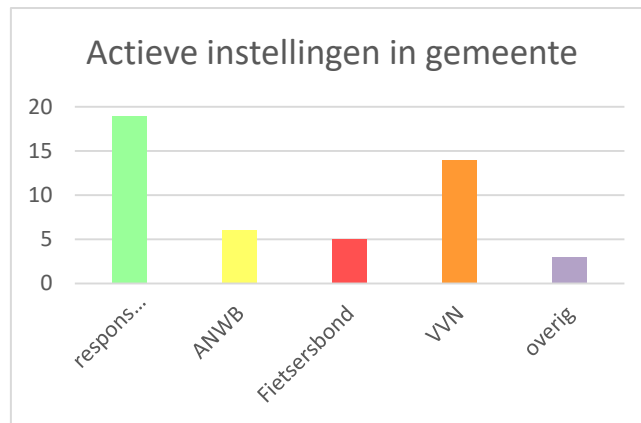
3.6 *Welke inzicht heeft de gemeente in de situatie per school (zie voorgaande vragen)?*

De gemeentelijke contactpersonen hadden over het algemeen geen zicht op de situatie per school en gaven ook aan, dat de feitelijke aanpak van problemen op het vlak van fietsvaardigheden en fietseducatie op het bordje van de scholen zelf thuishoorden. Met name de kleine gemeenten geven aan in actie te komen als de infrastructuur ten behoeve van fietsveiligheid moet worden aangepakt.

Interessant is – ten opzichte van bovenstaand antwoord – wel dat de indruk bestaat dat de problematiek van fietsvaardigheid en fietsveiligheid sterker aanwezig is op scholen in gebieden met een sociaaleconomische achterstand. Veelal blijkt op die scholen van een complexe en meervoudige problematiek sprake, waardoor de prioriteit van fietsvaardigheden en fietsveiligheid wat achterop komt. Vanuit de gemeenten is geen verdere inhoud gegeven aan die vaststelling. Dat hebben de contactpersonen van de instellingen en lokale initiatieven wel gedaan (zie hoofdstuk 4).

3.7 *Welke plaatselijke initiatieven die zich richten op fietsveiligheid & fietsstimulering van basisschoolkinderen zijn er in uw gemeenten?*

De gemeentelijke contactpersonen hadden vrijwel geen inzicht in lokale initiatieven. Omdat van enkele initiatieven de contactpersonen wel in de enquête waren opgenomen, kunnen we aangeven, dat er weinig overlap is tussen de afdelingen verkeer en initiatieven die zich op fietsvaardigheden en fietslessen richten. Alleen van VVN was altijd duidelijk, dat zij een belangrijke rol spelen bij de organisatie rond de verkeersexamens (zowel het theoretische deel als de organisatie van het praktische deel, waarbij de gemeenten met name de "Hardware" (de route) verzorgen).



3.8 Welke ervaringen en inzichten leveren die op?

De meeste gemeenten geven aan, dat de inbreng van ANWB en VVN in de gemeenten (vooral met betrekking tot de verkeersexamens van VVN) een positieve uitwerking hebben. Eveneens spreken de meeste gemeenten zich uit voor voortzetting of herinstructie van de verkeersexamens. De ANWB als actieve instelling werd in veel gemeenten niet genoemd. Inmiddels (blijkt uit het vraagesprek met de ANWB) worden de activiteiten van de ANWB volledig door de provincie gefinancierd en vindt er in overleg met de provincie een forse uitbreiding plaats van het aantal scholen, waar het programma Streetwise van de ANWB draait.

3.9 Hoe zijn die initiatieven georganiseerd en gefinancierd?

De gemeenten geven in overgrote meerderheid aan, niet financieel of organisatorisch bij de activiteiten van de instellingen, initiatieven en organisaties betrokken te zijn of te worden. Veelal verlopen die activiteiten direct tussen scholen en partijen als VVN en de ANWB. Soms is de provincie financierende partner, maar ook dan is voor de gemeenten niet altijd duidelijk over welke bedragen het gaat en spelen ze er naar eigen zeggen geen rol in. De individuele initiatieven op lokaal niveau worden ook buiten het blikveld van de gemeente gefinancierd en georganiseerd. Een uitzondering is de Stichting Pulse, die vanuit welzijnsmiddelen wordt gefinancierd en daarin ook ruimte vrijmaakt voor de fietslessen. De financiering van Pulse valt evenwel buiten de verantwoordelijkheid van de afdeling verkeer en in het vraagesprek met de gemeente IJsselstein is dit ook niet verder aan de orde gekomen.

3.10 Welk inzicht heeft de gemeente in de kwaliteit van de initiatieven?

Over het algemeen geven de gemeenten aan geen zicht te hebben op initiatieven in hun gemeente, zowel waar het gaat om fietsvaardigheden van basisschoolleerlingen (uitgezonderd de rol van VVN) en ze hebben dan ook geen beeld van de kwaliteit. In de grotere gemeenten, vooral in de gemeente Utrecht, wordt de samenwerking met lokale initiatieven zoals de Fietsmeesters juist opgezocht en ingezet om het integrale karakter van het beleid te versterken.

3.11 Kunt u aangeven of er in uw gemeente aanvullende informatie in de vorm van onderzoeksrapporten of beleidsnota's/notities aanwezig zijn (link in principe voldoende).

Een aantal gemeenten heeft in antwoord op deze vraag de daad bij het woord gevoegd en een link of een nota doorgestuurd. Deze zijn opgenomen in de literatuurlijst (bijlage 3).

3.12 De rode draad van de antwoorden van de gemeenten op de enquêtevragen is als volgt te omschrijven:

- De respondenten vanuit de gemeenten laten in meerderheid (vooral de kleinere gemeenten) een beeld zien, waarin de afdeling verkeer staat voor de Hardware: veilige fietsroutes en veilige schoolomgevingen. Ze werken in meerderheid mee aan het praktijkdeel voor het verkeersexamen van de basisschoolleerlingen door routes uit te zetten, en soms door hesjes te verstrekken. De Software, educatie, stimulering en versterken van fietsvaardigheden ligt veel minder op hun bordje.
- Het behoort in de ogen van de respondenten tot de verantwoordelijkheden van de scholen (en ouders). Als er al contact is met collega's van onderwijs of maatschappelijke ontwikkeling is dat contact incidenteel en niet structureel. Ook dan is de vraag of dat contact verder gaat dan de Hardware. Uit de antwoorden uit de hoek van Onderwijs blijkt,

- dat ook de afdeling Onderwijs, voor zover betrokken bij fietsvaardigheden en -veiligheid richt zich vooral op de technische ondersteuning en niet op de inhoudelijke bijdrage.
- Op de vraag hoe het zit met de fietsvaardigheid van de basisschoolleerlingen geven de meeste respondenten dan ook een ontwijkend antwoord: ze hebben er eenvoudigweg te weinig zicht op en de respondenten geven aan, dat het ook niet hun zaak is.
 - Voor zover een teruglopende vaardigheid wordt gesignaleerd, zien we dat in de grotere gemeenten (Utrecht, Amersfoort en Veenendaal). Daar wordt ook aangegeven, dat de buurt van de school en de herkomst van de kinderen een medebepalende factor is. In de grotere gemeenten ligt de afbakening van de verantwoordelijkheden minder scherp en is meer beleidsmatige en uitvoerende aandacht voor de Softwarekant. In die gemeenten wordt ook met lokale instellingen samengewerkt
 - De meeste gemeenten tenslotte hebben weinig zicht op fietsvaardigheden en Nieuwe Nederlanders. Dat wordt veelal overgelaten aan vluchtelingenwerk. Wel wordt van verschillende kanten gewezen op een gebrek aan ondersteuning en vooral een gebrek aan fietsen..

Hoofdstuk 4: Beantwoording onderzoeksvragen Nieuwe Nederlanders

4.1 *Is er vanuit uw instelling aandacht voor fietsveiligheid & fietsstimulering van basisschoolleerlingen en Nieuwe Nederlanders? Zo ja, valt die onder uw verantwoordelijkheid of van iemand anders?*

Het onderzoek strekte zich ook uit over verschillende instellingen en initiatieven op het gebied van fietsstimulering en fietsvaardigheden enerzijds en de fietslesinitiatieven op de Utrechtse AZC's anderzijds. Van de laatste categorie is de respons nog beperkt, maar duidelijk is, dat alle initiatieven heel concreet gericht zijn op de lerende fietser. Op alle mogelijke manieren krijgen ze contact met individuen en groepen, die ze in verschillende vormen van cursussen – al dan niet door vrijwilligers ondersteund - op de fiets proberen te krijgen en vooral te houden. Daarin wijken de antwoorden van de initiatieven sterk af van die van de gemeenten, die alleen op afstand met het individu en het fietsprobleem zelf te maken hadden. Een overzicht van de instellingen en AZC's die aan het onderzoek hebben meegewerkt is in bijlage 1 opgenomen.



De Utrechtse verkeerstuin

4.2 *Welke (educatie-)programma's biedt u aan in het kader van fietsveiligheid en fietsstimulering aan Nieuwe Nederlanders?*

De fietscursussen worden door de lokaal opererende initiatieven vooral aan buitenlandse vrouwen (Nieuwe Nederlanders) gegeven. De cursussen werden in kleine groepen georganiseerd, afhankelijk van het aantal vrijwilligers dat ingeschakeld kan worden. Sommige initiatieven geven één op één les, sommige hebben een clubje van vier vrouwen. De cursussen zijn veelal gebaseerd op 10 tot 12 weken (of lessen). Vanuit de lokale initiatieven wordt vooral les aan vrouwen gegeven. Die melden zich ook vaak met een vraag om ondersteuning. Die ondersteuningsvraag volgt vaak op een doorverwijzing vanuit vluchtelingenwerk. In de AZC's richten de fietslessen zich op alle bewoners. Soms worden de fietslessen door instellingen van buiten het AZC gegeven. Harten voor Sport en de Fietzersbond worden in die gevallen genoemd. Ook dan duren de cursussen in de praktijk zo'n 10 weken. De cursussen worden over het algemeen op een beschutte locatie, b.v. een schoolplein gegeven. In Utrecht wordt daarvoor ook van de 'verkeerstuin' (zie foto op vorige bladzijde) gebruik gemaakt.

4.3 *Hoeveel scholen in de provincie Utrecht doen mee aan de educatieprogramma's (zoals Streetwise/ANWB & Fietsschool/Fietsersbond) en welke (naar type, categorie) scholen wel of niet?*

Behalve het programma Streetwise van de ANWB zijn cursussen, die door de instellingen en in de AZC's worden gegeven, eigenlijk niet voor basisschoolleerlingen bedoeld, tenzij het kinderen in de AZC's zelf betreft. Streetwise is in overleg met de provincie gestart met een campagne onder basisscholen met als doel uiteindelijk 150 scholen in het Utrechtse in de aanpak op te nemen. De contacten tussen scholen en ANWB verlopen direct en zonder tussenkomst van de gemeente. Het is dan ook niet verwonderlijk, dat dat beeld bij de gemeenten onduidelijk is.

4.4 *Is informatie over de (educatie)-programma's ook vastgelegd in nota's, werk- of jaarplannen en zo ja, is daarvan kennis te nemen? (bv. via een link)*

De meeste initiatieven zijn niet in een jaarprogramma vastgelegd. De Fietsersbond heeft wel een beleidsprogramma en heeft de link ook doorgestuurd. Het Streetwiseprogramma van de ANWB hebben we in het kader van dit onderzoek nog niet ontvangen.

4.5 *Aan welke afzonderlijke onderdelen van de hiervoor genoemde programma's doen scholen vooral mee (b.v. Toet Toet/Blik & Klik/Hallo Auto/Trapvaardig)?*

De ANWB is zoals gezegd met haar programma Streetwise op de basisscholen actief. Streetwise is praktische verkeerseducatie met als doel om de verkeersregels met de fiets te oefenen, de kinderen moeten al kunnen fietsen. Het is dus geen fietsles. Deze praktische fietsvaardigheidstraining zit met name in Streetwise voor groep 7 en 8. Er wordt in het kader van Blik&Klik (groep 3 en 4) in het komende jaar ook meer ruimte voor de fiets ingeruimd. Ook Samenopfietsen van Annie Tiekstra in Amersfoort geeft naast haar cursussen aan buitenlandse vrouwen ook les op een basisschool, de ABC-school.

4.6 *Wordt de participatie van scholen beperkt door financiële middelen en tijd en in welke mate komt dat dan voor? Zijn er ook andere redenen waarom scholen niet meedoen?*

Ook hier geldt dat de vraag vooral betrekking heeft op het aanbod van de ANWB. De belangstelling voor Streetwise is sterk gegroeid, nadat in overleg met de provincie de eigen bijdrage van de scholen, die geen Utrechts verkeersveiligheidslabel hadden, is afgeschaft. De ANWB meldt een sterke stijging van het aantal aanmeldingen. Om die reden is het de bedoeling het komende jaar het pakket op 150 scholen te laten draaien.

4.7 *Indien van toepassing, op welke wijze worden projecten inzake fietsveiligheid & fietsstimulering uitgevoerd en gebeurt dat binnen uw eigen organisatie of wordt dat uitbesteed?*

De instellingen verzorgen hun cursusaanbod allemaal zelf. De AZC's lenen soms andere instellingen in (De fietsmeesters en de Fietsersbond worden in dat kader genoemd). Wel merken de verschillende instellingen en initiatieven op, dat er steeds meer gebruik gemaakt wordt en moet worden van vrijwilligers om aan de stijgende vraag naar cursussen tegemoet te komen. Om die reden worden ook andere vormen van fietseducatie, zoals de introductie van het fietsmaatje (Stichting Pulse in IJsselstein) gezocht.

4.8 *Welke algemene ontwikkelingen signaleert u op het gebied van fietsveiligheid & fietsstimulering?*

In algemene zin signaleren de instellingen en organisaties, die op het gebied van fietssimulering en fietsvaardigheden actief zijn, een aantal belangrijke ontwikkelingen:

- De vraag naar fietslessen is groot en komt vooral vanuit de groep Nieuwe Nederlanders, die ofwel al kunnen fietsen, maar nog geen fiets hebben of nog niet hebben leren fietsen.
- Fietsen heeft voor die groep een belangrijke toegevoegde waarde in die zin, dat de bewegingsvrijheid en actieradius van de deelnemers groter worden, waardoor hun zelfredzaamheid sterk toeneemt en hun kansen op de arbeids- en scholingsmarkt groeien.
- Voor vrouwen met kinderen biedt fietsen de mogelijkheid kinderen makkelijker naar school te brengen of met de kinderen mee te fietsen.

- Om te kunnen fietsen moeten er ook fietsen aanwezig zijn en de projecten, die betrekking hebben op het ter beschikking stellen van fietsen, zijn beperkt.
 - Alle instellingen geven aan, dat het afbreukrisico behoorlijk hoog is. Veel vrouwen haken af tijdens de cursus, die op zich wel ook lang duurt. Redenen worden vaak in persoonlijke omstandigheden gezocht, maar opvallend vaak wordt ook angst voor het verkeer of angst op de fiets als afbreukreden genoemd.
 - Fietsen is een goede basis om de eigen omgeving beter te leren kennen en vertrouwd te raken met de wijkopbouw en aanwezige voorzieningen.
 - Alle partijen zeggen zonder uitzondering dat fietsen een belangrijk element in de integratie van Nieuwe Nederlanders is, niet alleen vanwege het feit, dat fietsen de Nederlandse cultuur weerspiegelt, maar ook omdat fietsen een goedkope manier is om ergens te komen en omdat de fietslessen de Nieuwe Nederlanders intensief met de taal laten kennismaken.
- 4.9 *Kent u nog andere plaatselijke initiatieven die zich richten op fietsveiligheid & fietsstimulering van Nieuwe Nederlanders in de gemeente of regio waar u werkzaam bent en kunt u daar eventueel contactgegevens van geven?*
De benaderde instellingen kennen elkaar allemaal. Andere instellingen of initiatieven zijn niet genoemd. Wel is herhaaldelijk gewezen op een belangrijke bijdrage van vluchtelingenwerk en hun vrijwilligers.
- 4.10 *Kunt u aangeven of er in uw instelling aanvullende informatie in de vorm van onderzoeksrapporten of beleidsnota's/notities aanwezig zijn (link in principe voldoende)?*
Afgezien van de al genoemde beleidsnota's van de Fietzersbond en verschillende websites zijn geen aanvullende beleidsnota's aangegeven.
- 4.11 De rode draad van de antwoorden van de instellingen en initiatieven op de enquêtevragen wijkt sterk af van die van de gemeenten. Een toelichting:
- Vanuit de fietsstimuleringsinitiatieven merken de sleutelpersonen zonder uitzondering een grote en vooral groeiende vraag naar fietslessen door Nieuwe Nederlanders op. Veel van de initiatieven kunnen die vraag niet ook niet aan en zijn naar nieuwe vormen op zoek om vrijwilligers in te zetten.
 - Alle instellingen geven aan, dat hun mogelijkheden beperkt zijn. Ze hebben wel het idee met hun lessen een belangrijke bijdrage te leveren aan integratie van Nieuwe Nederlanders en aan de verruiming van hun mogelijkheden hier nieuwe perspectieven op te bouwen.
 - Fietsen vergroot zonder hoge kosten de bewegingsvrijheid van veel Nieuwe Nederlanders en vergroot de kennis over hun omgeving. De fietscursussen zijn vaak via de school of de buurt georganiseerd.
 - Veel buitenlandse vrouwen nemen fietslessen omdat ze ermee in aanraking komen op de school van de kinderen. Als ze eenmaal kunnen fietsen willen ze ook leren fietsen met de kinderen ernaast of op de fiets.
 - Het afbreukrisico van de deelnemers is groot. Alle instellingen en initiatieven wijzen daarop. Soms wordt gebrek aan discipline genoemd als mogelijke oorzaak, soms de privésituatie van de vrouwen. Opvallend element in het onderzoek was dat de fietslessen vooral aan vrouwen worden gegeven, zonder dat we kunnen aangeven of dat lag aan de selectie van de respondenten.
 - Alle instellingen/initiatieven geven wel aan, dat veel vrouwen bang blijven om te fietsen of zich in het verkeer te bewegen. Samenopfietsen zag een toenemende vraag naar driewielers bij buitenlandse vrouwen, die zich op die manier veel zekerder voelen.
 - Tenslotte gaven de respondenten van de instellingen en de initiatieven aan, dat de teruggang van de fietsvaardigheden bij basisschoolleerlingen vooral samen zou hangen met de locatie van de school en de herkomst van de ouders. Scholen met een vaak meervoudige problematiek hebben vaak andere prioriteiten.
 - Vooral de Fietzersbond en de ANWB hamerden op het feit, dat leren fietsen een goede basis geeft aan kinderen om op school beter te presenteren, om gezonder te leven en vooral om meer plezier met hun leeftijdsgenootjes te maken. Ook als de school er zelf niet aan toekomt zou een fietslesprogramma buiten schooltijden dus een goede aanvulling kunnen zijn.

Hoofdstuk 5: De Hardware-Orgware-Software Matrix

5.1 De HOS-matrix in het onderzoek fietsvaardigheden is schematisch als volgt opgebouwd:

HOS-matrix Fietsvaardigheden	Hardware	Orgware	Software
Basisschoolleerlingen	Veilige fietsroutes Veilige schoolomgeving Examenroutes	Gemeenten Instellingen Samenwerkingsverbanden Provincie (subsidie) Fietsbeschikbaarheid	Verkeerseducatie, fietsvaardigheidstraining ANWB: Streetwise VVN: verkeersexamen
Nieuwe Nederlanders	Veilige fietsroutes Sociaal veilige routes	Gemeenten Instellingen/ initiatieven COA, vluchtelingenwerk Samenwerkingsverbanden Fietsbeschikbaarheid	Fietslessen, fietsvaardigheden, verkeerseducatie

- 5.2 De inventarisatie onder gemeenten heeft het beeld opgeleverd, dat veel gemeenten met betrekking tot fietsvaardigheden vooral bezig zijn met een veilige infrastructuur en veilige schoolroutes. De meeste gemeenten ondersteunen ook bij het praktijkdeel van het verkeersexamen.
- 5.3 In de kolom organisatie valt op, dat de gemeenten over het algemeen vanwege hun betrokkenheid bij het verkeersexamen opgeven met VVN samen te werken. Vanuit de afdelingen verkeer is samenwerking met andere instellingen, met name die instellingen, die fietslessen of fietsvaardigheidstrainingen geven (b.v. ANWB met Streetwise en de Fietzersbond of incidentele initiatieven zoals Samenopfietsen of Stichting Pulse), maar heel beperkt aan de orde. Dat geldt met name de kleinere gemeenten. In de gemeente Utrecht zien we vanuit de afdeling verkeer een gemeentelijk beleid, dat veel sterker gericht is op de Softwarekant van fietsvaardigheden en dus op samenwerking met partijen, die daarop actief zijn. Over het algemeen heeft het onderzoek onder gemeenten ook duidelijk gemaakt, dat interne gemeentelijke samenwerking (bv. met onderwijs of Maatschappelijke Ondersteuning) veelal incidenteel en beperkt van karakter is.
- 5.4 Het voorgaande maakt ook duidelijk, dat als je vanuit infrastructuur kijkt naar fietsveiligheid en fietsvaardigheden, de blik op Nieuwe Nederlanders erg beperkt is. De partijen, die gericht zijn op het versterken van fietsvaardigheden van Nieuwe Nederlanders zijn qua missie en activiteiten juist niet op de infrastructuur gericht. Het zijn de instellingen en initiatieven, die via vluchtelingenwerk of via het COA aandacht besteden aan fietslessen en fietsvaardigheidstrainingen en verkeerseducatie. Uit de interviews krijgen we niet de indruk, dat er een structurele communicatielijn ligt tussen deze instellingen en de partijen (met name binnen de gemeenten) die zich met de Hardware, de infrastructuur, bezighouden.
- 5.5 De Softwarekant lijkt wel van invloed op de manier waarmee we kijken naar scholen in achterstandsgebieden. In die gevallen is er meer sprake van samenwerking tussen partijen en wordt die samenwerking ook als zodanig herkend (b.v. de gemeente Utrecht en de Fietismeesters). Maar tegelijkertijd zijn in die achterstandssituaties verkeerveiligheid en fietsvaardigheden maar één knelpunt in een reeks dagelijkse problemen, die allemaal om aandacht vragen. Als fietsvaardigheden niet door anderen op de agenda wordt gezet (b.v. door de maatschappelijke afdelingen van de gemeenten of overkoepelende instellingen als ANWB, Fietzersbond en VVN) komt het er ook niet op.

5.6 Als we bovenstaande redenering vertalen naar de HOS-matrix levert dit een afwijkend beeld op:

HOS-matrix Fietsvaardigheid	Hardware	Orgware		Software
Basisschool- leerlingen	Veilige fietsroutes Veilige schoolomge- ving Examenroute	Gemeenten (Verkeer)	Scholen Instellingen Gemeenten (MO) Beschikbaar- heid fietsen	Verkeerse- ducatie, fietsvaardig- heidstraining ANWB: Streetwise VVN: verkeers- examen
				
		Provincie Samenwerkingsverbanden		
Nieuwe Nederlanders	Veilige fietsroutes Sociaal veilige omgeving	Gemeenten (Verkeer)	Gemeenten (MO) COA Vluchtelingen- werk Instellingen/ initiatieven Beschikbaar- heid fietsen	Fietslessen, fietsvaardig- heden, verkeerseduca- tie Fietzersbond Instellingen
				
		Provincie Samenwerkingsverbanden		

- 5.7 Het belangrijkste kenmerk van de verandering van de opbouw van de HOS-matrix is de scheidslijn in de organisatiekolom. We merkten in het onderzoek dat die scheidslijn vanuit de afdeling verkeer naar de Softwarematige kant zichtbaar wordt in de afwezigheid van contacten met instellingen en initiatieven aan de Softwarekant. Als fietsvaardigheden van basisschoolleerlingen hoger op de agenda komen te staan, dan is een verdere samenwerking tussen partijen aan de Hardwarekant (de infrastructuur) en de Softwarekant (de vaardigheden en de educatie) gewenst.
- 5.8 In sommige (grotere) gemeenten zien we die samenwerking wel ontstaan, maar dan met name in de achterstandsgebieden. Daar blijkt die samenwerking op het gebied van fietsvaardigheden effectief. Een effectiviteit, die kinderen (en hun ouders) uiteindelijk ook op andere terreinen (gezondheid, toekomstperspectief) ondersteunt. Voor zover de provincie in onze interviews is genoemd, lag hun rol juist in het vlak van samenwerking om andere partijen in de gemeente te binden aan fietsvaardigheden (b.v. het stimuleren van het ANWB-programma en de het versterken van de rol van VVN). In Nederland zien we voorbeelden, waar die samenwerking effectief gestalte krijgt op regionaal niveau. Daar worden ook de kleinere gemeenten in meegenomen (b.v. de schoolprogramma's in het samenwerkingsverband de Drechtsteden). Een andere vorm van samenwerking zien we inhoudelijk in Amsterdam terug, waar vanuit het thema gezondheid veel aan fietsstimulering wordt gedaan (GGD's).
- 5.9 Er bestaan ook andere initiatieven, die juist die samenwerking tussen de verkeersdeskundigen en deskundigen uit andere disciplines als educatie, sport of gezondheid versterken. Een paar voorbeelden:
- Vanuit het programma **Slimme en Gezonde Stad** zijn samenwerkingsafspraken gemaakt tussen grote steden en het Ministerie van IenW om de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren. Groningen, een van de 6 pilotsteden, richt zich daarbij op de fiets. Met medewerking van het ministerie van IenW verricht de gemeente verschillende activiteiten voor een gezonde, prettige en schonere leefomgeving in de stad, om nóg meer mensen op een veilige manier op de fiets te krijgen. Tezamen hebben deze projecten één doel

voor ogen: een gezonde, schone en prettige leefomgeving voor de stad. Bron: <https://www.slimmeengezondestad.nl/>

- **Meester op de Fiets** is een Belgisch fietsvaardigheidsproject voor basisschoolleerlingen. De Stichting Vlaamse Schoolsport, het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid en Mobiel 21 sloegen de handen in elkaar voor dit uniek samenwerkingsverband. Doel is samen de fietsvaardigheid te bevorderen bij basisschoolleerlingen. Het project werd ontwikkeld met de steun van het Vlaams Ministerie van Onderwijs en Vorming. In dit project kan een school een **'fietsmeester'** of **'fietsjuf'** aanstellen, die samen met de leerkracht op school **praktische fietseducatie** geeft aan de leerlingen. Zo krijgen leerlingen de kans op een leuke en veilige manier te leren deelnemen aan het verkeer, eerst in een beschermde omgeving (speelplaats, verkeerspark ...) en nadien in het echte verkeer. De fietsmeester of -juf brengt speciaal ontworpen materialen mee en stelt een fietsparcours op in de school. Er zijn praktische handleidingen, zogeheten lesfiches en tips voor ouders beschikbaar. Bron: www.meesteropdefiets.be/voorstelling/
- **Veilig Leren Fietsen** is onderdeel van Breed Actief en wordt gefinancierd door de gemeente Den Haag. Doelgroep is ouders, doel is ouders meer te betrekken bij het verkeersonderwijs van hun kinderen. Met de ouder – kindfietsmodule betreft de school ouders op een actieve manier bij het verkeersonderwijs. De module bevordert een gezonde leefstijl en zorgt ervoor dat ouders en leerlingen in de toekomst vaker op de fiets stappen. Ouders en kinderen van deelnemende scholen aan de module fietsvaardigheid leren gezamenlijk fietsen en hun fietsvaardigheid vergroten. De fietscursus vindt afhankelijk van de mogelijkheden binnen de school plaats onder of na schooltijd. De fietscursus wordt verzorgd door fietsdocenten van Breed Actief. De fietsen en de praktijkmaterialen voor de lessen worden beschikbaar gesteld in een mobiele opslag. Bron: <http://veiliglerenfietsen.nl/modules/ouder-kind-fietsen/>
- In **Cycling4School**, actief in de gemeente in Breda en in een aantal Drechtregiosteden, werken scholen, team, gemeenten en ouders samen vanuit het oogpunt van hun kinderen te leren zelfstandig te bewegen in het verkeer. Scholen en ouders worden met een competitie-element aangespoord punten te verdienen voor de school zelf, waarmee scholen van de desbetreffende gemeenten budget ontvangen voor het uitvoeren van verkeersveiligheids-gerelateerde acties rond de school. Bron: www.cycling4school.nl.

- 5.10 Voor de Nieuwe Nederlanders ligt er een vergelijkbare scheidslijn. Veel instellingen en initiatieven (ook vanuit het COA en het vluchtelingenwerk) verrichten activiteiten op het gebied van fiets- en verkeerseducatie. Met name vrouwen doen daar aan mee, niet in de laatste plaats gemotiveerd door hun kinderen. De afbreukrisico's blijken groot en veel vrouwen zijn blijvend bang in het verkeer of op de fiets. De veilige Nederlandse fietsomgeving wordt niet altijd herkend. Daar liggen ook culturele verschillen aan ten grondslag. In de meeste landen van herkomst fietsten de deelnemers aan de cursussen niet of nauwelijks en ze kennen ook geen omgeving die rekening houdt met fietsers. Het creëren van een fietsveilig gevoel helpt deze Nederlanders hun eigen positie te verbeteren: Fietsen leidt tot meer bewegingsvrijheid en tot meer perspectief. Daarnaast is het gezond en – ook voor deze groep – bijna gratis. Bijna, omdat je wel een fiets moet hebben.
- 5.11 Tenslotte hebben we in de interviews gehoord, dat er ook aanwijzingen zijn, dat kinderen niet zoals vroeger vanzelfsprekend leren fietsen. Veel basisschoolkinderen worden met de auto naar school gebracht en bouwen onvoldoende ervaring op. In onze interviews is dat knelpunt niet vaak genoemd, maar dat had mogelijk te maken met de keuze van de respondenten. De ANWB ging er vanuit hun ervaring met Streetwise nadrukkelijk op in. De meeste andere gesprekspartners waren vooral bij Nieuwe Nederlanders en hun kinderen betrokken (de Softwarekant) of zagen dat probleem vanuit hun infrastructurele blik niet zozeer. Dit beeld past wel bij andere ervaringen in het land.

Hoofdstuk 6: Bevindingen

- 1.1 De basisvraag die aan het onderzoek ten grondslag lag, is de vraag of de fietsvaardigheden van basisschoolleerlingen en Nieuwe Nederlanders teruglopen. Die vraag is in dit onderzoek vanuit verschillend perspectief door de respondenten beantwoord en we zien dat verschil ook in de antwoorden terug.
- 1.2 Met name in de kleinere Utrechtse gemeenten wordt het probleem maar in beperkte mate als zodanig herkend. Er gebeurt in die gemeenten veel op het terrein van de infrastructuur en naar het oordeel van de respondenten is over het algemeen de kwaliteit van die infrastructuur vanuit de optiek van verkeers- en fietsveiligheid goed op orde. Het probleem van een teruglopende fietsvaardigheden hoort in hun optiek ook veel meer thuis bij de ouders of scholen, en daarmee mogelijk bij hun collega's van onderwijs of maatschappelijke ondersteuning. Reacties van vertegenwoordigers uit die afdelingen lieten zien, dat ook de afdelingen onderwijs zich met name met de stenen en de technische ondersteuning bezighielden. De inhoudelijke kant van fietsvaardigheden is vooral een zaak van de scholen zelf, die daar mogelijk niet altijd voldoende ruimte voor hebben
- 1.3 Vanuit de grotere gemeenten zijn de antwoorden complexer en is de blik van de respondent integraler: niet alleen infrastructuur, maar ook gedrag en educatie. Vanuit de grotere gemeenten wordt wel duidelijk gemeld, dat het met de fietsvaardigheden van basisschoolleerlingen in de achterstandswijken niet goed gaat. In de grotere gemeenten maken gedrag en educatie vast onderdeel uit van het verkeersbeleid en zijn als zodanig ook in beleidsnota's en uitvoeringsprogramma's verankerd.
- 1.4 Wel geven de respondenten uit de grotere gemeenten aan, dat het probleem van teruglopende fietsvaardigheden te maken heeft met de locatie van de school (achterstandswijken) en de herkomst van de leerlingen (vaak met een hoog percentage leerlingen van niet-Nederlandse afkomst). De problematiek in die scholen is vaak ernstig en complex: fietsvaardigheid staat dan niet altijd hoog op de agenda. Het gebrek aan fietsvaardigheden blijft zo niet langer beperkt tot een verkeerskundig probleem maar wordt ook een sociaal maatschappelijk probleem. De titel 'Ooit fietsten we omdat we arm waren, nu omdat we rijk zijn' is ook niet voor niets gekozen: onderzoek laat steeds vaker zien, dat de laatste decennia de minder-opgeleiden minder fietsen en fietsen weggelegd lijkt voor de hoger opgeleide bevolking. In dit onderzoek naar fietsvaardigheden van basisschoolleerlingen en Nieuwe Nederlanders in de provincie Utrecht wordt dit bevestigd.
- 1.5 Een fysieke reden om niet te fietsen ligt naar het oordeel van de respondent (grotere gemeenten en instellingen/initiatieven) ook in het niet bezitten van een fiets. Daar komt de titel nog een keer terug: een fiets kost geld en dat hebben lang niet alle mensen uit de onderzochte groepen of ze hebben het er niet voor over. Er zijn diverse fietsopknap- en fietsuitgifteprojecten gestart, maar de indruk bestaat, dat dit maar een klein deel van de werkelijke behoefte bestrijkt.
- 1.6 Over de fietscursussen hebben de contactpersonen aanvullend nog een aantal zaken opgemerkt:
 - Veel van de fietslessen hebben betrekking op Nieuwe Nederlanders, vaak vrouwen, en worden door de organiserende instellingen/ initiatieven alsmede door de grotere gemeenten waar ze worden gegeven als waardevol en noodzakelijk beschouwd. Door te

leren fietsen integreren mensen beter in Nederland, ze voelen zich vrijer en hun actieradius neemt toe. Bovendien gaan ze meer om met hun omgeving: fietsen heft hun isolement deels op.

- Ondanks de inzet van de instellingen en hun vrijwilligers (vaak opgeleid door de Fietsersbond) bestaat er een groot afbreukrisico. Bij de cursussen in de verschillende gemeenten ontstaat dat risico als gevolg van privéproblemen en een mogelijk beperkte discipline. Binnen de AZC's ligt aanvullende een risico bij de snelle overplaatsingen.
- Fietslessen aan kinderen, vooral op scholen met veel buitenlandse kinderen, blijken in een grote behoefte te voorzien en ook een positief effect te hebben op de kinderen zelf: gezonder, meer beweging, betere concentratie en betere prestaties, maar bovenal blijken ze het gewoon leuk te vinden. De respondenten uit de hoek van de instellingen en initiatieven wijzen dan ook op de wenselijkheid meer fietslessen voor scholieren aan te bieden, ook buiten de reguliere lesprogramma's om.

1.7 Het onderzoek heeft ook enkele leermomenten voor de provincie opgeleverd:

- Dat de provincie VVN en ANWB in de gemeente subsidieert, is bij veel gemeenten niet bekend. Vaak weten de contactpersonen in de gemeenten niet, welke activiteiten met betrekking tot fietsgedrag en -educatie door de provincie worden ondersteund. Het succes van de provinciale ondersteuning kan toenemen door een effectievere communicatie.
- Fietsvaardigheden spelen op dit moment een minder grote rol in de inbreng van de provincie dan zaken als verkeersveiligheid en educatie (b.v. de verkeersexamens van VVN). Gezien de groeiende vraag naar fietslessen op scholen en fietscursussen voor Nieuwe Nederlanders is het zinvol na te denken over manieren om de capaciteit van de cursussen te vergroten.
- Behalve de capaciteit van de cursussen is ook nodig fietsbezit en gebruik onder basisschoolleerlingen en Nieuwe Nederlanders te vergroten. De huidige initiatieven van b.v. de Fietsmeesters in Utrecht of de ANWB zijn in kwantitatieve zin nog onvoldoende om aan de vraag tegemoet te komen. Een aanbeveling om fietsbezit bij de huisvestingskosten van de statushouders op te nemen snijdt wat dat betreft hout.
- Voor de verdere verdieping van het onderzoek heeft de provincie de benadering van scholen en ouders ook op het programma staat. Vanuit deze eerste verkenning ligt het voor de hand in de tweede fase ook vluchtelingenwerk en hun vrijwilligers aan het woord te laten. Omdat we merken, dat de fietsvaardigheden vooral een probleem zijn op scholen in achterstandsgebieden, is het misschien nuttig om een manier te vinden de ouders van de leerlingen van die scholen te benaderen. Zij spreken vaak minder goed Nederlands en zijn mogelijk ook vanwege andere achterliggende redenen minder voor een onderzoek als dit aan te spreken. Omdat we zien, dat de problematiek gerelateerd is aan sociaaleconomische problemen lijkt het bovendien verstandig bij een verdere verdiepingsslag ook de sleutelpersonen die betrokken zijn bij de aanpak van die knelpunten op wijk- en buurtniveau op één of andere manier bij het onderzoek te betrekken.
- De provincie kan vanuit haar rol als regisseur een belangrijke rol spelen bij fietseducatie door andere partijen in de gemeenten te betrekken bij fietslessen. Door meer samen te werken met andere disciplines (lees: afdelingen) als gezondheid, sport of welzijn ontstaan zowel binnen de provincie (als kaderstellend) als ook binnen gemeenten (in de uitvoering) meer kansen om fietsen onder de aandacht te brengen en fietsvaardigheid concreter, en vanuit ook andere disciplines, verder in te vullen.
- Er komt uit dit onderzoek een driedeling boven:

1. Er is een probleemcategorie met overwegend 'witte' scholen, waarin sprake is van teruglopende fietsvaardigheid, omdat de kinderen teveel met de auto naar school worden gebracht. Een luxeprobleem derhalve.
 2. Er is een probleemcategorie met overwegend 'zwarte' scholen, waarin sprake is van weinig fietsvaardigheid, omdat vanuit de achterstandsproblematiek het fietsbezit heel laag is.
 3. Er is een probleemcategorie met Nieuwe Nederlanders, waarin sprake is van geen aanwezige fietsvaardigheid, omdat ze niet kunnen fietsen.
- Deze driedeling kan in een keuze rond pilots een belangrijke basis bieden.

1.8 Uiteindelijk geeft het onderzoek ook aanleiding tot de uitvoering van één of **meer provinciale pilots**. Belangrijke trefwoorden daarbij zijn:

- Vergroting van het aanbod fietsdocenten: nu beslaat dat veelal de vrijwilligers van de Fietsersbond.
- Vergroting van de beschikbaarheid aan fietsen: verdere uitbouw van het programma van de ANWB en de Fietsmeesters.
- Verbreding van de doelgroepen: naast zwarte scholen en Nieuwe Nederlanders ook witte scholen.
- Programma's voor het in beeld brengen én verbeteren van het fietsaandeel in de modal-split naar school: bv. door de inzet van hulpmiddelen van de schoolmonitor van het CROW of door gebruik van een programma als www.cycling4school.nl.

Bijlagen

- 1 Overzichtslijst respondenten
- 2 Vragenlijsten Instellingen en Nieuwe Nederlanders
- 3 Door de respondenten aangeven literatuurverwijzingen

Bijlage 1, Overzichtslijst respondenten

Gemeenten

— Amersfoort	Florian de Ligt
— Bunnik	Theo van de Hurk
— Bunschoten	Wiebe van der Wijk
— De Bilt	Wouter Le Fèvre
— De Ronde Venen	Hessel ten Kortenaar
— Eemnes	Peter de Cocq
— Dennus Ligter	
— Houten	Petra van Ingen
— Liselot Meijer	
— Leusden	Izaak Boone
— IJsselstein/Montfoort	Hester Hellinga
— Nieuwegein	Günther Creton
— Renswoude	Jan van Dijk
— Rhenen	Bertus Kamps
— Utrecht	Arno Jägers (projecteider gedrag en educatie)
— Stichtse Vecht	Rick Knoops
— Mevr. Landsberg	
— Utrechtse Heuvelrug	Yvonne Florissen
— Veenendaal	Roel Dobbelssteijn
— Woerden en Oudewater	Mike Bouwman (beleid)
— Woudenberg	Ben van den Hoven
— Roelie Lammers	
— Zeist	Theo van den Hurk

AZC's

— AZC Leersum	Ellen Vermeulen (Bewegingscoach)
— AZC Utrecht Haydnlaan	Corina Sprokkelenburg (Bewegingscoach)
— AZC Utrecht Einsteindreef	Hilde van der Ven (Bewegingscoach)
— AZC Overberg	Joost Kolkman

Overig

— Fietzersbond	Jonneke Reichert (Programmacoördinator)
— Verkeersgezondheid)	
— De Fietsmeesters	Rob Nillezen (directeur Harten voor Sport)
— ANWB	Bas van Rossen (projectleider Streetwise)
— www.samenopfietsen.nl	Annie Tiekstra (Fietscoach Amersfoort)
— Stichting Pulse IJsselstein	Ody van 't Veer
— Welkom in Utrecht	Frank van Soest

Bijlage 2, Vragenlijsten Instellingen en Nieuwe Nederlanders

Voor de benadering van de sleutelpersonen bij de ANWB/Fietsersbond is de volgende vragenlijst gebruikt:

- Hoeveel scholen in de provincie Utrecht doen mee aan de educatieprogramma's (zoals Streetwise/ANWB & Fietsschool/Fietsersbond) en welke scholen wel of niet?
- Aan welke afzonderlijke onderdelen (Toet Toet/Blik & Klik/Hallo Auto/Trapvaardig) doen de scholen mee?
- Hoeveel afnemers doen mee met het ANWB Kinderfietsenplan en in welke gemeenten?
- Is bekend om welke redenen scholen en gemeenten niet mee doen met de aangeboden programma's?
- Welke ontwikkelingen signaleren de ANWB en de Fietsersbond op het gebied van fietsveiligheid & fietsstimulering?

Voor de vragenlijst over de Nieuwe |Nederlanders (met name gericht op vrouwen met allochtone afkomst, vluchtelingen, immigranten) is de volgende vragenlijst gebruikt:

- Is er gemeentelijke visie & beleid op het gebied van fietsveiligheid & fietsstimulering van Nieuwe Nederlanders? Zo ja valt het dan onder de afdeling Verkeer of onder een ander afdeling?
- Zo ja, wat is dat beleid en is dat beleid in een nota of rapport vastgelegd en is daarvan kennis te nemen?
- Is er geld en tijd voor gemeentelijke inzet om beleid inzake fietsveiligheid & fietsstimulering uit te voeren en indien er geen geld/capaciteit beschikbaar is, is daar dan een reden voor?
- Indien van toepassing, op welke wijze wordt het beleid inzake fietsveiligheid & fietsstimulering uitgevoerd?
- Welke gemeentelijke diensten en afdelingen (behalve de afdeling waar uzelf deel van uitmaakt) zijn bij fietsveiligheid & fietsstimulering betrokken? (bv GGD, onderwijs of andere)?
- Welke plaatselijke initiatieven die zich richten op fietsveiligheid & fietsstimulering van Nieuwe Nederlanders zijn er in welke gemeenten?
- Welke ervaringen en inzichten leveren die op?
- Hoe zijn die initiatieven georganiseerd en gefinancierd?
- Welk inzicht heeft de gemeente in de kwaliteit van de initiatieven?

Bijlage 3, Door de respondenten aangeven literatuurverwijzingen

- Beleidsplan Verkeer 2017-2021, De Ronde Venen
- De Gebruiker Centraal 2016 -2020 (met concrete invulling voor 2016-2017), gemeente Utrecht
- Fietsplan Amersfoort Fietst, Amersfoort 2016
- Fietsvisie IJsselstein 2017
- Gemeentelijk Mobiliteitsplan+, 2030, Nieuwegein
- Gemeentelijk verkeers- en Vervoersplan Beleidsnota, gemeente Soest
- Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan juli 2010 (GVVP), Utrechtse Heuvelrug 2010
- Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan Stichtse Vecht 2013, deel C: Beleidsnota langzaam verkeer
- GVVP Amersfoort, 2013
- Integraal Veiligheidsplan Gemeente Houten 2016-2019
- Mobiliteitsagenda 2016 – 2018, IJsselstein
- Nulmeting Veilige loop- en fietsroute Wijk Batau Zuid, Francien Wisman, Nieuwegein
- Utrecht: Aantrekkelijk en Bereikbaar Ambitiedocument, Utrecht januari 2012
- Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar Actieplan Verkeersveiligheid 2015-2020, Utrecht
- Veilig door de Heuvelrug, Utrechtse Heuvelrug 2016
- Veilig in het verkeer, lessen voor jong en oud, infographic Utrecht
- Verkeer in Nederland Veilig lopen en fietsen, brochure Verkeerswijzer Groningen
- Werkplan 2017 en Koers 2020 Fietzersbond

Doel

We willen meer en gedetailleerd (per gemeente) inzicht in de fietsvaardigheid- en fietsstimulering van basisschoolkinderen en nieuwe Nederlanders in de provincie Utrecht. Dat willen we omdat er op het ogenblik onvoldoende provinciaal inzicht is en er landelijke signalen zijn dat het niveau van fietsvaardigheden aan het afnemen is. Vanuit het Realisatieplan Fiets en het Actieplan Verkeersveiligheid wil de provincie Utrecht dat alle inwoners van de provincie Utrecht, jong & oud, voldoende fietsvaardigheden hebben en comfortabel en veilig kunnen, gaan en blijven fietsen. Het onderzoek richt zich op fietseducatie en de kwaliteit van de fietseducatie en (in geval van basisschoolkinderen) het theoretische en praktische fietsexamen. De onderzoeksresultaten zijn de basis voor een pilotproject waarin we voor de doelgroepen basisschoolkinderen en nieuwe Nederlanders de combinatie van fietsstimulering en verkeersveiligheid willen gaan maken.

Doelgroep basisschoolkinderen

Veilig Verkeer Nederland (VVN)

Hoeveel scholen in de provincie Utrecht doen mee aan het theoretisch verkeersexamen?

- Onderstaande tabel geeft de door VVN aangeleverde cijfers weer. Hieruit blijkt dat 88% van de scholen in 2017 aan het theoretisch verkeersexamen hebben meegedaan;
- In 2017 was er nog een verschil in aanpak voormalig BRU (Bestuur Regio Utrecht)/niet-BRU, vanaf 2108 is de aanpak voor de Provincie Utrecht uniform;
- Er zijn geen slagingspercentages beschikbaar, bij digitaal examen in de toekomst is dat wel het geval;
- VVN weet niet welke scholen niet mee hebben gedaan en waarom niet;

Hoeveel scholen doen mee aan het praktisch verkeersexamen?

- Onderstaande tabel geeft de door VVN aangeleverde cijfers weer;
- Cijfers zijn beperkt beschikbaar, vanwege verschillen in plaatselijke aanpak:
 - Begeleiding door VVN (33%);
 - Begeleiding door VVN-vrijwilligers (20%);
 - Begeleiding door scholen (onbekend);
 - Geen praktisch verkeersexamen (onbekend)
- Extra Informatie van VVN:
 - Belangrijkste reden voor scholen om niet mee te doen aan het praktisch verkeersexamen is het gebrek aan (vrijwilligers)capaciteit voor de begeleiding;
 - Slagingspercentages liggen landelijk boven de 90%, in grootstedelijke omgeving komt het voor dat kinderen door rood rijden en/of hun handen niet aan het stuur hebben, die zakken;
 - Fietsbezit is over het algemeen goed, kwaliteit van de fietsen laat regelmatig (grote steden) te wensen over;
 - Dat geldt ook voor fietsvaardigheden.

Het is dus onbekend hoeveel scholen in Utrecht meedoen met het praktisch verkeersexamen. Voor het praktisch verkeersexamen doet VVN landelijk om het jaar een onderzoek. In 2016 was het laatste onderzoek. Hieruit bleek dat bij het praktisch verkeersexamen 8% niet meedoet, 16% daarvan (dus ongeveer 1%) doet niet mee omdat de fiets niet in orde is.

Welke scholen/gemeenten hebben verkeersouders?

Verkeersouders helpen de school met alles wat met het verkeer te maken heeft. Zij helpen de leerkrachten om samen met andere ouders meer tijd en aandacht te besteden aan praktische verkeerslessen en de verkeersveiligheid in de schoolomgeving. Het hebben van een verkeersouder op een school zegt in directe niets over het al of niet op pijl zijn van fietsvaardigheden van de kinderen maar is wel een indicator is over hoe actief een school is met betrekking tot verkeer in het algemeen.

- Onderstaande tabel geeft de door VVN aangeleverde cijfers weer. Hieruit blijkt dat in alle gemeenten (behalve Vianen) verkeersouders actief zijn en meer dan de helft van de scholen heeft een verkeersouder;
- Overzicht geeft aantallen scholen weer, welke scholen al of geen verkeersouder hebben is bekend;

Doelgroep nieuwe Nederlanders (vrouwen met allochtone afkomst, vluchtelingen, immigranten)

Veilig Verkeer Nederland (VVN)

In hoeverre richt VVN zich bij verkeerseducatie/fietsstimulering op de doelgroep nieuwe Nederlanders?

VVN richt zich niet direct op de doelgroep nieuwe Nederlanders, alleen via vrijwilligers. In de provincie Utrecht zijn in 2017 geen activiteiten uitgevoerd. Er is een leidraad verkeersregels in verschillende talen beschikbaar voor vrijwilligers.

Nota Bene:

- De cijfers in onderstaande tabel geven een beeld van examens en verkeersouders en dat is iets anders dan inzicht in fietsvaardigheden. De belangrijkste indicatie voor fietsvaardigheden is de deelname aan en resultaten van de praktische verkeersexamens omdat daar zelfstandig gefietst moet worden. De ervaring van VVN (op basis van eigen waarneming) is dat fietsvaardigheden in sommige delen van grotere steden onvoldoende is. Dat geldt ook voor bezit van een fiets die veilig en compleet is.
- VVN organiseert ook fietsverlichtingsacties, deze worden door de provincie Utrecht gefinancierd;
- VVN organiseert ook buurtacties Veilig Verkeer, deze worden door de provincie Utrecht gefinancierd;
- Het aantal verkeersouders is ten opzichte van 2016 in 2017 gegroeid;
- Verkeerseducatie wordt in principe door scholen zelf gedaan, sommige scholen nemen pakketten af van VVN;
- Doorlopende leerlijn: <https://vvn.nl/educatiematerialen/april2016/#p=1>
<https://www.youtube.com/watch?v=g9qyKDh5F2s>
- Leerplan: <https://vvn.nl/sites/default/files/Leerplan%202015.pdf>
- Trend: verkeerseducatie op scholen neemt af, fietsbezit en fietsvaardigheden ook. Wordt door VVN deels herkend: alleen in sommige wijken van grote steden.

Verkeersveiligheid, educatie en infrastructuur, mening van SWOV

SWOV vindt de koppeling tussen infra en stimulering/educatie wezenlijk: als je fietsen stimuleert en aanleert, moet er veilige infrastructuur beschikbaar zijn. Meer fietsen door meer soorten mensen heeft voordelen, maar vooral op participatie, gezondheid, bereikbaarheid, duurzaamheid en kosten – en dat zijn trouwens belangrijke zaken. Het afhaken door ‘bang blijven’ (als je niet goed vertrouwd bent met fietsen in het drukke verkeer) illustreert het belang van deze koppeling tussen infra en stimulering/educatie.

Naast deze koppeling is ervaring, fietservaring in dit geval, belangrijk; oefening baart immers kunst, en voldoende tijd voor oefenen is van belang. SWOV heeft de indruk dat fietslessen(cursus) en fietseducatie vaak te weinig tijd nemen waardoor er logischerwijs ook weinig ervaring wordt opgebouwd. Op school waar de kinderen een groot deel van de dag doorbrengen zou dus meer geoefend kunnen worden. Goede training en educatie kan niet alles, maar wel bijdragen aan meer veiligheid mits (!) de trainbare, relevante zaken op een goede manier aan bod komen (zoals gevaarherkenningstraining). SWOV pleit er dan ook voor om veiligheid een prominente plek te geven in verkeerseducatie en fietscursussen.

SWOV ziet overigens nog wel wat haken en ogen: ‘Wat doe je als je een kind praktijkexamen doet en het ‘niet haalt’, mag dat kind dan niet meer fietsen??’ Ook zijn er vragen over vrijheid van onderwijs en van vervoerskeuze en de rol van ouders in deze . SWOV meent dat we daar terughoudend moeten zijn.

Hieronder nog een aantal bevindingen van het SWOV uit hun factsheet over verkeerseducatie.

Op **basisscholen** is verkeerseducatie een wettelijk verplicht lesonderdeel. Op middelbare scholen is dit niet het geval. Het thema verkeer is wel opgenomen in de kerndoelen voor het voortgezet onderwijs (externe link). In de onderbouw komt verkeersveiligheid vooral terug als onderdeel van andere vakgebieden. In de bovenbouw komt het onderwerp vrijwel alleen aan bod in gerichte campagnes voor de doelgroep, zoals brom- en snorfietsen en alcohol in het verkeer.

Ouders

Ook ouders hebben een rol in het hun kinderen aanleren van kennis en vaardigheden om veilig aan het verkeer te kunnen deelnemen. Dit gebeurt meestal niet in de vorm van een programma of project zoals op school, maar meer informeel, in het dagelijks leven. Deze informele educatie kan een manier zijn om kinderen en jongeren praktijkervaring te laten opdoen. Zo kunnen ouders hun kind bijvoorbeeld tijdens de route van huis naar school wijzen op mogelijke gevaren of tijdens het autorijden op situaties of verkeersgedrag wijzen . Informele educatie is in dat geval gericht op kinderen die nog niet zelfstandig naar school gaan. Maar ook wanneer kinderen wel zelfstandig naar school gaan, blijkt dat ouders een gunstige invloed kunnen uitoefenen op het risicogedrag van hun kinderen

Effect verkeerseducatie

Over de effecten van verkeerseducatie is niet veel bekend. Relevante studies zijn vaak te kleinschalig om conclusies uit te kunnen trekken. Ook wordt doorgaans niet officieel getoetst of de gestelde lesdoelen in de praktijk gehaald worden. In een grootschalige meta-analyse [18] werden 674 evaluatiestudies tegen het licht gehouden, waarvan er maar vijftien aan de methodologische eisen bleken te voldoen. Uit de resultaten van deze meta-analyse bleken oversteekprogramma's voor voetgangers te resulteren in veiliger gedrag. Deze studies bekeken niet of er ook een daling in het ongevalsrisico was. In sommige andere studies lijken kinderen na verkeersonderwijs juist een iets hoger ongevalsrisico te hebben, mogelijk als gevolg van zelfoverschatting . Uit een Nederlandse systematische evaluatie van elf verschillende educatieprogramma's voor basisscholen bleek dat enkele geëvalueerde projecten een klein effect hadden op zelfgerapporteerd gedrag. Ook in deze studie kon niet worden vastgesteld of dit gepaard ging met feitelijk veiliger gedrag of ongevallen.

Goede verkeerseducatie

Voor effectieve educatie is er een logische samenhang nodig tussen het verkeersveiligheidsprobleem, het gedrag en de didactische methode. Een goed educatieprogramma heeft daarom de volgende kenmerken: Het programma richt zich op gedrag waarmee een duidelijke relatie met verkeersveiligheid is aangetoond. Het programma richt zich op de groep die het probleemgedrag vertoont; deze groep is in staat het gedrag te veranderen (dit is bijvoorbeeld een probleem bij zeer jonge kinderen). Het programma biedt de mogelijkheid om te leren van eigen ervaringen. Verkeerseducatie met de grootste kans op gedragsverandering bevat een samenspel tussen formele instructie en veelvuldige oefening in veilige omstandigheden. Wij concluderen dat er behoefte is aan programma's die jongeren in complexe verkeerssituaties laten oefenen, maar waarin bijkomende gevaren zo veel mogelijk worden beperkt.

<https://www.swov.nl/feiten-cijfers/factsheet/fietsers>

Provincie Utrecht
Postbus 80300, 3508 TH Utrecht
T 030 25 89 111
MMC18334

