



**Gemeente  
Amsterdam**

Definitief advies  
21 december 2023

# Adviesrapport Fietsstimulering

Motie Fietscultuur onder Amsterdamse gezinnen.

# Inhoud

|  |           |
|--|-----------|
| <b>1 Samenvatting</b> .....  | <b>3</b>  |
| <b>2 Introductie</b> .....   | <b>4</b>  |
| 2.1 Aanleiding .....   | 4         |
| 2.2 Doel en doelstellingen .....   | 4         |
| 2.3 Opzet en methode .....   | 5         |
| <b>3 De drie Pijlers</b> .....   | <b>7</b>  |
| 3.1 Pijler 1 'Fietsbezit' .....  | 7         |
| 3.1.1 Omschrijving pilots: .....   | 7         |
| 3.1.2 Kwantitatieve en kwalitatieve resultaten .....   | 7         |
| 3.1.3 Bevindingen en dilemma's 'Fietsbezit': .....   | 10        |
| 3.1.4 Pijler advies 'Fietsbezit': .....  | 11        |
| 3.2 Pijler 2 'Fietsvaardigheden' .....   | 11        |
| 3.2.1 Omschrijving pilots: .....   | 11        |
| 3.2.2 Kwantitatieve en kwalitatieve resultaten .....   | 12        |
| 3.2.3 Bevindingen en dilemma's 'Fietsvaardigheden' .....                                     | 17        |
| 3.2.4 Pijler advies 'Fietsvaardigheden' .....  | 18        |
| 3.3 Pijler 3 'Fietsimago' .....  | 18        |
| 3.3.1 Omschrijving pilots: .....   | 18        |
| 3.3.2 Kwantitatieve en kwalitatieve resultaten .....   | 19        |
| 3.3.3 Bevindingen en dilemma's 'Fietsimago' .....  | 22        |
| 3.3.4 Pijler advies 'Fietsimago': .....  | 22        |
| <b>4 Conclusie</b> .....   | <b>23</b> |
| <b>5 Aanbeveling/advies:</b> .....   | <b>24</b> |
| <b>6 Bijlagen (via WeTransfer):</b> .....  | <b>27</b> |
| Bijlage 1: adviesrapport Mobycon .....   | 27        |
| Bijlage 2: Begroting Motie Fietscultuur .....  | 27        |
| Bijlage 3: Rapport 'Samen Fietsen' (inclusief onderzoeksrapport J. Silonsaari) .....         | 27        |
| Bijlage 4: Rapporten 'KNVB GO' (inclusief onderzoeksrapport Dijksterhuis & van Baaren) ..... | 27        |
| Bijlage 5: Rapporten 'Loopfietsjes' peuters en ouders .....                                  | 27        |
| Bijlage 6: Rapporten 'Bike Life' (inclusief rapport J. Silonsaari) .....                     | 27        |
| Bijlage 7: Rapport 'Heel de School Fietst' (VONK & Over Y College en Damstede Lyceum) .....  | 27        |
| Bijlage 8: Bevindingen en dilemma's .....  | 27        |

# 1 Samenvatting

Dit adviesrapport is geschreven in opdracht van de directie Verkeer en Openbare Ruimte en uitgevoerd door de directie Sport en Bos. Het behandelt de uitvoering van de motie 'Fietscultuur onder Amsterdamse gezinnen'. Het richt zich op het verbeteren van de fietscultuur onder Amsterdamse gezinnen die weinig of niet fietsen in de stadsdelen met een lage fietsparticipatie. Met als doel het stimuleren van fietsgebruik onder Amsterdamse kinderen, jongeren en ouders. De focus ligt hierbij op de stadsdelen Nieuw-West, Noord en Zuidoost. Het streven naar een duurzame gedragsverandering en een toekomstbestendige fietscultuur waarbij 500 jongeren toegang hebben tot een rijklare fiets of bezitten, 1000 kinderen en ouders basisfietsvaardigheden hebben verworven en 300 jongeren positiever tegen de fiets aankijken.

Hoe bevorderen we de fietscultuur onder gezinnen woonachtig in de Amsterdamse stadsdelen Nieuw-West, Noord en Zuidoost die op dit moment weinig of niet fietsen? Om antwoord te kunnen geven op deze vraag is er ingezet op fietsvaardigheid, toegang tot een rijklare fiets en verbetering van het imago (drie pijlers), een onderzoek opgesteld door een onafhankelijk adviesbureau, zijn negen pilots uitgevoerd en heeft monitoring en evaluatie plaatsgevonden om de behaalde resultaten te bepalen.

De positieve resultaten tonen aan dat het verstrekken en/of doneren van fietsen aan scholen en gezinnen met financiële moeilijkheden, het aanbieden van fietsreparaties en -lessen op scholen, het beschikbaar stellen van fietsen op (praktijk)scholen, fietslessen aan nieuwkomers, loopfietsjes op voorscholen en het stimuleren van fietsgebruik op sportclubs effectief zijn geweest. Ouderbetrokkenheid bleek essentieel. Hoewel enkele pilots minder succesvol waren, bevestigen de resultaten dat de rol van ouders en de sociale en maatschappelijke omgeving van het kind cruciaal zijn. Het erkennen van de complexiteit van fietsbevordering en het besef dat duurzame gedragsverandering tijd kost zijn belangrijke inzichten.

Investeer in een geïntegreerde aanpak aangezien 'fietsbezit' en 'fietsvaardigheden' onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn en heb extra aandacht voor de sociaal-maatschappelijke omgeving van kinderen en jongeren. Onderzoek de haalbaarheid van fietslessen voor ouders op voorscholen, heroverweeg de aanpak van basisfietsvaardigheidslessen op basisscholen, onderzoek manieren om het gevoel van onveiligheid tijdens het fietsen te verminderen en optimaliseer de interne organisatie van fietsstimulering.

Tot slot, zorg voor een duurzame fietscultuur met nadruk op gedrags- en systeemverandering waardoor fietsen een integraal onderdeel wordt van het dagelijks leven, waar verbinding en borging centraal staan.

## 2 Introductie

### 2.1 Aanleiding

Op 23 januari 2020 werd door de Gemeenteraad de Agenda Amsterdam Autoluw vastgesteld. Deze agenda bevatte 27 voorstellen voor maatregelen, pilots en onderzoeken om meer leefruimte te creëren en schone lucht te bevorderen. Oorspronkelijk omvatte deze agenda ook een maatregel die Amsterdamse kinderen in staat stelde om op woensdagmiddag en in het weekend gratis met het openbaar vervoer van het GVB te reizen. In reactie op deze maatregel diende raadslid Vroege van D66 de aangenomen motie 'Fietscultuur onder Amsterdamse gezinnen' in, met het doel om deze eerdergenoemde maatregel te heroverwegen en de vrijgekomen middelen te investeren in het verbeteren van de fietscultuur onder Amsterdamse gezinnen die nu weinig of niet fietsen.

#### **Het belang van Fietscultuur in Amsterdam**

De fiets speelt een cruciale rol in Amsterdam, niet alleen als vervoersmiddel, maar ook om de stad schoon, bereikbaar en veilig te houden, evenals de inwoners gezond en vitaal te houden. Echter is er een aanzienlijke groep Amsterdammers die zelden of nooit op de fiets stapt. Vooral in de stadsdelen die nu weinig of niet fietsen wordt beduidend minder gefietst. In feite fietst slechts 53% van de brugklassers in Amsterdam naar school, terwijl dit landelijk op 89% ligt (data uit 2020). Om de reputatie van Amsterdam als gezonde, veilige en bereikbare fietsstad ook in de toekomst hoog te houden is het essentieel dat de fietscultuur in Amsterdam wordt gestimuleerd.

#### **De Aangenomen Motie en Uitvoering**

De motie 'Fietscultuur onder Amsterdamse gezinnen' werd aangenomen en vervolgens werd de verantwoordelijkheid voor de uitvoering ervan toevertrouwd aan de directie Verkeer en Openbare Ruimte met Sport en Bos als opdrachtnemer voor de uitvoering. Sport en Bos beschikken over de contacten met scholen en expertise om beweging en fietsen te stimuleren.

Het verbeteren van de fietscultuur in Amsterdam is van vitaal belang voor het behoud van de stad als een voorloper in fietsvriendelijkheid. De aangenomen motie en de inspanningen om gezinnen te stimuleren die momenteel weinig fietsen zijn positieve stappen in de richting naar een verbetering van de fietscultuur in Amsterdam.

### 2.2 Doel en doelstellingen

Het hoofddoel van deze motie is om het gebruik van fietsen te vergroten onder Amsterdamse kinderen, jongeren en ouders, met een specifieke focus op de stadsdelen Nieuw-West, Noord en Zuidoost. Deze doelstelling is gericht op het tot stand brengen van duurzame gedragsverandering en het creëren van een cultuur waarin fietsgebruik toekomstbestendig is.

Om het fietsgebruik te vergroten wordt ingezet op fietsvaardigheid, fietsbezit en het verbeteren van het imago. Deze spelen een belangrijke rol in de stimulering van de fietscultuur in Amsterdam.

Ze vormen de basis voor zowel bestaande als nieuwe maatregelen. De beoogde doelen zijn als volgt:

- a. **Fietsbezit: 500 jongeren hebben een rijklare fiets in hun bezit of hebben toegang tot een fiets.**
- b. **Fietsvaardigheden: 1000 kinderen en hun ouders hebben de basisvaardigheden om te fietsen.**
- c. **Fietsimago: 300 jongeren kijken positiever tegen de fiets aan.**

### 2.3 Opzet en methode

Voor het bereiken van deze doelstelling zijn meerdere stappen en interventies vereist. In de motie fietscultuur staat beschreven dat ingezet moet worden op fietsvaardigheid, toegang tot een fiets en verbetering van het imago. Om te beginnen is daarom per stadsdeel en per doelgroep onderzocht wat de redenen zijn dat men niets fietst en/of de fiets niet als aantrekkelijk vervoersmiddel ervaart. Vervolgens is bepaald wat nodig is om gedragspatronen te veranderen. Ook is per doelgroep vastgesteld welk effect er precies gewenst is. Hiervoor is onderzoek gedaan door Mobycon, een onafhankelijk adviesbureau voor mobiliteitsvraagstukken.

Om tot het eindadvies te komen zijn er vier stappen doorlopen:

1. Een adviesrapport opgesteld door Mobycon en nauwe samenwerking met de betrokken drie stadsdelen.
2. Identificatie van drie pijlers voor interventies.
3. Implementatie van negen pilots in de genoemde stadsdelen.
4. Monitoring en evaluatie van de resultaten van de negen pilots.

Het eindproduct is dit adviesrapport waarin de evaluaties en resultaten van de verschillende pilots is opgenomen.

**Ad 1.** Op 21 februari 2022 is het adviesrapport geleverd door Mobycon, waarin gedetailleerde onderzoeksresultaten zijn opgenomen. Dit onderzoek omvatte een behoeftepeiling, identificatie van financiële drempels, een inventarisatie van de huidige situatie met betrekking tot fietsbezit en -toegang en aanbevelingen voor de implementatie van fietspilots. Dit rapport wordt als bijlage bij dit document toegevoegd (bijlage 1).

**Ad 2.** De uitgevoerde interventies evenals de resultaten, bevindingen en dilemma's en adviezen die voortkomen uit de drie pijlers 'fietsbezit', 'fietsvaardigheden' en 'fietsimago' worden uitgebreid beschreven onder "3. De drie Pijlers".

**Ad 3.** Per pijler zijn verschillende pilots uitgevoerd en is er met verschillende stakeholders samengewerkt. Zie onderstaand schema waarin de negen pilots en samenwerkingspartners staan omschreven.

Adviesrapport Fietsstimulering

| Pilot  | Samenwerkingspartners   |
|--|---|
| Fietsuitgifte Leergeld 2022 + 2023<br>"Klaar met je kinderfiets"<br>campagne in 2022 | Stichting Leergeld Amsterdam en Pantar  |
| Fietsdokters   | Alex de Rollende fietsenmaker, De Fietswacht en Veni Vidi Velo<br><br>Groene Hub en Bartendaz |
| Nieuwe Stalen Ros (I)<br>fietsdonatie  | Stichting Leergeld  |
| Op de fiets naar stage   | Kolom praktijkcollege Noord   |
| Nieuwe Stalen Ros (II)<br>Fietslessen  | Rayaction, B. at the Office en Asielzoekerscentrum (AZC) Amsterdam, Willinklaan               |
| Samen Fietsen  | Verkeer & Meer, Verkeersplein Amsterdam   |
| KNVB GO 2022   | Dijksterhuis & van Baaren (D&B) en De Koninklijke Nederlandse Voetbalbond (KNVB)              |
| KNVB GO 2023   | Jonge Honden en De Koninklijke Nederlandse Voetbalbond (KNVB)                                 |
| Loopfietsjes – peuters   | Groefiets en BYCS   |
| Loopfietsjes - fietslessen ouders  | BYCS  |
| Bike Life  | Bartendaz en De Kazerne   |
| Heel de School Fietst  | BYCS  |
| Diverse pilots   | Een promovendus, Universiteit van Amsterdam   |

**Ad 4.** Het belangrijkste doel van het monitoren van een pilot is om te beoordelen of de interventie werkt zoals bedoeld en om lessen te trekken die kunnen helpen bij het nemen van beslissingen over verdere implementatie. Het meten van de interventies, de evaluatiegesprekken met de stakeholders en de rapporten aangeleverd door de betrokken stakeholders zijn hierin erg belangrijk om de impact te kunnen bepalen.

Door middel van een nulmeting (voor de interventie), een één meting (na de interventie) en een tweemeting (maand of twee/drie na de interventie) kunnen we zien welk effect en resultaat het heeft opgeleverd en indien nodig bijsturen. De keuze van het aantal meetmomenten is afhankelijk van de duur van een interventie. In veel gevallen is dit haalbaar, maar in sommige gevallen kan dit moeilijker uitvoerbaar zijn.

## 3 De drie Pijlers

### 3.1 Pijler 1 'Fietsbezit'.

Pijler 1: Het vergoten van het fietsbezit onder kinderen en jongeren in Amsterdam Noord, Nieuw-West en Zuidoost. Hiervoor zijn vier pilots ingezet in de drie stadsdelen.

#### 3.1.1 Omschrijving pilots:

- Fietsuitgifte Leergeld:** door het financieel ondersteunen van Stichting Leergeld krijgen meer kinderen uit minima gezinnen toegang tot een fiets via een aanvraag die zij kunnen indienen bij Stichting Leergeld. Daarnaast is er in 2022 een campagne geweest "Klaar met je kinderfiets?" waarin opgeroepen werd oude kinderfietsjes, voor 4 tot 12-jarigen, in te leveren. Pantar zorgde voor het opknappen en uitgeven van deze fietsjes.
- Fietsdokters:** fietsreparaties (en fietsreparatielessen) uitvoeren, op met name scholen, in de stadsdelen Noord, Nieuw-West en Zuidoost. Vaste fietsreparatie werkplaats gecreëerd in Zuidoost "Bike Kitchen" gevestigd in de Groene Hub (Gaasperdam) in Zuidoost, een doe- en leergemeenschap voor sociale en duurzame initiatieven in Amsterdam Zuidoost.
- Nieuwe Stalen Ros:** is tweeledig; ten eerste worden er fietslessen gegeven aan nieuwkomers en hun ouders. Ten tweede krijgen ze toegang tot een fiets. Na deelname fietslessen ontvangen de deelnemers die geen fiets hebben een fiets.
- Op de fiets naar stage:** fietsen beschikbaar stellen op praktijkscholen zodat leerlingen de fiets kunnen gebruiken om naar hun stageplek te komen en het gemak van de fiets gaan ervaren. Daarnaast doen zij ook ervaring op in het repareren van de fietsen.

#### 3.1.2 Kwantitatieve en kwalitatieve resultaten

| Pijler <u>Fietsbezit</u>   | Doel | Behaald resultaat (aantallen/bereik) |
|--|------|--------------------------------------|
| 500 jongeren hebben een rijklare fiets in hun bezit of hebben toegang tot een fiets. | 500  | 1.139                                |

| Pilot   | Doel | Doelgroep | Resultaat (aantallen/bereik) | Stadsdeel           |
|---|------|-----------|------------------------------|---------------------|
| 1. Fietsuitgifte Leergeld 2022 "Klaar met je kinderfiets" (campagne als onderdeel). | 200  | 4-18 jaar | 166                          | Noord, N.W. en Z.O. |
| Fietsuitgifte Leergeld 2023   | 220  | 4-18 jaar | 226                          | Noord, N.W. en Z.O. |

Adviesrapport Fietsstimulering

|  |                          |                                       |                      |                     |
|--|--------------------------|---------------------------------------|----------------------|---------------------|
| <b>2. Fietsdokters</b><br>(+Bike Kitchen (B.K.)) | 1000 (incl.<br>200 B.K.) | 4-18 jaar                             | 693 (incl. 185 B.K.) | Noord, N.W. en Z.O. |
| <b>3. Nieuwe Stalen Ros (I)</b><br>Fietsdonaties | 50-100                   | nieuwkomers<br>6-18 jaar<br>en ouders | 44                   | Noord, N.W. en Z.O. |
| <b>4. Op de fiets naar stage</b>                 | 15                       | 12-18 jaar                            | 10                   | Noord               |

**1. Fietsuitgifte – Stichting Leergeld**

| Werkende elementen   | Niet werkende elementen en/of belemmeringen  | Cijfers en data  |
|--|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Laagdrempelig en toegankelijk, gezin of intermediair dient aanvraag in via de website.</li> <li>• “Meegroeï” aspect. Gezinnen kunnen per kind 1 x in de drie jaar een fiets aanvragen.</li> <li>• Telefonische intake hulpvraag en benodigde gegevens wordt persoonlijk besproken.</li> <li>• Bedienen de juiste doelgroep, namelijk gezinnen met stadspas/inkomen tot 140% sociaal minimum/ besteedbaar inkomen.</li> <li>• Uitgifte van een fiets via Stichting Leergeld zorgt ervoor dat kinderen meer (of weer) zijn gaan fietsen (zie cijfers en data).</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mogelijkheid fietsreparatie-cheque twv maximaal 50 euro wordt te weinig benut waardoor de kapotte fiets niet wordt gebruikt.</li> <li>• ‘Klaar met je fiets campagne’. <ul style="list-style-type: none"> <li>- Veelal onbruikbare kinderfietsen. Vaak te klein en niet geschikt om op te knappen.</li> <li>- Uitgifte via Pantar verliep moeizaam en meer vraag naar fietsen vanaf 18 inch. Samenwerking beëindigd.</li> <li>- Kosten campagne € 15.000,- versus 21 bruikbare kinderfietsen. In totaal 300 kinderfietsen opgehaald.</li> </ul> </li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Looptijd pilots:</b> mrt-dec 2022 en jul-nov 2023.</li> <li>• Aantal toegewezen fietsen gestegen in Amsterdam. <u>Tot 1 september:</u><br/><u>2022:</u> 1.103 fietsen.<br/><u>2023:</u> 2.191 fietsen.</li> <li>• Kinderen zijn meer gaan fietsen.<br/><u>In 2022 (39 respondenten):</u><br/>Voor aanvraag: <b>47%</b> fietste niet.<br/>Na aanvraag: <b>95%</b> verwachtte te blijven fietsen.<br/><u>In 2023 (116 respondenten):</u><br/>Voor aanvraag: <b>73,5%</b> fietste nooit.<br/>Na aanvraag: <b>90,9 %</b> fietste 3 x of meer p.w.<br/>Reden aanvraag: <b>70,7 %</b> geen fiets.</li> </ul> |



## 2. Fietsdokers

| Werkende elementen  | Niet werkende elementen en/of belemmeringen  | Cijfers en data   |
|---|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sociaal/maatschappelijk betrokkenheid fietsmakers begrijpen de doelgroep.</li> <li>• De mobiele fietsdokers zijn multi-inzetbaar en flexibel.</li> <li>• Kwetsbare scholen goede plek om fietsen te maken.</li> <li>• AZC goede plek om fietsen te maken.</li> <li>• Gratis fietsreparaties zorgen ervoor dat de fietsen weer gebruikt worden (zie cijfers en data).</li> <li>• Fietsdokers samen met kinderen fietsen repareren middels fietsreparatielessen, zoals bij de pilot 'Heel de School Fietst' en SBO Universum.</li> <li>• Werken met een inventarisatielijst richting scholen voor de fietsdokers; max aantal fietsen en soort reparaties.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vaste locatie in Z.O. Bike Kitchen: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Hoge kosten (inrichten werkplaats, huur, materiaalkosten). Kosten € 40.980, - versus 185 fietsreparaties (oorspronkelijk doel 200).</li> <li>- Werken met alleen vrijwillige fietsmakers is risicovoller, afhankelijkheid te groot.</li> <li>- Fietsreparaties op basisscholen is niet gelukt.</li> <li>- Impact overstijgt doel motie fietsstimulering.</li> </ul> </li> <li>• Afhankelijkheid van de medewerking en inventarisatie van scholen en overige locaties.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Looptijd pilot:</b> sep 2022-dec 2023.</li> <li>• 693 fietsen gemaakt, waarvan: <ul style="list-style-type: none"> <li>314 op 19 scholen</li> <li>40 op het AZC</li> <li>35 op de voetbalclubs</li> <li>185 Bike Kitchen</li> <li>119 op overige locaties.</li> </ul> </li> <li>• Veilige/buikbare fiets betekent (78 respondenten): <ul style="list-style-type: none"> <li><b>50%</b> vrijheid.</li> <li><b>50%</b> veiligheid.</li> </ul> </li> <li>• Fiets gebruikt voor (78 respondenten): <ul style="list-style-type: none"> <li><b>83,3 %</b> school en</li> <li><b>50%</b> sport.</li> </ul> </li> </ul> |

## 3. Nieuwe Stalen Ros (fietsdonaties)

| Werkende elementen  | Niet werkende elementen en/of belemmeringen:  | Cijfers en data  |
|---|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fietsdonatie pas na deelname alle lessen, 8-10 lessen/praktijk + theorie, werkt motiverend.</li> <li>• Fietsdonaties kinderen via Stichting Leergeld, betrouwbare partij.</li> <li>• Deelnemers informeren over gratis fiets mogelijkheden of</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Geen vaste partij als het gaat om fietsdonaties ouders.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Looptijd pilot:</b> mei-nov 2022 en apr-sep 2023.</li> <li>• <u>Fietsdonatie AZC:</u> 18 donaties &amp; 51 deelnemers. (6 kinderen en 12 volwassenen).</li> <li>• <u>Fietsdonatie scholen en Roze Tanker</u> (culturele studio en</li> </ul> |

|   |  |  |
|---|--|--|
| <p>een gereduceerd tarief (WPI, Pantar en Kindtegoed Stadspas).</p> |  | <p><u>vrijhaven in Noord (fietscontainer)</u>):<br/>26 donaties &amp; 58 deelnemers.<br/>Na 3 maanden fietste nog 29 deelnemers.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Veilige fiets betekent:</u><br/><b>33 %</b> vrijheid.<br/><b>67%</b> snelheid.</li> </ul> |
|---|--|--|

#### 4. Op de fiets naar stage

| Werkende elementen  | Niet werkende elementen en/of belemmeringen:  | Cijfers en data   |
|---|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fietsen worden gebruikt als alternatief vervoersmiddel voor vervoer van en naar stage, praktijk opdrachten en georganiseerde excursies.</li> <li>• Leerlingen hebben, met behulp van docenten, de fietsen zelf opgeknapt en hebben daarvan geleerd.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Afhankelijkheid medewerking school.</li> </ul> | <p><b>Looptijd pilot:</b> jun-nov 2023</p> <p>Nog geen data bekend aangezien de enquêtes nog niet zijn ingevuld.<br/>Zijn nog in contact met de school hierover. Volgend jaar verder oppakken en evalueren.</p> |

### 3.1.3 Bevindingen en dilemma's 'Fietsbezit':

De pijler 'Fietsbezit' richt zich op fietsuitgiftes- en reparatieprocessen, waarbij scholen een waardevolle rol spelen. Daarnaast werkt fietsdonaties- en uitgiftes motiverend en leidt tot actief fietsen. Een goed werkende fiets stimuleert regelmatig fietsgebruik bij kinderen, jongeren en hun ouders. Het gebruik van mobiele fietsdokers is kosteneffectief gebleken en kan flexibel worden ingezet. Ook in stadsdeel Zuidoost waar nog geen actieve mobiele fietsenmaker is. Samenwerking met jongerencentra kan mogelijkheden bieden voor praktijkervaring in fietsreparaties door jongeren en de inzet van vrijwillige fietsdokers, zoals in Nieuw West al gebeurt.

Een interventie in november 2023 op een basisschool testte korte fietsreparatielessen voor groep 7/8, bevorderde basiskennis over fietsen en onderhoud en meerdere basisscholen hebben interesse getoond. De kostbare en risicovolle investering in een vaste fietswerkplaats (Bike Kitchen) gaat verder dan alleen het repareren van fietsen en draagt bij aan bredere gemeentelijke doelen, zoals o.a. het duurzaam herstellen van fietsen, buurtcontact en het bieden van leerwerktrajecten aan buurtbewoners.

Stichting Leergeld speelt een cruciale rol in de uitgifte van fietsen aan kwetsbare gezinnen met een investering van € 80.000 voor 392 fietsen. De pilot 'Op de fiets naar Stage' heeft nog geen

concrete resultaten, maar er is potentieel voor verdere uitbreiding aangezien de fietsen worden gebruikt. Praktijkscholen kunnen een rol spelen in fietsreparaties en dienen als plek voor buurtbewoners om hun fietsen te laten repareren. Ondanks vertragingen zijn er kansen om het uit te breiden naar andere stadsdelen waarbij praktijkscholen kunnen bijdragen aan de ontwikkeling van fietsmakers. Zie bijlage 8 voor volledige details.

### 3.1.4 Pijler advies 'Fietsbezit':

| Pilot   | Kansrijk | Waarom?  |
|---|----------|--|
| Fietsuitgifte Leergeld                        | Ja       | Draagt bij aan het vergroten van het fietsbezit en zorgt ervoor dat meer kinderen gaan fietsen.  |
| Fietsdokters                                  | Ja       | Draagt bij aan vergroten van het fietsbezit door gratis fietsen te repareren op diverse locaties. Scholen hebben hierin een groot aandeel. |
| Bike Kitchen, Groene Hub Z.O.                 | Nee      | Relatief gezien weinig fietsen gemaakt en kostbaar, is overgedragen aan de sociale basis per 2024.   |
| Nieuwe Stalen Ros (I)<br><i>Fietsdonaties</i> | Ja       | Draagt bij aan het vergroten van het fietsbezit en de fietsdonatie zorgt ervoor dat de deelnemers blijven fietsen.                         |
| Op de fiets naar stage                        | Ja       | Afhankelijk van de resultaten en input van school. Wel potentie, nader onderzoeken/uitbreiden.   |

### 3.2 Pijler 2 'Fietsvaardigheden'.

Pijler 2: Het bijbrengen van fietsvaardigheden aan kinderen en hun ouders in Amsterdam Noord, Nieuw-West en Zuidoost. Hiervoor zijn vier pilots ingezet in de drie stadsdelen.

#### 3.2.1 Omschrijving pilots:

- Nieuwe Stalen Ros:** is tweeledig; ten eerste worden er fietslessen gegeven aan nieuwkomers en hun ouders. Ten tweede krijgen ze toegang tot een fiets. Na deelname fietslessen ontvangen de deelnemers die geen fiets hebben een fiets.
- Samen Fietsen:** fietslessen geven aan kinderen en hun ouders op basisscholen waarbij de basis fietsvaardigheden worden bijgebracht, evenals het verbeteren van het haal- en brenggedrag rondom scholen.
- KNVB GO:** is tweeledig; een interventie in 2022 op drie voetbalclubs en in 2023 op twee voetbalclubs. Bedoeld om kinderen en ouders te stimuleren om (samen) met de fiets naar de

trainingen en thuiswedstrijden te komen. De interventie in 2022 heeft weinig effect gehad, de lessen/adviezen zijn meegenomen in de interventie van 2023.

Interventie 2022: (Tegoed)bonnen voor een gratis fietsbeurt of één dag gratis fietsverhuur. Plaatsen van borden en posters in de buurt van de clubs; het belang van fietsen (persoonlijke waarden) en fietsen ervaren.

Interventie 2023: KNVB-posters verspreiden om fietsen te stimuleren, een fietshangeractie voor gratis drankjes, een voetbalkamp-challenge en een "Groene Zaterdag" organiseren. Een feestelijke zaterdag waarbij de fiets centraal staat en de bekendmaking van de winnaar van de voetbalkamp-challenge.

4. **Loopfietsjes:** is tweeledig; een interventie in 2022 met peuters op twee voorscholen en in 2023 voor de ouders op één van deze voorscholen.

Interventie 2022: Eerste fietsvaardigheden bijbrengen aan peuters op een loopfietsje en onderzoeken of kinderen in 3 maanden kunnen leren fietsen op een fietsje met trappers. Tevens ouders informeren over het belang van fietsen en de belemmeringen in kaart brengen.

Interventie 2023: In vervolg op de pilot in 2022; extra fietsvaardigheden (o.a. fietsen met zitjes en boodschappen tassen) bijbrengen aan ouders van de voorschool om drempels weg te nemen zodat zij vaker kiezen om alleen te fietsen of samen met hun kind(eren).

### 3.2.2 Kwantitatieve en kwalitatieve resultaten

| Pijler <u>Fietsvaardigheden</u>  | Doel | Behaald resultaat (aantallen/bereik) |
|--|------|--------------------------------------|
| 1000 kinderen en hun ouders hebben de basisvaardigheden om te fietsen. | 1000 | 1.122                                |

| Pilot   | Doel                           | Doelgroep                             | Resultaat (aantallen/bereik)    | Stadsdeel              |
|---|--------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------|------------------------|
| 1. Nieuwe Stalen Ros (II)<br><i>Fietslessen</i> | 50-100                         | Nieuwkomers<br>6-18 jaar en<br>ouders | 109 (waarvan 27<br>volwassenen) | Noord, N.W. en<br>Z.O. |
| 2. Samen Fietsen                                | 500<br>(incl.<br>80<br>ouders) | 6-12 jaar<br>en ouders                | 556 (waarvan 31<br>ouders)      | Noord, N.W. en<br>Z.O. |
| 3. KNVB GO<br>2022                              | 500                            | 9-13 jaar                             | 0                               | Noord en N.W.          |
| 2023  | 500                            | 9-16 jaar<br>en ouders                | 330 (team-<br>challenge)        | N.W. en West           |
| 4. Loopfietsjes<br>Peuters 2022                 | 50                             | 2-4 jaar                              | 119                             | N.W.                   |
| Ouders 2023                                     | 20                             | Ouders                                | 8                               | N.W.                   |

### 1. Nieuwe Stalen Ros

| Werkende elementen   | Niet werkende elementen en/of belemmeringen  | Cijfers en data  |
|--|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Het uitgangspunt van de lessen zijn veilig en zelfstandig kunnen fietsen, dus grotere kans dat deelnemers blijven fietsen.</li> <li>Het inzetten van een vrijwilliger en/of een werknemer, naast de fietsdocente, om voldoende aandacht te hebben voor alle deelnemers.</li> <li>Een betrouwbare fietsdocente zorgt voor een veilige situatie op de weg.</li> <li><u>School</u>: Fietslessen tijdens of na schooltijd organiseren met max 10-12 deelnemers.</li> <li><u>AZC</u>: AZC en de bewoners hebben belangstelling voor fietslessen kind en ouders.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Afhankelijkheid van de medewerking en inventarisatie van scholen en overige locaties.</li> <li>Taalbarrière.</li> <li><u>AZC</u>: Verschillende leeftijdscategorieën van de deelnemers bepaalt de doelgroep.</li> <li><u>AZC</u>: Geen gezamenlijke fietslessen ouders met kinderen.</li> <li><u>AZC</u>: Meer commitment creëren.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Looptijd pilot</b>: mei-nov 2022 en apr-sep 2023.</li> <li><u>School</u>:<br/><u>Reden deelname fietslessen (46 respondenten)</u>:<br/>75% gestimuleerd door klasgenoten.<br/>60% leren fietsen.<br/>37,5% alternatief voor lopen/ov, fietsen is goedkoop en meer bewegen.<br/><u>Ervaring met de fiets (46 respondenten)</u>:<br/>21 x geen.<br/>16 x kan al (beetje) fietsen.<br/>9 x wel.<br/><u>School en Roze Tanker</u>:<br/>Na 3 maanden fietste nog 29 deelnemers van de 58 (26 fietsdonaties).</li> </ul> |

### 2. Samen Fietsen

| Werkende elementen   | Niet werkende elementen en/of belemmeringen  | Cijfers en data   |
|--|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Actieve bijdrage mobiliteit, betrokkenheid en waardebesef bij scholen v.w.b. de fiets als vervangend vervoersmiddel.</li> <li>Mobiliteit en zelfvertrouwen vergroot van kinderen en ouders.</li> <li>Bewustzijn duurzaam vervoer bevordert en motivatie om te fietsen.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>De 3 stappen lesmethode zijn gericht op de basis fietsvaardigheden en onvoldoende op zelfstandig fietsen in het verkeer, zie bijlage 3.</li> <li>Nieuwe vaardigheden leiden zelden tot nieuwe fietspraktijken (zie cijfers en data onderzoeksrapport).</li> </ul> | <p><b>Looptijd pilot</b>: nov 2022-okt 2023.</p> <p><u>Cijfers en data interventies</u>:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>750 ouders bereikt via zeven haal-en breng stands op scholen.</li> <li>1.000 kinderen bereikt via uitdelen flyers.</li> <li>1.600 kinderen bereikt via direct contact.</li> <li>20 basisscholen deelgenomen.</li> </ul> |

Adviesrapport Fietsstimulering

|  |  |  |
|--|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Afspraken document na aanmelding aanleveren aan scholen. Duidelijke communicatie richting scholen is essentieel.</li> <li>• Kinderen en ouders hebben de basis fietsvaardigheden (verder) ontwikkeld door deelname fietslessen.</li> <li>• Kinderen ontwikkelen fietsvaardigheden het best als fietsen onderdeel is van het dagelijks leven (zie cijfers en data).</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ouderbetrokkenheid laag, weinig aanmeldingen fietslessen ouders.</li> <li>• Fietsparcours in naast gelegen park werkt niet. Er was weinig tot geen animo.</li> <li>• Afhankelijkheid ouders in bevorderen fietsvaardigheid van het kind is te groot.</li> <li>• De impact van de fietslessen duurzaam gedurende een periode van 4 weken, kortstondig effect.</li> <li>• Kostbare investering, maar heeft te weinig opgeleverd.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2 van de 3 fietsparcours niet doorgegaan.</li> </ul> <p><u>Cijfers en data onderzoeksrapport (2 scholen - 34 kinderen (groep die niet kon fietsen):</u><br/>Hoe blijven de fietsvaardigheden uit VPA-lessen behouden tijdens het onderzoek:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Van <b>11%</b> zijn de fietsvaardigheden verbeterd.</li> <li>• Van <b>9%</b> zijn de fietsvaardigheden niet verbeterd (niet zelfstandig kunnen fietsen).</li> </ul> <p>Stimuleren VPA-fietslessen het fietsgebruik tijdens het onderzoek</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>11%</b> van de kinderen fietst vaker dan voor de lessen.</li> </ul> <p><u>Cijfers en data onderzoeksrapport (2 scholen - 68 kinderen (groep die niet kon fietsen (34) groep die kon fietsen (34) Inzicht in:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ruimtelijke omgeving van het kind: "school &amp; other places".</li> <li>• Sociale omgeving van het kind: "friends cycling &amp; family support".</li> <li>• Materiële omgeving van het kind: "Own a Bike &amp; Bike OK", zie bijlage 3.</li> </ul> |
|--|--|--|

**3. KNVB GO**

| Werkende elementen  | Niet werkende elementen en/of belemmeringen   | Cijfers en data  |
|---|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• De "Groene Zaterdag" is positief ervaren door de clubs.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Veel vrijwilligers actief op de clubs en hebben vaak andere prioriteiten.</li> </ul> | <p><b>Looptijd pilots:</b> mrt- apr 2022 en mrt-mei 2023.<br/><u>Interventie 2023:</u></p> |

Adviesrapport Fietsstimulering

|   |  |  |
|---|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fietsstimulering koppelen aan een winactie zoals een team-challenge werkt motiverend.</li> <li>• Samenwerking met de KNVB. KNVB spreekt meer tot de verbeelding bij de doelgroep.</li> <li>• Communicatie KNVB richting de clubs.</li> <li>• Maak het makkelijk en concreet waardoor het de clubs geen tot weinig moeite kost.</li> <li>• Pilot heeft een positieve invloed op het fietsgedrag (zie cijfers en data).</li> </ul> | <p>Medewerking clubs is essentieel.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ouders bepalen de vervoerskeuze en hebben een belangrijke rol in het faciliteren en goedkeuren van het fietsgebruik van hun kind.</li> <li>• De “mooi weer fietser”, het weer is vaak bepalend om wel of niet te fietsen.</li> <li>• Veiligheid (wegen/verlichting) rondom clubs niet op orde en dus reden om niet te fietsen.</li> <li>• Looptijd interventies te kort. Gedragsverandering heeft meer tijd nodig.</li> <li>• Plaatsen van alleen borden en posters is onvoldoende om impact te maken.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Team-challenge: 330 kinderen - 27 teams.</li> <li>• Digitaal onderzoek trainers (29 <i>enquêtes voormeting</i>, 44 <i>enquêtes nameting</i>):<br/><b>Toename fietsgebruik kinderen.</b><br/><b>Voor en na meting: DCG</b> (voor: 11 <i>enquêtes</i>, na: 21 <i>enquêtes</i>):<br/><u>Gebruiken de fiets als vervoersmiddel</u><br/>Voor <b>54,5 %</b>.<br/>Na: <b>61,9%</b>.<br/><u>Bij hoeveel teams komen er meer dan 10 kinderen met de fiets?</u><br/>Voor: <b>18,2%</b>.<br/>Na: <b>38,1%</b>.<br/><b>SDZ</b> (voor: 18 <i>enquêtes</i>, na: 23 <i>enquêtes</i>):<br/><u>Gebruiken de fiets als vervoersmiddel.</u><br/>Voor: <b>81,8%</b>.<br/>Na: <b>95,7%</b>.<br/><b>SDZ: Bij hoeveel teams komen er meer dan 10 kinderen met de fiets?</b><br/>Voor: <b>55,6%</b>.<br/>Na: <b>56,5%</b>.</li> </ul> |
|---|--|--|

#### 4. Loopfietsjes

| Werkende elementen  | Niet werkende elementen en/of belemmeringen   | Cijfers en data   |
|---|---|---|
| <p><b>Peuters 2022</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gebruik van loopfietsjes zorgt voor de eerste fietsvaardigheden.</li> <li>• Overgang van loopfiets met trappers makkelijker na gebruik loopfietsjes.</li> <li>• Half uur per dag oefenen met loopfiets is voldoende.</li> <li>• Peuters ervaren plezier en bewegen meer.</li> <li>• Loopfietsjes zonder trappers kunnen kinderen vaak zelfstandig en spelenderwijs gebruiken.</li> <li>• Inzetten van diverse media in meerder talen om de belemmeringen en behoeftes ouders inzichtelijk te maken.</li> <li>• Veel animo van ouders voor gratis fietsreparaties op locatie.</li> </ul> | <p><b>Peuters 2022</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kinderen mogen niet vallen van ouders en medewerkers worden daarop aangesproken.</li> <li>• Kinderen mogen niet in de regen spelen, worden ze ziek van.</li> <li>• Taalachterstand maakt uitleg geven aan de kinderen lastiger.</li> <li>• Beperkte buitenruimte.</li> <li>• Overstap naar een fiets met trappers vraagt voor meer begeleiding van de medewerkers.</li> <li>• Lage bezetting en werkdruk pedagogische medewerkers.</li> <li>• Schaamte bij ouders om hulp te vragen.</li> <li>• Toegang tot een fiets is voor ouders, ondanks stadspas, niet voor iedereen bereikbaar.</li> <li>• Onvoldoende fietsvaardigheid ouders weerhoudt ze om hun kind met fiets te brengen.</li> </ul> | <p><b>Peuters 2022</b></p> <p><b>Looptijd pilot:</b> mei-jul 2022.</p> <p><u>Interventie 2022:</u><br/>32 loopfietsjes en 4 fietsjes met trappers op 2 voorscholen.<br/>(Metingen gebaseerd op 69 peuters) Fietsvaardigheden zijn sterk verbeterd:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Voor de pilot:</u><br/>1 peuter kon al fietsen.</li> <li>• <u>Na de pilot</u><br/><b>4 %</b> kan fietsen.<br/><b>42%</b> klaar voor trappers.</li> <li>• <u>Na de pilot:</u><br/><u>Start en eindvaardigheden</u><br/>(1 slechts, 3 best):<br/>Start: 1,6.<br/>Eind: 2,1.</li> </ul> |
| <p><b>Ouders 2023</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fietsvaardigheid, -toegang en cultuuradoptie onderdeel van de lessen.</li> <li>• Laagdrempelig lespakket ontwikkeld van vijf lessen (5 x uur) bedoeld als kennismaking om te leren fietsen.</li> <li>• Lessen zijn een goede opstap naar reguliere lessen die worden</li> </ul>  | <p><b>Ouders 2023</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Drempel is hoog vanwege schaamte bij ouders.</li> <li>• Werving is lastig, vertrouwen creëren en de laagdrempeligheid benoemen is daarin een belangrijke.</li> <li>• Voldoende begeleiding nodig om de lessen en het vertrouwen te winnen.</li> </ul>  | <p><b>Ouders 2023</b></p> <p><b>Looptijd pilot:</b> mei- jul 2023.</p> <p><u>Interventie 2023:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Eerste les 1 dame, geëindigd met 8 dames.</li> </ul>  |



|   |   |  |
|---|---|--|
| <p>aangeboden in het stadsdeel.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Theorie en praktijk (digitaal en fysiek) combineren.</li> <li>• Fietsen met mensen die je kent, ervaringen delen schept vertrouwen.</li> <li>• Doelgroep ouder kind te vinden op de voorscholen.</li> <li>• Beschikbaarheid van twee fietsen met zitjes op de voorschool die mogen worden gebruikt door ouders (om te oefenen) en leidsters (voorbeeldfunctie).</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Moeite om vaders te werven.</li> <li>• Afhankelijk van het niveau vijf lessen niet voldoende om zelfstandig te kunnen fietsen in het verkeer.</li> </ul> |  |
|---|---|--|

### 3.2.3 Bevindingen en dilemma's 'Fietsvaardigheden'

Bij fietslessen zijn het aantal uren en het oorspronkelijke lesplan cruciaal. Scholen spelen een waardevolle rol in het faciliteren van fietslessen. Fietsvaardigheden en -bezit zijn onlosmakelijk verbonden. Kwalitatieve fietslessen zorgen voor goede vaardigheden en blijvende motivatie. Scholen en AZC's zijn ideale locaties voor nieuwkomers, waarbij betrokkenheid van de locaties van groot belang is. Het AZC heeft interesse getoond in voortzetting van fietslessen in 2024.

De pilot 'Samen Fietsen' is gericht op fietslessen voor basisschoolleerlingen en hun ouders maar actieve betrokkenheid van ouders bleek uitdagend. De investering van €138,301,99 is kostbaar gezien de eindresultaten en is het is raadzaam bestaande fietsinitiatieven te benutten. Het onderzoeksrapport in bijlage 3 benadrukt dat het aanleren van fietsvaardigheden niet automatisch leidt tot gedragsverandering en dat fietsen moet worden geïntegreerd in het dagelijks leven van kinderen waarbij aandacht voor de bredere sociale en maatschappelijke omgeving van het kind essentieel is. Het aanleren van basisfietsvaardigheden door het beschikbaar stellen van loopfietsjes/fietsjes met trappers op voorscholen en betrekken van ouders toont potentieel.

Inspanningen om fietsgebruik op voetbalclubs te stimuleren hebben niet direct bijgedragen aan verbeterde fietsvaardigheden, maar hebben wel bijgedragen aan meer 'fietsuren' voor kinderen en ouders. Barrières zoals gewoontegedrag, veiligheidszorgen en sociale normen beïnvloeden het fietsgedrag. De 'groene zaterdag' en 'fietschallenge' hebben positieve reacties opgeleverd en zouden kunnen leiden tot een duurzame fietsstimulering. De betrokkenheid van de KNVB in de Duurzame Sport Beweging biedt kansen voor fietsstimulering op sportclubs. Zie bijlage 8 voor volledige details.

### 3.2.4 Pijler advies 'Fietsvaardigheden'

| Pilot  | Kansrijk                         | Waarom?  |
|--|----------------------------------|--|
| Nieuwe Stalen Ros (II)<br><i>Fietslessen</i> | Ja                               | Draagt bij aan het verbeteren van de fietsvaardigheden, omdat de deelnemers na de lessen zelfstandig kunnen fietsen.   |
| Samen Fietsen                                | Nee                              | Draagt voldoende bij aan het verbeteren van de basisfietsvaardigheden, maar is te afhankelijk van ouders om fietsvaardigheden te ontwikkelen om zelfstandig te kunnen fietsen. Het maken van 'fietsuren' na de lessen is belangrijk. |
| KNVB GO                                      | Ja                               | Draagt niet bij aan het verbeteren van de fietsvaardigheden, maar draagt wel degelijk bij aan fietsstimulering en zorgt ervoor dat kinderen en ouders 'fietsuren' maken en beleven.  |
| Loopfietsjes Peuters                         | Ja                               | Draagt bij aan het verbeteren van de basis fietsvaardigheden die van belang zijn om later te gaan fietsen.   |
| Loopfietsjes Ouders                          | Nee, maar wel verder onderzoeken | Draagt bij aan het verbeteren van de basisvaardigheden, maar ziet meer op het creëren van vertrouwen en het doorbreken van schaamte. En als mogelijke opstap naar of aanvulling op reguliere lessen.                                 |

### 3.3 Pijler 3 'Fietsimago'.

Pijler 3: Het verbeteren van het imago van de fiets onder de kinderen en jongeren in Amsterdam Noord, Nieuw-West en Zuidoost. Hiervoor zijn twee pilots ingezet in twee stadsdelen.

#### 3.3.1 Omschrijving pilots:

1. **Bike Life:** Wheeliebikes (speciaal soort fietsen) aangeschaft die vanuit De Kazerne, een cultureel centrum en broedplaats in Reigersbos, worden gebruikt door de jongeren in Zuidoost om een 'bike lifestyle' te creëren zodat jongeren positiever tegen de fiets aankijken. Een vaste plek om samen te komen en waarbij in groepen wordt gereden

(rideouts). Jongerenwerker/entrepreneur Brian Juan Pedro is hier nauw bij betrokken en heeft een belangrijke maatschappelijke rol in de buurt.

2. **Heel de School Fietst:** 150 fietsen beschikbaar gesteld op 3 middelbare scholen (3x50) waarbij de fietsen worden gebruikt voor o.a. uitstapjes en gymles. Tevens is er een mogelijkheid om de fietsen te lenen en mee naar huis te nemen voor dagelijks gebruik met een uitleencontract. Er zijn ook fietsen gemaakt op scholen en fietsreparatielessen gegeven met behulp van de mobiele fietsmaker. De interventies waren voornamelijk gericht op de eerste-, tweede- en derdejaars.

### 3.3.2 Kwantitatieve en kwalitatieve resultaten

| Pijler <u>Fietsimago</u>                          | Doel | Behaald resultaat (aantallen/bereik) |
|---|------|--------------------------------------|
| 300 jongeren kijken positiever tegen de fiets aan | 300  | 1.563                                |

| Pilot                           | Doel   | Doelgroep  | Resultaat (aantallen/bereik)  | Stadsdeel |
|---------------------------------|--------|------------|---|-----------|
| 1. <b>Bike Life</b>             | 50-100 | 8-18 jaar  | 13 wheeliebikes<br>23 jongeren  | Z.O.      |
| 2. <b>Heel de School Fietst</b> | 50-100 | 12-18 jaar | 150 fietsen (3 x 50 per school)<br>1.540 leerlingen<br>(VONK: 371 / Over Y College: 416<br>Damstede: 760) | Noord     |

#### 1. Bike Life

| Werkende elementen  | Niet werkende elementen en/of belemmeringen   | Cijfers en data   |
|---|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Het aanschaffen van de fietsen.</li> <li>• Bike Life is sterk verweven met BikeKitchen (Groen Hub). De jongeren sleutelen daar aan hun fietsen, ervaren vrijheid en verantwoordelijkheidsgevoel.</li> <li>• Het gebruiken, rijden en onderhouden van de fietsen zorgt voor autonomie.</li> <li>• Delen van de fietsen waardoor een maximale</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Communicatie van stakeholder is voor verbetering vatbaar, op het gebied van tijdigheid en bereikbaarheid.</li> <li>• Afhankelijkheid stakeholder is te groot.</li> <li>• Impact overstijgt 'fietsimago'.</li> <li>• Moeilijk meetbaar vanwege de informele en organische organisatie.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Looptijd pilot:</b> mrt 2022-jul 2023.</li> <li>• <u>De meest actieve rijders in Amsterdam zijn:</u> Jongeren tussen de 10 en 19 jaar (meerderheid met een migratieachtergrond. <u>Groep Bike Life:</u> 23 jongeren.</li> <li>• Ongeveer 1-3 keer per week komt de groep bij elkaar om o.a. samen te</li> </ul> |

Adviesrapport Fietsstimulering

|  |   |   |
|--|---|---|
| <p>aantal jongeren positieve ervaringen kunnen opdoen met de bike lifestyle.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Een opslagruimte voor de fietsen (aanschaf container).</li> <li>• Gebruik van sociale mediakanalen door de jongeren zelf, meer impact en bereik.</li> <li>• Organiseren van rideouts door de jongeren/ gemeenschap zelf.</li> <li>• Draagt bij aan sociale cohesie (zie bijlage 6).</li> <li>• Draagt bij aan positieve ontwikkeling en welzijn van jongeren (zie bijlage 6).</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Deelname formeel georganiseerde activiteiten in Zuidoost zijn laag.</li> <li>• In verband met verschillende subsidies/ geldstromen vanuit de gemeente is samenwerking en het bepalen van de gezamenlijke doelen essentieel.</li> </ul> | <p>rijden in Zuidoost. Harde kern elke dag.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 147 volgers Instagramaccount "mindandbikeup" (<i>recente cijfers</i>).</li> <li>• 12 januari 2024: Documentaire over deze groep jongeren en de Wheelbikes/ sociale cohesie (via Masterplan).</li> <li>• Presentatie gegeven op twee scholen over Bike Kitchen en Bike Life.</li> </ul> |
|--|---|---|

**2. Heel de School Fietst**

| Werkende elementen   | Niet werkende elementen en/of belemmeringen   | Cijfers en data   |
|--|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Levering fietsen vanuit het fietsdepot.</li> <li>• Fiets moet goed zijn en niet opvallen.</li> <li>• Pilot heeft een positieve invloed op het fietsgedrag en fietsimago (zie cijfers en data).</li> <li>• Fietsen repareren door en samen met de mobiele fietsdokter.</li> <li>• Fietsen die mee naar huis gaan worden nog dagelijks gebruikt.</li> <li>• Scholen zijn enthousiast en zien de toegevoegde waarde. Betrokkenheid is groot.</li> <li>• 50 fietsen per school is voldoende.</li> <li>• Leerlingen betrekken bij het bedenken van interventies om fietsen te</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Schaamte bij leerlingen (niet kunnen fietsen/zelf geen fiets hebben/afwijkende fiets hebben) een grotere drempel is om niet te fietsen dan het imago van de fiets.</li> <li>• Ouders/verzorgers bepalend of kind wel of niet fietst, o.a. (gevoelde) veiligheid en inschatting over hoe ver een kind kan fietsen.</li> <li>• Gedragsverandering kost tijd.</li> <li>• Fietsles behoefte gesignaleerd maar nog niet opgepakt.</li> <li>• Aspecten op fysiek en sociaal vlak ook belangrijk, zoals aantal fiets parkeerplekken,</li> </ul> | <p><b>Looptijd pilot:</b> apr-nov 2023<br/> <u>Fietsen lenen per dag:</u><br/> <b>VONK:</b> 5-25 per dag.<br/> <b>Over Y:</b> 10-15 per dag.<br/> <b>Damstede:</b> 10-15 per dag.<br/> <u>Fietsen mee naar huis:</u><br/> <b>VONK:</b> 8 (behoefte 61).<br/> <b>Over Y:</b> 5 (behoefte inschatting 30).<br/> <b>Damstede:</b> 6 (behoefte nog niet bekend).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>VONK en Over Y</b> 84 fietsen gerepareerd (7 interventies: leerlingen met mobiele fietsdokter).</li> </ul> <p><b>Resultaten nulmeting VONK en Over Y (<i>respondenten 65 ouders/ 179 leerlingen</i>):</b><br/> <b>30%</b> fiets niet naar school vanwege niet hebben van een fiets of kapotte fiets.</p> |

|  |  |  |
|--|--|--|
| <p>stimuleren, een "Greenteam" bestaande uit 11 leerlingen.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Alle leerlingen mogen gebruik maken van de fietsen. Tijdens schooltijden (naar gym, uitjes of in de pauze) en naar en van school, en voor andere ritten.</li><li>• Betrokkenheid ouders liep via de school en niet via BYCS (Damstede).</li><li>• De leraren (Damstede) hebben onder alle ouders een onderzoek uitgevoerd en geeft hetzelfde beeld als VONK en Over Y.</li><li>• Meer focus op samenwerking met de leerlingen, op het leren en uitvoeren van regelmatige en zichtbare interventies met de mobiele fietsenmaker en samen met de school.</li><li>• Geen één meting uitgevoerd en een selecte groep leerlingen bevestigd en dat is effectief gebleken (Damstede).</li><li>• Er is een grote bereidheid om gebruik te maken van de beschikbare fietsen en vinden de leerlingen fietsen over het algemeen wel leuk (zie cijfers en data).</li></ul> | <p>buitenruimte om te bewegen, auto parkeren in de buurt, behoeften van en in de buurt, veiligheid rondom scholen. Nader onderzoeken.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Probleem met de opslag van de fietsen.</li><li>• De pilots zijn te kort om een duidelijke ontwikkeling te kunnen waarnemen.</li><li>• Behoeft aan dubbele fietsenrekken.</li><li>• Weinig beweegmogelijkheden op school en in de buurt. Een kans voor de fiets als beweegmiddel.</li><li>• Redenen om niet te fietsen: te ver, niet leuk en slecht weer.</li></ul> | <p><b>27%</b> zou wel fietsen als ze toegang zouden hebben tot een fiets.<br/><b>25-30%</b> van de gezinnen fietst niet.<br/><b>60%</b> fietst elke dag naar school.</p> <p><b>Resultaten één meting Over Y</b><br/><i>(respondenten 27 ouders):</i><br/><b>33,3 %</b> van de ouders wil niet dat hun kind gaat fietsen.<br/><u>Redenen waarom kind niet fietst volgens ouders:</u><br/><b>44,4%</b> fietsafstand te ver.<br/><b>33,3%</b> kind heeft geen fiets.<br/><b>22,2%</b> fiets is kapot/weersafhankelijk.</p> <p><b>Resultaten één meting VONK</b><br/><i>(respondenten 43 leerlingen):</i><br/>28% fietst niet naar school<br/><u>Redenen waarom kind niet fietst:</u><br/><b>33%</b> wilt niet fietsen met slecht weer.<br/><b>26%</b> vindt fietsen niet leuk.<br/><b>16%</b> heeft geen fiets.<br/><b>14%</b> kan niet fietsen.<br/><u>Zou je naar school fietsen als de school een fiets beschikbaar stelt?</u><br/><b>55%</b> antwoord nee.</p> <p><u>Twee (eind)meting:</u><br/>onvoldoende respondenten, niet bruikbaar/betrouwbaar.</p> <p><b>Resultaten voor en na meting Damstede</b> <i>(respondenten 50 leerlingen):</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>40%</b> heeft weleens een fiets geleend.</li><li>• <b>60%</b> van de kinderen zonder fiets zou naar school fietsen als de school fietsen beschikbaar stelt.</li><li>• Ruim <b>16%</b> vindt fietsen leuker door de pilot.</li></ul> |
|--|--|--|

|  |  |  |
|--|--|--|
|  |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Ruim <b>61%</b> zegt "samen fietsen met klasgenoten" zou helpen om wel naar school te fietsen. Gevolgd door: "afstand niet langer dan 20 min." en "een veilige route".</li> </ul> |
|--|--|--|

### 3.3.3 Bevindingen en dilemma's 'Fietsimago'

Het fietsimago is een complex en breed begrip, wat het moeilijk maakt om objectief te meten. Het creëren van een 'Bike Life' gaat verder dan het verbeteren van het fietsimago en draagt bij aan bredere gemeentelijke doelen. In Zuidoost bevordert dit project sociale verbondenheid en -betekenis binnen deze fietscultuur door gemeenschapsomgevingen te benutten. De financiële investering uit de motie Fietscultuur van € 885,60 richtte zich op de aanschaf van wheeliebikes en heeft bijgedragen aan de ontwikkeling van de bike lifestyle.

Fietsen beschikbaar stellen op middelbare scholen normaliseert de "fietsnorm" binnen de schoolomgeving. De pilots op scholen tonen positieve resultaten. De fietsen worden veelvuldig gebruikt en de scholen zijn enthousiast volgens het rapport 'Heel de School Fietst' (bijlage 7).

Het creëren van een duurzame fietscultuur vereist gedrags- en systeemverandering met aandacht voor de rol van ouders, scholen en de sociale omgeving. Verbinding zoeken met bestaande fietsinitiatieven is essentieel. Fietsdonaties via het Fietsdepot kunnen bijdragen, maar regelmatig onderhoud en integratie van fietsreparaties en -lessen in schoolprogramma's zijn noodzakelijk. Tevens moet er aandacht zijn voor opslagfaciliteiten op scholen. Zie bijlage 8 voor volledige details.

### 3.3.4 Pijler advies 'Fietsimago':

| Pilot                 | Kansrijk | Waarom?  |
|-----------------------|----------|--|
| Bike Life             | Nee      | Het overstijgt het fietsdoel. De sociale impact is groter dan het 'fietsimago'. Overdragen aan de sociale basis. |
| Heel de School Fietst | Ja       | Het draagt bij aan een positief fietsimago, maar draagt ook bij aan het vergroten van het fietsgebruik.          |

## 4 Conclusie

Het hoofddoel was fietsgebruik te vergroten in Amsterdamse stadsdelen Nieuw-West, Noord, en Zuidoost, gericht op duurzame gedragsverandering en een toekomstbestendige fietscultuur.

Hoe bevorderen we de fietscultuur onder gezinnen woonachtig in de Amsterdamse stadsdelen Nieuw-West, Noord en Zuidoost die op dit moment weinig of niet fietsen?

Om de fietscultuur in gezinnen te bevorderen zijn er pilots ingezet die zich richtte op het vergroten van het fietsbezit, het bijbrengen van fietsvaardigheden en verbeteren van het fietsimago.

Ondanks enkele minder succesvolle pilots, tonen positieve resultaten de rol van ouders en de bredere sociale omgeving in het stimuleren van dagelijks fietsgebruik. Samenwerking, nieuwe initiatieven en optimalisatie zijn cruciaal voor verdere verbeteringen. Meer informatie hierover is te vinden in onderstaande tekst.

### **Fietsbezit:**

Het verstrekken van fietsen bleek effectief voor gezinnen met lager inkomen, ondanks hoge kosten. De 'Klaar met je kinderfietscampagne' creëerde ruimte in fietsrekken. Mobiele fietsdokters en reparatielessen waren succesvol; vaste werkplaats minder. Fietsdonaties na fietslessen motiveerden, maar een vaste donatiepartij ontbreekt. Ondanks lopend onderzoek lijkt het initiatief om fietsen op praktijkscholen beschikbaar te stellen veelbelovend voor vervoer naar stages.

### **Fietsvaardigheden:**

'Nieuwe Stalen Ros' en 'Loopfietsjes' droegen effectief bij aan vaardigheidsontwikkeling. Ouderbetrokkenheid en integratie van fietsuren in de dagelijkse routine bleken cruciaal. Interventies op voetbalclubs stimuleerden fietsgebruik, met 'groene zaterdag' als succesvolle interventie.

### **Fietsimago:**

'Wheelies' voor jongeren en fietsen op middelbare scholen leverden waardevolle inzichten op. De 'Bike Lifestyle' gaat verder dan imago, verbindt met de lokale gemeenschap en heeft een positieve impact op sociale cohesie en jeugdontwikkeling. Het verstrekken van fietsen op middelbare scholen bevordert niet alleen een positief fietsimago, maar zorgt ook daadwerkelijk voor meer fietsgebruik. Integreer het initiatief op middelbare scholen effectief met bestaande programma's, fietsreparaties en reparatielessen en waarborg voortdurende betrokkenheid van ouders en scholen voor blijvend succes. Het ontwikkelen van een duurzame fietscultuur vereist tijd en begrip voor bredere sociale en maatschappelijke omgeving van de jongeren.

### **Algemene bevindingen:**

Ouderbetrokkenheid blijft essentieel evenals het verbinden van oude en nieuwe initiatieven. Duidelijke doelen, erkenning van kwantitatieve en kwalitatieve gegevens en goede communicatie

en samenwerking zijn onmisbaar voor succesvolle uitvoering en evaluatie. Uitdagingen zoals financiering, opschaling en veiligheid benadrukken de complexiteit van fietsbevordering. Zie bijlage 8 voor volledige details.

## 5 Aanbeveling/advies:

Op basis van de analyse van kwalitatieve en kwantitatieve resultaten en bevindingen volgen aanbevelingen om de duurzame fietscultuur in de betreffende stadsdelen verder te bevorderen. Het fietsimago moet niet als een op zichzelf staand doel worden beschouwd, maar als een onlosmakelijk onderdeel van het bredere doel om de fietscultuur te bevorderen. Daarnaast is het lastig gebleken om bij kinderen en ouders de fietsvaardigheid te vergroten en hun nieuwe vaardigheden om te zetten in structureel meer fietsen. Hierbij blijkt de sociaal-maatschappelijke omgeving vaak doorslaggevend, wat verder onderzoek en overweging van nieuwe initiatieven vereist. Het advies is om een geïntegreerde aanpak te hanteren waarbij de pijlers 'fietsbezit' en 'fietsvaardigheden' worden gecombineerd met extra aandacht voor de sociaal-maatschappelijke omgeving van kinderen en jongeren.

Deze aanpak richt zich op een investering in een duurzame fietscultuur met nadruk op gedrags- en systeemverandering, waardoor fietsen een integraal onderdeel wordt van het dagelijks leven. Verbinding en borging spelen hierin een cruciale rol. In onderstaand overzicht

### Kansrijk:

- In het verstrekken en/of doneren van fietsen aan kinderen, jongeren en gezinnen op scholen, het AZC en via organisatie(s) die zich inzetten voor kinderen uit gezinnen die het financieel moeilijk hebben.
- In het repareren van fietsen en fietsreparatielessen geven op de meest kwetsbare scholen en op het AZC'. Zorg voor regelmatig onderhoud van fietsen om duurzaamheid te waarborgen en vaardigheden van kinderen en jongeren op peil te houden. Mogelijk is het op de lange termijn zinvol om te streven naar een stabiele vrijwilligerspool of betrokken sleutelfiguren op scholen of uit de buurt. Hierbij kan ook gekeken worden naar meer samenwerking met jongerencentra en/of praktijkscholen.
- Het beschikbaar stellen van fietsen op praktijkscholen en indien nodig aanpassen op basis van verkregen inzichten.
- In het geven van fietslessen aan nieuwkomers op scholen en het AZC. Bij de doelgroep nieuwkomers maken wij geen onderscheid in stadsdelen. Het is ook raadzaam om op de lange termijn te overwegen betrokken sleutelfiguren op scholen en het AZC te betrekken die een bijdrage kunnen leveren aan het geven van fietslessen.
- In het beschikbaar stellen van loopfietsjes/fietsjes met trappers op voorscholen zodat jonge kinderen de basis fietsvaardigheden kunnen aanleren. Onderzoeken of dit eventueel geïmplementeerd kan worden in bestaande initiatieven zoals omschreven in bovenstaande bevindingen. Wellicht overwegen om het op te nemen als onderdeel van het huidige verkeerseducatie aanbod binnen de gemeente.
- In fietsstimulering via sportclubs. Samenwerken en onderzoeken met de sportbond hoe de 'Groene zaterdag' breder en structureel kan worden ingezet. Het ontwikkelen van een 'toolkit' kan hierin een oplossing bieden en streven naar een meer faciliterende rol als gemeente.



Adviesrapport Fietsstimulering

- In het verstrekken van fietsen aan middelbare scholen om het 'fietsen' te normaliseren binnen de scholen. Investeer daarnaast in fietsonderhoud en biedt de mogelijkheid om fietslessen te volgen via de reguliere lessen die al worden aangeboden in de stadsdelen. Het ontwikkelen van een 'toolkit' en het maken van concrete afspraken met de scholen kunnen een waardevolle oplossing zijn om meer verantwoordelijkheid bij de scholen te leggen.

Verder onderzoeken:

- Verken de mogelijkheid om fietslessen voor ouders op voorscholen aan te bieden als aanvulling op reguliere lessen die al worden aangeboden in de stadsdelen.
- Nader onderzoeken of basisfietsvaardigheidslessen aan kinderen op basisscholen anders kunnen worden ingestoken als er meer onderzoek is gedaan naar en inzicht is in de sociaal-maatschappelijke omgeving van kinderen en jongeren en de bestaande fietsinitiatieven. Het is essentieel om te overwegen of een nieuwe vorm en de betrokkenheid van ouders het aanbieden van fietslessen bij school haalbaarder en effectiever kan maken.
- Hoe de gemeente Amsterdam het gevoel van onveiligheid tijdens het fietsen voor Amsterdamse gezinnen kan verminderen. Moedig kinderen aan om samen met hun vriendjes te fietsen voor een veilige en sociale omgeving.
- De interne organisatie van fietsstimulering. Scholen, ouders en kinderen worden op verschillende manieren benaderd om meer te bewegen en te fietsen waardoor informatie ook verspreid wordt aangeboden en dubbelingen kunnen ontstaan. Nauwere samenwerking met het sociaal domein en de stadsdelen voor een integrale aanpak.
- Onderzoeken hoe de sociaal-maatschappelijke omgeving van kinderen en jongeren het fietsen belemmert en pilots doen om binnen deze omgeving kinderen en jongeren wel de kans te geven om meer te fietsen, dan wel te integreren in de andere fietsinitiatieven.
- Onderzoek de mogelijkheden om betere afstemming en kwaliteit van initiatieven te bereiken en eventueel aan te sluiten bij bestaande stadsdeelinitiatieven.
- Onderzoeken hoe we huidige en toekomstige initiatieven kunnen borgen.
- Structurele campagnes op scholen, buurtcentra gericht op gezinnen, om het belang van fietsen te benadrukken, niet alleen als een praktisch vervoermiddel maar ook als een gezonde en sociale activiteit. Dit kan bijdragen aan het ontwikkelen van een 'fietsnorm'.
- Onderzoek de mogelijkheden om TikTok- en Instagram-materiaal te gebruiken om de jeugd te bereiken, wellicht via influencers of andere rolmodellen die dicht bij de doelgroep staan.

Draagt onvoldoende bij aan het doel:

- Aangezien 'Bike Life' en 'Bike Kitchen' onvoldoende bijdraagt aan het verbeteren van het fietsimago en het vergroten van het fietsbezit is het advies richting de sociale basis deze initiatieven op een andere manier voort te zetten en te omarmen waarbij de nadruk zou moeten liggen op het inzetten van sociale cohesie waarin community-based werken een grote rol speelt.

Overwegingen of punten voor de toekomst:

- In welke mate bereiken wij alle nieuwe Amsterdammers met onze fietsinitiatieven, zoals kennismigranten en arbeidsmigranten.
- Onderzoeken of fietsdonaties of -reparaties via de voedselbank mogelijk zijn met speciale aandacht voor de resultaten van de pilot van het Fietsdepot bij de voedselbank in Amsterdam Noord.
- Fietsstimulering structureel integreren binnen de organisatie om continuïteit te waarborgen bij personeelwisselingen.

Adviesrapport Fietsstimulering

- Met de invoering van betaald parkeren wordt het voor veel ouders moeilijker om bij school of de sportclub te parkeren; overweeg het aanbieden van fietslessen als alternatief.
- Meer inzetten op het beschikbaar stellen van loopfietsen in speeltuinen.

Concluderend: Maak fietsen een vast onderdeel van het dagelijks leven door 'fietsbezit' en 'fietsvaardigheden' te combineren met oog voor 'fietsimago' en met bijzondere aandacht voor de sociale omgeving van kinderen en jongeren. Beoordeel bestaande initiatieven, stop waar nodig en ontdek en implementeer nieuwe aanpakken voor duurzaam fietsen.

Tot slot is het belang van voortdurende monitoring en evaluatie belangrijk. Door regelmatige evaluaties kunnen strategieën worden aangepast op basis van voortgang en feedback, wat uiteindelijk een blijvende positieve invloed kan hebben op het fietsgedrag en de fietscultuur in Amsterdam.

## 6 Bijlagen (via WeTransfer):

Bijlage 1: adviesrapport Mobycon

Bijlage 2: Begroting Motie Fietscultuur

Bijlage 3: Rapport 'Samen Fietsen' (inclusief onderzoeksrapport J. Silonsaari)

Bijlage 4: Rapporten 'KNVB GO' (inclusief onderzoeksrapport Dijksterhuis & van Baaren)

Bijlage 5: Rapporten 'Loopfietsjes' peuters en ouders

Bijlage 6: Rapporten 'Bike Life' (inclusief rapport J. Silonsaari)

Bijlage 7: Rapport 'Heel de School Fietst' (VONK & Over Y College en Damstede Lyceum)

Bijlage 8: Bevindingen en dilemma's