

Allochtonen in het fietsbeleid



FIETS  BERAAD

Publicatie 11c

Allochtonen in het fietsbeleid

Fietsberaadpublicatie 11c

Conclusies en aanbevelingen

In deze derde rapportage van het Fietsberaad over autonome ontwikkelingen en fietsgebruik wordt ingezoomd op de positie van allochtonen in het fietsbeleid. Hebben decentrale overheden momenteel specifiek beleid gericht op stimulering van fietsgebruik onder allochtonen? En zo ja, tot welke maatregelen heeft dit geleid of zou dit kunnen leiden?

In hoofdstuk 2 staat de huidige beleidspraktijk centraal. De meest in het oog springende conclusies zijn:

- Met uitzondering van enkele grote gemeenten is er weinig aandacht voor het gemiddeld lage fietsgebruik onder allochtonen. Ook bij het Rijk is er weinig aandacht voor dit onderwerp.
- Fietslessen, vooral gericht op allochtonen vrouwen, zijn wijd verspreid. Initiatieven hiervoor komen vooral vanuit de wijkaanpak en welzijnsafdelingen van gemeenten.
- De kwaliteit en continuïteit van fietslessen kunnen beter gewaarborgd worden als binnen gemeenten de betrokken afdelingen elkaar weten te vinden en hun kennis en middelen bundelen.
- De ervaringen met het programma 'Meedoen allochtone jeugd door sport' van het ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport zijn te gebruiken voor de ontwikkeling van fietsbeleid gericht op allochtonen. Het Rijk vervult hier de rol van aanjager/stimulator. Decentrale overheden kunnen zich hierbij aansluiten.
- De mogelijkheden om allochtonen via de inburgeringscursus te laten kennismaken met de Nederlandse fietscultuur worden onvoldoende benut. Zowel het Rijk als gemeenten kunnen hierin een rol spelen.



Hoofdstuk 3 gaat over oorzaken van het lagere fietsgebruik door allochtonen en mogelijke maatregelen om het fietsgebruik te stimuleren. De verschillende oorzaken die aan bod komen zijn vaak te herleiden tot cultuurverschillen. Het gaat dan om het imago en de beschikbaarheid van de fiets, onvoldoende kennis van de fietsmogelijkheden, beperkte fietsvaardigheid, beeldvorming over de verkeersveiligheid en aanwezigheid van vervoersalternatieven. Op hoofdlijnen zijn drie typen kansrijke maatregelen te noemen:

- fietslessen;
- verhogen fietsbeschikbaarheid;
- promotie en communicatie over de fiets.

Het best is deze drie typen maatregelen te combineren tot een samenhangende aanpak.

Eveneens in hoofdstuk 3 worden per type maatregel concrete handvatten geboden. Gemeenten kunnen zelf aan de slag met het verbeteren van de fietsbeschikbaarheid en het organiseren van fietslessen. Voor een effectieve promotie- en communicatiestrategie ligt dat ingewikkelder. Gemeenten hebben doorgaans weinig kennis van en ervaring met campagnes om de beeldvorming te beïnvloeden. Bovendien verdient het soms de voorkeur om campagnes gericht op allochtonen te integreren in algemene fietscampagnes. Dergelijke campagnes komen (nog) weinig voor. Daarom luidt de aanbeveling eerst ervaring op te doen in één of enkele pilots met financiële steun van de rijksoverheid.

Aanvullend worden de volgende aanbevelingen gedaan:

Goede inbedding van fietsbeleid

Zorg op gemeentelijk niveau voor een goede inbedding. Stimuleren van het fietsgebruik van allochtonen kan op grond van meerdere motieven (gezondheid, milieu, sociale participatie, congestiebestrijding) en vindt daarmee haar plek binnen meerdere beleidsafdelingen. Afstemming is noodzakelijk om te zorgen dat het onderwerp niet tussen wal en schip valt. Met een goede inbedding is de continuïteit en de kwaliteit beter gewaarborgd.

De jeugd heeft de toekomst

Richt je primair op de jeugd. Door spelenderwijs de fiets te stimuleren, wordt fietsen een gewoonte en zijn jongeren als toekomstige ouders ervaren met de fiets. Bijkomend voordeel is dat de jeugd via het basisonderwijs direct is te benaderen. Naast kinderen zijn middelbare scholieren (allochtoon *en* autochtoon) een belangrijke doelgroep, omdat het fietsgebruik na het 18-de levensjaar sterk daalt.

Van een aanpak gericht op kinderen is ook een spin-off richting ouders te verwachten. In het ideale geval worden allochtone ouders (die met succes een fietscursus hebben afgerond) ingezet als fietslesassistenten in de vorm van een inburgeringstage.

Koester de fietslessen

Fietslessen zijn momenteel de enige concrete maatregelen die breed en met succes worden toegepast. Koester daarom die initiatieven en probeer deze, veelal door vrijwilligers getrokken projecten, te ondersteunen. Daarbij is te denken aan het ter beschikking stellen van fietsen en stallingruimte, het maken van reclame en het professionaliseren van de docenten.

Inhoudsopgave

Conclusies en aanbevelingen	5
Inhoudsopgave	7
1 Inleiding	9
1.1 Verantwoording onderzoeksaanpak	9
1.2 Wat vooraf ging	9
2 Alloctonen in het huidige fietsbeleid	11
2.1 Motieven voor beleid	11
2.2 Op gemeentelijk niveau	11
2.3 Nationale en regionale aandacht	12
2.4 Fietslessen onder druk	13
2.5 Ervaringen met sportbeleid gericht op alloctonen	13
2.6 De rol van de fiets bij inburgering	14
3 Oorzaken en mogelijke maatregelen	16
3.1 Verklaringen voor het relatief lage fietsgebruik	16
3.2 Mogelijke maatregelen en inbedding	17
3.3 Fietslessen	17
3.4 Fietsbeschikbaarheid	20
3.5 Communicatie en promotie	21

1 Inleiding

Allochtonen in Nederland fietsen *gemiddeld* veel minder dan autochtonen. Dit bleek onlangs weer uit een onderzoek van het Sociaal en Cultureel Planbureau. Het relatief lage fietsgebruik heeft nu en in de toekomst allerlei nadelige gevolgen voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van steden, maar ook voor de maatschappelijke participatie en de gezondheid van de allochtonen zelf. Dit was voor het Fietsberaad aanleiding een aantal studies te (laten) verrichten naar allochtonen en de fiets. In deze publicatie staat het beleid in de praktijk centraal. In hoeverre hebben decentrale overheden beleid ontwikkeld gericht op stimulering van het fietsgebruik onder allochtonen? Tot welke maatregelen heeft dit geleid en wat zijn de ervaringen? Welke ideeën leven er bij overheden over nieuwe maatregelen?

In opdracht van het Fietsberaad heeft Goudappel Coffeng BV hier onderzoek naar verricht. Dit vormt de basis voor deze publicatie. Voor het onderzoek zijn ongeveer veertig vertegenwoordigers van overheden, belangengroeperingen, maatschappelijke instanties, het bedrijfsleven en individuen geïnterviewd (zie bijlage I). Daarnaast is er een themabijeenkomst gehouden over de materie.

De volgende drie onderzoeksvragen stonden centraal:

- Staat stimulering van fietsgebruik onder allochtonen op de bestuurlijke/politieke agenda?
- Welk concreet beleid wordt op dit terrein gevoerd en welke concrete maatregelen heeft dit opgeleverd?
- Wat zijn de ervaringen (implementatie/effecten/succes- en faalfactoren) met dat beleid en concrete maatregelen?

1.1 Verantwoording onderzoeksaanpak

De interviews zijn in twee rondes gehouden. In de eerste ronde zijn veel beleidsmedewerkers verkeer en vervoer van gemeenten ondervraagd. Op basis van de gespreksresultaten is besloten in de tweede ronde ook het bedrijfsleven, landelijke adviesraden en afdelingen Welzijn van gemeenten te interviewen. Aansluitend heeft op 15 maart 2007 het minisymposium 'Fietsbeleid voor allochtonen: wel of niet?' plaatsgevonden. Beleidsmedewerkers van gemeenten en de Fietsersbond, coördinatoren en vrijwilligers van fietslesorganisaties waren aanwezig om over deze vraag te discussiëren. Als opmaat tot de discussie is door verschillende sprekers een inleiding gehouden met aansluitend workshops.

Tijdens het onderzoek bleek al snel dat fietsbeleid voor allochtonen een vrijwel onontgonnen beleidsterrein is. Deze publicatie bevat dan ook minder praktijkgerichte aanbevelingen dan aanvankelijk beoogd, omdat er weinig maatregelen zijn aangetroffen die in de praktijk beproefd zijn.

1.2 Wat vooraf ging

Deze publicatie is onderdeel van het project 'Autonome ontwikkelingen'. Hierin onderzoekt het Fietsberaad de gevolgen van enkele autonome ontwikkelingen op het fietsgebruik in Nederland in de komende jaren. Het betreft met name de gevolgen van de toename van het aantal allochtonen en de vergrijzing. In deze rij van rapportages is dit de derde.



De eerste rapportage is 'Fietsberaadpublicatie 11a: Het fietsgebruik van allochtonen nader belicht'. In publicatie 11a wordt geschetst dat allochtonen in Nederland aanzienlijk minder vaak de fiets gebruiken dan autochtonen. Marokkanen en Turken doen dat nog minder dan Antillianen en Surinamers. Om aanknopingspunten voor het beleid op te sporen, is in de publicatie bekeken wat de samenhang is tussen het fietsgebruik van allochtonen en een aantal kenmerken zoals leeftijd, etnische achtergrond, mate van integratie en het verkeersbeleid.



De tweede rapportage is 'Fietsberaadpublicatie 11b: Het effect van de toename van het aantal allochtonen en de vergrijzing op het fietsgebruik' met onder andere globale prognoses voor de komende decennia. De belangrijkste conclusies met betrekking tot allochtonen zijn:

- De toename van het aantal allochtonen zal, ondanks het lage fietsgebruik van allochtonen, slechts zeer beperkt invloed hebben op het fietsgebruik. Het fietsgebruik van de gemiddelde Nederlander daalt hierdoor met 1,8 procent in twintig jaar tijd. In tweederde van de gemeenten zal het fietsgebruik niet of nauwelijks dalen. Dat geldt ook voor de grote steden als Rotterdam en Amsterdam. Het

fietsgebruik in de grote steden kan echter nog wel flink groeien als de allochtonen die er wonen vaker de fiets nemen.

- In een aantal kleine en middelgrote gemeenten in het westen van het land is wel een substantiële afname te verwachten van het fietsgebruik. Oorzaak is de suburbanisatie van allochtonen uit de grote steden naar de omliggende gemeenten.

Deze derde rapportage geeft een antwoord op de vraag welke beleidsinitiatieven door de centrale overheden zijn ontplooid en zijn te ontplooiën om het fietsgebruik onder allochtonen te stimuleren. Het Fietsberaad beoogt daarbij concrete handvatten te bieden voor beleid en maatregelen.

2 Allochtonen in het huidige fietsbeleid

Dit hoofdstuk schetst op basis van de interviews een beeld van de huidige beleidspraktijk. Eerst wordt in paragraaf 2.1 op een rij gezet waarom men extra aandacht besteedt aan allochtonen in het fietsbeleid. Daarna volgt een overzicht van het huidige beleid (voor zover aanwezig) op gemeentelijk (paragraaf 2.2) en bovengemeentelijk (paragraaf 2.3) niveau. Tot slot wordt in aparte paragrafen ingegaan op enkele specifieke beleidsonderdelen uit de huidige beleidspraktijk, zoals fietslessen (paragraaf 2.4), allochtonen in het sportbeleid (paragraaf 2.5) en inburgeringcursussen (paragraaf 2.6).

2.1 Motieven voor beleid

Welke beleidsmotieven zijn er om specifiek beleid gericht op het fietsgebruik van allochtonen te gaan voeren? De geïnterviewden noemen drie hoofdmotieven:

- De toenemende congestie in steden. Allochtonen vormen een belangrijk deel van de totale bevolking in het stedelijk gebied. Wanneer zij gaan fietsen in plaats van autorijden kan dit een bijdrage leveren aan het bestrijden van de congestie. Tevens biedt dit voordelen voor de luchtkwaliteit, de geluidshinder en de verkeersveiligheid in het stedelijk gebied. Een conclusie in 'Fietsberaadpublicatie 11a' was overigens dat op korte termijn relatief weinig winst is te behalen met de overstap van auto naar fiets door allochtonen, omdat het autogebruik van allochtonen ook relatief laag is. Fietsbeleid gericht op autochtone automobilisten heeft meer overstappotentie. De verwachting is echter wel dat in de toekomst het autogebruik door allochtonen zal stijgen door inkomensstijging en suburbanisatie.
- De volksgezondheid. Fietsen is een makkelijke manier om dagelijks voldoende beweging te krijgen. Nederland kampt met steeds meer (jonge) mensen met overgewicht. Dat geldt in versterkte mate voor bepaalde groepen allochtonen. Daarom is het belangrijk om van het fietsen een gewoonte te maken voor de dagelijkse korte verplaatsingen.
- De maatschappelijke participatie van allochtonen, met name allochtone vrouwen. De drempel om allerlei activiteiten te ontplooiën is lager als men gebruik kan maken van de fiets. Het aantal activiteiten op één dag neemt toe.

2.2 Op gemeentelijk niveau

Gemeenten kennen nauwelijks samenhangend fietsbeleid gericht op allochtonen. Enkele fietsbeleidsplannen noemen het lagere fietsgebruik van allochtonen wel, maar dat is slechts in beperkte mate uitgewerkt in concrete maatregelen. Er is wel duidelijk verschil tussen de grote en kleine gemeenten. Alleen de grote gemeenten ontplooiën initiatieven vanuit het mobiliteitsbeleid of denken na over mogelijke beleidsmaatregelen. In deze gemeenten speelt nadrukkelijk het besef dat stimulering van het fietsgebruik onder allochtonen een bijdrage kan leveren aan mobiliteitsdoelstellingen. Dit leidt tot beleid in de vorm van communicatie (campagnes) en fietslessen.

Middelgrote en kleine gemeenten

In de middelgrote en zeker in de kleine gemeenten is van beleidsontwikkeling op dit terrein nauwelijks sprake. Afdelingen verkeer en vervoer blijken de noodzaak om specifiek beleid te



voeren maar in beperkte mate te ervaren. Het gemiddeld beperkte fietsgebruik onder allochtonen is nauwelijks onderwerp van discussie binnen het verkeersbeleid. Hierin lijkt wel enige verandering op te treden. Gemeenten die de problemen en de kansen onderkennen, oriënteren zich op mogelijke maatregelen.

In veel (kleinere) gemeenten worden wel initiatieven ondernomen door de afdeling welzijn en vanuit de wijkaanpak. Het gaat dan met name om fietslessen. Om de sociale participatie te vergroten worden met name allochtonen vrouwen benaderd om deel te nemen aan fietslessen. Door fietslessen te geven, vergroot de betrokkenheid van die doelgroep bij de samenleving of de wijk en verbetert de bewegingsvrijheid en mobiliteit van die vrouwen.

Voor een groot deel van de fietslessen ligt het initiatief buiten de gemeenten. Vaak zijn het fysiotherapeuten, huisartsen en maatschappelijk werkers die merken dat er behoefte is aan fietslessen. Zij willen dat hun wijk of plaats deze lessen aanbiedt. Fietslessen zijn te vinden bij wijkcentra, buurtsport, vrouwencentra, zelforganisaties, lokale afdelingen van Veilig Verkeer Nederland, Vluchtelingenwerk, brede scholen etc.

2.3 Nationale en regionale aandacht

Ook op landelijk niveau en bij de regionale overheden is een inventarisatie gemaakt van de beleidsaandacht en mogelijke maatregelen rondom fietsgebruik door allochtonen. Bij nationale organisaties die zich richten op de inburgering van allochtonen staat het onderwerp niet op de agenda (zie paragraaf 2.6). Men richt zich vooral op de taalbeheersing en inburgeringcursussen. Fietsen valt hier niet onder. Ook allochtone belangenorganisaties richten zich niet specifiek op het fietsgedrag van allochtonen.

2.4 Fietslessen onder druk

Hoewel er dus in veel gemeenten fietslessen zijn, is de continuïteit en kwaliteit niet altijd gewaarborgd. Om uiteenlopende redenen zijn de fietslessen de afgelopen jaren in een aantal gemeenten gestaakt. Aan het begin van deze eeuw bijvoorbeeld zijn verschillende fietslessenprojecten wegbezuinigd omdat dergelijke 'softe integratieprojecten' na de Fortuijn-revolte 'not done' waren. Integratieprojecten moesten zich tot de kern (= taalverwerving) beperken.

In andere gemeenten is de (financiële) ondersteuning van de lessen door de *verkeersafdeling* gestopt, omdat men het als een sociale activiteit beschouwde die te weinig zou bijdragen aan de verkeersdoelen, zoals verkeersveiligheid en bereikbaarheid. Daarnaast zijn de fietslessen soms ook gestaakt vanwege gebrek aan belangstelling bij allochtonen. Belangrijke verklaring voor het gebrek aan animo in die gemeenten lijkt de beperkte reclame voor de lessen te zijn. Van een gestructureerde aanpak is vaak onvoldoende sprake.

Hoewel fietslessen kunnen bijdragen aan verschillende beleidsdoelstellingen (naast verkeer ook integratie, emancipatie, gezondheid en sociale cohesie) is de afstemming tussen betrokken beleidsafdelingen meestal beperkt. Hierdoor benut men onvoldoende de kansen om de kwaliteit en continuïteit van de fietslessen te waarborgen.

Samengevat springen de volgende knelpunten in het oog:

- Er is weinig coördinatie en sturing op de fietslessen vanuit de gemeente. De potentiële bijdrage aan verschillende beleidsdoelen wordt onvoldoende (h)erkend. Daardoor ontbreekt afstemming, zijn de budgetten beperkt en niet structureel en krijgen projecten beperkte ondersteuning (bijvoorbeeld via verwijzing of reclame).
- De kwaliteit van de fietslessen verschilt sterk. Een landelijke standaard voor de docenten, de gebruikte fietsen en het lesmateriaal ontbreekt. Het komt bijvoorbeeld voor dat docenten (vrijwilligers) zelf fietsen meenemen die niet de juiste hoogte hebben.
- Het zijn meestal vrijwilligers die de fietslessen geven. Zij zijn soms onervaren met het geven van theorie en praktijklessen.
- De aansprakelijkheid bij ongevallen is soms onduidelijk. Wie vergoedt de schade als er een ongeluk gebeurt met de cursist of de vrijwilliger die de les geeft? Aanbevolen wordt om een aansprakelijkheidsverzekering verplicht te stellen voor deelname aan fietscursussen. Deze verzekering kan de schade vergoeden als een deelnemer schade toebrengt aan andere weggebruikers (een aansprakelijkheidsverzekering is sowieso aan te bevelen voor elke Nederlander). Verder hebben organisaties als scholen of verenigingen vaak ook een ongevallen- en aansprakelijkheidsverzekering. Als een deelnemer (letsel)schade wil verhalen op de organisatie, wordt het een zaak tussen de verzekering van de organisatie en die van de deelnemers.

2.5 Ervaringen met sportbeleid gericht op allochtonen

Gezien de beperkte ervaringen binnen het mobiliteitsbeleid met het gericht benaderen van allochtonen is het interessant om naar ervaringen binnen andere beleidsvelden te kijken. Beleid gericht op het stimuleren van sporten onder allochtonen heeft de meeste verwantschap met fietsstimulering.

Sportbeleid specifiek gericht op allochtonen valt onder de verantwoordelijkheid van het ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport. De staatssecretaris van VWS en de minister van Vreemdelingenzaken en Integratie hebben samen het programma 'Meedoen allochtone

jeugd door sport' opgezet. Het programma moet ontmoeting, binding, opvoeding en integratie van allochtone jeugd - en hun ouders - in en door sport bevorderen. Het programma is recent gestart, dus resultaten zijn nog niet zichtbaar. Wel is een aantal keuzes van belang (potentiële succesfactoren):

- voor het programma is een substantieel budget vrij gemaakt door het Rijk (65 miljoen euro);
- het programma richt zich op een brede doelgroep (zo groot mogelijk bereik);
- het Rijk is aanjager/stimulator, decentrale overheden kunnen daarbij aansluiten;
- het programma bouwt vanuit een degelijke organisatie;
- instanties die dicht bij de doelgroep zitten, worden betrokken in het traject om de doelgroepen te benaderen.

2.6 De rol van de fiets bij inburgering

Sinds 2007 is de Wet Inburgering van kracht. Nieuwkomers zijn verplicht een inburgeringsexamen te doen. De exameneisen zijn zoveel mogelijk op de praktijk afgestemd. Dat betekent dat mensen geleerd wordt zich te redden in situaties als naar het consultatiebureau gaan, de dokter bezoeken, een verzekering afsluiten, enzovoort. Gek genoeg is er nauwelijks aandacht voor verkeer.



Het inburgeringsexamen is niet één examen maar bestaat uit verschillende onderdelen. Inburgeraars (nieuwkomers en een bepaalde categorie zogenaamde oudkomers) leggen verschillende taaltoetsen af en doen daarnaast een toets 'Kennis van de Nederlandse Samenleving'. Een panel van experts heeft voor acht thema's binnen 'Kennis van de Nederlandse Samenleving' vastgelegd welke kennis essentieel is voor het functioneren in de Nederlandse samenleving. De acht thema's zijn: werk en inkomen, omgangsvormen, waarden en normen, wonen, gezondheid en gezondheidszorg, geschiedenis en geografie, instanties, staatsinrichting en rechtsstaat, onderwijs en opvoeding. Het gaat dan om uiteenlopende zaken: van kennis over

hoe te handelen bij een spoedsituatie voor de tandarts tot afstanden binnen Nederland. Verkeer maakt nergens expliciet deel uit van de exameneisen. Op de website van de IB-groep (de organisatie die de basisregistratie van de inburgering doet) zijn oefenvragen te vinden. In een oefenvoorbeeld zien we een allochtoon genaamd Mo in een net gekochte auto (een dikke middenklasse) te hard rijden en een bon krijgen. De vraag gaat over hoe Mo moet betalen. Een andere vraag gaat over het (niet handsfree) bellen in de auto door Mo.

Verkeer komt zo per ongeluk wel eens langs in de examenvragen, maar het is geen expliciet onderwerp. De aandacht voor verkeer is in de huidige exameneisen minimaal, vertelt Emmeke Boot, van bureau Delken en Boot. Zij herschreef in opdracht van uitgeverij Malmberg een bestaande methode ('Eerste hulp bij Nederland'). In



het verleden was er meer aandacht voor verkeer in inburgeringcursussen. Volgens Boot was het logisch geweest om in het domein burgerschap iets aan verkeer te doen. Daarbij zou een praktijksituatie als het kopen van een kaartje voor de trein prima gepast hebben.

Dat de fiets of verkeer geen onderdeel uitmaakt van de exameneisen wil overigens niet zeggen dat er in de inburgeringcursussen geen aandacht is voor de fiets. ROC's geven deels deze cursussen, maar ook allerlei andere bedrijven en organisaties bieden inburgeringcursussen aan. De markt is vrij. Opdrachtgever is de gemeente die de cursussen betaalt voor bepaalde categorieën nieuwkomers.

In de gebruikte onderwijsmethodes (methodes als IJsbreker en Nieuwe Buren) kwamen in het verleden verkeer en fietsen wel aan bod. Nu de nieuwe exameneisen zijn vastgelegd, zijn veel methodes herschreven en is er minder aandacht. Toch komt de fiets in de cursussen wel voor het voetlicht, vertelt Gerard van Meel van uitgeverij Thieme. Veel methodes proberen zo dicht mogelijk de belevingswereld van de cursisten te benaderen. De fiets is in het Nederlandse verkeer een opvallend gegeven. Het valt nieuwkomers altijd op hoeveel hier gefietst wordt, zodoende krijgt de fiets vrijwel automatisch aandacht.

Thieme organiseert in het najaar altijd het groot dictee der NT2 (Nederlands als tweede taal). De prijs daarvoor is een fiets. Thieme maakt in opdracht van de rijksoverheid het cursusmateriaal voor mensen die naar Nederland willen komen maar nog in het land van herkomst wonen. Deze groep moet ter plekke eerst een soort toets afleggen. Onderdeel van deze toets is de film *Naar Nederland*. Daarin wordt wel aangegeven dat Nederland een fietsland is. Eén van de vragen gaat daar over: 'Wordt er in Nederland veel of weinig gefietst?'. Opvallend is verder dat in veel beeldmateriaal rond inburgering, bijvoorbeeld de website van de IB-groep, de fiets figureert als een soort illustratie van inburgering in Nederland.

Overigens is onder Ella Vogelaar, de nieuwe minister van Integratie, het inburgeringsexamen minder heilig dan onder Verdonk. Het is meer een middel geworden dan een doel op zich. De bedoeling is dat nieuwkomers ook door stage of vrijwilligerswerk de Nederlandse samenleving leren kennen en niet alleen via het examen. Er is directe koppeling met fietslessen denkbaar. Nadat ze zelf met succes een fietscursus hebben afgerond, zouden inburgeraars stage kunnen lopen als fietslesassistenten.

Conclusies: het ligt voor de hand allochtonen via de inburgeringcursussen intensief kennis te laten maken met de mogelijkheden van de fiets en de Nederlandse fietscultuur. Deze mogelijkheden worden onvoldoende benut. Mogelijke maatregelen:

- Het Rijk kan 'de fiets' opnemen in de exameneisen;
- Op nationaal niveau kan cursusmateriaal ontwikkeld worden over de fiets in vorm van brochures, video's of internetsites. Naast praktische kennis kan er aandacht zijn voor het imago of de status van de fiets in Nederland.
- Gemeenten kunnen als opdrachtgever voor de inburgeringcursussen bepalen dat verschillende aspecten van de fiets aandacht moeten krijgen, bijvoorbeeld:
 - inburgeraars krijgen de beschikking over een leenfiets;
 - inburgeraars krijgen fietsles met een fietsexamen;
 - gemeenten kunnen stageplekken creëren als fietslesassistenten.

Deze concrete maatregelen komen terug in het volgende hoofdstuk.

3 Oorzaken en mogelijke maatregelen

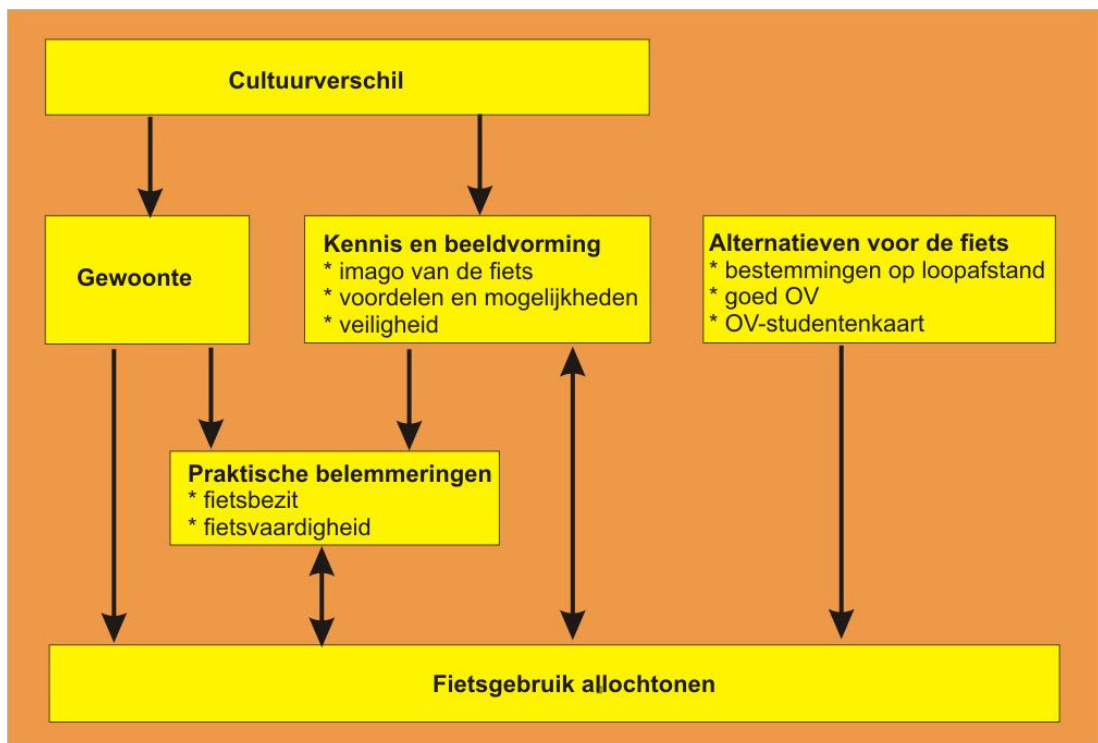
In dit hoofdstuk staan de concrete maatregelen om het fietsgebruik onder (groepen) allochtonen te stimuleren centraal. Om zicht te krijgen op de mogelijke maatregelen moeten eerst de oorzaken voor het gemiddeld lagere fietsgebruik helder zijn. In paragraaf 3.1 worden de verklaringen voor het relatief lage fietsgebruik onder allochtonen op een rij gezet.

3.1 Verklaringen voor het relatief lage fietsgebruik

Onder de interviewpartners leven diverse, maar ook eensluidende opvattingen over de oorzaken van het gemiddeld lagere fietsgebruik door allochtonen. De rode draad door de genoemde oorzaken is het **cultuurverschil**.

De volgende zeven oorzaken zijn genoemd:

1. **De gewoonte:** in het land van herkomst wordt de fiets niet of nauwelijks gebruikt. Het is niet vanzelfsprekend om de fiets te pakken. Voor kinderen ontbreekt de voorbeeldfunctie omdat de ouders niet fietsen.
2. Het **imago** van de fiets: de fiets heeft veelal weinig status (poor-man-vehicle).
3. **Onvoldoende kennis van de mogelijkheden:** men is niet op de hoogte van de voordelen van de fiets (snel, goedkoop, gezond) en de beschikbare fietsvoorzieningen (netwerken, stallingen). Omdat men weinig fietst, doet men hier ook geen ervaring mee op.



Figuur 3.1: Samenhang tussen verschillende verklarende factoren voor het gemiddeld lagere fietsgebruik van allochtonen.

4. **Verkeersveiligheid:** door een gebrekkige vaardigheid en onvoldoende kennis van verkeersregels wordt de fiets als onveilig ervaren.
5. **Fietsvaardigheid:** door onvoldoende ervaring voelt men zich onvoldoende vaardig (gebrek aan vertrouwen).
6. **Fietsbeschikbaarheid:** men beschikt niet over een fiets.
7. **Aanwezigheid alternatieven:** doordat veel allochtonen in stedelijk gebied wonen, met goede OV-voorzieningen en voorzieningen op loopafstand, zijn goede alternatieven voor de fiets voorhanden. Dit geldt in versterkte mate voor jongeren in bezit van een OV-studentenkaart.

Er is een grote samenhang tussen de verschillende oorzaken, zoals ook blijkt uit figuur 3.1. Bijvoorbeeld: iemand die niet kan fietsen, investeert ook niet in een nieuwe fiets.

3.2 Mogelijke maatregelen en inbedding

In het vorige hoofdstuk is reeds aan de orde gekomen dat er in de inventarisatie nauwelijks voorbeelden zijn aangetroffen van samenhangend beleid gericht op het stimuleren van het fietsgebruik onder allochtonen. Het is dan ook niet mogelijk aanbevelingen te doen op basis van (ruime) praktijkervaring. Op grond van de resultaten van het minisymposium en de interviews zijn wel drie kansrijke typen van maatregelen te onderscheiden:

- fietslessen;
- fietsbeschikbaarheid;
- communicatie en promotie.

In de volgende paragrafen wordt per type maatregel ingegaan op het doel, de doelgroep en een plan van aanpak. Het verdient de voorkeur om drie typen maatregelen te combineren tot één samenhangende aanpak. De keten is immers zo sterk als de zwakste schakel.

Het is raadzaam om als eerste stap alle relevante beleidsafdelingen binnen de gemeente bijeen te brengen: verkeer en vervoer, volksgezondheid, onderwijs, sociale zaken, integratie etc. Welk belang hebben de verschillende beleidsterreinen bij een hoger fietsgebruik door allochtonen? Welke doelen wil men nastreven? Op welke doelgroep richt men zich en welke communicatieve en financiële middelen zijn beschikbaar? Door de aanpak goed te verankeren binnen de verschillende gemeentelijke afdelingen is de continuïteit beter gewaarborgd.

3.3 Fietslessen

De maatregel die momenteel nog het meest voorkomt is de fietsles of fietscursus.

Doel

Fietslessen kunnen meerdere oorzaken voor een gemiddeld lager fietsgebruik onder allochtonen wegnemen:

- het niet gewend zijn om te fietsen;
- de beperkte kennis van voordelen van de fiets en fietsvoorzieningen;
- onvoldoende fietsvaardigheid. Het gaat daarbij niet alleen om het fietsen in enge zin (overeind blijven), maar vooral ook de vaardigheid om met de fiets veilig aan het verkeer deel te nemen (verkeersvaardigheid);
- het verkeersonveilige gevoel op de fiets.

In de praktijk worden fietslessen vooral geïnitieerd vanuit de wijkaanpak, sociaal-cultureel werk of welzijnswerk. De fietslessen richten zich op het vergroten van de zelfstandigheid van allochtone vrouwen door hun mobiliteit te vergroten. De lessen zelf, alsmede de verhoogde mobiliteit, moeten de maatschappelijke participatie vergroten.

Amsterdam onderzoekt mogelijkheid gratis fiets voor kinderen

19-10-2007

De gemeente Amsterdam gaat in samenwerking met de AFAC op zoek naar fietsen die geschikt zijn voor leerlingen uit het basisonderwijs. Dit naar aanleiding van een voorstel van de SP om meer kinderen het fietsexamen te laten doen.

Slechts de helft van de Amsterdamse basisscholen doet mee met het fietsexamen. Dit omdat kinderen niet kunnen fietsen, of geen fiets hebben, aldus de SP. Die stelde voor om fietsen van de AFAC te betrekken en rijklaar te laten maken door bijvoorbeeld het praktijkonderwijs. Kinderen die het examen met goed gevolg afleggen, zouden de fiets mogen houden.

Wethouder Herrema van Verkeer ziet wel wat in het plan, maar hij betwijfelt of er jaarlijks genoeg fietsen bij de AFAC terechtkomen die klein genoeg zijn voor kinderen. Dit wordt nu uitgezocht, waarna er verder wordt gesproken over het onderwerp.

Bron: www.fietsberaad.nl/nieuws

Fietsles op de buitenschoolse opvang

29-10-2007

Rotterdam wil kinderen via de buitenschoolse opvang fietsles geven. Het eerst project startte afgelopen zomer in Hoogvliet. Volgend jaar gaat Rotterdam ook fietsles op de basisschool promoten.

Het eerste buitenschoolse project is opgezet in samenwerking met Buurt- en Speeltuinwerk Rotterdam (BSW), de organisaties voor Buitenschoolse opvang, de CED-groep (een adviesorganisatie voor onderwijs en educatie) en het ROV-ZH. Daarbij zijn de medewerkers van de buitenschoolse kinderopvang getraind door de CED-groep.

Binnen het project wordt met kinderen geoefend op routes langs bijvoorbeeld scholen en speeltuinen. Opzet is dat ouders hun kinderen meer durven loslaten in het verkeer. Vooraf kregen de ouders een speciale folder waarin een en ander werd toegelicht.

Rotterdam wil verder in 2008 beginnen met praktische fietslessen voor leerlingen voor alle basisscholen in Rotterdam en voor andere doelgroepen, zoals ouderen en allochtone vrouwen.

Bron: www.fietsberaad.nl/nieuws

Doelgroep

De huidige fietslessen richten zich vooral op allochtone vrouwen in de leeftijdscategorie 20 tot en met 40 jaar. Deze groep blijkt relatief makkelijk aanspreekbaar. De lessen richten zich niet of nauwelijks op allochtone mannen en kinderen. Dit zijn echter ook belangrijke doelgroepen. Fietsende ouders hebben een belangrijke voorbeeldfunctie voor hun kinderen. De fiets wordt waarschijnlijk meer geaccepteerd door jongens als ook mannen (vaders) er gebruik van maken.

De allochtone jeugd is de interessantste doelgroep. Zij kunnen nog jaren fietsen en zijn de ouders van morgen. Allochtone kinderen leren vaak niet van hun ouders fietsen en raken er hierdoor niet mee vertrouwd. Met fietslessen op scholen of bij andere activiteiten (bijvoorbeeld op de buitenschoolse opvang) is relatief eenvoudig de fietsvaardigheid in enge zin te verbeteren. Dat wil zeggen: sturen, evenwicht houden etc. Het opbouwen van vaardigheden om met de fiets veilig deel te nemen aan het 'echte' verkeer is lastiger. Daarvoor zijn vooral 'fietsuren' in de praktijk noodzakelijk.

Het is wenselijk om bij fietslessen op scholen of de buitenschoolse opvang ouderparticipatie zoveel mogelijk te stimuleren en faciliteren. Alleen wanneer de ouders er achter staan mogen de kinderen ook buiten schooltijd de fiets gebruiken. Een ander argument voor ouderparticipatie is dat de inzet van een deel van de ouders vaak nodig is voor de fietslessen. Zonder hun hulp zijn er onvoldoende vrijwilligers om met kinderen in kleine groepjes te oefenen.

Knelpunten

- Geen continuïteit door ontbreken structurele financiering;
- Geen goede fietsen beschikbaar. Dat geldt ook voor basisschoolkinderen die willen meedoen aan verkeerslessen;
- Geen duidelijke kwaliteitseisen voor de lessen;
- Gebrek aan (geschoolde) vrijwilligers;
- Aansprakelijkheid is niet geregeld;
- Fietslessen hebben nog minder status dan de fiets zelf.

Plan van aanpak

Voor het opstarten van fietslessen is het verstandig om eerst intern binnen de gemeente de verschillende relevante beleidsafdelingen bijeen te brengen. Door de fietslessen goed te verankeren binnen de verschillende gemeentelijke afdelingen is de continuïteit beter gewaarborgd (zie ook paragraaf 3.2). Contact met het Landelijk Steunpunt Fiets kan inzicht verschaffen in belangrijke aandachtspunten en kwaliteitseisen voor de fietslessen.

Communicatie over de fietslessen vergt speciale aandacht. Hoe zet je de fietslessen in de markt? Wat is de juiste manier om de geselecteerde doelgroepen te bereiken? De ervaring leert dat een persoonlijke benadering via de wijkaanpak en mond-tot-mondreclame het meeste effect sorteren. Vrouwen en mannen via de wijkaanpak, buurt- en koffiehuisen. De jeugd via school, buitenschoolse opvang en sportverenigingen (zie ook paragraaf 3.5).



Een gemeente kan ervoor zorgen dat de faciliteiten optimaal zijn. Het gaat daarbij om voldoende geschikte fietsen, stallingmogelijkheden, lesmateriaal (in eenvoudig Nederlands en met veel afbeeldingen) en getrainde docenten (ook als het vrijwilligers zijn).

Tot slot ligt het voor de hand om fietslessen te koppelen aan de inburgeringscursussen. Een verplichte fietscursus en -examen is wellicht een stap te ver. De inburgeringscursus vergt

vaak al een forse tijdsinvestering voor de inburgeraars. De drempel voor inburgeraars om deel te nemen aan fietslessen kan in ieder geval zo laag mogelijk gemaakt worden, bijvoorbeeld door informatie te verstrekken over de mogelijkheden. Daarnaast is het mogelijk stag-plekken te creëren als fietslesassistent.

3.4 Fietsbeschikbaarheid

Fietsbeschikbaarheid is uiteraard een belangrijke vereiste om mensen op de fiets te kunnen krijgen. In veel andere Europese landen is het vergroten van de fietsbeschikbaarheid zelfs vaak de kern van het fietsbeleid. In Berlijn, München, Barcelona, Lyon en Parijs zijn de laatste jaren geavanceerde fietsverhuursystemen opgezet om het fietsgebruik te stimuleren. In deze steden is het lage fietsbezit ook veel meer een belemmering voor het fietsgebruik dan in Nederland. De veelal gratis huurfietsen blijken een goede katalysator te zijn voor een opleving van het fietsgebruik.

Doel en doelgroep

Studentenfiets voor eerstejaars

24-09-2007

De Technische Universiteit Eindhoven (TU/e) biedt haar eerstejaarsstudenten dit studiejaar voor een bescheiden bedrag van € 140 een speciale fonkelnieuwe fiets aan (winkelwaarde van circa € 600). Voorwaarde is wel dat de eerstejaars niet thuis blijven wonen maar zich als student in Eindhoven vestigen.

Het aanbod is mogelijk dankzij een scherpe inkoopprijs bij leverancier Batavus en dankzij subsidies van de gemeente Eindhoven en de universiteit. Met het fietsaanbod wordt bevorderd dat (zowel Nederlandse als buitenlandse) studenten gebruik maken van een veilige, solide en goed tegen diefstal beschermde fiets.

Bron: www.fietsberaad.nl/nieuws

Voor mensen die niet 'fiets-minded' zijn is de aanschaf van een fiets niet vanzelfsprekend. Als men (tijdelijk) over een fiets kan beschikken, kan men ervaring opdoen met het fietsen en zich een beter oordeel vormen over de voor- en nadelen.

Knelpunten

De knelpunten voor fietsbeschikbaarheid liggen op verschillende vlakken:

- Geen interesse om te fietsen (o.a. omdat men geen ervaring heeft);
- Niet de financiële middelen hebben om een fiets aan te schaffen;
- Beschikbaarheid van vervoeralternatieven

(lopen, openbaar vervoer, auto);

- Het ontbreekt aan goede stallingmogelijkheden (in combinatie met de kans op diefstal).

Plan van aanpak

Maatregelen om de fietsbeschikbaarheid te vergroten zijn relatief nieuw voor (Nederlandse) gemeenten en provincies. Oneigenlijke concurrentie met de fietsenhandel en fietsverhuurbedrijven moet natuurlijk voorkomen worden. Bovendien is het niet wenselijk dat eventuele gesubsieerde fietsen doorverkocht worden. Omdat er weinig ervaring mee is, is het niet mogelijk hier een plan van aanpak te presenteren dat in de praktijk effectief is gebleken. We beperken ons tot suggesties die nadere uitwerking behoeven:

- De (fiscale) mogelijkheden van bedrijfsvervoerplannen zijn (extra) onder de aandacht te brengen van allochtone werknemers. De aanschaf van een fiets is in die gevallen relatief makkelijk te financieren.
- Op scholen met veel allochtone kinderen zijn fietsen wellicht gezamenlijk in te kopen tegen gereduceerde prijzen. Gemeenten kunnen daarvoor afspraken maken met leveranciers over gereduceerde prijzen bij een bepaalde afname (zie ook kader over studentenfiets Eindhoven).

- Via buurthuizen en scholen leenfietsen ter beschikking stellen. Ouders kunnen dan gericht de fiets gebruiken en kinderen kunnen spelenderwijs ervaring opdoen.
- OV-studentenkaarten voorzien van een gratis OV-fietsabonnement zodat men eenvoudig fietsen kan huren. Eventueel ook korting op de huurprijs.
- Een gratis OV-fietsabonnement opnemen op gemeentelijke kortingspassen voor mensen met een laag inkomen (zoals de U-pas in Utrecht) zodat zij eenvoudig een fiets kunnen huren. Eventueel ook korting op de huurprijs.
- In de Bijzondere Bijstand een regeling opnemen dat uitkeringsgerechten een fiets kunnen aanvragen.
- Een gratis leenfiets voor deelnemers aan inburgeringcursussen.
- De stallingmogelijkheden in de woonomgeving verbeteren. Met name in vooroorlogse wijken ontbreken vaak goede stallingvoorzieningen. Om het fietsgebruik te bevorderen en fietsendiefstal te bestrijden is het sowieso wenselijk de stallingvoorzieningen in dergelijke wijken te verbeteren, bijvoorbeeld met buurtstallingen en fietstrommels. Stimulering van het fietsgebruik onder allochtonen kan een extra reden zijn.

Parkeersen en containers in Den Haag

De gemeente Den Haag maakt per jaar vijf verkeersparkeersen op schoolpleinen waardoor kinderen op school de verkeerslessen in de praktijk kunnen oefenen. Verder is Den Haag ook bezig met het ontwikkelen van een 'Fietscontainer' waarin drie soorten fietsen zitten. De Fietscontainer zal steeds een maand lang op een bepaalde school staan, zodat ook kinderen die (nog) geen eigen fiets hebben kunnen leren fietsen.

3.5 Communicatie en promotie

Als de belangrijkste oorzaken voor het gemiddeld lage fietsgebruik onder allochtonen noemen de geïnterviewden de gebrekkige kennis over de mogelijkheden en vooral ook het imago van de fiets. Gerichte campagnes om de beeldvorming over de fiets te beïnvloeden kunnen daar verandering in brengen.

Doel

Communicatie kan zich richten op de volgende drie aspecten:

- Beïnvloeding van de beeldvorming, het imago (doorbreken imago van *poor-man-vehicle*). Hierbij wordt gedacht aan een voorbeeldfunctie van bekende (allochtone) Nederlanders en het benadrukken van de voordelen van de fiets, zoals de verplaatsings-snelheid, belang voor de gezondheid etc.;
- Overdracht van praktische kennis van bijvoorbeeld fietsvoorzieningen, fietsregelingen voor aanschaf, recreatieve fietsmogelijkheden, eenvoudige reparaties etc.;
- Promotie van fietslessen.

Doelgroep

Bij promotie en marketingactiviteiten is het selecteren van de doelgroep en het daarop richten van je campagne de sleutel tot succes. In grote lijnen zijn er twee soorten strategieën te onderscheiden. Ten eerste generieke campagnes gericht op het fietsgebruik van alle Nederlanders, waar ook verschillende groepen allochtonen zich in herkennen. De tweede cam-

pagnestrategie is (zeer) specifiek gericht op bepaalde groepen allochtonen (land van herkomst, geslacht, leeftijd, interesses).

Generieke campagnes

Generieke campagnes hebben als voordeel dat ze het 'allochtoon-zijn' niet expliciet benadrukken. Generieke campagnes richten zich op alle Nederlanders in een bepaald gebied of in een bepaalde leeftijdscategorie. Bij de ontwikkeling van de campagne wordt er echter wel expliciet voor gezorgd dat verschillende groepen allochtonen zich kunnen herkennen in de campagne. Het herkennen kan liggen in de argumenten waarom fietsen aantrekkelijk is, de gebruikte rolmodellen of de taal. Bijvoorbeeld: bij de casting van soaps voor de (commerciële) televisie checkt men expliciet of de gewenste doelgroepen van de reclameblokken zich kunnen herkennen in de personages.

Een tweede argument voor generieke fietscampagnes is dat ook bij bepaalde groepen autochtonen nog veel winst is te halen. Bijvoorbeeld: ook bij autochtone jongeren daalt het fietsgebruik zeer sterk nadat ze 18 jaar zijn geworden, hoewel de daling bij allochtone jongeren nog wat sterker is. Dit heeft natuurlijk alles te maken met behalen van het rijbewijs en de OV-studentenkaart. Dit pleit voor campagnes gericht op alle jongeren, waar ook verschillende groepen allochtone tieners zich in herkennen.

Een belangrijk knelpunt bij deze generieke strategie is dat er momenteel nauwelijks generieke campagnes zijn waarop stimulering van het fietsgebruik onder allochtonen mee kan liften. Bij gemeenten ontbreekt meestal de specifieke deskundigheid en vaak ook het geld voor gedegen fietscampagnes. Er moeten dus eerst goede generieke campagnes ontwikkeld worden, voordat er überhaupt sprake kan zijn van een generieke strategie. Om te voorkomen dat iedere gemeente zelf het wiel uit moeten vinden, ligt het voor de hand de campagne-instrumenten centraal te ontwikkelen, bij voorkeur met financiële steun van de rijksoverheid. Om ervoor te zorgen dat gemeenten ook uit de voeten kunnen met de te ontwikke-



len campagne-instrumenten, moeten deze bij voorkeur ontwikkeld worden in samenwerking met een pilot-gemeente. Deze aanpak sluit goed aan bij de plannen van het Fietsberaad voor het project 'Marketinginstrumenten voor het fietsbeleid'.

Specifieke campagnes

Bij specifieke campagnes gericht op bepaalde groepen allochtonen is het nog belangrijker de doelgroep en doelstelling zo scherp mogelijk af te bakenen: land van herkomst, geslacht, leeftijd, interesses, woongebied. Bijvoorbeeld: Turkse vrouwen van 25 tot 40 jaar in de wijken X, Y en Z maken in de praktijk kennis met de mogelijkheden van de fiets.

Door een scherpe afbakening van de doelstellingen en doelgroepen kan een gerichte analyse gemaakt worden van de belemmeringen voor het fietsgebruik en van de mogelijke communicatiemiddelen. Het gaat daarbij expliciet niet (alleen) om traditionele communicatiemiddelen als folders en brochures, maar vooral ook om andere middelen zoals het benutten van sociale netwerken, scholen, wedstrijdelementen etc. Belangrijk is verder dat de doelgroep niet wordt aangesproken op hun allochtoon zijn, maar op hun interesses en belangen. 'De allochtoon bestaat niet', zegt een marketeer. Turken vinden andere zaken mooi dan Marokkanen. Ook hebben jonge mensen andere opvattingen dan ouderen.

Specifieke campagnes kunnen kleinschaliger opgezet worden dan generieke campagnes. Ze zijn daardoor voor gemeenten eenvoudiger op te zetten: eerst ervaring opdoen met een kleine doelgroep, waarna bij gebleken succes de doelgroep verder is uit te breiden. Specifieke campagnes zijn ook goed te combineren met concrete maatregelen op het gebied van fietsvaardigheid en fietsbezit (zie voorgaande paragrafen). Toch biedt het ook hier voordelen als niet elke gemeente het wiel zelf hoeft uit te vinden. Net als bij de generieke campagnes is het wenselijk als ook instrumenten voor specifieke campagnes worden ontwikkeld en uitgeprobeerd in een aantal pilot-gemeenten. Bij gebleken geschiktheid kunnen de instrumenten vervolgens elders ingezet worden. Financiering door de rijksoverheid is wenselijk om de instrumentontwikkeling op gang te brengen.

Het meest voor de hand liggende voorbeeld is een specifieke campagne gericht op deelnemers aan de inburgeringcursussen. In deze cursussen maken allochtonen onder andere kennis met gebruiken en gewoonten in Nederland. Het verdient aanbeveling in de inburgering specifieke aandacht te besteden aan het imago en de rol van de fiets in de Nederlandse samenleving. Op centraal niveau zouden daar communicatiemiddelen voor ontwikkeld kunnen worden.

Samenvattend

Ongeacht of wordt gekozen voor een generieke of specifieke campagne is het aanbevelenswaardig op centraal niveau, met financiële steun van de rijksoverheid, campagne-instrumenten te ontwikkelen voor de stimulering van het fietsgebruik. Gemeenten en regionale overheden kunnen dan aansluiten bij de nationaal ontwikkelde campagne.

Hoe benaderen andere sectoren de doelgroep?

We hebben enkele bedrijven gevraagd op welke manier zij bezig zijn met marketing en communicatie voor specifieke doelgroepen. Enkele bedrijven wilden hun marketingstrategie niet toelichten vanwege concurrentieoverwegingen. De bedrijven die wel iets wilden vertellen, gaven aan zich niet zozeer op allochtonen te richten maar op substantiële groepen in de samenleving. Vooral nog blijkt dit een succesvolle methode te zijn. Een ander bedrijf geeft aan allochtonen zeer zeker niet als een specifieke doelgroep te beschouwen. Dan sluit je mensen uit in plaats van in. Er bestaan wel verschillende activiteiten die op bepaalde achterstandswijken zijn gericht waar relatief veel allochtonen wonen, maar waarbij de doelgroep bestaat uit de wijkbewoners. Wat betreft de communicatie bestaat er wel extra aandacht voor allochtonen. Taalbarrières worden zoveel mogelijk weggenomen door een medewerker in te zetten die de mensen in de eigen taal kan benaderen. Ook website-informatie is als luistermateriaal beschikbaar voor ouderen en mensen die moeite hebben met de geschreven Nederlandse taal. Fietsfabrikanten houden zich niet bezig met marketing specifiek gericht op allochtonen maar blijken na navraag wel geïnteresseerd in deze doelgroep.

Bijlagen

I Geïnterviewde instanties en personen

- Merdan Yagmur, VVD-raadslid gemeente Den Haag
- Boudewijn Bruil, PvdA-statenlid provincie Zuid-Holland
- Angela van der Kloof, Landelijk Steunpunt Fiets
- Centrum Buitenlandse Vrouwen Tilburg
- Coen Dingemanse, hoofd verkeer en vervoer gemeente Deventer
- Harry van der Schaaf, beleidsmedewerker verkeer gemeente Hoogezand-Sappemeer
- Ilse Mul, beleidsmedewerker verkeer gemeente Tilburg
- Ria Hilhorst, beleidsmedewerker dienst infrastructuur verkeer en vervoer gemeente Amsterdam
- Vluchtelingenorganisatie Nederland
- Karin Overmars, opvangmedewerker AZC
- Mevrouw Booije, Nederlands Centrum Buitenlanders
- Jolanda van Trier, Leidse Welzijnsorganisatie
- Tessa Weijers, 't Iemenschouer Haaksbergen
- Sonja Kelderman, Stichting Welsaen Zaanstad
- Marijke Mogendorff, AVIO-loket gemeente Almelo
- John Meijer, afdeling verkeer en vervoer, gemeente Almere
- Mevrouw N. Maaskant, afdeling welzijn, gemeente Almere
- De heer T. Martin, fietscoördinator gemeente Den Haag
- Cor van der Klaauw, verkeer en vervoer gemeente Groningen
- Jan Wijbenga, afdeling welzijn, gemeente Groningen
- De heer F. Botma, dS+V, gemeente Rotterdam
- Marjolein de Lange, Fietsersbond Amsterdam
- Mevrouw van der Plas, Ay Yildiz (onderdeel KPN)
- Mevrouw Hulst, Rabobank Nederland
- De heer Belt, Gazelle
- De heer N. Boonstra, Verwey Jonker Instituut
- Vereniging Nederlandse Gemeenten
- Dienst Maatschappelijke Ontwikkeling, Amsterdam
- Adviesorgaan Raad voor Maatschappelijke Ontwikkeling
- Albert Heijn
- RIVM
- Motivaction
- Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport
- Spyros Markadonakis, Foquz etnomarketing
- Kennis Instituut Etnische Minderheden

II Geraadpleegde literatuur

1. Amsterdam op de fiets!, dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (dIVV) gemeente Amsterdam, november 2003.
2. Jonge allochtonen en sport. Publicaties en projecten. Een inventarisatie in opdracht van het ministerie van VWS, Jantien van der Leest & Jan Janssens, Mulier instituut, 's-Hertogenbosch, januari 2006.
3. Kleur in de sport. Op zoek naar goede praktijken in multiculturele sportverenigingen, Henk Jan van Daal & Raymond Keur, Verwey-Jonker Instituut, in opdracht van Fonds 1818, februari 2006.
4. Niet langer met de ruggen naar elkaar. Een advies over verbinden, Raad voor Maatschappelijke Ontwikkeling, advies 37, Den Haag, oktober 2005.
5. Anders onderweg: de mobiliteit van allochtonen en autochtonen vergeleken, Lucas Harms, Den Haag, Sociaal en Cultureel Planbureau, november 2006.
6. Het fietsgebruik onder allochtonen nader belicht. Een aanvullende analyse op de SCP-verkenning Anders onderweg, Het Fietsberaad, Rotterdam, oktober 2006.
7. Diverse internetsites over fietslessen.

Colofon

Uitgave:

Fietsberaad, november 2007

Inhoud:

Paul van Beek, Jasper Hoogeland en Karijn Kats (Goudappel Coffeng) en Karin Broer (freelance)

Fotografie:

Stef Breukel, Ton Toemen

Over het Fietsberaad

Doelstelling

Het Fietsberaad helpt gemeenten, kaderwetgebieden en provincies om voorzieningen voor fietsverkeer te realiseren en te onderhouden. Het beraad doet dit door kansen, knelpunten en bedreigingen voor het fietsgebruik te analyseren en oplossingen te zoeken. Het Fietsberaad helpt zijn doelgroepen door kennis, statistische gegevens, ervaringen en andere informatie te (laten) verzamelen en in toepasbare vorm te verspreiden.

Samenstelling

- Otto van Boggelen, coördinator Fietsberaad
- Bo Boormans, DTV Consultants
- Ruud Diteweg, gemeente Utrecht
- Louis Eggen, gemeente Den Haag
- Myra Haffmans, gemeente Roosendaal
- Monique de Jong, gemeente Winterswijk
- Cor van der Klaauw, gemeente Groningen
- Martijn te Lintelo, gemeente Nijmegen
- Victor Molkenboer (voorzitter), gemeente Leerdam
- Wim Mulder, gemeente Apeldoorn
- Erik Nijland, Stichting Landelijk Fietsplatform
- Wim Salomons, gemeente Enschede
- Jan van Selm, provincie Flevoland
- Gerben Siebenga, Grontmij cluster Oost
- Kees Slabbekoorn, waterschap Zeeuwse Eilanden
- Hillie Talens, CROW
- Paul van Weenen, provincie Utrecht
- Ben van Westing, NS Fiets/NS Stations
- Theo Zeegers, Fietsersbond
- Henk van Zeijl, Goudappel Coffeng
- Bert Zinn, Verkeer en Waterstaat

Het Fietsberaad wordt gefaciliteerd door het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV)

