



Iedereen fietst?

Ideeën om fietscultuur te verbreden



Tekst: Karin Broer
Eind- en fotoredactie: Martijn van Es
Vormgeving: Marina van Dijk
Druk: November 2013



• Inleiding

Op één van mijn bezoeken aan het Amsterdamse stadsdeel Nieuw-West kwam ik deze twee jongetjes tegen. Ze fietsten op de stoep, hun ouders ver vooruit en wachtten keurig op de hoek van één van de vele drukke autoverbindingen die het stadsdeel doorkruisen. Terwijl ik snel een foto van ze maakte, vroeg ik mij af of deze jongens over tien jaar nog steeds op een (grotere) fiets zullen zitten. Hoewel fietsen in Nederland heel gewoon is, is het dat niet voor iedereen en overal. Bij het project Wijken voor de Fiets werden we de afgelopen jaren steeds vaker geconfronteerd met de uitdagingen die dit culturele aspect met zich meebrengt. Gemeenten en stadsdelen vroegen steeds vaker aan de Fietsersbond: “Hoe krijgen we de niet-fietsende groepen op de fiets?” Een simpele vraag die helemaal nog niet zo simpel te beantwoorden is.

Dat er in de krachtwijken (de wijken waar Wijken voor de Fiets actief is geweest) over het algemeen minder gefietst wordt, was ons natuurlijk wel bekend. De keuze voor de fiets is mede afhankelijk van de gezinssamenstelling, afkomst, gezondheid, opleidingsniveau, inkomen of combinaties daarvan.

Wijken voor de Fiets was echter een infrastructuurgericht project: op basis van meldingen en ideeën van bewoners werden aanbevelingen geformuleerd, gericht op het wegnemen van knelpunten in de infrastructuur. Door die knelpunten aan te pakken, stappen er automatisch meer mensen op de fiets, zo was de gedachte. Die redenatie geldt ongetwijfeld ten dele, maar ook met een sublieme infrastructuur verleid je niet alle wijkbewoners tot een regelmatige keuze voor de fiets als transportmiddel. Er is dus meer aan de hand, er zijn culturele aspecten die een rol spelen.

Om antwoorden te vinden op de eerdergenoemde vraag hoe nu de niet-fietsende bewonersgroepen te bereiken, hebben we ervoor gekozen een symposium te organiseren over fietscultuur. De ideeën en suggesties die op dit symposium naar voren kwamen, hebben we – aangevuld met een aantal andere ideeën waar we sindsdien op stuiten – opgenomen in dit boekje.

Net als bij infrastructurele maatregelen geldt ook op het gebied van fietscultuur dat niet elke oplossing in elke wijk of in elk stadsdeel effect zal hebben. Dit boekje is vooral bedoeld om ideeën op het gebied van fietscultuur te verspreiden en belanghebbenden en beleidsmakers te inspireren. Want het belang van een gezonde mobiliteit is in deze tijd van de almaar toenemende obesitas-epidemie duidelijk.



In de ogen van de Fietsersbond zou het dan ook heel mooi zijn wanneer de fiets voor nog veel meer Nederlanders een serieus vervoersmiddel wordt, zoals voor de twee jongens op de foto.

Bas Hendriksen

Projectleider Wijken voor de Fiets



1| Het begint bij een fiets

Wie geen fiets heeft, kan niet fietsen, zo simpel is het. Het begint dus met een fiets: een nieuwe, een opknappertje of een leenfiets. Voor mensen met een laag inkomen zijn er mogelijkheden om een tegemoetkoming in de kosten van een tweedehands fiets te krijgen. In veel gevallen staan er op plekken waar fietslessen worden gegeven fietsen klaar, bijvoorbeeld fietsen die zijn gevonden of die afkomstig zijn van inzamelingsacties.

Soms kunnen de deelnemers tijdens de fietslessen sparen voor de aanschaf van een fiets. Veel werkgevers bieden hun werknemers de mogelijkheid voordelig een fiets aan te schaffen in een fietsenproject. Een fiets weggeven is over het algemeen geen goed idee. Aan een gratis fiets kleeft het stempel 'van weinig waarde'.

Goedkope fiets voor minima

Uitkeringsgerechtigden kunnen in Amsterdam voor 40 euro een opgeknapte tweedehands fiets kopen. Bij de Dienst Werk en Inkomen van de gemeente kunnen zij een fietsbon aanvragen. En met deze fietsbon kunnen zij voor 40 euro een opgeknapte tweedehands fiets kopen bij de fietsenwerkplaats van reïntegratiebedrijf Pantar.

Houders van een Stadspas (onder andere 65-plussers, mensen met een Wajong-uitkering en sommige mensen met een UWV-uitkering) kunnen voor 55 euro een opgeknapte fiets bij Pantar kopen. De tweedehands fietsen komen van het Fietsdepot. Medewerkers van Pantar Amsterdam knappen per maand 100 weggeknapte en gevonden fietsen op. Elke week zijn er ongeveer 25 fietsen te koop. In de gemeente Smalingerland (Drachten en omgeving) kunnen mensen in het kader van een reïntegratietraject een fiets krijgen, als zij voor werk of opleiding meer dan 10 kilometer moeten reizen.

Via de WMO

Gemeenten vergoeden geen 'gewone' fiets in het kader van de Wet maatschappelijke ondersteuning (WMO), omdat het bezit 'algemeen gebruikelijk' is. Wel is het mogelijk om via de WMO een vergoeding te krijgen voor een aangepaste fiets zoals een driewielers of tandem. Ook vergoeden gemeenten in het kader van de WMO onder bepaalde omstandigheden een elektrische fiets, bijvoorbeeld voor longpatiënten.

Fiets hoort bij de schoolkosten

Sommige gemeenten hebben een speciale vergoeding voor schoolkosten van kinderen uit gezinnen met weinig geld. Onder deze schoolkosten valt soms ook een fiets. De sociale dienst van een gemeente regelt deze speciale vergoedingen meestal.

De landelijke werkende stichting Leergeld heeft als doel 'kinderen uit gezinnen met minimale financiële middelen bij de samenleving te betrekken'. De stichting biedt onder andere hulp bij de aanschaf van een fiets, als een kind die fiets nodig heeft om naar school te kunnen.

In Arnhem kunnen kinderen en jongeren uit gezinnen met een laag inkomen een fiets krijgen om mee te doen aan school, sport of cultuur. De fietsen (weesfietsen uit de stad of beschikbaar gesteld door particulieren) worden opgeknapt door kringloopbedrijf 2Switch in het kader van een leerwerktraject. 2Switch werkt hierin samen met de gemeente, stichting Leergeld, SARAWerk en een aantal Arnhemse fondsen.

Wurkwizer van het Friese reïntegratiebedrijf Empatec knapt tweedehands fietsen op voor het project 'Naar het voortgezet onderwijs op de fiets'. Op initiatief van de gemeenten Súdwest-Fryslân, Lemsterland, Gaasterlân-Sleat en Littenseradiel kunnen gezinnen met een laag inkomen en kinderen die naar de middelbare school gaan, in aanmerking komen voor een opgeknapte fiets. De fietsen zijn zogenaamde 'weesfietsen' (gevonden fietsen).

Voor deelnemers fietsles

Op veel plekken kunnen deelnemers aan een fietscursus een fiets lenen voor de les. Daarna zijn er soms mogelijkheden goedkoop een fiets aan te schaffen. In Hillegom organiseren Veilig Verkeer Nederland, de Fietsersbond en Vluchtelingenwerk tweemaal per jaar een fietscursus voor volwassenen. Tijdens de cursus verwijzen de docenten hen naar de kringloopwinkel in Hoofddorp waar wekelijks een rijtje opgeknapte fietsen in de verkoop staat voor prijzen van gemiddeld 45 euro. Vorig jaar kregen geslaagde cursisten een opgeknapte fiets uit de collectie van de Meerwinkel.

Gratis leenfiets

De buurtfietswerkplaats Upcycles in de Amsterdamse Transvaalbuurt tovert oude fietswrakken om tot 'Transvaalfietsen'. Deze Transvaalfietsen zijn te herkennen aan de kleuren groen, rood en blauw. Iedereen die in de buurt woont of werkt, kan de fietsen gratis huren.





2| Het begint bij fietsles

In veel gemeenten worden al jaren fietslessen gegeven, met name aan allochtone vrouwen en asielzoekers. Vaak organiseren welzijnsinstellingen de lessen, meestal in samenwerking met oud-cursisten of vrijwilligers van de Fietsersbond of Veilig Verkeer Nederland. Opvallend is dat in veel gemeenten de lessen op projectbasis worden georganiseerd en geen structureel onderdeel zijn van het beleid van een gemeente.

Als ouders leren fietsen, heeft dat een positief effect op de kinderen. Zij brengen een positiever beeld over fietsen over op hun kinderen. De fiets wordt dan eerder beschouwd als serieus vervoermiddel en niet als speelgoed. In veel gemeenten is er wel aandacht voor de fietsvaardigheid van scholieren vanuit het verkeersveiligheidsbeleid. Ook deze activiteiten worden vaak samen met de Fietsersbond of Veilig Verkeer Nederland georganiseerd.

Voorbeeld fietsles georganiseerd door welzijn: Stichting Welsaen in Zaanstad

Welzijnsorganisatie Stichting Welsaen organiseert in Zaanstad al jaren fietslessen voor allochtone vrouwen. De fietslessen zijn bedoeld voor allochtone vrouwen die niet zelfstandig kunnen fietsen. Naast leren fietsen hebben de fietslessen ook het doel vrouwen meer zelfvertrouwen te geven en hun lichamelijke conditie te verbeteren. Via de lessen aan de moeders hoopt de gemeente een veiliger verkeersgedrag over te dragen aan de kinderen.

In Zaanstad bestaat een cursus uit 15 lessen, met altijd een theorie- en een praktijkgedeelte. De kosten zijn 22 euro 50. Er zijn lesfietsen beschikbaar. De eerste lessen worden er geoefend op een parkeerterrein. Als cursisten de techniek voldoende beheersen, gaan zij onder begeleiding de straat op. Aan het eind van de cursus wordt er een examen afgenomen. Deelnemers die de cursus met goed gevolg afsluiten, krijgen een certificaat. Vrijwilligers geven de lessen. Zij hebben hiervoor een training gevolgd.

Voorbeeld fietsles georganiseerd vanuit sportbeleid: Stadsdeel Nieuw-West in Amsterdam

De afdeling sport van stadsdeel Nieuw-West in Amsterdam organiseert fietslessen voor 'vrouwen die willen leren fietsen'. De cursus kost 30 euro voor 15 weken. De lessen vinden plaats onder schooltijd. De lessen gaan altijd door. Als het weer zo slecht is dat er niet gefietst kan worden, dan wordt er een theorieles verzorgd.

Voor deelnemers staat er altijd een leenfiets klaar. Fietsles is een van de onderdelen van het strategisch beleidskader Nieuw West fietst!, 2012-2020. Daarnaast is fietsen een van de vijf 'focussporten' van het beleid voor sport en bewegen in Nieuw-West.

Fietsles op school

De meeste kinderen in Nederland leren het fietsen gewoon van hun ouders of op straat. Met name in de grote steden blijken er vaak kinderen te zijn die geen fiets hebben en niet goed kunnen fietsen. Daarom groeit er de aandacht voor fietsvaardigheid op school. Zo worden er als onderdeel van verkeersveiligheidseducatie vaak fiets(vaardigheids)lessen gegeven. In Zuid-Holland is er voor scholen een speciale verkeersleerkracht beschikbaar die helpt bij de organisatie van praktische verkeerslessen*1. Ook ondersteunt een aantal gemeenten bij de organisatie van het praktisch verkeersexamen (in groep 8 van de basisschool) bijvoorbeeld door het ter beschikking stellen van fietsen, zoals de gemeente Arnhem.

Actieve ondersteuning bij verkeerseducatie: Amsterdam

De gemeente Amsterdam is zeer actief op het gebied van verkeerseducatie. Vanaf groep 1 wordt er in het basisonderwijs aandacht besteed aan het verkeer. In de groepen 5, 6, en 7 wordt het project 'Tussen school en thuis' uitgevoerd, waarbij kinderen leren omgaan met gevaarlijke situaties in de buurt. Voor de groepen 1, 2 en 3 probeert de gemeente nu een schoolpleinparcours uit. De gemeente zorgt voor ondersteuning bij de organisatie van zowel het theoretisch (groep 7) als het praktisch verkeersexamen (groep 8), zodat het de scholen zelf weinig tijd en moeite kost. In 2012 deden 139 scholen van de 190 Amsterdamse basisscholen mee aan het praktisch verkeersexamen.*2

Op weg naar het voortgezet onderwijs

In Amsterdam wordt het project 'Op weg naar het VO' uitgevoerd. Het doel van het project is ervoor te zorgen dat een nieuwe generatie zelf veilig naar de middelbare school leert fietsen en op langere termijn in staat is hun eigen kinderen te begeleiden naar de middelbare school. Achtergrond van het project is de constatering dat veel kinderen niet van hun ouders leren hoe zij veilig naar de middelbare school kunnen fietsen. Ouders geven niet het goede voorbeeld of kunnen zelf niet goed fietsen. Er worden ongeveer 125 vrijwilligers in gezet (onder andere van de Fietsersbond) die met de leerlingen hun nieuwe route naar de middelbare school gaan fietsen. Voorafgaand aan deze praktijkoefeningen zijn er bijeenkomsten waar de vrijwilligers instructie krijgen. Het project past binnen de Amsterdamse verkeerseducatielijnen en sluit aan op de verkeersexamens in groep 7 en 8. In 2010 is het project gestart in stadsdeel Nieuw-West, inmiddels is het uitgerold in verschillende andere stadsdelen.

De Fietschool van de Fietsersbond

Sinds 2007 bestaat de Fietschool van de Fietsersbond. Scholen, instellingen of bedrijven kunnen via de Fietschool een fietsdocent inhuren voor het geven van een (serie) fietslessen. De fietsdocenten van de Fietschool geven les aan verschillende doelgroepen: scholieren, maar ook allochtone volwassenen die niet of niet zo goed kunnen fietsen. Soms worden fietsdocenten ingehuurd door welzijnsinstellingen die fietsles willen aanbieden aan allochtone bewoners. Daarnaast zijn senioren die behoefte hebben aan extra training bijvoorbeeld voor het rijden op een e-bike een belangrijke doelgroep. Ook geeft de Fietschool les aan buitenlandse werknemers van bedrijven die willen leren fietsen*3.

2.1 Vervolgactiviteiten na de fietsles

Korte fietstocht

Fietsles is een begin. Als deelnemers eenmaal kunnen fietsen moeten ze het wel regelmatig gaan doen, om voldoende vertrouwen te houden en ervaring in het verkeer op te doen. Een voorbeeld van een vervolgactiviteit is een korte fietstocht. Reguliere recreatieve fietstochten zijn vaak al gauw 30 tot 40 kilometer lang, en dat is te veel voor beginnende fietsers. Een korte fietstocht van 7 of 12 kilometer past beter bij deze doelgroep. Amsterdam organiseerde in mei 2013 in samenwerking met oud-wielrenster Leontien van Moorsel een speciale fietstocht (van 7 of 15 kilometer) voor 'alle vrouwen met fietservaring' vanuit stadsdeel Oost. Voor deelnemers van de fietscursus uit stadsdeel Nieuw-West was er een speciale bus om hen naar Amsterdam Oost te brengen. Daar stonden leenfietsen voor hen klaar.



Effect van fietslessen

Het effect van fietslessen voor allochtone vrouwen is nauwelijks onderzocht. Sari Wolters interviewde voor haar eindscriptie planologie (Radboud Universiteit Nijmegen, 2011) een groep van ongeveer 20 allochtone vrouwen die een fietscursus had gevolgd. Ongeveer de helft had zich de fiets echt 'toegeëigend', de andere helft had geen fiets tot haar beschikking of durfde de openbare weg nog niet op.*6

Terugkomdag

Een terugkomdag na een fietscursus verhoogt de kans dat de cursisten de fiets ook echt gaan gebruiken. Cursisten horen wat anderen met de fiets ondernemen, ze kunnen eventuele problemen bespreken en plannen smeden voor fietstochtjes of andere activiteiten.

Ik Fiets

'Ik fiets' is een project van oud-wielrenster Leontien van Moorsel, gericht op allochtone vrouwen die de voordelen van de fiets verder willen ontdekken en nieuwe contacten willen leggen. Het doel van het project is om lokale fietsclubs op te richten met zowel allochtone en autochtone vrouwen. Het begint met een vrijblijvende fietsdag met een groep vrouwen, waarbij vrouwen nieuwe mensen kunnen leren kennen en de voordelen van fietsen zien. Als vervolgvorm is er Leontien's Ladies Ride (langere tocht van 35 kilometer met veel deelnemers).^{*4}

Fietsvriendinnen

'Fietsvriendinnen' is begonnen als een project van Stichting Landelijk Steunpunt Fiets en wordt nu ondersteund door adviesbureau Mobycon^{*5}. Het idee achter Fietsvriendinnen is het samenbrengen van twee groepen: mensen die net hebben leren fietsen of fietsen nog best lastig vinden en mensen die al lang fietsen, die dat erg leuk en handig vinden en dat graag met anderen willen delen.

Fietsmaatjes

Op veel plekken (buurthuizen, vrijwilligerscentrales, etc.) is er een fietsmaatjes-project, daarbij worden vrijwilligers gezocht om te gaan fietsen samen met mensen die zich niet zo zeker voelen op de fiets. Dat kunnen mensen zijn met een beperking, maar vaak ook mensen die het fietsen net geleerd hebben en nu ervaring op willen doen. Een voorbeeld is het Fietsmaatjes-project van buurthuis Melis Stoke in Alkmaar. Daarbij zoekt een coördinator een maatje voor de beginnende fietser. De maatjes spreken zelf af wanneer ze gaan fietsen, hoe lang en waar naar toe.

Portland Cycling Community Center

In Portland in de Amerikaanse staat Oregon is het Cycling Community Center gevestigd. Sinds 1994 kunnen kinderen uit achterstandsgezinnen daar fietsles krijgen. Gedurende het schooljaar zijn er fietslessen, waarbij vaardigheid, verkeersregels, maar ook een beetje fietsonderhoud voorop staan. Aan het eind van het jaar kunnen zij hun eigen fiets 'verdienen', een in het centrum opgeknapt fiets. In de vakanties zijn er zomerkampen voor dezelfde doelgroep met het doel ze ook buiten schooltijd het fietsen te laten oefenen. Belangrijk uitgangspunt van het Cycling Community Center is het betrekken van mensen uit de doelgroep bij de projecten. Dit met het idee dat de niet-fietsers zich herkent.^{*7}





3| Het begint bij veilige infrastructuur

Een veilige fietsinfrastructuur is een basisbehoefte voor iedereen die wil gaan fietsen, maar voor beginnende fietsers zijn brede fietspaden en rustige routes nog veel meer van belang. Het ontvlechten van fiets- en autoroutes, waardoor fietsers zo min mogelijk ontmoetingen hebben met auto's, heeft daarom juist ook voor minder geïnteresseerde fietsers de voorkeur. Drukke straten met smalle fietsstrookjes, ingewikkelde kruispunten, paaltjes op onverwachte plekken, voor de zeer ervaren fietsers is dat al geen feest, voor beginners is het levensgevaarlijk.

Mogelijkheden voor oefenrondjes

Parken zijn goede plekken voor een oefencircuit voor beginnende fietsers. Een rondje Sloterpark in Amsterdam Nieuw-West is zo'n plek. Daar kan je fietsen zonder auto's tegen te komen. Beginnende fietsers slingeren vaak meer, hebben meer ruimte nodig. Routes met brede fietspaden hebben dan de voorkeur.

Goede vrijliggende fietsvoorzieningen

Een voorbeeld van ruime vrijliggende fietsvoorzieningen is de Fietssnelweg F35 waarvan het eerste deel tussen Hengelo en Enschede inmiddels opgeleverd is. De vier meter brede F35 (de naam is een knipooop naar de A-nummers van autosnelwegen) verbindt in de toekomst Enschede, Hengelo, Borne, Almelo en Wierden. Er zijn zijtakken gepland tussen Oldenzaal en Enschede en tussen Almelo en Vriezenveen. De fietssnelweg biedt fietsers een veilige en comfortabele route en ligt zo veel mogelijk vrij van andere wegen en verkeersstromen.

Een ander mooi voorbeeld is de Hovenring in Eindhoven. Daar is een gewone kruising met verkeerslichten met zeer lange wachttijden ingeruild voor een spectaculair ogende in de luchthangende 'fietsrotonde'. Zo is de doorlopende fietsroute tussen Eindhoven en Veldhoven, waar dagelijks 5000 tot 10.000 fietsers passeren, fors verbeterd.

Ontvlechten van fiets- en autoroutes

Ontvlechten' van fiets- en autoroutes kan ook met minder ingrijpende infrastructurele maatregelen. Zo zijn er op veel plekken alternatieve fietsroutes aan te wijzen door woonwijken parallel aan doorgaande autowegen. Om die alternatieve fietsroutes aantrekkelijk te maken is het wel noodzakelijk kleine aanpassingen te maken, bijvoorbeeld door het weghalen van paaltjes of het maken van doorsteekjes voor de fiets.

Belangrijk is ook de bewegwijzering. De gemeente Utrecht maakt gebruik van rode stippen om de rustiger alternatieve route van universiteitscentrum De Uithof naar het centrum meer bekendheid te geven. Kunstenaar Mapije zette in samenwerking met de Fietsersbond afbeeldingen van konijnen op de rustiger fietsroute van Utrecht Leidsche Rijn over de Cremerstraat naar het centrum. *8

Fietsbeleid Nijmegen

Sinds 2002 is het beleid van de gemeente Nijmegen er opgericht om zoveel mogelijk een 'ontvlochten' en aaneengesloten fietsnetwerk te creëren. Het gaat daarbij niet alleen om het realiseren van ontbrekende schakels in het fietsnetwerk, maar ook om het hergebruik van bestaande infrastructuur, zodat veilige en comfortabele fietsroutes worden gerealiseerd. Om het fietsverkeer te ontvlechten van de andere verkeersstromen is een nieuwe visie op de inrichting van de fietsinfrastructuur ontwikkeld. Er zijn inmiddels diverse snelfietsroutes gerealiseerd, onder meer de hoofdfietsroute van Nijmegen-Noord, over de Waal, langs het station naar de universiteit. Ook zijn diverse wegen omgevormd tot fietsstraten.

Minder paaltjes

Obstakels op de weg kunnen, zeker bij grote drukte, tot gevaarlijke situaties leiden. In steeds meer gemeenten wordt daarom gekeken naar de paaltjes die op het fietspad staan. Voorloper is Amersfoort, deze gemeente verwijderde in het voorjaar van 2012 al een kleine 100 paaltjes. *9

Snorscootervrije fietspaden

Scooters zorgen voor veel onveilige situaties op fietspaden. Ze nemen veel ruimte in en ze rijden meestal harder dan is toegestaan. Zeker voor beginnende fietsers is een fietspad met veel scooters geen veilige en prettige omgeving. De gemeente Amsterdam experimenteert met een scootervrij fietspad, onder andere op Jan Pieter Heijestraat in West. Snorscooters, met het blauw kenteken, moeten daar verplicht op de rijbaan rijden. Als deze proef slaagt, wil de gemeente ongeveer 60 kilometer fietspad scootervrij maken. In Amsterdam rijden ongeveer 25.000 snorscooters rond (stand 2013) en dat aantal neemt jaarlijks toe.



4 | Het begint bij een fietsenmaker

In wijken waar weinig wordt gefietst, zijn vaak weinig fietsenmakers. Dat is niet alleen lastig voor de mensen die wel fietsen, maar zo ontbreekt ook de etalage in de straat die de interesse kan wekken van niet-fietsers. Een ander probleem is dat beginnende fietsers vaak weinig weten van fietstechniek. Dan kan een simpele lekke band betekenen dat de fiets weer voor weken (of voorgoed) aan de kant gaat. De fietswinkel of de fietsenwerkplaats is een belangrijk onderdeel van een bloeiende fietscultuur, het kan ook de plek zijn om een fiets te huren, zelf te leren repareren, andere fietsers te ontmoeten. Daarom: een gemeente die iets wil met fietscultuur omarmt de fietsenmakers in de wijk.

Fietsbazaar Nieuw west: steun voor een nieuwe fietsenmaker

Het Amsterdamse stadsdeel Nieuw-West organiseerde in 2011 een ondernemerswedstrijd waarbij de winnaar ondersteuning kreeg bij het starten van een eigen rijwielhandel. De winnaar kreeg een startbedrag van 10.000 euro en coaching bij de start van de onderneming. Aanleiding van de ondernemerswedstrijd was het lage fietsgebruik en het tekort aan rijwielhandels en reparatiemogelijkheden in Nieuw-West. De winnaar was Ilias Salhi. Hij leidt tegenwoordig een fietsverkoop, -reparatie en -verhuurbedrijf, 't Fietshokje. *10

Blikvanger voor de fiets

Een van de inzenders van de ideeënprijsvraag van Wijken voor de Fiets *12 bedacht de Brik: een combinatie van een fietsenstalling met een kiosk, je kunt er fruit kopen, lege flessen en oude kranten inleveren. Hij kan bij een school staan, een metrostation of een belangrijke bushalte. 's- Avonds sluit hij, maar er blijft wel een speciaal verlicht object over, dat als een bak in de wijk kan dienen op belangrijke plekken in het fietsnetwerk.

Reïntegratiebedrijven: laagdrempelige toegang tot fietstechniek.

Reïntegratiebedrijven doen vaak heel veel met fietsen. Zo leidt Pantar, het reïntegratiebedrijf Amsterdam, mensen op in de fietstechniek: ze knappen gevonden fietsen op van het Fietsdepot, en hebben onder andere een mobiele reparatieservice: Fietsforce. Ook de Haagse stichting Biesieklette begeleidt al dertig jaar lang mensen met afstand tot regulier werk. De fiets en fietstechniek staan hierbij centraal. Biesieklette beheert en exploiteert tientallen bewaakte stallingen in Den Haag en omgeving.

Fietsreparatiecursussen

Youth for Christ in Utrecht Noordwest organiseert fietsreparatiecursussen voor jongeren. In vier lessen krijgen jongeren onderwezen hoe ze bijvoorbeeld een ketting moeten spannen, een band moeten plakken of een lamp vervangen. De jongeren mogen het gelijk zelf uitproberen in de werkplaats van YfC.

Buurtfietswerkplaats

Bij de buurtfietswerkplaats Upcycles in de Amsterdamse Transvaalbuurt kun je zelf je band plakken of andere kleine reparaties uitvoeren. Er is gereedschap beschikbaar en mocht het niet lukken dan zijn er medewerkers om te helpen. Alleen benodigd materiaal wordt in rekening gebracht. Upcycles geeft ook workshops fietsreparatie. In de oude Lucasschool, een zogenaamde broedplaats in Amsterdam Osdorp is Donny een fietsenwerkplaats begonnen. *11

In het buitenland zijn ook inspirerende voorbeelden te vinden voor buurtwerkplaatsen die een kristallisatiepunt zijn voor allerlei fietsactiviteiten in een buurt. Bijvoorbeeld Ciclofficina in Italië en de bike collectives in Amerika.

Fietsenmaker in de buurt

De meeste fietsers kiezen hun fietsenmaker uit op de locatie. De meeste fietsenmakers kennen hun buurt goed en zijn van harte bereid om mee te denken hoe je mensen vaker op de fiets krijgt.





5| Het begint bij meer status

Bij sommige groepen heeft de fiets weinig status. Fietsen wordt niet 'cool' gevonden. Men vindt het armoedig, iets voor losers, of voor Hollanders. Sommige jongeren vinden dat je op een fiets niet stoer een schoolplein op kan rijden. Toch zijn er ook binnen deze groepen mensen die wel de fiets gebruiken. Een wheely op een fiets en een fietsslot om je nek? Misschien is dat toch wel weer 'cool'. Welke manieren zijn er om de fiets aantrekkelijker te maken voor bepaalde doelgroepen?

De trots van een echt fietsland of een echte fietsstad

Het fietsgebruik maakt Nederland tot een bijzonder land. Het is goed voorstelbaar dat die trots kan helpen om alle niet-fietsers positiever over fietsen te laten denken. Door middel van bijvoorbeeld een campagne die benadrukt dat fietscultuur stedelijke cultuur is en de cultuur van jouw stad is (en dus bij jou hoort). In de campagnevideo 'Amsterdam Loves Bikes' keert steeds de regel terug: 'dit is Amsterdam, en dit is mijn fiets'. Daarmee zendt de gemeente de boodschap uit: de fiets hoort bij Amsterdam. Maar er zit ook in: met een fiets hoor je bij Amsterdam.

Een andere bekende stadsbrede fietscampagne is die van München. Daarbij was onder andere een actie waarbij inwoners zich konden laten fotograferen met hun fiets, gevolgd door een verkiezing van de mooiste foto.^{*13}

Het fietspad toe-eigenen: namen op het fietspad in Raalte

Voor het kunstproject 'Fred, Simone en Chantal' in Raalte zijn de namen van brugklassers van het Carmel College op de fietsroutes van de leerlingen aangebracht. Op tien locaties worden drie jaar lang 200 namen bij het begin van het nieuwe schooljaar aangebracht. Dit zullen de nieuwe brugklassers zelf doen. De locaties hebben de leerlingen zelf uitgekozen. De bedenker is kunstenaar Florentijn Hofman.

Gamification

Een game waarin iets met fietsen gebeurt, het was een van de ideeën die langs kwam tijdens het symposium over fietscultuur van de Fietzersbond.^{*14} Misschien moet je het wel helemaal niet hebben over fietsen, maar een SuperQuest-spel verzinnen met opdrachten die ze op de fiets moeten uitvoeren. Iets met een computerspel, dat zou leuk zijn', aldus enkele reacties van deelnemers aan het symposium. Er zijn nog geen concrete voorbeelden, maar een computerspel dat

iets met fietsen doet, zou wellicht een goede ingang zijn om het beeld van de fiets positief te beïnvloeden bij een bepaalde groep jongeren.

Rolmodel/fietsambassadeurs

Het koningshuis en bekende Nederlanders bleken heel geschikt om groepen ouders met kleine kinderen aan de bakfiets te helpen. Dat zou met andere groepen ook moeten lukken. Rapper Gers Pardoel maakte de rap Bagagedrager, met het refrein 'spring maar achterop'. Het is een rap waarin de fiets (gesponsord door Gazelle) een belangrijke rol speelt in een confrontatie tussen twee rappers (Sef is de andere).

In Den Haag kreeg een paar jaar terug de fietsles een boost toen de vrouw van een nieuwe imam zich aanmeldde voor fietsles. De Turkse milieuorganisatie TEMA-Nederland roept gelovigen op naar de moskee te fietsen.

De stadsfietser of de fietsburgemeester

Zoals meerdere steden 'een stadsdichter' hebben of een 'nachtburgemeester', zo zou een gemeente ook een 'stadsfietser' kunnen aanstellen. Een titel die een bekende stadsgenoot een jaar mag dragen om het fietsen te promoten. Met een speciaal blog, een fietsers-ontbijt, een ontvangst door de burgemeester, een twitterfiets, een speciale fietswedstrijd of toertocht of... er valt van alles te verzinnen.



6 | Marketing

Er zijn verschillende voorbeelden van campagnes gericht op groepen die minder fietsen. Hieronder treft u een aantal voorbeelden aan.

Ride2scool

Ride2scool is een campagne gericht om VMBO-ers op de fiets te krijgen. Met dit project, uitgevoerd in 2010, wil de gemeente Rotterdam zowel bijdragen aan verkeerseducatie voor deze groep, het fietsgebruik promoten, als de leerlingen aanzetten tot meer lichaamsbeweging. In Rotterdam deden zo'n 500 brugklassers van zeven scholen mee aan een vier weken durende wedstrijd om zoveel mogelijk kilometers op de fiets af te leggen.

Iedere school die meedeed kreeg twintig fietsen, bedoeld voor leerlingen zonder fiets (naar schatting een op de vijf). Alle deelnemers kregen een fietscomputertje dat de kilometers telde. Verder werden er fietsvaardigheidslessen gegeven. Het gedrag van klasgenoten is van grote invloed op het gedrag van leerlingen. Daar is bij Ride2scool op ingespeeld. Zo werden er posters gemaakt waarop leerlingen uit de eigen klas werden afgebeeld. Dit met het idee dat brugklassers zich het meest aantrekken van rolmodellen uit hun eigen omgeving. Met hulp van docenten was gepoogd vooral populaire leerlingen op de posters te zetten.

Beloningssystemen: Fiets en win

Het belonen van mensen werkt, zo laten veel mobiliteitsmanagementprojecten zien. Er zijn diverse voorbeelden van projecten die mensen belonen als zij meer of vaker fietsen. Een voorbeeld is Fiets en win^{*15}. Dat is bedacht om mensen vaker op de fiets naar de binnenstad te laten komen. Bij het stallen van een fiets in de bewaakte fietsenstalling krijgen ze 'punten' waarmee ze deelnemen aan een loterij. Op dit moment zijn er Fiets-en-Win-acties in Apeldoorn, Eindhoven en Helmond

Beloning via een app: Breda en Amsterdam IJburg

Positive Drive is een app voor de smartphone die weggebruikers in Breda belooft als zij bewuste en veilige keuzes maken in het verkeer. Met positief gedrag, zoals zich aan de snelheid houden, of gaan fietsen in plaats van autorijden, verdienen de gebruikers punten, 'smileys'. Als een weggebruiker voldoende punten heeft verzameld, speelt hij op zijn smartphone het spel 'Spin the Pearl'. Hiermee kan hij diverse prijzen winnen, waaronder een hamburger, pizza of autowasbeurt. Ondernemers in Breda stellen die gratis beschikbaar. Om het fietsgebruik te

stimuleren, verdienen fietsers meer smileys dan automobilisten. Ook krijgen fietsers langs bepaalde routes extra bonusmileys.

Ring Ring, een bewonersinitiatief op IJburg, is in juni 2013 van start gegaan. Mensen kunnen een app op hun smartphone downloaden waarmee het aantal afgelegde fietskilometers wordt bijgehouden. Zo kunnen fietsers op IJburg 'fietskilometers (Fkm's)' verzamelen en dat levert elke 100 kilometer korting op bij lokale winkeliers. Alle gezamenlijke Fkm's van, naar, op en door IJburg leveren geld op voor andere lokale initiatieven. Elk kwartaal wordt er een overzicht gemaakt van de toppers. Wie het meest fietst, het langst, het vaakst, het snelst komt in de lokale krant. Uiteindelijk wil men dat ook werkgevers en zorgverzekeraars fietsers gaan belonen. ^{*16}

Belonen voor een goed doel

Voor een goed doel doen kinderen graag hun best. Projecten waarbij Marokkaanse leerlingen wandelden voor een goed doel in Marokko blijken aan te slaan. Een dergelijk project maar dan met fietsen, kan een leuke manier zijn om deze leerlingen meer te laten fietsen.

Fiets je fit

De gemeente Zwolle heeft samen met het Fietsberaad in 2012 het proefproject 'Fiets je Fit' uitgevoerd. Doelgroepen waren bewoners die inactieve leefstijl hebben en daarnaast hulp ontvangen van de zorgverleners. Vanwege de grote diversiteit in bevolkingsgroepen is de wijk Holtenbroek gekozen. Huisartsen, praktijkondersteuners, fysiotherapeuten, diëtisten en wijkverpleegkundigen in de wijk verwijzen hun cliënten die baat hebben bij frequent fietsgebruik naar de coördinator bij de welzijnsorganisatie. Deze kijkt wat mensen nodig hebben om te gaan fietsen: een leenfiets of moet de fiets gerepareerd worden? Heeft iemand een groepje gelijkgestemden nodig of een coach? Daarna wordt er een 'contract' gesloten waarin de deelnemer belooft 'minimaal veertig dagen, gedurende minimaal twintig minuten per dag gebruik te maken van de fiets'. Het proefproject was geen onverdeeld succes, er waren te weinig deelnemers en de doorverwijzing door met name huisartsen liep niet goed. ^{*17}

Umbrellabranding

Het merk 'Amsterdam houdt van fietsen' is in het leven geroepen om alle producten en diensten van de gemeente die met fietsen te maken hebben onder

één noemer samen te brengen. De gemeente wil haar imago als fietsstad versterken en wil laten zien dat zij echt kiest voor de fietser. De doelgroepen zijn zowel inwoners van Amsterdam als bezoekers en toeristen. Iedereen moet zich binnen de gemeente goed met de fiets kunnen verplaatsen. Door te kiezen voor een zogenaamd 'umbrella brand', herkent iemand telkens het logo en dit roept positieve gevoelens op, zo is het idee. ^{*18}

Wijkcampagne

Met Europees geld is afgelopen jaren in de Dordtse wijk Wielwijk (een van de veertig 'krachtwijken') een wijkgebonden fietscampagne gevoerd. In het kader van dit brede, in samenwerking met de Fietsersbond uitgevoerde, project zijn er onder andere maatregelen genomen om de fietsinfrastructuur te verbeteren. Daarnaast waren er tal van activiteiten om het fietsen onder de aandacht te brengen. Zo is er een wijkgebonden fietsclub opgericht, een natuurfietsstocht voor de scholen en een fietskunstwerk in de wijk geplaatst. Op de basisscholen was er aandacht voor verkeersveiligheid, in het kader van het verkeersveiligheidsprogramma School op Seef. Wielwijk was ook een van de eerste wijken waar de Fietsersbond het project Wijken voor de fiets heeft uitgevoerd. ^{*19}



Create a Commuter

Het Community Cycling Center in Portland in Amerika organiseert samen met organisaties die zich bezig houden met begeleiding naar werk, het project 'create a commuter'. Het Community Cycling Center zorgt voor fietsen, geeft fietsvaardigheidslessen en workshops fietsreparatie voor groepen mensen die op de arbeidsmarkt actief worden. ^{*20}

7 | Het begint bij initiatief

De fiets is hip. In de grote steden van Nederland is de fiets het belangrijkste vervoermiddel. En het is een vervoermiddel dat steeds populairder wordt. Maar die trend is niet in alle wijken en onder alle lagen van de bevolking zichtbaar, zo blijkt uit recente analyses van de Universiteit van Amsterdam (Lucas Harms en Marco Te Brömmelstroet, 2013). Zo wordt er in stadsdeel Nieuw-West in Amsterdam beduidend minder gefietst. Mensen met een laag inkomen fietsen minder. Alloctonen zijn anders onderweg: minder fiets, meer scooter, meer OV. In de grote steden, waar meer dan 50 procent van de jongeren van allochtone afkomst is, betekent dit nogal wat voor het fietsgebruik van de toekomst.

Wat kan een gemeente daar aan doen? Hoe is fietscultuur verbreden? Toen we die vraag probeerden te beantwoorden ging dat ongeveer zo: Je moet een fiets hebben, anders kun je niet fietsen. Begint het bij het beschikbaar zijn van een fiets? Ja, maar, dan moet je wel kunnen fietsen. Begint het dan bij fietsles? Misschien wel, maar dan moet de infrastructuur wel zo goed zijn dat mensen durven te fietsen. Begint het dan bij een goed fietspad? Ja, maar mensen moeten ook zin hebben in de fiets, ze moeten die fiets interessant, leuk of gewoon handig vinden. Ja, maar.. En zo blijkt die vraag 'hoe is fietscultuur te verbreden?' al snel een soort kluwen van vragen en 'ja, maar'-antwoorden.

Als de fiets geen gewoonte is of onderdeel van je leefstijl, dan is fietsen een hele stap. Het gaat om gedragsverandering en dat is nooit simpel. In dit boekje staan goede voorbeelden, maar welke maatregelenmix in een wijk of stad werkt, weten wij ook niet. Dat verschilt per stad, per wijk, per doelgroep. We hebben geen kant-en-klaar recept, wel nog een aantal algemene wenken onder het motto 'het begint bij initiatief'. Want voor gemeenten en andere organisaties die fietscultuur willen verbreden, begint het namelijk echt bij initiatief.

1. Focus op doelgroepen

Gedragsveranderingcampagnes werken het beste als ze op een specifieke doelgroep zijn toegesneden. Er zijn verschillende doelgroepen te onderscheiden: allochtone moeders, VMBO-jongeren, forenzen, mensen met een niet-actieve leefstijl, leerlingen van de basisschool enzovoort. Let er daarnaast op hoe het stimuleren van verschillende doelgroepen elkaar kan versterken. Als allochtone moeders op fietsles gaan en op school de kinderen worden gestimuleerd te gaan fietsen, kan dat elkaar versterken.

2. Voorkom versnippering in de ambtelijke organisatie

Maatregelen om fietscultuur te verbreden zijn meestal ondergebracht bij zeer verschillende diensten: Verkeerseducatie bij verkeer en vervoer, fietslessen soms bij sport, soms bij welzijn of participatie, maatregelen om mensen meer te laten bewegen vaak weer onder sport. Voor een integraal plan is een duidelijke trekker van groot belang.

3. Koester de fietslessen

Nu worden fietslessen in veel gemeenten op projectbasis georganiseerd en gefinancierd. In een publicatie uit 2007 pleitte het Fietsberaad voor het structureel verankeren van fietslessen in beleid. Het Fietsberaad vond ook dat er meer bemoeienis van de afdeling verkeer bij de fietslessen moet zijn, en een betere samenwerking tussen gemeentelijke diensten op dit terrein. Aan deze oproep is nog weinig gehoor gegeven. Belangrijk is ook dat fietslessen altijd een vervolg krijgen. Net als bij autorijden kom je er niet als je na het halen van je rijbewijs niet de weg op gaat. ^{*21}

4. Kijk naar zoet én naar zuur-maatregelen

De OV-vergoeding voor scholieren helpt niet om scholieren op de fiets te krijgen. In het minima-beleid kunnen meer fietsstimulerende regelingen worden opgenomen. Het invoeren van betaald parkeren is op veel plekken stimulerend geweest voor het fietsgebruik.

5. Kies de juiste boodschap

'Gezondheid' of 'overgewicht' is voor sommige groepen een veel belangrijker thema dan 'mobiliteit'. Als de fiets geen gewoonte is of onderdeel van je leefstijl, dan is fietsen een hele stap. Rationele argumenten werken maar in bepaalde gevallen om mensen de overstap te laten maken. Veel gedrag is onbewust gedrag of gedrag op basis van emotie. Sluit aan bij de belevingswereld van de doelgroep. En laat de doelgroep het zelf vertellen.



● Bronnen, verwijzingen en foto's

Bronnen en verwijzingen:

- *1 <http://www.schoolopseef.nl>
- *2 <http://www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/verkeersveiligheid/verkeerseducatie/>
- *3 <http://www.fietsersbond.nl/fietsschool>
- *4 <http://bit.ly/1cWknC>
- *5 <http://fietsvriendinnen.nl>
- *6 Sari Wolters, 2011 <http://gpm.ruhosting.nl/mt/2011MAPL15WoltersSari.pdf>
- *7 www.communitycyclingcenter.org
- *8 <http://bit.ly/1hmfOYX>
- *9 <http://bit.ly/1aV5Xkp>
- *10 www.fietsshokje.nl
- *11 <http://www.fietsersbond.nl/ideeenprijsvraag/uitslag.php>
- *12 <https://it.wikipedia.org/wiki/Ciclofficina>
https://en.wikipedia.org/wiki/Bicycle_cooperative
<http://www.bikecollectives.org/about.html> (USA/ Canada)
<http://bit.ly/HMllq3>
- *13 <http://bit.ly/HMlgCO>
Mark Wagenbuur, Bicycle Rush Hour, Amsterdam Loves Bikes
- *14 <http://bit.ly/11ZnBP4>
- *15 <http://bit.ly/17is2gQ>
- *16 www.ring-ring.nu
- *17 <http://bit.ly/O19DYR>
- *18 <http://bit.ly/194KW5n>
- *19 <http://bit.ly/19K1kMR>
<http://bit.ly/1cl88hH>
- *20 <http://bit.ly/b26OWD>
- *21 <http://bit.ly/1abY2kP>

Foto's:

Pagina 1, 3, 6, 9 & 29 Ronald Bakker, pagina 4 & 19 Bas Hendriksen, pagina 5, 10, 15 & 32 Marina van Dijk, pagina 13 Bas de Meijer, pagina 16 Laura Zwaneveld, pagina 21 Gemeente Zoetermeer, pagina 22 Koninklijke Gazelle, pagina 25 Maurice Lede, pagina 26 Estay, Zwijndrecht.



De Fietsersbond komt op voor de belangen van fietsers in Nederland en zet zich in voor meer en betere mogelijkheden om te fietsen. Dat kan dankzij de steun van onze leden. De Fietsersbond heeft 35.000 leden, 150 afdelingen en 1500 actieve vrijwilligers, verspreid over heel Nederland.

Copyright Fietsersbond [2013]

Overname van teksten is toegestaan met bronvermelding.

Wijken voor de Fiets is een onderzoeksmethode van de Fietsersbond, waarin aan de bewoners van een woonwijk wordt gevraagd welke kansen zij zien voor het verbeteren van het fietsklimaat, en welke knelpunten zij identificeren. Op basis van deze bewonersinput en in combinatie met een aantal gesprekken met bewonersorganisaties en andere stakeholders in de wijk, formuleert de Fietsersbond een nota van aanbevelingen, die overhandigd wordt aan de wethouder. Zo krijgt de gemeente een goed beeld van wat er speelt onder de bewoners en welke maatregelen zij kan nemen om het fietsklimaat gericht te verbeteren. Kijk voor meer informatie op www.wijkenvoordefiets.nl

