

Fietsonderzoek: City Deal 'Fietsen voor iedereen'

Eindrapportage

Utrecht, maart 2025



labyrinth onderzoek & advies



Deze rapportage is geschreven in opdracht van:



Agenda
Stad

Auteurs: Olga van den Brandt & Tessi Nobbe

© 2025 Labyrinth Onderzoek & Advies

Amerikalaan 203

3526 VD Utrecht

T: +31 (0)30 262 71 91

E: info@labyrinthonderzoek.nl

W: www.labyrinthonderzoek.nl

Foto voorblad: Lgh_9 via Pexels.com

Foto 1^e blad: Mikkel Kvist via Pexels.com

Alle rechten voorbehouden

Niets uit deze uitgave mag - door iemand anders dan de opdrachtgever - worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand en/of openbaar gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of op enige andere manier zonder voorafgaande schriftelijke toestemming.

Samenvatting

Dit onderzoek, uitgevoerd in opdracht van de City Deal: Fietsen voor iedereen, heeft als doel het fietsgebruik en fietsstimulering te onderzoeken onder ondervertegenwoordigde groepen in Nederland, zoals mensen met een laag inkomen en niet-Westerse migranten. Ondanks dat Nederland wereldwijd bekend staat om zijn fietscultuur, blijkt dat bepaalde doelgroepen minder of niet fietsen door verschillende factoren. In dit onderzoek is specifiek gekeken naar Syrische mannen, Oost-Europese kenniswerkers, en kinderen die gebruikmaken van leerlingenvervoer. Het onderzoek bestaat uit deskresearch en kwalitatief veldonderzoek, waarbij gebruik is gemaakt van focusgroepen en diepte-interviews om inzicht te krijgen in de drempels en motivaties die deze groepen ervaren.

De literatuurstudie en het daarin opgenomen COM-B-model bieden inzicht in de factoren die fietsgebruik beïnvloeden, zoals *capaciteiten* (fietsvaardigheden), *gelegenheid* (infrastructuur, sociale normen) en *motivatie* (perceptie, kosten, veiligheid). Succesvolle initiatieven, zoals de FietsDeal in Utrecht, helpen om mobiliteitsdrempels te verlagen, maar minder effectieve projecten sluiten vaak niet goed aan bij de specifieke sociale en praktische behoeften van doelgroepen. De bevindingen tonen aan dat migratieachtergrond, leeftijd, fysieke of mentale beperkingen, gender en sociaaleconomische status belangrijke factoren zijn die fietsgebruik beïnvloeden.

Uit het veldonderzoek blijkt dat Syrische mannen wel kunnen fietsen, maar dit vaak zien als een laatste optie vanwege onder andere het Nederlandse klimaat en het aanzien van de fiets. Oost-Europese kenniswerkers gebruiken de fiets voornamelijk recreatief, maar ervaren obstakels zoals lange afstanden en verschillende sociale normen rondom fietsen uit hun thuisland. Beide groepen kampen met praktische en sociale barrières, zoals gebrek aan verkeerskennis, fietsdiefstal en slechte weersomstandigheden, wat hun motivatie om te fietsen beperkt. Voor kinderen uit het leerlingenvervoer is fietsen vaak geen haalbaar alternatief door te grote afstand tot hun school, fysieke en psychologische beperkingen, en een gebrek aan geschikte fietsen. Interventies die de drempels kunnen verlagen, zoals verbeterde fietsinfrastructuur, makkelijkere toegang tot mooie fietsen (zoals e-bikes) die wel aanzien hebben, toegankelijke fietslessen en initiatieven zoals fietsbuddy's kunnen helpen het fietsgebruik te stimuleren.

Professionals rondom leerlingenvervoer en beleidsexperts rondom fietsbevordering en benadrukken dat fietsgebruik sterk wordt beïnvloed door culturele en praktische drempels, wat leidt tot lage participatie. Er is een duidelijke behoefte aan maatwerk, waarbij niet alleen het leren fietsen centraal staat, maar ook het omgaan met verkeer en het overwinnen van sociale belemmeringen. Succesvolle initiatieven moeten verder gaan dan het leren fietsen en zich richten op de overgang van 'kunnen fietsen' naar 'blijven fietsen'. Dit vereist meer aandacht voor motivatie, begeleiding en toegankelijkheid, zodat doelgroepen daadwerkelijk gestimuleerd worden om de fiets in hun dagelijks leven te integreren en deze als een duurzame en haalbare vervoersoptie te omarmen.

Inhoudsopgave

Samenvatting	3
Inhoudsopgave	4
1 Inleiding	5
1.1. Aanleiding	5
1.2. Opdrachtformulering	5
1.2.1. Doelstelling	5
1.2.2. Onderzoeksvragen	6
2 Onderzoeksaanpak	7
2.1. Deskresearch	7
2.2. Verdiepend onderzoek	7
2.2.1. Voorbereiding en veldwerk	8
2.2.2. Analyse	12
3 Deskresearch	13
3.1. Typen niet-fietsers en hun kenmerken	13
3.2. Drempels tot fietsen	15
3.2.1. Motivaties en barrières bij fietsgebruik	15
3.2.2. Gedragsverklaring met het COM-B-model	15
3.3. Inventarisatie van interventies	17
3.4. Conclusie	20
4 Veldonderzoek	21
4.1. Syrische mannen met een migratieachtergrond	21
4.2. Oost-Europese arbeidsmigranten/kennisswerkers	25
4.3. Leerlingen uit het leerlingenvervoer	29
4.4. Praktische uitvoering van beleid door de ogen van experts	34
4.4.1. Huidige interventies	34
4.4.2. Drempels en belemmeringen	35
4.4.3. Successen en kansen	37
4.4.4. Conclusie	39
5 Conclusie	40
6 Literatuurlijst	45

1 Inleiding

1.1. Aanleiding

Nederland is een fietsland. Vanuit het buitenland wordt er vol bewondering gekeken naar de miljoenen mensen die zich per fiets van A naar B verplaatsen. Fietsen bevordert de gezondheid voor het individu en versterkt de leefbaarheid en duurzaamheid van de omgeving. Toch is fietsen niet voor iedereen vanzelfsprekend, 20% van de bevolking fietst weinig en 12% heeft geen fiets (IenW, 2023). Groepen die minder fietsen zijn vaak mensen met een praktisch opleidingsniveau, laag inkomen, of een niet-Westerse migratieachtergrond. Niet kunnen of willen fietsen betekent voor deze mensen dat ze minder toegang hebben tot betaalbaar vervoer, wat hun mobiliteit ernstig kan verhinderen (IenW, 2023). Daarom wil de overheid door middel van de City Deal: Fietsen voor Iedereen het fietsen onder deze groepen in Nederland bevorderen. Maar om hier actief beleid op te voeren is het belangrijk te weten waar de knelpunten zitten en hoe deze overbrugd kunnen worden.

Wie zijn de groepen die niet fietsen en welke literatuur bestaat er al op dit onderwerp? Om deze vragen te beantwoorden is er vanuit het projectteam Kennis en Impact van de City Deal: Fietsen voor Iedereen (hierna City Deal) verdiepend onderzoek aangevraagd. Dit onderzoek schetst een helderder beeld van niet-fietsers door middel van deskresearch en kwalitatief onderzoek, en geeft aanbevelingen op basis van de bevindingen.

Platform31, in samenwerking met de City Deal, heeft Labyrinth Onderzoek & Advies (hierna: Labyrinth) ingeschakeld voor de uitvoering van dit verdiepende onderzoek. Labyrinth heeft veel ervaring met fietsonderzoeken én met het bereiken van moeilijk toegankelijke doelgroepen. Dit rapport presenteert de resultaten van dit onderzoek.

1.2. Opdrachtformulering

1.2.1. Doelstelling

Dit onderzoek brengt de kenmerken en motieven in kaart van subgroepen die met fietsongelijkheid te maken hebben. Het analyseert bestaande aanpakken en evaluaties en identificeert onderbouwde maatregelen om per subgroep de fietsongelijkheid te verkleinen.

Deze maatregelen vormen de basis voor verdiepend kwalitatief onderzoek. In dit onderzoek worden de maatregelen getoetst bij drie ondergerepresenteerde doelgroepen om hun effectiviteit en mogelijke valkuilen te achterhalen.

1.2.2. Onderzoeksvragen

In dit rapport worden de volgende vragen beantwoord:

1.
 - A. Welke subgroepen kunnen worden onderscheiden op basis van fietsongelijkheid, uitgaande van bestaand onderzoek?
 - B. Wat zijn onderscheidende kenmerken, ofwel welke combinaties van demografische, culturele en omgevingsfactoren zijn het meest bepalend voor (het ervaren van) fietsongelijkheid?
 - C. Welke aanpakken voor deze subgroepen zijn al ontwikkeld en geëvalueerd?

2.
 - A. Welke motieven, eventuele weerstanden en/of drempels om te fietsen zijn er bij subgroepen die niet fietsen? Welke overdracht zien we hier tussen generaties (bijv. migratieachtergrond)?
 - B. Wat zijn positieve en negatieve aspecten* van niet fietsen voor de diverse doelgroepen?
 - C. Welke alternatieve mobiliteitsoplossingen hanteren de diverse doelgroepen?
 - D. Wat zijn de positieve en negatieve aspecten* van deze alternatieve oplossingen?

3.
 - A. Welke knelpunten en behoeften van de verschillende subgroepen kunnen we afleiden uit de antwoorden op vraag 2?
 - B. Welke oplossingsrichtingen sluiten hierbij aan, kijkend naar de uitkomsten van praktijkexperimenten en eerder onderzoek?

Concluderend:

- Wat zijn per subgroep de kenmerken van mobiliteit die de maatschappelijke kansengelijkheid verminderen? Hoe hangt dit samen met fietsongelijkheid?
- Wat zijn per subgroep drempels en weerstanden om (meer) te fietsen?
- Welke kansen zien we voor verandering bij deze subgroepen en wat zijn op deze punten de lessen uit experimenten en eerder onderzoek?

*Deze vragen dienen te worden beantwoord vanuit zowel het perspectief van de doelgroepen zelf en het beleidsperspectief. In beide gevallen gaat het om aspecten die relateren aan maatschappelijke (on)gelijkheid, zoals gezondheid, financiële overwegingen, participatie en sociale, ruimtelijke, duurzaamheids- en mobiliteitsvraagstukken. Concreet gaat het bijvoorbeeld om het vinden en behouden van werk, (sociale) veiligheid, gezondheid en welzijn, sociale cohesie en de zelfstandigheid van kinderen.

2 Onderzoeksaanpak

Dit onderzoek bestaat uit twee onderdelen. Ten eerste wordt met deskresearch een beeld geschetst over bestaand onderzoek en beleidsinterventies rondom fietsbevordering. Ten tweede is er een kwalitatief onderzoek uitgevoerd waarin de ervaringen van drie subgroepen verder zijn uitgediept.

2.1. Deskresearch

We hebben een literatuurstudie uitgevoerd om bestaande kennis over fietsbevordering in kaart te brengen.

Hierbij hebben we de focus gelegd op zowel de situatie onder verschillende subgroepen aan de hand van bestaande onderzoeken als het uitlichten van (evaluaties van) bestaande fietsbevorderingsprojecten. Dit om zo dicht mogelijk op het centrale onderwerp van dit onderzoek te blijven. De grijze literatuur hebben we waar relevant aangevuld met wetenschappelijke literatuur.

Onze literatuurstudie richt zich op drie sporen: 1. Identificatie van groepen niet-fietsers op basis van de literatuur, 2. Motivaties en barrières voor fietsgebruik voor deze groepen, 3. Uitgevoerde initiatieven op locaties over heel Nederland en het verloop hiervan.

De resultaten van dit deskresearch beantwoorden onderzoeksvraag 1. Onderzoeksvraag 2 en 3 worden deels beantwoord door dit deskresearch en de verzamelde kennis dient als uitgangspunt voor het verdiepend onderzoek: focusgroepen met niet-fietsers en professionals.

2.2. Veldonderzoek

In het verdiepend onderzoek vullen we onderzoeksvraag 2 aan en beantwoorden we onderzoeksvraag 3. Het uitgangspunt was om doelgroepen te onderzoeken over wie er een kennishiaat is in de literatuur. Binnen een klankbordgroep van enkele partners van de City Deal is besproken welke doelgroepen extra aandacht verdienen en zo zijn we terecht gekomen op de volgende 3 doelgroepen:

- Mannen met een migratieachtergrond
- Oost-Europese arbeidsmigranten
- Leerlingen die gebruik maken van leerlingenvervoer

Om inzicht te bieden in de beleefwereld van de doelgroepen, hebben wij gekozen voor een kwalitatieve aanpak met focusgroepen en diepte-interviews. Hiermee is een gedetailleerd beeld geschetst van individuele beweegredenen en ervaringen rondom fietsgedrag. Hierdoor kunnen we niet alleen gedrag beschrijven, maar ook de onderliggende motivaties achterhalen. Een beperking is dat er maar een beperkt aantal personen is gesproken, waardoor de resultaten niet generaliseerbaar zijn naar de gehele doelgroep. Tegelijk biedt dit kwalitatieve onderzoek waardevolle eerste inzichten in de ervaringen, belevingen en mogelijke verklaring voor het fietsgedrag binnen deze groep, dus kunnen bijdragen aan een beter begrip hiervan en richting kunnen geven aan vervolgonderzoek. Bovendien kunnen overeenkomsten tussen de groepen en de literatuur wat betreft belemmeringen en motivaties juist wel bevestiging van de bevindingen

bevestigen. De aanbevelingen voor de aanpak van interventies ter bevordering van fietsgebruik zijn bovendien (deels) hierop gebaseerd.

2.2.1. Voorbereiding en veldwerk

We hebben eerst de drie doelgroepen verder gespecificeerd. Per subgroep is gekozen voor een specifieke gemeente om het veldwerk uit te voeren. Hierdoor kon het onderzoek zich richten op deelnemers binnen die gemeente, konden de focusgroepen bij hen in de buurt worden georganiseerd. Eventueel kan ook inzicht worden geboden in mogelijke lokale verschillen in fietsgedrag.

1. Mannen met een migratieachtergrond: Aangezien er veel culturele verschillen kunnen bestaan tussen verschillende migratieachtergronden ten aanzien van fietsgedrag, is er gekozen om te focussen op een specifieke migratieachtergrond. Dit maakt het mogelijk om een meer diepgaand beeld te schetsen en verhalen van deelnemers met elkaar te vergelijken. Er is gekozen voor **Syrische mannen**. Syriërs vormen de grootste groep onder de huidige asielmigranten in Nederland (CBS, 2024). Aangezien de grootste groep Syriërs nog relatief kort in Nederland is (sinds 2015 is er een grote toename van asielaanvragen van Syriërs, SCP, 2018), zijn ze minder gerepresenteerd in bestaand onderzoek. Utrecht is voor deze groep als onderzoekslocatie gekozen, omdat Labyrinth vanuit eerder onderzoek al goed contact heeft weten te leggen met deze doelgroep.

Met de Syrische mannen is een focusgroep gehouden in het Syrisch-Arabisch. Uiteindelijk namen er zes mannen deel aan de focusgroep. Deze groep was goed verdeeld als het gaat om leeftijd en opleidingsniveau.

Tabel 1: Achtergrondkenmerken deelnemers focusgroep: mannen met een migratieachtergrond

Respondent	Leeftijd	Gender	Land van herkomst	Opleidingsniveau
S01	55-59	Man	Syrië	Hoog
S02	20-24	Man	Syrië	Middelbaar
S03	45-49	Man	Syrië	Middelbaar
S04	30-34	Man	Syrië	Laag
S05	15-19	Man	Syrië	Laag
S06	50-54	Man	Syrië	Hoog

2. Oost-Europese arbeidsmigranten: Wij hebben arbeidsmigranten gedefinieerd als: mensen die voor werk naar Nederland zijn gekomen. Dit omvat zowel de laagopgeleide seizoenarbeider alsook de hoger opgeleide kenniswerker. Aangezien deze doelgroep ruim aanwezig is in de gemeente Den Haag hebben we hier dit deel van het onderzoek uitgevoerd.

De focusgroep met arbeidsmigranten werd in het Engels gehouden, om zo de sessie zo toegankelijk mogelijk te maken voor meer mensen, ook degenen die het Nederlands (nog) niet voldoende machtig zijn. De werving van Oost-Europese arbeidsmigranten verliep echter moeizaam. De doelgroep gaf aan weinig vrije tijd, een laag vertrouwen in de overheid, en in het verlengde daarvan weinig vertrouwen in onderzoeksinstellingen te hebben. Hoewel we erin geslaagd waren een relatief gemengde groep arbeidsmigranten in te plannen, zijn vooral de jongere en hoger opgeleide deelnemers op komen dagen voor de focusgroep. Dit kan een vertekend beeld geven van de gehele doelgroep. Om deze reden hebben wij besloten dat we in onze resultaten niet kunnen spreken over arbeidsmigranten. Hierom zullen wij in het vervolg van het rapport de term **kenniswerkers** gebruiken, dit geeft een eerlijker beeld over de mensen die zijn gesproken.

Tabel 2: Achtergrondkenmerken deelnemers focusgroep: Oost-Europese arbeidsmigranten/kenniswerkers

Respondent	Leeftijd	Land van Herkomst	Opleidingsniveau
A01	20-24	Litouwen	Hoog
A02	25-29	Roemenië	Hoog
A03	25-29	Oekraïne	Hoog
A04	30-34	Polen	Middelbaar

Wel is het belangrijk hier lessen uit te trekken. Het is bekend dat bij moeilijk bereikbare doelgroepen het belangrijk zijn om dicht bij de doelgroep aanwezig te zijn. Dit betekent aanwezig zijn in de wijk waar je doelgroep vaak komt, en gebruik maken van sleutelpersonen, die je kunnen doorverwijzen naar deelnemers, en dat je hen aanspreekt in hun eigen taal. Deze tactiek hebben we ook deze keer ingezet, maar kan nog verbeterd worden. Ten eerste, heeft de keuze voor Engels een taalbarrière opgeworpen. Bij volgend onderzoek zou respons verhoogd kunnen worden door Oost-Europeanen in hun moedertaal te benaderen, ook als dit betekent dat je je dan moet richten op een specifiek land binnen Oost-Europa. Ten tweede, werken flyers minder goed bij deze doelgroep, dit vergroot de argwaan en hier is weinig respons op gekomen. Arbeidsmigranten hebben erg weinig tijd, en willen deze tijd niet besteden aan onderzoek. Wat beter werkt is mondeling meteen een interview afnemen wanneer je ze spreekt in bijvoorbeeld de supermarkt. Een focusgroep, is dan misschien niet de beste methode.

3. Leerlingen die gebruik maken van het leerlingenvervoer: Er zijn meerdere redenen waarom leerlingen gebruik maken van speciaal vervoer. Het kan zijn dat dit is omdat een leerling te ver weg van school woont om zelf vervoer te regelen, maar het grootste deel van het leerlingenvervoer wordt geboden aan kinderen die op speciaal basis- of voortgezet onderwijs zitten, respectievelijk 38% en 31% (De Roode & De Geus, 2024). Dit vervoer stopt in principe na de brugklas. Aangezien ouders tot die leeftijd nauw betrokken zijn bij het regelen van het vervoer van diens kind is ervoor gekozen om met zowel ouder als kind te spreken. Daarnaast hebben we ook gesproken met personen die vanuit hun beroep veel te maken hebben met het leerlingenvervoer. Zo is er in het onderzoek ruimte voor de persoonlijke ervaring van zowel ouder als kind, en de expertise vanuit het onderwijs en de gemeente. Bij deze doelgroep is vanuit de opdrachtgever de vraag gekomen of deze in Rotterdam zou kunnen worden uitgevoerd, hier hebben wij gehoor aan gegeven.

Het onderzoek over het leerlingenvervoer is in het Nederlands gedaan. Hiervoor is gesproken met ouders, kinderen en medewerkers rondom leerlingenvervoer. Aangezien het ging om minderjarigen is er gekozen voor diepte-interviews samen met hun ouder. Naast de diepte-interviews die gevoerd zijn, zijn er ook achtergrondgesprekken gevoerd met ouders, medewerkers van speciaal onderwijs, en een coördinator van een fietsproject gericht op kinderen uit speciaal onderwijs in Utrecht.

Tabel 3: Achtergrondkenmerken deelnemers: leerlingenvervoer

Respondent	Relatie tot leerlingen-vervoer	Leeftijd	Methode
L01	Kind	10-14	Diepte-interview
L02	Ouder	35-39	
L03	Kind	10-14	Diepte-interview
L04	Ouder	35-39	
L05	Medewerker school		Diepte-interview
L06	Beleidsadviseur leerlingenvervoer gemeente		

4. Beleidsexperts: Tot slot is er gesproken met beleidsexperts die zich voor hun werk bezighouden met fietsbevordering. Het doel van dit gesprek was om het beleidsperspectief te belichten en de bevindingen uit de focusgroepen te toetsen bij experts. Uiteindelijk zijn we met 7 beleidsexperts in gesprek gegaan, waarvan het grootste deel werkzaam was bij diverse gemeenten.

Tabel 4: Achtergrondkenmerken deelnemers focusgroep: beleidsexperts

Respondent	Expertise	Bij
P01	Programmacoördinator	Stad
P02	Hoogleraar	Hogeschool
P03	Beleidsadviseur	Stad
P04	Beleidsadviseur	Stad
P05	Fietsmakelaar	Stad
P06	Adviseur	Provincie
P07	Beleidsadviseur	Stad

Werving & Selectie

Gezien de diversiteit in de doelgroepen hebben we verschillende wervingscampagnes uitgezet. Per doelgroep hebben we de volgende wervingsmethodes gebruikt:

- Online campagne op Facebook en Instagram.
- Eigen netwerk benaderen.
- Het ophangen en uitdelen van flyers op locaties die relevant zijn voor de doelgroep. (Bijvoorbeeld taalscholen, wijkcentra, belangengroepen, gespecialiseerde horeca en speciaal onderwijs)
- Contact opnemen met sleutelpersonen in de doelgroep. Via de sneeuwbal methode konden de sleutelpersonen ons in contact brengen met potentiële deelnemers.

Deelnemers aan het onderzoek kregen een VVV-bon ter waarde van €40,- als waardering voor hun tijd. Ook sleutelpersonen die drie deelnemers of meer aanleverden kregen een waardebon van €20,- als dank voor de moeite. Na aanmelding werden de deelnemers gebeld en werd hen aanvullende vragen gesteld om te kijken of ze in de doelgroep passen. Daarna werd een afspraak gemaakt voor focusgroep of interview. Uiteindelijk leidde slechts ongeveer 20% van de aanmeldingen tot een ingeplande deelnemer. Dit lage percentage is te verklaren doordat veel deelnemers die zich opgaven toch vaker fietsten dan voor dit onderzoek wenselijk was. Daarnaast was er een groot aantal no-shows (variërend van 25% tot 45%).

Topiclijst

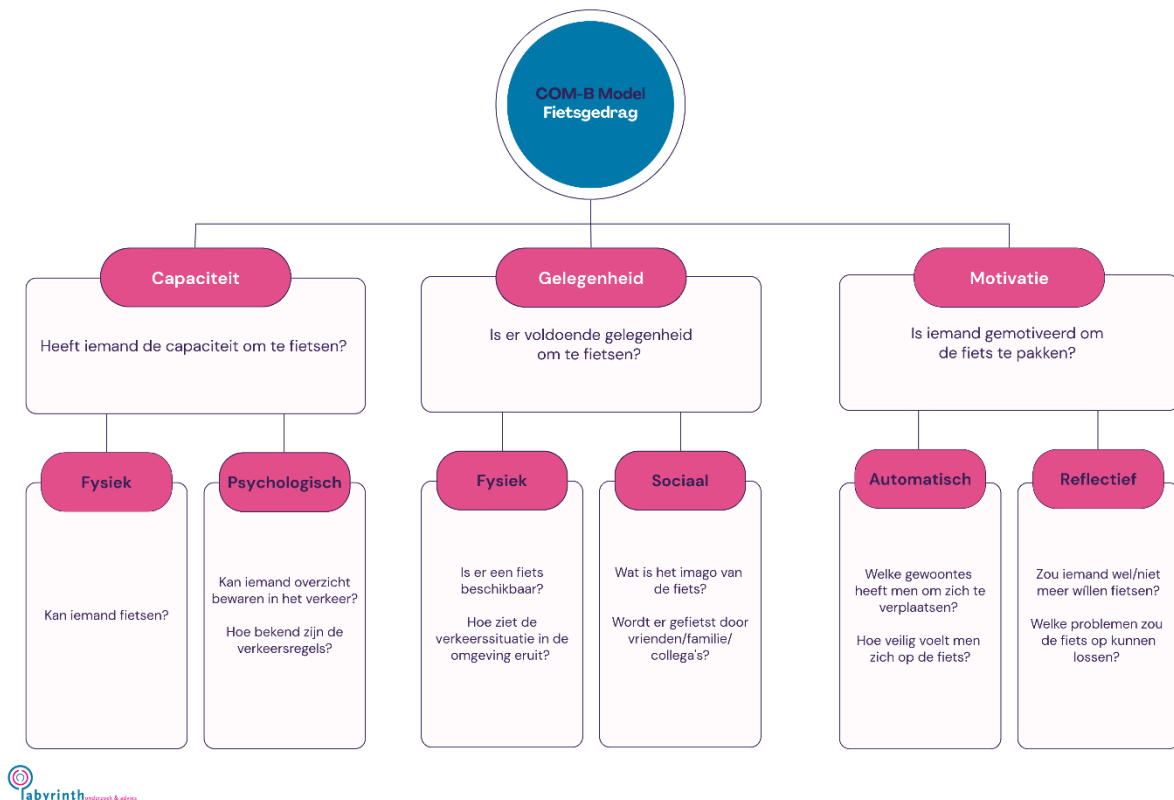
Gezien de verschillen tussen de subgroepen is er per subgroep door Labyrinth een topiclijst ontwikkeld. De opbouw van de topiclijst was voor elke groep (behalve de beleidsexperts) gelijk.

- **Vervoersgedrag:** Hoe zien de gewoontes van de deelnemers eruit? Hoe verplaatsen ze zich door de stad?
- **Barrières tot fietsen:** Aan de hand van het COM-B model (zie figuur 1, op basis van Willmott et al., 2021) keken we op verschillende terreinen welke barrières er zijn tot fietsen.
- **Vervoersarmoede:** In hoeverre is de bewegingsvrijheid van de deelnemers beperkt, en zou de fiets hierin een oplossing zijn?
- **Interventies:** In hoeverre sluiten bestaande interventies aan bij de doelgroep? En zijn er nog andere interventies relevant voor deze doelgroep?

Hierbij is aan de deelnemers gevraagd niet alleen hun eigen ervaringen, maar ook wat zij binnen hun omgeving en zien binnen dezelfde doelgroep. Op deze manier konden we meer ervaringen meenemen dan alleen het relatief kleine aantal perspectieven van de deelnemers zelf.

De beleidsexperts werden gevraagd over hun ervaringen met de verschillende doelgroepen en de effectiviteit van bestaand fietsbevorderingsbeleid.

Figuur 1: Fietsgedrag in het COM-B model (op basis van Willmott et al., 2021)



2.2.2. Analyse

De focusgroepen en diepte-interviews zijn woordelijk getranscribeerd en daarna gecodeerd in ATLAS.ti. We codeerden de interviews aan de hand van de thema's en vragen uit de topiclijst. Dit stelde ons in staat om informatie te groeperen, belangrijke onderwerpen en patronen te identificeren, en verschillen te herkennen. Het COM-B model vormde het uitgangspunt van de codeboom, daarnaast is er onder anderen rekening gehouden met thema's als vervoersarmoede en interventies. Waar nodig pasten we ook (beperkt) open codering toe.

3 Deskresearch

In de literatuurstudie hebben we ons gericht op de volgende onderzoeksvragen:

1.
 - A. Welke subgroepen kunnen worden onderscheiden op basis van fietsongelijkheid, uitgaande van bestaand onderzoek?
 - B. Wat zijn onderscheidende kenmerken, ofwel welke combinaties van demografische, culturele en omgevingsfactoren zijn het meest bepalend voor (het ervaren van) fietsongelijkheid?
 - C. Welke aanpakken voor deze subgroepen zijn al ontwikkeld en geëvalueerd?
2.
 - A. Welke motieven, eventuele weerstanden en/of drempels om te fietsen zijn er bij subgroepen die niet fietsen? Welke overdracht zien we hier tussen generaties (bijv. migratieachtergrond)?
 - C. Welke alternatieve mobiliteitsoplossingen hanteren de diverse doelgroepen?
3.
 - A. Welke knelpunten en behoeften van de verschillende subgroepen kunnen we afleiden uit de antwoorden op vraag 2?

Deze vragen hebben we beantwoord aan de hand van grijze literatuur uit de Nederlandse context van zoveel mogelijk de laatste vijf jaar, dit om de relevantie van de informatie zoveel mogelijk te waarborgen.

De literatuurstudie richtte zich op drie sporen:

- **Typen niet-fietsers:** beschrijving van in de literatuur aanwezige subgroepen.
- **Motivaties en barrières:** Analyse van factoren die het fietsgedrag beïnvloeden.
- **Beleidsmaatregelen en instrumenten:** Inventarisatie van strategieën voor gemeenten en professionals om fietsen te stimuleren.

3.1. Typen niet-fietsers en hun kenmerken

Uit eerdere onderzoeken blijkt dat veel mensen structureel minder fietsen. Het al dan niet fietsen wordt beïnvloed door een combinatie van persoonlijke en omgevingsfactoren (intersectionaliteit). De belangrijkste kenmerken die samenhangen met weinig of geen fietsgebruik zijn migratieachtergrond, leeftijd, fysieke/mentale beperking, en gender. Hierbij is het belangrijk om te noemen dat niet-fietsers over de gehele breedte een diverse groep zijn. De groepen die we in ons veldwerk onderzoeken zijn slechts een greep uit alle niet-fietsers, maar wel groepen waarover geen tot weinig literatuur beschikbaar is. Onderstaande bespreking van de literatuur zal nog niet direct gaan over de groepen die wij in ons veldwerk hebben onderzocht, maar wel over andere groepen die gelijkenissen vertonen, zoals asielzoekers en kinderen (te vergelijken met de groep Syrische mannen en de kinderen die gebruik maken van leerlingenvoer). Onderstaand onderzoek dient dus ook om een beter beeld te creëren van de mechanismen achter al dan niet fietsen.

Migratieachtergrond en fietsgebruik

Uit kwantitatief onderzoek van Motivaction uit 2017 onder 1004 mensen met een Turkse, Marokkaanse, Surinaamse of Antilliaanse (TMSA) of Poolse achtergrond blijkt dat mensen met een TMSA-achtergrond minder vaak een fiets bezitten en gebruiken dan witte Nederlanders (controlegroep van 415) (Motivaction, 2017). Slechts 37% van de volwassenen in TMSA-groepen heeft een fiets, tegenover 90% van witte Nederlanders en 88% van mensen met een Poolse achtergrond. Kinderen uit TMSA-groepen hebben binnen deze steekproef echter vaker een fiets (90%) dan hun Poolse (71%) en witte Nederlandse (85%) leeftijdsgenoten (Motivaction, 2017). In ander onderzoek van Mobycon (2022a) op basis van CBS-data wordt dit bevestigd: mensen met een niet-westerse migratieachtergrond fietsen minder dan mensen met een westerse migratieachtergrond en mensen zonder migratieachtergrond.

Belemmeringen voor fietsgebruik binnen deze groepen zijn onder andere een lage waardering voor fietsen (het wordt gezien als vermoeiend of oncomfortabel), zorgen over verkeersveiligheid en een gebrek aan fietsvaardigheid (Motivaction, 2017). ‘Mixed methods’ onderzoek onder mensen met een migratieachtergrond van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid wijst uit dat auto’s vooral onder jongere volwassenen als statussymbool gezien worden, mede omdat ze moeilijker te verkrijgen zijn door de prijs en de verplichting van een rijbewijs (KiM, 2023). Voor ouderen en vrouwen met migratieachtergrond zonder rijbewijs is het OV een belangrijk alternatief, zeker in stedelijke gebieden waar de OV-voorzieningen goed geregeld zijn. Hoewel ouders met een migratieachtergrond het belangrijk vinden dat hun kinderen kunnen fietsen, wordt de fiets nog vaak als een ‘Plan B’ beschouwd (KiM, 2023).

Uit hetzelfde onderzoek van het KiM (2023) blijkt dat mensen met een migratieachtergrond minder dagelijkse reisbewegingen maken dan mensen zonder migratieachtergrond. Het verschil tussen Turkse en Marokkaanse Nederlanders en witte Nederlanders is groter dan tussen Surinaamse en Caribische Nederlanders en witte Nederlanders. Wanneer kinderen met een migratieachtergrond ouder worden en toegang krijgen tot andere vervoersmiddelen, zoals scooters of auto’s, nemen ze minder vaak de fiets. Dit wordt versterkt door een gebrek aan rolmodellen: als ouders niet fietsen, geven ze dit gedrag minder snel door (KiM, 2023).

Andere factoren: leeftijd, beperking en stedelijkheid

Een andere factor die een rol speelt in fietsgebruik is stedelijkheid: in zeer stedelijke gebieden is zowel het percentage mensen dat dagelijks fietst (36%) als het percentage dat nooit fietst (26%) hoger dan het landelijk gemiddelde, zoals blijkt uit analyse van CBS-data over fietsgebruik door Mobycon (2022a).

Ook leeftijd speelt mee. Kinderen tussen 6 en 18 jaar fietsen meestal minstens één keer per week, maar dit is minder het geval bij kinderen in zeer stedelijke gebieden, met een niet-westerse migratieachtergrond of uit lage-inkomensgezinnen (Mobycon, 2022a). De cijfers uit het Mobycon-rapport (2022a) duiden dan ook op ‘risico-indicatoren’ voor welke groepen het minst fietsen. Een onderzoek van Labyrinth over fietsbezit en -gedrag van basisschoolkinderen uit 2019 wijst uit dat de afstand tot school meer dan verkeersveiligheid de grootste rol bij het gebruik speelt: bij zeer korte (<500m) of lange (>4000m) afstanden wordt minder vaak gefietst (Labyrinth, 2019). In plaats daarvan gaan kinderen lopend of worden ze met de auto gebracht. Slechts een klein percentage neemt het OV, vaak onder begeleiding van een ouder (Labyrinth, 2019).

Daarnaast blijkt uit de CBS-data-analyse van Mobycon (2022a) dat een kleine groep kinderen van schoolleeftijd (3,6%) helemaal geen fiets heeft, mogelijk om financiële redenen of een fysieke/mentale beperking. In hoeverre fysieke/mentale beperkingen voor kinderen een directe invloed hebben op fietsbezit en -gebruik is nog onvoldoende onderzocht, wat een interessante invalshoek biedt voor verder onderzoek (Mobycon, 2022a).

3.2. Drempels tot fietsen

3.2.1. Motivaties en barrières bij fietsgebruik

Fietsen heeft verschillende voordelen, zoals verbeterde gezondheid, minder milieuvuiling en een betere bereikbaarheid in stedelijke gebieden. Toch zijn er groepen die weinig of niet fietsen. Verschillende onderzoeken beschrijven de achterliggende factoren, waarbij zowel culturele, sociale als praktische overwegingen een rol spelen.

3.2.2. Gedragsverklaring met het COM-B-model

Het COM-B-model (Willmott et al., 2021) wordt gebruikt om gedrag te analyseren en verklaart dit aan de hand van drie factoren:

- *Capaciteit* (Capability): Dit omvat zowel fysieke als psychologische vaardigheden die nodig zijn om te fietsen, zoals fietsvaardigheid en verkeersinzicht.
- *Gelegenheid* (Opportunity): Dit verwijst naar externe factoren zoals infrastructuur, sociale normen en de beschikbaarheid van alternatieve vervoersmiddelen.
- *Motivatie* (Motivation): Zowel bewuste overwegingen (zoals kostenbesparing) als automatische processen (zoals angst voor onveiligheid) spelen een rol bij het al dan niet kiezen voor de fiets (Willmott et al., 2021).

Volgens dit model vindt gedragsverandering alleen plaats als individuen zowel de capaciteiten als de externe mogelijkheden hebben om te fietsen en daarnaast voldoende motivatie ervaren om dit daadwerkelijk te doen.

Dit model hebben we gebruikt om de factoren die het fietsgebruik beïnvloeden te behandelen voor verschillende groepen.

Capaciteit (Capability)

Fietsvaardigheden en verkeersinzicht: Binnen sommige groepen met een Turkse, Marokkaanse, Surinaamse of Antilliaanse (TMSA) achtergrond wordt fietsen minder vaak als primaire vervoerswijze gekozen (Motivaction, 2017; KiM, 2023). Het KiM (2023) stelt vast op basis van focusgroepen met deze doelgroepen dat dit heeft te maken met gewoontes uit het land van herkomst, waar fietsen minder gangbaar is en juist het OV gangbaarder is. Hierdoor komen gebrekkige fietsvaardigheden en gebrekkig verkeersinzicht onder deze groepen vaker voor, wat hen kan belemmeren om de fiets als volwaardig vervoermiddel te gebruiken. Zonder voldoende ervaring met fietsen en het navigeren door druk verkeer, kan de drempel om te beginnen met fietsen hoog zijn.

Fysieke en praktische vaardigheden: Tijdens focusgroepen die door Mobycon (2022b) zijn uitgevoerd onder middelbare scholieren bleek dat jongeren die niet fietsen dit toeschrijven aan de lange afstand naar school en de weersomstandigheden (Mobycon, 2022b). Vooral in regenachtige en koude maanden heeft het weer een negatieve invloed op de bereidheid om te fietsen. Daarnaast vormt een gebrek aan een geschikte fiets een belemmering, vooral onder jongeren uit minimahuishoudens voor wie er minder mogelijkheden zijn om een fiets aan te schaffen of te onderhouden (Labyrinth, 2019; Mobycon, 2022a; Mobycon, 2022b). Kosten voor onderhoud en reparatie kunnen hierbij een extra drempel vormen onder zowel jongeren als mensen met een TMSA-migratieachtergrond, vooral als er geen toegang is tot goedkope of tweedehands fietsen (Labyrinth, 2019; KiM, 2023).

Gelegenheid (Opportunity)

Infrastructuur en verkeersveiligheid: Respondenten met een migratieachtergrond geven in het onderzoek van het KiM (2023) vaker aan bezorgd te zijn over de veiligheid van de infrastructuur dan respondenten zonder migratieachtergrond. Druk verkeer en een gebrek aan veilig geachte fietspaden kunnen barrières vormen, vooral in stedelijke gebieden waar automobilisten vaak weinig rekening houden met fietsers. Uit het onderzoek van Labyrinth (2019) blijkt dat dit eveneens een belemmering kan vormen voor basisschoolkinderen. Een gebrek aan veilige infrastructuur zorgt ervoor dat sommige mensen liever kiezen voor andere vervoersmiddelen zoals het openbaar vervoer of de auto (KiM, 2023).

Sociale normen en rolmodellen: In het onderzoek van het KiM (2023) komen sociale normen als drempel naar voren: in sommige buurten die meer divers zijn wordt fietsen als ongebruikelijk gezien, wat een belemmering vormt om over te gaan tot fietsen. Dit hangt samen met het ontbreken van rolmodellen in de directe omgeving die fietsgebruik stimuleren. Als fietsen niet als vanzelfsprekend wordt beschouwd binnen een gemeenschap, zullen individuen minder snel geneigd zijn om dit als vervoersoptie te overwegen. Daarentegen blijkt dat ouders het belangrijk vinden dat hun kinderen leren fietsen vanwege sociale integratie. Hierdoor kunnen kinderen op hun beurt ouders stimuleren om vaker de fiets te gebruiken. Dit wijst op het belang van intergenerationele beïnvloeding bij gedragsverandering (KiM, 2023; Mobycon, 2022a).

Beschikbaarheid van alternatieven: Kwantitatief onderzoek door het KiM (2023) wijst uit dat het openbaar vervoer vaker wordt gekozen dan de fiets binnen groepen met een migratieachtergrond. Dit komt doordat het als betrouwbaarder wordt gezien, ondanks nadelen zoals kosten en ontoereikende verbindingen. Mensen die opgroeien in een omgeving waar het openbaar vervoer de norm is, zullen minder snel geneigd zijn om de fiets als een logisch alternatief te beschouwen (KiM, 2023). Daarnaast blijkt uit onderzoek van Decisio uit 2023 dat de e-bike een groeiend aandeel heeft in de totale fietsverkoop en als alternatief wordt gezien voor gewone fietsen met weinig aanzien en het overbruggen van grotere afstanden makkelijker maakt. Dit kan met name mensen die de fysieke inspanning van traditioneel fietsen als een barrière zien over de streep trekken, maar ook jongeren en anderen die gevoelig zijn voor het aanzien van vervoersmiddelen (Decisio, 2023). Desalniettemin blijkt uit onderzoek van KiM (2023) dat mensen met een migratieachtergrond toch wel een belemmering zien in de prijs, diefstalgevoeligheid, en relatieve onveiligheid van een elektrische fiets. Dit ondanks de in hetzelfde onderzoek genoemde voordelen van het gebruik van een e-bike, die het fysiek makkelijker maakt om (grote) afstanden te overbruggen, en qua energieverbruik goedkoper is dan een auto.

Motivatie (Motivation)

Bewuste overwegingen: Respondenten in het KiM-rapport (2023) benoemen voordelen van fietsen zoals flexibiliteit, lage kosten en gemak voor korte afstanden. Echter speelt sociale perceptie een rol. In bepaalde gemeenschappen wordt de auto als statussymbool gezien, vooral onder jongvolwassenen. Dit kan leiden tot een bewuste keuze voor de auto in plaats van de fiets. De auto wordt in sommige culturen geassocieerd met succes en volwassenheid, waardoor de motivatie om te fietsen vermindert. Ook speelt mee dat sommige mensen fietsen als minder comfortabel ervaren, vooral als er alternatieven zoals de auto of het openbaar vervoer beschikbaar zijn (KiM, 2023).

Automatische processen en emoties: Angst voor bepaalde verkeerssituaties en bezorgdheid over diefstal kunnen negatieve emoties oproepen die fietsgebruik ontmoedigen (o.a. KiM, 2023; Labyrinth, 2019; Suitcase, 2023). Vooral de aanschafprijs van een (elektrische) fiets vergroot het risico op financieel verlies door diefstal, wat als belemmering wordt ervaren (KiM, 2023).

Wederzijdse beïnvloeding: Wederzijdse beïnvloeding tussen ouders en kinderen speelt een rol bij fietsgebruik (Mobycon, 2022a; Labyrinth, 2019). Als ouders fietsen, zullen hun kinderen dit eerder doen.

Tegelijkertijd kunnen kinderen hun ouders stimuleren om vaker de fiets te gebruiken. Dit laat zien dat fietsgedrag niet alleen individueel bepaald wordt, maar ook sterk beïnvloed wordt door familie en sociale omgeving (Mobycon, 2022a). Het creëren van positieve fietsherinneringen bij kinderen, zoals leuke fietstochtjes, kan bijdragen aan langdurig fietsgebruik (DRIFT & Humankind, 2024).

Conclusie

Uit verschillende onderzoeken blijkt dat fietsgebruik wordt beïnvloed door een combinatie van factoren die binnen het COM-B-model passen. Gebrek aan fietsvaardigheid en verkeersinzicht (*Capaciteit*) kan een belemmering vormen, vooral onder mensen die niet zijn opgegroeid in een fietscultuur. Ook fysieke omstandigheden, zoals lange afstanden en weersomstandigheden, spelen hierin een rol. Daarnaast is *Gelegenheid* een cruciale factor: veilige infrastructuur, sociale normen en de beschikbaarheid van alternatieve vervoersmiddelen beïnvloeden de mate waarin mensen bereid zijn te fietsen. In buurten waar fietsen niet als vanzelfsprekend wordt gezien, kan het ontbreken van rolmodellen fietsgebruik ontmoedigen. Tot slot speelt *Motivatie* een belangrijke rol; zowel bewuste afwegingen, zoals kostenbesparing en flexibiliteit, als automatische processen, zoals angst voor onveiligheid of diefstal, bepalen in hoeverre iemand daadwerkelijk de fiets als vervoermiddel kiest.

De opkomst van de e-bike biedt nieuwe kansen om fysieke barrières te overwinnen en kan bijdragen aan een toename van fietsgebruik, hoewel ook de e-bike haken en ogen kent. Daarnaast blijkt dat intergenerationele beïnvloeding binnen gezinnen en het creëren van positieve fietsherinneringen een stimulerende factor kunnen zijn. Interventies die gericht zijn op het verbeteren van fietsvaardigheden, het vergroten van verkeersveiligheid en het doorbreken van sociale normen kunnen bijdragen aan een duurzame toename in fietsgebruik. Door rekening te houden met de drie elementen van het COM-B-model kan fietsbeleid effectiever worden afgestemd op de behoeften en barrières van verschillende bevolkingsgroepen.

3.3. Inventarisatie van interventies

Fietspromotie gebeurt via diverse interventies, gericht op specifieke doelgroepen en verschillende locaties. Op basis van bestaande initiatieven zijn vier hoofdcategorieën van op fietsbevordering gerichte interventies te onderscheiden:

- Fietsvaardigheid en educatie: fietslessen en verkeerseducatie, soms aangevuld met lessen in fietsonderhoud.
- Toegang tot fietsen: initiatieven waarbij fietsen gratis, tegen betaling of in bruikleen worden aangeboden.
- Infrastructuur en ondersteuning: onderhouds- en reparatiemogelijkheden, veilige stallingen en aangepaste fietsen.
- Sociale en culturele benadering: beleid dat rekening houdt met specifieke barrières per doelgroep, zoals sociale normen, veiligheidsgevoelens en praktische obstakels.

Deze interventies worden vaak gecombineerd binnen projecten, afhankelijk van de doelgroep en de context. We zullen een aantal hiervan uitlichten, waarbij we onderscheid maken in het succes van een initiatief en onder welk type deze valt. De initiatieven die hun beoogde doel bereikt hebben worden als succesvol aangemerkt. De initiatieven zijn geselecteerd op basis van twee criteria: namelijk de relevantie van de doelgroep die ze bereiken binnen de context van ons veldwerk en beschikbare evaluatie(s) van het initiatief. Dit overzicht is geenszins volledig, en op veel plekken vinden eveneens succesvolle initiatieven

plaats die hier niet genoemd worden. De typologie komt voort uit een verscheidenheid van geraadpleegde bronnen, en onderstaande initiatieven zijn daar slechts een greep uit.

Doelgroepen en locaties

Fietspromotie richt zich met name op doelgroepen die minder vaak of minder vanzelfsprekend fietsen:

- Mensen met een migratieachtergrond (zowel westers als niet-westers)
- Jongeren en kinderen, inclusief kinderen uit minima-gezinnen en kinderen met een beperking
- Mensen met een laag inkomen (o.a. minimahuishoudens)

De locaties waar initiatieven worden georganiseerd, variëren afhankelijk van de doelgroep: scholen, asielzoekerscentra (AZC's) en buurthuizen zijn veelgebruikte plekken.

Succesvolle initiatieven

Fietsvaardigheid en educatie:

- *Zwolle: brede fietseducatie met positieve resultaten.*

In de wijk Holtenbroek worden fietslessen aangeboden aan een brede doelgroep. Door de combinatie van praktijk- en theorielessen, die later overgaan in fietsonderhoud, leren deelnemers niet alleen fietsen, maar ook hun fiets onderhouden. 80% fietst zelfstandig na afloop. De flexibele instroom en gratis deelname dragen bij aan het succes. Een verbeterpunt is de beschikbaarheid van aangepaste fietsen voor deelnemers met specifieke behoeften (Bonte, 2020).

- *Utrecht: fietslessen voor kinderen in het speciaal onderwijs*

Sinds 2020 biedt De Fietsmeesters fietslessen aan kinderen in het speciaal onderwijs. Hierbij wordt niet alleen aandacht besteed aan fietsvaardigheid, maar ook aan verkeersinzicht. In 2024 hebben 180 leerlingen op 9 scholen leren fietsen. De lessen worden over het algemeen als zeer positief ervaren en helpen kinderen niet alleen zelfstandig te fietsen, maar ook hun zelfvertrouwen te vergroten. Het opbouwen van de fietsvaardigheid vindt plaats op school, maar omdat in Utrecht alsnog niet elk kind naar school zal kunnen fietsen door de afstand, zijn de lessen ook gericht op kinderen in hun vrije tijd in staat te stellen om te fietsen. Ouders worden uitgenodigd bij de laatste les, wat hun vertrouwen opbouwt en hun angsten rondom het fietsgebruik van hun kinderen kan verminderen (De Fietsmeesters, z.d.).

Toegang tot fietsen

- *Rotterdam: de Fietsbank als effectief hulpmiddel voor mobiliteit*

De Fietsbank in Feijenoord verstrekt fietsen aan minimahuishoudens, waardoor deelnemers besparen op vervoerskosten en makkelijker werk en scholing bereiken. Deelnemers zijn positief over de voordelen, maar de lange wachtlijst en beperkte instroom van fietsen beperken de impact (De Verkeersonderneming, 2020).

- *Utrecht: de FietsDeal vergroot structureel fietsgebruik*

De FietsDeal biedt minima de mogelijkheid om voor €30 een fiets aan te schaffen met een U-pas. Onderzoek toont aan dat de meeste deelnemers deze fietsen langdurig en frequent gebruiken, wat leidt tot meer mobiliteit, kostenbesparing en gezondheidsvoordelen. Hoewel sommige fietsen niet gebruikt worden vanwege schade, diefstal of fysieke beperkingen, is het algemene effect positief (Mobycon, 2023).

Infrastructuur en ondersteuning

- *Arnhem: circulair hergebruik van weesfietsen en fietswrakken*

In Arnhem zet kringloopwinkel 2Switch zich in samenwerking met de Gemeente in om weesfietsen en fietswrakken om te toveren tot goede, veilige, en duurzame tweedehands fietsen. Als werkleerbedrijf krijgen mensen bij 2Switch bovendien de kans om het fietsenmakersvak te leren, en zo door te groeien naar een reguliere baan. Van fietsen die niet meer te repareren zijn worden nog bruikbare onderdelen hergebruikt of gerecycled. Herstelde fietsen worden verkocht in de winkels van 2Switch of gaan door naar Stichting Leergeld Arnhem. Van daaruit komen de hergebruikte fietsen terecht bij mensen die een fiets nodig hebben maar er niet makkelijk eentje kunnen aanschaffen, zoals kinderen uit minimahuishoudens.

Sociale en culturele barrières

- *Vrouwen met een migratieachtergrond*

Fietslessen voor vrouwen met een migratieachtergrond blijken niet alleen hun mobiliteit te verbeteren, maar ook sociale voordelen te hebben. Ze krijgen meer sociale contacten, voelen zich onafhankelijker en leren beter welke activiteiten er in hun omgeving zijn (Van der Kloof et al., 2014).

Toch spelen culturele factoren een belangrijke rol: veel vrouwen worden traditioneel als zorgdragers gezien en worden daardoor minder gestimuleerd om zelf te fietsen. Daarnaast maken ze zich vaker zorgen over verkeersveiligheid, niet alleen voor zichzelf, maar ook voor hun gezin. Dit kan een extra drempel vormen om de fiets te gebruiken (Van der Kloof, 2015).

- *Kinderen en jongeren: effectieve stimulansen voor fietsgebruik*

Uit onderzoek in Amsterdam blijkt dat het verstrekken van gratis of betaalbare fietsen een directe impact heeft op fietsgebruik onder jongeren. Gratis fietsreparaties en toegang tot een fiets blijken effectieve interventies, terwijl fietsdiefstal en een negatief imago van fietsen barrières vormen. Jongeren die een mooie en snelle fiets bezitten, zijn vaker geneigd te fietsen (Mobycon, 2022b).

Een pilot van Swapfiets, waarbij scholieren tijdelijk een gratis abonnement kregen, bleek succesvol: 85 van de 100 deelnemers kozen ervoor hun abonnement na de proefperiode voort te zetten. Dit toont aan dat jongeren eerder geneigd zijn om te fietsen als ze een betrouwbare en aantrekkelijke fiets hebben (Mobycon, 2022b).

Minder succesvolle initiatieven

- *Rotterdam: deelfietsen voor vrouwen met een migratieachtergrond*

Een pilot in Rotterdam waarin vrouwen na hun fietslessen een deelfietsaccount kregen, ondervond praktische en sociale bezwaren. Veel vrouwen voelden zich niet prettig bij het koppelen van hun persoonsgegevens aan de deelfietsapp en misten de mogelijkheid om kinderzitjes te gebruiken. Hierdoor bleef de overstap naar structureel fietsgebruik uit (Suit-case, 2023).

- *Kinderen en jongeren: mentale en materiële barrières*

Hoewel bestaande initiatieven om kinderen aan fietsen te helpen in Amsterdam overwegend positief worden beoordeeld, blijkt wel dat jonge Amsterdammers nog een aantal drempels ervaren om te fietsen. De grootste obstakels zijn:

- Geen toegang tot een bruikbare fiets

- Fietsdiefstal
- Een negatief imago van fietsen
- Een gebrek aan voorbeeldfiguren, zoals ouders of leeftijdsgenoten die fietsen

Jongeren die een mooie en snelle (elektrische) fiets hebben, zijn eerder geneigd te fietsen. Verschillende initiatieven in Amsterdam, waarbij gratis of betaalbare fietsen worden verstrekt, hebben succes, maar betere coördinatie en snellere fietslevering zijn nodig (Mobycon, 2022b).

Conclusie

Kortom: succesvolle initiatieven richten zich op fietsvaardigheid, toegang tot fietsen en ondersteuning, zoals lessen in fietsonderhoud en verkeersinzicht. Programma's zoals de Fietsbank in Rotterdam en de FietsDeal in Utrecht vergroten de mobiliteit van minima, terwijl fietslessen voor kinderen en vrouwen met een migratieachtergrond vaak leiden tot zelfstandig fietsgebruik. Minder succesvolle initiatieven, zoals de deelfietsregeling voor vrouwen in Rotterdam, sluiten niet altijd goed aan op de behoeften van de doelgroep. Ook praktische knelpunten, zoals lange wachttijden voor fietsen en beperkte beschikbaarheid van aangepaste fietsen, beïnvloeden de effectiviteit van sommige projecten.

3.4. Conclusie

Onze literatuurstudie laat zien dat fietsgebruik onder bepaalde groepen structureel lager is en dat hier diverse persoonlijke, sociale en omgevingsfactoren aan ten grondslag liggen. Niet-fietsers zijn grofweg in te delen op basis van kenmerken zoals migratieachtergrond, leeftijd, fysieke of mentale beperkingen, gender en opleidingsniveau. Binnen deze groepen spelen verschillende motivaties en barrières een rol, die geanalyseerd kunnen worden aan de hand van het COM-B-model. Gebrek aan fietsvaardigheid en verkeersinzicht (Capaciteit), sociale normen en infrastructuur (Gelegenheid) en zowel bewuste als onbewuste overwegingen zoals kosten, veiligheid en statusperceptie (Motivatie) beïnvloeden het fietsgebruik.

Om deze barrières te doorbreken, zijn al verschillende initiatieven opgezet, variërend van fietslessen en toegang tot fietsen tot infrastructurele verbeteringen en sociale interventies. Succesvolle projecten richten zich op het wegnemen van drempels op meerdere niveaus, zoals de FietsDeal in Utrecht en de Fietsbank in Rotterdam, die mobiliteit voor minima vergroten. Toch blijkt dat sommige interventies minder effectief zijn als ze onvoldoende rekening houden met sociale normen, praktische obstakels of individuele behoeften, zoals deelfietsystemen voor vrouwen met een migratieachtergrond in Rotterdam.

4 Veldonderzoek

Als verdieping op bestaand onderzoek hebben wij gesproken met mensen uit drie verschillende subgroepen om hun ervaringen rondom fietsgebruik te verdiepen. Het gaat om 1) Syrische mannen met een migratieachtergrond, 2) Oost-Europese arbeidsmigranten/kenniswerkers, 3) leerlingen uit het leerlingenvervoer. In dit hoofdstuk beantwoorden we per subgroep hoe zij aankijken tegen de volgende onderwerpen:

- **Vervoersgedrag:** Welke alternatieve mobiliteitsoplossingen hanteren deze subgroepen? Wat zijn de positieve en negatieve aspecten van deze alternatieve oplossingen?
- **Drempels tot fietsen:** Welke motieven, weerstanden of drempels om te fietsen zijn er bij deze subgroepen? (Gebruikmakend van het COM-B model)
- **Impact niet fietsen:** Wat zijn positieve en negatieve aspecten van niet fietsen voor deze subgroepen?
- **Interventies:** Hoe kan deze subgroep gestimuleerd worden meer te fietsen? (Welke knelpunten en behoeften van de verschillende subgroepen kunnen we afleiden uit de antwoorden op deze vragen?)

Tot slot komt het **expertperspectief** aan bod: Welke oplossingsrichtingen sluiten hierbij aan, kijkend naar de uitkomsten van praktijkexperimenten en eerder onderzoek?

4.1. Syrische mannen met een migratieachtergrond

Vervoersgedrag

Syrische mannen maken voornamelijk gebruik van de bus of verplaatsen zich lopend. In contrast tot Syrische vrouwen en kinderen konden deze mannen allemaal al goed fietsen toen ze in Nederland in een AZC aankwamen. Dit komt omdat de fiets, door de situatie in hun thuisland, een veel gebruikt vervoersmiddel is in Syrië: een fiets is daar goud waard. Ook in de AZC's wordt veelvuldig gebruik gemaakt van de fiets.

Toen we net in Nederland waren, konden we allemaal al fietsen.

Toch blijft deze gewoonte niet hangen wanneer ze een status krijgen. De auto heeft meer aanzien, en OV is volgens hen gemakkelijker en comfortabeler. De fiets is voor deze mannen een laatste optie om je te kunnen vervoeren als de andere opties zijn weggefallen, bijvoorbeeld bussen die niet rijden, locaties waar geen OV stopt, of een kapotte auto.

Fietsen is een veilige optie waar je altijd gebruik van kunt maken als de bus te laat is of wanneer er iets is met de auto.

Drempels tot fietsen

Capaciteit

De mannen beschikken over de *fysieke capaciteit* om te fietsen, omdat ze dit in Syrië hebben geleerd. Maar hun *psychologische capaciteit* is niet optimaal, omdat ze niet bekend zijn met de Nederlandse verkeersregels. Ze geven bijvoorbeeld aan moeilijkheden te hebben als het gaat om het uitsteken van een hand, de voorrangregels en het rechts aanhouden.

Syriërs, of nieuwkomers in het algemeen, kennen hier de regels niet, ook de verkeersregels omtrent fietsen niet. Wij weten bijvoorbeeld niet hoe je richting moet aangeven, en dat leren wij ook niet aan onze kinderen, omdat wij dat zelf niet hebben geleerd.

Gelegenheid

De mannen ervaren ook barrières als het gaat om *fysieke gelegenheid*. Het Nederlandse weer, grote afstanden, drukke fietspaden en gebrekkige stalling vormen fysieke barrières om te gaan fietsen. Vooral de regen wordt veel genoemd. Enkele deelnemers vonden het ongezond om door de regen te fietsen, een vader verbood zelfs zijn dochter dit te doen. Er werd over het Nederlandse weer gesproken als een fysieke barrière. Wij categoriseren dit echter zowel als *fysieke gelegenheid* als *sociale gelegenheid*. Culturele normen bepalen namelijk ook ten dele of het gebruikelijk is om met regen of kou veel buiten te zijn. Fietsen in de regen wordt zodoende dus beïnvloed door normen die per cultuur sterk kunnen verschillen. Zo pakken Nederlanders makkelijker de fiets door de regen dan andere culturen. Echter is het ook mogelijk dat het weer objectief te slecht is om doorheen te fietsen.

Als de plek waar ik naartoe ga in de buurt is dan loop ik liever en als het verder weg is dan ga ik liever met de bus, met name vanwege het weer. Het weer is hier niet stabiel, als je gaat fietsen dan kan je op de terugweg doorweekt worden door de regen.

De open houding tegenover fietsen in de Nederlandse cultuur zorgt voor veel *sociale gelegenheid* om te fietsen, wat in contrast staat met de situatie in hun thuisland. In Syrië heeft de fiets een slecht imago als 'poor man's vehicle'. Hoe duurder je auto, hoe meer status je geniet. Toch is dat in Nederland volgens de deelnemers niet het geval. Omdat in Nederland fietsen zo normaal is voelen ze zich hier niet beschaamd om op de fiets te zitten.

Het fijne hier in Nederland is dat er niet naar uiterlijkheden wordt gekeken. Naar wat voor type auto je rijdt bijvoorbeeld, en ze schamen zich ook niet om te fietsen, want zelfs de premier gebruikt de fiets. Hij gaat langs bij de koning op de fiets, want hun culturele tradities zijn zo dat de fiets een essentieel vervoersmiddel is.

Motivatie

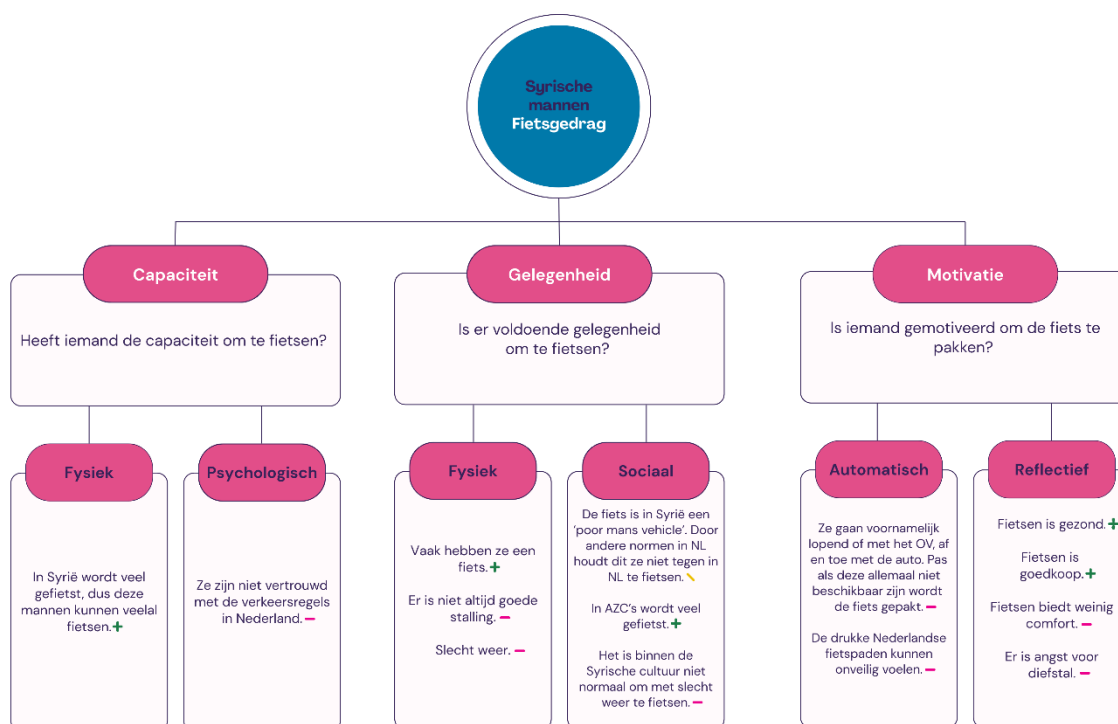
De *reflectieve motivatie* om meer te fietsen is er. Ze noemen de voordelen van fietsen, fietsen is gezond en goedkoop, ze spreken daarom dus de wens uit vaker de fiets te pakken. Praktische problemen zoals fietsendiefstal en fietsen die door de gemeente worden verwijderd, ontmoedigen hen echter. Ze zijn bang dat hun fiets gestolen wordt, waardoor deze mannen kiezen voor goedkopere fietsen dan ze zouden willen, die vaak minder comfortabel zijn, en dus minder aantrekkelijk zijn voor gebruik.

Het gebruik is eenvoudig, er zijn geen extra kosten aan verbonden voor brandstof, en het is een vorm van lichaamsbeweging zoals eerder is benoemd. Dat is iets positiefs, met name als je gewend bent om te fietsen. Dan kan dat een positieve bijdrage leveren in iemands dagelijks leven op een leuke manier.

Hun *automatische motivatie* brengt hen dus toch weer bij andere vervoersmiddelen dan de fiets. Dit komt door de ingesleten gewoonte om de fiets als laatste optie te zien. Daarnaast voelen ze zich niet altijd veilig op de drukke Nederlandse fietspaden, waar hard gereden kan worden. In de praktijk blijft er van de motivatie om meer te fietsen dus niet veel over.

Als je een dure fiets koopt die comfortabel is, maak je je voortdurend zorgen dat die gestolen wordt. Het is beter om een oude fiets te kopen, maar daarmee kun je geen 5 km fietsen.

Figuur 2: Fietsgedrag van Syrische mannen in het COM-B model.



Impact van niet fietsen

Hoewel deze mannen bijna nooit de fiets pakken is de fiets wel als alternatief vervoersmiddel aanwezig. Dit betekent dat het niet fietsen geen substantiële barrière hoeft te vormen in het leven van deze mannen. Wanneer ze hem nodig hebben weten ze de fiets te vinden. Vervoersarmoede lijkt dus niet aanwezig. Wanneer de mannen gevraagd wordt of ze wel eens plannen moeten aanpassen omdat er geen geschikt vervoer is, geven ze aan dat dit nauwelijks voor komt. Of dit inderdaad niet voorkomt, kunnen we uit dit onderzoek niet opmaken, gezien het lage aantal deelnemers en de kans op sociaal wenselijke antwoorden.

Wel kan het niet fietsen eventueel op generaties worden doorgegeven. De deelnemers met kinderen gaven aan dat hun kinderen wel een fiets hebben, maar ontmoedigen hun kinderen de fiets te gebruiken bij slecht weer. Hierdoor kunnen de kinderen hun kijk op deze barrière als fysiek en sociaal obstakel tot fietsen overnemen.

Interventies

Aangezien deze mannen al kunnen fietsen, hebben ze geen behoefte meer aan fietslessen. Wel geven ze aan dat hun vrouwen hier soms gebruik van maken. Dat vinden ze belangrijk, maar ze melden ook dat ze niet willen dat deze fietslessen door een man worden gegeven.

In Utrecht kunnen minima gebruik maken van de U-pas om voor een lage prijs een fiets te krijgen. Hier is door enkele van deze mannen gebruik van gemaakt. Ook geeft een deel van de deelnemers aan dat er in hun wijk een fietsambassadeur aanwezig is, een oud-wielrenner die het fietsen probeert te stimuleren. Het directe contact met hem is een sterke motivator om meer te willen fietsen.

De mannen kwamen zelf met de volgende tips voor de gemeente. Een belangrijk aandachtspunt voor hen is het aanpakken van fietsendiefstal. Dit kan door een betere samenwerking tussen burgers en politie, het streng vervolgen van fietsendieven en zichtbare maatregelen om diefstal te ontmoedigen. Daarnaast zou het realiseren van veilige fietsenstallingen in de wijk een effectieve oplossing kunnen zijn om fietsdiefstal te voorkomen.

Als ik ergens naartoe ga, dan ga ik liever met de bus, zodat mijn fiets niet gestolen wordt.

Ook vinden ze fietsonderhoud duur. Om het onderhoud van fietsen toegankelijker te maken, kan volgens hen een fietswinkel worden opgezet die goedkope reparaties aanbiedt. Dit zou tegen symbolische bedragen kunnen gebeuren en tegelijkertijd werkgelegenheid creëren voor nieuwkomers, bijvoorbeeld bewoners van AZC's. Syrische mannen hebben vanuit hun thuisland vaak al ervaring met fietsonderhoud, waardoor dergelijke werkplekken niet alleen overlast (voortkomend uit verveling) in AZC's kunnen verminderen, maar ook bijdragen aan integratie. Het mee kunnen doen in de Nederlandse maatschappij door bij te dragen aan fietsreparaties kan volgens hen de integratie bevorderen. Het aanbieden van cursussen voor fietsreparatie in AZC's zou dit initiatief verder kunnen ondersteunen en een basis leggen voor het oprichten van fietswinkels door nieuwkomers.

Wat ook heel belangrijk is, dat zijn de hoge onderhoudskosten van een fiets [...] Je bent soms genoodzaakt om een nieuwe fiets te kopen omdat het te duur is om de oude fiets te repareren. Dus het zou fijn zijn als de fietsmakers goedkoper worden.

Tot slot verdient volgens hen de veiligheid op fietspaden aandacht. De toename van snelle en zware voertuigen, zoals fatbikes, zorgt ervoor dat ze zich onveilig voelen. Het reguleren van snelheid en het bevorderen van veilige omstandigheden op fietspaden, zou deze mannen helpen geruster op de fiets te stappen.

4.2. Oost-Europese arbeidsmigranten/kenniswerkers

Vervoersgedrag

De kenniswerkers die we hebben besproken lopen naar hun bestemming, nemen het OV, de auto of af en toe een taxi, hoewel deze veel duurder is dan in hun herkomstland. De fiets wordt door hen meer als een recreatiemiddel gezien dan als een vervoersmiddel. Hoewel ze zich kunnen voorstellen de fiets vaker te pakken om de stad in te gaan, is de fiets dagelijks gebruiken voor woon-werkverkeer geen optie. De grote afstanden die ze naar werk afleggen zijn volgens hen niet geschikt voor de fiets.

Omdat [fietsen] in Roemenië meer een vrijetijdsbesteding of hobby is.

Drempels tot fietsen

Capaciteit

De *fysieke capaciteit* is niet optimaal. Niet alle deelnemers zijn even zeker op de fiets. Enkele van hen hebben in Nederland pas geleerd te fietsen, en de meeste geven aan slechter te fietsen dan een gemiddelde Nederlander. Ook hier is de *psychologische capaciteit* een remmende factor, de kenniswerkers geven aan niet alle verkeersregels te begrijpen.

Gelegenheid

De geschikte *fysieke gelegenheid* om te fietsen is er niet altijd. Aan de ene kant is Nederland veel beter geschikt om te fietsen dan het thuisland, dat vaak heuvelachtig is met grotere afstanden tussen bestemmingen. De infrastructuur en nabijheid van voorzieningen in Nederland worden als grote voordelen gezien. Alleen hebben de kenniswerkers niet altijd toegang tot een fiets, is het weer in Nederland volgens hen niet geschikt om te fietsen, plus de afstanden die ze moeten afleggen naar werk maken het voor hen geen optie hiervoor de fiets te gebruiken.

Het hangt ervan af, misschien als het zomer of herfst is [...] Maar als er iets is als regen, sneeuw of ijs. Geen sprake van.

Ook bij de *sociale gelegenheid* zijn er beperkende factoren. Het is in Oost-Europese landen simpelweg niet gebruikelijk om op je fiets naar je werk te gaan. Als ze dat in hun thuisland zouden doen zou hier waarschijnlijk grappen over armoede over gemaakt worden. Zeker in conservatieve kringen wordt er nog erg neergekeken op de fiets en is de auto een statussymbool. Dat verandert wel langzaam, jongeren die in West-Europa hebben gewerkt of gestudeerd nemen dit gebruik mee terug naar hun thuisland.

Maar het gaat om de mentaliteit, denk ik. In Polen is het een schande als je de fiets gebruikt, het is alsof je arm bent, je hebt niet genoeg geld om een auto te kopen.

Motivatie

Hun *automatische motivatie* zorgt ervoor dat de fiets wordt gediskwalificeerd als vervoersmiddel, wat hen beperkt in hun keuze de fiets te pakken. Aangezien vanuit hun cultuur de fiets als recreatief vervoersmiddel wordt gezien, is het voor deze kenniswerkers niet logisch om de fiets als vervoersmiddel te gebruiken. Ze geven dan ook aan dat meer fietsen een optie zou zijn, maar dat echt structureel gebruik naar werk of de stad eigenlijk voor hen niet logisch is. Daarnaast wordt de fiets als een onveilig vervoersmiddel gezien, waardoor ze zich niet veilig voelen op de fiets.

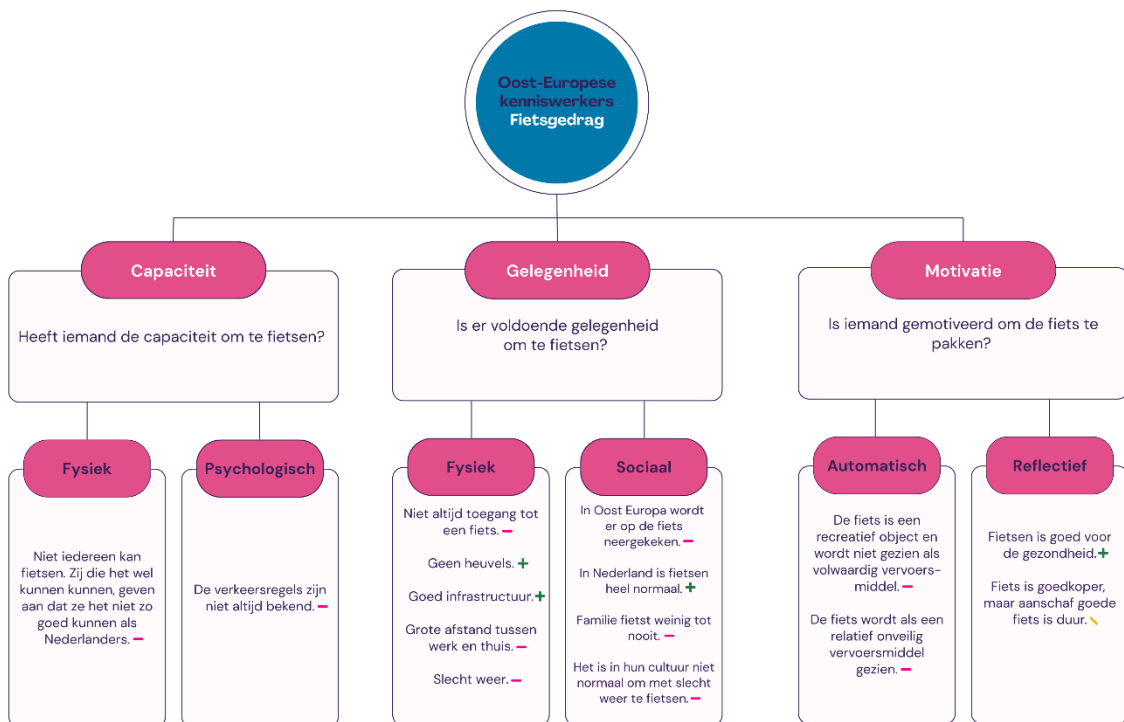
Ik denk dat Oekraïners veel aan veiligheid denken, vooral voor kinderen. Ja. Dus als we zien dat een Nederlandse vrouw twee kinderen meeneemt op de fiets, stopt ons hart op dat moment en voelen we ons zo nerveus voor die kinderen.

Ook de *reflectieve motivatie* is geen sterke motivator. Positieve overwegingen zijn de gezondheidsvoordelen, kostenbesparing (ten opzichte van benzine of het OV), tijdswinst en milieuvoordelen. Aan de andere kant zijn er zorgen om de veiligheid van het vervoersmiddel en de relatief hoge kosten van een goede fiets.

(Gevraagd hoe ze gestimuleerd kunnen worden de fiets te pakken)

Ik denk de brandstofprijzen [...] ook de prijzen van trams of onze treinen of zoiets. Ik kwam hier om te werken, dus het is normaal dat ik zoveel mogelijk probeerde te sparen omdat ik dit land in de toekomst wil verlaten. [...] En ik denk dat het om het geld gaat, want geld is belangrijk voor ons. Dus ik denk dat dat de belangrijkste reden is.

Figuur 3: Fietsgedrag van Oost-Europese kenniswerkers in het COM-B model.



Impact van niet fietsen

Hoewel er door deze groep weinig tot niet gefietst wordt vormt dit geen belemmering in hun dagelijks leven. Er lijkt altijd alternatief vervoer beschikbaar te zijn. Het goede OV in Nederland en de stad Den Haag, en eventuele beschikbaarheid van een auto zorgt ervoor dat zover bekend er geen aanwijzing tot vervoersarmoede is bij deze groep.

Zoals seizoenarbeiders, die komen meestal om die reden. Je komt naar Nederland, je verdient dat geld en dan kom je terug, je koopt een goede auto en je koopt een comfortabel leven. Het is gewoon een andere manier van denken, min of meer.

Gezien deze groep migranten voor werk naar Nederland is gekomen en niet altijd de intentie heeft om in Nederland te blijven is de motivatie om te fietsen kleiner. Deelnemers geven aan dat willen leren fietsen ook een poging tot integratie is, en niet alle arbeidsmigranten hebben de behoefte te integreren. Intergenerationele effecten zullen dan ook kleiner zijn wanneer de kenniswerkers terugkeren naar hun thuisland. Wel heeft het effect op het thuisland. Door de vele arbeidsmigranten/kenniswerkers die een tijd in West-Europa wonen wordt onder meer progressieve kringen de fiets steeds meer genormaliseerd.

De trend is aan het veranderen. Vroeger, toen ik opgroeide, was het als je niet de nieuwste BMW had, als je een fiets had, alsof je nooit meisjes zou aantrekken [...] maar nu is het meer cool om duurzaam te zijn en om het milieu te geven.

Interventies

Aangezien een aantal van de deelnemers geen fiets hebben zouden ze op zich wel geïnteresseerd zijn in een gratis fiets. De vraag is wel of dit ze daadwerkelijk zou stimuleren om meer te fietsen. Degenen van hen die wel een fiets hebben, fietsen ook weinig. Het niet hebben van een fiets is voor hen niet de voornaamste reden om niet te fietsen.

Gratis fietslessen zouden voor een deel van de ook deelnemers interessant zijn, maar ze erkennen dat hier ook schaamte bij zou kunnen kijken. Ze opperen dus ideeën voor het laagdrempeliger maken van fietslessen, zoals bijvoorbeeld het combineren van een fietsles met iets anders zoals een City-Tour. Ze geven wel aan dat dit waarschijnlijk alleen werkt voor mensen die langer van plan zijn in Nederland te blijven, omdat het leren fietsen dus een poging tot integratie kan zijn, niet een noodzaak.

Ja, het is beschamend. Zoals, oh, moet ik lessen nemen om te kunnen fietsen? Het is zoiets simpels om te fietsen. Ik wil niet opnieuw leren fietsen. Ik denk dat, als het lessen zijn, ze op een andere manier gegeven moeten worden, op een leukere manier. Bijvoorbeeld in Amsterdam met die [fietsstours].

Andere ideeën die worden geopperd zijn het maken van video-tutorials over fietsregels in Nederland, het handhaven van verkeersregels en maximumsnelheden op fietspaden, het bieden van incentives vanuit de werkgever of school of het hebben van een fietsbuddy. Een fietsbuddy is als een taalbuddy, maar met dit persoon ga je dan een rondje fietsen. Dit zou gewaardeerd worden omdat wanneer je nieuw bent in Nederland het een manier biedt om op laagdrempelige manier sociale contacten aan te gaan. Ook zijn er klachten rond gestolen fietsen en onduidelijke regels over het verwijderen van fietsen door de gemeente, hierin zou beter gehandhaafd of gecommuniceerd kunnen worden.

4.3. Leerlingen uit het leerlingenvervoer

Vervoersgedrag

De leerlingen zijn voor hun vervoer nog veel afhankelijk van hun ouders. Ze zijn vaak nog te jong om zelf op stap te gaan en kunnen gedragsproblemen hebben waardoor ze minder zelfstandig zijn. Ze worden rondgereden in de auto of nemen het openbaar vervoer; naar school gaan ze met een taxibusje. Dit is voor de kinderen vaak de enige manier om naar school te komen, maar het is niet ideaal. Zo is het een lange reis en moeten de kinderen dus vroeg op. Ook komen leerlingen met regelmaat te laat op school.

Ouder: “Het is een busje vol met kinderen van de school. Het is niet alleen één kind. Dus dan heb je negen of acht leerlingen die te laat zijn, dus de school kan niks. [...] En ja, er zijn zoveel klachten. Ik heb de afgelopen week drie klachten ingediend.”

In het busje kunnen er spanningen zijn met andere leerlingen. Daarnaast zijn de mensen die de leerlingen rondrijden niet altijd toegerust op deze doelgroep.

Ouder: “Die jongen ging een keer tegen de chauffeur en vervolgens werd hij boos en ging hij ook nog het lampje in het midden van die bus slopen. En [mijn kind] was zo lief om het te proberen te fixen. [Die] stond op en probeerde het weer op z'n plek te zetten en toen werd dat jongetje nog bozer en toen kreeg [die] een knal tegen [diens] hoofd. [...] Het kind is drie dagen geschorst, want die chauffeur werd ook boos, want die werd ook uitgescholden en een heleboel andere lelijke dingen heeft dat kind tegen hem gezegd. Maar goed, hij is geschorst. Hij heeft ook geweigerd, dus die chauffeur heeft geweigerd hem mee te nemen.”

Slechts een zeer klein deel van leerlingen die gebruik maken van het leerlingenvervoer komt wel eens met de fiets naar school. Op de middelbare school stopt het leerlingenvervoer vaak, dus moet het kind vanaf dan door de ouders met de auto gebracht worden, of met het openbaar vervoer. Met dit laatste wordt door de deelnemers al geoefend, maar dit vergt veel begeleiding en voorbereiding. Tot slot is openbaar vervoer buiten de grote steden niet altijd een optie, zo kunnen leerlingen tussen wal en schip vallen.

Drempels tot fietsen

Capaciteit

Aangezien de leerlingen een zeer diverse achtergrond hebben kunnen hun capaciteiten variëren. Terwijl één van onze deelnemers wel de *fysieke capaciteit* heeft om te fietsen, is dit bij de ander niet het geval. Door diens autisme is het fietsen lastiger en heeft die dit nooit goed geleerd. Bij beide deelnemers is ook de *psychologische capaciteit* een aandachtspunt. Wanneer je op de fiets bent moet je kunnen inspelen op onverwachte situaties en verkeerssituaties juist inschatten en dat is lastiger voor deze doelgroep.

Ouder: “Door [diens] autisme, vanaf kleins af aan, heeft [die] houderige bewegingen. [...] En [die] kan niet, dat hebben we ook gemerkt, twee handelingen tegelijkertijd. Dus op het moment dat je moet fietsen, dan moet je én met je benen bewegen én je moet sturen en dan ook nog om de bocht om te gaan, dit zijn drie handelingen in één, dat lukt niet, waardoor [die] in een soort van paniek raakt [...] en dan valt [die] om.”

Gelegenheid

De *fysieke gelegenheid* is voor veel kinderen een grote drempel. Aan de ene kant wonen veel kinderen die gebruik maken van het leerlingenvervoer ver weg van hun school omdat ze vaak passend onderwijs nodig hebben die dicht bij huis niet te bieden is. De afstanden zijn simpelweg te groot. Een leerling geeft aan dat er op school zelfs geen fietsenstalling aanwezig is, omdat het zo weinig wordt gebruikt. Ook de omgeving werkt niet altijd mee, één van de ouders geeft aan het niet fijn te vinden als diens kind door een onveilige buurt moet fietsen, en ook buiten de stad (bijvoorbeeld langs de N-wegen) is de verkeerssituatie onoverzichtelijker om te navigeren. Ook vormen het donker vroeg in de ochtend en de kou op de fiets een barrière.

Ouder: “Het is gewoon te ver weg. Alles wat passend onderwijs bood op [diens] niveau, dat is gewoon te ver weg.”

Een andere drempel is het gebrek aan een passende fiets. Voor sommige leerlingen is een normale fiets niet voldoende en is een aangepaste fiets nodig. Deze zijn vaak erg duur, en moeilijk te verkrijgen.

Ouder: “Niet eens met zijwielen lukt het. Dus ik dacht op een gegeven moment ik ga gewoon een driewieler kopen, maar die zijn heel duur. En ja, vandaar dat we qua fietsen niet zo ver zijn gekomen.”

Omdat er zo weinig gefietst wordt naar het speciaal onderwijs is de *sociale gelegenheid* ook niet aanwezig. Er zijn weinig leeftijdsgenoten die als voorbeeld kunnen dienen. Wel legt één van de deelnemers kleinere afstanden zelf af met vrienden. Daarnaast vinden ouders het ook spannend om hun kind meer te laten fietsen, omdat ze zich zorgen maken om de veiligheid van hun kind.

Motivatie

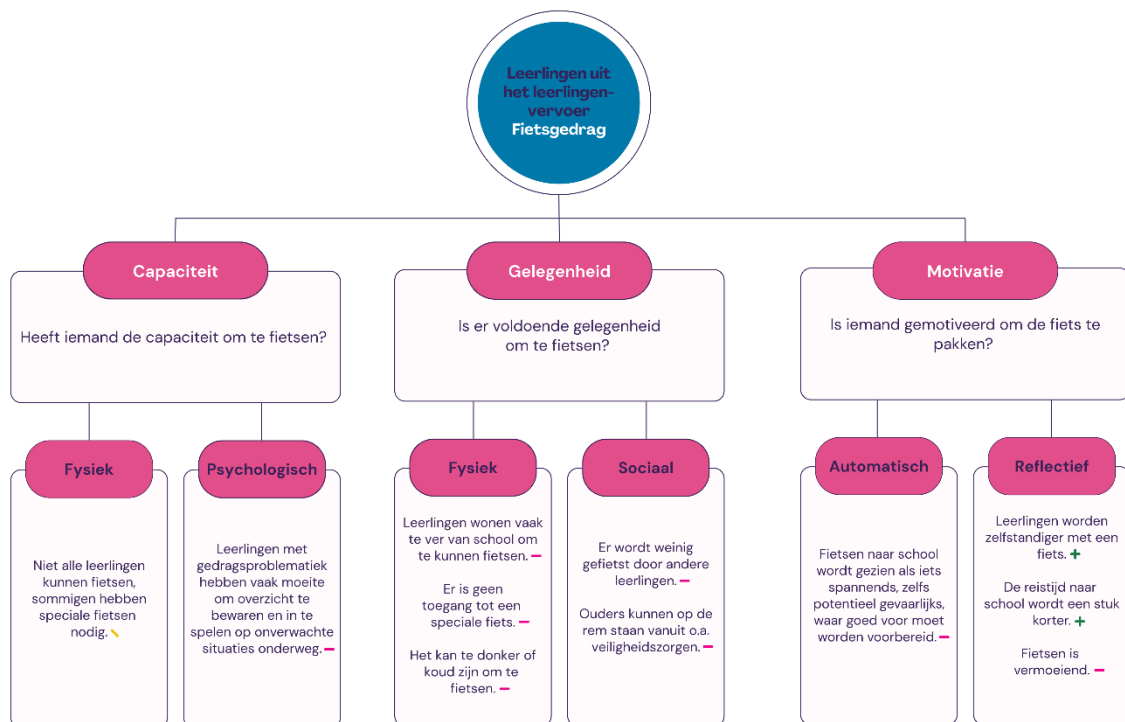
De *reflectieve motivatie* benadrukt zowel de voor- als nadelen van het fietsen. Het grootste voordeel van fietsen naar school zou de tijdswinst zijn, en de vrijheid die dit levert aan zowel ouder als kind. Nadelen die kinderen aandragen zijn de angst voor een lekke band, het feit dat fietsen vermoeiend is en de lange afstand. Daarnaast maken de ouders zich druk om de veiligheid van het vervoersmiddel, waardoor kinderen (on)bewust worden ontmoedigd om te fietsen.

Kind: Het geeft jou een veilig gevoel.

Ouder: Ja, dat wel. Nou ja, dat inderdaad. Een beetje een stukje veiligheid van Rotterdam-Zuid, dat toch ook een beetje mindere omgeving kan zijn. [...] Dan ben ik ook wel een stuk geruster in, bij het OV.

Gekeken naar de *automatische motivatie* wordt fietsen ook door de kinderen als spannend, een beetje eng of moeilijk gezien. Daarnaast wordt er benadrukt dat dit niet iets is wat zomaar kan, om naar school te kunnen fietsen moet er eerst goed geoefend worden. Fietsen is dus niet iets wat je als kind dat gebruik maakt van het leerlingenvervoer zomaar doet.

Figuur 4: Fietsgedrag van kinderen die gebruik maken van leerlingenvervoer in het COM-B model.



Impact van niet fietsen

Wanneer de kinderen niet fietsen zijn ze voor hun vervoer afhankelijk van hun ouders of andere mensen die ze kunnen verplaatsen. Dit maakt zowel ouder als kind erg afhankelijk van het taxibusje. Voor de ouders die we hebben gesproken was het taxibusje de enige optie. Wanneer deze niet komt opdagen, of te laat is dan is er meteen een probleem. Het kind wordt in zo'n geval onderwijs ontzegd omdat het vervoer veel te laat komt. Je kunt dus zeggen dat hier een risico is op vervoersarmoede. Of de fiets hier een alternatief op kan

bieden is echter de vraag. Zowel de capaciteit als de gelegenheid om te fietsen ontbreekt vaak bij deze kinderen. Hoe hoog de motivatie ook is, dan biedt de fiets alsnog geen oplossing.

Ja. Ik kan niet zomaar... Als bijvoorbeeld de taxi niet komt opdagen, dan kan ik niet zomaar de auto in springen om [mijn kind] te brengen. Dan is mijn frustratie echt hoog.

Vervoer is in deze gezinnen niet iets vanzelfsprekends, maar iets dat gepland moet worden. Wanneer de ouders zelf ook met gezondheidsklachten zitten waardoor ze minder mobiel zijn, moeten plannen hier soms op worden aangepast. Dan wordt er een beroep gedaan op het eigen netwerk, voor zover deze beschikbaar is. Aangezien deze kinderen veel begeleiding nodig hebben op de fiets, is het belangrijk dat de ouders zelf ook kunnen fietsen. Wanneer dit niet het geval is kunnen ze niet samen met hun kind de eerste meters maken en is de kans dat een kind zelfstandig leert te fietsen ook kleiner. Dat gezegd hebbende is er voor deze doelgroep vooral op kleine afstanden wel de mogelijkheid vaker te fietsen. Het zal dan eerder gaan om het fietsen naar de sportclub, of naar vrienden, dan om het fietsen naar school. Ook dit kan eventuele vervoersarmoede en druk op de ouders verlichten.

Interventies

Vanuit de ouders is er behoefte aan de volgende interventies. In de regio Rotterdam is er een fietsbank waar gratis fietsen kunnen worden opgehaald. De ouders die we hebben gesproken kwamen hier niet voor in aanmerking. Dit zou eventueel verruimd kunnen worden en hier zouden ook speciale fietsen zoals tandems of driewielers voor volwassenen aan kunnen worden toegevoegd. De ouder die een speciale fiets nodig had voor haar kind heeft hulp geprobeerd te krijgen, maar dit is op niets uitgelopen. Een laagdrempelige plek waar de ouders geïnformeerd kunnen worden over welke hulp er mogelijk is op fietsgebied, en de mogelijkheid om financiële steun te krijgen bij de aanschaf van een speciale fiets, zouden ouders en kinderen verder kunnen helpen om vaker te fietsen.

Kinderen krijgen op sommige scholen fietslessen, maar niet alle ouders geven aan dat ze dit hebben gehad. Fietslessen gericht op kinderen van speciaal onderwijs zouden uitkomst kunnen bieden, eventueel in samenspraak met het beschikbaar maken van een speciale fiets. Deze lessen zouden in kleinere groepen moeten worden gegeven, of zelfs één op één, gezien de moeilijkheden van de doelgroep.

En ja, ook lessen voor kinderen in het speciaal onderwijs, ook rekening houden met het feit dat ze dan een gespecialiseerde begeleider nodig hebben. Ja, natuurlijk niet in een grote groep [...] [die] heeft één op één begeleiding nodig en ja, gevoelig voor prikkels, impulsief, denkt niet na, herkent geen gevaar. Ik ga dan niet zomaar zeggen van, alsjeblieft, hier is mijn kind en ik kom [die] over een uur halen.

Daarnaast is er behoefte aan begeleiding bij het fietsen, zoals iemand die 's ochtends en 's middags met de kinderen mee fietst van en naar school. Als laatste, blijft de grote afstand tussen school en thuis een probleem als het gaat om meer fietsen naar school. Eventueel kan passend onderwijs op het juiste niveau dichterbij worden gevonden wanneer de scholen hun leerniveaus uitbreiden.

Zo'n persoon zou heel handig zijn. Kijk, als ik bijvoorbeeld zo'n fiets kan regelen of iets dergelijks, dan in plaats van de taxi kan die persoon gewoon met [die] naar school fietsen.

4.4. Praktische uitvoering van beleid door de ogen van experts

Om een overkoepelend beeld te vormen van fietsbevordering onder verschillende groepen hebben we een focusgroep gehouden met beleidsexperts en een diepte-interview met twee professionals rondom leerlingenvervoer. Wij hebben hen gevraagd naar hun ervaringen met de doelgroepen die wij in ons veldwerk onderzocht hebben. Ook hebben we de beleidsexperts gevraagd om te reageren op onze bevindingen uit de focusgroepen met Syrische mannen en met Oost-Europese kenniswerkers, en de professionals rondom leerlingenvervoer gevraagd om te reageren op onze bevindingen uit de interviews met ouders en hun kinderen die gebruik maken van leerlingenvervoer. Vanwege hun kennis en ervaringen met fietsbevordering behandelen we beide expert-groepen gezamenlijk, waarbij we wel onderscheid maken tussen hun verschillende expertises.

Naast het diepte-interview met de leerlingenvoerexperts zijn er ook achtergrondgesprekken gevoerd met verschillende scholen uit de regio, ouders van kinderen die gebruikmaken van leerlingenvervoer, en een coördinator van een initiatief om kinderen uit speciaal onderwijs meer te laten fietsen. Het grootste deel gaf aan dat het lastig is voor de kinderen om meer te fietsen, zeker naar school, omdat de scholen simpelweg te ver weg zijn. In hun vrije tijd fietsen de kinderen vaak ook weinig, dit hangt ook samen met hun problematiek. Door bepaalde mentale beperkingen kan het voor kinderen erg lastig zijn om deel te nemen aan het verkeer, maar durven ouders dit ook niet. Toch is dit wel iets wat de ouders bezighoudt, omdat ze erkennen dat het voor hun kinderen een gemis is dat ze niet fietsen.

4.4.1. Huidige interventies

De beleidsexperts gaven aan dat er geen specifieke interventies zijn die zich exclusief op Syrische mannen of Oost-Europese kenniswerkers richten. In plaats daarvan worden Syrische mannen voornamelijk onder de bredere categorie van asielzoekers geplaatst. Oost-Europese kenniswerkers worden enerzijds gezien als arbeidsmigranten, waarbij vaak gedacht wordt aan laagopgeleide seizoenarbeiders, en anderzijds als expats. Deze onderverdeling in drie bredere categorieën laat zien dat deze groepen niet expliciet in het beleid worden meegenomen en dat er daarmee op dit moment weinig aandacht is voor specifieke obstakels die zij ervaren op het gebied van mobiliteit. De beleidsexperts zijn wel bekend met de interventies die gericht zijn op de bredere groepen, namelijk asielzoekers, seizoenarbeiders, en expats.

Bestaande initiatieven maken vaak gebruik van al langer bestaande netwerken van mensen met een migratieachtergrond die al geruime tijd in Nederland wonen. Via deze netwerken worden deelnemers voor bijvoorbeeld fietslessen geworven. Af en toe sluiten nieuwkomers zich hierbij aan, maar dit gebeurt niet systematisch.

Misschien zo dat er eens iemand meekwam, maar het had ook een beetje te maken met de partij die dat voor ons organiseerde in de wijken [...] die vooral contacten hadden in de Turkse en Marokkaanse netwerken, dus daar zijn jaren honderden vrouwen wel begeleid.

In gesprekken met professionals rondom leerlingenvervoer kwam naar voren dat kinderen in het speciaal onderwijs vaak weinig fietsen, niet alleen vanwege de afstand tot school, maar ook door mentale/fysieke beperkingen en de zorgen van ouders. Net als bij migranten speelt hier een combinatie van praktische en sociale factoren een rol in het al dan niet gebruiken van de fiets. Voor sommige doelgroepen

is de fiets een praktische toevoeging, terwijl anderen liever kiezen voor het openbaar vervoer of de auto, omdat deze een hogere status of een gevoel van veiligheid bieden. De keuze voor een vervoermiddel is daarmee niet alleen een praktische overweging, maar wordt ook beïnvloed door sociale en culturele factoren.

4.4.2. Drempels en belemmeringen

Beleidsexperts merkten op dat de status van de fiets een belangrijke rol speelt in het gebruik ervan. Binnen bepaalde groepen, zoals jongeren en Syrische mannen, wordt de fiets als een vervoermiddel met lage status gezien. Dit werd ook genoemd in onze focusgroep met Oost-Europese migranten. Zodra mensen meer financiële middelen hebben, kiezen ze eerder voor een auto of ander vervoermiddel met meer aanzien. Daarnaast spelen er praktische belemmeringen, zoals het ontbreken van fietsvaardigheden of het niet hebben van een geschikte fiets.

Bij het bespreken van de Syrische mannen deelden de beleidsexperts ook hun ervaringen met Oekraïense asielzoekers. In tegenstelling tot Oost-Europese kenniswerkers kunnen veel Oekraïense asielzoekers al fietsen volgens de beleidsexperts, waardoor fietslessen voor deze groep niet aanslaan. Ze merken dat Oekraïense ouders hun kinderen makkelijker laten fietsen en minder beschermend zijn dan andere groepen, wat mogelijk een culturele oorzaak heeft. Beleidsexperts gaven aan dat culturele drempels in het algemeen een grote, maar vaak ongeziene rol spelen in fietsinitiatieven.

Dat [het project] eigenlijk niet zo succesvol was omdat het echt wel met cultuur te maken had, dat bijvoorbeeld de vrouwen echt niet op de fiets mochten. Dat is gewoon echt een cultuuringetje en dat [ze] ook vooral het heel eng vinden om op de fiets te stappen, dat dat ook echt ervan weerhoudt om nou ja, ook die fietslessen gewoon überhaupt gaan uitproberen.

In zijn algemeenheid heb ik de indruk van dat we nog wel eens, nou ja, die culturele drempel die RN03 net beschrijft, dat we die een beetje over het hoofd zien en denken dat we er zijn als we mensen een fiets geven of een fietsles aanbieden. [...] En dat geldt net zo goed voor een groep Nederlanders, autochtone Nederlanders, die om allerlei redenen ook fietsen beneden hun waardigheid lijken te vinden.

De beleidsexperts noemen dat voor (arbeids)migranten uit Oost-Europa cultuur eveneens een grote rol speelt bij fietsgebruik. De ervaring van de beleidsexperts laat zien dat bepaalde persoonlijke kenmerken bepalen of iemand de fiets gebruikt. Hoogopgeleide stedelingen, vaak expats, worden juist aangetrokken door de sterke fietscultuur in Nederland. Daarentegen zien conservatievere plattelandsbewoners vervoersmiddelen vaker als statussymbolen, waarbij de fiets als minderwaardig wordt beschouwd. Tijdens onze focusgroep met Oost-Europese kenniswerkers werd echter duidelijk dat ook onder hoogopgeleiden het lage aanzien van de fiets een barrière vormt. Dit heeft ook directe invloed op de kinderen van de Oost-Europese migranten, zoals blijkt uit onderstaande quote.

“Op scholen, in klassen, werd duidelijk dat er gewoon niet gefietst werd, dat niemand fietste en die kinderen. En daar zat een concentratie van Oost-Europese arbeidsmigranten die dus wel met hun gezin daar inmiddels zaten. [...] dat slechte imago heeft dus effect op die kinderen. Die kinderen fietsten niet en werden ook niet gestimuleerd en er waren ook allemaal van dit soort redenen van waarom dat dan niet nodig was, terwijl dat dan toch wel voor hun ontwikkeling, zeker als ze dus net ietsje ouder worden naar de middelbare school gaan, wel een ongewenst uitgangspunt vinden.

Het feit dat ouders niet fietsen, heeft een directe invloed op hun kinderen. Ouders beïnvloeden zo niet alleen hun kinderen wat betreft *gelegenheid*, maar ook als het aankomt op *motivatie*.

Over ouders en kinderen, ik denk dat het wel belangrijk is om dat te koppelen. Ik denk dat ouders sneller zullen gaan fietsen als hun kinderen dat doen, maar ook omgekeerd. Wij hebben een project waar peutertjes op kinderdagverblijven al leren fietsen en we hebben geconcludeerd dat het ontzettend belangrijk is om ook al die ouders mee te nemen, want anders dan blijft het gewoon een speelgoedje en is het daarna weer weg.

In het diepte-interview met de professionals rondom leerlingenvervoer wordt wederom bevestigd dat er intergenerationele beïnvloeding plaatsvindt: de zorgen van ouders om de fietsvaardigheid van hun kind vormen volgens de professionals een belemmering voor een kind om te gaan fietsen als deze daar wel toe in staat is.

Dat het vaak inderdaad ouders zijn die op de rem staan [...] kinderen hebben vaak wel ja, die willen wel, die willen ook wel zelfstandig, zover dat kan, naar school gaan, maar dan zijn het eerder de ouders die dat afremmen.

Tegelijkertijd benoemen ze dat ouders wel degelijk redenen hebben tot zorgen, omdat de kinderen die op speciaal onderwijs zitten vaak lastig met onverwachte situaties om kunnen gaan.

Je kan vaak nog wel oefenen met hun route, maar als er een wegopbreking is, er is een ongeluk gebeurd, [die] worden aangesproken door iemand, allemaal scenario's die dat heel complex maken om dan inderdaad met veel vertrouwen een leerling alleen te laten fietsen.

Professionals rondom leerlingenvervoer benoemden verder met name praktische belemmeringen: ouders en kinderen vinden het spannend om de overstap naar de fiets te maken, vooral als er geen alternatief beschikbaar is. Ouders zijn vaak bezorgd over de verkeersveiligheid en de zelfstandigheid van

hun kinderen, zeker wanneer er sprake is van mentale of fysieke beperkingen. Hoewel er vergoedingen bestaan om de fiets te gebruiken in plaats van leerlingenvervoer, wordt hier weinig gebruik van gemaakt. Als de kinderen door hun leeftijd geen aanspraak meer kunnen maken op leerlingenvervoer, dan kiezen veel ouders er toch voor om hun kinderen zelfstandig met OV naar school te laten reizen in plaats van op de fiets.

4.4.3. Successen en kansen

De beleidsexperts beschouwen fietslessen als grotendeels succesvolle initiatieven, met uitzondering van de Oekraïense groep. Wel benadrukken ze dat er meer aandacht moet komen voor de overgang van 'kunnen fietsen' naar 'blijven fietsen'. Hierbij is het belangrijk om rekening te houden met culturele drempels en om motivatie af te stemmen op de doelgroep. Om succesvol te zijn, moeten doelgroepen actief betrokken worden bij de ontwikkeling van initiatieven, waarbij overtuigingskracht een belangrijke rol speelt.

Ik wil op een congres een keertje gaan voorstellen om te gaan zingen. Eerst dat je laat zien dat zingen gezond is, sociaal is, voordelig is [...] en dan keihard gaan zingen en kijken wie er mee gaat zingen. Ik denk dat iedereen dan ook ervaart waarom andere mensen niet gaan fietsen. Je hebt schaamte, je denkt dat je niet kan, je hebt weet ik wat, allemaal redenen die iedereen in zich heeft, terwijl je weet dat zingen gezond is, goedkoop is, et cetera. Toch doe je het niet. Dat is alleen maar omdat er dat soort boodschappen komen. Ja, dan krijg je mensen niet aan het zingen of aan het fietsen. Je moet met een ander argument komen inderdaad om dat zo ver te krijgen.

Reactie beleidsexperts bevindingen Syrische groep

Wat betreft de Syrische groep werd fietsdiefstal als een belangrijke drempel ervaren, terwijl dit nog niet prominent op de agenda van de beleidsexperts stond. Wel zagen ze mogelijkheden om dit probleem aan te pakken, bijvoorbeeld door diefstalpreventie op te nemen in fietslessen of door na te denken over betere fietsstallingen. Ook het idee om in asielzoekerscentra te leren hoe je fietsen repareert, werd met enthousiasme ontvangen.

Reactie beleidsexperts bevindingen Oost-Europese werkmigranten

Bij de groep Oost-Europese arbeidsmigranten rees de vraag waar de rol van de overheid begint en eindigt. De experts gaven aan dat fietsbevordering een taak van de overheid kan zijn, maar dat mensen uiteindelijk zelf initiatief moeten nemen. Beleid zal waarschijnlijk op lokaal niveau moeten worden aangepast, omdat de situatie per gemeente sterk verschilt. In grotere steden wonen mogelijk meer hoogopgeleide kenniswerkers die de fiets al gebruiken, terwijl in kleinere steden de integratie in de fietscultuur nog minder vanzelfsprekend is.

Reactie leerlingenvoerexperts bevindingen interviews kinderen

Vanuit praktisch oogpunt vinden ouders het wel fijn vinden als hun kinderen meer kunnen fietsen. Het leerlingenvoer zelf wordt niet per se als positief gezien, de reistijd is nog steeds lang en de bestuurders van de busjes worden ook niet altijd als pedagogisch competent gezien voor deze groep kinderen. Er zitten voor kinderen die gebruik maken van leerlingenvoer dus aardig wat haken en ogen aan hun reis naar school, waarbij fietsbevordering vaak een lastige opgave is.

Voor ritten tot ongeveer 30 minuten zijn er wellicht wel kansen. Het leerlingenvoer is een grote kostenpost voor de gemeente en zou het fijn zijn om de kinderen die hiertoe in staat zijn meer de fiets te laten pakken. Daarnaast kan het bevrijdend werken voor zowel kind als ouder, en het zelfvertrouwen van het kind verhogen.

Ja en het is vaak ook wel weer een..., als het eenmaal lukt, het zelfvertrouwen, het biedt vrijheid.

Er zijn al enkele initiatieven actief. Deze zijn vooral bedoeld om als alternatief te dienen wanneer een kind geen gebruik meer kan maken van het leerlingenvoer, bijvoorbeeld omdat deze te oud wordt. Er is bijvoorbeeld een vergoeding om de fiets te pakken. Deze wordt in de praktijk echter weinig gebruikt aangezien veel ouders het toch een te grote drempel vinden om niet alleen zelfstandig te gaan reizen, maar dan ook nog met de fiets. In dat geval wordt vaak voor het OV gekozen. Hierbij wordt er ook vergoeding geboden die helpt om met fiets of OV naar school te reizen. Bij deze doelgroep is deze begeleiding vaak nodig, als er bijvoorbeeld angsten of andere gedragsproblematiek speelt, in dat geval worden kinderen doorverwezen naar een stichting die daarbij kan helpen.

Dan wordt er gestimuleerd óf met openbaar vervoer óf met fiets te gaan. De meeste kinderen, ouders, kiezen dan toch voor het openbaar vervoer, [...] dat zelfstandig te reizen, vinden dat best wel een hobbel. Begrijp ik ook in zo'n grote stad als Rotterdam en dan wordt er eerder gekozen voor het openbaar vervoer dan voor de fiets. Dus er zijn maar relatief weinig kinderen die gebruik maken van de fietsvergoeding.

De professionals geven aan zelf geen initiatieven te kennen die helpen met het bemachtigen van een speciale fiets. Dit zit namelijk op de scheiding tussen het domein vervoer en het domein zorg, wat het lastig navigeren kan maken, al helemaal voor ouders.

Carpoolen is ook een succesvol alternatief op het leerlingenvoer. Eventueel zou er gekeken kunnen worden of ditzelfde concept ingezet kan worden op de fiets. Waarbij een begeleider met een klein groepje kinderen een vaste route naar school fietsen. Ervan uitgaande dat de route dan niet te lang wordt, en het voor de ouder niet te belastend is.

Tot slot geven ze aan dat zowel ouders als kinderen het erg spannend vinden om de stap naar de fiets te zetten, maar dat er soms ook geen alternatief beschikbaar is. Het kan soms nodig zijn om dan toch maar alvast te gaan oefenen omdat het uitkomst kan bieden voor wanneer een kind te oud wordt voor het leerlingenvoer.

Het fietsen is voor mij geen vervanging, eerder een aanvulling [...] Ik zie nu nog niet in dat het een volledige vervanging kan zijn van het leerlingenvervoer.

4.4.4. Conclusie

De belangrijkste rode draad in beide expertgesprekken is dat fietsgebruik geen vanzelfsprekendheid is en dat culturele en praktische drempels een grote rol spelen. Initiatieven mislukken omdat ze onvoldoende aansluiten bij de doelgroep en de specifieke belemmeringen die zij ervaren. Zowel bij migranten als binnen het leerlingenvervoer is maatwerk cruciaal: niet alleen leren fietsen, maar ook leren omgaan met verkeer, de fiets integreren in het dagelijks leven en rekening houden met aanzien van het vervoermiddel en veiligheidsgevoelens.

Daarnaast werd door zowel beleidsexperts als professionals rondom leerlingenvervoer benadrukt dat er meer aandacht moet komen voor de overgang van 'kunnen fietsen' naar 'blijven fietsen'. Dit vraagt om een bredere aanpak waarin motivatie, begeleiding en toegankelijkheid centraal staan. Door goed te luisteren naar de doelgroep en hun specifieke behoeften mee te nemen in beleidsontwikkeling, kunnen initiatieven effectiever worden en een blijvende impact hebben.

5 Conclusie

Dit onderzoek bestaat uit twee onderdelen: deskresearch en veldonderzoek. De deskresearch biedt inzicht in bestaand onderzoek en beleidsinterventies rondom fietsbevordering, met een focus op groepen die minder fietsen, hun motivaties en barrières, en de effectiviteit van eerdere initiatieven. Het veldonderzoek richt zich op drie specifieke doelgroepen: Syrische mannen, Oost-Europese kenniswerkers, en leerlingen die gebruik maken van leerlingenvervoer. Ook hebben we het expertperspectief meegenomen van beleidsexperts en professionals uit het leerlingenvervoer. Dit werd gedaan door middel van focusgroepen en diepte-interviews om de ervaringen en motivaties van deze groepen verder te verdiepen. Hieronder zetten we onze bevindingen kort uiteen aan de hand van de onderzoeksvragen.

1. A. Welke subgroepen kunnen worden onderscheiden op basis van fietsongelijkheid, uitgaande van bestaand onderzoek?

Uit bestaand onderzoek blijkt dat bepaalde groepen minder vaak of helemaal niet fietsen. Dit hangt samen met demografische, culturele en sociaaleconomische factoren. De belangrijkste subgroepen die worden onderscheiden zijn mensen met een niet-westerse migratieachtergrond, mensen met een laag inkomen, ouderen, mensen met fysieke of mentale beperkingen, mensen in sterk stedelijke of juist zeer rurale gebieden en vrouwen in sommige culturele gemeenschappen. Deze groepen ervaren vaker barrières op het gebied van fietsgebruik.

1. B. Wat zijn onderscheidende kenmerken, ofwel welke combinaties van demografische, culturele en omgevingsfactoren zijn het meest bepalend voor (het ervaren van) fietsongelijkheid?

De combinatie van demografische, culturele en omgevingsfactoren speelt een belangrijke rol in het ervaren van fietsongelijkheid. Zo zal een oudere vrouw met een migratieachtergrond fietsongelijkheid ervaren, maar ook een kind met een beperking uit een lager inkomenshuishouden. Culturele en sociale normen beïnvloeden het fietsgebruik sterk. Zo wordt in sommige gemeenschappen de fiets minder gewaardeerd en wordt de auto gezien als een statussymbool. Een gebrek aan rolmodellen kan er ook toe leiden dat mensen binnen een bepaalde gemeenschap minder snel geneigd zijn om te fietsen. Daarnaast kunnen praktische belemmeringen zoals verkeersveiligheidszorgen, hoge aanschaf- en onderhoudskosten, lange reisafstanden en slechte weersomstandigheden fietsgebruik ontmoedigen. Voor mensen met fysieke en mentale beperkingen speelt de mate van mobiliteit een grote rol. Lage inkomensgroepen hebben minder toegang tot betaalbare fietsen en veilige stallingen, wat het gebruik van de fiets kan beperken. Deze factoren kunnen gezamenlijk ervoor zorgen dat men dus niet fietst.

1. C. Welke aanpakken voor deze subgroepen zijn al ontwikkeld en geëvalueerd?

Verschuillende initiatieven proberen de drempels voor fietsgebruik te verlagen, waaruit wij op een aantal voorbeelden hebben ingezoomd. Een voorbeeld van een succesvolle interventie is de Fietsbank in Rotterdam, die gratis fietsen verstrekt aan minimahuishoudens. Dit initiatief helpt niet alleen bij de toegang tot fietsen, maar verlaagt ook vervoerskosten voor mensen met een laag inkomen. Een vergelijkbaar initiatief is de FietsDeal in Utrecht, waarbij minima voor slechts €30 een fiets kunnen aanschaffen. Dit heeft geleid tot meer mobiliteit en gezondheidsvoordelen voor de deelnemers. Daarnaast worden fietslessen voor kinderen, zoals die van De Fietsmeesters in Utrecht, ingezet om niet alleen de fietsvaardigheid te verbeteren, maar ook het zelfvertrouwen en verkeersinzicht van kinderen te vergroten.

Niet alle initiatieven zijn echter even succesvol gebleken. De deelfietspilot voor vrouwen met een migratieachtergrond in Rotterdam had bijvoorbeeld weinig effect, omdat veel vrouwen zich niet prettig voelden bij het koppelen van hun persoonsgegevens aan een app en omdat er geen kindertitjes beschikbaar waren. Een ander voorbeeld is het initiatief om jongeren in Amsterdam gratis fietsen te geven. Dit werd bemoeilijkt door problemen zoals fietsdiefstal en een negatief imago van de fiets, waardoor het gewenste effect uitbleef. Ondanks de voordelen van dergelijke initiatieven is het belangrijk dat verbeteringen zoals snellere levering en betere coördinatie worden doorgevoerd om meer effectiviteit te garanderen.

2. A. Welke motieven, eventuele weerstanden en/of drempels om te fietsen zijn er bij subgroepen die niet fietsen? Welke overdracht zien we hier tussen generaties (bijv. migratieachtergrond)?

Mensen die niet of nauwelijks fietsen hebben verschillende motieven en barrières. Aan de ene kant werken de gezondheidsvoordelen, de lage kosten en de onafhankelijkheid van het fietsen als motiverend. Aan de andere kant worden er ook veel drempels ervaren. Veel mensen zijn bezorgd over de verkeersveiligheid en vinden de kosten van een fiets en het risico op diefstal te hoog. Lange afstanden en slechte weersomstandigheden worden vaak genoemd als extra belemmeringen. Ook spelen sociale normen een rol: in bepaalde culturen wordt de fiets als een minderwaardig vervoermiddel beschouwd. Daarnaast kan een gebrek aan fietsvaardigheid een belangrijke drempel zijn.

Intergenerationele beïnvloeding speelt een grote rol onder met name mensen met een migratieachtergrond, maar is ook van belang voor groepen zonder migratieachtergrond. Ouders die niet gewend zijn om te fietsen, moedigen hun kinderen minder snel aan om dit te leren. Dit leidt tot een vicieuze cirkel waarin ouders en kinderen elkaar negatief blijven beïnvloeden. Interventies die gericht zijn op kinderen en jongeren kunnen helpen om deze cirkel te doorbreken en er juist een virtueuze cirkel van te maken.

2. B. Wat zijn positieve en negatieve aspecten van niet fietsen voor de diverse doelgroepen?

Voor sommige mensen heeft niet fietsen voordelen. Alternatieve vervoermiddelen zoals het openbaar vervoer en de auto bieden comfort en snelheid, waardoor fietsen als minder noodzakelijk wordt gezien. Vooral voor mensen die lange afstanden moeten afleggen of voor wie fietsen fysiek moeilijk is, zijn deze alternatieven een betere keuze.

Tegelijkertijd heeft niet fietsen ook nadelen. Mensen die afhankelijk zijn van andere vervoersmiddelen ervaren minder bewegingsvrijheid en zijn daarmee vaak afhankelijk van anderen of van vaste routes en dienstregelingen. Als het hierbij misgaat, zoals een bus die uitvalt, dan kan het voorkomen dat mensen niet of laat op hun bestemming aankomen, wat ook weer negatieve consequenties heeft. Fietsen biedt bovendien gezondheidsvoordelen, die iemand die de auto of het OV pakt misloopt. Daarnaast kunnen de kosten van alternatief vervoer (zoals OV) hoger uitvallen dan die van een fiets, wat vooral voor lage inkomensgroepen een probleem is.

2. C. Welke alternatieve mobiliteitsoplossingen hanteren de diverse doelgroepen?

Mensen die niet fietsen, kiezen vaak voor andere vervoersmiddelen. De auto wordt door velen als het meest comfortabele en betrouwbare alternatief gezien, vooral voor lange afstanden. Het aanzien van een auto leidt er toe dat sommige mensen met een migratieachtergrond sneller de auto pakken. Het openbaar vervoer wordt ook veel gebruikt, vooral in stedelijke gebieden waar bussen, trams en treinen goede bereikbaarheid hebben. Voor korte afstanden wordt de benenwagen juist vaak gebruikt. Kinderen gaan lopend, met de auto, of met het OV naar school als ze niet fietsen.

2. D. Wat zijn de positieve en negatieve aspecten van deze alternatieve oplossingen?

De alternatieve vervoermiddelen hebben verschillende voordelen. De auto biedt comfort, snelheid en onafhankelijkheid, terwijl het openbaar vervoer vaak een goede bereikbaarheid biedt zonder de noodzaak van parkeerruimte. Lopen is dan weer een gezonde en goedkope (gratis) optie.

Er zijn echter ook nadelen. Het gebruik van de auto brengt hoge kosten met zich mee, die vooral voor lage inkomensgroepen moeilijker op te brengen zijn. Openbaar vervoer is niet altijd betrouwbaar of efficiënt, zeker niet in meer landelijke gebieden. De afstand die iemand te voet kan afleggen is ook beperkt.

3. A. Welke knelpunten en behoeften van de verschillende subgroepen kunnen we afleiden uit de antwoorden op vraag 2?

Uit ons deskresearch en veldwerk blijkt dat de grootste knelpunten liggen bij fietsbezit en toegang, sociale acceptatie, veiligheid en infrastructuur, psychologische drempels en ondersteuning bij fietsvaardigheid. Het bezit van een fiets is een basisvoorwaarde, maar zonder veilige stallingen of goede infrastructuur blijft het fietsgebruik laag. Sociale acceptatie speelt ook een belangrijke rol, vooral in gemeenschappen waar fietsen als een minderwaardig vervoermiddel wordt gezien. Het hebben van een fiets met meer aanzien (zoals een e-bike of fatbike) kan daarin een oplossing bieden, hoewel veiligheid en diefstalgevoeligheid hierbij wel problemen zijn. Daarnaast ervaren veel mensen een gebrek aan veiligheid op fietspaden en wordt er behoefte geuit aan meer begeleiding bij het leren fietsen.

3. B. Welke oplossingsrichtingen sluiten hierbij aan, kijkend naar de uitkomsten van praktijkexperimenten en eerder onderzoek?

Op basis van het COM-B-model zullen we ingaan op welke oplossingsrichtingen het beste passen aan de hand van de deskresearch en onze gesprekken met Syrische mannen, Oost-Europese kenniswerkers, kinderen die gebruik maken van het leerlingenvervoer en de twee groepen experts.

De drie doelgroepen van het veldonderzoek zijn qua kenmerken vrij verschillend, en ook wat betreft het fietsen bestaan er aanzienlijke verschillen. Het is daarom van belang om naar de context te kijken om te bepalen of fietsbevordering nodig is en welke interventies effectief kunnen zijn. Daarbij kan gedacht worden in drie paden: Kan iemand fietsen (capaciteit)? Heeft deze persoon de gelegenheid om te fietsen (gelegenheid)? En wil deze persoon daadwerkelijk fietsen (motivatie)? Interventies zijn pas effectief als ze aansluiten op het specifieke domein waar het probleem ligt.

Te beginnen bij '**capaciteit**'. Huidige interventies focussen vaak op het fysiek kunnen fietsen. Dit is niet bij elke doelgroep relevant, bijvoorbeeld bij de Syrische mannen, die grotendeels al kunnen fietsen. Ook waar het wel relevant is, dus bij groepen die niet kunnen fietsen, moet er nog naar de context worden gekeken. Fietslessen zouden voor een deel van de leerlingen uit het leerlingenvervoer relevant kunnen zijn, maar naast de fysieke capaciteit moet het kind ook de psychologische capaciteit hebben om zelfstandig aan het verkeer deel te kunnen nemen. Het lesgeven van deze kinderen vraagt meer van een begeleider, grote groepslessen zijn hierbij dus niet aan te bevelen. Daarnaast zou een deel van deze groep gebaat kunnen zijn bij fietslessen op een speciale fiets. Bij Oost-Europese kenniswerkers is de fietsvaardigheid vaak niet optimaal, maar aangezien deze mensen fietsen vooral als recreatieve activiteit zien, zal het 'kunnen fietsen' niet per se leiden tot meer dagelijks fietsgebruik. Hier zouden fietsbuddy's die mensen na afloop van de fietslessen kunnen blijven begeleiden en aanmoedigen een oplossing kunnen vormen. Het inzetten op het sociale aspect van fietslessen en bijvoorbeeld het organiseren van fietstochten kan een extra motivatie vormen om mensen niet alleen te leren fietsen, maar ook aan het fietsen te houden.

Wat betreft '**gelegenheid**': Het hebben van een fiets is een randvoorwaarde om te kunnen fietsen. Het uitdelen van gratis fietsen is dan ook een veel gebruikte interventie. Een deel van de deelnemers heeft hier ook al gebruik van gemaakt, echter heeft dit niet geleid tot duurzaam fietsgedrag. Andere

randvoorwaarden zitten in de weg zoals het moeten afleggen van lange afstanden of slechte weersomstandigheden. De grens tussen wanneer een afstand of een weersomstandigheid het onmogelijk maakt om te fietsen verschilt per persoon, maar deze obstakels worden als onmogelijkheden ervaren. Sociale normen kunnen hierin wel een rol spelen. Als de omgeving ook fietst onder dezelfde omstandigheden, kan deze grens eventueel verlegd worden.

Vooraf voor de groepen met migratieachtergrond speelt het stigma van de fiets als vervoermiddel voor de armen een rol. Maar hun houding wordt ten opzichte van fietsen positiever, aangezien het hier zo normaal wordt gevonden. In het geval van het leerlingenvervoer is het erg belangrijk dat de ouders het fietsen stimuleren en zelf geen remmende factor zijn vanuit veiligheidszorgen. Verkeerseducatie opnemen in fietslessen kan deze rem wegnemen.

Ten slotte is er de '**motivatie**'. De betrokken groepen staan open voor meer fietsgebruik, maar de vraag is hoe vaak. Groepen met migratieachtergrond kunnen zonder fiets prima functioneren, omdat ze vaak alternatieve vervoersoplossingen hebben. Fietsen is dan niet noodzakelijk, of wordt als laatste optie gezien. Positieve overwegingen, zoals lage kosten en gezondheidsvoordelen, wegen niet op tegen de negatieve aspecten zoals de voor sommigen te hoge aanschafkosten, het risico van diefstal en lange afstanden. Daarnaast ervaren veel mensen een gebrek aan veiligheid op de fietspaden. Interventies die kunnen helpen, zijn bijvoorbeeld het verbeteren van fietsveiligheid, zoals het handhaven van een snelheidslimiet op fietspaden, evenals goedkope fietsreparaties, verkeerskennis bevorderen en veilige stallingen. Beleidsmakers zouden echter ook kunnen overwegen of dergelijke interventies echt nodig zijn, aangezien de deelnemers zelf aangeven geen hinder te ondervinden van het feit dat ze niet fietsen. Het is de vraag of er voor een deel van de mensen die niet fietsen daadwerkelijk een probleem is dat opgelost moet worden.

Voor kinderen die gebruik maken van leerlingenvervoer, kan er wel sprake zijn van een probleem. In veel gevallen stopt het vervoer na de brugklas, waarna kinderen leren om zelfstandig naar school te gaan, hetzij met de fiets, hetzij met het openbaar vervoer, of worden ze gebracht. Voor deze kinderen zou de mogelijkheid om naar school te fietsen veel vrijheid bieden en ouders ontlasten. Echter, door de afstanden en andere specifieke problemen is het maar de vraag of dit voor alle kinderen haalbaar is. Interventies zouden vooral gericht moeten zijn op kansrijke kinderen die de juiste cognitieve vaardigheden hebben en niet te ver van school wonen. Voor deze groep zou begeleiding bij het fietsen waardevol kunnen zijn.

Kortom, de context is cruciaal wanneer we proberen specifieke doelgroepen op de fiets te krijgen én aan het fietsen te houden. Elke groep heeft unieke karakteristieken die bepalen welke interventies wel of niet succesvol zijn. Bovendien kan niet de aanname worden gedaan dat niet fietsen per se een probleem is dat opgelost moet worden; dit is niet altijd het geval. Het is dus van groot belang om dicht op de doelgroep te staan om tot een passende interventie te komen.

Limitaties

Dit onderzoek was gericht op het verdiepen van de kennis over deze doelgroepen en hun contexten, maar door de kwalitatieve opzet en het geringe aantal mensen dat is besproken kan dit niet worden gegeneraliseerd naar de gehele groep. Deels hebben we dit wel kunnen ondervangen door ons deskresearch en aanvullende gesprekken met experts. Daarnaast kan in een setting zoals een interview of een focusgroep het krijgen van sociaal wenselijke antwoorden niet worden uitgesloten. Als het gaat over de Oost-Europese migrantengroep hebben we vooral kenniswerkers gesproken en niet de seizoenarbeider die vaak lager is opgeleid en voor kortere perioden in Nederland is. Over deze groep kunnen we dus geen uitspraken doen.

Tot slot

Al met al is het belangrijk te erkennen dat er geen *one-size-fits-all*-oplossing is voor het bevorderen van fietsgebruik. Het succes van interventies hangt sterk af van de specifieke context, de behoeften van de doelgroep en de combinatie van capaciteiten, mogelijkheden en motivatie. Bovendien moet er goed nagedacht worden over de beste manier om doelgroepen te bereiken, waarbij rekening moet worden gehouden met hun omstandigheden, zoals bij de arbeidsmigranten. Door goed te begrijpen welke barrières tot fietsgebruik bestaan en welke factoren een rol spelen, kunnen we effectievere en gerichtere strategieën ontwikkelen om fietsgebruik te stimuleren. Alleen door te werken met een genuanceerde benadering, die oog heeft voor de diversiteit van de doelgroepen, kunnen we werkelijk verschil maken in het bevorderen van duurzamer en gezonder vervoer.

6 Literatuurlijst

- Akse, S., en Hoijnck van Papendrecht, M. [Suit-case]. 2023. Nooit zonder een fiets: onderzoek naar de potentie van deelmobiliteit om de fietsbeschikbaarheid te vergroten onder moeilijk bereikbare groepen met een risico op vervoersarmoede.
- Azaaj, I., en Ait Moha, A. [Motivation]. 2017. Fietsgedrag van Nieuwe Nederlanders.
- Bonte, I. 2020. Rapportage: Project fietsbezit: Stage bij Gemeente Zwolle. Stageverslag.
- Centraal Bureau voor de Statistiek [CBS]. 2024. Cohortonderzoek asielzoekers en statushouders: Asiel en integratie 2024.
- De Roode, J., en De Geus, W. 2024. Monitor leerlingenvervoer: meting 2024. Oberon Onderzoek | Advies.
- De Verkeersonderneming. 2020. Fietsenbank rapportage: Een half jaar Fietsenbank.
- DRIFT & Humankind. 2024. Missie D+ Den Haag Zuidwest: Samen werken aan de mobiliteitstransitie als versneller van brede welvaart.
- Durand, K., Huang, B. (A.), Zijlstra, T., en Alonso González, M. [KiM: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid]. 2023. Multicultural diversity in mobility: The travel behaviour of migrants and children of migrants in the Netherlands.
- Jansen, P. [Labyrinth]. 2019. Eindrapportage fietsgedrag kinderen.
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat [IenW]. (2023, 14 november). *Dealtekst City Deal Fietsen voor Iedereen*. Rapport | Rijksoverheid.nl.
<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2023/11/13/bijlage-6-dealtekst-city-deal-fietsen-voor-iedereen>
- Mobycon. 2023. Onderzoek naar de effecten van de Fietsdeal.
- Sociaal en Cultureel Planbureau [SCP]. (2018, juni). *Syriërs in Nederland*. Geraadpleegd op 29 januari 2025, van <https://www.scp.nl/publicaties/publicaties/2018/06/01/syriërs-in-nederland>
- Van der Kloof, A. 2015. Lessons learned through training immigrant women in the Netherlands to cycle. In *Cycling Cultures*, ed. Peter Cox.
- Van der Kloof, A., Bastiaanssen, J., en Martens, K. 2014. Bicycle lessons, activity participation and empowerment. Case Studies on Transport Policy 2, pp. 89-95.
<http://dx.doi.org/10.1016/j.cstp.2014.06.006>
- Van der Kloof, A., en Bronsvort, K. [Mobycon]. 2022a. Onderzoek feiten en cijfers 'Fietsen voor Iedereen'.
- Van der Kloof, A., en Kurz, S. [Mobycon]. 2021. Internationale inspiratie voor de aanpak 'Alle kinderen een fiets'.

- Van der Kloof, A., Meurs, M., Jansen, M., en Bontje, S. [Mobycon]. 2022b. Onderzoeksresultaten 'Verhogen fietsgebruik door jonge Amsterdammers'.
- Van Ommeren, K., Vegter, S., Ruffino, P., Van der Zwet, P., Goedhart, W., en De Pater, M. [Decisio]. 2023. Actualisatie MKBA Fiets 2023.
- Willmott, T. J., Pang, B., en Rundle-Thiele, S. 2021. Capability, opportunity, and motivation: an across contexts empirical examination of the COM-B model. *BMC Public Health* 21: 1014. <https://doi.org/10.1186/s12889-021-11019-w>.