**Fietsen stimuleren in Amsterdam Nieuw-West:   
onderzoek naar de fietspraktijken van leerlingen en scholieren en interventie strategieën**

Stephanie Geertman

Amsterdams Kenniscentrum voor Maatschappelijke Innovatie (AKMI)

Lectoraat Psychologie voor een Duurzame Stad

In opdracht van de Gemeente Amsterdam

© Hogeschool van Amsterdam

Februari 2019

1. Introductie 4

1.1 vraag en doelstelling onderzoek 5

1.2 De twee scholen: calandlyceum & basisschool de punt 5

1.3 Onderzoeksmethode 6

2. Analyse fietsgedrag leerlingen en scholieren amsterdam nieuw-west 9

2.1 Basisschool De Punt 10

2.2 Het Calandlyceum 19

2.3 Basisschool De Punt & middelbare school het Calandlyceum vergeleken 37

2.4 Mogelijke interventie strategieën 44

3. Conclusie 49

**4. Referenties & Bijlagen 51**

# **1. introductie**

In opdracht van de gemeente Amsterdam heeft het lectoraat Psychologie voor een Duurzame Stad, Hogeschool van Amsterdam, onderzoek gedaan naar fietsgedrag op twee scholen in Nieuw-West. Dit onderzoek staat in het verlengde van het meerjarenprogramma Fiets dat in 2017 van start is gegaan. Naast aandacht voor de fietsinfrastructuur is in dit meerjarenprogramma tevens aandacht voor het nieuwe fietsen. Onder het nieuwe fietsen vallen alle maatregelen die ingezet kunnen worden om meer mensen op de fiets te krijgen. In het meerjarenprogramma wordt extra focus gelegd op drie wijken waar het fietsen achterblijft ten opzichte van de rest van Amsterdam, namelijk Nieuw-West, Noord en Zuidoost. De ambitie van de gemeente Amsterdam is om het aandeel fietsverplaatsingen in die wijken te vergroten van 27% naar 35% in 2025. De programmamakers Fiets van de gemeente Amsterdam willen beginnen met het stimuleren van fietsen bij scholieren in deze wijken. Het lectoraat Psychologie voor een Duurzame Stad heeft van de gemeente Amsterdam de opdracht gekregen inzicht te geven in het fietsgedrag van leerlingen en scholieren (in respectievelijk, groep 8 en een brugklas) in de Amsterdamse wijk Nieuw-West. Dit rapport presenteert de resultaten van dit onderzoek. In deze introductie worden eerst de vraag een doelstelling (1.1), de twee scholen (1.2) de onderzoeksmethodiek (1.3) en de determinanten van fietsgedrag uiteengezet (1.4). In deel twee volgt de analyse van het fietsgedrag van de leerlingen en scholieren, worden interventiestrategieën voorgesteld, gevolgd door een conclusie in deel drie.

## 1.1 vraag en doelstelling onderzoek

De twee hoofdonderzoeksvragen die leidend zijn geweest bij het doen van dit onderzoek waren: wat zijn de stimuli en barrières (determinanten) waarom deze leerlingen en scholieren ervoor kiezen wel of niet de fiets pakken naar school? Wat voor een mogelijke interventies zouden ontwikkeld kunnen worden op basis van deze inzichten? De doelstelling van dit onderzoek is om inzicht te verkrijgen in de determinanten die de leerlingen stimuleren, of ervan weerhouden, om de fiets naar school te pakken. Op basis van deze inzichten, advies geven voor mogelijke interventie strategieën waardoor meer mensen in Nieuw-West zullen gaan kiezen voor de fiets.

## 1.2 de twee scholen: calandlyceum & basisschool de punt

Het Calandlyceum staat midden in stadsdeel Nieuw-West en is een openbare schoolgemeenschap, opgericht in 1966. De school staat bekend om de extra aandacht voor talentontwikkeling, met name op het gebied van sport en kunst & cultuur. De school heeft een ruim aanbod van Vmbo-t, havo, vwo tot gymnasium (Schoolgids Caland 2018-2019, 2019). Scholieren aan het Calandlyceum zijn zeer divers: kennen verschillende culturele achtergronden en zijn afkomstig uit verschillende Amsterdamse stadsdelen.

De Punt is een openbare basisschool die deel uitmaakt van een scholengroep in Amsterdam Nieuw West: “Stichting Openbaar Basis Onderwijs Westelijke Tuinsteden” (website Calandlyceum, 2019). De Punt is net als het Calandlyceum opgericht in 1966 onder de naam de Dr. H.W. Heinsiusschool. Net als het Calandlyceum zijn de leerlingen divers, verschillende culturele achtergronden, echter komen deze leerlingen niet van ver weg. De Punt is een basisschool die middenin de buurt staat, de kinderen wonen in de buurt.

## 1.3 Onderzoeksmethode

Op 4 december 2018 hebben de Toegepaste Psychologie studenten 90 interviews afgenomen: 45 groep acht leerlingen basisschool de Punt, 45 scholieren brugklas van het Calandlyceum. Het lectoraat heeft 60 (30 per school) van deze interviews geselecteerd voor verdere analyse. Deze selectie was nodig omdat veel interviews niet volledig waren door het ontbreken van basisinformatie (leeftijd, jongen/meisje, afstand huis-school). De 60 geselecteerde interviews zijn vervolgens getranscribeerd, gecodeerd en geanalyseerd met ondersteuning van het softwareprogramma MAXQDA 2018. De kernvragen voor de interviews zijn ontwikkeld door de onderzoekers van het lectoraat, de studenten hebben de vragen verder ontwikkeld in deelvragen onder begeleiding van hun docenten. De kernvragen:

*Heb je een fiets?*

*Waarom fiets je wel of niet?*

*Waarom ga je wel of niet per fiets naar school?*

*Wat vind je van de route naar school?*

*Fiets je weleens met familie of vrienden, zo ja waar naartoe en wanneer?*

*Wanneer zou jij vaker de fiets pakken? Wat is daar voor nodig?*

Middels deze vragen en bijbehorende deelvragen, gingen de studenten op zoek naar factoren die het fiets gedrag van deze leerlingen en scholieren bepalen. Er is gebruik gemaakt van het COM-B model (Michie, Atkins & West, 2014). Dit model meet gedrag door een analyse te maken van de drie hoofdcomponenten die Gedrag [*Behaviour*] beïnvloeden: Bekwaamheid [*Capability*] (C), Gelegenheid [*Opportunity*] (O) en Motivatie (M) = COM-B analyse model. Dit model staat centraal in het Behavioural Change Wheel concept (Michie, Atkins & West, 2014) waarmee vervolgens gezocht kan worden naar passende interventies die bekwaamheid, gelegenheid en de motivatie kunnen beïnvloeden, waarmee vervolgens direct het gedrag gestuurd wordt.

Voordat er aan het veldwerk is begonnen heeft het lectoraat een overzicht gemaakt van de determinanten die vanuit de wetenschappelijke literatuur worden gezien als stimulansen en barrières achter de keuzes waarom mensen wel of niet kiezen voor de fiets als vervoermiddel. Tevens heeft het lectoraat een overzicht gemaakt van 25 fietsstimuleringsprojecten in Nederland (waarvan 15 in Amsterdam). Deze twee studies geven een kader aan dit onderzoek: inzicht in de determinanten die de keuze voor de fiets stimuleren of juist tegenhouden. Vervolgens is onderzocht welke van deze determinanten relevant zijn voor het verklaren van het fietsgedrag van de geïnterviewde leerlingen en scholieren op de scholen in Amsterdam Nieuw-West. Op basis van de analyse van de determinanten die het fietsgedrag verklaren van de scholieren en leerlingen in Nieuw-West, de kennis van de literatuur en van bestaande projecten worden een aantal interventiestrategieën voorgesteld die fietsen in Nieuw-West zouden kunnen stimuleren.

1.4 fietsdeterminanten en com-b analyse Vanuit de wetenschappelijke literatuur zijn determinanten bekend die fietsen stimuleren, vanuit wetenschappelijk onderzoek naar gedrag wordt het COM-B model gebruikt om inzicht te krijgen in waarom bepaalde keuzes gemaakt worden en waarom een bepaalde vorm van gedrag wel of niet plaatsvind. In dit onderzoek hebben we een analyse gemaakt van de fietsdeterminanten relevant voor de scholieren en leerlingen van de twee scholen (2.1 en 2.2) We zetten hier eerst uiteen hoe deze determinanten gerelateerd zijn aan de componenten van het COM-B model (2.2). Tezamen vormt dit het kader waarbinnen de analyse van dit onderzoek heeft plaats gevonden.

In de wetenschappelijke literatuurstudie (bijlage 1) verricht als voorbereiding aan het veldwerk op de twee scholen kwamen 15 determinanten naar voren direct invloed hebben op de keuze voor de fiets: afstand, snelheid/reistijd, gezondheid & milieu, gebouwde omgeving, fietsinfrastructuur, Landschappelijke inrichting, voorzieningen op de bestemming, gewoontes, attitudes, sociale invloeden, sociaal-culturele kenmerken, kosten, weer en klimaat, veiligheid en comfort. Tabel 1 geeft een indelingen van welke determinanten bepalend kunnen zijn welke COM-B componenten. Het zal afhangen van de situatie welke determinant wat bepaald. Hoe dit er precies uitziet voor dit onderzoek zullen we laten zien in het volgende deel 2 van dit rapport.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **COM-B component** | Fietsen COM-B | **Fietsdeterminanten** |
| **Fysieke bekwaamheid (C)**  Lichamelijke vaardigheden, kracht of uithoudingsvermogen | *Is er fysiek de mogelijkheid om te fietsen?* | **Gezondheid** |
| **Mentale bekwaamheid (C)**  Kennis of psychologische vaardigheden, kracht of uithoudingsvermogen om deel te nemen aan het noodzakelijke mentale  processen | *Is er de kennis om te fietsen?* | **Comfort (perceptie van) Veiligheid** |
| **Fysieke gelegenheid *[Opportunity]* (O)**  Gelegenheid geboden door de omgeving  met tijd, middelen, locaties, signalen,  fysieke 'affordance' | *Maakt de fysieke omgeving het mogelijk om te fietsen?* | **Milieu (omgeving)** |
| **Gebouwde omgeving** |
| **Fietsinfrastructuur** |
| **Landschappelijke inrichting** |
| **Voorzieningen op de bestemming** |
| **Weer en klimaat** |
| **Kosten** |
| **Afstand** |
| **Snelheid/reistijd** |
| **Sociale gelegenheid *[Opportunity]* (O)**  Gelegenheid geboden door interpersoonlijke invloeden, sociale aanwijzingen en culturele normen  die invloed hebben op de manier waarop we denken dingen, b.v. de woorden en concepten die make-up onze taal | *Maakt de sociale omgeving het mogelijk om te fietsen?* | **Gewoontes** |
| **Attitudes** |
| **Sociale invloeden** |
| **Sociaal-culturele kenmerken** |
| **(perceptie) van Veiligheid** |
| **Reflectieve motivatie (M)**  Reflecterende processen met plannen (zelfbewust intenties) en evaluaties  (overtuigingen over wat goed en slecht is) | *Is men zelfbewust van de voordelen van fietsen?* | **Milieu (motivatie)** |
| **Gezondheid (motivatie)** |
| **Attitudes** |
| **Automatische motivatie (M)**  Automatische processen met emotionele  reacties, verlangens (wensen en behoeften),impulsen, remmingen, aandrijftoestanden en reflexen reacties | *Is fietsen automatisch gedrag, intrinsieke motivatie?* | **Gewoontes** |

**Tabel 1.** Fietsdeterminanten en COM-B componenten

# **2. Analyse fietsgedrag leerlingen en scholieren amsterdam nieuw-west**

De groep acht leerlingen en de brugklassers blijken een groot verschil te vertonen in de manier waarop ze naar school reizen. Dit heeft grotendeels te maken met het feit dat basisschool leerlingen vaak in de buurt van hun school wonen. De scholieren op een middelbare school wonen vaak een stuk verder weg van hun school. Omdat deze groepen hierdoor een groot verschil vertonen in hun reisgedrag analyseren we de twee groepen apart. We beginnen met Basisschool De Punt (3.1), daarna het Calandlyceum (3.2). Daarna volgt een overzicht waarin we de groepen vergelijken middels het kader gegeven in de sectie hierboven (2.2).

2.1 basisschool de punt   
De groep leerlingen van basisschool De Punt bestaat uit 16 jongens en 8 meisjes, van 5 is niet genoemd in de interviews of het een jongen of meisje betreft.

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |

**Figuur 1.** Afstand huis – school (n=30) **Figuur 2.** Frequentie fietsen naar school per week (n=30)

|  |
| --- |
|  |
|  |

Van de dertig leerlingen in groep 8 heeft er slechts 1 geen fiets, wel geeft deze jongen aan dat hij binnenkort een fiets gaat krijgen. Fietsbezit bij de groep acht leerlingen houdt overigens niet in dat deze leerlingen de fiets gebruiken om naar school te gaan. Bijna twee-derde van de geïnterviewde leerlingen wonen binnen een straal van 1000 meter van de school wonen (figuur 1). Achttien van hen wonen zelfs binnen een straal van 500 meter van de school (figuur 1). Doordat ze zo dichtbij de school wonen kiezen ze ervoor om meestal naar school te lopen. Veertien van deze lopende leerlingen geven aan dat ze helemaal nooit met de fiets naar school gaan (figuur 2). Vier anderen zeggen te lopen, maar ook af en toe de fiets te pakken, één van hen geeft aan zeker één maal per week naar school te fietsen, drie doen dat iets vaker. Er zijn slechts vier leerlingen die aangeven vijf dagen per week naar school fietsen, deze leerlingen wonen (niet onverwachts) allemaal verder dan 500 meter van de school. Twee leerlingen die verder weg van school wonen (tussen de 1000-5000 meter) worden dagelijks door hun ouders met de auto naar school gebracht. Van vier leerlingen blijft onbekend vanuit de interviews hoe vaak ze met fiets naar school gaan.

In de interviews met de leerlingen van groep acht kwamen de volgende determinanten naar voren die hun keuze voor naar school gaan met de fietsen bepalen: veiligheid, fietsinfrastructuur, gebouwde omgeving, landschappelijke inrichting, attitudes rondom fietsen, gewoontes, comfort, sociale invloeden, gezondheid en milieu, weer en klimaat, kosten en voorzieningen op bestemming (de school).

De determinanten waar de leerlingen het meeste over gesproken hebben zijn in de eerste plaats sociale invloeden en de tweede plaats veiligheid. De determinanten waar ze het minst over gesproken hebben zijn bebouwde omgeving en kosten, alsook voorzieningen op de bestemming (de school). Het volgende geeft een overzicht van alle besproken determinanten.

**Sociale invloeden**

Bijna alle leerlingen fietsen samen met hun vrienden, de meeste leerlingen fietsen ook met hun familie (maar niet iedereen): *“Mijn vader en moeder fietsen en af en toe fietsen wij een rondje samen”* (jongen 11 jaar, fietst 3-4 keer per week naar school).De leerlingen gaven vaak aan dat zij het leuk vinden om samen te fietsen en dat dit leuker is dan alleen fietsen: *“Ik vind het ook fijner om met mijn vriendinnen te fietsen. Dat vind ik gewoon gezelliger”* (meisje 11 jaar). Voor vrijwel alle leerlingen uit groep acht wordt fietsen gezien als iets wat in hun omgeving heel ‘normaal’ is om te doen, zo legt een 11 jarige jongen die 3-4 keer per naar school fietst uit:

*“Ze* [ouders] *vinden het de normaalste zaak van de wereld om de fiets te pakken.”*

Tegelijkertijd wordt er in een aantal interviewseen angst attitude ten opzicht van fietsen van ouders genoemd waardoor de sociale omgeving een negatieve invloed op het fietsgedrag van de leerlingen heeft. Een andere 11 jarige jongen die ook 3-4 per week naar school fiets, legt bijvoorbeeld uit dat dit de reden is waarom hij nooit zelfstandig naar school fietst: *“Mijn moeder is heel paniekerig, ze is bang dat ik een verkeersongeluk krijg als ik alleen ga….* Dus zegt hij:  *“Ik mag ik niet van mijn ouders alleen naar school fietsen want dat vinden ze eng.”* De tweede jongen heeft Turkse ouders en zelf niet opgegroeid in een fietscultuur, dit lijkt bij een aantal kinderen een rol te spelen waarom ze de fiets minder pakken om naar school te reizen dan andere kinderen in de klas. Dit lijkt te gelden voor zowel meisjes als jongens.

**Attitude**

Over het algemeen hebben alle leerlingen uit groep acht een positieve attitude ten opzichte van fietsen, ook degene met ouders die angst hebben voor fietsen. Zoals beschreven hierboven, vinden de leerlingen fietsen ***“****gewoon normaal”* daarnaast doen ze het ook omdat *“fietsen leuk is.”* Opvallend is dat er veel gefietst wordt buiten de route naar school. Er wordt met name gefietst *“voor de lol,”* of omdat *“dat is leuker dan stil zitten.”* Veel leerlingen in groep acht voelen zich aangetrokken een “*grote fiets”* en “*mooie fietsen”,* zowel identiteit als comfort speelt hier een rol, bijvoorbeeld: *“Ik heb een BMX… Hij rijdt heel snel en ik vind hem mooi.”*

**Gewoontes**

Zoals opgemaakt kan worden vanuit de beschrijvingen hierboven is voor vele groep acht leerlingen fietsen een gewoontegedrag. De leerlingen die niet fietsen naar school (omdat ze lopen) fietsen wel veel in hun vrije tijd. Ze geven aan dat ze dit doen om na school naar de sportvereniging te gaan of naar de supermarkt. De fiets is in dat opzichte onderdeel van hun alledaagse leven en het is echt een gewoonte om te fietsen.

**Veiligheid**

De meningen over veiligheid zijn erg verdeeld, met name met betrekking tot de algemene veiligheid van de fietsroute en de veiligheid van het fietspad. Zoals hierboven al genoemd, is de perceptie van veiligheid van de ouders van invloed (negatief of positief). Deze kinderen benoemen zelf dat ze meer zouden gaan fietsen als de veiligheid (hun perceptie van, en de daadwerkelijke veiligheid) zou vergroten om te fietsen.

**Perceptie van veiligheid van de route (fysieke omgeving) naar school**Over het algemeen vinden de leerlingen dat er genoeg plek is op de wegen voor zowel de auto als voor de fiets, ze voelen zich redelijk veilig. Tegelijkertijd worden er veel plekken genoemd waar ze zich minder veilig voelen doordat er niet altijd een fietspad is. Een 12 jarige jongen die nooit naar school fietst zegt bijvoorbeeld:

*“Ik vind het veilig en vind het niet gevaarlijk om te fietsen. Er is alleen een punt in de buurt waar ze een breder fietspad hadden moeten maken, omdat je op de autoweg moet fietsen”*

Daarnaast zijn er ook plekken op de route waar de leerlingen het niet veilig vinden, wat blijkt onder andere uit de uitspraak van een 11 jarig meisje:

*“Het is wel veilig maar er is wel eerst een grote weg die moet je oversteken en er is een trambaan die moet je ook oversteken en daarna is het veilig”*

De trambaan wordt door meerdere leerlingen uit groep acht als onveilig ervaren. Oversteken over het algemeen, zelfs als er een zebra is wordt als onveilig ervaren met name door gedrag van automobilisten. De verdere uitleg van het 11 jarige meisje illustreert dit: *“ik ga vaak mee met de andere mensen die oversteken, maar veel mensen die oversteken bij de zebra zijn niet blij omdat de auto’s niet stoppen voor hun.”*

**Ervaring van gedrag van andere weggebruikers met betrekking tot veiligheid**Aansluitend op de automobilisten die niet stoppen voor de zebra, geven veel leerlingen ook aan dat automobilisten door rood rijden, dat er niet zomaar gestopt wordt voor een fietser (voor hen). Dit blijkt uit bijvoorbeeld:*“Die auto’s die stoppen gewoon niet zo gauw voor fietsers, ze houden er geen rekening mee en rijden gewoon heel hard”* (meisje 12 jaar). Ze is van mening dat er meer aandacht voor kinderen op de fiets vanuit de automobilist nodig is. Ze legt dat zo uit:

*“… die auto’s moeten gewoon een beetje voorzichtiger zijn, dat ze een beetje opletten op kinderen. Kinderen weten niet echt heel goed* [kunnen niet goed zien] *of er nu auto’s aankomen of niet .. er zijn wel heel veel stoplichten maar de auto’s gaan gewoon door rood”*

Meerdere leerlingen in de interviews hebben aangegeven dat auto’s te vaak door rood rijden waardoor ze geen gevoel van veiligheid hebben in het verkeer.

**Verkeersexamen (veilig leren fietsen)**

De groep acht leerlingen hebben veel gesproken over het verkeersexamen dat ze hebben gedaan op school. Dit examen wordt als positief ervaren, ook door de kinderen die nooit naar school fietsen. Een 11 jarige verteld bijvoorbeeld: *“Ik snap nu beter wat ik moet doen in het verkeer.”* Logischerwijs voelen de leerlingen zich veiliger als ze beter weten wat de verkeersregels precies zijn, dit draagt ook bij aan hun zelfverzekerdheid om te gaan fietsen, ook bij de niet fietsers.

**Fiets infrastructuur**

De fietsinfrastructuur heeft heel veel overlappen met de determinant veiligheid, waar al veel is toegelicht. Wat we hier nog een keer willen benoemen is dat veel leerlingen veel ruimte ervaren om te fietsen maar wel meer afgebakende fietspaden zouden willen voor hun veiligheid. Ook zijn er ondanks het fietsexamen op school, nog steeds onduidelijkheden over verkeersregels, wat blijkt uit bijvoorbeeld “*op sommige plekken zijn er geen stoplichten en dan weet ik niet wanneer ik nu kan doorrijden of stoppen”* (meisje 11 jaar).

**Gebouwde omgeving**

De determinant gebouwde omgeving heeft tevens veel overlappen met veiligheid en fietsinfrastructuur. Wat hier extra benoemd kan worden is dat het zicht van de leerlingen vaak geblokkeerd wordt door geparkeerde auto’s. Hierdoor hebben ze geen goed overzicht op de weg om te zien of er iets aankomt. De leerlingen benoemen specifieke situaties, zoals deze:

*“ er is een gevaarlijk punt om de hoek bij de Superkoop, en je hebt daar een parkeerplaats dus je ziet niet wie van waar komt, dat is best wel gevaarlijk.”*

Veel leerlingen hebben ons laten weten de route naar school niet als heel prettig ervaren, mede omdat er niet genoeg afgebakende fietspaden zijn en het fietsen door kleine steegjes wordt als onprettig ervaren.

**Comfort**

Het hebben van een nieuwe of een goedwerkende fiets lijkt een rol te spelen bij het wel of niet pakken van de fiets voor de leerlingen. Een leerling legt uit:

*“Ik wil een nieuwe fiets, dat ga ik ook aan mijn vader vragen zodat ik voor de zomer met een nieuwe fiets meer kan fietsen.”* Een 11 jarige jongen die nooit fietst geeft als reden: *“Ik fiets niet, omdat mijn fiets kapot is.”* Veel leerlingen geven aan dat fietsen hen meer comfort biedt voor langere afstanden, dat ze dan sneller op hun bestemming zijn. Voor kortere afstanden vinden ze lopen gemakkelijker. Dit wordt bijvoorbeeld uitgelegd door een van de jongens als:

“*Het kost te veel moeite om de fiets te pakken* [om naar school te gaan]*, dus lopen is veel sneller en makkelijker”*

En, niet iedereen vind de fiets altijd het beste middel, met name door de leerlingen die verder van school wonen, waarvan er een bijvoorbeeld zegt: *“Ik zit liever in de auto omdat het sneller gaat.”*

**Gezondheid & milieu**

Een aantal van de leerlingen gaf aan liever te fietsen dan het openbaarvervoer te pakken omdat ze het prettig vonden om wat beweging te krijgen; *“als je met de tram gaat ben je alleen maar aan het zitten”* (11 jarige jongen die 3-4 keer per week fietst naar school).Als de vraag werd gesteld “Waarom fiets je?”kwamen er antwoorden als: *“Omdat het gezond is,” en:*

*“… dan krijg je frisse lucht en ik zit op voetbal, dus dan is het wel goed om te fietsen want daar krijg je goeie benen van.”*

Een enkele leerling gaf tevens aan de fiets te verkiezen boven het openbaarvervoer vanwege het milieu.

**Voorzieningen op bestemming**

De leerlingen gaven aan dat er genoeg plek is om de fiets neer te zetten op de school, er zijn veel fietsen rekken. Maar het parkeren van de fiets in het fietsrek ervaren ze als moeite en tijd. Een aantal geeft aan dat ze daarom liever lopen omdat ze toch dichtbij wonen.

**Weer en Klimaat**

De leerlingen hebben veel verschillende attitudes ten opzichte van weersinvloed op fietsen. De een geeft aan niet te fietsen als het heel koud is, terwijl de ander uitlegt dat het weer niet uitmaakt want ***“****ik heb een capuchon en ik heb handschoenen.”* Als lopen een mogelijkheid is omdat ze dichtbij wonen krijgt het soms de voorkeur over het fietsen: *“… als het zeg maar winderig is vind ik het fijner om te lopen. En ja als het koud is of het regent vind ik fietsen niet fijn.“*

**Kosten**

De leerlingen hebben nog niet heel veel te maken met de kosten van het transport, er is daarom niet heel veel gezegd in de interviews over eventuele kosten die komen kijken bij wel of niet fietsen. Maar er leeft wel het idee dat een fiets duur is, en ook wordt er gezegd dat fietsen gestolen worden. Op de vraag “Wat zou helpen om meer kinderen te laten fietsen?” een 11 jarig meisje antwoorde bijvoorbeeld: *“Dat de fietsen korting krijgen en dat wanneer de fiets kapot is dat ze dit kunnen maken en dat het niet zo duur.”*

2.2 middelbare school het calandyceum   
De groep brugklassers op het Calandlyceum is divers, de helft van de scholieren zijn van het vmbo-tl de andere helft zit in een vwo brugklas. Van deze groep zijn 17 meisjes en 12 jongens. Van 1 is niet genoemd in de interviews of het een jongen of meisje betreft. Eenentwintig van deze scholieren zijn 12 jaar, twee zijn 11 jaar en vijf zijn er 13 jaar.

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |

**Figuur 3.** Afstand huis – school (n=30) **Figuur 4.** Frequentie fietsen naar school per week (n=30)

Ruim één-derde van deze dertig leerlingen woont binnen een straal van 3 km de school (figuur 3). Hiervan wonen er drie op een afstand van minder dan 1 km van de school. Een ander ruim één-derde woont tussen de 5km- 9km van de school. Het kleinere één-derde van de groep, woont op een afstand van 3000-5000 km van de school. Van de dertig leerlingen fietst iets meer dan 75% naar school, de helft van de leerlingen doet dit dagelijks (figuur 4). Vijf scholieren fietsen nooit naar school, één van hen heeft helemaal geen fiets.

**Determinanten waarom vijf brugklasser nooit naar school fietsen**Van de vijf brugklassers die niet naar school fietsen wonen er twee 8-10 kilometer van de school, de andere twee wonen 6 kilometer van de school, een 5 kilometer van school. Eén van hen wordt altijd met de auto naar school gebracht, de rest gaat met het OV naar school. Vier van deze vijf scholieren hebben een niet-westerse achtergrond, van de vijfde blijft dit onbekend. Wat opvalt is dat niet altijd de afstand de factor is om niet te gaan fietsen, de sociale omgeving blijkt de grootste rol te spelen. Eén van de meisjes die 5 kilometer van de school woont, legt dit als volgende uit: *“Met mijn vrienden fiets ik nooit. De meeste van hen hebben ook geen fiets, ze gaan allemaal met het openbaar vervoer.”* Verder geeft ze aan dat er een verschil is in gender, wat betreft fietsgebruik in haar sociale omgeving:

*“De meisjes fietsen niet zo vaak, maar jongens vinden het* [fietsen] *wel leuk”*

Haar uitspraak is tegenstijdig met de uitspraken van de jongen van deze vijf niet-naar-school fietsers: hij geeft aan helemaal nooit te fietsen. Hij heeft wel een fiets, maar die gebruik hij als uitzondering alleen wanneer de school het hem verplicht stelt een fiets mee moeten nemen voor school uitjes of voor speciale gym-dagen. Alle vijf niet-naar-school fietsende scholieren lijken niet gestimuleerd te worden vanuit hun ouders om te fietsen, simpelweg omdat de ouders ook (bijna nooit) niet fietsen. Eén van de meisjes benoemd dat haar ouders fietsen gevaarlijk vinden:

*“het is een beetje gevaarlijk* [fietsen] *dus mijn ouders zeggen dan ook altijd ‘doe maar niet”*

Het is niet zo dat al deze meisjes helemaal nooit fietsen. Twee van hen geven aan te fietsen in hun vrije tijd: recreatie met hun ouders in het weekend om bijvoorbeeld naar een park te gaan. Wat opvalt hierbij is dat deze meisjes niet zelfstandig mogen fietsen, ze fietsen alleen als anderen met hen meegaan. Eén van de meisjes mag bijvoorbeeld wel fietsen samen met haar ouders, maar niet alleen fietsen naar haar sportclub daar brengt haar vader haar altijd naartoe met de auto. Wat verder opvalt aan deze niet-naar-school fietsende scholieren is dat vier van hen wel de voordelen inzien van het fietsen. Ze spreken uit hoe fietsen bijdraagt aan minder CO2 in de lucht en dat het gezond is om te fietsen. Daarnaast associeert het meisje dat zich uitsprak over het verschil tussen meisjes en jongens (wel of niet te fietsen) fietsen met vrijheid. Ze legt dit als volgt uit:

*“Ik vind het leuk om te fietsen: als je fietst dan kan je echt je eigen route verzinnen, met het openbaar vervoer kan dit niet”*

Drie van deze vijf niet-fietsende scholieren (inclusief de jongen) geven aan dat als de school iets dichterbij hun huis zou zijn, dat de kans zou vergroten dat ze gaan fietsen. Tegelijkertijd zeggen twee van hen (inclusief de jongen) dat als ze een kameraad hadden om mee naar school te fietsen dit ze dit ook over de streep zou kunnen trekken. De niet-fietsende jongen werd bijvoorbeeld gevraagd wat er voor nodig was voor hem om te gaan fietsen, waarop hij het volgende antwoorde:

*“Als mijn vrienden meer met mij zouden willen fietsen. Zodat we samen* [naar school] *zouden kunnen fietsen”*

één van de niet-fietsende meisjes, gaf eenzelfde antwoord:

*“Ik denk dat het sneller en leuker is met zijn tweeën* [naar school te fietsen]*”*Eén van de andere niet-fietsende meisjes, die eerder aangaf dat haar ouders fietsen gevaarlijk vinden, legt uit dat als het verkeer rustiger zou zijn, als er meer lantaarnpalen zouden zijn dat ze zich zelfverzekerder zou voelen om te gaan fietsen. Tevens zegt ze dat ze automobilisten niet vertrouwd, *“ze letten niet op fietsers”* en *“ze zijn met teveel dingen bezig.”*

Het meisje dat maar 5 kilometer van school woont is de enige die helemaal niet gemotiveerd is om te gaan fietsen. Ze zegt dat ze toen ze klein was leerde fietsen, dat ze naar de basisschool liep maar nu het fietsen verleerd is: *“mij krijg je niet op de fiets.”* Daarnaast lijkt haar sociale omgeving ook een grote rol hierin te spelen: *“Ik fiets nooit met vrienden en familie.”* Dat de sociale omgeving een grote rol heeft op de keuze voor de fiets of niet, illustreert haar verder uitleg waarom leren fietsen geen investering is in haar toekomst:

*“later heb ik toch een auto, dus dan fiets ik ook niet.”*

Wat we leren uit deze vijf interviews met niet-fietsende scholieren is dat de sociale omgeving een grote rol lijkt te spelen in hun vervoerskeuze, met name bij de meisjes met een niet-westerse achtergrond. Daarnaast speelt veiligheid een grote rol (de werkelijke situatie alsook de perceptie van veiligheid).

**Determinanten bepalend voor de keuze om te fietsen naar school en de verbeterpunten**

Als we kijken naar de interviews met alle 30 scholieren aan het Calandlyceum dan blijkt dat voor de fietsende scholieren de rangorde qua factoren die invloed hebben op hun keuze voor de fiets, niet heel erg verschilt van de niet-fietsende scholieren. Als we het totaal aantal interviews bekijken (n=30) dan hebben alle scholieren het meeste gesproken over sociale invloeden. Veiligheid komt op de tweede positie maar is een stuk minder aan de orde gekomen (en dus minder belangrijk gevonden) dan bij de niet-fietsers. Veiligheid is sowieso een stuk minder aan de orde gekomen bij de Calandlyceum scholieren in vergelijking met de basisschool leerlingen. Andere, determinanten die bij de brugklassers nauw gevolgd worden door veiligheid zijn fietsinfrastructuur, gewoontes en comfort.

**Sociale Invloeden**

De scholieren op het Calandlyceum worden bijna allemaal gestimuleerd door hun omgeving, om te gaan fietsen*: “… ik word gestimuleerd door mijn vader en moeder “*(meisje 12 jaar fietst 5 keer per week). En ook de niet-naar-school fietsers worden af en toe ook gestimuleerd door hun omgeving om te fietsen. Een uitspraak van een meisje van 12 jaar dat niet naar school fietst en niet door haar ouders wordt gestimuleerd om te fietsen illustreert dit als volgende:

*“…het is niet dat ik nooit meer fiets. Ik heb namelijk een neefje die ik meer zie als broertje en met hem fiets ik wel soms en dat vindt ik wel leuk.”*

De manier waarop ouders zich verplaatsen is ook van grote invloed op het fietsgebruik van hun kinderen. De ouders die geen auto bezitten geven het voorbeeld te fietsen en met het OV te reizen. Deze kinderen fietsen niet alleen naar school maar fietsen in hun vrije tijd ook veel met hun ouders. Een meisje van 12 jaar met ouders zonder auto*,* zegt bijvoorbeeld:

*“We hebben geen auto, dus we gaan of met het openbaar vervoer of met de fiets. Maar we gaan wel vaker met de fiets ……  
 ik heb al heel erg lange stukken gefietst”*

Tegelijkertijd kan het gebruik van het OV fietsgebruik ook belemmeren. Met name het regelmatig opladen van de OV-pas van kinderen door ouders lijkt eraan bij te dragen dat hun kinderen de fiets minder gebruiken. Een van de 12 jarige jongens die 3 keer per week naar school fietst benoemd dit als volgende:

*“Ze* [ouders] *zouden me geen geld moeten geven om mijn OV op te laden,”* want, legt hij verder uit *“Als mijn ouders dat niet zouden doen zou ik elke dag met de fiets gaan”*

Voor zo goed als alle scholieren is het samen fietsen een erg belangrijke stimulans om de fiets te pakken. Een meisje van 13 jaar, die 2-3 per week fietst legt bijvoorbeeld uit dat samen fietsen met haar vriendinnen leuker is: “*want dan ga je met elkaar praten en vergeet je de tijd waardoor je sneller gaat fietsen en het is leuker*. Een 12 jarige jongen legt dit uit als: *“Ik vind het leuk om met mijn vrienden te fietsen dan alleen in een metro te zitten.”* Een andere 12 jarige jongen legt verder uit dat fietsen niet alleen een activiteit is naar school, maar dat samen fietsen ook iets is dat hij vaak in zijn vrije tijd*:*

*“Fietsen doe ik vaak met vrienden. Ze zijn niet allemaal van mijn klas, maar gewoon met vrienden die op deze school zitten. En naar voetbal fiets ik ook samen met vrienden.”*

Dat fietsen zeker in de brugklas aan het Calandlyceum zeker nog desociale norm is, wordt ook geïllustreerd door de uitspraken:

*“wij spreken elkaar er wel op aan om wel te fietsen in mijn klas.”* (jongen 12 jaar),   
en:

*“Toen ik weer wel met de fiets ging en mijn vriendinnen vroeg ‘kom ook met de fiets’ kozen ze er ervoor om mee te fietsen naar de Caland* [naar school]*. Ikzelf krijg van mensen die fietsen wel de motivatie om ook te gaan fietsen”* (meisje 12 jaar)

**Gewoontes**

Gewoontegedrag om wel of niet te fietsen naar school lijkt erg beïnvloed door de sociale omgeving van de scholieren. Zoals net beschreven hebben ouders een grote rol in de keuze voor fietsen of niet fietsen, dit beïnvloed ook het gewoontegedrag van hun kinderen:

*“als we* [de familie] *ergens naar toe moeten dan gebruiken we vaak de fiets, allemaal, het is echt automatisme.*

*Ik pak echt altijd de fiets”* (jongen 12 jaar, 5 fietst 5 keer per week naar school).

Opvallend is datveel van deze fietsende scholieren weinig kennis lijken te hebben van het openbaar vervoer, wat blijkt uit bijvoorbeeld: “*Ik snap niks van het openbaar vervoer”* (jongen 11 jaar fietst 5 keer per week). Alsook: “*Dat kan wel* [het OV nemen]*, maar dat doe ik eigenlijk nooit. Ik weet niet zo goed hoe dat werkt” (jongen 13 jaar, fietst 5 keer per week 10 km.)* Door de afwezigheid van kennis van het OV en de aanwezigheid van kennis van de fietsroute lijkt de fiets een automatische keuze geworden, deze 13 jarige jongen legt dit verder uit:

*“Op de fiets is makkelijker, ik ken al de wegen uit mijn hoofd. Bij het OV moet ik altijd nadenken”* (fietst 5 keer per week naar school)

Dit zijn uitspraken van met name de kinderen uit families waar ouders weinig tot nooit het OV gebruiken (maar wel de auto) waardoor deze kinderen weinig kennis hebben van andere vervoerssoorten dan auto en de fiets. Met uitzondering van enkele scholieren die af en toe met slecht weer met de auto naar school gebracht worden door ouders, lijkt geen kennis hebben van het OV bij te dragen aan het automatisch kiezen voor de fiets bij deze kinderen.

De scholieren die OV en fietsen combineren ( 3-4 keer per week fietsen, de rest met het OV naar school) hebben ouders die ook veel het OV gebruiken en vaak geen auto bezitten. Deze scholieren wisselen makkelijk af, ze hebben net zoveel kennis van het fietsen als het reizen met het OV. Het resultaat hiervan is dat er een aantal ‘seizoens-fietsers’ in de brugklas zitten die gemakkelijk fietsen en OV afwisselen afhankelijk van het weer, de uitleg van een 12 jarige seizoensfietser illustreert dit als volgt:

*“Ik ga nu met de tram naar school maar in de lente ga ik weer de hele tijd fietsen. Ik vind het nu een beetje koud weer”*

Er zijn ook een aantal van deze (fiets en OV comfortabele) scholieren die iedere dag naar school fietsen maar in hun vrije tijd liever het OV kiezen:

*“… meestal vind ik naar school fietsen al genoeg, dus de rest reis ik wel met openbaar vervoer”* (meisje 13 jaar, fietst 5 keer per week naar school).

**Veiligheid: Perceptie van veiligheid van de route (fysieke omgeving) naar school**

Het zijn met name de niet-fietsende brugklassers die sterk beïnvloed lijken te zijn in hun keuze om niet te fietsen doordat ouders die hen vertellen fietsen gevaarlijk te vinden. Desalniettemin, ervaren de scholieren (meisjes en jongens) die dagelijks naar school fietsen ook daadwerkelijk gevaar tijdens het fietsen. Ze lijken zich onveilig te voelen door onduidelijkheid over de verkeersregels, en dan met name bij de stoplichten: *“De auto’s die van dezelfde kant komen hebben tegelijk groen met de fietsers..”* (jongen 11 jaar)*.* Een meisje van 12 jaar legt uit dat de tram haar een onveilig gevoel geeft want:

*“… de rails van de tram gaan over het fietspad”*

het geeft haar een onveilig gevoel wanneer*:*

*“… de tram moet stoppen op het fietspad en jij dan vervolgens groen krijgt*(meisje van 12 jaar).

Daarnaast worden er ook onveilige situaties ervaren doordat de fietsinfrastructuur niet altijd doorloopt, een illustratie hiervan is de uitleg van een jongen van 11 jaar: *“er is een stukje waar je dichtbij school over een stoep heen moet fietsen, want er is geen andere route.”* Ook worden fietspaden vaak als te smal ervaren, dit met name omdat de scholieren samen fietsen, dit blijkt bijvoorbeeld uit:

“**…** *er zijn tegenliggers op de fietspaden dus je kan lastig naast een vriend of vriendin fietsen.   
Ze zouden wel een halve meter breder mogen ”* (12 jarige jongen).

Dat dit niet ook daadwerkelijk kan bijdragen aan onveilige situaties wordt door een ander 12 jarig meisje benoemd:

*“**Ik fietste met een vriendin naast elkaar maar we botsten tegen elkaar en dus zij viel en er kwam een auto aan, ze kon net op tijd weg komen”*

**Veiligheid: perceptie van veiligheid door gedrag van andere weggebruikers**

Een aantal scholieren voelen zich niet veilig op de fiets mede door gedrag van andere weggebruikers. Wat veelal genoemd wordt zijn onveilige situaties doordat scooters op de fietspaden rijden, met name op de smalle fietspaden vinden de scholieren dit erg gevaarlijk. Daarnaast wordt er ook veel geklaagd over automobilisten zich slecht aan de regels houden, dit wordt geïllustreerd in uitspraken als:

“*Er zijn wel veel mensen die zich niet altijd aan de regels houden, dat is een beetje gevaarlijk”* (meisje 12 jaar).

en:  
 *“de auto’s kunnen wat meer opletten,”* want verteld een ander *“ze rijden te vaak door rood”* (13 jarig meisje).

**Veiligheid: ervaren van onveiligheid door drukte**

De fietspaden die niet altijd breed genoeg zijn voor de fietsende scholieren zorgen ook voor filevorming (van fietsers). Veel brugklassers leggen ons uit dat dit kan zorgen voor onveilige situaties, twee uitspraken die dit illustreren:

*“ af en toe merk je dat er wel iets van acht man staat te wachten voor het stoplicht, dat op groen gaat. En dan wil bijvoorbeeld doorfietsen, maar af en toe kom je dan tegen iemand aan met je band. Dat is wel moeilijk, als je met zoveel mensen op één gebied staat”* (12 jarige jongen)

*“ik moet wel erg oppassen dat een auto me niet aanrijdt bij die drukke weg”* (11 jarig meisje)

Nu lijkt het niet zo te zijn dat de scholieren de rustige wegen verkiezen boven de drukte. Want om een heel andere reden kiest een aantal van bewust voor de drukkere wegen. Een van de jongens (12 jaar), verteld bijvoorbeeld: *“Als je binnendoor gaat moet je door de drukte heen. Maar dat is ook wel weer fijn omdat het minder saai is dan langs het park. En dan voel ik me niet zo alleen. Je ziet dan ook wat gebeuren.”*

**Attitude: “fietsen is heel normaal”**

Attitudes over fietsen zijn divers bij de brugklassers van het Calandlyceum. Wat opvalt is dat de meeste fietsen een heel gewone dagelijkse bezigheid vinden. Het is iets praktische waarmee je makkelijk jezelf van vertrek naar bestemming kunt brengen: *“Iedereen gebruikt de fiets, dus ja, het is wel normaal. En iedereen doet het* [ fietsen],” (12 jarige jongen fietst 5 keer per week naar school). Het lijkt ook een activiteit die zo normaal is dat sommigen er ook niet over gaan klagen als het soms misschien minder interessant is om te fietsen, ze doen het gewoon. Dezelfde jongen die iedere dag naar school fiets zegt bijvoorbeeld ook: *“Af en toe is het wel saai om te fietsen naar school, omdat je het elke keer doet.”* Een meisje van 13 jaar legt dit uit als:

“*Het is niet zo dat ik heel graag met de fiets ga, maar het is het makkelijkst voor mij.”*

Het fietsen wordt door een aantal wel als prettiger ervaren als de fiets een mooi uiterlijk heeft en comfortabel is:

*“Ik vind het wel belangrijk dat een fiets een mooie vorm of kleur is. Ook moet het lekker zitten. Het stuur en de zadel zijn het belangrijkste “* (meisje 12 jaar fiets 5 keer per naar school).

Over het algemeen zijn de scholieren die iedere dag naar school fietsen het er over eens dat fietsen beter is dan het OV nemen want:

*“Het is sportiever, gezonder, en het is leuk”* (jongen 12 jaar).

**Attitude: associatie met vrijheid en autonomie**

De meeste scholieren associëren fietsen met autonomie*: “je hebt er je ouders niet voor nodig enzo”* (jongen 12 jaar). Deze groep lijkt erg te genieten van de vrijheid die fietsen over het algemeen met zich mee brengt, een uitspraak van een andere jongen van 12 jaar illustreert dit als volgende:

*“ … je kan tegen je ouders kan zeggen” ‘ik ga even fietsen,’ dan spreek je een tijd af en dan kan je zo lang en zo ver als je kan fietsen. En wij doen dan soms dat we binnen een bepaalde tijd proberen om zo ver mogelijk van huis te kunnen komen, en weer terug”* (jongen 12 jaar).

De vijf niet-fietsers hebben een heel verschillende attitude over fietsen dan de wel naar school fietsende scholieren. Eén van hen is bijvoorbeeld heel negatief over fietsen, ze zegt dan ook:

*“ Het [fietsen] boeit me niks, ik kan ook met het openbaar vervoer en de scooter is eigenlijk hetzelfde als een fiets alleen wat sneller”*   
(12 jarig meisje, woont 5 kilometer van school).

De andere niet-fietsers mogen dan wel ‘niet fietsen’ maar hebben niet persé een negatieve associatie hebben het fietsen zelf. Eén van de andere niet-fietsende meisjes associeert (net als vele andere wel-fietsende scholieren) fietsen juist met vrijheid (zie ook eerdere uitleg niet-fietsers, 2.2.1).

**Attitude: omslag in hogere klassen**

Een aantal van de brugklassers geven bij ons aan dat de attitude omtrent fietsen in de hogere klassen van het Caland lijkt om te slaan. Een uitleg die dit illustreert is van een 12 jarig meisje die uitlegt:

“ *richting de tweede of derde gaat iedereen wel met het OV* ”

Dat in de hogere klassen de attitude om lijkt te slaan, illustreert haar verdere uitleg, waarin ze uitlegt dat de scholieren in de hogere klassen opmerkingen maken als “.. *waarom ga je met de fiets, je kan ook met het OV gaan, heb je niet genoeg geld ofzo?’*

**Comfort**

De meeste scholieren vinden fietsen de meest comfortabele manier van reizen naar school voor een combinatie van redenen: het is makkelijk, snel, gezond en geeft autonomie. Een 12 jarige jongen vat deze redenen allemaal samen in zijn uitspraak:*“ je kan je eigen tempo kan beslissen, snel op school zijn en je kan in de frisse lucht fietsen. Daarbij, meestal als ik loop krijg ik pijn aan mijn benen. Met de fiets ook, maar dat is anders. De fiets is makkelijker”* (jongen 12 jaar, fietst 5 keer per week naar school). Een aantal scholieren benadrukken het comfort van de fiets in de ochtend:

*“als je uit bed komt en je bent nog moe, dan fiets je en je bent wakker”* (meisje 12 jaar 5 keer per week)

Daartegenover staat de groep niet-fietsers en de afwisselaars (soms fiets, soms OV) die in tegenstelling vinden dat juist het OV een bijdrage levert aan een goed begin van de dag en niet de fiets. Een van hen benoemd dit als:

*“Ik ben geen ochtend persoon. In de tram kan je lekker zitten. Daarbij ben ik in de ochtend heel moe, dus dan kost fietsen veel moeite. En ik word snel moe van het fietsen, dan zit ik in de les en ben ik moe van het fietsen”* (meisje 11 jaar fietst 2-3 keer per week naar school).

Een meisje van 12 die vaker met het OV gaat dan dat ze naar school fietst geeft nog andere redenen waarom ze het OV meer comfortabel vind dan de fiets naar school:

*“ Het* [de school] *is toch wel wat verder weg en meestal heb je ook een zware tas dus dan is het wel fijner met de ov. Als ik dichter bij had gewoond zou ik denk ik wel lopend of met de fiets gaan. Nu moet ik wel 25/30 minuten fietsen en dat vindt ik te lang”*

**Gezondheid & Milieu**

De meeste scholieren associëren fietsen met gezondheid, ze lijken er allemaal bewust van te zijn. Sommige zijn daar erg bewust meer bezig, zoals een 12 jarig meisje: *“Ik fiets omdat het gezond is,” het helpt haar omdat zoals ze zegt, “Ik ben een paar kilo’s aangekomen.”* Anderen doen uitspraken als:

*“ Ik doe het* [fietsen] *vooral omdat het en goed voor mij is en dat ik dus beweeg. gezonder voor je, fijner voor je neus en voor frisse lucht”* (meisje 12 jaar)

Een van de jongens benadrukt dit als:

*“ … het* [fietsen] *is wel beter voor je lichaam. Als ik met de bus ga dan gaat mijn conditie wel achteruit. En ik wil mijn conditie wel goed houden want ik voetbal”* (12 jaar, fietst 5 keer per week).

Een aantal van de scholieren benoemd ook de bijdrage die fietsen levert aan het milieu: *“Ik vind het [fietsen] een alternatief voor lopen, want het stoot geen CO2 uit*” (jongen 12 jaar). Een 13 jarig meisje benoemd waarom fietsen voor haar het beste is boven OV vervoer, omdat *“ bij het openbaarvervoer wordt het milieu wordt vervuild.”*

**Weer en klimaat**

Zoals al benoemd is het voornamelijk voor de seizoensfietsers een belangrijke factor om wel of niet voor de fiets te kiezen. En zoals ook eerder benoemd, worden een aantal van de leerlingen met de auto naar school gebracht bij heel slecht weer *“als het echt keihard onweert of hagelt.”* De meeste brugklassers die iedere dag fietsen doen dit ook echt altijd, *“als het een beetje regent dan ga ik wel gewoon met de fiets”* (12 jarig meisje). Een 12 jarige jongen legt uit waarom de fiets in het geval van regen voor haar nog steeds de beste keus is: *“als het ging regenen zag ik heel veel auto’s …. waarom zou je in de file staan als je ook gewoon kan fietsen.”* De scholieren die net zo comfortabel zijn met het OV als de fiets pakken vaker het OV als het regent, zoals deze 12 jarige jongen uitlegt: *“Als het regent is het niet zo chill. Dan pak ik altijd de tram, ook als het sneeuwt of vriest.”*

**Kosten**  
De brugklassers zijn niet veel bezig met de kosten van de reis van en naar school. Wel zijn de fietsers zich ervan bewust dat de fiets “gratis” is en dat het OV geld kost. Een aantal van hen geven dit als reden om het OV een negatieve associatie te *geven “OV vind ik een beetje verwend en kost geld”* (jongen 11 jaar, fietst 5 keer per week naar school). Tegelijkertijd zeggen ook vele fietsers dat fietsen niet gratis is, omdat de fiets zelf aanschaffen een investering is. Enkele laten weten dat de kosten voor de aanschaf voor een fiets lager zou kunnen zijn. De uitspraak van een van de 12 jarige jongens illustreert dit:

*”Ik vind dat iedereen een fiets zou kunnen aanschaffen. Het hoort ook bij de Nederlandse cultuur. De kosten voor een fiets horen erbij, maar het moet niet te duur worden.”*

De scholieren die vaker het OV gebruiken, begrijpen dat er kosten zijn verbonden aan hun OV abonnement. Zoals al eerder vermeld hebben ze ons laten weten dat als ouders hun abonnementen niet zouden betalen, of passen niet zouden opladen, ze vaker de fiets zouden pakken.

**Ruimtelijke inrichting: fietsinfrastructuur**

De scholieren vinden over het algemeen dat er een goede fietsinfrastructuur is. Wel worden er een aantal zaken aangekaart voor verbetering. Deze zijn al eerder genoemd bij veiligheid: het fietspad soms niet door, en mogen de wat smallere paden verbreed worden. Minder plek op de weg voor de auto en meer ruimte op de wegen voor de fiets heeft duidelijk de voorkeur. Een enkele vind dat er meer fietspaden mogen komen:

” Ze kunnen er best wel meer maken [fietspaden], zoals deze bij mij in de buurt. Dat kunt u vooral doorgeven aan de gemeente Amsterdam” (jongen 12 jaar, fietst 5 keer per week naar school).

**Voorzieningen op bestemming**  
De fietsvoorzieningen op de bestemming, de school zijn er. Alleen komen er meer scholieren naar school met fietsen dan dat er plek voor is in de stallingen. Een parkeerplek vinden op school lijkt moeilijk te zijn, want: **“***die fietsenrekken staan altijd vol op school”* (jongen 12 jaar).Scholieren ervaren daar soms stress van, een jongen van 12 legt dit als volgende uit: *“*…*af en toe gaan de stoplichten niet snel op groen en dan moet ik heel lang wachten, dan is er geen plek meer om mijn fiets te parkeren* [doordat hij laat op school komt].

## 2.3 basisschool de punt & middelbare school het calandlyceum vergeleken

Het COM-model analyseert gedrag middels de drie componenten: bekwaamheid [Capability], gelegenheid [Opportunity] en Motivatie (zie 1.3 en 1.4). Deze drie componenten staan niet op zichzelf ze beïnvloeden elkaar. Bijvoorbeeld door het bezitten van een fiets (gelegenheid ) of het kunnen fietsen (bekwaamheid) kan de motivatie om te fietsen toenemen. Motivatie alleen zal niet verbetering aanbrengen in de fietsvaardigheden of de toegang tot een fiets, tenzij het individu acteert (gedrag) op deze motivatie en daardoor een fiets gaat kopen of gaat leren fietsen.

De resultaten in tabel 2 geven een overzicht van de in de interviews geïdentificeerde fietsdeterminanten (in 2.1 & 2.2) en hoe deze de COM-B componenten informeren. De determinanten kunnen vallen onder meerdere componenten. Als we kijken naar de COM-B componenten in deze tabel zien we dat zowel de groep acht leerlingen en de scholieren redelijk tot goed bekwaam (*Capability*) zijn om te fietsen naar school. Wel zien we dat sommige kinderen niet fietsen naar school en anderen minder fietsen naar school, door een verschil in hun mentale bekwaamheid (kennis). De niet-fietsers aan het Calandlyceum missen bijvoorbeeld kennis van de technische fietsvaardigheden. Ook missen de fietsers van zowel groep acht, als de brugklassers, kennis over verkeersregels waardoor ze zich minder veilig en zelfverzekerd voelen in het verkeer op de fiets. De resultaten laten ook zien dat zo goed als alle leerlingen, zowel groep acht als brugklas, gemotiveerd zijn om te fietsen. Deze motivatie is zowel automatisch (door gewoonte) als reflectief door de overwegingen die meespelen bij het kiezen voor de fiets (determinanten) zoals milieu, gezondheid, attitudes identiteit en vrijheid). Ook al lijkt er nog winst te behalen qua kennisontwikkeling (verkeersregels) is dit niet heel groot wat inhoud dat het niet kiezen voor de fiets niet zo zeer komt door een gebrek aan bekwaamheden/vaardigheden en ook niet door een gebrek aan motivatie.

Wat de keuze om niet, of minder, te fietsen het meest beïnvloed is de gelegenheid (*Opportunity*) om te kunnen gaan fietsen. Zowel de sociale als de fysieke omgeving (gelegenheid) spelen hierin een rol. Van grootste invloed is de sociale omgeving, dit is met name bij het Calandlyceum het geval. Voor de leerlingen van basisschool de Punt is sociale omgeving verbonden met de determinant veiligheid. Veiligheid heeft hier zowel te maken heeft met de sociale omgeving (perceptie van veiligheid bij ouders) als de fysieke omgeving (veiligheid geboden door een goede bebouwde omgeving en fietsinfrastructuur).

De dominerende determinant is de *sociale gelegenheid*, hier is het meest over gesproken is in alle interviews. De dominerende determinant hierbij zijn de sociale invloeden (van vrienden en familie, met name ouders), voorop staan ook de attitudes van anderen over fietsen. Beide staan onder invloed staat van sociaal-culturele achtergronden van ouders en vrienden. Tevens belangrijk is de invloed van andere weggebruikers waardoor onveiligheid wordt ervaren. Dit laatste heeft deels te maken met de inrichting van de fysieke omgeving (meer ingericht voor auto’s dan voor fietsers). Deze determinanten samen beïnvloeden het gewoontegedrag om voor de fiets te kiezen, of niet (bijvoorbeeld door gewoontegedrag te kiezen voor het OV om naar school reizen). De fysieke gelegenheid is belangrijk maar lijkt iets minder bepalend voor het wel of niet gaan fietsen. De fysieke gelegenheid lijkt een erg belangrijke factor te zijn voor de scholieren die minder fietsen om meer te gaan fietsen. Tevens lijkt een verbetering van de fysieke gelegenheden het comfort en dan met name het gevoel van veiligheid te vergroten bij de fietsers (zowel de frequente en minder frequent naar school fietsers). Bredere fietspaden, meer fietspaden, meer fietsrekken op school zou het fietsen comfortabeler maken voor de fietsers van het Calandlyceum. Afgebakende fietspaden, minder geparkeerde auto’s langs de wegen (beperkt zicht) zou het gevoel van veiligheid en daardoor comfort vergroten bij de fietsers van basisschool De Punt (naar school fietsers en vrije tijd fietsers). Gerelateerd hieraan is ook weer het gedrag van andere weggebruikers. Leerlingen van groep acht hebben veel last van auto’s die niet stoppen voor zebra’s of fietsoversteek plaatsen. Scholieren van het Calandlyceum ervaren veel last van te veel fietsers op het fietspad, scooters op het fietspad en auto’s die door rood rijden.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| COM-B component | Fietsen COM-B | Fietsdeterminanten | **Basisschool De Punt** | **Calandlyceum** |
| **Fysieke bekwaamheid (C)**  Lichamelijke vaardigheden, kracht of uithoudingsvermogen | *Is er fysiek de mogelijkheid om te fietsen?* | **Gezondheid** | * Alle leerlingen kunnen fietsen en zijn lichamelijk gezond om te fietsen | * Met uitzondering van 1 meisje die niet (meer) kan fietsen zijn alle leerlingen in staat om te fietsen en lichamelijk gezond om te fietsen |
| **Mentale bekwaamheid (C)**  Kennis of psychologische vaardigheden, kracht of uithoudingsvermogen om deel te nemen aan het noodzakelijke mentale  processen | *Is er de kennis om te fietsen?* | **Comfort** | *Niet benoemd in interviews* | * Niet-fietsers: fietsen wordt ervaren als niet comfortabel met name door **weinig kennis van het fietsen en perceptie van onveiligheid** * **Gebrek aan kennis van het OV stimuleert scholieren om altijd te fietsen** ook bij slecht weer “ik weet echt niet hoe het OV werkt” |
| **(perceptie van) Veiligheid** | * **Te weinig kennis van verkeersregels draagt bij tot ongemak (gevoel van onveiligheid) bij fietsers en niet-fietsers** | * **Fietsers en niet-fietsers ervaren onveiligheid door: te weinig kennis verkeersregels** * **Ouders van kinderen ervaren angst door geen kennis van fietsen** |
| **Fysieke gelegenheid *[Opportunity]* (O)**  Gelegenheid geboden door de omgeving  met tijd, middelen, locaties, signalen,  fysieke 'affordance' | *Maakt de fysieke omgeving het mogelijk om te fietsen?* | **Milieu (omgeving)** | *Niet benoemd in interviews* |  |
| **Gebouwde omgeving** | * **Geparkeerde auto’s belemmeren het zicht bij oversteken jongen (kleine) fietsers** | *Geen informatie uit interviews* |
| **Fietsinfrastructuur** | * **Meer afgebakende fietspaden nodig voor veiligheid fietsers** | * Goede fietsinfrastructuur maar **fietspaden mogen breder en het mogen er meer zijn** * **Meer plek op de weg voor fietsers, minder plek voor auto’s op de weg is gewenst** |
| **Landschappelijke inrichting** | *Niet benoemd in interviews* | *Niet benoemd in interviews* |
| **Voorzieningen op de bestemming** | * Fietsen parkeren in fietsrekken vinden ze een ‘ gedoe’ binnen een straal van 1000 meter lopen ze liever | * **Te weinig fietsrekken**: kan leiden tot stress omdat als je te laat bent er geen plek voor je fiets meer is |
| **Weer en klimaat** | * Voor een enkele heeft het weer invloed op het fietsen | * **Leerlingen gewend aan het OV pakken deze sneller bij slecht weer** * **leerlingen die niet bekend zijn met het OV (met auto ouders) nemen altijd fiets** ook met slecht weer, een enkele wordt gebracht met de auto bij slecht weer * **Seizoensfietsers: wisselen makkelijk OV en fiets af, afhankelijk van weer** |
| **Kosten** | * Het hebben van een goedwerkende fiets draagt bij aan meer fietsen * **Fietsen wordt gezien als ‘duur’** * Fietsen worden te vaak gestolen | * **De fiets wordt gezien als “gratis” en het OV als “duur**” = besef van kosten * **Opladen van OV passen door ouders de-stimuleert fietsen van hun kinderen**. |
| **Afstand** | * Binnen een straal van 1000 meter lopen ze liever naar school dan fietsen | * Afstand heeft bijna geen invloed op fietsgedrag van de scholieren. Slechts 1 niet-fietsers benoemd afstand als reden om niet te fietsen naar school. Haar afstand is minder groot dan de meeste fietsers. |
| **Snelheid/reistijd** | * **Lopen naar school heeft de voorkeur bij een afstand van minder dan 1km** | * **De fiets wordt door het merendeel gezien als sneller dan het OV of de auto** |
| **Sociale gelegenheid *[Opportunity]* (O)**  Gelegenheid geboden door interpersoonlijke invloeden, sociale aanwijzingen en culturele normen  die invloed hebben op de manier waarop we denken dingen, b.v. de woorden en concepten die make-up onze taal | *Maakt de sociale omgeving het mogelijk om te fietsen?* | **Gewoontes** | * **Fietsen is gewoontegedrag in de vrije tijd (voor de meeste niet voor naar school)** | * Voor de fietsende leerlingen is dit gewoontegedrag “we doen het gewoon” * **Voor de OV-ers is het OV pakken gewoontegedrag** |
| **Attitudes** | * **Positieve associatie, bezitten van een fiets draagt bij aan de ontwikkeling van de identiteit (grote fiets, mooie fiets is gewenst)** | * Voor de fietsers is het niets bijzonders: “fietsen is heel normaal’  Zowel fietsers als niet-fietsers **associëren** **fietsen met autonomie en vrijheid Brugklassers hebben een positieve attitude t.o.v. fietsen dit lijkt om te slaan in de hogeren klassen “ *richting de tweede of derde gaat iedereen wel met het OV* ”** |
| **Sociale invloeden** | * **Ouders** met fiets positieve invloed, **zonder fiets negatieve invloed** * Samen fietsen met vrienden wordt als positief ervaren | * Zowel niet-fietsers als fietsers worden gestimuleerd om te fietsen. **Niet-fietsers worden niet allemaal gestimuleerd door hun ouders.** * **Fietsen met samen vrienden weegt heel hoog in de afweging wel of niet de fiets te pakken** |
| **Sociaal-culturele kenmerken** | *Niet benoemd in interviews* | * **De fietsers vertegenwoordigen multiculturele achtergronden** * **Niet-fietsers zijn hoofdzakelijk kinderen van ouders uit landen waar niet gefietst niet of minder gefietst wordt dan in Nederland** |
| **(perceptie) van Veiligheid** | * **Ouders met angst voor fietsen beïnvloeden leerlingen die niet fietsen** * **Leerlingen die wel fietsen hebben ook angsten in het verkeer (met name met oversteken: trambaan en auto’s die niet stoppen voor zebra)** | * **Ouders van niet-fietsers: fietsen is niet veilig** * Ouders van fietsers: fietsen is veilig * Fietsers zelf: fietsen is ‘wel’ veilig maar er zijn veel onveilige situaties * **Fietsers en niet-fietsers ervaren onveiligheid door gedrag andere weggebruikers (auto’s, scooters op fietspad), door drukte in het verkeer (met name te veel fietsers op fietspad)** |
| **Reflectieve motivatie (M)**  Reflecterende processen met plannen (zelfbewust intenties) en evaluaties  (overtuigingen over wat goed en slecht is) | *Is men zelfbewust van de voordelen van fietsen?* | **Milieu (motivatie)** | *Niet benoemd in interviews* | * Enkele scholieren benoemen dat fietsen geen CO2 uitstoot en daarom bijdraagt aan het milieu: fietsen = ook beter is dan het OV nemen |
| **Gezondheid (motivatie)** | * Fietsen is gezonder dan het ov volgens een aantal | * De meeste scholieren associëren fietsen met gezondheid, ze lijken er allemaal bewust van te zijn |
| **Attitudes** | * Fietsen raagt bij aan identiteitsontwikkeling: autonomie/individu | * Fietsen draagt bij aan identiteitsontwikkeling: autonomie en vrijheid |
| **Automatische motivatie (M)**  Automatische processen met emotionele  reacties, verlangens (wensen en behoeften),impulsen, remmingen, aandrijftoestanden en reflexen reacties | *Is fietsen automatisch gedrag, intrinsieke motivatie?* | **Gewoontes** | * Voor de meeste leerlingen die niet naar school fietsen is fietsen wel een gewoonten en dus automatisch gedrag in de vrije tijd | * Fietsen is voor de fietsers die altijd de fiets pakken automatisch gedrag. * De seizoensfietsers pakken automatisch de fiets bij mooi weer * Voor de niet-fietsers is het OV automatisch gedrag |

**Tabel 2:** Analyse COM-B & Fietsdeterminanten Calandlyceum brugklas scholieren & De Punt groep 8 leerlingen

## 2.4 mogelijke interventie strategieën

Er zijn in dit onderzoek grofweg zes verschillende doelgroepen te identificeren waar een gedragsinterventie op gericht zou kunnen zijn ter stimulering van fietsen. Voor de fietsers (1+2 in tabel 3) kunnen verbeteringen aangebracht worden in de fysieke omgeving waardoor hun fietservaring en deels fietsgedrag zal verbeteren. Tevens kan het gevoel van veiligheid tijdens het fietsen voor deze groep vergroot worden door het gedrag van andere weggebruikers te beïnvloeden door middel van campagnes. Voor de niet-fietsers, de seizoen-fietsers en de afwisselaars (3,4,5 in tabel 3) zijn het met name de attitudes, sociale normen en gewoontegedrag waarom ze niet of minder fietsen, deze kunnen ook beïnvloed worden door middel van campagnes. Ouders van niet-fietsers (6 in tabel 3) die angstig zijn voor fietsen en vaak niet kunnen fietsen, kunnen eveneens beïnvloed worden door campagnes maar ook door hen van fietsvaardigheidstrainingen te voorzien.

**Tabel 3. Interventie strategieën per doelgroep**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **Omschrijving doelgroep** | **Interventie doel** | **Interventies richten op:** | **Soort interventie** |
| **1. Vrije tijds-fietsers** | Groep acht leerlingen fietsen nooit naar school omdat ze <1km van school wonen en liever lopen. Ze kunnen allemaal fietsen, het is gewoontegedrag in vrije tijd. Ze zijn wel nog onzeker tijdens het fietsen | **De leerlingen ondersteunen zich meer comfortabel te voelen tijdens het fietsen waardoor ze zullen blijven fietsen als ze naar de middelbare school gaan** | *De fysieke omgeving aanpassen:* | Fietspaden verbreden  Geparkeerde auto’s verbieden/onmogelijk maken dichtbij oversteekpunten |
| *Gedrag andere weggebruikers beïnvloeden:* | Campagnes met instructies gericht op:  - automobilisten uitkijken kinderen, niet door rood rijden etc. - Scooters niet op  fietspad |
| *Leerlingen meer kennis geven over verkeersregels:* | Trainingen fietsen en verkeer |
| **2. Naar school fietsers** | Calandlyceum brugklassers fietsen dagelijks naar school | **De scholieren een meer veilig gevoel geven tijdens het fietsen** | *De route naar school verbeteren:* | bredere fietspaden, meer fietspaden, minder wegen voor auto’s |
| **3. OV-ers** | Brugklas & 2de klas en hoger Calandlyceum die de fiets hebben ingeruild voor het OV | **De fiets pakken naar school in plaats van het OV** | *Attitudes en sociale normen beïnvloeden, gewoontegedrag beïnvloeden:* | Campagne voeren: positieve associaties met fietsen conditioneren |
| **4. Seizoens-fietsers** | Brugklassers Calandlyceum die alleen fietsen in de Lente & Zomer | **Vaker de fiets gaan pakken naar school in plaats van het OV** | *Attitudes en sociale normen beïnvloeden:* | Campagne voeren: positieve associaties met fietsen conditioneren |
| **5. Afwisselaars** | Brugklas Calandlyceum die fietsen maar ook vaak nog het OV nemen bij slecht weer of als ze moe zijn | **Vaker de fiets gaan pakken naar school in plaats van het OV** | *Attitudes en sociale normen beïnvloeden:* | Campagne voeren: positieve associaties met fietsen conditioneren |
| **6. Ouders van niet fietsers** | Ouders van scholieren Calandlyceum die angst hebben voor fietsen en vaak zelf niet comfortabel zijn met fietsen/ niet kunnen fietsen | **Ouders comfortabel maken met fietsen zodat ze hun kinderen stimuleren te gaan fietsen** | *Kennis vergroten over fietsen: fietsvaardigheden vergroten: toegankelijkheid fiets vergroten:* | Trainingen fietsvaardigheden Campagne voeren: positieve associaties met fietsen conditioneren |

De studenten Toegepaste Psychologie hebben verschillende interventie voorstellen gedaan om de basisschool leerlingen en de brugklassers meer te laten fietsen. Hier een selectie van de voorstellen die ingezet zouden kunnen worden:

1. Inzetten van campagnes: zoals bijvoorbeeld een “Fietsweek” georganiseerd door de gemeente waarin slogans kunnen worden ingezet zoals “Wist je dat als je naar fietst dat je productiever ben?”
2. Fietsen als onderdeel van school activiteiten:

* Dagjes uit organiseren (naar speeltuinen bijvoorbeeld);
* Fietsdagen met de klas organiseren
* Educatieve films op school vertonen
* Eindmusical groep 8 met thema fiets
* Het verkeersexamen uitbreiden: frequente cursussen op school die leuk(er) zijn voor de leerlingen.

3) Inzetten van Apps:

* Inspelen op ‘samen fietsen’ als positieve stimulans om toch de fietst te pakken (i.p.v. OV)
* Inzicht geven in fietsgedrag en gezondheid, koppelen aan een beloningssysteem: punten kunnen gespaard worden
* Inspelen op competitie, meer fietsen wordt beloond met winnen, ter bevordering ook van een fietscommunity

1. Influencers inzetten om fietsen meer populair te maken via social media en youtube aangevuld met posters waarin de influencers centraal staan, hen ook voorlichtingen op school laten geven: “Pimp my bike” is voorgesteld als een mogelijk thema om de fiets populair te maken.
2. Fietsen belonen. Bijvoorbeeld door een schoolpas inzetten waarmee scholieren punten kunnen sparen als ze fietsen naar school, de punten kunnen op school gebruikt worden maar het is niet duidelijk geworden wat ze kunnen krijgen met die punten.
3. Trainingen en voorlichtingen over het belang van fietsen, gezondheidsvoordelen van fietsen.
4. Trainingen en voorlichtingen voor ouders: vaardigheden geven, bewust maken en ondersteunen

De voorstellen vanuit de studenten sluiten goed aan op de uitkomsten van ons onderzoek waarin we zien dat attitudes, sociale normen en gewoontegedrag de belangrijkste determinanten zijn die de keuze voor de fiets bepalen voor de brugklassers en de leerlingen van groep acht (zie tabel 3). Gedrag beïnvloeden middels campagnes en hierbij denken aan - inzetten van social influencers, scholen hierbij betrekken en trainingen en cursussen integreren om te gaan kiezen voor de fiets – zal zeker succes kunnen boeken. Belangrijk hierbij is om de fiets een *positief imago* te geven dat aansluit bij de jeugd (dus niet “droge” campagnes gaan voeren waarom de jeugd de fiets “moet” pakken om naar school of waarom de fiets “gezond” is ). Voor de jeugd is het belangrijk communicatie te gebruiken die aansluit bij hun belevingswereld. We hebben gezien in ons onderzoek dat een fiets is voor hen aantrekkelijk is als die bijdraagt aan hun identiteitsontwikkeling, hun autonomie en gevoel van vrijheid. Influencers zouden in die zin zeker een rol kunnen spelen in een campagne. Maar influencers alleen zijn niet genoeg, belangrijk is om verder te gaan onderzoeken hoe het imago van de fiets meer “hip” kan worden gevonden voor de jeugd.

Het inzetten van Apps sluit ook goed aan bij beïnvloeding van de sociale omgeving, wij stellen voor dat zo’n App tevens kan worden voorzien in kennis over verkeersregels en het vinden van de weg. De studenten hebben Apps bedacht voor de scholieren. Maar er kan ook gedacht worden aan een App voor niet-fietsende ouders, waarin ze stap voor stap meer leren over fietsen voordat ze daadwerkelijk op de fiets stappen. De drempel voor een App is kleiner dan meedoen aan cursussen waardoor meer mensen bereikt kunnen worden. Eventueel als voorbereiding voordat ze aan een plek-gebonden cursus beginnen. En als ze op de fiets stappen zou de App hen kunnen helpen met het vinden van de weg, en met de verkeersregels bijvoorbeeld.

Het inzetten van campagnes op school en meer verkeerslessen op school die ook “fun” zijn zouden onderdeel kunnen zijn van een Amsterdam brede fietsweek. Trainingen kunnen bekend worden gemaakt voor ouders en kinderen die nog niet goed kunnen fietsen, Apps kunnen gelanceerd worden die hen na de fietsweek verder op weg helpen.

De fysieke omgeving is niet betrokken bij de door de studenten voorgestelde interventies. Zoals al aangegeven in tabel 3: verbreding van fietspaden en meer afbakende fietspaden zouden fietsers helpen zich veiliger te voelen op de fiets. Een strook groen beplanting tussen fietspad en autoweg zou een interventie mogelijkheid zijn. Voor de basisschool leerlingen is het nuttig om ervoor te zorgen dat bij oversteekpunten er geen auto’s meer mogen of kunnen parkeren langs de wegen. Een simpele interventie is: groen aanleg of plantenbakken plaatsen langs de weg zodat er niet geparkeerd kan worden op deze locaties. Doordat deze kinderen nog maar een geringe lengte hebben wordt hun zicht door de auto’s belemmerd waardoor ze niet zien of er wel of geen auto aan komt.

Tevens zijn bij de studenten voorstellen de andere weggebruikers niet aan bod gekomen. Uit ons onderzoek blijkt dat het te adviseren is om in een fiets stimulerende campagne ook de automobilist aan te spreken, want uit ons onderzoeken blijkt dat deze nog niet genoeg opletten voor fietsers/niet altijd ruimte maken voor fietsers.

# **3. conclusie & Advies**

In tegenstelling tot de aanname voordat dit onderzoek van start ging (er wordt weinig gefietst in Nieuw-West), fietsen veel scholieren naar het Calandlyceum. Tevens lijkt een overstap van lopen naar fietsen samen te gaan met de overgang van basisschool naar brugklas. Maar vanaf de tweede blijken de scholieren over te gaan stappen op het OV. Echter, zijn er genoeg brugklassers die ook al vaker het OV pakken dan de fiets of enkel met het OV naar school reizen. Nu is diversificatie van verkeer – en gebruik van het OV - goed voor de verkeersdoorloop in de stad, minder fietsers zal zorgen voor meer ruimte op de fietspaden. We hebben namelijk geleerd dat de fietspaden voor vele leerlingen en scholieren ervaren worden als te vol en te druk. Tegelijkertijd zal meer ruimte creëren voor fietsers een duurzame oplossing zijn, met name voor de jeugd. Want voor iedereen, alsook voor deze scholieren, draagt vaker fietsen naar school bij aan de fysieke, als mentale gezondheid en het kost hen minder geld.

Wat we verder van dit onderzoek leren, is dat het te adviseren is om het fietsen comfortabeler te maken: veiliger en dus ook meer ruimte ervoor geven (ook gerelateerd aan veiligheid). Dit vergt aanpassingen in de fysieke omgeving. De basisschool leerlingen blijken hoofdzakelijk te lopen naar school. Maar ze fietsen in hun vrije tijd, ook daar hebben we geleerd dat het voor deze kinderen zinnig is om interventies te verrichten, om fietsen veiliger te maken. Met name de omgeving aanpassen aan de vaardigheden van kinderen in gewenst. Zoals genoemd kan er gedacht worden aan bijvoorbeeld het verbieden of onmogelijk maken van het parkeren van auto’s langs belangrijke fiets oversteekpunten zodat de kinderen zicht krijgen op de weg.

In het voor deze studie voorbereidende literatuuronderzoek (bijlage 1) is gebleken dat de Nederlandse overheid veel investeert in het Openbaar Vervoersysteem en in het wegennetwerk maar relatief weinig investeert in het fietsnetwerk en fietsgedrag. Tevens kwam in die studie naar voren dat er weinig aandacht is voor sociale invloeden en het gewoontegedrag. Dit onderzoek naar het fietsgedrag van de leerlingen en scholieren in Nieuw-West laat ons zien dat het *essentieel is sociale invloeden en gewoontegedrag goed te begrijpen*. Succes van interventies zal direct te maken hebben met het succes van het beïnvloeden van de sociale norm en gewoontegedrag van deze jeugd. Dit vraagt om communicatie die gericht is op de belevingswereld van de jeugd en die stuurt op gedegen kennis over wat hun sociale normen kan beïnvloeden. Dit vraagt ook om communicatie die invloed heeft op hun sociale omgeving, met name het normaliseren van fietsen bij ouders is hierbij essentieel. Dit onderzoek moet gezien worden als een eerste stap, als introductie tot de beleefwereld van jeugd in relatie tot fietsen in Amsterdam Nieuw-West. Meer gedegen onderzoek naar de percepties van de sociale en fysieke omgeving gerelateerd tot het fietsgedrag van deze Amsterdamse jonge mensen is te adviseren.

**4. Referenties & Bijlagen**

Michie S, Atkins L, West R. (2014) The Behaviour Change Wheel: A Guide to Designing Interventions. London: Silverback Publishing.

Bijlage 1: Fietsen stimuleren, wat is er nodig? Inzichten vanuit de wetenschappelijke literatuur.

Bijlage 2: Project scan fietsstimulering in Nederland.