

Onderzoeksrapport

Het bepalen van fietssucces

Een verkenning naar de effectiviteitsbepaling van
fietsstimuleringsmaatregelen



19 juni 2023

COLOFON

Titel:	Het bepalen van fietssucces
Ondertitel:	Een verkenning naar de effectiviteitsbepaling van fietsstimuleringsmaatregelen
Status:	Definitief (publicatieversie)
Afbeelding voorblad:	Rob Voss / Hollandse Hoogte
Opdrachtgevers:	Gemeente Assen Tour de Force Hogeschool Windesheim
Onderwijsinstelling:	Hogeschool Windesheim
Opleiding:	Ruimtelijke Ontwikkeling - Mobiliteit
Domein:	Techniek, bouw en ruimte
Student:	Sylvain van Maanen
Begeleiders:	N. Boele (gemeente Assen) F. de Vor (hogeschool Windesheim)
Datum:	19 juni 2023

Voorwoord

Voor u ligt het onderzoeksrapport 'Het bepalen van fietssucces'. Dit onderzoek is het resultaat van mijn afstuderen aan de opleiding 'Ruimtelijke Ontwikkeling – Mobiliteit' van hogeschool Windesheim in Zwolle. Ik ben van februari tot begin juni 2023 bezig geweest met dit onderzoek.

Tijdens mijn opleiding heb ik een interesse ontwikkeld in het thema fiets. Zo heb ik in een eerdere stage mij beziggehouden met het fietsvriendelijker en aantrekkelijker maken van een winkelcentrum. Daarnaast heb ik eind 2022 met een medestudent onderzoek gedaan naar de toepassing van doorfietsroutes op erftoegangswegen in dorpen. Dit waren beiden onderzoeken die te maken hadden met fietsstimulering door middel van aanpassingen in de fysieke omgeving. Met mijn afstudeeronderzoek boden gemeente Assen, Tour de Force en hogeschool Windesheim mij de gelegenheid om onderzoek te doen naar de 'zachte' kant van fietsstimulering.

Dit onderzoek heeft mij veel opgeleverd. Zo heb ik nieuwe kennis omtrent fietsstimulering op kunnen doen en mijn netwerk kunnen uitbreiden. Ook heb ik ervaring opgedaan en mijn communicatievaardigheden kunnen verbeteren bij het benaderen van senioren en migranten.

Dit onderzoek had ik nooit alleen uit kunnen voeren. In dit voorwoord wil ik daarom iedereen bedanken die een bijdrage heeft geleverd, groot of klein. Speciale dank gaat uit naar mijn begeleider bij gemeente Assen, Niels Boele. Je kritische blik, spellingscontrole en achtergrond in de psychologie heeft dit onderzoek zeker op een hoger niveau gebracht. Ook wil ik mijn begeleider vanuit hogeschool Windesheim, Friso de Vor, bedanken voor de vele tussentijdse complimenten en leuke samenwerking bij het monitoren van Fietsen geeft Vrijheid! Verder wil ik Roel Lenoir, ploegleider stimuleren van fietsgebruik en fietsinitiatieven bij Tour de Force, bedanken voor het meedenken en het kunnen gebruiken van jouw netwerk.

Tot slot wil ik enkele van mijn medestudenten bedanken voor hun hulp tijdens dit onderzoek. Bedankt voor alle tips en feedback waardoor ik dit rapport heb kunnen verbeteren.

Ik wens u veel leesplezier toe!

Sylvain van Maanen

Assen, 19 juni 2023

Bedankt voor jullie bijdrage aan dit onderzoek!



Samenvatting

Wat zijn de effectiefste fietsstimuleringsmaatregelen? Hoe bepalen we de effectiviteit van fietsstimuleringsmaatregelen? Volgens Tour de Force is er behoefte aan een voorbeeldaanpak voor een effectevaluatie van fietsstimuleringsmaatregelen om interventies beter te kunnen evalueren. Uit dit verkennend onderzoek naar de effectiviteitsbepaling van fietsstimuleringsmaatregelen volgen vier uitkomsten.

Allereerst is gekeken hoe fietsstimuleringsmaatregelen in Nederland worden geëvalueerd en hoe hierbij effecten bepaald worden. Uit inventarisatieonderzoek blijkt dat veelal enkel de directe resultaten worden geëvalueerd in plaats van de blijvende effecten op het fietsgebruik. Van bepaalde projecten is bekend dat ook het proces geëvalueerd is. Er worden vooral kwantitatieve methodes als een vragenlijst en het bijhouden van aantallen toegepast om resultaten ('outputs') aan te kunnen tonen. Bij iets minder dan de helft van de geïnventariseerde fietsstimuleringsprojecten werden meerdere methoden gebruikt, waarbij enkele projecten een kwalitatieve methode combineerden met een kwantitatieve methode. Bij relatief weinig projecten is middels een nul-, een en tweemeting het blijvende effect ('outcome') op het fietsgebruik bekend. Veelal wordt er geen nulmeting gehouden en bij slechts vier geïnventariseerde projecten is een controlegroep gebruikt. Hierdoor kan bij veel interventies niet met zekerheid bepaald worden wat het werkelijke effect is geweest.

Ten tweede is gekeken welke factoren effectiviteit beïnvloeden en het beoogde doel van fietsstimulering (fietsgebruik) bepalen. Of mensen gaan fietsen of blijven fietsen hangt af van meerdere externe, omgevings-, persoonlijke en sociaal-culturele factoren. Maar ook hoe een interventie op deze factoren inspeelt, hoe deze is opgebouwd en is uitgevoerd bepaalt of mensen hun gedrag veranderen. Uit statistische analyses in eerdere onderzoeken blijkt dat vooral de gegeneraliseerde kosten van fietsen tegenover andere modaliteiten bepalend zijn bij het verklaren van fietsgebruik. Interventies die hierop inspelen kennen een hogere verwachte effectiviteit.

Ten derde is gekeken welke algemene stappen van belang zijn bij een effectevaluatie van fietsstimuleringsmaatregelen. Deze zijn samengevat in een voorbeeldaanpak (zie bijlage 5). Uit bestaande literatuur en handreikingen blijkt dat het vooral belangrijk is om vooraf de beoogde uitkomst te specificeren. Zonder doel kan namelijk niet bepaald worden of een interventie effectief is geweest. Met output- en effectindicatoren kunnen beoogde resultaten en effecten vervolgens meetbaar gemaakt worden. De ideale manier om effect te bepalen, is een experimenteel design met een voor-, nameting en een controlegroep. In pilotprojecten kan echter gekozen worden om eerst de effectiviteit te verkennen met meer kwalitatieve methodes. Als een project verder doorontwikkeld wordt of reeds geïmplementeerd is, dient de effectevaluatie een sterkere bewijskracht te hebben en meer kwantitatief van aard te zijn. Na het verzamelen en analyseren van resultaten kan op basis van de gestelde indicatoren vervolgens bepaald worden of een interventie effectief is geweest.

Als laatste is met dit onderzoek ervaring opgedaan met effectmetingen bij de projecten Fietsen geeft Vrijheid (doelgroep migranten) en de fietsclubs van Doortrappen Drenthe (doelgroep senioren). De effectiviteit van deze interventies is verkend met vragenlijsten, observaties en interviews. Hieruit volgt dat deelnemers van Fietsen geeft Vrijheid na de fietslessen blijven fietsen en dat programma daardoor bijdraagt aan de gestelde doelen. Wel zijn er indicaties dat het uiteindelijke fietsgebruik per wijk verschilt, mogelijk door verschillen in werkwijze tussen de stadsdelen. Er kan bij de fietsclubs van Doortrappen Drenthe voorzichtig geconcludeerd worden dat in ieder geval een deel van de senioren in Assen meer is gaan fietsen sinds de fietsclub. Ook geven enkele senioren aan zich zelfverzekerder te voelen. Beide casestudies hebben extra kennis opgeleverd omtrent fietsstimulering en het verkennen van effectiviteit bij deze doelgroepen.

Leeswijzer

Dit onderzoeksrapport is tweeledig:

A

Deel A richt zich op de methodologie om de effectiviteit van fietsstimuleringsmaatregelen te bepalen. **Hoofdstuk 3** gaat in op welke wijze fietsstimuleringsmaatregelen in Nederland worden geëvalueerd en hoe hierbij effectiviteit wordt bepaald. **Hoofdstuk 4** behandelt de vraag welke factoren de effectiviteit van een fietsmaatregel kunnen beïnvloeden en wat algemene successen en leerpunten uit fietsstimuleringsprojecten zijn. Dit hoofdstuk bevat een inkijkje in wat fietsgebruik bepaalt. **Hoofdstuk 5** gaat in op onderdelen die naar voren moeten komen in een effectevaluatie. Hieruit volgt een voorbeeldaanpak die in het vervolg toegepast kan worden om de effectiviteit van fietsstimuleringsmaatregelen te bepalen.

B

Deel B richt zich op twee praktijkcases die in dit onderzoek zijn opgenomen als verdere verdieping op de inzichten uit deel A. **Hoofdstuk 6** gaat in op de effectiviteit van de fietslessen die onder het programma 'Fietsen geeft Vrijheid' in Zwolle aan inwoners met een migratieachtergrond worden aangeboden. **Hoofdstuk 7** richt zich met de fietsclubs van het programma Doortrappen op de doelgroep senioren. Per hoofdstuk wordt de fietsstimuleringsinterventie toegelicht, evenals de geleerde lessen omtrent effectbepaling.

De conclusie van het onderzoek is terug te vinden in **hoofdstuk 8**. Het rapport eindigt met een discussie en aanbevelingen in **hoofdstuk 9**.

Inhoudsopgave

1.	Inleiding.....	9
1.1	Aanleiding	9
1.2	Probleembeschrijving.....	10
1.3	Doelstelling en resultaat	11
1.4	Vraagstelling	12
2.	Onderzoeksontwerp.....	13
2.1	Overzicht datawinningsmethoden.....	13
2.2	Gehanteerde werkwijze per deelvraag.....	13
DEEL A: Effectiviteit fietsstimuleringsmaatregelen		17
3.	Evaluatiewijze en effectiviteitsbepaling van huidige fietsstimuleringsprojecten	18
3.1	Fietsstimuleringsmaatregelen in Nederland	19
3.2	Wijze van evalueren	20
3.3	Wijze van effectbepaling.....	21
3.4	Conclusie	23
4.	Invloedsfactoren effectiviteit fietsstimuleringsmaatregel	24
4.1	Invloedsfactoren vanuit de wetenschappelijke literatuur.....	25
4.2	Successen en leerpunten vanuit de praktijk.....	27
4.3	Conclusie	30
5.	Methode voor effectiviteitsbepaling van fietsstimuleringsmaatregelen	31
5.1	Wanneer is een fietsstimuleringsmaatregel 'effectief' of 'succesvol'?	32
5.2	Algemene stappen voor het bepalen van effectiviteit	33
5.3	Conclusie: voorbeeldaanpak effectevaluatie van fietsstimuleringsmaatregelen	38
DEEL B: Praktijkcases		39
6.	Fietsen geeft Vrijheid	40
6.1	Beschrijving interventie.....	40
6.2	Aanleiding verkenning	41
6.3	Verkenning effecten	42
6.4	Invloedsfactoren effectiviteit	43
6.5	Geleerde lessen dataverzameling	47
6.6	Conclusie	47

7.	Fietsclubs Doortrappen Drenthe.....	48
7.1	Beschrijving interventie.....	48
7.2	Aanleiding verkenning	49
7.3	Verkenning effecten	49
7.4	Invloedsfactoren effectiviteit	50
7.5	Geleerde lessen dataverzameling	53
7.6	Conclusie	53
8.	Conclusie	54
9.	Discussie en aanbevelingen	55
9.1	Bruikbaarheid onderzoek.....	55
9.2	Aanbevelingen.....	56
	Literatuurverwijzingen	59
	Bijlagen	65
	1. Inventarisatieonderzoek fietsstimuleringsmaatregelen	66
	2. Voorbeelden van effectevaluaties.....	73
	3. Vragenlijsten en resultaten enquête Fietsen geeft Vrijheid	77
	4. Notitie Fietsclubs Doortrappen Drenthe (inclusief vragenlijst en resultaten enquête).....	86
	5. Voorbeeldaanpak effectevaluatie fietsstimuleringsmaatregelen	104

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

1.1.1 Fietsen verder stimuleren

Fietsen is gezond, goedkoop én een schone manier van verplaatsen. Fietsen heeft dus veel voordelen. Ondanks dat in Nederland al veel gefietst wordt, is er nog volop ruimte voor verdere groei (Hendriks et al., 2016). Daarom wil het kabinet de maatschappelijke voordelen die de fiets biedt graag beter benutten (Heijnen, 2022). Hierbij heeft Tour de Force¹ in een Nationale Agenda Fiets zich ten doel gesteld om in 2027 het aantal fietskilometers met 20% te laten toenemen ten opzichte van 2017 (Hendriks et al., 2016).

1.1.2 Gedragsprojecten maken verschil

Om het fietsen in Nederland verder te stimuleren is de aanleg van nieuwe fietsinfrastructuur niet altijd voldoende. Ook gedragsprojecten spelen een belangrijke rol om het fietsgebruik te vergroten, wat maatregelen in Beter Benutten² hebben bewezen (Cannegieter et al., 2019). Deze aanpak wordt ook wel de ‘zachte kant’ van fietsstimulering genoemd. Fietsstimulering zorgt ervoor dat belemmeringen (deels) worden weggenomen en dat mensen gestimuleerd worden om zoveel mogelijk de fiets te pakken voor de ritten waar dat kan (Tour de Force, 2022). Onder fietsstimulering vallen bijvoorbeeld campagnes, beloningsacties en kortingsacties, of trainingen en cursussen om veiliger te fietsen.

1.1.3 Vergroten van kennis fietsstimulering

Een systematischere aanpak van fietsstimuleringsprojecten kan ervoor zorgen dat de effectiviteit van deze projecten toeneemt. Daarom heeft gemeente Amsterdam recentelijk een Stappenplan Fietsstimulering opgesteld (Amsterdam Bike City, 2022). Het stappenplan bevat een checklist voor degenen die een fietsstimuleringsproject willen opzetten. Ook Tour de Force heeft in samenwerking met STBY en De Designpolitie een kennisbrochure met een stappenplan ontwikkeld voor een succesvol fietsstimuleringsbeleid (Tour de Force, 2022).

Tour de Force maakt zich hierbij sterk om kennis en draagvlak omtrent fietsstimulering te verspreiden en om het fietsgebruik en fietsinitiatieven te stimuleren. Tour de Force merkt echter dat degenen die zich bezighouden met fietsstimulering vaak worstelen met de effectiviteit van deze fietsstimuleringsmaatregelen. Wat zijn de effectiefste fietsstimuleringsmaatregelen? Hoe bepalen we de effectiviteit van fietsstimuleringsmaatregelen? Dit was aanleiding voor dit onderzoek, waarbij nadere kennis omtrent de effectiviteit van fietsstimulering is opgedaan.

¹ Tour de Force is een samenwerkingsverband tussen overheden, marktpartijen, maatschappelijke organisaties, kennisinstituten en platforms die zich inzetten voor een sterker fietsbeleid in Nederland (Tour de Force, 2022).

² Beter Benutten is een nationaal programma waarin het ministerie van Infrastructuur en Milieu, regionale overheden en het bedrijfsleven in twaalf regio's samenwerkten aan het verminderen van congestie in de spits (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2018).

1.2 Probleembeschrijving

1.2.1 Bepalen van effectiviteit onduidelijk

De provincie Drenthe en gemeente Assen hebben behoefte aan inzicht in de effecten en ervaringen van deelnemers van de activiteiten die onder het fietsprogramma 'Doortrappen Drenthe' vallen (Gemeente Assen, persoonlijke communicatie, 9 december 2022; Provincie Drenthe, persoonlijke communicatie, 15 februari 2023). Binnen het Zwolse fietsproject 'Fietsen geeft vrijheid!' zijn er indicaties dat er verschillen bestaan in resultaten tussen de stadsdelen waar het programma uitgevoerd wordt (Hogeschool Windesheim, persoonlijke communicatie, 20 december 2022). Ook in dit geval is er behoefte aan inzicht in de effectiviteit van het programma en welke factoren hierbij effectiviteit beïnvloeden.

In andere gevallen wordt beperkt onderzoek gedaan naar de effectiviteit. Amsterdam geeft als voorbeeld dat bij een migrantenfietsproject wel het aantal mensen bekend is die in het project hebben leren fietsen ('output'), maar niet hoeveel van deze mensen daadwerkelijk zijn blijven fietsen ('outcome') (Amsterdam Bike City, 2022). In veel fietsstimuleringsprojecten is het hierdoor onduidelijk wat het daadwerkelijke (lange termijn) effect is geweest. Daarom geeft Tour de Force in haar uitvoeringsprogramma aan dat er nog weinig kennis beschikbaar is omtrent welke fietsstimuleringsmaatregelen in welke situaties het beste werken. Verder is er onduidelijkheid hoe de effectiviteit van een maatregel gemeten kan worden (Cannegieter et al., 2022) en hoe de effectiviteit in verband staat met de kwaliteit van de aanwezige fietsinfrastructuur (Gemeente Assen, persoonlijke communicatie, 9 december 2022; Provincie Drenthe, persoonlijke communicatie, 15 februari 2023). De vraag is dus: wat bepaalt effectiviteit van een fietsstimuleringsmaatregel en hoe kun je dat meten?

1.2.2 Behoeftte aan standaardmethode

Er bestaat nog geen standaardmethode voor een effectevaluatie van fietsstimuleringsmaatregelen. Het achterhalen van resultaten en effecten is echter wel belangrijk om te bepalen in welke situatie fietsstimuleringsmaatregelen effectief zijn en hoe fietsstimuleringsmaatregelen voortgezet en doorontwikkeld kunnen worden.

De recent ontwikkelde Kennisbrochure Fietsstimulering (Tour de Force, 2022) en het stappenplan vanuit gemeente Amsterdam (Amsterdam Bike City, 2022) bevatten handvatten die in een effectevaluatie naar voren kunnen komen. Met dit onderzoek moest verkend worden welke werkwijze aangehouden kan worden om de effecten van fietsstimuleringsprojecten te bepalen.

Concluderend is de kern van het probleem dat er nog onduidelijkheid bestaat welke fietsstimuleringsmaatregelen in welke situatie het beste werken en hoe de effectiviteit van fietsstimuleringsmaatregelen bepaald kan worden. Hierbij is er in het werkveld behoefte aan een voorbeeldaanpak voor een effectevaluatie van fietsstimuleringsmaatregelen om deze beter te kunnen evalueren.

1.3 Doelstelling en resultaat

1.3.1 Doelstelling

Het doel van dit onderzoek is om de effectiviteit van fietsstimuleringsprojecten te vergroten en daarbij het fietsgebruik in Nederland verder te stimuleren. Als meer mensen gaan fietsen, wordt hierbij bijgedragen aan hogere maatschappelijke doelen omtrent klimaat, luchtkwaliteit, gezondheid en bereikbaarheid.

1.3.2 Afbakening onderzoek

Gedurende dit onderzoek is uitsluitend ingegaan op de effectiviteitsbepaling van fietsstimuleringsmaatregelen en welke factoren hierbij een rol spelen. Er is niet specifiek ingegaan op de 'harde kant' van fietsstimulering, oftewel de effecten van nieuwe infrastructuur op het stimuleren van fietsgebruik. Wel is verkend wat de relatie is tussen de kwaliteit van de fietsinfrastructuur en de effectiviteit van fietsstimuleringsmaatregelen. Dit paste namelijk in het vraagstuk wat van invloed kan zijn op de effectiviteit van een fietsstimuleringsmaatregel. In dit onderzoek is enkel ingegaan op de effecten op het fietsgebruik ('outcome'). In dit onderzoek is niet ingegaan op het bepalen van kosteneffectiviteit of hoe bovenliggende, maatschappelijke effecten bepaald of gekwantificeerd kunnen worden ('impact').

1.3.3 Resultaat

In deze verkenning is kennis opgedaan omtrent de effectiviteit van fietsstimuleringsinterventies. Ook is nagegaan hoe effectiviteit bij deze interventies 'gemeten' is en wat algemene successen en leerpunten waren. Daarnaast bevat dit onderzoek een voorbeeldaanpak van een effectevaluatie om de effectiviteit van een fietsstimuleringsproject te meten. Met de casestudies is verder specifieke kennis opgedaan omtrent de effectiviteit van twee fietsstimuleringsmaatregelen met de doelgroepen migranten en senioren.

1.3.4 Type onderzoek

Gezien de kern van de probleembeschrijving heeft dit afstudeeronderzoek vooral een verkennend karakter. Er bestaat immers nog geen standaard voorbeeldaanpak om effectiviteit van een fietsstimuleringsproject te bepalen.

1.4 Vraagstelling

1.4.1 Hoofdvraag

Op basis van de probleembeschrijving is de onderzoeksvraag is als volgt geformuleerd:

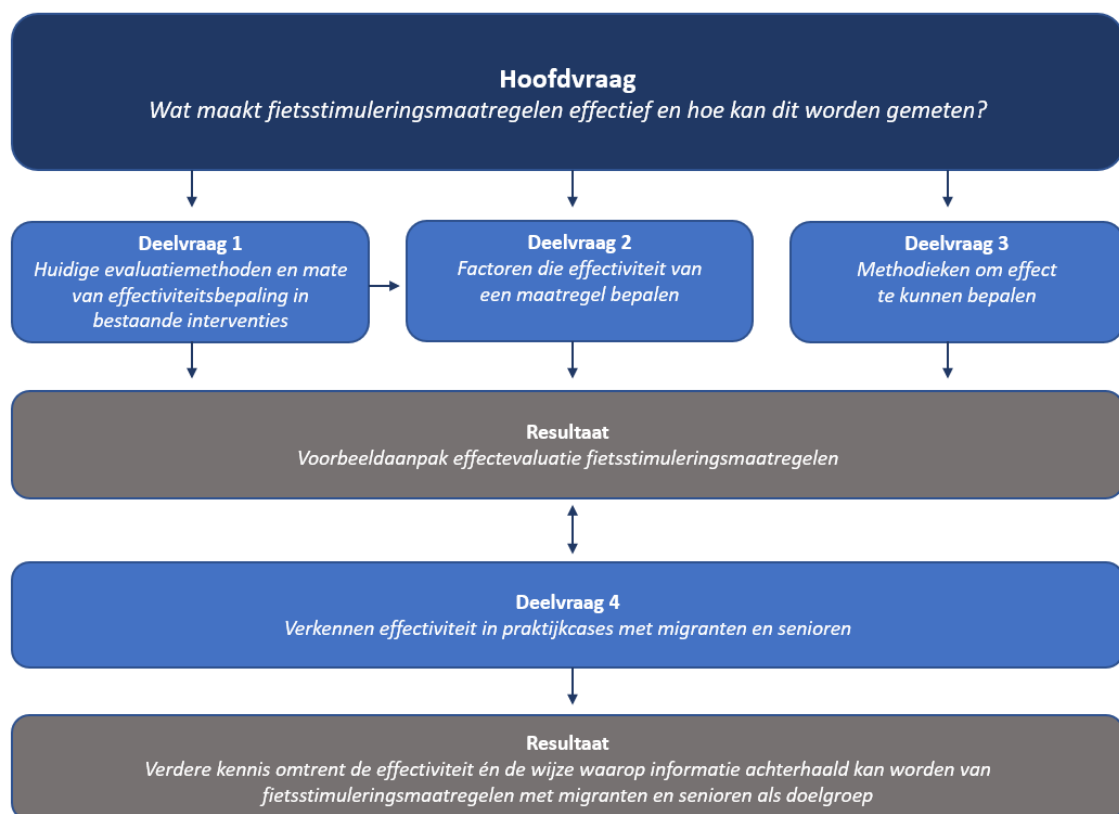
Wat maakt fietsstimuleringsmaatregelen effectief en hoe kan dit worden gemeten?

1.4.2 Deelvragen

Om deze hoofdvraag te beantwoorden, zijn de volgende vier deelvragen opgesteld:

- 🚲 *Op welke manieren worden huidige fietsstimuleringsmaatregelen geëvalueerd, en hoe wordt hierbij effectiviteit bepaald?*
- 🚲 *Welke factoren spelen een rol bij de effectiviteit van een fietsstimuleringsmaatregel?*
- 🚲 *Welke methodiek kan aangehouden worden om de effectiviteit van een fietsstimuleringsmaatregel te meten?*
- 🚲 *Hoe effectief zijn fietsstimuleringsmaatregelen in projecten met migranten en senioren?*

Onderstaande figuur 1.1 schetst hoe deze vragen met elkaar in verband staan.



Figuur 1.1: Relatie onderzoeksvragen

2. Onderzoeksontwerp

2.1 Overzicht datawinningsmethoden

Onderstaande tabel 2.1 laat zien welke datawinningsmethoden gebruikt zijn in dit onderzoek. Deze zijn afgestemd op het verkennende karakter van het onderzoek. Om de betrouwbaarheid te verhogen zijn per deelvraag meerdere methoden toegepast. Bij het literatuuronderzoek is hierbij gebruik gemaakt van de zoekmachines Google en Google Scholar. In de komende paragrafen wordt de werkwijze per deelvraag verder toegelicht.

Tabel 2.1: Overzicht gehanteerde datawinningsmethoden

	Literatuuronderzoek	Enquête	Interview	Netwerk Tour de Force	Observatie
Deelvraag 1	x			x	
Deelvraag 2	x			x	
Deelvraag 3	x			x	
Deelvraag 4		x	x		x

2.2 Gehanteerde werkwijze per deelvraag

2.2.1 Werkwijze deelvraag 1

Op welke manieren worden huidige fietsstimuleringsmaatregelen geëvalueerd en hoe wordt hierbij effectiviteit bepaald?

Een beproefde methode om de stand van zaken op een bepaald gebied te bepalen, is het uitvoeren van inventarisatieonderzoek (De Graauw, z.d.). Hiervoor zijn verschillende dataverzamelmethode toegepast.

Netwerk Tour de Force

Eind februari 2023 is het netwerk van Tour de Force bevraagd via een mail van Roel Lenoir (ploegleider bij Tour de Force). Voor deze deelvraag zijn in samenwerking met Roel Lenoir de volgende vragen opgesteld:

🚲 *Bij welke fietsstimuleringsmaatregel(en) ben je betrokken?*

🚲 *Hoe is of wordt de effectiviteit van die fietsstimuleringsmaatregel(en) geëvalueerd?*

Bovenstaande vragen zijn naar 18 personen gestuurd in het netwerk van Tour de Force die eerstehands betrokken zijn bij fietsstimuleringsprojecten. Na vier weken is een herinneringsmail verstuurd. Uiteindelijk hebben zeven personen gereageerd. Op basis van binnengekomen antwoorden is vervolgens per mail en telefoon gericht doorgevraagd bij antwoorden die meer toelichting vereisten, wat de betrouwbaarheid verhoogt. Tevens is gevraagd naar de beschikbaarheid van resultaten of evaluatiedocumenten. Daarnaast is er in de nieuwsbrief van Tour de Force (30 maart 2023) een oproep gedaan om voorbeelden van fietsstimuleringsmaatregelen te delen, tezamen met informatie over effectbepaling. Dit leverde twee verdere reacties op.

Literatuuronderzoek

Aangezien de negen antwoorden via het netwerk van Tour de Force de deelvraag onvoldoende konden beantwoorden, is literatuuronderzoek uitgevoerd. Dit is gedaan met behulp van zoektermen als 'fietsstimuleringsmaatregel', 'interventie', 'effect(en)',

‘effectiviteit’, ‘impactmeting’, ‘fietsproject’, ‘fiets’, ‘evaluatie’, ‘programma’, en een combinatie hiervan. Ook is de databank van het Fietsberaad geraadpleegd. Bij meerdere van deze maatregelen heeft de onderzoeker contact weten te leggen met betrokkenen, waarna via mailwisselingen en gesprekken vervolgens verdere informatie en evaluatiedocumenten zijn opgedaan. Alle gebruikte bronnen zijn opgenomen in het overzicht van fietsstimuleringsmaatregelen, dat terug te vinden is in bijlage 1.

2.2.2 Werkwijze deelvraag 2

Welke factoren spelen een rol bij de effectiviteit van een fietsstimuleringsmaatregel?

Het antwoord op deze vraag is bepaald via verschillende invalshoeken en methoden, wat de betrouwbaarheid en validiteit verhoogt. Zo is met de zoektermen ‘effect(en)’, ‘factor(en)’, ‘gedrag’, ‘beïnvloeding’, ‘fiets’ en ‘fietsgebruik’, en een combinatie hiervan, in het Nederlands en Engels wetenschappelijke literatuur gezocht omtrent factoren die fietsgebruik verklaren. Hierbij is ook de sneeuwbalmethode gehanteerd.

Verder is in de mail aan het netwerk van Tour de Force de vraag gesteld wat volgens hen de belangrijkste successen en leerpunten zijn uit fietsstimuleringsmaatregelen waar zij betrokken bij waren. Hieruit volgden factoren die van invloed zijn geweest op de effectiviteit. Dit soort factoren volgden ook uit successen en leerpunten die achterhaald zijn via een analyse van evaluatiedocumenten uit het inventarisatieonderzoek. Middels de drie besproken invalshoeken is vervolgens de onderzoeksvraag beantwoord.

2.2.3 Werkwijze deelvraag 3

Welke methodiek kan aangehouden worden om de effectiviteit van een fietsstimuleringsmaatregel te meten?

Allereerst is achterhaald wat de definitiebepaling van ‘effectief’ en ‘succesvol’ is volgens woordenboeken (‘de theorie’) en de praktijk, waarbij de beschikbare evaluatierapporten uit de inventarisatie zijn gefilterd op de woorden ‘succes’, ‘succesvol’, ‘effectief’ en ‘effectiviteit’. Hierna is geanalyseerd wanneer de projecten als ‘effectief’ of ‘succesvol’ werden gezien.

Aangezien verkeerseducatieprojecten grote overeenkomsten vertonen met fietsstimuleringsmaatregelen, is na een literatuurverkenning met de zoektermen ‘effect(bepaling)’, ‘project’, ‘maatregel’, ‘interventie’, ‘(verkeers)educatie’, en een combinatie hiervan literatuur opgezocht omtrent de effectbepaling van verkeerseducatieprojecten. Naast literatuur over verkeerseducatie, is via de zoektermen ‘handreiking’, ‘effect’, ‘effectevaluatie’, ‘impact’, ‘impactmeting’, ‘model’, en een combinatie hiervan, in het Nederlands en Engels verdere literatuur en voorbeelden van handreikingen opgezocht om algemene stappen voor een effectevaluatie te formuleren. Ook in de mail aan het netwerk van Tour de Force is de vraag gesteld welke ideeën er zijn om de effectiviteit van fietsstimuleringsmaatregel te bepalen.

Op basis van de tips en ideeën vanuit het netwerk van Tour de Force, algemene stappen en bestaande handreikingen van effectevaluaties is vervolgens een voorbeeldaanpak opgesteld als methodiek om de effectiviteit van een fietsstimuleringsmaatregel te meten. In hoofdstuk 9 (discussie) wordt verder ingegaan op de bruikbaarheid van de voorbeeldaanpak.

2.2.4 Werkwijze deelvraag 4

Hoe effectief zijn fietsstimuleringsmaatregelen in projecten met migranten en senioren?

In deze verkenning is middels gestructureerde interviews, observaties, vragenlijsten en aan de hand van inzichten uit voorgaande deelvragen nadere kennis opgedaan omtrent de effectiviteit van twee interventies. Tabel 2.2 laat zien met welke personen interviews zijn gehouden.

Tabel 2.2: Overzicht geïnterviewde fietsdocenten

Project	Doelgroep	Geïnterviewde	Datum
Fietslessen Fietsen geeft Vrijheid!	Migranten	Leefstijlcoach betrokken bij de fietslessen in Holtenbroek (Travers)	24-04-2023
		Contactmedewerker betrokken bij de fietslessen in Zwolle Zuid (Travers)	18-04-2023
		Contactmedewerker betrokken bij de fietslessen in Diezerpoort (Travers)	24-04-2023
Fietsclubs Doortrappen	Senioren	Fietscoach die de fietsclubs in Assen begeleidt (Fietzersbond)	19-04-2023

Fietsclubs Doortrappen Drenthe

Om de effectiviteit te verkennen zijn kwantitatieve en kwalitatieve methoden gecombineerd. Dit verhoogt de betrouwbaarheid van de resultaten. Gezien de tijdsduur van dit onderzoek was het niet mogelijk om een longitudinaal onderzoek op te zetten onder deelnemers van een nieuwe fietsclub. Verder zijn enkel de bestaande fietsclubs binnen de gemeente Assen meegenomen als onderzoekspopulatie.

Om te achterhalen welke invloedsfactoren een rol spelen, is de fietscoach geïnterviewd die de clubs in Assen begeleidt. De fietscoach heeft na het gestructureerde interview de mogelijkheid gehad om een uitwerking in te zien en te redigeren. Naast dit interview zijn de deelnemers van de twee bestaande fietsclubs bevraagd middels een enquête. In het plan voor dit onderzoek was samen met de gemeentelijke coördinator van Doortrappen in Assen en de fietscoach afgesteld dat deelnemers middels gestructureerde interviews bevraagd zouden. Na een rondvraag in de bestaande clubs door de fietscoach en de kartrekker van de club in Assen-Oost bleek echter slechts één deelnemer bereid te zijn om geïnterviewd te worden. Om toch meer ervaringen te verzamelen, is in overleg met de gemeentelijke coördinator en de fietscoach besloten om met de clubs mee te fietsen en tijdens het koffiemoment een vragenlijst aan de deelnemers uit te delen. De vragen zijn vooraf voorgelegd aan de (voormalig) kwartiermaker bij provincie Drenthe, de gemeentelijk coördinator en de fietscoach die de clubs begeleidt. Dit verhoogt de validiteit van de vragenlijst.

Fietslessen Fietsen geeft Vrijheid!

Om de effecten van een fietsstimuleringsmaatregel met de doelgroep migranten te verkennen, zijn de fietslessen van het Zwolse programma Fietsen geeft Vrijheid onder de loep genomen. Hierbij zijn kwalitatieve en kwantitatieve dataverzamelmethode gecombineerd (enquêtes, interviews en observaties), wat de validiteit en betrouwbaarheid van de resultaten verhoogt. Deze dataverzamelmethode waren grotendeels in lijn met het al bestaande monitoringsplan van hogeschool Windesheim. Tezamen met informatie omtrent de effecten is voor hogeschool Windesheim ook informatie opgehaald voor een tussentijdse evaluatie van het programma.

Voor het verkennen van effecten zijn drie vragenlijsten opgesteld, zie hiervoor bijlage 3. Nieuwe deelnemers konden een nulmeting invullen. Kort na hun lessenreeks konden deelnemers die de nulmeting hebben ingevuld opnieuw bevestigd worden met een eenmeting. Gezien de looptijd van het afstudeeronderzoek was het niet mogelijk om nieuwe deelnemers langere tijd te monitoren met een tweemeting in de vorm van longitudinaal onderzoek. In overleg met de fietsdocenten en betrokken onderzoekers vanuit Windesheim is afgesproken dat de fietsdocenten oud deelnemers zouden benaderen met een vragenlijst die zal dienen als tweemeting. Het was niet mogelijk om een controlegroep te gebruiken, wat gezien het verkennend karakter van dit onderzoek niet noodzakelijk werd geacht. De drie vragenlijsten zijn gecontroleerd door onderzoekers vanuit Windesheim en de fietsdocent in de wijk Holtenbroek, waar het programma het langst loopt. Dit verhoogt de validiteit van de enquête. Per mail is vervolgens aan de fietsdocenten uitgelegd wanneer welke vragenlijst gebruikt kon worden. Naderhand is gecontroleerd of docenten de werkwijze begrepen, wat de betrouwbaarheid van de meting verhoogt. Tijdens de observaties, interviews en overleggen is herhaaldelijk gewezen op het laten invullen van de vragenlijsten. Op 23-05-2023 is telefonisch en per mail een laatste herinnering aan de fietsdocenten verstuurd om vragenlijsten voor dit onderzoek aan te leveren en een overzicht op te stellen van het niveau van deelnemers die nog les hebben. Bijlage 3 bevat tevens de resultaten van de enquêtes. In hoofdstuk 9 wordt stilgestaan bij eventuele verbeterpunten.

Daarnaast zijn alle betrokken fietsdocenten (zie tabel 2.2) individueel geïnterviewd aan de hand van een gestructureerde vragenlijst met open vragen. De interviewvragen zijn hierbij voorgelegd aan mede-onderzoekers van Windesheim die het programma monitoren. Aan alle fietsdocenten van Fietsen geeft Vrijheid zijn dezelfde vragen gesteld. De interviews zijn op basis van een geluidsopname uitgewerkt. De geïnterviewde fietsdocenten hebben naderhand de mogelijkheid gehad om de uitwerking in te zien en waar mogelijk te redigeren. Bovenstaande werkwijze heeft de validiteit en betrouwbaarheid van de verzamelde informatie verhoogd. Ook zijn observaties gehouden tijdens de fietslessen om een indruk te krijgen van de gang van zaken. Specifiek is gelet of er tussen de wijken verschillen in aanpak zijn, wat invloed kan hebben op de effectiviteit. De observaties gebeurden aan de hand van een observatielijst, die vooraf is ingezien door de betrokken onderzoekers vanuit Windesheim. Dit verhoogde de validiteit van de observatie.

DEEL A:

Effectiviteit fietsstimuleringsmaatregelen

Dit deel richt zich op de methodologie om de effectiviteit van fietsstimuleringsmaatregelen te bepalen, waarbij de eerste drie deelvragen in dit onderzoek beantwoord worden.



3. Evaluatiewijze en effectiviteitsbepaling van huidige fietsstimuleringsprojecten

Op welke manieren worden huidige fietsstimuleringsmaatregelen geëvalueerd en hoe wordt hierbij effectiviteit bepaald?

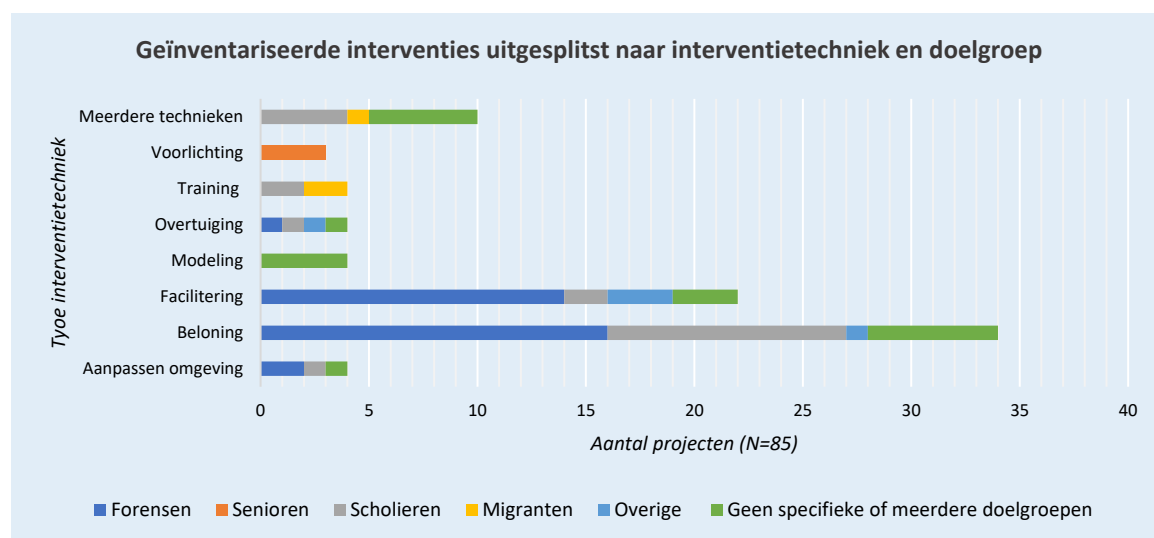
Dit hoofdstuk bevat de resultaten van een uitgevoerd inventarisatieonderzoek naar fietsstimuleringsmaatregelen in Nederland. Hierbij zijn 85 fietsstimuleringsprojecten geanalyseerd. In eerder onderzoek is dit niet op deze schaal uitgevoerd. Het totale overzicht van de geïnventariseerde fietsstimuleringsprojecten is terug te vinden in bijlage 1. Paragraaf 3.4 concludeert dit hoofdstuk met het beantwoorden van de deelvraag.



3.1 Fietsstimuleringsmaatregelen in Nederland

3.1.1 Interventietechnieken en doelgroepen

Figuur 3.1 laat zien dat er een gevarieerde mix aan typen fietsstimuleringsmaatregelen met verschillende doelgroepen is geïnventariseerd. Bijlage 1 bevat het complete overzicht van fietsstimuleringsmaatregelen met de geraadpleegde bronnen.



Figuur 3.1: Geïnvesterde fietsstimuleringsinterventies uitgesplitst per interventietechniek en doelgroep

Het grootste deel van de geïnventariseerde projecten zet in op het belonen van het gewenste gedrag. Naast extrinsieke beloningen in monetaire vorm zijn dit ook projecten die inzetten op intrinsieke beloningen als het fietsen voor goede doelen. In 22 projecten werd fietsen gefaciliteerd. Bijvoorbeeld door een e-bike uitprobeeractie of een voordelige kortingsregeling voor het kopen van een e-bike. Ook een gratis fietscheck en het verstrekken van fietsen is als facilitering gecategoriseerd. Deze interventietechniek werd vooral toegepast bij de doelgroep forensen. Bij 10 van de 85 geïnventariseerde projecten zijn meerdere interventietechnieken binnen één project toegepast. Vaak was dit een combinatie tussen faciliteren en belonen. Voor meer uitleg omtrent interventietechnieken bij fietsstimulering wordt verwezen naar de Kennisbrochure Fietsstimulering van Tour de Force (2022).

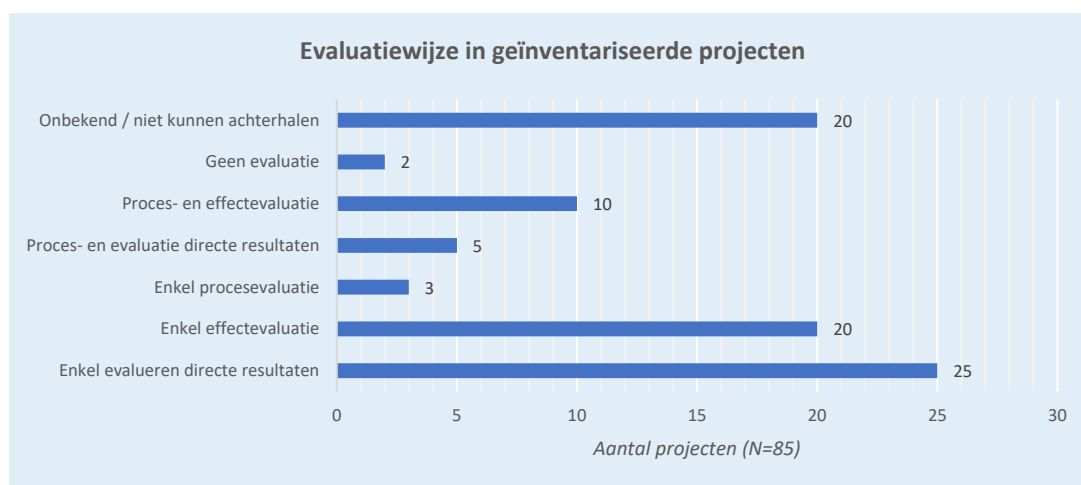
In totaal richtten 33 geïnventariseerde projecten zich op de doelgroep forensen. Verder richtten 21 projecten zich op de doelgroep scholieren. Dit waren fietsprojecten op basisscholen, middelbare scholen en vervolgopleidingen. Op basisscholen werd fietsen naar school vooral beloond, terwijl bij vervolgopleidingen ook uitprobeeracties toegepast zijn waarbij studenten bijvoorbeeld een (elektrische) deelfiets konden proberen.

3.1.2 Scherpheid van doelstellingen

Met de inventarisatie is achterhaald dat 18 interventies een specifiek (meetbaar) doel kenden. Zie voor goede voorbeelden van SMART doelstellingen de projecten *'Twentse e-fietsactie'* en *'Utrecht inBeweging'*. Bij deze doelstellingen kan naderhand eenvoudig bepaald worden of een interventie effectief is geweest. De meeste interventies hadden enkel een globale doelstelling als 'fietsgebruik stimuleren' of 'bezoekers met de fiets naar de binnenstad laten komen'. Van 26 interventies is geen doelstelling achterhaald.

3.2 Wijze van evalueren

Figuur 3.2 laat zien hoe de geïnventariseerde fietsstimuleringsprojecten geëvalueerd zijn. Van 39 projecten is de wijze van evalueren achterhaald via evaluatierapporten, notities, infographics of factsheets. Hierbij waren 16 projecten geëvalueerd door een extern onderzoeks- of adviesbureau. Van 46 projecten zijn geen evaluatiedocumenten gevonden. Echter is van 26 projecten de wijze van evalueren alsnog achterhaald via (openbare) informatie omtrent de interventie, nadere correspondentie met betrokkenen bij de interventie of via eerder onderzoek waarin de desbetreffende interventie was opgenomen. Bij 20 projecten is op basis van de geïnventariseerde informatie niet achterhaald of en hoe er geëvalueerd is.



Figuur 3.2: Wijze van evalueren

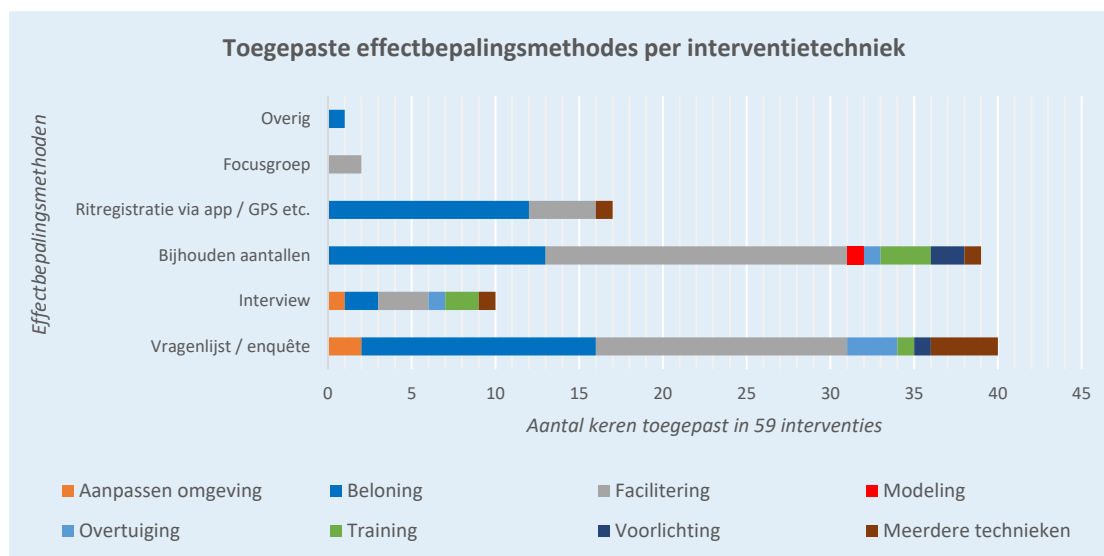
In hoofdlijnen bestaan er drie hoofdvormen van evalueren: planevaluatie, procesevaluatie en effectmeting (Jansen & Smits, 2011). Er zijn geen gevallen bekend waar een planevaluatie is uitgevoerd. In veel geïnventariseerde effectevaluaties worden enkel directe resultaten (outputs) geëvalueerd, waarbij niet het lange termijn effect van de interventie gemeten is. In figuur 3.2 zijn deze interventies daarom weergegeven als 'enkel evalueren directe resultaten'. Bij 30 projecten zijn de lange termijn effecten (outcomes) wel geëvalueerd. Deze evaluaties kunnen daadwerkelijk bestempeld worden als een effectevaluatie. Hoofdstuk 5 zal verder ingaan op de verschillen tussen output en outcome. Bij 18 projecten is achterhaald dat het proces is geëvalueerd. Van 2 projecten uit de inventarisatie is bekend dat deze (nog) niet geëvalueerd zijn.

Bij deze inventarisatie viel het op dat er relatief weinig evaluatiedocumenten (openbaar) beschikbaar waren of bij navraag ingezien konden worden. Hieruit blijkt dat bestaande kennis omtrent fietsstimulering niet altijd wordt gedeeld, ondanks dat resultaten van fietsstimuleringsprojecten doorgaans wel (intern) geëvalueerd of gemonitord worden.

3.3 Wijze van effectbepaling

3.3.1 Toegepaste effectbepalingsmethoden

Figuur 3.3 laat zien welke effectbepalingsmethoden per type maatregel zijn achterhaald. Aangezien bepaalde projecten meerdere methodes hebben toegepast, is het totaal aantal in de figuur hoger dan het totaal aantal interventies waar resultaten of effecten werden geëvalueerd. In deze paragraaf wordt soms voor meer informatie (tussen haakjes) verwezen naar specifieke voorbeelden van projecten, zie hierbij bijlage 1.



Figuur 3.3: Toegepaste effectbepalingsmethoden uitgesplitst per interventietechniek

Om effectiviteit 'te meten' zijn er bij de geïnventariseerde projecten vooral vragenlijsten onder deelnemers verspreid en aantallen bijgehouden. Denk hierbij aan aantallen deelnemers, aantallen bezoekers van een website, het via een kilometerteller geregistreerde aantal fietskilometers (*VVN Kilometervreters op de fiets* en *Leen een e-bike*), het aantal uitgeleende e-bikes of het aantal middelen een kortingsactie verkochte e-bikes. In projecten met de doelgroep scholieren werd verder dagelijks het aantal kinderen bijgehouden dat per fiets naar school kwam (*Fietshelden*). Hierbij moet opgemerkt worden dat het bijhouden van dit soort aantallen niet zegt in welke mate het fietsgebruik (blijvend) is toegenomen (outcome). Toch werd deze methode vaak gebruikt om te verantwoorden wat er met een interventie is bereikt (output).

Uit de inventarisatie blijkt dat bij bepaalde interventies (*Ikfiets* en *Actieweek fietsbeloning*) het invullen van vragenlijsten voorwaardelijk was om mee te kunnen doen als deelnemer. Zo kon bij de registratie de referentiesituatie van een deelnemer in kaart gebracht worden (*Fietsimpuls*). Door deze 'verplichting' in te bouwen konden resultaten op een eenvoudige manier worden bepaald. In zeventien geïnventariseerde projecten is bekend dat de effecten werden bepaald via het registreren van ritten middelen een slimme toepassing. Denk hierbij aan een app (*Love to Ride*, *Ikfiets* en *B-riders*), het plaatsen van een GPS 'tag' in het voorwiel (*Fietsend naar je werk*) of een 'slim slot' (*Fietschallenge #30dageninhetzadel*). Deze vormen waarbij ritten geregistreerd werden kwamen alleen voor bij interventies die bestonden uit probeer-, belonings- en winacties.

Ook interviews en focusgroepen worden als methoden gebruikt om effect te bepalen. Een interview werd veelal gehouden om meer inzicht in de doelgroep te ontwikkelen (*Fietsen naar voetbal* en *Fietsmaatjes*). Maar ook om het verplaatsingsgedrag in kaart te krijgen is een (gestructureerd) interview als methode toegepast (*Met belgerinkel naar de winkel*).

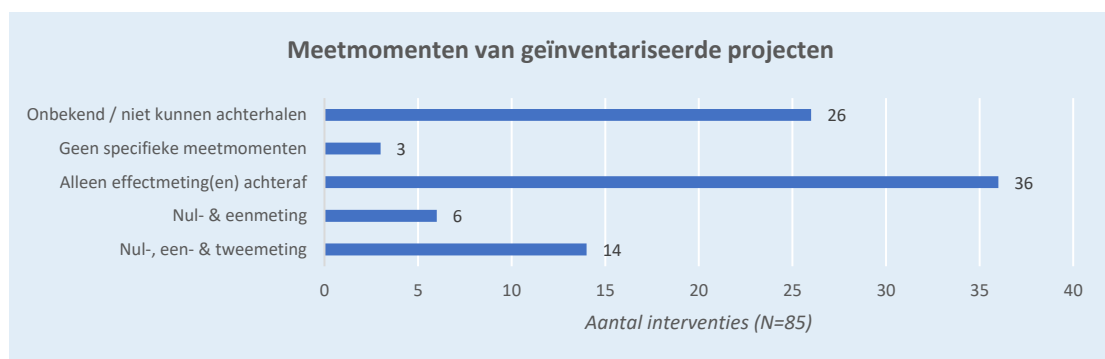
Verder is een intensiteitsmeting van fietsers (tezamen met een vragenlijst) toegepast om de effecten van een beloningsactie te achterhalen (*Actieweek fietsbeloning*). Ook Maastricht Bereikbaar geeft aan een fietsmonitor te gebruiken om (globaal) te bepalen of het fietsgebruik als gevolg van interventies toeneemt.

In twintig interventies is voor zover bekend één dataverzamelmethode toegepast. Bij 39 projecten werden er meerdere methoden toegepast. Hierbij worden vooral methodes gecombineerd met een vragenlijst. Ook zijn er bij elf projecten kwantitatieve (vragenlijst en/of bijhouden aantallen) en kwalitatieve (interview en/of focusgroep) onderzoeksmethoden gecombineerd. Deze manier van effectmeting draagt bij aan een hogere externe validiteit van resultaten.

Van vier projecten met de interventietechnieken belonen en overtuigen is bekend dat er een experimentele én controlegroep is gebruikt (*Lekker Onderweg*, *Fietsmaatjes*, *B-Riders* en *Op de fiets naar de club*). Dit verhoogt de interne validiteit van de resultaten uit deze evaluaties, waardoor met meer zekerheid valt te zeggen wat de effectiviteit van deze vier interventies is geweest.

3.3.2 Meetmomenten

Figuur 3.4 laat zien dat bij 20 interventies op meerdere momenten effect wordt gemeten met voor- en nameting(en). Hierbij is bekend dat bij 14 projecten een tweemeting heeft plaatsgevonden, waardoor alleen bij deze interventies het blijvende effect op het fietsgebruik bekend is. Van de meeste projecten is alleen bekend dat de effecten achteraf in kaart zijn gebracht zonder voormeting of jaarlijks in kaart worden gebracht zonder voormeting. In bepaalde gevallen werd effectiviteit wel verkend middels vraagstelling of respondenten door de interventie in de toekomst vaker de fiets denken te pakken. De drie projecten zonder specifieke meetmomenten zijn allen lopende projecten waarbij resultaten tussentijds worden gemonitord.



Figuur 3.4: Momenten waarop resultaten van geïnventariseerde interventies met een evaluatie zijn bepaald

3.4 Conclusie

In dit hoofdstuk stond de volgende vraag centraal:

Op welke manieren worden huidige fietsstimuleringsmaatregelen geëvalueerd en hoe wordt hierbij effectiviteit bepaald?

Op basis van 85 geïnventariseerde fietsstimuleringsprojecten kan het volgende beeld worden geschetst:

Wijze van evalueren

De meeste geïnventariseerde fietsstimuleringsmaatregelen worden geëvalueerd middels een 'effectevaluatie'. Echter worden voornamelijk directe resultaten (output) geëvalueerd. Het blijvende effect (outcome) is veelal onbekend. Enkele projecten kenden een procesevaluatie of een combinatie van een effect- en procesevaluatie. Er is niet achterhaald of vooraf een planevaluatie heeft plaatsgevonden. Verder viel het op dat er relatief weinig evaluatiedocumenten (openbaar) beschikbaar waren of bij navraag ingezien konden worden. Bij bijna een kwart van de geïnventariseerde projecten kon hierdoor niet bepaald worden of en hoe er is geëvalueerd. Hieruit blijkt verder dat bestaande kennis omtrent fietsstimulering niet altijd wordt gedeeld, ondanks dat resultaten van fietsstimuleringsprojecten doorgaans wel (intern) gemonitord óf geëvalueerd zijn. Ook viel op dat maar een klein aantal projecten een specifiek meetbaar doel hadden, waardoor achteraf niet geëvalueerd kan worden of een interventie effectief is geweest.

Wijze van effectbepaling

Uit de inventarisatie blijkt dat de volgende effectbepalingsmethoden toegepast zijn: enquête, interview, focusgroep, bijhouden van aantallen (deelnemers, bezoekers, kilometerstanden, uitgeleende of met korting verkochte fietsen), ritregistratie via een app, slim slot of GPS en meting van fietsintensiteiten. Hierbij worden vooral kwantitatieve methodes als een vragenlijst en het bijhouden van aantallen toegepast om directe resultaten aan te tonen. Bij iets minder dan de helft van de geïnventariseerde fietsstimuleringsprojecten werden meerdere methoden gebruikt, waarbij bij elf projecten een kwalitatieve methode werd gecombineerd met een kwantitatieve methode (mixed method). Van slechts van veertien geïnventariseerde projecten is achterhaald dat middels een nul-, een en tweemeting het blijvende effect ('outcome') op het fietsgebruik bepaald is. Veelal wordt er geen nulmeting gehouden en is er naast de experimentele groep geen controlegroep, waardoor niet altijd met zekerheid geëvalueerd kan worden wat het werkelijke effect van interventies op het fietsgebruik van deelnemers is geweest.

4. Invloedsfactoren effectiviteit fietsstimuleringsmaatregel

Welke factoren spelen een rol bij de effectiviteit van een fietsstimuleringsmaatregel?

Om te bepalen wat de effecten van een fietsstimuleringsmaatregel zijn, is het belangrijk om te weten welke achterliggende factoren invloed hebben op het beoogde fietsgebruik. Oftewel: wat bepaalt dat mensen gaan fietsen? Dit hoofdstuk beantwoordt deze vraag aan de hand van wetenschappelijke inzichten en successen en leerpunten van geïnventariseerde fietsstimuleringsprojecten.



©Maria Shytova (Adobe Stock)

4.1 Invloedsfactoren vanuit de wetenschappelijke literatuur

In 2006 is door Ververs en Ziegelaar in opdracht van het Fietsberaad een verklaringsmodel voor fietsgebruik in Nederlandse gemeenten ontwikkeld. In het definitieve verklaringsmodel speelden elf verschillende factoren een rol om het fietsgebruik te verklaren. Factoren met een sterke relevantie waren het aandeel openbaar vervoer, de parkeerkosten en de reistijdverhouding tussen de fiets en de auto. Geertman (2018) geeft aan dat de fietsmonitor dit aantoont. In steden met een goed openbaar vervoersnetwerk wordt namelijk relatief minder gefietst. Factoren als religie, neerslag, reliëf, huishoudensamenstelling, het aandeel inwoners met een WW-uitkering en het aandeel jongeren hadden in het verklaringsmodel een minder sterke invloed op het fietsgebruik.

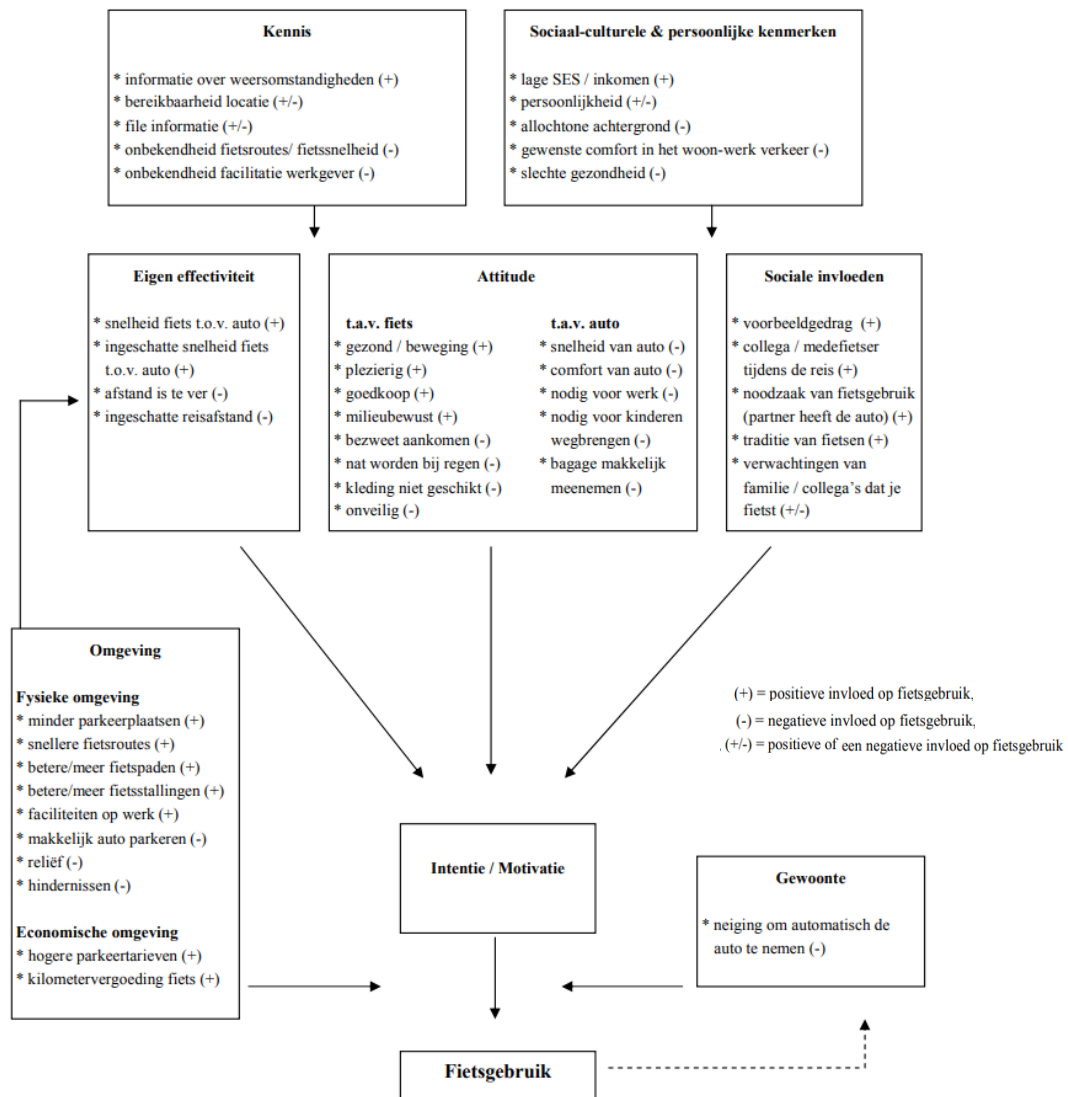
Ook Rietveld en Daniel (2004) hebben via een statistische analyse onderzoek gedaan naar wat fietsgebruik verklaart. Zij concluderen dat de kosten van fietsen tegenover andere modaliteiten centraal staat in de keuze om te gaan fietsen. Dit zijn niet alleen financiële kosten, maar ook factoren als reistijd, comfort, verkeersveiligheidsaspecten, het risico op diefstal en fysieke behoeften. Om fietsen effectief te stimuleren, moet volgens Rietveld en Daniel (2004) de aantrekkelijkheid van de fiets verbeterd worden door deze gegeneraliseerde kosten van fietsen te verlagen en de kosten van andere modaliteiten (bijvoorbeeld parkeerkosten, brandstofkosten of het aanbod van het openbaar vervoer) te verhogen.

Ondanks dat socio-culturele factoren wel zijn meegenomen in het onderzoek van Rietveld en Daniel (2004), geven Pelzer en Te Brömmelstroet (2010) aan dat er gekeken moet worden naar een breder perspectief waarin ook socio-culturele factoren het fietsgebruik verklaren. Deze factoren zijn vervolgens meegenomen in een onderzoek van TNO door Hendriksen et al. (2010). Op basis van het algemene gedragsmodel van Aarts (1996) en het model van Ajzen (2005) hebben zij een gedragsmodel opgesteld met determinanten die het fiets- en autogebruik van en naar het werk verklaren. Dit model is weergegeven in figuur 4.1. Hendriksen et al. (2010) geven aan dat naast de drie belangrijkste voorspellers van gedrag (attitude, eigen effectiviteit en sociale invloeden) ook gewoontes, fysieke en sociale omgevingsfactoren van invloed zijn op de keuze om te gaan fietsen. Kennis, sociaal-culturele en persoonlijke kenmerken hebben alleen op indirecte wijze invloed op het fietsgedrag van een forens.

Op basis van dit model hebben Hendriksen et al. (2010) de verwachte effectiviteit ingeschat van fietsstimuleringsmaatregelen om meer forensen op de fiets te krijgen. Fietsstimuleringsmaatregelen met een groot of redelijk verwacht effect bestaan uit financieel-economische prikkels waarbij autogebruik ontmoedigd wordt en regelingen waarbij fietsgebruik wordt beloond of mogelijk wordt gemaakt om gratis uit te proberen. Ook maatregelen als het verminderen of verplaatsen van parkeerplaatsen, het voor de fietser verbeteren van de doorstroming bij verkeerslichten en het verbeteren of uitbreiden van fietspaden en stallingsvoorzieningen worden vooraf als effectief ingeschat.

Geertman (2018) geeft aan dat er in de wetenschappelijke literatuur meer factoren zijn die fietsgebruik bepalen dan die in bovenstaande onderzoeken zijn meegenomen. In haar onderzoek heeft Geertman een totaalijst opgesteld van wetenschappelijk onderbouwde determinanten die invloed hebben op de keuze of mensen wel of niet gaan fietsen. Volgens haar inventarisatieonderzoek kunnen de volgende determinanten het fietsgebruik geheel verklaren: (fiets)afstand, snelheid en reistijd, gezondheid en milieu, bebouwde omgeving, fietsinfrastructuur, landschappelijke inrichting, voorzieningen op de bestemming, gewoontes, attitudes, sociale invloeden, sociaal-culturele kenmerken, kosten, weer en klimaat, veiligheid

en comfort. Geertman heeft niet aangegeven welke van deze determinanten onderling zwaarder wegen. Onderzoek uit Vlaanderen (Geus et al., 2008) toont echter aan dat vooral persoonlijke determinanten ervoor zorgen dat mensen in een omgeving met goede fietsinfrastructuur uiteindelijk voor de fiets kiezen.



Figuur 4.1: Invloedsfactoren op het fietsgebruik van forensen (uit Hendriksen et al., 2010)

Concluderend laat de lijst van determinanten zien dat veel geïnterviewde fietsstimuleringsmaatregelen uit hoofdstuk 3 slechts inspelen op één of enkele determinanten die het fietsgebruik beïnvloeden. De ‘zachte’ kant van fietsstimulering speelt hierbij enkel in op determinanten als attitudes, gewoontes, kosten, voorzieningen op bestemming, snelheid, gezondheid en milieu en sociale invloeden. De andere factoren die fietsgebruik verklaren kunnen enkel beïnvloed worden middels de ‘harde kant’ van fietsstimulering. De wetenschappelijke literatuur laat dus uitkomen dat het beoogde doel van fietsstimulering, namelijk fietsgebruik, van veel factoren afhangt.

4.2 Successen en leerpunten vanuit de praktijk

4.2.1 Ervaringsdeskundigen uit netwerk Tour de Force

Aan personen in het netwerk van Tour de Force die eerstehands betrokken zijn (geweest) bij fietsstimuleringsmaatregelen is gevraagd wat de belangrijkste successen en leerpunten zijn die zij hebben meegemaakt.

Provincie Groningen (persoonlijke communicatie, 24 februari 2023) geeft aan dat naast een goed plan en samenwerking vooral de communicatie heel belangrijk is. Ook is er “zonder enthousiasme geen project”. Wat volgens Groningen goed werkt is het houden van een soort vooronderzoek om projecten goed aan te laten sluiten op de doelgroep. Waar lopen zij tegenaan, wat zijn kansen en bedreigingen? Het is hierbij goed om te luisteren “wat de mensen willen” en niet helemaal zelf “de lijnen te bepalen”. Groningen geeft aan dat “je het ook wat moet loslaten” en dat je niet “van te voren de koers kan bepalen”.

Provincie Overijssel (persoonlijke communicatie, 24 februari 2023) geeft aan dat in projecten borging bij de werkgever belangrijk is, bijvoorbeeld door het aanbieden van een aantrekkelijke aanschafregeling na de deelname aan een actie. Ook deelname in teamverband en de registratie van ritten en gefietste kilometers in een app werkt motiverend voor deelnemers, in tegenstelling tot de CO2 besparing en de verbrandde calorieën. Inspelen op gezondheid, bijvoorbeeld via een vitaliteitsmeting voor en na deelname aan de actie werkt goed bij de werving van deelnemers en motiveert om het fietsen vol te houden.

Provincie Utrecht (persoonlijke communicatie, 23 februari 2023) geeft aan dat “alleen (een financiële) beloning minder effectief is dan in combinatie met andere gedragsmaatregelen”. Bij interventies als een e-bikepool is daarnaast “ontzorging van de gebruiker en de organisatie of werkgever belangrijk om de projecten en activiteiten optimaal te laten slagen”.

4.2.2 Lessen uit twintig geïnventariseerde evaluatiestudies van fietsprojecten

Evaluaties van projecten die vielen onder het programma Beter Benutten hebben geleid tot drie algemene principes die belangrijk zijn voor een effectief fietsstimuleringsprogramma (Rijkswaterstaat, z.d.-a). Zo moet het gewenste gedrag gemakkelijk zijn, waarbij het belangrijk is om weerstanden zoveel mogelijk weg te nemen. En een project als *Rij2op5* laat zien dat mensen makkelijker meedoen als de gedragsverandering ook klein is. Verder moet een interventie aantrekkelijk zijn. Binnen projecten van Beter Benutten zijn deelnemers gestimuleerd met verschillende vormen van belonen, wat een “belangrijke trigger” was om deelnemers te motiveren hun gewoontes te doorbreken (Ministerie van Infrastructuur en Milieu, z.d.). Wel is het hierbij van belang om de beloningsperiode niet te lang te laten duren. Een intrinsiek motief is bepalender voor effectiviteit op de lange termijn dan extrinsieke prikkels. Verder is het moment belangrijk, aangezien mensen eerder openstaan voor een gedragsverandering bij grote verandermomenten. Dit bleek ook uit het project *Safe bij de Bel*, waarbij door een herinrichting van een schoolomgeving in Bunschoten mogelijkheden ontstonden om gewenst gedrag te bereiken. De actie resulteerde in een groot bereik bij de doelgroep met blijvende effecten (XTNT, z.d.). Verder blijkt dat de effecten van projecten met een “SMART geformuleerde doelgroep tweemaal zo groot waren dan de projecten waarbij de doelgroep niet SMART was geformuleerd” (Tertoolen et al., 2016).

Het project *B-Riders* leverde het inzicht op dat “een community-aanpak werkt en dat een combinatie tussen beloning (om deelnemers over te halen) en coaching (om nieuw gedrag vol te houden) leidt tot effectieve gedragsverandering”. Wel vraagt “gedragsverandering om een lange adem”, waardoor geadviseerd wordt om een fietsstimuleringsproject lang(er) in de lucht te houden (Rijkswaterstaat, z.d.-b). Ook Patist en Blankenstein (2020) geven aan dat zij keer op keer in de praktijk merken dat gedragsverandering tijd kost. Dit is de reden dat een combinatie van maatregelen het beste werkt. Uit B-Riders blijkt verder dat werkgevers eerder aanhaken bij een project dat ze kennen en zich al in de praktijk heeft bewezen. Hierbij is het wel van belang om voor vernieuwing in een langlopend programma te zorgen (Rijkswaterstaat, z.d.-b).

Uit de eindevaluatie van het programma Fietsimpuls (met interventies als *Probeer een e-bike*, *Aanschaf fiets en e-bike*, *Burn Fat not Fuel* en *Zuid Limburg in Beweging*) volgt dat intensieve samenwerking een sleutel tot succes is. Verder is het belangrijk om een “samenhangend productportfolio te creëren die aansluit op de drie primaire stappen van gedragsverandering” (namelijk overwegen, veranderen en volhouden). Ook het zorgen voor gezamenlijk commitment en wederzijdse verantwoordelijkheid, het continu onderzoeken, monitoren en evalueren en het zorgen voor een goede uitvoeringsorganisatie worden als bouwstenen voor een succesvol fietsstimuleringsprogramma genoemd (Beenker, 2018).

Naast Patist en Blankenstein (2020) geeft ook Damave van *Love to Ride* aan dat een totaalpakket van maatregelen werkt: “Vaak gaan werkgevers maar met een enkel onderdeel aan de slag, bijvoorbeeld een probeerpool of een fietsregeling. Maar als je écht succesvol fietsen wil stimuleren, ga dan voor een totaalaanpak op alle onderdelen”. Ook geeft Damave aan dat verandering van gedrag tijd nodig heeft en dat het belangrijk is om in te spelen op wat medewerkers aanspreekt (intrinsieke motivatie), zoals gezondheid en milieuvoordelen. Hierbij is het belangrijk dat basisfaciliteiten als een goede stalling op orde zijn (Werken in Beweging, z.d.).

Dat omgevingsfactoren een rol spelen bij de effectiviteit, blijkt ook uit een onderzoek naar de effecten van de *Actieweek fietsbeloning*. Het onderzoek concludeert dat belonen van fietsen mensen meer of vaker kan laten fietsen, maar dat dit “niet kan zonder goede infrastructuur”. Volgens Zinn en Sinnema (2008) is “continue aandacht voor en verbetering van de infrastructuur de basis, waarna communicatie hierover en (belonings)acties het fietsgebruik verder kunnen laten toenemen”. Uit *Groeifiets* (persoonlijke communicatie, 6 maart 2023) blijkt dat een project voor kleuter- en basisscholieren vooral leuk moet zijn. Ook is het belangrijk dat de pedagogisch medewerkers het belang van het project inzien en het hun zo makkelijk mogelijk wordt gemaakt. De projectcoördinator van het project *High-Five* geeft aan dat alleen belonen niet werkt. Kinderen willen weten “waarom ze stappen en fietsen: het moet cool gemaakt worden” (Verbaere, 2022).

Uit een stimuleringsproject voor werknemers van een ziekenhuis blijkt dat het daarnaast belangrijk is om “de fiets onder de aandacht van de medewerkers te blijven brengen met allerlei acties”. Alleen een fietsplan werkt onvoldoende om medewerkers te stimuleren. Verder wordt benoemd dat het van belang is dat het management van een bedrijf “uitdraagt dat zij de fiets belangrijk vindt” en voorbeeldgedrag vertoont door zelf te fietsen (Brabants Mobiliteitsnetwerk, z.d.). Ook bij *Rij2op5* wordt de inzet van fietsambassadeurs genoemd als succesfactor (Hackmann, 2022). Sociale druk speelt dus een rol bij de effectiviteit. Het relatief grote succes van de mobiliteitsmanagementmaatregelen van Zuid Limburg Bereikbaar, waaronder de actie *Leen een e-bike*, is volgens evaluatieonderzoek van MuConsult (2021) mede te danken aan de effectieve netwerkaanpak gecombineerd met een actieve

communicatie-aanpak. Ook de inzet op verschillende maatregelen wordt als succesfactor benoemd.

In de eindrapportage van het project *Ik willeenebike* wordt verteld dat “heel duidelijk is” dat “het succes van de roadshows en e-bike proef direct samenhangen met een goede en enthousiaste communicatie vanuit het gastbedrijf”, en dat dit van “doorslaggevend belang” is (Crombag, 2018). Volgens Crombag heeft een langduriger communicatietraject vanuit het bedrijf naar haar werknemers omtrent de beschikbare voorzieningen en maatregelen “het beste effect”. Verder is het belangrijk om het bedrijf te ontzorgen en deelnemers genoeg tijd te geven. Werknemers gaven in de evaluatie van het project namelijk aan dat er “weinig tijd was om in alle rust tot een afweging en een beslissing tot aankoop te komen”. De uitprobeeractie bleek effectiever te zijn dan de aanschafregeling en de roadshow.

Evaluaties van de acties *Met Belgerinkel naar de Winkel* en *Op de fiets naar school, beter voor iedereen!* laten uitkomen dat beide campagnes met een betere voorbereiding meer van de grond hadden kunnen komen. Hoewel in beide campagnes gebruik is gemaakt van beloningsacties, bleek de actie voor kinderen in Tilburg effectiever te zijn dan een actie voor volwassenen in Venlo. Hierbij werd in de Tilburgse campagne de oplossing van een concreet probleem centraal gesteld, terwijl in Venlo meer werd ingespeeld op een sociale norm. Ook de wijze waarop de doelgroep is benaderd (op persoonlijke wijze) is volgens de evaluatie waarschijnlijk van invloed geweest op de effectiviteit (Gelissen & Janssen, 2007).

Tot slot blijkt uit de evaluatie van de campagne *Fietsen naar voetbal* dat een uitgebreide gedragsanalyse en een gedragsstrategie niet automatisch resulteert in succes. Na een effectmeting van het project bleek dat er minder werd gefietst dan voor de campagne. Dit kon verklaard worden door een lage zichtbaarheid van de interventies en een lage respons op de effectmeting. Met het project is geleerd dat interventies die invloed hebben op het ervaren belang of de intentie om naar thuiswedstrijden te fietsen minder effectief voor de doelgroep waren. Daarnaast is geleerd dat de medewerking en enthousiasme van voetbalclubs belangrijk is voor een succesvol project. Hierbij hielp het om verwachtingen te concretiseren en de clubs te ontzorgen door werk uit handen te nemen (Van Velsen & Lammerts, z.d.).

Concluderend laten successen en leerpunten uit fietsstimuleringsprojecten uitkomen dat gedragsverandering tijd kost, waardoor de doorlooptijd van een interventie invloed heeft op de effectiviteit. Het is belangrijk om een interventie langere tijd uit te voeren en af te stemmen op de primaire fases van gedragsverandering (overwegen, veranderen en volhouden) waarbij het doelgedrag makkelijk en aantrekkelijk moet zijn. Ook het moment kan een rol spelen. Interventies die inspelen op intrinsieke motivatie zijn op de lange termijn effectiever dan interventies die inspelen op extrinsieke motivatie. Alleen belonen werkt dus niet, maar kan wel dienen als ‘trigger’ om mee te doen. Uit veel projecten blijkt dat het belangrijk is om meerdere gedragsmaatregelen te combineren om fietsen effectief te stimuleren. Hierbij is het wel van belang dat de basis (de fietsinfrastructuur en stallingsmogelijkheden) op orde is. Ook de wijze van en hoeveelheid communicatie heeft in meerdere projecten een rol gespeeld in het succes. Het is belangrijk om langdurig fietsen onder de aandacht te brengen, waarbij enthousiasme en sociale invloed middels fietsambassadeurs of fietsen in teamverband succesfactoren zijn. Ook een goede samenwerking tussen partijen en het zorgen voor gezamenlijk commitment is een sleutel tot succes, naast het specifiek formuleren van de doelgroep en het continu monitoren van resultaten.

4.3 Conclusie

In dit hoofdstuk stond de vraag centraal:

Welke factoren spelen een rol bij de effectiviteit van een fietsstimuleringsmaatregel?

Uit geanalyseerde wetenschappelijke literatuur en successen en leerpunten uit meerdere fietsstimuleringsinterventies volgen verschillende factoren die het beoogde doel van een fietsstimuleringsmaatregel (het fietsgebruik) bepalen.

Externe en omgevingsfactoren

Niet alle determinanten die volgens wetenschappelijke literatuur het fietsgebruik verklaren kunnen beïnvloed worden middels de ‘zachte’ kant van fietsstimulering. Denk hierbij aan omgevingsfactoren als (de staat van) de fietsinfrastructuur, de gebouwde omgeving, landschappelijke inrichting, verkeersveiligheid of de te overbruggen afstand. Ook externe factoren als het weer en klimaat en de beschikbaarheid van andere modaliteiten spelen een rol of mensen hun gedrag willen veranderen.

Persoonlijke en sociaal-culturele factoren

Persoonlijke en sociaal-culturele factoren beïnvloeden de ingeschatte effectiviteit en de houding van een persoon tegenover de intentie en de keuze om wel of niet te fietsen. Statistische analyses laten zien dat de (gegeneraliseerde) kosten van fietsen tegenover andere modaliteiten vooral een bepalende factor is. Maar ook hoe een interventie inspeelt op factoren als gezondheid, persoonlijkheid, leeftijd en cultuur zijn bepalend, net als sociale invloeden.

De manier hoe een interventie is opgezet

Uit praktijkvoorbeelden blijkt dat mensen gemakkelijk op een laagdrempelige manier moeten kunnen deelnemen en kennis moeten hebben van de interventie. Ook moet het gewenste gedrag via een interventie aantrekkelijk zijn en aansluiten op de attitudes van de doelgroep. Hierbij is bij bepaalde doelgroepen het sociale gebeuren met ruimte voor ontmoeting belangrijk. Belonen is een aantrekkelijke ‘trigger’ om mensen (meer) te laten fietsen, maar deelnemers blijven alleen fietsen als er aansluiting is op hun intrinsieke intenties, bijvoorbeeld gezondheid en milieu. Gedragsverandering kost tijd, waardoor de doorlooptijd en de hoeveelheid beschikbare ondersteuning bepalend is in hoeverre deelnemers het gewenste gedrag hebben kunnen (aan)leren of uitproberen, wat van invloed is op de eigen effectiviteit. Het aantal maatregelen speelt ook een rol: een pakket van meerdere maatregelen dat inspeelt op meerdere factoren resulteert in een groter effect. Verder is het moment van belang; tijdens ontregelmomenten staan mensen eerder open voor een gedragsverandering.

Procesfactoren

Verder is de aanpak van een interventie van invloed op de effectiviteit ervan. Een goed plan met een specifiek geformuleerde doelgroep en het continu monitoren van resultaten om tijdig bij te sturen kunnen de effectiviteit verhogen. Ook de samenwerking en de hoeveelheid en wijze van communicatie worden genoemd. Enthousiasme, het geven van persoonlijke feedback en het delen van tussentijdse mijlpalen zijn allen succesfactoren. Ontzorging van de gebruiker en van uitvoerders en het creëren van wederzijdse commitment zijn daarnaast belangrijk om een project optimaal te laten slagen.

5. Methode voor effectiviteitsbepaling van fietsstimuleringsmaatregelen

Welke methodiek kan aangehouden worden om de effectiviteit van een fietsstimuleringsmaatregel te meten?

Dit hoofdstuk richt zich specifiek op het bepalen van effectiviteit. Hiervoor wordt eerst het begrip 'effectief' gedefinieerd. Want wanneer kan een fietsstimuleringsproject als effectief worden bestempeld? Vervolgens worden algemene stappen behandeld die belangrijk zijn bij een effectevaluatie. Dit diende als input voor een voorbeeldaanpak om de effectiviteit van fietsstimuleringsmaatregelen te bepalen. Deze voorbeeldaanpak beantwoordt de deelvraag en is terug te vinden in paragraaf 5.4.



5.1 Wanneer is een fietsstimuleringsmaatregel ‘effectief’ of ‘succesvol’?

5.1.1 Betekenis vanuit de theorie

Volgens Van Dale (z.d.) heeft het woord effectief de volgende betekenis: “waardoor het beoogde doel bereikt wordt; doeltreffend”. Volgens Snel (z.d.) worden met effectiviteit de verwachte producten (‘outputs’) en beoogde resultaten (‘outcomes’) bedoeld, terwijl ‘effect’ de impact oftewel de verbeterde situatie als gevolg van de interventie is. Een effectevaluatie is volgens Snel (z.d.) dan ook een onderzoek naar de effecten van een programma waarbij de vraag wordt beantwoord of de beoogde doelen (‘outcomes’) bereikt zijn. Voor een effectief fietsstimuleringsproject is het volgens de betekenis van het woord dus noodzakelijk dat er een doel is gesteld. Succes wordt gedefinieerd als een “goede afloop, uitkomst of uitslag” (Van Dale, z.d.). Dit begrip heeft dus een bredere betekenis dan effectiviteit.

5.1.2 Betekenis vanuit de praktijk

De beschikbare evaluatierapporten uit de inventarisatie van fietsstimuleringsmaatregelen zijn gefilterd op de woorden ‘succes’, ‘succesvol’, ‘effectief’ en ‘effectiviteit’. Deze woorden blijken in de beschikbare evaluaties weinig gebruikt te worden. In de conclusies wordt vermeld wat de belangrijkste resultaten van een interventie waren, maar hierbij wordt veelal geen waardeoordeel gegeven of de interventies effectief of succesvol waren. Mogelijk komt dit doordat veel projecten voor zover bekend geen specifiek (meetbaar) doel hadden.

De pilot ‘Stap uit op Lunetten! werd bestempeld als niet succesvol vanwege het kleine aantal mensen dat uitstapte en gebruik maakte van de deelfietsen. Hierbij was geen specifiek doel gesteld. Bij de ‘Actieweek fietsbeloning’ werd succes naast het aantal fietsers verder gekoppeld aan de mate van tevredenheid van deelnemers en de positieve reacties en discussies in (landelijke) media. Ook bij projecten onder het programma Goedopweg is de term succes gekoppeld aan de bereikte resultaten. In hoeverre een interventie toegevoegde waarde heeft gehad was tevens de betekenis van het woord effectiviteit bij de projecten ‘Met belgerinkel naar de winkel’ en ‘Op de fiets naar school, beter voor iedereen’. Uit de tussenevaluatie van ‘B-Riders’ werd het project als succesvol bestempeld vanwege het aantal deelnemers, het gedrag van de deelnemers en de opgedane kennis over fietsen in Brabant. Hierbij was de doelstelling omtrent het aantal deelnemers bereikt, maar het aantal ten doel gestelde spitsmijdingen niet. Bij de projecten die vielen onder het programma Fietsimpuls was succes wel gekoppeld aan het wel of niet behalen van het specifiek gestelde doel.

Een memo van Muconsult laat daarnaast uitkomen dat een “fietsstimuleringsmaatregel pas effectief is als de automobilist niet tijdelijk maar structureel overstapt op de fiets” (Van Soest et al., 2021). Verder kwam het begrip kosteneffectief enkele keren naar voren in evaluaties. Zo doelde effectiviteit in het project ‘Hilversum fietst’ op kosteneffectiviteit, waarbij de opbrengsten werden afgewogen tegenover de kosten.

Concluderend worden er in de praktijk verschillende betekenissen gegeven aan de begrippen ‘effectiviteit’ en ‘succes’. Slechts bij enkele projecten kwam de betekenis van effectief overeen met het woordenboek. Dit is wanneer het oorspronkelijk gestelde doel behaald wordt (doeltreffend), waarbij wordt gedoeld op een duurzame gedragsverandering (outcome). In de praktijk is vaak geen specifiek (meetbaar) doel gesteld, waardoor het lastig is om de evalueren wanneer een interventie effectief was. Vaak wordt dan gesproken over succes, oftewel de gunstig geboekte resultaten (output).

5.2 Algemene stappen voor het bepalen van effectiviteit

5.2.1 Effectevaluatie begint vóór de interventie

Bestaande literatuur benadrukt dat het belangrijk is om “zo vroeg mogelijk in het project na te denken over monitoring en evaluatie van effecten” (CROW, 2014). Zo geeft de ‘Toolkit Evidence-Based werken’ als randvoorwaarde aan dat een evaluatie als startpunt meegenomen moet zijn bij de opzet van een interventie, niet als eindpunt (Ministerie van Sociale zaken en Werkgelegenheid, 2019b). Uit de tweede en derde ‘gouden regels voor effectmeting’ van verkeerseducatieprojecten blijkt dat een effectevaluatie onderdeel moet zijn bij de ontwikkeling van een interventie, en dat effect pas geëvalueerd kan worden als de essentiële ontwikkelstappen goed zijn doorlopen en zijn beargumenteerd (CROW-KpVV, 2015). Het merendeel van de stappen uit het stappenplan voor een effectevaluatie van Dziekan et al. (2013) vinden dan ook plaats voordat een interventie wordt uitgevoerd. Op basis van literatuur over effectevaluatie worden in de komende paragrafen algemene stappen behandeld die belangrijk zijn bij het meten van effectiviteit. Voorbeelden van modellen en beslisbomen om effect te bepalen zijn opgenomen in bijlage 2.

5.2.2 Specificeer vooraf de uitkomst

Bij het opzetten van gedragsprojecten is het allereerst belangrijk om goed helder te hebben wat men wil bereiken. Uit de inventarisatie van fietsstimuleringsmaatregelen bleek dat veel doelen bij fietsstimuleringsinterventies globaal geformuleerd zijn. De Groot en Mateman (2014) geven aan dat het achteraf dan moeilijk is om te bepalen of zo’n doel dan daadwerkelijk behaald is. Daarom is het belangrijk om vooraf de uitkomst te specificeren, wat als basis dient om te bepalen of een interventie effectief is geweest. Voor het meten van effectiviteit is daarom een goede formulering van doelen essentieel, waarbij het SMART-principe een hulp kan bieden³. Dzieken et al. (2013) geven verder aan om onderscheid te maken in hogere doelstellingen en maatregelspecifieke doelstellingen.

Soms is het niet haalbaar om een doel SMART te formuleren. Obdeijn en Van Rossum (2010) geven aan dat bij SMART doelstellingen vaak de R een struikelblok is. In zulke gevallen is het belangrijk om vooraf te bepalen wanneer “je tevreden bent”, door bijvoorbeeld zo concreet mogelijk aan te geven wat men wil bereiken en bij wie.

Het ‘Stappenplan voor een fietsstimuleringsproject’ van gemeente Amsterdam (Amsterdam Bike City, 2022) bevat enkele vragen die kunnen helpen om het doelgedrag bij fietsstimulering te specificeren:

- Wie moet het gedrag vertonen?
- Wat moeten zij anders doen?
- Wanneer moeten zij dat doen?
- Waar moeten zij dat doen?
- Hoe vaak moeten zij dat doen?
- Met wie moeten zij dat doen?

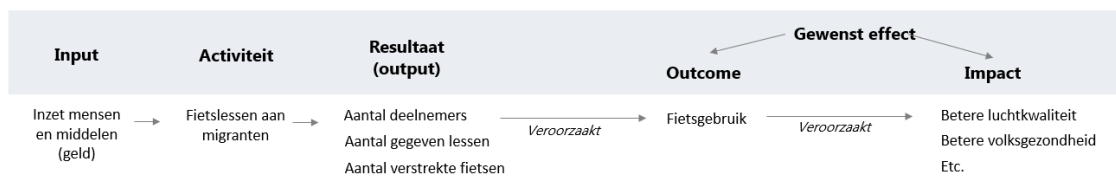
5.2.3 Bepaal oorzaak-gevolg relaties

Om effect te meten is het belangrijk om te bepalen wat de relatie is tussen de activiteit en het gewenste effect (Van der Zalm, 2017). Als het gaat om de gewenste resultaten of

³ SMART staat voor Specifiek, Meetbaar, Acceptabel, Realiseerbaar en Tijdsgebonden (Obdeijn & Van Rossum, 2010)

opbrengsten van een project spelen output, outcome en impact een rol. De Theory of Change (verandertheorie) helpt om deze bij het ontwikkelen van een interventie scherp te krijgen (Impactwijzer, z.d.). Onder output worden telbare directe resultaten verstaan van activiteiten. Outcome is het effect of verschil dat activiteiten hebben gemaakt, oftewel de gedragsverandering. De gewenste outcome is veelal het gestelde doel van de interventie. De impact is vervolgens het lange termijn effect van een interventie, wat vaak breder getrokken kan worden dan het primaire doel van de interventie. Dit kunnen maatschappelijke veranderingen zijn die optreden (mede) als gevolg van de outcomes (Impactwijzer, z.d.). Fietsstimuleringsmaatregelen hebben bijvoorbeeld positief ‘impact’ op de luchtkwaliteit of gezondheid.

Deze causale relaties kunnen visueel weergegeven worden in een logisch model van de verandertheorie (Van der Zalm, 2017). Het bepalen van oorzaak-gevolg relaties kan vervolgens hulp zijn bij het bepalen van indicatoren (Dziekan et al., 2013). In figuur 5.1 is een beknopt voorbeeld van een Theory of Change (verandertheorie) gegeven.



Figuur 5.1: Beknopt voorbeeld van een causale relatie tussen interventie en beoogd effect

5.2.4 Bepaal outputindicator en effectindicator

Een doel dat SMART geformuleerd is kan vervolgens vertaald worden naar meetbare indicatoren (De Groot & Mateman, 2014; Van Stam et al., 2019). Zo zijn outputindicatoren bewijzen die vertellen “of, en in welke mate, resultaten optreden” (Impactwijzer, z.d.). Hierbij is het van belang om voor elk gewenst resultaat een indicator op te stellen zodat deze meetbaar zijn en aangetoond kunnen worden (Obdeijn & Van Rossum, 2010; Gertler et al., 2016; Jansen & Smits, 2011).

Het stappenplan fietsstimulering (Amsterdam Bike City, 2022) geeft aan om minstens één outputindicator én effectindicator te formuleren. Ook NCVO (2018) adviseert om outputs en outcomes vooraf te beschrijven en hiervoor indicatoren op te stellen. Outputindicatoren zijn bijvoorbeeld kwantificeerbare resultaten als het aantal ingezette interventies, het aantal campagneposters, het aantal werkgevers dat meedoet aan een fietsstimuleringsproject. Oftewel indicatoren die bewijzen dat je hebt gedaan wat je van plan was. Bij effectindicatoren draait het volgens Snel (z.d.) en Amsterdam Bike City (2022) om de vraag: “hoe stel je vast dat je het doel hebt bereikt?” Een effectindicator bij een fietsstimuleringsmaatregel met forensen kan bijvoorbeeld het aantal fietsritten of de modal split van werknemers zijn.

5.2.5 Bepaal onderzoeksdesign

De keuze voor een bepaalde opzet kan afhankelijk zijn van de beschikbaarheid van middelen en de mate van bewijskracht die wordt beoogd. Met bewijskracht wordt bedoeld hoe overtuigend de resultaten van de evaluatie moeten zijn. Deze kan sterker worden als onderstaande punten in de effectmeting worden toegepast (Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, 2019a):

- Inzetten van verschillende (kwantitatieve én kwalitatieve) methoden;

- Raadplegen van verschillende en voldoende bronnen (representativiteit);
- Het betrouwbaar en valide uitvoeren van de evaluatie;
- Uitvoeren van een voor- en nameting;
- Gebruikmaken van een controlegroep;
- Uitkomst vergelijken met een soortgelijke interventie. Als een evaluatie onder verschillende omstandigheden wordt uitgevoerd en overeenkomende uitkomsten heeft, vergroot dit het bewijs voor werkzame elementen in een interventie.

Over het algemeen geldt dat hoe zekerder de resultaten van de maatregel bepaald moeten worden, hoe duurder de evaluatie is (Dziekhan et al., 2013). Daarom is het definiëren van budget en tijdsduur ook als tweede stap in het stappenplan van de International Labour Organization (2018) opgenomen. Uit de vijfde ‘gouden regel voor effectmeting’ van verkeerseducatieprojecten blijkt dat bij de keuze van de mate van bewijskracht afhangt van de levensfase van het project. Figuur 5.2 laat zien dat hoe meer een verkeerseducatie-interventie geïmplementeerd is, hoe meer de evaluatie kwantitatief en resultaatgericht moet zijn (CROW-KpVV, 2015). Bij pilotprojecten kan een effectevaluatie echter meer verkennend van aard zijn waarbij gebruik gemaakt wordt van kwalitatieve methoden of een kleinschalig experiment.

Fasen in het implementatieproces	Onderzoeksmethoden
Ontwikkeling	Kwalitatieve methoden Nadruk op procesevaluatie Kleinschalige proeven Eventueel kleinschalige ‘laboratoriumexperimenten’
Invoering	Kwantitatieve methoden Nadruk op effectevaluatie Grootschalige proeven Bij voorkeur onderzoeksdesign met voor- en name- ting en een experimentele groep en controlegroep
Borging	Nadruk op het monitoren van effecten

Figuur 5.2 : Onderzoeksmethoden van verkeerseducatieprojecten worden afgestemd op de levensfase van een project (uit: CROW-KpVV, 2015)

Ook volgens CROW (2014), een beslisboom in Jansen en Smits (2011) en een handreiking van Van den Berg et al. (z.d.) spelen de grootte van de steekproef en het wel of niet kunnen inzetten van een controlegroep een rol bij het bepalen van onderzoeksmethode en de kwaliteit van de effectmeting. In de meest ideale situatie om effect aan te tonen wordt gebruik gemaakt van een (gecontroleerd) veldexperiment. Hierbij wordt een groep die de maatregel krijgt (experimentele groep) vergeleken met een willekeurige groep die de maatregel niet krijgt (controlegroep). Met dit onderzoeksdesign wordt uitgesloten dat andere factoren een verschil tussen de twee groepen hebben veroorzaakt. Ook de zevende ‘gouden regel voor effectmeting’ van verkeerseducatieprojecten geeft aan om een onderzoeksopzet toe te passen met een voor- en nameting bij een experimentele groep en een controlegroep (CROW-KpVV, 2015). Ruijs (persoonlijke communicatie, 23 februari 2023), die betrokken was bij de effectevaluatie van het project Fietsmaatjes, deelt deze bevinding en raadt aan om een voor-, na- en follow-up meting te doen bij zowel een experimentele als een controlegroep.

Als geen controlegroep ingezet kan worden, geven Dziekhan et al. (2013) aan om in ieder geval een voor- en nameting te houden. Dit heeft invloed op de kwaliteit van de evaluatie, aangezien de gevonden effecten ook het gevolg kunnen zijn geweest van andere factoren

dan alleen de genomen maatregel (Dijkstra et al., 2021). Hoofdstuk 4 heeft immers laten uitkomen dat veel factoren het fietsgebruik beïnvloeden. Daarom is bij het niet inzetten van een controlegroep voorzichtigheid geboden met het doen van (algemene) uitspraken over de effecten.

Ook het aantal data (bijvoorbeeld aantal respondenten) is van belang in welke mate er representatieve uitspraken over de effecten gedaan kunnen worden. Dzien et al. (2013) geven op basis van de Centrale Limietstelling aan dat 30 responses acceptabel zijn bij een kleine doelgroep met weinig variantie in de antwoorden en als men genoeg neemt bij een lage nauwkeurigheid. Bij een marginaal acceptabele nauwkeurigheid zijn 80 á 100 respondenten nodig om middels kwantitatieve statistiek verschillen aan te kunnen duiden. Het CROW (2014) geeft aan dat vanaf 200 deelnemers samenhangen tussen aspecten stabiel worden en dat vanaf 350 á 400 deelnemers men pas op het terrein van de hardere statistiek komt. Het aantal deelnemers bij een fietsstimuleringsmaatregel kan dus bepalend zijn welke onderzoeksmethode betrouwbaar toegepast kan worden.

Zo adviseert de beslisboom van Jansen en Smits (2011) bij een niet grote steekproef een casestudie uit te voeren. Deze beslisboom kan ook uitkomen op enkel een éénmeting. Het CROW (2014) geeft echter aan dat uitvoeren van een voormeting in principe essentieel is om te bepalen wat het effect van een maatregel is geweest:

“Met alleen een effectmeting kan een uitspraak niet verder gaan dan: in de situatie met de maatregel nemen we bepaald gedrag waar. Wat de bijdrage van de maatregel is, blijft onbekend” – CROW (2014)

Effecten kunnen volgens Dijkstra et al. (2021) zonder een nulmeting ook bepaald worden middels vergelijkend onderzoek met een controlegroep. Ook kan er (net als bij verkeerseducatieprojecten) na de maatregel gevraagd worden wat het gedrag vooraf de maatregel was (zelfrapportage). Echter heeft dit invloed op de bewijskracht van de effectevaluatie.

5.2.6 Bepaal meet- of dataverzamelmethode

Welke vorm van gegevensverzameling er gekozen moet worden om de gestelde output- en effectindicatoren te meten, is volgens een handreiking van Jansen en Smits (2011) afhankelijk van het gestelde doel en omstandigheden (tijd, budget en populatie). Methoden die volgens het CROW (2014) het meest gebruikt worden in het domein van verkeer en vervoer komen overeen met de geïnventariseerde methoden die bij fietsstimuleringsinterventies zijn gebruikt. Volgens CROW-KpVV (2015) is het belangrijk om een meetinstrument te gebruiken dat het gedrag zo direct mogelijk meet.

Er bestaat reeds veel literatuur over dataverzamelmethode met hun voor- en nadelen. Zo heeft het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (2019c) een overzicht opgesteld van de meest gebruikte onderzoeksmethoden- en technieken bij evaluaties. Voor meer informatie wordt verwezen naar Dzien et al. (2013), Impactwijzer (z.d.) en De Groot & Mateman (2014). Ook wordt verwezen naar paragraaf 3.3.1, waar behandeld is welke dataverzamelmethode reeds gebruikt zijn bij fietsstimuleringsinterventies.

De beslisbomen van Jansen en Smits (2011) en van Van den Berg et al. (z.d.) laten uitkomen dat het bepalen van een bepaalde methode afhangt van keuzes als het bepalen of data te

registreren valt. Uit de inventarisatie van fietsstimuleringsprojecten met de interventietechnieken belonen en faciliteren bleek dat een effectindicator als fietsritten goed geregistreerd kan worden via een app of GPS. Hierbij was het invullen van een vragenlijst soms voorwaardelijk om deel te nemen en een beloning te ontvangen. Daarnaast kan een methode afhankelijk zijn of men een representatief (enquête) of diepgaand beeld (interview) wil hebben van de effecten. Ook de beschikbaarheid over veel of weinig budget kan van invloed zijn op de keuze bij kwalitatieve onderzoeksmethoden (Van den berg et al., z.d.).

5.2.7 Maken plan en uitvoeren effectmetingen

Vervolgens geeft de handreiking van Van den Berg et al. (z.d.) aan dat een actieplan gemaakt kan worden. In zo'n plan kan naast bovenstaande stappen vermeld worden wanneer en door wie de metingen uitgevoerd gaan worden. Daarna kan volgens Dziekan et al. (2013) de nulmeting uitgevoerd én geanalyseerd worden. Vaak wordt de analyse van de nulmeting pas tegelijkertijd gedaan met de analyse van de effectmeting(en). Dziekan et al. (2013) geven echter aan dat het beter is om de nulmeting gelijk voor de uitvoering van de interventie te analyseren, zodat er nog een kans bestaat om de interventie waar nodig aan te passen. Hierdoor wordt de kans op falen verkleind, wat de effectiviteit van de interventie kan verhogen.

Het CROW (2014) geeft hierbij aan dat goed nagedacht moet worden over het moment van de metingen. Dit is des te meer van belang als geen controlegroep wordt ingezet. Als bijvoorbeeld bij een fietsstimuleringsproject een nulmeting in de winterperiode wordt gehouden en een nameting in de zomer, zal de uitkomst waarschijnlijk zijn dat het fietsgebruik is toegenomen. Uit hoofdstuk 4 blijkt immers dat het weer en jaargetijde invloedsfactoren zijn op het fietsgebruik. Daarom is het belangrijk om bij het uitvoeren van effectmetingen rekening te houden met deze invloedsfactoren. Ook dient een tweemeting geruime tijd na de interventie uitgevoerd te worden. Volgens onderzoek kost het gemiddeld 66 dagen voordat een nieuwe gewoonte is aangeleerd (Metz, 2015). Daarom worden veel tweemetingen pas na twee maanden na de interventie uitgevoerd.

5.2.8 Evalueer en rapporteer

Nadat effectmetingen zijn uitgevoerd, kunnen de resultaten geïnterpreteerd en vergeleken worden met de voormeting. Vervolgens moet in het op te stellen evaluatiedocument geconcludeerd worden of op basis van de gestelde indicatoren de interventie effectief was en welke factoren hierbij een rol hebben gespeeld. Op basis van de effectevaluatie kan vervolgens bepaald worden of een interventie doorontwikkeld of beëindigd moet worden.

Concluderend zijn er enkele algemene stappen die van belang zijn bij het opzetten van een effectmeting. Zo is het allereerst belangrijk om een specifiek (SMART) doel te formuleren. Het bepalen van oorzaak-gevolgrelaties kan helpen om output- en effectindicatoren te formuleren om het beoogde effect meetbaar te maken. Daarna kan het onderzoeksdesign bepaald worden, tezamen met de dataverzamelmethode. In de meest ideale situatie wordt effect bepaald in een experimenteel design met een experimentele groep en controlegroep. Echter kan de mate van beoogde bewijskracht afhankelijk zijn van de levensfase van een project en de beschikbare middelen. In een pilot kunnen effecten bijvoorbeeld verkend worden. Na het uitvoeren én evalueren van de nulmeting kan de interventie (eventueel aangepast en) uitgevoerd worden, waarna effectmetingen plaats kunnen vinden. Op basis van de verzamelde gegevens en de gestelde indicatoren kan vervolgens worden geconcludeerd of de interventie effectief is.

5.3 Conclusie: voorbeeldaanpak effectevaluatie van fietsstimuleringsmaatregelen

In dit hoofdstuk stond de volgende vraag centraal:

Welke methodiek kan aangehouden worden om de effectiviteit van een fietsstimuleringsmaatregel te meten?

Deze vraag wordt beantwoord middels onderstaande voorbeeldaanpak voor een effectevaluatie van een fietsstimuleringsmaatregel. Deze is tevens opgenomen als bijlage 5. De voorbeeldaanpak zou ook gebruikt kunnen worden voor andere gedragsprojecten.

1 SPECIFICEER DE UITKOMST

Specificeer welk gedrag je wilt zien bij de doelgroep en stel een **SMART doel** op, anders kan achteraf niet bepaald worden of je project effectief ('doelgericht') was. Definieer hierbij minimaal één **output- en effectindicator** zodat duidelijk is hoe resultaten en effecten 'meetbaar' zijn. Maak dus onderscheid tussen directe resultaten (output) en beoogde effecten (outcome)!

Tip: Het maken van oorzaak-gevolg relaties biedt een hulp bij het opstellen van indicatoren



2 MAAK EEN ONDERZOEKSPLAN

Kies op basis van de levensfase van het project en je beschikbare middelen hoe je effecten gaat meten. Een effectevaluatie van een kleinschalige pilot kan een meer verkennend karakter hebben, terwijl een effectevaluatie van een project dat op grotere schaal uitgevoerd wordt een zwaardere bewijskracht moet hebben. Gebruik dan bij voorkeur een experimenteel design met een **experimentele** en **controlegroep**. Lukt dat niet, houd dan altijd een **voormeting** en **effectmeting**. Anders blijft het effect (outcome) onbekend. Kies **dataverzamelmethode**n passend bij je doelgroep en beschikbare middelen.

Tip: Kijk of data te registreren valt via een app of verplicht het invullen van vragenlijsten als dat bij de doelgroep mogelijk is



3 VERZAMEL GEGEVENS

Voer een **voormeting** uit vóór je interventie én analyseer de uitkomst. Pas daarna indien nodig je interventie of je onderzoeksplan aan om de effectiviteit van je project te verhogen. Daarna kun je je interventie uitvoeren. **Monitor** tijdens de uitvoering je gestelde outputindicatoren en stuur indien nodig bij. Houd na je project een **eenmeting** en na minstens twee maanden een **tweemeting** om te bepalen of de gedragsverandering blijvend is.

Tip: let op het moment van je effectmetingen als je geen controlegroep toepast. Veel factoren beïnvloeden namelijk het fietsgebruik!



4 EVALUEER EN RAPPOORTEER

Bepaal op basis van de gestelde indicatoren of de interventie **effectief** was en welke factoren hierbij een rol speelden. Houd dus ook altijd een procesevaluatie, wat vooral bij pilotprojecten belangrijk is! Bepaal vervolgens het **vervolg** van je project: doorgaan en uitbreiden, aanpassen of beëindigen.



5 DEEL JE KENNIS

Deel geleerde lessen omtrent de effectiviteit van je maatregel (successen en leerpunten) met Tour de Force. Met een database aan ervaringen hoeft het wiel niet steeds opnieuw uitgevonden te worden!

DEEL B:

Praktijkcases

Dit tweede deel richt zich op twee praktijkcases die in dit onderzoek zijn opgenomen als verdere verdieping op de inzichten uit het eerste deel. Hierbij wordt de vierde deelvraag beantwoordt:

Hoe effectief zijn fietsstimuleringsmaatregelen in projecten met migranten en senioren?

Hoofdstuk 6 gaat in de op de effectiviteit van de fietslessen die onder het programma 'Fietsen geeft Vrijheid' in Zwolle aan migranten worden gegeven. Hoofdstuk 7 richt zich op de doelgroep senioren, waarbij gekeken wordt naar de effectiviteit van de fietsclubs die vallen onder het programma Doortrappen Drenthe. Beide hoofdstukken eindigen met een conclusie waarmee deze deelvraag wordt beantwoord.



6. Fietsen geeft Vrijheid

6.1 Beschrijving interventie

6.1.1 Achtergrond

Tussen 2018 en 2020 is door Travers Welzijn met de gemeente Zwolle, Tour de Force, Hogeschool Windesheim, ANWB, AFAC en DOCK24 (inmiddels 123Vakmensen) een fietsprogramma opgezet in de wijk Holtenbroek voor bewoners die willen leren fietsen. Dit pilotproject, opgezet als een 'living lab', kende gunstige resultaten (Bonte, 2020). In 2022 is besloten om het programma uit te breiden naar twee andere stadsdelen in Zwolle, te weten Diezerpoort en Zwolle Zuid. In deze stadsdelen werden reeds door Travers Welzijn fietslessen gegeven, maar niet op de wijze in Holtenbroek.

6.1.3 Inhoud

Het programma bestaat in principe uit drie onderdelen, die gebaseerd zijn op de motivatietheorie van Herzberg (Kampen et al., 2021). Zo leren deelnemers onder begeleiding van een fietsdocent, vrijwilligers of stagiairs van de opleiding PMT (Psychomotorische Therapie en Bewegingsagogie) op een laagdrempelige manier fietsen. De fietsdocenten zijn leefstijlcoaches of contactmedewerkers bij Travers Welzijn en geven de lessen op basis van hun sociale opleiding en ervaring (Travers Welzijn, persoonlijke communicatie, 21 april 2023). De voornaamste doelgroep in dit project zijn migrantenvrouwen zonder of met beperkte fietsvaardigheden. Naast de praktijklessen wordt ook theorie bijgebracht over verkeersregels. Verder leren deelnemers in principe hoe zij zelf kleine reparaties aan hun fiets kunnen uitvoeren. Extra fietservering wordt opgedaan met fietstochten richting drukke gebieden in de stad.

Het programma is geheel gratis, laagdrempelig en kent geen tijdsdruk. Er is bijvoorbeeld geen maximum aantal lessen en een officiële afmelding is niet nodig. Aan het eind van hun lessenreeks krijgen deelnemers een fietsrapport en, indien nodig, een gratis tweedehands fiets die is opgeknapt door 123Vakmensen.

6.1.2 Doelen

Het programma kent zeven doelen (Broer, 2022):

- Het bevorderen van fietsen om de gezondheid te verbeteren;
- Het bevorderen van zelfredzaamheid door middel van de fiets;
- Mensen vrijheid laten ervaren door het fietsen (minder afhankelijk zijn van anderen);
- Het bereik van Fietsen geeft Vrijheid vergroten naar de stadsdelen Diezerpoort en Zwolle Zuid;
- De coördinatie en projectleiding van het programma in Holtenbroek continueren en optimaal vervolg geven;
- Het fietsen stimuleren om het autogebruik te verminderen, waardoor CO₂-reductie en spitsmijdingen gerealiseerd worden;
- Participatie stimuleren door de mobiliteit van mensen te vergroten.

Het beoogde eindresultaat is dat in de periode 2022-2024 (ruim) 270 deelnemers "vaker buiten zijn geweest, vaker hebben bewogen, gezonder zijn en in de gelegenheid zijn gesteld de vrijheid van het fietsen te ervaren" (Broer, 2022). Uit het projectplan blijkt dat er dus een outputindicator is geformuleerd. De uitkomst omtrent beoogde effecten is echter niet

gespecificeerd. Volgens een lid van de stuurgroep is het programma een succes als “alle Zwollenaren die behoefte hebben aan fietslessen deze ook kunnen volgen” en dat deelnemers daarna “zelfstandig zich per fiets kunnen bewegen in de stad”. Ook het professionaliseren en gelijktrekken van het programma in de verschillende wijken wordt gedefinieerd als succespunt (Travers Welzijn, persoonlijke communicatie, 21 april 2023).

6.2 Aanleiding verkenning

In de pilotperiode waren de fietslessen al van start gegaan voordat goed nagedacht was over dataverzameling en monitoring. Gedurende de pilot bleek dat het lastig was om op een consistente manier effectmetingen uit te voeren, waardoor een kwalitatieve manier van dataverzameling is losgelaten. Effecten zijn toentertijd bepaald op een kwalitatieve manier middels gesprekken met deelnemers in een focusgroep, interviews en het door fietsdocenten laten bijhouden van vorderingen (Kampen et al., 2021).

In februari 2022 is een projectplan gemaakt voor de verbreding van het programma. Inmiddels wordt het programma in drie stadsdelen uitgevoerd. Voorlopige inzichten impliceren dat er verschillen zitten in resultaten tussen de verschillende stadsdelen. De betrokken partijen willen graag inzicht in effecten en factoren die zorgen voor succes. Hogeschool Windesheim heeft hierbij de opdracht gekregen om het programma in zowel kwalitatieve als kwantitatieve zin te monitoren. Dit monitoringsonderzoek bood de gelegenheid om in samenwerking met onderzoekers van Windesheim de effectiviteit van deze interventie (verder) te verkennen middels vragenlijsten, interviews en observaties. In dit hoofdstuk wordt enkel ingegaan op de gevonden effecten op het fietsgebruik van het programma in relatie tot de (globaal) gestelde doelen en welke factoren hierop van invloed zijn. Het monitoringsonderzoek onder de vlag van Windesheim gaat een stap verder en kijkt ook naar het proces en hoe dit verder geoptimaliseerd kan worden.

Figuur 6.1: Fietslessen in Holtenbroek (Van Maanen, 2023)



6.3 Verkenning effecten

6.3.1 Aantal deelnemers

Ten tijde van de interviews en observaties deden in alle drie de stadsdelen volgens de fietsdocenten ongeveer 40 deelnemers mee. Hieruit blijkt dat het beoogde resultaat waarschijnlijk niet gehaald gaat worden.

6.3.2 Deelnemers blijven fietsen na hun lessen

Vier deelnemers die kortgeleden de fietslessen hebben afgerond, geven in de eenmeting aan dat ze van plan zijn om te blijven fietsen. Dat deelnemers daadwerkelijk blijven fietsen, blijkt uit de tweemeting die door zes oud deelnemers is ingevuld. Vijf deelnemers geven aan (bijna) elke dag te fietsen. Eén deelnemer geeft aan ongeveer één dag per week te fietsen.

Ook uit de interviews met de fietsdocenten in de drie stadsdelen volgt dat deelnemers na de lessen blijven fietsen. Zo vertelt de fietsdocent in de wijk Holtenbroek dat ze oud deelnemers nog “heel vaak” ziet fietsen. “Ik zie heel veel (oud deelnemers) rondfietsen” met hun kinderen en partners. Hierbij geeft de docent aan dat ze deelnemers niet alleen in de wijk Holtenbroek maar ook in de stad en in andere wijken van Zwolle tegenkomt. “Dus eigenlijk fietsen ze allemaal nog”. Dat deelnemers blijven fietsen, wordt ook bevestigd door de fietsdocent in Diezerpoort: “Eentje zie ik elke keer voor het kantoor. Dan fietst ze voorbij”. Hierbij geeft de fietsdocent in Diezerpoort vier voorbeelden van oud deelnemers die zij na de fietsles heeft zien fietsen. Daarom denkt ze dat alle oud deelnemers nog steeds fietsen, omdat ze de fiets “nodig hebben”. De fietsdocent in Zwolle Zuid geeft aan dat oud deelnemers wel fietsen, “maar beperkt”. Hierbij blijven ze in het stadsdeel Zwolle Zuid, “ dicht bij hun huis”. Wel gebruiken ze de fiets om hun kinderen naar school te brengen of naar de supermarkt te gaan, “maar niet echt naar winkels of naar de stad”. Er zijn in tegenstelling tot Holtenbroek geen een- of tweemetingen vanuit Zwolle Zuid om bovenstaande kwantitatief te ondersteunen. Toch lijkt er verschil te zijn in het fietsgebruik van oud deelnemers tussen de stadswijken.

6.3.3 Effecten op autogebruik naar verwachting verwaarloosbaar

Het programma kent de doelstelling om het autogebruik in Zwolle te verminderen, waardoor CO₂-reductie en spitsmijdingen gerealiseerd worden. Echter blijkt uit de nulmeting dat zes van de acht respondenten nooit met de auto reizen. De doelgroep loopt veel of maakt gebruik van de bus. In een interview met de fietsdocent in Diezerpoort kwam naar voren dat veel deelnemers ook geen rijbewijs hebben. De beoogde impact van de fietslessen op het beperken van CO₂-uitstoot en bereiken van spitsmijdingen is naar verwachting dus verwaarloosbaar. Alle respondenten van de een- en tweemetingen geven in ieder geval wel aan vaker met de fiets te reizen dan met de auto of de bus. Er is geen nulmeting van deze respondenten om dit in perspectief te zetten. Toch lijkt er onder de doelgroep voornamelijk een modal shift plaats te vinden van de bus naar de fiets.

6.3.4 Deelnemers gebruiken fiets voor veel doeleinden

De fietsdocent in Holtenbroek ziet dat oud deelnemers met de fiets hun kinderen naar school brengen en boodschappen doen. De fietsdocent in Diezerpoort geeft aan dat een oud deelnemer nu de fiets gebruikt om naar vrijwilligerswerk te gaan. Naast kwalitatief is met de effectmetingen kwantitatief verkend of deelnemers de fiets voor meer doeleinden gaan gebruiken als ze kunnen fietsen. Hiervoor was in de nul-, een- en tweemeting dezelfde vraag

opgenomen met acht antwoordopties. In de nulmeting geven nieuwe deelnemers vooral aan de fiets in de toekomst te gaan gebruiken om boodschappen te doen, naar het werk, school, de markt of het centrum te gaan. Deelnemers die de fietslessen hebben afgerond, lijken de fiets voor meer doelen te gebruiken dan de redenen die deelnemers in de nulmeting aangeven. Bijna alle respondenten van de een- en tweemeting hebben alle acht antwoordopties aangekruist. Er is van deze respondenten geen nulmeting om dit in perspectief te zetten. Toch laat dit wel zien dat deelnemers na de fietsles de fiets gebruiken voor utilitaire ritten én recreatieve doeleinden als het bezoeken van vrienden en familie, het gaan naar de markt en het centrum, het ontdekken van nieuwe plekken of om te ontspannen. Een deelnemer geeft bijvoorbeeld aan: “Fietsen is fijn en gezond. Je kan alles doen”.

6.3.5 Fietslessen hebben impact op leven van deelnemers

Alle deelnemers die hun fietsles onlangs of reeds geruime tijd hebben afgerond, geven aan dat ze sinds de fietsles vaker buiten zijn, zich fitter voelen, op meer plekken in Zwolle komen, overal kunnen komen waar ze heen willen gaan en dat het kunnen fietsen een gevoel van vrijheid en zelfstandigheid geeft. Dit is een indicatie dat het programma bijdraagt aan de gestelde doelen omtrent een betere gezondheid, de mate van participatie en de zelfredzaamheid van deelnemers.

Het aspect geluk is niet opgenomen als doelstelling. Toch komt dit duidelijk naar voren in de ervaringen van deelnemers. Meerdere deelnemers geven aan blij te zijn om een fiets te hebben en elke dag te fietsen. De fietsdocent in Diezerpoort geeft hierbij aan: “Ze zijn achteraf allemaal blij om te fietsen. Dat ze kunnen bewegen, hun kinderen naar school of de opvang brengen. Daar zijn ze blij om”. Ook geven deelnemers aan niet meer bang te zijn om te fietsen in het verkeer en heel dankbaar te zijn voor de hulp die zij hebben gekregen om te leren fietsen.

Concluderend laten interviews met fietsdocenten en vragenlijsten onder (oud) deelnemers zien dat deelnemers blijven fietsen na het programma. Deelnemers uit Holtenbroek geven hierbij aan bijna elke dag te fietsen. De fiets wordt voor utilitaire én recreatieve doeleinden gebruikt. Het fietsen zorgt ervoor dat deelnemers vaker buiten zijn, zich fitter voelen, op meer plekken in Zwolle komen en overal kunnen komen waar ze heen willen gaan. Ook geven deelnemers aan dat het kunnen fietsen een gevoel van vrijheid en zelfstandigheid geeft. Toch blijkt uit interviews met de fietsdocenten dat de mate van fietsgebruik mogelijk verschilt tussen de stadsdelen. Zo fietsen deelnemers in Zwolle Zuid enkel in hun wijk, terwijl deelnemers uit Holtenbroek ook buiten hun wijk gezien worden op de fiets.

6.4 Invloedsfactoren effectiviteit

De factoren die van invloed kunnen zijn op de keuze van migranten om fietslessen te nemen én daarna te blijven fietsen, zijn achterhaald middels interviews, observaties en vragenlijsten. Deze factoren zijn samengevat in figuur 6.2 op pagina 46.

6.4.1 Kosten en beschikbaarheid fiets bepalend voor eigen effectiviteit

Een fietsdocent geeft aan dat kosten een bepalende factor is: “Als er kosten aan (de fietslessen) verbonden zouden zijn, dan zou het voor heel veel mensen hier in de wijk niet mogelijk zijn, omdat ze dat geld niet hebben”. Ook de gegeneraliseerde kosten van alternatieve reisopties spelen een rol. Deelnemers doen mee met de fietslessen omdat de

“bus duur is” en ze “met de bus lang onderweg zijn”. Dit blijkt ook uit de nulmeting die door acht deelnemers is ingevuld. Bij de helft van de respondenten blijkt dat de kosten voor de bus of de auto een motivator was om mee te doen met de fietslessen. Enkele deelnemers kunnen zelf of via hun partner een fiets bekostigen, maar voor de meesten is dat door hun financiële situatie geen optie. Zo gaf een respondent aan dat ze meedoet vanwege het krijgen van een gratis fiets. Deze bevindingen zijn in lijn met de conclusie van het in hoofdstuk 4 aangehaalde onderzoek van Rietveld en Daniel (2004). In de nulmeting geven vijf deelnemers aan nu niet te fietsen omdat ze geen fiets hebben of geen geld hebben om een fiets te kopen. Een fietsdocent vertelt daarom dat het krijgen van een gratis fiets bepalend is voor een effectief programma: “Als mensen leren fietsen, maar we kunnen hun geen fiets bieden, dan houdt het (fietsen) op”.

6.4.2 Invloed van persoonlijke en sociaal-culturele factoren

Ook andere persoonlijke factoren als geslacht, lengte, leeftijd, gezondheid en taalvaardigheid worden genoemd. Veel fietsen zijn bijvoorbeeld te groot voor migranten. Enkele vrouwelijke deelnemers zijn daarnaast besneden, waardoor een standaard zadel erg pijnlijk is voor deze vrouwen en hun attitude tegenover fietsen negatief beïnvloedt. Daarom worden er tijdens de fietslessen vooral kinderfietsen met gelzadels gebruikt. Religieuze feestdagen als de Ramadan hebben tevens invloed op het fietsgebruik onder de doelgroep.

In de nulmeting heeft geen van de deelnemers aangegeven dat ze niet fietsten omdat ze zich schaamden voor anderen. De fiets wordt waarschijnlijk dus niet gezien als een ‘poor mans vehicle’, wat in de cultuur van het land van herkomst wel het geval kan zijn. Dit soort culturele factoren lijken dus een minder grote rol te spelen. Ook is familie, vrienden of kinderen die wel kunnen fietsen niet door respondenten aangegeven als motivator om mee te doen met de fietsles. Dat dit wel een rol kan spelen, blijkt onder andere uit een reactie van een oud deelnemer die aangeeft het fijn te vinden om nu met haar man en kinderen te kunnen fietsen. Verder merkt een fietsdocent op dat deelnemers meedoen met de lessen omdat “iedereen kan fietsen” in Nederland en dat deelnemers aangeven “erbij te willen horen”. Sociale druk lijkt dus wel een rol te spelen. De fietsdocent in Diezerpoort geeft aan dat sociale druk ook negatief kan werken. Zo vertelt zij dat sommige deelnemers fietslessen nemen omdat het sociale wijkteam hen had gestuurd. “Dan zit er een bepaalde druk op” en komen ze alleen omdat ze denken dat ze gecontroleerd worden, maar ze hebben “er niet echt zin in”. Uiteindelijk hebben deze deelnemers de lessen niet afgerond, waar het ontbreken van een intrinsiek motief een rol bij gespeeld kan hebben.

6.4.3 Externe invloeden

Ondanks dat in alle drie de stadsdelen de lessen in principe ook met lichte regenval het hele jaar door gegeven worden, geeft een fietsdocent aan dat afgelopen najaar en winter deelnemers vooral aangaven “het is koud, afzeggen”. Het deelnemersaantal van de lessen is volgens alle fietsdocenten hoger als het mooier en warmer weer is. Echter geven oud deelnemers wel aan te fietsen als het regent. Mogelijk hebben externe invloeden als temperatuur en neerslag dus een minder grote invloed naarmate deelnemers de voordelen van het fietsen ervaren.

6.4.4 Wegnemen van angst belangrijk

Herkomst en gebeurtenissen in het verleden blijken een grote rol te spelen. Afrikaanse vrouwen hebben volgens de fietsdocent in Holtenbroek vanuit hun cultuur een enorme wilskracht van “ik ga dit leren, ik ga dit doen, ik kan het”, terwijl mensen uit

oorlogsgebieden als Syrië en Afghanistan veel angstiger zijn. Voor twee deelnemers was angst de voornaamste reden waarom ze voordat ze begonnen met de fietslessen niet fietsten. In de nulmeting gaven zij aan angst te hebben om te vallen en het eng te vinden om in het verkeer te fietsen. Sommige deelnemers hebben een posttraumatische stressstoornis, waardoor onder de angst om te fietsen ook een angst voor de dood ligt. Hoe met deze angsten omgegaan wordt, bepaalt of mensen wel of niet gaan fietsen. Het is volgens een docent dan belangrijk om geen druk te zetten met opmerkingen als “je moet gewoon doorgaan”. Ook het onbeperkt aantal lessen helpt bij het overkomen van angsten. Deelnemers die meer tijd nodig hebben krijgen dat ook, waardoor de kans groter is dat ze ook daadwerkelijk blijven fietsen. De fietsdocent in Holtenbroek krijgt vaak de vraag: “hoe lang mag ik lessen? Als ze dan horen: net zo lang als nodig, dan valt die hele druk weg”. Verder wordt de beschikbaarheid van vrijwilligers en stagiairs die als ‘fietsmaatje’ deelnemers verder kunnen begeleiden door alle drie de docenten genoemd als belangrijke inhoudelijke factor voor een succesvol programma. Deze fietsmaatjes zorgen er namelijk voor dat er vertrouwen in het verkeer wordt opgebouwd, waardoor angst uiteindelijk verkleind wordt en deelnemers zelfverzekerder in het verkeer fietsen.

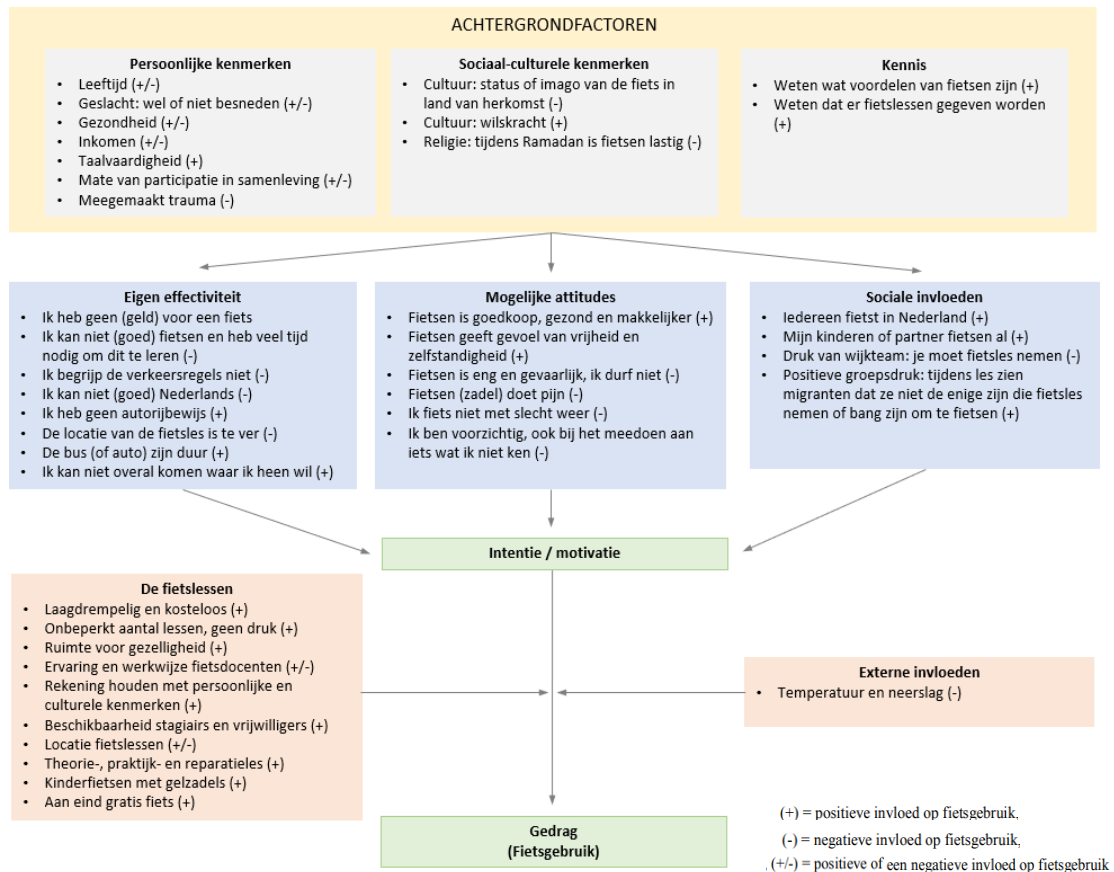
6.4.5 Locatie met ruimte voor gezelligheid

Het is volgens de fietsdocent in Holtenbroek “heel belangrijk” dat de fietslessen gegeven worden op een “vertrouwde en veilige omgeving” die voor de doelgroep makkelijk te bereiken is. Aangezien de fietsles ook een plaats van ontmoeting en gezelligheid is, is het creëren van ruimte voor gezelligheid belangrijk. Dit blijkt uit de ervaringen die deelnemers delen in de een- en tweemeting. Zo vonden veel deelnemers het “samen gezellig fietsen en koffie drinken” het leukste van de fietslessen. Volgens andere deelnemers was het “heel gezellig” en “leuk met de andere vrouwen”. Ook waardeerde een deelnemer dat ze “alle tijd had om te oefenen”. Migrantten moeten zich dus vertrouwd voelen om mee te doen, waardoor het laagdrempelig inrichten van de lessen zonder verplichtingen en prestatiedruk als belangrijkste succesfactor van het programma kan worden gezien.

6.4.6 Verschillen tussen stadsdelen

Vanuit Travers Welzijn worden geen eisen gesteld hoe een fietsdocent de lessen moet inrichten (Travers Welzijn, persoonlijke communicatie, 21 april 2023). Uit de interviews en observaties viel het op dat er verschillen zijn in de werkwijze van de docenten tussen de drie stadsdelen, wat mogelijk van invloed kan zijn op de effectiviteit van het programma. Zo is in tegenstelling tot Holtenbroek het in Zwolle Zuid verplicht om een helm te dragen, waarbij in Diezerpoort deelnemers naast een helm ook kniebeschermers op moeten doen. De fietsdocent in Holtenbroek geeft echter aan “geen angst te willen projecteren” en dat een helm aanwezige angst mogelijk vergroot. Dit is belangrijk aangezien uit het interview met de fietsdocent in Zwolle Zuid blijkt dat angst bepaalt of deelnemers alleen in hun stadsdeel blijven fietsen of ook naar het centrum gaan. Ook blijkt uit het interview met de fietsdocent in Holtenbroek dat de fietsdocenten in Zwolle Zuid en Diezerpoort eerder met deelnemers de straat op gaan die “nog heel bang zijn, of nog niet zo goed kunnen” fietsen. Verder zijn de lessen in Diezerpoort minder laagdrempelig door het laten invullen van een uitgebreid intakeformulier. Aangezien migrantten veelal voorzichtig zijn met het delen van persoonlijke informatie, kan dit van invloed zijn op de intentie om fietsles te nemen. Ook is er op de leslocatie geen mogelijkheid om binnen “gezellig” koffie en thee te drinken. De fietsdocent in Diezerpoort geeft dan ook aan op zoek te zijn naar een andere locatie. Verder worden in Diezerpoort de lessen enkel in het Nederlands gegeven en wordt er in Zwolle Zuid maar op één moment in de week lesgegeven. Ook geeft de fietsdocent in Holtenbroek het goede

voorbeeld door per fiets naar de lessen te komen, terwijl de andere fietsdocenten per auto naar de leslocatie gaan. Uit de monitoring volgt verder de indicatie dat deelnemers in Zwolle Zuid meer tijd nodig hebben dan deelnemers in Holtenbroek. Aangezien er vanuit Zwolle Zuid en Diezerpoort geen effectmetingen opgehaald zijn, kan niet kwantitatief aangetoond worden dat deze verschillen ook terugkomen in het fietsgebruik van oud deelnemers. Dit vergt nadere inzichten. Wel is het aantal deelnemers in Zwolle Zuid en Diezerpoort beduidend lager dan in Holtenbroek. Ook blijkt uit deze verkenning dat de succesvol geachte werkwijze in de wijk Holtenbroek bij de verbreding van het programma niet geheel is overgenomen in de andere twee stadsdelen.



Figuur 6.2: Conceptueel model verklaring fietsgebruik migranten volgens geïnterviewde fietsdocenten (op basis van Ajzen, 2005)

Concluderend noemden de fietsdocenten vooral persoonlijke factoren die bepalend zijn bij het fietsgebruik van migranten. Dit is in lijn met wetenschappelijke literatuur van Pelzer en Te Brömmelstroet (2010). Met de fietsles wordt voornamelijk ingespeeld op de eigen effectiviteit en attitude ('angst') van migranten. De volgende factoren spelen daarom vooral een rol bij de effectiviteit van het programma Fietsen geeft Vrijheid:

- 🚲 Het laagdrempelig, onbeperkt en kosteloos aanbieden van fietslessen;
- 🚲 Rekening houden met persoonlijke en culturele kenmerken;
- 🚲 Creëren van ruimte voor ontmoeting en gezelligheid;
- 🚲 Het kunnen geven van voldoende begeleiding door onder andere de inzet van extra stagiairs en vrijwilligers om angst voor het fietsen weg te nemen;
- 🚲 Lesgeven op een voor migranten vertrouwde en makkelijk te bereiken locatie;
- 🚲 Beschikbaarheid van een (gratis) fiets na de lessen.

6.5 Geleerde lessen dataverzameling

Tijdens de pilotfase van Fietsen geeft Vrijheid was het moeilijk om kwantitatief data te verzamelen. Dit geldt ook voor fietslessen aan migranten die in Utrecht gegeven worden door de Fietsmeesters. SportUtrecht (persoonlijke communicatie, 6 april 2023) geeft hierbij aan effect proberen aan te tonen met vragenlijsten, maar “daar weinig tot geen response” op krijgt. Uit deze verkenning blijkt dat het bij de doelgroep wel mogelijk lijkt om kwantitatieve data met fysieke vragenlijsten op te halen, maar dat rekening gehouden moet worden met de doorlooptijd van de meting en de bereidheid van fietsdocenten.

Fietsen geeft Vrijheid kent geen vast lessenpakket, waardoor het binnen de onderzoeksperiode niet gelukt is om dezelfde deelnemers op meerdere momenten te bevragen. Zo hebben deelnemers die de nulmeting hebben ingevuld geen eenmeting ingevuld. Hierbij is geleerd om voldoende tijd in te plannen voor effectmetingen, zeker bij een interventie die laagdrempelig en vrijblijvend is opgezet.

Verder is geleerd dat het laten invullen van effectmetingen via de uitvoerende partij geen garantie is tot een grote respons. Oud deelnemers zijn moeilijk te bereiken voor een effectmeting, vooral als ze daarna niet blijven deelnemen aan andere activiteiten van Travers. Ondanks dat herhaaldelijk bij alle fietsdocenten gewezen is op het laten invullen van de vragenlijsten, is dit niet overal gebeurd. Zo is het vooral in de wijk Holtenbroek gelukt om enige kwantitatieve data op te halen. Vanuit Diezerpoort zijn helemaal geen vragenlijsten ontvangen; van Zwolle Zuid alleen twee nulmetingen en een overzicht van huidige deelnemers. De bereidheid en het belang om gegevens te verzamelen verschilt dus per fietsdocent, wat van grote invloed is op het bepalen van uiteindelijke effecten. Net als in de geïnventariseerde projecten blijkt ook in dit project het zorgen voor gezamenlijk commitment belangrijk om effect aan te kunnen tonen. In deze verkenning is geleerd dat, gezien de erg lage respons, een online survey geen geschikte dataverzamelmethode lijkt te zijn om deze deelnemers te bevragen. Mogelijk speelt de taalvaardigheid hierbij een rol, aangezien ook bij het invullen van fysieke vragenlijsten er getolkt moest worden. Zie hierbij de discussie voor enkele aandachtspunten.

6.6 Conclusie

Uit interviews met fietsdocenten, aangevuld met enkele effectmetingen, kan voorzichtig geconcludeerd worden dat het programma positief bijdraagt aan de meeste gestelde doelen. Enkele oud deelnemers blijven in ieder geval na het programma dagelijks fietsen en gebruiken de fiets voor utilitaire én recreatieve doeleinden. Deelnemers geven aan dat het kunnen fietsen een gevoel van vrijheid en zelfstandigheid geeft. Hierdoor zijn ze vaker buiten, voelen zich fitter, komen op meer plekken in Zwolle en kunnen overal komen waar ze heen willen gaan. Toch blijkt uit de interviews dat de mate van fietsgebruik mogelijk verschilt tussen de stadsdelen, aangezien oud deelnemers in Zwolle Zuid enkel in de wijk blijven fietsen. Volgens de fietsdocenten hebben vooral persoonlijke factoren invloed op het fietsgebruik van migranten. Het laagdrempelig, onbeperkt en kosteloos aanbieden van fietslessen waarbij rekening gehouden wordt met persoonlijke en culturele kenmerken kunnen als succesfactoren worden aangemerkt, net als het creëren van ruimte voor ontmoeting en gezelligheid. Of deelnemers daadwerkelijk gaan fietsen, lijkt vooral af te hangen van de beschikbaarheid van een (gratis) fiets en het geven van voldoende begeleiding (ook door stagiairs en vrijwilligers) zodat angsten weggenomen zijn. Aangezien de doelen niet gespecificeerd zijn, kan met deze verkenning niet bepaald worden of het programma effectief is. Gezien het huidige deelnemersaantal wordt echter niet gekoerst richting het beoogde resultaat van 270 deelnemers in twee jaar tijd.

7. Fietsclubs Doortrappen Drenthe

7.1 Beschrijving interventie

7.1.1 Achtergrond

Senioren fietsen steeds meer. Uitgevoerd onderzoek laat uitkomen dat deze doelgroep een verhoogd ongevalsrisico heeft, ook als gekeken wordt naar het aantal ongevallen per gefietste kilometer (Schepers et al., 2020). Dit was voor het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aanleiding om het programma Doortrappen te ontwikkelen. Eén van de activiteiten die in provincie Drenthe wordt uitgevoerd zijn zogenoemde fietsclubs.

7.1.2 Inhoud

Deelnemers van een fietsclub fietsen geregeld met andere senioren fietsroutes tussen de tien en veertig kilometer. Deze fietsclubs worden jaarlijks opgericht en begeleid door een fietscoach van de Fietzersbond, die de club tien keer begeleid. Onderweg is er aandacht voor veilig fietsen in een groep, hoe men het beste op- en af kan stappen en andere tips omtrent veilig blijven fietsen op hogere leeftijd. Daarnaast is er eens per maand een gastspreker die de deelnemers iets verteld over een specifiek thema, bijvoorbeeld een fysiotherapeut of fietsenmaker. Na de tien begeleidingsmomenten van de fietscoach gaat de fietsclub zelfstandig verder. In de gemeente Assen zijn er sinds 2021 drie clubs begeleid door een fietscoach van de Fietzersbond, waaronder een reeds bestaande fietsclub in het stadsdeel Assen-Oost. In 2022 en 2023 zijn in Assen geheel nieuwe fietsclubs opgericht.

Figuur 7.1: Aftrap van de nieuwe fietsclub in Assen (Gemeente Assen, 2023)



7.1.2 Doel

Het landelijke programma Doortrappen heeft als doel om senioren zo lang én veilig mogelijk te laten fietsen. Voor de specifieke activiteiten worden in provincie Drenthe geen specifieke doelen gesteld. Alle interventies, inclusief de fietsclub, zijn opgesteld om bij te dragen aan het hoofddoel van Doortrappen. Door het ontbreken van een specifieke doelstelling kan echter moeilijk bepaald worden wanneer de activiteit effectief is. De fietscoach die de Fietsclubs opricht en begeleidt vindt de interventie al een succes "op het moment dat er deelnemers voor een fietsclub zijn" en dat er "onderling andere contacten uit ontstaan". Provincie Drenthe geeft in een gesprek aan dat succes "lastig is om te bepalen". Wel moet de activiteit "meer zijn dan alleen gezellige middag; senioren moeten er wel wat opgestoken hebben". De definitiebepaling van 'succes' verschilt dus tussen provincie en de uitvoerende partij.

7.2 Aanleiding verkenning

Op moment worden de activiteiten die onder Doortrappen vallen beperkt geëvalueerd. Er worden geen effectmetingen uitgevoerd in de zin van nul- en effectmetingen (Provincie Drenthe, persoonlijke communicatie, 15 februari 2023). Wel worden er aantallen bijgehouden en worden ervaringen van deelnemers mondeling door de fietscoach opgehaald. Hierbij is het onduidelijk welk (aantoonbaar) effect de fietsclubs hebben gehad, waaronder op het fietsgebruik van de deelnemers. De provincie Drenthe en de gemeente Assen hebben wel behoefte aan inzicht in de effecten en ervaringen van deelnemers (Gemeente Assen, persoonlijke communicatie, 9 december 2022; Provincie Drenthe, persoonlijke communicatie, 15 februari 2023). Dit was aanleiding om een verkennend onderzoek uit te voeren naar de effectiviteit van deze activiteit. Hierbij zijn enkel de effecten op het hoofddoel van Doortrappen verkend. Hierbij is specifiek gekeken naar de fietsclubs in de gemeente Assen. In totaal hebben acht van de veertien overgebleven deelnemers een vragenlijst ingevuld. Onderstaande paragrafen bevatten een beknopt overzicht van de gevonden effecten. Voor een uitgebreidere analyse en achtergrond over de respondenten wordt verwezen naar bijlage 4.

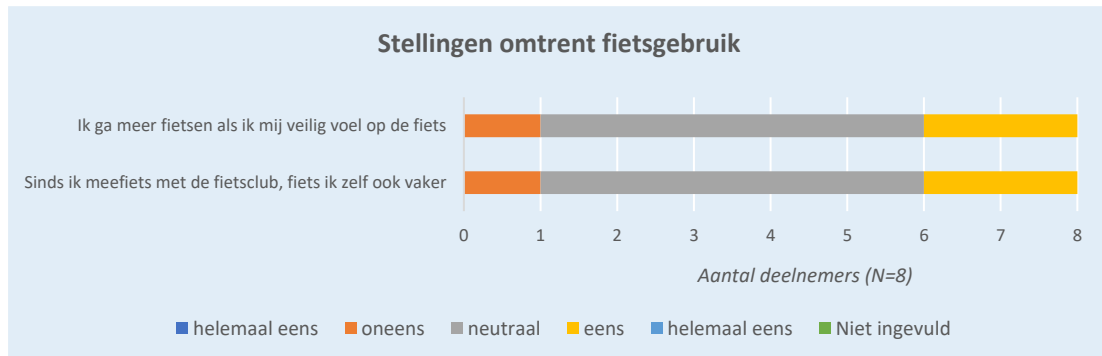
7.3 Verkenning effecten

7.3.1 Effecten op fietsgebruik

Alle bevroegde senioren geven aan dat ze meerdere keren hebben meegefietst met de fietsclub. Zes deelnemers hebben tien of meer keren meegefietst en twee deelnemers hebben tussen de zes en negen keer meegefietst. Dit zijn fietsritten die zij in vergelijking met een situatie zonder een fietsclub niet zouden hebben gefietst.

Met behulp van de stelling 'sinds ik meefiets met de fietsclub, fiets ik zelf ook vaker' is verkend wat het effect van de fietsclub is op het persoonlijke fietsgebruik. Twee deelnemers geven aan dat zij door de fietsclub vaker zijn gaan fietsen. De meerderheid van de respondenten geeft een neutraal antwoord. Met de stelling 'ik ga meer fietsen als ik mij veilig voel op de fiets' is verkend in hoeverre de subjectieve beleving van verkeersveiligheid onder senioren van invloed is op hun fietsgebruik. Met het programma Doortrappen leren senioren hoe ze veilig op hogere leeftijd kunnen fietsen, waardoor deze stelling gezien kan worden als controlevraag op de stelling of een fietsclub leidt tot meer fietsgebruik onder deelnemers. De antwoorden op beide stellingen komen exact overeen. Dit suggereert dat de activiteit, naast de tochten met de fietsclub, een geringe impact heeft op het persoonlijke fietsgebruik van een deelnemer naast het meefietsen met de club.

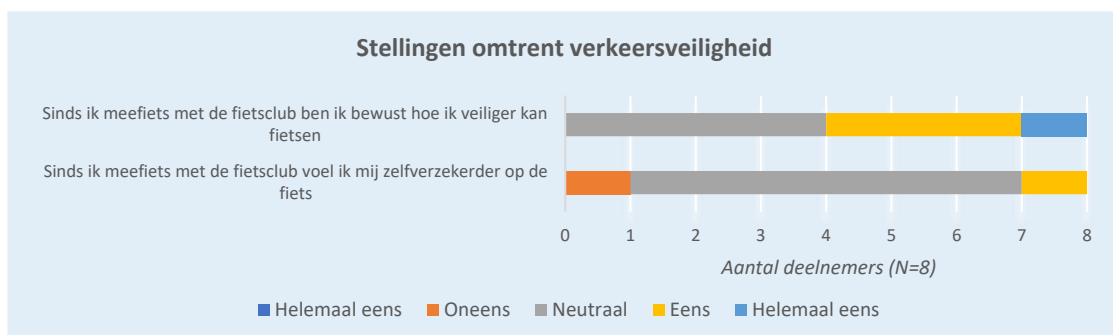
De fietscoach geeft in een interview aan dat ze weinig zicht heeft of deelnemers door de club meer zijn gaan fietsen. Wel heeft ze gemerkt dat enkele senioren die een nieuwe route uitzetten, deze eerst alleen of met een andere deelnemer gaan voorfietsen. Dit kan gezien worden als extra fietsgebruik als effect van de fietsclub.



Figuur 7.2: Verkenning van effecten op het fietsgebruik van deelnemende senioren

7.3.2 Effecten op verkeersveiligheid

De helft van de respondenten geeft aan dat zij meer bewust zijn hoe zij veiliger kunnen fietsen sinds zij meefietsen met een fietsclub. Dit is een indicatie dat de fietsclubs bijdragen aan het doel van Doortrappen omtrent verkeersveiligheid. Op de stelling of respondenten zich zelfverzekerder voelen op de fiets, zijn de antwoorden niet eenduidig. Eén respondent geeft aan dat ze zich zelfverzekerder voelt, terwijl een ander aangeeft dat dit niet zo is. De overige respondenten staan neutraal tegenover deze stelling.



Figuur 7.3: Verkenning van effecten op verkeersveiligheid van deelnemende senioren

7.4 Invloedsfactoren effectiviteit

Om te bepalen welke factoren bij senioren een rol spelen om wel of niet mee te doen met een fietsclub (het doelgedrag), is de fietscoach geïnterviewd die de clubs in gemeente Assen begeleidt. Ook is een vragenlijst onder deelnemers uitgezet en zijn al fietsende gesprekken met senioren gevoerd. De gevonden factoren zijn samengevat in figuur 7.4.

De fietscoach geeft aan dat ze merkt dat veel senioren het spannend vinden om in een nieuwe groep mensen te stappen. Senioren moeten toch "elke keer een soort drempel overgaan" om mee te doen. Ook de werksituatie en eventuele gezondheidsklachten zijn van invloed of senioren wel of niet mee kunnen doen. Er spelen volgens de fietscoach vooral persoonlijke factoren een rol, ook bij het voortbestaan van een club. Zo kan er onder

senioren "haantjesgedrag" ontstaan als de club zelfstandig verder moet. Als er binnen een club meerdere "haantjes" zitten, kan dat in de onderlinge communicatie tussen de deelnemende senioren weleens botsen. De fietsclub in de Assense wijk Marsdijk is volgens de fietscoach om deze reden deels uit elkaar gevallen. Daarnaast zijn in een andere club twee deelnemers zonder elektrische fiets afgehaakt omdat het fietsen van lange fietstochten teveel moeite kostte (eigen effectiviteit). Deze ervaring heeft er overigens voor gezorgd dat de fietsclub dit jaar anders is vormgegeven, waarbij senioren via een fietsenzaak een elektrische fiets kunnen uitproberen.

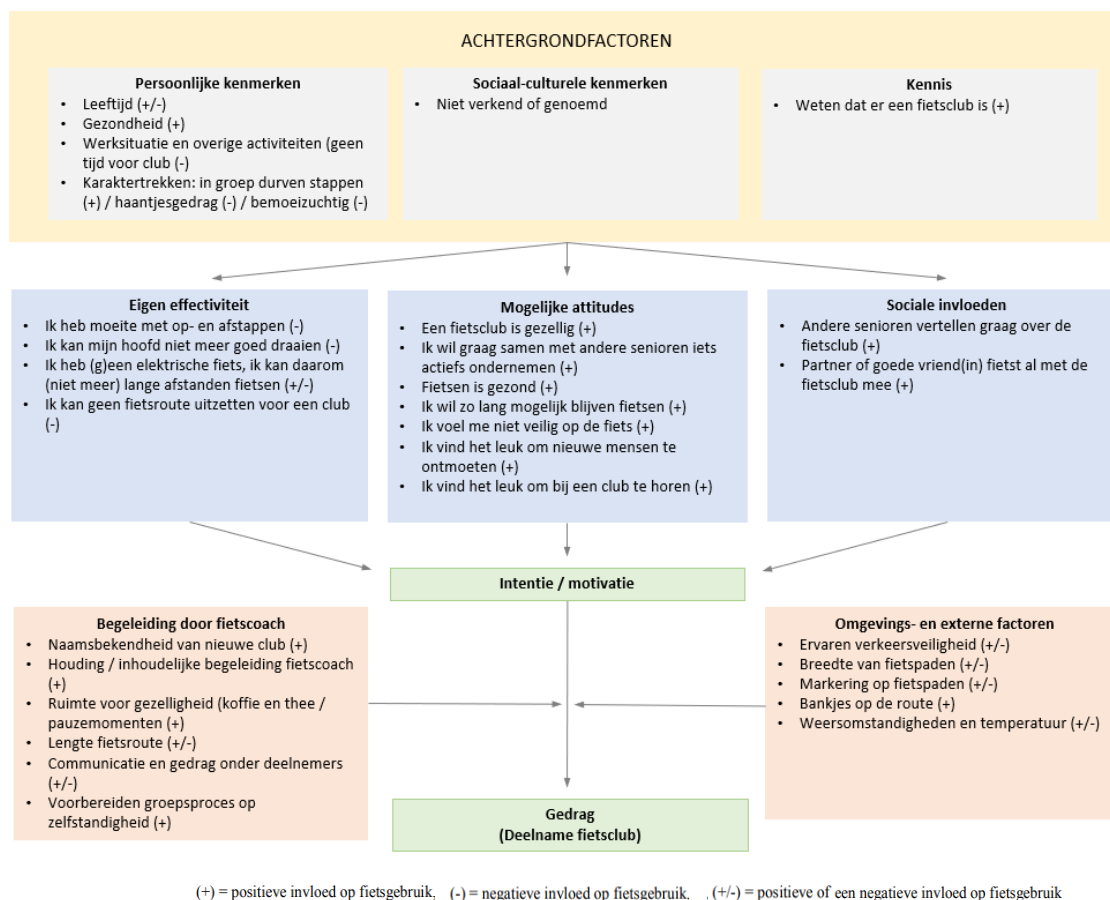
Deelnemers geven aan dat ze vooral meefietsen omdat ze het "gezellig" vinden en graag actief willen blijven (gezondheid). Aldus de fietscoach is de "grootste gemene deler dat senioren graag samen iets actiefs willen doen". Deze attitude is vooral bepalend voor de motivatie om in een club mee te fietsen. Daarnaast geeft de fietscoach aan dat senioren via de fietsclub toch het een en ander oppikken omtrent fietsen op hogere leeftijd, wat hun eigen effectiviteit positief beïnvloedt. Zo krijgen deelnemers een behendigheidscursus en tips voor fietsen op hogere leeftijd.

De effectiviteit van de fietsclub wordt volgens de fietscoach ook bepaald door de naamsbekendheid van de club. Volgens haar "valt of staat" het "met de moeite die bepaalde gemeentes doen om deelnemers te werven en om bekendheid te creëren rondom het programma". Daarnaast geven deelnemers aan dat ze zelf senioren proberen te werven via hun vriendenkring, sociale media of een wijkkrantje, waardoor enige sociale druk kan ontstaan. Zo heeft een deelnemer haar partner gemotiveerd om mee te fietsen met de club.

Via vragenlijsten aan deelnemers is met stellingen verkend in hoeverre omgevingsfactoren als de fietspadbreedte en de aanwezigheid van markering van invloed zijn op hun gevoel van verkeersveiligheid en hun fietsgebruik. Er kan op basis van de resultaten echter geen harde uitspraak gedaan worden of deze factoren van invloed zijn op het fietsgebruik van senioren.

Uit de gesprekken met senioren blijkt dat het grootste succes van de fietsclub de begeleiding van de fietscoach is. De senioren spreken namelijk lovend over het enthousiasme van de fietscoach. Zo wordt gezegd dat de fietscoach "een hele positieveling is die overal het goede in ziet en iedereen weet te motiveren" en dat zonder de fietscoach "er nu niet samen gefietst zou worden". De begeleiding van de fietscoach had voor veel gesproken senioren een meerwaarde en was bepalend om te blijven meefietsen.

Ook het creëren van ruimte voor het sociale aspect ('gezelligheid') tijdens en na de fietstochten wordt als succespunt van het functioneren van een fietsclub gezien. Door deze gezelligheid blijven senioren samen fietsen in clubverband. De fietscoach geeft daarnaast aan dat het belangrijk is dat vanaf het begin een deelnemer het oppakt om zelf een route voor de volgende tocht uit te zetten, zodat de club zelfstandig voortgezet kan worden als de begeleiding van de fietscoach stopt.



Figuur 7.4: Conceptueel model verklaring deelname fietsclubs in Assen volgens bevroagde deelnemers en fietscoach (op basis van Ajzen, 2005)

Concluderend zijn er enkele factoren aan te wijzen die een belangrijke rol spelen bij de effectiviteit van een fietsclub van het programma Doortrappen Drenthe:

- 🚲 Het weten ('kennis') van het bestaan van een club is grotendeels bepalend voor het aantal deelnemers;
- 🚲 Naast tips voor veilig fietsen (inspelen op eigen effectiviteit) is het creëren van ruimte voor gezelligheid en het sociale aspect van een club erg belangrijk (inspelen op attitude);
- 🚲 Een betrokken en enthousiaste fietscoach die de club begeleidt motiveert deelnemers om mee te blijven doen met een fietsclub (versterken intentie);
- 🚲 Het groepsproces vanaf het begin begeleiden zodat een fietsclub zelfstandig verder gaat.

7.5 Geleerde lessen dataverzameling

Om de effecten te verkennen, was voor deze verkenning het plan opgesteld dat de fietscoach en kartrekkers van de fietsclubs nagingen welke deelnemers graag hun ervaringen wilden delen in een interview. Zoals in hoofdstuk 2 reeds genoemd is, stond slechts één deelnemer open voor een interview nadat dit gevraagd was via de groepsapps van de fietsclubs. Dit laat zien dat deze manier om ervaringen op te halen niet erg succesvol was.

Tijdens deze verkenning is dan ook geleerd dat senioren hun ervaringen makkelijker willen delen als dit op een laagdrempelige en persoonlijke manier gebeurt. Bijvoorbeeld door mee te fietsen met een club en tijdens het fietsen persoonlijke belangstelling te tonen. De pauze tijdens of na een fietstocht lijkt een heel geschikt moment te zijn om persoonlijk deelnemers te vragen of ze een korte vragenlijst in willen vullen. Deze aanpak leken senioren tijdens dit onderzoek erg te waarderen, aangezien het grootste gedeelte van de meefietsende senioren met deze aanpak wél bereid was om hun ervaringen te delen. Verder viel op dat ook al fietsende enkele senioren hun ervaringen deelden, waarbij tijdens de fietstocht nagedacht kon worden over ideeën om de activiteit verder te verbeteren. Dit kon vervolgens tijdens het pauzemoment genoteerd kon worden op de vragenlijst.

Aandachtspunt bij deze methode is wel de kans op groepsdenken, wat invloed kan hebben op de betrouwbaarheid van de resultaten (zie tevens de discussie in hoofdstuk 9). Ook werden open vragen niet altijd (volledig) beantwoord. Deze en bovenstaande lessen omtrent dataverzameling kunnen meegenomen worden in andere onderzoeken met de doelgroep senioren.

7.6 Conclusie

Voor de activiteit is geen specifiek doel geformuleerd. Daarom is enkel verkend óf de activiteit enige mate bijdraagt aan het hoofddoel van Doortrappen. Deze verkenning laat uitkomen dat de fietsclubs in Assen die vallen onder het programma Doortrappen Drenthe er in ieder geval voor zorgen dat deelnemende senioren geregeld een route in clubverband fietsen. Hierbij geven twee senioren aan dat zij naast de fietstochten ook meer zijn gaan fietsen in vergelijking met de situatie voordat zij meededen met de fietsclub. Er kan voorzichtig geconcludeerd worden dat de activiteit ertoe heeft geleid dat het fietsgebruik onder deelnemende senioren is toegenomen. Ook geeft een deel van de bevraagde senioren aan door de fietsclub bewuster te zijn hoe zij veilig kunnen fietsen. Dit is een indicatie dat met de fietsclubs wordt bijgedragen aan de doelen van het programma Doortrappen. In welke mate dit gebeurt, vergt nader onderzoek.

8. Conclusie

In dit onderzoek stond de volgende onderzoeksvraag centraal:

Wat maakt fietsstimuleringsmaatregelen effectief, en hoe kan dit worden gemeten?

Aangezien de hoofdvraag tweeledig is, zal deze in twee delen beantwoord worden.

Wat maakt fietsstimuleringsmaatregelen effectief?

In hoofdstuk 4 kwam duidelijk naar voren dat fietsgebruik, het uiteindelijke doel van fietsstimulering, afhankelijk is van vele factoren. Uit wetenschappelijke literatuur volgt dat persoonlijke en sociaal-culturele factoren iemands eigen effectiviteit en attitude vormen, wat samen met sociale invloeden iemands intentie bepaalt om wel of niet te gaan fietsen. Uit praktijkvoorbeelden blijkt dat interventies effectiever zijn als het doelgedrag makkelijk ('laagdrempelig') en aantrekkelijk wordt gemaakt en hierbij aansluit op de attitudes van de doelgroep. Kennis van en rekening houden met achtergrondfactoren van de doelgroep is dus bepalend, wat ook blijkt uit de praktijkcase Fietsen geeft Vrijheid. Gedragsverandering kost daarnaast tijd, waardoor deelnemers voldoende tijd moeten krijgen om het doelgedrag uit te proberen of aan te leren om hun 'eigen effectiviteit' te beïnvloeden. Hierbij is het belonen van gedrag alleen op korte termijn effectief; voor een lange termijn gedragsverandering moet ingespeeld worden op intrinsieke motieven. Interventies met een pakket aan maatregelen die inspelen op meerdere factoren blijken daarnaast effectiever te zijn. Aantrekkelijkheid in de vorm van het creëren van ruimte voor het sociale aspect blijkt verder in projecten met migranten en senioren belangrijk te zijn voor een effectief programma. Ook kennis van het bestaan van een interventie ('naamsbekendheid') kan bepalend zijn voor de te behalen resultaten, wat uit de fietsclubs van Doortrappen blijkt. Verder zijn interventies effectiever als er op een persoonlijke en enthousiaste manier gecommuniceerd wordt, gebruikers en uitvoerders ontzorgd worden, de doelgroep specifiek geformuleerd is en resultaten continu gemonitord worden om een interventie tijdig bij te kunnen sturen.

Hoe kan effectiviteit worden gemeten?

Uit inventarisatieonderzoek blijkt dat in huidige fietsstimuleringsmaatregelen voornamelijk resultaten (output) worden bijgehouden. In slechts enkele gevallen worden effecten (outcomes) gemeten middels voor- en nametingen. In hoofdstuk 5 is onderzocht welke stappen bij een effectevaluatie voor fietsstimuleringsmaatregelen genomen moeten worden. Dit heeft geresulteerd in een voorbeeldaanpak die terug te vinden is in bijlage 5. Om effectiviteit te meten is het noodzakelijk om vooraf de uitkomst te specificeren middels output- en effectindicatoren gekoppeld aan een specifiek doel. Vervolgens moet het onderzoeksplan opgesteld worden. Idealiter wordt een experimenteel design met een experimentele en controlegroep toegepast. Anders kunnen gevonden effecten ook het gevolg zijn geweest van andere factoren. Bij een pilotproject kan net als bij verkeerseducatieprojecten een minder sterke bewijskracht aangehouden worden, waarbij effecten alleen verkend worden. Wel moeten gekozen dataverzamelingsmethoden werkbaar zijn met de doelgroep. Vervolgens kunnen gegevens verzameld en geanalyseerd worden. Aan de hand van de gestelde indicatoren kan dan bepaald worden of de interventie effectief was.

Dit verkennende onderzoek heeft middels vier deelvragen onderzocht dat effectiviteit van veel factoren afhangt, maar dat fietssucces zeker meetbaar is met de stappen in de opgestelde voorbeeldaanpak van een effectevaluatie voor fietsstimuleringsmaatregelen!

9. Discussie en aanbevelingen

Paragraaf 9.1 bespreekt de bruikbaarheid van het onderzoek, waarbij de mate van betrouwbaarheid, validiteit en representativiteit tegen het licht wordt gehouden. Paragraaf 9.2 bevat enkele aanbevelingen aan Tour de Force, degenen die zich bezighouden met fietsstimulering en betrokkenen bij de praktijkcases Fietsen geeft Vrijheid en Doortrappen Drenthe.

9.1 Bruikbaarheid onderzoek

9.1.1 Betrouwbaarheid

Betrouwbaarheid doelt op de mate waarin het onderzoek vrij is van toevallige fouten en in hoeverre het onderzoek herhaalbaar is. Om de herhaalbaarheid van het onderzoek te borgen, is in hoofdstuk 2 de werkwijze opgenomen. Hierbij zijn onder andere de gebruikte zoektermen en zoekmachines terug te vinden die gebruikt zijn voor het ophalen van literatuur. Per deelvraag en per casestudy zijn daarnaast meerdere onderzoeksmethoden ingezet (methodische triangulatie). In de praktijkcases is gebruikt gemaakt van 'mixed methods' waarbij kwantitatieve methoden als een vragenlijst zijn gecombineerd met kwalitatieve methoden (interviews en observaties). De interviews zijn hierbij uitgewerkt aan de hand van een geluidsopname, waarna de geïnterviewden de mogelijkheid hadden om de uitwerking in te zien en deze te rectificeren of aan te vullen. Daarnaast is theoretische triangulatie toegepast bij het beantwoorden van de tweede en derde deelvraag door de vraag vanuit verschillende invalshoeken (wetenschap en praktijk) te onderzoeken. Ook zijn toevallige fouten voorkomen door in de praktijkcase Fietsen geeft Vrijheid na te gaan of de fietsdocenten begrepen wanneer welke vragenlijst toegepast moet worden. Bovenstaande werkwijze heeft de betrouwbaarheid van de verzamelde informatie verhoogd.

Dit verkennende onderzoek kent echter enkele beperkingen omtrent de betrouwbaarheid. Zo is met het inventarisatieonderzoek bij de categorisering van interventies in enkele gevallen op basis van beschikbare bronnen een inschatting gemaakt. Vanwege de beschikbare tijd is niet bij elke interventie een betrokkene gesproken om informatie te verifiëren. Hierdoor bestaat bijvoorbeeld de mogelijkheid dat intern wel een specifiek doel gesteld was, maar dat de interventie op basis van beschikbare informatie gecategoriseerd is als 'globale doelstelling'. Iets soortgelijks is van toepassing bij de wijze van evalueren. Intern kan bijvoorbeeld wel degelijk het proces geëvalueerd zijn, terwijl dit niet online terug te vinden is. Hierbij moet wel opgemerkt worden dat interventies ook gecategoriseerd zijn als 'onbekend / niet kunnen achterhalen' wanneer informatie geheel niet bekend was of te achterhalen viel. Ook een niet representatieve en aselechte steekgroep en het ontbreken van een controlegroep bij de verkenning van effecten in de casestudies zorgen voor minder betrouwbare uitspraken. Daarnaast is de opgestelde voorbeeldaanpak voor een effectevaluatie niet uitgetest in de praktijk. Hierdoor is niet onderzocht in hoeverre de aanpak een 'betrouwbare' methodiek is om de effectiviteit van fietsstimuleringsmaatregelen te bepalen.

9.1.2 Validiteit

Validiteit doelt op de mate waarin de onderzoeksresultaten juist zijn gemeten. Met de gehouden interviews en opgestelde vragenlijsten is de inhoudsvaliditeit geborgd ('de juiste vragen gesteld') door de vragen vooraf voor te leggen aan meerdere personen. Ook zijn de vragenlijsten bij Fietsen geeft Vrijheid gebaseerd op een eerdere uitgevoerde impactmeting

van Labyrinth van fietslessen aan migranten in Utrecht. Vooraf de observaties is verder een observatielijst opgesteld aan de hand van beschikbare lesobservatieformulieren die in het onderwijs worden gebruikt en de werkwijze van observaties door het Mulier Instituut bij een evaluatie van de activiteiten onder het programma Doortrappen. Dit verhoogt de indrukvaliditeit van het onderzoek. Deze observatielijst is vervolgens gecontroleerd door een betrokken onderzoeker van hogeschool Windesheim. De interne validiteit is bewaakt door in (gestructureerde) interviews met fietsdocenten in de case Fietsen geeft Vrijheid aan iedere docent dezelfde vragen te stellen. Verder is de rondvraag in het netwerk van Tour de Force enkel gestuurd aan degenen die eerstehands betrokken zijn bij fietsstimuleringsmaatregelen.

Dit verkennende onderzoek kent enkele beperkingen omtrent de validiteit. Zo waren er bij de casestudies omstandigheden die de interne validiteit beïnvloed kunnen hebben. Veel deelnemers bij Fietsen geeft Vrijheid zijn niet vaardig in de Nederlandse taal. Hierbij zijn vragenlijsten veelal via een aanwezige tolk vertaald, waardoor deelnemers goed de vragenlijst konden invullen. Echter is in bepaalde gevallen de vragenlijst vertaald door de fietsdocent, wat resulteert in een vergrootte kans op sociaal wenselijke antwoorden. Bij de online survey was dit gevaar niet aanwezig. Echter bestaat daar de kans dat deelnemers de in het Nederlands gestelde vragen niet geheel begrepen. Dit risico is echter ingeperkt door gebruik te maken van smileys. Ook bij de vragenlijsten onder deelnemende senioren van de fietsclubs is de interne validiteit beïnvloed door mogelijk groepsdenken of sociale druk. De vragenlijst werd tijdens het koffiemoment ingevuld, waarbij een respondent tijdens het invullen luid en duidelijk aangaf dat zij niet haar naam en leeftijd wilde invullen. Hierdoor gaven meerdere respondenten aan dat ook niet te willen doen, mogelijk als gevolg van sociale druk. Bij de andere vragen werd overigens niet onderling overlegd. Toch kan deze wijze geresulteerd hebben in meer sociaal wenselijke antwoorden.

9.1.3 Representativiteit

Dit onderzoek had een verkennend karakter. In de casestudies is hierbij gebruik gemaakt van vragenlijsten onder een aselechte en niet representatieve steekproef. Hierdoor zijn de uitkomsten niet representatief voor de gehele doelgroep of te generaliseren naar een bredere context (externe validiteit). In deze verkenning is hiermee rekening gehouden door enkel indicatieve conclusies te trekken.

9.2 Aanbevelingen

9.2.1 Aanbevelingen voor Tour de Force

Tijdens deze verkenning is een eerste opzet gemaakt van een voorbeeldaanpak voor een effectevaluatie van fietsstimuleringsmaatregelen. Aan Tour de Force wordt aanbevolen om samen met experts omtrent fietsstimulering de voorbeeldaanpak nader te bespreken. In hoeverre is het haalbaar om vooraf de uitkomst te specificeren en een controlegroep en/of voormeting in te zetten? Welke bewijskracht moeten effectevaluaties van fietsstimuleringsmaatregelen eigenlijk hebben? Is het raadzaam om van effectevaluaties bij pilotprojecten een lagere bewijskracht te verwachten? Hoe zorgen we ervoor dat er meer kennisdeling plaatsvindt omtrent de effectiviteit van fietsstimuleringsmaatregelen? Daarnaast is het advies om de voorbeeldaanpak te testen bij verschillende interventies met verschillende doelgroepen, en eventueel de aanpak waar nodig aan te scherpen.

Als vaststaat welke methodiek kan worden aangehouden, wordt geadviseerd om deze te integreren in het bestaande stappenplan van fietsstimulering in de kennisbrochure van Tour de Force (2022). Deze verkenning laat namelijk uitkomen dat een effectevaluatie niet los kan worden gezien van de opzet van een interventie. Hierbij is het van belang dat het vakgebied op de hoogte wordt gebracht van het belang van effectbepaling en welke handvatten hiervoor aanwezig zijn.

Daarnaast wordt aanbevolen om een database aan ervaringen en leerpunten van fietsstimuleringsmaatregelen op te zetten. Bepaal of het wenselijk is om net als bij verkeerseducatieprojecten een checklist op te stellen voor effectieve interventies, waarbij op verschillende onderdelen scores worden toegekend. Zo hoeven degenen die zich met fietsstimulering bezighouden niet steeds opnieuw het wiel uit te vinden, waardoor fietsstimuleringsprojecten effectiever opgezet kunnen worden. De uitkomsten uit het inventarisatieonderzoek kan hiertoe een eerste opzet zijn.

9.2.2 Aanbevelingen voor degenen die zich bezighouden met fietsstimulering

Aan degenen die zich bezighouden met fietsstimulering wordt aanbevolen om specifieke doelen op te stellen en niet alleen de output proberen te evalueren, maar ook de daadwerkelijke outcome van een interventie. Hierdoor kan beter bepaald worden wat het daadwerkelijke effect is geweest. Zoals uit de voorbeeldaanpak blijkt, is dit onderzoek ook een oproep om opgedane kennis en ervaringen te delen met het vakgebied. Zo kan gezamenlijk bijgedragen worden om fietsgebruik in Nederland verder effectiever te stimuleren.

9.2.3 Aanbevelingen voor stuurgroep Fietsen geeft Vrijheid!

Tijdens deze verkenning is slechts in één stadsdeel enige kwantitatieve data op kunnen halen. Aanbevolen wordt om de opgestelde vragenlijsten van de nul- en eenmeting langer uit te laten staan om vervolgens te bepalen of gegevens via deze weg op te halen zijn. Verder wordt geadviseerd om tijdens de uitvoering outputresultaten te blijven monitoren en het doel bij te stellen als dit nodig is.

Ook wordt de stuurgroep geadviseerd om voor de tweede helft van de uitvoering van het programma de doelstellingen verder te specificeren. Zo is het belangrijk om af te stemmen wanneer het programma effectief is. Is dat als deelnemers een dag in week blijven fietsen? Of zijn er andere effectindicatoren aan te wijzen? Bij andere indicatoren dan die zijn meegenomen in huidige vragenlijsten wordt aanbevolen om de vragenlijsten nogmaals te herzien. Vervolgens wordt aanbevolen om voor komend jaar alle deelnemers te volgen middels de nul-, een en tweemeting, waarna op basis van gespecificeerde uitkomst bepaald kan worden of programma effectief is geweest. Het creëren van gezamenlijk commitment en de medewerking van de fietsdocenten is hierbij erg belangrijk. Om tweemetingen te genereren, wordt aanbevolen om een terugkomdag organiseren waarbij oud deelnemers bevestigd kunnen worden, eventueel met tolk. Dit is wellicht een laagdrempeligere manier van effectbepaling en werkt mogelijk beter dan de online survey die gebruikt is tijdens deze verkenning.

Tijdens dit onderzoek is tevens verkend welke factoren een rol kunnen spelen bij de effectiviteit van de fietslessen en welke verbeterpunten de fietsdocenten nog hebben. Inhoudelijk wordt daarom het volgende geadviseerd om de 'effectiviteit' van het programma te verhogen door:

- Meer fietsvrijwilligers of stagiairs in de vorm van fietsmaatjes in de stadsdelen Diezerpoort en Zwolle Zuid om deelnemers op straat te begeleiden en hun angsten te verminderen;
- Het programma binnen de stadsdelen meer gelijk trekken. Gezien de achtergrondfactoren wordt aanbevolen om niet elementen te verplichten die angst kunnen versterken, wat de intentie om te gaan fietsen negatief kan beïnvloeden. Denk bijvoorbeeld aan het gebruik van een fietshelm tijdens de les. Het zou wellicht beter zijn dat deelnemers hier zelf een keuze in mogen maken. Hierbij wordt geadviseerd om dit binnen de werkgroep voor te stellen;
- Het in samenwerking met de werkgroep opstellen van een standaardlijst aan vaardigheden waaraan deelnemers moeten voldoen voordat zij klaar zijn met de fietslessen. Zo ronden deelnemers in alle stadsdelen op hetzelfde niveau de fietslessen af;
- De reparatielessen weer in te voeren. In enkele stadsdelen wordt dit op moment niet gedaan;
- Het verschaffen van lesmateriaal in meer talen voor de theorielessen;
- Verkennen welke locaties in Diezerpoort en Zwolle Zuid meer geschikt zijn om fietsles te geven. Hierbij moet een fietsleslocatie goed bereikbaar zijn voor deelnemers met ruimte om koffie en thee te drinken;

9.2.4 Aanbevelingen omtrent fietsclubs Doortrappen

De provincie Drenthe wordt aanbevolen om voor de activiteit een specifiek doel op te stellen met meetbare indicatoren. Hierdoor kunnen de effecten van de interventie niet alleen verkend, maar ook daadwerkelijk geëvalueerd worden. Daarnaast wordt aanbevolen om niet alleen de fietsclubs binnen de gemeente Assen maar in heel Drenthe te evalueren onder een grotere, meer representatieve steekproef van senioren om betrouwbaardere uitspraken te kunnen doen.

De verkenning binnen de gemeente Assen heeft laten zien dat het persoonlijk uitdelen van een vragenlijst bij het koffiemoment tijdens of na een fietstocht een goede methode is om gegevens te verzamelen onder de doelgroep. Daarom wordt aanbevolen om (fysieke) vragenlijsten ook in de fietsclubs van andere Drentse gemeenten uit te zetten. De met dit onderzoek gebruikte vragenlijst kan enkel gebruikt worden om effectiviteit te verkennen. Op basis van op te stellen indicatoren, bijvoorbeeld omtrent fietsgebruik of zelfgerapporteerd fietsgedrag om verkeersveiligheid te 'meten', wordt aanbevolen om een voor- en nameting op te stellen. Een voormeting kan door de fietscoach bijvoorbeeld ook vormgegeven worden op een speelse manier via handopsteking bij een aantal vragen. Hierbij moet wel de kans op groepsbeïnvloeding meegenomen worden. Via een vragenlijst kunnen verdere ervaringen en ideeën verzameld worden om het programma te evalueren en verbeteren. Hierbij wordt aanbevolen om te bepalen of de reeds verzamelde ideeën en tips (zie bijlage 4) in het programma toegepast kunnen worden.

Literatuurverwijzingen

De gehanteerde bronnen voor het inventarisatieonderzoek zijn opgenomen in bijlage 1.

- Aarts, H. (1996). *Habit and decision making: The case of travel mode choice*. Proefschrift. Nijmegen, Katholieke Universiteit Nijmegen.
https://repository.ubn.ru.nl/bitstream/handle/2066/146132/mmubn000001_215792351.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Ajzen, I. (2005). *Attitudes, personality and behavior: Second edition*. Open University Press.
<https://psicoexperimental.files.wordpress.com/2011/03/ajzeni-2005-attitudes-personality-and-behaviour-2nd-ed-open-university-press.pdf>
- Amsterdam Bike City. (2022). *Stappenplan fietsstimulering: wat kunnen we van elkaar leren?*
Geraadpleegd op 6 februari 2023, van <https://bikecity.amsterdam.nl/nl/actueel/stappenplan-fietsstimulering/#:~:text=Amsterdam%20heeft%20de%20afgelopen%20jaren,en%20conclusies%20met%20andere%20steden.>
- Beenker, J. (2018). *Samenwerken aan meer fiets: Eindevaluatie van 6 jaar fietsstimulering in Zuid-Limburg 2012-2017*. Goudappel Coffeng. Geraadpleegd op 12 april 2023, van <https://www.verkeerskunde.nl/Uploads/2018/9/20180630---Eindevaluatie-Fietsimpuls-MB---def.pdf>
- Bonte, I. (2020). *Rapportage Project Fietsbezit*. Stagerapport. Geraadpleegd op 7 februari 2023, van <https://traverswelzijn.nl/content/uploads/Rapport-Fietsen-geeft-vrijheid.pdf>
- Brabants Mobiliteitsnetwerk. (z.d.). *Fietsstimulering bij het TweeSteden ziekenhuis*. Geraadpleegd op 2 mei 2023, van <https://www.brabantmobiliteitsnetwerk.nl/fietsstimulering-bij-tweesteden-ziekenhuis-2/>
- Broer, A. (2022). *Fietsen geeft vrijheid: Projectplan voor verbreding naar Diezerpoort en Zwolle Zuid*.
- Cannegieter, B., Clevers, C., Tetteroo, E., De Jager, K., & Smeets, W. (2019). *2e etappe Schaalsprong Fiets*. Tour de Force. Geraadpleegd op 15 februari 2023, van <https://www.fietsberaad.nl/getmedia/b46be2c8-d935-412d-9888-c79f6d4dc349/Ambitiedocument-Tour-de-Force-2e-etappe-Schaalsprong-Fiets.pdf.aspx>
- Cannegieter, B., Peters, J., Stienstra, A., Zwiers, S., Lenoir, R., Boggelen, O., Louwerse, K., De Haas, R., & Den Haan, B. (2022). *Uitvoeringsprogramma Tour de Force 2022/2023*. Geraadpleegd op 6 februari 2023, van https://www.fietsberaad.nl/getmedia/633a2297-0a2c-4324-99ca-7f031ccb954f/Uitvoeringsprogramma-2022-2023-Tour-de-Force_1.pdf.aspx
- Crombag, R. (2020). *Eindrapportage Ikwileenebike.nl 2017*. De Boom en het Meer.
- CROW. (2014). Mobiliteit en gedrag: begrijpen en beïnvloeden. In *CROW Kennisbank* (CROW-publicatie 348).
- CROW-KpVV. (2015). *Het meten van effecten van verkeerseducatie: Tien gouden regels voor effectmeting*. Geraadpleegd op 10 mei 2023, van <https://www.crow.nl/Download-Placeholder?downloadid=20691&product=15286>

- De Graauw, C. (z.d.). *Inventarisatie-onderzoek: wat is het en wanneer zet je het in?* Geraadpleegd op 5 februari 2023, van <https://www.claudiadegraauw.nl/inventarisatie-onderzoek-wat-is-het-en-wanneer-zet-je-het-in/>
- De Groot, N., & Mateman, H. (2014). *Zicht op effect: een overzicht van instrumenten om zelf het effect van je aanpak te meten* (ISBN: 9789088691089). Movisie. Geraadpleegd op 10 mei 2023, van <https://www.movisie.nl/sites/movisie.nl/files/publication-attachment/Zicht-op-effect%20%5BMOV-3296073-1.0%5D.pdf>
- Depositphotos, & ChiccoDodiFC. (z.d.). *Image ID: 166747140*.
<https://www.google.com/url?sa=i&url=https%3A%2F%2Fnl.depositphotos.com%2Fstock-photos%2Fdrukke-amsterdam.html&psig=AOvVaw2mTsRXeQixQ6mysoJ3VA-e&ust=1685796786517000&source=images&cd=vfe&ved=0CBMQjhqxqFwoTCOj0-sbQpP8CFQAAAAAdAAAAABAE>
- Dijkstra, A., Hettema, Z. J. A., & Schermers, G. (2021). *Concept-opzet evaluatie GOW30: Aanbevelingen voor onderzoek naar de effecten van gebiedsontsluitingswegen met limiet 30 km/uur*. SWOV. Geraadpleegd op 16 mei 2023, van <https://swov.nl/system/files/publication-downloads/R-2021-27.pdf>
- Dziekhan, K., Riedel, V., Müller, S., Abraham, M., Kettner, S., & Daubitz, S. (2013). *Evaluation matters: A practitioners' guide to sound evaluation for urban mobility measures* (ISBN 978-3-8309-2881-2). Waxmann. Geraadpleegd op 10 mei 2023, van https://www.researchgate.net/publication/304538182_Evaluation_matters_A_practitioners'_guide_to_sound_evaluation_for_urban_mobility_measures
- Geertman, S. (2018). *Fietsen stimuleren, wat is er nodig?: Inzichten vanuit de wetenschappelijke literatuur*. Hogeschool van Amsterdam. Geraadpleegd op 19 april 2023, van https://dspace.library.uu.nl/bitstream/handle/1874/389495/Literatuur_Studie_Fietsen_Stimuleren_Wat_is_er_nodig_.pdf
- Gelissen, R., & Janssen, E. (2010). *Korte Ritten: De toegevoegde waarde van communicatie*. ResCon. Geraadpleegd op 14 april 2023, van <https://www.fietsberaad.nl/CROWFietsberaad/media/Kennis/Bestanden/Korte%20ritten.%20De%20toegevoegde%20waarde%20van%20communicatie.pdf?ext=.pdf>
- Gemeente Assen. (2023). *Aftrap van de nieuwe fietsclub in Assen*.
https://twitter.com/Gemeente_Assen/status/1644248018521079809?cxt=HHwWgoC2qY-3xdEtAAAA
- Gertler, P. J., Martinez, S., Premand, P., Rawlings, L. B., & Vermeersch, C. M. J. (2016). *Impact Evaluation in Practice: Second edition* (DOI: 10.1596/978-1-4648-0779-4). The World Bank. Geraadpleegd op 10 mei 2023, van <https://openknowledge.worldbank.org/server/api/core/bitstreams/4659ef23-61ff-5df7-9b4e-89fda12b074d/content>
- Geus, B. de, Bourdeaudhuij, I. de, Jannes, C., & Meeusen, R. (2008). Psychosocial and environmental factors associated with cycling for transport among a working population. *Health Education Research*, 23(4), 697–708. <https://doi.org/10.1093/her/cym055>

- Hackmann, R. (2022). *Landelijke fietscampagne Rij2op5 stopt na 12,5 jaar*. Geraadpleegd op 12 april 2023, van <https://nieuwsfiets.nu/2022/12/05/landelijke-fietscampagne-rij2op5-stopt-na-125-jaar/>
- Heijnen, V. L. W. A. (2022). *Aanbieding Nationaal Toekomstbeeld Fiets en Fietsambitie '22-'25 (Kamerbrief)*. Geraadpleegd op 15 februari 2023, van <https://open.overheid.nl/documenten/ronl-9b95d65bcee4070d5632d2152f1a5ded53555075/pdf>
- Hendriks, R., Louwerse, K., & Tetteroo, E. (2016). *Agenda Fiets 2017-2020*. Tour de Force.
- Hendriksen, I. J. M., Fekkes, M., Butter, M., & Hildebrandt, V. H. (2010). *Beleidsadvies Stimuleren van fietsen naar het werk*. TNO. Geraadpleegd op 27 april 2023, van <https://publications.tno.nl/publication/102878/Odxbgl/hendriksen-2010-beleidsadvies.pdf>
- Impactwijzer. (z.d.). *Niveau 2 Theory of Change*. Geraadpleegd op 10 mei 2023, van <https://www.impactwijzer.nl/strategie-niveau-2-theory-of-change>
- International Labour Organization. (2018). *Guide on Measuring Decent Jobs for Youth: Monitoring, evaluation and learning in labour market programmes* (ISBN: 978-92-2-131671-8). Geraadpleegd op 10 mei 2023, van https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_emp/documents/instructionalmaterial/wcms_627640.pdf
- Jansen, M., & Smits, A. M. (2011). *Effecten van toezicht en handhaving meten: Een handreiking*. Stichting Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid (CCV). Geraadpleegd op 27 april 2023, van https://hetccv.nl/fileadmin/Bestanden/Onderwerpen/Naleving__toezicht_en_handhaving/2_handreiking_effecten_toezicht_2012_def.pdf
- Kampen, H., Helbers-Bonte, I., & Popkema, M. (Reds.). (2021). *GEEFT FIETSEN VRIJHEID? Evaluatie van een fietsstimuleringsprogramma voor nieuwe Zwollenaren in de wijk Holtenbroek* (Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 2021, Utrecht).
- Metz, F. (2015). *Hoe lang duurt het om een nieuwe gewoonte aan te leren?* Geraadpleegd op 17 mei 2023, van <https://www.crow.nl/mobiliteit-en-gedrag/weblog/januari/hoe-lang-duurt-het-om-een-nieuwe-gewoonte-aan-te-l#:~:text=Gemiddeld%2066%20dagen%20nodig,gewoonte%20binnen%2020%20dagen%20aan%20geleerd.>
- Ministerie van Infrastructuur en Milieu. (z.d.). *Maak het aantrekkelijk*. Beter Benutten Gedragshuis. Geraadpleegd op 2 mei 2023, van <https://beterbenutten.gedragshuis.nl/maak-het-aantrekkelijk-home>
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. (2018). *Programma Beter Benutten Vervolg: Eindrapportage*. Geraadpleegd op 6 februari 2023, van <https://www.tweedekamer.nl/downloads/document?id=2018D56284>
- Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid [Expertise-unit Sociale Stabiliteit]. (2019a). *Evaluatiemethoden en technieken*. Geraadpleegd op 10 mei 2023, van <https://www.socialestabiliteit.nl/si-toolkit/evaluatiemethoden>

- Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid [Expertise-unit Sociale Stabiliteit]. (2019b). *Randvoorwaarden & Stappenplan Procesevaluatie andere interventies*. socialestabiliteit.nl. Geraadpleegd op 15 mei 2023, van <https://www.socialestabiliteit.nl/si-toolkit/interventies/algemene-interventie/procesevaluatie>
- Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid [Expertise-unit Sociale Stabiliteit]. (2019c). *Schematisch overzicht methoden en technieken*. Geraadpleegd op 10 mei 2023, van https://www.socialestabiliteit.nl/binaries/sociale-stabiliteit/documenten/publicaties/2019/04/12/toolkit-evidence-based-werken---overzicht-methoden-en-technieken/WEB_117634_Overzicht+methoden+en+technieken.pdf
- MuConsult. (2021). *Evaluatie van mobiliteitsmanagement bij Groot Onderhoud A79 door Zuid-Limburg Bereikbaar: Effectmeting gedragsbeïnvloedende maatregelen, verkeersmanagement en communicatie*. Geraadpleegd op 12 april 2023, van <https://www.zuidlimburgbereikbaar.nl/media/4945/eindevaluatiemobiliteitsmanagementa79doorzlb.pdf>
- NCVO [The National Council for Voluntary Organisations]. (2018). *How to develop a monitoring and evaluation framework*. Geraadpleegd op 10 mei 2023, van <https://www.ncvo.org.uk/help-and-guidance/strategy-and-impact/impact-evaluation/planning-your-impact-and-evaluation/decide-what-to-measure/how-to-develop-a-monitoring-and-evaluation-framework/#/consider-whether-you-need-to-evidence-impact>
- Obdeijn, S., & Lubberts, M. (2012). *Haal je kop uit het zand!: Leren met zichtbaar resultaat*. Geraadpleegd op 10 mei 2023, van <https://www.emcperformance.nl/wp-content/uploads/Preview-haal-je-kop-uit-het-zand-web.pdf>
- Obdeijn, S., & Van Rossum, E. (2010). *Effectmeting & Evaluatie*. EMC. Geraadpleegd op 10 mei 2023, van <https://www.emcperformance.nl/wp-content/uploads/Boekje-Effectmeting-def.pdf>
- Patist, M., & Blankenstein, L. (2020). *Zo geef je fietsers ruim baan: Inwoners stimuleren om vaker de fiets te pakken? Zo doe je dat!* & Morgen. Geraadpleegd op 2 mei 2023, van <https://app.manceppo.com/download/doc?uuid=eee49e3b-c9d4-4c73-83da-75fe06808930>
- Pelzer, P., & Te Brömmelstroet, M. (2010). Fietsen: Revolutie en Reprise. *Agora - Magazine voor sociaalruimtelijke vraagstukken*, Jaargang 26, 4–6. <http://www.agora-magazine.nl/wp-content/uploads/2012/09/AGORA-2010-4-Fietsen.pdf>
- Rietveld, P., & Daniel, V. (2004). *Determinants of bicycle use: do municipal policies matter?* Elsevier. Geraadpleegd op 26 april 2023, van <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0965856404000382?via%3Dihub>
- Rijkswaterstaat. (z.d.-a). *Factsheet Fietsstimulering*. rwsduurzamemobiliteit.nl. Geraadpleegd op 2 mei 2023, van <https://rwsduurzamemobiliteit.nl/@208270/factsheet-fietsstimulering/>
- Rijkswaterstaat. (z.d.-b). *Praktijkvoorbeeld Fietsbeloningsproject B-riders*. rwsduurzamemobiliteit.nl. Geraadpleegd op 2 mei 2023, van <https://rwsduurzamemobiliteit.nl/@209306/praktijkvoorbeeld-fietsbeloningsproject-riders/>
- Schepers, J. P., Weijermars, W. A. M., Boele, M. J., Dijkstra, A., & Bos, N. M. (2020). *Oudere fietsers: Ongevallen met oudere fietsers en factoren die daarbij een rol spelen*. SWOV. Geraadpleegd op 7 maart 2023, van <https://swov.nl/system/files/publication-downloads/r-2020-22a.pdf>

- Snel, E. (z.d.). *Aspecten van evaluatieonderzoek* [Presentatieslides]. <https://slideplayer.nl/slide/1968444/>
- Tertoolen, G., Vree de, R., Ruijs, K., & Stelling, C. (2016). *Change is Cool: Inzichten uit fietsstimuleringsprojecten*. XTNT. Geraadpleegd op 13 april 2023, van https://www.fietsberaad.nl/CROWFietsberaad/media/Kennis/Bestanden/Fietsstimulering_eboek_2016_def.pdf?ext=.pdf
- Tour de Force. (2022). *Nationaal Toekomstbeeld Fiets: De kracht van de fiets volop benut!* Geraadpleegd op 8 februari 2023, van https://fietsberaad.nl/getmedia/554518f4-ba28-4b60-a7ee-78ffeb6c7696/Nationaal-Toekomstbeeld-Fiets-printversie-LR_def.pdf.aspx
- Tour de Force. (2022). *Stapsgewijs naar een succesvol fietsstimuleringsbeleid*. Geraadpleegd op 6 februari 2023, van <https://fietsberaad.nl/getmedia/64a6d552-aa92-4ab6-8790-ea1292b49b36/Kennisbrochure-fietsstimulering.pdf.aspx?ext=.pdf>
- Triamfloat. (2019). *Implementatie effectmeting: Stappenplan*. Geraadpleegd op 10 mei 2023, van https://www.triamfloat.nl/sites/thn_triamfloat/files/2019-05/Stappenplan%20implementatie%20effectmeting%20-%20klantversie%20def.pdf
- Van Dale. (z.d.). *Effectief*. Geraadpleegd op 10 mei 2023, van <https://www.vandale.nl/gratis-woordenboek/nederlands/betekenis/EFFECTIEF#.ZHXzRHZBxaQ>
- Van den Berg, J., Jansen, W., Van der Toorn, J., & Ellemers, N. (z.d.). *Metten voor impact: Handreiking om de effectiviteit van diversiteits- en inclusiebeleid te meten*. Geraadpleegd op 11 mei 2023, van <https://www.uu.nl/sites/default/files/Handreiking-Effectmetingen.pdf>
- Van der Zalm, E. (2017). *Het effect van je werk: zichtbaar maken van de waarde van bibliotheken* [Presentatieslides]. <https://slideplayer.nl/slide/12016217/>
- Van Maanen, S. (2023). *Fietslessen in Holtenbroek*.
- Van Soest, D., Van Drumpt, J., & Stelling, C. (2021). *Structurele effecten van fietsstimuleringsmaatregelen*. MuConsult. Geraadpleegd op 10 mei 2023, van <https://www.verkeerskunde.nl/sites/default/files/users/user166/Effecten%20Fietsstimulering.pdf>
- Van Stam, W., Brandsema, A., & Van Lindert, C. (2019). *Stappenplan voor het monitoren en evalueren van de inzet van buurtsportcoaches*. Mulier Instituut. Geraadpleegd op 10 mei 2023, van <https://www.kennisbanksportenbewegen.nl/?file=9340&m=1567694874&action=file.download>
- Van Velsen, D., & Lammerts, G. (z.d.). *Rapportage Fietsen naar Voetbal*. D&B.
- Verbaere, D. (2022). *78% meer fietsen in Wichelse scholen dankzij superheld Five*. hln.be. Geraadpleegd op 12 april 2023, van <https://www.hln.be/wichelen/78-meer-fietsen-in-wichelse-scholen-dankzij-superheld-five~af77645a/>
- Ververs, R., & Ziegelaar, A. (2006). *Verklaringsmodel voor fietsgebruik gemeenten : Eindrapport*. Research voor Beleid. Geraadpleegd op 26 april 2023, van <https://www.fietsberaad.nl/CROWFietsberaad/media/Kennis/Bestanden/document000159.pdf?ext=.pdf>

Voss, R. & Hollandse Hoogte. (2019). *Afbeelding voorblad*. <https://dvh.nl/drenthe/Veilig-Verkeer-Nederland-schroef-snelheid-van-elektrische-fiets-terug-naar-20-kilometer-per-uur-25853419.html>

Werken in Beweging. (z.d.). *Fiets je fris: Hoe de Nationale Politie meer blauw op de fiets krijgt*. Geraadpleegd op 12 april 2023, van <https://werkeninbeweging.nl/artikel/politie-meer-blauw-op-de-fiets/>

XTNT. (z.d.). *Safe bij de Bel in Bunschoten: Zo zorgden we voor 17% meer kinderen op de fiets of lopend naar school!* Geraadpleegd op 13 april 2023, van <https://xtnt.nl/safe-bij-de-bel-in-bunschoten/>

Zinn, B., & Sinnema, H. (2008). *Praktijkonderzoek effecten fietsbeloning werknemer route Zaanstad-Amsterdam: Met de fiets minder file / Fiets Filevrij*. SOAB adviseurs. Geraadpleegd op 14 april 2023, van https://www.fietsberaad.nl/CROWFietsberaad/media/Kennis/Bestanden/rapportage_actieweek_fietsbeloning.pdf?ext=.pdf

Bijlagen

1. Inventarisatieonderzoek fietsstimuleringsinterventies
2. Voorbeelden van effectevaluaties
3. Vragenlijsten en resultaten enquête Fietsen geeft Vrijheid
4. Notitie evaluatie fietsclubs Doortrappen Drenthe (inclusief vragenlijst en resultaten enquête)
5. Voorbeeldaanpak effectevaluatie fietsstimuleringsmaatregelen

[illegible]

67

58

69

70

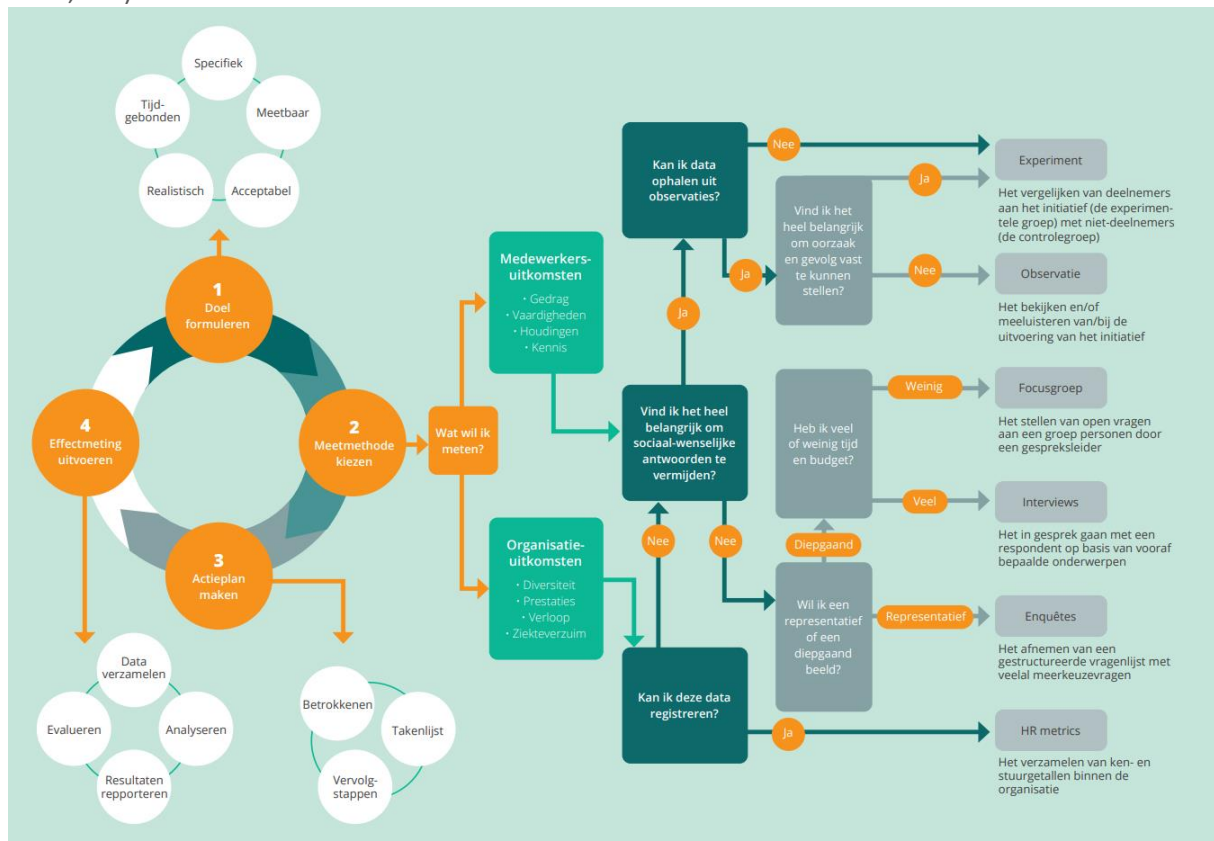
Met Belangenthal naar de Winkler	Gemeente Venlo	Doers	Lokaal	Belezing	De campagne 'Met Belangenthal naar de Winkler' is een jaarlijks verspreidde campagne in meerdere Nederlandse gemeenten. Gedurende 5 weken krijgen klanten een sticker die een kaartje voor elke keer dat ze bij een deelnemende winkler op de fiets een boodschap doen. Een volle kaartje geeft als een ticket in een verlosing van één of meer fietstickets.	Afgeord	Doelbaar	Doel: Het gebruik van de fiets voor korte afstanden vervangen in het vervoersgebruik op de voor- en namiddag gemiddeld in Venlo.	Beland	Op basis van statistische toetsing is geen significant verschil in het vervoersgebruik op de voor- en namiddag gemiddeld in Venlo.	Proces- en effectevaluatie	- Interview	- Interviews	Nul-; enoeming	- In Venlo geëvalueerd, ook het proces via een procesevaluatie - Voormeting en nameting waarbij Verlosers telefonisch onderzocht zijn omtrent hun verplaatsingsgedrag en beweegredenen fietsgebruik / auto-gebruik	Rapport / notitie	Getrouw, R. & Smeets, C. (2017). <i>Korte lijst: Het verspreiden van de fiets voor korte afstanden</i> . Gemeente Venlo. Geraadpleegd op 14 april 2023, van https://www.venlo.nl/media/1000000/2017-04-14-korte-lijst-het-verspreiden-van-de-fiets-voor-korte-afstanden.pdf	Het voornaamste doel van dit project was om te zien in hoeverre het mogelijk is om door middel van communicatieve activiteiten het fietsgebruik op de korte ritte te bevorderen. In de sportieve, de campagne met gelagel worden genoemd. Dit project van de onderzochte Verlosers riep aan de actie te hebben deelgenomen, naar relevantie en te zien waarbij effectief zitblijf aan het verplaatsingsgedrag van de Verlosers. De campagne heeft er dus niet tot geleid dat mensen van Venlo vaker de fiets naar het centrum zijn gegaan in plaats van met de auto. Ook zijn er naar aanleiding van de campagne geen of nauwelijks veranderingen opgetreden in de attitudes van de Verlosers ten aanzien van het fiets- en auto-gebruik.
Op de fiets naar school, beter voor iedereen!	Onbekend / niet kunnen achterhalen	Scholen	Lokaal	Doers	Tijdens de campagne zijn op de school verschillende activiteiten georganiseerd. Er was een doorlopende stadsroute waarbij kinderen van 6 tot 12 jaar elke dag de naar school fietsen een sticker moesten plakken op hun werkbijlage. Verder zijn door de gemeente als campagneactiviteiten aangeboden als werkboekjes, fietstickets, een fietstoe, parkeercontrole, een actieve dag in de schoolomgeving, een wedstrijd voor de meest veranderde fiets, controle van fietstickets, het schrijven van een spijtel van de fietsen en een fietsticket. Scholen mochten zelf een mix van activiteiten kiezen.	Afgeord	Doelbaar	De voornaamste doelstelling van de campagne was om het auto-gebruik bij het naar school brengen en van school halen van kinderen te reduceren en de verplaatsing door fietsgebruik.	Beland	Het auto-gebruik is gedaald van 32,0% naar 26,5% van het totale aantalritten van een naar school. Het fietsgebruik is gestegen van 3,7% naar 35,5%. Het aantal verplaatsingen is toegenomen omwille van het gebruik van de fiets.	Proces- en effectevaluatie	- Vragenlijst / enquête	- Vragenlijst / enquête	Nul-; enoeming	- Geëvalueerd, ook het proces via een procesevaluatie - Voormeting en nameting waarbij schriftelijke enquête	Rapport / notitie	Getrouw, R. & Smeets, C. (2017). <i>Korte lijst: Het verspreiden van de fiets voor korte afstanden</i> . Gemeente Venlo. Geraadpleegd op 14 april 2023, van https://www.venlo.nl/media/1000000/2017-04-14-korte-lijst-het-verspreiden-van-de-fiets-voor-korte-afstanden.pdf	
OV Fietstapjes	Onbekend / niet kunnen achterhalen	Scholen	Lokaal	Training	Vrijwilligers (de Fietstapjes) ondersteunen leerlingen uit het speciale onderwijs om te leren te fietsen, met de fiets naar school (in Nederland) te gaan. Het OV Fietstapjesproject geeft deze kinderen de kans om zelf te leren fietsen.	Afgeord	Doelbaar	Voor het project MEE op Weg is een aantal deelnemers geselecteerd, met als uitgangspunt dat het project bij de meest behoeftige leerlingen moet komen. Het project is gericht op de voor- en namiddag gemiddeld in Venlo.	Beland	17 leerlingen zijn in de eerste tien maanden van het project bij de meest behoeftige leerlingen met de fiets naar school. Het project is gericht op de voor- en namiddag gemiddeld in Venlo.	Proces- en effectevaluatie	- Meerdere methoden	- Bijhouden aantallen	- Alleen effectevaluatie (enkel)	- Onbekend in Heerhugowaard - Resultaat voor project geëvalueerd in evaluatieonderzoek van Mousie middel interviews (omgeving Deel)	Rapport / notitie	Veel extra voor OV Fietstapjesproject in Heerhugowaard (2019, december). Gemeente Heerhugowaard. Geraadpleegd op 14 april 2023, van https://www.heerhugowaard.nl/media/1000000/2019-12-01-ov-fietstapjesproject-in-heerhugowaard.pdf	
Actieweek Fietstafel	- Fiets Fietstafel	Fietseren	Regionaal	Belezing	Tijdens de 'Actieweek Fietstafel' is een actieweek met de fiets naar school (in Nederland) te gaan. Het OV Fietstapjesproject geeft deze kinderen de kans om zelf te leren fietsen.	Afgeord	Doelbaar	Meer dan 750 fietsers hebben meegedaan aan de actieweek, waarvan 100% gebruikte de auto omwille van een naar werk. 20% van de deelnemers gaf aan tijdens de actieweek meer te hebben geleerd over de fiets. Het project is gericht op de voor- en namiddag gemiddeld in Venlo.	Beland	17 leerlingen zijn in de eerste tien maanden van het project bij de meest behoeftige leerlingen met de fiets naar school. Het project is gericht op de voor- en namiddag gemiddeld in Venlo.	Proces- en effectevaluatie	- Meerdere methoden	- Bijhouden aantallen	- Alleen effectevaluatie (enkel)	- Geëvalueerd door SOAS - Effect bepaald middels online enquête en tellingen aan de fietsers op Fietstafel - Er is geen nameting uitgevoerd	Rapport / notitie	Veel extra voor OV Fietstapjesproject in Heerhugowaard (2019, december). Gemeente Heerhugowaard. Geraadpleegd op 14 april 2023, van https://www.heerhugowaard.nl/media/1000000/2019-12-01-ov-fietstapjesproject-in-heerhugowaard.pdf	
Fietzen samen	Onbekend / niet kunnen achterhalen	Fietseren	Lokaal	Overtuiging	Fietzen Samen is een campagne van CO2 Nederland om de fiets naar school (in Nederland) te gaan. Het OV Fietstapjesproject geeft deze kinderen de kans om zelf te leren fietsen.	Afgeord	Doelbaar	Het doel van de campagne Fietzen Samen is om de fiets naar school (in Nederland) te gaan. Het OV Fietstapjesproject geeft deze kinderen de kans om zelf te leren fietsen.	Beland	17 leerlingen zijn in de eerste tien maanden van het project bij de meest behoeftige leerlingen met de fiets naar school. Het project is gericht op de voor- en namiddag gemiddeld in Venlo.	Proces- en effectevaluatie	- Vragenlijst / enquête	- Vragenlijst / enquête	- Alleen effectevaluatie (enkel)	- TNO, een onafhankelijk onderzoeksbureau, heeft een effectevaluatie gedaan van de campagne Fietzen Samen. Onderzoekers van bedrijven die betrokken zijn bij de campagne Fietzen Samen zijn een retrospectieve vragenlijst uitgezet naar fiets- en auto-gebruik op het moment van afname van de enquête, ook voor de rest van de campagne en een jaar geleden.	Rapport / notitie	Campagneveldwerk Fietzen Samen (2019). In Fietzen Samen. Geraadpleegd op 14 april 2023, van https://www.fietzen-samen.nl/media/1000000/2019-12-01-fietzen-samen-campagneveldwerk.pdf	
A-kids gaan Way challenge Buren	Gedrag - Gemeente Buren - Green Business Club (BSC) Buren	Fietseren	Lokaal	Belezing	De wegkruis van de Green Business Club is de gemeentelijke stimulerende gebruik van groene vervoersmiddelen in Buren. Deze challenge is in de fiets app wat actief van september 2021 tot maart 2022.	Afgeord	Specifiek	De wegkruis van de Green Business Club is de gemeentelijke stimulerende gebruik van groene vervoersmiddelen in Buren. Deze challenge is in de fiets app wat actief van september 2021 tot maart 2022.	Beland	17 leerlingen zijn in de eerste tien maanden van het project bij de meest behoeftige leerlingen met de fiets naar school. Het project is gericht op de voor- en namiddag gemiddeld in Venlo.	Proces- en effectevaluatie	- Meerdere methoden	- Bijhouden aantallen	- Alleen effectevaluatie (enkel)	- Resultaten zijn bekend / bekend via de fiets app - Deuren vervoerd dat de effectevaluatie heeft plaatsgevonden	Rapport / notitie	Deelnemers 'A-kids gaan Way challenge Buren' meten 64.265 duurzame kilometers (2022, maart 10). Gemeente Buren. Geraadpleegd op 14 april 2023, van https://www.buren.nl/media/1000000/2022-03-10-a-kids-gaan-way-challenge-buren.pdf	
[Zuiver] Fietstafelmeester	BVCS	Doers	Lokaal	Modeling	De Fietstafelmeester is een (onafhankelijk) ambassadeur voor Fietstafel in een stad. Het is de Fietstafelmeester die de fiets naar school (in Nederland) te gaan. Het OV Fietstapjesproject geeft deze kinderen de kans om zelf te leren fietsen.	Afgeord	Doelbaar	De Fietstafelmeester is een (onafhankelijk) ambassadeur voor Fietstafel in een stad. Het is de Fietstafelmeester die de fiets naar school (in Nederland) te gaan. Het OV Fietstapjesproject geeft deze kinderen de kans om zelf te leren fietsen.	Beland	17 leerlingen zijn in de eerste tien maanden van het project bij de meest behoeftige leerlingen met de fiets naar school. Het project is gericht op de voor- en namiddag gemiddeld in Venlo.	Proces- en effectevaluatie	- Meerdere methoden	- Bijhouden aantallen	- Alleen effectevaluatie (enkel)	- Resultaten zijn bekend / bekend via de fiets app - Deuren vervoerd dat de effectevaluatie heeft plaatsgevonden	Rapport / notitie	Deelnemers 'A-kids gaan Way challenge Buren' meten 64.265 duurzame kilometers (2022, maart 10). Gemeente Buren. Geraadpleegd op 14 april 2023, van https://www.buren.nl/media/1000000/2022-03-10-a-kids-gaan-way-challenge-buren.pdf	
Fietstapjes	- Fietstapjes	Doers	Lokaal	Belezing	Tijdens de 'Actieweek Fietstafel' is een actieweek met de fiets naar school (in Nederland) te gaan. Het OV Fietstapjesproject geeft deze kinderen de kans om zelf te leren fietsen.	Afgeord	Specifiek	De wegkruis van de Green Business Club is de gemeentelijke stimulerende gebruik van groene vervoersmiddelen in Buren. Deze challenge is in de fiets app wat actief van september 2021 tot maart 2022.	Beland	17 leerlingen zijn in de eerste tien maanden van het project bij de meest behoeftige leerlingen met de fiets naar school. Het project is gericht op de voor- en namiddag gemiddeld in Venlo.	Proces- en effectevaluatie	- Meerdere methoden	- Bijhouden aantallen	- Alleen effectevaluatie (enkel)	- Resultaten zijn bekend / bekend via de fiets app - Deuren vervoerd dat de effectevaluatie heeft plaatsgevonden	Rapport / notitie	Deelnemers 'A-kids gaan Way challenge Buren' meten 64.265 duurzame kilometers (2022, maart 10). Gemeente Buren. Geraadpleegd op 14 april 2023, van https://www.buren.nl/media/1000000/2022-03-10-a-kids-gaan-way-challenge-buren.pdf	
E-bike informatiedagen Raalte	Gemeente Raalte - Doers	Scholen	Lokaal	Voorlichting	Bij de fietstafelmeester is een (onafhankelijk) ambassadeur voor Fietstafel in een stad. Het is de Fietstafelmeester die de fiets naar school (in Nederland) te gaan. Het OV Fietstapjesproject geeft deze kinderen de kans om zelf te leren fietsen.	Afgeord	Doelbaar	De Fietstafelmeester is een (onafhankelijk) ambassadeur voor Fietstafel in een stad. Het is de Fietstafelmeester die de fiets naar school (in Nederland) te gaan. Het OV Fietstapjesproject geeft deze kinderen de kans om zelf te leren fietsen.	Beland	17 leerlingen zijn in de eerste tien maanden van het project bij de meest behoeftige leerlingen met de fiets naar school. Het project is gericht op de voor- en namiddag gemiddeld in Venlo.	Proces- en effectevaluatie	- Meerdere methoden	- Bijhouden aantallen	- Alleen effectevaluatie (enkel)	- Resultaten zijn bekend / bekend via de fiets app - Deuren vervoerd dat de effectevaluatie heeft plaatsgevonden	Rapport / notitie	Deelnemers 'A-kids gaan Way challenge Buren' meten 64.265 duurzame kilometers (2022, maart 10). Gemeente Buren. Geraadpleegd op 14 april 2023, van https://www.buren.nl/media/1000000/2022-03-10-a-kids-gaan-way-challenge-buren.pdf	
Trap Step Challenge	- Training the Future	Scholen	Lokaal	Belezing	Tijdens de 'Actieweek Fietstafel' is een actieweek met de fiets naar school (in Nederland) te gaan. Het OV Fietstapjesproject geeft deze kinderen de kans om zelf te leren fietsen.	Afgeord	Doelbaar	De Fietstafelmeester is een (onafhankelijk) ambassadeur voor Fietstafel in een stad. Het is de Fietstafelmeester die de fiets naar school (in Nederland) te gaan. Het OV Fietstapjesproject geeft deze kinderen de kans om zelf te leren fietsen.	Beland	17 leerlingen zijn in de eerste tien maanden van het project bij de meest behoeftige leerlingen met de fiets naar school. Het project is gericht op de voor- en namiddag gemiddeld in Venlo.	Proces- en effectevaluatie	- Meerdere methoden	- Bijhouden aantallen	- Alleen effectevaluatie (enkel)	- Resultaten zijn bekend / bekend via de fiets app - Deuren vervoerd dat de effectevaluatie heeft plaatsgevonden	Rapport / notitie	Deelnemers 'A-kids gaan Way challenge Buren' meten 64.265 duurzame kilometers (2022, maart 10). Gemeente Buren. Geraadpleegd op 14 april 2023, van https://www.buren.nl/media/1000000/2022-03-10-a-kids-gaan-way-challenge-buren.pdf	
VVN Kilometerwinsters op de Fiets	- Verki Verkoper Nederland	Scholen	Lokaal	Belezing	Tijdens de 'Actieweek Fietstafel' is een actieweek met de fiets naar school (in Nederland) te gaan. Het OV Fietstapjesproject geeft deze kinderen de kans om zelf te leren fietsen.	Afgeord	Doelbaar	De Fietstafelmeester is een (onafhankelijk) ambassadeur voor Fietstafel in een stad. Het is de Fietstafelmeester die de fiets naar school (in Nederland) te gaan. Het OV Fietstapjesproject geeft deze kinderen de kans om zelf te leren fietsen.	Beland	17 leerlingen zijn in de eerste tien maanden van het project bij de meest behoeftige leerlingen met de fiets naar school. Het project is gericht op de voor- en namiddag gemiddeld in Venlo.	Proces- en effectevaluatie	- Meerdere methoden	- Bijhouden aantallen	- Alleen effectevaluatie (enkel)	- Resultaten zijn bekend / bekend via de fiets app - Deuren vervoerd dat de effectevaluatie heeft plaatsgevonden	Rapport / notitie	Deelnemers 'A-kids gaan Way challenge Buren' meten 64.265 duurzame kilometers (2022, maart 10). Gemeente Buren. Geraadpleegd op 14 april 2023, van https://www.buren.nl/media/1000000/2022-03-10-a-kids-gaan-way-challenge-buren.pdf	

72

2. Voorbeelden van effectevaluaties

Deze bijlage bevat enkele voorbeelden van bestaande handreikingen en stappenplannen uit literatuur omtrent effectevaluatie. Mede uit deze voorbeelden is de voorbeeldaanpak voor het bepalen van de effectiviteit van fietsstimuleringsmaatregelen opgezet.

Handreiking voor het meten van de effectiviteit van diversiteits- en inclusiebeleid (uit: Van den Berg et al., z.d.):

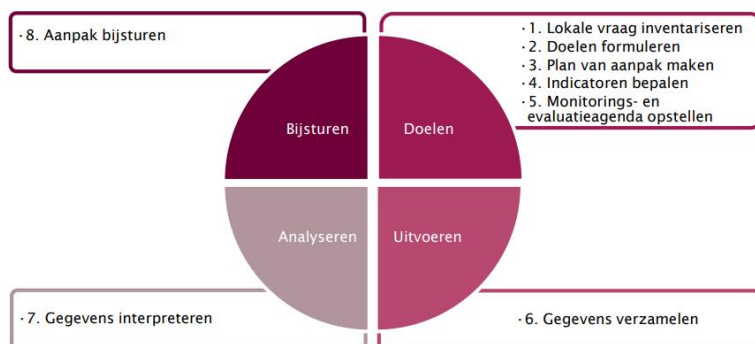


Het effectmetingsplan van EMC (uit: Obdeijn & Lubberts, 2012):

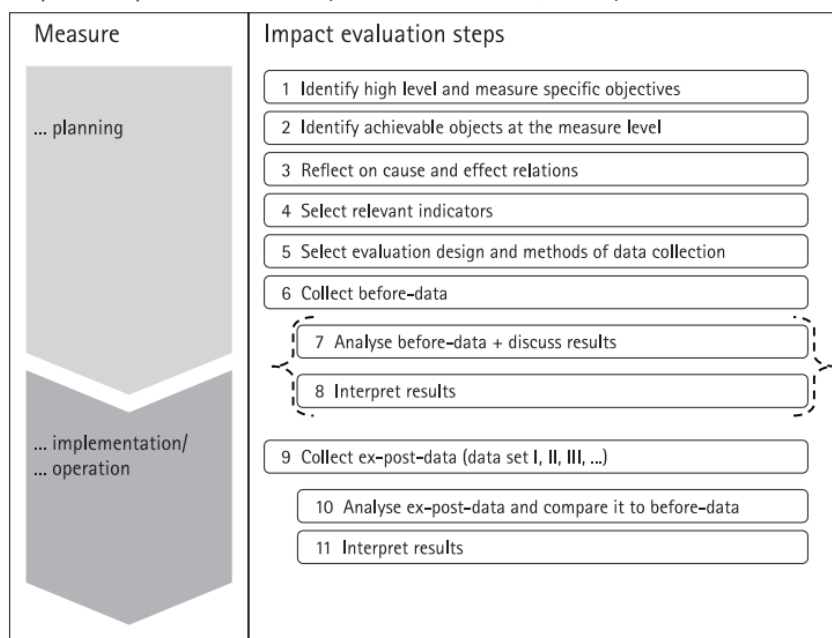
Vijf stappen van het effectmetingsplan

1. Inhoud: Wat is het gewenste effect?
 - a. voor de organisatie
 - b. van de interventie
2. Niveau: Op welk niveau heeft deze interventie effect?
3. Criteria: Hoe is dit effect waarneembaar?
4. Methode: Waarmee is dit effect meetbaar?
5. Meetlat: Wanneer ben je tevreden over het resultaat?

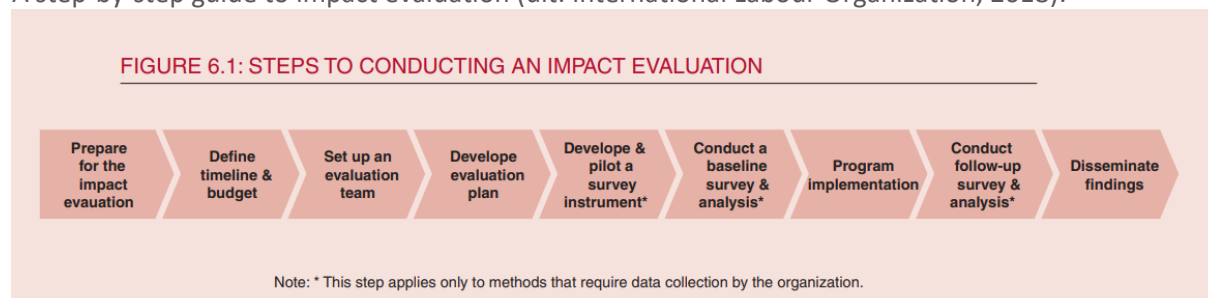
Stappenplan voor het monitoren en evalueren van de inzet van buurtsportcoaches (uit: Stam et al., 2019):



Steps of impact evaluation (uit: Dziekan et al., 2013):



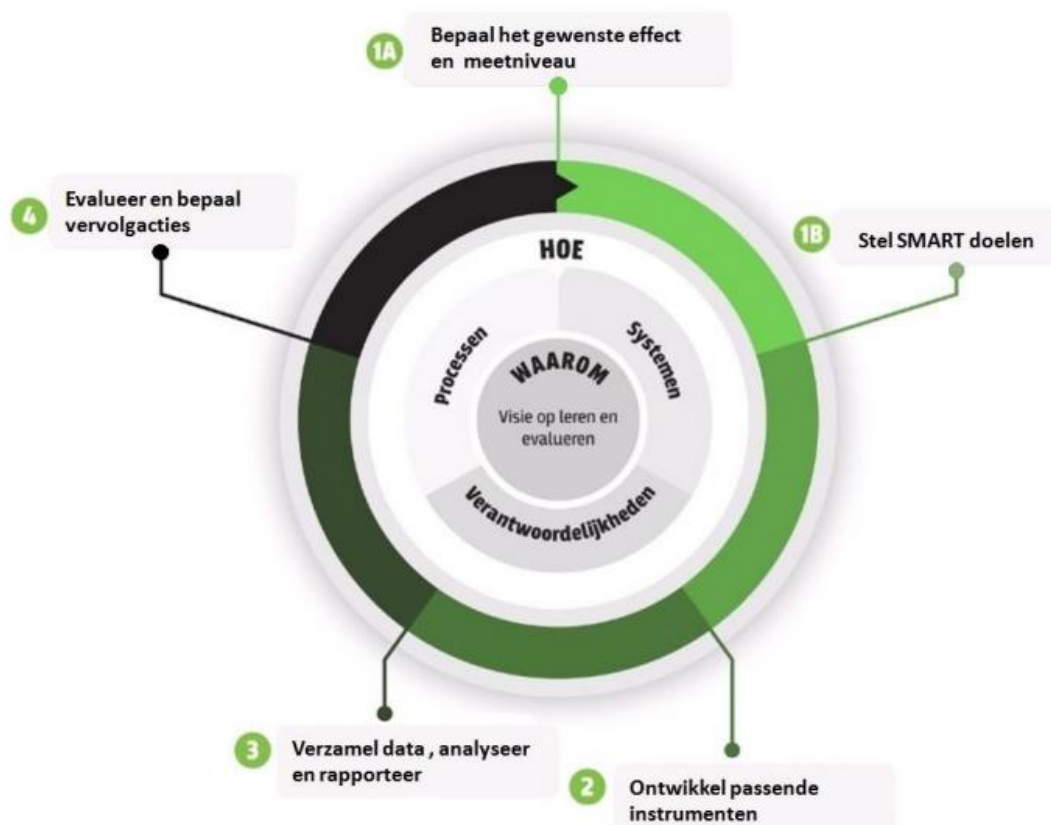
A step-by-step guide to impact evaluation (uit: International Labour Organization, 2018):



How to develop a monitoring and evaluation framework (uit: NVCO, 2018):

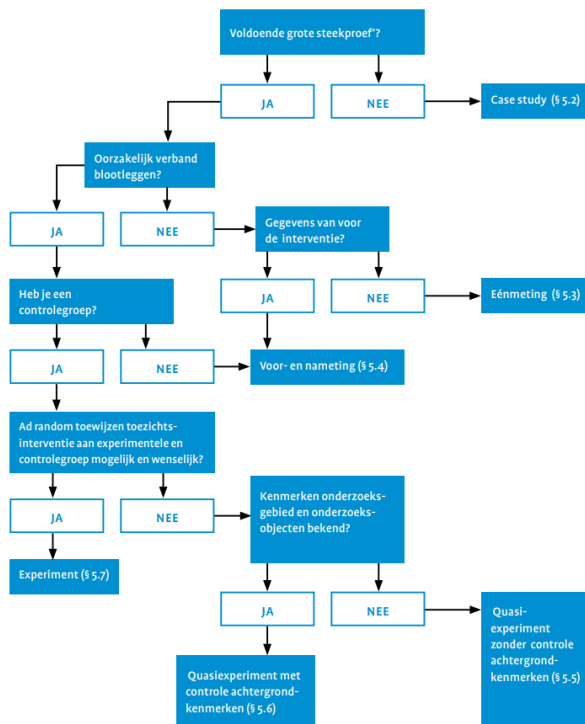
- ↓ Use a planning tool
- ↓ Describe your outputs
- ↓ Set output indicators
- ↓ Describe your outcomes
- ↓ Set outcome indicators
- ↓ Plan how to measure soft outcomes
- ↓ Test knowledge and awareness carefully
- ↓ Review and prioritise your outcome indicators
- ↓ Consider whether you need to evidence impact
- ↓ Plan your process monitoring
- ↓ Finish the framework

Stappenplan implementatie effectmeting (uit: Triamfloat, 2016):



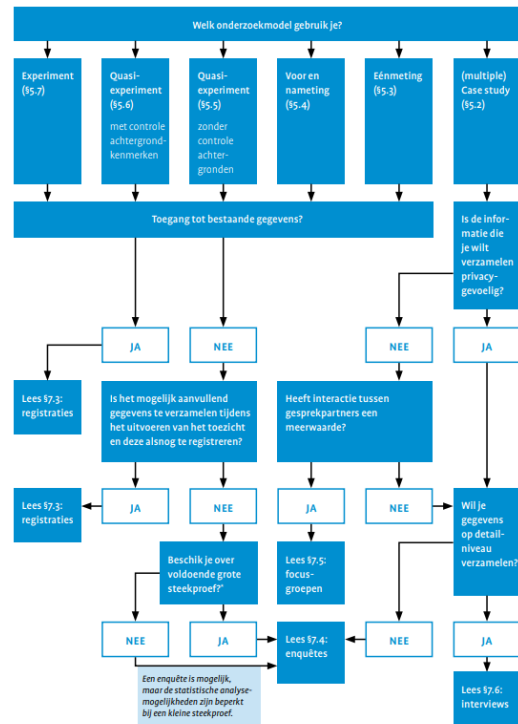
Effecten van toezicht en handhaving meten – Een handreiking (uit: Jansen & Smits, 2011):

Figuur 5.2 Welk onderzoeksmodel is geschikt?



* Zie voor een berekening van de steekproef: <http://www.journalinks.be/steekproef/>

Figuur 7.1 Hoe verzamel je gegevens?



* Zie voor een berekening van de steekproef: <http://www.journalinks.be/steekproef/>

Het effect van je werk: zichtbaar maken van de waarde van bibliotheken (uit: Van der Zalm, 2017):

Stappenplan voor het meten van effecten



1. Bepaal je doel (het gewenste *effect*)
2. Bedenk hoe een activiteit leidt tot het gewenste effect (je logisch model)
3. Wat ga je meten om het effect aan te tonen? (*indicatoren* kiezen)
4. Bepaal je *meetinstrument* en de toepassing (zoals een exitgesprek met deelnemers aan een activiteit)
5. Pas een bestaand instrument aan of maak je instrument (zoals een bestaande vragenlijst aanpassen aan je activiteit)
6. Voer een proefmeting uit en pas eventueel je instrument aan
7. Voer de effectmeting uit
8. Analyseer de resultaten en rapporteer ze

3. Vragenlijsten en resultaten enquête Fietsen geeft Vrijheid

Nulmeting Fietsen geeft Vrijheid!
(voor deelnemers die net zijn begonnen met hun fietslessen)

Wat goed dat je wil leren fietsen!

Zou je enkele vragen willen beantwoorden zodat we je beter leren kennen?

Locatie fietslessen:

Datum:

Wat is je naam?					
Hoe oud ben je?					
Hoelang woon je in Nederland?					
Wil je aangeven wat op jou van toepassing is? (meerdere antwoorden mogelijk)	☐ Ik doe thuis het huishouden ☐ Ik werk ☐ Ik zoek werk ☐ Ik kan niet werken (arbeidsongeschikt) ☐ Ik volg onderwijs ☐ Ik ben gepensioneerd ☐ Ik doe vrijwilligerswerk ☐ Anders, namelijk:				
Kun je al fietsen? (kruis aan)					
	Goed	Redelijk	Een beetje	Slecht	Nee
Waarom fiets je niet of nog niet zo vaak? (meerdere antwoorden mogelijk)	☐ Ik heb geen fiets ☐ Ik heb geen geld voor een fiets ☐ Ik kan niet (goed) fietsen ☐ Ik ben bang dat ik val ☐ Ik vind het eng om te fietsen in het verkeer ☐ Ik ken of begrijp de verkeersregels niet ☐ Ik schaam mij voor anderen als ik fiets ☐ Anders, namelijk:				
Waarom doe jij mee met de fietslessen? (meerdere antwoorden mogelijk)	☐ Omdat ik (beter) wil leren fietsen ☐ Omdat ik meer wil bewegen ☐ Omdat mijn familie, vrienden of kinderen ook fietsen ☐ Omdat bijna iedereen in Nederland fietst ☐ Omdat fietsen goed is voor het milieu ☐ Omdat reizen met de bus of auto duur is ☐ Omdat ik nu niet overal kan komen waar ik heen wil ☐ Omdat ik zelfstandiger wil worden ☐ Omdat ik een gratis fiets wil hebben ☐ Omdat ik behoefte heb aan een praatje en gezelligheid ☐ Anders, namelijk:				
Waarvoor denk je de fiets te gaan gebruiken of waarvoor gebruik je de fiets nu al? (meerdere antwoorden mogelijk)	☐ Om boodschappen te doen ☐ Om naar de markt of het centrum te gaan ☐ Om (vaker) familie of vrienden te bezoeken ☐ Om kinderen op te halen of te brengen ☐ Om naar het werk of school te gaan ☐ Om gezonder te leven ☐ Om te ontspannen ☐ Om nieuwe plekken te ontdekken ☐ Anders, namelijk:				

Nulmeting Fietsen geeft Vrijheid!
(voor deelnemers die net zijn begonnen met hun fietslessen)

Heb je familie of vrienden die fietsen?		
	Ja	Nee
Heb je kinderen die fietsen?	☐ Mijn kinderen fietsen wel ☐ Mijn kinderen fietsen niet ☐ Ik heb geen kinderen	
Wat vinden je familie, vrienden of kinderen dat je fietslessen volgt?	☐ Zij vinden dat goed ☐ Zij vinden dat niet goed ☐ Weet ik niet ☐ Ik hou geheim dat ik fietslessen volg	
Hoe reis jij meestal in Zwolle? (meerdere antwoorden mogelijk)	☐ Met de auto als bestuurder ☐ Met de auto als passagier ☐ Met de bus ☐ Lopend ☐ Fietsend ☐ Met de scooter (bestuurder of passagier)	

Hoe vaak reis jij met de bus?				
Bijna elke dag	2-4 dagen per week	Ongeveer 1 dag per week	Ongeveer 1 dag per maand	Nee, nooit
Hoe vaak reis jij met de auto?				
Bijna elke dag	2-4 dagen per week	Ongeveer 1 dag per week	Ongeveer 1 dag per maand	Nee, nooit
Voel je je eenzaam?				
Bijna elke dag	2-4 dagen per week	Ongeveer 1 dag per week	Ongeveer 1 dag per maand	Nee, nooit
Zit je vaak hele dagen thuis?				
Bijna elke dag	2-4 dagen per week	Ongeveer 1 dag per week	Ongeveer 1 dag per maand	Nee, ik ben elke dag op stap
Kom je weleens in andere wijken of het centrum van Zwolle?				
Bijna elke dag	2-4 dagen per week	Ongeveer 1 dag per week	Ongeveer 1 dag per maand	Nee, nooit
Kun je overal in Zwolle komen waar je heen wil gaan?				
Ja, altijd	Ja, bijna altijd	Soms	Nee, ik ben vaak afhankelijk van anderen	Nee, ik ben geheel afhankelijk van anderen
Vind je het spannend om te gaan fietsen?				
				

Hoe wist je dat hier fietslessen werden gegeven?	☐ Via een poster of flyer ☐ Via beweegcoach of leefstijlcoach ☐ Via iemand die al fietslessen heeft gevolgd ☐ Anders, namelijk:
--	--

Bedankt voor het invullen! Veel succes met de fietslessen!

Eenmeting Fietsen geeft Vrijheid!
(voor deelnemers die klaar zijn met hun fietslessen)

Wat goed dat je hebt leren fietsen!
Zou je enkele vragen willen beantwoorden zodat we de lessen verder kunnen verbeteren?

Locatie fietslessen:

Datum:

Wat is je naam?		
Kun je aangeven hoeveel fietslessen je hebt gevolgd?	Ik weet het precies: lessen	Ik weet het ongeveer: ☐ Minder dan 10 ☐ 10 tot 20 ☐ 20 of meer
Kun je aangeven hoeveel maanden je over de fietslessen hebt gedaan?	Ik weet het precies: maanden	Ik weet het ongeveer: ☐ 1 maand of korter ☐ 2 of 3 maanden ☐ 4 of 5 maanden ☐ 6 maanden of langer

Vind je dat je nu goed kunt fietsen?				
				
Hoe vond je de sfeer tijdens de fietslessen?				
				
Wat vond je van de fietsdocenten en vrijwilligers?				
				

Wat vond je het leukste aan de fietslessen?	
Heb je nog tips om de fietslessen te verbeteren?	

Heb je een gratis fiets gekregen?	 (Ja)	 (Nee)
Snap je alle verkeersregels?		
Vind je fietsen nog spannend?		
Ben je van plan te blijven fietsen?		

Eenmeting Fietsen geeft Vrijheid!
(voor deelnemers die klaar zijn met hun fietslessen)

Waarvoor ga je de fiets gebruiken? (meerdere antwoorden mogelijk)	☐ Om boodschappen te doen ☐ Om naar de markt of het centrum te gaan ☐ Om (vaker) familie of vrienden te bezoeken ☐ Om kinderen op te halen of te brengen ☐ Om naar het werk of school te gaan ☐ Om gezonder te leven ☐ Om te ontspannen ☐ Om nieuwe plekken te ontdekken ☐ Anders, namelijk:
Wat vinden je familie, vrienden of kinderen dat je fietst?	☐ Zij vinden dat leuk ☐ Zij vinden dat niet leuk ☐ Weet ik niet

Reis je vaker met de bus dan met de fiets?	 (Ja)	 (Nee)
Reis je vaker met de auto dan met de fiets?		
Kom je sinds de fietslessen op meer plekken in Zwolle?		
Kun je zelfstandig overal in Zwolle komen waar je naar toe wilt gaan?		
Heb je sinds de fietslessen meer contact met anderen?		
Kom je sinds de fietslessen vaker buiten?		
Fiets je ook als het regent?		
Voel je je fitter sinds je fietst?		
Voel je je op de fiets zelfstandig en vrij?		
Raad je de fietslessen ook aan anderen aan?		

Wil je verder nog iets vertellen over de fietslessen?	
--	--

Bedankt voor het invullen!

Tweemeting Fietsen geeft Vrijheid!
(vragen voor oud deelnemers)

Wat goed dat je hebt leren fietsen!
Zou je enkele vragen willen beantwoorden zodat we de lessen verder kunnen verbeteren?

Wat is je naam?		
In welk jaar ben je begonnen met de fietslessen?		
Hoe oud was je toen je begon met de fietslessen?		
Kon je al fietsen voordat je begon met de fietslessen?	☐ Nee ☐ Een beetje	
Kun je aangeven hoeveel fietslessen je hebt gevolgd?	Ik weet het precies: lessen	Ik weet het ongeveer: ☐ Minder dan 10 ☐ 10 tot 20 ☐ 20 of meer
Kun je aangeven hoeveel maanden je over de fietslessen hebt gedaan?	Ik weet het precies: maanden	Ik weet het ongeveer: ☐ 1 maand of korter ☐ 2 of 3 maanden ☐ 4 of 5 maanden ☐ 6 maanden of langer

Vind je dat je nu goed kunt fietsen?				
Hoe vond je de sfeer tijdens de fietslessen?				
Wat vond je van de fietsdocenten en vrijwilligers?				

Heb je theorielessen gehad?		
	(Ja)	(Nee)
Heb je een gratis fiets gekregen?		
Vind je fietsen nog spannend?		

Hoe wist je dat er fietslessen werden gegeven?	☐ Via een poster of flyer ☐ Via beweegcoach of leefstijlcoach ☐ Via iemand die al fietslessen heeft gevolgd ☐ Anders, namelijk:
---	--

Tweemeting Fietsen geeft Vrijheid!
(vragen voor oud deelnemers)

Wat vond je het leukste aan de fietslessen?	
Heb je nog tips om de fietslessen te verbeteren?	

Hoe vaak fiets jij nu?				
Bijna elke dag	2-4 dagen per week	Ongeveer 1 dag per week	Ongeveer 1 dag per maand	Niet of nauwelijks
Waarvoor gebruik je de fiets? <i>(meerdere antwoorden mogelijk)</i>		☐ Om boodschappen te doen ☐ Om naar de markt of het centrum te gaan ☐ Om (vaker) familie of vrienden te bezoeken ☐ Om kinderen op te halen of te brengen ☐ Om naar het werk of school te gaan ☐ Om gezonder te leven ☐ Om te ontspannen ☐ Om nieuwe plekken te ontdekken ☐ Anders, namelijk:		

Reis je vaker met de bus dan met de fiets?	 (Ja)	 (Nee)
Reis je vaker met de auto dan met de fiets?		
Kom je sinds je kunt fietsen op meer plekken in Zwolle?		
Kun je zelfstandig overal in Zwolle komen waar je naar toe wilt gaan?		
Heb je sinds de fietslessen meer contact met anderen?		
Kom je sinds je kunt fietsen vaker buiten?		
Fiets je ook als het regent?		
Voel je je fitter sinds je fietst?		
Voel je je op de fiets zelfstandig en vrij?		
Doe je dingen op de fiets die je andere fietsende Nederlanders ook ziet doen?		
Raad je de fietslessen ook aan anderen aan?		

Wil je verder nog iets vertellen over de fietslessen?	
--	--

Bedankt voor het invullen!

Resultaten nulmeting:

NULMETING	Deelnemers eenmeting (geanonimiseerd, nummers komen niet overeen met een- of tweemeting)							
	1	2	3	4	5	6	7	8
Locatie fietsles	Holtenbroek	Holtenbroek	Holtenbroek	Holtenbroek	Holtenbroek	Holtenbroek	Zwolle Zuid	Zwolle Zuid
Datum invullen nulmeting	21-3-2023	Niet ingevuld	21-3-2023	20-3-2021	13-3-2023	20-3-2023	30-3-2023	28-3-2023
Leeftijd	58	45	48	52	30	46	30	31
Hoe lang wonende in NL	6 maanden	Niet leesbaar	Niet leesbaar	9 maanden	6 maanden	2 jaar	1 jaar	7 jaar
Mate van participatie	Zoekt werk	Zoekt werk	Zoekt werk	Volgt taalles	Volgt onderwijs	Volgt taalles	Werkt en volgt onderwijs	Huishouden
Huidig fietsniveau	Goed	Een beetje	Een beetje	Redelijk	Goed	Redelijk	Een beetje	Nee
Reden huidig fietsgebruik	Heeft geen fiets	Geen (geld) voor fiets	Heeft geen fiets	Heeft geen fiets / begrijpt verkeers regels niet	Vind eng om in verkeer te fietsen	Heeft geen fiets / begrijpt verkeers regels niet	Begrijpt verkeersregels niet	Bang om te vallen
Reden deelname (motivatie)	Wil (beter) leren fietsen	Wil (beter) fietsen / meer bewegen / goed voor milieu / kan nu niet overal komen / zelfstandiger zijn / gratis fiets wil hebben / behoefte aan praatje en gezelligheid	Wil (beter) leren fietsen	Wil (beter) leren fietsen / auto of bus is duur	Wil (beter) leren fietsen / bus of auto is duur / wil zelfstandiger worden / behoefte aan praatje en gezelligheid	Wil (beter) leren fietsen / auto of bus duur	Wil meer bewegen / bus of auto duur / wil zelfstandiger worden	Wil (beter) fietsen / meer bewegen / Kan nu niet overal komen / wil zelfstandiger worden
Waarvoor fiets willen gebruiken	Boodschappen / naar markt of centrum / familie en vrienden bezoeken	Boodschappen / naar markt of centrum / familie en vrienden bezoeken / kinderen / naar werk of school / gezonder te leven	Boodschappen / naar markt of centrum / familie en vrienden bezoeken	Boodschappen / naar werk of school gaan	Boodschappen / kinderen / naar werk of school te gaan	Boodschappen / naar werk en school	Naar markt of centrum te gaan	Boodschappen / naar markt of centrum / kinderen
Fietsen familie of vrienden	Ja	Nee	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Fietsgebruik van kinderen	Ja	Ja en nee	Ja	Ja	Nee	Geen kinderen	Geen kinderen	Nee
Mening van familie en vrienden	Vinden dat goed	Vinden dat goed	Vinden dat goed	Vinden dat goed	Vinden dat goed	Vinden dat goed	Vinden dat goed	Vinden dat goed
Vervoerswijze in Zwolle	Lopend	Bus	Lopend	Bus en lopend	Bus en lopend	Auto en bus	Auto (passagier)	Bus
Gebruik van bus	Nooit	1 dag per maand	Nooit	2-4 dagen per week	2-4 dagen per week	2-4 dagen per week	Nooit	1 dag per week
Gebruik van auto	Nooit	Nooit	Nooit	Nooit	Nooit	1 dag per week	Bijna elke dag	Nooit
Eenzaamheid (mentale gezondheid)	Nooit	Nooit	Nooit	Nooit	Nooit	Nooit	1 dag per maand	Nooit
Mate van isolement	2-4 dagen per week	Niet ingevuld	2-4 dagen per week	Niet ingevuld	Elke dag op stap	Elke dag op stap	1 dag per week	Elke dag op stap
Reisbewegingen binnen Zwolle	Bijna elke dag	1 dag per maand	Bijna elke dag	Ongeveer 1 dag per week	Ongeveer 1 dag per week	2-4 dagen per week	Ongeveer 1 dag per maand	Ongeveer 1 dag per week
Mate van zelfstandigheid -> overal kunnen komen	Soms	Altijd	Soms	Bijna altijd	Bijna altijd	Bijna altijd	Soms	Soms
Vindt fietsen spannend**	1	1 en 2	1	3	1	3	3	3
Hoe te weten gekomen van bestaan fietsles	Via iemand die al fietsles	Via poster of flyer	Overig (niet leesbaar)	Via iemand die al fietsles	Via poster of flyer	Via iemand die al fietsles	Wijkteam Zuid	Travers website

**Groene smiley = 5 / rood = 1

Resultaten eenmeting:

EENMETING	Deelnemers eenmeting (geanonimiseerd, nummers komen niet overeen met nul- of tweemeting)			
	1	2	3	4
Locatie fietsles	Holtenbroek	Holtenbroek	Holtenbroek	Holtenbroek
Datum invullen eenmeting	Niet ingevuld	Niet ingevuld	Niet ingevuld	Niet ingevuld
Aantal gevolgde lessen	20 of meer	20 of meer	20 of meer	20 of meer
Aantal maanden fietsles gehad	4 of 5 maanden	6 maanden of langer	4 of 5 maanden	4 of 5 maanden
Zelfgerapporteerd niveau**	5	5	5	5
Ervaren sfeer tijdens lessen**	5	5	5	5
Mening omtrent docenten en vrijwilligers* 5	5	5	5	5
Wel of geen gratis fiets gekregen	Ja	Ja	Ja	Ja
Begrijpen alle verkeersregels	Ja	Ja	Ja	Ja
Vindt fietsen nog spannend	Nee	Nee	Nee	Nee
Van plan te blijven fietsen	Ja	Ja	Ja	Ja
Fietsgebruik doeleinden	Alles	Alles	Alles	Alles
Mening familieleden of vrienden	Zij vinden dat leuk	Zij vinden dat leuk	Zij vinden dat leuk	Zij vinden dat leuk
Vaker reizen met bus dan fiets	Nee	Nee	Nee	Nee
Vaker reizen met auto dan fiets	Nee	Nee	Nee	Nee
Meer plekken in Zwolle sinds fietsen	Ja	Ja	Ja	Ja
Zelfstandig overal kunnen komen	Ja	Ja	Ja	Ja
Meer contacten sinds fietsen	Ja	Ja	Ja	Ja
Vaker buiten	Ja	Ja	Ja	Ja
Fietsen in regen	Ja	Ja	Ja	Ja
Fitter voelen door fietsen	Ja	Ja	Ja	Ja
Gevoel van zelfstandigheid en vrijheid	Ja	Ja	Ja	Ja
Fietslessen aan te raden	Ja	Ja	Ja	Ja
Open vragen				
Het leukste van de lessen	Samen gezellig fietsen en koffie drinken. Verkeersregels leren	Samen fietsen. Steeds beter leren fietsen. Alle tijd om te oefenen.	Dat ze mij gingen helpen om te leren-fietsen. Dat het gezellig was.	Steeds beter fietsen dat ze mij helpen, dat ik niet meer bang ben
Tips ter verbetering	Nee	Niet ingevuld	Niet ingevuld	Fietsstoeltjes en fietstassen erbij voor vrouwen die dat nodig hebben
Overige opmerkingen	Het was fijn en gezellig. Fijn dat ik een fiets kreeg. Met mijn man en kinderen kan fietsen	Fijn dat ik alle tijd had en dat het gratis was. Dat ik een fiets kreeg gratis want ik kan zelf geen fiets kopen	Heel belangrijk dat mensen leren fietsen	Fietslessen waren fijn, veel lieve mensen, hebben goed geholpen

**Groene smiley = 5 / rood = 1

Resultaten tweemeting:

TWEEMETING	Deelnemers eenmeting (geanonimiseerd, nummers komen niet overeen met nul- of eenmeting)					Online survey
	1	2	3	4	5	6
Startjaar fietsles	2022	2019	2020	2020	2020	2022
Leeftijd bij aanvang fietsles	36	38	48	31	47	36
Startniveau deelnemer	Een beetje	Nee	Nee	Nee	Nee	Een beetje
Aantal gevolgde lessen	10 tot 20	20 of meer	20 of meer	20 of meer	20 of meer	10 tot 20
Aantal maanden fietsles gehad	2 of 3 maanden	6 maanden of langer	6 maanden of langer	6 maanden of langer	4 of 5 maanden	1 maand of korter
Zelfgerapporteerd niveau**	5	5	5	5	5	5
Ervaren sfeer tijdens lessen**	5	5	5	5	5	5
Mening omtrent docenten en vrijwilligers**	5	5	5	5	5	5
Wel of geen theorielessen gehad	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Wel of geen gratis fiets gekregen	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nee
Vindt fietsen nog spannend	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Ja
Hoe te weten gekomen van bestaan fietsles	Via beweegcoach of leefstijlcoach	Via beweegcoach of leefstijlcoach	Via iemand die al lessen heeft gevolgd	Via beweegcoach of leefstijlcoach	Via een poster of flyer	Via iemand die al lessen heeft gevolgd
Fietsgebruik hoeveelheid	Bijna elke dag	Bijna elke dag	Bijna elke dag	Bijna elke dag	Bijna elke dag	Ongeveer 1 dag per week
Fietsgebruik doeleinden	Alles	Niet ingevuld	Alles	Alles	Boodschappen, markt en centrum, kir	Alles behalve kinderen
Vaker reizen met bus dan fiets	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
Vaker reizen met auto dan fiets	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
Meer plekken in Zwolle sinds fietsen	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Zelfstandig overal kunnen komen	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Meer contacten sinds fietsen	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Vaker buiten	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Fietsen in regen	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Fitter voelen door fietsen	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Gevoel van zelfstandigheid en vrijheid	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Dingen doen op fiets die NL'ers ook ziet doen	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Fietslessen aan te raden	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Open vragen						
Het leukste van de lessen	Dat ik nu echt goed en veilig kan fietsen. Het was gezellig.	Leren fietsen en niet meer bang zijn, gezellig met andere vrouwen	Eindelijk zelf fietsen gezellig samen	Samen fietsen en niet meer bang zijn om te fietsen in verkeer	Dat ik steeds beter kan fietsen. Leuk met de andere vrouwen	Alles. Integreren in gemeenschap
Tips ter verbetering	Meer vrijwilligers verder prima	Nee	Niet ingevuld	Nee	Speciale theorieles in meer talen	Permanente aanwezigheid om te profiteren van lessen
Overige opmerkingen	Zelf fietsen is goed en wordt ik blij van	Fijn dat het er is en gratis is en ik nu kan fietsen en een fiets heb	Blij dat ik een fiets heb en kan fietsen elke dag	Fietsen is fijn en gezond. Je kan alles doen	Was heel gezellig. Blij dat ik nu kan fietsen	Ik hoop dat iedereen leert fietsen want dat ik goed voor de volksgezondheid

**Groene smiley = 5 / rood = 1



Gemeente Assen

Een verkenning

Effecten fietsclubs in Assen



19 juni 2023

doortrappen

'Doe je
ook mee?'

Gezellig een
fietsclub!



Inhoud

1.	Inleiding	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Probleembeschrijving	4
1.3	Doel en resultaat	4
1.4	Onderzoeksvragen	5
1.5	Plaats in ander onderzoek	5
1.6	Leeswijzer	5
2.	Onderzoeksverantwoording	6
2.1	Gehanteerde methodiek	6
2.2	Respons en achtergrond respondenten	6
2.3	Bruikbaarheid onderzoeksresultaten	6
3.	Resultaten	7
3.1	Deelname fietsclub en overige Doortrappenactiviteiten	7
3.2	Motivatie en waardering fietscoach	8
3.3	Effect fietsclubs op fietsgebruik	9
3.4	Effect fietsclubs op verkeersveiligheid	9
3.5	Overige resultaten	10
4.	Evaluatie	12
4.1	Wanneer succesvol?	12
4.2	Successen: wat gaat nu goed?	12
4.3	Leerpunten: wat kan beter?	12
5.	Conclusie en aanbevelingen	14
5.1	Conclusies	14
5.2	Aanbevelingen	15
	Bijlagen	16
1.	Gehanteerde vragenlijst	16
2.	Resultaten vragenlijsten	18

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Senioren fietsen steeds meer. Onderzoek van Schepers et al. (2020)¹ laat zien dat deze doelgroep een verhoogd ongevalsrisico heeft, ook als gekeken wordt naar het aantal ongevallen per gefietste kilometer. Dit ongevalsrisico was voor het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aanleiding om het programma Doortrappen te ontwikkelen. Dit landelijke programma heeft als doel om senioren zo lang én veilig mogelijk te laten fietsen.

Eén van de activiteiten die in provincie Drenthe wordt uitgevoerd zijn de fietsclubs. Deelnemers van een fietsclub fietsen geregeld met andere senioren fietsroutes tussen de tien en veertig kilometer. Deze fietsclubs worden jaarlijks opgericht en begeleid door een fietscoach van de Fietsersbond, die de club tien keer begeleid. Onderweg is er aandacht voor veilig fietsen in een groep, hoe men het beste op- en af kan stappen en andere tips omtrent veilig blijven fietsen op hogere leeftijd. Daarnaast is er eens per maand een gastspreker die de deelnemers iets vertelt over een specifiek thema, bijvoorbeeld een fysiotherapeut of fietsenmaker. Nadat een club zeven maal in het eerste jaar en driemaal in het tweede jaar is begeleid, is het de bedoeling dat de fietsclub zelfstandig verder gaat.

In de gemeente Assen zijn er sinds 2021 drie clubs begeleid door een fietscoach van de Fietsersbond, waaronder in 2021 een reeds bestaande fietsclub in het stadsdeel Assen-Oost. In 2022 en 2023 zijn geheel nieuwe clubs opgericht.

1.2 Probleembeschrijving

Op moment worden de activiteiten die onder Doortrappen vallen beperkt geëvalueerd. Er worden geen effectmetingen uitgevoerd in de zin van nul- en effectmetingen. Wel worden er aantallen bijgehouden en worden de deelnemers van de fietsclubs deelnemers mondeling door de fietscoach bevraagd. Hierbij is het onduidelijk welk (aantoonbaar) effect de fietsclubs hebben gehad, waaronder op het fietsgebruik van de deelnemers. De provincie Drenthe en de gemeente Assen hebben wel behoefte aan inzicht in de effecten en ervaringen van deelnemers. Dit was aanleiding om een verkennend onderzoek uit te voeren naar de effectiviteit van deze activiteit en hoe dit in kaart gebracht kan worden.

1.3 Doel en resultaat

Deze verkenning draagt bij aan het doel van het programma Doortrappen om senioren zo lang mogelijk veilig te laten fietsen en om het fietsgebruik in de gemeente Assen verder te stimuleren. Hierbij is als resultaat kennis opgedaan van de effectiviteit, ervaringen en successen en leerpunten van de activiteit. Ook is nadere kennis opgedaan omtrent de doelgroep senioren en welke onderzoeksmethoden geschikt zijn om de effectiviteit te verkennen.

¹ Schepers, J. P., Weijermars, W. A. M., Boele, M. J., Dijkstra, A., & Bos, N. M. (2020). Oudere fietsers: Ongevallen met oudere fietsers en factoren die daarbij een rol spelen. SWOV. Geraadpleegd op 7 maart 2023, van <https://swov.nl/system/files/publication-downloads/r-2020-22a.pdf>

1.4 Onderzoeksvragen

In deze verkenning zullen, gelet op de probleemstelling, onderstaande vragen beantwoord worden. Met 'de activiteit' worden de fietsclubs van het programma Doortrappen Drenthe bedoeld.

- *Wat is het effect van de activiteit op het fietsgebruik en de verkeersveiligheid van deelnemende senioren?*
- *Wat zijn de ervaringen van deelnemende senioren?*
- *Wat zijn de successen en leerpunten van de activiteit?*

1.5 Plaats in ander onderzoek

Deze verkenning is uitgevoerd door Sylvain van Maanen, een vierdejaarsstudent van de opleiding 'Ruimtelijke Ontwikkeling – Mobiliteit' aan hogeschool Windesheim als onderdeel van een groter afstudeeronderzoek naar de effectiviteitsbepaling van fietsstimuleringsmaatregelen.

1.6 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 bevat een toelichting op de toegepaste onderzoeksmethoden en de bruikbaarheid van de resultaten uit deze verkenning. Hoofdstuk 3 behandelt de resultaten, gevolgd door een evaluatie van de activiteit in hoofdstuk 4. Deze verkenning besluit met een conclusie en aanbevelingen in hoofdstuk 5.

2. Onderzoeksverantwoording

2.1 Gehanteerde methodiek

Er zijn meerdere onderzoeksmethoden toegepast om te bepalen welk effect de fietsclubs hebben gehad en wat ervaringen, successen en leerpunten zijn. Hierbij zijn kwantitatieve en kwalitatieve methoden gecombineerd.

Zo is de fietscoach van de Fietzersbond die de clubs in Assen begeleidt geïnterviewd. Daarnaast zijn deelnemende senioren van twee fietsclubs bevraagd middels een enquête. In het plan voor dit onderzoek was samen met de gemeentelijke coördinator en de fietscoach afgesteld dat deelnemers middels gestructureerde interviews bevraagd zouden. Na een rondvraag in de bestaande clubs door de fietscoach en de kartrekker van de club in Assen-Oost bleek echter slechts één deelnemer bereid te zijn om geïnterviewd te worden. Om toch meer ervaringen te verzamelen, is in overleg met de gemeentelijke coördinator en de fietscoach besloten om een keer mee te fietsen met de clubs en tijdens het koffiemoment een vragenlijst aan de deelnemers uit te delen.

2.2 Respons en achtergrond respondenten

Ten tijde van dit onderzoek waren er vier deelnemers in de fietsclub van 2022 (Marsdijk) en acht in de fietsclub van 2021 (Assen-Oost). Van hen hebben uiteindelijk acht een vragenlijst ingevuld (67% respons). Dit waren twee deelnemers van de fietsclub in Marsdijk en zes deelnemers van de fietsclub in Assen-Oost. Hierbij is de kartrekker van de fietsclub uit Marsdijk telefonisch bevraagd. De overige zeven respondenten hebben tijdens het koffiemoment een fysieke vragenlijst (individueel) ingevuld.

De respondenten hebben een leeftijd tussen de 65 en 75 jaar. Zes van de acht respondenten hebben een elektrische fiets. Twee respondenten droegen een fietshelm; dit waren overigens senioren met een elektrische fiets. Verder hadden drie respondenten een fietsspiegel. Deze hadden ze gekregen van de fietscoach. Slechts één respondent geeft aan deze ook daadwerkelijk te gebruiken. De senioren die geen fietsspiegel hebben of geen gebruik maken van de fietsspiegel geven aan dat ze deze 'onhandig' vinden en dat de spiegel 'afleidt'.

2.3 Bruikbaarheid onderzoeksresultaten

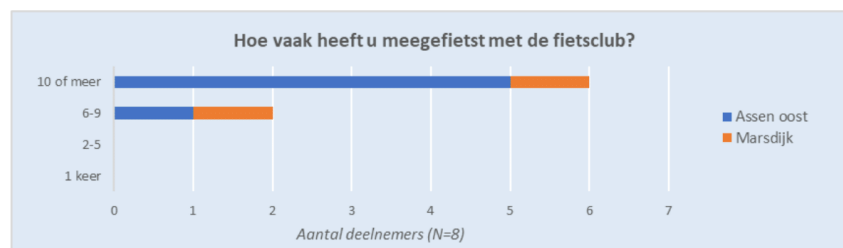
Gezien de looptijd van het afstudeeronderzoek was het niet mogelijk om deelnemers van een nieuwe fietsclub middels een nulmeting, eenmeting en tweemeting te bevragen (longitudinaal onderzoek). De personen die zijn geïnterviewd hebben de mogelijkheid gehad om de uitwerking van het interview in te zien en te redigeren waar gewenst, wat de betrouwbaarheid verhoogt.

De resultaten uit de enquête zijn gezien de steekproefgrootte van acht respondenten niet representatief om uitspraken te doen omtrent fietsclubs in andere (Drentse) gemeenten. In deze verkenning is hiermee rekening gehouden door enkel indicatieve conclusies te trekken.

3. Resultaten

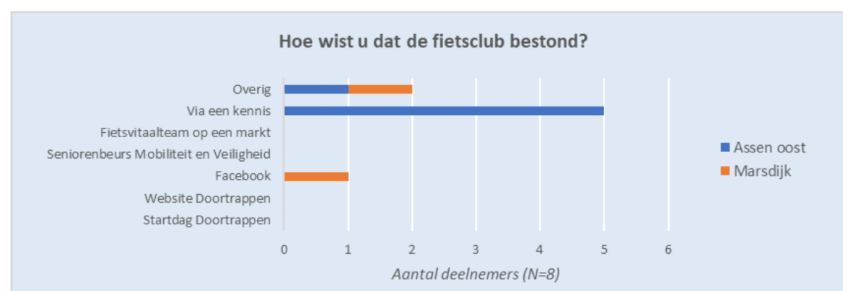
3.1 Deelname fietsclub en overige Doortrappenactiviteiten

De respondenten geven aan dat ze meerdere keren hebben meegefietsd met de fietsclub. Figuur 3.1 laat zien dat zes deelnemers tien keer of meer hebben meegefietsd. Dit zijn fietsritten die zij in vergelijking met een situatie zonder fietsclub niet zouden hebben gefietsd.



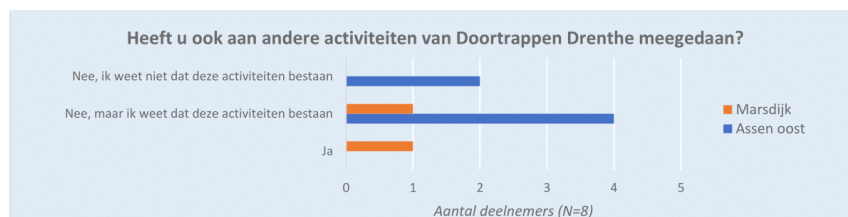
Figuur 3.1: Deelname aan fietsclub

De respondenten van de fietsclub die al bestond voor het programma Doortrappen geven vooral aan dat ze via een kennis hadden gehoord dat er een fietsclub was (zie figuur 3.2). Een deelnemer had dit gehoord via de kringloopwinkel (de locatie waar wekelijks de fietsclub in Assen-Oost start en eindigt). De fietsers uit Marsdijk geven aan dat zij de activiteit op de facebookpagina van de gemeente Assen en in de krant voorbij hadden zien komen.



Figuur 3.2: Naamsbekendheid fietsclub

Slechts één respondent geeft aan dat ze ook aan een andere activiteit van Doortrappen Drenthe heeft deelgenomen (zie figuur 3.3). Dit betrof de 'Seniorenbeurs Mobiliteit en Veiligheid'. Het merendeel van de respondenten die niet aan de andere Doortrappenactiviteiten hebben deelgenomen, geven aan wel bekend te zijn met de activiteiten. De senioren die niet wisten dat deze activiteiten er zijn, kwamen allen uit de fietsclub die reeds bestond voor het Doortrappen programma.



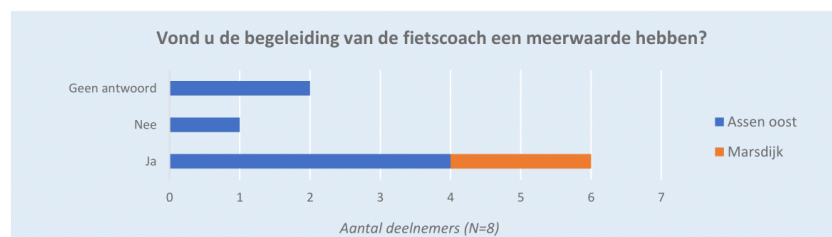
Figuur 3.3: Deelname aan andere activiteiten Doortrappen

3.2 Motivatie en waardering fietscoach

De senioren zijn bevraagd waarom ze meefietsen met de fietsclub. De senioren fietsen vooral mee omdat het "gezellig" is. Dit geven vijf respondenten aan. Ook het aspect gezondheid met de antwoorden "beweging" en "actief blijven" wordt door vier respondenten aangegeven. Andere genoemde redenen om mee te fietsen zijn "omdat het leuk is" of "om in beweging te zijn en samen een tochtje uit te zetten". Ook het ontdekken van nieuwe plekken wordt genoemd: "Je komt in andere gedeeltes waar je zelf niet aan denkt".

Het leukste van de fietsclub vinden senioren het sociale aspect van de club. Dit blijkt uit de antwoorden "de koffie na afloop", "koffie drinken" en "afsluiten aan de koffietafel". Ook het "samen iets ondernemen" en "gezellig samen fietsen" wordt door respondenten genoemd. Volgens de fietscoach is de grootste gemene deler dat senioren toch wel "graag samen iets actiefs willen doen". Het thema verkeersveiligheid is door zowel de fietscoach als de respondenten niet genoemd als motivator om mee te fietsen met een fietsclub.

Het merendeel van de respondenten vindt de begeleiding van de fietscoach waardevol. Enkele respondenten geven aan dat die meerwaarde lag in "uitleg over fietsverkeersregels en hoe een fiets werkt" en dat de fietscoach "dingen heeft uitgelegd". Dit wordt bevestigd in het interview met de fietscoach: "Wat ze (de deelnemende senioren) vooral fijn vinden is dat ze hier en daar toch nog het een en ander oppikken van dingen die weer wat waren weggezakt of dingen waar ze niet meer zo bewust van waren". Ook geven respondenten aan dat de "meerwaarde blijkt uit (het feit dat) dat de club na tien keer (begeleiding) uit elkaar begon te vallen". Ook in gesprekken met senioren tijdens het fietsen blijkt dat de deelnemers lovend zijn over de begeleiding van de fietscoach: "Anders waren we nu niet aan het fietsen". In de steekproef zaten enkele respondenten die geen begeleiding van de fietscoach hebben gehad, omdat zij later zijn aangehaakt bij de fietsclub. Deze personen hebben 'geen antwoord' of 'nee' ingevuld.



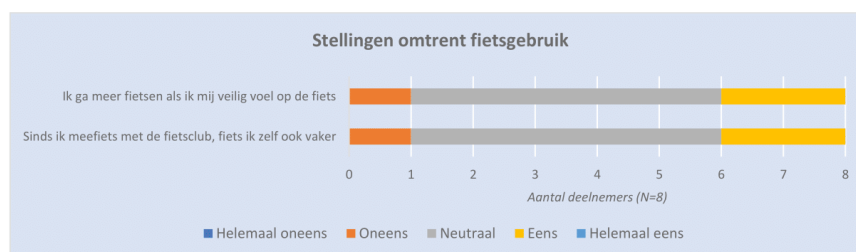
Figuur 3.4: Waardering van begeleiding door fietscoach

3.3 Effect fietsclubs op fietsgebruik

Met behulp van de stelling 'sinds ik meefiets met de fietsclub, fiets ik zelf ook vaker' is verkend wat het effect van de fietsclub is op het persoonlijke fietsgebruik van senioren. Twee deelnemers geven aan dat zij door de fietsclub zelf vaker zijn gaan fietsen. De meerderheid van de respondenten geeft een neutraal antwoord op deze stelling.

Met de stelling 'ik ga meer fietsen als ik mij veilig voel op de fiets' is verkend in hoeverre de subjectieve beleving van verkeersveiligheid onder senioren van invloed is op hun fietsgebruik. Het doel van Doortrappen is dat senioren leren hoe ze veilig op hogere leeftijd kunnen fietsen, waardoor deze stelling gezien kan worden als controlevraag op de stelling of een fietsclub leidt tot meer fietsgebruik onder deelnemers. De antwoorden op beide stellingen komen exact overeen wat suggereert dat de activiteit, naast de tochten met de fietsclub, bij bepaalde deelnemers enige invloed heeft op het persoonlijke fietsgebruik van een deelnemer.

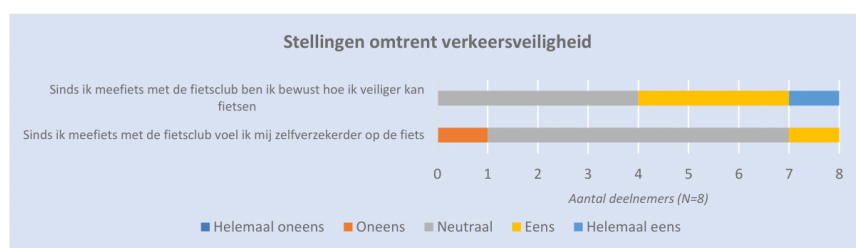
De fietscoach geeft in het interview aan dat ze weinig zicht heeft of deelnemers door de club meer zijn gaan fietsen. Wel heeft ze gemerkt dat enkele senioren die een nieuwe route uitzetten, deze eerst alleen of met een andere deelnemer gaan voorfietsen. Dit kan gezien worden als extra fietsgebruik als gevolg van de fietsclub.



Figuur 3.5: Effecten op fietsgebruik

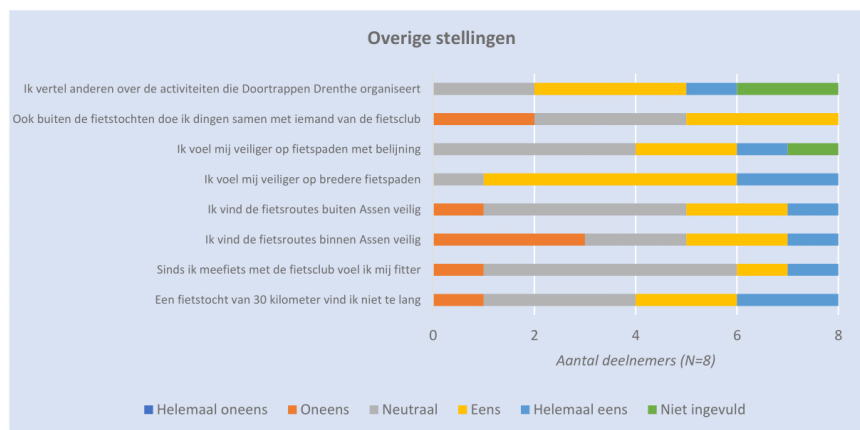
3.4 Effect fietsclubs op verkeersveiligheid

De helft van de respondenten geeft aan dat zij meer bewust zijn hoe zij veiliger kunnen fietsen sinds zij meefietsen met de fietsclub. Dit suggereert dat de fietsclubs in enige mate bijdragen aan het doel van Doortrappen omtrent verkeersveiligheid. Op de stelling of respondenten zich zelfverzekerder voelen op de fiets, zijn de antwoorden niet eenduidig. Eén respondent geeft aan dat ze sinds het meefietsen met een club zich zelfverzekerder voelt, terwijl een ander aangeeft dat dit niet zo is. De overige respondenten staan neutraal tegenover deze stelling.



Figuur 3.6: Effecten op verkeersveiligheid

3.5 Overige resultaten



Figuur 3.5: Overige stellingen

3.5.1 Klantreis Doortrappen

Enkele respondenten geven aan dat zij met anderen praten over de activiteiten die Doortrappen Drenthe organiseert. Bij het opzetten van Doortrappen is een zogenoemde 'klantreis' ontwikkeld die het beoogde proces van bewustwording tot gedragsverandering in acht stappen visualiseert (Balk et al., 2020). In de laatste stappen zouden senioren hun omgeving motiveren. De resultaten laten zien dat vier respondenten dit doen en (onbewust) ambassadeur van Doortrappen zijn geworden. Dat dit klopt, blijkt ook uit het feit dat in beide clubs na de tien begeleidingsmomenten van de fietscoach nieuwe deelnemers zijn aangehaakt bij de bestaande clubs.

3.5.2 Effecten op sociaal netwerk

Met de stelling 'ook buiten de fietstochten doe ik dingen samen met iemand van de fietsclub' is verkend welke sociale impact de fietsclub heeft. Drie respondenten geven aan het met deze stelling eens te zijn en hun sociale netwerk te hebben vergroot.

3.5.3 Ervaren verkeersveiligheid

Daarnaast zijn de senioren bevraagd naar de ervaren verkeersveiligheid op fietsroutes binnen en buiten Assen. Uit de gegeven antwoorden blijkt dat enkele respondenten de fietsroutes buiten Assen veiliger vinden dan de routes binnen Assen. Slechts drie van de acht respondenten geven aan zich veilig te voelen op de fiets binnen én buiten Assen. De resultaten suggereren dat de activiteit niet geheel het gevoel van verkeersonveiligheid wegneemt onder de doelgroep. In deze verkenning is niet de vraag gesteld welke fietsroutes senioren onveilig vinden en welke redenen ten grondslag liggen.

Wel is in de enquête verkend in hoeverre inrichtingskenmerken als de breedte van een fietspad en de aanwezigheid van markering invloed kan hebben op de ervaren veiligheid van fietsende senioren. Zeven van de acht respondenten geven aan zich veiliger te voelen op bredere fietspaden. Drie respondenten geven daarnaast aan dat belijning ook voor een gevoel van veiligheid zorgt. De antwoorden suggereren dat deze twee inrichtingskenmerken de ervaren verkeersveiligheid van fietsende senioren verhogen.

3.5.4 Effecten op gezondheid

Verder geven enkele respondenten aan zich fitter te voelen sinds zij meefietsen met de fietsclub, waardoor de fietsclubs ook kunnen bijdragen aan een betere gezondheid onder de doelgroep. De respondent die zich niet fitter voelt gaf als toelichting dat dit te maken had met gezondheidsklachten die losstaan van de fietsclub.

3.5.5 Lengte fietsroutes

De meeste respondenten vinden een fietsroute van 30 kilometer niet te lang. De twee respondenten zonder een elektrisch fiets staan neutraal tegenover deze stelling.



4. Evaluatie

4.1 Wanneer succesvol?

Voor de activiteit is in provincie Drenthe geen specifiek doel gesteld. Om de activiteit in deze verkenning te evalueren is daarom in het interview met de fietscoach en in een gesprek met de voormalig kwartiermaker van provincie Drenthe de vraag gesteld wanneer zij de activiteit als succesvol bezien.

Provincie Drenthe geeft aan dat dit lastig is om te bepalen. Maar dat de activiteit wel meer moet zijn dan alleen een gezellige middag: "senioren moeten wel wat opgestoken hebben".

De fietscoach geeft aan dat ze de activiteit al een succes vindt "op het moment dat er deelnemers voor een fietsclub zijn. Wat mij betreft hoeven ze uiteindelijk niet allemaal met de Tour de France mee te doen". Volgens de fietscoach moet het succes meer gezocht worden in de richting "dat er onderling andere contacten ontstaan waarin activiteiten centraal staan, en dat het fietsen dan toch de basis is en blijft".

4.2 Successen: wat gaat nu goed?

De respondenten geven aan dat "Doortrappen prima is georganiseerd" en dat "ieder op zijn eigen manier al of niet profijt heeft gehad" van de fietsclub. Uit de gesprekken met senioren blijkt dat het grootste succes de begeleiding van de fietscoach is. Alle gesproken senioren zijn lovend over de begeleiding van de fietscoach. Ook het creëren van ruimte voor het sociale aspect ('gezelligheid') tijdens en na de fietstochten wordt als succespunt van het functioneren van een fietsclub bezien.

De fietscoach geeft daarnaast aan dat het belangrijk is dat in het vroege begin van een fietsclub een deelnemer het oppakt om zelf een route voor de volgende tocht uit te zetten. "Anders moeten ze het na tien keer allemaal zelf doen. Het liefst doe ik het meteen vanaf de tweede tocht, en dat is ook dit jaar weer gelukt". Een ander succespunt in de club van dit jaar is dat deelnemers die geen elektrische fiets hebben, een e-bike kunnen uitproberen. Die wordt kosteloos uitgeleend door een fietszaak waar de fietsclub start en eindigt. In de club van 2022 waren er namelijk twee fietsers afgehaakt omdat ze niet mee konden komen omdat zij geen elektrische fiets hadden. "Ik zou het gewoon heel erg jammer vinden als dat een negatieve ervaring is die de keuze beïnvloedt om bij de club te blijven", aldus de fietscoach, waardoor deze regeling bij de club van dit jaar is geïntroduceerd.

4.3 Leerpunten: wat kan beter?

4.3.1 Leerpunten om activiteit te verbeteren

Een tip die door respondenten wordt gegeven is dat het wellicht "heel goed is dat na de eerste tien keer (de fietscoach) nog een keer in de zoveel tijd meefietst". Dit zodat de kans dat bestaande clubs uit elkaar vallen kleiner wordt en dat de clubs zelfstandig door kunnen gaan. Als aandachtspunt gaf een senior aan dat het "groepsproces begeleiding nodig had": "Dominante figuren kunnen gemakkelijk de sfeer verpesten en polariseren". Zo is de fietsclub in Marsdijk door deze reden grotendeels uiteengevallen.

Sinds dit jaar is de activiteit dan ook aangepast, waarbij de fietscoach een nieuwe club zeven keer voor de winter en drie keer na de winter begeleidt. De tijd moet uitwijzen of dit de continuïteit van een club voldoende waarborgt. Uit gesprekken met deelnemers blijkt in ieder geval dat beide clubs behoefte hebben aan blijvende ondersteuning van de fietscoach, bijvoorbeeld "één of twee keer in de maand". Blijvende begeleidingsmomenten van de fietscoach zijn dus gewenst, ook gezien de clubs zelf nieuwe deelnemers werven die niet de begeleidingsmomenten van de fietscoach hebben meegemaakt. De gemeentelijke coördinator van Doortrappen onderschrijft dit punt: "Het zou jammer zijn als er elk jaar een nieuwe fietsclub wordt opgericht die na een tijd weer uit elkaar valt".

De senioren uit Marsdijk deelden tijdens een fietstocht het idee dat het leuk zou zijn als alle fietsclubs in Assen samen een dag organiseren en samen een fietstocht maken. Ook het verzorgen van duo- of aangepaste fietsen voor mensen met beperking werd in Assen-Oost genoemd om een fietsclub inclusiever te maken voor meer senioren.

De geïnterviewde fietscoach benoemt als verder verbeterpunt dat de ondersteuning vanuit de provincie en gemeente nog wat "gestroomlijnder" kan. Tijdens de aftrap van de nieuwe fietsclub dit jaar werden er kleine tasjes verstrekt. De fietscoach geeft hierbij aan dat ze dit kort voor de aftrap te horen kreeg, en dat er misschien eerder en beter nagedacht kan worden over wat de provincie met de tasjes "wil en kan bijdragen". Ze geeft aan dat dit voelde als "een beetje improvisatie".

4.3.2 Leerpunten omtrent dataverzameling

Zoals bleek uit paragraaf 2.1 stond slechts één deelnemer open voor een interview nadat dit gevraagd was via de groepsapps van de fietsclubs. Dit laat zien dat deze manier om ervaringen op te halen niet erg succesvol was.

Tijdens deze verkenning is dan ook geleerd dat senioren hun ervaringen makkelijker willen delen als dit op een laagdrempelige en persoonlijke manier gebeurt. Bijvoorbeeld door mee te fietsen met een club en tijdens het fietsen persoonlijke belangstelling te tonen. De pauze tijdens of na een fietstocht lijkt een heel geschikt moment te zijn om persoonlijk deelnemers te vragen of ze een korte vragenlijst in willen vullen. Deze aanpak leken senioren tijdens dit onderzoek erg te waarderen, aangezien het grootste gedeelte van de meefietsende senioren met deze aanpak wél bereid was om hun ervaringen te delen. Verder viel op dat ook al fietsende enkele senioren hun ervaringen deelden, waarbij tijdens de fietstocht nagedacht kon worden over ideeën om de activiteit verder te verbeteren. Dit kon vervolgens tijdens het pauzemoment genoteerd kon worden op de vragenlijst.

Aandachtspunt bij deze methode is wel de kans op groepsdenken, wat invloed kan hebben op de betrouwbaarheid van de resultaten. Zo gaf een respondent tijdens het invullen van de vragenlijst luid en duidelijk aan dat zij niet haar naam en leeftijd wilde invullen. Hierdoor gaven meerdere respondenten aan dat ook niet te willen doen, mogelijk als gevolg van sociale druk. Bij de andere vragen werd overigens niet onderling overlegd. Een ander aandachtspunt is dat open vragen niet altijd (volledig) werden beantwoord. Deze en bovenstaande lessen omtrent dataverzameling kunnen meegenomen worden in andere onderzoeken met de doelgroep senioren.

5. Conclusie en aanbevelingen

In deze verkenning stonden de volgende onderzoeksvragen centraal:

- *Wat is het effect van fietsclubs op het fietsgebruik en de verkeersveiligheid van deelnemende senioren?*
- *Wat zijn de ervaringen van deelnemende senioren?*
- *Wat zijn de grootste successen en leerpunten van de activiteit?*

5.1 Conclusies

5.1.1 Effecten fietsclubs

Voor de activiteit is geen specifiek doel geformuleerd. Daarom is enkel verkend óf de activiteit enige mate bijdraagt aan het hoofddoel van Doortrappen. Door het oprichten van fietsclubs fietsen senioren in ieder geval geregeld een route in clubverband. Hierbij geven twee senioren aan dat zij naast de fietstochten ook meer zijn gaan fietsen in vergelijking met de situatie voordat zij meededen met de fietsclub. Er kan voorzichtig geconcludeerd worden dat de activiteit ertoe heeft geleid dat het fietsgebruik onder deelnemende senioren is toegenomen en dat in ieder geval een deel van de senioren door de fietsclub bewuster is hoe zij veiliger kunnen fietsen. De senioren fietsen vooral mee omdat ze dit gezellig vinden en ze het leuk vinden om samen koffie te drinken na het fietsen.

5.1.2 Ervaringen en successen

De senioren spreken positief over de club en zijn lovend over de begeleiding van de fietscoach. De betrokkenheid en het enthousiasme van de fietscoach kan als grootste succes van de activiteit worden gezien, naast het creëren van ruimte voor het sociale gebeuren. Daarnaast ontdekken senioren nieuwe plekken op de fiets en steken ze nieuwe dingen op omtrent fietsen op hogere leeftijd, waardoor de activiteit volgens de zienswijze van de provincie en de fietscoach als een succes kan worden bestempeld.

5.1.3 Inhoudelijke verbeterpunten

Uit dit verkennende onderzoek blijkt dat de doelstelling van de fietsclubs breder getrokken kan worden dan veilig blijven doortrappen op hogere leeftijd. De activiteit levert ook waardevolle sociale contacten en een betere gezondheid op voor de doelgroep als bijkomende positieve effecten. Een aandachtspunt die deelnemers en de gemeentelijke coördinator aangeven, is het waarborgen van de continuïteit van de fietsclubs. Senioren hebben behoefte aan blijvende begeleidingsmomenten van de fietscoach. De fietscoach geeft daarnaast aan dat de ondersteuning vanuit de provincie en gemeente gestroomlijnder kan.

5.2 Aanbevelingen

Naast de leerpunten in paragraaf 5.1.3 wordt de provincie aanbevolen om voor de activiteit een specifiek doel op te stellen, tezamen met meetbare indicatoren zodat de effecten van de interventie niet alleen verkend, maar ook daadwerkelijk bepaald kunnen worden. Zonder een gespecificeerd doel kan namelijk niet gezegd worden of een interventie effectief is of niet. Daarnaast wordt aanbevolen om de effectiviteit niet alleen onder de fietsclubs binnen de gemeente Assen maar in heel Drenthe te evalueren onder een grotere, meer representatieve steekproef van senioren. Zo kunnen betrouwbaardere uitspraken worden gedaan omtrent de effecten van de interventie.

De verkenning binnen de gemeente Assen heeft laten zien dat het persoonlijk uitdelen van een vragenlijst bij het koffiemoment tijdens of na een fietstocht een geschikt methode lijkt te zijn om gegevens te verzamelen onder de doelgroep. Daarom wordt aanbevolen om in overleg met de Fietzersbond (fysieke) vragenlijsten ook in de fietsclubs van andere Drentse gemeenten uit te zetten. De met dit onderzoek gebruikte vragenlijst kan enkel gebruikt worden om effectiviteit te verkennen. Op basis van op te stellen indicatoren, bijvoorbeeld omtrent fietsgebruik of zelfgerapporteerd fietsgedrag om verkeersveiligheid te 'meten', kunnen een nul- en een meting opgesteld worden. Een voormeting kan bijvoorbeeld ook via de fietscoach op een speelse manier vormgegeven worden via handopsteking met een aantal vragen. Hierbij moet wel de kans op groepsbeïnvloeding meegenomen worden. Via een evaluatie kunnen verdere ervaringen en ideeën verzameld worden om het proces van het programma te evalueren en verbeteren.

Ook wordt aanbevolen om te verkennen of de verzamelde ideeën en tips die senioren zelf aangaven (zie bijlage 2) in het programma toegepast kunnen worden. Hierbij wordt vooral aanbevolen om te kijken of bestaande fietsclubs blijvende begeleidingsmomenten van de fietscoach kunnen krijgen.

Bijlagen

1. Gehanteerde vragenlijst

Vragenlijst fietsclub dOOrtrappen

Wat is uw naam?	
Wat is uw leeftijd?	
Heeft u een elektrische fiets?	☐ Ja, korter dan 1 jaar ☐ Ja, langer dan 1 jaar ☐ Nee
Heeft u een fietsspiegel?	☐ Ja, zat bij fiets toen ik hem kocht ☐ Ja, gekregen op fiets4daagse ☐ Ja, op aanraden van fietscoach bij fietsclub ☐ Ja, anders ☐ Nee
Draagt u een fietshelm?	☐ Ja ☐ Nee
Hoe vaak heeft u meegefiets met de fietsclub?	☐ 1 keer ☐ 2 tot en met 5 keer ☐ 6 tot en met 9 keer ☐ 10 keer of meer
Hoe wist u dat deze fietsclub bestond?	☐ Startdag Doortrappen ☐ Website Doortrappen ☐ Facebook ☐ Seniorenbeurs Mobiliteit en Veiligheid ☐ Fietsvitaalteam op een markt ☐ Via een kennis ☐ Overig, namelijk:
Vond u de begeleiding van de fietscoach een meerwaarde hebben? Waarom?	☐ Ja, ☐ Nee,
Waarom fietst u mee met de fietsclub?	
Wat vindt u het leukste aan de fietsclub?	

Een fietstocht van 30 kilometer vind ik niet te lang				
Helemaal oneens	Oneens	Neutraal	Eens	Helemaal eens
Sinds ik meefiets met de fietsclub voel ik mij zelfverzekerder op de fiets				
Helemaal oneens	Oneens	Neutraal	Eens	Helemaal eens
Sinds ik meefiets met de fietsclub ben ik bewust hoe ik veiliger kan fietsen				
Helemaal oneens	Oneens	Neutraal	Eens	Helemaal eens

Sinds ik meefiets met de fietsclub, fiets ik zelf ook vaker				
Helemaal oneens	Oneens	Neutraal	Eens	Helemaal eens
Sinds ik meefiets met de fietsclub voel ik mij fitter				
Helemaal oneens	Oneens	Neutraal	Eens	Helemaal eens
Ik vind de fietsroutes binnen Assen veilig				
Helemaal oneens	Oneens	Neutraal	Eens	Helemaal eens
Ik vind de fietsroutes buiten Assen veilig				
Helemaal oneens	Oneens	Neutraal	Eens	Helemaal eens
Ik ga meer fietsen als ik mij veilig voel op de fiets				
Helemaal oneens	Oneens	Neutraal	Eens	Helemaal eens
Ik voel mij veiliger op bredere fietspaden				
Helemaal oneens	Oneens	Neutraal	Eens	Helemaal eens
Ik voel mij veiliger op fietspaden met belijning				
Helemaal oneens	Oneens	Neutraal	Eens	Helemaal eens
Ook buiten de fietstochten doe ik dingen samen met iemand van de fietsclub				
Helemaal oneens	Oneens	Neutraal	Eens	Helemaal eens
Ik vertel anderen over de activiteiten die Doortrappen Drenthe organiseert				
Helemaal oneens	Oneens	Neutraal	Eens	Helemaal eens

Heeft u voor Doortrappen Drenthe nog tips of ideeën om de fietsclub te verbeteren?	
Heeft u ook aan andere activiteiten van Doortrappen Drenthe meegedaan?	○ Ja; ▪ Het Nieuwe Fietsen ▪ E-bikedagen ▪ Verkeerstheaterquiz: Hoe Zat Het Ook Alweer? ▪ De Zomerchallenge Drenthe: Fietsen met opa en oma ▪ Seniorenbeurs Mobiliteit en Veiligheid ▪ Fietsvitaalteam ▪ Fietsspiegels ▪ Driewiel-fiets ontdekdagen ○ Nee, maar ik weet dat deze activiteiten er zijn ○ Nee, ik weet niet dat deze activiteiten er zijn
Wat vindt u het leukste aan andere activiteiten van Doortrappen Drenthe?	
Wilt u verder nog iets kwijt?	

2. Resultaten vragenlijsten

Resultaten enquête per club	Assen-Oost						Marsdijk	
Respondenten (geanonimiseerd)	1	2	3	4	5	6	7	8
Leeftijd	Niet ingevuld	73	71	70	72	Niet ingevuld	Niet ingevuld	67
Elektrische fiets	Langer dan 1 jaar	Langer dan 1 jaar	Korter dan 1 jaar	Nee	Langer dan 1 jaar	Nee	Langer dan 1 jaar	Langer dan 1 jaar
Fietsspiegel	Nee	Nee	Nee ('lijdt af')	Nee	Nee	Ja ('onhandig')	Ja, op aanraden fietscoach	Ja, op aanraden fietscoach
Fietshelm	Nee	Nee	Ja	Nee	Nee	Nee	Ja	Nee
Deelname fietsclub	10 keer of meer	10 keer of meer	10 keer of meer	10 keer of meer	6 t/m 9 keer	10 keer of meer	6 t/m 9 keer	10 keer of meer
Hoe fietsclub te weten gekomen	Via een kennis	Overig, via kringloop	Via een kennis	Via een kennis	Via een kennis	Via een kennis	Overig, via de krant	Facebook
Begeleiding fietscoach wel of geen meerwaarde	Ja	Niet ingevuld	Ja	Ja	Niet ingevuld	Ja en nee	Ja	Ja
Deelname overige activiteiten Doortrappen	Nee, maar wel bekend	Niet ingevuld	Niet ingevuld	Nee, maar wel bekend	Nee, maar wel bekend	Nee, maar wel bekend	Seniorenbeurs Mobiliteit	Nee, maar wel bekend
Fietstocht van 30km is niet te lang	Neutraal	Oneens	Eens	Neutraal	Helemaal eens	Neutraal	Helemaal eens	Eens
Zelfverzekerder sinds fietsclub	Neutraal	Neutraal	Eens	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Oneens
Bewustzijn veilig fietsen sinds fietsclub	Neutraal	Neutraal	Eens	Eens	Neutraal	Neutraal	Eens	Helemaal eens
Meer fietsen sinds fietsclub	Eens	Neutraal	Eens	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Oneens
Fitter sinds fietsclub	Neutraal	Helemaal eens	Eens	Oneens	Neutraal	Neutraal	Neutraal	Neutraal
Fietsroutes binnen Assen zijn veilig	Neutraal	Eens	Helemaal eens	Oneens	Oneens	Oneens	Neutraal	Eens
Fietsroutes buiten Assen zijn veilig	Neutraal	Eens	Helemaal eens	Neutraal	Eens	Neutraal	Neutraal	Oneens
Bij veilig gevoel fiets ik meer	Neutraal	Neutraal	Eens	Oneens	Neutraal	Neutraal	Eens	Neutraal
Bredere fietspaden veiliger	Neutraal	Eens	Helemaal eens	Eens	Eens	Eens ('en prettiger')	Eens	Helemaal eens
Fietspaden met belijning veiliger	Neutraal	Niet ingevuld	Helemaal eens	Neutraal	Eens	Neutraal	Eens	Neutraal
Activiteiten met deelnemers club buiten fietstocht	Neutraal	Neutraal	Eens	Neutraal	Eens	Eens	Oneens	Oneens ('1 keer gebeurd')
Vertellen met anderen over Doortrappen	Eens	Niet ingevuld	Neutraal	Niet ingevuld	Eens	Neutraal	Eens	Helemaal eens
Fietscoach wel of geen meerwaarde toelichting	Niet ingevuld	Niet ingevuld	Uitleg over verkeersregels en hoe een fiets werkt	Heeft dingen uitgelegd en wat opgestoken	Niet ingevuld	Niet ingevuld	Alles prima	Meerwaarde bleek wel dat de club na 10 keer stopte. Toen begon fietsclub uit elkaar te vallen.
Reden van deelname fietsclub	Niet ingevuld	Gezelligheid + actief blijven	Gezelligheid, beweging, contacten	Om in beweging te zijn en samen een tochtje uit te zetten	Gezelligheid	Voor de buitenlucht, de beweging, de contacten en gezelligheid	Gezelligheid, beweging in de buitenlucht, vitaal blijven. Vaste middag geeft structuur	Omdat ik fietsen leuk vindt. Alleen is maar alleen en samen is gezelliger
Het leukste van de fietsclub	De verschillende routes die men uitstippelt	Iets samen ondernemen	In de buitenlucht en afsluiten aan de koffietafel	Gezellig samen fietsen + koffie drinken	De koffie na afloop	De contacten en de gezelligheid	Beweging in de buitenlucht en contact met anderen	Mensen ontmoeten die je nog niet kent. Heel leuk om andere routes te vinden. Je leert er ook wat van
Tips of ideeën om fietsclub te verbeteren	Niet ingevuld	Niet ingevuld	Doortrappen is prima georganiseerd	Geen	Niet ingevuld	Niet in het bijzonder. We hebben onze eigen club die al bestond voor doortrappen. Ieder heeft op zijn eigen manier al of niet profijt gehad. Verzorgen duo/aangepaste fietsen voor mensen met beperking	Groepsproces had bij ons begeleiding nodig. Dominante figuren kunnen gemakkelijk de sfeer verpesten en polariseren	Denk dat het heel goed is dat na de eerste 10 keer dan zorgen dat fietscoach een keer in de zoveel tijd nog meefietst en dat dat duidelijk gemaakt wordt
Het leukste aan andere activiteiten Doortrappen	Niet ingevuld	Niet ingevuld	Veel uitleg over hoe werkt een fiets en veilig fietsen	Geen idee	Niet ingevuld	Niet ingevuld	Niet ingevuld	Niet ingevuld
'Wilt u verder nog iets kwijt?'	Niet ingevuld	Nee	Ga zo door	Nee	Niet ingevuld	Meer bankjes / picknickplekken (bij fietsweer altijd bezet omdat er te weinig zijn)	Voorrang op rotondes in Assen	Assen heeft wijkkrantjes. Huis aan huis bezorgd. Gemiste kans. Mensen lezen die wel. Daar staan de activiteiten in voor kinderen.

5. Voorbeeldaanpak effectevaluatie fietsstimuleringsmaatregelen

VOORBEELDAANPAK METEN EFFECTIVITEIT FIETSSSTIMULERINGSMAATREGELEN

HET BEPALEN VAN FIETSSUCCESS

1 SPECIFICEER DE UITKOMST

Specificeer welk gedrag je wilt zien bij de doelgroep en stel een **SMART doel** op, anders kan achteraf niet bepaald worden of je project effectief ('doelgericht') was. Definieer hierbij minimaal één **output- en effectindicator** zodat duidelijk is hoe resultaten en effecten 'meetbaar' zijn. Maak dus onderscheid tussen directe resultaten (output) en beoogde effecten (outcome)!

Tip: Het maken van oorzaak-gevolg relaties biedt een hulp bij het opstellen van indicatoren



2 MAAK EEN ONDERZOEKSPLAN

Kies op basis van de levensfase van het project en je beschikbare middelen hoe je effecten gaat meten. Een effectevaluatie van een kleinschalige pilot kan een meer verkennend karakter hebben, terwijl een effectevaluatie van een project dat op grotere schaal uitgevoerd wordt een zwaardere bewijskracht moet hebben. Gebruik dan bij voorkeur een experimenteel design met een **experimentele én controlegroep**. Lukt dat niet, houd dan altijd een **voormeting** en **effectmeting**. Anders blijft het effect (outcome) onbekend. Kies **dataverzamelmethode**n passend bij je doelgroep en beschikbare middelen.

Tip: kijk of data te registreren valt via een app of verplicht het invullen van vragenlijsten als dat bij de doelgroep mogelijk is



3 VERZAMEL GEGEVENS

Voer een **voormeting** uit vóór je interventie én analyseer de uitkomst. Pas daarna indien nodig je interventie of je onderzoeksplan aan om de effectiviteit van je project te verhogen. Daarna kun je je interventie uitvoeren. **Monitor** tijdens de uitvoering je gestelde outputindicatoren en stuur indien nodig bij. Houd na je project een **eenmeting** en na minstens twee maanden een **tweemeting** om te bepalen of de gedragsverandering blijvend is.

Tip: let op het moment van je effectmetingen als je geen controlegroep toepast. Veel factoren beïnvloeden namelijk het fietsgebruik!



4 EVALUEER EN RAPPORTEER

Bepaal op basis van de gestelde indicatoren of de interventie **effectief** was en welke factoren hierbij een rol speelden. Houd dus ook altijd een procesevaluatie, wat vooral bij pilotprojecten belangrijk is! Bepaal vervolgens het **vervolg** van je project: doorgaan en uitbreiden, aanpassen of beëindigen.



5 DEEL JE KENNIS

Deel geleerde lessen omtrent de effectiviteit van je maatregel (successen en leerpunten) met Tour de Force. Met een database aan ervaringen hoeft het wiel niet steeds opnieuw uitgevonden te worden!

