

Programma fietsveiligheid



www.maakeenpuntvannul.nl

maak
van
de nul **0**
een punt ●

Colofon

Dit rapport is opgesteld door Mobycon in opdracht van het ROV Zuid-Holland. Wilt u meer informatie over dit rapport, neem dan contact op met: info@mobycon.nl.

De leden van het projectteam van Mobycon:
Angela van der Kloof, Babet Hendriks, Lars Matthijssen en Yvette Kruse.
fotografie: Sander Foederer, Mobycon.

Copyright

Niets uit deze uitgave mag worden veeveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.
No part of this book may be reproduced in any form, by print, photoprint, microfilm or any other means without written permission from the publisher.



Inhoud:

Samenvatting	5	4. Het fietsende kind	18	8. Uitwerking van het programma fietsveiligheid	34
1. Inleiding!	8	4.1 Inleiding	19	8.1 Projectbladen	35
1.1 Aanleiding voor een programma fietsveiligheid	9	4.2 Leerdoelen	20	Projectblad bestaande projecten	35
Ongevallen in de provincie Zuid-Holland	9	4.3 Sleutelfiguren	21	Projectblad samenwerkingsprojecten	35
Trends in Nederland	9	5. De jongere fietser	22	Projectblad onderzoeksprojecten	35
1.2 Tot stand komen van het programma fietsveiligheid en opbouw van dit rapport	10	5.1 Inleiding	23	8.2 Rol van betrokken organisaties	36
1.3 Beleidskader van het programma fietsveiligheid	10	5.2 Vaardigheden en kennis in bezit	23	8.3 Overstijgende thema's in de projectbladen	36
Duurzaam veilig	10	5.3 Leerdoelen	23		
Duurzaam veilig 3	11	5.4 Sleutelfiguren	25		
Provinciaal beleid	11	5.5 Technologische kansen en uitdagingen	25		
Beleid MRDH	11	6. De zorgzame fietser	26		
2. Het 'waarom' van het programma fietsveiligheid	12	6.1 Inleiding	27		
Waarom een programma fietsveiligheid?	13	6.2 Vaardigheden en kennis in het bezit	27		
3. Het 'hoe' van het programma fietsveiligheid	14	6.3 Leerdoelen	28		
3.1 Inleiding	15	6.4 Sleutelfiguren	28		
3.2 De opbouw van de leerlijn	15	6.5 Technologische kansen en uitdagingen	28		
3.3 De leercurve	16	7. De ervaren fietser	30		
		7.1 Inleiding	31		
		7.2 Vaardigheden en kennis in het bezit	31		
		7.3 Leerdoelen	31		
		7.4 Sleutelfiguren	32		
		7.5 Technologische kansen en bedreigingen	32		

Ik maak een punt

van nul

verkeersslachtoffers

Doe mee!



maak
van
de nul
een punt 0

Samenvatting

Aanleiding van het een programma fietsveiligheid?

Binnen de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) en de provincie Zuid-Holland is het stimuleren van fietsen een belangrijk speerpunt in de bereikbaarheidsopgave. Niet alleen het vergroten van het aantal fietsers maar ook meer fietskilometers staat hoog op de agenda. Fietsveiligheid is een belangrijke voorwaarde om fietsgebruik te kunnen stimuleren. Het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid Zuid-Holland (ROV-ZH) is verantwoordelijk voor het uitvoeren en coördineren van de activiteiten ter bevordering van de verkeersveiligheid. ROV-ZH wil het aantal slachtoffers onder fietsers terugdringen en in het programma fietsveiligheid is de benodigde aanpak hiervoor opgenomen. Het programma fietsveiligheid is een uitwerking van het meerjarenprogramma van ROV-ZH, waarbij het streven 'maak van de nul een punt' centraal staat. Met deze doelstelling werkt ROV-ZH aan het bereiken van nul verkeersslachtoffers. Essentieel voor deze ambitie is de samenwerking met externe partijen, zoals de overheden en politie, en dat iedereen de eigen verantwoordelijkheid neemt voor het creëren van veilig verkeer. ROV-ZH neemt hierin een stimulerende en faciliterende rol om weggebruikers te mobiliseren en de samenwerking op te zoeken met relevante partijen.

Waarom een programma fietsveiligheid?

Het fundament van het programma fietsveiligheid is essentieel. Samen met de MRDH en provincie Zuid-Holland is de vraag 'Waarom een programma fietsveiligheid?' beantwoord. In het 'waarom' is beschreven vanuit welke overwegingen en motivaties er gewerkt wordt aan fietsveiligheid in de provincie Zuid-Holland.

Waarom een programma fietsveiligheid?

In Zuid-Holland wordt ingezet op het stimuleren van meer en verder fietsen. Om deze doelen te behalen is verkeersveiligheid een belangrijke basisvoorwaarde. Ieder verkeersslachtoffer in Zuid-Holland is er namelijk één te veel. Trends als vergrijzing, meer (brom- en snor)fietsmobiliteit, toename van het aantal elektrische voertuigen, toename van drukte op het fietspad en toenemende afleiding door communicatietechnologie zetten de resultaten van verkeersveiligheidsinspanningen onder druk. Om het aantal verkeersslachtoffers te verminderen en fietsen verder te kunnen stimuleren is structureel meer aandacht voor fietsveiligheid nodig. Die dient minimaal gelijke tred te houden met de stimuleringsmaatregelen.

De ambitie 'Maak van de nul een punt' staat in Zuid-Holland centraal; het streven naar nul vermijdbare verkeersslachtoffers. De meeste verkeersslachtoffers in Zuid-Holland vallen onder fietsers en verschillende ontwikkelingen zetten de verkeersveiligheid voor deze groep verder onder druk. De toename van fietsers in het verkeer en hun kwetsbaarheid scheidt de noodzaak voor ROV-ZH om in een programma fietsveiligheid krachtiger en structureler in te zetten op verkeersveiligheid van fietsers.

Het 'hoe' van het programma fietsveiligheid

Uit de 'waarom' blijkt duidelijk wat de aanleiding is dat er structureel ingezet moet worden op het vergroten van de verkeersveiligheid voor fietsers. Het 'hoe' beantwoordt de vraag hoe we invulling gaan geven aan het programma fietsveiligheid, en vormt daarmee een samenhangend kader voor de concrete projecten in het programma. Er is een doorlopende leerlijn als opbouw van het programma gekozen, gebaseerd op de aanpak Permanente

verkeerseducatie (PVE). In de aanpak Permanente verkeerseducatie (PVE) komt verkeerseducatie terug gedurende de hele levensloop. In de doorlopende leerlijn zijn doelgroepen voor verkeerseducatie benoemd en vervolgens is per doelgroep in kaart gebracht wat minimaal noodzakelijk is om verkeerseducatieve activiteiten te ontwikkelen. PVE hanteert een preventieve werking: 'steeds de juiste bagage meegeven'. Hiernaast wordt nadruk gelegd op het belang van informele verkeerseducatie (bijvoorbeeld verkeerseducatie door ouders) en informeel leren (door te leren van ervaringen in de praktijk). De filosofie van verkeerseducatie gedurende de hele levensloop wordt ook in de doorlopende leerlijn voor fietsveiligheid in het programma fietsveiligheid gebruikt. Het vernieuwende karakter zit erin dat in de aanpak uit 2002 alleen kinderen en jongeren gezien werden als doelgroepen die zaken moeten leren rondom fietsgebruik en fietsveiligheid. Inmiddels weten we dat er

bij iedere levensfase nieuwe kennis en vaardigheden nodig zijn om veilig met de fiets aan het verkeer te blijven deelnemen. In iedere levensfase zijn er een nieuwe leerdoelen voor de fietser, die in de doorlopende leerlijn wordt ingevuld.

Bij iedere doelgroep ligt het zwaartepunt van de leerdoelen op een ander thema. Daarnaast zijn er een drietal thema's die doelgroep overstijgend zijn:

- Bewustwording van kwetsbaarheid
- Voorbeeldgedrag
- Inlevingsvermogen

De uitwerking van het programma fietsveiligheid

De uitwerking van het programma bestaat uit een set projectbladen per doelgroep waarmee de leerdoelen van de doelgroep behaald kunnen worden. Ieder projectblad is gericht op één of meerdere leerdoelen van één van de vier doelgroepen. Er zijn drie typen projectbladen waarin de uitvoering van het programma fietsveiligheid wordt uitgewerkt:

- Projectblad actieprojecten: dit type projectblad beschrijft projecten die in uitvoering zijn of staan gepland.
- Projectblad samenwerkingsprojecten: dit type projectblad beschrijft hoe de samenwerking met externe partijen opgezocht kan worden voor het vergaren van ontbrekende kennis voor de uitvoering van projecten.
- Projectblad onderzoeksprojecten: dit type projectblad beschrijft onderzoeksvragen om leerdoelen in een concreet project te implementeren wanneer deze projecten nog niet binnen ROV-ZH of externe partijen worden gerealiseerd.

Hoe geven we invulling aan het programma fietsveiligheid?

Aan de hand van landelijke en provinciale trends en ongevallenstatistieken zijn vier doelgroepen bepaald voor het programma fietsveiligheid:

1. Het fietsende kind (4 – 12 jaar)
2. De jongere fietser (12 – 25 jaar)
3. De zorgzame fietser (25 – 55 jaar)
4. De ervaren fietser (55 jaar en ouder)

Iedere doelgroep bouwt voort op de kennis en vaardigheden die al zijn opgedaan in de voorgaande fase(s). Binnen de doorlopende leerlijn doorlopen de doelgroepen verschillende stappen in het aanleren van gedrag: leerbehoefte creëren, gedrag aanleren, gedrag toepassen en uiteindelijk gedrag automatiseren. Voor elke doelgroep zijn leerdoelen opgesteld.

1. Inleiding



1.1 Aanleiding voor een programma fietsveiligheid

De MRDH en de Provincie Zuid-Holland voeren in Zuid-Holland gezamenlijk de regie op de activiteiten gericht op gedragsbeïnvloeding ter bevordering van de verkeersveiligheid. Deze activiteiten worden uitgevoerd en gecoördineerd door het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid Zuid-Holland (ROV-ZH). Het bevorderen van veilig gebruik van de fiets staat in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) en provincie Zuid-Holland hoog op de agenda. Zuid-Holland is koploper als het gaat om het aantal afgelegde kilometers per fiets in Nederland met 2,8 miljard fietskilometers per jaar. Er ligt met totaal 4.800 km een uitgebreid netwerk fietspaden in de provincie¹. In de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid 2016-2025 van het MRDH wordt benadrukt dat de fiets een belangrijke rol speelt in de bereikbaarheidsopgave van de regio. Het vergroten van het aantal fietsers en het aantal afgelegde kilometers wordt gestimuleerd, waardoor meer mensen gaan fietsen en ook verder. Ook de provincie onderschrijft deze ambitie. In het fietsplan 'Samen verder fietsen' 2016 - 2025 is aangegeven dat Zuid-Holland de best bereikbare provincie wil zijn, ook per fiets. Zowel de MRDH als de provincie willen dat fietsers veiliger, sneller en makkelijker van A naar B kunnen rijden. Fietsveiligheid is een belangrijke voorwaarde om fietsgebruik te kunnen stimuleren. De groei van het aantal e-bikes zorgt voor een toenemende fietsmobiliteit. Het aantal kilometers dat wordt gefietst groeit, zowel voor woon-werk verkeer als voor recreatieve fietsroutes. Het is gezond om te fietsen maar fietsen is vooral heel leuk!

Ongevallen in de provincie Zuid-Holland

In tegenstelling tot veel andere regio's in Nederland was er tot en met 2016 nog altijd sprake van een daling in ongevals cijfers in Zuid-Holland, maar in 2017 is er sprake van een toename van het aantal verkeersslachtoffers. In 2015 vielen er in de provincie

Zuid-Holland 88 verkeersdoden en in 2016 waren dat er 70. In 2017 was er sprake van een stijging van het aantal verkeersdoden in Zuid-Holland², terwijl het aantal verkeersdoden landelijk gezien daalde. In totaal vielen er in 2017 97 verkeersdoden in Zuid-Holland. Fietsers maakten in 2016 met 23% een relatief groot deel uit van het aantal verkeersdoden in Zuid-Holland¹ en in 2017 was dit zelfs 29%.³ Het aantal ernstig verkeersgewonden neemt sinds 2006 toe en lag in 2014 op ongeveer 3900 gewonden. Hiervan zijn zeker 50% fietsers. Opvallend hierbij is dat 80% van deze groep gewond raakt in een ongeval zonder gemotoriseerd verkeer. Andere groepen die opvallen onder de slachtoffers zijn jonge bestuurders en senioren.

Trends in Nederland

Nederland heeft te maken met trends als vergrijzing, meer (brom- en snor-)fietsmobiliteit, toename aantal elektrische fietsen, toename drukte op het fietspad, toenemende afleiding door communicatietechnologie et cetera. Daarnaast is er ook sprake van internationalisering. Er woont een groot aantal expats in de provincie Zuid-Holland en hebben hogescholen en universiteiten in Zuid-Holland een aantrekkingskracht op buitenlandse studenten. Dit alles zet de resultaten van verkeersveiligheidsinspanning onder druk. De ontwikkeling van de ongevalscijfers binnen de provincie Zuid-Holland en de eerdergenoemde ontwikkelingen maken het noodzakelijk een vernieuwing in gang te zetten door bestaande programma's uit te breiden en gedragsbeïnvloeding te richten op nieuwe doelgroepen. Het ROV-ZH wil het aantal slachtoffers onder fietsers terugdringen en met het opstellen van het programma fietsveiligheid is gekozen voor een aanpak volgens het principe van permanente verkeerseducatie.

¹ RAI Vereniging: Feiten en cijfers Fietsen 2018

² Aarts, L.T., Boele, M. & Bos, N.M. (2017). Maak van de nul een punt in Zuid-Holland. *Verkeersveiligheidsanalyse en mogelijke maatregelen met het accent op jonge bestuurders, senioren en fietsers*. Den Haag: SWOV.

³ CBS. (2018). In 2017 meer verkeersdoden op de fiets dan in de auto.



Why = The Purpose

What is your cause? What do you believe?

How = The Process

Specific actions taken to realize the Why.

What = The Result

What do you do? The result of Why. Proof.

1.2 Tot stand komen van het programma fietsveiligheid en opbouw van dit rapport

Om tot het programma fietsveiligheid te komen, is de 'golden circle' methodiek van Simon Sinek gehanteerd. Een grafische weergave van deze methodiek wordt getoond in figuur 1. Deze methodiek stelt dat we uitvoerig moeten stilstaan bij het 'waarom' van een project of activiteit voordat we er daadwerkelijk aan gaan beginnen. Het moet duidelijk zijn wat de motivatie is om met het project aan de slag te gaan. Bij de start van het project hebben we het antwoord op de 'waarom' vraag met de hele projectgroep vastgesteld. Dit beschrijven we in hoofdstuk 2.

Met de scherpe formulering van het 'waarom', zijn we vervolgens een strategie gaan opstellen om te voldoen aan het 'waarom'. Deze basis van het programma is met medewerking van vertegenwoordigers van de provincie Zuid-Holland, de MRDH en ROV-ZH tot stand gekomen. Deze strategie bestaat allereerst uit de 'hoe' vraag; hoe gaan we voldoen aan de waarom vraag? We hebben hier gekozen om een doorlopende leerlijn te beschrijven voor de fiets. Dit staat beschreven in hoofdstuk 3.

De strategie wordt voltooid door te beschrijven 'wat' er precies gedaan moet worden in de verschillende fasen van de doorlopende leerlijn. In het programma fietsveiligheid hebben we dit gedaan door de 'hoe' vraag concreet in te vullen door middel van het formuleren van de leerdoelen. Samen met experts uit verschillende werkvelden zijn bouwstenen voor de 'hoe' en 'wat' geformuleerd. Vervolgens hebben we geïnventariseerd wat bestaande projecten bijdragen aan deze leerdoelen en hebben we onderzoeksvragen geformuleerd waar nog geen projecten voor de opgestelde leerdoelen zijn. Daarmee hebben we de programmaonderdelen geformuleerd zoals in hoofdstuk 4 te vinden is.

1.3 Beleidskader van het programma fietsveiligheid

Het programma fietsveiligheid is ontwikkeld in een periode waarin de aandacht voor verkeersveiligheid groeit. In 2017 is het aantal dodelijke fietslachtoffers voor het eerst groter dan het aantal dodelijke autoslachtoffers. Vanuit meerdere richtingen worden kaders gesteld die we hebben betrokken in de ontwikkeling van het programma fietsveiligheid.

Duurzaam veilig

Duurzaam Veilig is een breed gedragen filosofie in Nederland. In de filosofie van Duurzaam Veilig wordt het verkeer zó ingericht dat ernstige ongevallen worden voorkomen en waar tóch een ongeval plaatsvindt de ernst van de afloop beperkt blijft. Duurzaam Veilig kent vijf principes: functionaliteit, homogeniteit, herkenbaarheid, vergevingsgezindheid en statusonderkenning³. Deze vijf principes moeten leiden tot een duurzaam veilig verkeerssysteem waarin ernstige ongevallen worden voorkomen en uit wordt gegaan van de menselijke maat.⁴ De doorlopende leerlijn sluit aan bij het vijfde principe 'statusonderkenning'. Dit vijfde principe is toegevoegd aan de drie oorspronkelijke basisprincipes om de rol van de mens in risicobeperking sterker te vertegenwoordigen⁵. Statusonderkenning betekent dat een verkeersdeelnemer in staat is zijn eigen taakbekwaamheid in te schatten. Wanneer iemand sterk is in statusonderkenning, is er een sterke overeenkomst tussen de zelf ingeschatte taakbekwaamheid en de werkelijke taakbekwaamheid.

⁴ SWOV. (2012). SWOV-Factsheet. *Achtergronden bij de vijf Duurzaam Veilig-principes.*
⁵ SWOV. (2010). SWOV-Factsheet. *Statusonderkenning, risico-onderkenning en kalibratie.*
⁶ SWOV. (2018). DV3 - Visie Duurzaam Veilig Wegverkeer 2018 - 2030. *Principes voor ontwerp en organisatie van een slachtoffervrij verkeerssysteem.* Den Haag: SWOV

Duurzaam veilig 3

Duurzaam Veilig 2 heeft een update gekregen in de vorm van Duurzaam Veilig 3, welke ook past bij de uitwerking van het programma fietsveiligheid. In Duurzaam Veilig 3 worden vijf - deels - nieuwe principes centraal gezet: functionaliteit, (bio)mechanica, psychologica, verantwoordelijkheid en leren & innoveren. Twee hiervan zijn relevant voor dit programma: psychologica en verantwoordelijkheid en leren. Psychologica gaat ervanuit dat de inrichting van het verkeerssysteem aansluit bij de competenties en verwachting van verkeersdeelnemers. Daarnaast zijn verkeersdeelnemers in staat om hun gedrag af te stemmen op de verwachtingen van veilige verkeersdeelnemers in een verkeerssituatie⁶. Deze benadering verschilt ten opzichte van de oorspronkelijke Duurzaam Veilig principes: herkenbaarheid, statusonderkenning en sociale vergevingsgezindheid. Psychologica richt zich op de normmens waarbij erkend wordt dat mensen niet in staat zijn om altijd de meest veilige keuzes te maken. Een ander principe uit Duurzaam Veilig 3 is effectief belegde verantwoordelijkheid. Er wordt vanuit gegaan dat verkeersdeelnemers zich in principe aan de verkeersregels houden en het goede voorbeeld geven aan kinderen en jongeren. In het programma fietsveiligheid beschrijven we drie thema's die bij meerdere doelgroepen onderdeel zijn van de leerdoelen: voorbeeldfunctie, bewustzijn van kwetsbaarheid en inlevingsvermogen. Dit wordt verder toegelicht in hoofdstuk 4. Deze thema's sluiten aan bij het afstemmen van eigen gedrag naar de verkeerssituatie en verantwoordelijkheid nemen zoals uitgelegd in Duurzaam Veilig 3.

Provinciaal beleid

In de provincie Zuid-Holland is al lange tijd nadrukkelijk aandacht voor verkeersveiligheid. De provincie Zuid-Holland en de MRDH voeren samen de regie over het verkeersveiligheidsbeleid. De provincie Zuid-Holland heeft verkeersveiligheid als een van de zes speerpunten opgenomen in het Programma Zuid-Hollandse

Infrastructuur 2018 - 2047. De provincie heeft de ambitie om in 2020 een reductie van 45% van het aantal verkeersdoden en 34% ziekenhuisgewonden te bereiken ten opzichte van 2002. Het landelijk afgesproken kader van Duurzaam Veilig vormt het uitgangspunt om deze ambitie te bereiken. Ook in het Fietsplan 'samen verder fietsen' wordt fietsveiligheid als belangrijk thema genoemd. Dit wil de provincie bereiken in samenwerking met regionale en lokale wegbeheerders, maar ook de markt en kennisinstellingen

Beleid MRDH

Ook binnen de MRDH is verkeersveiligheid een belangrijk item. Alle verkeerswethouders maken zich in de metropoolregio sterk om het aantal verkeerslachtoffers te verminderen. De MRDH ziet verkeersveiligheid als een van de opgaven die op gemeentelijk niveau moet worden opgepakt. De MRDH zet hierbij in op het uitvoeren van campagnes en het beïnvloeden van specifieke doelgroepen met een verhoogd risico, waarbij aansluiting wordt gezocht bij maatschappelijke thema's. Eén van de doelstellingen is het bevorderen van veilig gebruik van de fiets.

Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid Zuid-Holland De ambitie van het meerjarenprogramma van ROV-ZH, dat in januari 2017 gepresenteerd is, behelst dat iedereen in Zuid-Holland iedere dag weer veilig thuiskomt. Met het streven 'maak van de nul een punt' werkt ROV-ZH aan het bereiken van nul verkeerslachtoffers. Hiernaast benadrukt ROV-ZH dat deze doelstelling niet alleen behaald kan worden door inbreng van de overheid of politie, maar dat iedereen de eigen verantwoordelijkheid dient te nemen en samen moet werken aan een volledig veilig verkeer. ROV-ZH stimuleert en faciliteert hierom het mobiliseren van weggebruikers en van nieuwe partners zoals werkgevers. In het meerjarenprogramma is bepaald dat de focus ligt op fietsers, senioren en jonge bestuurders. Dit programma fietsveiligheid is een uitwerking van het meerjarenprogramma.

2. Het 'waarom' van het Programma fietsveiligheid



Het vertrekpunt van het programma fietsveiligheid is belangrijk, omdat dit het fundament van het programma vormt. Een duidelijk en gedragen vertrekpunt geeft het nut van dit programma aan en geeft richting. Samen met de provincie, MRDH en ROV-ZH, is de vraag 'Waarom een programma fietsveiligheid?' beantwoord. In het waarom is beschreven vanuit welke overwegingen en motivaties er gewerkt wordt aan fietsveiligheid in de provincie Zuid-Holland. In onderstaande kader leest u het antwoord.

Waarom een programma fietsveiligheid?

In Zuid-Holland wordt ingezet op het stimuleren van meer en verder fietsen. Om deze doelen te behalen is verkeersveiligheid een belangrijke basisvoorwaarde. Ieder verkeersslachtoffer in Zuid-Holland is er namelijk één te veel. Trends als vergrijzing, meer (brom- en snor)fietsmobiliteit, toename van het aantal elektrische fietsen, toename van drukte op het fietspad en toenevende afleiding door communicatietechnologie zetten de resultaten van verkeersveiligheidsinspanningen onder druk. Om het aantal verkeersslachtoffers te verminderen en fietsen verder te kunnen stimuleren is structureel meer aandacht voor fietsveiligheid nodig. Die dient minimaal gelijke tred te houden met de stimuleringsmaatregelen.

De ambitie 'Maak van de nul een punt' staat in Zuid-Holland centraal; het streven naar nul vermijdbare verkeersslachtoffers. De meeste verkeersslachtoffers in Zuid-Holland vallen onder fietsers en verschillende ontwikkelingen zetten de verkeersveiligheid voor deze groep verder onder druk. De toename van fietsers in het verkeer en hun kwetsbaarheid schept de noodzaak voor ROV-ZH om in een programma fietsveiligheid krachtiger en structureel in te zetten op verkeersveiligheid van fietsers.

maak
van
de nul
een punt 0

Figuur 2: Het 'waarom' van het programma fietsveiligheid

3. Het 'hoe'

van het Programma

fietsveiligheid

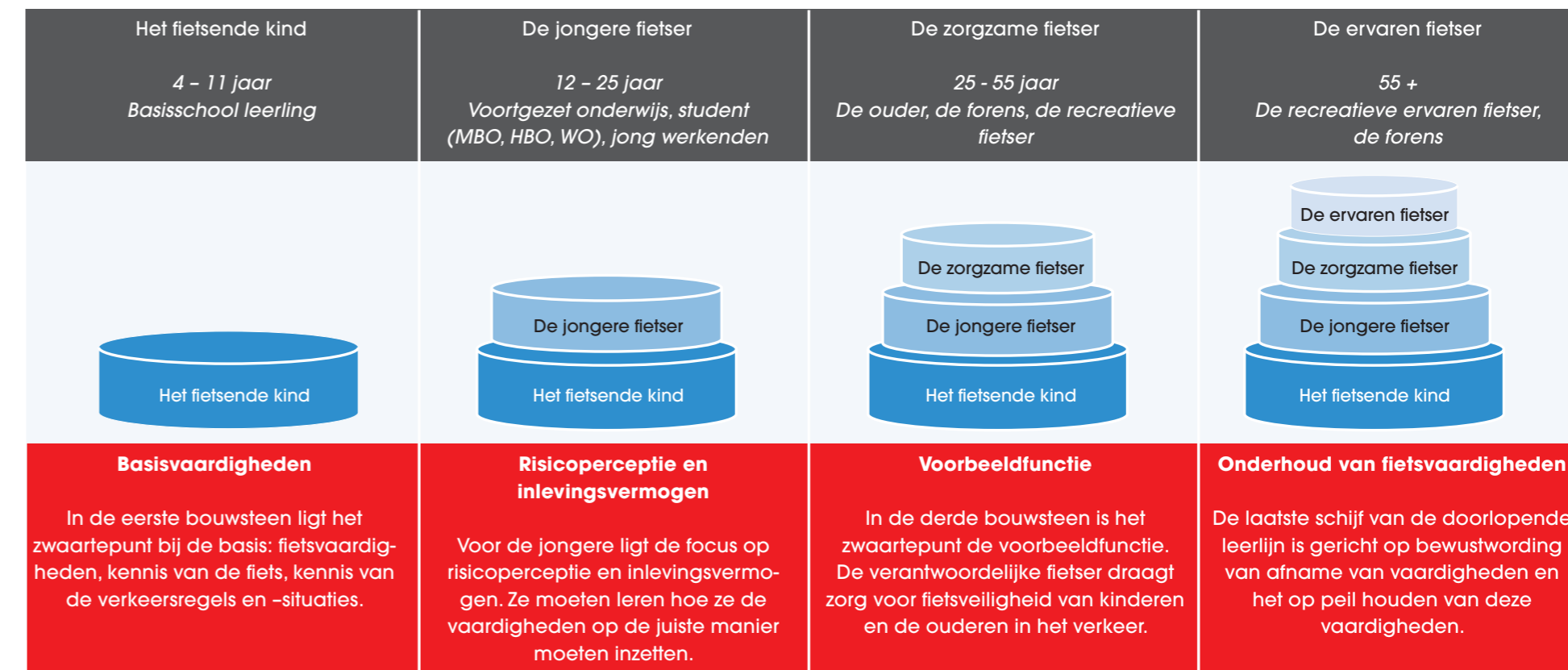


3.1 Inleiding

Het 'hoe' beantwoordt de vraag hoe we invulling gaan geven aan het programma fietsveiligheid, en vormt daarmee een samenhangend kader voor de concrete projecten in het programma. Vanuit het antwoord op de 'waarom' vraag volgt dat er structureel ingezet moet worden op het vergroten van de verkeersveiligheid voor fietsers. Als structurerend kader, dat houvast en richting geeft aan de inzet, is de doorlopende leerlijn in de opbouw van het programma gekozen. Een overzicht van deze doorlopende leerlijn wordt weergegeven in figuur 3.

3.2 De opbouw van de leerlijn

In de aanpak Permanente verkeerseducatie (PVE) komt verkeerseducatie terug gedurende de hele levensloop. Deze aanpak is sinds 2002 leidend voor verkeerseducatie en de ontwikkeling van nieuwe producten. In de doorlopende leerlijn zijn doelgroepen voor verkeerseducatie benoemd en vervolgens is per doelgroep in kaart gebracht wat minimaal noodzakelijk is om verkeerseducatieve activiteiten te ontwikkelen. Hierbij wordt erkend dat er verkeerseducatie plaats moet vinden op ieder moment wanneer zelfinstructie niet meer voldoende is.⁷ PVE hanteert een preventieve



Figuur 3: De Doorlopende Leerlijn van het programma fietsveiligheid

⁷Visser, J., Betuw, A. van., Nägele, R., Kooistra, A. & Hartevelde Veenendaal, M. (2005). Leerdokument Permanente Verkeerseducatie. Traffic Test.

⁸Kennisplatform Verkeer en Vervoer (2014). Permanente verkeerseducatie. *Bereikte mijlpalen en toekomstige uitdagingen*.

⁹Cannon, H. M., Feinstein, A.H. & Friesen, D.P. (2010). Managing complexity: applying the conscious-competence model to experiential learning. *Developments in Business Simulations and Experiential Learning*, 37, pp. 172 - 182

werking: 'steeds de juiste bagage meegeven'.⁸ Hiernaast wordt nadruk gelegd op het belang van informele verkeerseducatie (bijvoorbeeld verkeerseducatie door ouders) en informeel leren (door te leren van ervaringen in de praktijk). De filosofie van verkeerseducatie gedurende de hele levensloop wordt ook in de doorlopende leerlijn voor fietsveiligheid in het programma fietsveiligheid gebruikt. Het vernieuwende karakter zit erin dat in de aanpak uit 2002 alleen kinderen en jongeren gezien werden als doelgroepen die zaken moeten leren rondom fietsgebruik en fietsveiligheid. Inmiddels weten we dat er bij iedere levensfase nieuwe kennis en vaardigheden nodig zijn om veilig met de fiets aan het verkeer te blijven deelnemen. In iedere levensfase zijn er een nieuwe leerdoelen voor de fietser, die in de doorlopende leerlijn wordt ingevuld.

We gaan bij dit programma fietsveiligheid uit van een continue focus op fietsvaardigheden, kennis over verkeersregels, de positie van fietsers in het verkeer, nieuwe (voertuig)technologie en de veranderende omstandigheden voor oudere fietsers. Aan de hand van landelijke en provinciale trends en ongevallenstatistieken zijn vier doelgroepen bepaald. Op deze vier groepen, die worden toegelicht in paragraaf 3.3, focust het programma fietsveiligheid:

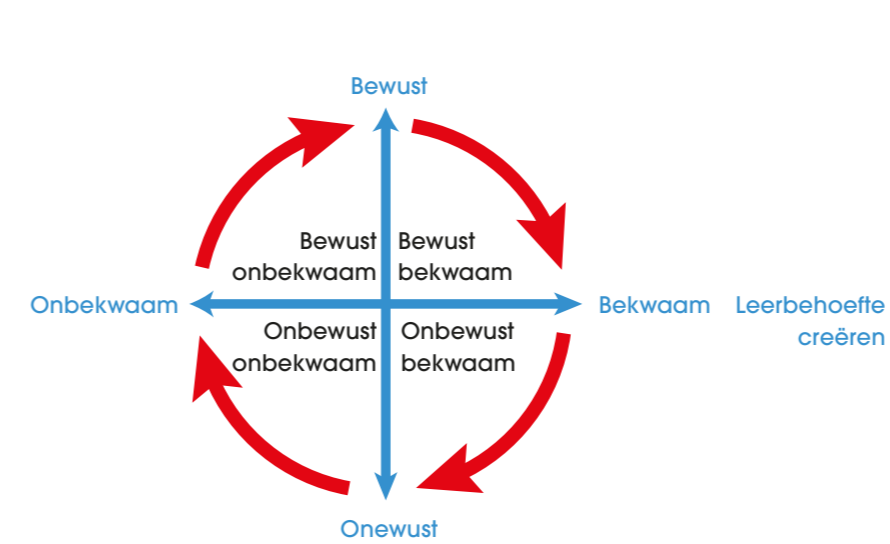
•	Het fietsende kind	(4 - 12 jaar)
•	De jongere fietser	(12 - 25 jaar)
•	De zorgzame fietser	(25 - 55 jaar)
•	De ervaren fietser	(55 jaar en ouder)

Het is hierbij belangrijk om te benadrukken dat iedere doelgroep voortbouwt op de kennis en vaardigheden die al zijn opgedaan in de voorgaande fase(s), zoals is gevisualiseerd in figuur 3. De opbouw gaat ervanuit dat fietsers gedurende de verschillende levensfasen meer kennis en vaardigheden krijgen om veilig te kunnen deelnemen aan het verkeer, maar ook dat zij er zorg voor

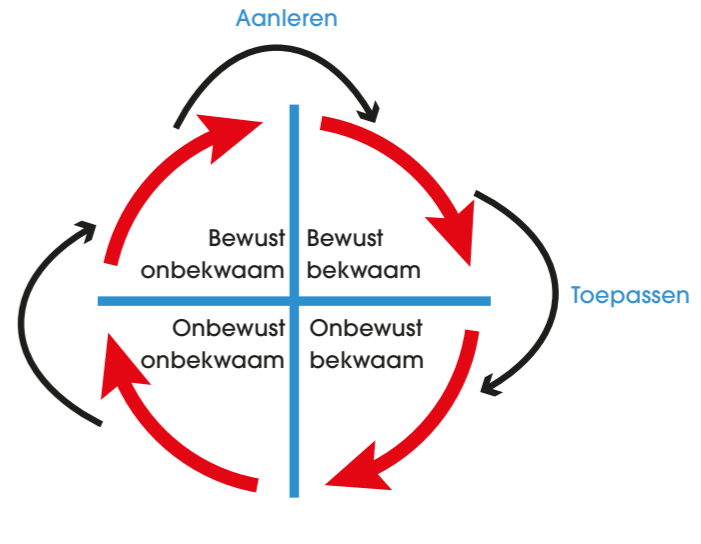
dragen dat anderen veilig kunnen deelnemen aan het verkeer. De kennis en vaardigheden worden opgedaan via formele verkeerseducatie én via informeel leren. De onderdelen van de leerlijn worden niet als separate onderdelen beschouwd, maar het bouwt voort op de voorafgaande fase(s). Dit betekent dat de doorlopende leerlijn niet geschikt is voor een groot deel van de nieuwe Nederlanders (eerste generatie migranten, vluchtelingen en expats) die niet als kind de fietsvaardigheden en kennis hebben ontwikkeld en zich het fietsen onvoldoende eigen hebben gemaakt om de verantwoordelijkheid te kunnen nemen die van jongere en zorgzame fietsers verwacht wordt. Omdat deze groepen een afwijkende leerlijn doorlopen in het ontwikkelen en behouden van hun fietsvaardigheden en kennis, zijn deze doelgroepen (nog) geen onderdeel van het programma. Momenteel is de rol van ROV-ZH in deze aanpak nog onduidelijk. Nader onderzoek is nodig om de doelstellingen en samenwerkingspartners per doelgroep te bepalen en een effectieve aanpak voor de fietsveiligheid voor migranten, vluchtelingen en expats uit te voeren.

3.3 De leercurve

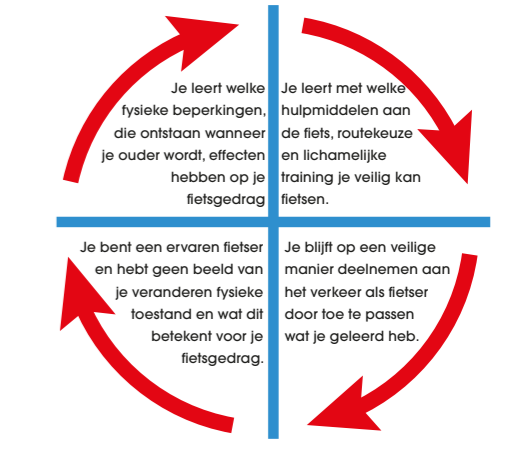
Binnen de doorlopende leerlijn passen wij bij ieder leerdoel het 'conscious - competence model' toe. Dit model gaat in op de wijze waarop mensen nieuwe gedragingen aanleren. Uit onderzoek blijkt dat er meerdere stappen ondernomen dienen te worden voordat iemand een nieuwe gedraging automatiseert. Het model bestaat uit twee assen: bewustzijn en bekwaamheid zoals weergegeven in figuur 3. Door op de juiste momenten fietsers bewust te maken van hun onbekwaamheid en vervolgens door middel van educatie het juiste gedrag aan te leren, maken ze de vaardigheid en kennis eigen.⁹ Deze aaneenschakeling van leerstadia wordt weergegeven in figuur 4. Het model wordt ook wel 'de leerfasen van Maslow' genoemd. In het programma fietsvei-



Figuur 4: Conscious-competence model



Figuur 5: De leercurve in het conscious-competencemodel



Figuur 6: Voorbeeld leercurve ervaren fietser, leerdoel II

ligheid maken we gebruik van deze leercurve om aandacht te geven aan de wijze waarop men leert. Er is een verschil tussen leerbehoefte creëren door bijvoorbeeld het verspreiden van een flyer en het gedrag daadwerkelijk aanleren. Om vervolgens het nieuwe gedrag in te slijten moet er veel toegepast worden in de praktijk, wat vaak in de vorm van informeel leren zal plaatsvinden (denk aan kinderen die samen met hun ouders fietsen en zo hun fietsvaardigheid verankeren). Het complete model moet worden doorlopen om competenties eigen te maken.

In figuur 5 is het doorlopen van het model gevisualiseerd. In het beginstadium van onbewust onbekwaam, weet een persoon niet dat hij of zij iets niet kent of kan. Het moment dat iemand hier bewust van wordt gemaakt, kan er een **leerbehoefte** ontstaan. Een persoon is zich dan bewust van de kennis of vaardigheden

die hem of haar ontbreken. De persoon is dan opgeschoven naar het tweede stadium: bewust onbekwaam. Indien de persoon de motivatie, mogelijkheden en capaciteiten heeft volgt het **aanleren** van bepaalde kennis of vaardigheden. Het resultaat hiervan is dat iemand opschuift naar het derde stadium: bewust bekwaam. Wanneer deze persoon de kennis of vaardigheden herhaaldelijk opnieuw **toepast**, wordt diegene onbewust bekwaam en maakt diegene de vaardigheden of kennis tot een **automatisme**. Dat is het laatste stadium van de leercurve. Deze vier stappen: leerbehoefte creëren, aanleren, toepassen en automatiseren, vormen de basis van de doorlopende leerlijn, aangezien deze bij ieder leerdoel terugkomen om het betreffende leerdoel te behalen. Als voorbeeld wordt in figuur 6 getoond hoe het verloop van de leercurve in zijn werk gaat voor leerdoel II van de ervaren fietser.

4. Het fietsende kind



4.1 Inleiding

In de komende vier hoofdstukken worden de vier doelgroepen van het programma fietsveiligheid, welke zijn beschreven in paragraaf 4.2, toegelicht. Dit hoofdstuk gaat in op de doelgroep het fietsende kind. Dit is de eerste doelgroep van de doorlopende leerlijn. Het hoofdstuk beschrijft kenmerken van de doelgroep, welke leerdoelen er behaald dienen te worden als kind en wie de sleutelfiguren voor het bereiken van deze doelgroep kunnen zijn.

In de leeftijdscategorie van 4 – 12 jaar vallen er in de provincie Zuid-Holland bovengemiddeld veel verkeersslachtoffers ten opzichte van met de rest van Nederland¹⁰. Een groot aantal van deze verkeersslachtoffers wordt veroorzaakt door (enkelzijdige) fietsongevallen. In deze leeftijdsgroep wordt voor het eerst kennisgemaakt met het verkeer en aan het einde van deze levensfase van het kind wordt zelfstandig deelgenomen aan het verkeer. Bij fietsveiligheidseducatie ligt in deze fase de focus op het leren herkennen en gebruiken van de fiets, als middel om jezelf te verplaatsen, en op het aanleren hoe je veilig naar school fietst. In het Leerdoelendocument Permanente Verkeerseducatie¹¹ staat beschreven welke vaardigheden het kind moet beheersen. Bij een aantal basis (fiets)vaardigheden worden de leerdoelen van de leeftijdsgroepen

0 – 4 jaar en 4 – 12 jaar gekoppeld aan leerdoelen voor de ouders. In het programma fietsveiligheid nemen we deze leerdoelen voor de ouders expliciet op bij de doelgroep 'de zorgzame fietser', waardoor duidelijker wordt dat deze groep een cruciale rol speelt in de ontwikkeling van het fietsende kind. We kiezen er bij de doelgroep 'het fietsende kind' voor om de relevante leerdoelen voor de kinderen zelf te selecteren uit het Leerdoelendocument Permanente Verkeerseducatie en deze te vertalen van een brede verkeerscontext naar een fietscontext.

¹⁰ Aarts, L.T., Boele, M. & Bos, N.M. (2017). Maak van de nul een punt in Zuid-Holland. *Verkeersveiligheidsanalyse en mogelijke maatregelen met het accent op jonge bestuurders, senioren en fietsers*. Den Haag: SWOV

¹¹ Vissers, J., Betuw, A. van., Nägele, R., Kooistra, A. & Hartevelde Veenendaal, M. (2005). Leerdoelendocument Permanente Verkeerseducatie. Traffic Test.

4.2 Leerdoelen

In onderstaand overzicht geven we de fietsveiligheidsleerdoelen voor het kind weer. Deze zijn vergelijkbaar met de leerdoelen die in 2014 opgesteld zijn door VVN.¹²

Figuur 6: Leerdoelen het fietsende kind 4 – 12 jaar

- I. Het fietsende kind kan beschrijven welke aspecten van belang zijn om veilig te kunnen fietsen in het verkeer, hoe een fiets werkt en het is in staat om de basisvaardigheden op een veilige manier toe te passen.**
 - A. Bij het 4- en 5-jarige kind is het doel om veilig te kunnen oversteken als voetganger in bekende en relevante situaties**
 - B. Bij het 6- en 7-jarige kind is het doel om de eigenschappen van een veilige fiets te leren kennen, de basisvaardigheden voor (samen) fietsen te kunnen toepassen in het verkeer en voorrangregels te kennen**
 - C. Bij het 8- en 9-jarige kind is het doel om te kunnen oversteken in complexe situaties, de belangrijkste verkeersregels te kennen en toe te passen en rekening te houden met anderen**
 - D. Bij het 10- en 11-jarige kind is het doel om veilig te kunnen fietsen onder complexe omstandigheden en de toekomstige school-thuisroute veilig te kunnen fietsen**
- II. Het fietsende kind kan aan het eind van deze leeftijdsfase inschatten welke verkeerssituaties met de fiets nog te moeilijk zijn en kan de hulp van een volwassene inroepen.**
- III. Het fietsende kind kan beschrijven wat de belangrijkste verkeersregels (en -borden) zijn, hij/zij kan verklaren waarom het belangrijk is dat deze regels worden nageleefd en hij/zij kan de regels op een juiste wijze toepassen in concrete verkeerssituaties met de fiets.**
- IV. Het fietsende kind kan analyseren wat de invloed kan zijn van risicovol gedrag (fietsen in de dode hoek, fietsen zonder remmen, fietsen zonder licht) en kenmerken op zijn/haar gedrag in het verkeer en het weet wat het moet doen om te voorkomen dat ze een negatieve invloed hebben op het fietsgedrag en het nemen van risico's.**
- V. Het fietsende kind kan beschrijven welke risico's een rol spelen op zijn/haar eigen route en het kan analyseren wat het moet doen om te voorkomen dat ze een negatieve invloed hebben op zijn/haar eigen fietsgedrag in het verkeer.**
- VI. Het fietsende kind is zich bewust van zijn/haar eigen sterke en zwakke punten bij het wandelen en fietsen en is in staat te anticiperen op het niveau van de eigen vaardigheden en andere weggebruikers.**
- VII. Het fietsende kind kan als fietser op een veilige manier communiceren met de medeweggebruikers.**

4.3 Sleutelfiguren

Iedere doelgroep heeft zijn eigen sleutelfiguren waardoor de doelgroep effectief bereikt kan worden. Bij het kind zijn dit vooral de ouder, de school, leerkrachten en (sport)verenigingen. Het kind brengt veel tijd door in het onderwijs en daar ligt dan ook zeker een rol voor fietseducatie. Om scholen te bereiken werkt het ROV Zuid-Holland met een netwerk van sleutelfiguren: regionale projectleiders, gemeentelijke verkeersveiligheid coördinatoren, wijkcoördinatoren en (op schoolniveau) de verkeer coördinator en verkeersouder. Op die manier wordt beoogd een structuur neer te zetten en te beheren, waarin de integrale aanpak (infra, gedrag en voertuig) geborgd zijn. Naast school leren de kinderen van hun ouders en verzorgers hoe ze zich veilig door het verkeer bewegen en is het belangrijk dat zij buiten schooltijd fietskilometers maken om vaardigheden in te slijten. Dit vereist een aantal vaardigheden van ouders en verzorgers. Deze zijn opgenomen als leerdoelen onder 'de zorgzame fietser (hoofdstuk 7).

5. De jongere fietser



5.1 Inleiding

Dit hoofdstuk laat zien hoe de jongere fietser onderdeel is van de doorlopende leerlijn. Allereerst wordt ingegaan op de doelgroep, vervolgens worden de vaardigheden toegelicht en daarna worden de leerdoelen besproken. Het hoofdstuk sluit af met een beschrijving van de sleutelfiguren en technologische kansen en uitdagingen.

Binnen de pijler van 'de jongere fietser' onderscheiden we de leeftijdsgroepen 12 – 16 jaar en 17 – 25 jaar. Dit is essentieel omdat er tussen deze leeftijdscategorieën een groot verschil in ontwikkeling bestaat. In de leeftijd van 12 tot 16 jaar vinden er grote lichamelijke en psychologische veranderingen plaats en groeit het lichaam in wisselend tempo, waardoor pubers vaak onhandig zijn in de motoriek. De hormonale veranderingen hebben vooral bij jongens het resultaat dat ze competitief en sensatie- en risico zoekend gedrag vertonen. In de leeftijdsgroep van 17 en 18 jaar is de lichamelijke groei tot een eind gekomen. Psychologisch en sociaal-emotioneel is er nog veel in ontwikkeling. Jongeren zijn sterk op zoek naar een eigen identiteit, zelfstandigheid en zetten zich af tegen autoriteit.¹³

Voor de leeftijdsgroep 12 – 16 jaar hebben we de leerdoelen geformuleerd gebaseerd op het Leerdoelen Document Permanente Verkeerseducatie en een analyse van programma's zoals TotallyTraffic. De leerdoelen zijn voornamelijk gericht op bewustwording van de eigen rol in het verkeer en herkennen en voorkomen van risicogedrag. Voor de leeftijdsgroep 17 – 25 jaar hebben we onder andere kennis opgehaald bij experts, die veel werken met deze leeftijdsgroep, zoals TeamAlert.

5.2 Vaardigheden en kennis in bezit

Het doel van de doorlopende leerlijn is het voortbouwen op de vaardigheden die eigen gemaakt zijn in de vorige fases. Dit betekent bij de fietsende jongere dat we ervan uitgaan dat alle leerdoelen van het kind behaald zijn en onbewust bekwaam uitgevoerd kunnen worden. Een jongere fietser beheerst de kennis over de verkeersregels en past deze op de juiste manier als fietser toe in het verkeer. Bovendien kan de jongere fietser al risico's analyseren van het eigen fietsgedrag en hoe deze risico's voorkomen kunnen worden.

5.3 Leerdoelen

In de leeftijdscategorie 12 tot en met 16 jaar zit de jongere fietser op de middelbare school. Deze doelgroep fietst veel, en dan met name functionele ritten, zoals van huis naar school en naar verenigingen. In deze doelgroep is een toename van het aantal verkeersslachtoffers waarneembaar. Daarbij zien we dat de sociale weerbaarheid nog in ontwikkeling is. Hun rol in de maatschappij zijn ze nog aan het ontdekken. Dit kan van invloed zijn op hun gedrag op de fiets.

¹³ Vissers, J., Betuw, A. van., Nägele, R., Kooistra, A. & Hartevelde Veenendaal, M. (2005). Leerdoelendocument Permanente Verkeerseducatie. Traffic Test.

- I. De jongere fietser is zich bewust van zijn/haar kwetsbare positie als fietser in het verkeer, zowel in bekende als in nieuwe omgevingen en situaties.
- II. De jongere fietser kent de consequenties van risicovol gedrag op de fiets in het verkeer (gebruik mobiel, drugs, alcohol, muziek luisteren, fietsen zonder licht en dode hoek) en handelt hiernaar.
 - A. De jongere fietser van 12, 13 of 14 jaar kent de consequenties van het gebruik van een mobiel, luisteren naar muziek, fietsen zonder licht en de dode hoek op fietsveiligheid en handelt hiernaar.
 - B. De jongere fietser van 15 en 16 jaar kent de consequenties van het gebruik van drugs en alcohol op fietsveiligheid en handelt hiernaar.
- III. De jongere fietser kan beschrijven wat gevaarlijke verkeerssituaties en omstandigheden zijn en met welke eigenschappen van andere verkeersdeelnemers hij/zij rekening moet houden. Hier anticipeert de jongere op.
- IV. De jongere fietser kan beschrijven welke aspecten van belang zijn bij een veilige (e-) fiets, een veilig gebruik van de (e-) fiets en welke hulpmiddelen veilig fietsen stimuleert.
- V. De jongere fietser kent de risico's van het fietsen in groepen en kan veilig fietsen in groepen.
- VI. De jongere fietser is zich bewust van zijn voorbeeldrol naar jongere kinderen toe.

Figuur 7: Leerdoelen de jongere fietser (12 – 16 jaar)

In de leeftijdscategorie 17 – 25 jaar zijn twee groepen te herkennen: studenten en jong werkenden. De achterliggende vraag bij deze doelgroep is, hoe de sociale norm ten opzichte van verkeersveiligheid verandert kan worden en goed gedrag behouden kan worden. Wat geldt voor deze doelgroep, studenten in het bijzonder, is dat ze vaak moeten kennismaken met een nieuwe omgeving en opnieuw prettige routes zien te leren kennen. Een belangrijk kenmerk van de groep is dat ze voornamelijk fietst voor relatief korte, functionele ritten en gaan over de voor hen bekende routes.

- I. De jongere fietser kan persoonlijke motieven en impulsen die van invloed zijn op het eigen fietsgedrag en risicobereidheid herkennen bij zichzelf, hij/zij toont bereidheid om gedragskeuzen af te stemmen op de eigen beperkingen en die van anderen en om voor zijn/haar eigen veiligheid en die van anderen op te komen.
- II. De jongere fietser is in staat om van perspectief te wisselen en is zich bewust van de effecten van zijn/haar eigen fietsgedrag op medeweggebruikers.
- III. De jongere fietser is zich bewust van de aspecten van een veilige fiets en zorgt dat zijn/haar fiets veilig functioneert.
- IV. De jongere fietser is zich bewust van zijn positie in het verkeer en zijn uitstraling op jongere verkeersdeelnemers.

Figuur 8: Leerdoelen de jongere fietser 17 - 25 jaar

5.4 Sleutelfiguren

Voor de fietsende jongere zijn sleutelfiguren onder andere de verschillende opleidingen (middelbare scholen, MBO, HBO, WO). Zij hebben een goed beeld van de fietsende jongeren en kunnen ze bereiken via verkeerseducatieprojecten ingebed in het schoolprogramma. Andere sleutelfiguren zijn de werkgevers van deze leeftijdsgroep. Een grote slag kan geslagen worden door in contact te komen met bijvoorbeeld uitzendbureaus of leer-werkbedrijven. Daarnaast kan de fietsende jongere aangesproken worden via festivals, studenten- en sportverenigingen.

5.5 Technologische kansen en uitdagingen

Er worden voor de fietsende jongere een aantal technologische kansen en uitdagingen gesignaleerd in relatie tot fietsveiligheid en fietsvaardigheid. Zo kan virtual reality ingezet worden om deze doelgroep bewust te maken van de effecten van hun gedrag op het overige verkeer. Apps zoals fiets- of automodus kunnen bijdragen aan minder smartphonegebruik op de fiets. Daarnaast zijn er veel nudgingstoepassingen die het fietsen veiliger, comfortabeler en aantrekkelijker maken voor deze doelgroep zoals een warmtesensor, regensensor, wachttijdvoorspeller of een groene golf. Bovendien kan de techniek van de fiets zelf het veilig gebruiken van de fiets stimuleren zoals ledverlichting die langer meegaat. Een belangrijk risico wordt gevormd door stille motorvoertuigen die steeds meer op de weg zijn. Een ander risico wordt gevormd door noise-cancelling koptelefoons die door deze doelgroep steeds meer gedragen worden.

6. De zorgzame fietser



6.1 Inleiding

Het volgende hoofdstuk bespreekt de zorgzame fietser. Dit is de derde doelgroep in de doorlopende leerlijn en heeft een speciale focus op de rol ten opzichte van de andere doelgroepen. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de doelgroep, welke vaardigheden de doelgroep al heeft, leerdoelen van deze groep en welke sleutelfiguren ingezet worden om de leerdoelen te bereiken.

De doelgroep 'de zorgzame fietser' speelt een belangrijke rol in de samenleving in het algemeen, en speelt dus ook een rol bij het bevorderen van de fietsveiligheid onder de andere leeftijdsgroepen. Deze groep kan van betekenis zijn in fietsveiligheidseducatie bij kinderen én het gesprek met de ervaren fietser voeren. Zo leren ze hun kinderen fietsen en dragen uit wat de juiste gedragsregels zijn in het verkeer, maar kunnen ze ook ervaren fietsers attenderen op de risico's van ouder worden en fietsen. Deze groep is zeer divers; het zijn (jonge) ouders en (jong) werkenden, maar ook kinderen van ervaren fietsers.

Jonge ouders zijn druk met alles wat op hen afkomt en verkeersveiligheid heeft niet altijd prioriteit, ondanks dat ze het heel belangrijk vinden¹⁴. Dit maakt het complex om ouders in hun rol in fietseducatie te activeren. Als het gaat om hun eigen fietsgedrag, denkt het

grootste deel van de zorgzame fietsers door zijn/haar fietservaring alles al te kunnen. Toch zijn er nog leervragen die niet expliciet zijn. Hierbij kan er gedacht worden aan de zelfkennis van deze doelgroep: hoe vergevingsgezind zijn ze ten opzichte van andere weggebruikers? In de doorlopende leerlijn wordt er bij jongere fietsers gewerkt aan inlevingsvermogen en anticiperen op andere weggebruikers, toch vraagt dit nog steeds aandacht in de doelgroep zorgzame fietsers. Deze zorgzame fietser verdient aandacht omdat deze groep een belangrijke sleutelfunctie heeft tot hun fietsende kinderen.

6.2 Vaardigheden en kennis in het bezit

De fietser met voorbeeldfunctie borduurt voort op de fietsvaardigheden en - kennis die hij/zij heeft opgedaan in de vorige twee fases als kind en jongere. Dit betekent dat de zorgzame fietser met voorbeeldfunctie zijn/haar rol in het verkeer kent en zich realiseert welke effecten zijn/haar fietsgedrag heeft op andere verkeersdeelnemers. Dit is een waardevol startpunt voor deze fase waarin de zorgzame fietser zijn/haar kennis en vaardigheden inzet om anderen te coachen en het juiste fietsgedrag aan te leren.

¹⁴. Pol, B., Veldkamp, C. & Baalbergen, J. (2017). De betrokkenheid van ouders/opvoeders bij verkeersveiligheid verhogen: interventierichtingen. Den Haag: Tabula Rasa Gedrag en Communicatie consultants.

6.3 Leerdoelen

- I. De zorgzame fietser kan beschrijven welke invloed persoonlijke risicovolle neigingen kunnen hebben op het eigen fietsgedrag en daarmee op het fietsgedrag van het fietsende kind in het verkeer en hij/zij kan analyseren wat hij/zij moet doen om te voorkomen dat ze een negatieve invloed hebben op de wijze waarop het fietsende kind fietst in het verkeer.
- II. De zorgzame fietser kent de nieuwste verkeersregels, nieuwe fietsinfrastructuur en verkeerssituaties en nieuwe type fietsen.
- III. De zorgzame fietser kan zijn/haar fietsvaardigheden (fietskennis, verkeersregels, risicoperceptie) uitleggen aan en aanleren bij zijn/haar kinderen en andere hulpbehoevende mensen.
- IV. De zorgzame fietser is zich bewust van de toegenomen kwetsbaarheid wanneer hij of zij met kinderen fietst.
- V. De zorgzame fietser kan beschrijven welke aspecten van belang zijn bij een veilig gebruik van de fiets met bijbehorende hulpmiddelen en beveiligingsmiddelen om kinderen op de (eigen) fiets mee te nemen.
- VI. De zorgzame fietser kan als fietser anticiperen op verschillende nieuwe verkeerssituaties, rekening houdend met nieuwe infrastructuur, nieuwe fietsinfrastructuur en verkeersregels en andere weggebruikers.
- VII. De zorgzame fietser heeft kennis van de veranderende bekwaamheid van de ervaren fietser en kan hierover met hem/haar in gesprek gaan wat betreft fietsvaardigheden, fietskennis en nieuwe (voertuig)technologieën.

Figuur 9: Leerdoelen de fietser met voorbeeldfunctie

6.4 Sleutelfiguren

De fietser met voorbeeldfunctie is een grote doelgroep.

Een belangrijk sleutelfiguur dat toegang geeft tot de groep zijn werkgevers. Op deze groep wordt ook ingezet als het gaat om fietsstimulering. Dit kan gepaard gaan met aandacht voor fietsveiligheid. Een deel van deze doelgroep bestaat uit jonge ouders. Zij kunnen betrokken worden via school, (sport)verenigingen en wijkcentra of via informatievoorziening vanuit de gemeente.

6.5 Technologische kansen en uitdagingen

Voor deze doelgroep is er een aantal technologische toepassingen gesignaleerd die een kans of bedreiging vormen voor fietsveiligheid. Deze doelgroep is steeds meer afhankelijk van technologie. Dit kan zowel een kans als bedreiging zijn. De noise-cancelling koptelefoon vormt in ieder geval een bedreiging voor de veiligheid van deze doelgroep en andere weggebruikers. De speed-pedelec kan een kans zijn voor deze doelgroep om meer te fietsen. Alleen het juiste gebruik ervan moet dan wel geborgd worden.

7. De ervaren fietser



7.1 Inleiding

In dit hoofdstuk gericht op de ervaren fietser, wordt beschreven hoe deze fietser met fiets- en levenservaring zijn bekwaamheden kan behouden en op de hoogte blijft van alle nieuwe ontwikkelingen op en om het fietspad. Eerst wordt er een algemene beschrijving van de doelgroep gegeven, vervolgens bespreken we het vertrekpunt van deze doelgroep en lichten we de leerdoelen toe.

Binnen de doelgroep 'de ervaren fietser' bestaan er verschillende fietsers. Allereerst de forens die regelmatig naar het werk fietst en te maken krijgt met veranderend verkeer om zich heen. Daarnaast is een groot deel van deze groep een recreatieve fietser. Ongeveer de helft van de recreatieve dagtochtfietser is 55 jaar of ouder, dit is in vergelijking met hun aandeel in de samenleving (31%)¹⁴ groot. Zoals ook wordt erkend in het Leerdoelendocument Permanente Verkeerseducatie, wordt men in deze levensfase vaak voor het eerst geconfronteerd met lichamelijke gebreken. Met name het zicht en gehoorverliezen functie, waardoor de kwetsbaarheid toeneemt. De leerdoelen richten zich daarom voornamelijk op het onderhouden van de fietsvaardigheden, het inzicht krijgen in de veranderende eigen fysieke bekwaamheid in relatie tot fietsen en daarop anticiperen.

7.2 Vaardigheden en kennis in het bezit

Vanuit de vorige fases heeft de doelgroep zich de fietsvaardigheden en verkeersregels eigen gemaakt. Daarnaast kent deze doelgroep hun positie in het verkeer en de invloed van hun fietsgedrag op andere verkeersdeelnemers. Bovendien beheersen ze vaardigheden om andere fietsers, van verschillende leeftijden, te coachen en te begeleiden om veilig deel te nemen in het verkeer. De ervaren fietser biedt hierdoor kans om andere fietsers (bijvoorbeeld kleinkinderen) fietstechnieken aan te leren en de eigen ervaring over te dragen.

7.3 Leerdoelen

- I. De ervaren fietser is op de hoogte van de meest recente verkeersregels, verkeerssituaties, nieuwe fietsvoertuigen en benodigde fietsvaardigheden en kan deze kennis toepassen als fietser in het verkeer.
- II. De ervaren fietser is zich bewust van zijn/haar eigen fysieke bekwaamheid en kan aan de hand van optimalisatie, selectie en compensatie en correctie hiernaar handelen.
- III. De ervaren fietser kent de technische mogelijkheden van de fiets en kan deze op de juiste manier gebruiken in iedere verkeerssituatie.
- IV. De ervaren fietser weet hoe hij/zij anderen aan kan spreken op hun fietsgedrag.
- V. De ervaren fietser is zich bewust van de eigen voorbeeldfunctie – en daarmee ook bewust van zijn/haar eigen veiligheid. De ervaren fietser speelt een rol in het overbrengen van zijn/haar kennis en vaardigheden.

¹⁴ Fietsplatform. (2015). Kerncijfers profiel van de dagtochtfietser. (elektronische bron) Gevonden via <https://www.fietsplatform.nl/fietsrecreatiemonitor/cijfers#profiel>

Figuur 10: Leerdoelen de Ervaren Fietser

7.4 Sleutelfiguren

Er zijn meerdere manieren om het gesprek over fietsveiligheid te beginnen met de ervaren fietser zoals via werkgevers en (sport) verenigingen. Een andere kansrijke manier is bij georganiseerde fietstochten of andere activiteiten waarbij fietsveiligheid wordt meegenomen op het moment dat de focus ligt op gezelligheid of een activiteit. Daarnaast is de samenwerking met zorgaanbieders zoals fysio, huisarts, opticien en audicien belangrijk om de ervaren fietser te bereiken. Tot slot ligt er ook een kans vanuit buurthuizen, ouderenwerkers en ouderenbonden, waar deze doelgroep elkaar ontmoet.

7.5 Technologische kansen en bedreigingen

Voor de ervaren fietser zijn er voornamelijk een aantal technologische kansen vastgesteld. Zo kan de uitrusting van de fiets verbeterd worden met richtingaanwijzers op de fiets, een achteruitkijkspiegel, een dalend zadel wanneer er geremd wordt en trillende handvaten om achteropkomend verkeer aan te kondigen. In het oefenen van fietsvaardigheden en up-to-date houden van kennis over de fiets kan de VR-bril een rol spelen. Tot slot kunnen speciale routeplanners een kans zijn: ervaren fietsers worden over wegen waar duidelijk leesbare infrastructuur aanwezig is gestuurd of routes met een kleinere kans om te mengen in schoolgaande kinderen en studenten of forensen.

8. Uitwerking van het programma fietsveiligheid



Nu de opbouw van het programma fietsveiligheid uitvoerig is beschreven in de voorgaande hoofdstukken, kan er ingegaan worden op de wat van het programma. De wat gaat in op de concrete uitwerking van de opbouw van het programma fietsveiligheid: wat gaan we doen?

8.1 Projectbladen

De uitwerking van het programma bestaat uit een set aan projectbladen per doelgroep die er gezamenlijk voor zorgen dat de leerdoelen behaald worden. Ieder projectblad is gericht op één of meerdere leerdoelen van een doelgroep. Er worden drie typen projectbladen gehanteerd:

- projectblad actieprojecten;
- projectblad samenwerkingsprojecten;
- projectblad onderzoeksprojecten.

Projectblad actieprojecten

De projectbladen over actieprojecten beschrijven projecten die momenteel al in uitvoering zijn of op de planning staan. De actieprojecten richten zich op bepaalde leerdoelen, waarop op dit moment al projecten zijn gericht.

De invulling van deze projectbladen wordt gebaseerd op bestaande fiets- of verkeersveiligheidsprojecten uitgevoerd in Zuid-Holland of andere Nederlandse regio's. De informatie op een projectblad moet leiden tot het opstellen van een volwaardige uitvraag indien ROV-ZH besluit het project (op)nieuw uit te vragen.

Projectblad samenwerkingsprojecten

Wanneer leerdoelen nog niet behaald worden door het ontberen van een bestaand project, wordt gekeken of deze leerdoelen bij externe partijen worden opgepakt. Dit betekent dat de benodigde kennis elders beschikbaar is en het niet per se onderzocht hoeft te worden. In het geval dat andere partijen beschikken over deze ontbrekende kennis of uitvoering van projecten, kan ROV-ZH de samenwerking opzoeken middels een samenwerkingsproject. Een dergelijk projectblad wijkt enigszins af van het voorgaande, aangezien een concreet project nog moet worden vormgegeven. In de samenwerkingsprojecten wordt hiernaar toe gewerkt.

Projectblad onderzoeksprojecten

De leerdoelen waarvan is vastgesteld dat deze nog niet behaald worden door het ontberen van een bestaand project of kan worden behaald door een samenwerkingsproject, worden gedekt door onderzoeksvragen te formuleren. Binnen deze projecten wordt kennis vergaard over bepaalde onderwerpen om uiteindelijk te kunnen komen tot een concreet project. In deze projecten zal ook samengewerkt worden met andere partijen, zodat kennis niet alleen bij het ROV bekend wordt. De bedoeling is dat kennis die vergaard breed wordt uitgedragen, zodat meerdere verkeersveiligheidsprojecten hiervan kunnen profiteren.

8.2 Rol van betrokken organisaties

Het programma fietsveiligheid wordt door ROV-ZH beheerd. ROV-ZH heeft in ieder project een andere rol. Dit wordt op het projectblad duidelijk gemaakt door bij iedere essentiële en mogelijke partners te vermelden wat hun voorziene rol is. We maken onderscheid tussen een zestal rollen:

- **Aanjager:** Een aanjagende partij is verantwoordelijk voor enthousiasmeren van partijen om een project uit te voeren. Ook gaat de aanjager op zoek naar samenwerkingspartners als dit nodig is.
- **Coördinator:** Een coördinerende partij is verantwoordelijk voor het houden van het overzicht tijdens een project, het verbinden van samenwerkingspartijen en zorgt ervoor dat binnen het project voortgang wordt gemaakt.
- **Facilitator:** Een faciliterende partij is verantwoordelijk voor mogelijk maken van de uitvoering van een project, hierbij kan gedacht worden aan denkkraft bij het opzetten van het project of het beschikbaar stellen van materialen (bijvoorbeeld promotiemateriaal). De partij ondersteunt in dit geval de uitvoerende partij.
- **Financierder:** de financierende partij is verantwoordelijk voor (een deel van) de financiering van een project.
- **Ontwikkelaar:** Een ontwikkelende partij is verantwoordelijk voor de inhoudelijke ontwikkeling van een project.
- **Uitvoerder:** Een uitvoerende partij is verantwoordelijk voor de uitvoering van een project.

Bij te ontwikkelen projecten gaan we ervanuit dat ROV-ZH dit samen met andere partijen financiert. We zien dat ROV-ZH bij de bestaande projecten wisselend de rol van aanjager, coördinator en/of facilitator invult.

8.3 Overstijgende thema's in de projectbladen

De doorlopende leerlijn kent vier doelgroepen die in hoofdstuk drie ieder zijn besproken. Per doelgroep zijn er leerdoelen geformuleerd. Bij iedere doelgroep ligt het zwaartepunt van de leerdoelen op een ander thema. Dit is weergegeven in figuur 2 in hoofdstuk 3. Daarnaast zijn er een drietal thema's die doelgroep overstijgend zijn. Deze worden niet bij ieder projectblad expliciet genoemd. We beschouwen het behandelen van de thema's in ieder project als randvoorwaarden om fietsers veilig in het verkeer te laten deelnemen.

- **Bewustwording van kwetsbaarheid**

Het eerste overstijgende thema is de bewustwording van kwetsbaarheid als fietser. Bij iedere doelgroep komt dit thema terug. Van kind af aan moeten fietsers leren dat zij een bepaalde plek innemen in het verkeer en dat er wisselende verhoudingen zijn ten opzichte van andere vervoersmiddelen. Het is daarom van belang dat ieder project dat wordt uitgevoerd aandacht besteed aan de bewustwording van de kwetsbaarheid.

- **Voorbeeldgedrag**

Vanaf de doelgroep 'de fietsende jongere' wordt er minimaal één leerdoel expliciet gewijd aan de voorbeeldfunctie. De voorbeeldfunctie van de verschillende doelgroepen verschilt van elkaar, echter heeft iedere doelgroep haar eigen voorbeeld. Zo leggen we de relatie tussen de verschillende doelgroepen en hun invloed op elkaar. Bij de fietser met voorbeeldfunctie is het zwaartepunt gericht op het zijn van een voorbeeld. Het geven van een goed voorbeeld is belangrijk, daarom dienen projecten binnen de doelgroepen aandacht te schenken aan de voorbeeldfunctie zoals die in de specifieke leerdoelen zijn beschreven.

- **Inlevingsvermogen**

Ook het inlevingsvermogen wordt vanaf de doelgroep 'de jongere fietser' meegenomen als leerdoel. Dit heeft te maken met de psychologische transitie die deze leeftijdsgroep doormaakt. Er ligt ook een sterke relatie tussen voorbeeldgedrag en inlevingsvermogen. Een jongere fietser moet al beseffen hoe zijn gedrag uitstraalt op fietsende kinderen, maar ook hoe de jongere fietser zich kan aanpassen aan de fysieke beperkingen van de ervaren fietser. Ditzelfde geldt voor de doelgroep 'de zorgzame fietser'. Het is van belang dat alle fietsers zich kunnen inleven in de beperkingen en eigenschappen van andere fietsers, zodat zij hun fietsgedrag kunnen aanpassen waarmee iedereen veilig kan deelnemen aan het verkeer.

Ik maak een punt

van nul

verkeersslachtoffers

Doe mee!