

ONZE KINDEREN FIETSEN STEEDS
MINDER ÉN SLECHTER

Een verloren FIETS generatie?



Trend: kinderen fietsen steeds minder en daardoor steeds slechter. 'Voor je het weet is er een hele generatie die niet kan fietsen', vreest fietspromotor Norbert Mol. Het goede nieuws is dat er veel kansen liggen voor verbetering.

Te laat remmen voor het balkje op de pionnen, wankel over de plank recht uit fietsen, zelfs omvallen met fiets en al; in de afgelopen jaren ziet Celina Trekop dit soort taferelen steeds vaker in haar verkeerslessen. Trekop is teammanager bij ANWB Streetwise, een verkeerseducatieprogramma op basisscholen. Ze geeft sinds veertien jaar verkeersles op basisscholen, onder andere het onderdeel 'Trapvaardig' aan groep zeven en acht. 'Een paar maanden geleden waren we op een school in Almelo en kon de helft van de leerlingen van groep zeven niet fietsen. Als ik terugdenk aan hoe mijn lessen er jaren geleden aan toe gingen, dan zie ik duidelijk dat de fietsvaardigheden van leerlingen sterk achteruit zijn gegaan. Soms barst een kind zelfs in huilen uit en piept angstig dat het niet durft te fietsen.' Bij een van de onderdelen in de Trapvaardig-lessen fietsen de leerlingen met een verzwaarde rugzak van vijf kilo op hun rug, om te oefenen voor als ze straks naar

de brugklas moeten fietsen. 'Er gebeuren op het schoolplein nooit ernstige ongelukken hoor, maar ja, er rolt er weleens eentje om.'

Bas van Rossen is operationeel manager van Streetwise en hoort deze tendens van meer instructeurs: 'Sjongejonge, wat is de fietskwaliteit achteruit gegaan.' Zijn afdeling heeft sinds 2006 ervaring met het geven van verkeers- en fietslessen op scholen. 'Je ziet gewoon dat kinderen het parcours minder goed afleggen dan tien jaar geleden.'

Minder verkeersexamens

Meerdere Nederlandse gemeenten zien deze dalende tendens ook en brengen cijfers naar buiten over het fietsgebruik van kinderen. In Rotterdam deed bijvoorbeeld in 2018 slechts 35% van de scholen mee met het verkeersexamen, in Amersfoort maar 10%. Van de Amsterdamse basisschoolleerlingen fietst een op de vier niet. Slechts 53% van de brugklassers fietst in onze hoofdstad naar school, terwijl dit percentage landelijk op 89% ligt (2017).

'Wat is hier aan de hand?', vraagt adviseur duurzame mobiliteit Hugo van der Steenhoven zich af. 'Ik hoor docenten steeds vaker zeggen: "Onze kinderen kunnen

'De helft van de leerlingen in groep zeven kon niet fietsen'

niet fietsen of hebben geen fiets en daarom doen we niet mee aan het verkeersexamen." Dit leidde ertoe dat hij namens Tour de Force - een samenwerking tussen overheden, marktpartijen, maatschappelijke organisaties en kennisinstituten die zich inzetten voor een sterker fietsbeleid in Nederland - onderzoek liet doen naar fietsgedrag op achttien scholen verspreid over het land. Van der Steenhoven: 'Laten we voorop stellen dat Nederland nog steeds een fietsland is, ontzettend veel kinderen fietsen wél. Maar opvallend is dat er een negatieve trend bestaat in specifieke wijken.' Dit zijn enerzijds wijken met een lage sociaal-economische status. Waar het

landelijk gemiddelde van basisschoolkinderen dat nooit naar school fietst op 33% ligt, ligt dat in deze wijken in grote steden een stuk hoger: op 48%. Anderzijds zijn het vinexwijken die slecht scoren op fietsparticipatie onder kinderen.

Verskillende oorzaken

Wat is er in deze specifieke wijken aan de hand dat kinderen daar minder op de fiets springen? In achterstandswijken wonen meer ouders met een niet-westerse migratieachtergrond die niet kunnen fietsen en geen fietscultuur aan hun kinderen meegeven. Ook heeft 12% van de kinderen in deze wijken niet eens een fiets. 27% heeft een matig of slecht onderhouden fiets (onderzoek Tour de Force). Ouders in wijken met een lagere sociaal-economische status kiezen vaak een school uit die zo dicht mogelijk bij hun huis ligt, hun kinderen gaan dan lopend naar school. De gemiddelde afstand van huis naar school in de grote



10.000

fietsuren zijn er nodig om écht te kunnen fietsen. Voor heel wat basisschoolleerlingen wordt dat nog even doortrappen tot ze zelfstandig op de fiets naar de middelbare school kunnen.

(Bron: De Fietsersbond)

ONDERWEG - VERLOREN FIETSGENERATIE?



WAT KUN JE VAN KINDEREN VERWACHTEN?

Kinderen missen bepaalde verbindingen in hun brein om volwaardige weggebruikers te zijn, blijkt uit neuropsychologisch onderzoek. Het brein is pas volgroeid vanaf het 20ste levensjaar. De hersengebieden die te maken hebben met planning, impulscontrole of het inschatten van risico's - onmisbare dingen op straat - zijn nog volop in ontwikkeling bij kinderen.

DIT KUN JE VAN KINDEREN VERWACHTEN OP EEN BEPAALDE LEEFTIJD:

- **TOT 4 JAAR** oud bewegen kinderen zich onvoorspelbaar en herkennen ze geen gevaar.
- **TOT ONGEVEER 7 JAAR** oud hebben kinderen een egocentrische kijk op de wereld; als ze een auto zien, gaan ze ervan uit dat die hen ook ziet. Ze kunnen ook geen rekening houden met gevaren die niet direct zichtbaar zijn.
- **VANAF ONGEVEER 7 JAAR** oud kunnen kinderen zichzelf beter in een ander verplaatsen. Abstracte concepten zoals het inschatten van de snelheid waarmee een auto komt aangereden, vinden ze nog steeds moeilijk.
- **VANAF ONGEVEER 10 JAAR** oud kunnen kinderen risico's beter herkennen en vermijden. Toch vertonen pubers nog veel vaker risicovol gedrag dan volwassenen.

'In meer welgestelde wijken worden kinderen het vaakst met de auto naar school gebracht'

Onveilig

Door al die drukte en openvliegende portieren rondom scholen wordt de verkeerssituatie daar een stuk onveilig. Dat is dan ook een andere grote oorzaak van het afnemen van het aantal fietsers onder basisschoolleerlingen: ouders vinden de verkeerssituatie te onveilig en brengen hun kind liever - paradoxaal genoeg - met de auto.

steden is aanzienlijk korter voor de kinderen uit lagere inkomensgezinnen (gemiddeld 870 meter) ten opzichte van de hogere inkomens (gemiddeld 2.747 meter). In meer welgestelde wijken worden kinderen het vaakst met de auto naar school gebracht. Deels omdat hun wijk verder van school ligt, daarnaast gaan er andere geluiden op: Ernst Vuerhard, leraar lichamelijke opvoeding op een middelbare school in Nieuwerkerk aan den IJssel: 'Ik werk zeven jaar op deze school en merk dat het aantal auto's dat voor de school stopt behoorlijk toeneemt, helemaal bij slecht weer. Terwijl ik denk: regenpakkie aan, dan kun je volgens mij gewoon fietsen.'

Ook opvallend: ouders met kinderen van 4 tot en met 11 jaar maken graag gebruik van de bakfiets: drie keer zoveel als bij ouders met oudere kinderen (onderzoek ANWB 2021). Journalist Martine de Vente - woonachtig in Amsterdam - schrijft op haar website tishiergeenhotel.nl: 'Ik zag 11-jarigen bij school afgeleverd worden met de bakfiets. Dan keek ik of er iets met het kind aan de hand was, of het misschien niet kon lopen ofzo. Maar nee, het was gewoon makkelijker en veiliger, hoorde ik dan.' Uit nieuw onderzoek van de ANWB over fietsveiligheid onder kinderen blijkt dat ruim een kwart van de ouders denkt dat

fietsveiligheid is afgenomen. Van de leraren denkt de helft dit. 33% van de ouders wil een veiliger schoolomgeving. Zo'n een op de vijf ouders vindt de schoolroute (zeer) onveilig. Als gevraagd wordt waar ouders zich het meest zorgen over maken, is dat met stip bovenaan onvoorspelbaar en/of sociaal gedrag van andere weggebruikers (85%), daarna het maken van een onjuiste inschatting van dit gedrag door hun eigen kind (77%). Michelle Schots deelt die zorgen. Haar zoontje van 10, Lars, werd het afgelopen jaar twee keer aangereden door middelbare scholieren op de fiets. Ze wonen in een wijk in Barendrecht



SCHOOLMOEDER OP DE BRES

'Het is wachten tot het fout gaat'

Fraukje van Nimmerdor woont samen met haar verloofde, dochter van 9 en zoon van 6 in Vleuten op vijf minuten fietsen van de basisschool. Onderweg komen ze heel wat gevaarlijke verkeerssituaties tegen. Fraukje besloot actie te ondernemen.

'Zo'n drie jaar geleden stond ik op het schoolplein met andere ouders te kletsen en het viel me op dat ik niet de enige was die zich zorgen maakte over de verkeersveiligheid in Vleuten. "Ik werd net nog bijna van m'n sokken gereden", klaagde een ouder. "Ze kijken totaal niet uit bij het parkeren en wegrijden", zei een ander. Een aantal jaar eerder had de gemeente Utrecht besloten dat in Vleuten rechts overal voorrang heeft. Je merkt dat niet iedereen die de wijk inrijdt dat doorheeft, want op veel plekken voelt het niet logisch. De wegen zijn smal en de meeste automobilisten hebben haast, dus word je afgesneden of ze gaan ongeduldig heel dicht achter je rijden. Ook zijn er rondom de school te weinig indicaties dat er kinderen kunnen fietsen: er staan enkele borden en roodgele paaltjes, maar het is

lang niet vanuit alle aanrijroutes duidelijk dat het om een schoolzone gaat. En dat terwijl de school juist aanraadt op de fiets te komen, want er is weinig parkeerruimte. Mijn dochter is 9 en fietst inmiddels zelf, mijn zoontje van 6 gaat nog bij me achterop. Tijdens die vijf minuten fietsen moet ik ontzettend goed opletten. Ik probeer ze zo goed mogelijk de verkeersregels bij te brengen, maar het blijft lastig: als ik als volwassene al moeite heb gevaarlijke situaties te vermijden, hoe moet dat dan voor hen zijn?'

Petitie

'Na die gesprekken op het schoolplein besloot ik actie te ondernemen. Het schoolbestuur gaf aan dat zij ook al met de gemeente in gesprek waren geweest, maar dat er nooit een oplossing was gekomen. Ik wilde me niet laten kennen en ben de gevaarlijke situaties langs de verschillende fietsroutes van en naar school gaan inventariseren. Ik ben ook een petitie gestart, die door veel ouders en leerkrachten is ondertekend. Om bij de gemeente de juiste medewerker te spreken te krijgen was al een drama: ik heb maandenlang gemailld en gebeld. Uiteindelijk kreeg ik een reactie: ze zouden de situa-

VERKIEZINGEN

De ANWB vindt het belangrijk dat verkeersveiligheid een belangrijke plek krijgt in het komende regeerakkoord. Maar wat vinden de verschillende politieke partijen? Daarvoor kun je online meekijken met Het Grote Mobiliteitsdebat op donderdag 4 maart van 10.30 tot 12.00 uur. Politici gaan met elkaar in debat over de toekomst van mobiliteit in ons land. Welke keuzes maken deze partijen? Waar mogen wij ze op afrekenen? Meekijken én reageren kan via anwb.nl/mobiliteitsdebat.

tie gaan verbeteren. Maar na een aantal aanpassingen waren de fietsroutes nog net zo gevaarlijk als voorheen. De reactie van de gemeenteraad was dat ze Vleuten zo authentiek mogelijk willen houden en het dorpsgezicht niet willen ontsieren met verkeersborden of witte strepen op de weg. Ik zie ook wel dat het niet mooi is, maar de verkeersveiligheid lijkt me toch echt belangrijker.'

Reactie van de gemeente

De gemeente Utrecht geeft aan 'zeker niet stilgezeten te hebben': ze hebben onder andere een 'schoolzone' met roodgele paaltjes, drempels en borden ingericht, regelmatig snelheidsdisplays opgehangen, de nabijgelegen fietsoversteek aangepakt en samen met de school de politie om handhaving gevraagd. Fraukje geeft echter aan dat de doorgevoerde verbeteringen onvoldoende hebben geholpen en dat er te weinig geluisterd is naar de ouders en kinderen die zich dagelijks daadwerkelijk in deze verkeerssituatie bevinden. 'Ik houd mijn hart vast, want ik ben bang dat het een keer fout gaat.'

Stellingen voorgelegd aan ouders:

80%

(zeer) eens met 'kinderen moeten meer meters maken'

72%

(zeer) eens met 'rol ouders in verkeersopvoeding zou groter moeten zijn'

33%

(zeer) eens met 'schoolomgeving is niet veilig'

56%

(zeer) eens met 'er is voldoende aandacht voor het bijbrengen van de praktijk van verkeerseducatie op de school van mijn kind'

(Bron: ANWB, 2021)

waar naast een basisschool ook veel middelbare scholen zitten. 'Die scholieren zijn altijd op hun telefoons bezig, hebben hun oortjes in en fietsen met vier man wijd. De laatste keer dat Lars in de berm belandde, had hij een hersenschudding.'

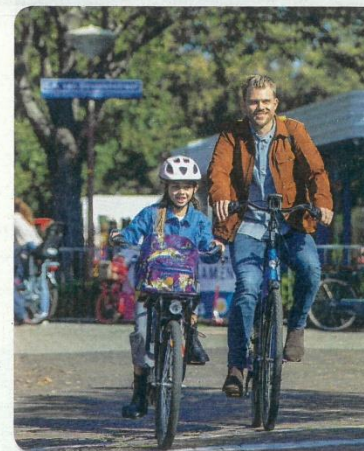
Verloren generatie

'Het is alle hens aan dek. Voor je het weet is er een hele generatie die niet kan fietsen. Dat zou toch zonde zijn van onze fietscultuur?' Norbert Mol is projectmanager bij BYCS, een sociale onderneming die aan fietsstimulering in steden doet. 'Laatst was ik voor een project op een school in Velp. Daar hoorde ik dat zo weinig kinderen kunnen fietsen, dat ze daar niet meer op de fiets naar schoolkamp kunnen.' Naast het sociale aspect, is er ook een gezondheidsaspect. Kinderen in groep drie tot en met acht moeten zo'n tweemaal

45 minuten per week bewegen. Dat veel kinderen dat niet halen, blijkt uit verhalen uit de praktijk. Ernst Vuerhard verzucht: 'Voor de coronalockdown ging ik met de brugklassers een uur wandelen. Geen schrikbarend tempo. Meerdere kinderen konden het niet bijhouden. Sommige hadden zich achteraf zelfs ziek gemeld van de spierpijn.'

Problemen in de brugklas

Hugo van der Steenhoven: 'Kunnen fietsen is goed en gezond, maar nog belangrijker vind ik dat kinderen zelfstandig mobiel zijn als ze wat ouder zijn. Dan komen ze hun wijk uit, kunnen zelf naar vriendjes, naar de bibliotheek of naar een sportclub. Kinderen uit groep acht die amper fietsen hebben echt een probleem als ze straks naar de middelbare school gaan. Vaak moeten kinderen dan ineens zelf-



IDEE UIT BELGIË: DE SCHOOLSTRAAT

Goed nieuws: er wordt door veel partijen hard aan de weg (en het fietspad) getimmerd om het fietsen onder kinderen te stimuleren. Onder de vlag 'Veilig fietsen naar school' hebben Tour de Force en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in achttien gemeenten pilots lopen die ervoor moeten zorgen dat meer kinderen gaan fietsen. Zo zijn er in acht steden proeven geweest met schoolstraten; een fenomeen dat is overgewaaid uit België. Een kwartier voor aanvang en een kwartier na sluiting van basisscholen wordt de schoolstraat afgesloten voor autoverkeer, waardoor de straat een stuk veiliger wordt en minder ouders hun kinderen met de auto naar school brengen. Adviseur duurzame mobiliteit Hugo van der Steenhoven: 'In de coronatijd is dit project in een stroomversnelling gekomen, ouders onderling moeten genoeg afstand van elkaar kunnen houden en een schoolstraat biedt die ruimte. De eerste reacties vanuit ouders en scholen zijn positief: zo positief dat meerdere gemeenten belangstelling hebben getoond om ook te starten, nog voor de evaluatie van dit project aankomende lente.'

standig langere afstanden fietsen. Zonder fietservaring wordt dat heel moeizaam.' Frappant is dat in september, wanneer de brugklassers voor het eerst naar hun nieuwe school fietsen, er ineens een piek is in het aantal ernstig verkeersgewonden onder 12-jarige fietsers. In die maand stijgt dit aantal volgens het CBS met 7%.

Oplossingen

De ANWB roept met het Kinderfietsenplan mensen op om ongebruikte fietsen in te leveren zodat deze na een opknaptbeurt naar kinderen zonder fiets kunnen gaan. Ook kunnen scholen binnenkort bij de ANWB meedingen naar hun eigen 'verkeersplein'. Zo'n Verkeersplein bestaat uit kleurrijke en opvallende belijningen en bootst fiets- en voetgangerssituaties na. Andere oplossingen om de fietsproblematiek onder kinderen tegen te gaan worden volop uitgerold door gemeenten en provincies. De gemeente Den Haag trekt 65 miljoen euro uit voor fietsstimulering in de komende vijf jaar. Dit geld gaat bijvoorbeeld naar het veilig maken van fietsroutes en drukke kruispunten, maar de stad wil ook mensen die tot nu toe niet veel fietsen, op de fiets krijgen.

Leer je kinderen veilig fietsen met tips van onze Streetwise-fietsinstructeur. Kijk op anwb.nl/fietsles

Wethouder Mobiliteit Robert van Asten: 'Op dertig scholen geven we een veilig leren fietsen-programma aan kinderen. Dan zetten we containers met fietsen op school en gaan kinderen een week lang oefenen onder begeleiding. Maar als kinderen daarna niet meer fietsen, omdat ze het van huis uit niet meekrijgen, verliezen ze hun vaardigheid. Daarom geven we ook fietsles aan ouders. Die klasjes zijn waanzinnig populair. Ook de wereld van de ouders wordt hiermee groter.' Want, wat volgens alle fietsexperts niet vergeten mag worden is de rol van de ouder. Zij moeten hun kinderen stimuleren vaker lopend of fietsend naar school te gaan. En als ze zelf ook wat vaker op de pedalen staan, zou dat helemaal fantastisch zijn.

ELK KIND VEILIG OP DE FIETS

Drukke en snelheidsverschillen nemen toe op de fietspaden en kinderen zijn kwetsbaar in het verkeer omdat hun vaardigheden vaak onvoldoende zijn ontwikkeld. Daarom zet ANWB zich in voor de veiligheid van kinderen op de fiets. Om echt veilig te leren fietsen moeten kinderen veel meters maken. In het verkeer. Daarom zamelen we met het ANWB Kinderfietsenplan fietsen in voor kinderen voor wie een fiets niet vanzelfsprekend is, geven we met ANWB Streetwise al 15 jaar verkeerslessen aan kinderen en delen we in samenwerking met de Edwin van der Sar Foundation fietshelmpjes uit. Kijk hoe jij mee kunt helpen: anwb.nl/elkkindveilig.

