



Foto: BikeFlip

## Vervoersarmoede & Fietsstimulering

Kan de fiets er een rol in spelen om mensen die niet of nauwelijks mobiel zijn en weinig mogelijkheden hebben om zich te verplaatsen, aan mobiliteit te helpen? En wat gebeurt er landelijk in diverse gemeenten om inwoners met weinig vervoersmogelijkheden hierbij te helpen? Aan de hand van diverse interviews met betrokkenen brengen we de stand van zaken in kaart.

### Stand van zaken

Sinds een jaar of vijf wordt er in Nederland meer geschreven en gesproken over vervoersarmoede. We spreken over vervoersarmoede wanneer mensen door beperkte verplaatsingsmogelijkheden niet meer op een volwaardige manier aan het maatschappelijk leven kunnen deelnemen. Drempels die daarbij een rol spelen zijn onder meer betaalbaarheid, fysieke toegankelijkheid, vaardigheid en fysieke en sociale veiligheid.

Feit is dat een grote groep inwoners van ons land weinig mogelijkheden heeft om mobiel te zijn. Ze hebben vaak onvoldoende financiële middelen om een (deel)auto aan te schaffen, geen geld voor het steeds duurder wordend OV en beschikken niet over een fiets of de kennis om te fietsen. Dit gegeven is vaak gekoppeld aan armoede. Maar het kan bijvoorbeeld ook te maken hebben met gezondheidsproblemen en/of het niet beschikken over vaardigheden om gebruik te maken van bepaalde mobiliteitsmiddelen.

De afgelopen jaren zijn er veel studies verschenen, artikelen geschreven en debatten gevoerd over dit onderwerp (zie de bijlage op pagina 14 met een aantal van deze studies). De meest recente studie is die van het KiM, 'Rechtvaardig mobiliteitsbeleid', waarin de vraag wordt opgeworpen waarom in het onderwijs en de gezondheidszorg wel het principe van rechtvaardigheid wordt gehanteerd - iedereen heeft recht op goed onderwijs en gezondheidszorg, ook al heb je weinig geld - maar dat dit principe niet wordt toegepast in het mobiliteitsbeleid. Vervoersarmoede is veel meer dan het niet hebben van een fiets. Het gaat ook over fietsvaardigheid, het niet kunnen fietsen in het verkeer, of om mensen met een beperking die daardoor nauwelijks gebruik kunnen maken van het OV of van een auto. En soms gaat het om een combinatie van drempels die de toegang tot mobiliteit moeilijk of zelfs onmogelijk maakt.

Wij gaan hier verder niet in op dit debat omdat de nadruk in onze opdracht ligt op het inventariseren wat gemeenten doen aan fietsstimulering binnen kansarme groepen. Daarbij constateren we dat steeds meer gemeenten onderkennen dat er vervoersarmoede in hun stad bestaat en dat hier beleid op gemaakt moet worden. Een groeiend probleem, des te meer omdat sinds corona, het uitbarsten van de energiecrisis en de hoge inflatie, het aantal mensen dat niet rond kan komen fors is toegenomen.

**In Nederland is het aantal mensen dat in armoede leeft de afgelopen twee jaar gestegen en de voorspelling is dat in 2023 één op de tien kinderen in armoede moet opgroeien.<sup>1</sup>**

Kan de fiets wellicht een rol spelen bij het tegengaan van vervoersarmoede? Om mensen aan vervoer te helpen, zodat ze deel kunnen nemen aan maatschappelijke activiteiten, een baan kunnen vinden, hun leefwereld kunnen vergroten?

## Het fietssysteem

Het ligt zo voor de hand in Nederland: de fiets. Iedereen kan toch fietsen? Immers: Nederland staat synoniem voor Fietsland. Maar schijn bedriegt. Rob van der Bijl en Hugo van der Steenhoven introduceerden in een eerdere studie - Vervoersarmoede ontrafelen - het begrip 'fietssysteem'. Als je nader inzoomt op de vanzelfsprekendheid van het fietsen, dan zie je dat dit voor een grote groep helemaal niet zo vanzelfsprekend is. Denk bijvoorbeeld aan immigranten en hun nakomelingen die niet opgegroeid zijn met een fietscultuur en ook geen fiets bezitten. Maar denk ook aan de grote groep autochtone Nederlanders die geen fiets kunnen aanschaffen om financiële reden of omdat hun fiets herhaaldelijk is gestolen. Als een fiets stuk is of bijvoorbeeld een lekke band heeft en gemaakt moet worden door een fietsmaker, is dat veel geld voor iemand die in armoede leeft. De verhalen uit de verschillende gemeenten over de relatie fietsbezit en armoede zijn legio. Een complex en heterogeen probleem. Ter illustratie een aantal voorbeelden uit de praktijk;<sup>2</sup>

*Op de Theresiaschool in Bloemhof in Rotterdam-Zuid werd een fietsactie georganiseerd. Kinderen die een fiets hadden namen hem die dag mee naar school, kinderen die geen fiets hadden kregen er eentje via het ANWB Kinderfietsenplan. Wat bleek? Ruim 80% van de meegebrachte fietsen was ondeugdelijk; de spaken waren kapot, er was geen bel, de rem werkte onvoldoende, verlichting was kapot of ontbrak etc. Kortom, het was ronduit gevaarlijk om erop te fietsen. De meeste ouders gaven als excuus dat ze geen geld hadden voor de fietsmaker.*



Foto: Theresiaschool Rotterdam, opknappactie 2019

*Er zijn volwassenen en kinderen die opgroeien in de lage SES-wijken van Den Haag die op een kwartier fietsen van het strand wonen maar de zee nog nooit gezien hebben. Vaak hebben ze geen auto, openbaar vervoer is duur en fietsen doet men niet. Het is natuurlijk niet alleen de afstand maar ook het niet verder kunnen kijken dan de buurt waar je woont. Zo zijn er veel inwoners van Rotterdam-Zuid die nog nooit de Erasmusbrug over geweest zijn richting het centrum van Rotterdam. Deze waarneming wordt bevestigd door Min. SZW die constateert dat mensen in armoede vaak niet verder dan 1 km van hun woning komen.*

*Er zijn ook gezinnen die in armoede leven en wel een auto voor de deur hebben staan. Dit gaat dan bijvoorbeeld ten koste van het ontbijt van de schoolgaande kinderen, maar de auto geeft hen wel het gevoel van autonomie.*

<sup>1</sup> Centraal Planbureau augustusraming 'Kinderen in armoede in 2023' <https://www.cpb.nl/augustusraming-2022#>

<sup>2</sup> Voorbeelden komen uit de interviews voor het onderzoek naar 'vervoersarmoede in de vier grote steden 2019' zie literatuurlijst.

Het hebben van een goede en veilige fiets is dus al een issue voor veel mensen, het fietsen zelf is dat nog veel meer. Dat geldt in de eerste plaats voor volwassenen die als kind nooit hebben leren fietsen en voor wie het imago van de fiets die is van 'poor man's vehicle'. Daardoor willen zij ook niet op een fiets gezien worden. Als ze al willen fietsen, kost het deze volwassen ook erg veel moeite om nog te leren fietsen. Vervolgens geven ze de fietscultuur niet door aan hun kinderen. Uit cijfers blijkt dat steeds meer kinderen niet kunnen fietsen en dat in veel gemeenten ook het praktisch verkeersexamen op scholen niet meer plaatsvindt. Fietservaring opdoen op jonge leeftijd vergroot de kans dat men op latere leeftijd ook meer fietst dus dit zou een belangrijke rol kunnen spelen in het doorbreken van vervoersarmoede.

**'Naast deze koppeling is ervaring, fietservaring in dit geval, zeer belangrijk. Oefening baart kunst, langdurig oefenen is van groot belang. Het SWOV heeft de indruk dat fietslessen en fietseducatie vaak te kort duren waardoor er te weinig ervaring wordt opgebouwd. Op school waar de kinderen een groot deel van de dag doorbrengen zou dus meer geoefend moeten worden. Een paar jaar fietsen naar/op de basisschool is een goede voorbereiding op het fietsen naar het VO.'** SWOV

Samengevat; het niet hebben van een fiets, het ontbreken van fietservaring, bang zijn op de fiets in het verkeer, de verkeersregels niet kennen en onzekerheid over de kosten die samenhangen met fietsbezit zorgen ervoor dat de fiets en het fietsen voor grote groepen geen aantrekkelijk perspectief is.

## Wat doen gemeenten en provincies?

Mede dankzij de pilot 'ieder kind een fiets' in vijf F10 steden (mogelijk gemaakt door het Ministerie van IenW) maar al eerder door ANWB's Kinderfietsenplan, is er bij meer gemeenten en provincies aandacht voor het feit dat niet iedereen kan fietsen. Wat doen zij dan precies om te bewerkstelligen dat ook volwassenen en kinderen uit de lage SES-wijken kunnen fietsen en de beschikking hebben over een fiets? We spraken de medewerkers van diverse gemeenten uitvoerig om zicht te krijgen op wat er gebeurt. We hebben de (verschillende) aanpakken op een rij gezet, afgewisseld door inspirerende voorbeelden en succesfactoren. Maar eerst rijst de vraag 'van wie is de fiets in het gemeentelijk beleid?', twee wethouders aan het woord.

## Van wie is de fiets?

Fietsbezit is een domein overstijgend thema. Zo beamen ook Esmah Lahlah, wethouder bestaanszekerheid en arbeidsparticipatie in gemeente Tilburg en Robert van Asten, wethouder mobiliteit en cultuur in gemeente Den Haag, wanneer wij hen beiden onderwerpen aan een aantal vragen over het thema.



**Esmah Lahlah: "Een fiets maakt dat je als kind de wereld kan verkennen en zo je talenten kan ontdekken en optimaal ontwikkelen. Een gebrek aan financiële middelen mag nooit een oorzaak zijn dat iemand dat niet kan."**



**Robert van Asten: "Het hebben van een fiets en het kunnen fietsen zijn belangrijk voor de ontwikkeling van een kind in Nederland. Ook de Rijksoverheid zou moeten bijdragen om dit voor alle kinderen mogelijk te maken."**

Het belang van samenwerking tussen verschillende gemeentelijke domeinen en samenwerking met initiatieven in de stad, bleek ook uit de landelijke F10 pilots (MinIenW / Tour de Force 2019/2021). Hierbij zoomden we in op de vraag of gemeenten het project 'Ieder kind een fiets' zelf duurzaam konden organiseren. Duidelijk werd dat dit alles niet zomaar even geregeld is, maar tijd en inzet vraagt. Erg behulpzaam daarbij is de steun van de gemeentepolitiek en/of de wethouder van sociaal beleid of mobiliteit. Maar óók het belang van een projectleider om die domein overstijgende samenwerking te organiseren en de informele en incidentele initiatieven aan elkaar te koppelen bleek daarbij van onmisbare waarde. (zie factsheet in literatuurlijst)

# inspiratie

Foto: BikeFlip



## BikeFlip

BikeFlip is een circulaire sociale onderneming die gebruikte fietsen via upcycling weer omdoort tot kwalitatief goede fietsen. BikeFlip is daarnaast een erkend leerbedrijf dat mensen helpt reïntegreren naar een betaalde baan (in het fietsenvak). Onder begeleiding van een vakkundige leermeester worden hier fietsen gerepareerd en opgeknapt. Ze hebben een duurzaam kinderfietsabonnement waarbij geldt dat wanneer een kind de fiets is ontgroeid, het deze mag omruilen voor een maatje groter. Het abonnement is inclusief kleine reparaties (aan huis). Voor volwassenen is er de Fietsdeal vanuit de gemeente Utrecht. Inwoners die in armoede leven en in het bezit zijn van een U-pas, kunnen voor €30,- een fiets kopen. Kinderen in armoede kunnen via Stichting Leergeld tegen een vergelijkbaar bedrag een fiets aanschaffen bij BikeFlip.

### Utrecht

Beleid:

- Stad Utrecht investeert veel in fietslessen en educatie op basisscholen (via Sport Utrecht).
- Met een U-pas kunnen volwassenen voor een symbolisch bedrag een tweedehands fiets kopen (concurrereert wel met andere U-pas producten).
- Fietsen verzamelen en opknappen via particulier initiatief, o.a. BikeFlip en Fietsersbond Utrecht (bottom-up).

### (Utrecht vervolg)

Uitvoering:

- Inzamelacties voor kinderfietsen samen met Heel Utrecht Fietst (wijk Overvecht).
- Via crowdfunding komt geld beschikbaar om kinderfietsen op te knappen.
- Samenwerking met Stichting Leergeld en de ANWB wordt gezocht.

Opvallend/specifiek

- Samen met U-stal (fietsenstalling beheerder) wordt gewerkt aan een MBO opleiding voor fietsmakers.
- Nog erg afhankelijk van vrijwilligers, gezocht wordt naar structurele financiering.
- Provincie Utrecht steunt (financiert) verschillende projecten (zoals fietslessen / reparatie acties / verkeersexamen etc.)

### Zwolle

Beleid:

- Gemeente wil wereldfietsstad worden en het stimuleren van fietsen voor iedereen hoort daarbij.
- Uitbreiding van 'fietsen geeft vrijheid' in de wijk Holtenbroek naar twee andere wijken.
- Samenwerking tussen welzijn en mobiliteit op wijkniveau, samenwerking met armoede en gezondheid kent ups en downs.

Uitvoering:

- Fietsen geeft vrijheid in Holtenbroek, bottom-up georganiseerd samen met wijkstichting, Tour de Force en Hogeschool Windesheim.
- Brede doelstelling mede gericht op emancipatie, werkplaats met ANWB, fietslessen voor en door migrantenvrouwen.
- Evaluatie: veel mensen zijn geholpen aan een fiets en aan fietsvaardigheid dankzij fietslessen.

Opvallend/specifiek:

- Samenwerking met de Hogeschool Windesheim op het gebied van onderzoek en kennisdeling.
- Dankzij steun van particuliere fondsen en een financiële impuls van gemeente Zwolle wordt gewerkt aan uitbreiding naar andere wijken.





Foto: Dansh

## Rotterdam

### Beleid:

- Veel aandacht voor vervoersarmoede.
- Meer fte's voor stimuleren fietslessen voor zowel kinderen als ouders.
- Samenwerking met andere diensten zoals RO en Gezondheid.

### Uitvoering:

- Uitgifte en reparatie tweedehands fietsen op wijkniveau.
- Fietslessen op scholen en in de wijk.
- Samen met ANWB regelmatig inzameling van (kinder)fietsen.

### Opvallend/specifiek:

- Veel scholen doen niet mee met het praktisch verkeersexamen.
- Gratis OV voor kinderen niet bevorderlijk voor fietscultuur en gezondheidsbeleid.
- Financiën, er zijn veel 'potjes' van verschillende diensten. Het is moeilijk om dit bij elkaar te brengen en tot een substantiële financiële impuls te komen.

## Leeuwarden/Friesland

### Beleid:

- Weinig beleid nog, fietsenwerkplaats particulier initiatief/bottom-up.
- Wel subsidie maar slechts één beroepskracht voor 4 uur in de week.
- Leeuwarden telt maar liefst drie 'Vogelaarwijken'. Hier leven bovengemiddeld veel kinderen in armoede.<sup>3</sup>

### Uitvoering:

- Samen met ANWB fietsen verzamelen en opknappen.
- Stimuleren opknappen fietsen op wijkniveau door vrijwilligers.
- Belangrijke samenwerking met re-integratie organisatie die veel reparatie doet.

### Opvallend/specifiek:

- Door een goede lobby is er nu wel een provinciaal beleid voor Friesland en is er samen met de ANWB een projectplan gemaakt voor de provincie.
- Provincie Friesland gaat hier voor meerdere jaren ook geld voor uittrekken.

## Fietscultuur

Vervoersarmoede speelt in Rotterdam in specifieke gebieden; lage SES-wijken waar veel inwoners met een migratie-achtergrond wonen in combinatie met beperkte OV-bereikbaarheid, taalachterstand en lange OV-reistijden. Wanneer je dan niet met een fietscultuur bent opgegroeid en dit ook niet aan je kinderen doorgeeft, wordt vervoersarmoede automatisch een groeiend probleem.

De BMX fietsschool versterkt de fietscultuur in Rotterdam door verkeerseducatie en BMX clinics op scholen en in buurten te organiseren. De kinderen/jongeren die hiermee bereikt worden, krijgen niet alleen de vaardigheden mee, maar fietsen wordt ook heel aantrekkelijk (cool) gemaakt. Dat motiveert enorm.

Gemeente Rotterdam organiseert daarnaast fietslessen voor vrouwen met een migratie-achtergrond. Hier worden per jaar 200 vrouwen mee bereikt. Op deze manier werkt de gemeente aan fietsvaardigheid binnen doelgroepen waarbij vervoersarmoede op de loer ligt.

Samen met welzijnsorganisaties zoals Fietsenbank, Stichting Leergeld en ANWB, werken ze voor deze doelgroep ook hard aan fietsbezit.

<sup>3</sup> Vogelaarwijken: Voormalig minister Ella Vogelaar heeft in 2007/2008 veertig wijken in Nederland aangewezen die extra steun van de Rijksoverheid hebben gekregen in een omvangrijk programma om achterstanden weg te werken.

# inspiratie

Foto: Tilburg Spreekt



## Communicatie

De communicatiekanalen van de gemeente zijn in Tilburg succesvol benut. Twee keer per jaar wordt via de kanalen van de gemeente een grootschalige inzamelingsactie gecommuniceerd. Deze inzet leverde enorm veel bruikbare kinderfietsen op. Ook zetten een aantal wethouders en raadsleden zich in. Zo deed wethouder bestaanszekerheid Esmah Lahlah ook een oproep om een fiets te doneren en werden door de gemeente nabij het inzamelpunt stadhuis diverse activiteiten georganiseerd. Ook in de gemeente Den Haag worden de communicatiekanalen van de gemeente optimaal ingezet. Eén keer per jaar wordt een vijf weken lange inzamelactie op poten gezet met eveneens succesvolle resultaten en een enorme opbrengst aan (kinder)fietsen. En ook hier speelt de Wethouder een zichtbare rol. Het ter beschikking stellen van gemeentelijke communicatiekanalen en de steun van de lokale politiek, is een goed voorbeeld van ondersteuning zonder de lead en verantwoordelijkheid van uitvoerende partijen over te nemen.

Foto: Stichting Leren Doen



## Tilburg

Beleid:

- Onderzoek laten doen in 2019 naar vervoersarmoede. Fiets als één van de oplossingen gedefinieerd.
- Konden dankzij deelname aan Europees project Dignity (toegankelijkheid digitale mobiliteit kwetsbare groepen) een projectleider aanstellen.
- Focus op niet-digitale mobiliteitsoplossingen, gestart met fietsschool, uitgifte fietsen, onderhoud.
- Geïnvesteed in het in kaart brengen van alle betrokkenen en doelgroepen. Zo zie je dat er veel behoefte is, grote wachtlijst van 150 kinderen.
- Afdeling communicatie en pr is aangesloten.

Uitvoering:

- Opleiden fietsdocenten en vrijwilligers voor fietslessen en realiseren van klusbureaus in drie wijken waar fietsen opgeknapt worden.
- Samenwerking met diverse welzijnsorganisaties en Stichting Leergeld.
- Ook accent op fietsplezier (uitstapjes) voor groepen die nu gaan fietsen.
- Samenwerking met Ruimtelijk- en Sociaal domein wordt georganiseerd.

Opvallend/specifiek:

- Veel bestuurlijke steun vanuit de politiek en college voor aanpak.
- Er wordt nagedacht over structurele verankering binnen de gemeente, gedacht wordt aan het sportbedrijf.
- Gemeente zet haar mediakanalen in voor inzamelacties (kinder)fietsen.

## Provincie Limburg

Beleid:

- Toekomstvisie ontwikkeld m.b.t. de mobiliteit met budget voor uitvoering. Hier maakt de aanpak 'Ieder kind een fiets' onderdeel van uit. Eén op de dertien kinderen in Limburg leeft in armoede.
- Cofinanciering voor gemeenten beschikbaar ook i.s.m. Stichting Leergeld.
- Regio Parkstad zeer actief (naast Maastricht) met fietsen voor kinderen in armoede i.s.m. Stichting Leergeld en ANWB. Probleem is hier groot.

# inspiratie



Foto: Stichting Leren Doen

## Servicepunten op wijkniveau

Of het nou gaat om afgifte- en inzamelpunten of de mogelijkheid in de eigen wijk goedkoop (of gratis) de fiets te lateren repareren en onderhouden; een wijkgerichte aanpak lijkt in meerdere steden een belangrijke succesfactor.

De gemeente Den Haag heeft dat op een bijzondere wijze invulling gegeven. Alle stadsboerderijen in Den Haag zijn 'Do it Yourself' servicepunten. Hier staat een reparatiekoffer klaar waarmee kinderen zelf onderhoud kunnen plegen. Door het aanbieden van een gereedschapsset en heldere instructievideo's online, worden kinderen in staat gesteld om o.a. zelf hun band te plakken, hun zadel te verstellen en klein onderhoud te plegen. Hierdoor wordt niet alleen duurzaamheid van het fietsen bevorderd, maar dit zorgt tevens voor een belangrijk stuk eigenaarschap. Komen ze er niet uit of zijn ze hun fiets ontgroeid, dan kunnen ze terecht bij één van de vier grote servicepunten verspreid over de stad. Eén van die servicepunten is een praktijkschool waar leerlingen het vak van fietsenmaker onderwezen krijgen.



Foto: Stichting Leren Doen

## (Limburg vervolg)

- Er worden jaarlijks 12.000 kinderen geholpen (niet alleen maar fiets) dat is 60% van alle kinderen.

### Uitvoering:

- In Parkstad zijn 11 inzamelplaatsen waarvan er ook 7 werkplaatsen zijn.
- Samenwerking met de sociale agenda nog niet van de grond gekomen, wel gewenst.
- Vaak moet €100,- per fiets worden betaald, voor veel mensen is dit niet haalbaar.

### Opvallend/specifiek:

- Provincie Limburg onderkent het belang om iets te doen voor kinderen in armoede en stelt ook budget beschikbaar.
- Men weet nog weinig van de problematiek en staat aan het begin van de aanpak.

## Den Haag

### Beleid:

- Langjarige inzet op fietslessen in lage SES-wijken en op verkeersexamen op de basisscholen.
- Veel geld vrijgemaakt voor fietseducatie en opzetten opknappen tweedehandsfietsen i.s.m. ANWB.
- Veel inzet gericht op wijkniveau, samenwerking breed vormgegeven.

### Uitvoering:

- Al veel fietsen ingezameld (450) via acties, één keer per jaar vijf weken lang inzameling.
- Brede samenwerking met Stichting Leren Doen, Stichting Leergeld, dienst onderwijs en sociale zaken. Belangrijk omdat in het verleden samenwerking zeer moeilijk was.
- Heel veel verschillende servicepunten in de wijken, van MBO-scholen tot kinderboerderijen. Hier kunnen ook fietsen worden ingeleverd.

### Opvallend/specifiek:

- Het kinderfietsenplan gaat onder armoedebestrijding vallen en daar is geld beschikbaar.
- Den Haag ziet meer fietsenstallingen in de wijken als belangrijke voorwaarde voor meer fietsbezit in de lage SES-wijken.
- Gemeente Den Haag heeft flink geïnvesteerd in de fiets als oplossing voor vervoersarmoede en het vergroten van de zelfstandigheid van kinderen.

# inspiratie

Foto: Gemeente Amsterdam



## OV of fietscultuur

De gemeente Amsterdam wilde in het kader van Amsterdam Autoluw gratis OV aanbieden. Dankzij een ingediende motie is dit voorstel van tafel en is de focus verlegd naar het versterken van de fietscultuur. Dankzij deze koersverandering is veel geld vrijgekomen voor projecten en pilots waarbij de fiets een rol speelt bij het tegengaan van vervoersarmoede. Niet alleen slim, maar ook gezond! Onderstaand een aantal pilots die uit deze koerswijziging voort zijn gekomen;

- > Fietsdokters waarbij basisschool leerlingen hun fiets gratis kunnen laten repareren.
- > Gratis fietsles voor ouders die niet kunnen fietsen.
- > Gratis deelfietsen op een praktijkschool te leen voor leerlingen om naar stageplek te kunnen gaan wanneer ze OV niet kunnen betalen. Ze onderhouden de fietsen zelf en leren zo over fietsonderhoud.
- > Een project voor een groep nieuwe werknemers uit Zuid-Oost met afstand tot de arbeidsmarkt. Bij de start van hun dienstbetrekking heeft deze doelgroep geen geld voor het dure openbaar vervoer. Zij worden vanaf dag één ondersteund om met de fiets naar het werk te komen door het aanbod van fietslessen en een fiets ter beschikking te stellen. Zo wordt ingezet op het integreren van deze gezonde keuze in het toekomstige woon-werverkeer.
- > De campagne 'Klaar met je fiets? Geef hem door!', waarmee de gemeente extra aandacht vraagt voor het inleveren van oude fietsen. De campagne is onderdeel van een breder programma om kinderen en jongeren te stimuleren vaker de fiets te gebruiken.

## Amsterdam

Beleid:

- Motie gemeenteraad, geen gratis OV maar alle kinderen op de fiets.
- Eerst uitvoerig onderzoek gedaan naar problematiek en doelgroepen.
- Een scala aan pilots opgezet voor doelgroepen plus monitoring.
- Samenwerking fysieke- en sociale domein.

Uitvoering:

- Pilots in uitvoering: Fietsdokters, schoolklassen gaan langs voor fietsreparaties / bewoners ondersteunen bij fietsacties / op de (leen)fiets naar stages / op de fiets naar nieuw werk.
- Praktijkscholen betrekken bij opleiding fietsmakers.
- Pilot gestart waarbij sportverenigingen worden gestimuleerd om leden op de fiets te laten komen.
- Zetten eigen communicatiekanalen succesvol in voor inzamelingsactie kinderfietsen ter ondersteuning werkplaats Pantar en uitgifte via Stichting Leergeld.

Opvallend/specifiek:

- Gewerkt wordt aan gezamenlijk optrekken van Onderwijs, GGD, Sport en Mobiliteit; een lokale beweegcoalitie.
- Leren van uitvoering pilots; trial and error voor effectiever beleid.
- Financiering beschikbaar vanuit aangenomen raadsmotie. Hier is nauwelijks politieke discussie over omdat het niet structureel is maar eenmalig.
- De perceptie van verkeersveiligheid (onveilig) is een drempel voor nieuwe fietsers om deel te nemen aan het verkeer.

## Alkmaar

Beleid:

- Ondersteuning van maatschappelijke initiatieven staat centraal, maar er is weinig tot geen beleid geformuleerd.
- Er is subsidie beschikbaar voor Stichting Leergeld en mogelijk andere initiatieven.
- Ondersteuning maatschappelijk initiatief vindt nu plaats vanuit afdeling Sport van de gemeente.





Foto: De Fietswerkplaats

## (Alkmaar vervolg)

### Uitvoering:

- Samen met de ANWB worden inzamelacties georganiseerd, fietsen worden opgeknapt door Rataplan (kringloopbedrijf). Opbrengst is groot.
- Er wordt actief op scholen informatie verspreid over de mogelijkheid om een tweedehands fiets te verkrijgen.
- Via Stichting Leergeld en via de Voedselbank kunnen mensen/kinderen een fiets krijgen.

### Opvallend/specifiek:

- Via de particuliere stichting Share2Day wordt veel financiële steun verleend aan inzamelen van fietsen en opknaptacties.
- Samenwerking tussen Armoedebeleid en Sport. Er is veel behoefte aan meer handen voor uitvoering en aan een projectleider die gemeentebreed kan opereren en initiatieven verbindt.
- Het verkeersexamen op scholen neemt sterk af en de gemeente speelt hier geen stimulerende rol in (gebrek aan capaciteit bij mobiliteit).

## Experts aan het woord

Naast de beleidsmedewerkers van verschillende gemeenten in Nederland, hebben we gesproken met een drietal professionals die allen vanuit een andere invalshoek met dit thema bezig zijn. Met als doel om te ontdekken of zij ons nog waardevolle noties konden meegeven in het doorgronden van de relatie tussen vervoersarmoede en fietsstimulering. Sommige noties waren meer van analytische aard en anderen weer heel praktisch. De belangrijkste hebben we op een rij gezet.

### Wanda Wendel-Vos; senior onderzoeker sport, bewegen en gezondheid bij het RIVM

Wanda onderbouwt met cijfers leefstijlgerelateerde thema's. Zij is namens het RIVM ook actief op Europees niveau.

- Uit de cijfers blijkt dat fietsen onder jongeren afneemt (12-18).
- Kinderen en jongeren bewegen minder dan 20 jaar geleden en de motorische vaardigheden van kinderen/jongeren lopen achteruit.
- VMBO-leerlingen scoren lager op bewegen dan VWO-leerlingen.

## De Fietswerkplaats

In Amersfoort is een fietswerkplaats waar per jaar 1200 tweedehands fietsen worden opgeknapt waarvan een deel beschikbaar komt, via bijvoorbeeld Stichting Leergeld en charitatieve instellingen, voor volwassenen en kinderen in armoede. Daarnaast kunnen inwoners die leven in armoede, via de Voedselbank een bon krijgen voor een gratis fietsreparatie (tot €100,-). Amersfoorters brengen in grote getale hun gebruikte (kinder)fietsen naar de werkplaats. Twee betaalde professionals runnen de werkplaats samen met ongeveer zeven aspirant-fietsmakers uit de bijstand of met een afstand tot de arbeidsmarkt. Zij werken zonder subsidie, maar verkopen de fietsen voor €150,- a €200,- zowel aan particulieren als aan charitatieve instellingen.

*"Het is een bewuste keuze zonder subsidie te draaien. Omdat wij rond moeten komen moeten we ons best doen, kwaliteit blijven leveren en onszelf goed etaleren. Daardoor leveren wij goede kwaliteit fietsen en komen mensen hier graag terug. Maar de kosten voor huisvesting hangen als een zwaard van Damocles boven ons hoofd."*

Regelmatig lukt het om een van de monteurs te laten doorstromen naar regulier betaald werk. Ze zijn niet afhankelijk van subsidie, maar hun huisvesting is precair. Ze zouden erg geholpen zijn en een duurzame bedrijfsvoering kunnen realiseren als de gemeente de huisvesting kan garanderen.



Foto: HPC-Charlois

## Praktijkscholen

In Nederland zitten bijna 30.000 kinderen op praktijk-scholen. Deze kinderen in de leeftijd van 12-18 jaar kunnen moeilijk leren en hebben vaak een grote afstand tot de arbeidsmarkt. Een praktijkschool in Rotterdam, HPC Charlois, telt 180 leerlingen waarvan slechts 20% fietste. De praktijkschool is in 2019 een project gestart samen met 'Fietsen op Zuid' om de scholieren (weer) te leren fietsen, zorgen dat ze een fiets hebben en te helpen bij verkeerseducatie (verkeersveiligheid). De school sprak de ambitie uit om een fietsenwerkplaats in te richten zodat de scholieren hun eigen fiets kunnen onderhouden en repareren en mogelijk geschoold kunnen worden in het vak. De techniekdocent heeft zichzelf bijgeschoold tot fietsenmaker en begeleidt nu de scholieren in de werkplaats. De scholieren kregen fietsles (praktisch) en verkeerseducatie. Via het ANWB Kinderfietsenplan kwamen fietsen beschikbaar voor de school. De scholieren kunnen nu op de fiets naar hun stage-adressen en/of van huis naar school. Ook in andere steden willen praktijkscholen werkplaatsen inrichten en scholieren vertrouwd maken met fietsreparatie zoals bijvoorbeeld in Amsterdam (zie inzetje OV versus fiets). Ook is er de ambitie om leerlingen op te leiden tot fietsenmaker, maar dat vraagt ondersteuning van de fietsbranche en de gemeente. Zo is er bijvoorbeeld veel behoefte aan stageplekken in de branche, een gedeelde verantwoordelijkheid van de branche en de gemeente.

- In de leefstijlmonitor over o.a. armoede en beweegparticipatie, wil het RIVM een vraag gaan toevoegen over fietsgebruik en fietsbezit.
- Wanda zou graag zien dat het Jeugdfonds Sport en Cultuur, sport niet te nauw definieert en dat het fonds ook een vergoeding gaat geven voor het aanschaffen van een fiets.
- Zij ziet het niet hebben van een fiets als een gezondheidsprobleem.
- Naast het belang van cijfers, ook over fietsbezit en het verkeersexamen, is Wanda positief over de samenwerking tussen het Ministerie van IenW en het Ministerie van VWS. Wat haar betreft zou het Ministerie van SZW er ook zeker bij moeten komen (Beweegalliantie).

### Inge Veliscek; Projectleider ANWB Kinderfietsenplan

Inge is projectleider bij de ANWB voor het kinderfietsenplan en heel goed op de hoogte van wat er in het land gebeurt met betrekking tot het verzamelen, opknappen en beschikbaar stellen van fietsen voor kinderen in armoede in de leeftijd van 4 tot 18.

- De noodzaak om tweedehands fietsen op te knappen en beschikbaar te stellen aan kinderen en volwassen neemt alleen maar toe.
- Er moet veel beter worden samengewerkt op provinciaal en gemeentelijk niveau tussen sectoren; denk aan mobiliteit, gezondheid, onderwijs en sociaal.
- Veel initiatieven in en van gemeenten zijn te afhankelijk van (gemotiveerde) individuen, als die wegvallen stort de aanpak vaak weer in.
- Het beleid van AFAC's in veel gemeenten om opgehaalde (wees- en andere)fietsen commercieel te verkopen frustreert het aanbod van op te knappen tweedehands fietsen voor de doelgroepen.
- Probeer de werkplaatsen zoveel mogelijk op wijkniveau te realiseren zodat buurtbewoners en kinderen laagdrempelig binnen kunnen lopen.





Foto: De Terugwinning

**Rob van der Bijl; lector aan de Universiteit van Gent, specialist op het gebied van openbaar vervoer en fiets.**

Rob van der Bijl heeft de afgelopen tientallen jaren veel gemeenten en bedrijven geadviseerd. Zijn onderzoeksgroep in Gent heeft recent een groot onderzoek gedaan naar vervoersarmoede in België.

- Vervoersarmoede is een ingewikkeld probleem, nauw verbonden met inkomen en werkloosheid, achterstelling, cultuur en gezondheid.
- Rob onderkent 'interne' drempels. Deze hangen direct samen met het aanbod en gebruik van vervoer en vervoersmiddelen. Denk aan; sociale veiligheid en verkeersveiligheid, afstand en barrières, leesbaarheid en begrijpelijkheid, fysieke toegankelijkheid, betaalbaarheid en betrouwbaarheid. De aan- of afwezigheid van deze drempels bepalen de mogelijkheid van het hebben van toegang tot mobiliteit.
- Rob is zeer pessimistisch over het tegengaan van vervoersarmoede. Daarbij ziet hij het OV steeds duurder worden en fietsen is alleen een alternatief tot vijf kilometer. Hij bepleit vooral inkomensverhogende maatregelen zoals bijvoorbeeld verhoging minimumloon en uitkeringen.
- Hij is van mening dat het bestrijden van fietsendiefstal in de lage SES-wijken een belangrijke bijdrage kan leveren aan fietsbezit van wijkbewoners. Betaalbare fietsenstallingen in de woonbuurten zijn daarvoor onmisbaar.

**Marissa Zweedijk; beleidsmedewerker armoedebeleid, Ministerie van SZW.**

- De Minister van armoedebeleid wil vaart maken met het bestrijden van armoede en zich concentreren op de vindplaatsen van armoede, daar waar mensen al komen (scholen, sport, buurthuizen).
- Jaarlijks gaat er 10 miljoen naar het bestrijden van kinderarmoede waarbij ingezet wordt op voorzieningen in natura zoals bijvoorbeeld een fiets of laptop (ondermeer via Stichting Leergeld en het Nationaal Fonds Kinderhulp).
- De Minister ziet het niet hebben van een fiets als een fors probleem. De Fiets kan een rol spelen om het isolement van volwassenen en kinderen te doorbreken en nieuwe vergezichten te ontdekken. De fiets is een basisvoorziening die je moet blijven bieden. Echter, hier moeten ook vaardigheden aan gekoppeld worden. Hieraan willen ze de komende periode invulling geven.

## De Terugwinning

Stichting 'De Terugwinning' in Woerden zamelt fietsen in en herstelt deze in samenwerking met onder meer het ANWB Kinderfietsenplan. In 2021 zijn 675 fietsen uitgezet onder inwoners die leven in armoede via (charitatieve) instellingen als Stichting Leergeld en Ferm Werk. De Terugwinning biedt dagstructuur, carrière- en opleidingsoriëntatie. Het doel is terugwinnen van sociaal- en maatschappelijk kapitaal. Met 8 man personeel wordt 52 man begeleid naar betaald werk. De werkplaats is gevestigd in het hart van de wijk waar de doelgroep woont. Kinderen kunnen laagdrempelig langskomen voor kleine reparaties of worden aangemoedigd zelf hun band op te pompen, of geleerd hun band te plakken. Via Ferm Werk kunnen inwoners die uit de bijstand doorstromen naar een baan en mobiliteit nodig hebben, een aanvraag doen voor een fiets. Naast een kleine WMO-bijdrage voor hun rol als dagstructuur en arbeidstoeleiding, ontvangen ze geen gemeentelijke subsidies. De uitstroom van WMO-cliënten is dankzij hun succesvolle aanpak groot, waardoor deze bijdrage slinkt. Een precare financiële balans waarbij met 'een paar tientjes per fiets' €80.000,- aan huisvesting en acht man personeel bekostigd moet worden. Ondersteuning vanuit de gemeente zou zeer welkom zijn. Momenteel wordt gewerkt aan certificering Erkend Leerbedrijf zodat cliënten met een diploma op zak de deur uit kunnen lopen.

# inspiratie

Foto: Swapfiets



## deel-/leasefietsen

Wanneer we kijken naar een deel- of leasefietsensysteem als oplossing voor het tegengaan van vervoersarmoede, valt het ons op dat er nog weinig geslaagde voorbeelden of pilots zijn. Doelgroepen met afstand tot fietsen zul je niet zonder meer bereiken met een landelijke of gemeentelijke aanpak. Wel zijn er kansen voor kleinschalige experimenten op wijkniveau als we geleerde lessen implementeren.

Zo beaamt ook Ministerie van SZW; "Mensen die leven in armoede of met schulden, ervaren ontzettend veel stress. Alles wat nieuw is voelt als een enorme drempel en gaat met wantrouwen gepaard. Dit geldt zeker voor initiatieven vanuit de gemeenten of het Rijk. Men is ontvankelijker voor initiatieven door mensen die men kent en vertrouwt uit de eigen omgeving of buurt. Daarnaast vormen financiën, bijvoorbeeld een eigen -bijdrage of -risico, al gauw een hoge drempel. Dit kan voor gezinnen het verschil betekenen tussen het al dan niet hebben van een warme maaltijd of bijvoorbeeld een hoognodige buffer voor andere onvoorziene kosten."

In een experiment van de gemeente Amsterdam om sociale huurders een elektrische leasefiets aan te bieden (via Swapfiets) werd nauwelijks ingegaan. Na onderzoek bleek dat het 'eigen risico' van €50,- voor de doelgroep een belemmering was om in te stappen. De kans op diefstal, met name in lage SES- wijken, is een groot probleem en vormde daarom een te grote barrière om deel te nemen.

Het wijkexperiment 'Mobiliteitsgeluk Hillesluis' was een vier maanden durende pilot waarin op vier plekken in de Rotterdamse wijk Hillesluis fietsen zijn uitgeleend. Bewoners van Hillesluis konden de fietsen voor een zelf gekozen tijdsduur 'lenen' tegen een kleine vergoeding. In nauw overleg met sleutelfiguren in de wijk zijn locaties geïdentificeerd en is geprobeerd de pilot zo goed mogelijk bij de wijk aan te laten sluiten.

Geleerd:

- De doelgroep die met deze pilot was beoogd, personen die nog niet bekend waren met de voordelen van de fiets, zijn met deze pilot niet bereikt.
- Het beschikbaar stellen van fietsen is niet voldoende om mensen te stimuleren om te fietsen. De pilot heeft voornamelijk personen bereikt die al bekend waren met fietsen en waarvan de fiets kapot of gestolen was.
- Fietsendiefstal en beperkte mogelijkheden voor fietsparkeren zijn de meest genoemde barrières die de leenfietsgebruikers benoemde.
- De pilot heeft er voor gezorgd dat mensen die zich de aanschafkosten van een fiets niet kunnen veroorloven, tijdelijk meer mobiliteitsopties hadden.

Het bereiken van de directe doelgroep, personen in de categorie vervoersarmoede, vraagt om een toegankelijke, laagdrempelige, betaalbare en gebruiksvriendelijke aanpak op wijkniveau (bij de vindplaatsen van armoede). Daarnaast is een communicatieplan dat aansluit bij de leefwereld en behoeften van de bewoners onmisbaar. Sleutelfiguren uit de wijk kunnen hier een belangrijke rol in spelen. Onder deze voorwaarden zou een aanpak om deze doelgroep te bedienen met een deelfietsensysteem succesvol kunnen zijn. Daarbij is het van belang dat we naar het hele fietssysteem kijken, dus bijvoorbeeld ook fietsvaardigheid onderdeel maken van de aanpak. Het is de moeite waard dit in een paar proeftuinen uit te proberen. Bijvoorbeeld een elektrische leasefiets voor mensen die (bijvoorbeeld vanuit de bijstand) het werkveld betreden.

## Bevindingen en kansen

Kijkend naar de verschillende rapporten, de inbreng van deskundigen, onze eigen ervaring met de pilot 'Ieder kind een fiets' in vijf F10 steden en de resultaten van de interviews met provincies en gemeenten, kunnen we rustig zeggen dat fietsen een bijdrage kan leveren aan de bestrijding van vervoersarmoede. Echter, het is niet eenvoudig om succes te boeken met een aanpak. Het gaat immers niet alleen om het hebben van een deugdelijke fiets, maar ook om het leren fietsen en ervaring op doen in het verkeer.

Er zijn ontzettend veel mooie initiatieven betrokken bij het thema fietsbezit. Via charitatieve instellingen voor kinderen in armoede en via diverse gemeentelijke regelingen voor volwassenen. Maar zoals gezegd, met alleen een fiets ben je er nog niet. Wie fietst met een kind mee naar school als ouders niet kunnen fietsen? Hoe fiets je op je (deel)fiets naar werk als je nog geen fietsvaardigheden bezit? En hoe onderhoud je een fiets zonder kunde en met weinig financiële middelen?

Er gebeurt van alles om kinderen en volwassen te laten fietsen, werkplaatsen worden opgezet en op veel plekken in het land wordt hard gewerkt aan een fietscultuur. De verschillende onderdelen in de keten van het fietssysteem zijn aanwezig maar er is geen goed overzicht over het speelveld en de onderdelen zijn nog weinig met elkaar verknoopt. **Het zou kansrijk kunnen zijn bestaande initiatieven** binnen de gemeente nog beter op elkaar aan te sluiten door energie te steken in het **coördineren en verbinden** van partijen op de vindplaatsen van (vervoers)armoede.

Uit ons overzicht blijkt dat in alle steden serieuze actie wordt ondernomen om kinderen en volwassenen aan het fietsen te krijgen. In elke plaats weer op een eigen manier. Voordeel daarvan is dat er al veel kennis opgedaan is en geleerd is van de diverse aanpakken. Ook van projecten en pilots die minder goed liepen (wat werkt wel, wat werkt niet). Deze opgedane kennis wordt echter nu nog niet voldoende uitgewisseld en benut waardoor het wiel regelmatig opnieuw uitgevonden wordt.

**Het zou kansrijk kunnen zijn de kennisoverdracht te faciliteren** om zo dit collectieve kennispotentieel optimaal te benutten.

Een uitdaging bij het stimuleren van fietsen voor kinderen en volwassenen uit de lage SES wijken, is het gebrek aan continuïteit en financiële ondersteuning. Het is niet eenvoudig om zicht te krijgen op hoe de activiteiten op gemeentelijk niveau gefinancierd worden, het is in elke gemeente weer anders. Er wordt geld vrijgemaakt vanuit mobiliteit, sociaal, en soms vanuit sport. De financiering is vaak ad-hoc en niet verankerd in het gemeentelijk beleid. Er zijn veel vrijwilligers actief op de verschillende onderdelen van het fietssysteem. Dit is een groot goed en onmisbaar voor de aanpak. Des te meer omdat de doelgroep, die reeds veel stress ervaart door armoede, vaak wantrouwer is tegenover initiatieven vanuit de gemeente of het Rijk. Vrijwilligers en initiatiefnemers verbonden met de wijk boezemen vertrouwen in. Deze inzet van vrijwilligers is echter ook een bedreiging voor de continuïteit. Wanneer gemotiveerde vrijwilligers wegvallen of bijvoorbeeld huisvestingskosten een issue worden, kan een initiatief zomaar verdwijnen. **Het zou kansrijk kunnen zijn als gemeenten een laagdrempelig projectsubsidie in het leven roepen** die financiële drempels kan wegnemen of bijvoorbeeld een betaalde kracht kan financieren zodat continuïteit gewaarborgd blijft. Het Rijk zou aanvullend daarop middelen vrij kunnen maken voor gedragsverandering (Nationaal Toekomstbeeld Fiets) of bijvoorbeeld voor het financieren van pilots (bijv. deelfietsmobiliteit in lage SES wijken).

In een aantal steden werken verschillende gemeentelijke diensten al samen om tot een goede en effectieve aanpak te komen. Maar ook in die gemeenten blijft de vraag, wie trekt de kar? Is het Mobiliteit, Sociaal, Sport? Het is mooi om te zien dat bij het Rijk veel oog is voor domein overstijgende samenwerking (Beweeg Alliantie). **Het is kansrijk deze samenwerking ook door te trekken naar uitwisseling en samenwerking op gemeentelijk niveau.** Bijvoorbeeld door het optuigen van een 'Taskforce' vanuit de gezamenlijke ministeries. Deze 'Taskforce' (geïnspireerd door een eerdere 'Taskforce' m.b.t. verkeerslichten) kan gemeenten bijstaan met raad en daad.

Er liggen voldoende kansen voor de fiets als deeloplossing van vervoersarmoede. Vereende krachten zijn nodig om succes te boeken.

## Literatuurlijst en Onderzoeken

- Rapport Tour de Force: Internationale inspiratie voor de aanpak 'alle kinderen een fiets'(2021)
- Vervoersarmoede ontrafeld: onderzoek vier grote steden - Hugo van der Steenhoven en Rob van der Bijl (2019)
- Rapport Mobycon: onderzoeksresultaten verhogen fietsgebruik door jonge Amsterdammers (2022)
- Factsheet 'Ieder kind een Fiets' - Fiets Tour de Force (2020) <https://www.fietsberaad.nl/Tour-de-Force/Documenten/Documentendetail/Pilot-Ieder-kind-een-fiets/25292>
- Prov. Gelderland Rapport: Alle kinderen Fietsen (2018)
- Vervoersarmoede treft alle lagen van de bevolking. Onderzoek Gent mei 2021
- <https://www.kimnet.nl/publicaties/notities/2022/08/08/rechtvaardig-mobiliteitsbeleid>
- <https://www.rli.nl/publicaties/2020/advies/toegang-tot-de-stad-hoe-publieke-voorzieningen-wonen-en-vervoer-de-sleutel-voor-burgers-vormen>
- <https://www.fietscommunity.nl/blogs/wat-is-een-fiets-het-fietsstelsel-in-kaart-gebracht/>
- [https://www.verkeersnet.nl/actueel/43223/vervoersarmoede-neemt-komende-jaren-alleen-maar-toe/?utm\\_source=newsletter&utm\\_medium=email&utm\\_campaign=Nieuwsbrief%20week%202022-25](https://www.verkeersnet.nl/actueel/43223/vervoersarmoede-neemt-komende-jaren-alleen-maar-toe/?utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=Nieuwsbrief%20week%202022-25)
- <https://www.cpb.nl/augustusraming-2022#>
- Fietsen op Zuid, evaluatierapport Studio Drift (2020), [www.drift.nl](http://www.drift.nl)
- [www.sportenbewegenincijfers.nl](http://www.sportenbewegenincijfers.nl)

## Webpagina's betrokken initiatieven & werkplaatsen

[www.bikeflip.nl](http://www.bikeflip.nl)

[www.fietswerkplaats.eu](http://www.fietswerkplaats.eu)

[www.lerendoen.nl](http://www.lerendoen.nl)

[www.deterugwinning.nl](http://www.deterugwinning.nl)

[www.stichtingleergeld.nl](http://www.stichtingleergeld.nl)

[www.dansh.nl](http://www.dansh.nl)

[www.anwbkinderfietsenplan.nl](http://www.anwbkinderfietsenplan.nl)

[www.u-pas.nl](http://www.u-pas.nl)

[www.gelrepas.nl](http://www.gelrepas.nl)

<https://www.u-stal.nl>

<https://traverswelzijn.nl/fietsengeeftvrijheid/>

<https://rataplan.nl>

<https://jeugdfondssportencultuur.nl>

[www.biesieklette.nl](http://www.biesieklette.nl)

<https://www.hetduynhuis.nl/linken>

<https://www.hpc-charlois.nl/in-de-praktijk/praktijk-op-school/techniek/fietstechniek/>

<https://share2day.nl>

[https://www.dignity-project.eu/wp-content/uploads/2020/07/DIGNITY-Leaflet\\_NL\\_Digital-Version.pdf](https://www.dignity-project.eu/wp-content/uploads/2020/07/DIGNITY-Leaflet_NL_Digital-Version.pdf)

<https://www.contourdetwern.nl>



Hugo van der Steenhoven  
[hugo@hugocycling.nl](mailto:hugo@hugocycling.nl)  
06-51074257

Femke Hulshof  
[femke@mestudio.info](mailto:femke@mestudio.info)  
06-42334424