**Trappen in Etappen - Resultaten toetsing 2025**

|  |  |
| --- | --- |
| **1. Keuze van te beïnvloeden gedrag** | **★★★★★** |
| **2. Keuze van de doelgroep** | **★★★★★** |
| **3. Het formuleren van leerdoelen** | **★★★★★** |
| **4. Didactische uitgangspunten** | **★★★★★** |
| **5. Inhoud en vormgeving** | **★★★★★** |
| **6. Toetsing en evaluatie in programma** | **★★★★★** |
| **7. Handleiding en draaiboek** | **★★★★★** |
| **8. Implementatie van het programma** | **★★★★★** |
| **9. Procesevaluatie/ gebruikerservaringen** | **★★★★★** |
| **10. Kwaliteit van de effectmeting** | **★** |

**Toelichting**

Het verkeersproject Trappen in Etappen richt zich op Utrechters die nog niet zelfstandig kunnen fietsen. Dit zijn veelal volwassenen en kinderen met een vlucht- en/of migratieachtergrond die niet hebben leren fietsen van hun ouders of op school. Zij worden ook wel ‘nieuwkomers’ genoemd. Het programma heeft het doel deelnemers fietsvaardigheden aan te leren, kennis van verkeersregels te vergroten en veilig gedrag te stimuleren. Het programma scoort maximaal op 9 van de 10 stappen. Omdat er geen effectmeting is uitgevoerd krijgt stap 10 maar één ster.

De keuze van het te beïnvloeden gedrag (stap 1) is goed beargumenteerd. De relatie met verkeersveiligheid wordt beschreven. Beperkte technische beheersing van de fiets vergroot de kans op ongevallen. Verder zijn de risicofactoren benoemd die ten grondslag liggen aan het risicogedrag. Informatie hierover is beargumenteerd en onderbouwd. Stap 1 scoort in totaal 5 sterren. De keuze van de doelgroep (stap 2) is gedetailleerd beschreven en opgedeeld in twee subgroepen: kinderen en volwassenen. De benadering van de subgroepen gebeurt of verschillende wijzen, die uitgebreid uitgewerkt zijn. Stap 2 scoort maximaal.

De risicofactoren zijn vertaald naar deeltaken en leerdoelen (stap 3). De leerdoelen zijn onderverdeeld in subdoelen. Deze zijn duidelijk en concreet beschreven naar kennen, kunnen en willen. De leerdoelen sluiten aan op de beschreven risicofactoren technische beheersing van de fiets en het vergroten van verkeersregels (kennis). Er wordt eveneens duidelijk beschreven aan welke niveaus van veilig handelen het programma aandacht besteed. Stap 3 scoort maximaal. Bij stap 4a, de toegepaste didactische uitgangspunten en methoden, worden uitgebreid verschillende theorieën beschreven, en hoe deze theorieën aansluiten op de lesonderdelen. De gekozen werkvormen (4b) sluiten eveneens aan bij de gestelde leerdoelen. Werkvormen zijn zowel praktisch (fietsoefeningen) als theoretisch (opdoen kennis). Integratie tussen theorie en praktijk is goed in orde. Doordat deelnemers zelf de oefeningen doen, worden zij automatisch actief betrokken bij het programma. Deelnemers melden zichzelf aan voor het programma, waardoor zij eveneens intrinsiek gemotiveerd zijn om deel te nemen. Tot slot kan het programma worden afgestemd op verschillende fietsniveaus (via parcoursen) en taalbarrières, waardoor stap 4 maximaal scoort.

De stappen 5 tot en met 9 scoren maximaal. De opgenomen informatie is duidelijk en feitelijk juist beschreven voor alle betrokken partijen, de leerinhoud is afgestemd op de belevingswereld van de deelnemers en kan worden afgestemd op verschillende niveaus. De inhoud en vormgeving van de materialen ziet er goed uit. Bij stap 6 is beschreven hoe (tussentijdse) toetsing plaatsvindt. Fietsdocenten houden in de gaten in hoeverre deelnemers de leerdoelen onder de knie krijgen. Waar nodig kan extra hulp geboden worden. Dit is tekstueel uitgebreid beschreven, waardoor stap 6 maximaal scoort.

Er is een handleiding beschikbaar met veel informatie over het programma en de bouwstenen. Ook is er een draaiboek voor trainers aanwezig. Stap 7 is daarmee in orde en scoort maximaal.

Ook stap 8 en 9 scoren maximaal. In het draaiboek voor docenten is beschreven hoe zij het programma implementeren en kunnen uitvoeren. Het benaderingsproces is uitgebreid omschreven, met daarbij alle benodigde partijen en contactpersonen. Binnen het programma is het mogelijk om op contextniveau maatwerk te leveren, door deelnemers in verschillende omgevingen te laten oefenen. Met complexe verkeerssituaties kan daarom (extra) geoefend worden. Stap 8 scoort maximaal. Bij stap 9 worden de ervaringen van gebruikers gebruikt om kleine aanpassingen in het programma te doen. De ervaringen worden opgevraagd na de les door fietsdocenten, daarnaast vindt soms een telefonische evaluatie plaats. Score 9 scoort eveneens maximaal.

Er is geen effectmeting uitgevoerd. Stap 10 scoort daarom maar één ster.