

# Welke rol speelt de fiets bij de verplaatsingen van gezinnen in Brussel?

Samenvatting van de in 2023 uitgevoerde enquête



*Onze oprechte dank gaat uit naar Eva Van Enoo, Claire Pelgrims, John Nieuwenhuys en Alice de Walque voor hun waardevolle advies en het nalezen van bepaalde belangrijke onderdelen van dit onderzoek.*

*We willen in het bijzonder Charline, Thierry, Abel, Yves, Didier, Ines en Estelle bedanken voor hun onschatbare hulp om de deelnemers aan ons onderzoek te contacteren en te betrekken.*

*Tot slot willen we natuurlijk alle leerlingen en ouders bedanken die de tijd hebben genomen om onze vragen te beantwoorden.*

Inhoudsopgave	3
1. Inleiding	4
2. Methodologie	6
3. Resultaten & actiepunten	8
3.1. Bevinding 1: Rekening houden met bepaalde specifieke behoeften van kinderen en hun begeleiders bij het uitstippelen van geschikte fietsroutes	9
Enkele concrete actieplannen	9
3.2. Bevinding 2: De sterke legitimiteit die ouders aan de school geven als speler in een actievere mobiliteit voor leerlingen	11
Enkele concrete actieplannen	11
3.3. Bevinding 3: Verleg de grenzen van de school en betrek ouders en buitenschoolse spelers erbij	12
3.4. Bevinding 4: Een holistische benadering van de behoeften van gezinnen	14
3.5. De sleutelmomenten in kaart brengen, "het juiste project op het juiste moment".	15
4. Bibliografie	17



## 1. Inleiding

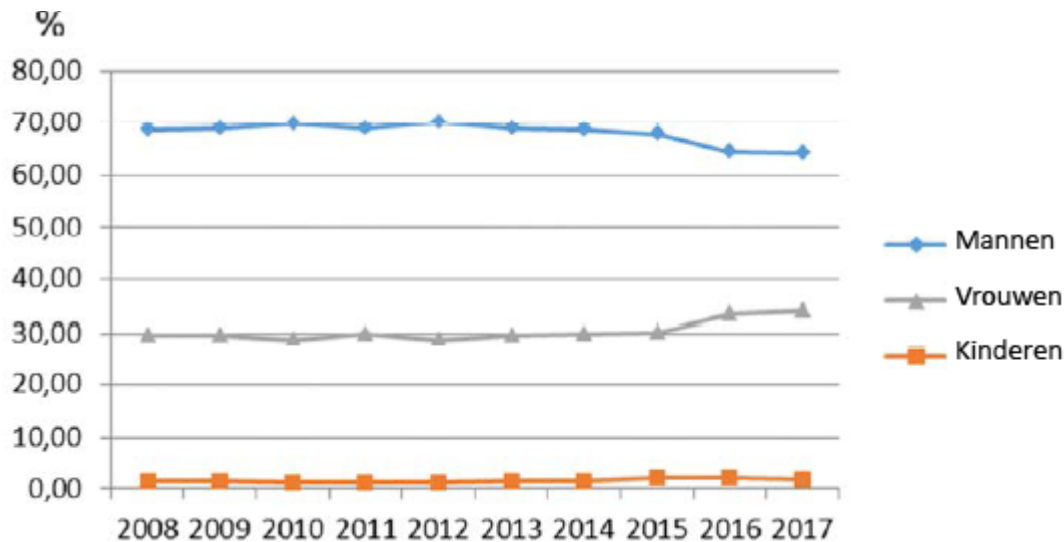
"De fiets zit in de lift in Brussel, voor alle soorten verplaatsingen"<sup>1</sup>! Dit was de kop van een artikel van de RTBF over de toename van het stalen ros in Brussel. Maar uit een analyse van de waargenomen profielen blijkt dat deze trend die we al enkele jaren waarnemen, niet voor alle segmenten van de bevolking geldt (Ermans T. et al. (2017); Pro Velo (2018)). Zo zien we dat 'kinderen' (zie afbeelding 1) uit de boot vallen, want voor hen lijkt de fiets nog geen legitiem mobiliteitsalternatief te zijn.

---

1. <https://www.rtbef.be/article/a-bruxelles-le-velo-a-le-vent-en-poupe-tous-motifs-de-deplacements-confondus-10513386>, consulté le 24.01 .2022

Afbeelding 1:

**Evolutie in het aandeel mannen, vrouwen en kinderen onder fietsers.** Bron: Pro Velo (2018)



**Het doel van deze enquête is om het potentieel van de fiets voor het woon-schoolverkeer in Brussel onder de loep te nemen bij leerlingen van het vijfde en zesde leerjaar** (zowel zelfstandig als onder begeleiding van een volwassene).

Het onderzoek bestaat uit twee delen:

- Het eerste deel richt zich op het aspect 'infrastructuur'. Hoewel er de afgelopen jaren nieuwe infrastructuur is aangelegd om actieve vervoersmiddelen in Brussel aan te moedigen (fietspaden, schoolpaden, gescheiden fietspaden, enz.), kijken we in welke mate deze infrastructuur kinderen en hun ouders of begeleiders beïnvloedt.
- Het tweede deel onderzoekt hoe kinderen en hun ouders tegen de fiets aankijken. Enerzijds bekijken we de fiets door de ogen van de kinderen: imago van de fiets, hoe voelen ze zich erbij, wat is er leuk, hoe zit het met de relatie met hun ouders, enzovoort. Anderzijds bekijken we fietsende kinderen door de ogen van hun ouders: het verschil in perceptie van het gevaar voor henzelf of voor hun kinderen, het logistieke en organisatorische luik en de relatie met hun kinderen.



## 2. Methodologie

De thematische en methodologische keuzes die in dit onderzoek zijn gemaakt, zijn gebaseerd op een voorlopig overzicht van de diverse onderzoeken en publicaties over dit onderwerp. De resultaten van dit onderzoek zijn beschikbaar in het "volledige verslag".

Om te beginnen kozen we ervoor om in totaal **tien scholen te selecteren om deel te nemen aan de verschillende fasen van het onderzoek**. Bij deze selectie werd rekening gehouden met verschillende criteria:

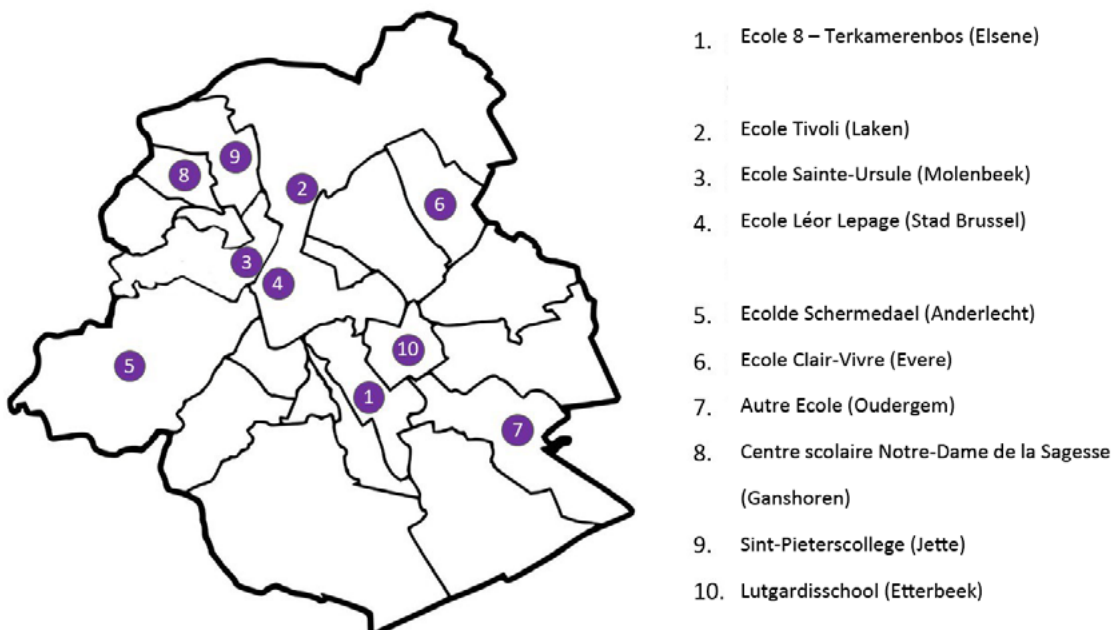
- **Geografisch criterium:** We zorgden ervoor dat de selectie representatief was voor het Brusselse Gewest. Om aan dit criterium te voldoen, hebben we beslist om geen twee scholen te selecteren die in dezelfde Brusselse gemeente liggen.

- **Het criterium fietsomgeving:** We zorgden ervoor dat we scholen selecteerden met nieuwe voorzieningen of projecten om de fietsinfrastructuur rond of in de buurt van de school te verbeteren (schoolstraat, fietspad, voetgangerspad, enz.) en scholen waar er de afgelopen jaren geen specifieke voorzieningen in de directe omgeving werden aangelegd.
- **Taalcriterium:** We hebben erop toegezien minimaal twee Nederlandstalige scholen te selecteren.

Op basis van deze verschillende criteria werden de volgende scholen in kaart gebracht, die ermee instemden om deel te nemen aan ons onderzoek (zie Tabel 1).

Tabel 1:

**Kaart van pilotscholen die hebben bijgedragen aan het onderzoek. Pro Velo Pro Velo**



Vervolgens maakten we verschillende methodologische keuzes voor deel 1 en 2 van ons onderzoek:

- **Deel 1:** Er werd een eerste kwalitatieve fase uitgevoerd met vijftien respondenten (ouders en schoolvertegenwoordigers). Deze gesprekken werden afgenomen als individuele interviews van telkens ongeveer 45 minuten, om het onderwerp te verkennen en de tweede kwantitatieve fase voor te bereiden. Op grond van de analyse van deze resultaten<sup>2</sup> werd een kwantitatieve vragenlijst opgesteld en verspreid onder alle ouders van leerlingen in het vijfde en zesde leerjaar uit de tien geselecteerde scholen. Tijdens deze kwantitatieve fase werden in totaal 160 antwoorden ontvangen.

- **Deel 2:** In dit deel gingen we dieper in op de houding, perceptie en het imago van de fiets. Hiervoor kozen we dit keer voor de methode met een "focusgroep", een kwalitatieve onderzoeksmethode waarbij een groep mensen wordt verzameld om een vooraf bepaald onderwerp te bespreken. In totaal werden twaalf focusgroepen georganiseerd in aanwezigheid van twee interviewers:

- Er werden zes focusgroepen met leerlingen georganiseerd met in totaal tussen de zes en tien leerlingen uit het vijfde en zesde leerjaar.

- Er werden zes focusgroepen met ouders georganiseerd, met in totaal drie tot vijf ouders van leerlingen uit het vijfde en zesde leerjaar.

In totaal namen 48 leerlingen en 24 ouders deel aan de verschillende focusgroepen.

2. Beschikbaar in het "volledige verslag".



### 3. Resultaten en actieplannen

In dit hoofdstuk willen we een aantal bevindingen van dit onderzoek belichten. We willen de lezer erop wijzen dat we hier geen uitputtende samenvatting van de onderzoeksresultaten willen geven, maar eerder bepaalde inzichten willen uitlichten die voortvloeien uit zowel deel 1 als deel 2 van ons onderzoek. **We hebben deze resultaten gegroepeerd in vijf 'bevindingen', waarvoor we vervolgens een aantal ideeën en actiepunten voorstellen.**



### 3.1. Bevinding 1: Rekening houden met bepaalde specifieke behoeften van kinderen en hun begeleiders bij het uitstippelen van geschikte fietsroutes

Hoewel de enquête van de Ligue de familles (WOELFLE A. et al., 2019) de concrete knelpunten van ouders in hun dagelijkse mobiliteit aan het licht bracht (gekoppelde ritten, gehinderde verplaatsingen, tijdsdruk, enz.), heeft de huidige studie verschillende bijzonderheden in verband met fietsen bij ditzelfde publiek blootgelegd. De meest opvallende bevinding is dat ouders het verkeer als een groter gevaar ervaren als ze overwegen om hun kinderen in het verkeer te laten fietsen. **Het onveiligheidsgevoel bij ouders lijkt dus een van de belangrijkste obstakels te zijn voor kinderen om actief te fietsen**, zoals blijkt uit de studie van B. Rubio et al. (2021). Omwille van deze "angst voor ongelukken" **leggen respondenten nog meer nadruk op de behoefte aan veilige voorzieningen die gescheiden zijn van het verkeer.**

Natuurlijk lopen de houdingen, **waarden en overtuigingen van ouders tussen de respondenten enorm uiteen**. We hoorden ook dat een aantal ouders de sprong hadden gewaagd. Hoewel de angst voor een ongeluk nog steeds aanwezig is, zeggen ze dat ze **verschillende strategische maatregelen** hebben genomen **om het fietsen veiliger te maken voor hun kinderen**. Ze rijden bijvoorbeeld naast hun kind om als 'barrière' voor auto's te fungeren, maken omwegen langs rustigere wegen of laten hun elf- of twaalfjarige op de stoep fietsen in straten die ze als te 'gevaarlijk' ervaren, ondanks het feit dat dit in strijd is met de verkeersregels.

Deze resultaten onderstrepen meer in het algemeen hoe belangrijk het is om rekening te houden met de specifieke behoeften van gezinnen bij het fietsen in de stad. De behoeften op het vlak van veilige voorzieningen zijn niet dezelfde voor een volwassen fietser als voor een jonge fietser, of voor een ouder die een kind op de fiets begeleidt.



#### Enkele resultaten van de kwantitatieve enquête (N = 160) onder de loep:



van de leerlingen is geïnteresseerd in fietsen



van de ondervraagde ouders vindt de fiets een efficiënt vervoermiddel voor verplaatsingen van 1 tot 5 km.

**Maar 75%** van de ouders voelt er niets voor om hun kind alleen naar school te laten fietsen.



van de leerlingen kan fietsen



van de ouders vindt dat de omgeving van de school (helemaal) geschikt en veilig is voor kinderen om met de fiets van en naar school te gaan.

**Maar 67%** van de ouders vindt dat de route van huis naar school (helemaal) niet geschikt en veilig is om te fietsen.



## Hier volgen nog enkele concrete actiepunten:

### - Geef prioriteit aan veilige routes boven infrastructuur in de schoolomgeving:

Veilige infrastructuur in de buurt van scholen is natuurlijk nodig en wordt zeer gewaardeerd door de respondenten van onze enquête. Uit een analyse van de antwoorden op onze kwantitatieve vragenlijst blijkt dat de verschillende verbeteringen die de afgelopen jaren in de schoolomgeving zijn aangebracht, zoals schoolstraten en fietspaden, zeer positief worden ontvangen. Maar de veiligere schoolomgeving maakt het verkeer over het hele traject naar school toe helaas niet veiliger. Daarom halen de respondenten eerder de route aan dan de directe schoolomgeving. Uit een van de focusgroepen bleek dat de gevaarlijke oversteek van een weg op meer dan een kilometer van de school voor veel gezinnen een obstakel was om met de fiets naar school te gaan. Daarom zouden bij de veiligheidsmaatregelen rond scholen prioriteit moeten worden gegeven aan de routes van en naar de school, om eventuele 'zwarte punten' voor gezinnen op te sporen.

### • De 'strategische handelingen' begrijpen en evalueren die fietsende ouders hebben ontwikkeld:

Met deze 'angst voor ongelukken' in het achterhoofd, onthulden de weinige fietsende ouders die we interviewden dat ze verschillende strategieën gebruiken om zichzelf veilig te houden. Een beter begrip van deze praktijken kan informatie van onschatbare waarde opleveren voor overheidsinstanties en instanties die verantwoordelijk zijn voor stadsplanning rond scholen. Hierdoor zouden ze een beter inzicht krijgen in de behoeften en obstakels waar gezinnen mee te maken hebben tijdens hun dagelijkse fietsritten. Zo vertelden verschillende respondenten ons dat ze hun kinderen ouder dan tien jaar op de stoep lieten rijden als ze zich zelf niet veilig voelden op de weg, terwijl ze zich ervan bewust waren dat dit in strijd was met de verkeersregels. Er moet nagedacht worden over deze situatie en over de omstandigheden waarin kinderen gebruik mogen maken van het voetpad als er bijvoorbeeld geen aparte fietsvoorzieningen zijn.

### • Rekening houden met de behoeften van kinderen in stedelijke planning:

In ons overzicht van de stand van zaken (zie volledig verslag) citeerden we L. Bonanomi (1999), die stelde dat "kinderen al meer dan dertig jaar vergeten worden in de stedenbouw". We citeerden ook auteur Q. Calmettes (2006), die erop wees dat volwassenen geen rekening houden met de werkelijke status van kinderen en hun behoeften als het gaat om stadsplanning, vooral dan de behoefte aan plaatsen waar ze hun eigen sociale leven kunnen vormgeven en zelfstandig kunnen handelen. De interviews met de leerlingen benadrukten vooral hun waardering voor de echte 'autonomiebubbels' die bepaalde events zoals de autoloze dag bieden. Dit zijn de zeldzame gelegenheden waarop kinderen zich autonoom mogen verplaatsen, te voet of op de fiets, om de stad en hun buurt te verkennen. Mochten we dit soort acties vermenigvuldigen in het hele gewest, in een gemeente of zelfs gewoon in een wijk, zouden deze leerlingen en kinderen een echte kans krijgen om helemaal alleen op de fiets te springen en op verkenning te gaan.

### • Breng een 'te verkiezen' fietsnetwerk van en naar Brusselse scholen in kaart:

Rekening houden met de specifieke behoeften van kinderen betekent ook een geschikt fietsnetwerk ontwikkelen, dat een belangrijke tool kan zijn om gezinnen over de streep te trekken die zin hebben om samen op de fiets te springen. Hoewel de vraag naar meer gescheiden infrastructuur duidelijk naar voren kwam uit de enquête onder ouders, bleek uit de discussiegroepen ook dat rustigere straten ook al veel gezinnen zou uitnodigen om samen met de fiets op pad te gaan. Daarom zou het nuttig zijn om aanbevolen fietsroutes voor gezinnen in kaart te brengen, bijvoorbeeld in een straal van vijf km rond de schoolbestemmingen. Hiermee willen we geen nieuwe voorzieningen creëren, maar de routes in kaart brengen waarbij veilige, rustige wegen worden uitgestippeld in plaats van snelle, directe routes, die gezinnen vervolgens kunnen raadplegen voor ze op pad gaan. Dergelijke routes moeten ook zo worden uitgestippeld dat ze de woonwijken verbinden waar potentieel de meeste gezinnen wonen die met hun kinderen naar school kunnen fietsen.

### 3.2. Bevinding 2: De sterke legitimiteit die ouders aan de school geven als speler in een actievere mobiliteit voor leerlingen;

Hoewel we zojuist hebben benadrukt dat ouders zich erg onzeker voelen als ze overwegen om hun kinderen in het verkeer te laten fietsen, zijn ze erg enthousiast en positief over schoolprojecten die leerlingen uitnodigen om in het verkeer te leren fietsen. De resultaten van zowel de kwantitatieve enquête als de focusgroepen laten eigenlijk zien dat de respondenten echt wel vertrouwen hebben in de verschillende mobiliteitsprojecten van scholen. In de focusgroepen waren zowel leerlingen als ouders, fietsers en niet-fietsers, **zeer positief over de fietsopleidingsprojecten**. Tegelijkertijd bleek uit de kwantitatieve enquête onder ouders dat **de meerderheid van hen een positief beeld had van de nieuwe fiets- en voetgangersvoorzieningen die worden aangelegd op weg van en naar school**.

We willen nog ook vermelden dat de meerderheid van de ouders zich positief uitlaat over het project “Stad 30”, waarbij de maximumsnelheid op 85% van de Brusselse wegen is beperkt tot 30 km/u. Deze resultaten benadrukken **de legitimiteit van scholen en hun belanghebbenden als initiatiefnemers van projecten ten behoeve van de actieve mobiliteit**. Die laatsten blijken cruciale partners te zijn om gezinnen een duwtje in de rug te geven.

Daarnaast gaven de focusgroepen met leerlingen ook aan ze de projecten rond fietsopleiding of fietsinitiatie erg waarderen. Tot slot leren we dat een meerderheid van **52% van de ondervraagde leerlingen aangeeft dat ze het liefst met de fiets** naar school gaan (tegenover 27% met de auto, 27% met het openbare vervoer en 10% te voet).



#### Enkele resultaten van de kwantitatieve enquête (N = 160) onder de loep:



van de ondervraagde ouders die op weg naar school een **schoolstraat** tegenkomen, gelooft dat deze ontwikkeling een positieve bijdrage levert aan een veiligere en aangenaamere omgeving in de buurt van de school (N = 53).



van de ondervraagde ouders die op weg naar school **een nieuw fietspad** tegenkomen, gelooft dat deze ontwikkeling een positieve bijdrage levert aan een veiligere en aangenaamere omgeving in de buurt van de school (N = 43).



van de ondervraagde ouders gelooft dat de **invoering van de 30 km/u-zone in Brussel** een positieve bijdrage levert aan een veiligere en aangenaamere omgeving (N = 160).



## Hier volgen nog enkele concrete actiepunten:

- **Het werk promoten dat op scholen is gedaan:**

Eerst en vooral moet het werk dat al in scholen wordt verzet om meer actieve mobiliteit in Brussel te promoten, goed in de verf worden gezet. Of het nu gaat om maatregelen of infrastructuur in de buurt van scholen (fietszones, fietspaden, Stad 30, enz.) of projecten om meer actieve mobiliteit aan te moedigen bij leerlingen en hun ouders (schoolvervoersplan, fietsbrevet, fietsrijen, enz.), uit de studie blijkt dat de meerderheid van de leerlingen en ouders hier positief tegenover staat.

- **Een stapje verder durven gaan:**

Laten we profiteren van dit vertrouwen in scholen en hun belanghebbenden om nog meer projecten rond actieve mobiliteit te lanceren. Uit ons onderzoek blijkt namelijk dat ouders van schoolkinderen, zowel fietsers als niet-fietsers, in het algemeen beter lijken te begrijpen wat er zoal komt kijken bij het aanmoedigen van actievere mobiliteit tijdens woon-schoolverkeer. Dit wijst erop dat we gerust nog wat ambitieuzer mogen zijn bij de ontwikkeling van infrastructuur die de rust en veiligheid van actieve weggebruikers in de buurt van de school ten goede komen. Maar ook dat we ervaringen en positieve resultaten mogen delen met schooldirecteuren die de stap misschien nog niet durven zetten.

- **Drijvende krachten binnen de school: jezelf de middelen geven om je ambities te verwezenlijken:**

Hoewel we veel positieve projecten en ervaringen binnen scholen hebben gezien, worden deze vaak gelanceerd en gedragen door een gemotiveerde leerkracht of directeur. Uit de interviews die aan het begin van het onderzoek zijn afgenomen met de drijvende krachten bleek dat niet voldoende tijd en energie binnen de school aan dergelijke mobiliteitsprojecten kan worden besteed. Het is onmogelijk om nog een stapje verder te gaan met de mobiliteitsprojecten als scholen niet over de menselijke en financiële middelen beschikken die nodig zijn om ze te ondersteunen. Dit kan ook in de vorm van externe ondersteuning door gespecialiseerde coaches.

- **Leerkrachten opleiden in actieve mobiliteit:**

Hoewel sommige schooldirecteuren en leerkrachten echt gemotiveerd en geëngageerd zijn om actieve mobiliteitsprojecten te ondersteunen, zijn er ook leerkrachten die niet erg vertrouwd zijn met deze thematiek. Het is belangrijk om niet te onderschatten hoe belangrijk het is om leerkrachten zelf op te leiden rond mobiliteit en de uitdagingen die ermee gepaard gaan, en hen uit te nodigen om positieve veranderingen teweeg te brengen door het goede voorbeeld te geven. Er moet ook worden nagedacht over hoe obstakels kunnen worden overwonnen om leerkrachten in het zadel te krijgen, zoals zware lasten meedragen (schoolspullen, cursussen, enz.). Deze opleiding kan ook worden aangeboden als onderdeel van de verschillende diensten die aan leerkrachten worden aangeboden (opleiding, aanleg van fietsenstallingen, beschikbaar stellen van fietsen).

### 3.3. Bevinding 3: Verleg de grenzen van de school en betrek ouders en buitenschoolse spelers erbij

Zoals we net hebben gezien, is de invoering van gescheiden infrastructuur volgens de respondenten de beste manier om de risico's die gepaard gaan met naar school fietsen te verminderen. Het zou **echter simplistisch zijn om ons te beperken tot fietsinfrastructuur om de mate van verkeersonveiligheid te verklaren die ouders voelen als ze hun kind op de fiets begeleiden in het verkeer of van plan zijn dit te doen**. Volgens J. Augoyard et al. (1992) kan het gevoel van onveiligheid niet teruggebracht worden tot objectieve onveiligheid, die veroorzaakt wordt door een concrete, geïdentificeerde dreiging, *in praesentia*. Er moet ook rekening worden gehouden met andere factoren en het is cruciaal om hieraan te werken als we het verschijnsel "chauffeurings", waarvan we vandaag getuige zijn, willen vermijden (P. Osborne, 2005). Dit betekent dat het belangrijk is om meerdere hefboomen te activeren om deze perceptie van onveiligheid op de weg, die ouders soms kan verlammen

en dus kan weerhouden om in het zadel te gaan springen, te helpen verminderen.

In de loop van dit onderzoek leerden we uit de focusgroepen met leerlingen en ouders dat **mobiliteitsprojecten op school, zoals het Fietsbrevet, de aanleg van schoolstraten en de organisatie van autovrije dagen, voor sommige gezinnen echte hefboomen zijn om hun kinderen wat meer zelfstandigheid te geven op de fiets - en ook te voet!** Maar sommige focusgroepen leerden ons ook dat sommige ouders niet goed op de hoogte zijn van de mobiliteitsprojecten die op school worden uitgevoerd. Dit laatste punt brengt ons bij **de noodzaak om de verschillende sleutelspelers te betrekken om het project te laten slagen**. Zo moeten ouders van leerlingen, maar ook buitenschoolse spelers bij dit proces betrokken worden om de impact van de verschillende mobiliteitsprojecten in en rond de school te vergroten.



Enkele resultaten van de kwantitatieve enquête (N = 160) onder de loep:



66 % van de ondervraagde ouders voelde zich in staat om te fietsen in het Brusselse verkeer.



68 % van de ondervraagde ouders zei dat ze toegang hadden tot een goed werkende fiets.



## Hier volgen nog enkele concrete actiepunten:

### • **Betrek ouders bij de planning en de politieke besluitvorming:**

Het is goed om te zien dat een aantal mobiliteitsprojecten in de lift zit om actieve mobiliteit naar en rond school aan te moedigen. Maar de uitdagingen rond mobiliteit voor gezinnen kunnen vrij complex zijn voor overheidsinstanties om goed te begrijpen. Daarom is het van vitaal belang om de mensen die dagelijks in de weer zijn met mobiliteit van en naar school te betrekken bij plannings- of besluitvormingsprocessen om hun specifieke behoeften te weerspiegelen. Als onderdeel van dergelijke processen moeten innovatieve participatieprogramma's (bijv. 'living labs') en burgerwetenschap worden aangemoedigd.

### • **Communicatie, een hoofdingrediënt:**

Hoewel schoolprojecten zeer positief worden ontvangen door ouders, is het cruciaal om ervoor te zorgen dat ze op een goede manier aan ouders worden gecommuniceerd. We stelden vast dat het luttele feit dat hun kind een fietsopleiding had gevolgd, voor sommige ouders al aanleiding was om te overwegen om hun kind zelfstandig in de buurt of zelfs naar school te laten fietsen. Dit betekent dat dergelijke projecten kunnen helpen om het onveiligheidsgevoel bij ouders te verminderen. Het is dus essentieel dat elk actief mobiliteitsproject dat in de school wordt uitgevoerd, onder de aandacht wordt gebracht en gepromoot via kwaliteitsvolle communicatiemiddelen die gericht zijn op de ouders. Daarnaast zijn ook praktische middelen nodig om het effect van de gekozen communicatiemiddelen te controleren.

### • **Ouders betrekken bij mobiliteitsprojecten van scholen:**

Een volgende stap is natuurlijk om te onderzoeken hoe ouders het beste bij mobiliteitsprojecten van scholen betrokken kunnen worden. In deze context is een ander interessant idee om binnen de oudervereniging systematisch een mobiliteitscommissie op te richten die de schoolmobiliteitsprojecten onder de aandacht brengt. In het ideale geval wordt deze commissie gecoördineerd door de contactpersoon in de school of de lokale overheid. Zoals hierboven gesuggereerd, kan de stedelijke planning van infrastructuur in de buurt van de school of langs de routes naar school verder gaan dan alleen het inwinnen van advies. Daarnaast kunnen ook participatieprojecten worden gebruikt die burgers actief betrekken bij het ontwerp van deze infrastructuur om zo de betrokken ouders te bereiken. Hiermee willen we ook het werk van de weinige oudervrijwilligers vergemakkelijken door ze de

middelen te bieden die ze nodig hebben om de school te ondersteunen in haar missie om actieve mobiliteit te bevorderen of gewoon om de informatie te verzamelen die ze nodig hebben om te voet of met de fiets naar school te gaan. Een voorbeeld hiervan is de website "Word verkeersouder" van de VSV in Vlaanderen (Vlaamse Stichting Verkeerskunde)<sup>3</sup>.

### • **Buitenschoolse spelers integreren en een gemeenschap opbouwen rond schoolmobiliteitsprojecten:**

Hierboven noemden we het gebrek aan tijd dat mensen binnen de school kunnen bijdragen aan de uitvoering van schoolmobiliteitsprojecten. In dit opzicht kan het een echte hefboom zijn om ouders te betrekken, maar het zal evenwel ook vrij belangrijk zijn om de mogelijke synergieën met de verschillende verenigingen en buitenschoolse spelers rond de school te bestuderen. In ruimere zin is het de bedoeling om de relatie tussen de school en de buurt te versterken en de schoolgemeenschap (leerkrachten, leerlingen, ouders) en de buurtgemeenschap (bewoners, gemeente, verenigingen, winkeliers, enz.) bij de gesprekken te betrekken om mogelijke synergieën te onderzoeken.

### • **Voorbeeld van een goede praktijk: het schoolcontract**

Tot slot kunnen we de hefbomen die in deze derde paragraaf worden genoemd toelichten met een voorbeeld van een goede praktijk, namelijk het gewestelijke programma voor stadsvernieuwing, het 'schoolcontract', dat is bedoeld om de schoolomgeving in Brussel te verbeteren en de relaties tussen de school en de buurt te versterken. Wat hier vooral interessant is, is het feit dat dit programma tot doel heeft de school open te stellen voor de buurt, bijvoorbeeld door de faciliteiten (sporthal, speelplaats, enz.) open te stellen voor verenigingen en bewoners buiten de schooluren. Op het moment dat dit verslag wordt geschreven, is er bijvoorbeeld een schoolcontract aan de gang in Drootbeek, met projecten zoals:

- o De volledige heraanleg van de Molenbeekstraat om er een rustigere, groenere, speelsere en gebruiksvriendelijkere straat van te maken die inzet op actieve vervoerswijzen zoals wandelen en fietsen;
- o De ontwikkeling van activiteiten in verband met duurzame mobiliteit voor alle schoolkinderen, zoals leren fietsen;
- o De aanleg van een 'waterplein' als nieuwe waterdoorlatende speelplaats;
- o De volledige renovatie van kassen voor de ontwikkeling van stadslandbouwprojecten die openstaan voor leerlingen en buurtbewoners.

3. <https://www.verkeersouders.be/>

### 3.4. Bevinding 4: Een holistische benadering van de behoeften van gezinnen

Net zoals het simplistisch zou zijn om het gevoel van onveiligheid op de weg alleen in verband te brengen met de kwaliteit van de fietsinfrastructuur, moet het lage aandeel kinderen die door hun ouders op de fiets worden begeleid, niet alleen worden toegeschreven aan de perceptie van de ouders. Dit onderzoek heeft een **aantal factoren aan het licht gebracht waarmee rekening moet worden gehouden om gezinnen in het zadel te krijgen**. Hierbij baseerden we ons vooral op het **concept van 'motiliteit', getheoretiseerd door V. Kauffmann (2005)**. Motiliteit kan worden gedefinieerd als de manier waarop een individu of groep het scala aan mobiliteitsopties omarmt en er gebruik van maakt. Met dit concept herinnert de auteur ons eraan hoe belangrijk het is om rekening te houden met **drie factoren** die betrekking hebben op de **toegankelijkheid** (de voorwaarden waaronder het mogelijk is om het aanbod in de breedste zin te gebruiken), de **vaardigheden** (die nodig zijn om dit aanbod te gebruiken) en de **toe-eigening** (de beoordeling van de mogelijkheden).

Door de resultaten van ons onderzoek te analyseren door de bril van motiliteit, konden we vaststellen dat geen van deze drie dimensies het belangrijkste obstakel lijkt te zijn voor het potentieel voor gezinnen om op de fiets te springen. Integendeel, **de resultaten wijzen erop dat het belangrijk is om met alle drie de dimensies tegelijk rekening te houden, d.w.z. met alle belangrijke ingrediënten bij de uitvoering van projecten die het voor gezinnen gemakkelijker maken om te fietsen**. Dit betekent dat een holistische aanpak nodig is om gezinnen op de fiets te helpen, waarbij rekening wordt gehouden met alle essentiële onderdelen die gezinnen in staat stellen om dagelijks aan fietsen te denken. Zo is kinderen leren fietsen in het verkeer bijvoorbeeld een essentieel onderdeel, maar zal dit weinig effect hebben als ze niet mogen of kunnen fietsen buiten het schoolverband.



#### Enkele resultaten van de kwantitatieve enquête (N = 160) onder de loep:

Op basis van het concept van motiliteit, getheoretiseerd door V. Kauffmann (2005), selecteerden we vier indicatoren om het fietspotentieel van gezinnen te onderzoeken, rekening houdend met toe-eigening (positieve perceptie van fietsen), vaardigheid (het vermogen van het kind om te fietsen) en toegankelijkheid (het kind heeft toegang tot een fiets in goede staat en moet een afstand van minder dan vijf km afleggen tussen school en huis).

Elk van deze indicatoren kreeg afzonderlijk zeer positieve resultaten in de kwantitatieve enquête (N=160), variërend van 85% tot 89%. MAAR, onze analyse laat zien dat slechts 44% van de deelnemers positief antwoordde op al deze criteria tegelijk.

#### Hier volgen nog enkele concrete actiepunten:

- **Quick scan: stel vragen en prioriteer acties:**

Een holistische aanpak hanteren betekent niet 'alles doen'. Bepaalde contexten die specifiek zijn voor bepaalde scholen en hun omgeving zullen vereisen dat bepaalde hefbomen krachtiger worden ingezet, terwijl andere minder prioriteit hebben. Op individueel, gezins- of zelfs schoolniveau zijn de obstakels om in het zadel te springen niet identiek. Dus om oplossingen te vinden om gezinnen weer in het zadel te krijgen, moeten we eerst

meer inzicht krijgen in deze verschillende problemen. Er zou systematisch een 'quick scan'-achtige methodologie kunnen worden toegepast op de ouders van schoolkinderen om erachter te komen welke acties prioritair moeten worden uitgevoerd (Fietsopleiding? Toegang tot een fiets? Toegang tot fietsenstallingen? enz.). Deze tool kan waken over de drie dimensies van het motiliteitsconcept, zoals getheoretiseerd door V. Kaufmann.

- **Burgerworkshops:**

Nu er een aantal onderzoeken wordt uitgevoerd om actieve vervoerswijzen naar en rond scholen te stimuleren, is het van vitaal belang om alle belanghebbenden bij deze onderzoeken te betrekken. Er bestaan al verschillende methodologieën waarbij burgers, bewoners en gebruikers worden beschouwd als hoofdrolspelers in het onderzoeks- en innovatieproces. Dergelijke tools kunnen worden gebruikt om de actieve mobiliteit in scholen aan te pakken. Daarnaast moet ook dit soort initiatieven, waarbij ouders en zelfs de leerlingen zelf betrokken zijn, worden aangemoedigd om ervoor te zorgen dat er beter rekening wordt gehouden met hun behoeften.

- **Bepaalde begeleidingsprojecten aanmoedigen die op meerdere vlakken tegelijk werken:**

Als rekening wordt gehouden met het concept van beweeglijkheid, zien we dat sommige schoolmobiliteitsprojecten meer mogelijkheden bieden, omdat ze op verschillende assen tegelijk werken. Een voorbeeld hiervan is het fietsrijproject, dat door respondenten vaak werd genoemd als een prioritair actiegebied. Zo'n project wordt ongetwijfeld gewaardeerd omdat hiermee aan meerdere aspecten kan worden gewerkt zoals toegankelijkheid (fietsen toegankelijk maken voor gezinnen die meerdere ritten achter elkaar moeten maken), toe-eigening (veiligheidsbeleving die wordt versterkt door de aanwezigheid van begeleiders

op school) en vaardigheden (kinderen leren fietsen in het verkeer). Anderzijds zullen projecten zoals fietsroutes slechts op één dimensie werken ("de vaardigheid van de leerlingen") en kunnen ze worden versterkt door te onderzoeken welke andere ingrediënten het project kunnen begeleiden, zoals de ouders van de leerlingen erbij betrekken.

- **Bepaalde ondersteuningsprojecten stimuleren die de route van school naar huis vergemakkelijken:**

Toen onze kwantitatieve enquête werd geanalyseerd, bleek dat 31,6% van de leerlingen in het vijfde en zesde leerjaar helemaal alleen naar huis fietst. Dit cijfer is veel hoger dan de 18% leerlingen die 's ochtends alleen naar school fietst. Deze cijfers wijzen erop dat de route van school naar huis een introductie kan zijn tot zelfstandige mobiliteit te voet of op de fiets. Zoals we hebben gezien, komt veiligheid op de eerste plaats voor ouders en als de leerlingen terug naar huis fietsen, ervaren ze minder tijdsdruk om op tijd te zijn, waardoor ze een 'minder directe' route kunnen nemen die vaak veiliger en rustiger is. Algemeen genomen, lijkt het wel interessant om te bestuderen hoe de route van school naar huis kan worden ingezet om leerlingen een eerste route van school naar huis aan te leren die ze alleen kunnen afleggen.

### 3.5. Bevinding 5: De sleutelmomenten in kaart brengen, "het juiste project op het juiste moment".

Om het mobiliteitsgedrag van gezinnen te veranderen, mits dit het project is dat politiek en collectief wordt gekozen, moeten we ook **rekening houden met een ander aspect dat tijdens dit onderzoek naar voren kwam, namelijk de situaties of de leefomgeving die gunstiger lijken om de mobiliteit van gezinnen te veranderen.** Hoewel we hierboven benadrukten hoe belangrijk het is om rekening te houden met alle specifieke behoeften van gezinnen in hun dagelijkse mobiliteit, zullen deze behoeften waarschijnlijk nog verder evolueren in de loop van de tijd en in de loop van hun leven. Dit sluit aan bij het werk van Thomas Buhler (2015), die de complexiteit van veranderend modaal gedrag onderzocht. Volgens de auteur zal deze inhoud van de modale gewoonte waarschijnlijk veranderen in bepaalde situaties waarin de levensloop wordt verstoord (verhuis, verandering van job, enz.) waarin besluitvorming (de beraadslaging) voorrang krijgt op de aansporing van gewoonten. In ons onderzoek **wezen verschillende deelnemers aan het onderzoek op bepaalde sleutelmomenten die bevorderlijk lijken om leerlingen in het zadel te krijgen.** Een voorbeeld

hiervan is de overstap naar de middelbare school, een fase die sommige ouders symbolisch zien als een sleutelmoment waarop de mobiliteit van hun kind moet worden heroverwogen en waarop ze uiteindelijk alleen naar hun nieuwe school mogen fietsen. Andere deelnemers haalden aan dat het 'Fietsbrevet' een 'geruststellende' manier was om te leren fietsen voor sommige ouders, die nu overwogen om hun kinderen wat meer zelfstandigheid op de fiets te geven. We kunnen ook een van de ouders citeren die stelde dat het voor hem gemakkelijker was om zijn jongste kind te leren fietsen naar school, omdat hij maar één kind had om naar de basisschool te brengen (de andere kinderen waren oud genoeg om alleen naar de middelbare school te gaan).

Deze resultaten suggereren dat we speciale aandacht moeten besteden aan de veranderingen in de levensomstandigheden die een impact kunnen hebben op de dagelijkse mobiliteit van gezinnen. Als we deze verschillende 'sleutelmomenten' beter begrijpen, kunnen we beoordelen hoe bepaalde bestaande of toekomstige schoolmobiliteitsprojecten doeltreffender kunnen worden



en een grotere impact kunnen hebben door ze op het 'juiste moment' te introduceren bij dit publiek.

### Hier volgen nog enkele concrete actiepunten:

#### • **Overstap naar de middelbare school:**

De overgang naar de middelbare school wordt door verschillende ouders gezien als een 'symbolische' stap naar meer autonomie voor het kind. Uit het onderzoek van T. Ermans (2017) bleek ook dat er een aanzienlijke kloof bestaat ten aanzien van het modale aandeel tussen leerlingen in het basisonderwijs en het secundair onderwijs die van en naar school fietsen. In die zin lijkt de overgang naar de middelbare school niet alleen een van die bijzondere situaties die een verandering teweegbrengt in de levensloop, zoals vastgesteld door de auteur T. Buhler (2015), maar lijkt die ook een 'symbolische' status te hebben in de ogen van ouders, die het kunnen zien als een sleutelmoment om het kind meer autonomie te geven. Dit benadrukt dat de overgang naar de middelbare school een sleutelmoment is om projecten rond actieve mobiliteit te lanceren. Natuurlijk is de wereld van middelbare scholen helemaal anders dan die van basisscholen. In eerste instantie raden we aan om een onderzoek uit te voeren onder belanghebbenden in het secundair onderwijs om de mogelijke hefboomen te beoordelen om mobiliteitsprojecten voor leerlingen in het eerste en tweede middelbaar en hun gezinnen te organiseren en uit te voeren.

#### • **Verandering van basisschool:**

Net als de overstap naar een nieuwe middelbare school, denken ouders bij de stap naar een nieuwe basisschool onvermijdelijk over de beste manier om hun kind naar school te brengen. In die zin zou een eerste 'belangrijke' tool zijn om bij elke inschrijving van een nieuwe leerling op een basisschool een 'mobiliteitspakket' te verstrekken dat de ouders alle beschikbare informatie en middelen biedt om hen aan te moedigen te voet of met de fiets naar school te gaan. Bijvoorbeeld door ouders te informeren over mobiliteitsprojecten op school die samen met leerlingen worden opgezet (zie bevinding 2), door informatie te delen over aanbevolen fietsroutes voor gezinnen van en naar school (zie bevinding 1), door informatie te geven over de verschillende beschikbare diensten (fietsenstallingen, fietsverhuur, opleiding "je kind op de fiets begeleiden in het verkeer", enz.).

#### • **Ondersteuning voor projecten rond renovatie en aanleg van stedelijke infrastructuur:**

Een ander actiepunt is om bepaalde grote veranderingen met betrekking tot fietsinfrastructuur in kaart te brengen (invoering van een schoolstraat, een plan om

verkeersdrukte te verminderen, enz.) die gepland zijn in de buurt van de school. Dit zijn belangrijke zaken die de dagelijkse mobiliteit van gezinnen kunnen verstoren en die gepaard moeten gaan van verschillende positieve hefboomen. We denken hierbij aan diensten (fietstesten, opleidingen om te leren fietsen, enz.) maar ook aan informatie- en bewustmakings sessies om het project aan ouders uit te leggen. Ouders moeten voor zover mogelijk al in een vroeg stadium bij deze verschillende stadsontwikkelingsprojecten worden betrokken om rekening te houden met hun dagelijkse ervaring met mobiliteit (zie bevinding 3). Daarnaast is het een gelegenheid om de verbeteringen die zijn aangebracht ten behoeve van een actievere mobiliteit voor gezinnen in te wijden en te vieren.

#### • **Einde van het 'Fietsbrevet':**

Zoals hierboven vermeld (bevinding 2), genieten de betrokkenen in de scholen echt vertrouwen van de ouders, vooral als het gaat om mobiliteitsprojecten op school. Tijdens de focusgroepen met leerlingen vertelden sommigen van hen dat ze dankzij het 'fietsersdiploma' met hun ouders konden onderhandelen over de mogelijkheid om bepaalde verplaatsingen in de buurt van hun huis of zelfs naar school met de fiets te doen. Dit roept de vraag op hoe projecten zoals het 'Fietsbrevet' hun impact kunnen vergroten door een extra fase in te lassen met de ouders van leerlingen. We zouden bijvoorbeeld een 'feest' voor ouders kunnen organiseren als de leerlingen het 'Fietsbrevet' halen. We kunnen ook een stap verder gaan en ouders uitnodigen om hun kinderen op de fiets te begeleiden.

## 4. Bibliografie

ADAM M., ORTAR N., POISSON A. (2022), "Compétent-e-s, mais exposé-e-s : du tricycle au vélo utilitaire, socialisations et trajectoires des cyclistes urbain-e-s", *Erès - Espaces et Sociétés*, 2022/1 n°184-185, pp. 33-49.

AMAR G. (2004). *Mobilités urbaines : éloge de la diversité et devoir d'invention*. La Tour D'aigues : Editions de l'aube.

AUGOYARD J-F., LEROUX M. (1992), "Les facteurs sensoriels du sentiment d'insécurité." In : BERNARD Y. et SEGAUD M. (Eds). *La ville inquiète : habitat et sentiment d'insécurité*. La Garenne-Colombes : Ed. de l'Espace Européen, 1992, pp.23-51.

BELTON-CHEVALIER L., OPPENCHAIM N., & VINCENT-GESLIN S., (2019), *Manuel de Sociologie des Mobilités Géographiques*, Tours, Presses universitaires François-Rabelais.

BONANOMI L. (1999), "Les enfants sont les oubliés de l'urbanisme. Cela doit changer !", In Ouv. Col., Acte de la journée du 10 mars 1999 organisée par la déléguée à l'Enfance de la Ville de Lausanne, *L'espace vital de l'enfant ou la ville et l'enfant*, pp. 67-72.

BUHLER T. (2015), "Déplacements urbains : sortir de l'orthodoxie. Plaidoyer pour une prise en compte des habitudes. Presses polytechniques et universitaires romandes", 128p.

CALMETTES Q., *Écologie urbaine*, in WALSER O. (2006), *(Eco) mobilité de l'enfant en milieu urbain*, Mémoire de DESS, *Faculté des Géosciences et de l'Environnement, Université de Lausanne*

COMMISSION EUROPEENNE (2002), *Villes d'enfants, villes d'avenir, Luxembourg : Office des publications officielles des Communautés européennes*,. pp. 1-62.

CLOUTIER M-S. (2008), *Les accidents de la route impliquant des enfants piétons, Analyse spatiale des risques potentiels et des risques perçus pour une meilleure prévention*, Thèse présentée à la Faculté des études supérieures en vue de l'obtention du grade de Philosophiae Doctor en aménagement, Université de Montréal.

DEPEAU S. (2013), "Mobilité des enfants et des jeunes sous conditions d'immobilité ? Ce que circuler signifie", *E-Migrinter*, n° 11, p. 103-115.

DEPEAU S., RAMADIER T. (2005), "Les Trajets Domicile-École en Milieux Urbains : Quelles conditions pour l'autonomie de l'enfant de 10-12 ans ?", *Psychologie et Société*, vol. 8, p. 81-112.

DEVAUX J., OPPENCHAIM N., PROULHAC L., (2016), "L'évolution des pratiques de mobilité des adolescents depuis 20 ans en Île-de-France : quelle influence des variables sociales et territoriales sur les inégalités de genre ? *Métropoles*", 15 juin, n° 18.

ERMANS T., BRANDELEER C., D'ANDRIMONT C., HUBERT M. et MARISSAL P. (2017), "Bruxelles et ses déplacements domicile-travail et domicile-école", *Belgeo*, 4, pp. 1-22.

FERNANDEZ-HEREDIA A., MONZON A., JARA-DIAZ S. (2014), "Understanding cyclists' perceptions, keys for a successful bicycle promotion", *Elsevier - Transportation Research Part A* n°63, pp. 1-11.

FILATRE E. (2020), "Les trajets domicile-école des élèves de primaire peuvent-ils constituer un point de départ pour construire des apprentissages spatiaux ?", *Des lieux pour apprendre et des espaces à vivre : l'école et ses périphéries. Les dehors et les ailleurs*, 94/2, pp. 1-11.

FLAMM M. (2004), *Comprendre le choix modal – les déterminants des pratiques modales et des représentations individuelles*

*des moyens de transport*, Thèse présentée à la Faculté de l'Environnement Naturel, Architectural et Construit (ENAC) en vue de l'obtention du grade de Docteur ès Sciences, Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne.

HUGUENIN-RICHARD F. (2010), "La mobilité des enfants à l'épreuve de la rue. Impacts de l'aménagement de zones 30 sur leurs comportements", *Enfances, Familles, Générations*. N°12, pp. 66-87.

JANSSENS D., ECTORS W. et PAUL M. R. (2023), "Enquête sur le comportement de déplacement (2021-2022)" - Rapport d'analyse : Région de Bruxelles-Capitale.

KAUFMANN V., WIDMER É. D. (2005), "L'acquisition de la motilité au sein des familles", *Espaces et Sociétés*, vol. n° 120-121, n° 1, pp. 199-217.

LEWIS P., TORRES J., (2020), "Les parents et les déplacements entre la maison et l'école primaire : quelle place pour l'enfant dans la ville ?", *L'enfant et la ville*, n°12, pp. 44-64.

MASCLET O. (2002), "Passer le permis de conduire : la fin de l'adolescence", *Agora débats/jeunesses*, n°28, pp. 46-56.

McMILLAN T. (2005), "Urban Form and a Child's Trip to School: The Current Literature and a Framework for Future Research", *Journal of Planning Literature*, 19/4, pp. 440-456.

OPPENCHAIM N. (2016), *Adolescents de cité. L'épreuve de la mobilité*, Tours, PUFR.

OSBORNE P. (2005), "Safe routes for children : what they want and what works", *Children, youth and Environments* 15(1), pp. 234-239

PRO VELO (2017), "les nouveaux cyclistes à bruxelles depuis 2015", pp. 1-22, disponible sur <https://www.provelo.org>

RUBBIO B., LEGRAND E., CESTAC J., ASSAILLY J-P. (2021), "Usage, socialisation et apprentissage du vélo chez les enfants : une revue narrative de la littérature", *RTS. Recherche, transports, sécurité, 2021, Enjeux de sécurité chez les piétons et les cyclistes*, 2021, pp. 1-17.

SAYAGH D. (2018), "Les adolescentes font-elles moins de vélo en raison de moindres possibilités réelles d'investir l'espace public ? Enquête sociologique dans des milieux variés des métropoles de Montpellier et de Strasbourg", *Open Journals - Enfance Familles Générations*, 30/2018, pp. 1-26.

TORRES MICHEL J-J. (2007), *La recherche par le projet d'aménagement : Comprendre le vélo chez les enfants à travers les projets "Grandir en ville" de Montréal et de Guadalajara*, Thèse présentée à la Faculté des études supérieures en vue de l'obtention du grade de Philosophiae Doctor en aménagement, Université de Montréal.

VIEILLE MARCHISET G., KNOBE S., EDZARD E., PIOMBINI A., ENAUX C. (2018), "Usages du vélo et rapports aux espaces publics des enfants : permanence de la division par sexe dans un dispositif d'apprentissage dans un quartier populaire à Strasbourg", *Explorer la ville*, n°30, pp. 1-25.

WALSER O. (2006), *(Eco) mobilité de l'enfant en milieu urbain*, Mémoire de DESS, Faculté des Géosciences et de l'Environnement, Université de Lausanne.

WOELFLE A., TIRMARCHE C. (2019), "Mobilité des parents : tais-toi et rame", La Ligue des Familles, Bruxelles, pp. 1-23.



BRUSSEL MOBILITEIT

GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

Pro Velo



[www.provelo.org](http://www.provelo.org)