

Welke rol speelt de fiets bij verplaatsingen met het gezin in Brussel?

Resultaten 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 delen van dit onderzoek.

We willen In het bijzonder Charline, Thierry, Abel, Yves, Didier, Ines en Estelle bedanken voor hun onschatbare hulp bij het contacteren en verzamelen van de deelnemers aan ons onderzoek.

Tot slot willen we natuurlijk alle leerlingen en ouders bedanken die hun tijd hebben vrijgemaakt om onze vragen te beantwoorden.

Inhoudsopgave

1. Inleiding	4
2. Stand van zaken	6
2.1. Huidige situatie: het gebruik van de fiets voor woon-schoolverplaatsingen in Brussel	6
2.2. Naar mobiliteit door immobiliteit	8
2.3. Hoe kunnen we deze "immobiliteit" van kinderen begrijpen en interpreteren?	9
2.3.1. Houdingen van ouders & risicoperceptie	10
2.3.2. Socioculturele normen & motiliteit	12
2.3.3 Stadsvorm: de vergeten kinderen van stadsplanning	13
2.3.4 Modale gewoonten, levensloop en drempel-effect	15
3. Deel 1: De impact van nieuwe fietsinfrastructuur voor woon-schoolverkeer	17
3.1. Inleiding	17
3.2. Methodiek	17
3.3. Selectie van tien deelnemende scholen	17
3.4. Resultaten	19
3.4.1. Kwalitatieve interviews	19
3.4.2. Kwantitatief onderzoek	22
4. Deel 2: Focusgroepen ouders-leerlingen - specifieke kenmerken van het woon-schooltraject en de relatie met fietsen	36
4.1. Inleiding	36
4.2. Doel	36
4.3. Methodiek	36
4.4. Selectie van deelnemers	36
4.5. Analyse van de resultaten	36
4.5.1. Welke obstakels remmen gezinnen af om met de fiets van en naar school te gaan?	37
4.5.2. Welke stimulansen zijn er voor gezinnen om de fiets te gebruiken voor hun woon-schoolverkeer?	42
5. Bespreking en actiepunten	50
5.1. Bevinding 1: Rekening houden met bepaalde specifieke behoeften van kinderen en hun begeleiders bij het uitstippelen van geschikte fietsroutes	50
5.2. Bevinding 2: De sterke legitimiteit die ouders aan de school geven als speler in een actievere mobiliteit voor leerlingen	51
5.3 Bevinding 3: Verleg de grenzen van de school en betrek ouders en buitenschoolse spelers erbij	52
5.4 Bevinding 4: Een holistische benadering van de behoeften van gezinnen	53
5.5 Bevinding 5: Sleutelmomenten identificeren, "het juiste project op het juiste moment"	54

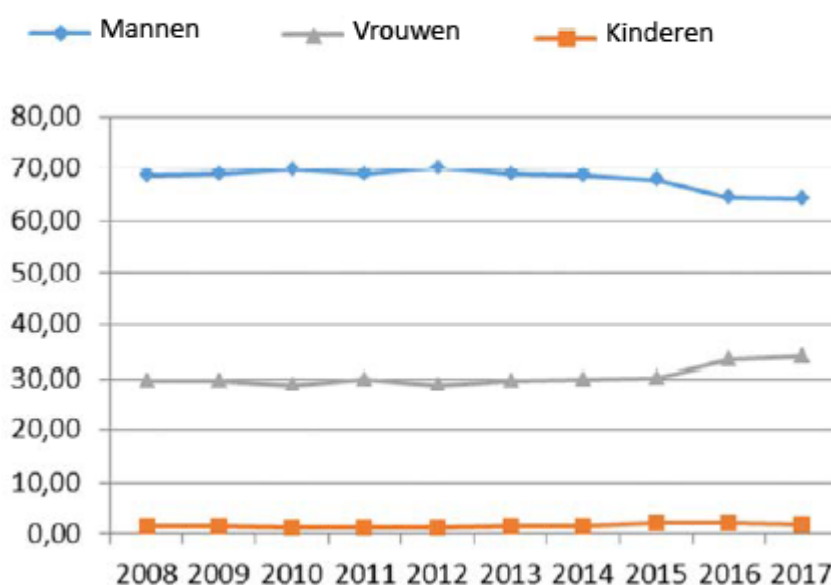
1. Inleiding

“In Brussel zit de fiets in de lift, voor eender welke verplaatsing¹! Dit was de kop van een artikel van de RTBF over de stijgende trend van het stalen ros in Brussel. Deze vaststelling wordt bevestigd door het Fietsobservatorium. Sinds 1998 telt Pro Velo het aantal fietsers in het kader van haar regelmatige tellingen, en de resultaten zijn duidelijk: het aantal fietsers is in de tussentijd meer dan verviervoudigd.

Maar uit een analyse van de waargenomen profielen blijkt dat deze trend niet geldt voor kinderen (*afbeelding 1*).

Afbeelding 1:

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



In 2017 heeft Pro Velo een enquête gehouden onder nieuwe fietsers in Brussel. De enquête benadrukte het belang van de perceptie van de verkeersveiligheid en het gebrek aan fietsinfrastructuur als de belangrijkste obstakels om op de fiets te springen volgens de respondenten van de enquête. Als we kijken naar wat ouders terecht van hun kinderen verwachten op het gebied van veiligheid, kunnen we ons afvragen of diezelfde factoren niet nog zwaarder wegen voor de allerjongste fietsers.

Deze verschillende bevindingen zetten ons ertoe aan om ons inzicht in kinderen en fietsen nog wat verder te verdiepen. Hoewel dit onderzoek ons natuurlijk uitnodigt om te horen wat kinderen zelf te zeggen hebben, zijn we ook

geïnteresseerd in hoe ouders tegen de kwestie aankijken.

Voor dit onderzoek hebben we ervoor gekozen ons te richten op leerlingen uit het vijfde en zesde leerjaar in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Deze keuze is gebaseerd op het feit dat verschillende studies aantonen dat leerlingen tegen de leeftijd van tien jaar perfect in staat zijn om zich met de fiets te verplaatsen, mits ze de nodige kennis en ondersteuning krijgen van hun omgeving (B. Rubbio, 2021).

Er moet ook worden opgemerkt dat we in deze studie drie vormen van fietsen door leerlingen of gezinnen onderscheiden:

1. <https://www.rtbef.be/article/a-bruxelles-le-velo-a-le-vent-en-poupe-tous-motifs-de-deplacements-confondus-10513386>, geraadpleegd op 24.01.2022

Leerlingen die rondgefietst worden	Leerlingen die niet zelf fietsen, maar als passagier meegaan op de fiets, bijvoorbeeld met een bakfiets of kinderfietszitje.
Leerlingen die onder begeleiding fietsen	Leerlingen die zelf fietsen, maar onder begeleiding of toezicht van een volwassene.
Leerlingen die alleen fietsen	Leerlingen die alleen fietsen (d.w.z. dat ze niet begeleid worden door een volwassene).

In dit onderzoek wordt meer specifiek gekeken naar leerlingen uit het vijfde of zesde leerjaar die (al dan niet) alleen of onder begeleiding fietsen. Het onderzoek bestaat uit twee delen:

- Het eerste deel richt zich op het aspect 'infrastructuur'. Sinds de enquête die onder nieuwe fietsers in 2017 is afgenomen, zijn er nieuwe faciliteiten gecreëerd (fietsstraten, schoolstraten, gescheiden fietspaden, enz.), waardoor de twee bovengenoemde obstakels (onveiligheid op de weg en gebrek aan infrastructuur) mogelijk zijn afgenomen. In dit eerste deel kijken we naar de impact van deze infrastructuur op kinderen die fietsen (alleen of onder begeleiding), en meer specifiek op hun verplaatsingen tussen hun huis en school.

- In het tweede deel bekijken we hoe kinderen en hun ouders tegen de fiets aankijken. Aan de ene kant kijken we naar fietsen vanuit het oogpunt van de kinderen: het imago van de fiets, hoe ze zich erbij voelen, het leuke aspect, de relatie met hun ouders, enz. Tegelijkertijd kijken we naar kinderen die fietsen (alleen of onder begeleiding), gezien door de ogen van de ouders: het verschil in perceptie van het gevaar voor henzelf of hun kinderen, het logistieke en organisatorische aspect, de relatie met hun kinderen.

2. Stand van zaken

Ons werk begint met een analyse van de bestaande literatuur over dit onderwerp. Er zijn een aantal werken, vooral op universitair niveau, die zich direct en indirect bezighouden met de rol van de fiets in het woon-schoolverkeer. Een analyse van deze verschillende werken is van onschatbare waarde voor een goed begrip van de context en de problemen.

We maken een onderscheid tussen kinderen die zelf met de fiets rijden (eventueel onder begeleiding) en kinderen die met de fiets vervoerd worden.

Er worden verschillende gebieden onderzocht:

- Soorten verplaatsingen in Brussel (afgelegde afstand, reden van verplaatsing, stedelijke kenmerken, enz.)
- Vaardigheden en socialisatie: je dagelijks verplaatsen is iets dat je aanleert
- Kwaliteit van fietsvoorzieningen
- Concept van mobiliteit en socioculturele normen
- Modale gewoonte en routinisering van mobiliteitspraktijken
- Risicovertegenwoordiging en de feedbackcyclus

2.1. Huidige situatie: het gebruik van de fiets voor woon-schoolverplaatsingen in Brussel

Een recente studie schat het totale aantal verplaatsingen per dag in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op 3,3 miljoen, wat overeenkomt met 25 miljoen afgelegde kilometers (Janssens D. et al., 2023). In die zin vormen de woon-schoolverplaatsingen natuurlijk slechts een deeltje van de verplaatsingen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (BHG). Voor de werkende bevolking en de schoolgaande jeugd vormen ze niettemin de ruggengraat van de dagelijkse

verplaatsingen. Maar welk gewicht hebben ze eigenlijk in het Brusselse landschap?

Een relatief recente studie van T. Ermans et al. (2017) biedt in dit opzicht verschillende belangrijke inzichten. Ten eerste geeft de studie ons meer details over het aantal woon-schoolverplaatsingen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest:

Afbeelding 2:

Aantal leerlingen (internationale scholen niet inbegrepen), tendensen en aantal verplaatsingen per type verplaatsing. Bron: T. Ermans & al. (2017)

	Leerlingen	Aandeel van het totaal	Wekelijkse frequentie van dagen met een verplaatsing	Wekelijkse frequentie van verplaatsingen	Verplaatsingen op een werkdag (ma-vr)
	vol.	%	vol./week	vol./week	vol./werkdag
	A	B	C	D = A x C x 2	E = D / 5
• Leerlingen verbonden aan het BHG	257 138	100,0	4,5	2 314 000	463 000
Intern (X)	212 097	82,5	4,5	1 909 000	382 000
Inkomend (Y)	35 663	13,9	4,5	321 000	64 000
Uitgaand (Z)	9 378	3,6	4,5	84 000	17 000
(X + Z)	221 475	86,1	4,5	1 993 000	399 000
• Leerlingen die school lopen in het BHG (X + Y)	247 760	96,4	4,5	2 230 000	446 000

Resultaten zijn afgerond op het dichtstbijzijnde duizendtal. Deze tabel bevat geen studenten in het hoger onderwijs.

Bronnen: Franse Gemeenschap en Vlaamse Gemeenschap 2015-2015, via IBSA

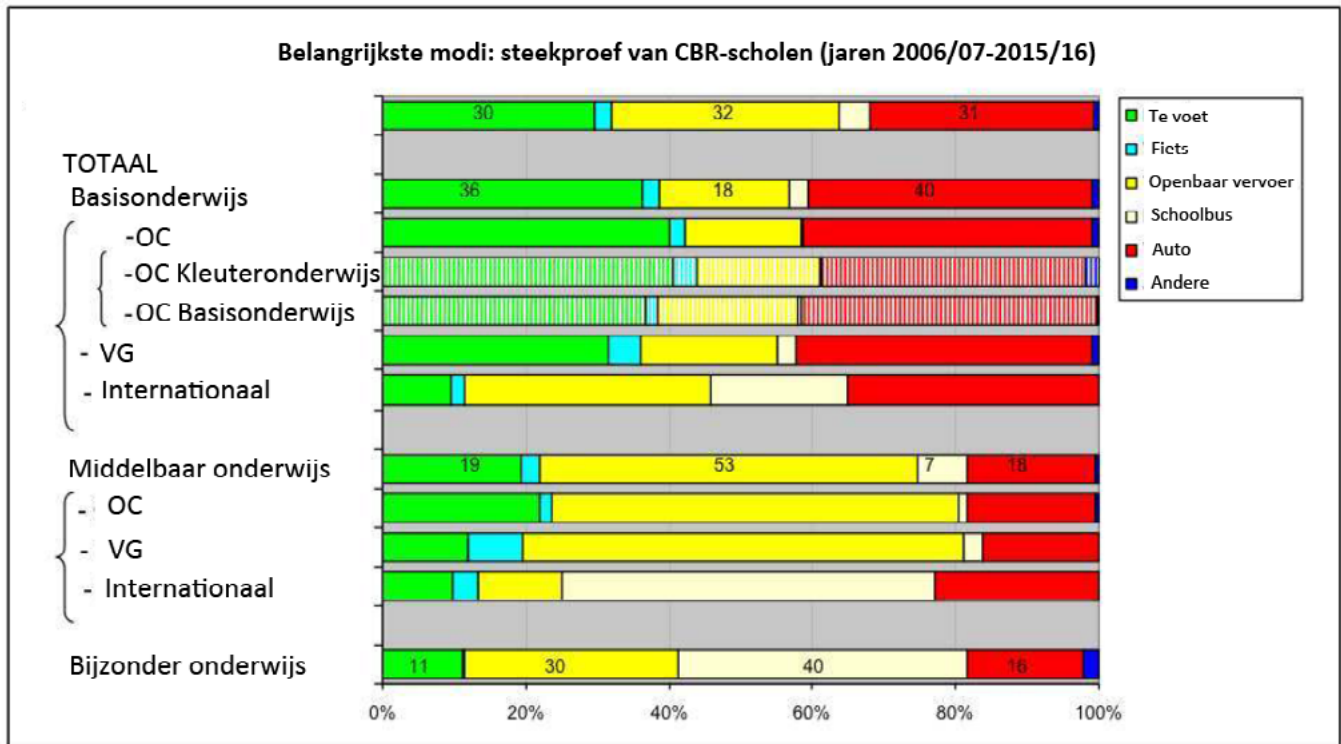
Zoals uit deze tabel blijkt, zijn er naar schatting meer dan 463.000 dagelijkse verplaatsingen van leerlingen (basis- en secundair onderwijs) tussen hun huis en school in het Brussels Gewest. Er moet worden opgemerkt dat deze schatting geen rekening houdt met de mogelijkheid dat leerlingen worden begeleid door hun ouders.

Deze schatting kan worden aangevuld met een ander

essentieel gegeven, namelijk de gemiddelde afstand tussen hun huis en school. In dit verband schatten de auteurs dat meer dan 80% van de thuis-schoolafstanden minder dan vijf km is in vogelvlucht. Deze informatie suggereert dat er een zeer groot potentieel is om leerlingen op de fiets te krijgen voor verplaatsingen tussen hun huis en school. De rol van de fiets in deze woon-schoolverplaatsingen is momenteel zo goed als onbestaande:

Afbeelding 3:

Aandeel van vervoerswijzen in het verplichte onderwijs: belangrijkste vervoerswijze (op basis van de langste afstand). Bron: ERMANS T. & al. (2017)



Opmerkingen: (1) Deze gegevens zijn inclusief internationale scholen en (2) de gegevens met betrekking tot kleuterscholen, die gearceerd zijn weergegeven, moeten met grote voorzichtigheid worden gelezen: ze zijn gebaseerd op slechts een deel van de basisscholen. Bronnen: Schoolreisplannen, variabele jaren van 2006 tot 2014, en schoolprediagnose 2014.

Er moet ook worden opgemerkt dat in het basisonderwijs, waar leerlingen minder autonomie hebben op het gebied van mobiliteit, het aandeel van het openbaar vervoer aanzienlijk lager is, namelijk slechts 18%, terwijl het aandeel van leerlingen dat met de auto reist 40% is. Voor woon-schoolverplaatsingen, die vaak kort zijn, is wandelen met 36% de tweede belangrijkste vervoerswijze. In het secundair onderwijs daarentegen domineert het openbaar vervoer. Dit is de gekozen vervoerswijze in iets meer dan de helft van de gevallen (57% voor Franstalige scholen en 62% voor Nederlandstalige scholen). Te voet (vaak voor langere afstanden) en de auto hebben daarentegen een veel lager aandeel, met 19% van de stemmen op de tweede plaats. Het modale aandeel fietsers onder deze woon-schoolverplaatsingen lijkt vrij laag. Deze eerste vaststelling wordt ook ondersteund door de resultaten van het Fietsobservatorium, die aantonen dat het aandeel kinderen dat zich met de fiets verplaatst al enkele jaren stagneert (zie afbeelding 1).

Deze vaststelling gaat veel verder dan de Brusselse context. Zoals Amar (2004) aangeeft, daalt het percentage leerlingen dat te voet of met de fiets naar school gaat al tientallen jaren gestaag, tot gemiddeld 20% in de Europese landen. Dit is een complex fenomeen en heeft te maken met een groot aantal factoren en spelers. Zoals een recente studie van de Ligue des familles² aangeeft, vertonen de verplaatsingen van ouders van schoolgaande kinderen een reeks specifieke kenmerken waarmee rekening moet worden gehouden: verplaatsingen in een keten (thuis- crèche- school- werk- school- buitenschoolse activiteiten- boodschappen, enz.), met obstakels (omdat kinderen zich minder gemakkelijk en minder snel verplaatsen, omdat er meer spullen moeten worden meegenomen, enz.) en georganiseerd volgens veeleisendere uurroosters (vooral roosters die gekoppeld zijn aan school naast de werkroosters)³. Als we de mobiliteit van leerlingen en hun begeleiders bekijken, moeten we dus rekening houden met een reeks beperkingen die specifiek zijn voor deze doelgroep.

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

3. Ibid, p.2.

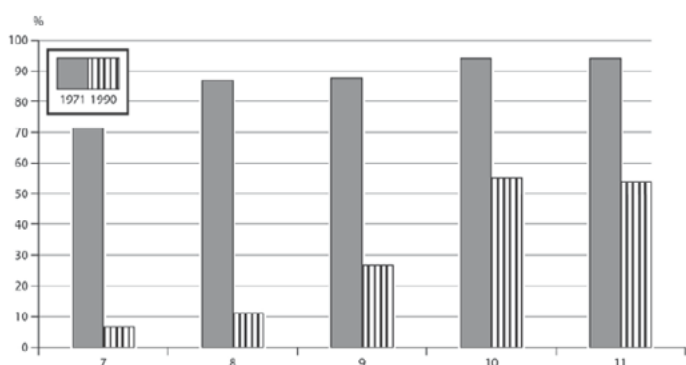
2.2. Naar mobiliteit door immobiliteit

Zoals E. Filatre (2020) stelt, toont onderzoek aan dat de plaats van kinderen in de openbare omgeving, en in het bijzonder in hun wijk, sinds de jaren veertig is afgenomen. Als gevolg daarvan is de leeftijd waarop kinderen voor het eerst zonder toezicht eropuit trekken opgeschoven, is het aantal plaatsen dat kinderen bezoeken afgenomen en vaak herleid tot de directe woonomgeving, zijn de door ouders opgelegde beperkingen strenger geworden en staan activiteiten steeds meer onder toezicht van professionals.

Onderzoek in het Verenigd Koninkrijk heeft deze 'duizelingwekkende' afname van de autonomie van kinderen voor verplaatsingen aangetoond in een vergelijkend onderzoek tussen 1971 en 1990. (Afbeelding 4)

Afbeelding 4:

Percentage kinderen dat zich alleen verplaatst volgens leeftijd in 1971 en 1990 in Londen. Bron: Hilman M. (1993) in HUGUENIN-RICHARD F. (2010)



We zien dus een afname van de autonome mobiliteit van kinderen die, zoals Sandrine Depeau en Thierry Ramadier (2005) opmerken, meerdere gevolgen heeft, zowel voor de ontwikkeling van de autonomie van kinderen, omdat hun ruimtelijke ervaringen sterk beperkt zijn, maar ook voor hun afhankelijkheid van volwassenen. Sandrine Depeau gaat zelfs zo ver dat ze stelt dat kinderen mobiel worden door de immobiliteit. De auteur bestudeerde in het bijzonder het gebruik van loopbussen door basisschoolleerlingen in de agglomeratie Rennes en kon het belang aantonen van de keuzes van ouders in de mobiliteit van kinderen, die als waarden en normen leiden tot een vermindering van de autonomie van kinderen in hun mobiliteit (Depeau, 2013). In dezelfde logica stelt V. Kauffmann (2005) in hoeverre de

stedelijke context ertoe neigt om beperkingen op mobiliteit te veroorzaken, voornamelijk om veiligheidsredenen, die hoofdzakelijk samenhangen met de gevaren die gepaard gaan met het wegverkeer. Deze stedelijke en voorstedelijke contexten betekenen dat de stadia waarin onafhankelijke mobiliteit wordt verworven, verschuiven van de kindertijd naar de adolescentie.

Toch is autonome mobiliteit een essentieel onderdeel van het leven. Het werk van J. Devaux et al. (2016) wijst erop dat autonome mobiliteit mensen in staat stelt om zich te bevrijden van ouderlijke controle en hen leert om hun plaats te vinden in de openbare ruimte. Volgens deze auteurs vormt deze mobiliteit de basis voor hun gedrag en levenswijze die hun toekomstige leven en hun integratie in de arbeidswereld deels zullen structureren. Kinderen zouden perfect in staat zijn om hun plaats te vinden als ze de kans kregen. J. Torres (2007) is bijvoorbeeld van mening dat stedelijke planners de neiging hebben om het vermogen van kinderen om hun omgeving zelf vorm te geven, te onderschatten. Zijn werk richt zich op kinderen en fietsen, en de rol van de 'fiets' in hun ontwikkeling. Aan de hand van een aantal veldstudies heeft de auteur kunnen vaststellen dat fietsen een veel complexer concept is dan men zich zou kunnen voorstellen door het te beperken tot louter vervoer en, meer specifiek in de afgelopen jaren, tot dat van zachte mobiliteit of actief vervoer. Het blijkt bijvoorbeeld dat kinderen fietsen zien als een multifunctionele activiteit die verschillende betekenissen kan hebben en geassocieerd kan worden met verschillende waarden. Deze waarden, waar vaak naar wordt verwezen in termen van 'voordelen', blijken niet alleen talrijk en gevarieerd te zijn, maar ook complementair. Bovendien lijkt in het discours van de jongeren de mogelijkheid om tegelijkertijd van verschillende van deze voordelen te profiteren (bijv. bewegen, sporten en plezier maken) een belangrijke waarde van fietsen op zich te zijn. De fiets wordt door kinderen gewaardeerd om zijn verschillende dimensies (plezier, economie, milieu, enz.): een spel, een fysieke training, efficiënte, betaalbare en niet-vervuilende mobiliteit.

Helaas worden kinderen zelden betrokken bij de vervoersplanning en stedelijke ontwikkelingsprocessen. Hierdoor wordt hun mobiliteit over het algemeen beperkt door omgevingen en vervoersbeleid die inspelen op de behoeften, gewoonten en middelen van volwassenen, vooral die met gemotoriseerde voertuigen (Europese Commissie, 2002).

2.3. Hoe kunnen we deze “immobiliteit” van kinderen begrijpen en interpreteren?

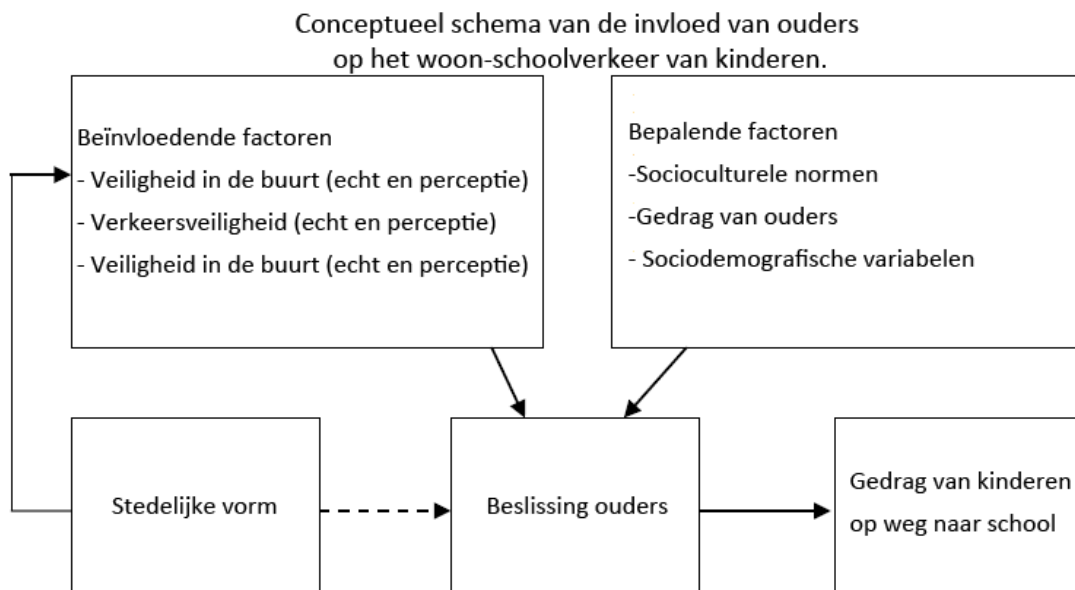
Hoewel iedereen het erover eens is dat kinderen hun autonomie verliezen op vlak van mobiliteit, zijn de factoren die dit fenomeen verklaren voor meerdere interpretaties vatbaar en kunnen deze factoren uiteenlopen. Dit vertelt ons dat het fenomeen complexer is dan het lijkt. We kunnen dit punt introduceren aan de hand van het werk van T. McMillan (2005), die een systemisch schema probeert te gebruiken om de verschillende factoren weer te geven die de modale praktijken van kinderen bepalen. Deze interpretatie is gebaseerd op zijn onderzoek uitgevoerd in de Verenigde Staten en geeft factoren in verschillende categorieën weer: factoren die te maken hebben met de veiligheid van de buurt (echt of perceptie), socioculturele

normen en de houding van ouders, maar ook de stedelijke vorm. Wat dit laatste betreft, ontdekte de auteur dat de toename in straatbloklengte, straatbreedte en de afname van trottoirs in wijkstraten leidde tot minder fysieke activiteit en mensen die te voet gingen. Al deze factoren beïnvloeden de beslissingen van ouders over de dagelijkse mobiliteit van hun kinderen. Daarnaast legt T. McMillan uit dat de woon-schoolverplaatsing vaak wordt beschouwd als een gebeurtenis die niet op zichzelf staat en dus op zichzelf wordt beschouwd, maar wordt gekoppeld aan bredere mobiliteit, vaak in relatie tot de verplaatsing naar de werkplek van de ouders, om het nut van een verplaatsing te maximaliseren.

Afbeelding 5:

Conceptueel schema van de invloed van ouders op het woon-schoolverkeer van kinderen.

Bron: McMILLAN T. (2005)



Dit model is onder andere interessant omdat het de rol van de perceptie van ouders op het reisgedrag van schoolkinderen kan plaatsen, zonder het belang van andere directe en indirecte factoren zoals socioculturele normen, sociodemografische variabelen enzovoort te vergeten.

Anderzijds nodigt dit model ons ook uit om te begrijpen in welke mate het modale gedrag van kinderen afhangt van een veelheid aan directe en indirecte factoren. Als we het modale gedrag van kinderen in de richting van meer zachte en actieve mobiliteit willen sturen, is het belangrijk om een beter inzicht te krijgen in de beslissingsprocessen van ouders op het gebied van mobiliteit.

2.3.1. Houdingen van ouders & risicoperceptie

M. Flamm (2004) herinnert ons aan het belang van affectieve ervaringen met vervoersmodi om een modale voorkeur te vormen en, meer in het algemeen, een individueel mobiliteitsgedrag te ontwikkelen. Dit sluit ook aan bij het onderzoek van A. Fernandez-Heredia (2014) die stelt dat het begrip 'risico' een bepalende factor is in de relatie met de fiets, ongeacht of het nu echt is of perceptie. Voor een integrale benadering van mobiliteitsgedrag is het daarom van wezenlijk belang om informatie te hebben over de manier waarop mensen mobiliteit 'beleven' - of preciezer: hoe ze de verschillende vervoerswijzen 'beleven'.

In het specifieke geval van woon-schoolverplaatsingen wijst auteur M. Cloutier (2008) erop dat de risicoperceptie van ouders met betrekking tot het verkeer steeds meer wordt erkend als een belangrijke factor in de keuze van de vervoerswijze naar school. Risicoperceptie is in feite het intuïtieve oordeel waarop de meeste mensen vertrouwen wanneer ze met een gevaar worden geconfronteerd. Dit punt wordt ook bevestigd door het werk van B. Rubbio et al. (2021), volgens wie de angst van ouders voor de veiligheid van hun kind een van de belangrijkste obstakels is voor kinderen en tieners om actief te zijn. Deze bevinding zou geïnterpreteerd kunnen worden als een gevolg van omgevingsfactoren die over het algemeen ongunstig zijn voor de actieve mobiliteit, volgens J. Torres (2007). Onder deze ongunstige omgevingsfactoren noemt de auteur stedelijke wildgroei, de segregatie van functies en de schaarste (en in sommige gevallen slechte kwaliteit) van infrastructuur voor voetgangers en fietsers (Gilbert en OBrien, 2005).

Dit komt overeen met de resultaten van het onderzoek van de Ligue des Familles (WOELFLE A., TIRMARCHE C. (2019)), waaruit bleek dat slechts één op de tien ouders zei dat ze zich veilig voelden op de fiets met hun kinderen. Dit opvallende resultaat moet worden gerelativeerd met het feit dat 77% van de Brusselse ouders meer zou willen fietsen als de omstandigheden zouden worden verbeterd, opnieuw volgens dezelfde studie.

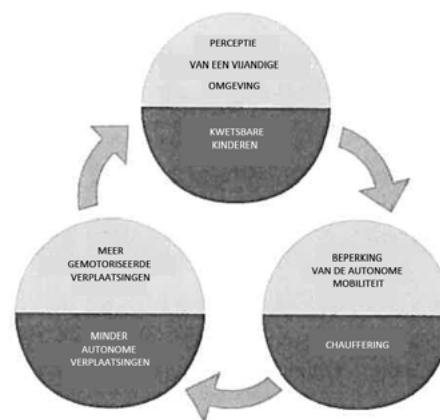
Volgens J. Torres worden deze mobiliteitsbeperkingen die voortvloeien uit deze negatieve perceptie van de omgeving meestal gecompenseerd door het kind met de auto te vervoeren, wat bijdraagt aan een fenomeen dat de auteur 'chauffeur' noemt. Deze term verwijst naar de autoritten die volwassenen (ouders) maken om hun kinderen naar de plaatsen te brengen waar ze hun dagelijkse activiteiten uitvoeren:

In plaats van het verlies aan mobiliteit van kinderen tegen te gaan, kan chauffeur dit juist bestendigen en zelfs verergeren. In een context die nauwelijks bevorderlijk is voor de actieve mobiliteit en als remedie tegen de perceptie van onveiligheid, blijkt het gebruik van de auto in verschillende opzichten contraproductief: zo vereist het bijvoorbeeld een grotere aanwezigheid van auto's in de openbare ruimte, wat kan leiden tot vijandigheid tegenover fietsers en voetgangers en ook de percepties van onveiligheid van ouders kan versterken. Zoals afbeelding 6 aangeeft, is dit een cyclus met terugwerkende kracht die ervoor zorgt dat kinderen steeds minder zelfstandig reizen en steeds afhankelijker worden van gemotoriseerd verkeer.⁴

Dit 'retroactieve' model zet vraagtekens bij de voorstelling van risico in zijn directe en indirecte relatie met de mobiliteit van kinderen, maar is niet nieuw en werd al eerder aangehaald door P. Osborne (2005):

Afbeelding 6:

De retroactieve cyclus van mobiliteit bij kinderen. Bron: J. Torres (2005)

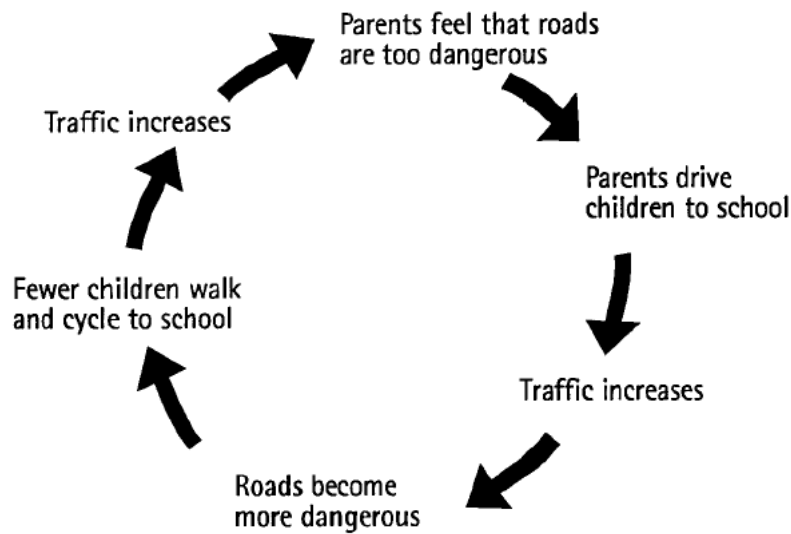


Als volwassenen zijn we allemaal bezorgd over het welzijn van kinderen... we willen dat ze gezond zijn, we willen dat ze van het leven genieten, we willen dat ze veilig zijn... dus zetten we ze steeds vaker in de auto. De ironie is dat we door meer kinderen in auto's te vervoeren, de omstandigheden onaangener maken voor andere kinderen die te voet of met de fiets naar school gaan. Er ontstaat een vicieuze cirkel, er worden meer autoritten gemaakt en het gevaar van het verkeer neemt toe.⁵

4. 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 Philosophie Doctor en aménagement, Université de Montréal. p.90.

5. OSBORNE P. (2005), "Safe routes for children : what they want and what works ", Children, youth and Environments 15(1), p.236

Afbeelding 7:
Retroactief model. Bron: P. Osborne (2005)



M-S. Cloutier (2008) vestigt onze aandacht op het feit dat deze risicoperceptie niet alleen gebaseerd is op de 'objectiviteit' van dit risico met betrekking tot de werkelijke verkeersdrukke of risico's. Deze perceptie wordt beïnvloed door meerdere factoren:

Type invloedsfactoren	Voorbeeld van variabelen
Individueel	kind: leeftijd en geslacht ouders: geslacht, werk, sociaaleconomische status en gezinssituatie, etniciteit dagelijkse mobiliteit
Maatschappelijk	media-aandacht preventie- en voorlichtingsprogramma
Ecologisch	woonwijk: verkeer, reëel risicosociale achterstand
Psychologisch	ervaring in het verleden, ongevalgeschiedenis gevoelens van controle kennis en opvattingen over risico's en regels

Tabel 1:
Factoren die van invloed zijn op de perceptie van de risico's op de weg. Bron: M-S. Cloutier (2008)

Door deze lessen toe te passen in ons onderzoek, kunnen we zien hoe een intense risicoperceptie niet alleen een negatieve invloed heeft op de individuele keuze om te fietsen, maar ook een negatieve invloed kan hebben op maatschappelijke schaal als gevolg van dit 'chauffeurings'-fenomeen. Hieruit blijkt hoe belangrijk het is om te begrijpen hoe deze risicovoorstelling zich ontwikkelt en de modale keuzes van leerlingen en hun ouders beïnvloedt.

2.3.2. Socioculturele normen & motiliteit

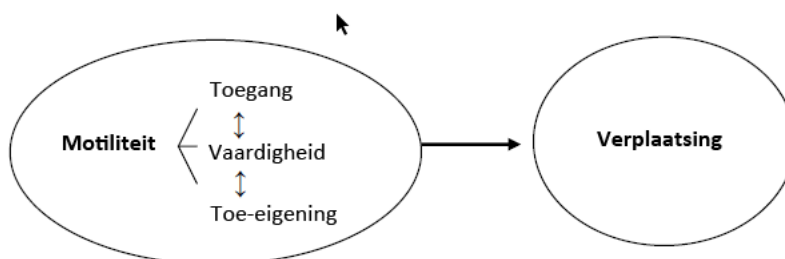
Zoals Belton-Chevalier et al. (2019) stellen, is alledaagse mobiliteit een “sociale praktijk gebaseerd op de incorporatie van specifieke handelingen”⁶. Het openbaar vervoer nemen of autorijden, openbare ruimten in de stad bezoeken, met vreemden omgaan, enz. zijn dus geen aangeboren vaardigheden. Ze worden aangeleerd. “Dit leerproces is in de eerste plaats een bewust proces: we leren autorijden door te slagen voor ons rijexamen, ouders leggen hun kinderen uit hoe ze de weg moeten vinden in het verkeersnetwerk, ze leren hen fietsen, enz. Maar leren gebeurt ook onbewust: “Het is gebaseerd op een bepaald aantal handelingen die zijn opgenomen in verschillende socialisatieomgevingen, zoals het gezin, de school of de buurt”⁷. Laten we het voorbeeld nemen van het openbaar vervoer. Volgens de auteurs moeten we ons niet beperken tot objectieve zaken zoals kosten of relatieve toegankelijkheid. We moeten ook rekening houden met andere factoren, zoals de manier waarop mensen hebben geleerd om het openbaar vervoer te gebruiken. Bijvoorbeeld, “vroeg socialisatie met de auto, in het bijzonder de toegang tot de auto in de kindertijd (...) is een sleutelement om de intensiteit van autorijden

te begrijpen”⁸. Met andere woorden, als we er in onze kindertijd aan gewend waren om in een auto naar school te worden gereden, zullen we later eerder geneigd zijn om ook dit vervoermiddel te nemen.

Om dit proces van leren en ingebedde houdingen weer te geven, stelt V. Kauffmann voor om het concept 'motiliteit' te gebruiken, dat gedefinieerd kan worden als de manier waarop een persoon of groep zich het spectrum van mobiliteitsmogelijkheden eigen maakt en er ook gebruik van maakt. De auteur splitst motiliteit op in 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). Deze drie dimensies vormen een systeem; ze werken samen en kunnen niet afzonderlijk worden aangepakt, zoals het voorbeeld van de verwerving van motiliteit bij kinderen illustreert, en vormen een essentiële factor in het gezinsleven die zich in niet-lineaire fasen ontwikkelt (V. Kauffmann & E. D. Wildmer, 2005).

Afbeelding 8:

Schematische conceptualisering van motiliteit. Bron: Bron: Olivier Walser (2006)



6. Belton et al. p.108

7. Ibid.

8. Ibid, p.109.

Als we dit concept toepassen op fietsen, kunnen we ons wel voorstellen hoe deze verschillende facetten van motiliteit op elkaar inwerken. In de kindertijd begint dit met de toegang tot een fiets (het ter beschikking stellen van een fiets door de school, familie enz., de kwaliteit van de fiets, enz.) voor een mogelijk leerproces begint dat het kind in staat stelt om de vaardigheid van het alleen fietsen te verwerven (een goede balans verwerven, leren trappen, remmen, enz.). Dit proces kan dan worden voortgezet, waarbij de begeleider of instructeur eerst toestemming geeft om alleen te fietsen. Zoals je je wel gemakkelijk kan voorstellen, spelen er tijdens dit proces verschillende factoren (sociocultureel, omgeving, enz.) een rol. Nemen we bijvoorbeeld de toegang tot een fiets om dit leerproces te beginnen. Dit kan afhangen van de financiële middelen van het gezin, de beschikbare ruimte om een fiets te stallen of de waarden die het gezin met fietsen associeert.

We kunnen ook het recente werk van G. Vieille Marchiset et al. erbij nemen (2018), dat dieper inging op genderverschillen onder kinderen die fietsen (en hun relatie met de openbare ruimte). De auteurs benadrukken een duidelijk en hardnekkig verschil tussen mannen en vrouwen

wat betreft beheersing van de fiets, technische vaardigheid zowel in de eigen buurt als daarbuiten en, bovenal, het gewicht van de verschillende socialisaties ten opzichte van risico's en familiale beperkingen die verband houden met de kloof tussen mannen en vrouwen. De auteurs merken op dat de technische vaardigheid, vooral bij complexe handelingen, lager is bij meisjes. Hun veiligheidsgevoel neemt ook af. Ze zijn ook meer onderworpen aan familiale beperkingen, vooral van hun moeders. Deze bevinding kan in perspectief worden geplaatst met het werk van D. Sayagh (2018), die in Straatsburg een echte genderkloof waarnam onder adolescente jongens en meisjes die fietsen. Volgens de auteur zijn meisjes en jongens niet onderworpen aan dezelfde sociale geboden om zich alleen te verplaatsen of zich in de openbare ruimte te geven.

Dit toont hoezeer bepaalde beperkingen (sociale, economische, familiale, enz.) dit proces kunnen verstoren en zowel negatief als positief kunnen beïnvloeden.

2.3.3 Stadsvorm: de vergeten kinderen van stadsplanning

Veel antropologen merken op dat de stad meer ontworpen is voor volwassenen. In vergelijking met meer dan vijftig jaar geleden, lijken kinderen en tieners vandaag minder autonomie te hebben om zich te verplaatsen. Al in 1999 stelde L. Bonanomi dat "kinderen al meer dan dertig jaar vergeten worden door de stadsplanning". "Door de behoeften en manieren waarop kinderen hun eigen ruimte innemen te vergelijken met de ruimte die aan hen is toegewezen, worden de stoornissen van het stedelijk systeem in zijn relatie met kinderen duidelijk", gaat Q. Calmettes⁹ verder. Volgens deze auteurs kan de bebouwde kom een eerste ruimtelijke barrière vormen voor kinderen. Ze gaan verder door te stellen dat dit integratieprobleem

vaak tegelijkertijd het resultaat is van een sociale barrière - een gebrek van volwassenen om rekening te houden met de werkelijke status en behoeften van het kind. Volgens deze auteurs willen volwassenen nog steeds een educatieve omgeving waar kinderen kunnen spelen, maar hebben kinderen en adolescenten plekken nodig waar ze hun eigen sociale leven kunnen improviseren en zelfstandig kunnen handelen.

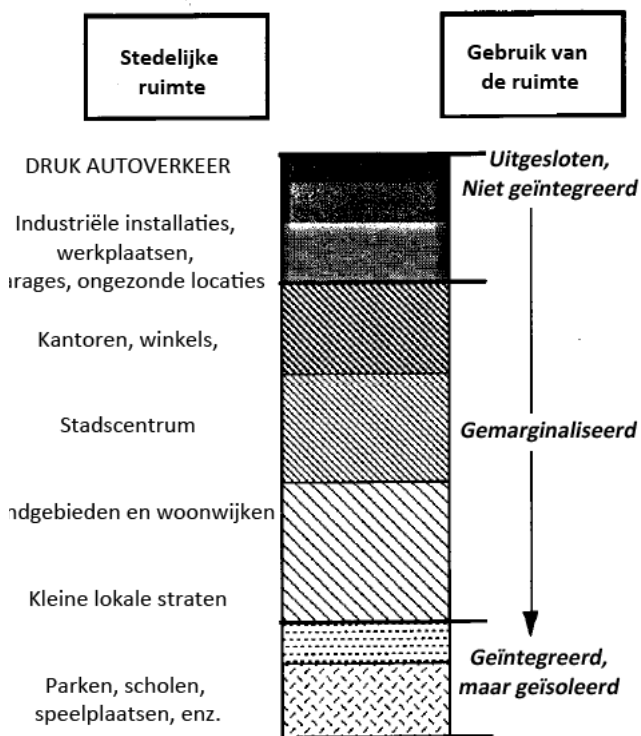
Dimitri Germanos heeft onderzoek gedaan naar de integratie van kinderen in een bepaalde stedelijke ruimte. Hij stelt een samenvattend schema voor van zijn onderzoek (afb. 9)¹⁰.

9. 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. p.29.

10. GERMANOS D., *La relation de l'enfant à l'espace urbain : perspectives éducatives et Culturelles* 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. p.30.

Afbeelding 9:

Ruimtelijk-culturele integratie van het kind in een stedelijke ruimte. Bron: D. Germanos in O. Walser (2006)



Afbeelding 10:

Begeleidingsgraad per type straat. Bron: HUGUENIN-RICHARD F. (2010)

Aandeel begeleiding in functie van het wegtype

	Onbegeleid kind	Begeleid kind
Boulevard of laan	14 %	86 %
Lokale weg tot 50 km/u.	25 %	75 %
Straten in zone 30	33 %	67 %

In de afgelopen jaren is een groot aantal stedelijke ontwikkelingen in de openbare ruimte ontworpen om het autoverkeer 'rustiger' te maken en zo het delen van deze ruimte tussen verschillende gebruikers te heroverwegen en vooral om een goed veiligheidsniveau voor de meest kwetsbaren te waarborgen. Vandaag de dag kan het interessant zijn om na te denken over hoe dergelijke ontwikkelingen geslaagd of mislukt zijn om 'vergeten' groepen- zoals kinderen- weer in de stedelijke omgeving te integreren.

In dit verband kunnen we verwijzen naar de studie van F. Huguenin-Richard (2010), waarin de 30 km/u-zones in Frankrijk onder de loep worden genomen. De vraag die in dit artikel wordt gesteld, luidt als volgt: "Door de snelheid en het autoverkeer te verminderen, spelen deze ontwikkelingen ook in op de uitdagingen rond duurzaam vervoer, dat onder andere meer wil inzetten op verplaatsingen te voet. Hoe zit het met het specifiekere onderwerp van mobiliteit bij kinderen, dat- zoals we weten- in wezen wordt gekenmerkt door een klein aandeel aan autonome verplaatsingen en een sterke afhankelijkheid van autogebruik? Met andere woorden, zorgt de invoering van een 30 km/u-zone in een wijk ervoor dat kinderen zich autonomer kunnen verplaatsen en vaker te voet gaan? In een poging om deze vraag te beantwoorden, voerde de auteur een reeks niet-deelnemende observaties uit op verschillende locaties in Parijs waar 30 km/u-zones gelden. Hoewel ze voorzichtig blijft in haar conclusies, wijst de auteur erop dat door de resultaten van haar observaties te vergelijken naargelang de drie soorten rijbanen (boulevards of lanen met een snelheidslimiet van 50 km/u, verkeersarme lokale straten met een snelheidslimiet van 50 km/u en straten in een 30 km/u zone), we een toename zien van het aandeel kinderen dat zonder begeleiding van een volwassene op plaatsen komt waar het autoverkeer rustiger is geworden- ook al blijft dit aandeel vrij laag (zie tabel 2).

Hoewel deze studie relatief bemoedigende resultaten laat zien omtrent de impact van specifieke ontwikkelingen, zoals een 30 km/u-zone, op verplaatsingen van kinderen te voet, nodigt de auteur ons uit om deze kwestie verder uit te diepen. Hoewel deze observaties aantonen dat we iets meer kinderen zien zonder begeleiding van een volwassene in straten waar het verkeer rustiger is, garandeert dit niet dat we meer kinderen te voet zullen zien of ze een grotere onafhankelijkheid zullen genieten. Volgens de auteur zullen

verbeteringen aan de straat alleen niet volstaan om meer kinderen te voet in het straatbeeld te krijgen: dit proces moet gepaard gaan met andere acties, zoals sensibilisering van ouders, buurtbewoners en automobilisten zelf, en kinderen voorlichten over verkeersveiligheid.

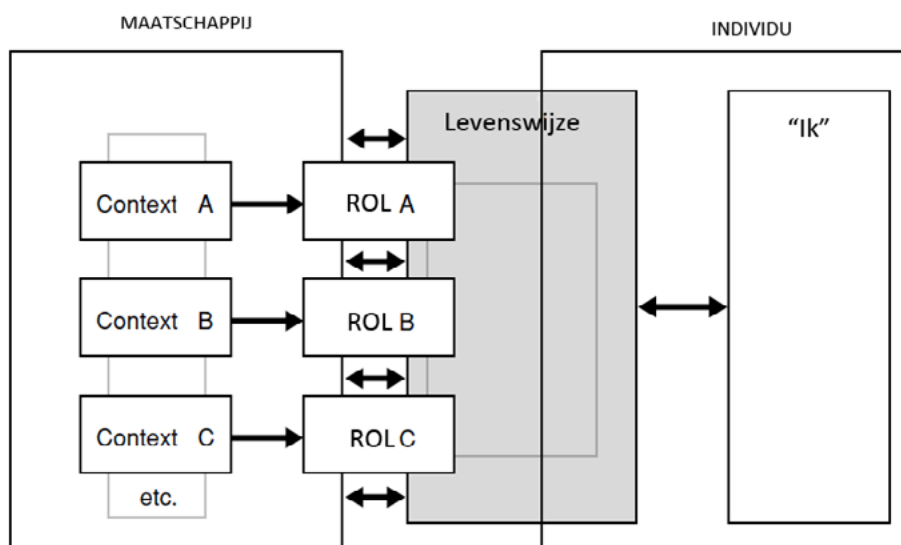
2.3.4 Modale gewoonten, levensloop en drempel-effect

In de vorige hoofdstukken hebben we gekeken naar de verschillende parameters die direct of indirect van invloed zijn op het mobiliteitsgedrag bij het school-woonverkeer, zoals uiteengezet in het conceptuele schema van T. Mc Millan (2005). Maar er moet echter een belangrijke dimensie aan dit schema worden toegevoegd, namelijk de 'routinisering' van activiteiten en verplaatsingen. Het doel is hier niet om een 'extra' factor aan het schema toe te voegen, maar eerder om een beter begrip te krijgen van de manier waarop mensen 'jongleren' met de verschillende parameters die hen worden opgelegd.

In dit verband kunnen we het concept 'levensloop' van M. Flamm (2004) overnemen, dat de auteur definieert als 'de planning van afspraken' die specifiek is voor elk van de rollen

die de persoon aanneemt. Dit laatste wordt gezien als een persoonlijke constructie; het is dus niet sociaal bepaald of gewoon passief aangenomen. Bij het opbouwen van hun levensloop integreren mensen actief alle voorwaarden die hen worden opgelegd door de verschillende sociale contexten waarin ze evolueren; daarbij slagen ze er over het algemeen in om een structurerend kader te vormen dat het gevoel van dwang vermindert en vooral speelruimte vrijmaakt. Dit laatste perspectief opent de mogelijkheid om de levensloop op te vatten als een entiteit die zich tussen het individu en de samenleving bevindt: in feite lijkt het erop dat de levensloop een zekere functionele en structurele onafhankelijkheid verkrijgt van de persoon die hem heeft ontwikkeld.

Afbeelding 11:
Begeleidingsgraad per type straat. Bron: M. FLAMM



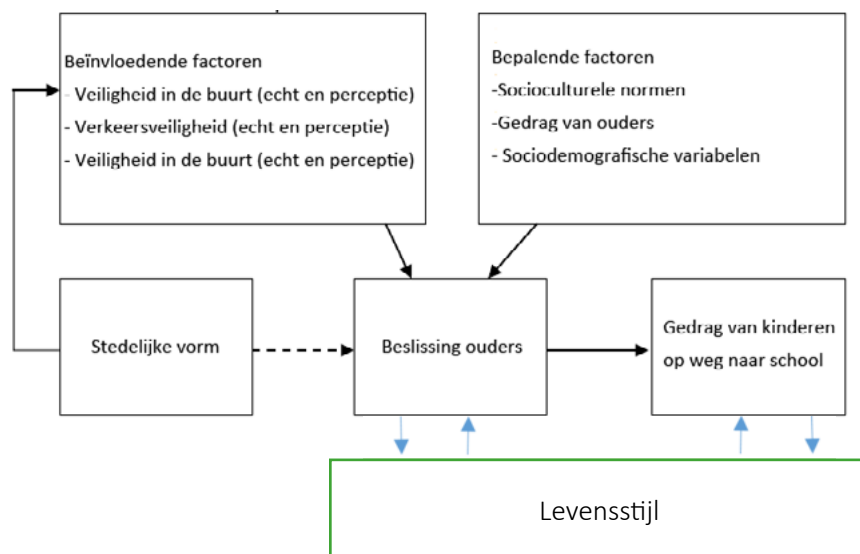
Hier kunnen we de beperkingen herhalen die naar voren komen in het onderzoek van de Ligue des familles¹¹ en die hierboven al genoemd zijn. Ter herinnering: de studie benadrukte de verschillende bijzonderheden waarmee rekening moet worden gehouden bij de trajectanalyses van ouders van schoolgaande kinderen. Een kind naar school brengen maakt namelijk waarschijnlijk deel uit van een groter geheel van beperkingen, waaronder meer tijdsdruk (vooral schoolgerelateerde tijdsbeperkingen naast de beperkingen die samenhangen met het werk), een aaneenschakeling van verplaatsingen (huis - crèche - school - werk - school - buitenschoolse activiteiten - boodschappen doen, enz.), maar ook obstakels (omdat kinderen zich minder makkelijk en minder snel kunnen verplaatsen, omdat er meer dingen gedragen moeten worden, enz.).

Als we dit concept van 'levensloop' overnemen, kunnen we ons voorstellen dat ouders, om met deze reeks beperkingen

om te gaan, waarschijnlijk regelingen moeten treffen die in de loop van de tijd een zekere stabiliteit of regelmaat hebben. Neem het voorbeeld van een kind uit het zesde leerjaar dat op donderdag alleen te voet naar een naschoolse activiteit in de buurt mag gaan, of een afspraak met grootouders om de kinderen elke woensdagmiddag met de auto van school op te halen. Al deze afspraken kunnen in de loop der tijd relatief stabiel zijn.

In het dagelijkse leven kunnen mensen zich in zekere zin 'gevangen' voelen door de manier waarop ze hun leven leiden, in de zin dat ze niet vrij handelen. Dit concept nodigt ons uit om het begrip 'beslissing' te 'kwalificeren' in de zin van vervoerswijze en rekening te houden met het feit dat een groot deel van ieders dagelijks leven gekenmerkt wordt door een relatieve afwezigheid van reflectie.

Afbeelding 12: **Conceptueel schema van de invloed van ouders op het woon-schoolverkeer van kinderen.** Bron: McMILLAN T. (2005), aangepast door PRO VELO (2023).



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

3. Deel 1: De impact van nieuwe fietsinfrastructuur voor woon-schoolverkeer

3.1. Inleiding

De verschillende studies die hierboven werden beschreven, geven ons een idee van de vele factoren en infrastructuur waarmee rekening moet worden gehouden als de mobiliteit van gezinnen onder de loep wordt genomen. Als we het fietsen bij leerlingen van het vijfde en zesde leerjaar in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bestuderen, moeten we onvermijdelijk rekening houden met deze verschillende dimensies.

In dit eerste deel stellen we voor om eerst te kijken naar het gebruik, de toegankelijkheid en het beeld dat dit publiek heeft van fietsen. Vervolgens zullen we proberen te onderzoeken hoe de verschillende hulpmiddelen voor stadsontwikkeling deze praktijken positief of negatief kunnen beïnvloeden.

3.2. Methodiek

De enquêtemethodologie die voor dit eerste deel is gebruikt, is gebaseerd op twee fasen:

1. Kwalitatieve interviews - ouders & drijvende krachten (referenten)

In totaal werden twaalf kwalitatieve interviews afgenomen met ouders en vertegenwoordigers van scholen. De interviews werden afgenomen als individuele kwalitatieve gesprekken van ongeveer 45 minuten. Het doel van deze interviews was om het onderwerp te verkennen en de tweede kwantitatieve fase van dit deel van het onderzoek voor te bereiden.

2. Kwantitatieve interviews - ouders van leerlingen

Op basis van de resultaten van de kwalitatieve interviews werd een kwantitatieve vragenlijst opgesteld en verspreid onder ouders van leerlingen uit het vijfde en zesde leerjaar in tien scholen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

3.3. Selectie van tien deelnemende scholen

Om deze studie uit te voeren, besloten we in totaal tien scholen te selecteren om deel te nemen aan de verschillende fasen van het onderzoek. Er werden drie criteria gebruikt om deze selectie te maken:

- **Geografisch criterium:**

We zorgden ervoor dat de selectie representatief was voor het Brussels Gewest. Om aan dit criterium te voldoen, hebben we geen twee scholen geselecteerd die in dezelfde Brusselse gemeente liggen.

- **Fietsomgeving:**

We hebben erop toegezien om scholen te selecteren met nieuwe infrastructuur of projecten die de fietsomgeving in of nabij de school willen verbeteren (schoolstraat, fietspad, voetpad, enz.) en scholen waarvan de directe omgeving de afgelopen jaren geen specifieke aandacht heeft gekregen.

- **Taalcriterium:**

We hebben erop toegezien om minimaal twee Nederlandstalige scholen te selecteren.

Op basis van deze verschillende criteria werden de volgende scholen geïdentificeerd en aanvaard om deel te nemen aan dit onderzoek. Er moet echter worden opgemerkt dat drie eerder geselecteerde scholen weigerden deel te nemen aan het onderzoek en vervangen moesten worden.

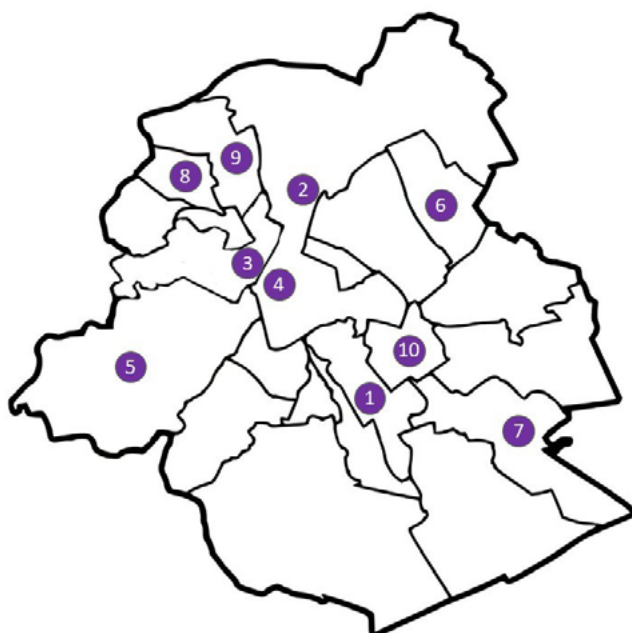
Tabel 2:

Lijst van pilotscholen die hebben bijgedragen aan het onderzoek Bron: Pro Velo

School	Gemeente:	Taal	Nieuwe infrastructuur	Type	Beschrijving van de infrastructuur (indien aanwezig)
Ecole 8 Terkamerenbos	Elsene	FR	Ja	Schoolstraat	Nieuwe schoolstraat
Ecole Sainte Ursule	Molenbeek	FR	Nee	Gescheiden fietspad	In de buurt van de school is evenwel een gescheiden fietspad aangelegd (Gentsesteenweg).
Ecole Tivoli	Laken	FR	Nee		
Lutgardisschool	Etterbeek	NL	Ja	Schoolstraat	Nieuwe schoolstraat
Léon Lepage	Brussel-Stad	FR	Ja	Voetgangerszone	School in de onmiddellijke nabijheid van de nieuwe Brusselse voetgangerszone (Beurs)
Centre scolaire de la Sagesse	Ganshoren	FR	Ja	Fietsroute	Nieuwe schoolstraat
Ecole Schermedael P14	Anderlecht	FR	Ja	Fietsstraat	Nieuwe schoolstraat
Sint-Pieterscollege	Jette	NL	Ja	Fietsstraat	Nieuwe schoolstraat
L'autre école	Oudergem	FR	Nee		
Clair-Vivre	Evere	FR	Nee		

Tabel 3:

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



1. Ecole 8 – Terkamerenbos (Elsene)
2. Ecole Tivoli (Laken)
3. Ecole Sainte-Ursule (Molenbeek)
4. Ecole Léon Lepage (Stad Brussel)
5. Ecolde Schermedael (Anderlecht)
6. Ecole Clair-Vivre (Evere)
7. Autre Ecole (Oudergem)
8. Centre scolaire Notre-Dame de la Sagesse (Ganshoren)
9. Sint-Pieterscollege (Jette)
10. Lutgardisschool (Etterbeek)

3.4. Resultaten

3.4.1. Kwalitatieve interviews

Vijftien mensen namen individueel deel aan de kwalitatieve interviews. Elk interview duurde tussen de 30 en 45 minuten.

De interviews werden afgenomen in een semi-directieve vorm. Deze methode combineert een niet-directieve houding om ideeën te verkennen in een klimaat van vertrouwen, met een directief project om informatie te verkrijgen over vooraf vastgestelde punten. Om deze interviews uit te voeren, werd vooraf een handleiding opgesteld met een reeks thema's die met de respondenten moesten worden besproken:

- Beschrijving van het traject van en naar school
- Je kind naar school rijden: inleiding tot de praktijk en ervaring
- Beschrijving van de stedelijke omgeving rond en naast de school
- Voorstellingen en percepties met betrekking tot de fiets
- Waargenomen verschuivingen in het gebruik van de fiets door leerlingen en ouders

Op basis van de verzamelde informatie werd een analyse uitgevoerd door de gegevens inductief te categoriseren. Dit betekent dat de antwoorden werden bestudeerd om terugkerende thema's te identificeren, zodat we de antwoorden vervolgens konden groeperen in verschillende categorieën.

- Een omgeving die vooral “gevaarlijk” en “onaangenaam” blijft ondanks de aanwezigheid van nieuwe infrastructuur

Tijdens de kwalitatieve interviews vroegen we de respondenten om de modale omgeving van hun school te beschrijven. En vooral de noties van gevaar en onveiligheid werden herhaaldelijk benadrukt door zowel schoolvertegenwoordigers als ouders. Deze gevoelens lijken vooral samen te hangen met de grote verkeersdruk bij de begin- en eindtijden van de school, wat de harmonie tussen auto's en actieve vervoersmiddelen bemoeilijkt, vooral voor kinderen. Een andere factor is vaak de vrij hoge snelheden van bepaalde weggebruikers, vooral als de snelheidslimieten van 30 km/u niet worden nageleefd. We zien dergelijke uitspraken vooral bij respondenten die naar scholen gaan in de buurt van een grote weg.

Het is een zeer gevaarlijke omgeving (zeer snelle reactie van de respondent). Donderdagochtend is er weer een jong meisje aangereden door een vrachtwagen, ze ligt in het ziekenhuis met een gebroken voet. Ze heeft nu pinnen in haar voet. Het is een wonder dat er niet meer ongelukken gebeuren. (...) De snelheden zijn erg hoog, de infrastructuur

niet goed aangelegd, er zijn geen verkeersdrempels net voor de school. Er zijn erg veel vrachtwagens. En het enige fietspad dat er is, ligt aan de kant van de Havenlaan, maar daar kan je niet oversteken. (Referent, Tivoli)

Ik zou zeggen dat het echt een onveilige omgeving is wat het verkeer betreft. Er is echt veel doorgaand verkeer. In feite vermijden mensen de voetgangerszone, dus komen ze hierlangs. Het verlengde van onze straat is een kleine verkeersring geworden. Ik heb de indruk dat er steeds meer verkeer door onze straat rijdt. (Referent, Six Jetons)

Het probleem is erger geworden en de bevolkingsdichtheid van de buurt is toegenomen. Na de lockdown is de situatie verslechterd. (Referent, Sint-Pieterscollege)

We proberen zoveel mogelijk mensen op de fiets te krijgen. Maar het probleem is dat ouders zich zorgen maken over de veiligheid. En zelfs als ze op de stoep mogen fietsen, blijft het ingewikkeld. (...) De schoolomgeving is hier wel nog steeds leuk, want we zitten dicht bij het platteland. Maar we bevinden ons niettemin nog steeds in een omgeving die vrij vijandig staat tegenover de fiets vanwege het gebrek aan fietspaden en het drukke verkeer. (Referent, Scherdemael)

Meerdere respondenten noemden ook de “files” en het “gevaar” dat gepaard gaat met het autoverkeer. In sommige gevallen lijken de antwoorden echter vooral een gevoel van “ongemak” aan te geven in plaats van een echt waargenomen “gevaar” om als fietser de weg te delen met automobilisten.

Er is nog steeds veel verkeer (...) Zelfs voor mij is het ingewikkeld om 's ochtends met de fiets te komen. Het is niet de veiligste plek, maar het is ook niet extreem gevaarlijk. (Referent, Claire-Vivre)

Het is helemaal niet prettig als je met de fiets aankomt. Het grote probleem is dat er verschillende kruispunten zijn, met veel verkeer en weinig zicht. Het zorgt dus regelmatig voor stress als een auto heel laat stopt. (Ouder, Clair-Vivre)

Het is niet gevaarlijk, maar ook niet erg comfortabel. Het is eigenlijk vooral druk, onder meer omdat de voetgangers op het fietspad lopen. Voetgangers letten niet altijd op de fietsers. (Referent, Sainte-Ursule)

Er zijn dus duidelijk veel auto's, zoals voor alle scholen, en veel kinderen worden ook met de auto afgezet. (...) soms begint de autofile al in de straat ervoor die loodrecht op de hoofdstraat uitkomt, dus daar moet je een beetje jongleren tussen de stoep en de weg. Of je wacht achter de auto's, terwijl je de uitlaatgassen opsnuift. Of je neemt de stoepen en sluipt erlangs. (Ouder, Centre Scolaire la Sagesse)

• Nieuwe fietsinfrastructuur: welke impact?

Hoewel de begrippen onveiligheid en ongemak lijken te overheersen bij de beschrijving van de schoolomgeving, wijzen verschillende respondenten toch op een significante verandering in de modale omgeving en de drukte die afneemt. Voor deze referent van de Ecole Scherdemael heeft de aanleg van een schoolstraat bijvoorbeeld niet op iedereen effect gehad, maar het heeft er wel toe geleid dat sommige ouders minder vaak de auto nemen om hun kinderen naar school te brengen.

Er is altijd veel verkeer geweest in deze straat. Daarom heb ik bij mijn aantreden gevraagd om een schoolstraat aan te leggen. En nu is het dus al wat beter (...). Natuurlijk zullen er altijd mensen zijn die zich verzetten. Maar velen hebben hun gewoonte aangepast. Sommige mensen gaan te voet met hun kinderen naar school, terwijl ze vroeger de auto namen. Maar er zijn zelfs ouders die hun kinderen vanaf het vierde leerjaar alleen naar school laten komen! Dat is ook goed. Dus veel van hen hebben hun gewoonte aangepast. Anderen niet... (Ecole Scherdemael)

Verskillende respondenten benadrukten de positieve veranderingen in de omgeving voor fietsers dankzij nieuwe infrastructuur in de schoolomgeving, maar ook dankzij de 30 km/u-zone die in Brussel werd ingevoerd. In de Ecole Sainte-Ursule zien we ook een interessante evolutie, waar onze respondent meldt dat het verkeer rustiger is geworden door onder meer de aanwezigheid van de nieuwe schoolstraat van een andere school die vlakbij ligt.

Ik ben hier sinds 2003 en ik zie bijvoorbeeld dat veel leraren vroeger de auto namen. Daarna werden ze beetje bij beetje ontmoedigd om hun auto te nemen. Je moet bijvoorbeeld echt vroeg komen om te kunnen parkeren. Een andere factor is dat er een school in de buurt een schoolstraat heeft aangelegd. Dit betekent dat de school theoretisch is afgesloten en dat er toezichthoudend personeel van de gemeente aanwezig is om de afsluiting in goede banen te leiden. Dit heeft de veiligheid in de buurt van de school verbeterd. Het is een grote verbetering. (Sainte-Ursule)

Je voelt dat de verkeerssituatie rustiger is geworden. Je merkt ook dat automobilisten respectvoller zijn. (Ouder, Autre Ecole)

Ik denk dat de algemene invoering van de 30 km/u-zone in Brussel meer effect heeft. Omdat ze die snelheid niet meer mogen overschrijden, hebben automobilisten wat meer geduld achter een fiets. (Referent, Sacré-Cœur Ganshoren)

Ik denk dat de 30 km/u-zone veel goeds zal doen. Het zal de omgeving rond scholen verkeersluwer maken. Anderzijds mogen kinderen niet denken dat het een autoloze dag is. (Referent, L'Autre Ecole)

Hoewel de omgeving nog niet optimaal lijkt om veilig naar school te gaan, lijken verschillende schoolreferenten en ouders het gevoel te delen dat de situatie echt is verbeterd. Dit zou te wijten zijn aan de nieuwe infrastructuur (30 km/u-zone, schoolstraat, enz.), maar voor sommigen ook met een meer respectvolle houding van automobilisten tegenover fietsers en voetgangers, bijvoorbeeld.

• Verschuift het probleem zich?

Hoewel een aantal respondenten een positieve verandering in de omgeving voor fietsers opmerkte, was er geen unanimité op dit punt. Een interessant punt dat door twee vertegenwoordigers van scholen naar voren werd gebracht, was het feit dat sommige verbeteringen die rond scholen zijn aangebracht (schoolstraten, fietspaden) de problemen voor fietsers niet echt hebben opgelost. Integendeel, de verbeteringen hebben het probleem "verplaatst".

Bij ons in de Jean-Baptiste Verbeyststraat is er een nieuw fietspad. Maar het probleem is verschoven. De straat zelf is nu veilig, maar niet noodzakelijk de omliggende straten (Referent, Sint-Pieters).

Er is een gloednieuw fietspad aangelegd aan de Van Overbeeklaan. Hier (Van Overbeeklaan) is de weg eigenlijk prioritair voor fietsers geworden, maar het is nog niet doorgedrongen bij de mensen en dat is heel eng. Vroeger hadden we twee fietspaden op beide rijbanen en dat vond ik veel beter. Nu heb je dan wel voorrang in de fietsstraat, maar het probleem is dat het niet wordt gerespecteerd, dus midden op de weg fietsen als er veel auto's achter je rijden is nogal stresserend. (Referent, Sacré-Cœur Ganshoren)

De referent van de Ecole Tivoli, waar geen recente fietsinfrastructuur is aangelegd, merkte ook op dat de situatie daar in de loop der tijd lijkt te verslechteren:

Jaar na jaar zijn er meer auto's, meer verkeer, meer geparkeerde auto's... En dus ook al zitten we in een 30 km/u-zone, die wordt helemaal niet gerespecteerd. En als je met de fiets komt, word je nog steeds nagetoeterd omdat je er niets te zoeken hebt. (Referent, Tivoli)

• Rekening houden met obstakels op weg naar school

Een schoolreferent (Clair-Vivre), zelf dagelijkse fietser, vestigde onze aandacht op het feit dat niet zozeer de directe omgeving van de school een probleem vormt, maar de verschillende straten in de omgeving om bij de school te komen. Deze stelling lijkt overeen te komen met de gevoelens van verschillende ouders die gewoonlijk met hun kinderen naar school fietsen. Toen hen werd gevraagd om hun fietsrit naar school te beschrijven en om (onder andere) eventuele obstakels op te noemen op weg naar school, was het zelden de directe omgeving van de school die werd

genoemd als het grootste obstakel. In plaats daarvan werden de obstakels in de omliggende straten genoemd, of zelfs de straten of kruispunten in de buurt van waar ze woonden.

Ik woon in een straat die fietsstraat is geworden. Maar zelfs in die straat zijn er mensen die de regels niet respecteren. Ik ben wel eens nagetoeterd in een fietsstraat omdat ik niet genoeg opzij fietste. (...) Ik zou mijn dochter nooit alleen kunnen laten fietsen, want om van thuis naar school te gaan, moeten we gevaarlijke kruispunten oversteken. (Ouder, Sacré Coeur Ganshoren)

We proberen zoveel mogelijk de kleine straatjes te nemen. Maar we moeten onvermijdelijk op een gegeven moment de Lambermontlaan oversteken, dat is een grote verkeersas en dus is het daar erg druk, je moet echt oppassen. (...) Dit zijn grote wegen, er rijden trams, auto's, bussen, dit zijn kruispunten waar het verkeer van alle kanten komt, dus je moet echt heel voorzichtig zijn. (Ouder, Clair-Vivre)

Dit was een opmerking die door veel respondenten werd gemaakt. Deze ouder van een leerling van de Ecole Tivoli vindt het bijzonder moeilijk om door een drukke straat zonder fietsinfrastructuur (Picardstraat) te fietsen. De respondent neemt zelfs de sterke term “muur” in de mond als ze haar strategie beschrijft om haar zoon te “beschermen” wanneer ze samen naar school fietsen.

Als sinds hij naar de basisschool ging, gingen we met de fiets. (...) Hij zat alleen op de fiets (zonder 'follow me') en wij fietsen met hem mee. (...) Mijn jongste is heel voorzichtig, dus het was een hele geruststelling. En hij was goed uitgerust met zijn hesje en helm. Alleen was de Picardstraat nogal stressvol met alle auto's die haaks op elkaar geparkeerd stonden, dus je moest altijd oppassen (...). Ik vroeg hem dus om achter me te rijden, zodat ik een beetje een muur was voor het geval dat. (Ouder, Tivoli)

Dezelfde opmerking werd gemaakt door een ouder die een echte “strategie” beschreef om de veiligheid van zijn kind te garanderen als ze samen van en naar school fietsen.

In Etterbeek is er geen gescheiden fietspad. (...) Als we samen fietsen, ben ik heel voorzichtig en vraag ik mijn kinderen te stoppen bij elk kruispunt. Ik versnel en vertraag dan om achter hen of naast hen te komen, afhankelijk van het soort weg waar we ons op bevinden. Ik ben dus nogal nerveus (lacht). Ik rijd elke keer als een gek naar linksachter om er zeker van te zijn dat we veilig oversteken, stoppen, aanzetten enz. (Ouder, Autre Ecole)

Er is geen fietspad, dus ik vraag mijn dochter om op de stoep te rijden als het druk is. Zelfs ik rijd ook soms op de stoep met de kinderen, omdat ik denk dat dat veiliger is. Of ik rijd met z'n tweeën om mijn dochter langs een kant te beschermen. Maar dat leidt dan soms weer tot conflicten

met automobilisten. Het is niet erg comfortabel omdat je kunt voelen dat ze boos achter me worden als ik dat doe. (Ouder, Clair-Vivre)

Deze verklaringen lijken een echo te zijn van het gezegde om de kwaliteit van een fietsnetwerk te beschrijven: “Een ketting is maar zo sterk als zijn zwakste schakel”. Voor deze “fietsende” ouders lijkt het inderdaad vooral de hele route van en naar school te zijn die in aanmerking moet worden genomen bij het afwegen of het wel haalbaar is om het kind met de fiets naar school te laten gaan. Daarom is het onwaarschijnlijk dat een school met een hoogwaardige lokale omgeving (met een fietspad of een schoolstraat) voldoende is om het fietsen aan te moedigen als er andere obstakels zijn op de route naar school, zoals het oversteken van een gevaarlijk kruispunt.

Een aantal ouders legt echter uit dat ze hun routes aanpassen om grote wegen te vermijden ten gunste van kleinere, rustigere straten. Een omweg nemen op weg naar school met de fiets om rustigere straten te volgen, lijkt bijvoorbeeld geen obstakel te zijn:

Ik slaag erin om vrij snel van de grote verkeersaders af te komen en rustigere straten in te slaan. Soms nemen we andere routes voor de afwisseling, maar dan merken we dat die minder veilig zijn omdat er meer auto's zijn. (Ouder, Sacré-Cœur Ganshoren)

We proberen zoveel mogelijk de kleine straatjes te nemen. Maar we moeten onvermijdelijk op een gegeven moment de Lambermontlaan oversteken, dat is een grote verkeersas en dus is het daar erg druk, je moet echt oppassen. (...) Dit zijn grote wegen, er rijden trams, auto's, bussen, dit zijn kruispunten waar het verkeer van alle kanten komt, dus je moet echt heel voorzichtig zijn. (...) Daarna probeer ik zoveel mogelijk kleine straatjes te nemen. Zo blijf ik zo ver mogelijk van de hoofdweg. Maar op een gegeven moment moet je toch die kant op. (Ouder, Clair-Vivre)

• Kinderen die hun ouders over de streep trekken

Als zowel de referenten als de ouders van de leerlingen hun twijfels en perceptie van “onveiligheid” of “ongemak” uitten op weg van en naar school, wat denken de kinderen dan? Hoewel we ze nog niet rechtstreeks hebben kunnen ontmoeten, hebben verschillende ouders ons verteld hoe enthousiast hun kinderen zijn om naar school te fietsen:

Maar wat mijn kinderen betreft, springen ze 1000% liever op de fiets. Als ze elke dag konden fietsen, zouden ze dat doen. Het is waar dat als we dichterbij woonden, zou het voor mijn man mogelijk zijn om ze met de fiets te brengen en daarna zijn bestelwagen te gaan ophalen. (Ouder, Autre Ecole)

We gebruiken de fiets omdat het snel is en omdat de kinderen het leuk vinden. (...) De kinderen krijgen een gevoel van autonomie dat ze echt leuk vinden. (Ouder, Clair-Vivre)

En dan dringen de kinderen ook nog wat aan. Mijn dochter van elf houdt van fietsen en sommige van haar vriendinnen gaan al met de fiets, dus er is een soort wedijver. (Ouder, Sacré-Cœur Ganshoren)

Ja, mijn zoon gaat graag naar school. Sterker nog, hij fietst al alleen naar huis, samen met een schoolvriendje (Ouder Tivoli).

Deze antwoorden lijken al te wijzen op een bijzonder positief gevoel bij leerlingen om zich met de fiets te verplaatsen. We moeten hier ook wel het gevoel van "autonomie", die door een van de ouders wordt genoemd, als verklaring voor die bereidwilligheid. Terwijl sommige ouders zich zorgen lijken te maken om hun kinderen 'alleen' in het verkeer te laten fietsen, vertellen sommige respondenten dat ze het aangedurfd hebben om de sprong te wagen, vooral dankzij de opleidingen en cursussen die op school gegeven worden om leerlingen de verkeersregels en het fietsen in het verkeer bij te brengen.

Ik stelde dus willekeurig de leeftijd van 12 jaar vast als het moment waarop mijn oudste alleen mocht fietsen. Dus mocht hij eerst op de stoep beginnen, ook al is dat volgens mij niet legaal, en daarna geleidelijk op de weg. Maar hij had zijn Fietsbrevet al op zak. Dat was echt al heel positief, want zo boekten ze al een grote vooruitgang om alleen in het verkeer te fietsen. Zo kenden ze al de regels en begrepen ze de gevaren ... het was heel belangrijk voor mij als ouder om hem te durven lossen. Vanaf dat moment ging het heel voorzichtig vooruit. En het klopt wel dat het in het begin een subjectieve ervaring is van een papa die gestresseerd is door auto's, en na verloop van tijd wordt het wel beter. (Ouder, Sacré-Cœur Ganshoren)

Mijn dochter van elf jaar fietst helemaal alleen. Tot vorig jaar fietste ze altijd naast ons. Maar nu is ze veel sneller, dus gaat ze alleen op pad met haar fiets. Vorig jaar nam ze zelfs deel aan het Fietsbrevet, samen met alle andere kinderen. (...) Het is waar dat onze kinderen al heel lang fietsen, maar het op school doen en dan het certificaat aan alle kinderen aanbieden is geweldig. Het is een meer gestructureerde opleiding, waarbij de verkeersregels goed worden doorgenomen, en het voegt een extra dimensie toe aan hun vaardigheid om zelfstandig te fietsen. (...) Mijn dochter is dus vorig jaar, in het vijfde leerjaar, helemaal alleen beginnen fietsen. En dit jaar heeft ze helemaal doorgezet. Ze doet nu al haar activiteiten alleen. Ja, ik ben echt heel trots op haar, want ze fietst heel vaak en naar uiteenlopende bestemmingen. Ze fietst niet alleen naar

school, maar ook naar haar activiteiten op de academie en de dansschool. (Ouder, Clair-Vivre)

Hij fietst niet helemaal alleen naar school, maar sinds het vijfde leerjaar fietst hij wel alleen naar huis. Hij heeft dezelfde route zelfs al zo vaak gereden dat hij hem uit zijn hoofd kent. De laatste jaren, als we met de fiets gingen, lieten we hem dus voorop rijden, zodat we hem in de gaten konden houden en ervoor konden zorgen dat hij niet verkeerd overstak. Er is maar één kruispunt dat iets gevaarlijker is, dus vragen we hem over te steken bij het zebraapad en niet met het rijdende verkeer. (Ouder, Tivoli)

3.4.2. Kwantitatief onderzoek

Enquête

Op basis van onze stand van zaken en de analyse van de kwalitatieve individuele interviews werd een enquête opgesteld en op papier verspreid onder alle ouders van leerlingen uit het vijfde en zesde leerjaar die ingeschreven staan bij een van de tien pilootscholen (zie hierboven).

De enquêtes hadden betrekking op diverse onderwerpen:

- **Het woon-schooltraject**

In dit deel wordt gekeken naar verschillende aspecten van het woon-schooltraject van leerlingen uit het vijfde en zesde leerjaar en eventuele begeleiders. We zijn natuurlijk geïnteresseerd in het vervoermiddel dat de leerling gebruikt om deze rit te maken, maar ook in de mate van begeleiding van de leerlingen op de heen- en/of terugrit. We kijken ook naar gekoppelde ritten, i.e. het extra traject dat wordt afgelegd door de begeleiders van de leerling.

- **De fiets: gebruik, toegankelijkheid en percepties**

Het tweede deel gaat dieper in op de plaats die de fiets krijgt toebedeeld door de leerling en zijn familiekring. Geïnspireerd door V. Kaufmann's concept van motiliteit dat hierboven werd uiteengezet, behandelen we de kwestie van toegankelijkheid, vaardigheden en ook de voorstellingen of houdingen die met fietsen worden geassocieerd. Kunnen ze fietsen? Hebben ze een fiets in goede staat? Hebben ze een plek om hun fiets te stallen? Tot slot kijken we naar de gevoelens en percepties die gepaard gaan met het fietsen in Brussel.

- **Ruimtelijke ordening**

Zoals we in de kwalitatieve fase zagen, stelden een aantal ouders dat de obstakels om comfortabel naar school te fietsen niet alleen aan de schoolpoort te vinden waren, maar ook bij bepaalde gevaarlijke obstakels of kruispunten. Dit laatste deel richt zich daarom op de

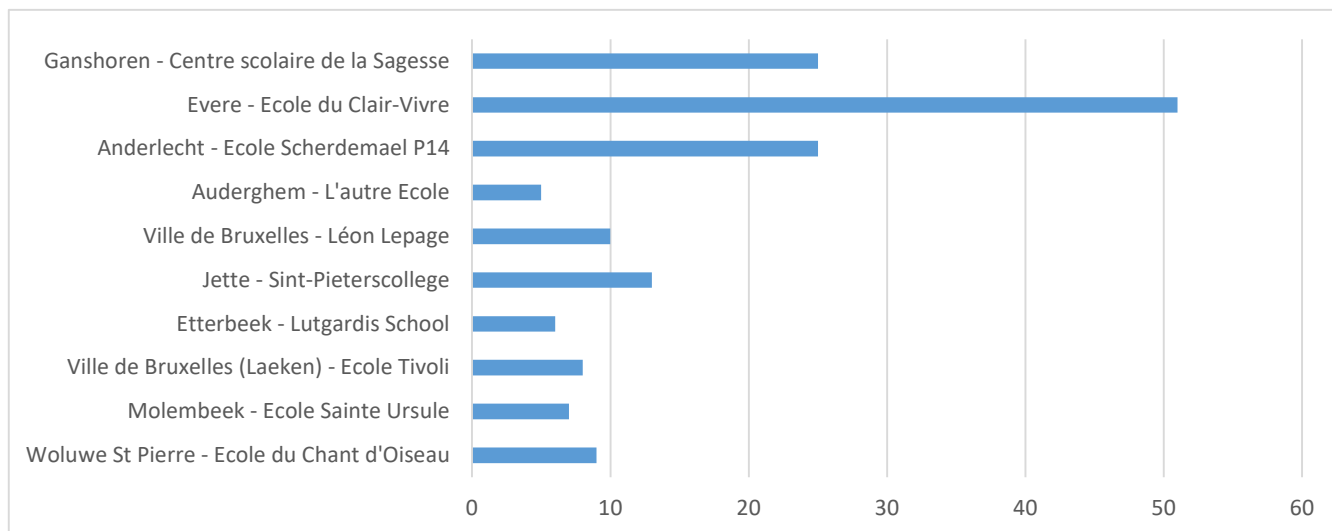
waargenomen impact van bepaalde infrastructuur (bijv. in de schoolomgeving) of maatregelen (schoolstraten, 30 km/u-zones, enz.) die bedoeld zijn om comfortabeler van en naar school te wandelen of te fietsen.

Steekproef

Voor deze kwantitatieve fase werden in maart en april 2022 enquêtes verspreid onder ouders van leerlingen uit het vijfde en zesde leerjaar van de tien geselecteerde scholen. In totaal werden 160 reacties ontvangen.

Het aantal reacties per school varieerde. De gemeenteschool van Evere had een zeer hoog aantal respondenten (51), gevolgd door de Ecole Scherdemael in Anderlecht en het schoolcentrum Sagesse (25), terwijl de andere scholen tussen de vijf en zestien respondenten hadden. Deze cijfers moeten natuurlijk gezien worden in de context van het aantal ingeschreven leerlingen, dat sterk varieert naargelang de grootte van de school.

Afbeelding 13:
Aantal antwoorden per school (N = 160). Bron: Pro Velo



We ontvingen meer antwoorden van ouders van leerlingen in het vijfde leerjaar (95 antwoorden) dan van ouders van leerlingen in het zesde leerjaar (65 antwoorden).

Wat gender betreft, vertegenwoordigden de respondenten

een relatief evenwichtige steekproef van 82 mannelijke leerlingen en 78 vrouwelijke leerlingen. Wat de respondenten zelf betreft, was de meerderheid (62%) moeders die de vragenlijst voor hun kind invulden.

Analyse van de resultaten

A. Ritten naar en van school:

• Rit naar school

Om te kunnen beoordelen hoe vaak de verschillende vervoersmiddelen worden gebruikt om naar school te gaan, vroegen we elke deelnemer om de frequentie van elk vervoersmiddel in te schatten (4-puntsschaal: elke dag; vaak; af en toe; nooit).

De analyse van de resultaten toont ons - niet geheel verrassend- dat de meeste leerlingen te voet gaan, ongeveer 42% van de respondenten geven aan dat ze elke dag (32%) of vaak (10%) te voet gaan. Dit wordt gevolgd door de auto (33% zegt 'elke dag' of 'vaak' de auto te gebruiken) en het openbare vervoer (21% zegt 'elke dag' of 'vaak' het openbare vervoer te gebruiken). Fietsen komt op de laatste plaats met 19% van de respondenten, waarvan 11% zegt dit vervoermiddel 'elke dag' en 8% 'vaak' te gebruiken.

• Rit van school naar huis

Het vervoermiddel dat wordt gebruikt bij de terugrit is ongeveer hetzelfde als voor de heenrit. Er is echter een lichte toename bij leerlingen die te voet gaan (46% zegt elke dag of vaak van school naar huis te wandelen), terwijl andere vervoersmiddelen gelijk blijven (openbaar vervoer) of zelfs heel licht afnemen (fiets en auto). Dit kleine verschil kan waarschijnlijk worden verklaard door het feit dat sommige leerlingen die op de heenweg door hun ouders worden begeleid, op de terugweg niet meer worden begeleid, zoals we in de volgende paragraaf zullen zien.

• Leerlingen begeleiden op weg van en naar school

Zoals we hierboven in onze stand van zaken hebben opgemerkt, benadrukken verschillende studies de beperkte autonomie van kinderen tijdens hun dagelijkse verplaatsingen.

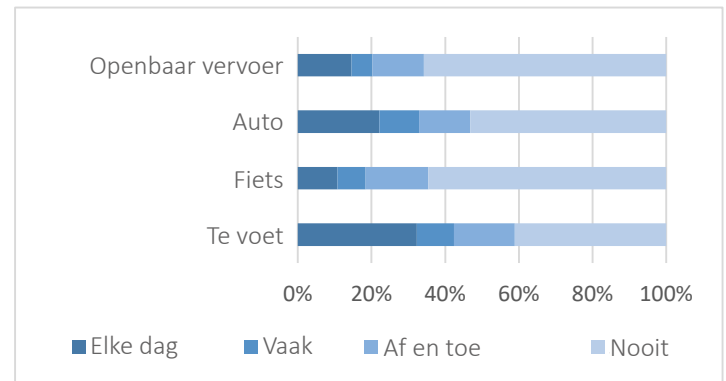
De resultaten lijken deze bevinding te bevestigen: 81% van de leerlingen in het vijfde en zesde leerjaar wordt begeleid op weg van en naar school. We merken echter op dat dit begeleidingspercentage daalt tot 69,4% voor de terugrit naar huis, wat nog steeds betekent dat 31,6% van de leerlingen alleen van school naar huis gaat.

We hebben de antwoorden geëxtraheerd van de 48 respondenten die aangaven dat hun kind zonder begeleiding terug naar huis ging, om de vervoerswijzen onder de loep te nemen die het kind gebruikt. Zoals te verwachten, gaat nog steeds het grootste deel van de leerlingen te voet, i.e. 58% (waarbij 28 respondenten aangaven dat ze 'vaak' of 'elke dag' te voet gingen), tegenover 27% en 25% van de respondenten die stelden dat ze respectievelijk 'elke dag' of 'vaak' het openbaar vervoer en de fiets gebruikten.

Afbeelding 14:

Belangrijkste vervoerswijze van kinderen om naar school te gaan (N = 160).

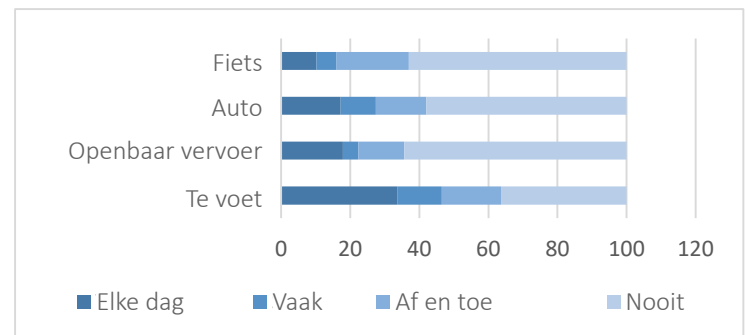
Bron: Pro Velo



Afbeelding 15:

Verplaatsingen in gezin na schooltijd (N = 160).

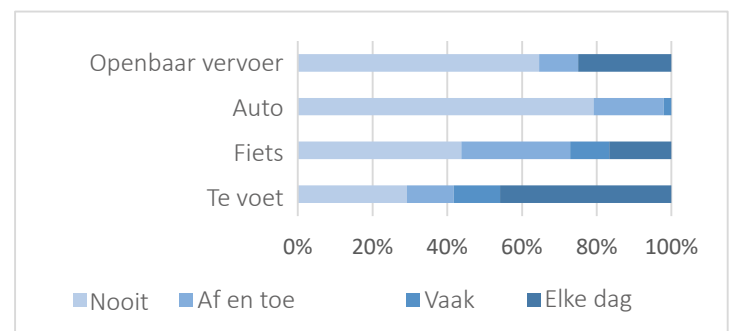
Bron: Pro Velo



Afbeelding 16:

Autonome verplaatsingen na schooltijd (N = 160).

Bron: Pro Velo



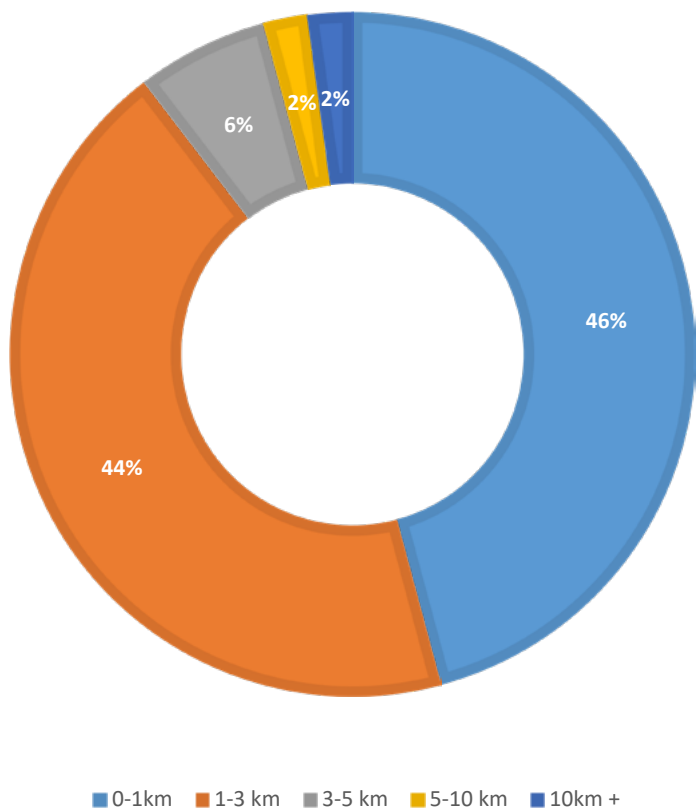
We hebben ook gekeken naar het profiel van de ongeveer 48 leerlingen die relatief autonoom hun woon-schooltraject afleggen. We hebben in de eerste plaats vastgesteld dat de meerderheid meisjes zijn (27 tegen 21 jongens). We merken ook op dat het vooral leerlingen zijn uit het zesde leerjaar (29 tegenover 19 leerlingen uit het vijfde leerjaar). Maar vooral de nabijheid van de woonplaats van de leerlingen lijkt de meest doorslaggevende factor te zijn. Van de 48 leerlingen die stelden dat ze alleen van school naar huis kwamen, zei 89% dat ze binnen drie km van de school woonden (waarvan 46% binnen straal van een km van de school).

• Afstand tussen woonplaats en school

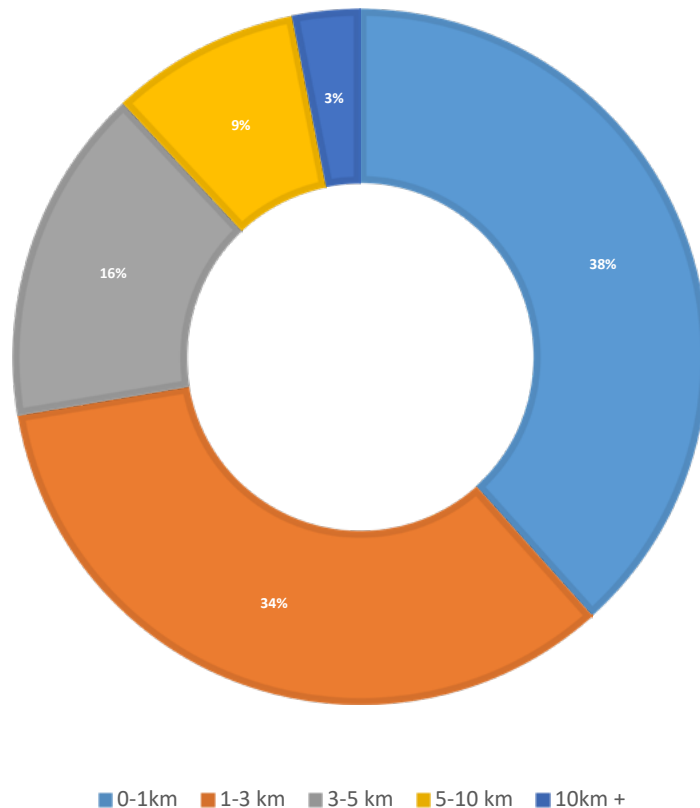
Als we kijken naar het woon-schoolverkeer en de gebruikte vervoermiddelen, kunnen we de afstand niet negeren.

Een grote meerderheid van de respondenten zegt heel dicht bij de school te wonen. Bijna 88% van de respondenten zegt binnen vijf kilometer van de school te wonen (140 respondenten), waarvan 72% binnen drie kilometer van de school.

Afbeelding 17: Afstand tussen woonplaats en school voor leerlingen die van school naar huis gaan (N = 160). Bron: Pro Velo



Afbeelding 18: Afstand tussen de woonplaats en school voor gezinnen (N = 160). Bron: Pro Velo



• Verplaatsingen koppelen

Natuurlijk is de afstand tussen huis en school niet de enige factor waarmee rekening moet worden gehouden bij de analyse van modale patronen. Gezien het hoge begeleidingspercentage van leerlingen (zie hierboven), loont het ook de moeite om te kijken naar de extra verplaatsingen die ouders of begeleidende volwassenen maken. Daarom vroegen we respondenten die vertelden dat ze hun kind vergezelden op weg naar school (heenrit) om de bestemming en afstand van het vaakst gemaakte extra traject op te geven.

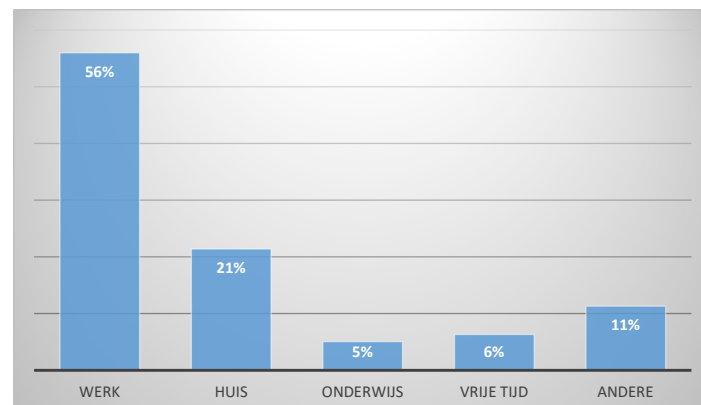
Wat betreft de bestemming domineren de werkplek (60%) en vervolgens de terugkeer naar huis (23%).

We moeten ook opmerken dat de meeste van deze ritten lokaal zijn, met ongeveer 66% op minder dan vijf kilometer afstand. Nog eens 26% van de respondenten zegt een rit van tussen de 5 en 10 kilometer te maken, en 8% een rit van meer dan 10 kilometer.

Om te besluiten, kunnen we stellen dat de verzamelde informatie erop wijst dat de afstanden die gezinnen afleggen gunstig lijken te zijn om actieve vervoerswijzen te gebruiken. Het is evenwel de moeite waard om hier te herinneren aan het aandachtspunt dat de Ligue des familles in zijn recente enquête (2019) naar voren heeft gebracht, namelijk het feit dat verplaatsingen die door gezinnen worden gemaakt, moeizame verplaatsingen zijn in die zin dat kinderen zich minder gemakkelijk en minder snel verplaatsen en er meer spullen moeten meenemen ... Dus hoewel de resultaten van de studie duiden op een afstand die bevorderlijk is voor actieve vervoerswijzen, mag niet worden vergeten dat deze afstanden voor gezinnen niet met dezelfde snelheid en hetzelfde gemak worden afgelegd.

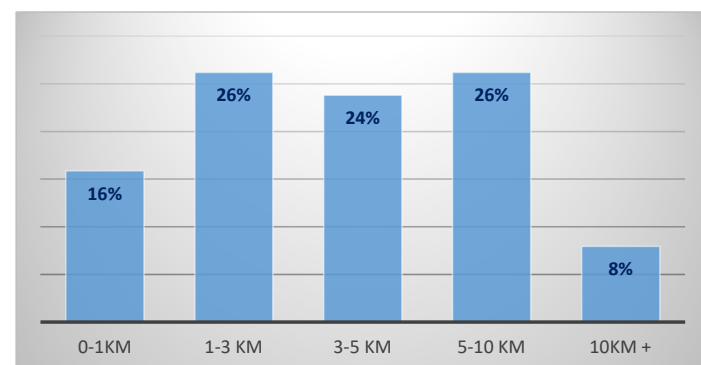
Afbeelding 19:

Bestemming van de ouder nadat hij zijn kind naar school heeft gebracht (N = 160). Bron: Pro Velo



Afbeelding 20:

Afgelegde afstand door respondenten nadat ze hun kind naar school hebben gebracht (N = 160). Bron: Pro Velo



B. Toegankelijkheid tot de fiets & motiliteit

In ons bovenstaande overzicht hebben we gekeken naar het concept motiliteit, getheoretiseerd door V. Kauffmann, dat verwijst naar het vermogen van een persoon of groep om mobiel te zijn. Het belang van dit concept ligt in het feit dat het ons uitnodigt om het potentieel van een persoon om mobiel te zijn te beschouwen als een complexe verzameling van directe en indirecte factoren die kunnen worden gegroepeerd in drie categorieën: toegankelijkheid, vaardigheden en toe-eigening (zie definitie hierboven). We gebruikten dit concept om het potentieel van de fiets als vervoermiddel voor woon-schoolverkeer te beoordelen:

• Toegankelijkheid

Om de 'toegankelijkheid' van de fiets als vervoermiddel te bestuderen, moeten we rekening houden met een aantal factoren. Te beginnen met de afstanden die met de fiets worden afgelegd, zoals hierboven besproken. Maar ook de fysieke toegankelijkheid van de fiets, of de middelen die de persoon ter beschikking heeft om de fiets veilig thuis, op het werk of op school te stallen.

Wat de fysieke toegankelijkheid betreft, zei 89% van de respondenten dat hun kind toegang had tot een fiets in goede staat.

Een meerderheid van de ouders/begeleiders gaf eveneens

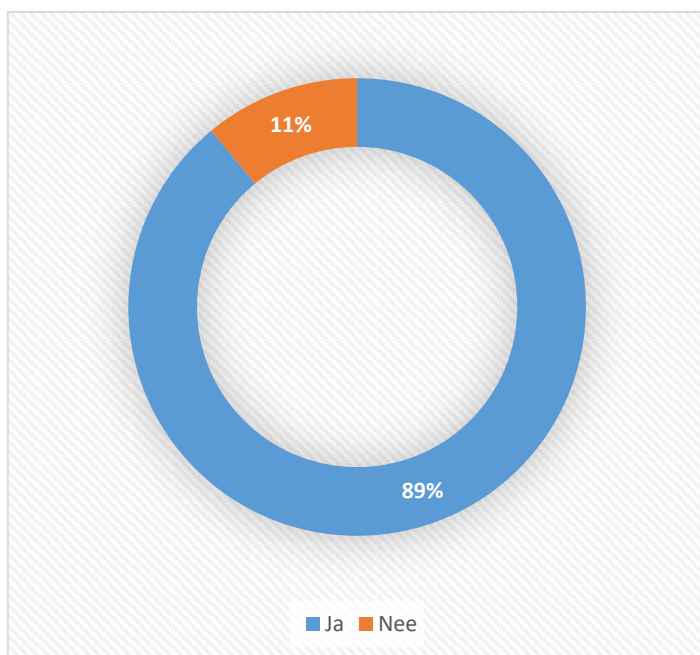
aan dat ze toegang hadden tot een fiets in goede staat. Het percentage daalt echter naar 67,5%, wat betekent dat bijna één op de drie ouders thuis geen toegang heeft tot een fiets in goede staat.

Wat betreft de toegang tot een veilige fietsenstalling zegt 74,5% van de respondenten dat ze (mogelijk) toegang hebben tot een plek om een of meer fietsen veilig te stallen. Er moet ook worden opgemerkt dat de cijfers vergelijkbaar waren voor mensen die zeiden dat ze naar het werk reisden nadat ze hun kind naar school hadden gebracht, waarbij 74,7% van de respondenten aangaf dat ze (mogelijk) toegang hadden tot een veilige plek om een fiets op het werk te stallen.

Afbeelding 21:

Toegang van kinderen tot een fiets in goede staat (N = 160).

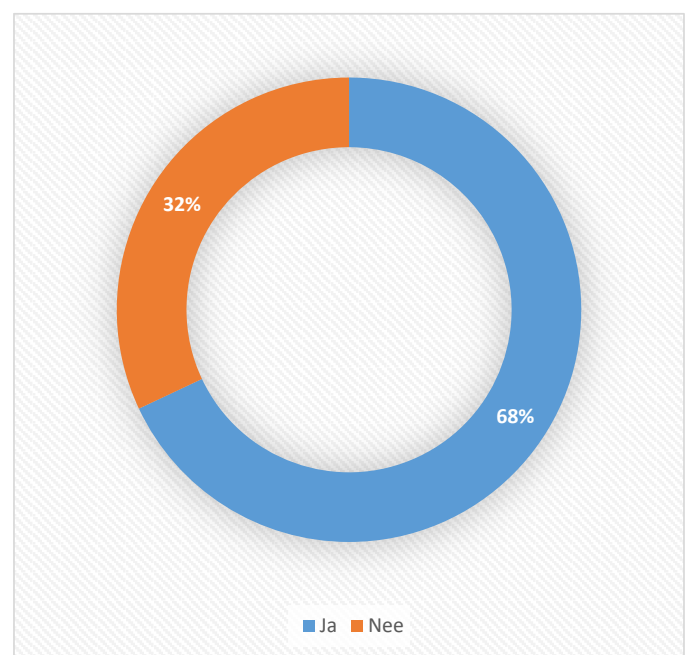
Bron: Pro Velo



Afbeelding 22:

Toegang van ouders tot een fiets in goede staat (N = 160).

Bron: Pro Velo



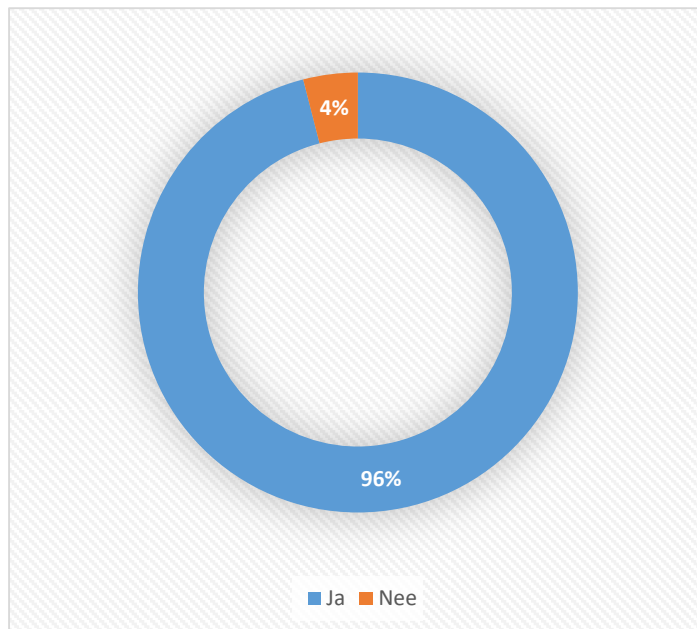
• **Vaardigheden**

Een vervoermiddel gebruiken betekent ook dat je vooraf verschillende vaardigheden moet beheersen. Net zoals iemand een kaart moet kunnen lezen om het openbaar vervoer te gebruiken, moet je om te fietsen kunnen trappen en een goede positie innemen in de openbare ruimte.

In onze steekproef keken we naar dergelijke fietsspecifieke vaardigheden voor zowel ouders als hun kinderen. In eerste instantie zei een overweldigende meerderheid van 96% van de respondenten dat hun kind in staat was om te fietsen in een veilige omgeving (bijvoorbeeld in een park). Hetzelfde geldt voor de ouders: 88% van de respondenten zei dat ze zelf in staat zijn om in een veilige omgeving te fietsen.

Maar als het ging om fietsen in het verkeer, daalde het gemiddelde naar slechts 66% die aangaf dat ze zich voldoende op hun gemak of bekwaam voelden. Tegelijkertijd voelt een meerderheid van 74% van de respondenten zich nog niet klaar om hun kind in het verkeer te laten fietsen.

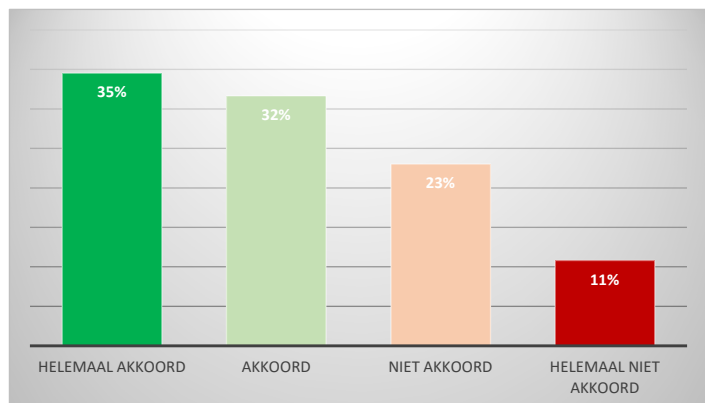
Afbeelding 23:
Vaardigheden van het kind om alleen in een veilige omgeving te fietsen (N = 160). Bron: Pro Velo



Afbeelding 24:
Perceptie van de ouders over hun vaardigheden om te fietsen in het verkeer in Brussel (N = 160). Bron: Pro Velo

Ben je het eens met deze stelling?

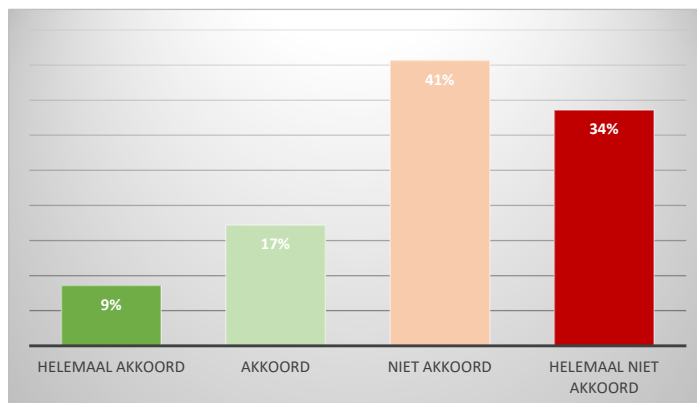
Ik voel me in staat om te fietsen in het verkeer in Brussel.



Afbeelding 25:
Perceptie van de ouders over hun vermogen om hun kind alleen te laten fietsen in het verkeer in Brussel (N = 160). Bron: Pro Velo

Ben je het eens met deze stelling?

Ik voel me (bijna) klaar om mijn kind alleen naar school te laten fietsen.



• **Toe-eigening**

Het begrip toe-eigening verwijst hier naar de 'betekenis' die belanghebbenden geven aan de mobiliteitsopties waartoe ze toegang hebben. Toe-eigening is dus een kwestie van strategieën, percepties en gewoonten die specifiek zijn voor elke belanghebbende en wordt vooral opgebouwd door de internalisering van normen en waarden.

We hebben daarom gekeken naar de percepties van de respondenten over fietsen. In dit verband is het eerste belangrijke cijfer dat we hier willen aanhalen dat 84,6% van de respondenten vindt dat fietsen een efficiënt vervoermiddel is voor verplaatsingen in Brussel van 1 tot 5 kilometer.

Als we vervolgens kijken naar de perceptie van het kind zelf, wederom volgens ouders of begeleiders, zien kinderen de fiets vooral als een vrijetijdsmiddel om met het gezin of vrienden te fietsen (79%). Sommige ouders geven ook aan dat hun kinderen graag fietsen voor nuttige doeleinden, zoals naar school gaan (19,5%), maar dit blijft een minderheid. Anderzijds lijken een gebrek aan interesse of het onvermogen van het kind om te fietsen geen belemmering te zijn om op de fiets te springen (respectievelijk 3% en 8%).

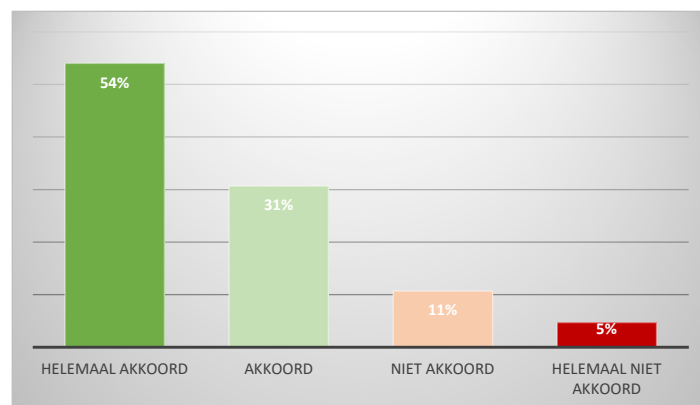
Dit zijn interessante resultaten om te interpreteren. Terwijl de fiets voor volwassenen een “efficiënt” vervoermiddel is voor korte afstanden in Brussel, lijkt de fiets nog niet te worden gezien als een geschikt vervoermiddel voor kinderen voor nuttige verplaatsingen. In plaats daarvan lijken respondenten de fiets eerder te zien als een speel- of vrijetijdsmiddel voor kinderen.

Afbeelding 26:

Perceptie van de ouders over de effectiviteit van de fiets in Brussel (N = 160). Bron: Pro Velo

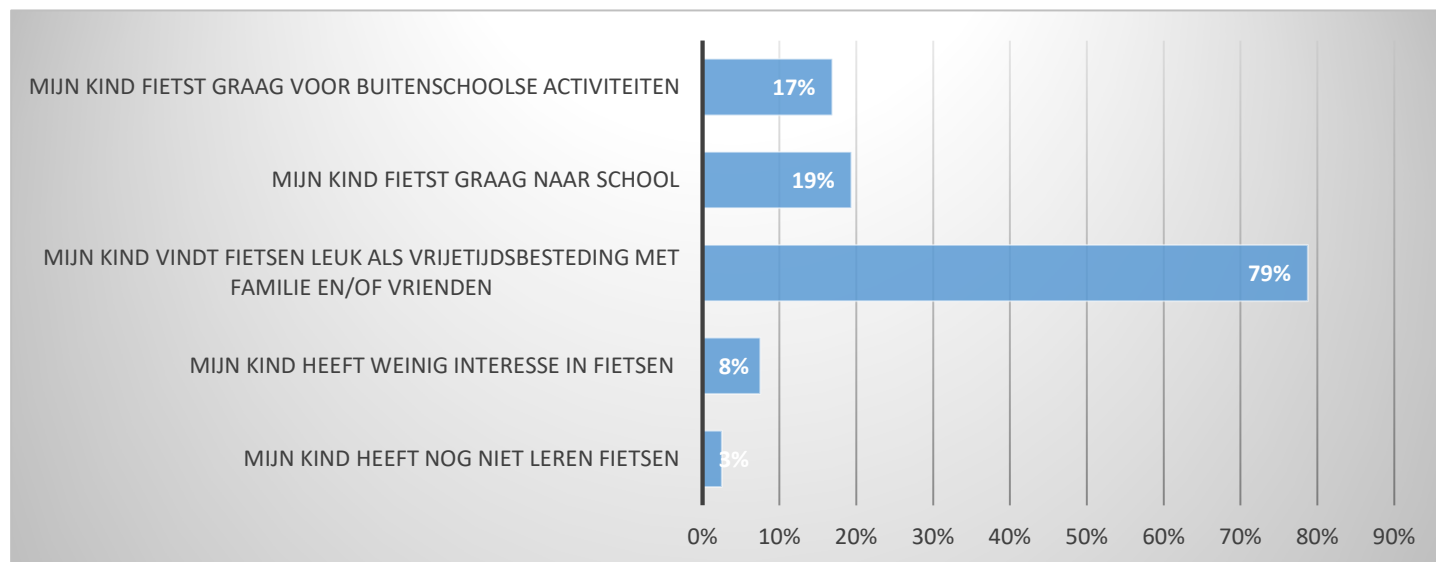
Ben je het eens met deze stelling?

Over het algemeen denk ik dat de fiets een efficiënt vervoermiddel kan zijn voor mensen die zich tussen één en vijf kilometer moeten verplaatsen in Brussel.



Afbeelding 27:

De perceptie van ouders over het plezier dat hun kind beleeft op de fiets (N = 160). Bron: Pro Velo



• **Conclusie**

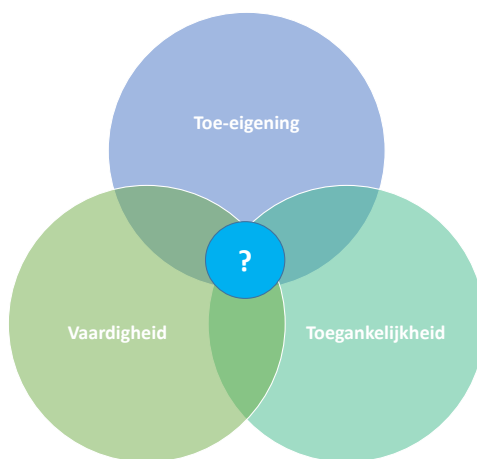
Door deze verschillende indicatoren te bestuderen, geïnspireerd door het concept van motiliteit en toegepast op de fiets, stellen we vast dat de verzamelde cijfers vaak zeer bemoedigend zijn. Of het nu gaat om toegang, vaardigheden of toe-eigening van de fiets, de bestudeerde onderdelen lijken een relatief optimistisch beeld te schetsen van het potentieel van de fiets als vervoermiddel voor woon-schoolverkeer.

Het concept van motiliteit nodigt ons echter uit om het fietspotentieel te beoordelen door deze verschillende aspecten tegelijkertijd in beschouwing te nemen. Dat betekent dat we ons afvragen in hoeverre de verschillende onderdelen die samen de motiliteit van een individu vormen, positief samenvallen om zo echt fietspotentieel te bieden aan de deelnemers aan het onderzoek.

We stellen voor om de test te doen aan de hand van verschillende indicatoren die specifiek zijn voor de drie componenten van het begrip motiliteit. Voor elk van de componenten van het motiliteitsconcept die door Kauffmann naar voren zijn gebracht, stellen we voor om één of twee van de hierboven genoemde indicatoren te selecteren:

Vaardigheden	Toegang	Toe-eigening
<ul style="list-style-type: none"> Bijleren + het kind heeft leren fietsen 	<ul style="list-style-type: none"> Afstand 0 tot 5 km: De afstand tussen de woonplaats en school is minder dan vijf km Toegankelijkheid + het kind heeft toegang tot een fiets in goede staat 	<ul style="list-style-type: none"> Perceptie fiets + De ouder ziet fietsen als een efficiënt vervoermiddel voor verplaatsingen van vijf km of minder

Afbeelding 28:
Concept van Motiliteit door V. Kauffmann (2005).
Bron: Pro Velo



Zoals we hieronder hebben gezien, leverde elk van deze afzonderlijk onderzochte factoren zeer positieve resultaten op, variërend van 85% tot 89% positieve antwoorden. Onze analyse laat echter zien dat slechts 44% van de deelnemers tegelijkertijd en positief op deze criteria reageerde (in totaal 71 respondenten). Dit resultaat toont aan hoe belangrijk het is om het potentieel van fietsen te bestuderen door gelijktijdig rekening te houden met de verschillende criteria. Hoewel deze onderdelen afzonderlijk zeer positieve resultaten opleveren, merken we op dat slechts een minderheid van de personen tegelijkertijd positief reageert op al deze criteria.

C. Stadsontwikkeling

Tijdens de kwalitatieve verkennende fase bleek uit de interviews dat veel respondenten de begrippen gevaar en onveiligheid opwierpen als belemmeringen om zelf in het zadel te springen. Om deze gevoelens te rechtvaardigen, wezen de deelnemers onder andere op het gewicht van de buitensporige verkeersdrukte aan het begin en het einde van de schooltijd, wat de harmonie tussen auto's en actieve vervoersmiddelen bemoeilijkt. Maar ook vaak de vrij hoge snelheden van bepaalde automobilisten, vooral als de snelheidslimieten van 30 km/u niet worden nageleefd. Dit

geldt in het bijzonder voor respondenten die naar scholen gaan die dicht bij een weg met veel verkeer liggen.

In dit laatste deel van de enquête proberen we een stap verder te gaan met dit thema door te kijken naar de nieuwe fiets- en/of voetgangersinfrastructuur die zowel het echte als het ervaren gevaar proberen te verminderen.

Om te beginnen vroegen we elke respondent een open vraag te beantwoorden op de enquête over de maatregelen die zij belangrijk vonden om gezinnen aan te moedigen met de fiets naar school te gaan. Vervolgens analyseerden en classificeerden we alle antwoorden per 'thema'. In totaal deden 68 deelnemers suggesties, waarvan de overgrote meerderheid het belang van investeren of blijven investeren in “veilige” fietsinfrastructuur naar voren bracht (25 antwoorden). Zo waren er krachtige oproepen om veilige fietspaden (gescheiden van het verkeer) te (blijven) ontwikkelen, maar was er ook belangstelling voor andere soorten infrastructuur zoals fietsstraten, schoolstraten, enz.

We moeten doorgaan met het aanleggen van gescheiden fietspaden, gedaan met wegmarkeringen. We moeten fietsers een echte plek geven (uit enquête nr. 1)

Het ideale scenario is een volledig veilige parallelle mobiliteit voor fietsers (uit enquête nr. 2)

De overheid moet aangespoord worden om de verkeersveiligheid voor fietsers te blijven verbeteren en nieuwe fietspaden, en eigen fietswegen aan te leggen (uit enquête 3).

Binnen ditzelfde thema vestigden in totaal twaalf respondenten de aandacht op het belang van een andere kijk op “veiligheid in het algemeen”, zonder noodzakelijkerwijs een concretere oplossing aan te dragen voor de ontwikkeling.

De hele zone rond de school moet opnieuw worden bekeken om hem nog veiliger te maken voor fietsers. Wij komen uit 1000 Brussel, dus we hebben het geluk dat we het fietspad [naar de Ecole Tivoli] langs het kanaal kunnen gebruiken, maar voor de inwoners van Laken zijn de straten achter de school (waar de meeste gezinnen vandaan komen) erg gevaarlijk (kasseien, smalle straatjes, snelrijdende auto's, slecht zicht ...). (uit enquête 4)

We moeten de veiligheid voor fietsers en voetgangers verbeteren. Mijn dochter is wettelijk te oud om op de stoep te rijden, maar voor mij is het ondenkbaar dat ze alleen op de weg zou kunnen fietsen. (uit enquête 5)

Er werden ook andere suggesties gedaan, zoals het beperken van autoverkeer voor scholen (6 respondenten), het aanbieden van meer beveiligde parkeerplaatsen (6 respondenten), het aanbieden van opleiding en ondersteuning voor ouders die willen beginnen met fietsen (7 respondenten) en zorgen voor de naleving van de Stad 30-maatregel. We hebben de antwoorden in onderstaande tabel opgelijst:

Tabel 4:

Analyse van maatregelen die respondenten van de enquête belangrijk vinden om in te voeren om gezinnen aan te moedigen om naar school te fietsen. Bron: Pro Velo

Meer veilige fietsinfrastructuur	25
Een fiets ter beschikking stellen	1
Meer algemene veiligheid langs de fietsroutes	12
Verkeer/aantal auto's beperken	6
Sensibilisering van ecologie of het gebruik van actieve vervoersmiddelen	2
Veilige fietsparkings	6
Niets, te gevaarlijk	1
Toegang tot elektrische fietsen	1
De mobiliteit rond de school heroverwegen	1
Opleiding/begeleiding voor volwassenen	7
Toezien op de naleving van de 30 km/u.-maatregel	5
Financieel voordeel/beloning	2
Ik weet het niet	3
Fietsen promoten bij ouders of het bewustzijn rond ecologie vergroten	6

Hoewel de inhoud van deze antwoorden vooral abstract blijft, kunnen we aan de termen die de respondenten gebruiken zien dat de begrippen veiligheid en gevaar opnieuw heel vaak worden aangehaald door de deelnemers. Dit blijft dan ook bovenaan staan als we de obstakels bespreken om (eventueel) de fiets te gebruiken voor dagelijkse ritten.

Dit maakt het des te belangrijker om te onderzoeken op welke manier recente fietsinfrastructuur dit gevoel van onveiligheid op de weg bij de belanghebbenden wel of niet vermindert. In onze enquête vroegen we respondenten daarom naar de impact van dergelijke voorzieningen.

• Welke invloed hebben de nieuwe fiets-voetgangersinfrastructuur op de perceptie van ouders?

Om dit punt te onderzoeken, vroegen we elke respondent eerst om aan te geven of er wel of geen fiets- of voetgangersinfrastructuur (uit een vooraf bepaalde lijst hieronder) was voor de school of op weg naar school. Vervolgens werd de respondent voor elke vermelde infrastructuur gevraagd om aan te geven in welke mate dit de veiligheid en/of gebruiksvriendelijkheid om te wandelen of te fietsen beïnvloedt. In totaal namen de deelnemers vijf voorzieningen onder de loep:

Schoolstraat	Een schoolstraat is een straat in de buurt van een school die tijdelijk wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer tijdens de begin- en eindtijden van de school, met als doel de straat rustiger en veiliger te maken en mensen aan te moedigen om te voet of met de fiets te gaan.
Fietsstraat	Sinds 13 februari 2012 is het begrip “fietsstraat” officieel opgenomen in de verkeersregels en wordt het aangeduid met een “F111”-bord. In een fietsstraat mogen gemotoriseerde voertuigen fietsers niet inhalen en is de maximumsnelheid vastgesteld op 30 km/u.
Fietspad	Een fietspad is een deel van de openbare weg waarop fietsen en bromfietsen van klasse A moeten rijden.
Verkeersdrempels	Voorzieningen die bestuurders fysiek dwingen om hun voertuigen langzamer te laten rijden.
Stad 30	Sinds 1 januari 2021 is de standaard snelheidslimiet in Brussel 30 km/u op alle wegen behalve de hoofdwegen.

En over het algemeen zijn de resultaten duidelijk: de meerderheid van de respondenten is zeer positief. De overgrote meerderheid van de ouders vindt zelfs dat deze verbeteringen bijdragen aan een veiligere, gebruiksvriendelijkere omgeving in de buurt van de school en op weg van en naar school. Voor we dieper ingaan op de resultaten, willen we de aandacht van de lezer vestigen op het feit dat deze resultaten gebaseerd zijn op variabele steekproeven, aangezien deze infrastructuur tussen de 32 en 60 respondenten betreft. Alleen het de maatregel “Stad 30” kon bij de hele steekproef worden bestudeerd.

- **Schoolstraten:** 53 respondenten gaven aan dat ze een schoolstraat hadden in de buurt van hun school. Van hen zei de overgrote meerderheid (92%) dat deze voorziening bijdroeg aan een veiligere en gebruiksvriendelijkere omgeving in de buurt van de school.

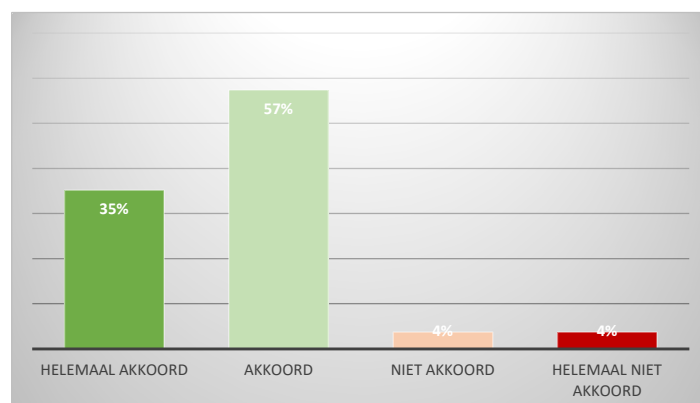
Afbeelding 29:

Perceptie van de impact van schoolstraten (N = 53).

Bron: Pro Velo

Schoolstraat:

Helpt deze maatregel om een veiligere en gebruiksvriendelijkere omgeving te scheppen in de buurt van de school?



- **Fietsstraat:** Van de 40 respondenten die een fietsstraat tegenkwamen op weg naar school, vonden 31 (iets meer dan 77%) dat deze maatregel hielp om het veiliger en aangenamer te maken voor fietsers.

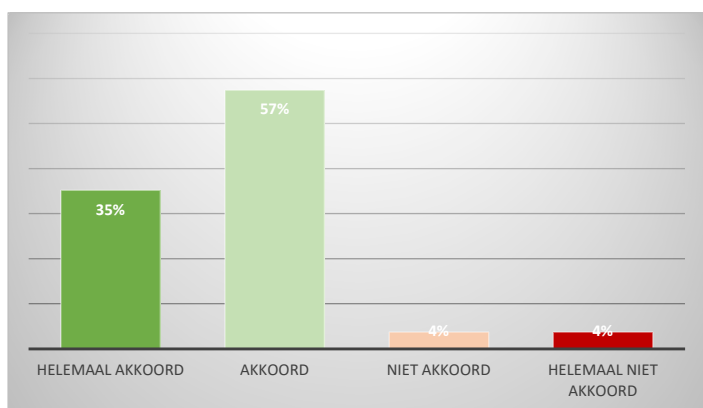
Afbeelding 30:

Perceptie van de impact van fietsstraten (N = 40).

Bron: Pro Velo

Fietsstraat:

Helpt deze voorziening om de aanwezigheid en veiligheid van fietsers die er gebruik van maken te vergroten?



- De bevindingen zijn bijna identiek voor respondenten die een **fietspad** aantreffen op weg naar school, met bijna 83% (33 van de 40 respondenten) die vinden dat deze voorziening helpt om de aanwezigheid en veiligheid van fietsers te vergroten.

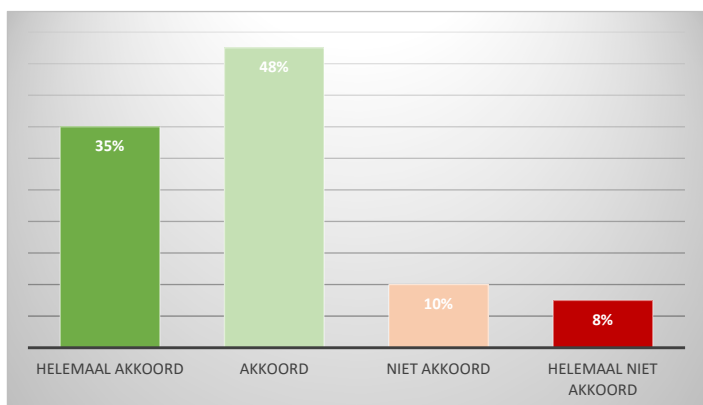
Afbeelding 31:

Perceptie van de impact van fietspaden (N = 40).

Bron: Pro Velo

Fietspad:

Helpt deze voorziening om de aanwezigheid en veiligheid van fietsers die er gebruik van maken te vergroten?



- **Verkeersdrempels:** De meeste respondenten waren het ook eens (39) of zelfs helemaal eens (9) met het effect dat verkeersdrempels hebben. Er waren elf respondenten die het niet eens waren met deze stelling.

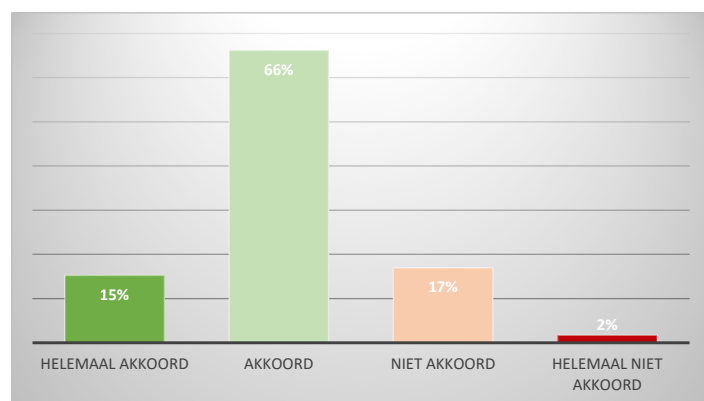
Afbeelding 32:

Perceptie van de impact van verkeersdrempels (N = 39).

Bron: Pro Velo

Verkeersdrempels:

Helpt deze voorziening om een veiligere en gebruiksvriendelijkere omgeving te scheppen in de buurt van de school?



• Focus op de “Stad 30”-maatregel

Sinds 1 januari 2021 is een andere belangrijke mobiliteitsmaatregel ingevoerd in Brussel met de invoering van de “Stad 30”-maatregel in Brussel. Het doel van deze maatregel is om de verkeersveiligheid te verbeteren, het aantal ernstige ongevallen te verminderen en het geluidsniveau te verlagen, wat allemaal zal bijdragen aan een rustigere stad. Daarom hebben we deze maatregel en het effect dat vooral ouders ervan ondervinden, nader bekeken.

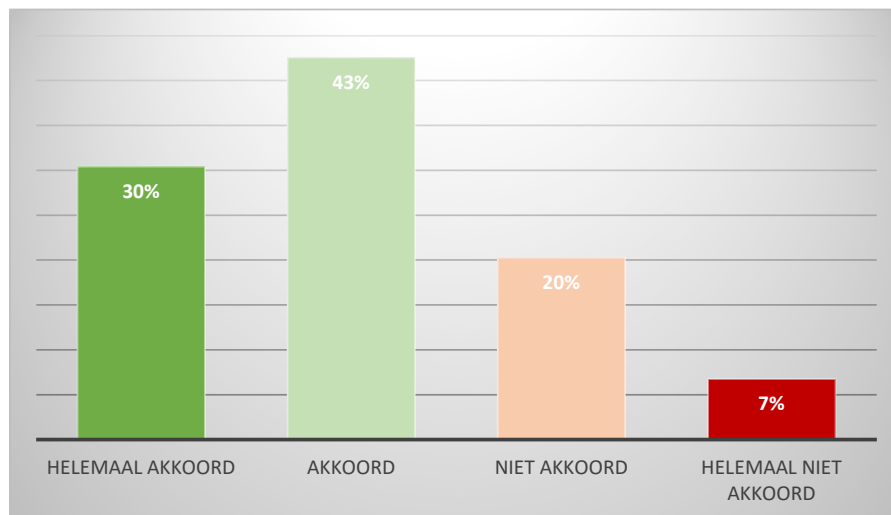
Dit keer vond ongeveer 70% van de respondenten dat deze voorziening een (zeer) gunstige invloed had en bijdroeg aan een veiligere en aangenamere omgeving in Brussel. Er moet worden opgemerkt dat deze vraag aan alle deelnemers aan de studie werd gesteld (i.e. 160 respondenten), aangezien ze dit keer betrekking had op het hele Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Afbeelding 33:

Perceptie van de impact van de invoering van de Stad 30 (N = 160). Bron: Pro Velo

Stad 30:

De invoering van een 30 km/u-zone in heel Brussel helpt om een veiligere en aangenaamere omgeving te scheppen.

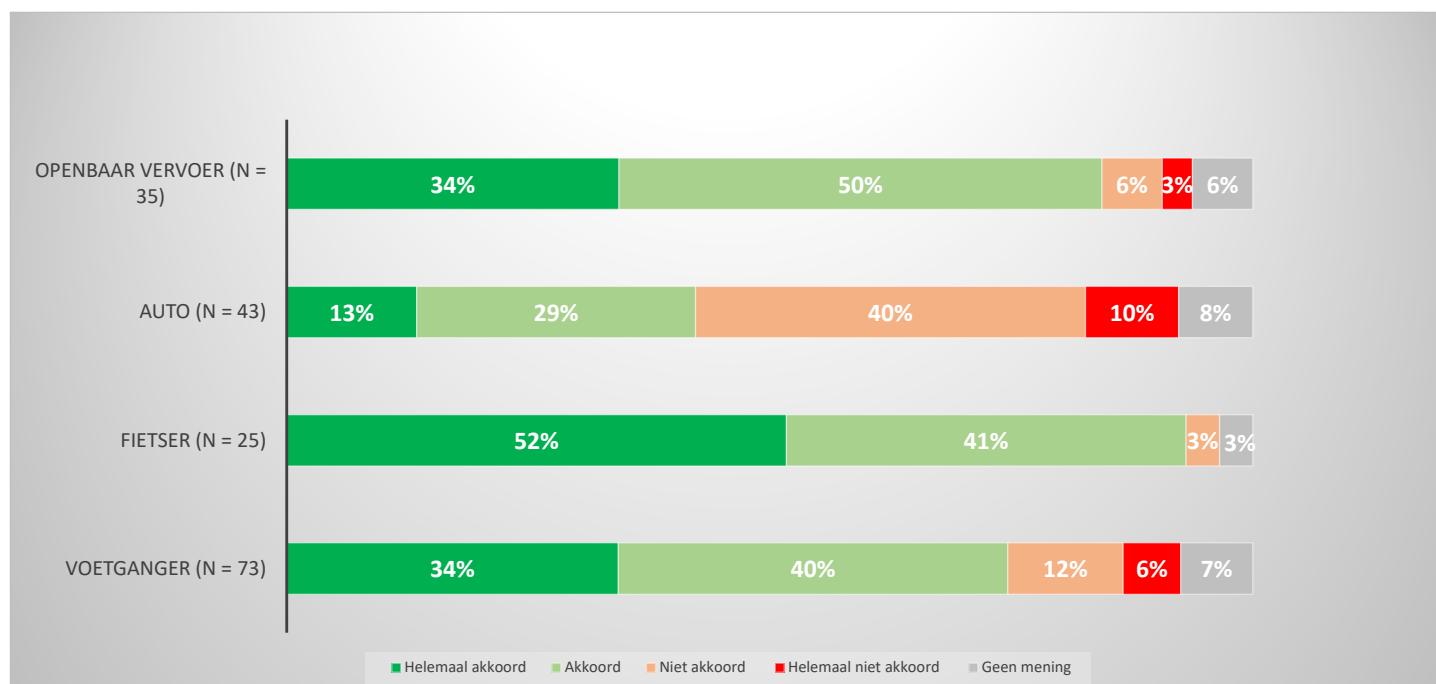


Vervolgens hebben we de antwoorden geanalyseerd, rekening houdend met de door de respondenten gebruikte vervoerswijzen. Dankzij deze gegevensverwerking konden we duidelijk zien dat de meningen over deze ontwikkeling aanzienlijk uiteenliepen, al naargelang de vervoerswijzen die de respondenten gebruikten:

Afbeelding 34:

Perceptie van de impact van de invoering van de Stad 30 in functie van het gebruikte vervoersmiddel (N = 160). Bron: Pro Velo

Perceptie van de "Stad 30"-maatregel volgens de gebruikte vervoerswijze om kinderen naar school te brengen.



Het eerste dat opvalt is het significante verschil in antwoorden tussen autogebruikers en gebruikers van andere vervoersmiddelen. Van de autogebruikers zegt een meerderheid van 54% dat deze maatregel (helemaal) niet bijdraagt aan een veiligere en aangename omgeving in Brussel. Dit staat in schril contrast met een gemiddelde van 89% van de gebruikers van andere vervoerswijzen (voetgangers, fietsers en gebruikers van het openbare vervoer), die vinden dat deze maatregel een positieve bijdrage levert. Er moet echter worden opgemerkt dat onder autogebruikers een aanzienlijke 46% positief blijft over deze maatregel.

De antwoorden lijken de hypothese te bevestigen die tijdens de verkennende gesprekken naar voren werd gebracht, namelijk dat de uitdagingen op het gebied van infrastructuur om mensen in het zadel te krijgen, vooral betrekking hebben op de route naar school en niet zozeer op de directe schoolomgeving. 56% van de ouders vond namelijk dat de omgeving van de school geschikt is om met de fiets aan te komen en rond te fietsen. Dit cijfer wordt echter bijna gehalveerd als het gaat om de route naar school met de fiets (slechts 31% van de respondenten vond de route geschikt en veilig om te fietsen).

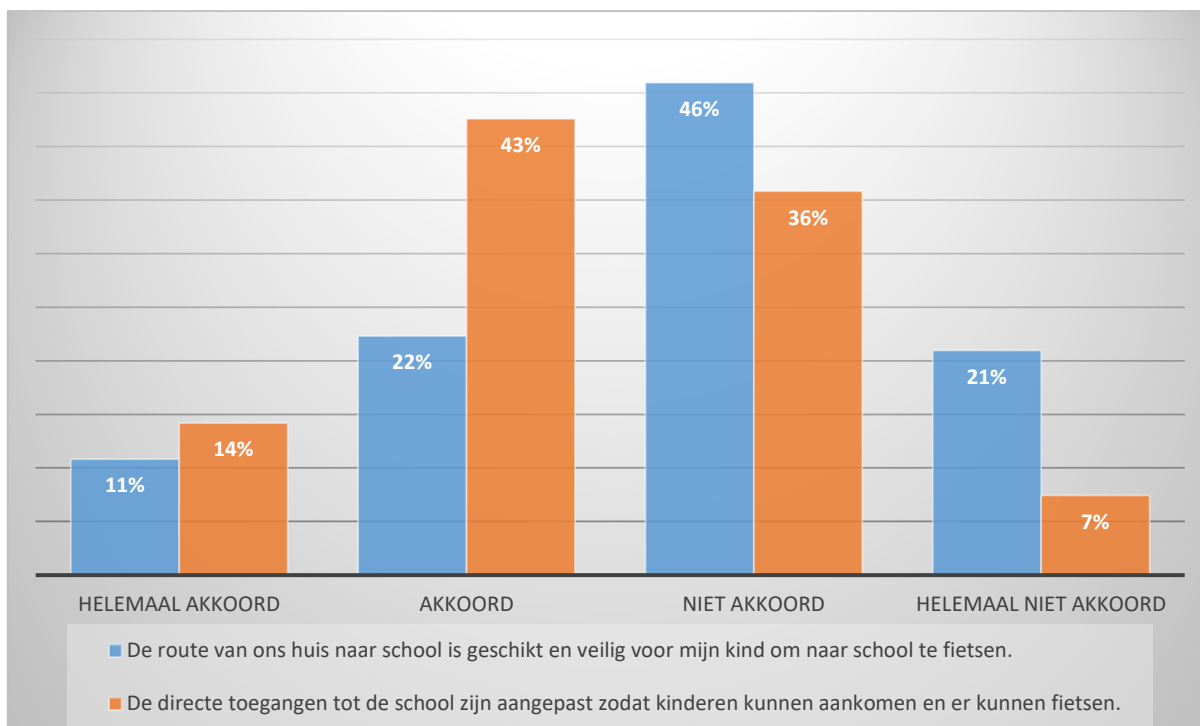
- Uitdagingen op weg naar school in plaats van in de schoolomgeving

Afbeelding 35:

Perceptie van de kwaliteit van de woon-schoolroute vs. kwaliteit van de schoolomgeving (N = 160).

Bron: Pro Velo

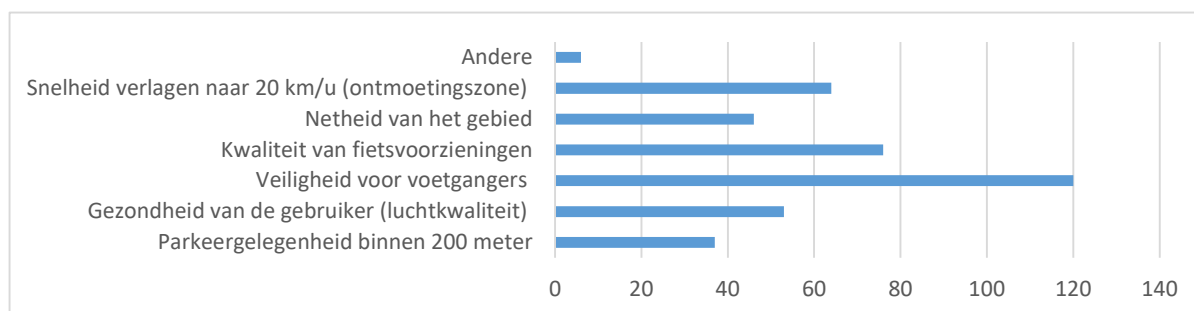
De kwaliteit van de woon-schoolroute vs. de kwaliteit van de schoolomgeving bij fietsritten.



Toen we vroegen welke aspecten prioriteit zouden moeten krijgen in de schoolomgeving, kwamen de veiligheidsinfrastructuur voor voetgangers en daarna fietsers op de eerste plaats.

Afbeelding 36:

Aspecten die prioriteit moeten krijgen in de schoolomgeving (N = 160). Bron: Pro Velo



4. Deel 2: Focusgroepen ouders-leerlingen - specifieke kenmerken van het woon-schooltraject en de relatie met fietsen

4.1. Inleiding

In het vorige deel hebben we onze aandacht gericht op de evolutie in mobiliteitspraktijken, en meer bepaald op het fietsen, ten opzichte van veranderingen in de infrastructuur voor fietsers en de stad in het algemeen. Hierdoor hebben we de impact kunnen beoordelen van bepaalde infrastructuur die erop gericht is om fietsen aantrekkelijker en veiliger te maken voor leerlingen en hun ouders of begeleiders.

In dit nieuwe gedeelte willen we de houding, percepties en voorstellingen die met fietsen geassocieerd worden nader bekijken. Hoewel sommige van deze kwesties al aan de orde zijn gekomen, zoals tijdens de kwalitatieve interviewfase, willen we ze deze keer verder uitdiepen door te kijken naar wat ouders van leerlingen en de leerlingen zelf te zeggen hebben.

4.2. Doel

Welke obstakels en hefbomen ervaren ouders en leerlingen om op de fiets te springen? Bestaan er verschillen in de houding en perceptie tegenover fietsen tussen ouders en hun kinderen?

4.3. Methodiek

Voor dit nieuwe onderdeel hebben we gekozen voor de focusgroepmethode. Een focusgroep is een kwalitatieve onderzoeksmethode waarbij een groep mensen wordt samengebracht om een vooraf bepaald onderwerp te bespreken. De focusgroep is dus een soort interview waaraan meerdere mensen tegelijkertijd deelnemen. De moderator stelt de groep vragen en brengt het gesprek op gang. Het doel van een focusgroep is om gegevens te verzamelen over bepaalde aspecten van de interactie tussen de mensen die deel uitmaken van de groep.

Voor dit nieuwe onderdeel werden in totaal twaalf focusgroepen georganiseerd:

- Zes focusgroepen van leerlingen: elke 'Leerling'-focusgroep bracht in totaal zes tot tien leerlingen uit het vijfde en zesde leerjaar samen en werd rechtstreeks in de school gehouden.
- Zes focusgroepen van ouders: aan elke focusgroep namen in totaal drie tot vijf ouders van leerlingen uit het vijfde en zesde leerjaar deel.

Elk van de twaalf focusgroepen werd uitgevoerd in aanwezigheid van twee interviewers:

- Een moderator van de focusgroep: de rol van de moderator is om de groep te leiden. Om dit te kunnen doen, moet hij in staat zijn om de groepsdynamiek te beheren, de tijd te managen en de doelstellingen te halen.
- Focusgroepwaarnemer: de rol van de waarnemer is om de moderatie- en opnameapparatuur te beheren, evenals aantekeningen maken tijdens het gesprek (sleutelzinnen, de volgorde van de interventies van de deelnemers noteren, non-verbale boodschappen van deelnemers noteren, enz.).

4.4. Selectie van deelnemers

Om de deelnemers bij elkaar te brengen, verspreidden we een uitnodiging onder alle ouders van leerlingen uit het vijfde en zesde leerjaar van de scholen in onze steekproef van deel 1 (zie 3.4). Er moet worden opgemerkt dat voor deze fase werd besloten om twee nieuwe scholen, de Plein Air (gevestigd in Ukkel) en de Sapinière (gevestigd in Boitsfort), op te nemen om voldoende deelnemers te garanderen.

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

- De focusgroepen van leerlingen werden tijdens de lunch op school gehouden en duurden tussen 45 minuten en 1 uur.
- De focusgroepen van ouders werden op de scholen zelf of online gehouden.

4.5. Analyse van de resultaten

Onze analyse is gebaseerd op de transcripties van de focusgroepen (op de audio-opname) en op de aantekeningen die de observator heeft gemaakt.

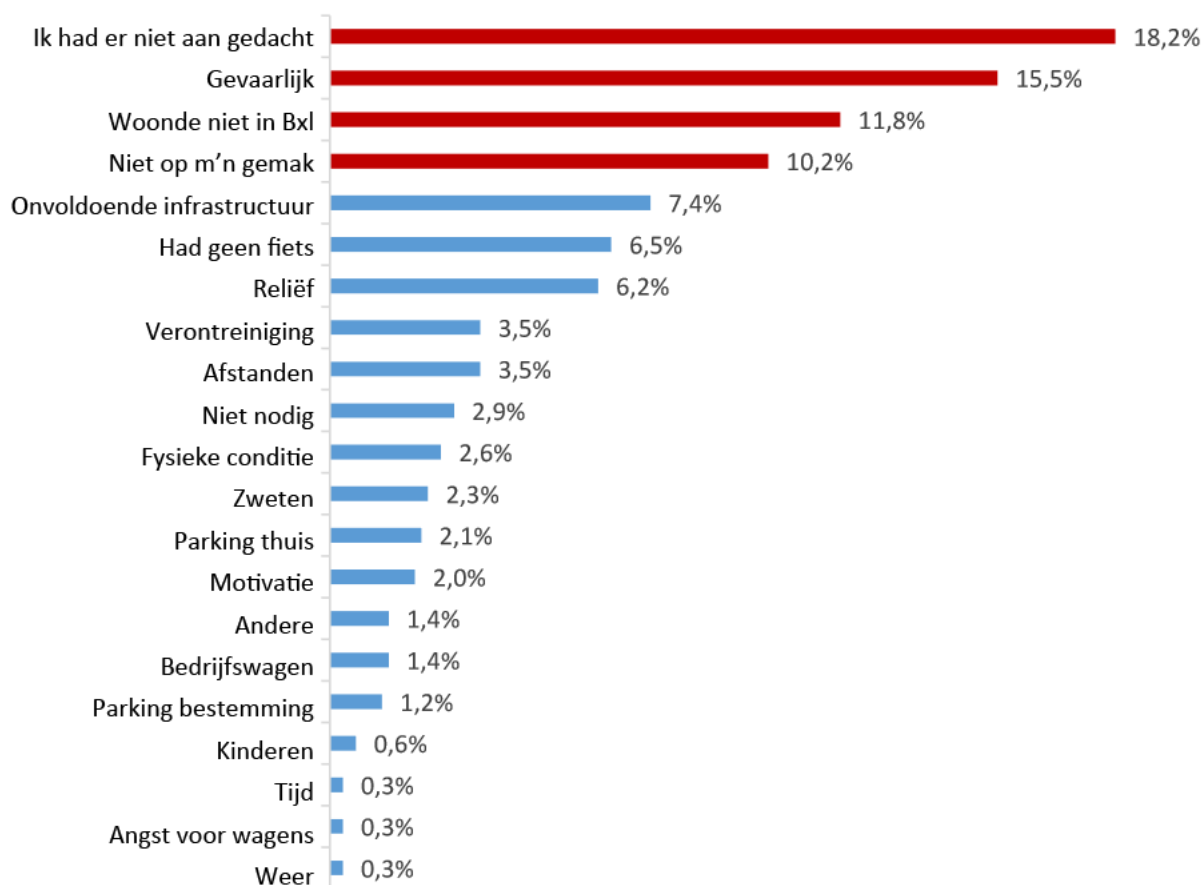
Op basis van de informatie die tijdens de verschillende focusgroepen werd verzameld, hebben we opnieuw een analyse uitgevoerd door de gegevens inductief te categoriseren. Net als bij de kwalitatieve interviews hierboven (Deel 1 - fase 1) werden de verschillende antwoorden of "verbatim" bestudeerd en vervolgens ingedeeld in verschillende categorieën en subcategorieën die het idee weergeven dat ze willen overbrengen, waarvan hieronder een beschrijvende analyse wordt gegeven.

4.5.1. Welke obstakels remmen gezinnen af om met de fiets van en naar school te gaan?

De problematiek van obstakels voor fietsers en niet-fietsers is al goed gedocumenteerd. In een onderzoek van Pro Velo (2017) dat zich richtte op nieuwe fietsers, werden al bepaalde factoren belicht die door respondenten werden genoemd waarom ze zich voorheen niet met de fiets verplaatsten.

Afbeelding 37:

Belangrijkste redenen om niet te fietsen in Brussel vóór 2015. Bron: Pro Velo (2017), “Nieuwe fietsers in Brussel sinds 2015”.



In dezelfde lijn stellen we voor om te kijken naar de mogelijke obstakels of knelpunten die leerlingen en ouders noemen om de fiets te gebruiken om naar school te gaan, maar ook om andere verplaatsingen te maken. In het volgende hoofdstuk analyseren we de prikkels die uit onze focusgroepen naar voren lijken te komen.

Een verhoogd gevoel van verkeersonveiligheid door ouders

Toen respondenten werd gevraagd om mogelijke obstakels te noemen om met de fiets van en naar school te gaan, was het eerste obstakel dat werd genoemd zonder meer de perceptie van 'gevaar' of 'onveiligheid' bij ouders en, in mindere mate, bij de leerlingen zelf.

Mijn zoon houdt echt van fietsen (...). Maar ik denk niet dat kinderen buiten kunnen fietsen, want het is te onveilig. Ik denk dat er nog veel werk aan de winkel is. (FG Ouder, Tivoli)

Ik mag niet op de openbare weg rijden omdat mijn moeder bang is. (Waar denk je dat ze bang voor is?) Het verkeer, ze wil dat ik op de stoep fiets. (FG Leerling, - Clair-Vivre)

Meestal zal dit gevoel van onzekerheid bij de ouder ertoe leiden dat hij weigert om zijn kind alleen of zelfs onder begeleiding van een volwassene in Brussel te laten fietsen. Soms worden bepaalde "strategieën" toegepast om de risico's te beperken, zoals op de stoep rijden in het laatste geciteerde fragment, waar we later op terugkomen.

We hadden een dergelijk resultaat kunnen verwachten, aangezien het gevoel van onveiligheid op de weg zowel bij fietsers als niet-fietsers vaak wordt aangehaald als een belangrijke rem om op de fiets te springen (Pro Velo (2017)). Wat echter verrassender is, is dat zelfs onder 'fietsende ouders' verschillende ouders zeggen dat ze aarzelen om hun kinderen mee te nemen op de fiets in Brussel, zelfs als ze begeleid worden. Eén ouder, die vroeger met het openbaar vervoer reisde en sinds kort zelf op de fiets stapt, geeft aan dat "meer" veiligheid nodig is om zijn kind te laten fietsen. Terwijl hij zelf zegt dat hij bereid is om het risico te nemen om in het Brusselse verkeer te fietsen, lijkt hij niet bereid om het risico te nemen voor zijn kind:

Ik heb heel lang te voet en met het openbaar vervoer gereisd. Ongeveer tien jaar geleden begon ik te fietsen. En het is klopt dat het extreem bevrijdend is en dat het beter is dan te voet gaan of met het openbare vervoer reizen. Maar er is een gevoel van dreiging en angstaanjagend gevaar. Vooral als je met je kinderen de weg op wil. En dus moet je bereid zijn om risico's te nemen voor jezelf, dat wil zeggen als je over drukke wegen rijdt met mensen die niet opletten en te hard rijden... Wel, die risico's ben je niet altijd bereid om te nemen met je kind. (FG Ouder, Clair-Vivre)

Deze houding van de ouder houdt vooral verband met zijn eigen negatieve ervaringen als fietser in Brussel. Hij was zelf getuige van gevaarlijk gedrag, zoals te hard rijden door

automobilisten, en is niet bereid om zijn kind aan dergelijke risico's bloot te stellen. Dit alles heeft te maken met het gevoel van ouderlijke verantwoordelijkheid, een dimensie die ook door verschillende andere ouders naar voren is gebracht. Deze angst van ouders zou worden versterkt door ervaringen uit het verleden met weggebruikers die zich niet houden aan bepaalde verkeersregels of voorschriften die actieve vervoerswijzen beschermen:

Van wat ik heb meegemaakt als fietser in Brussel (zucht), zou ik mijn kinderen niet laten fietsen in Brussel (FG Ouder, Scherdemaël).

Niet enkel ouders die fietsen denken er zo over. De ouders die zeggen dat ze niet gewend zijn om op de fiets te springen, zeggen ook dat ze te vaak getuige zijn van overtredingen van de verkeersregels ten nadele van voetgangers en fietsers. Hierdoor lijken ze niet bereid om hun kinderen alleen naar school te laten wandelen of fietsen:

Het grote probleem is het doorgaande verkeer. Er zijn veel auto's die helemaal geen respect hebben voor fietsers en voetgangers... We zien allerlei situaties waarbij kinderen te voet of met de fiets willen oversteken en auto's niet stoppen om ze te laten passeren. Er is hier echt een gebrek aan respect. (FG Ouder, Tivoli)

Bovendien, zelfs als er ruimte is voor fietsen, wordt die niet gerespecteerd, auto's parkeren er, zodat kinderen de weg op moeten. (FG Ouder, Laken))

Bij de leerlingen zelf is deze perceptie van gevaar veel minder aanwezig. Slechts één leerling die naar haar buitenschoolse activiteit fietst, noemde het gevoel van onveiligheid dat ze voelde toen ze bij het inhalen door auto's werd "geborsteld".

Ik fiets bijvoorbeeld soms naar mijn hobby en er zijn fietspaden, maar dat zijn gewoon 'stroken'. Dus auto's kunnen gewoon op het fietspad rijden. En soms, als ze je willen inhalen maar er zijn auto's voor hen, rijden ze rakelings langs, dus dat is echt schrikken. (FG Leerling, Ganshoren)

Anderzijds zei de meerderheid van de leerlingen dat ze graag met de fiets van en naar school willen gaan, maar dat ze niet mogen van hun ouders.

Ik zou graag de fiets nemen, maar dat mag niet van mijn ouders. (FG Leerling, Ganshoren)

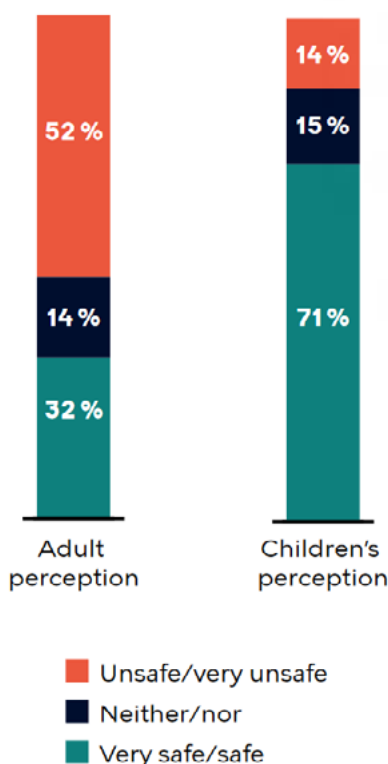
Ik heb al gevraagd of ik met de fiets naar school mocht, maar mijn ouders zeiden nee. En ik weet niet waarom ... (FG Leerling, Tivoli)

Deze discrepantie in de perceptie van verkeersveiligheid tussen leerlingen en ouders was duidelijk merkbaar in de focusgroepen. Het kan interessant zijn om dit resultaat in perspectief te plaatsen met andere steden. Kopenhagen

bijvoorbeeld staat weliswaar bekend om de kwaliteit van zijn fietsvoorzieningen, maar volwassenen ervaren de onveiligheid op de weg veel meer dan kinderen. Meer dan 52% van de volwassenen vond de woon-schoolroute onveilig en slechts 14% vond de route veilig. Een echt contrast met de perceptie van de kinderen zelf, van wie meer dan 71% vindt dat de weg naar school veilig is met de fiets. (Bron: Cycling Embassy of Denmark- Bicycle Account Copenhagen - 2020).

Afbeelding 38:

Perceptie van volwassenen en kinderen over de veiligheid van de schoolroute 2020. Bron: *The Bicycle Account 2022 – City of Copenhagen*



Risico op slechte ontmoetingen

Als ze het hebben over de mogelijkheid om hun kinderen alleen naar school te laten fietsen of wandelen, of zelfs maar in de buurt, uiten verschillende ouders ook een andere vorm van bezorgdheid, dit keer gekoppeld aan de angst voor “slechte ontmoetingen”, zoals deze moeder het zo goed verwoordde:

Ik ben van de Dutroux-generatie, dus kinderen die te voet langs de weg lopen, dat klinkt niet erg goed. (FG Ouder, – Autre Ecole)

Veel leerlingen vertelden ons dat de angst van hun ouders om mensen met slechte bedoelingen tegen te komen de reden was dat ze zelden of nooit alleen reizen. In gebieden die veiliger zijn voor het gevaar op de weg (buurten met minder verkeer, meer fiets- en voetgangersvoorzieningen, enz.) zal deze andere vorm van waargenomen risico ook de mobiliteitspraktijken van leerlingen en hun ouders beïnvloeden:

Mijn ouders zijn bang om me naar buiten te laten gaan, ook al is er een winkel naast de deur. (Angst waarvoor?) Angst voor slechte mensen. (FG Leerling, Ganshoren)

Met alle verhalen over kinderontvoerders durven mijn ouders me niet alleen naar buiten te laten gaan. Ze willen dat ze me van een afstandje kunnen zien. (FG Leerling, Tivoli)

Die angst van ouders leidt er soms toe dat hun kinderen niet alleen mogen reizen, of dat nu met de fiets, te voet of met het openbaar vervoer is, en dat ze soms strategieën ontwikkelen om een vorm van controle te behouden. Een treffend voorbeeld is dat van een leerling die zei dat ze werd “bespied” door een van haar ouders toen ze voor het eerst alleen op pad ging in haar buurt:

Ik mocht van mijn ouders al alleen naar de bakker gaan. Maar in het begin weet ik dat ze me voor de zekerheid volgden. (Kan je daar meer over vertellen?) Eigenlijk volgden ze me de eerste dag omdat ze bang waren. Ik zag dat mijn vader zich achter de auto's verstopte. Maar toen heb ik ze talloze keren gezegd dat ze me konden vertrouwen. (FG Leerling, Tivoli)

Deze angst om kinderen alleen te laten reizen heeft ook gevolgen voor verplaatsingen te voet of met het openbaar vervoer. We merken echter op dat de mate van bezorgdheid verschilt afhankelijk van de gebruikte vervoerswijze. Sommige respondenten vertelden dat ze zich minder zorgen maakten over het risico op een slechte ontmoeting als hun kind de fiets of step gebruikte dan wanneer ze te voet gingen of met het openbaar vervoer reisden.

Voor korte afstanden is de step geschikter. En dan ben ik gerustgesteld, omdat ik weet dat hij met zijn step op de stoep blijft. Terwijl hij daar niet eens zou mogen fietsen, als ik hem alleen zou laten fietsen ... (FG Ouder, Tivoli)

Ik zou mijn dochter niet alleen te voet naar huis durven laten gaan, tenzij in een groepje. Maar op de fiets zou ze dat misschien wel mogen. Alleen op de fiets is ze zo voorzichtig ... het zijn niet dezelfde gevaren. Fietsen is riskanter omwille van het verkeer, maar ik weet dat ze heel voorzichtig is. Daarom zeg ik tegen mezelf dat ze op de fiets gemakkelijk groepen jongeren met slechte bedoelingen zou kunnen ontwijken en echt weg zou kunnen komen, terwijl het te voet gevaarlijker zou zijn. (FG Ouder, Autre Ecole)

De eerste keer dat ik alleen met de step op pad ging, zeiden mijn ouders tegen me dat ik "een dikke trui aan moest doen en hard moest rijden op de step zodat mensen geen tijd hebben om me te pakken". Ze zeiden dat ik niet moest stoppen. (FG Leerling, Tivoli)

Deze laatste twee fragmenten laten duidelijk zien hoezeer het begrip "gevaar" vanuit het oogpunt van de ouders heel verschillende betekenissen kan hebben, afhankelijk van het vervoermiddel dat het kind gebruikt. Over de "mate van risico" die kinderen lopen om kwaadwillende mensen tegen te komen tijdens hun verplaatsing, zijn sommige ouders van mening dat het risico kleiner is wanneer ze fietsen dan wanneer ze te voet gaan of het openbaar vervoer gebruiken.

Zelfs te voet durven we onze dochter niet alleen naar school te laten gaan. Nu ja, we laten haar niet te voet gaan, maar dit is niet zozeer een kwestie van verkeersveiligheid... (FG Ouder, Tivoli)

"Comfort" nodig

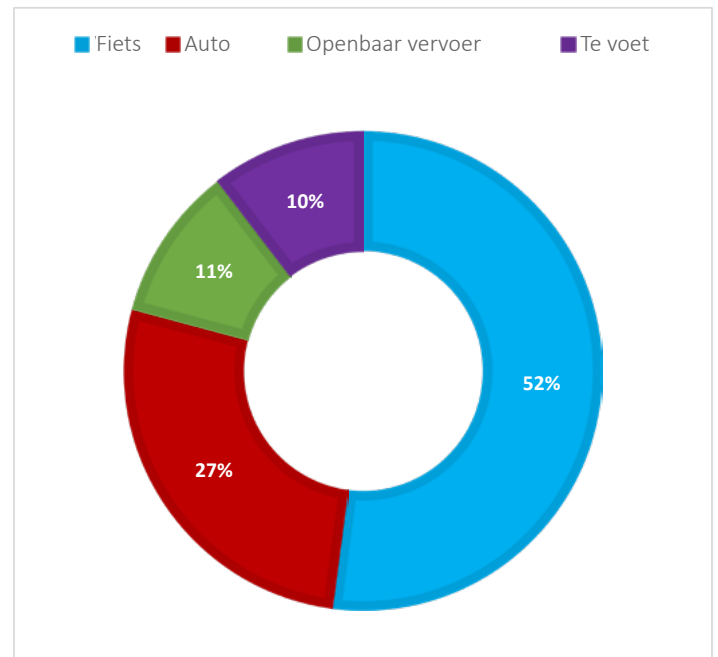
Hoewel de notie van risico of vermeend gevaar vaak door ouders wordt aangehaald om hun beslissing om de fiets niet te gebruiken voor het woon-schoolverkeer te rechtvaardigen, hoorden we ook van sommige leerlingen dat ze er niet per se de voorkeur aan gaven om met de fiets naar school te gaan.

In de 'leerling'-focusgroepen werd hen individueel gevraagd welk vervoermiddel ze 'het beste' vonden om naar school te gaan. Om "beïnvloeding" van de andere leerlingen te voorkomen, vroegen we hen om hun antwoord schriftelijk op te geven en hun antwoord pas te onthullen als de andere leerlingen hun antwoord hadden ingevuld. Hieruit blijkt dat 52% van de leerlingen, d.w.z. in totaal 25 van de 48 ondervraagden, zei dat ze graag of liever met de fiets naar school zouden gaan. Op de tweede plaats kwam 27% van

de leerlingen (N = 13) die zeiden dat ze liever met de auto kwamen.

Afbeelding 39:

Geprefereerde vervoersmiddel van leerlingen om naar school te gaan (N = 48). Bron: Pro Velo



Als we kijken naar de antwoorden van de leerlingen die liever met de auto (27%) of het openbaar vervoer (11%) komen, neigen ze dit keer meer naar een "behoefte aan comfort". Verschillende leerlingen zeiden namelijk dat ze 's ochtends te moe waren en het daarom op prijs stelden om in de auto of in het openbaar vervoer te kunnen slapen. Sommigen rechtvaardigden hun keuze ook als het minder mooi weer is:

Ik kom meestal met de fiets, maar ik kom liever met de auto omdat dat comfortabeler is. En ik kan naar mijn muziek luisteren en zo... (FG Leerling, Sint Ursule)

Als het koud is en zo, hebben we verwarmde stoelen, verwarming ... het is top! Als je moe bent, kan je achterin slapen... Ik heb liever de auto. Het is comfortabeler. (FG Leerling, Scherdemael)

Ik vind het leuk (de fiets), ik vind het geweldig. Maar het duurt wat langer, dus je moet wat vroeger opstaan, en soms ben ik een beetje moe. (FG Leerling, Ganshoren)

Dit is een interessant punt als we weten dat leerlingen inspraak lijken te hebben in hun keuze voor een bepaald vervoermiddel. We hebben hierboven (4.5.1.) al het

fragment geciteerd van een ouder die vertelt dat zijn kind “elke ochtend aandrong” om naar school te fietsen, wat hij ook deed ondanks de “stress” die hij ervaarde door het wegverkeer. Anderzijds vertellen sommige ouders die soms met de fiets naar school komen, dat hun kinderen soms zelf aandringen om de auto te nemen voor hun eigen gemak:

Vanmorgen wilden we de fiets nemen, maar toen we naar buiten gingen, zagen we dat het regende en toen zei mijn zoon tegen me “mama, we nemen de auto”. (FG Leerling, Clair-Vivre)

Nu, mijn zoon zal ook vaak kiezen voor het comfort van de auto. We hebben toegang tot de auto van mijn vader en hij zal me dan ook vaak vragen om de auto te nemen. (FG Ouder, Autre Ecole)

In sommige gevallen vertelden ouders met twee of meer kinderen ons ook hoe moeilijk het was om vervoer voor hun kinderen van en naar school te organiseren vanwege het “verschil in houding” tussen hen als ze moesten kiezen tussen het ene of het andere vervoermiddel.

Ik woon in Ganshoren, vijf km van de school, en ik heb twee kinderen. Het grote verschil is dat de oudste erg lui is en de jongste erg actief. Dus ze vraagt altijd of ze naar school mag fietsen. Maar omdat de oudste een beetje lui is, is het moeilijk om twee ritten naar school te maken. (FG Ouder, Ganshoren)

Dus ondanks dat de meerderheid van de leerlingen de voorkeur geeft aan fietsen naar school, mag deze voorkeur voor een “comfortabel” maar ook “passief” vervoermiddel voor leerlingen niet over het hoofd worden gezien, zodat ze kunnen uitrusten op weg van en naar school.

Complexe gezinsorganisatie (gemengde gezinnen, koppeling van bestemmingen, buitenschoolse activiteiten, meerdere scholen, enz.)

Zoals wordt uitgelegd in een recente studie van de Ligue des familles (WOELFLE A., TIRMARCHE C. (2019)), is de koppeling van verschillende soorten bestemmingen (crèche, school, werk, winkelen, buitenschoolse activiteiten, enz.) een belangrijke eigenschap van de mobiliteit van gezinnen. Meer dan 8 van de 10 ouders (84%) combineren regelmatig een reeks bestemmingen.

Tijdens de interviews met leerlingen en ouders kwam dit begrip van het aantal en/of de complexiteit van de te maken verplaatsingen ook naar voren als verklaring voor de keuze van het vervoermiddel. Deze complexiteit lijkt logischerwijs toe te nemen naargelang het aantal kinderen waarvoor gezorgd moet worden. Deze twee ouders vertelden ons bijvoorbeeld dat ze pas “onlangs” hadden overwogen om

een fiets te gebruiken voor woon-schoolverkeer, op een moment dat alleen het jongste kind in het gezin nog naar school moest worden begeleid. In feite lijkt deze nieuwe gezinssituatie het gemakkelijker te maken om de logistiek van deze nieuwe vorm van mobiliteit in goede banen te leiden:

Voor mij is fietsen iets heel recent, want vroeger had ik drie kinderen die ik naar school moest brengen. Dus het was moeilijk voor te stellen om met de fiets naar school te gaan. Daarna gingen de oudere kinderen alleen naar de middelbare school en bleef alleen de kleine over. Toen hij dan eenmaal had leren fietsen en 'zelfstandig' genoeg was om te fietsen, kon ik hem vanaf vorig jaar met de fiets naar school brengen. (FG Ouder, Clair Vivre)

Fietsen is al een aantal jaren een belangrijk onderdeel van ons gezin, maar dit jaar heb ik echt de moeite genomen om mijn jongste zoon op de fiets naar school te brengen. Niet elke dag, maar toch meerdere keren deze week. (FG Ouder, Autre Ecole)

Terwijl deze laatste twee respondenten een paar jaar hebben gewacht voordat ze met hun jongste kind op de fiets stapten, heeft deze andere ouder zijn leven zo gereorganiseerd dat hij het aantal en de afstand van de ritten die hij met zijn kinderen maakt, kan verminderen om gemakkelijk dagelijks op de fiets te stappen:

Ook voor ons als volwassenen, want het is verschrikkelijk om taxichauffeur te zijn voor je kinderen... maar ik heb ook veel vooruitgang geboekt in mijn ouderschap. In het begin deed ik veel aan chauffeuring voor mijn kinderen, dus toen we begonnen met fietsen moesten we het anders gaan doen. En dat begint met onnodige verplaatsingen te vermijden. We doen er veel aan om activiteiten aan te moedigen die dichtbij zijn... We reorganiseren onszelf om te voorkomen dat we onnodige verplaatsingen maken. (FG Ouder, Sapinière)

Deze complexe organisatie van het gezin wordt nog verergerd door andere dagelijkse problemen, zoals tijdbeheer, wat ingewikkeld kan zijn met jonge kinderen, en wat wederom invloed kan hebben op het soort verplaatsing:

Ik loop door mijn straat, soms alleen, soms met mijn ouders (afhankelijk van wat?) Het hangt er vooral vanaf of mijn broer klaar is. Eigenlijk gaan mijn ouders het liefst met mij mee, maar als we te laat zijn en mijn broer is nog niet klaar, dan laten ze me alleen gaan. (FG Leerling, Autre Ecole)

Mijn traject duurt minder dan tien minuten. Ik vertrek vanaf de Alsebergsesteenweg. Ik ga meestal met mijn broer, maar niet met mijn zus. Ze wil zich nooit aankleden, dus is ze altijd te laat. (FG Leerling, Plein Air)

Fietsvaardigheden en -competenties

Hoewel dit aspect minder vaak werd besproken in de focusgroepen, werd de kwestie van de fietsvaardigheden van leerlingen en hun ouders ook genoemd als een belemmering om op de fiets te springen.

Ik fiets nooit, ik kan niet fietsen, dus ik neem het openbaar vervoer. Mijn zoon daarentegen houdt erg van fietsen. Hij rijdt zelfs bij Pro Velo. Maar ik vind dat kinderen niet buiten mogen fietsen, omdat het niet veilig is. Ik denk dat er nog veel werk aan de winkel is. (FG Ouder, Tivoli)

Deze uitleg kwam ook naar voren in de focusgroepen van leerlingen. Terwijl sommigen aangaven dat ze een ouder hadden die niet kon fietsen, zoals bleek uit de resultaten van de hierboven uitgevoerde enquête (12% van de ouders zei dat ze niet konden fietsen), zeiden de leerlingen dat fietsen geen probleem vormt voor hen.

Mijn moeder kan nog niet fietsen, dus mijn broers en ik proberen het haar soms te leren. (FG Leerling, Tivoli)

Mijn moeder komt uit Marokko, dus mijn oma kon het zich niet veroorloven om een fiets voor haar te kopen, dus wilde ze leren fietsen, maar dat kon niet. (FG Leerling, Ganshoren)

Van de 48 leerlingen die in het kader van de focusgroepen werden geïnterviewd, zei geen enkele leerling dus moeite te hebben met fietsen. Dit lijkt de resultaten van de kwantitatieve enquête te bevestigen, waarin 96% van de respondenten zei dat hun kind vaardig genoeg was om te fietsen (zie hierboven). Anderzijds kan dit logischerwijs een obstakel worden voor leerlingen die begeleid moeten worden door een ouder die niet heeft leren fietsen.

Hoewel sommige leerlingen zeggen dat ze hebben leren fietsen door privélessen, bijvoorbeeld als onderdeel van zomercursussen of op school, geven de meeste leerlingen aan dat ze voor het eerst hebben leren fietsen met hun ouders. Het is echter belangrijk om erop te wijzen dat veel leerlingen zeiden dat het meestal hun papa was die verantwoordelijk was om hen te leren fietsen. Eigenlijk merkten vijf leerlingen op dat het hun vader was die hen had leren fietsen, terwijl geen enkele leerling zei dat ze dat van hun moeder hadden geleerd. Dit lijkt te wijzen op een sterk gendergebonden socialisatiefiguur die door de vader wordt gedomineerd.

Mijn vader heeft me leren fietsen, ik ben begonnen met een loopfietsje. (FG Leerling, Plein Air)

Mijn vader heeft me leren fietsen. (FG Leerling, Tivoli)

Dit fenomeen kwam ook naar voren in een studie van Matthie Adam et al. (2022). Zoals de auteurs opmerkten, is de vader

de meest genoemde leraar, gevolgd door het ouderpaar en zelfs de grootouders. Daarna bleef de socialisatie in essentie gekoppeld aan de vaderfiguur en was deze overwegend mannelijk: verschillende vrouwen noemden uitjes met hun gezin of vader.

4.5.2. Welke stimulansen zijn er voor gezinnen om de fiets te gebruiken voor hun woon-schoolverkeer?

Strategieën om obstakels met de fiets te omzeilen

Zoals we hierboven al opmerkten, eisen ouders “een grotere” veiligheid op de weg als het gaat om de mobiliteit van hun kind. Uit hun opmerkingen blijkt zelfs een zeer sterke behoefte aan een veilige infrastructuur:

Ik weet dat het niet mogelijk is om dat overal te voorzien, maar er is geen andere optie voor kinderen - de enige infrastructuur die ik geschikt vind zijn aparte fietspaden. (FG Ouder, Sapinière)

Het is in ieder geval als goed als er een duidelijk zichtbaar onderscheid is tussen de weg voor auto's en het fietspad. Maar wat verf op de grond heeft geen zin, dan voel je je helemaal niet veilig. (FG Ouder, Autre Ecole)

Deze opmerkingen zetten opnieuw kracht bij de roep om gescheiden fietsinfrastructuur zodat kinderen veilig kunnen fietsen. Maar zoals uit het eerste citaat blijkt, zeggen sommige ouders dat ze zich ervan bewust zijn dat deze oplossing nog niet overal in Brussel kan worden toegepast.

In dit opzicht zou het overhaast zijn om te beweren dat nieuwe gescheiden infrastructuren creëren de enige effectieve hefboom is om gezinnen aan te moedigen om in het zadel te springen. Een zorgvuldige analyse van deze gesprekken brengt in de eerste plaats verschillende strategieën aan het licht die sommige ouders gebruiken om dit gevoel van onveiligheid te omzeilen. We kunnen dit punt illustreren met het geval van een papa die vertelt dat hij zich niet veilig voelde toen hij met zijn kind tegen de verkeersstroom in fietste in een (beperkte) eenrichtingsstraat. Hij legde uit dat hij een “tactiek” had aangenomen om de perceptie van dit risico te verminderen:

Er zijn nogal wat wegen waar je tegen de verkeersstroom in kan fietsen, maar bestuurders zijn zich daar niet altijd van bewust, dus het kan gevaarlijk zijn. En het heeft ertoe geleid dat ik kleine tactieken heb ontwikkeld, zoals bijvoorbeeld midden op de weg rijden alsof ik frontaal op de voorligger ga inrijden, zo kan ik zien of de bestuurder van goede wil is en of die zal vertragen en wat opzij zal gaan. (FG Ouder, Sapinière)

Omwille van het gebrek aan gescheiden infrastructuur lijkt elke ouder-fietsers bepaalde strategieën te hebben om hun kind te beschermen tijdens het fietsen. Een aantal respondenten bekent bijvoorbeeld dat ze hun kind op de stoep laten fietsen, ook al weten ze dat dit een overtreding is van de verkeersregels voor kinderen ouder dan tien jaar:

Als je op de fiets zit, zijn er passages waar altijd auto's en vrachtwagens in dubbele file parkeren, dus die probeer je te vermijden. Het is soms zelfs zo erg dat we uiteindelijk kleine overtredingen begaan door op de stoep te rijden, maar zo ben ik minder bang en het helpt mijn kind ook om zich zekerder te voelen over zijn route. (FG Ouder, Clair-Vivre)

Het eerste deel is eigenlijk best stresserend, want hij moet dan plots op de stoep rijden. Als ik merk dat het beter gaat, dan mag hij weer op straat fietsen en rijden we samen. (FG Ouder, Clair-Vivre)

De kwestie of kinderen op de stoep mogen rijden kwam verschillende keren ter sprake in de discussiegroepen van de ouders. Voor deze twee ouders is het feit dat ze hun kind niet op de stoep kunnen laten fietsen een echt obstakel om te fietsen in een omgeving waar geen veilige fietsinfrastructuur is:

Ik woon hier niet ver vandaan en ik vind dat er niet genoeg stoepen zijn. Het is niet groot genoeg voor mensen te voet, dus het is nog ingewikkelder voor kinderen op de fiets. Daardoor moeten ze op de weg rijden, dus we zijn altijd bang om hen te laten fietsen. En zelfs als er ruimte is voor fietsen, dan respecteren mensen die toch niet. Auto's parkeren erop, dus de kinderen moeten de weg op. (FG Ouder, Tivoli)

Voor mij is het hetzelfde, mijn ouders vinden het niet erg dat ik op de weg rijd, maar zodra er te veel verkeer is, moet ik op de stoep rijden. (FG Leerling, Ganshoren)

De eerste keer dat hij alleen kwam (naar school) was dat met de fiets. Maar twee jaar geleden kreeg hij een step en sindsdien gebruikt hij die. Het is lichter, kan gemakkelijker stoppen en hij kan intussen met zijn vrienden kletsen. Voor korte afstanden is de step geschikter, dan ben ik geruster omdat ik weet dat hij met zijn step ook op de stoep kan rijden. (FG Ouder, Tivoli)

Dergelijke praktijken zijn echter niet beperkt tot fietsers. Zo zei een ouder die te voet met zijn kinderen naar school ging bijvoorbeeld dat hij merkte dat sommige automobilisten de voorrang voor leerlingen niet respecteerden bij een zebapad tegenover de school. Om dit probleem het hoofd te bieden, raadde hij zijn kind aan om naar automobilisten te “staren”, die dan meer “geneigd” zouden zijn om het kind te laten oversteken.

Het is verbijsterend om te zien dat automobilisten wel stoppen om een volwassene voorbij te laten en niet voor een kind... Er bestaat dus niet zoiets als de meest kwetsbare. Het is echt hallucinant. Met dat in gedachten zeg ik tegen mijn zoon dat hij naar de automobilist moet staren en dat werkt goed genoeg om de automobilist te doen stoppen en hem te laten oversteken. In ieder geval denk ik dat als de bestuurder hem ziet staren... dat zijn blik kan de bestuurder er echt van weerhouden om door te rijden. (FG Ouder, Sapinière)

Door deze verschillende fragmenten begrijpen we hoe het onveiligheidsgevoel ertoe leidt dat veel verschillende tactieken worden ingezet door begeleiders van leerlingen. Hierdoor kunnen ze zich “aanpassen” aan eventuele zwarte punten of zones die onveilig lijken op weg naar school.

School als legitieme omgeving om te leren fietsen

Terwijl in het vorige hoofdstuk de verschillende “strategieën” van sommige fietsende ouders werden belicht om de blootstelling aan bepaalde vermeende risico's te verminderen, zeiden andere ouders simpelweg dat ze het niet eens zouden overwegen om hun kind met de fiets naar school te brengen. En dit ondanks aandringen van hun kind.

Maar mijn zoon dringt er altijd op aan om met de fiets te gaan. Elke ochtend maakt hij mijn hoofd gek om met de fiets te gaan. Hij is tien jaar oud en zegt me: “Mama, mag ik gaan?”. Maar het is gevaarlijk voor kinderen, er is geen ruimte om te fietsen... (FG Ouder, Scherdemael)

Ik wil graag met de fiets gaan, maar dat mag niet van mijn ouders. (FG Leerling, Ganshoren)

Zoals hierboven vermeld, hebben veel van de scholen die we hebben geïnterviewd projecten opgezet om leerlingen aan te moedigen om te fietsen. Dit zijn onder andere opleidingen in het kader van het “Fietsbrevet” die aan leerlingen worden gegeven om hen te leren fietsen in het verkeer, “fietsritten” om naar het zwembad te gaan en feestelijke “fietsdagen” die in de school worden georganiseerd. In de focusgroepen lijken projecten zoals deze ter ondersteuning en sensibilisering van de fiets ook een belangrijke rol te spelen om ouders aan te moedigen om met hun kinderen te gaan fietsen.

Deze niet-fietsende ouder bijvoorbeeld, die stelt dat hij niet zou overwegen om de fiets te nemen met zijn kind vanwege het gebrek aan gescheiden fietspaden, zei dat hij niet “bang” was dat zijn kind deelnam aan het “Fietsbrevet” op school, ook al vinden sommige oefeningen van de opleiding in het verkeer plaats:

Samen met hun L.O.-leraar namen ze deel aan het ‘Fietsbrevet’. Ik heb de foto's gezien. Ze hebben geleerd om

in het verkeer met de auto's mee te fietsen. Nu weten we dat ze veilig zijn omdat ze samen met hun leerkrachten op weg zijn en ze vinden het geweldig om met de auto's mee te fietsen. Het geeft hen vertrouwen. Vooral omdat ze van ons nog vaak moeten horen dat ze nog niet alleen mogen fietsen. Dit is dus beter voor hen.

Er lijkt dus echt vertrouwen en legitimiteit te worden gegeven aan schoolpersoneel of instructeurs wanneer dergelijke 'fietsprojecten' worden gelanceerd, zelfs onder ouders die op het eerste gezicht geen voorstander van de fiets lijken te zijn. In de focusgroepen waren zowel leerlingen als ouders, fietsers en niet-fietsers, erg positief over dergelijke projecten om te leren fietsen. We merkten ook op dat sommige leerlingen het gevoel hadden dat het behalen van het "Fietsbrevet" hen toestemming gaf om zich met hun fiets in het verkeer te begeven, terwijl ze zich wel aan bepaalde veiligheidsregels hielden:

Vroeger mocht ik van mijn vader en moeder niet veel op straat fietsen. Maar toen ik ze vertelde dat ik een opleiding 'Fietsbrevet' had gedaan, lieten ze me vaker op straat fietsen. (FG Leerling, Ganshoren)

Naast de opleiding "Fietsbrevet" werden ook veel andere projecten genoemd, zoals feesten in het teken van de fiets of fietsritjes naar bijvoorbeeld het zwembad. Zulke initiatieven zijn vaak een kans voor gezinnen die normaal niet fietsen om het eens te proberen:

(Vraag van de interviewer: ben je wel eens met de fiets naar school gegaan?) Ja, omdat we om de week op vrijdag gaan zwemmen en we gaan altijd met de fiets. Dus moeten we op vrijdagochtend met de fiets naar school, en als we dan vertrekken naar het zwembad, dan is dat met de fiets.

(Vraag van de interviewer: ben je wel eens met de fiets naar school gegaan?) Ja, als er fietsdagen op school zijn, dan moeten we met de fiets naar school.

Wat we wel vaststelden in sommige focusgroepen van ouders, is dat de projecten van de school niet altijd even bekend zijn. Twee ouders zeiden bijvoorbeeld dat ze niet op de hoogte waren van het Fietsbrevet, ook al had hun kind eraan meegedaan. Dit is een belangrijk punt, aangezien de betrokkenheid van ouders vaak is benadrukt als een belangrijk ingrediënt om gezinnen aan te moedigen op de fiets te springen:

Ik ben het met A.F. eens dat er niet genoeg fietspaden zijn voor kinderen om naar school te fietsen. Voor mij is het moeilijk om me voor te stellen dat auto's en fietsen de weg delen. Tenzij we als ouders misschien ook zouden leren fietsen... misschien zijn er ook nog dingen die we kunnen leren. Als ze bijvoorbeeld naar het zwembad gaan, ben ik zeker dat de kinderen wordt getoond hoe ze moeten

fietsen. Bovendien zijn er verschillende technieken. (FG Ouder, Plein Air)

Voor mij is fietsen een opvoedkundige kwestie. Ik zou ook graag meer opleidingen zien in scholen, waarbij kinderen worden geconfronteerd met een situatie in het verkeer. (Weerwoord van een andere ouder) Ja, daar ben ik het mee eens, en ik vind dat ouders betrokken moeten worden bij dit soort activiteiten. Want ja, de kinderen leren dingen, maar de ouders zien het niet. Ouders moeten ook betrokken worden bij de activiteit. (FG Ouder, Evere)

Deze andere ouder, die had deelgenomen aan een opleiding voor volwassenen om te leren fietsen in het verkeer, gaf ook aan hoe belangrijk het is om ouders aan te moedigen om deel te nemen aan dergelijke fietsopleidingsprojecten:

Ja, dat vind ik ook, de kinderen namen deel aan het Fietsbrevet, dus ik heb een opleiding gevolgd over "je plaats innemen in het verkeer", want ik denk dat dit erg belangrijk is. De kinderen leggen het Fietsbrevet af, maar ik denk dat het goed zou zijn om nog een stapje verder te gaan en een opleiding voor te stellen om ouders te leren fietsen in het verkeer. (FG Ouder, Scherdmael)

We kunnen dus stellen dat de school een belangrijke plek is waar kinderen nieuwe mobiliteitspraktijken kunnen uitproberen. Sommige kinderen, van wie de ouders erg betrokken zijn bij hun mobiliteit, lijken deze legitimiteit die aan school wordt verleend aan te grijpen om nieuwe vaardigheden en houdingen ten opzichte van actieve mobiliteit te verwerven. Tegelijk lijken inclusie en communicatie met ouders de sleutel te zijn om ervoor te zorgen dat de kinderen blijven leren in een buitenschoolse context.

Van begeleider tot gids: het symbolische aspect van leren fietsen voor ouders

Hoewel de school door ouders lijkt te worden gezien als een legitieme en geruststellende omgeving om te leren fietsen, kwam uit onze literatuurstudie ook het belang naar voren van het gezin als de belangrijkste omgeving om mobiliteit te socialiseren. Zoals N. Oppenchain (2016) opmerkt, verwerven individuen blijvende en structurerende houdingen, die variëren naargelang de aard van de verplaatsing die ze samen met hun ouders of met andere leden van het gezin maken, maar ook naargelang de mate van autonomie die kinderen, en vervolgens adolescenten, geleidelijk krijgen in hun mobiliteit.

Hoewel we al bepaalde beperkende factoren hebben opgemerkt binnen het gezin, lijken sommige gesprekken in de focusgroepen ook bepaalde stimulerende factoren

aan het licht te brengen. In de eerste plaats is er een echte symbolische waardering voor de opleiding die door de ouder zelf wordt gegeven om het kind in staat te stellen zijn fietsvaardigheden te ontwikkelen en zichzelf ook in de openbare ruimte te “plaatsen”. Terwijl auteur O. Masclet (2002) sprak over het behalen van een rijbewijs als een echt “overgangsritueel” dat het einde van de adolescentie inluiddt, vinden we ook een zeer symbolisch aspect terug bij het leren fietsen, dat voor jonge kinderen het begin van autonoom reizen markeert.

Tijdens de lente of zomer wil mijn kind zodra hij thuiskomt van school op zijn fiets springen en in de buurt fietsen. Ik denk dat het zijn manier is om een frisse neus te halen en ik denk dat er ook een belangrijke dimensie van onafhankelijkheid in zit. We zijn al verschillende keren samen gaan fietsen, waarbij ik hem kleine tips gaf en zag dat hij zich goed aan de verkeersregels houdt, misschien zelfs veel beter dan veel volwassenen die ervan uitgaan dat als ze op een fiets zitten de verkeersregels niet op hen van toepassing zijn, net zoals op een elektrische step ... (FG Ouder, Clair-Vivre)

Dit is waar fietsen het beste tot zijn recht komt in vergelijking met andere vormen van transport voor het hele gezin. Als kinderen door een ouder worden begeleid, kunnen ze vrij ‘passief’ zijn als ze met het openbaar vervoer of de auto reizen, maar in mindere mate ook als ze te voet gaan. Anderzijds moet de ouder het kind een zekere mate van autonomie geven als hij het kind op zijn eigen fiets begeleidt. Zelfs onder begeleiding moeten kinderen op hun eigen fiets al bepaalde vaardigheden en kennis van de verkeersregels onder de knie krijgen en leren hoe ze de juiste plaats op de weg moeten innemen. Voor ouders betekent fietsen met hun kinderen dat ze van de status van eenvoudige “fietser” naar die van “gids” gaan.

Bovendien zagen we na de covid-periode dat fietsen een uitstekende manier was om de dag te beginnen. Samen met mijn jongste kind profiteerde ik van deze rit om hem nog een en ander te leren en hem te begeleiden. We ontdekten dat er elke dag wel een nieuwe uitdaging opdook op de weg. Of het nu een file is, iemand die de weg oversteekt, iemand die net voor je valt... Elke dag gebeurt er iets nieuws op de weg en dat is een kans om te leren. Het is een manier om ze dingen te laten zien, ze uit te leggen en ze een zekere mate van zelfstandigheid te geven. (FG Ouder, Autre Ecole)

Voor mijn oudste is fietsen het meest logische en voor de hand liggende, maar tegelijk is hij overmoedig en besef ik dat hij zichzelf al vaak in gevaar heeft gebracht. Ik denk dat hij nog niet volwassen genoeg is om het alleen te doen. Nu, hij ging wel met mij mee naar school, maar de

laatste tijd spendeer ik nogal veel tijd met hem te vertellen “je moet het meer zo doen, voorzichtig, enz.”. (FG Ouder, Autre Ecole)

Door samen met hun kind op de fiets te springen, aanvaarden ouders dat ze een deel van de controle over de verplaatsing van hun kind kwijtraken. Dit kan natuurlijk de angst van ouders voor de veiligheid van hun kind aanwakkeren. Deze twee fragmenten bevatten evenwel ook een vorm van trots van ouders op hun rol om hun kinderen kennis te laten maken met de fiets. In bredere zin is het de symbolische rol van de ouder die lijkt te worden versterkt doordat het kind hierdoor een nieuw mobiliteitspotentieel kan verwerven.

Trots om “op de weg” te mogen fietsen, een voorwaarde voor onafhankelijke mobiliteit op de fiets

Tijdens de focusgroepen merkten we ook dat de leerlingen zelf verschillende keren verwezen naar het gevoel van “trots” als ze het hadden over hun eerste pedaalslagen in het verkeer.

Ik denk dat er voor mijn dochters een dimensie is van 'ik ben er trots op om op de weg te fietsen'. Voor mij is het een beetje dubbel, want ik voel me nooit op mijn gemak wat de veiligheid betreft, ook al weet ik dat ze goed fietsen. (FG Ouder, Ganshoren)

Hoewel de weinige leerlingen die zeiden dat ze al toestemming hadden om op de weg te rijden, meestal ook vertelden dat ze begeleid werden door een ouder, waren ze nog steeds heer en meester op hun eigen fiets en leken ze de kennis en vaardigheden die ze op de fiets hadden opgedaan te willen “demonstreren” aan de mensen om hen heen. Zoals we in de vorige paragraaf al aangaven, stelt fietsen in het verkeer leerlingen in staat om echt actief te zijn en de leiding te nemen over hun eigen verplaatsingen. Voor sommige leerlingen is het behalen van een “Fietsbrevet” de eerste ouderlijke toestemming om de fiets in het verkeer uit te proberen.

“Sinds ik de opleiding 'Fietsbrevet' heb gedaan, mag ik van mijn vader samen met hem in het verkeer fietsen. (FG Leerling, Ganshoren)

Hoewel dit minder vaak voorkomt, vertellen sommige leerlingen ook dat ze nadat ze geslaagd waren voor het “Fietsbrevet” voor het eerst op eigen houtje mochten fietsen. Meestal gaan dergelijke activiteiten echter gepaard met “voorzorgsmaatregelen” waarover met de ouder is onderhandeld om een bepaald niveau van controle of veiligheid te behouden. Dit betekent bijvoorbeeld dat de zone of de route waarbinnen de leerling mag fietsen wordt afgebakend, of zelfs dat hij wordt begeleid door een oudere broer of zus:

Toen ik uit school kwam, wilde ik met de fiets naar huis, want ik had mijn Fietsbrevet, dus ik wilde oefenen. Daarom fietste ik met mijn oudere broer naar Schaarbeek. Mijn ouders waren het er eerst niet helemaal mee eens, maar uiteindelijk wel. (FG Leerling, Sainte-Ursule)

Ja, ik heb al zonder mijn ouders gefietst. Dat was geweldig, want ik deed het niet vaak. Ik trok erop uit met mijn grote broer en mijn kleine zusje. Mijn zusje was acht en ik was negen. We gingen de weg op, bergop ... het was vermoeiend, maar het was geweldig. Het was gewoon voor het plezier om te fietsen of om naar het park te gaan. Dat doen vaak we in de vakantie.

Focus op de “autoloze dag”

Deze zones van vrijheid lijken nog steeds relatief beperkt te zijn. Hoewel de meerderheid van de leerlingen zegt dat ze de kans hebben gehad om te proberen te fietsen op de weg, maken deze uitstapjes meestal deel uit van een specifiek schoolproject of een ander event dat actieve mobiliteit meer in het algemeen bevordert. We moeten hier de impact benadrukken van de “autoloze dag” die elk jaar in Brussel wordt georganiseerd. Dit event werd heel vaak genoemd door leerlingen als ze het hadden over hun eerste ervaringen met “autonoom” reizen, te voet of met de fiets.

Als het autoloze dag is, mag ik gaan fietsen. Ik spreek dan af met mijn vrienden en fiets met hen buiten. Dan vind ik fietsen leuk, als je op straat kan fietsen. Ik weet niet waarom ik dat zeg, maar het voelt goed.

Als het autoloze dag is, dan ja, dan is het super om te fietsen. Er zijn zelfs fietsfiles.

Ik ga dan ook alleen op pad met de fiets, zoals naar de bakker. En als het autoloze dag is, dan kan ik met mijn vrienden alleen blijven en kunnen we wat gaan fietsen en iets kleins gaan eten ofzo. (FG Leerling, Tivoli)

Ik vind dat er elk weekend autoloze dagen moeten zijn. (FG Leerling, Tivoli)

Dit event blijkt voor veel leerlingen een belangrijke manier te zijn om zich te bevrijden van ouderlijk toezicht en hun eerste ervaring op te doen met zelfstandige mobiliteit op de fiets.

Anderzijds geeft de analyse van deze uitspraken ook aan dat de leerlingen het waarderen dat ze een nieuwe vorm van omgang kunnen uitproberen. Op de autoloze dag spraken sommige leerlingen over de mogelijkheid om met vrienden de openbare ruimte te verkennen en door hun buurt te slenteren. Het is dus in zijn emanciperende functie dat de fiets gewaardeerd lijkt te worden door de leerlingen. Zoals Q. Calmettes (2006) stelt, hebben kinderen en tieners plekken nodig waar ze hun eigen sociale leven kunnen improviseren en zelfstandig kunnen handelen. En dit event lijkt hen een ideale omgeving te bieden om dit uit te proberen.

Fietsen als multifunctionele activiteit

Naast het gevoel van onafhankelijkheid en emancipatie dat de fiets de leerlingen kan geven, worden er nog verschillende andere voordelen genoemd door de leerlingen wanneer ze hun waardering voor het fietsen weergeven. In het vorige hoofdstuk noemden we de behoefte aan “comfort”, die ertoe zou kunnen leiden dat sommige leerlingen de voorkeur geven aan een meer passieve vorm van reizen (met de auto of het openbaar vervoer), maar fietsen lijkt in de ogen van de leerlingen ook een aantal voordelen te bieden.

Eerst en vooral worden de begrippen “snelheid” en “tijdswinst” geassocieerd met fietsen:

Fietsen is geweldig, je kan tenminste snel gaan. (FG Leerling, Sainte Ursule)

Ik houd van fietsen omdat ik van trappen houd. Mijn voeten bewegen (lacht) (Waarom de fiets in plaats van te voet?) Wel, de fiets gaat sneller... (FG Leerling, Tivoli)

Ik vind fietsen het leukst, omdat je in de frisse lucht zit, dus ik word niet ziek. Bovendien is er nooit een file, je kan gewoon blijven gaan! (FG Leerling, Autre Ecole)

Deze fragmenten onthullen ook andere dimensies en noemen de behoefte om zich “actief” te voelen, te “bewegen” en het gevoel van welzijn dat dit met zich mee kan brengen. Een aantal andere opmerkingen verwijst ook naar deze dimensie:

Ik denk dat het mooie van fietsen is dat je vrij bent, je ziet dingen om je heen bewegen... Terwijl je in de auto niets doet, je wacht gewoon tot je er bent. (FG Leerling, Plein Air)

Ik hou van fietsen, omdat je je goed voelt op de fiets, je ademt frisse lucht in, en het is ook fijn omdat er thuis een pumptrack naast de deur is waar je kan fietsen. (FG Leerling, Autre Ecole)

Ik hou van wandelen en fietsen, het maakt me wakker. Als ik moet lopen, oversteken enz., wel het maakt me wakker. En ik vind fietsen leuk. Wat ik leuk vind is dat ik veel moet bewegen. Ik vind het leuk om lange afstanden te fietsen, veel dingen met de fiets te doen, ik voel me dan vrijer. En ik vind het helemaal niet vermoeiend. (FG Leerling, Tivoli)

Daarnaast gaven sommige leerlingen- in mindere mate- blijk van ecologisch bewustzijn door bijvoorbeeld te zeggen dat ze liever fietsen dan met de auto gaan:

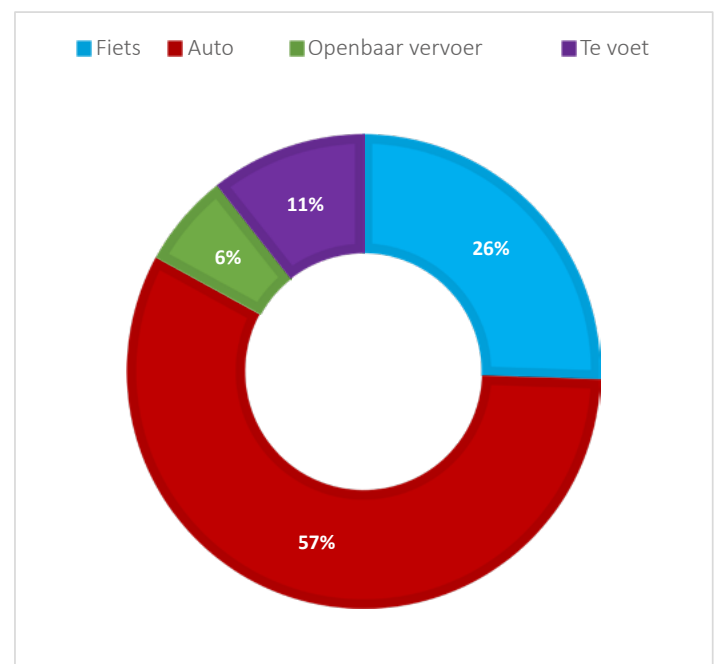
Wel, de auto is niet slecht, maar wel vervuilend... Mensen zitten vaak alleen in de auto. Terwijl ze er met z'n vieren of vijven in zouden kunnen zitten! (FG Leerling, Sainte-Ursule)

Als iedereen zou fietsen, zouden we veel minder vervuilen. (FG Leerling, Scherdemael)

Dit resultaat in relatie tot dit ecologisch bewustzijn moet evenwel worden onderzocht vanuit de visie van de leerlingen op toekomstige mobiliteit. Volgens dezelfde procedure als hierboven beschreven, vroegen we hen om aan te geven welk vervoermiddel ze zichzelf als volwassene over tien jaar zagen gebruiken. Deze keer kwam de auto als eerste uit de bus.

Afbeelding 40:

Vervoerwijze die leerlingen over tien jaar van plan zijn te gebruiken (N = 48). Bron: Pro Velo



Dus hoewel de leerlingen een zekere gevoeligheid voor ecologie uitdrukken, lijkt de auto het symbool te blijven van de overgang naar volwassenheid, maar ook van succes. Zo ziet een meerderheid van de respondenten zichzelf als volwassene in een auto rijden.

Ik kies voor een auto omdat ik, als ik groot ben, in een auto ga rijden, want als ik mijn ouders in een auto zie rijden, wil ik ook autorijden. Het ziet er leuk uit. (FG Leerling, Tivoli)

Een leerling drukte deze ambiguïteit uit tussen haar gevoeligheid voor ecologische uitdagingen enerzijds en het gevoel dat we geen andere keuze hebben dan om met de auto te reizen anderzijds:

Ik denk ook dat met de problematiek rond klimaat en vervuiling een belangrijk onderwerp is. Maar zachte vervoerswijzen zijn helemaal niet praktisch, want je kan altijd maar korte afstanden doen in de buurt van je huis ... Maar voor mij, bijvoorbeeld, ik heb niets te doen rond mijn huis, dus het zou echt niet praktisch zijn. (FG Leerling, Autre Ecole)

Meerdere leerlingen waren er zeker van dat de elektrische auto dit probleem zou oplossen:

Auto's vervuilen, maar ze vervuilen niet per se, want er zijn elektrische auto's die minder vervuilen. Als je naar Luik moet, tja, dan is het ingewikkeld om er met de fiets heen te gaan, dus dan kan je beter met de auto gaan. (FG Leerling, Ganshoren)

Hoeveel inspraak hebben kinderen in de keuze van hun vervoermiddel?

In het vorige hoofdstuk benadrukten we het feit dat 52% van de ondervraagde leerlingen in de focusgroepen zei dat ze liever met de fiets naar school gingen. Dit roept de vraag op welke rol het kind speelt bij de keuze van het vervoermiddel naar school.

Hoewel sommige leerlingen categorisch lijken te weigeren om hun verplaatsingen met de fiets te doen, vonden we in onze focusgroepen een aantal situaties waarin leerlingen inspraak leken te hebben in de keuze van het vervoermiddel. We hebben bijvoorbeeld al gezien dat een Fietsbrevet halen de leerlingen het eerste duwtje gaf dat ze nodig hadden om met hun ouders te 'onderhandelen' over toestemming om alleen of onder begeleiding in het verkeer te fietsen. Leerlingen zijn dus niet zomaar afhankelijk van de beslissing van hun ouders over het vervoermiddel dat ze gebruiken. Dit nodigt ons uit om het theoretische kader van T. McMilan (2005), dat het modale gedrag van leerlingen leek te beperken tot de beslissing van hun ouders, te heroverwegen.

Ja, ik denk dat er gestemd moet worden, bijvoorbeeld omdat sommige leerlingen willen fietsen en hun ouders dat niet willen. Dus we zouden een kinderstemming kunnen houden, zodat ze hun zegje kunnen doen over wat hun ouders beslissen. (FG Leerling, Scherdemael)

In de vorige punten werd dit aspect ook naar voren gebracht door een ouder die zei dat hij geen voorstander was van fietsen vanwege de "stress" die het hem bezorgt, maar zich leek te onderwerpen aan de aanhoudende eisen van zijn kind:

We vertrekken meestal vanuit Schaarbeek en fietsen vijftien minuten, maar we fietsen niet elke dag. Dat komt omdat het veel van mijn aandacht vraagt. (...) Maar eigenlijk vindt mijn zoon het geweldig, als het kon zouden we elke ochtend zo gaan. Ik word er eerlijk gezegd wel moe van, maar niet vanwege de inspanning, maar omdat ik doodsbang ben. (FG Ouder, Clair-Vivre)

Rustige straten creëren

Hoewel een aantal leerlingen zegt dat ze de kans hebben gekregen om zich in het verkeer te wagen onder begeleiding van een ouder en/of leerkracht, mogen maar heel weinig leerlingen autonoom fietsen. Deze bevinding kan natuurlijk in verband worden gebracht met de onveiligheidsperceptie van ouders om hun kind alleen op de Brusselse wegen te laten fietsen. Een aantal ouders zei dat ze deze optie niet zouden overwegen zonder fietspaden die volledig gescheiden zijn van het wegverkeer:

Het eerste wat in me opkomt als oplossing zijn veilige fietspaden. Echt helemaal gescheiden, want ik zie dat er nog steeds over de wegmarkeringen, ook al zijn het doorlopende fietspaden, wordt gereden door auto's (...) Als ik een goed fietspad had op weg naar school, zou ik mijn kind veel eerder naar school laten fietsen. (FG Ouder, Clair-Vivre)

Hoewel de optie van gescheiden fietsvoorzieningen de meest genoemde maatregel is in de focusgroepen van ouders, hebben sommige ouders ook interesse getoond in bepaalde hulpmiddelen die het autoverkeer op bepaalde rijbanen verminderen. Meerdere getuigenissen zeggen hoe leuk het is om op bijvoorbeeld de zogenaamde "rustige" straten te fietsen, zoals deze ouder die het voorbeeld van een lokale weg beschreef als "perfect om te fietsen" met kinderen:

Ja, het is perfect om te fietsen, ik fietste er elke dag met de kinderen. (...) In feite is het een straat waar alleen aan de ene kant huizen staan en aan de andere kant een gemeenschappelijke moestuin die langs de spoorlijn loopt, en het is eenrichtingsverkeer aan de ene kant en eenrichtingsverkeer aan de andere kant, dus er is niet veel verkeer. En je voelt je zo veilig dat je bijna over de straat kan wandelen. Dat is echt aangenaam. (FG Ouder, Clair-Vivre)

Hoewel hier geen sprake is van een gescheiden inrichting, kunnen we zien hoe een inrichting die zware druk van de auto vermijdt, ouders helpt om hun perceptie van de verkeersonveiligheid te verminderen. In dezelfde lijn beschreef een andere ouder het positieve effect van een nieuw fietspad in de gemeente Woluwe, dat een aanzienlijk effect heeft gehad op de verlaging van de snelheid van automobilisten:

In Woluwe hebben ze werken gedaan aan de infrastructuur en nu is alles op gelijke hoogte. Er is dus geen hoogteverschil meer tussen de stoep en de weg. Maar er staat wel een bord dat aangeeft dat het een fietsstraat is. Auto's kunnen er wel voorbij, maar ze rijden veel langzamer. (FG Ouder, Autre Ecole)

In dit verband kan het interessant zijn om dergelijke infrastructuur te vergelijken met die van bepaalde fietsstraten die bekritiseerd worden vanwege hun gebrek aan leesbaarheid. Ter herinnering: in een fietsstraat mogen automobilisten fietsers niet inhalen. Toch blijkt uit veel reacties dat het gevoel van onveiligheid er niet minder op wordt als het niet gepaard gaat met geschikte infrastructuur:

Dus op weg naar school is er een fietsstraat. Ik vind het dan ook niet zo evident om een kind in deze fietsstraat te laten rijden. Want het is een weg waar veel verkeer is, dus ook al kunnen auto's normaal gesproken niet inhalen, ze zullen toch de neiging hebben om te "duwen". Ik gebruik deze straat elke dag en ik zou mijn kind van elf niet alleen in deze fietsstraat laten rijden. Ze duwen te hard, het is te onaangenaam (FG Ouder, Sapinière)

Ik geloof niet echt in fietsstraten omdat ... wel, het is vandaag de dag meer dan duidelijk dat we ons in een 30 km/u-zone bevinden en dat automobilisten dat zelfs niet respecteren. Hetzelfde geldt voor fietsstraten, waar fietsers nog steeds worden ingehaald ... Maar als er een duidelijke afbakening is, is het geen probleem. (FG Leerling, Tivoli)

We zien hier hoe het aanleggen van fietsstraten, als dit niet gepaard gaat met verbeteringen om de voorrang duidelijk te maken en de snelheden van automobilisten af te remmen, niet genoeg zal zijn om de perceptie van onveiligheid te verminderen. Dit is het geval bij het schoolcentrum van Ganshoren, dat profiteert van een nieuwe fietsroute naar de school toe aan de Van Overbekelaan, maar waarvan de uitvoering beperkt lijkt te zijn tot borden bij de in- en uitgang. Hoewel zo'n infrastructuur kan worden gezien als een positieve oplossing om volwassenen op de fiets te krijgen, is het voor een kind onder de twaalf jaar niet voldoende om er alleen te fietsen.

5. Bespreking en actiepunten

Het algemene doel van dit onderzoek was om meer inzicht te krijgen in het (on)gebruik van de fiets door leerlingen van het vijfde en zesde leerjaar en, meer in het algemeen, door gezinnen tijdens hun ritten van en naar school. Hiervoor werd ons onderzoek in twee delen opgesplitst. Het eerste richtte zich op het aspect 'infrastructuur' om na te gaan in hoeverre recent aangelegde voorzieningen (fietspaden, schoolstraten, gescheiden fietspaden, enz.) helpen om bepaalde obstakels te verhelpen om van en naar school te fietsen. Het tweede deel richtte zich op hoe kinderen tegen fietsen aankijken, door dit te vergelijken met wat ouders erover te zeggen hebben en door ook de mogelijke obstakels en hefbomen te bekijken die van invloed zijn op de keuze voor of de toegang tot fietsen voor deze spelers. We verzamelden en analyseerden rijke en gevarieerde gegevens met behulp van zowel kwalitatieve (focusgroepen; semi-directieve interviews) als kwantitatieve (gestandaardiseerde vragenlijst) methodologische instrumenten.

In dit vijfde en laatste deel stellen we voor om een aantal bevindingen van dit onderzoek te belichten. We willen de aandacht van de lezer vestigen op het feit dat het hier niet de bedoeling is om een uitputtende samenvatting van het onderzoek te geven, maar eerder om bepaalde resultaten te belichten die uitnodigen tot nieuwe ideeën en suggesties. We hebben deze resultaten gegroepeerd in vijf "bevindingen", waarvoor we vervolgens verschillende ideeën en acties voorstellen.

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

Terwijl de enquête van de Ligue de familles (WOELFLE A. et al., 2019) de uitdagingen aan het licht bracht die ouders ervaren in hun dagelijkse mobiliteit (gekoppelde ritten, uitdagende trajecten, enz.), heeft de huidige studie voor dezelfde groep verschillende specifieke kenmerken geïdentificeerd over het gebruik van de fiets voor hun verplaatsingen. De belangrijkste bevinding is de verhoogde perceptie van ouders rond verkeersonveiligheid om hun kinderen in het verkeer te laten fietsen. De angst van ouders voor de veiligheid van hun kind lijkt dus een van de belangrijkste obstakels te zijn voor kinderen om actief te fietsen, zoals ook bleek uit de studie van B. Rubio et al. (2021). Geconfronteerd met deze "angst voor ongelukken" leggen respondenten nog meer nadruk op de behoefte aan veilige voorzieningen die gescheiden zijn van het verkeer.

Natuurlijk verschillen de houdingen, waarden en overtuigingen van ouders enorm per respondent. We hoorden ook van enkele ouders die vertelden dat ze de sprong in het diepe hadden gewaagd. Hoewel de angst voor een ongeluk nog steeds aanwezig is, zeggen ze dat ze verschillende tactische maatregelen hebben genomen om de 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 rijstroken of laten hun elf- of twaalfjarige op de stoep fietsen in straten die als te 'gevaarlijk' worden beschouwd, ondanks het feit dat dit in strijd is met de verkeersregels.

Meer in het algemeen benadrukken deze resultaten hoe belangrijk het is om rekening te houden met de specifieke behoeften van gezinnen om te fietsen in de stad. De behoeften op het gebied van veilige infrastructuur zijn niet dezelfde voor een volwassen fietser als voor een kind of voor een ouder die een kind op de fiets begeleidt.

Hier volgen nog enkele concrete actiepunten:

- Besteed aandacht aan de gehele route naar school:

Veilige infrastructuur in de buurt van scholen is natuurlijk nodig en worden 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 stedelijke planning 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 gescheiden fietsvoorzieningen zijn.

- Rekening houden met de behoeften van kinderen bij stedelijke planning

Hierboven citeren we auteur L. Bonanomi (1999), die stelde dat “kinderen al meer dan dertig jaar vergeten worden in de stedelijke planning”. We citeren ook auteur Q. Calmettes, 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.

5.2. 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 ook nog 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 richting actieve mobiliteit.

Daarnaast gaven de focusgroepen met leerlingen ook aan dat 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 openbaar vervoer en 10% te voet).

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 veel leerkrachten die zich niet erg bewust zijn van de uitdagingen rond 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 fietsstallingen, beschikbaar stellen van fietsen).

5.3 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 "chauffeur", waarvan we vandaag getuige zijn, willen vermijden (zie hoofdstuk 2). Dit betekent dat het belangrijk is om meerdere hefboomen te activeren om deze perceptie van onveiligheid op de weg, die ouders soms kan verlammen 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 autolose dagen, voor sommige gezinnen echte hefboomen zijn om hun kinderen wat meer zelfstandigheid te geven op de fiets - en 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 moeten worden om de impact van de verschillende mobiliteitsprojecten in en rond de school te vergroten.

Hier volgen nog enkele concrete actiepunten:

- Ouders betrekken bij planningsprocessen en 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.

- Betrek ouders 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 ouderwilligers 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)³.

- 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 niettemin 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 "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.

5.4 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), zoals eerder beschreven. Ter herinnering: 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

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

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 evaluatie 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.

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 hefboomen 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"-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 fietsstallingen? enz.). Deze tool kan waken over de drie dimensies van het motiliteitsconcept, zoals getheoretiseerd door V. Kaufmann.

- Burgerworkshops:

Nu er een aantal onderzoeken worden 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 we rekening houden met het concept van motiliteit, 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 fietsten. Dit cijfer is veel hoger dan de 18% leerlingen die 's ochtends alleen naar school fietsen. 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.

5.5 Bevinding 5: Sleutelmomenten identificeren, "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 “geruuststellende” 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 uitlegde 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 verkeersdruk 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 (fietssteden, 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 “Fietsbrevet” 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.

6. 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, PUF.

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