

De plaats van de fiets bij Brusselse adolescenten

Hoe kunnen we jongeren aanmoedigen
om op de fiets te stappen?



Antoine Châtelet
Max Engelen



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

Pro Velo

Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
2. Definities	4
3. Literatuuronderzoek: wat weten we al over de relatie van adolescenten met de fiets?	5
4. Lessen uit de kwalitatieve enquête	8
5. Conclusies uit de kwantitatieve enquête	15
6. De autonomie van adolescenten	18
7. Het beeld dat met fietsen wordt geassocieerd	22
8. De fietspraktijk	25
9. Fietsen in en rond de school	28
10. Het meest recente traject van adolescenten	32
11. Aanbevelingen	35
12. Dankwoord	38
13. Lijst van figuren	39

1.

Inleiding

Pro Velo voerde in 2023 de enquête uit *Welke plaats voor de fiets in de gezinsverplaatsingen in Brussel?* Deze enquête had tot doel te peilen naar de mening over fietsen van leerlingen uit het vijfde en zesde leerjaar basisschool en hun ouders. Het doel van dit onderzoek was enerzijds om de impact van nieuwe fietsvoorzieningen op het fietsgedrag van kinderen (alleen of begeleid) te bestuderen, met name in het kader van hun woon-schoolverkeer, en anderzijds om de perceptie van fietsen bij kinderen en hun ouders in kaart te brengen.

Brussel Mobiliteit wilde dit onderzoek voortzetten, maar richtte zich ditmaal op adolescenten, een leeftijdsgroep die overeenkomt met het secundair onderwijs. Adolescenten lijken om verschillende redenen een belangrijke doelgroep te zijn.

Het gaat in de eerste plaats om een bevolkingsgroep die steeds autonomer wordt van hun ouders. Ze vormen ook een doelgroep die als vrij ver verwijderd van de fiets wordt beschouwd (de fiets wordt door middelbare scholieren slechts voor 3% van hun verplaatsingen gebruikt¹), ondanks het feit dat bijna iedereen al sinds de kindertijd kan fietsen².

Hoe kan dit lage fietsgebruik onder adolescenten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest dan worden verklaard?

1. Bruxelles Mobilité, Analyse des données en matière de déplacement scolaire (2023)

2. 96% van de ouders van basisschoolleerlingen die werden ondervraagd in het kader van het onderzoek *Welke plaats voor de fiets in de verplaatsingen van gezinnen in Brussel?* is van mening dat hun kind voldoende vaardigheden heeft om alleen te fietsen op een veilige plek.

2. Definities

Wat verstaan we onder 'Brusselse adolescenten'?

Met adolescenten bedoelen we middelbare scholieren (van 1e tot 7e jaar), ongeacht hun leeftijd. De studenten die we hebben geïnterviewd studeren allemaal aan een middelbare school op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Ze wonen echter niet allemaal op dit grondgebied. Sommige studenten kunnen bijvoorbeeld in Vlaanderen wonen, maar naar school gaan in een Brusselse instelling.



3.

Literatuuronderzoek: wat weten we al over de relatie van adolescenten met de fiets?

De autonomie van adolescenten

Het onderwerp autonomie staat centraal als we het hebben over de verplaatsingen van adolescenten. Hun vermogen om zich alleen te verplaatsen hangt inderdaad voornamelijk af van de bereidheid van hun ouders. Om deze vrijheid van beweging van adolescenten te beschrijven, gebruiken onderzoekers het concept 'autonome mobiliteit' (Independent Mobility), dat wordt gedefinieerd als de vrijheid van jongeren om zich te verplaatsen zonder toezicht van een volwassene. Deze autonome mobiliteit draagt bij aan de persoonlijke autonomie van de adolescent, maar ook aan zijn/haar niveau van fysieke activiteit, vertrouwen in de lokale omgeving, sterker gevoel van verbondenheid met de gemeenschap, evenals andere gezondheids- en sociale voordelen.

Logischerwijs is de leeftijd bepalend voor de autonome mobiliteit van kinderen. Masoumi et al. (2020) hebben met name aangetoond dat autonome mobiliteit in Europa geleidelijk toeneemt met de leeftijd, en vooral tussen 9 en 12 jaar.

Huertas-Delgado et al. (2018) toonden ook het belang aan van de perceptie van veiligheid door ouders voor de autonome mobiliteit van adolescenten in België: ze vergeleken de percepties van ouders en adolescenten met betrekking tot verkeersveiligheid en criminaliteit in hun buurt om de verbanden tussen deze percepties en de autonome mobiliteit van adolescenten te analyseren. Ze stelden vast dat de perceptie van autonome mobiliteit verschilt tussen adolescenten en hun ouders: ouders maken zich meer zorgen over

het verkeer en criminaliteit, wat de bewegingsvrijheid van hun kinderen beperkt, terwijl adolescenten veel minder belang hechten aan de veiligheid in hun buurt. Maar het zijn vooral de percepties van de ouders die tellen: als zij denken dat de buurt gevaarlijk is, hebben ze de neiging om de autonome mobiliteit van hun kinderen te beperken.

Fietsen bij adolescenten

Hoewel fietsen in veel westerse landen weer aan populariteit wint (Buelher, 2018), is het gebruik ervan onder kinderen en adolescenten de afgelopen decennia afgenomen (Cardon et al., 2012).

Schmassmann et al. (2024) noemen dit een 'generationeel effect'. Ze leggen uit dat dit gepaard gaat met een 'leeftijdseffect', namelijk een afname van de beoefening in de loop van het leven van individuen. Bovendien merken ze door hun onderzoek in de gemeente Yverdon (Zwitserland) ook op dat, hoewel de meeste jongeren (98%) tijdens hun jeugd hebben leren fietsen, een belangrijke minderheid deze praktijk stopzet wanneer ze de adolescentie naderen. Bij degenen die blijven fietsen, evolueert dit gebruik vaak in de loop van de tijd naar minder utilitair en meer recreatief en occasioneel (bijvoorbeeld in het weekend of tijdens de schoolvakanties). De belangrijkste factoren die het fietsgedrag van jongeren bepalen, zijn:

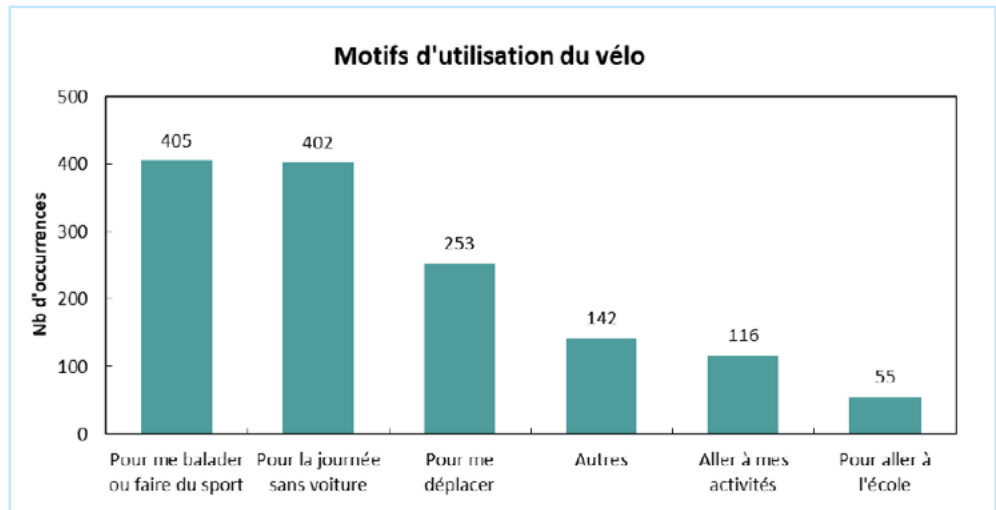
- Socialisatie. Er is een sterke invloed van de ouders: een jongere heeft veel meer kans om te fietsen als zijn ouders dat ook doen. Er is dus een significant socialisatie-effect binnen gezinnen.
- Gender. Jongens fietsen vaker dan meisjes.
- De dagelijkse leefruimtes. Jongeren uit voorsteden en randgemeenten in het onderzoeksgebied fietsen minder vaak dan jongeren die in de stad wonen.

Over het algemeen is de situatie in Brussel dezelfde: volgens de analyse van de gegevens over schoolmobiliteit van Brussel Mobiliteit is het modale aandeel van de fiets voor woon-schoolverkeer lager in het secundair onderwijs dan in het lager of basisonderwijs. Bovendien, hoewel het modale aandeel van de fiets in de basisscholen tussen 2020 en 2023 is toegenomen (+ 2 procentpunten), stagneert het eerder voor de middelbare scholen (+ 0,7 procentpunten). Deze situatie kan deels worden verklaard door het woon-schoolverkeer, dat in het secundair onderwijs vaak over langere afstanden gaat dan in het lager onderwijs. Een langere afstand die moet worden afgelegd, verhoogt logischerwijs ook het risico op een ongeval.

Toch kunnen alle Brusselse jongeren over het algemeen fietsen. Dat blijkt uit het onderzoek 'Les Jeunes à vélo', uitgevoerd door Coren tussen 2020 en 2022: 95% van de 14- tot 17-jarigen kan fietsen. Bovendien leren de meesten dit relatief vroeg ($\frac{3}{4}$ vóór 7 jaar en 40% vóór 5 jaar). Maar slechts 3% van deze adolescenten gebruikt de fiets als belangrijkste vervoermiddel om naar school te gaan. De meesten gebruiken vooral het openbaar vervoer (63%) of gaan te voet (19%) of met de auto (13%). Bovendien wordt de fiets maar heel weinig gebruikt: slechts 3 op de 10 adolescenten gebruiken de fiets minstens één keer per week, en dat gebruik is veel meer recreatief dan functioneel. De belangrijkste redenen om te fietsen zijn om een tochtje te maken/te sporten of ter gelegenheid van de Autoloze Zondag³.

3. Het is belangrijk om te benadrukken dat dit evenement slechts één keer per jaar plaatsvindt in Brussel. Het is veelzeggend dat juist deze ene dag van het jaar, waarop fietsers en voetgangers de straat niet hoeven te delen met gemotoriseerde voertuigen, enorm populair is bij kinderen.

Figuur 1 - Redenen voor het gebruik van de fiets door jongeren van 14 tot 17 jaar (Coren; N=824)



Het beeld dat jongeren hebben van fietsen

De opleiders, leerkrachten en onderzoekers die we ontmoetten, legden ons uit dat het volgens hen essentieel is om te werken aan het imago dat jongeren associëren met fietsen, om hen zo op de fiets te krijgen. Er bestaan al studies over dit onderwerp in België, maar vooral in Vlaanderen.

In een casestudy uit 2020 benadrukte Abdin dat ouderen zich meer zorgen maken over veiligheid en infrastructuur als het om fietsen gaat (en dus gevoelig zijn voor argumenten die het gevoel van veiligheid op de fiets versterken), terwijl de jongere groepen meer geneigd zijn om de voorkeur te geven aan stimulerende maatregelen, het milieu of mogelijkheden om te socialiseren. Met andere woorden, jongeren geven de voorkeur aan de fiets wanneer de context aangenaam is, wanneer ze er mensen kunnen ontmoeten en wanneer fietsen past in een cultuur die bepaalde waarden hoog in het vaandel draagt (ecologie, sport ...).

4.

Lessen uit de kwalitatieve enquête

Verloop van de focusgroepen

Als onderdeel van dit onderzoek hebben we een ‘verkenkend’ kwalitatief onderdeel uitgevoerd. Het idee was om 6 focusgroepen⁴ van 3 tot 5 personen te organiseren, als volgt verdeeld:

- 3 met leerlingen uit het eerste en tweede jaar secundair onderwijs in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
- 3 met ouders van leerlingen uit het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

De drie scholen werden geselecteerd op basis van taalkundige, geografische en sociaaleconomische criteria, met de bedoeling een panel samen te stellen dat zo goed mogelijk de realiteit van het Brussels Gewest weerspiegelt.

De drie geselecteerde scholen waren:

- Egied Van Broeckhovenschool - Nederlandstalig onderwijs - Sint-Jans-Molenbeek
- Institut Saint-Vincent de Paul - Franstalig onderwijs - Ukkel
- Athénée Fernand Blum - Franstalig onderwijs - Schaarbeek

Het organiseren van focusgroepen met leerlingen leverde geen problemen op (scholen en leraren waren bijzonder ontvankelijk voor ons verzoek) maar we zijn er helaas niet geslaagd om meer dan één focusgroep met ouders te organiseren. Hoewel de scholen hielpen om ouders te werven, bleken ze bijzonder ver van de school te staan en moeilijk te bereiken.

We zagen ons daarom genoodzaakt om één enkele ‘grote’ focusgroep voor ouders te houden, binnen de Egied Van Broeckhovenschool in Molenbeek, met een vijftiental ouders.

4. Een focusgroep is een kwalitatieve onderzoeksmethode waarbij een kleine groep mensen onder leiding van een moderator over een specifiek onderwerp discussieert. Het doel is om meningen, percepties en ideeën te verzamelen over een bepaald onderwerp of product/concept.

Kaart 1 - Verdeling van de geselecteerde scholen voor de focusgroepen



Ouders die ver van de school staan

De eerste conclusie uit de focusgroepen bleek nogal vervelend voor het verdere verloop van het onderzoek: ouders staan over het algemeen ver af van de middelbare school en hebben weinig contact met deze instelling.

Deze vaststelling werd herhaaldelijk bevestigd door het schoolbestuur en de leerkrachten, die wijzen op de moeilijkheid om ouders te mobiliseren, zelfs als het maar gaat om het komen ophalen van de rapporten.

In deze context was het organiseren van focusgroepen met ouders dan ook bijzonder complex.

Geen van de gesproken adolescenten komt met de fiets naar school

Ondanks de aanwezigheid van beveiligde fietsenstallingen bij alle bezochte instellingen, komt geen van de adolescenten met wie we spraken met de fiets naar school.

Hoewel de meeste leerlingen die we hebben ontmoet relatief dicht bij hun school wonen, meestal op minder dan 30 minuten lopen of 15 minuten met het openbaar vervoer, gaan ze voornamelijk te voet, met het openbaar vervoer of met de auto naar school. Fietsen komt helemaal niet voor in de opgegeven vervoerswijzen.

“Ik kom te voet naar school als het mooi weer is, maar als het regent neem ik de tram.”

Bovendien hebben bijna alle leerlingen een abonnement voor het openbaar vervoer, dat ze zelfs voor zeer korte trajecten gebruiken.

Het traject naar school 's ochtends wordt meestal alleen afgelegd, terwijl de terugreis na de lessen soms in gezelschap van vrienden of klasgenoten gebeurt.

« Ik woon een halte van hier. Soms ga ik met de tram als mijn boekentas zwaar is. »

Jongeren hebben een gemengd beeld van de fiets

We stelden de ondervraagde adolescenten verschillende emoji's ter beschikking, zodat ze een beeld en een emotie konden koppelen aan hun perceptie van fietsen.

De meeste leerlingen associeerden fietsen met positieve emoji's en vertelden ons dat ze graag fietsen, maar vooral in groene gebieden of autovrije zones.

“In de zomer is het heerlijk om veel ruimte te hebben om te fietsen. Maar niet in de winter of in de stad.”

Anderen associeerden het met meer negatieve aspecten, zoals kou of vermoeidheid, en zien fietsen duidelijk als een beperking.

“Het mat me af. Ik heb een fiets, maar ik gebruik hem niet vaak.”

Adolescenten hebben een uitsluitend recreatieve fietservaring

De ondervraagde leerlingen die de fiets gebruiken, legden uit dat ze deze voornamelijk in het weekend of tijdens de schoolvakanties gebruiken, en meestal met hun gezin.

Het fietsen is dus sterk afhankelijk van het seizoen: terwijl jongeren aangeven dat ze in de zomer graag met vrienden of familie gaan fietsen, verdwijnt de fiets in de winter volledig uit beeld. Ook rijden ze niet graag in de stad en in het verkeer.

Ze zijn daarentegen vrijwel unaniem van mening dat de fiets een praktisch en snel vervoermiddel is (in de stad), maar denken er niet aan voor henzelf. Ten slotte zijn er ook bepaalde sportievere vormen, zoals mountainbiken, wheelies doen of wielrennen, die bij jongeren in de smaak vallen.

“Ik hou van racefietsen. Ik heb het nog nooit geprobeerd, maar ik wil het doen, de snelheid voelen.”

Er is wel een zekere perceptie van gevaar, maar jongeren tonen tegelijk een sterk verantwoordelijkheidsgevoel. Over het algemeen denken alle jongeren dat ze (goed) kunnen fietsen, maar de meesten rijden nooit in het verkeer, omdat ze het te gevaarlijk vinden. Ze waarderen het allemaal om gescheiden te zijn van de auto's.

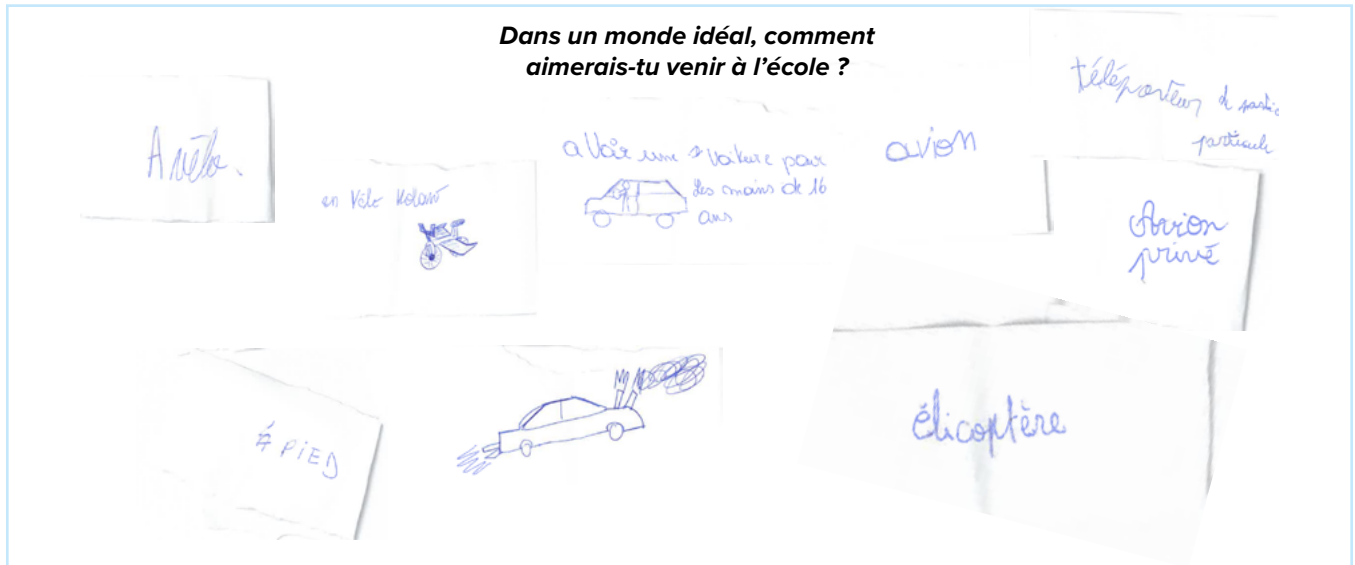
“Het stresseert me om in de stad te rijden. Maar als er vrije ruimtes zijn, dan is het oké.”

Ze zijn ook van mening dat het vooral aan fietsers is om voorzichtig te zijn in de stad (velen geven aan dat ze getuige zijn geweest van gevaarlijk gedrag van fietsers), waarbij ze vaak het voorbeeld van de tram aanhalen, “die altijd voorrang heeft”.

Hoewel ze zeggen dat ze gevoelig zijn voor veiligheidsaanbevelingen, leggen ze uit dat ze nooit een helm dragen, vaak om redenen die meer esthetisch dan praktisch zijn.

Gemotoriseerde en snelle voertuigen blijven het vervoermiddel van hun dromen

Toen ze gevraagd werden om op een stuk papier te schrijven of te tekenen met welk vervoermiddel ze het liefst naar school zouden gaan, kozen de meeste leerlingen voor een gemotoriseerd en snel vervoermiddel (auto, vliegtuig, helikopter ...). Slechts één leerling koos voor een fiets.



Afbeelding 1 - Hoe zou je in een ideale wereld naar school willen komen?

Ouders hebben een rampzalig beeld van de mobiliteit in Brussel

De ouders die we hebben gesproken, zijn uiterst negatief over de situatie in Brussel. Ze klagen over de vele wegwerkzaamheden die voor vertragingen zorgen op hun trajecten en over de onveiligheid in het openbaar vervoer, die ze als zeer problematisch beschouwen.

Ze zijn unaniem van mening dat fietsen in Brussel gevaarlijk blijft, maar benadrukken toch de vooruitgang op dit gebied.⁵ De vergelijking met de situatie in Vlaanderen, die zij veel beter vinden, werd regelmatig aangehaald door verschillende ouders.

"Brussel is niet gemaakt voor kinderen op de fiets of voor gezinnen. Het is ontworpen voor volwassenen die ervaren en sportief zijn en overal hun ogen openhouden."

Over het algemeen hebben ze veel vraag naar fietsopleidingen (voornamelijk "in het verkeer") voor hun kinderen en vinden ze het nog niet veilig om hun kinderen alleen op de fiets naar school te laten gaan.

5. Dit was echter het enige gebied van mobiliteit waar zij vooruitgang zien.

De kwestie van veiligheid in de brede zin staat centraal voor ouders

Bijna twee derde van de focusgroep (1u30) werd besteed aan het thema veiligheid, ruim geïnterpreteerd. Ouders maken zich inderdaad grote zorgen over de veiligheid van hun kinderen, en niet alleen op de weg naar school. Dit gevoel van onveiligheid moet worden gezien in verband met de geografische ligging van de school, die zich in een buurt bevindt waar onlangs schietpartijen plaatsvonden.

Daarom brengen veel ouders hun kinderen nog steeds naar school, omdat ze niet willen dat ze zich alleen met het openbaar vervoer verplaatsen.

“Ik breng mijn dochter met de auto, dat is veiliger en sneller. De straten rond de school zijn gevaarlijk.”

“Ik maak me zorgen om mijn kind dat ‘s ochtends de metro neemt. Te veel problemen met geweld, drugs...”

De verkeersveiligheid lijkt uiteindelijk voor de ondervraagde ouders minder belangrijk te zijn dan de veiligheid in verband met criminaliteit.

Sommige ouders volgen hun kinderen voortdurend wanneer ze op weg zijn naar school

Sommige ouders (die hun kind alleen naar school laten gaan) legden uit dat ze een geolocatie-app op de smartphone van hun kind gebruiken om hun kind op weg naar school te volgen. Anderen vragen jongeren om hen een sms te sturen wanneer ze thuiskomen of op school aankomen.

“Ik volg de route van mijn dochter naar school te voet en met de metro dankzij de app ‘Findmykids’.”

Deze ouders erkennen echter dat ze dit vooral doen om zichzelf gerust te stellen en niet zozeer om hun kinderen echt te beschermen.

6. <https://www.rtb.be/article/nouvelle-fusillade-a-anderlecht-pres-de-la-station-de-metro-clemenceau-un-deces-11504694>

De ouders van de leerlingen die we ontmoetten, fietsen weinig

Hoewel de overgrote meerderheid van de ondervraagde ouders kan fietsen, gebruiken maar heel weinig mensen de fiets en blijft fietsen meestal een recreatieve bezigheid. Velen zijn bang om in het verkeer te fietsen, en zeker met kinderen.

“In onze tijd deden we alles zelf, misschien zijn we te beschermend, we moeten ze meer hun gang laten gaan, loslaten.”

Ook de terugkerende problemen van fietsdiefstal en het stallen van fietsen kwamen vaak ter sprake: vier personen gaven aan dat hun fiets al eens was gestolen en dat ze niet meteen een nieuwe wilden kopen.

“Ik probeer al drie jaar over te schakelen. Ik rij meestal op fietspaden, maar ik ben nog altijd bang voor autodeuren die plots opengaan..”

5.

Conclusies uit de kwantitatieve enquête

Nadat de kwalitatieve ‘verkenkende’ fase was afgerond, zijn we een kwantitatieve onderzoeksfase gestart. Er werden twee vragenlijsten opgesteld:

- één voor adolescenten uit een Brusselse middelbare school
- de andere ter attentie van hun ouders

De respondenten werden ondervraagd aan de hand van een online vragenlijst die ze zelf moesten invullen, tussen 24 april en 27 juni 2025. Toegang tot de vragenlijsten werd verkregen via een link of een QR-code.

We hebben alle Brusselse scholen per e-mail gecontacteerd en sommige hebben ons geholpen door de vragenlijsten via Smartschool of soortgelijke platforms onder de leerlingen en hun ouders te verspreiden, of door onderstaande flyer te verdelen. De vragenlijst werd ook toegevoegd aan de nieuwsbrief van de Schoolvervoerplannen van Brussel Mobiliteit.

Afbeelding 2 – Flyer
‘Onderzoek naar de verplaatsingen van jongeren’

Onderzoek naar de verplaatsingen van jongeren

Geef jouw mening over de mobiliteit in Brussel!

Te voet, met de fiets, tram, metro, bus of auto, ... er zijn heel wat manieren om zich als jongere van A naar B te verplaatsen in Brussel. Bij Pro Velo willen we beter begrijpen hoe leerlingen van het middelbaar onderwijs en hun ouders naar die verplaatsingen kijken. En daarvoor hebben we jullie input nodig!

We nodigen je uit om onze korte online vragenlijst in te vullen. Dat neemt slechts 7 minuten in beslag.

HOE DEELNEMEN?

Als leerling van het middelbaar onderwijs

1. Via deze link: provelo.org/nl/onderzoek-jongeren

2. Via de QR-code

Als ouder

1. Via deze link: provelo.org/nl/onderzoek-ouders

2. Via de QR-code

Contact: m.angelen@provelo.org

Pro Velo

BRUSSEL MOBILITEIT
DE WERTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

Enquête sur la mobilité des ados

Donnez votre avis sur la mobilité à Bruxelles!

A pied, à vélo, en tram, en métro, en bus ou en voiture... il existe de nombreuses façons pour les jeunes en secondaire de se rendre d'un point A à un point B à Bruxelles. Chez Pro Velo, nous voulons mieux comprendre comment les jeunes et leurs parents perçoivent ces déplacements. Et pour cela, nous avons besoin de votre avis!

Nous vous invitons à remplir notre petit questionnaire en ligne. Cela ne vous prendra pas plus de 7 minutes.

COMMENT PARTICIPER ?

En tant qu'élève (du secondaire)

1. Via ce lien : provelo.org/enquete-adolescents

2. En flashant ce code QR

En tant que parent

1. Via ce lien : provelo.org/enquete-parents

2. En flashant ce code QR

Contact: a.chabiel@provelo.org

Pro Velo

BRUXELLES MOBILITÉ
SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

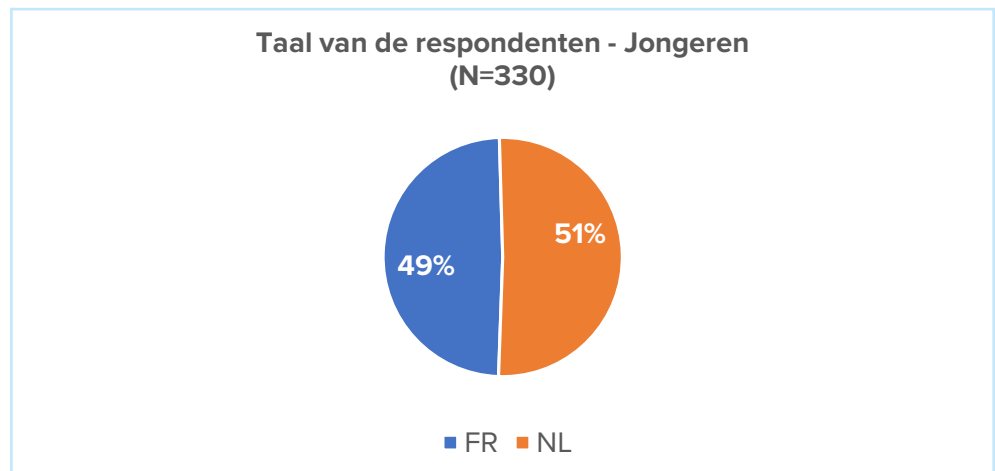
Socio-demografische profielen

Adolescenten

In totaal hebben 330 Brusselse middelbare scholieren de volledige vragenlijst ingevuld⁷. Van hen identificeerde 56% zichzelf als een meisje en 41% als een jongen.

De taaldistributie in de steekproef was echter vrijwel gelijk: 51% vulde de vragenlijst in het Nederlands in, tegen 49% in het Frans. Het is duidelijk dat, voor zover wij weten, het hier gaat om een oververtegenwoordiging van Nederlandstaligen of personen die het Nederlands beheersen.

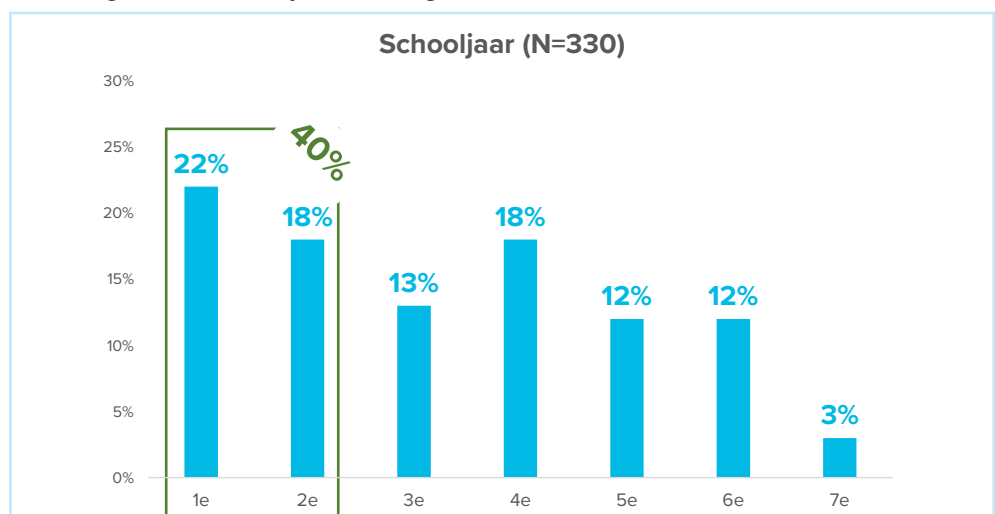
Figuur 2 – Taal van de respondenten;
(Adolescenten; N=330)



Als we kijken naar het schooljaar van de respondenten, zien we dat een groot deel van hen (40%) in het eerste of tweede jaar van het secundair onderwijs zit. Deze leeftijdsgroep interesseerde ons in het bijzonder omdat deze bestaat uit leerlingen die net de basisschool hebben verlaten en dus volop bezig zijn met het ontwikkelen van hun zelfstandigheid. De focusgroepen werden ook uitgevoerd met leerlingen van deze niveaus.

Ongeveer driekwart (74%) van de adolescenten woont permanent bij beide ouders. 85% van de huishoudens heeft een auto. Wat betreft het fietsgebruik van hun ouders, zijn de resultaten verdeeld: 22% zegt dat hun ouders bijna elke dag fietsen, terwijl 42% aangeeft dat hun ouders nooit fietsen.

Figuur 3 - In welk schooljaar zit je?;
(Adolescenten; N=330)



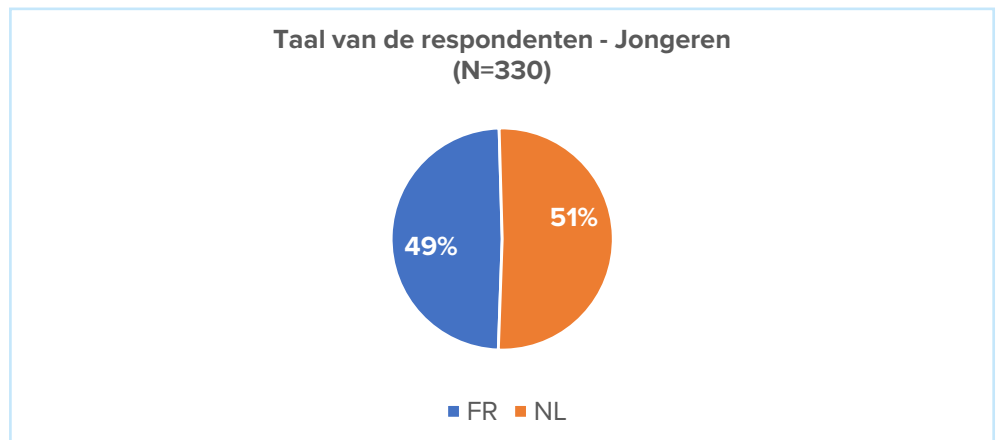
7. 742 leerlingen zijn begonnen met het invullen van de vragenlijst, maar 412 van hen hebben het onderweg opgegeven. Hoewel we hebben geprobeerd onze vragenlijst relatief kort (7 min) en begrijpelijk te houden, wijst dit hoge uitvalpercentage erop dat deze toch te lang was voor adolescenten.

Ouders

In totaal hebben 150 ouders de volledige vragenlijst ingevuld⁸. Het is interessant om op te merken dat 77% van hen vrouwen zijn.

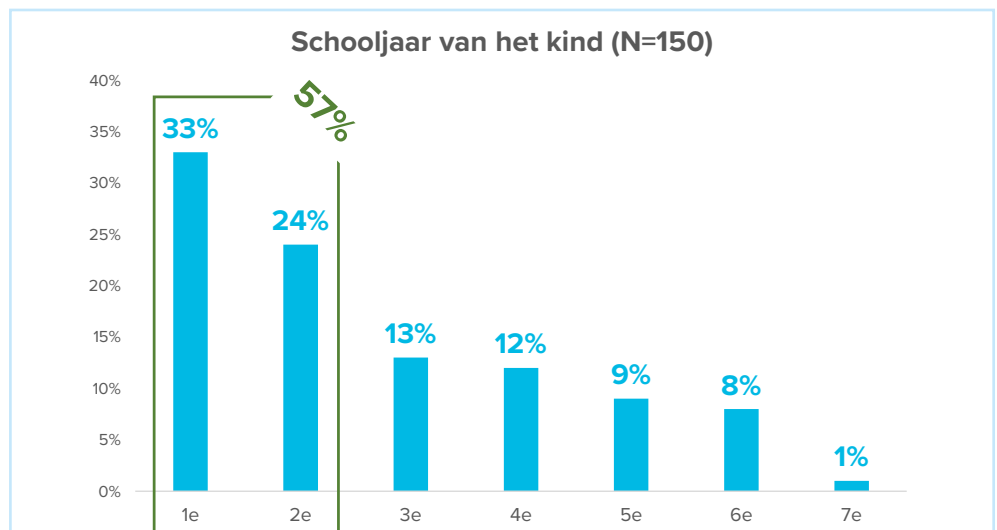
Een kleine meerderheid (56%) beantwoordde de vragenlijst in het Nederlands, terwijl 44% dit in het Frans deed.

Figuur 4 – Taal van de respondenten;
(Ouders; N=150)



Meer nog dan bij leerlingen zien we een oververtegenwoordiging van ouders van wie het kind in het eerste jaar zit (57%). Dit kan worden verklaard door het feit dat de ouders van de jongste kinderen zich het meest zorgen maken over de verplaatsingen van hun kinderen en dat ze zich via deze vragenlijst over het onderwerp wilden uitspreken.

Figuur 5 - In welk schooljaar zit uw kind? ;
(Ouders; N=150)



Een grote meerderheid van de respondenten (86%) heeft een diploma hoger onderwijs: 65% heeft een diploma hoger onderwijs van het lange type en 21% van het korte type (dit is niet representatief voor de Brusselse bevolking).

13% van de respondenten zijn co-ouders, terwijl 19% aangeeft een eenoudergezin te vormen.

8. 229 respondenten zijn begonnen met het invullen van de enquête, maar 79 van hen hebben het vragenformulier niet volledig ingevuld.

6.

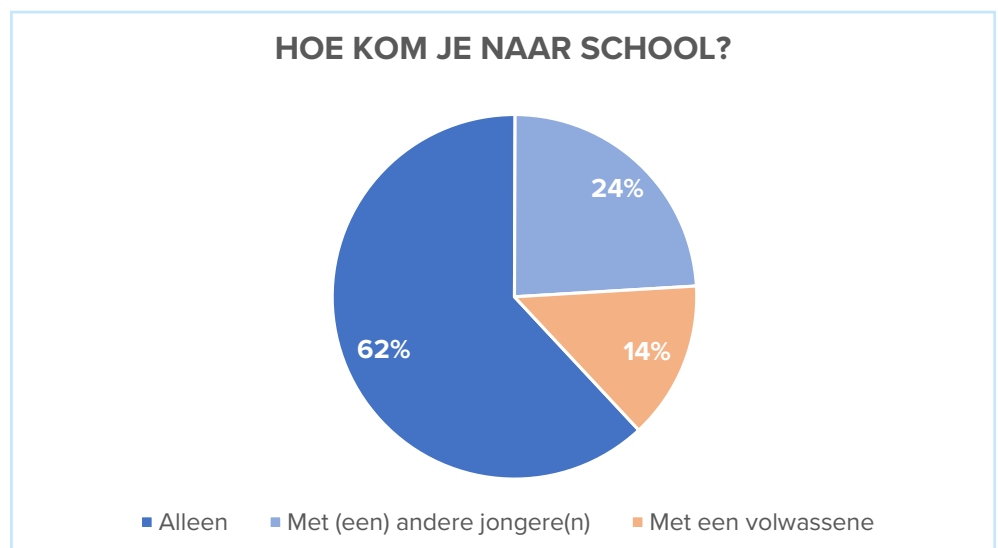
De autonomie van adolescenten

De kwestie van autonomie staat centraal bij het benaderen van een publiek zoals adolescenten. Naast de mate van autonomie die ouders hun kinderen geven om zich alleen te verplaatsen (met name wat betreft het traject tussen huis en school), moet ook worden gekeken naar het vermogen van kinderen om dit te doen, dat wil zeggen hun fietsvaardigheid.

Autonomie op weg naar school

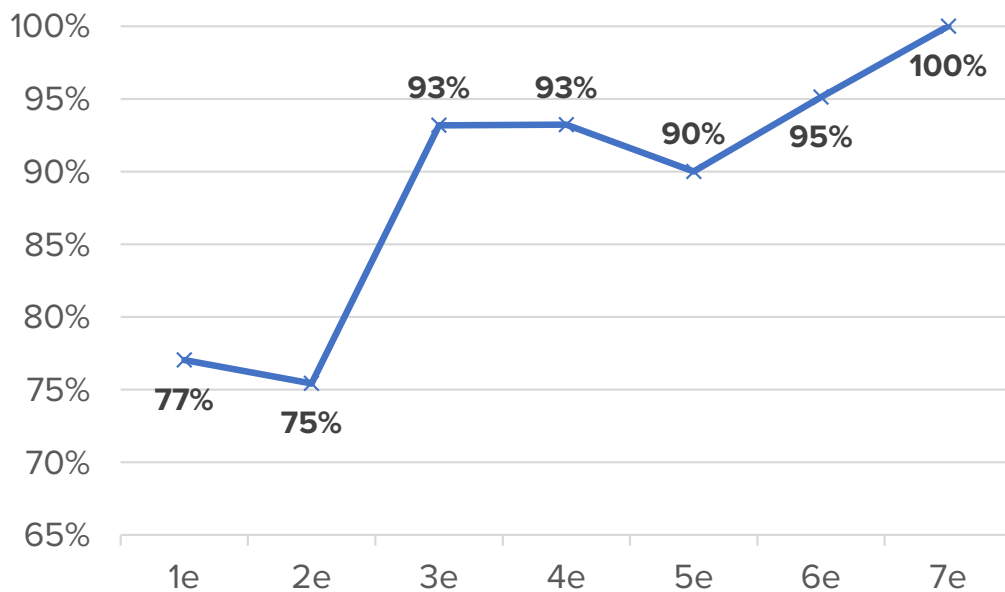
De meerderheid van de ondervraagde adolescenten legt uit dat ze 's ochtends alleen naar school komen (62%). De anderen komen begeleid, hetzij door een of meerdere andere kinderen (24%), hetzij door een volwassene (14%). 86% van de respondenten komt dus zonder volwassene naar school. Opgemerkt moet worden dat deze cijfers dicht bij die van de steekproef onder ouders liggen: 70% van de kinderen gaat alleen naar school, 17% gaat samen met andere kinderen en 13% gaat samen met een volwassene.

Figuur 6 – Kom je over het algemeen alleen of samen met iemand naar school? ; (Adolescenten; N=330)



Het is logisch dat het percentage adolescenten dat zonder volwassene naar school gaat, lager is aan het begin van de middelbare school. Ongeveer driekwart van hen zit in het eerste en tweede jaar, maar dit percentage stijgt tot ongeveer 90% vanaf het derde jaar van het secundair onderwijs.

Aandeel leerlingen dat zonder volwassene naar school komt (in functie van het schooljaar)



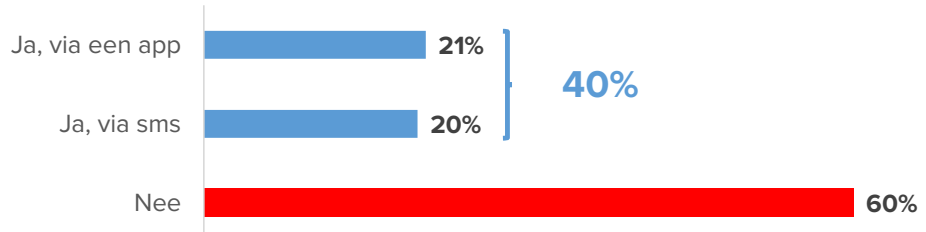
Figuur 7 – Kom je over het algemeen alleen of samen met iemand naar school? X In welk schooljaar zit je? ; (Adolescenten; N=330)

Hoewel de meeste van deze jongeren die alleen naar school gaan al een tijdje zelfstandig naar school gaan (60% ging al alleen naar de basisschool), lijkt de overgang naar het secundair onderwijs voor een grote minderheid een belangrijk moment te zijn: 34% begon in het eerste jaar van het secundair onderwijs alleen naar school te gaan. Bovendien is er een kleine meerderheid die het 'belangrijk' vindt om zonder hun ouders naar school te komen (52%).

Maar een groot deel van deze adolescenten gaat niet helemaal alleen naar school. Tijdens de focusgroep met de ouders bleek namelijk dat sommigen van hen tijdens het woon-schoolverkeer een vorm van contact met hun kind onderhouden. De kwantitatieve enquête bevestigt deze trend: 4 op de 10 ouders volgen hun kind, met behulp van een geolocatie-app (21%) of via sms (20%).

Figuur 8 – Houdt u contact met uw kind wanneer het op weg is naar school? ; (Ouders; N=131)

HOUDT CONTACT OP WEG NAAR SCHOOL?



Ten slotte worden verschillende redenen genoemd door ouders die hun kinderen nog steeds naar school brengen. Vier redenen vallen vooral op: te ver van de school wonen, een ander (jonger) kind op school of onderweg afzetten, ‘veiligheidsredenen’ of dat de school op de weg van de ouders naar het werk ligt.

“We wonen te ver weg om hem alleen te laten gaan en de school ligt op mijn weg naar werk.”

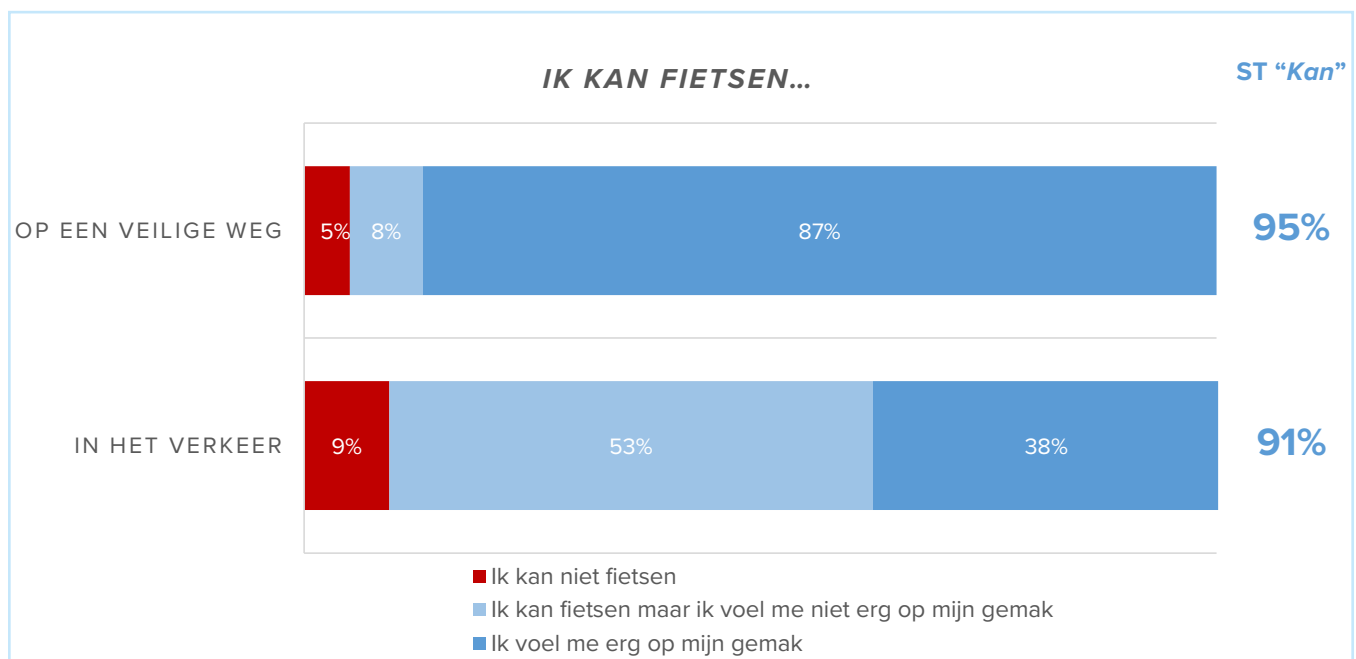
“Omdat ze samen met haar jongere broer naar school gaat en het is op weg naar mijn werk.”

Zelfstandigheid op de fiets

We hebben het al vermeld in het literatuuroverzicht: de overgrote meerderheid van de adolescenten kan al fietsen. Dit wordt bevestigd door de cijfers van het kwantitatieve onderzoek, zowel vanuit het perspectief van de kinderen als dat van hun ouders, maar met, zoals te verwachten, verschillen in perceptie tussen beide doelgroepen:

Perceptie adolescenten

- 95% van de adolescenten denkt te kunnen fietsen «op een veilig pad», waarvan 87% zich ‘zeer op hun gemak’ voelt. Aan de andere kant kan 5% van de adolescenten niet fietsen. Tegelijkertijd denkt 91% dat ze weten hoe ze ‘in het verkeer’ moeten rijden, maar slechts 38% voelt zich daar ‘zeer op hun gemak’.

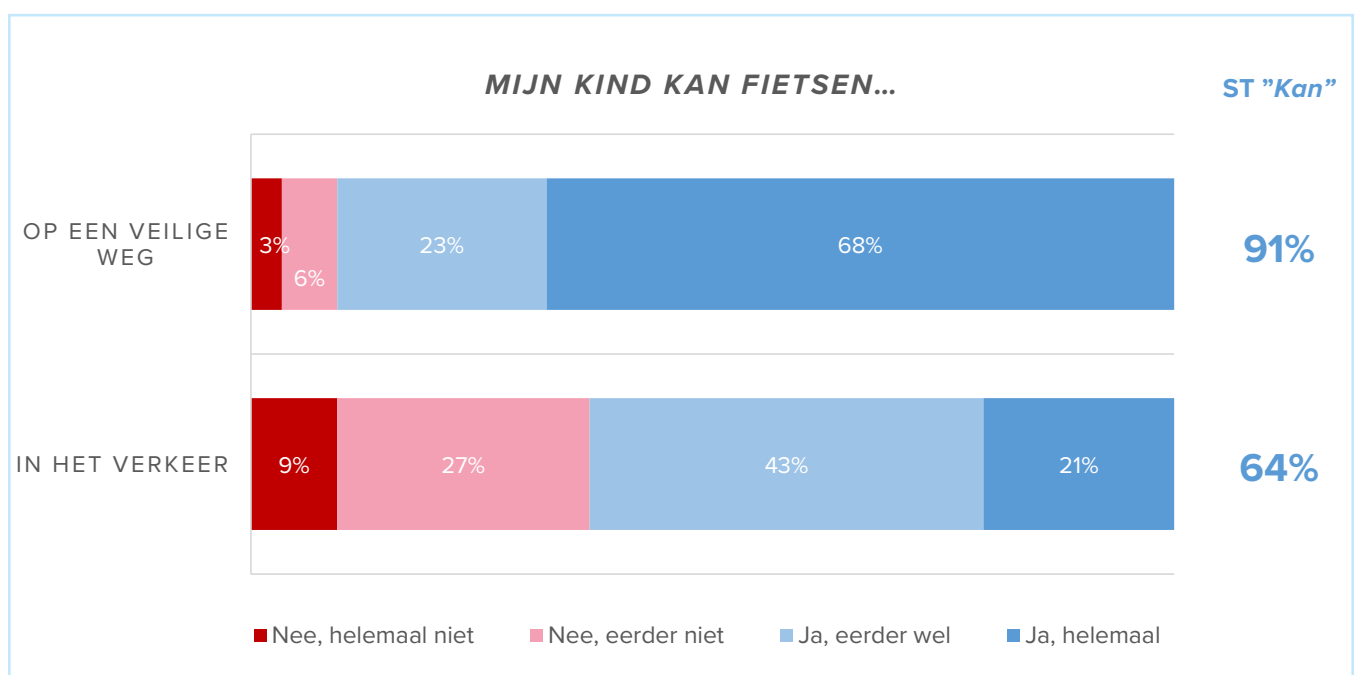


Figuur 9 – Beschrijf voor elk van de volgende situaties hoe je je voelt op de fiets; (Adolescenten; N=330)



Perceptie ouders

- Wat de ouders betreft, is de overgrote meerderheid van mening dat hun kind kan fietsen «op een veilig pad» (91%). Ze hebben daarentegen aanzienlijk minder vertrouwen in het vermogen van hun kinderen om in het verkeer te fietsen (64%).



Figuur 10 – Bent u het eens of oneens met deze stelling?: "Ik heb het gevoel dat mijn kind kan fietsen..."; (Ouders; N=150)

Het beeld dat met fietsen wordt geassocieerd

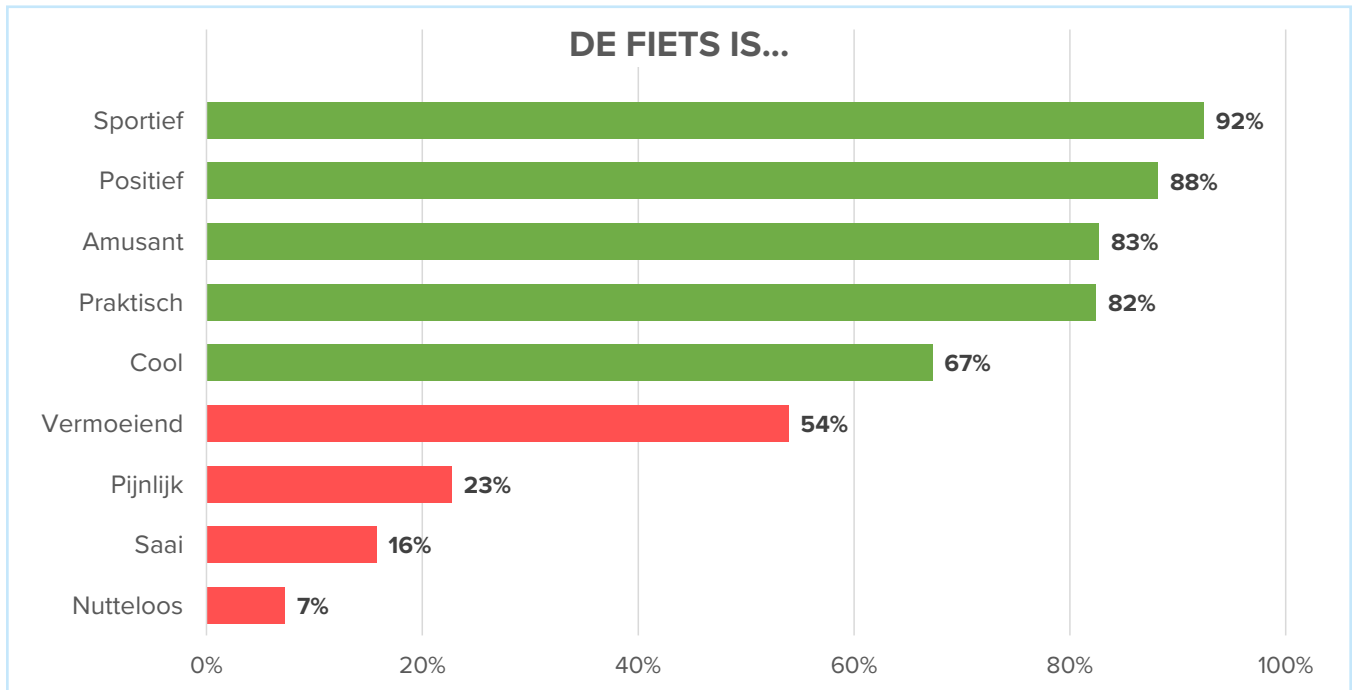
Toen hen werd gevraagd om spontaan en in één woord uit te drukken wat fietsen voor hen betekent, noemden de ondervraagde adolescenten vooral positieve woorden of bijvoeglijke naamwoorden.

Figuur 11 – Als je zou moeten beschrijven wat fietsen voor jou betekent IN 1 WOORD, zou dat zijn? ; (Adolescenten; N=330)



De plaats van de fiets bij Brusselse adolescenten

Dit goede imago dat jongeren aan fietsen toeschrijven, wordt bevestigd door de bijvoeglijke naamwoorden die er al dan niet mee worden geassocieerd. Zo vindt een grote meerderheid van hen fietsen sportief (92%), positief (88%), leuk (83%) of zelfs praktisch (82%). Tegelijkertijd vinden maar weinig mensen fietsen vervelend (16%) en nog minder nutteloos (7%). Het enige negatieve bijvoeglijke naamwoord dat enige weerklank vindt bij de respondenten heeft betrekking op de fysieke 'beperking' van de fiets: een kleine meerderheid (54%) vindt fietsen vermoeiend.



Figuur 12 – Welke van de onderstaande bijvoeglijke naamwoorden zijn van toepassing op jouw perceptie van fietsen? ; (Adolescenten; N=330)

Ouders associëren fietsen veel meer met gevaar

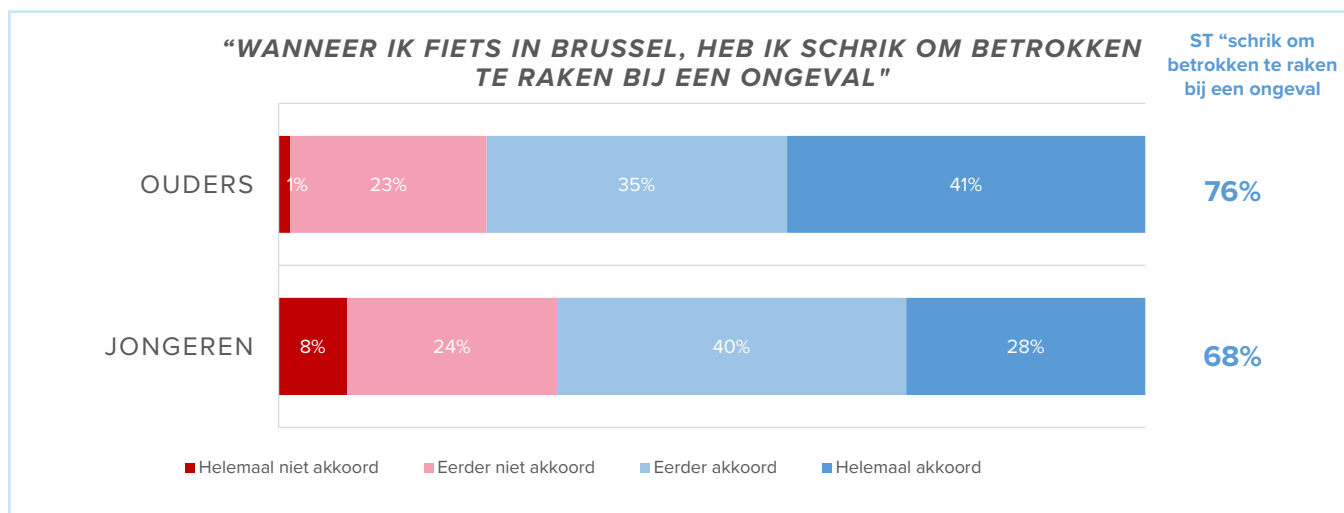
De ondervraagde ouders, die ook gevraagd werden om in een paar woorden te beschrijven wat fietsen voor hen betekent, hebben een veel meer gemengde mening over fietsen dan hun kinderen. Hoewel ze het eens zijn met de jongeren over de vrijheid (het meest genoemde woord) die fietsen biedt, maken ze zich veel meer zorgen over de veiligheid: '*dangereux/gevaarlijk*' is dan ook het op één na meest genoemde woord, zowel bij Franstaligen als bij Nederlandstaligen.

De andere meest genoemde woorden zijn positief en sluiten over het algemeen aan bij de woordenschat van adolescenten: '*snel*', '*praktisch*', '*transport*', '*ecologisch*' ... Er moet worden benadrukt dat de ouders deze vraag beantwoordden in een context waarin ze wisten dat het om een enquête ging over de mobiliteit van hun kind, wat mogelijk verklaart waarom er zoveel woorden werden gebruikt die verband houden met gevaar.

Figuur 13 – Als u zou moeten beschrijven wat fietsen voor u betekent IN 1 WOORD, welk zou dat zijn? ; (Ouders; N=150)



Dit verschil in perceptie tussen jongeren en ouders over veiligheid wordt bevestigd wanneer dezelfde vraag aan beide groepen wordt gesteld: 76% van de ouders geeft aan bang te zijn voor een ongeval in Brussel, tegenover 68% van de jongeren. Vooral het aandeel dat zich zeer bezorgd voelt, springt in het oog: 41% bij volwassenen tegenover 28% bij adolescenten.



Figuur 14 – Bent u het eens met deze stelling? “Als ik in Brussel fiets, ben ik bang om een ongeval te krijgen.” (Ouders; N=150); (Adolescenten; N=330)

Ondanks deze angst voor ongelukken erkennen de ondervraagde ouders vrijwel unaniem het praktische karakter van de fiets: **87% vindt dat het een efficiënt vervoermiddel kan zijn voor mensen die in Brussel afstanden van 1 tot 5 kilometer moeten afleggen.**

8.

De fietspraktijk

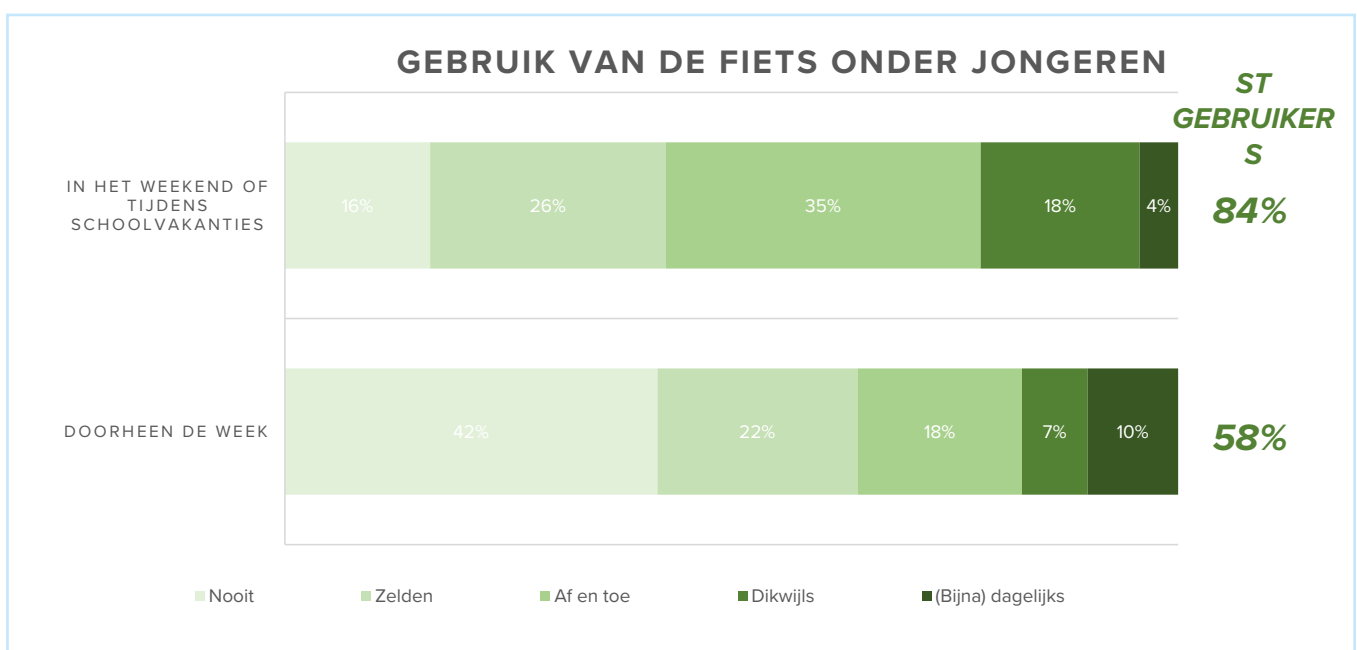
Meer recreatief dan functioneel

Om te kunnen fietsen, heeft het natuurlijk de voorkeur om toegang te hebben tot een fiets. En onze respondenten zijn vrij goed uitgerust:

- 82% van de adolescenten zegt een goede fiets te hebben, aangepast aan hun lengte.
- Dit percentage is nog hoger bij ouders: 87% zegt dat hun kind toegang heeft tot een goede fiets die is aangepast aan zijn of haar lengte.

Als we kijken naar het fietsgebruik onder jongeren, valt vooral op dat dit voornamelijk in een vrijetijdscontext gebeurt. 84% van de jongeren fietst in het weekend of tijdens de schoolvakanties ('nu en dan' tot 'elke dag'). Tijdens een normale schoolweek is dit percentage echter aanzienlijk lager (56%).

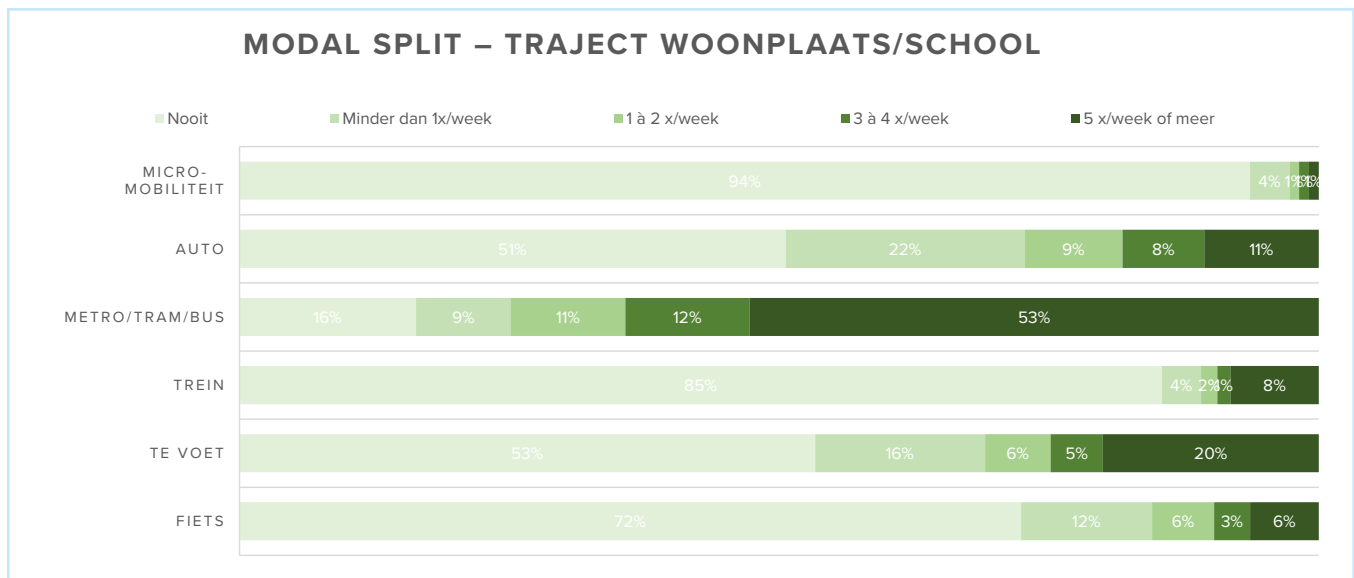
Er moet worden benadrukt dat deze praktijk, die eerder recreatief dan utilitair is, niet specifiek is voor Brussel: andere onderzoeken in Europese landen komen tot dezelfde conclusie.⁹



Figuur 15 – Hoe vaak fiets jij persoonlijk ...? ; (Adolescenten; N=330)

De fiets: weinig aanwezig op weg naar school

De fiets is inderdaad verre van het populairste vervoermiddel voor jongeren om van en naar school te gaan. 75% zegt minstens één keer per week met het openbaar vervoer naar school te gaan. Te voet (31%) en met de auto (28%) komen respectievelijk op de tweede en derde plaats, terwijl de fiets duidelijk ver achterblijft (15%) en 72% van de leerlingen deze nooit gebruikt. Hij wordt iets meer gebruikt door leerlingen die tussen 2 en 3 km van hun school wonen (23%).



Figuur 16 – Hoe vaak fiets jij persoonlijk ...? ; (Adolescenten; N=330)

Deze trend wordt bevestigd door de ouders. Volgens hen gaat 22% van de jongeren minstens één keer per week met de fiets naar school, terwijl dit cijfer iets hoger ligt voor verplaatsingen naar vrijetijdsactiviteiten (35%) en fietstochten met vrienden en/of familie (39%).

Ongelijke praktijk onder ouders

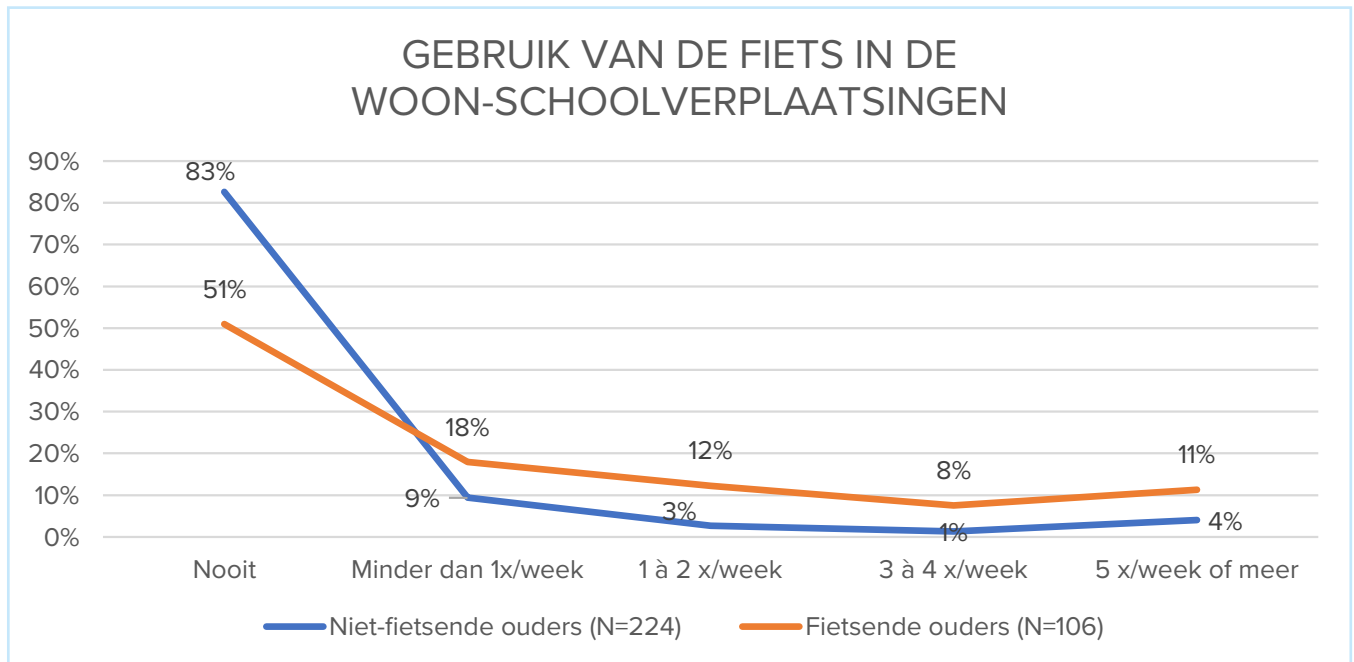
Het fietsgebruik van ouders is ook zeer variabel: 36% van de respondenten zegt nooit te fietsen, terwijl 54% dit zeer vaak doet. Meer dan een kwart (27%) van de ouders fietst zelfs bijna elke dag.

Het opleidingsniveau lijkt bepalend te zijn voor het fietsgedrag van ouders: bijna alle respondenten die dagelijks fietsen, hebben een hogere opleiding genoten. De taal van de ouders lijkt een minder belangrijke rol te spelen, aangezien de verschillen tussen Nederlandstalige en Franstalige ouders gering zijn.

Ouders: centrale figuren bij aanzetten tot fietsen van adolescenten

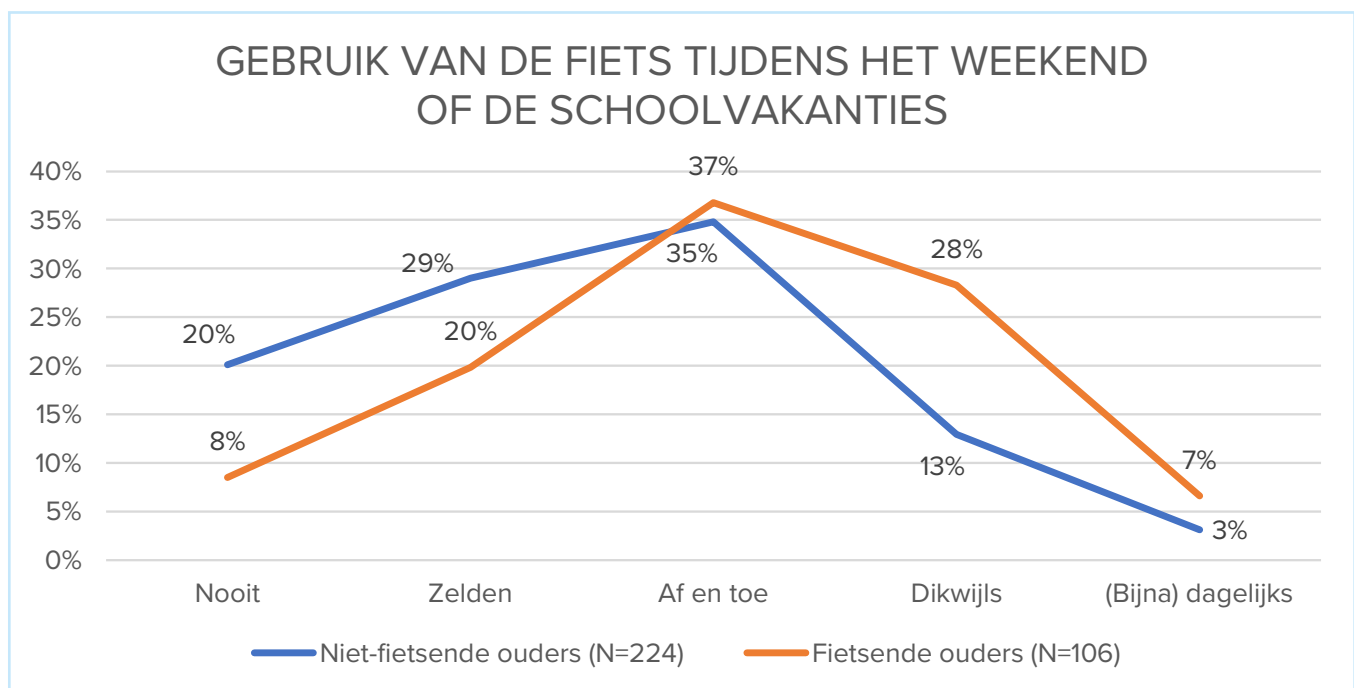
De fietspraktijk van ouders staat centraal wanneer we het hebben over die van adolescenten. Kinderen van 'fietsende' ouders hebben inderdaad een veel grotere kans om zelf fietser te zijn, en dat zowel voor recreatieve als voor utilitaire doeleinden.

Zoals te zien is in onderstaande grafiek, hebben kinderen van ouders die fietsen (die minstens één keer per week de fiets gebruiken om zich te verplaatsen) duidelijk meer de neiging om de fiets te gebruiken om naar school te gaan dan andere kinderen: 31% doet dit minstens 1 à 2 keer per week, tegenover slechts 8% van de kinderen van ouders die niet fietsen.



Figuur 17 – Hoe vaak gebruik je elk van de volgende vervoersmiddelen om naar school te gaan? – De fiets; (Adolescenten; N=330)

Dezelfde trend is te zien bij recreatief fietsen: 35% van de kinderen van fietsers fietst minstens ‘vaak’ in het weekend of tijdens de schoolvakanties, tegenover slechts 16% van de kinderen van niet-fietsende ouders. Dit hangt samen met het feit dat fietsen vaak een recreatieve bezigheid is die door het hele gezin wordt beoefend: 23% van de ouders geeft aan minstens één keer per week te fietsen.



Figuur 18 – Hoe vaak fiets jij persoonlijk in het weekend of tijdens de schoolvakanties? ; (Adolescenten; N=330)

9.

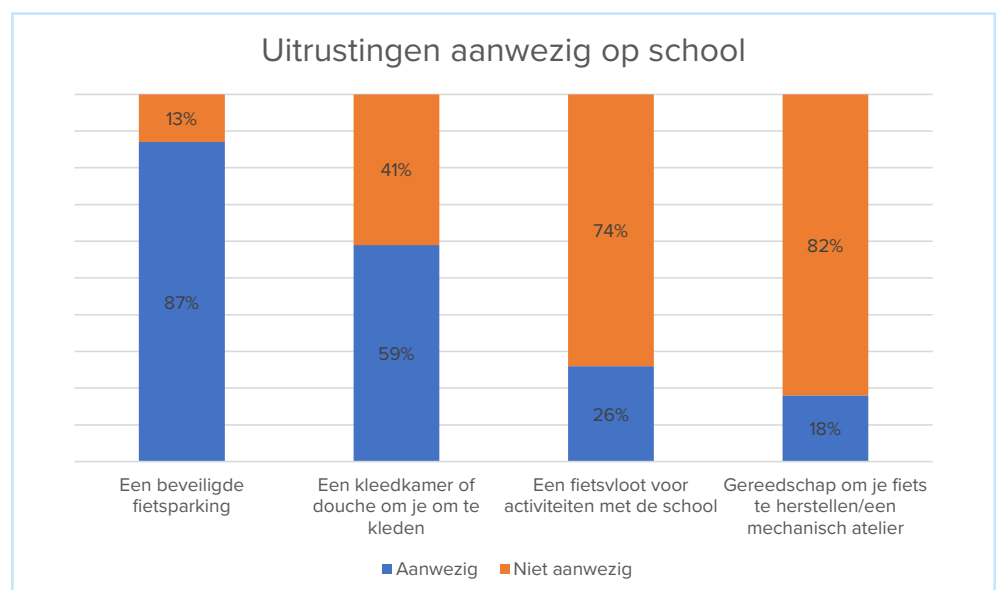
Fietsen in en rond de school

We weten nu dat de meeste jongeren de fiets vooral gebruiken voor recreatieve doeleinden en minder voor het woon-schoolverkeer. Het volgende hoofdstuk kan helpen dit verschil beter te begrijpen. We gaan namelijk dieper in op het thema fietsveiligheid en de vraag hoe jongeren en ouders deze ervaren in en rond de school.

Ongelijk uitgeruste scholen

Een grote meerderheid van de jongeren (87%) geeft aan dat ze een beveiligde fietsenstalling hebben op hun school. Bijna zes op de tien leerlingen hebben ook toegang tot een kleedkamer of doucheruimte om zich om te kleden. De 'extraatjes' die het fietsen kunnen stimuleren, zoals een fietsenvloot voor buitenschoolse activiteiten of gereedschap om fietsen te repareren, zijn echter veel minder aanwezig in de scholen uit onze steekproef. Uit onze interviews met Brusselse onderwijsprofessionals blijkt dat dit soort 'voordelen' vaak afhankelijk zijn van één gemotiveerde leerkracht die zijn leerlingen de mogelijkheid wil geven om de fiets te gebruiken.

Figuur 19 – Welke van de volgende voorzieningen zijn aanwezig op jouw school? ; (Adolescenten; N=330)

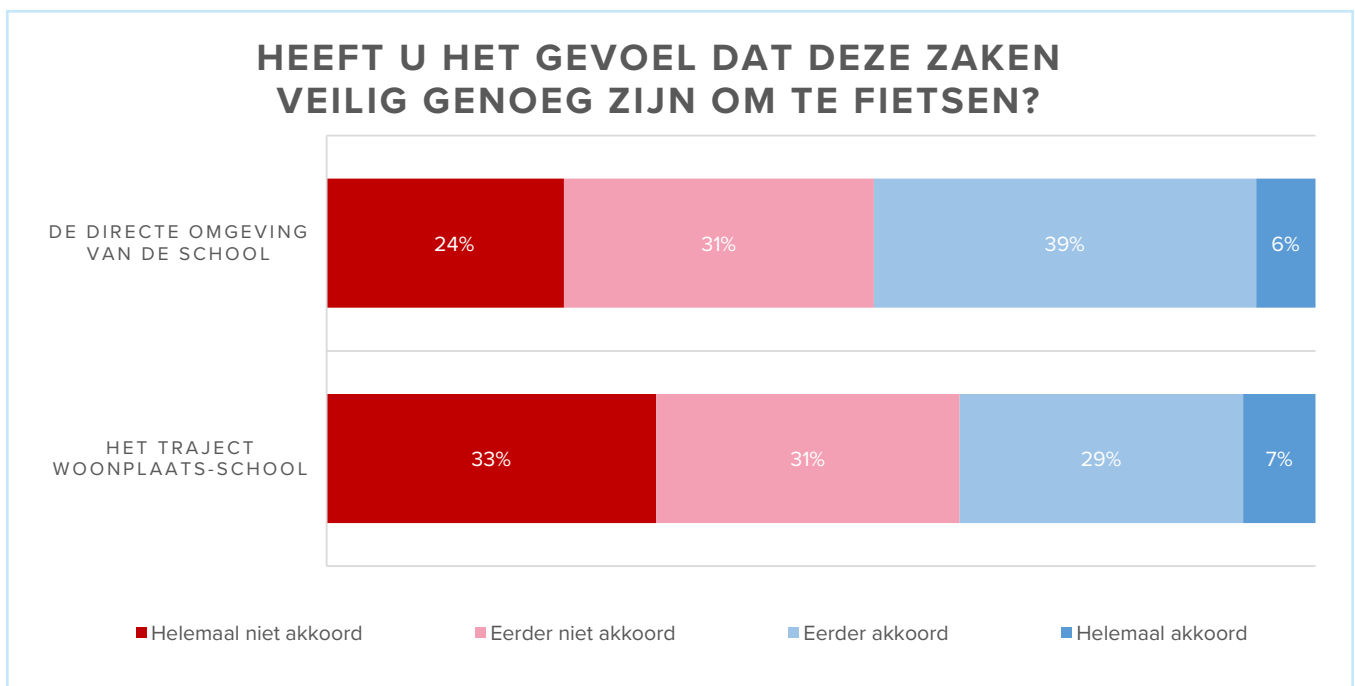


Jongeren en ouders: verschillende percepties van veiligheid

Wanneer we jongeren rechtstreeks vragen of ze de straten rond de school en hun woon-schooltraject veilig genoeg vinden om met de fiets te komen, antwoordt een meerderheid bevestigend (respectievelijk 66% en 58%). Het is echter belangrijk om te benadrukken dat een niet te verwaarlozen deel (respectievelijk 8% en 17%) “*helemaal niet*” overtuigd is van de veiligheid.

Ook de ondervraagde ouders kregen deze vraag. Hun perceptie is veel negatiever: slechts 45% van hen vindt dat de omgeving van de school veilig genoeg is om te fietsen en 36% vindt dat de weg van huis naar school veilig genoeg is. Opvallend is dat slechts 7% het hiermee ‘helemaal eens’ is en dat een derde het hiermee ‘helemaal niet eens’ is.

De perceptie van veiligheid kan natuurlijk sterk gecorreleerd zijn aan het ervaringsniveau van de respondent. In dit verband is het opvallend dat 39% van de jongeren aangeeft geen fietslessen te hebben gevolgd op de basisschool of middelbare school. Op de vraag of hun huidige school fietsactiviteiten aanbiedt, antwoordt 34% ontkennend. Een iets groter deel (37%) antwoordde dat ze het niet wisten, wat ook als een nogal negatief signaal kan worden geïnterpreteerd. 62% zegt tenslotte het thema mobiliteit al in de klas te hebben besproken, ook al moet dit cijfer worden genuanceerd.¹⁰



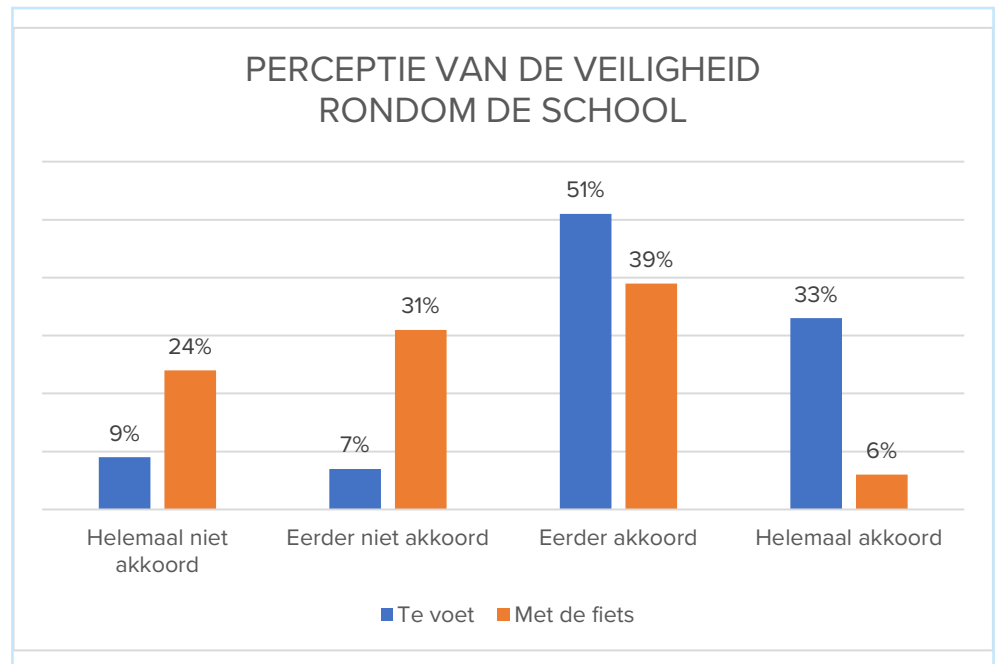
Figuur 20 – Bent u het eens met deze stelling: De directe omgeving van de school is geschikt om kinderen met de fiets naar school te laten komen en zich daar te laten verplaatsen // Bent u het eens met deze stelling: De route van ons huis naar school is geschikt en veilig voor mijn kind om met de fiets naar school te gaan; (Ouders ; N=150)

10. Hoewel de antwoorden van de deelnemers anoniem zijn, kunnen we met zekerheid zeggen dat een groot deel van hen de vragenlijst direct na hun deelname aan het interactieve stadsspel Mov'in the City heeft ingevuld. Het spel bevat ook enkele animaties en opleidingen waarin leerlingen het thema mobiliteit behandelen. Het is dus waarschijnlijk dat dit percentage niet noodzakelijk representatief is voor alle Brusselse middelbare scholen.

Ouders voelen zich meer gerustgesteld door te voet gaan

Naast het feit dat ouders een negatievere perceptie van de veiligheid hebben dan de ondervraagde jongeren, is het opvallend hoezeer ouders fietsen als gevaarlijker beschouwen dan te voet gaan. Slechts 16% van de ouders vindt de directe omgeving van de school onveilig om te voet te gaan. Voor verplaatsingen per fiets stijgt dit cijfer tot 55%. Over het algemeen zien we dezelfde trend met betrekking tot woon-schoolverkeer: ouders beschouwen dit als veel gevaarlijker op de fiets dan te voet.

Figuur 21 – Bent u het eens met deze stelling?: De directe omgeving van de school is geschikt om kinderen te laten aankomen en zich te verplaatsen. ... ; (Ouders; N=150)

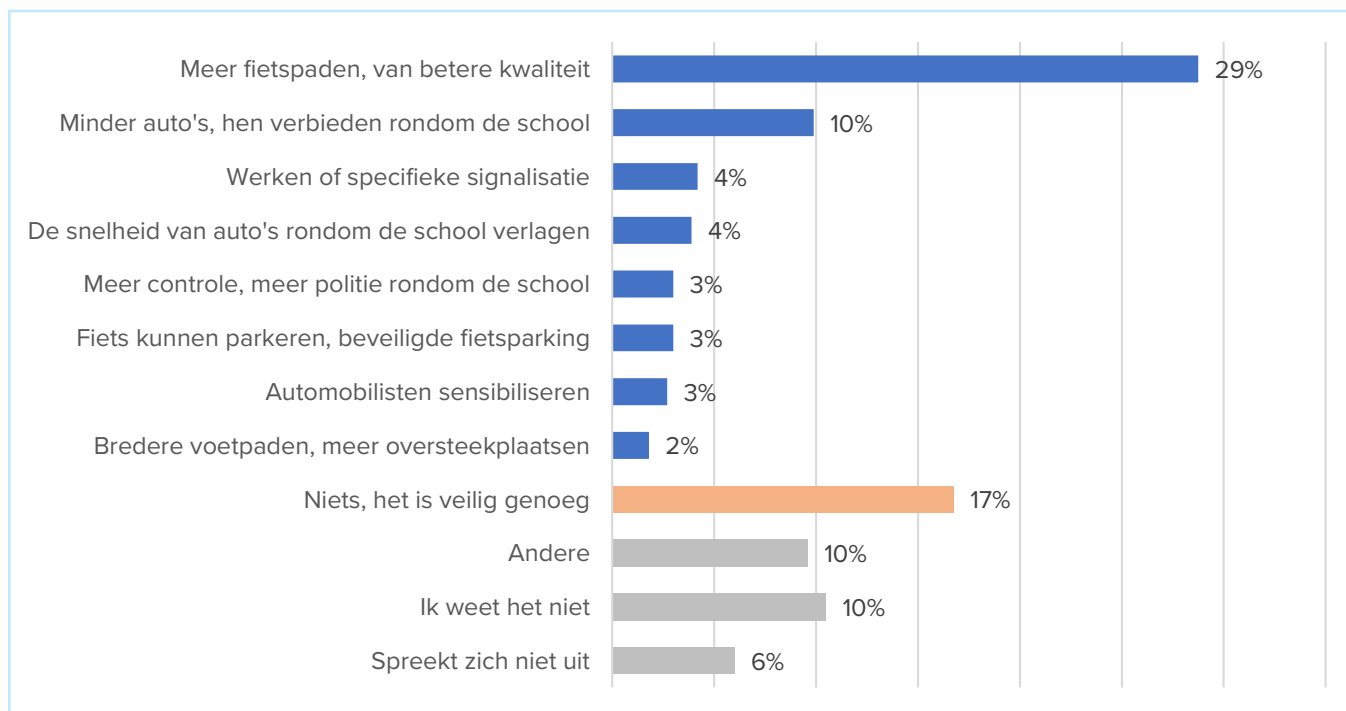


Maar welke oplossingen zijn er dan om de omgeving van scholen te beveiligen?

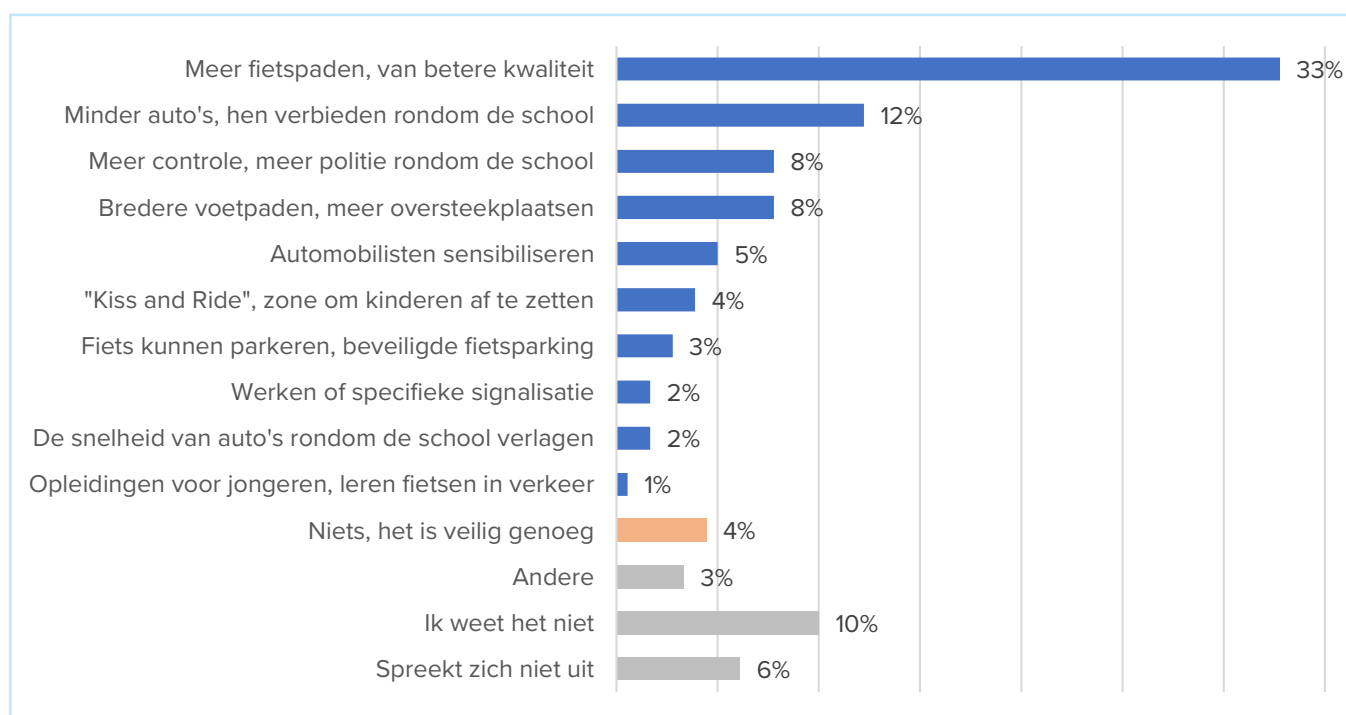
Gevraagd om de open vraag te beantwoorden: “Als u iets zou kunnen veranderen om de omgeving van de school veiliger te maken, wat zou u dan doen?” noemen zowel de jongeren als de ouders spontaan een duidelijk gebrek: het ontbreken van adequate fietspaden (29% van de adolescenten en 33% van de ouders). Beide groepen noemen ook de noodzaak om het autoverkeer in de directe omgeving van scholen te verminderen.

De andere voorstellen verschillen tussen de twee groepen. Ten eerste hebben adolescenten meer het gevoel dat de omgeving van hun school veilig genoeg is en geen speciale aanpassingen nodig heeft (17% tegenover 4% bij ouders).

Ouders maken zich ook meer zorgen dan hun adolescenten over een veiliger voetgangersgebied (bredere trottoirs en meer oversteekplaatsen voor voetgangers), evenals een grotere aanwezigheid van de politie rond scholen om het gedrag van weggebruikers te controleren. Ten slotte zouden sommige ouders graag gemakkelijkere toegankelijke of betere parkeerplaatsen hebben om hun kinderen met de auto af te zetten (een minderheid noemt het idee van een ‘Kiss and Ride’).



Figuur 22 - Als u iets zou kunnen veranderen om de omgeving van je school veiliger te maken, wat zou je dan doen? ; (Adolescenten; N=330)



Figuur 23 - Als u iets zou kunnen veranderen om de omgeving van de school veiliger te maken, wat zou u dan doen? ; (Ouders; N=150)

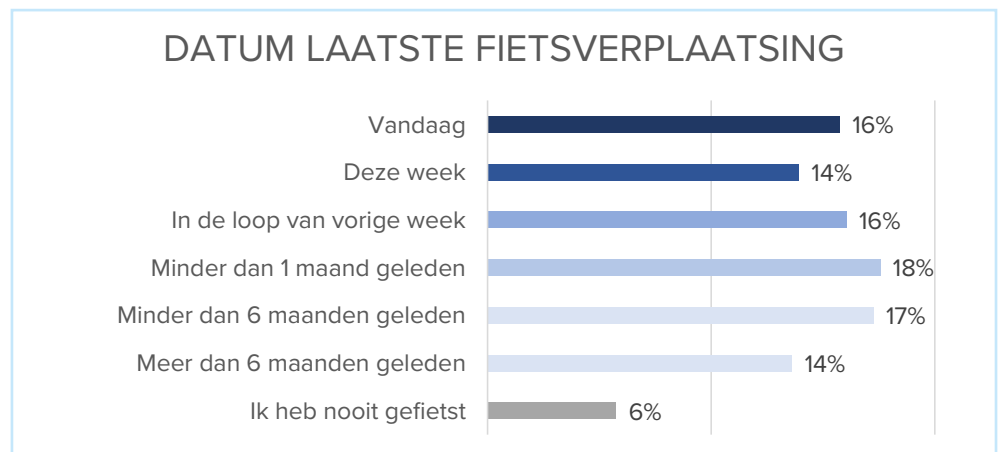
10.

Het meest recente traject van adolescenten

In deze enquête wilden we eveneens te weten komen wanneer de ondervraagde adolescenten laatst een traject per fiets hadden afgelegd.¹¹

16% gebruikte de fiets op dezelfde dag dat ze de vragenlijst invulden en 30% in de afgelopen twee weken. Aan de andere kant had 37% van de ondervraagde leerlingen de fiets al minstens een maand niet gebruikt, 6% verklaarde zelfs dat ze nog nooit een fietstraject hadden afgelegd.

Figuur 24 – Wanneer vond dit laatste fietstraject plaats; (Adolescenten; N=330)



Meestal was deze afstand niet langer dan 5 km (69%) en de meest voorkomende verplaatsing was “naar een recreatieplaats gaan of daarvandaan terugkomen” (23%) en “een tochtje maken”, wat overeenkomt met het feit dat fietsen bij adolescenten vooral recreatief wordt gebruikt. Ten slotte leggen de adolescenten uit dat als ze dit traject niet met de fiets hadden gemaakt, ze eerder gebruik zouden hebben gemaakt van het openbaar vervoer (34%) of te voet zouden zijn gegaan (25%). 12% zou ook simpelweg hebben afgezien van deze verplaatsing.

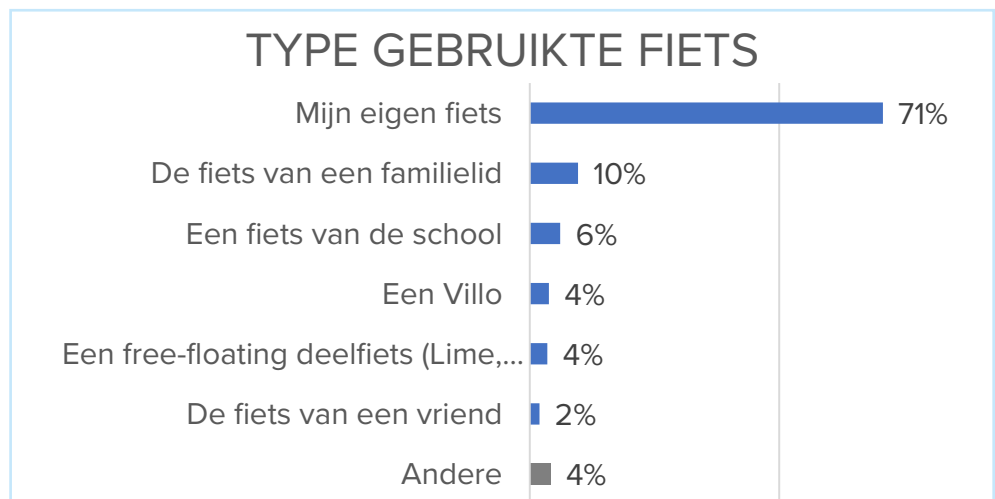
11. Het veldonderzoek werd uitgevoerd tussen 24 april en 27 juni 2025.

Figuur 25 – Wat was de reden voor dit traject? ;
(Adolescenten; N=311)



Dit laatste fietstraject werd in de overgrote meerderheid van de gevallen afgelegd met de eigen fiets (71%) of door die van een familielid te lenen (10%). Een minderheid van adolescenten gebruikte een fiets die de school toebehoorde (6%) terwijl anderen gebruik maakten van deelfietsen (freefloating of Villo; 8%). Het is logisch dat leerlingen die geen toegang hebben tot een eigen fiets, meer gebruik hebben gemaakt van een fiets van de school of een deelfiets.

Figuur 26 – Welke fiets heb je gebruikt voor dit traject? ;
(Adolescenten; N=311)



Ten slotte geven 2 op de 10 adolescenten aan dat ze op hun weg naar school een plek zijn tegengekomen die ze bijzonder gevaarlijk vonden. Veel van deze ‘zwarte vlekken’ houden volgens de adolescenten verband met ontoereikende of verslechterde infrastructuur (geen fietspad of slechte kwaliteit, gaten in de weg, de aanwezigheid van werken op het fietspad, gebrek aan zichtbaarheid, enz.). Vooral kruispunten worden door adolescenten genoemd als gevaarlijke plaatsen.

“Op mijn route is er geen aparte rijstrook voor fietsen.”

“Putten in de betonnen weg die mij het gevoel geven dat ik aan het mountainbiken ben.”

“Complex kruispunt zonder veilig fietspad.”

Dan zijn er de gevaren van het autoverkeer, waarbij adolescenten vinden dat sommige automobilisten te snel rijden en/of niet genoeg aandacht besteden aan andere weggebruikers.

“Veel chauffeurs die geen ruimte laten.”

“Veel auto’s die op de lijn van de fietsen rijden en heel snel gaan.”

Ten slotte geven sommige leerlingen eerder uiting aan een algemeen gevoel van onveiligheid dan dat ze een specifiek punt op het laatste traject aanwijzen. Een minderheid meldt zelfs ongevallen waarvan ze het slachtoffer zijn geweest.

“Ik had een ongeluk door blokken op de weg, resultaat: gebroken arm.”

“Ik ben elke dag bang om voor de school te worden overreden.”

11.

Aanbevelingen

Denk niet alleen aan de kinderen, maar ook aan hun ouders

Uit het onderzoek blijkt dat een tiener van wie ten minste één van de ouders regelmatig fietst, in vergelijking met een tiener van wie geen van beide ouders fietst:

- 4 keer meer kans heeft om minstens één keer per week met de fiets naar school te komen
- 2 keer meer kans heeft om in het weekend of tijdens de schoolvakanties minstens één keer per week te fietsen

Bovendien is fietsen met het gezin voor sommigen de enige gelegenheid om te fietsen.

Dit bevestigt dat de overdracht van ouder op adolescent essentieel is om deze laatsten op de fiets te krijgen. Het lijkt dan ook nodig om met de twee doelgroepen te praten om adolescenten op de fiets te krijgen. Activiteiten zoals thematische tochten aangepast aan deze doelgroepen of testprojecten zoals Families On Bike kunnen interessant zijn om het hele gezin op de fiets te krijgen¹².

Tot slot zijn er ook, hoewel zeldzaam (slechts 5%), ook adolescenten die niet kunnen fietsen. Waarschijnlijk kunnen ook de ouders van deze kinderen niet fietsen. Omdat adolescenten zich in een levensfase bevinden waarin de visie en het oordeel van anderen zwaar wegen, kan het voor hen bijzonder lastig zijn om samen met leeftijdsgenoten te leren fietsen. Daarom kunnen lessen voor zowel ouders als kinderen een nuttige oplossing zijn om het gevoel van schaamte van elk kind te overwinnen.

12. <https://www.provelo.org/families-on-bike/>.

Voorzie fietsopleidingen in scholen

Slechts 61% van de ondervraagde jongeren geeft aan dat ze op de basisschool of middelbare school fietsles hebben gehad. Hoewel jongeren hun fietsvaardigheid over het algemeen vrij goed inschatten (een indruk die overigens door een groot deel van de ouders wordt bevestigd), daalt dit percentage drastisch wanneer hen wordt gevraagd of ze zich veilig voelen op de fiets in druk verkeer. Specifieke trainingen, waarbij leerlingen terugkerende verkeerssituaties kunnen oefenen, kunnen een oplossing bieden.

Dergelijke opleidingen op scholen zouden ook de druk op ouders verminderen, die deze verantwoordelijkheid niet langer alleen zouden hoeven te dragen. Dit zou ook bijdragen tot het verkleinen van de kloof tussen fietsende en niet-fietsende ouders: het fietsgedrag van de ouders zou dan minder invloed hebben op dat van de betrokken adolescent (zie aanbeveling 1).

Naast deze opleidingen op school zou het nuttig kunnen zijn om een project op te zetten waarbij jonge leerlingen die nog niet helemaal zelfstandig zijn, worden begeleid door oudere leeftijdsgenoten (leerlingen uit het vijfde of zesde middelbaar), ouders of gemotiveerde leerkrachten die in dezelfde buurt wonen. Deze aanpak zou het voorbeeld en de overdracht tussen leeftijdsgenoten inderdaad bevorderen. Het tweede jaar van de middelbare school lijkt ideaal voor dit soort activiteiten, omdat dit overeenkomt met een moment waarop adolescenten bijna volledige autonomie krijgen in hun verplaatsingen.

Naast theoretische en praktische opleidingen kunnen ook sensibiliseringsworkshops een belangrijke rol spelen, met name om bepaalde vooroordelen over mobiliteit weg te nemen. De tekenoefening die jongeren tijdens de discussiegroepen kregen (zie pagina 9), maakte duidelijk hoe vanzelfsprekend zij hun toekomstige mobiliteit met een individueel gemotoriseerd voertuig voorstellen. Het is ook opvallend dat ouders en jongeren soms heel verschillende trefwoorden over fietsen hebben genoteerd. De antwoorden van de ouders leken vooral gericht op het veiligstellen van de bestaande situatie (bijvoorbeeld: betere parkeergelegenheid, meer politie in de buurt van scholen), terwijl jongeren meer geneigd waren om de status quo in twijfel te trekken (bijvoorbeeld: het aantal auto's rond de school verminderen).

(Formele) ondersteuning bieden aan gemotiveerde leerkrachten

Uit verschillende gesprekken met ervaringsdeskundigen blijkt dat het gebruik van de fiets op een bepaalde school (bijvoorbeeld voor uitstapjes) sterk afhankelijk is van de motivatie van bepaalde geïnteresseerde leerkrachten. Dit is vaak een extra taak die deze mensen op zich nemen, naast hun gebruikelijke werklast.

Beleidsmakers zouden deze personen kunnen ondersteunen door hen regelmatig opleidingen aan te bieden en hen te informeren over bestaande fietsinitiatieven in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Deze rol van 'aanspreekpunt' binnen de school zou zelfs officieel kunnen

worden vastgelegd, zodat deze meer gewicht krijgt ten opzichte van de directie en andere leerkrachten. Dit zou ook een betere continuïteit van het fietsproject op school garanderen in geval van vertrek van het aanspreekpunt, wat vandaag vaak ontbreekt.

Doorgaan met het ontwikkelen van adequate fietspaden in het hele Brussels Gewest, en vooral in de buurt van scholen

Deze aanbeveling zal niemand verbazen: het is een veel gehoord verzoek, zowel van fietsers als van niet-fietsers in Brussel. Hoewel er duidelijk vooruitgang wordt geboekt op dit gebied, vinden veel ouders nog steeds dat de stad niet veilig genoeg is om hun kinderen te laten fietsen.

Dit wordt bijvoorbeeld geïllustreerd door het feit dat meer dan de helft van de ondervraagde ouders (55%) van mening is dat de omgeving van de school van hun kind niet veilig is om te fietsen, maar wel om te voet te gaan.

Bovendien, op de vraag “Als u iets zou kunnen veranderen om de omgeving van de school veiliger te maken, wat zou u dan doen?”, antwoordt een derde van de ouders spontaan dat er goede fietspaden moeten komen, waarbij velen van hen benadrukken dat het belangrijk is dat deze gescheiden zijn van de rest van de weg.

Ook adolescenten hebben vooral behoefte aan meer en betere fietspaden: 29% vindt dat dit de beste manier is om de omgeving van hun school te beveiligen.

Naast fietspaden ook de omgeving van scholen ‘sacraliseren’

Hoewel de noodzaak van toegang tot fietsinfrastructuur bijzonder groot is, zowel bij adolescenten als bij hun ouders, worden ook andere voorstellen met klem gedaan.

Uit de woorden van veel respondenten komt het idee naar voren om van de school een aparte, beter beschermde plek te maken. Enkele van de voorstellen: de toegang van auto's in de buurt van scholen beperken (ten minste tijdens de spitsuren), zorgen voor de aanwezigheid van politieagenten/verkeersbrigadiers om de oversteekplaatsen te beveiligen en gevaarlijk gedrag te bestraffen, meer preventie bij automobilisten en de snelheid verminderen.

12.

Dankwoord

Dit onderzoek was niet mogelijk geweest zonder de medewerking van vele onderzoekers, collega's, leerkrachten, jongeren en ouders. We willen in het bijzonder de volgende mensen bedanken voor hun bijdrage:

- Sonia Rhoades (Pro Velo)
- John Nieuwenhuys (Pro Velo)
- Cédric Delbovier (Pro Velo)
- Marik Lahon (ex-Pro Velo, nu bij Traject)
- Raissa Dhondt (Good planet)
- Aurélie Schmassmann (OUVEMA)
- Jérôme Merckx (Institut Saint-Vincent de Paul)
- Sophie Vandavelde (Institut Saint-Vincent de Paul)
- Didier Mazairac (Athénée Fernand Blum)
- Benjamin Scheers (Egied van Broeckhovenschool)
- Corine Versteylen (Egied van Broeckhovenschool)

13.

Lijst van figuren

Figuur 1 - Redenen voor het gebruik van de fiets door jongeren van 14 tot 17 jaar	7
Figuur 2 – Taal van de respondenten;	16
Figuur 3 - In welk schooljaar zit je?;	16
Figuur 4 – Taal van de respondenten;	17
Figuur 5 - In welk schooljaar zit uw kind?;	17
Figuur 6 – Kom je over het algemeen alleen of samen met iemand naar school?;	18
Figuur 7 – Kom je over het algemeen alleen of samen met iemand naar school? X In welk schooljaar zit je?;	19
Figuur 8 – Houdt u contact met uw kind wanneer het op weg is naar school?;	19
Figuur 9 – Beschrijf voor elk van de volgende situaties hoe je je voelt op de fiets;	20
Figuur 10 – Bent u het eens of oneens met deze stelling?: “Ik heb het gevoel dat mijn kind kan fietsen...”;;	21
Figuur 11 – Als je zou moeten beschrijven wat fietsen voor jou betekent IN 1 WOORD, zou dat zijn? ;	22
Figuur 12 – Welke van de onderstaande bijvoeglijke naamwoorden zijn van toepassing op jouw perceptie van fietsen?;	23
Figuur 13 – Als u zou moeten beschrijven wat fietsen voor u betekent IN 1 WOORD, welk zou dat zijn? ;	23
Figuur 14 – Bent u het eens met deze stelling? “Als ik in Brussel fiets, ben ik bang om een ongeval te krijgen.”	24
Figuur 15 – Hoe vaak fiets jij persoonlijk ...? ;	25
Figuur 16 – Hoe vaak fiets jij persoonlijk ...? ;	26
Figuur 17 – Hoe vaak gebruik je elk van de volgende vervoersmiddelen om naar school te gaan? – De fiets;	27

Figuur 18 – Hoe vaak fiets jij persoonlijk in het weekend of tijdens de schoolvakanties? ;	27
Figuur 19 – Welke van de volgende voorzieningen zijn aanwezig op jouw school? ; (Adolescenten; N=330)	29
Figuur 20 – Bent u het eens met deze stelling: De directe omgeving van de school is geschikt om kinderen met de fiets naar school te laten komen en zich daar te laten verplaatsen // Bent u het eens met deze stelling: De route van ons huis naar school is geschikt en veilig voor mijn kind om met de fiets naar school te gaan;	30
Figuur 21 – Bent u het eens met deze stelling?: De directe omgeving van de school is geschikt om kinderen te laten aankomen en zich te verplaatsen. ... ;	30
Figuur 22 - Als u iets zou kunnen veranderen om de omgeving van je school veiliger te maken, wat zou je dan doen? ;	31
Figuur 23 - Als u iets zou kunnen veranderen om de omgeving van de school veiliger te maken, wat zou u dan doen? ;	31
Figuur 24 – Wanneer vond dit laatste fietstraject plaats;	32
Figuur 25 – Wat was de reden voor dit traject? ;	33
Figuur 26 – Welke fiets heb je gebruikt voor dit traject? ;	33
Kaart 1 - Verdeling van de geselecteerde scholen voor de focusgroepen	9
Afbeelding 1 - Hoe zou je in een ideale wereld naar school willen komen?	12
Afbeelding 2 – Flyer ‘Onderzoek naar de verplaatsingen van jongeren’	15

De plaats van de fiets bij Brusselse adolescenten

Hoe kunnen we onze jongeren
aanmoedigen om op de fiets te
stappen?

Antoine Châtelet

Max Engelen