

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 969
van **LIONEL BAJART**
datum: 26 maart 2015

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

Fietsvaardigheid bij kinderen en jongeren - Initiatieven

Volgens de participatiesurvey (2009) zijn fietssporten de populairste sport in Vlaanderen, zowel voor mannen als vrouwen, en voor leeftijden vanaf 35 jaar. Tussen 14 en 34 jaar namen fietssporten de derde plaats in.

Zowel in het sportbeleid, het mobiliteitsbeleid als in het onderwijs wordt aandacht besteedt aan fietsvaardigheid en het aanmoedigen van het gebruik van de fiets als verplaatsingsmiddel. Verschillende steden en gemeenten bieden, samen met het onderwijs, fietslessen aan in het kader van verkeersvorming. De Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) organiseert in dat verband ook "Het Grote Fietsexamen".

Uit de laatste resultaten van "Het Grote Fietsexamen" (juli 2014) bleek dat 83,7% van de deelnemers (6.889 van de 8.230 leerlingen) alle vaardigheden onder de knie had en slaagde voor het examen. Er werd daarbij ook een vergelijking gemaakt tussen de slaagcijfers van de provincies en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest: Limburg (90,0%), Oost-Vlaanderen (88,7%), West-Vlaanderen (85,2%), Antwerpen (81,7%), Vlaams-Brabant (78,1%) en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest (76,3%).

Uit cijfers van de Stichting Vlaamse Schoolsport (SVS) blijkt nu dat meer dan 40% van de secundaire scholen problemen heeft met de fietsvaardigheid van leerlingen. 3% meldt veel leerlingen die niet fietsvaardig zijn, 38% rapporteert dat sommige leerlingen niet fietsvaardig zijn. Dit uit zich ook in het fietsgedrag van de leerlingen, bij 45% van de scholen komt minder dan 25% van de leerlingen met de fiets naar school, maar bij 29% kunnen alle klassen fietsverplaatsingen doen tijdens de uren. Bij 10% van de scholen wordt als grootste struikelblok de gebrekkige fietsvaardigheid gezien (ten opzichte van 18% in 2012).

Fietsvaardigheid is nochtans opgenomen in de eindtermen van het lager onderwijs. Uit onderzoek blijkt ook dat kinderen en jongeren dagelijks 60 minuten zouden moeten bewegen om de gezondheidsnorm te behalen. Fiets- en verkeersvaardige kinderen en jongeren leren ook op een gezonde manier deel te nemen aan het verkeer, fietsvaardigheid bij jongeren is ook erg belangrijk indien we een multimodale mobiliteit willen verankeren.

Verschillende steden en gemeenten spelen hier op in, door verkeersvorming steeds meer uit te breiden en ook fietsvaardigheden hierin op te nemen. Dit gebeurt uit noodzaak, omdat zij vaststellen dat fietsvaardigheid ontbreekt of te laag is. Onder

andere Antwerpen, Turnhout en de Vlaamse Gemeenschapscommissie (VGC) bieden ofwel in het kader van verkeersvorming fietslessen aan, of aparte fietslessen.

1. Wat betreft de cijfers van de VSV.

- a) Het Grote Fietsexamen wordt aangeboden aan alle lagere scholen in Vlaanderen en Brussel.

Hoeveel scholen namen effectief deel en welk aandeel van het totaal aantal lagere scholen is dat?

- b) Deze cijfers kunnen blijkbaar nog niet opgesplitst worden naar woonplaats van de leerling/locatie van de school, behalve provinciale verschillen.

Is er een verschil vast te stellen tussen leerlingen uit verstedelijkte gebieden en landelijke gebieden? Zeker in de grootsteden wordt vastgesteld dat fietsvaardigheid en fietsgebruik (te) laag ligt en nemen lokale overheden initiatieven, zijn hiervoor ook cijfers beschikbaar?

2. Hoe evalueren de ministers de cijfers van de SVS inzake fietsvaardigheid in het secundair onderwijs?

- a) Deze leerlingen zouden de eindtermen in het lager onderwijs behaald moeten hebben

Hoe kan worden verklaard dat toch veel leerlingen in het secundair onderwijs te weinig fietsvaardig zijn?

- b) De resultaten van het Grote Fietsexamen zijn wel zeer positief.

Hoe verklaren de ministers de discrepantie tussen het hoge slaagpercentage voor verkeersvaardigheid op de fiets in het lager onderwijs en de beperkte fietsvaardigheid in het secundair onderwijs?

3. In de grootsteden werd sterk ingezet op het gebruik van de fiets, onder andere voor woon-werkverkeer.

Welke resultaten werden hiermee behaald? Zijn vergelijkbare cijfers beschikbaar voor woon-schoolverkeer? Indien ja, hoe worden die geëvalueerd?

4. Onder andere de VGC breidt haar aanbod in fietslessen uit naar jongere leeftijden en zal ook in het kleuteronderwijs starten met het introduceren van loopfietsen, om al op zeer jonge leeftijd het gebruik van fietsen aan te moedigen. Ook de SVS ziet dit als een manier om het probleem bij de basis aan te pakken.

Hoe interpreteren de ministers deze initiatieven? Plannen zij zelf initiatieven in deze zin?

5. Ook bij volwassenen, voornamelijk bij allochtone vrouwen, wordt vastgesteld dat fietsvaardigheid ontoereikend is. Verschillende lokale besturen hebben hiervoor lopende projecten, onder andere in het kader van inburgering.

Hoe worden deze projecten geëvalueerd?

Gezien de beperkte fietsvaardigheid van leerlingen in het secundair onderwijs, wordt in het veld vastgesteld dat er een aanbod is voor kinderen (tot het 6de leerjaar van

het lager onderwijs) en ook voor 18+ (o.a. de fietslessen die in het kader van inburgering worden aangeboden).

Welk aanbod is er voor 12 tot 18-jarigen? Worden hier initiatieven gepland?

6. Ik lees in de beleidsnota Mobiliteit: "In de eerste plaats leg ik de focus op het woon-werk- en woon-schoolverkeer. Jobbereikbaarheid en schoolbereikbaarheid is belangrijk, omdat mensen erop moeten kunnen vertrouwen dat ze hun traject op een vlotte, veilige en stipte manier kunnen afleggen. Ik wil werken aan een gedragsverandering waarbij men niet langer automatisch kiest voor de wagen om alle trajecten af te leggen, maar ook - deels - gebruik maakt van andere vervoersmodi".

Zal de minister van Mobiliteit actie ondernemen om fiets- en verkeersvaardigheid bij jongeren verder aan te moedigen om die doelstelling te halen?

7. Kinderen en jongeren moeten per dag minstens 60 minuten sporten om aan de gezondheidsnormen te voldoen.

Ziet de minister van Sport de beperkte fietsvaardigheid en het beperkte gebruik van de fiets in het woon-schoolverkeer als een probleem om die norm te halen? Welke initiatieven zal de minister van Sport in dit licht nemen om meer lichaamsbeweging bij onze jeugd aan te moedigen?

8. Hoe evalueert de minister van Onderwijs de cijfers inzake fiets- en verkeersvaardigheid in het licht van de eindtermen lager en secundair onderwijs? Hoe worden lopende projecten (zoals bijvoorbeeld 'meester op de fiets') geëvalueerd en worden verdere initiatieven gepland?

Deze vraag werd gesteld aan de ministers Hilde Crevits (356), Ben Weyts (969), Philippe Muyters (489)



BEN WEYTS

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

GECOÖRDINEERD ANTWOORD

op vraag nr. 969 van 26 maart 2015

van **LIONEL BAJART**

1. a) In het schooljaar 2014-2015 telde het Grote Fietsexamen 462 ingeschreven scholen, goed voor 8.230 deelnemende leerlingen. Vlaanderen telt 2.412 lagere scholen. Met Het Grote Fietsexamen bereikt de Vlaamse Stichting Verkeerskunde dus 19,2% van de scholen die in aanmerking komen voor het project. Een belangrijke nuance is het feit dat sommige lagere scholen een fietsexamen organiseren zonder te registreren bij de VSV. Deze scholen doen dit met eigen materialen en eventueel met de hulp van de lokale politie(zone). De VSV probeert wel deze scholen, vaak individueel, te overtuigen zich te registreren. Op die manier streeft de VSV naar een uniforme manier voor het afnemen van een fietsexamen in het zesde leerjaar.
- b) De VSV heeft geen cijfers over verschillen tussen scholen in de stad en het platteland. De oefening kan volgend schooljaar eventueel gemaakt worden, maar de VSV heeft er alvast de bedenking bij dat aan de hand van de cijfers van Het Grote Fietsexamen geen correct beeld van een verschil tussen leerlingen uit de stad en het platteland kan gevormd worden. Immers, alle scholen die deelnemen aan Het Grote Fietsexamen engageren zich sterk om rond verkeers- en mobiliteitseducatie te werken. Ongeacht hun ligging trekken al deze scholen een deel van hun lestijd uit om aan praktijkeducatie te doen. Waar de school ook gelegen is, de leerlingen zijn getraind en zullen goed scoren. Bovendien gaan de leerkrachten de leerlingen pas in het echte verkeer laten fietsen als ze daar klaar voor zijn. Een aanzienlijk verschil in slaagresultaten tussen platteland en stad valt dus niet te verwachten.
2. a) Verkeerslessen in het lager onderwijs maken deel uit van het leergebied Wereldoriëntatie en zijn daar ondergebracht in het domein 'Ruimte'. Veel hangt evenwel af van het aandeel praktijktraining binnen de verkeers- en mobiliteitseducatie die leerlingen in de scholen krijgen. Daarnaast is er nog een sociaal aspect. Leren fietsen maakte vroeger onlosmakelijk deel uit van de opvoeding, maar die vanzelfsprekendheid is er vandaag de dag niet langer. Nogal wat ouders vinden het verkeer te gevaarlijk en stellen het moment waarop ze de kinderen leren fietsen zo lang mogelijk uit. Zeker in de steden stellen we dat vast. Daar wonen ook gezinnen waar de ouders nooit zelf hebben leren fietsen, en die het leren fietsen dus ook niet zien als een deel van de opvoedingstaak. Dergelijke gezinnen beschikken vaak ook niet over fietsen (het kan zelfs een financieel probleem zijn om een fiets aan te kopen).
- b) Er is een logische verklaring voor deze discrepantie. De cijfers van de Stichting Vlaamse Schoolsport zijn een algemene stand van zaken, een gemiddelde quotering van de fietsvaardigheid van jongeren in het secundair onderwijs (en niet louter deze die deelnamen aan het Grote Fietsexamen). De bevraging van SVS –

op schoolniveau – geeft een inschatting door leerkrachten lichamelijke opvoeding van de fietsvaardigheid van hun leerlingen om fietsverplaatsingen in groep op de openbare weg te maken. Zowel jongeren die veel of weinig fietseducatie hebben gekregen, zijn vertegenwoordigd in deze cijfers. Scholen die deelnemen aan het Fietsexamen daarentegen doen het veel beter, want deelnemen aan het examen impliceert (veel) training. Scholen die het Fietsexamen afnemen, doorlopen een voortraject waarbij alle verkeersvaardigheden worden getraind, eerst op de speelplaats en nadien in het echte verkeer.

3. In maart werden in het kader van de Stadsmonitor de onderstaande aandelen van het fietsgebruik voor woon/werk- en woon/schoolverplaatsingen in de 13 centrumsteden gepubliceerd. Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen woon/werk- en woon/schoolverplaatsingen. De cijfers wijzen op een stijgend functioneel fietsgebruik in de centrumsteden. De stijging is zelfs sterk uitgesproken in de grootsteden. Het beleid waarbij wordt ingezet op het stimuleren van het fietsgebruik werpt dus duidelijk zijn vruchten af en stimuleert om verder in te zetten op een daadkrachtig fietsbeleid.

STADSMONITOR	Aandeel fiets (%)	
	2011	2014
Antwerpen	24,0	33,7
Gent	25,9	40,6
Aalst	15,7	23,9
Brugge	33,2	45,0
Genk	15,8	16,4
Hasselt	20,8	26,8
Kortrijk	22,8	31,6
Leuven	29,7	43,4
Mechelen	27,5	32,0
Oostende	24,4	34,3
Roeselare	27,0	32,1
Sint-Niklaas	26,6	36,4
Turnhout	31,3	42,1
Totaal 13 steden	25,0	35,0

Door een kleine aanpassing in de vraagstelling is het niet mogelijk om na te gaan of er significante verschillen zijn in de tijd. De verschillen weergegeven in de tabel dienen dus met de nodige omzichtigheid geïnterpreteerd te worden.

4. Wetenschappelijk onderzoek bevestigt dat als bij kleuters motorische vaardigheden worden geoefend, dit een belangrijke basis vormt voor de meer specifieke vaardigheden op latere leeftijd. Hoe sneller leerlingen dus leren fietsen, hoe sneller ze verkeersveilig gedrag kunnen aanleren. Extra initiatieven moedigen we zeker aan. Vanuit de VSV bestaat er ook een aanbod voor de kleuterscholen. Dit in de vorm van opleidingen, een educatieve box en een samenwerking met uitgeverij Averbode voor een educatieve uitgave, allemaal over het thema 'loopfietzen'.

De nascholingen vallen onder het opleidingsaanbod Verkeer op School, de doelgroep bestaat uit (toekomstige) leerkrachten. De opleidingen worden gegeven volgens het Train de trainer-principe, er is vooral aandacht voor praktijkeducatie.

De educatieve box Horen, Zien en Rijden bereidt de kleuters voor op de gevaren van het verkeer. De nadruk ligt op praktijklessen en -tests. Het pakket wordt geleverd in

een praktisch koffertje en bevat onder meer een brochure over de invloed van de ontwikkeling van kleuters op hun verkeersdeelname, en spelfiches waarmee kleuterleiders gemakkelijk aan de slag kunnen om praktijkgerichte verkeerslessen te organiseren. De bedoeling is om kleuters te stimuleren in het ontwikkelen van hun evenwichtsgevoel, motorische vaardigheden en loopfietsbehendigheid.

Uitgeverij Averbode brengt in 2016 een voorleesboek voor kleuters en hun ouders op de markt over loopfietsen. De inhoudelijke input hiervoor werd geleverd door de VSV. Het boek moet de loopfiets beter bekend maken bij ouders en het gebruik ervan stimuleren.

SVS wordt gesubsidieerd om fietsvaardigheden bij kleuters te stimuleren, o.a. via het project 'Sammy, P(r)et op school'. Zowel het project van de VGC als van SVS sluiten nauw aan bij de beleidsnota van de minister van Onderwijs waarin wordt gesteld dat ook in onderwijs moet gegaan worden naar een meer duurzaam en verkeersveilig verplaatsingsgedrag.

5. De resultaten van een eventuele evaluatie van de diverse initiatieven van de lokale besturen, die tot doel hebben om de fietsvaardigheid van volwassenen te verbeteren, zijn op te vragen bij de desbetreffende lokale besturen.

Wat betreft het aanbod voor 12 tot 18-jarigen lanceert de VSV in september 2015 een nieuw fietsproject voor het eerste jaar van het secundair onderwijs: de FietSOMeter. Met de FietSOMeter wil de VSV secundaire scholen ondersteunen in het trainen en testen van fietsen in groep. Bij de echte test in het verkeer, moeten de leerlingen per zes (met een begeleider) een parcours afleggen en tonen dat ze vijf basisvaardigheden onder de knie hebben: veilig verkeersgedrag (de fietser is stuurvaardig, brengt zichzelf en anderen niet in gevaar en past de wegcode correct toe), ritsen (van met twee naast elkaar naar allemaal achter elkaar), van richting veranderen (links en rechts afslaan, uitwijken voor een obstakel), compact rijden (als groep bij elkaar blijven) en communiceren (de groep waarschuwen voor tegenliggers, obstakels, ...).

Volgende projecten staan nog in de stijgers voor SVS: SVS werkt aan ondersteunend materiaal voor leerlingen met fietsproblemen in het secundair onderwijs. Hiervoor wordt er ook overleg gepleegd met de Vlaamse Stichting Verkeerskunde. Daarnaast wil SVS nog meer inzetten op het schoolbeleid. Dat moet toelaten dat de maatregelen en knelpunten procesmatig en op maat van de scholen worden aangepakt.

6. Uit de door u reeds aangehaalde cijfers van de Stichting Vlaamse Schoolsport blijkt dat nog te veel jongeren in het secundair onderwijs onvoldoende fietsvaardig zijn. Aangezien het net in die leeftijdscategorie is dat men zelfstandiger wordt, meer individuele verplaatsingen gaat maken en de actieradius uitbreidt, heb ik aan de Vlaamse Stichting Verkeerskunde gevraagd om meer in te zetten op verkeers- en mobiliteitseducatie in het secundair onderwijs. Dit schooljaar organiseert de VSV voor de eerste keer Mobibrein, een online test voor de tweede graad secundair onderwijs over de verkeerskennis en -inzichten. Mobibrein besteedt onder andere aandacht aan de thema's risicoperceptie, groepsdruk (peer pressure) en zichtbaarheid. Begin volgend schooljaar lanceert de VSV de FietSOMeter, zoals ik heb toegelicht in mijn antwoord op vraag 5.
7. Beide ministers zijn betrokken bij de uitvoering van het Vlaams actieplan Voeding en Beweging, waarin nog projecten worden uitgewerkt om kinderen en jongeren te stimuleren om meer te bewegen. Eén van de projecten is bv. het project actieve kinderopvang, dat er toe moet leiden dat kinderen tijdens de opvang in scholen meer kunnen bewegen. Andere projecten, zoals het Velo op School-project, integreren het

gebruik van de fiets in de functionele verplaatsingen naar het zwembad, een educatief centrum, etc.

8. De bevraging van SVS gaat over een inschatting door leerkrachten lichamelijke opvoeding van de fietsvaardigheid van hun leerlingen om fietsverplaatsingen in groep op de openbare weg te maken. SVS heeft bovendien een bevraging gedaan op schoolniveau en niet op leerlingenniveau. De resultaten van de inschattingen kunnen dan ook niet gebruikt worden om uitspraken te doen over het behalen van de eindtermen. Het is wel van belang om na te gaan of de projecten waarvan de scholen gebruik maken efficiënt en effectief zijn. Hiervoor is een tevredenheidsmeting in de scholen van belang. 'Meester op de Fiets' is één van die projecten waarvan scholen gebruik maken om fietsvaardigheden bij kinderen aan te leren. Dit project wordt door SVS permanent geëvalueerd. Op basis hiervan wordt het project bijgestuurd. Zo werd vorig schooljaar onder meer het initiatief genomen om de ouderbetrokkenheid in dit project nog te verhogen en wordt dit schooljaar gewerkt aan materiaal voor leerlingen die een achterstand op het vlak van fietsvaardigheid hebben.