MOBIEL21
ZET MENSEN IN BEWEGING

Wat bepaalt of kinderen wel of niet naar school (mogen) fietsen?

KWALITATIEVE ANALYSE VAN KLASGESPREKKEN IN DRIE MECHELSE SCHOLEN: LYCEUM, SINT-PIETERSSCHOOL EN DON BOSCO

Vital Decosterstraat 67A 0101 • B-3000 Leuven
info@mobiel21.be | mobiel21.be

1. Inleiding en kader van het onderzoek

Eind mei 2026 telde de Fietsersbond, samen met Mobiel 21 en de Leerstoel Fiets van de UGent, ruim 12.121 fietsers op 21 locaties in Vlaanderen en Brussel. Een opvallende vaststelling: 46% van de fietsers in de ochtendspits was een zelfstandig fietsend kind of jongere. 6% van de fietsers waren kinderen die werden meegevoerd op de fiets van een volwassene. Wie niet zelfstandig fietst, gaat meestal mee in een bakfiets (43%), op een longtail (25%) of in een fietsstoeltje (22%). De klassieke fietskar is met 7% eerder uitzondering geworden. Kinderen blijken dus een flink deel van het fietsverkeer uit te maken, en dat is ook de aanleiding voor dit verdiepend onderzoek.

Cijfers vertellen echter niet het hele verhaal. Om beter te begrijpen waarom kinderen wel of niet met de fiets naar school komen, en wat daarbij precies meespeelt, organiseerde Mobiel 21 klasgesprekken in drie Mechelse scholen: het Lyceum, de Sint-Pietersschool en Don Bosco. In elke school werd volgens een vaste leidraad gesproken met leerlingen uit het 2de, 3de en 6de leerjaar.

Dit rapport bundelt die gesprekken tot één kwalitatief verhaal, als aanvulling op de kwantitatieve tellingen. We vertrekken van de centrale onderzoeksvraag:

> *"In welke mate, en waarom, kiezen kinderen voor de fiets als vervoermiddel naar school, en wat houdt hen tegen?"*

Aangevuld met de volgende deelvragen:

- Waarom kiezen kinderen voor een bepaald vervoermiddel om naar school te gaan?
- Wat zijn de drempels om (meer) te fietsen?
- Welke rol spelen ouders, school en omgeving in die keuze, en hoe verhoudt zich dat tot groepsdruk of onderlinge beïnvloeding?
- Hoe verschilt dit tussen leerjaren (2de, 3de en 6de) en tussen scholen en omgevingscontext?
- Hoe kijkt het 6de leerjaar aan tegen de overstap naar het middelbaar, en de verplaatsing die daarbij hoort?

1.1 Onderzoeksopzet en aanpak

De klasgesprekken volgen een vaste, vooraf uitgewerkte leidraad met vier inhoudelijke onderdelen:

1) eerst een brede **inventarisatie**: met welk vervoermiddel komen ze naar school?
2) dan de **motivatie**: waarom kiezen ze voor een bepaald vervoermiddel?
3) vervolgens de **drempels**: waarom fietsen ze niet?
4) ten slotte de **stimulansen**: wat zou hen kunnen overtuigen om toch, of meer, te fietsen?

Binnen dat vaste stramien werden telkens dezelfde soort vragen gesteld: over de invloed van het seizoen, wat kinderen wel en niet fijn vinden aan fietsen, helmgebruik, en de voorwaarden waaronder ze al dan niet zelfstandig mogen fietsen.

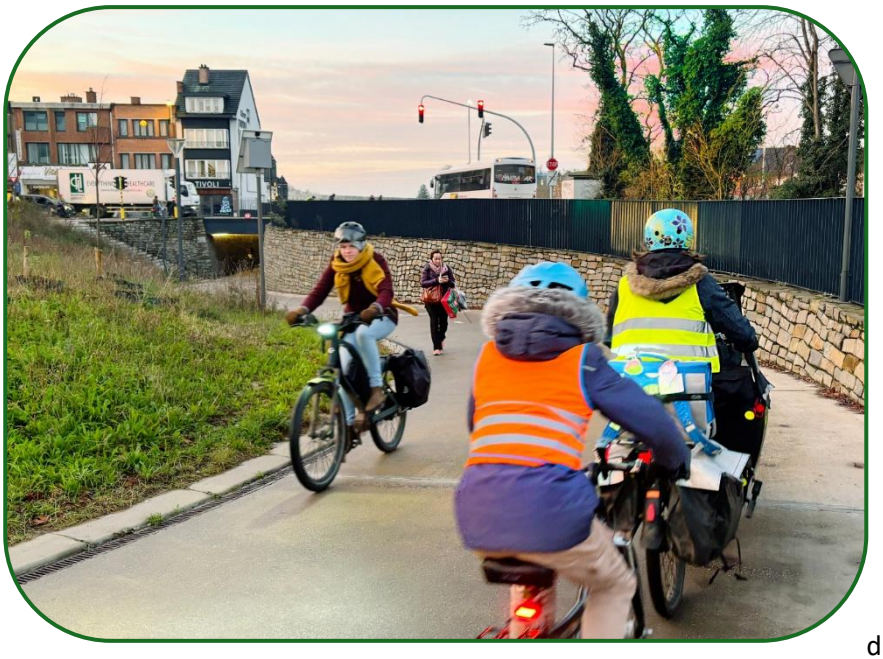
Aan de hand van deze vragenlijst peilden we ook naar sociale onveiligheid ("ik heb schrik", los van het verkeer zelf) als mogelijke drempel, naast de meer voor de hand liggende factor verkeersveiligheid. Maar in de gesprekken zelf kwam dat aspect nauwelijks expliciet naar boven, wat op zich al een vaststelling is: de kinderen in deze drie scholen brachten vooral verkeersveiligheid, afstand en fietsvaardigheid ter sprake, geen sociale onveiligheid.

1.2 KANTTEKENING BIJ HET MATERIAAL

2 begeleiders van Mobiel 21 voerden en notuleerden de klasgesprekken ter plaatse, in een informele setting met kinderen. Niet elke vraag werd in elke klas op dezelfde manier gesteld of even uitvoerig genoteerd. Het aantal leerlingen per klas is ook te klein om statistisch te veralgemenen. De waarde van dit onderzoek zit vooral in de rijke, concrete antwoorden en quotes die de cijfers van de kinderfietstelling extra context geven.

2. Context: Mechelen

De drie bevraagde scholen liggen alle drie in Mechelen, een Vlaamse centrumstad. Dat is relevant, want de kwantitatieve telling toont een duidelijk verschil tussen stad en platteland: hoe stedelijker de omgeving, hoe kleiner het aandeel jonge kinderen dat zelfstandig fietst. In stedelijk gebied fietst slechts 2,4% van de kleuters en 4,7% van de kinderen uit de lagere school zelfstandig, tegenover 7,7% en 24,1% op het platteland. Middelbare scholieren (35,1%) en volwassenen (51,6%) vormen in de stad net een groter aandeel van de fietsstroom. Dit resultaat valt wel te nuanceren en verder te onderzoeken want er is in verhouding minder geteld op het platteland dan in de stad, en er zijn mogelijke verklaringen te vinden voor de populariteit van buitenmaatse fietsen (bakfietsen, longtails …) in een stad. In Mechelen werd er op twee schoolroutes geteld, aan de Brusselsepoort en op de Liersesteenweg.



Volgens de Gemeente-Stadsmonitor leggen 25% van de inwoners het grootste deel van hun woon-werk- of schoolverplaatsingen af met de fiets, 48% doet dat met de auto en 22% met openbaar vervoer. Het autogebruik ligt in Mechelen een stuk lager dan het Vlaams gemiddelde (60%) het fietsgebruik daarentegen een beetje hoger (21%) en OV-gebruik (15%) veel hoger. Daarnaast verplaatst 83% zich voor korte afstanden vaak met de fiets, dat is ruim 10% meer dan het Vlaams gemiddelde. Deze cijfers tonen aan dat er al een goede fietscultuur is in Mechelen. De stad zet ook stevig in op fietsbeleid binnen haar mobiliteitsbeleid. Dat bewijzen onder andere de vele infrastructuurprojecten zoals de herinrichting rond de vestenring, de voltooiing van de fietsostrade Brussel-Mechelen-Antwerpen, en kleinere ingrepen in de omliggende wijken de afgelopen jaren. De volledige binnenstad is bovendien een fietszone. Ook andere initiatieven dragen bij aan de fietscultuur zoals de lokale fietsbieb, het fietsexamen met bewegwijzering en de populariteit van deelmobiliteit. Scholen kunnen bovendien een schoolstraat aanvragen bij de stad. Mechelen bouwde de afgelopen jaren een reputatie op als fietsstad en werd daarvoor bekroond in 2022.

3. Context van de drie deelnemende scholen

De ligging, het mobiliteitsbeleid en de infrastructuur verschillen sterk van school tot school. Die factoren kleuren mee de gesprekken die in hoofdstuk 4 aan bod komen. Onderstaand overzicht combineert wat in het voortraject en de klasgesprekken zelf werd genoteerd met de adresgegevens van de scholen.

3.1 Lyceum

Locatie: Caputsteenstraat 49, 2800 Mechelen, GO! Basisschool Lyceum (www.bslyceum.be). De school ligt in een woonwijk ten noordoosten van de binnenstad, op wandelafstand van het centrum maar buiten de kleine ring.

Mobiliteitsbeleid en infrastructuur: wekelijkse fietsuitstap naar de sportclub voor leerlingen vanaf het 4de leerjaar, een fietsenstalling op school, en een kiss-and-ridezone. Sinds 2 maart loopt bovendien een proefproject schoolstraat op de Kleine Nieuwedijkstraat (het stuk tussen de Ziekebeemdenstraat en de Caputsteenstraat, vlak voor de school), lopend tot het einde van het schooljaar op 30 juni.

3.2 Sint-Pietersschool

Locatie: Grote Nieuwedijkstraat 56, 2800 Mechelen (www.st-pietersschool.be). Deze school ligt in dezelfde buurt als het Lyceum, ook in een woonwijk ten noordoosten van de binnenstad op wandelafstand van het centrum maar buiten de kleine ring.

Mobiliteitsbeleid en infrastructuur: een terugkerende fietsweek voor het lager onderwijs, drie keer per jaar een fietsexamen, fietsuitstappen in het 6de leerjaar, en een fietsenstalling op school.

3.3 Don Bosco

Locatie: Antwerpsesteenweg 133, Mechelen (www.donbosco-mechelen.be). De school ligt aan de Antwerpsesteenweg, een drukke steenweg die de leerlingen zelf aanhalen als onveilig (zie 4.8): de klachten over het niet-conflictvrije kruispunt situeren zich voor de schoolpoort.

Mobiliteitsbeleid en infrastructuur: fietsuitstappen in het 6de leerjaar en een fietsenstalling op school.

3.4 Overzicht

School	Locatie	Fietsenstalling	Fietsbeleid
Lyceum	Caputsteenstraat 49, 2800 Mechelen	aanwezig	wekelijkse fietsuitstap vanaf 4de lj, schoolstraat (proefproject t.e.m. 30/06), kiss-and-ride
Sint-Pietersschool	Grote Nieuwedijkstraat 56, 2800 Mechelen	aanwezig	fietsweek, fietsexamen (3x/jaar), fietsuitstappen 6de lj
Don Bosco	Antwerpsesteenweg 133, Mechelen	aanwezig	fietsuitstappen 6de lj

4. Analyse van de klasgesprekken

4.1 Hoe komen de kinderen naar school?

De stickerposter aan het begin van elk gesprek geeft een eerste beeld van de vervoerskeuzes per klas:

Klas	Fiets	Te voet	Auto	Anders	N
Lyceum 2A	9	7	4	2 step	21
Lyceum 3B	8	6	5	2 bus, 1 step	24
Lyceum 6de lj	5	8	4	3 openbaar vervoer	20
Sint-Pieters 3de lj	17	1	1	0	19
Sint-Pieters 6de lj	4	13	1	0	18
Don Bosco 2de lj	2	6	9	1 step	18
Don Bosco 6de lj	3	9	1	1 bus	14

De spreiding tussen de klassen is groot. Bij de Sint-Pietersschool komt bijna iedereen met de fiets omdat het klasgesprek midden in de fietsweek plaatsvond, terwijl bij Don Bosco het merendeel te voet of met de auto komt. Bij het Lyceum ligt de verdeling ergens in het midden, met een opvallend grote groep die met de auto komt omdat de school verder van huis ligt. Ook het weer speelt mee: verschillende leerlingen gaven aan dat ze bij regen liever te voet gaan (met paraplu) of met de auto, in plaats van met de fiets.

Naast het vervoermiddel zelf noteerden de begeleiders ook of de leerlingen zelfstandig naar school kwamen of samen met een ouder. Fietsen of stappen in gezelschap van een broer, zus of vriend werd daarbij als zelfstandig gerekend: enkel begeleiding door een ouder telt hier als “samen”.

Klas	Fiets zelfstandig	Fiets samen	Te voet zelfstandig	Te voet samen
Lyceum 2A	2	7	1	6
Lyceum 3B	3	5	3	3
Lyceum 6de lj	3	2	7	1
Sint-Pieters 3de lj	3	14	0	1
Sint-Pieters 6de lj	1	3	10	3
Don Bosco 2de lj	1	1	1	5
Don Bosco 6de lj	3	0	7	0

Enkele patronen vallen op. Bij de stappers speelt de leeftijd een grote rol: in het 2de leerjaar gebeurt dit vooral samen met een ouder (Lyceum 2A: 1 zelfstandig op 7; Don Bosco: 1 zelfstandig op 6), terwijl dat bij het 6de leerjaar net omgekeerd is (Lyceum: 7 zelfstandig op 8; Sint-Pieters: 10 zelfstandig op 13; Don Bosco: allemaal zelfstandig). Zelfstandig fietsen ligt in bijna elk leerjaar lager dan zelfstandig stappen. Zelfs bij het 6de leerjaar is dat bij Sint-Pieters nog een minderheid (1 zelfstandig op 3) en bij het Lyceum net iets meer dan de helft (3 zelfstandig op 5). Dat suggereert dat ouders zelfstandig fietsen naar school toch als een grotere stap beschouwen dan zelfstandig stappen (zie ook 4.7 en 4.9).

4.2 De twee meest genoemde drempels: gevaar en afstand

Over alle scholen en leerjaren heen komen twee redenen om niet te fietsen het vaakst en het meest expliciet terug: gevaar (of de perceptie van gevaar door ouders) en afstand. Beide verdienen een aparte lezing, want ze vragen een ander soort oplossing.

Gevaar wordt bijna steeds concreet gemaakt: een kruispunt, een drukke weg, een eerdere val of aanrijding (zie ook 4.8). Dit is een drempel waar beleid en infrastructuur wel degelijk een verschil kunnen maken, bijvoorbeeld door specifieke locaties aan te pakken.

Afstand ligt anders. In enkele gesprekken ging het over verplaatsingen van een stuk of drie kilometer, een afstand die op zich goed fietsbaar is, maar die door ouders en kinderen toch als "te ver" wordt bestempeld. Dat suggereert dat afstand niet enkel een objectief gegeven is, maar ook een kwestie van gewoonte en perceptie, zeker bij ouders. Infrastructuur alleen lost dit niet op: hier is er ook winst te boeken met het bijstellen van dat beeld (zie aanbeveling 5.7).

Andere, minder vaak genoemde drempels zijn:

- Geen (passende) fiets: een fiets die te groot is (vaak een oude fiets van een broer of zus), kapotte fiets (banden, ketting), of gewoon geen fiets aanwezig.
- Nog niet goed genoeg kunnen fietsen, vooral bij het 2de en 3de leerjaar.
- Weer: regen, kou of hitte.

Opvallend is dat afstand in beide richtingen wordt aangehaald: bij Don Bosco zegt een deel van de klas net te dichtbij te wonen om de fiets te nemen (te voet is dan sneller), terwijl bij het Lyceum vooral te ver wonen de reden is om niet te fietsen. Fietsen lijkt dus vooral aantrekkelijk voor een middenafstand: niet te dichtbij, niet te ver.

4.3 4.3 Niet (goed) kunnen fietsen: een taboe, vooral in het 6de leerjaar

Niet (goed genoeg) kunnen fietsen komt in de gesprekken met het 2de en 3de leerjaar herhaaldelijk en vrij vanzelfsprekend naar boven als reden om niet met de fiets naar school te komen (zie 4.2). Kinderen op die leeftijd benoemen dit open en zonder schroom:

> *"Ik heb thuis alleen een fiets die te groot is, van mijn broer, dus ik kan niet met de fiets naar school komen." — 2de leerjaar*
>
> *"Ik kan al een beetje fietsen, maar nog niet goed genoeg om naar school te fietsen. Ik moet eerst nog wat oefenen." — 2de leerjaar*

Wat opvalt, is dat dit probleem tegen het 6de leerjaar niet verdwenen is, maar wel veel minder zichtbaar wordt in de gesprekken zelf. Bij Don Bosco werd de vraag “wie kan er niet fietsen?” expliciet gesteld via handopsteking, en dat leverde toch nog 3 leerlingen op. De leerkracht voegde hieraan toe dat dit tijdens schooluitstappen met de fiets in groep een uitdaging is. Waarop enkele “stoere verhalen” volgden over (bijna-)ongevallen tijdens schooluitstappen. Bij de Sint-Pietersschool kwam dezelfde vaststelling niet van de

leerlingen zelf, maar van de leerkrachten want die merkten tijdens de voorbereiding van het fietsexamen op dat sommige kinderen nog niet of nog niet goed genoeg konden fietsen, zelfs in het 5de leerjaar (zie 4.11).

Dat die vaststelling in het 6de leerjaar vooral van buitenaf komt, via een gerichte vraag of een observatie van de leerkracht en niet spontaan door de leerlingen zelf wordt aangebracht, zoals bij de jongste leerjaren, is op zich een betekenisvolle observatie. Tegen het 6de leerjaar fietst en mag vrijwel iedereen al zelfstandig fietsen (zie 4.7), waardoor niet kunnen fietsen een uitzondering wordt in plaats van iets waar veel klasgenoten ook nog mee bezig zijn. Dat maakt het wellicht moeilijker om dit hardop te zeggen in de klas, wat erop kan wijzen dat niet kunnen fietsen op die leeftijd een taboe wordt.

Deze observaties versterken het belang om te blijven inzetten op fietseducatie met bv. een fietsweek, fietslessen en fietsexamens (zie 5.2). Zo zullen er in Mechelen vanaf schooljaar 2026-2027 onder andere in de Sint-Pietersschool en Don Bosco extra fietslessen georganiseerd worden in het 5de leerjaar. In dat proefproject worden ook twee BUSO-scholen en één wijkwerking betrokken. Omdat kinderen die nog niet goed kunnen fietsen dit tegen het einde van de lagere school minder snel uit zichzelf aankaarten, is een terugkerend, verplicht moment zoals het fietsexamen een belangrijk vangnet om deze groep toch te blijven bereiken.

4.4 De wil om te fietsen bij wie het nu niet doet

Veel kinderen die nu niet met de fiets komen, geven zelf aan dat ze dat wel zouden willen. In de 3de leerjaren van het Lyceum gaf ongeveer een derde van de klas spontaan aan liever te fietsen. De redenen die ze aanhalen, klinken herkenbaar:

> *"Ja, met de fiets kan ik sneller naar school want met de bus, de auto of te voet is te traag."*
>
> *"Ja, want het is gewoon leuk."*

Bij wie liever niet fietst, spelen vermoeidheid of eenvoudigweg geen zin het vaakst mee. Het onderscheid tussen "willen maar niet kunnen" en "kunnen maar niet willen" is een belangrijk aandachtspunt: voor de eerste groep is er winst te boeken met concrete, haalbare acties (fiets herstellen, samen oefenen), voor de tweede groep ligt dat minder voor de hand.

4.5 Wat maakt fietsen leuk, en wat niet?

Samen fietsen komt in bijna elk gesprek naar voren als het meest genoemde positieve element. Kinderen fietsen graag met een broer, zus, vriendin of ouder, en dat weegt zwaarder door dan bijvoorbeeld snelheid of gezondheid:

> *"Fietsen vind ik leuk omdat ik dan met vriendinnen samen kan zijn en avonturen kan beleven, zoals in het boek dat we lezen."* — *3de leerjaar*
>
> *"Ik kom graag met de fiets, want dan kan ik samen met mijn broer naar school komen."*

Ook buiten zijn, bewegen of sporten, en snelheid worden vaak genoemd. Daarnaast zijn er duidelijke minpunten, die telkens terugkomen:

- Vermoeiend, zeker tegen de wind in of bij hitte.
- Slecht weer: regen, kou, hitte.
- De helm (zie 4.5).
- Gevaarlijke routes of kruispunten.
- Vallen, of angst om te vallen.

In een aantal klassen werd dit onderdeel ook concreet bevraagd via een “line-up”: leerlingen gingen op een rij staan naargelang ze fietsen heel leuk, soms leuk of niet leuk vinden. Niet elke klas deed deze oefening (zoals in het Lyceum), maar waar de cijfers er wel zijn, bevestigen ze het overwicht van positieve ervaringen:

Klas	Heel leuk	Soms / middenin	Niet leuk	N
Sint-Pieters 3de lj	iedereen	-	-	19
Sint-Pieters 6de lj	11	5	2	18
Don Bosco 2de lj	14	-	4	18
Don Bosco 6de lj	4	6	4	14

Bij Sint-Pietersschool 3de leerjaar vond zelfs de hele klas fietsen leuk. Ook waar de line-up meer verdeeld is, blijft “heel leuk” de grootste groep, behalve bij Don Bosco 6de leerjaar, waar de klas in drie ongeveer gelijke groepen uiteenvalt (zie ook 4.10). Bij Don Bosco valt dit ook te verklaren door het lagere fietsgebruik.

4.6 De helm: een klein, maar terugkerend knelpunt

Helmgebruik verschilt sterk van klas tot klas (van amper enkele leerlingen tot bijna de hele klas), maar de houding tegenover de helm zelf is opvallend consistent: kinderen ervaren hem vooral als vervelend. Jeuk, te warm, of een in de war geraakt kapsel worden meermaals genoemd, net als een helm die niet goed past. Enkel bij het 2de en 3de leerjaar vonden kinderen een helm nog leuk als een “mooi accessoire”.

> *"Ik moet helm aan doen, maar ik doe die stiekem af."* — *3de leerjaar*

Het aantal leerlingen dat een helm draagt, werd in de meeste klassen via handopsteking geteld. De vraagstelling verschilde van klas tot klas (wie draagt een helm, wie moet er een dragen, wie draagt er nooit een), waardoor de cijfers niet zomaar één op één te vergelijken zijn, maar samen geven ze toch een goed beeld:

Klas	Draagt helm	Draagt geen helm	N	Opmerking
Lyceum 2A	12	9	21	
Lyceum 3B	9	6	24	1 kind verplicht maar doet hem niet aan; rest draagt af en toe
Lyceum 6de lj	9	11	20	
Sint-Pieters 3de lj	15	3	19	
Sint-Pieters 6de lj	10	8	18	

Klas	Draagt helm	Draagt geen helm	N	Opmerking
Don Bosco 2de lj	8	-	18	Vraag ging over verplichting, niet over gebruik
Don Bosco 6de lj	niet bevraagd	niet bevraagd	14	

Ondanks de verschillen in vraagstelling valt op dat in geen enkele klas een grote meerderheid steevast een helm draagt: het aandeel schommelt overal rond de helft, met een uitschieter naar boven bij Sint-Pietersschool 3de leerjaar (15 van de 19) en naar onder bij het Lyceum 6de leerjaar (9 van de 20). Dat sluit aan bij de kwalitatieve vaststelling hierboven dat de helm door veel kinderen vooral als vervelend wordt ervaren: het is zelden een principiële keuze om hem niet te dragen, maar veeleer een kwestie van gewoonte, comfort en van wat ouders opleggen.

4.7 Zelfstandig fietsen: vertrouwen opbouwen

Zelfstandig mogen fietsen wordt door kinderen ervaren als iets dat je moet verdienen. De antwoorden op de vraag "wat heeft ervoor gezorgd dat je alleen mag fietsen" tekenen een helder patroon: vertrouwen van de ouders, een geoefende en veilige, korte route, dichtbij blijven, een gsm meenemen, en zelf aandringen. Soms mogen ze fietsen als beloning omdat ze bijvoorbeeld goed hun huiswerk hebben gemaakt.

> *"Ik heb heel veel moeten zagen om alleen te mogen fietsen."* — *6de leerjaar*
>
> *"Ik ken de weg, ik heb die geoefend samen met mijn mama."* — *3de leerjaar*

4.8 De weg naar school versus de weg naar het park

Veel kinderen die niet zelfstandig naar school fietsen, mogen wel al zelfstandig fietsen naar het park, de speeltuin, een hobby of de bakker. Bij Lyceum 2A gaat het bijvoorbeeld om het park en voetbal, bij Don Bosco 2de leerjaar fietst een grote groep (9 van de 18) zelfstandig naar het park "omdat het dichtbij is", en bij Sint-Pieters 3de leerjaar mag bijna iedereen wel naar de speeltuin of het park fietsen, al gebeurt dat meestal nog onder begeleiding van een ouder of oudere zus of broer. Ook bij de 6de leerjaren blijft dit patroon zichtbaar: bij Lyceum 6de leerjaar geeft een leerling zelf aan "wel naar overal te fietsen, maar niet naar school", en bij Don Bosco 6de leerjaar mag een leerling "overal alleen met de fiets naar toe, gewoon op tijd thuis zijn".

Dit verschil is veelzeggend: het is voor deze kinderen dus niet zozeer fietsen op zich waar ouders moeite mee hebben, wel de specifieke route naar school. Vaak is de route naar het park of de speeltuin korter, vertrouwder, of vermijdt ze net de drukke kruispunten en steenwegen die in 4.2 en 4.8 als knelpunt naar voren komen. Dat betekent dat de bestaande, al vertrouwde route naar het park een goed vertrekpunt is om te werken aan een veilige(re) route naar school. Daarnaast is het ook een belangrijk signaal voor gemeenten om in te zetten op speelweefsel en nabijgelegen speelmogelijkheden zodat er vroeg naar meer zelfstandige verplaatsingen toegewerkt kan worden. Mechelen heeft bijvoorbeeld een speelweefselplan en zet sterk in op parken en groen in alle wijken (zie aanbeveling 5.4).

4.9 VEILIGHEID: HET SPANNINGSVELD TUSSEN WILLEN EN MOGEN

Veiligheid is de meest genoemde reden waarom ouders fietsen naar school afremmen, ook als het kind zelf wel wil fietsen. Bij Don Bosco komt dit heel expliciet naar boven: leerlingen wijzen zelf op het kruispunt vlak aan de schoolpoort dat niet conflictvrij is ingericht, met naar eigen zeggen regelmatig bijna-botsingen.

Sommige kinderen vertelden ook over eigen, ingrijpende ervaringen, zoals een aanrijding door een auto of een val met de fiets. Dit toont hoe reëel de veiligheidszorgen zijn, niet enkel bij ouders maar ook bij de kinderen zelf. Tegelijkertijd weten we dat veel van diezelfde kinderen wél graag zouden fietsen, het is dus zelden een kwestie van onwil, wel van een omgeving die niet het nodige vertrouwen geeft.

4.10 VERSCHILLEN TUSSEN DE LEERJAREN

Het 2de en 3de leerjaar zitten duidelijk nog in de leerfase: fietsvaardigheid, een passende fiets en de eerste stapjes richting zelfstandigheid (naar het park, de bakker) staan centraal. Ouders spelen hier de hoofdrol als poortwachter.

Opvallend is ook hoe de waardering voor fietsen zelf verschuift met de leeftijd. In het 2de en 3de leerjaar vindt zo goed als iedereen fietsen leuk: bij Don Bosco 2de leerjaar staan 14 van de 18 kinderen bij "heel leuk" tegenover 4 bij "niet leuk", en bij Sint-Pieters 3de leerjaar vindt zelfs iedereen fietsen leuk. Bij het 6de leerjaar ligt dat genuanceerder. In het 6de leerjaar van de Sint-Pietersschool is de line-up al meer verdeeld (2 niet leuk, 5 soms, 11 heel leuk). Bij Don Bosco 6de leerjaar valt de klas zowat in drie gelijke groepen uiteen (4 heel leuk, 6 middenin, 4 niet leuk). Ook de concrete klachten verschuiven: waar de jongste leerjaren het vooral hebben over vallen of een kapotte fiets, komen bij het 6de leerjaar vermoeidheid, transpireren en het weer sterker naar voren, bijvoorbeeld bij Sint-Pieters 6de leerjaar ("Vermoeiend: 6", "ook de warmte zoals tijdens de hittegolf") en bij Lyceum 6de leerjaar ("Te koud of te warm niet leuk, de wind").

Het 6de leerjaar vertelt daarnaast een ander verhaal over zelfstandigheid want die krijgen de meesten. Het gesprek verschuift daar naar de overstap richting het middelbaar. Opvallend is dat de meeste leerlingen die overstap niet als spannend maar eerder als vanzelfsprekend zien - of ze durven het niet toegeven voor een volle klas. Al blijft de eerste schooldag voor velen wel een moment waarop de ouders nog meegaan.

Bij het Lyceum geven 14 van de 20 leerlingen aan dat ze volgend jaar met de fiets zullen gaan, vaak met een gsm om onderweg een berichtje te sturen zodra ze aangekomen zijn; niemand verwacht er nog met de auto gebracht te worden. Bij Sint-Pieters geven 13 van de 18 leerlingen aan dat ze volgend jaar zelfstandig zullen fietsen; de overige 5 verwachten voornamelijk te voet of met de bus te gaan, en een paar rekenen erop af en toe nog met de auto gebracht te worden. Bij Don Bosco ligt de verhouding net omgekeerd: 6 van de 14 leerlingen verwachten met de bus te gaan, tegenover 3 met de fiets, en enkelen soms met de auto.

4.11 Verschillen tussen de scholen

De drie scholen tonen elk een ander gezicht van fietsen naar school, en dat sluit aan bij hun context uit hoofdstuk 3:

- Sint-Pietersschool: de sterkste fietscultuur van de drie. Fietsweek en het terugkerende fietsexamen zorgen voor een klas waarin bijna iedereen met de fiets komt en fietsen als vanzelfsprekend leuk wordt ervaren.
- Lyceum: een gemengd beeld, met relatief veel autogebruik en te voet door grotere afstanden, maar ook een duidelijke fietstraditie via de wekelijkse sportuitstap en de schoolstraat.
- Don Bosco: het minst fietsen van de drie, met veel te voet (want vaak dichtbij) en veel auto (voor wie verder woont). De expliciete vermelding van het gevaarlijke kruispunt voor de schoolpoort weegt hier zichtbaar door in hoe leerlingen praten over fietsen naar school.

4.11 Het fietsexamen in het 6de leerjaar: vertrouwen bij ouders

Bij de Sint-Pietersschool werd het fietsexamen ook expliciet bevraagd tijdens het klasgesprek in het 6de leerjaar. Dat levert een aantal opvallende inzichten op. Van de 18 leerlingen vonden er 5 het examen nuttig, en ze konden ook concreet benoemen wat ze bijgeleerd hadden: hun hand uitsteken om af te draaien, stoppen aan de "haaientanden", en meer achteruit kijken in het verkeer.

> *"Leerkrachten zien wel dat er voorbereiding nodig is en dat sommige kinderen thuis niet fietsen."* — *Sint-Pietersschool, 6de leerjaar*

Dat laatste is een belangrijke vaststelling want niet elk kind krijgt evenveel kans om thuis te oefenen, en de leerkrachten gaven aan dat er in het 5de leerjaar nog kinderen zijn die niet (goed) konden fietsen. Het fietsexamen fungeert dan als een soort vangnet want het biedt een gestructureerd, herhaald oefenmoment op school, ongeacht de fietscultuur thuis.

Minstens even belangrijk is het effect op de ouders. Vijf kinderen gaven zelf aan dat het fietsexamen vertrouwen geeft aan hun ouders, en bij de vraag "wat heeft ervoor gezorgd dat je alleen mag fietsen" noemden verschillende leerlingen het behalen van het examen als directe reden. Het fietsexamen levert dus een objectief, extern moment op waarop ouders hun beslissing kunnen baseren, in plaats van enkel op hun eigen (vaak voorzichtige) inschatting. Dat maakt het examen een instrument dat niet enkel de fietsvaardigheid van kinderen verhoogt, maar ook rechtstreeks bijdraagt aan de bereidheid van ouders om hun kind zelfstandig te laten fietsen, en dat is precies waar aanbeveling 5.2 op verder bouwt.

5. (Beleids)aanbevelingen

Op basis van deze gesprekken formuleren we enkele aanbevelingen. Ze zijn nadrukkelijk gebaseerd op het kwalitatieve onderzoek in drie Mechelse scholen.

5.1 ZET VERVOLGONDERZOEK OP IN ANDERE CONTEXTEN

De klasgesprekken vonden plaats in drie stedelijke scholen, en enkel bij het 2de, 3de en 6de leerjaar van het lager onderwijs. We weten uit de eerste kwantitatieve telling dat er verschillen zijn in landelijk en stedelijk gebied. Die verschillen zullen de komende jaren verder onderzocht moeten worden. Het is daarom waardevol om dezelfde klasgesprekken te herhalen in een landelijke context én in middelbare scholen. Voor het middelbaar onderwijs is er al een uitgewerkte leidraad klaar, met specifieke vragen voor het 1ste middelbaar (de overstap zelf) en het 5de en 6de middelbaar (evolutie van het vervoermiddel, invloed van vrienden, toekomstplannen, rijbewijs). Die gesprekken voeren, kunnen we beschouwen als laaghangend fruit: een goed voorbereide volgende stap om na te gaan of we de patronen uit dit rapport ook daar terugvinden en wat de verschillen zijn qua context en leeftijd.

5.2 INVESTEER IN FIETSEDUCATIE ZOALS FIETSWEEK, FIETSLESSEN EN FIETSEXAMEN

Het voorbeeld van de Sint-Pietersschool toont hoe krachtig een terugkerend fietsexamen kan zijn (zie 4.11). Het geeft kinderen vaardigheid, en het geeft ouders een objectief signaal dat hun kind klaar is om zelfstandig te fietsen. Dat is ook een vangnet voor kinderen die thuis minder kans krijgen om te oefenen. Daarnaast is het nuttig om voor jongere kinderen al vroeger in te zetten op extra fietseducatie en campagnes, zowel binnen als buiten de schoolse context. De gemeente kan hier verder in ondersteunen samen met externe partners zoals bv. Mobiel 21, VSV, Fietsersbond en anderen.

5.3 PAK CONCRETE GEVAARPUNTEN AAN

Het kruispunt bij Don Bosco kwam expliciet en herhaaldelijk naar boven als knelpunt, met meldingen van bijna-botsingen. Zulke concrete, door kinderen zelf aangeduide locaties verdienen prioriteit bij toekomstige investeringen in verkeersveiligheid, bijvoorbeeld via een conflictvrije herinrichting.

5.4 BOUW VERDER OP DE ROUTE NAAR HET PARK

Opvallend veel kinderen mogen nu al zelfstandig fietsen naar het park of de speeltuin in de buurt, nog voor ze zelfstandig naar school (mogen) fietsen (zie 4.7). Dat sluit aan bij het idee van een speelweefselplan: een netwerk van veilige, autoluwe verbindingen tussen huis, school en speelplekken.

5.5 Ondersteun ouders, niet enkel met waarschuwingen

Ouders zijn de belangrijkste poortwachter voor zelfstandig fietsen, en veiligheid is hun grootste zorg. Praktische ondersteuning zoals samen geoefende routes, duidelijke afspraken (gsm meenemen, op tijd thuis) en een fietsexamen als objectieve graadmeter, blijken in de gesprekken meer te helpen dan het louter benadrukken van gevaar.

5.6 Verbeter de toegang tot een passende fiets

Een fiets die te groot, te klein of kapot is, is een drempel die relatief eenvoudig weg te werken is. Dat kan bijvoorbeeld via een fietsbibliotheek, herstelacties op school, of een tweedehandsregeling.

5. Besluit: maak van fietsen de logische keuze

Deze kwalitatieve analyse laat zien dat kinderen vragende partij zijn om (zelfstandig) te fietsen. Kinderen die nu niet fietsen, willen dat in veel gevallen wel (zie 4.4), en fietsen wordt in bijna elke klas overwegend als leuk ervaren (zie 4.5 en 4.10). Het is zelden een kwestie van onwil bij de kinderen zelf, wel van een omgeving die hen niet altijd evenveel vertrouwen en ruimte geeft (zie 4.9).

Die vraag verdient een antwoord dat verder gaat dan het wegwerken van infrastructurele drempels. Steden en gemeenten kunnen, naast infrastructuurwerken (zie 5.3 en 5.4), ook actief investeren in een echte fietscultuur waarin fietsen voor kinderen de logische keuze wordt. Dat betekent inzetten op een positiever beeld van afstand, want zelfs enkele kilometers worden door ouders en kinderen soms al als “te ver” bestempeld (zie 4.2). Of de voordelen en wat er vandaag al staat benadrukken: goede infrastructuur, fietsexamens, fietseducatie … (zie hoofdstuk 3). Dat is ook precies de gedachte achter de Coalitie Kindnorm voor een leefbare publieke ruimte waarin elk kind zich actief, veilig en zelfstandig kan verplaatsen. Mobiliteit op kindermaat is geen doel op zich, maar een hefboom voor een betere samenleving. Want wat voor kinderen werkt en veilig is, is dat meteen voor iedereen.

Investeren in kindvriendelijke infrastructuur en een gezonde fietscultuur betaalt zich ook breder uit dan verkeersveiligheid of de modal shift alleen. Zelfstandig fietsen naar school versterkt het zelfvertrouwen van kinderen en de vaardigheden die ze daarbij opdoen (zie 4.7), het versterkt de band met broers, zussen en vrienden waarmee kinderen het liefst samen fietsen (zie 4.5), en het sluit aan bij een zelfstandigheid die kinderen elders, op weg naar het park of de speeltuin, al gewend zijn (zie 4.8). Wie werk maakt van fietsen naar school, investeert dus rechtstreeks in de ontwikkeling van kinderen.

Bronnen

- Verslagen klasgesprekken: Lyceum (2A, 3B, 6de leerjaar), Sint-Pietersschool (3de en 6de leerjaar), Don Bosco (2de en 6de leerjaar).
- Overzicht data Kinderfietstellingen 2026, Leerstoel Fiets UGent (Joyce David & Kato Selis, o.l.v. Meredith Glaser & Frank Witlox).
- Persbericht Kinderfietstelling, Fietsersbond, 3 juni 2026 | Kinderfietstelling - Fietsersbond.