



**UHASSELT**

KNOWLEDGE IN ACTION

## **School voor Mobiliteitswetenschappen**

master in de mobiliteitswetenschappen

### ***Masterthesis***

#### ***Fietsvaardigheid bij kinderen: Niveaubepaling en integratie in een fietspoolapp***

**Jana Snels**

Scriptie ingediend tot het behalen van de graad van master in de mobiliteitswetenschappen

#### **PROMOTOR :**

Prof. dr. ir. Tom BELLEMANS

#### **BEGELEIDER :**

dr. ir. Wim ECTORS



**UHASSELT**

KNOWLEDGE IN ACTION

[www.uhasselt.be](http://www.uhasselt.be)  
Universiteit Hasselt  
Campus Hasselt:  
Martelarenlaan 42 | 3500 Hasselt  
Campus Diepenbeek:  
Agoralaan Gebouw D | 3590 Diepenbeek

**2020**  

---

**2021**



# **School voor Mobiliteitswetenschappen**

master in de mobiliteitswetenschappen

## ***Masterthesis***

### ***Fietsvaardigheid bij kinderen: Niveaubepaling en integratie in een fietspoolapp***

**Jana Snels**

Scriptie ingediend tot het behalen van de graad van master in de mobiliteitswetenschappen

#### **PROMOTOR :**

Prof. dr. ir. Tom BELLEMANS

#### **BEGELEIDER :**

dr. ir. Wim ECTORS





**UHASSELT**

**KNOWLEDGE IN ACTION**

MASTERPROEF

# Fietsvaardigheid bij kinderen

Niveaubepaling en integratie in een  
fietspoolapp



**Jana Snels**

**Master Mobiliteitswetenschappen**

**Promotor: Prof. dr. ir. Tom BELLEMANS**

**Begeleider: Dr. ir. Wim ECTORS**

# Inhoud

Inhoud.....	1
1 Lijst van figuren .....	2
2 Lijst van tabellen.....	2
3 Inleiding .....	3
4 Aanleiding.....	3
5 Probleemstelling .....	4
6 Doelstelling .....	5
7 Onderzoeksmethode.....	5
8 Analyse .....	8
8.1 Intrinsieke factoren bij de fietstaak.....	8
8.1.1 Motorische vaardigheidsontwikkeling .....	8
8.1.1 Perceptueel motorische ontwikkeling .....	10
8.1.2 Cognitieve ontwikkeling.....	12
8.1.3 Socio- emotionele ontwikkeling.....	15
8.2 Fietseducaties in Vlaanderen.....	16
8.2.1 Leerlijnen.....	16
8.2.2 Aanbod lesmateriaal .....	18
8.2.3 Praktische fietseducatie .....	19
9 Resultaten .....	20
9.1 Niveaubepaling fietsvaardigheid .....	20
9.2 Fietsvaardigheidstesten .....	23
9.3 Richtlijnen samenstelling fietspools.....	27
9.3.1 Fietspoolgrootte .....	28
9.3.2 Mengen van fietsvaardigheidsniveaus.....	30
9.3.1 Aantal begeleiders .....	32
10 Conclusies.....	34
11 Discussie.....	36
12 Literatuurlijst.....	37
13 Bijlagen .....	1
13.1 Overzicht leerlijnen .....	1
13.2 Interview Ine Bosmans .....	1
13.2.1 Checklist .....	23
13.3 Interview Kim Jacobs.....	23

13.4	Interview Jordy Thomassen .....	36
13.5	Interview Linus Zeuwts .....	39
13.6	Interview Els Vanhoutte .....	58
13.7	Focusgesprek fietsbegeleiders .....	1

## **1 Lijst van figuren**

Figuur 1: Newells (1986) 'model of constraints' (Vansteenkiste, 2015) .....	14
Figuur 2: Fietsvaardigheidsniveaus met vereiste vaardigheden .....	22
Figuur 3: Niveautest 1- beginnende fietser .....	24
Figuur 4: Niveautest 2 - gevorderde beginner .....	24
Figuur 5: niveautest 3 - competente fietser .....	25
Figuur 6: niveautest 4 – bedreven fietser .....	25
Figuur 7: Fietsvaardigheidstest verwerkt in de app Sweeper .....	27
Figuur 8: richtlijnen – fietspoolgrootte .....	30
Figuur 9: richtlijnen – mengen van fietsvaardigheidsniveaus.....	32
Figuur 10: richtlijnen - aantal begeleiders.....	33

## **2 Lijst van tabellen**

Tabel 1: overzicht respondenten interviews .....	6
Tabel 2: samenstelling focusgroep fietsbegeleiders .....	7
Tabel 3: Niveaus in vaardigheidsverwerving (Dreyfus & Dreyfus, 1980) .....	10
Tabel 4: aggregatie bestaande leerlijnen .....	17

### **3 Inleiding**

Voldoende fysieke activiteit is een belangrijk aspect voor de gezondheid van kinderen en jongeren. De Wereldgezondheidsorganisatie zegt dat kinderen en jongeren van 5 t.e.m. 17 jaar dagelijks ten minste 60 minuten matige tot zware lichamelijke activiteit dienen te hebben, met een sterke voorkeur voor activiteiten in de buitenlucht (Bull et al., 2020). Actief transport van en naar school kan hierbij een niet te onderschatten rol spelen. Desondanks wordt in veel gevallen toch nog voor de auto gekozen. In 2019 gebeurde 1 op 3 woon-schoolverplaatsingen met de auto (Janssens et al., 2020).

De keuze van de vervoersmodi naar school start vaak bij de ouders die hun kinderen liever begeleiden dan hen zelfstandig naar school te laten gaan. Uit een studie in Noorwegen blijkt dat de afstand tot de school en de leeftijd van de kinderen de meest invloedrijke variabelen zijn op de onafhankelijke mobiliteit van de kinderen. Hoe ouder de kinderen worden, hoe zelfstandiger ze zijn in het verkeer. Bovendien blijkt dat hoe dichter de kinderen in de buurt van een school wonen, hoe jonger ze zijn wanneer ze zonder begeleiding naar school mogen fietsen (Fyhri & Hjorthol, 2009)

Uit een studie van Touring (2017) blijkt dat 7 op de 10 Belgische ouders met schoolgaande jongeren, hun kinderen begeleiden naar school. Daarvan gaf maar liefst 66% aan hun kinderen (bijna) dagelijks met de wagen naar school te brengen. Bij grotere afstanden is dit volgens het onderzoek te wijten aan gebrek aan alternatieven, maar zelfs wanneer de afstand minder dan 3 km bedraagt, blijft de auto het belangrijkste vervoersmiddel. In Vlaanderen woont de meerderheid van de scholieren en studenten maximaal 5 kilometer verwijderd van school (Janssens et al., 2020).

Naast afstand zijn er nog andere redenen waarom ouders hun kinderen liever met de auto brengen dan met de fiets. Een kwart van de respondenten uit het onderzoek van Touring (2017), gaf aan dat ze de woon-schoolroute te onveilig vinden. Verder zijn ketenverplaatsingen (in het bijzonder de verplaatsing waarbij het kind wordt afgezet aan school en er nadien wordt verder gereden naar het werk) voor 20% van de respondenten een reden om de wagen te nemen. Een Zweeds onderzoek toonde aan dat het sociale gemak (de wens van de ouders om hun kinderen te begeleiden en het gemak van de auto) een directe relatie heeft met de frequentie van autogebruik (Westman et al., 2017).

### **4 Aanleiding**

Uit het kwalitatief onderzoek van de studio, bleek dat ouders moeite hebben met het inschatten van de fietsvaardigheid van hun kind. Deze onwetendheid beïnvloedt mede hun huidige vervoerskeuze voor woon-schoolverplaatsingen. Hoewel het fietspoelsysteem volgens hen wel heel wat voordelen kan bieden, bleven ze wat verveeld met de vraag of hun kind hiervoor wel over de juiste

fietsvaardigheden beschikt. Bovendien willen ze, als mogelijke begeleider van een fietspool, ook weten wat de fietsvaardigheid van de andere deelnemende kinderen is. Hieruit kwam de vraag of er een kader geschept kan worden, waarin vastgelegd wordt over welke fietsvaardigheden de kinderen moeten beschikken, om te kunnen deelnemen aan de fietspool.

Verder werd er door de ouders ook voorgesteld om binnen een fietspool een onderscheid te maken tussen de verschillende leeftijden van de kinderen. Uit ervaring hebben ze namelijk zelf al vaker ondervonden dat het mengen van verschillende fietsvaardigheden en snelheden, niet evident is en allesbehalve bijdraagt aan de verkeersveiligheid.

Beide bezorgdheden bleken toch een aanzienlijke invloed te hebben op de bereidwilligheid van de ouders om deel te nemen aan dergelijk fietspoolsysteem. Er werd besloten dat de rapportage van de fietsvaardigheid van de kinderen verder uitgewerkt diende te worden, om het succes van het fietspoolsysteem te waarborgen.

## **5 Probleemstelling**

Verkeerseducatie is een verplicht onderdeel in het basisonderwijs. 'Ruimte' is één van de domeinen van het leergebied 'Mens en maatschappij'. Bij dit domein horen enkele eindtermen en ontwikkelingsdoelen, waaronder enkele in verband met verkeer en mobiliteit (AHOVOKS, z.d.).

De scholen kunnen, rekening houdend met deze eindtermen, zelf bepalen hoe ze hun verkeerslessen invullen. Er bestaan enkele initiatieven en projecten waaraan scholen kunnen deelnemen, die hun educatie hebben afgesteld op deze eindtermen. Sommige van deze projecten werken met een soort evaluatie, anderen niet. In welke mate deze evaluatie daarna ook wordt door gecommuniceerd naar de ouders, is onduidelijk. Uit het focusgesprek bleek dat ouders, met uitzondering van het fietsexamen, niet altijd op de hoogte zijn van de verkeerseducaties en -proeven op school. Bijgevolg hebben ouders ook geen idee hoe ver hun kinderen staan op het vlak van verkeersvaardigheid.

Sommige ouders gaven aan dat ze zich baseren op de leeftijd of de klasgroep waarin het kind zit, om te bepalen wanneer hun kind alleen naar school kan fietsen. Er zijn echter veel meer factoren die meespelen in de fietsvaardigheid van de kinderen dan leeftijd gerelateerde factoren (Zeuwts, 2016). De ouders waren zich hier wel van bewust, maar vinden het moeilijk om hier zelf een inschatting over te maken.

Voor veel eindtermen wordt de vooruitgang van de kinderen systematisch beoordeeld, en nadien ook gecommuniceerd naar de ouders. Zo weten ouders wat de werkpunten zijn en waar ze extra aandacht aan moeten besteden. Denk hierbij bijvoorbeeld aan het AVI-leesniveausysteem. Hoewel het leesniveau



tussen kinderen van dezelfde leeftijd erg kan verschillen, kan het gemiddelde leesniveau van een leeftijdsgroep toch een idee geven over hoe het met de leesontwikkeling van het kind gesteld is. Voor de eindtermen omtrent verkeer en mobiliteit bestaat zulk systeem niet.

Een systeem ontwerpen waarbij de fietsvaardigheid van kinderen in niveaus kan worden opgedeeld, kan ervoor zorgen dat ouders een beter beeld hebben op de fietsvaardigheidsontwikkeling van het kind. Hierdoor zijn de ouders bewust van het kunnen van het kind en kunnen ze een weloverwogen beslissing maken omtrent de woon-schoolverplaatsingen. Doordat de fietsvaardigheid van de kinderen ook duidelijk benoemd kan worden, zal er mogelijks ook een grotere bereidheid zijn bij ouders om deel te nemen aan een fietspoolsysteem. Deze zaken kunnen er toe leiden dat er vaker gekozen zal worden voor een actieve modus voor woon-schoolverplaatsingen.

## **6 Doelstelling**

Het hoofddoel van deze masterproef is het ontwerpen van een eenduidig niveausysteem om de fietsvaardigheid van kinderen in kaart te brengen. Om dit niveau te bepalen, wordt er een evaluatiemethode ontworpen. Het niveausysteem wordt verder gebruikt om aanbevelingen en richtlijnen te maken voor de deelnemers en begeleiders van de fietspoolapp Sweeper.

## **7 Onderzoeksmethode**

In dit onderzoek wordt gebruik gemaakt van kwalitatief onderzoek. Om de validiteit van de resultaten te waarborgen, wordt er datatriangulatie toegepast.

Eerst wordt er beroep gedaan op bestaande wetenschappelijke literatuur, om een theoretisch kader op te stellen. Dit theoretisch kader moet een beeld scheppen over de verschillende processen en fasen die een kind doormaakt bij het aanleren van de fietstaak. Om structuur te brengen in deze verschillende ontwikkelingen werd de expertise van Dr. Linus Zeuwts, onderzoeker in de Bewegings- en Sportwetenschappen aan de UGent, ingeschakeld.

Verder dient deskresearch de bestaande initiatieven en educatiemethoden van Vlaanderen in kaart te brengen. Deze stap is cruciaal voor het verdere kwalitatieve onderzoek. De deskresearch omvat tevens het verzamelen van de verschillende oefeningen en evaluaties die worden gedaan bij deze educaties, om zo verbanden te leggen tussen de educaties onderling en met de wetenschappelijk literatuur. Deze informatie vormt, samen met de data uit het kwalitatieve onderzoek, de basis voor een eerste opzet rond niveaubepaling en een evaluatieformulier.

Ook bestaande aanbevelingen rond fietsen met kinderen in het verkeer die worden gegeven door relevante organisaties, worden verzameld. Dit breidt zich

uit van richtlijnen omtrent fietsen met 1 kind, tot fietsen in groep en zelfs specifiek rond het samenstellen van fietspools.

In het kwalitatieve onderzoek, worden interviews gehouden met aanbieders van de verschillende verkeerseducaties. Dit enerzijds om de kwantitatieve data uit de deskresearch te valideren en te duiden. Anderzijds bieden deze ervaringsdeskundigen ondersteuning bij het ontwerpen van een niveaubepaling en het bijbehorende evaluatieformulier. De mensen die aan deze interviews hebben deelgenomen, worden in Deze richtlijnen worden in eerste instantie gebaseerd op de informatie die is voortgekomen uit de deskresearch.

Tabel 1: Deze richtlijnen worden in eerste instantie gebaseerd op de informatie die is voortgekomen uit de deskresearch.

Tabel 1 weergegeven.

In een latere fase worden ook de richtlijnen die de app zal bevatten voor het samenstellen van een fietspool, met dezelfde mensen besproken. Deze richtlijnen worden in eerste instantie gebaseerd op de informatie die is voortgekomen uit de deskresearch.

*Tabel 1: overzicht respondenten interviews*

<b>Naam</b>	<b>Functie</b>	<b>Datum interview(s)</b>	<b>Bijlage</b>
<b>Ine Bosmans</b>	Trainer en medewerker educatie, planning en vrijwilligerswerking De Fietsschool Projectmedewerker educatie, Mobiel 21	Woensdag 31 maart 2021	13.1
<b>Kim Jacobs</b>	teamverantwoordelijke van het team verkeerseducatie op de VSV	Donderdag 1 april 2021	13.3
<b>Jordy Thomassen</b>	Medewerker MOEV Limburg - verantwoordelijke opvolging en coaching van Fietsmeester.	Vrijdag 2 april 2021	13.4
<b>Dr. Linus Zeuwts</b>	Onderzoeker aan de Universiteit van Gent	Woensdag 12 mei 2021	13.5

<b>Els Vanhoutte</b>	Consulent Verkeersveiligheid Provincie Antwerpen	Woensdag 12 mei 2021	13.6
----------------------	--	-------------------------	------

Ter validatie en aanvulling van de richtlijnen omtrent het samenstellen van fietspools, wordt er een focusgesprek gehouden met enkele ervaringsdeskundigen. De achtergrond van deze respondenten is terug te vinden in Tabel 2. Het focusgesprek verliep online op donderdag 29 juli 2021, en de focusgroep was als volgt samengesteld

*Tabel 2: samenstelling focusgroep fietsbegeleiders*

<b>Respondent</b>	<b>Achtergrond</b>
Respondent 1	Begeleider Fietspool Emelgem
Respondent 2	Organisator en begeleider fietspool Viversel
Respondent 3	begeleider en administratie Emelgem
Respondent 4	Fietspool begeleider Emelgem, ook begeleiden van schooluitstappen
Respondent 5	Leerkracht 5 <sup>e</sup> leerjaar uit Borgerhout, verkeersverantwoordelijke, begeleidt ook fietsuitstappen met de klas
Respondent 6	Fietsmonitor bij de Fietschool

Omdat de namen van de respondenten niet relevant zijn voor het onderzoek, wordt naar hen gerefereerd als respondent 1, 2, 3, 4, 5 en 6.

## **8 Analyse**

### **8.1 Intrinsieke factoren bij de fietstaak**

Fietsen in het verkeer is voor kinderen een ingewikkelde taak, waarbij ze motorische vaardigheden en cognitieve vaardigheden moeten combineren (Ellis, 2014). Naast externe factoren, zoals fietsinfrastructuur en de staat van de fiets, zijn er dus heel wat intrinsieke factoren die bepalen of een kind veilig kan fietsen. Fietsen kan worden beschouwd als een 'gecombineerde vaardigheid' die voldoende motorische vaardigheden, perceptueel-motorische vaardigheden, kennis van de verkeersregels en correcte attitudes vereist. (Zeuwts et al., 2020).

Om de verschillende aspecten van de fietstaak beter te begrijpen, worden de belangrijkste vaardigheidsontwikkelingen in dit hoofdstuk besproken.

#### **8.1.1 Motorische vaardigheidsontwikkeling**

De motoriek van een kind, zowel de grove als fijne motoriek, is een van de voornaamste vaardigheden die een kind nodig heeft om te kunnen fietsen. Onder de motorische vaardigheidsontwikkelingen valt namelijk het vermogen om te sturen, te balanceren, te trappen, te remmen, enz. (Zeuwts, 2016).

Er bestaan verschillende theorieën rond de motorische ontwikkelingen van een kind. De theorie van Gesell dateert uit de 20<sup>e</sup> eeuw, maar wordt in sommige vakgebieden nog steeds gebruikt. Deze zogenaamde 'Neurale Maturatie Theorie' stelt dat de motorische ontwikkelingen voornamelijk te wijten zijn aan genetica en de ontwikkeling van de hersenen. De primaire reflexen van een kind zouden de bouwblokken zijn van de motorische capaciteiten, die worden gestuurd door neurologische ontwikkelingen. De theorie gaat uit van een zeer lineair en hiërarchisch proces wat impliceert dat een kind voorspelbare gedragspatronen zou moeten vertonen (Dalton, 2005; Dixon, 2006).

Gesells theorie werd als basis gebruikt voor het vaststellen van mijlpalen in de motorische ontwikkeling. Hoewel deze mijlpalen in de embryologie en kinderfysiotherapie nog steeds gebruikt worden, zijn er heel wat kritieken op Gesells theorie. Zo ontkent Gesell discontinuïteiten in de ontwikkelingsprocessen van kinderen. Wetenschappers zijn afgestapt van het idee dat motorische vaardigheden lineair en continu ontwikkelen zoals het door Gesell wordt voorgesteld. Daarentegen wordt de ontwikkeling meer in stadia bekeken, die worden bereikt doormiddel van een spiraalpatroon. Dit wil zeggen dat het kind een nieuwe motorische vaardigheid kan aanleren, maar mogelijks zal terugvallen in zijn/haar oud gedrag en op basis van 'trial-and-error' zal ontdekken wat de meest efficiënte manier van bewegen is (Al-Dor, 2006).

De voornaamste kritiek op de theorie van Gesell was het gebrek aan inclusie van omgevingsfactoren. Myrtle McGraw (1945) was een van de eersten die,

doormiddel van een experiment met tweelingen, Gesells theorie ontcrachtte (Slater et al., 2003). Wetenschappers en filosofen waren het erover eens dat de omgeving evenveel, al dan niet meer invloed heeft op de motorische ontwikkelingen dan de genetische aanleg van het kind. Motorische ontwikkelingen en cognitieve ontwikkelingen worden vandaag de dag meer en meer als coöperatieve processen gezien. Dit resulteert in de hedendaagse 'dynamische systemen theorieën' die in vele wetenschappelijke velden worden gebruikt. In 8.1.1 worden deze theorieën en het belang van de cognitieve ontwikkelingen op de fietstaak, verder toegelicht. (Aylward, 2020; Dixon, 2006; Thelen & Adolph, 1992)

Naast de ontwikkelingsfasen van een kind, is het ook belangrijk te begrijpen welk proces een individu moet doormaken om een motorische vaardigheid aan te leren. De manier van vaardigheidsverwerving hangt sterk af van de aard van de vaardigheid. De aard van een beweging kan aan de hand van vier continuüms worden beschreven: de precisie van de beweging, de continuïteit van de beweging, de tempobepaling en het effect van externe omgevingsfactoren (Fine, 1967; Pear, 1928). Fietsen is een combinatie van fijne en grove motoriek en is een continue beweging. Het tempo van beweging kan enerzijds intern gestuurd zijn, als het kind bijvoorbeeld alleen fietst of het tempo mag bepalen, maar het kan ook extern bepaald zijn, wat bij fietsen in groep vaak het geval is. Niet alleen moet het kind het tempo van de groep kunnen volgen, het moet ook inspelen op veranderingen in het tempo door te kunnen versnellen en vertragen. Tot slot wordt de fietstaak enigszins gestuurd door omgevingsfactoren zoals de kwaliteit van het fietspad, de staat van de fiets, de weersomstandigheden etc.

Motorisch leren wordt gedefinieerd als: 'een verandering in het vermogen van een persoon om een vaardigheid uit te voeren die moet worden afgeleid uit een relatief permanente verbetering van de prestaties als gevolg van oefening of ervaring' (Magill & Anderson, 2010). Het proces van het leren van een nieuwe motorische vaardigheid, kan door 3 fasen worden beschreven: de cognitieve fase, de associatieve fase en de autonome fase. In de cognitieve fase heeft het individu amper of geen controle over de subskills en dient het extra controle uit te voeren op de taak. In de associatieve fase is het individu in staat om de beweging meer gecontroleerd en verfijnd uit te voeren. Tot slot zal de motorische beweging bijna moeiteloos kunnen worden uitgevoerd in de autonome fase. Dit is voornamelijk het gevolg van oefening en ervaring (Zeuwts et al., 2020).

Het individu is dus in staat zijn vaardigheid verbeteren door oefening en ervaring. De gebroeders Dreyfus definiëerde in 1980 vijf niveaus van vaardigheidsverwerving, die worden weergegeven in Tabel 3: Niveaus in vaardigheidsverwerving (Dreyfus & Dreyfus, 1980).

Tabel 3: Niveaus in vaardigheidsverwerving (Dreyfus & Dreyfus, 1980)

Niveau	vaardigheden
<b>Novice (beginner)</b>	Het individu is een beginner in het uitvoeren van de vaardigheid. In dit stadium heeft het individu nood aan duidelijke instructies. Hij/zij kan nog niet goed belangrijke zaken van minder belangrijke zaken scheiden.
<b>Advanced beginner (gevorderde beginner)</b>	Een gevorderde beginner heeft voldoende reële situaties doorstaan om de terugkerende betekenisvolle aspecten van situaties op te merken. Hij/zij is echter nog niet in staat om zelfstandig prioriteiten te stellen. De beweging wordt nog steeds gezien als een combinatie van afzonderlijke stappen. Hij/zij is in staat om routinetaken uit te voeren onder indirect toezicht, direct toezicht is alleen nodig voor complexe taken.
<b>Competent</b>	Het individu heeft al enkele ervaring en ziet patronen in zijn ervaringen
<b>Proficient (bedreven):</b>	Het individu vertoont goede uitvoeringen van de vaardigheid, door voldoende oefening. Het kan de situatie in zijn geheel inschatten en zich daaraan aanpassen.
<b>Expert</b>	Het individu heeft de laatste fase in expertise bereikt. Door ervaring handelt het individu zonder daarbij na te moeten denken. Hij/zij kan zich op intuïtie baseren bij het uitvoeren van de vaardigheid.

### 8.1.1 Perceptueel motorische ontwikkeling

Perceptueel motorische vaardigheden zijn een combinatie van perceptuele vaardigheden en vrijwillige motorische vaardigheden die een persoon in staat stelt lichaamsbewegingen te synchroniseren en te coördineren. Perceptuele vaardigheden worden ook wel sensorische vaardigheden genoemd, en staan in directe relatie tot de zintuigelijke waarnemingen voor het herkennen van de omgeving. Deze waarnemingen vormen de input die zal resulteren in een motorische handeling (Colman, 2009; Kent, 2007).

Volgens Epuran (1976) zijn kinderen tussen 6 en 11 jaar in de beste leeftijdscategorie om perceptueel motorische vaardigheden te ontwikkelen. Goed ontwikkelde perceptueel-motorische vaardigheden gedurende deze levensfase,

resulteren later in betere sportvaardigheden en sportprestaties (Simonek et al., 2008).

De perceptueel motorische vaardigheden bestaan volgens Gallahue (1993) uit vier grote componenten: lichaamsbewustzijn, ruimtelijk bewustzijn, richtingsbewustzijn en tijdsbewustzijn.

Tijdens het proces van lichaamsbewustwording speelt de relatie tussen kind en omgeving een belangrijke rol. Lichaamsbewustwording start op een leeftijd van 2 jaar. Eerst wordt het zich bewust van de mogelijkheden van zijn lichaam. Later, na de leeftijd van vier, wordt de ruimte-lichaamsoriëntatie gevormd. (Elena et al., 2014; Tudor, 2005). Kinderen die problemen hebben met het lichaamsbewustzijn, zijn vaak onhandig of ongecoördineerd. Ze hebben moeite met het aansturen van de juiste spiergroepen om grote motorische bewegingen uit te voeren, zoals trappen op een fiets. Ze vertonen ook vaak moeite met proprioceptie; bijvoorbeeld weten hoeveel kracht nodig is om te remmen. (Watson, 2017).

Ruimtelijk bewustzijn wordt sterk geassocieerd met lichaamsbewustzijn. Ruimtelijk bewustzijn kan worden gedefinieerd als 'een bewustzijn van het lichaam in de ruimte en de relatie van het kind met de objecten in de ruimte' (Elena et al., 2014). De eerste ruimtelijke gewaarwordingen starten al op een leeftijd van 2 jaar, maar het bewustzijn van de plaats van het lichaam (of lichaamsdeel) in de ruimte, is vaak bij kinderen van 6 jaar nog ondermaats. De uitbundigheid van vijf- of zesjarigen kan hun ruimtelijk bewustzijn volledig overweldigen, en bijgevolg ook hun fijne en grove motorische coördinatievaardigheden verstoren (Poole et al., z.d.). Dit kan erin resulteren dat kinderen hun eigen snelheid niet kunnen inschatten als ze aan het fietsen zijn, alsook de afstand tussen hen en de voorligger foutief inschatten. Het is belangrijk hier rekening mee te houden als kinderen in groep zouden fietsen.

Het richtingsbewustzijn of directionele bewustzijn, betreft het begrijpen van de concepten 'links', 'rechts', 'boven', 'onder', 'in', 'uit' enzovoort. Het directionele bewustzijn helpt kinderen in het begrijpen van de ruimte rond hen en de onderlinge relatie van de objecten in deze ruimte (Strickland, z.d.). De meeste kleuters hebben over het algemeen het vermogen ontwikkeld om links en rechts te kunnen onderscheiden, alsook de directionele aspecten van andere objecten in de ruimte.

Het temporeel bewustzijn impliceert de ontwikkeling van een gevoel voor snelheid en timing. Dit is belangrijk voor een goede oog-hand- en oog-voetcoördinatie. Met de ontwikkeling van temporeel bewustzijn beginnen kinderen in staat te zijn om onderscheid te maken tussen snel en

langzaam, regelmatig en onregelmatige ritmes, en lange en korte tijdsintervallen (D. L. Gallahue & Donnelly, 2007; Valency, 2015).

Voldoende perceptuele motorische vaardigheden zijn cruciaal voor het zelfstandig fietsen in het verkeer. Het correct inschatten van de verkeerssituatie en bijkomend motorisch correct reageren is namelijk een continue taak tijdens het fietsen. Ruimtelijke en temporele vaardigheden zijn in het bijzonder zeer belangrijk, bijvoorbeeld om voldoende tijdspanne in te schatten om de baan over te steken, of voor algemene gevaarherkenning. Onderzoek toonde aan dat de perceptuele waarnemingen even snel gebeuren als bij volwassenen, maar het bij kinderen langer duurt om hun actie uit te voeren (Chihak et al., 2010). Voldoende temporele vaardigheden zijn vereist om correct de benodigde tijd in te schatten voor het uitvoeren van motorische handelingen.

### **8.1.2 Cognitieve ontwikkeling**

Naast de (perceptueel) motorische vaardigheden, zijn de cognitieve vaardigheden een zeer belangrijk aspect van de fietstaak. Cognitieve ontwikkeling is hoe een persoon de wereld waarneemt en begrijpt door de relaties van enerzijds genetische en anderzijds aangeleerde factoren (Sellers et al., 2021).

De cognitieve ontwikkelingen zijn verantwoordelijk voor de executieve functies die nodig zijn tijdens het fietsen. Enkele van deze executieve functies zijn verwerkingssnelheid, aandacht, werkgeheugen, multitasking, besluitvorming, reactietijd en de inhibitie van respons (uit een interview met L. Zeuwts, bijlage 13.5)

Zoals vermeld in 8.1.1, leefde er in de psychologie lang een neurale - maturationistische kijk op de motorische ontwikkelingen van een kind. Door het experiment van Myrtle McGraw (1945), kwam aan het licht dat de omgeving van het kind evenveel, al dan niet meer invloed heeft op de ontwikkeling van het kind dan de genetische aanleg. Deze gedachtegang vloeide voort in de 'cognitieve theorieën'.

Een van de voornaamste theorieën is deze van Piaget. Piagets theorie gaat uit van 4 verschillende fasen die een kind doormaakt bij de cognitieve ontwikkeling: de sensorimotorische fase, de preoperationele fase, concrete operationele fase en de formele operationele fase. Wanneer al deze vier fasen zijn doorlopen, zou een persoon in staat zijn volledige intellectuele capaciteit te bereiken. Piaget koppelde aan de verschillende fasen indicatieve leeftijden, al probeert men daar zoveel mogelijk van af te stappen. Het cognitieve ontwikkelingsproces is namelijk zeer persoonsafhankelijk. Hier wordt ervoor gekozen de leeftijdsindicaties alsnog te bekijken, om verdere analyse te vereenvoudigen.

- Sensorimotorische fase: geboorte tot 2 jaar



In dit stadium leren de hersenen voornamelijk door de sensorische input. Het kind zal dus leren door het gebruiken van zijn zintuigen. De eerste motorische output is in de vorm van primaire reflexen en gewoonten. Later in stadium zal het kind ook in staat zijn om vrijwillige bewegingen te maken. Een van de grootste mijlpalen in de fase is de ontwikkeling van het werkgeheugen. Deze zorgt ervoor dat het kind inziet dat objecten blijven bestaan, ook al zijn ze niet waar te nemen. Dit wordt 'object permanence' genoemd. Het kind begint meer en meer zelfstandig te bewegen, wat resulteert in verdere cognitieve ontwikkeling. Indien het kind in deze fase al leert bewegen met een loopfiets, zal het in een latere fase sneller weg zijn met de motorische en perceptueel motorische aspecten van de fietstaak. De visie van het kind in deze fase is nog zeer 'egocentrisch': het kind ziet de wereld enkel vanuit zijn eigen gezichtspunt (Cherry, 2020; Kroes, 2020; Sprouts, 2018).

- Preoperationele fase : 2 tot 7 jaar

Deze fase wordt preoperationeel genoemd omdat het kind nog niet in staat is specifieke cognitieve taken uit te voeren. Het kind zoekt meer en meer symboliek achter woorden en gebaren. Op deze leeftijd zal ook een eerste vorm van intuïtie geuit worden, maar de manier van denken in deze fase blijft nog steeds zeer egocentrisch. In het verkeer zal het kind dus enkel de omgeving kunnen ervaren vanuit zijn oogpunt en geen vorm van anticipatie of situatie inschatting vertonen.

- Concrete operationele fase: 7 tot 11 jaar

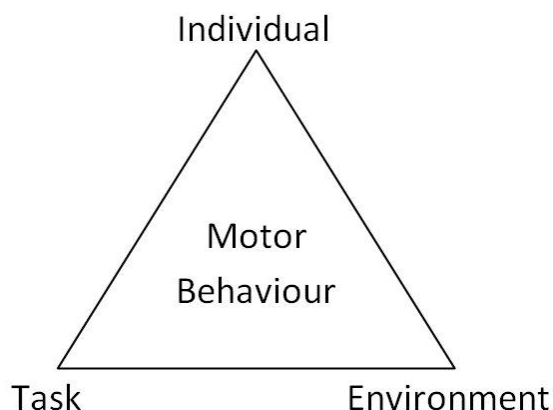
In deze fase komt het kind in aanraking met logica. Men ontwikkelt concrete cognitieve taken. Gedachten en herinneringen worden door de hersenen geordend en er ontstaan operationele mentale structuren. Aan de hand van deze structuren kunnen er rationele conclusies getrokken worden uit voorgaande ervaringen. Het kind kan in deze fase dus begrijpen dat bewegingen en acties, bepaalde resultaten tot gevolg hebben. In de context van het fietsen moet het kind begrijpen dat zich afzetten en het continu trappen, de fiets sneller en verder zal laten rijden. In deze fase leert men de wereld ook vanuit andere oogpunten te bekijken (Cherry, 2020; *Physical, Biological And Psychological Aspects Of Riding A Bicycle*, z.d.; Sprouts, 2018).

- Formele operationele fase: 12 jaar en ouder

In deze laatste fase wordt men volledig operationeel. Men is in staat logisch na te denken over abstracte concepten en hypothesen. Het is mogelijk assumpties te maken over toekomstige gebeurtenissen die al dan niet zullen plaatsvinden. In het verkeer kan men bijvoorbeeld anticiperen op tegenliggend verkeer door op tijd uit te wijken en ruimte te maken (Cherry, 2020; Sprouts, 2018).

Piagets theorie vormt nog steeds de basis van vele 'dynamische systemen theorieën', die vandaag de dag gebruikt worden. Newells 'theory of constraints' (1986) creëerde een model om aan te tonen dat de motorische ontwikkeling van mensen geremd kan worden door 3 vormen van beperkingen (Hamilton et al., 2012; Newell et al., 1989; *Newell's Theory of Constraints*, z.d.):

- Individuele beperkingen: deze kunnen zowel structureel als functioneel zijn. Een structurele beperking is gerelateerd aan de structuur van het lichaam. Zo kan bijvoorbeeld de onderontwikkelde spiermassa van een kind erin resulteren dat het kind niet zo snel kan fietsen als volwassenen met een grotere spiermassa. Functionele beperkingen zijn gerelateerd aan het gedrag. Zo heeft een jong kind nog problemen met de aandachtspanne en inhibitie van respons, en kan het onderweg snel afgeleid zijn door minder belangrijke zaken dan de fietstaak.
- Omgevingsbeperkingen : deze beperkingen vallen buiten de controle van de persoon in kwestie. Een omgevingsbeperking kan bijvoorbeeld een slecht onderhouden fietspad zijn, of een platte band.
- Taakbeperkingen: tot slot wordt de taak op zich ook beschouwd als een beperking. Het kind oefent de vaardigheid uit tot zover van hem gevraagd wordt.



*Figuur 1: Newells (1986) 'model of constraints' (Vansteenkiste, 2015)*

Newell beschrijft verder ook vier stadia voor het ontwikkelen van competentie (Flower, 1999):

#### 1. Onbewuste incompetentie

Het individu weet niet hoe een taak uit te voeren en beseft ook niet dat het de kennis ontbreekt. Hij ontkent het nut van de vaardigheid. Het individu dient zijn incompetentie in te zien en de waarde van de vaardigheid te erkennen. De tijd die een individu in deze fase doorbrengt, hangt af van de kracht van de stimulus om te leren.

#### 2. Bewuste incompetentie

Hoewel het individu niet begrijpt of niet weet hoe iets te doen, erkent hij zijn incompetentie alsook de waarde van de vaardigheid. Het maken van fouten vormt hierbij een essentieel onderdeel van het leerproces.

### 3. Bewuste competentie

Het individu begrijpt of weet hoe iets te doen. Het demonstreren van de vaardigheid of kennis vereist echter concentratie.

### 4. Onbewuste competentie

Na voldoende oefening wordt het uitoefenen van de vaardigheid een evidentie voor het individu. Het individu is eventueel in staat om een andere taak te koppelen aan de vaardigheid. Bij dergelijke competentie is het mogelijk dat het individu anderen de vaardigheid aanleert.

Dit cognitieve ontwikkelingsmodel van Newell is sterk gelijkend op het model van Dreyfus. Dit toont aan dat er een sterke samenhang is tussen de motorische en cognitieve ontwikkelingen.

## **8.1.3 Socio- emotionele ontwikkeling**

Tot slot zijn er ook socio-emotionele hersenontwikkelingen die invloed hebben op de fietsvaardigheid.

Zo bleek uit een onderzoek van Briem et al. (2004) dat de oudere kinderen, in tegenstelling tot wat men zou verwachten, de meeste fouten maakten tijdens het afleggen van een fietsparcours. Ze scoorde voornamelijk slecht op de oefeningen die snelheidsinschattingen vereisten. De verklaring zou zijn dat, doordat deze kinderen al wat meer fietservaring hebben, hun zelfvertrouwen is gegroeid en ze daardoor het parcours aan hogere snelheden aflegden. Hoewel hun motorische en cognitieve vaardigheden hoogstwaarschijnlijk meer ontwikkeld zijn dan deze van de jongere kinderen, zorgen andere zaken als attitude ervoor dat ze niet opvallend beter scoorden op de test. Dit is voornamelijk te wijten aan de socio-emotionele ontwikkeling van een kind.

## 8.2 Fietseducaties in Vlaanderen

### 8.2.1 Leerlijnen

Er zijn enkele ontwikkelingsdoelen omtrent verkeer en mobiliteit waarvan verwacht wordt dat de kinderen ze beheersen aan het einde van de basisschoolopleiding (AHOVOKS, z.d.):

- De leerlingen kunnen de gevaarlijke verkeerssituaties in de ruimere schoolomgeving lokaliseren;
- De leerlingen beschikken over voldoende reactiesnelheid, evenwichtsbehoud en gevoel voor coördinatie en ze kennen de verkeersregels voor fietsers en voetgangers, om zich zelfstandig en veilig te kunnen verplaatsen langs een voor hen vertrouwde route;
- De leerlingen tonen zich in hun gedrag bereid rekening te houden met andere weggebruikers;
- De leerlingen kennen de belangrijkste gevolgen van het groeiende autogebruik en kunnen de voor- en nadelen van mogelijke alternatieven vergelijken;
- De leerlingen kunnen een eenvoudige route uitstippelen met het openbaar vervoer.

De scholen kunnen, rekening houdend met deze eindtermen, zelf bepalen hoe ze hun verkeerslessen invullen. Om scholen hierbij te helpen heeft VSV (Vlaamse Stichting Verkeerskunde) in samenwerking met enkele Vlaamse universiteiten, leerlijnen omtrent verkeerseducatie opgesteld. Hierbij werd onder andere de expertise ingeschakeld van docenten Sport- en Bewegingswetenschappen uit de KU Leuven en de Universiteit Gent. Kim Jacobs, de teamverantwoordelijke van het team verkeerseducatie op de VSV, heeft het proces van het opstellen van deze leerlijn meegemaakt. Zij gaf aan dat, hoewel dit al ergens in 2007 of 2008 gestart zal zijn, de leerlijn eigenlijk nog maar een of anderhalf jaar echt op punt staat (volledige interviewtranscript met Kim Jacobs is opgenomen in Bijlage 13.2.1).

De leerlijn wordt gratis ter beschikking gesteld voor scholen, en wordt onderverdeeld per thema en grotendeels per graad. In dit onderzoek wordt er specifiek verder gewerkt op het thema 'fietstraining'.

Naast VSV, heeft ook het Team Verkeersveiligheid van de Provincie Antwerpen een leerlijn opgesteld. Deze is tevens gratis beschikbaar gesteld en dient als hulpmiddel voor scholen. De leerlijn van de Provincie Antwerpen is onderverdeeld per leerjaar.

Beide leerlijnen werden volledig bekeken, om gelijkenissen en verschillen onderling en met de wetenschappelijke literatuur te vergelijken. Deze data werd vervolgens geaggregeerd en resulteert in Tabel 1. Het volledige overzicht van

beide leerlijnen is terug te vinden in Bijlage 13.1. Het valt op dat de leerlijnen op de meesten vlakken stroken met de ontwikkelingsfasen en mijlpalen zoals omschreven in de literatuur. Er zijn ook 4 grote categorieën in de data terug te vinden, die enigszins gelijk lopen met de niveaus van Dreyfus en Newell (zie 8.1 Intrinsieke factoren bij de fietstaak)

Tabel 4: aggregatie bestaande leerlijnen

	Leeftijd										
<b>Vaardigheden</b>	<b>2,5</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>11</b>	<b>12</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Evenwicht en stuurvaardigheid loopfiets</li> <li>• Evenwicht fiets               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Opstappen en vertrekken</li> <li>○ Remmen en afstappen</li> </ul> </li> <li>• Stuurvaardigheid fiets               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Stappen met fiets aan de hand</li> </ul> </li> </ul>											
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Evenwicht               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Traag rijden</li> <li>○ Rechte lijn fietsen</li> </ul> </li> <li>• stuurvaardigheid               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Stappen met fiets aan de hand</li> <li>○ Rechtdoor rijden</li> <li>○ Bocht nemen, slalom op lange afstand</li> </ul> </li> <li>• Fietsvaardigheid               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ achter elkaar fietsen</li> <li>○ vertragen, versnellen</li> <li>○ snelheid aanpassen</li> </ul> </li> </ul>											
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Evenwicht               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Achterom kijken en koers houden</li> </ul> </li> <li>• Stuurvaardigheid               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Slalommen op korte afstand</li> <li>○ Naast elkaar fietsen</li> </ul> </li> <li>• Fietsvaardigheid               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Onvoorzien remmen</li> </ul> </li> <li>• Verkeersvaardigheid en -kennis               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Plaats van elke weggebruiker op de weg kennen</li> <li>○ Stappend omkijken over linker en rechterschouder om bocht te maken</li> </ul> </li> </ul>											
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fietsbehendigheid</li> </ul>											

- |   |  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"><li>○ Over smal oppervlak rijden</li><li>○ Ritsen</li><li>○ Fietsen in groep</li><li>● Evenwicht<ul style="list-style-type: none"><li>○ Fietsen met 1 hand, koers houden</li></ul></li><li>● Verkeersvaardigheid<ul style="list-style-type: none"><li>○ Kruispunt oversteken</li><li>○ Links en rechts afslaan (correct kijken)</li></ul></li></ul> |  |
|---|--|

### **8.2.2 Aanbod lesmateriaal**

Naast de leerlijn, biedt VSV ook gratis lesfiches aan waarin praktijkgerichte lessen zijn uitgewerkt. Deze lesfiches zijn gebaseerd op de opgestelde leerlijn van VSV, en zijn tevens grotendeels per graad opgesteld. De bedoeling is dat leerkrachten zelf aan de slag gaan met deze lesfiches. Om leerkrachten hier extra bij te ondersteunen, past VSV het 'teach the teacher'-principe toe. Zowel scholen als gemeentebesturen kunnen een gratis infomoment aanvragen, waarbij VSV hun aanbod en de werking ervan komt toelichten. Daarnaast kunnen ze ook gratis vormingsmomenten en workshops op maat aanvragen waarbij ze rond een specifiek thema kunnen werken.

Naast de lesfiches, heeft VSV ook pakketten ontwikkeld met materiaal om te sensibiliseren of te werken rond verkeersveiligheid (VSV, z.d.). Deze pakketten zijn ook gratis aan te vragen door elke school.

Ook het de provincie Antwerpen heeft praktijkfiches ontworpen die aansluiten op hun leerlijn. Deze lesfiches zijn, net zoals hun leerlijn, afgestemd per leerjaar. Op hun leerlijn laten ze duidelijk zien welke lesfiches bijdragen tot welke vaardigheid, en toont aan dat lesfiches ook doorheen de verschillende jaren gebruikt kunnen worden.

Een ander Vlaams initiatief dat ondertussen al enkele jaren bestaat, is Meester op de Fiets. Dit project is een samenwerking van Mobiel 21, Vias en Moev. Ook zij hebben praktijkfiches opgesteld die gratis te downloaden zijn via hun site ([www.meesteropdefiets.be](http://www.meesteropdefiets.be)). Net zoals de lesfiches van de Provincie Antwerpen, zijn deze praktijkfiches onderverdeeld per leerjaar. Daarnaast kan je per provincie beroep doen op een fietsjuf of -meester die langskomt voor de praktijktraining en daarbij speciaal ontworpen materiaal meebrengt.

Zulk educatief materiaal kan vaak ook via lokale overheden uitgeleend worden. Denk maar aan provinciale of gemeentelijke uitleendiensten. In sommige

gevallen kan ook de politie ingeschakeld worden voor extra ondersteuning te bieden bij verkeerslessen. De Gentse politie bijvoorbeeld, heeft een speciaal aanspreekpunt voor scholen, het BAS (Bureau Aanspreekpunt Scholen). Hier kunnen scholen terecht voor zaken als veiligere schoolomgeving, jeugdcriminaliteit en problemen die aan jongeren gerelateerd zijn, maar ook verkeerseducaties. Zij bieden ook educatief materiaal aan, waaronder een fietstkoffer voor lagere scholen en een behendigheidsparcours. (*Bureau Aanspreekpunt Scholen | Lokale Politie Gent, z.d.; Met de fiets naar school, z.d.*)

### **8.2.3 Praktische fietseducatie**

Zoals vermeld in 8.2.2, is het initiatief van Meester op de fiets meer dan alleen het beschikbaar stellen van lesfiches. De bedoeling is om opgeleide fietsmeesters en -juffen naar de scholen te laten komen om de praktijklessen te geven, met ondersteuning van de leerkrachten. Dit is anders dan het aanbod van VSV, die bedoeld is om scholen zelf met het materiaal aan de slag te laten gaan.

Een 'Meester op de fiets' fietsles wordt door MOEV per provincie geregeld, en is toegankelijk voor alle Vlaamse scholen. Toch zijn er ook heel wat lokale initiatieven terug te vinden die praktijkgerichte verkeers- en fietslessen aanbieden. Zo heeft de stad Antwerpen het team 'Klas Op Stap' die Antwerpse scholen ondersteunt bij klasuitstappen en andere schoolse activiteiten. Zo bieden zij samen met Provélo enkele fietsklassen aan: 'De Fietsklas Stuurvaardigheid' voor de 2<sup>e</sup> graad en 'De Fietsklas Verkeersvaardigheid' voor het 6<sup>e</sup> leerjaar. Ook praktijkles rond dode hoek behoort tot de mogelijkheden. Deze fiets- en verkeersondersteuning wordt door de stad gratis aangeboden aan scholen uit Antwerpen. (*Fiets- en verkeersondersteuning | Onderwijsnetwerk Antwerpen, z.d.*)

Niet enkel aan kinderen worden er fietslessen gegeven, ook volwassenen kunnen mogelijks baat hebben bij dergelijke praktijklessen. Hoewel het de vaardigheidsontwikkeling van volwassenen anders is dan bij kinderen, zijn de voorwaarden waaraan moet voldaan zijn om over te gaan naar de volgende stap/les, wel vergelijkbaar. Daarom heeft er een interview plaatsgevonden met Ine Bosmans, trainer en medewerker educatie, planning en vrijwilligerswerking De Fietsschool. (volledige interviewtranscript met Ine Bosmans is opgenomen in Bijlage 13.1)

## 9 Resultaten

### 9.1 Niveaubepaling fietsvaardigheid

In dit hoofdstuk wordt de niveaubepaling getoond zoals deze gevormd is na 2 intervallen onderwerping aan experten/ervaringsdeskundigen, bestaande uit Kim Jacobs, teamverantwoordelijke van het team verkeerseducatie op de VSV, Dr. Linus Zeuwts, onderzoeker aan de Universiteit Gent, en Els Vanhoutte, consulente verkeersveiligheid van de provincie Antwerpen. De eerste onderwerping vond plaats via afzonderlijke interviews. Voor het tweede interval werd er beroep gedaan op persoonlijk e-mailverkeer met de respondenten.

De eerste opzet van de niveaubepaling werd gebaseerd op bestaande leerlijnen, in het bijzonder deze van VSV en de leerlijn opgesteld door team Verkeersveiligheid van de Provincie Antwerpen. De geaggregeerde leerlijn is terug te vinden in bijlage 13.1. Ook de vaardighedenchecklist die gebruikt wordt door Fietsschool Leuven (bijlage 13.2.1) werd tijdens dit proces erbij gehaald. Hieruit werd een rode draad gehaald, die vergeleken werd met overeenkomsten of tegenstrijdigheden binnen de wetenschappelijke literatuur.

De bestaande leerlijnen zijn zeer sterk leeftijds- en graadgebonden. In 8.1 werd echter besproken hoe vaardigheidsontwikkeling zeer persoonsgebonden is en door meer dan alleen individuele beperkingen, zoals leeftijd, beïnvloed wordt. De reguliere sequentiele aanpak van Gesell werd verworpen door het gebrek aan erkenning van individuele ontwikkelingsverschillen en gebrek aan integratie van omgevingsfactoren. Hierom is gekozen om af te stappen van het klassieke leeftijdsgebonden systeem.

Het aantal gekozen categorieën werd enerzijds bepaald door relevante modellen uit de wetenschappelijke literatuur, anderzijds door input van de respondenten. Het model van Dreyfus vormde de eerste basis van het niveausysteem. De verschillende fasen van expertise passen goed binnen het verwerven van de fietsvaardigheid. Dit vergeleken met de rode draad doorheen de geaggregeerde leerlijn, resulteerde in 4 duidelijke afbakeningen.

- Beginnende fietser
- Gevorderder beginner
- Competente fietser
- Bedreven fietser

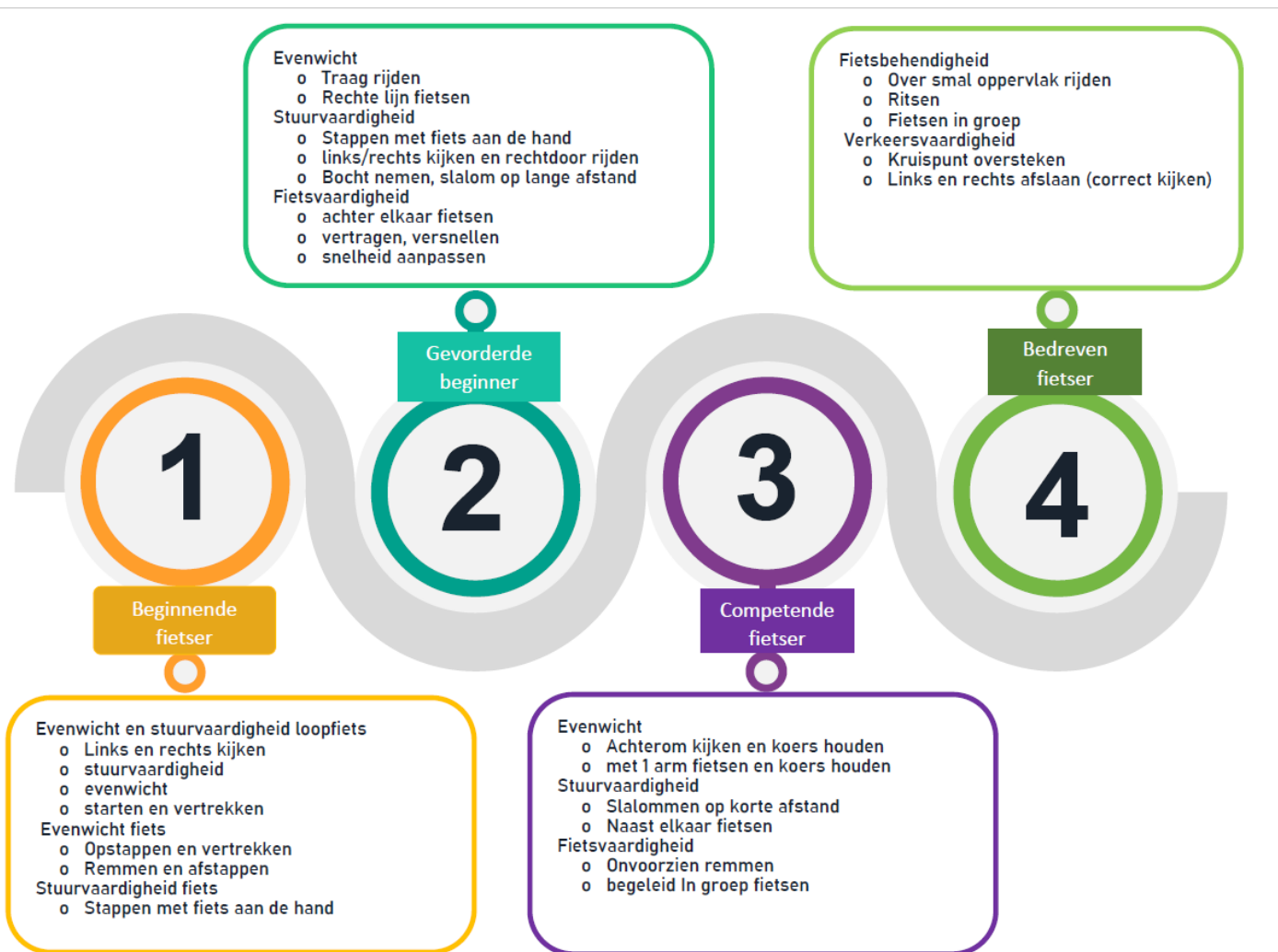
Nadien werd ook het competentiemodel van Newell bekeken, op aanraden van Dr. Linus Zeuwts. Hij was tevens van mening dat vier niveaus een goede onderverdeling zou zijn voor de fietsvaardigheid. Ook Kim Jacobs gaf aan dat er volgens haar 4 grote niveaus te onderscheiden zijn: stuurvaardig, fietsvaardig, verkeersvaardig en zelfstandig fietsen. De verschillende vaardigheden die door haar aangehaald werden, werden zeker verwerkt in het niveausysteem.



Aangezien er van elk van de genoemde vaardigheden, subskills zijn die in verschillende niveaus thuishoren, ben ik afgestapt van deze benamingen.

Er is overwogen om de niveaus onder te verdelen per skill of subskill, zoals ook voorgesteld door dr. Linus Zeuwts. Zo zou het kind bijvoorbeeld een bepaald niveau halen in het evenwicht, en een ander niveau in stuurvaardigheid. Dit is in lijn met het idee om af te stappen van het model dat vaardigheden in een sequentiële volgorde benadert. Echter, de bedoeling is dat het niveau een eenduidig feedbackmiddel wordt voor ouders, zodat zij kunnen zien hoe ver hun kind staat in fietsvaardigheid. Daarbij is dergelijk niveausysteem moeilijker werkbaar en bijgevolg moeilijker te implementeren in de fietspoolapp.

De uiteindelijke niveaubepaling is terug te vinden op Figuur 2: Fietsvaardigheidsniveaus met vereiste vaardigheden.



Figuur 2: Fietsvaardigheidsniveaus met vereiste vaardigheden

## 9.2 Fietsvaardigheidstesten

Om het fietsvaardigheidsniveau van de kinderen te bepalen, werden er corresponderende fietsvaardigheidstesten opgesteld. Deze fietsvaardigheidstesten werden enerzijds gebaseerd op bestaande trainingen, evaluaties en competentietesten. Hiertoe behoren onder andere de fietsbrevetten van VSV, de lesfiches van de provincie Antwerpen, de checklist van de fietsschool Leuven (zie bijlage 13.2.1) en andere kleine fietsvaardigheidstesten van Provélo en veiligopstap.be. Verder werden ook de fietsvaardigheidstesten uit enkele onderzoeken gebruikt. Deze fietsvaardigheidstesten werden tevens getoetst bij de voorgenoemde respondenten, waarna de feedback werd verwerkt.

Omdat kinderen dus niet elke vaardigheid op de zelfde leeftijd verwerven, is het belangrijk dat we niet te veel uitgaan van een lineair patroon. Natuurlijk is dit moeilijk doordat de niveaus wel een lineair patroon volgen. Om binnen de niveaus toch voldoende te kunnen differentiëren, zal de fietstest niet op een binaire manier evalueren, maar zal er een soort likert schaal in verwerkt worden. Hierbij kan een kind 'ondermaats', 'onvoldoende', 'voldoende', 'goed' en 'uitstekend' scoren. Kim Jacobs waarschuwde voor het gebruik demotiverende termen zoals 'onvoldoende'. Daarom zal de fietsvaardigheidstest respectievelijk de feedbacktermen 'nog veel oefenen' 'werkpuntje' 'voldoende' en 'uitstekend' gebruiken. Er werd overwogen om ook theorie in de niveautest te verwerken, zoals bijvoorbeeld de kennis van verkeersborden. Kim Jacobs (VSV) en Jordy Thomassen (Moev) verzekerden dat de kennis van de theorie van in de praktijk ook tot uiting komt.

Op Figuur 3 tot en met Figuur 6 worden de verschillende fietsvaardigheidstesten omschreven zoals voortgekomen uit de analyse. De testen werden zo specifiek mogelijk omschreven, zodat er zo weinig mogelijk dubbele interpretaties mogelijk zijn. Dit zou de stabiliteit van het niveausysteem in twijfel trekken.

## NIVEAUTEST 1

Om tot niveau 1 te behoren, moeten onderstaande oefeningen correct door de leerling kunnen worden uitgevoerd:

- De leerling fietst met een loopfiets 10 meter tussen kegels op 1 meter breedte
- De leerling slalomt met een loopfiets 9 meter met een kegel om de 3 meter
- De leerling start op de loopfiets met beide voeten aan de grond, zet zich stevig af en laat zich enkele meters uitbollen zonder van koers af te wijken (tussen lijnen op 1,5 meter breedte)
- Vertrekken en stoppen op een fiets:
  - De leerling stapt langs rechts op de fiets, zet de trapper omhoog en houdt de remmen ingedrukt.
  - De leerling laat nadien de remmen los en duwt de trapper volledig naar beneden. Hierna kan hij/zij eventueel wat verder fietsen maar dat moet niet.
  - De leerling remt met beide remmen (indien aanwezig), en stapt langs rechts weer af.
- De leerling doet volgend parcours met de fiets aan de hand:
  - wandel 10 m op rechte lijn
  - slalom 9 meter rond 3 kegels
  - maak een rondje rond 2 kegels

*Figuur 3: Niveaustest 1- beginnende fietser*

## NIVEAUTEST 2

Om tot niveau 2 te behoren, moeten onderstaande oefeningen correct door de leerling kunnen worden uitgevoerd:

- De leerling fietst 15 meter in een rechte lijn tussen kegels op 1 meter breedte
- De leerling fietst 15 meter zo traag mogelijk zonder de voet op de grond te zetten. Hij/zij is hiervoor geslaagd als hij/zijn 12 seconden of langer erover doet.
- De leerling kan een rondje rond zijn/haar fiets maken zonder de fiets te laten vallen
- De leerling fietst 20 meter rechtdoor tussen lijnen (1,5 m breed), bij het passeren van een kegel kijkt de leerling links en rechts. De leerling moet hierbij koers blijven houden.
- De leerling slalomt rond 5 geschrante hoepels op 4 meter afstand en slalomt langs 5 kegels op 1 lijn, op resp. 4m - 3,5m - 3m - 2,5m
- Laat leerling achter een leider fietsen, die vertraagt en versnelt (10 meter gewoon fietsen, 5 meter versnellen, 5 meter gewoon fietsen, 5 meter vertragen). De leerling moet mee vertragen en versnellen en zorgen dat de afstand gewaarborgd blijft.

*Figuur 4: Niveaustest 2 - gevorderde beginner*

## NIVEAUTEST 3

Om tot niveau 3 te behoren, moeten onderstaande oefeningen correct door de leerling kunnen worden uitgevoerd:

- De leerling fietst 20 meter tussen kegels op 50cm breedte. Bij het fluitsignaal kijkt de leerling links over de schouder en benoemt hij/zij de prent die de leerkracht omhooghoudt.
- De leerling fietst 15 meter links langs 5 kegels telkens op 5 meter afstand. Tussen de eerste twee kegels fietst de leerling met beide handen aan het stuur, tussen kegel 2 en 3 fietst hij 5 meter met de linkerarm uitgestoken, tussen kegel 3 en 4 houdt hij beide handen aan het stuur en tussen kegel 4 en 5 fietst hij 5 meter met de rechterarm uitgestoken.
- De leerling moet slalommen rond 10 kegels op 1 lijn. De kegels staan resp. 3m - 2,5m - 2m - 1,5 m - 1,5 m - 1m - 1m van elkaar
- De leerlingen slalommen per twee rond 5 kegels op 4 meter afstand
- De leerling start met fietsen. Op het fluitsignaal kan de leerling onmiddellijk tot stilstand komen door eerst de achterrem volledig in de drukken en nadien geleidelijk de voorrem.
- de leerling rijdt samen met de groep, twee per twee achter de leerkracht

*Figuur 5: niveautest 3 - competente fietser*

## NIVEAUTEST 4

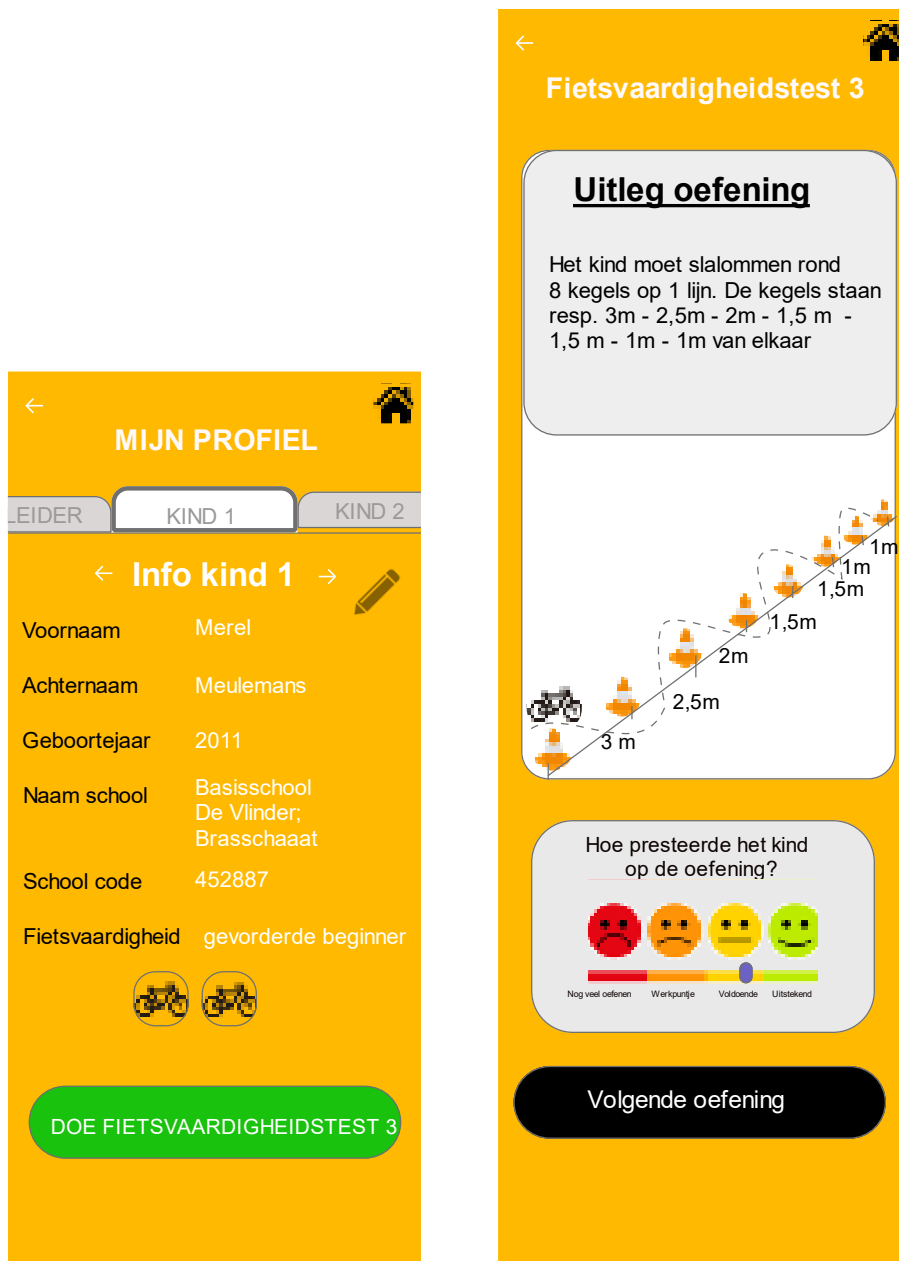
Om tot niveau 4 te behoren, moeten onderstaande oefeningen correct door de leerling kunnen worden uitgevoerd:

- de leerling kan over een smalle plank van 0,5 meter fietsen
- de leerlingen worden in twee groepen verdeeld en naderen een versmalling van de weg (dmv kegels). De leerling kan correct ritsen
- de leerling kan in een groep van 6 leerlingen onbegeleid fietsen, twee aan twee
- de leerling nadert een kruispunt, kijkt correct links en rechts om vervolgens over te steken. (echt kruispunt)
- de leerling nadert een kruispunt en kijkt correct links en rechts en achter zich om vervolgens links af te slaan
- de leerling nadert een kruispunt en kijkt correct links en rechts en achter zich om vervolgens rechts af te slaan

*Figuur 6: niveautest 4 – bedreven fietser*

Daarenboven werden de testen eenvoudig genoeg opgesteld, zodat ook ouders met de testen thuis aan de slag kunnen. Figuur 7 geeft weer hoe de test verwerkt zou kunnen worden in de app Sweeper. Ouders kunnen zo eenvoudig testen wat de fietsvaardigheid is van hun kind aan de hand van duidelijke en geïllustreerde beschrijving van de oefeningen. De eerste indicatieve test blijft niveautesten achter elkaar genereren, tot een bepaald niveau niet gehaald wordt. Wanneer het niveau van het kind al eerder werd vastgesteld, kan de ouder kiezen om een volgende fietstest uit te voeren om te testen of het kind ondertussen in fietsvaardigheidsniveau is verbeterd. Indien dit het geval is, verandert het fietsvaardigheidsniveau van de kind in de app. Om voor een test te slagen, dient het kind op elke oefening 'voldoende' te halen. Dr. Linus Zeuwts onderlijnde het potentieel van het verzamelen van dergelijke data via de app.

*Dr. Linus Zeuwts: "En als je dan met een app werkt en ouders geven daar informatie in, dan kan je ook zorgen dat jij al die informatie ter beschikking hebt waardoor je een database krijgt met alle scores van een hele hoop kinderen. En dat kan wel heel interessant zijn natuurlijk."*



Figuur 7: Fietsvaardigheidstest verwerkt in de app Sweeper

### 9.3 Richtlijnen samenstelling fietspools

Het is de bedoeling dat de richtlijnen voor het samenstellen van fietspools een toepassing worden van het niveausysteem. Met deze richtlijnen zouden ouders beter in staat moeten zijn de fietspools op een veilige manier samen te stellen.

Een eerste opzet van richtlijnen werd opgesteld aan de hand van bestaande richtlijnen van Mobiel 21 omtrent fietspools, richtlijnen voor verkeersouders van VSV, richtlijnen van provélo, en Wittenberg-Verkeerseducatie, een verkeerseducatieplatform uit Nederland. Deze richtlijnen werden vervolgens getoond aan een focusgroep ervaringsdeskundigen; mensen die fietpools begeleiden/begeleid hebben en begeleiders van klasuitstappen met de fiets.

Verder werd ook persoonlijke e-mailcommunicatie uitgewisseld met enkele fietspoolbegeleiders die niet aanwezig konden zijn tijdens het focusgesprek. Het focusgesprek is terug te vinden in bijlage 13.7. Ook tijdens het gesprek met Ine bosmans, werden de richtlijnen van mobiel 21 omtrent fietspools besproken. Haar input werd ook verwerkt tijdens het opstellen van de richtlijnen.

### **9.3.1 Fietspoolgrootte**

Over de fietspoolgrootte leken de meesten uit het focusgesprek van mening dat de haalbaarheid van kleinere fietsgroepen niet zo groot is. De respondenten die zelf ervaring hebben in het begeleiden van fietspools, zien fietspools als een groot massagebeuren, van 25 tot zelfs 50 personen. Er werd wel aangehaald dat het belangrijk is om te beseffen dat er verschillende regels van toepassing zijn, vanaf dat een groep een bepaalde grootte overschrijdt. Vanaf 15 fietsers, kan de fietspool gezien worden als groep fietsers en is het gebruik van een fietspad niet verplicht. Het is tevens ook toegestaan met twee naast elkaar te fietsen. Vanaf meer dan 50 deelnemer wordt het voorzien van een wegkapitein en begeleidende auto verplicht (Artikel 43bis. Fietsers in groep, 1975). Hoewel het zeer interessant is om te horen dat fietspools van dergelijke groottes nog steeds werkbaar zijn, hebben zij het meer over 'fietsbussen' dan over fietspools zoals ze in de app bedoeld zijn. Fietsbussen worden gezien als een set fietsen die gelijktijdig op een bepaalde route en op een bepaald tijdstip over de weg rijden. Een eerste fietser pikt kinderen en ouders langs een geplande route op bij vooraf bepaalde punten en de groep samen naar school fietst (*Warwick Gates Bicycle Bus | Parent Led Active Travel Initiative*, z.d.). Dergelijke initiatieven zijn ook elders in de wereld gekend. Het gaat hier telkens over fietsersgroepen van 20 of meer deelnemers, wat meteen het grote verschil is met een fietspool. Fietspools zijn eerder bedoeld als kleine, duidelijk herkenbare groepen kinderen die onder begeleiding van een volwassene naar school fietsen (Mobiel 21 vzw, 2010).

De respondenten uit het focusgesprek stelden zich vragen bij de praktische haalbaarheid van kleinere fietsgroepen. Volgens hen is het niet mogelijk voldoende begeleiders te vinden als de fietspools zou bestaan uit kleine groepen. Eén van de respondenten gaf later via mail enkele voordelen van de fietsbus ten opzichte van de fietspool (Ghesquiere, W., persoonlijke communicatie, 30 juli 2021):

"Ik denk dat het makkelijker en zekerder te organiseren is om volgende redenen :

- je kan meer kinderen op een wettelijke en veilige manier meekrijgen met minder begeleiders (zie wegcode)
- het engagement van de begeleiders is minder zwaar ( gaande van 0 tot 3 ritten per week) en toch organiseren we 22 ritten per week
- je zal makkelijker vrijwilligers vinden om te begeleiden



Nu richten fietspools zich heel sterk op ouders of leerkrachten als begeleider

Maar de ouders hebben heel dikwijls weinig tijd en vrezen een te zwaar engagement.

Veel leerkrachten zijn ook al overbevraagd en staan niet echt te springen om nog eens een fietspoolgroep te begeleiden.

Waarom vindt je makkelijker begeleiders voor de "fietsbus" ?

- Een begeleide "fietsbus" wordt dagelijks gezien in de gemeente en wordt door de mensen van buiten de school als positief ervaren.
- Via hoplr, ocrs en andere socio-culturele verenigingen kan je vlotter begeleiders vinden.
- een begeleider hoeft alleen te rijden als het hem past en wordt niet overbevraagd."

Er is zeker wat te vinden voor deze argumenten. De hoofdbezorgdheid van de respondenten zit in het vinden van voldoende begeleiders. Echter, na voorgaand eigen onderzoek werd ervoor gekozen om te werken met beurtrossystemen binnen de app Sweeper, wat het tekort aan begeleiders zou moeten tegengaan (Collijs & Snels, 2021). Om fietsbussen te organiseren is er een grotere en stabiele organisatie nodig. Daarnaast zullen de scholen ook een trekkende rol moeten hebben. De bedoeling van de app is echter het opstellen van een fietspool zo laagdrempelig mogelijk te houden, en de rol van de scholen te beperken tot communicatie.

Ine Bosmans (interview terug te vinden in bijlage 13.2) stond vroeger mee aan de basis van de fietspoolinitiatieven die vanuit Mobiel 21 ontstonden. Zij gaf als aanbeveling de fietspools niet groter te maken dan 6 tot 8 personen, om het werkbaar te houden voor de begeleider. Ook de richtlijnen van mobiel 21 hanteren een fietspoolgrootte van 7 kinderen in hun infobrochure (Mobiel 21 vzw, 2010). Een begeleidster van een fietspool in Laarne, gaf aan een fietspool te hebben begeleid van 8 à 9 kinderen. Zij was van mening dat een fietspoolgrootte van 8 à 9 kinderen perfect hanteerbaar is. Ze liet hierbij de kinderen 2 aan 2 fietsen om de fietspool zo kort mogelijk te houden (Zanders, J., persoonlijke communicatie, 4 augustus 2021).

Uit hoofdstuk 8.18.1 Intrinsieke factoren bij de fietstaak bleek dat kinderen uit niveau 1 (beginnende fietser) en niveau 2 (gevorderde beginner) nog nood hebben aan zeer duidelijke instructies (zie Tabel 3: Niveaus in vaardigheidsverwerving (Dreyfus & Dreyfus, 1980)). Daarenboven zijn kinderen uit deze niveaus nog niet volledig perceptueel motorisch ontwikkeld, wat wil zeggen dat hun ruimtelijke en temporele vaardigheden nog niet op punt staan. Dit kan resulteren in slechte inschatting van afstand ten opzichte van de voorligger etc. Om deze redenen werd er geopteerd om groepjes met kinderen van dit fietsvaardigheidsniveau nog meer te beperken om hen zo nog extra begeleiding te kunnen bieden.

Figuur 8 geeft weer welke richtlijnen de app omtrent fietspoolgrootte zal hanteren.

<b>Fietspoolgrootte</b>	
Een fietspool wordt gezien als een kleine, duidelijk herkenbare groep kinderen die onder begeleiding van een of meerdere volwassen(en) naar school fietst. Onder kleine groepen wordt 7 à 8 kinderen verstaan. Wanneer er kinderen meefietsen met een “laag” fietsvaardigheidsniveau, is het aangeraden de groepen nog wat te verkleinen, of de fietspool op te splitsen en extra begeleiders te voorzien (zie “aantal begeleiders”).	
Opgelet: zolang je als groep kleiner bent dan 15 personen, dien je nog gewoon de regels van de individuele fietser te volgen.	
Laagste fietsniveau in de groep	Aangeraden maximum grootte
Niveau 4	8 kinderen
Niveau 3	8 kinderen
Niveau 2	6 kinderen
Niveau 1	4 kinderen

*Figuur 8: richtlijnen – fietspoolgrootte*

### **9.3.2 Mengen van fietsvaardigheidsniveaus**

Verder werd de respondenten ook gevraagd hoe zij het mengen van fietsvaardigheidsniveaus zagen. Hiervoor werd het fietsvaardigheidsniveau systeem kort aan hen toegelicht. Zodat zij zich beter konden inleven in wat elk niveau juist inhield, werd aan de niveaus eenmalig een indicatieleeftijd toegevoegd. Deze werd gekozen op basis van leeftijdsindicatie van de rode draad uit de leerlijnen (zie Tabel 4: aggregatie bestaande leerlijnen). Niveau 1 kreeg hierbij een leeftijdsindicatie van 6 jaar, niveau 2 van 8 jaar, niveau 3 van 10 jaar en niveau 4 een leeftijdsindicatie van 12 jaar.

Aangezien er geen richtlijnen bestaan die werken met fietsniveaus, werd een eerste opzet van deze richtlijnen gebaseerd op bestaande richtlijnen voor het fietsen met kinderen van verschillende leeftijden. Hiervoor worden er tips en richtlijnen uitgegeven door provélo, de provincie Antwerpen, Verkeersouders (VSV), fietsersbond, seniorennet, plattelandsklasse etc.

Ook hier diende de verzamelde wetenschappelijke literatuur ter verificatie van de richtlijnen. Over het algemeen is het mengen van fietsvaardigheden mogelijk, mits dit goed in het oog wordt gehouden. Volgens de competentietheorie van Newell, zou een kind uit het vierde niveau al gedeeltelijk in staat zijn om zijn kennis omtrent de vaardigheid te delen met anderen. Zij zouden dus eventueel

kunnen optreden als 'sub-begeleider' van een kind uit een lager niveau. Wat betreft het mengen van kinderen uit het eerste niveau, bestaat er onzekerheid. Enerzijds hebben deze kinderen nood aan voldoende individuele aandacht en zijn de motorische vaardigheden nog niet volledig ontwikkeld. Hiervoor zou er geopteerd kunnen worden voor het versimpelen van de fietstaak door de externe tempobepaling te vermijden. Dit wil zeggen dat het kind zijn eigen tempo kan kiezen en niet deze van de groep moet volgen. Anderzijds blijkt dat in deze stadia van ontwikkeling, het kind het meeste leert door te observeren bij anderen. Ook de respondenten uit het focusgesprek gaven aan dat de jongste kinderen zonder problemen meefietsen met hun fietspool/fietsbus van gemengde leeftijden.

Figuur 9 geeft weer welke richtlijnen de gebruikers van de app Sweeper zullen krijgen bij het samenstellen van de fietspool op vlak van verschillende fietsvaardigheden.

## Mengen van fietsvaardigheidsniveaus

Houd er rekening mee dat kinderen verschillende fietsvaardigheidsniveaus hebben en dus ook verschillende snelheden. Onderstaande afbeeldingen geeft een indicatie aan welke vaardigheden de verschillende niveaus gekoppeld zijn.



Figuur 9: richtlijnen – mengen van fietsvaardigheidsniveaus

### 9.3.1 Aantal begeleiders

Wat betreft aantal begeleiders, werd er bij de focusgroep wederom gestuit op het verschil in concept fietspool – fietsbus. Hoewel de fietspoolgrootte kon variëren van 15 tot 50 kinderen, bleef het aantal fietspoolbegeleiders telkens beperkt tot 2 of 3 begeleiders. Hierbij rijdt iemand vooraan de fietspool, iemand achteraan en eventueel iemand in het midden of aan de kant van de baan. Een begeleiderratio per aantal fietspooldeelnemers was hierbij niet indicatief. De respondente uit Laarne gaf aan de fietspool van 9 a 8 kinderen alleen te begeleiden en hier geen probleem mee te hebben. Toch wordt vanuit Mobiel 21,

VSV en Wittenberg-Verkeerseducatie, aangeraden om minstens 2 begeleiders te voorzien omwille van mogelijke calamiteiten op te vangen onderweg. Ook de respondenten uit het focusgesprek waren het erover eens dat er altijd minstens 2 begeleiders aanwezig zouden moeten zijn.

Figuur 10 geeft de richtlijnen weer die de app zal geven omtrent aantal begeleiders.

## Aantal begeleiders

Er zijn geen wettelijke normen voor het begeleiden van groepjes fietsende kinderen. Het is belangrijk dit onderling goed af te spreken en rekening te houden met de fietsvaardigheidsniveaus binnen de fietspool. Onderstaande tabel kan hierin wat inzicht verschaffen, maar is **louter indicatief!**

Belangrijk is dat er rekening wordt gehouden met de moeilijkheidsgraad en de risico's van de route.

Laagste fietsniveau in de groep	Aangeraden minimum begeleiders
Niveau 4	1 per 8 kinderen
Niveau 3	1 per 6 kinderen
Niveau 2	1 per 4 kinderen
Niveau 1	1 per 4 kinderen

Opmerking: om calamiteiten op te vangen is het altijd aangeraden om **meer dan 1 begeleider** te hebben. Het is ook mogelijk de fietspool onder te verdelen in twee groepen (de snelle en minder snelle fietsers) die wel aan elke kruising of belangrijk punt terug samen komen. Elke subgroep moet dan best voorzien zijn van minstens een begeleider.

*Figuur 10: richtlijnen - aantal begeleiders*

## 10 Conclusies

Behoudens het behalen van de eindtermen, staat het de scholen eigenlijk vrij hoe ze hun verkeerslessen invulling te geven. Er bestaan in Vlaanderen al heel wat initiatieven die scholen ondersteuning bieden in verkeerseducatie. Deze verkeerslessen zijn goed doordacht en bevatten de belangrijkste aspecten om rekening mee te houden bij de ontwikkeling van een kind. Er zijn ook verkeersvaardigheidsevaluaties, al komt de feedback van deze evaluatie vaak niet tot bij de ouders. Dit komt onder andere door gebrek aan een eenduidig communicatiemiddel, dat makkelijk te begrijpen is. Een niveausysteem, zoals dit al bestaat voor andere vaardigheidsontwikkelingen zoals lezen, zou hierbij kunnen helpen.

De ontwikkeling van lagere schoolkinderen is zeer complex. Zowel op motorisch, perceptueel, perceptueel-motorisch, cognitief als socio-emotioneel vlak ondergaan de kinderen gedurende hun basisschoolperiode door heel wat veranderingen en ontwikkelingen. Toch zien we doorheen deze verschillende ontwikkelingen, vaak 4 fasen terugkomen. Op motorisch vlak kan het model van Dreyfus toegepast worden op het de fietsvaardigheidstrainingen. Het model van Dreyfus bestaat in principe uit 5 stadia, maar de laatste fase 'expert' wordt vermoedelijk pas na de lagere school bereikt, aangezien in de basisschool gefocust wordt op de basiscompetenties van de fietstaak. Ook het cognitieve model van Piaget bestaat uit 4 fasen die worden toegekend aan de leeftijdscategorieën binnen de basisschool. Newells competentie theorie bestaat uit 4 verschillende fasen voor het vervaardigen van een competentie. Deze vier fasen focussen meer op het cognitieve aspect dan het model van Dreyfus, maar beide modellen kennen sterke gelijkenissen.

Bij het combineren en vergelijken van de verschillende modellen, kunnen de verschillende subskills van de fietstaak, zoals omschreven in de bestaande leerlijnen, zodanig geordend worden dat ze passen binnen 4 categorieën: beginnende fietser, gevorderde beginner, competente fietser en bedreven fietser. De benamingen die gekozen zijn voor de niveaus zijn gebaseerd op deze van Dreyfus.

Op vlak van verkeersevaluaties is het aanbod in Vlaanderen nog eerder beperkt. Met het invoeren van nieuwe fietsvaardigheidstesten, wordt het mogelijk te achterhalen in welk fietsvaardigheidsniveau een kind zich bevindt. De dieptegang binnen deze evaluatie, is een moeilijke afweging. Enerzijds is het de bedoeling de ouders van voldoende feedback te voorzien om gericht met hun kinderen aan de slag te kunnen. Anderzijds kwam er vanuit het focusgesprek met ouders van de lagere school, de vraag naar een eenduidige en eenvoudige feedback. Omdat kinderen zeer persoonsgebonden ontwikkelen, is ervoor gekozen om verder te gaan dan enkel binair evalueren (voldoende of onvoldoende). Hierom is een likert

schaal van 4 verschillende soorten feedback geïmplementeerd in de fietsvaardigheidsevaluatie.

Op vlak van samenstelling van de fietspools, waren de meningen van de respondenten in tegenstrijd met aanbevelingen van bestaande organisaties omtrent fietspools, en af en toe ook in strijd met bevindingen uit de wetenschappelijke literatuur. Hoewel de fietsvaardigheidsniveaus toch verwerkt zijn in de richtlijnen voor het samenstellen van de fietspools, zal de voornaamste meerwaarde liggen in het informeren en geruststellen van de begeleiders door de onwetendheid over de fietsvaardigheidsniveaus van de deelnemers weg te nemen.

De combinatie van het analyseren van de bestaande fietstrainingen en -evaluaties met de wetenschappelijke literatuur als onderbouwing, en de kwalitatieve diepte-onderzoeken maakten het mogelijk om een onderbouwde en hanteerbare niveauschatting te realiseren dat op meerdere vlakken toegepast kan worden. Eén van deze toepassingen is een integratie in de app Sweeper.

## 11 Discussie

Voor dit onderzoek werd voornamelijk beroep gedaan op wetenschappelijke literatuur en kwalitatieve gegevensverzameling. Een deel van de wetenschappelijke literatuur betreft intrinsieke factoren van de fietstaak. Al snel werd duidelijk hoeveel informatie hierover te vinden was. Voor iemand die geen achtergrond heeft in geneeskunde of bewegingswetenschappen, is het zeer moeilijk het kaf van het koren te scheiden en een rode draad te vinden doorheen al deze informatie. Hoewel dit onderdeel zeker zijn meerwaarde biedt aan het onderzoek, consumeerde het heel veel tijd in relatie tot de output.

Hetzelfde kan gezegd worden over de verwerking van de kwalitatieve onderzoeken. Het transcriberen van de interviews en focusgesprekken is een zeer tijdrovende taak. Achteraf gezien is de hoeveelheid werk in relatie met informatie die uit sommige interviews gehaald worden, niet in verhouding. Toch is er gekozen om de gesprekken woordelijk te blijven transcriberen in plaats van over te gaan op samenvattende transcripties. Dit om de objectiviteit van het onderzoek te waarborgen. Voor het focusgesprek is er wel gekozen om samenvattend te transcriberen. Hierbij werd voornamelijk de kerninformatie uit het interview gehaald. De reden hiervoor is dat het focusgesprek slechts beperkte relevantie vertoonde met het richting van het onderzoek.

Het onderzoek draait op sommige vlakken anders uit dan oorspronkelijk geanticipeerd. Zo startte het onderzoek in de veronderstelling meer raakvlakken te vinden met de bestaande leerlijnen en de wetenschappelijke literatuur. Ook bij de interviews bleken de respondenten niet exact te weten hoe de leerlijnen zijn ontstaan en op welke literatuur of onderzoeken ze gebaseerd waren. De wetenschappelijke literatuur over ontwikkelingen in kinderen beperkt zich vaak tot 2,5 jaar of 6 jaar, wat jammer genoeg net buiten het interesseveld van deze thesis lag.

Ook de integratie van de niveaus in de fietspoolapp doormiddel van richtlijnen, bleef na het focusgesprek eerder uit. De respondenten waren namelijk niet van mening dat er naar verschillende fietsvaardigheden gekeken zou moeten worden. Dit zorgt ervoor dat de link met de thesis en de studio eerder is verwaterd. Echter, de validatie van dit focusgesprek is in twijfel te trekken. Enerzijds was de focusgroep niet zo heterogeen als gehoopt: 3 respondenten bleken begeleiders van eenzelfde fietspool te zijn. Anderzijds hadden de respondenten een ander concept van fietspool als dan in deze thesis voor ogen was. De fietspools waar de respondenten deel van uitmaakten, leunde eerder aan richting fietsbussen dan fietspools. De meest interessante informatiebron op dit vlak was een respondente waar enkel e-mail contact mee was, omdat zij een begeleider was van een kleine fietspool zoals ook het doel is van de app.



## 12 Literatuurlijst

AHOVOKS. (z.d.). *Onderwijsdoelen*. Geraadpleegd 28 januari 2021.

Al-Dor, N. (2006). 'The spiral model for the development of coordination': A learning model based on Eshkol-Wachman movement notation (EWMN). *Research in Dance Education*, 7, 161–177.

<https://doi.org/10.1080/14647890601029543>

Artikel 43bis. Fietsers in groep, Koninklijk besluit houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg (1975). <https://wegcode.be/wetteksten/secties/kb/wegcode/217-art43bis>

Aylward, G. P. (2020). Chapter 1 - Brain, environment, and development: A synthesis and a conceptual model. In G. P. Aylward (Red.), *Bayley 4 Clinical Use and Interpretation* (pp. 1–19). Academic Press.

<https://doi.org/10.1016/B978-0-12-817754-9.00001-5>

Briem, V., Radeborg, K., Salo, I., & Bengtsson, H. (2004). Developmental Aspects of Children's Behavior and Safety While Cycling. *Journal of Pediatric Psychology*, 29(5), 369–377.

<https://doi.org/10.1093/jpepsy/jsh040>

Bull, F. C., Al-Ansari, S. S., Biddle, S., Borodulin, K., Buman, M. P., Cardon, G., Carty, C., Chaput, J.-P., Chastin, S., Chou, R., Dempsey, P. C., DiPietro, L., Ekelund, U., Firth, J., Friedenreich, C. M., Garcia, L., Gichu, M., Jago, R., Katzmarzyk, P. T., ... Willumsen, J. F. (2020). World Health Organization 2020 guidelines on physical activity and sedentary behaviour. *British Journal of Sports Medicine*, 54(24), 1451–1462.

<https://doi.org/10.1136/bjsports-2020-102955>

*Bureau Aanspreekpunt Scholen | Lokale Politie Gent.* (z.d.). Geraadpleegd 28 april 2021, van <https://www.politie.be/5415/vragen/jongeren/bureau-aanspreekpunt-scholen>

Cherry, K. (2020, maart 31). *The 4 Stages of Cognitive Development*. Verywell Mind. <https://www.verywellmind.com/piagets-stages-of-cognitive-development-2795457>

Chihak, B. J., Plumert, J. M., Ziemer, C. J., Babu, S., Grechkin, T., Cremer, J. F., & Kearney, J. K. (2010). *Synchronizing self and object movement: How child and adult cyclists intercept moving gaps in a virtual environment*. - *PsycNET*. /doiLanding?doi=10.1037%2Fa0020560

Collijs, E., & Snels, J. (2021). *STUDIO: SWEEPER - Een fietspoolapp voor woon-schoolverplaatsingen* [Ongepubliceerde Masterproef deel Studio]. UHasselt.

Colman, A. M. (2009). Perceptual-motor skill. In *A Dictionary of Psychology*. Oxford University Press. <https://www.oxfordreference.com/view/10.1093/acref/9780199534067.001.0001/acref-9780199534067-e-6175>

Dalton, T. C. (2005). Arnold gesell and the maturation controversy. *Integrative Physiological & Behavioral Science*, 40(4), 182–204. <https://doi.org/10.1007/BF02915215>

Dixon, S. D. (2006). Chapter 2 - Understanding Children: Theories, Concepts and Insights. In S. D. Dixon & M. T. Stein (Red.), *Encounters with Children (Fourth Edition)* (pp. 12–43). Mosby. <https://doi.org/10.1016/B0-32-302915-9/50006-9>

Dreyfus, S. E., & Dreyfus, H. (1980). A Five-Stage Model of the Mental Activities Involved in Directed Skill Acquisition. *Distribution*, 22.

- Elena, S., Georgeta, N., Cecila, G., & Lupu, E. (2014). Perceptual-motor Development of Children in Elementary School. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 114, 632–636.  
<https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2013.12.759>
- Ellis, J. (2014). *Bicycle Safety Education for Children From a Developmental And Learning Perspective*. : National Highway Traffic Safety Administration.
- Epuran, M. (1976). *Psychology of Physical Education*. Publisher Sport-Turism.
- Fiets- en verkeersondersteuning | Onderwijsnetwerk Antwerpen*. (z.d.).  
Geraadpleegd 28 april 2021, van  
<https://www.onderwijsnetwerkantwerpen.be/nl/onderwijsnetwerk-antwerpen-0/fiets-en-verkeersondersteuning>
- Fine, S. A. (1967). Nature of skill: Implications for education and training. *Proceedings of the Annual Convention of the American Psychological Association*, 2, 365–366.
- Flower, J. (1999). In the mush. *Physician Executive*, 25(1), 64–66.
- Fyhri, A., & Hjorthol, R. (2009). Children’s independent mobility to school, friends and leisure activities. *Journal of Transport Geography*, 17(5), 377–384. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2008.10.010>
- Gallahue, D. (1993). *Developmental Physical Education for Today’s Children*. Dubuque, Wm. C. Brown Communicaions. Inc.
- Gallahue, D. L., & Donnelly, F. C. (2007). *Developmental Physical Education for All Children*. Human Kinetics.
- Hamilton, M., Liu, T., Breslin, C., & Getchell, N. (2012). Using Constraints to Design Developmentally Appropriate Movement Activities for Children with Autism Spectrum Disorders. *Journal of Physical Education, Recreation, and Dance*, 83, 35–41. <https://doi.org/10.1080/07303084.2012.10598726>

Janssens, D., Paul, R., & Wets, G. (2020). *ONDERZOEK VERPLAATSINGSGEDRAG VLAANDEREN 5.5*. 93.

Kent, M. (2007). Perceptual motor skill learning. In *The Oxford Dictionary of Sports Science & Medicine*. Oxford University Press.  
<https://www.oxfordreference.com/view/10.1093/acref/9780198568506.001.0001/acref-9780198568506-e-5173>

Kroes, M. D. (2020, september 3). Waarom elk kind een loopfiets moet hebben. *AllesOverKinderen.nl*. <https://www.allesoverkinderen.nl/peuter/loopfiets-waarom-hoe-welke/>

Magill, R., & Anderson, D. (2010). *Motor learning and control*. McGraw-Hill Publishing New York.

*Met de fiets naar school: Tips | Stad Gent*. (z.d.). Geraadpleegd 28 april 2021, van <https://stad.gent/nl/mobiliteit-openbare-werken/mobiliteit/plannen-projecten-subsidies-cijfers-scholenwerking/kinder-en-jongerenmobiliteit/met-de-fiets-naar-school-tips>

Mobiel 21 vzw. (2010). *Fietspoolen, voetpoolen, carpoolen*.  
<https://www.fietspoolen.be/downloads>

Newell, K. M., Van Emmerik, R. E. A., & McDonald, P. V. (1989). Biomechanical constraints and action theory. *Human Movement Science*, 8(4), 403–409.

*Newell's Theory of Constraints*. (z.d.). Cognitive and Motor Development for the Physical Education Classroom. Geraadpleegd 11 augustus 2021, van <http://teamgymshorts4.weebly.com/newells-theory-of-constraints.html>

Pear, T. H. (1928). The Nature of Skill<sup>1</sup>. *Nature*, 122(3077), 611–614.  
<https://doi.org/10.1038/122611a0>

*Physical, Biological And Psychological Aspects Of Riding A Bicycle: Free Essay Example, 1007 words*. (z.d.). Samplius. Geraadpleegd 11 augustus 2021,

van <https://samplius.com/free-essay-examples/physical-biological-and-psychological-aspects-of-riding-a-bicycle/>

Poole, C., Miller, S. A., & Church, E. B. (z.d.). *Ages & Stages: All About Body Awareness*. Scholastic. Geraadpleegd 10 augustus 2021, van <http://www.scholastic.com/teachers/articles/teaching-content/ages-stages-all-about-body-awareness/>

Sellers, P. D., II, Machluf, K., & Bjorklund, D. F. (2021). *The SAGE Handbook of Personality and Individual Differences: Volume II: Origins of Personality and Individual Differences* (Door pages 203-217). SAGE Publications Ltd. <https://doi.org/10.4135/9781526451200>

Simonek, J., Halmova, N., Czakova, N., Kalinková, M., & Bordáni, J. (2008). Evaluation of Coordination Performance in the School Physical Education and Sport. *Contemporary paradigms of Sport Science. International Conference of Physical Education and Sport Sciences*, 460–465.

Slater, A., Hocking, I., & Loose, J. (2003). Theories and issues in child development. *Undefined*. <https://www.semanticscholar.org/paper/Theories-and-issues-in-child-development-Slater-Hocking/fce9fb5adfee246ed05b499ffc7c5eb01a8e2ef5>

Sprouts. (2018). *Piaget's Theory of Cognitive Development*. <https://www.youtube.com/watch?v=IhcgYgx7aAA>

Strickland, E. (z.d.). *Physical Development: Which Way Is Up?* | Scholastic. Geraadpleegd 10 augustus 2021, van <http://www.scholastic.com/teachers/articles/teaching-content/physical-development-which-way/>

- Thelen, E., & Adolph, K. E. (1992). *Arnold L. Gesell: The paradox of nature and nurture*. *Developmental Psychology*. <https://doi.org/10.1037/0012-1649.28.3.368>
- Touring. (2017, augustus 22). *Touring onderzoek: 66% brengt kinderen met de auto naar school*. Touring. <https://www.touring.be/nl/pers/touring-onderzoek-66-brengt-kinderen-auto-school>
- Tudor, V. (2005). *Measurement and evaluation in physical culture and sports. Bucharest: Publisher Alpha, 161.*
- Valency, C. (2015, april 16). *The Missing Link to Movement Mastery: Part 5 – Temporal Awareness. SpiderFit Kids.*  
<https://spiderfitkids.com/2015/04/16/the-missing-link-to-movement-mastery-part-5-temporal-awareness/>
- Vansteenkiste, P. (2015). *The role of visual information in the steering behaviour of young and adult bicyclists.*
- VSV. (z.d.). *Verkeer op school—Pakketten*. Geraadpleegd 28 april 2021, van <https://www.verkeeropschool.be/bestel-hier/pakketten/>
- Warwick Gates Bicycle Bus | Parent Led Active Travel Initiative.* (z.d.). Geraadpleegd 17 augustus 2021, van <https://thebicyclebus.co.uk/>
- Watson, T. (2017, februari 22). *3 Signs that your Child may have Poor Body Awareness | Gymkidz.* Gymkidz Store.  
<https://www.gymkidz.com.au/single-post/2017/02/22/3-signs-that-your-child-may-have-poor-body-awareness>
- Westman, J., Friman, M., & Olsson, L. E. (2017). *What Drives Them to Drive?—Parents' Reasons for Choosing the Car to Take Their Children to School.* *Frontiers in Psychology*, 8. <https://doi.org/10.3389/fpsyg.2017.01970>

Zeuwts, L. H. R. H. (2016). *Understanding and stimulating the development of perceptual-motor skills in child bicyclists*. Universiteit Gent.

Zeuwts, L. H. R. H., Deconinck, F. J. A., Vansteenkiste, P., Cardon, G., & Lenoir, M. (2020). Understanding the development of bicycling skills in children: A systematic review. *Safety Science*, *123*, 104562.

<https://doi.org/10.1016/j.ssci.2019.104562>

## 13 Bijlagen

### 13.1 Overzicht leerlijnen

oefening	vaardigheid	2,5	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Stuurvaardigheid oefenen met een loopfiets (tussen kegels, latten ...).	stuurvaardigheid											
evenwicht bewaren op de loopfiets	evenwichtsoefeningen											
Oefenen op evenwicht, niet bruiks reageren, tijdig kunnen stoppen	Leren controleren van de bewegingen en zintuigelijke ontwikkeling											
Reageren op visuele en auditieve prikkels	Leren controleren van de bewegingen en zintuigelijke ontwikkeling											
Opstappen en vertrekken	evenwicht op een loopfiets											
Kunnen afstappen zonder te vallen	evenwicht op een loopfiets											
Stappen met de fiets aan de hand	evenwicht op een loopfiets											
evenwicht bewaren op een fiets met trappers	evenwichtsoefeningen											
langs beide zijden van een fiets op- en afstappen	langs beide zijden van een fiets op- en afstappen											
Stuurvaardigheid verbeteren (kegels, hoepels ...).	stuurvaardigheid											



Stappen met de fiets aan de hand - fiets links houden	Evenwicht met de fiets (fietsvaardigheid)
Opstappen en vertrekken	Evenwicht met de fiets (fietsvaardigheid)
Traag rijden	Evenwicht met de fiets (fietsvaardigheid)
Rechtdoor fietsen en vertragen	Evenwicht met de fiets (fietsvaardigheid)
Stoppen en afstappen	Evenwicht met de fiets (fietsvaardigheid)
Voldoende afstand houden	Achter elkaar fietsen
Snelheid aanpassen aan fietser voor je	Achter elkaar fietsen
Bochten nemen	Achter elkaar fietsen
Reageren op signalen: geluid en visueel	Achter elkaar fietsen
Enkele verbods- en gebodsborden fietsers en voetgangers	Verkeersborden herkennen en er naar handelen
Eenvoudige aanwijzingsborden en pas-op-bord 'opgepast kinderen'	Verkeersborden herkennen en er naar handelen
Leren vertrekken met een fiets	
Met de fiets aan de hand stappen. remmen (vertragen stoppen)	
slalommen op lange afstand	



rechtdoor rijden	
onder begeleiding fietsen in groep in een schoolse context: achter elkaar fietsen	
Elkaars fietsen controleren	fietscontrole (fietsvaardigheid)
Fietscontrole door externen	fietscontrole (fietsvaardigheid)
Vertragen door gebruik twee remmen	Veilig rechts op- en afstappen (fietsvaardigheid)
Rechts afstappen naast de fiets en veilig terug opstappen	Veilig rechts op- en afstappen (fietsvaardigheid)
Opstappen, één voet aan de grond en met één voet pedaal omhoog zetten	Veilig rechts op- en afstappen (fietsvaardigheid)
Traag rijden en op een rechte lijn blijven	Evenwicht met de fiets (fietsvaardigheid)
Fietsen in een begrensde ruimte: sneller/ trager - voeten loslaten - met één voet rijden	Evenwicht met de fiets (fietsvaardigheid)
Onder voorwerp door fietsen	Evenwicht met de fiets (fietsvaardigheid)
Observatie van de ruimte rondom hen	Evenwicht met de fiets (fietsvaardigheid)
Juiste zithouding op de fiets	Stuurvaardigheid trainen (fietsvaardigheid)
Voldoende afstand houden	Stuurvaardigheid trainen (fietsvaardigheid)

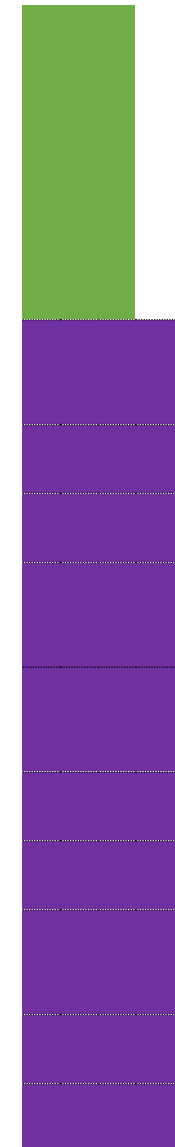


Snelheid aanpassen aan fietser voor je	Stuurvaardigheid trainen (fietsvaardigheid)
Bochten nemen zowel naar links en naar rechts	Stuurvaardigheid trainen (fietsvaardigheid)
Per twee en naast elkaar een parcours fietsen	Stuurvaardigheid trainen (fietsvaardigheid)
Omgeving observeren, blik op stuur loslaten	Stuurvaardigheid trainen (fietsvaardigheid)
Rekening houden met voetgangers en hindernissen op de stoep	Fietsen op de stoep (verkeersvaardigheid)
Fietsen tot aan de stoep - rechts afstappen - oversteken met fiets aan de hand over een zebepad	Fietsen op de stoep (verkeersvaardigheid)
Observatie plaats en gedrag van de verschillende weggebruikers	Plaats van de verschillende weggebruikers op de openbare weg
Beseffen dat verschillende snelheden andere gevaren met zich meebrengt	Plaats van de verschillende weggebruikers op de openbare weg
Inzien waarom elke weggebruiker zijn plaats heeft en die benoemen	Plaats van de verschillende weggebruikers op de openbare weg
Grenslijn tussen de stoep en straat/fietspad...kennen	Plaats van de verschillende weggebruikers op de openbare weg
Stappen met fiets aan de hand - omkijken over linker en rechterschouder - arm uitsteken -	Evenwicht met de fiets (fietsvaardigheid)



bocht maken	
Rechtdoor blijven rijden bij het omkijken	Evenwicht met de fiets (fietsvaardigheid)
Tussen 2 planken/lijnen rijden	Evenwicht met de fiets (fietsvaardigheid)
Voorwerp opnemen met één hand	Stuur loslaten en oogcoördinatie (fietsvaardigheid)
Gericht kijken waar voorwerp neer te leggen	Stuur loslaten en oogcoördinatie (fietsvaardigheid)
Snelheid aanpassen	Stuur loslaten en oogcoördinatie (fietsvaardigheid)
Om-arm-stuurbeweging	Stuur loslaten en oogcoördinatie (fietsvaardigheid)
Voldoende afstand houden	Individueel en in groep fietsen (fietsvaardigheid)
Slalommen en een cirkel rijden	Individueel en in groep fietsen (fietsvaardigheid)
Tijdig kunnen remmen op een signaal	Individueel en in groep fietsen (fietsvaardigheid)
Rechts fietsen op de rijbaan/fietspad, voldoende afstand houden van de stoeprand/fietspad/berm	Fietsen rechts op de rijbaan (verkeersvaardigheid)
Fietsen tot aan zebrapad, rechts afstappen en met de fiets aan de hand oversteken	Fietsen rechts op de rijbaan (verkeersvaardigheid)

Extra gevaarsborden, oversteekplaatsen	Verkeersborden herkennen en er naar handelen
Elementaire voorrangsborden: omgekeerde driehoek, stopbord	Verkeersborden herkennen en er naar handelen
Uitbreiding verbods- en gebodsborden met pijlen	Verkeersborden herkennen en er naar handelen
Omkijken over de linker- en rechterschouder en daarbij koers blijven houden.	
Arm uitsteken	
In een cirkel rijden	
Rekening houden met voetgangers op een zebrapad.	
Rekening houden met passagiers die uitstappen.	
Rekening houden met tegen- en achterliggers.	
Onvoorzien remmen.	
Fietsen tot aan een zebrapad, afstappen en te voet oversteken.	
Over oneffen terrein rijden.	
Slalommen op korte afstand.	



Onder begeleiding fietsen in groep in een schoolse context: per twee naast elkaar fietsen.	
Hoofd en schouder genoeg draaien - ver genoeg kijken	Omkijken over de linker- en rechterschouder(fietsbehendigheid)
Fiets blijft op een rechte lijn	Omkijken over de linker- en rechterschouder(fietsbehendigheid)
Blijven fietsen	Omkijken over de linker- en rechterschouder(fietsbehendigheid)
Door elkaar rijden - niet botsen	Stuurvaardigheid (fietsbehendigheid)
Op signaal remmen	Stuurvaardigheid (fietsbehendigheid)
Slalommen	Stuurvaardigheid (fietsbehendigheid)
Over oneffen terrein rijden - onder hindernissen door fietsen	Stuurvaardigheid (fietsbehendigheid)
Naast elkaar fietsen	naast elkaar fietsen (fietsbehendigheid)
Linkse fietser houdt voldoende afstand	naast elkaar fietsen (fietsbehendigheid)
Samen bochten nemen - communiceren met elkaar (vertragen, sneller,...)	naast elkaar fietsen (fietsbehendigheid)
Ritsen	naast elkaar fietsen (fietsbehendigheid)
Rechtdoor fietsen op straat	verkeersvaardigheid
Bocht naar rechts nemen: achterom kijken, rechterarm uitsteken, arm aan het stuur, naar	verkeersvaardigheid



rechts afdraaien als het veilig is	
Over smalle plank rijden	Stuurvaardigheden en evenwicht (fietsvaardigheid)
Voorwerpen verplaatsen met één hand	Stuurvaardigheden en evenwicht (fietsvaardigheid)
Een acht rijden en een smalle doorgang nemen	Stuurvaardigheden en evenwicht (fietsvaardigheid)
Slalommen	Stuurvaardigheden en evenwicht (fietsvaardigheid)
Over verschillende ondergronden rijden	Stuurvaardigheden en evenwicht (fietsvaardigheid)
Tijdig remmen	Stuurvaardigheden en evenwicht (fietsvaardigheid)
kruispunt kunnen oversteken - links rechts kijken	voorbereidende verkeersvaardigheden (fietsvaardigheid)
Op signaal remmen	voorbereidende verkeersvaardigheden (fietsvaardigheid)
Oogcontact maken	voorbereidende verkeersvaardigheden (fietsvaardigheid)
Naast en achter elkaar fietsen	voorbereidende verkeersvaardigheden (fietsvaardigheid)
Rechts op de rijbaan fietsen.	



Rechts afslaan.	
Links afslaan.	
Langs een hindernis fietsen.	
Voorrang verlenen	
Alle verkeersborden kennen met de nadruk op voorrangsborden	Verkeersborden herkennen en er naar handelen
Naast elkaar fietsen	Ritsen (fietsvaardigheid)
Linkse fietser houdt voldoende afstand	Ritsen (fietsvaardigheid)
Samen bochten nemen - communiceren met elkaar (vertragen, sneller,...)	Ritsen (fietsvaardigheid)
Ruimte om in te voegen juist inschatten	Ritsen (fietsvaardigheid)
Afspraken fietsen in groep	Ritsen (fietsvaardigheid)
Veilig een fietser inhalen	Oefeningen op straat (verkeersvaardigheid)
Auto inhalen	Oefeningen op straat (verkeersvaardigheid)
Bocht naar links nemen - in stappen/in één beweging	Oefeningen op straat (verkeersvaardigheid)
Kruispunt oversteken met de bevelen van een bevoegd persoon	Oefeningen op straat (verkeersvaardigheid)





Fietsen in groep: onderling communiceren

Fietsen in groep: ritsen.

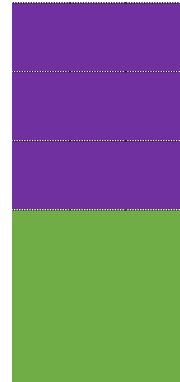
Fietsen in groep: compact rijden

Gebruik fietsopstelvlak

Verkeersvaardigheden

Vorrang aan een kruispunt (met en zonder verkeersborden)

Verkeersvaardigheden



## 13.2 Interview Ine Bosmans

**Jana:** Ik zal beginnen met mezelf voor te stellen en uit te leggen wat de bedoeling is en hoe ik tot dit onderwerp gekomen ben. Een deeltje heb ik natuurlijk al in de mail vermeld maar ik zal het toch nog maar is overlopen. Zo weet u wat mijn bedoeling juist is.

Ik ben Jana snels en ik ben masterstudente mobiliteitswetenschappen. Ik zit momenteel in mijn laatste masterjaar, wat betekent dat ik ook een masterproef moet doen, waar ik volop mee bezig ben. Mijn masterproef bestond uit twee delen. Mijn eerste deel was vorig semester, en dat heb ik gedaan samen met een andere studente mobiliteitswetenschappen. Wij zijn manieren gaan zoeken om woonschoolverplaatsingen veiliger te laten verlopen. Zo zijn wij tot het idee van een fietspoolapp te komen. De bedoeling is om ouders een app te voorzien waar zij zelf fietspool mee kunnen organiseren, onderling bijvoorbeeld met mensen van dezelfde school, zelfde klas of gewoon met mensen die dezelfde richting moeten uitfietsen.

We hebben dan ook eens gepeild bij de verschillende doelgroepen om te achterhalen of er draagvlak was. We hebben een interview gedaan met een gemeentebestuur, met een directrice van een school, maar ook een focus gesprek gehouden met de ouders van lagere schoolkinderen. Daar hebben we wel wat pijnpunten uit kunnen halen. Over het algemeen waren ze wel enthousiast over het concept, maar de grootste terughoudendheid voor ouders om deel te nemen was voornamelijk rond fietsvaardigheden van kinderen die zouden deelnemen. Op twee vlakken eigenlijk: enerzijds omdat ze zelf uit eigen ervaring al hebben ontdekt dat het mengen van verschillende leeftijden, snelheden en fietsvaardigheden niet altijd even evident is en soms zelfs tot gevaarlijk situaties kan leiden. De tweede bezorgdheid gaat over de onwetendheid over de fietsvaardigheden van de verschillende deelnemende kinderen. Ze kennen de kinderen niet goed, en al helemaal niet hoe goed ze kunnen fietsen. Dat was iets waar de ouders eerder bezorgd over waren wanneer ze zo'n fietspool moeten begeleiden. Ook de fietsvaardigheid van hun eigen kinderen vinden ze al moeilijk in te schatten. Ze gaven aan dat ze eigenlijk niet goed wisten wat ze van hun kind konden verwachten, en ook of de kinderen wel klaar zouden zijn om in groep te kunnen fietsen of niet.

Daarom hebben de medestudente en ik besloten dat we eerste de fietsvaardigheden zouden willen vormgeven. Een manier bedenken om dit vorm te geven en dit nadien in de app kunnen verwerken en ze kunnen helpen met het samenstellen van fietspools die zo veilig mogelijk zijn. Ik ga mij dus daarop toespitsen en zij gaat de app verder uitwerken op verschillende andere vlakken zoals de juridische kant. Ik wil mij ook wel niet enkel focussen op de app. Het is omdat de ouders aangaven tijdens de focusgesprekken dat ze dus vrij weinig wisten van de fietsvaardigheid van hun kinderen en ook de fietsvaardigheidstrainingen op scholen. Ze wisten wel dat er bv. een

fietsvaardigheidsexamen wordt gedaan, maar verder wisten zij niet veel. Terwijl ik wel weet dat er in veel scholen wel veel meer gebeurt rond fiets- en verkeersvaardigheidstrainingen in de lagere school, maar de ouders weten daar blijkbaar niet heel veel over.

Het is dus de bedoeling dat ik met deze masterproef een niveausysteem zou creëren dat scholen kunnen gebruiken om hun leerlingen te evalueren op vlak van fietsvaardigheid, maar vooral iets ontwerpen dat kan teruggekoppeld worden naar de ouders. Zodat zij met het cijfer ook aan de slag kunnen en weten hoe het gesteld is met de fietsvaardigheid van hun kinderen. Ze zouden dan ook verbeterpunten krijgen, maar dus ook over het algemeen weten van 'oei mijn kind presteert minderen dan de andere kinderen'. Ouders zullen misschien daardoor ook kiezen om wat vaker te fietsen om het kind wat meer ervaring op te laten doen. Dit kan dus op verschillende vlakken mogelijks zorgen voor meer woonschool verplaatsingen.

Ik heb daar zelf natuurlijk nog niet heel erg veel ervaring mee. Ik heb nooit fietseducaties of iets gedaan, vroeger ook niet echt veel gekregen, toch niet dat ik mij kan herinneren. Het is voor mij dus een beetje uitzoeken hoe ik dit het beste kan aanpakken. Daarom wilde ik interviews doen met mensen die hier wel al ervaring in hebben: om te achterhalen hoe zij dit aanpakken en ook om eventueel inspiratie te krijgen over hoe ik aan de slag kan om dit niveausysteem onderbouwd kan gaan bepalen. Dat is waarom ik dus bij u terecht ben gekomen.

Ik heb net een hele uitleg gegeven, want de bedoeling is dat dit een semi-gestructureerd interview is. Ik heb dus wel wat vragen voorbereid maar u mag gerust over een bepaald onderwerp wat meer in de diepte gaan als u denkt dat het relevant is voor mijn onderzoek.

**Ine Bosmans:** Oké ja, ik zal misschien ook even beginnen met mij voor te stellen he. Een beetje uitleggen waarom ik hier zit en geen andere collega. Ik ben Ine, ik werk ondertussen 10 jaar bij mobiel 21. Ik heb een achtergrond als kleuteronderwijzeres. Ik heb vooral, heel in het begin, scholenprojecten gedaan rond schoolvervoerplannen, schoolroutekaarten, maar ook begeleidingen van fietspoolen in scholen, en het helpen met het opzetten van fietspoolen binnen scholen. Heel kort nadat ik gestart ben, hebben ze mij ook het project 'de fietsschool' toegewezen, waar dat we fietslessen geven aan volwassenen. Dat is een heel ander publiek, maar dat gaat ook over vaardigheden, verkeerskennis, dat gaat over inzichten. Die fietslessen die richten zich op volwassenen, in eerste instantie, maar dat zijn wel volwassenen die nog nooit gefietst hebben, die ook niet altijd de taal goed begrijpen. In die zin zou je dat ergens een stukje kunnen vergelijken met een kind dat ook nog moet leren fietsen. Het grootste verschil tussen volwassenen en kinderen is dat volwassenen zich heel erg bewust zijn van angsten die kinderen niet hebben. Maar de processen die iemand moet doorlopen

om te leren fietsen, zijn wel gelijkaardig. Dus voila, vanuit die achtergrond zit ik hier. Ik heb nog heel wat dingen gedaan rond fietsen en specifieke doelgroepen, dus fietspoolen sluit wel heel erg aan bij jou vraag denk ik. Ik heb in het verleden ook infosessie gegeven aan ouder groepen, ook opgezet door de school, of aangevraagd door de school, en die gingen over 'ik wil fietsen met mijn kind, maar' Dat ging soms moeilijk want er zijn een hoop problemen. Die infosessies ging een stukje over hoe een kind ontwikkelt en wat je er van mag verwachten op welke leeftijd. Dat zit wat ver, ik ga dat niet meer allemaal uit mijn hoofd kunnen verstellen, maar die info die is hier beschikbaar. Die presentaties die hebben we ook nog. Die zou ik eventueel wel met jou mogen delen als je dat graag hebt.

**Jana:** Ja dat zou wel handig zijn!

**Ine Bosmans:** Oké ja we hebben heel recent hier in Leuven een onderzoek gedaan naar de fietsvaardigheden van de kinderen. Daaruit merken we toch heel wat drempels voor kinderen om te fietsen of te kunnen fietsen. Wij gaan op dit moment ook starten in Antwerpen met het opzetten van fietspoolen voor buitengewoon onderwijs kinderen. Dus als je ooit iets moet testen... Dat is iets dat heel kortdurig gaat zijn, die ondersteuning. Er zijn een aantal contactmomenten. Dus ik weet niet hoelang die periode zal duren om het op te zetten. Maar moest het er binnen passen en moesten jullie al klaar zijn met de app of iets dergelijks en we kunnen dat meenemen, dan denk ik dat dat al heel interessant is om jou dan ook weer te contacteren. Of dat jij een signaal geeft van 'kijk we zijn klaar en we zoeken nu een test'. Het is de bedoeling dat we nu een aantal scholen gaan begeleiden. Maar het is wel een heel specifiek publiek. Dat maakt het misschien moeilijker, maar eigenlijk zou een app wel voor iedereen toegankelijk moeten zijn denk ik dan.

**Jana:** Oké super, dat zal ik meenemen, dat is misschien wel interessant. Hebben jullie een tijdstip in gedachten wanneer jullie daarmee zouden willen beginnen?

**Ine Bosmans:** Wij hebben ons eerste overleg nu vlak voor de paasvakantie, dat is het startoverleg. Dat is met de partners die ons inschakelen, daar gaan nog niet meteen scholen bijzijn die een fietspool willen opstarten. Dat zal dan hoogstwaarschijnlijk pas na de paasvakantie zijn aangezien de scholen nu toch voorlopig toe zijn. We gaan voor juni zeker al ergens iets beginnen of opstarten. Dat begint ook met de scholen met een soort van situeringsonderzoek, een stand van zaken, het leren kennen van de school, leerlingen, ondersteunende leerkrachten. Want in da verhaal zijn de ondersteunende leerkrachten ook wel heel belangrijk omdat zij de kinderen heel goed kennen en de ontwikkeling van de kinderen ook van nabij volgen. Dat heb je in het gewoon onderwijs natuurlijk niet he, dus daar vertrouwt je op de leerkracht die die inzichten misschien heeft. Dus daar zit wel een verschil op, denk ik. Het is de eerste keer dat we het voor bijzonder onderwijs gaan opstarten. Vandaar dat het ook wel een uitdaging is denk ik om het met die groep te doen.

**Jana:** Mijn medestudenten is dus voornamelijk bezig met het ontwerpen van de app, en de achterliggende domeinen te onderzoeken, maar het ontwikkelen van de app (wij zijn geen ontwikkelaars) zouden we dan nog moeten uitbesteden. Dus dat gaat nog niet zo snel echt in orde zijn. Ik denk dat dat pas voor volgend academiejaar zal zijn ofzo. Maar ik zal het ook doorgeven aan Elien, die medestudente, dat we jullie eventueel kunnen contacteren.

**Ine Bosmans:** Ikzelf zit niet meer echt in die scholenprojecten, maar wij hebben wel collega's die vaker in scholen komen ook. Dus als je zegt 'we zijn op zoek naar scholen om iets te testen' dan kan je dus zeker ook via ons eens kijken of we ergens actief zijn en de vraag kunnen meenemen.

**Jana:** Dus u heeft ook al ervaring bij het opstarten van fietspools bij andere scholen. Ik vroeg mij af of u dan onderscheid maakte tussen de verschillende leeftijden en vaardigheden van de kinderen? Werd daar iets rond gedaan of werd dat niet echt rekening mee gehouden?

**Ine Bosmans:** Ja wij gaven vooral het advies om te starten om de groepen te maken vanaf een derde leerjaar. Omdat als je naar de ontwikkeling van kinderen gaat kijken, dan gebeurt er heel veel rond de leeftijd van 9 a 10 jaar waarin bepaalde onderdelen van de ontwikkeling van een kind klaar zijn of duidelijk beter worden. Maar zeker niet alles in de ontwikkeling van een kind is klaar op het derde leerjaar. In dat opzicht kan je gaan zeggen van 'ja goed de vaardigheden is 1 ding, ieder gemiddeld kind kan leren fietsen en kan vaardig zijn en kan die motorische vaardigheden wel toepassen. Daarnaast moet je de verkeerskennis een beetje hebben. Ook dat. Een kind kan heel veel informatie opnemen, maar da wil niet zeggen dat die dat altijd kan toepassen. Dus dat dat is al een moeilijkheid, als je gaat zeggen van 'ja we willen ze op vaardigheden gaan categoriseren of een label toekennen' dan kan je niet alleen afgaan op vaardigheden. Je moet ook de verkeersinzichten van zo'n kind, op welke leeftijd dat die zit.. ga je ook een stukje moeten inschatten. Want die moet wel mee de juiste beslissingen kunnen nemen. Een fietspool; je fietst in groep. Fietsen in groep is een stuk moeilijker dan individueel fietsen. Gewoon ook omdat je veel afleiding hebt. Dus ook dat is een persoonskenmerken van het kind zelf, zullen ook mee bepalen hoe dat een kind mee zal fietsen in dat groepje. Je hebt kinderen die heel gefocust zijn en die bijna perfectionistisch gaan meerijden in dat groepje, maar je hebt evengoed de 'flierefluiter' die van alles zien, met vriendjes voor en achter bezig zijn. Dus je gaat ook heel goede afspraken moeten maken en de afspraken ook consequent moeten toepassen. Als een kind in een groep zit en die groep verstoort, waardoor de veiligheid in het gedrang komt, dan ga je, denk ik, beslissingen moeten nemen om de veiligheid van de groep te garanderen. Dus dat zijn zo wel dingen die we aan de ouders ook meegave: ze moeten "1" kunnen fietsen, ze moeten "2" ook een stukje verkeersinzichten al hebben. Dat krijgen ze enerzijds via de school mee, maar de school... ja... ik denk dat ze... bij ons was dat nu in het vijfde ter voorbereiding

van het fietsexamen , dat die dus een heel aanbod van verkeersvragen en verkeersquizen kregen. Maar dat is al ter voorbereiding van het verkeersexamen. Dus iemand van het derde leerjaar gaat bijlange niet zoveel gezien hebben als iemand van het vijfde of zesde leerjaar. Dus daar, als ze de verkeerskennis van thuis niet mee hebben... Want ook daar zitten verschillen. Wat krijg je van thuis mee, gaat het gezin vaak fietsen, of niet zo vaak fietsen...? Dat zijn dingen die je zou kunnen screenen om de vaardigheden van dat kind te kunnen inschatten. Je kan perfect weten als een kind dat maar een keer om de twee maanden gaat fietsen en die wilt deelnemen aan een fietspool; dan je de vraag kan stellen; heeft die wel genoeg fietservaring?

En dat fietsen ook he, gebeurt dat dan in het verkeer of gaan ze recreatief fietsen? Want dat is ook een groot verschil. In een bos fietsen daar word je waarschijnlijk technisch een betere fietser van, door over boomstronken te fietsen, dus die controle over de fiets zal wel goed zijn, maar die kinderen missen dan misschien vooral de verkeersprikkels. Als je daar niet mee in contact komt en niet mee, dan mis je daar dus weer een stukje. Er hangt dus heel veel samen met de ervaring en de fietskansen die ze al gekregen hebben. Kinderen die in een stadscentrum wonen en die vaak fietsen, die zullen zich veel bewuster zijn van gevaren of potentiële gevaren. Die zullen volgens mij meer inzichten hebben dan een kindje in een plattelandsomgeving waar dat het minder druk is en waar dat je minder confrontatie met bussen, fietsen,... er is natuurlijk overal wel een druk punt, maar in een stedelijk centrum is het een stuk drukker. Als je daar leert fietsen dan zijn je fietsvaardigheden weer een heel stuk anders dan een kind uit plattelandsomgeving dat ook wel vaak fietst, maar die gewoon minder moeilijke situaties zal tegenkomen. Dus dat zijn dingen waar je rekening mee kan houden: woonomgeving, hoe vaak fiets je, hoe vaak wordt er aangeboden thuis. Want ik denk dat heel wat ouders die willen instappen in een fietspool, dat die denken van 'oke ja mijn kindje is nu, 11 bijvoorbeeld, die gaat binnenkort naar het middelbaar dus die zou eigenlijk moeten leren zich zelfstandig te verplaatsen'. Dat is een goeie denkpiste als je kindje vaak gefietst heeft. Een kindje dat je een eerste keer in het verkeer gaat gooien op de leeftijd van 11, die gaat een hoop ervaring gemist hebben om een goeie fietser te zijn en om in de toekomst een goede zelfstandige fietser te zijn.

**Jana:** Ja inderdaad. Er zijn dus 2 uitgangproducten die ik zou willen hebben op het einde van mijn masterproef, en dat is dus enerzijds een soort van test maken dat scholen kunnen gebruiken om hun leerlingen te evalueren. Per jaar of per graad, dat moet ik nog bepalen, en dat ze daar dan ook een niveau aan vast te koppelen. Het tweede deel is dan een soort van richtlijnen te maken die ouders kunnen helpen wanneer ze willen deelnemen aan de fietspoolapp. Dus mijn eerste deel gaat voornamelijk over die niveaubepaling rond scholen, en dat heeft nog niet echt met de fietspools te maken. De dingen die u net zei over de inzichten en verkeerskennis van de kinderen, vindt u dat dat iets is dat ik zou moeten integreren in het bepalen van de niveaus of iets dat iets dat ik eerder

zou gebruiken voor het opstellen van de richtlijnen. Want het is misschien moeilijk om kinderen die hetzelfde hebben gepresteerd op een fietstest, toch een andere score te geven op basis van de antwoorden die het heeft gegeven omtrent 'hoe vaak fietsen jullie thuis' en dergelijke zaken. Dat zou...

**Ine Bosmans:** Ja dat zou natuurlijk een vertekend beeld geven, ja. Ik weet niet in welke mate dat het mogelijk is om die te combineren natuurlijk he. Ik weet ook niet, zijn de scholen bereid om die input, om daar tijd voor te maken om die input te bezorgen aan de app over dat kind?

**Jana:** Het is niet persé de bedoeling dat de scholen de input ingeven in de app, maar dat de ouders de score of het niveau van hun kind weten en dit dan in de app gebruiken. Het is dus niet de bedoeling dat de scholen echt iets met de app moeten doen, want dan zouden ouders die willen deelnemen misschien uit de boot vallen omdat de school geen engagement hebben om aan de app deel te nemen. Dus de app is eerder gericht op de ouders dan op de scholen. De test, die gaat dan weer wel plaatsvinden op de scholen. Dat is natuurlijk de eerste stap.

**Ine Bosmans:** Wat dat je zou kunnen doen... want kinderen spelen graag op telefoons en tablets, is dat de kinderen zelf eventueel een kleine quiz doen rond verkeersinzichten. Daarvoor denk ik dat je misschien eens moet gaan horen bij VSV, die hebben van die quizkes voor lager onderwijs, ook ter voorbereiding van het fietsexamen. Door die in te vullen, ga je wel, denk ik, een stukje inzicht krijgen in 'wat weet dat kind'. Ik weet niet of dat ze per leerjaar een quiz hebben...

**Jana:** ik heb er al eens naar gekeken en ik denk het niet, dat is volgens mij per graad.

**Ine Bosmans:** ja dan zijn het soms wel wat moeilijke vragen, ik heb ze vorig jaar met mijn zoon gehad. Je moet de vragen wel juist interpreteren. Als je die fout interpreteert geeft je natuurlijk het antwoord niet helemaal correct. Nu wij hebben ook wel gewoon een visuele quiz gedaan of gemaakt, op basis van foto's en hele korte vragen. Omdat dat ook voor een minder taalvaardig publiek is. Vragen als 'wat doe je hier, wat moet je hier doen?'. Het waren niet echt meerkeuzevragen, ze waren heel erg beperkt, maar dat gaf wel een beetje een idee van 'maakt die persoon hier de juiste beslissing?'. Hoe eenvoudiger uw vraag, dus gewoon aan de hand van beelden, zou je zoiets kunnen maken.

**Jana:** En u bedoelt dit dan ook voor de niveaubepaling?

**Ine Bosmans:** Ik ga eens zoeken wat dat wij gebruiken vooraleer dat wij op straat gaan met een beginnende fietser. Ik ga dat een keer delen.

*Ine deelt haar scherm met een lijst (checklist) van vaardigheden voordat de fietser op straat mag gaan. Deze lijst werd samen overlopen. De checklist werd*

*nadien ook doorgestuurd en is terug te vinden in bijlage, inclusief notities uit het gesprek. (29.00)*

**Ine Bosmans:** Ik heb ook nog een ander bestand dat ik even wil delen, dan moet je maar zien of het relevant is. Want ook dat is van toepassing op kinderen.

*Ine deelt een document dat de verschillende profielen van deelnemers beschrijft.*

**Ine Bosmans:** We maken ook niveaugroepen van mensen die deelnemen op basis van wat ze kunnen, hoe vaardig dat ze zijn en hoe klaar ze zijn om op straat te gaan. Dus dat splitsen we op in groepjes. Op basis van vaardigheden zijn die samengesteld, maar die vaardigheden staan natuurlijk los van de personen die zijn zelf zijn. Dus wij merken dat we in die groepen heel vaak een aantal profielen hebben waar dat je toch wat aandacht voor moet hebben.

De bange personen: je hebt soms kinderen die wat angstiger zijn in het verkeer, waar je rekening mee moet houden. Die kenmerken heb ik erbij gezet, misschien is dat ook wel interessant om te delen, omdat dat ook wel eens van toepassing kan zijn. En dat kan je aan de ouders dan ook meegeven van 'oke hoe kun je als ouder hierbij helpen, om dit te trainen?'

Slechte conditie: ik weet niet of we die bij de kinderen gaan tegenkomen, maar er zijn er wel. Als je niet vaak fietst, heb je niet altijd een goede conditie he. Hier kan je eventueel ook wat uithalen.

De zelfzekere fietser: die heb je ook bij kinderen, dat zijn de durvers. Die zo wat apenstreken durven uithalen, durven 'stuntjes' doen onderweg: zonder handen rijden, een wheelie doen, zo van die dingen. Maar ja, ken uw kind he. Ik heb twee zonen en die zijn heel verschillend. De oudste fietst eigenlijk "slechter" dan de jongste. 'Slechter' is misschien niet het juiste woord, maar die fietst anders, omdat die veel zelfzekerder is. Hij is dan met van alles bezig behalve met het verkeer. Den andere is veel bewuster bezig met: "hier is een kruispunt, hier moet ik vertragen." Maar ook leeftijd heeft daar heel veel mee te maken he. Een tienjarige en een twaalfjarige, daar zit ook wel wat verschil tussen he. De twaalfjarige die in zijn pubertijd komt, die zal ook wel eens wat durven dan een tienjarige he.

Dan heb je nog mensen die het Nederlands niet goed begrijpen. Ik vermoed dat ouders van deze kinderen misschien minder snel op zo'n aanbod zullen ingaan. Maar goed, je moet maar zien of je het gebruikt.

Het is vooral van: wat kenmerkt de fietser en hoe kan je daarmee omgaan. Dat zou je kunnen verwerken in een soort van bevraging of zo, of een survey om je niveau te bepalen.



Meerrijders: die heb je heel vaak in groepen. Meerrijders dat zijn personen die, als ze in groep rijden, zelf niet meer letten op verandering van verkeerssituaties, die volgen gewoon. Dat ga je bij kinderen wel heel vaak hebben.

Leerlingen die bevoorbeeld de basisvaardigheden, dus de motorische vaardigheden, onvoldoende beheersen: ook daar denken we al eens over na. Bij ons is dat van 'die moet een stap terug, die moet nog dingen gaan oefenen'. Maar dat kan je natuurlijk met kinderen die deelnemen moeilijk, dan zou je ofwel een signaal moeten geven aan de ouders omdat het niet lukt. Maar dat is natuurlijk niveaubepaling he.

**Jana:** De bedoeling is dat de fietspools voornamelijk begeleid gaan worden door de ouders, of andere familieleden, buurmannen, andere enthousiastelingen,... maar dat is natuurlijk moeilijk voor hen om tegen andere ouders te zeggen dat een kind niet goed genoeg fietst om mee te rijden. Dat lijkt me moeilijk voor een ouder om te zeggen.

**Ine Bosmans:** ik weet niet in welke mate voorzien is dat de ouders ergens een klankbord hebben? Is de klankbord de school, of is dat iemand extern... ik weet het niet he.

**Jana:** Momenteel hebben we daar nog niets rond uitgewerkt

**Ine Bosmans:** Ik kan me voorstellen: je zit in zo'n app en je doet mee aan een fietspool en er is een probleem, waar kan je dat aankaarten? Bij de school zelf? Is het de bedoeling dat dat per school aangepakt wordt of kan het zijn dat er in die fietspool kinderen zitten die op verschillende scholen moeten zijn?

**Jana:** Een van de vragen dat wij ook gesteld hebben in het interview met een schooldirectie, en zij gaven aan dat ze de app zeker wel willen promoten en er zeker achter staan, maar dat ze de app niet willen sturen en de leerkrachten daar niet mee willen belasten. Dus het is echt de bedoeling dat het vanuit de ouders zelf komt. Ideaal zou het inderdaad zijn dat het een beetje schooloverschrijdend wordt, zodat kinderen uit verschillende scholen die vlak naast elkaar gelegen zijn, toch samen naar school kunnen fietsen. Maar we willen ook de schoolcomponent er nog een beetje in behouden door scholen die willen deelnemen, een scholencode te geven die de scholen kunnen communiceren naar de ouders. Die code kunnen ze dan in de app ingeven en op die manier komen ze in een gesprek terecht met alle deelnemers van die school, om zo toch nog makkelijker fietspools te creëren. Uit dezelfde klas zou bijvoorbeeld ook nog kunnen. Dus we willen de school er op die manier wel in betrekken, maar zonder de scholen daar echt mee te belasten.

Het is inderdaad wel begrijpelijk dat een klankbord kan helpen in bepaalde situaties, dus dat kunnen we eventueel nog bekijken.

**Ine Bosmans:** Ja, dat lijkt me niet slecht, aangezien ouders ook altijd met vragen gaan blijven zitten. Ik vermoed dat er in de app een registratiesysteem zit. Als wij fietspools opstarten; er loopt al eens van alles mis he. In de ochtend, de begeleider zit met een ziek kind thuis, kan niet fietsen,... dat er ook aan de backups gedacht wordt en dat die personen verwittigd moeten worden. Ik weet niet of dat in het systeem zit?

Ik ga eens kijken of ik de presentatie vind van onze infosessie rond fietspools naar scholen toe, omdat daar wel alles inzit waaraan je moet denken. Ik vermoed niet dat je dat al ooit gezien hebt. Heb je de website van fietspools.be als eens gezien?

**Jana:** is dat die van Mobiel 21? Ja die heb ik inderdaad al gezien. Daar had ik zelfs een vraag over. Ik zag in die brochure dat er vanuit Mobiel21 wordt voorgesteld om op school een kleine fietstest te doen in kader van die fietspools. Weet u of scholen dat ook effectief doen? En wat voor test dat dan is dat zij doen en welke vaardigheden dat zij dan testen?

**Ine Bosmans:** Ik weet eigenlijk niet of dat gedaan wordt. We adviseren dat wel, omdat wij ook voelen dat het voor begeleiders wel geruststellend kan zijn als je een beetje weet hoe elk kind fietst en of dat het gaat lukken met die kinderen die willen deelnemen. Dat hoeft maar een moment van een uurtje te zijn dat die kinderen op een speelplaats een parcours rijden waarin wat smalle doorgang, slalom,.. dat soort dingen zitten. Stoppen vertrekken moet er ook zeker inzitten. Als dat allemaal goed gaat.. je hebt snel zicht op de vaardigheden van een kind. Een kind dat niet vlot kan vertrekken, daar weet je wel van dat het wel eens moeilijkheden kan geven. Zeker als je weet wat op de route ligt: we hebben dat kruispunt, dat kruispunt... er moet regelmatig gestopt worden. Er is niets zo vervelend, als je aan het fietsen bent in groep, dat je een gat krijgt he.

**Jana:** Ja dat klopt.

**Ine Bosmans:** Ik ga eens even zoeken naar de presentatie... dit is de meest recente denk ik. Dan gaan we daar gewoon heel even door. Dan kan je ook vragen stellen als je die hebt.

*Ine deelt haar scherm met een presentatie over het organiseren van fietspools op school. Ze overloopt de dia's stap voor stap.*

**Ine Bosmans:** We leggen eerst altijd even uit wat het juist is, wat de voordelen zijn, waarom het interessant kan zijn. Dan komen aan 'hoe opstarten' en daar rekenen we dus eigenlijk wel voor een stuk op de betrokkenheid van scholen om dat mee bekend te maken. Heel veel fietspools ontstaan ook spontaan he: wij komen uit dezelfde omgeving, we fietsen samen, een mama met nog 3 kinderen en je hebt een fietspool he

**Jana:** Ja inderdaad. Ja zoiets zouden de scholen nog wel willen doen denk ik, want het opstarten en het informeren enzo dat zagen ze wel zitten.

**Ine Bosmans:** Dan interesse aftoetsten. Wie wil meedoen? Ook daar denk ik dat je de school wel een stukje nodig hebt. Want je gaat toch iets moeten doen om ergens uw promo te doen over het fietspoolen en het samenfietsen.

De mensen die de fietsgroepjes willen begeleiden kunnen dit dan invullen. Dit is dus wel allemaal heel schoolgebonden he. Wanneer kunnen ze, wanneer hebben ze tijd: 's morgens, 's avonds.. Ofwel zijn mensen voorzichtig en kiezen ze een of twee momenten, en dat is redelijk veilig denk ik. Andere mensen zijn dan weer overmoedig en die zeggen 'elke ochtend, avond' en het dan niet kunnen waarmaken. Dus we zeggen altijd tegen scholen en ouders: Begin klein! Begin met een woensdag en een maandag bijvoorbeeld en als dat goed loopt, breid het dan maar uit he. Dat zijn een aantal tips die je ergens in de app in een rubriekje kan zetten he.

**Jana:** Ja dat kan eventueel bij dele twee van mijn masterproef, wanneer ik de richtlijnen ga opstellen voor ouders die de app willen gebruiken. Dat kan ik daar eventueel wel in verwerken.

**Ine Bosmans:** Ouders moeten natuurlijk ook toestemming geven, maar dat kan ook perfect in de app. Een gezin heeft ook meerdere kinderen natuurlijk. Met het niveausysteem kan je daar dan natuurlijk wel in moeilijkheden komen denk ik

**Jana:** We willen inderdaad niet dat gezinnen worden opgesplitst. Maar als er bijvoorbeeld genoeg begeleiders zijn, dan kunnen ze de fietspool een beetje opsplitsen. Dan kan er bijvoorbeeld een ouder van voor fietsen met de 'snellere kinderen' die dan telkens doorrijden tot aan het volgende kruispunt bijvoorbeeld en dan wachten op de rest. Dus als er voldoende begeleiders zijn kunnen ze wel gescheiden fietsen en dan alsnog gezamenlijk aankomen.

**Ine Bosmans:** Dat is ook het advies dat we geven bij de infosessies over fietsen met kinderen, dat we de oudere kinderen verantwoordelijkheden geven, omdat zij dat ook beter kunnen en vaardiger zijn en de regels al goed kennen. Stoppunten afspreken enzo. En als dat dan onder begeleiding kan is dat inderdaad wel haalbaar. Maar dan ga je onder één pool misschien kleinere subpooltjes creëren. Dat is inderdad enkel mogelijk als je voldoende begeleiding vindt.

**Jana:** Dat is inderdaad belangrijk. Door het focusgesprek hebben we ook een soort van engagementverwachting in de app gestoken, zodat ouders niet kunnen zeggen van 'ik drop mijn kind in een fietspool'. We hebben ook een interview gedaan met een directrice die een bevraging had gedaan bij de ouders om te achterhalen of er interesse was in fietspools, en er was wel enthousiasme, maar niet zozeer om ze te begeleiden. Dus dat willen in de app vermijden door te

vragen: 'we willen dat je wel zelf ook eens een fietspool begeleidt'; We hopen op die manier dan ook voldoende begeleiding te vinden om zo de fietspools zo veilig mogelijk te kunnen samenstellen

**Ine Bosmans:** En de app zorgt ook dat ze dan verplicht ergens een datum aanduiden?

**Jana:** Het is de bedoeling dat de ouders al de mogelijke momenten opgeven, en dat ze dan een overzicht krijgen van wie wanneer kan en hier dan zelf een schema uit opstellen, we willen dit niet door de app zelf laten doen. Het is dus de bedoeling dat ze wel hun vrije momenten opgeven, natuurlijk mogen die altijd nog veranderen. Maar zo hebben ze toch al een startpool voor het samenstellen van de pools en de begeleiding.

**Ine Bosmans:** Dan 'breng je geïnteresseerden samen' is natuurlijk ook weer vanuit ene schoolse opzet. Zorgen dat iedereen op de hoogte is en dat iedereen dezelfde informatie meekrijgt. Dat gaat in het geval van de app wel anders zijn denk ik, omdat het toch een redelijk vrijblijvend engagement is zonder meer.

De gegevens in beeld brengen zal de app waarschijnlijk ook doen. Om zo de route te bepalen. Gaat de app de route uitstippelen?

**Jana:** Ja die stelt een route voor en dan kunnen de ouders die altijd nog aanpassen. Het zou ook kunnen dat we dit koppelen aan de app van Route2School, ik weet niet of je dat kent. Zo kunnen ze eigenlijk zien waar de gevaarlijke punten zich begeven en zo een optimale route proberen zoeken door punten te vermijden. Over de woonplaatsen: dat is moeilijker op vlak van privacy en GDPR. Elien is daar nu mee bezig. Ons voorstel was, voor zover dat ik er nog bij betrokken was, om ouders een paar punten te laten opgeven waar ze kunnen wachten of afspreken. Dat kan aan het einde van een straat zijn, of op een pleintje waar de kinderen misschien al zelfstandig naartoe kunnen fietsen om daar te wachten op een pool. Zodat de pool niet onnodig moet omrijden en dat het toch nog efficiënt kan gebeuren. Een van die punten kan bijvoorbeeld bij je thuis zijn, maar dat kunnen ouders dan zelf kiezen of ze dat punt opgeven of niet. Daar hebben we dus inderdaad al wel over nagedacht.

**Ine Bosmans:** dat is ook wat we adviseren ,dat ze niet perse langs het huis moeten komen , maar dat je een aantal aansluitpunten hebt, om met de pool mee te rijden. Goed, iedereen heeft ook de locatie van diegene die start. Als die hier ergens in de schakstraat zou wonen, moet die daar beginnen om de rest mee te pakken. Ik veronderstel dat dat allemaal al wel voorzien is.

**Jana:** Ja dat weet ik nog niet goed, omdat een ouder die dichtbij woont , kan dan nooit een fietspool beginnen. Ik weet niet hoe we dat moeten aanpassen.

**Ine Bosmans:** Dat gaat zich wel uitwijzen, als een ouder hier woont, kan die nog tegen andere ouders zeggen breng uw kind to daar, en van daaruit nemen

we die mee , dat zijn uw aansluitpunten. De begeleider moet mee op de kaart en van daaruit, vertrekt die en covert het stukje dat begeleider X niet deed. Dat is het uitzetten op uw kaart, van wie rijdt er mee en wie begeleid, dat wijst zichzelf op een of ander manier we uit, wat het handigste en praktische zal zijn. Dat moet de app wel kunnen denk ik

**Jana:** Dat is wel de bedoeling, de kaart is het hoofdgegeven van de app

**Ine Bosmans:** Je moet ook per locatie , per gezin ook kunnen aangeven hoeveel kinderen daar vertrekken, 1 begeleider per 4 kinderen, dat moet lukken, maar 6 is veel, ik denk dat een begeleider zich ook meer op zijn gemak voelt as ze met 2 zijn . Als daar iets gebeurt en je staat daar met kinderen, stel dat er 1 vat, ongelukje onderweg, en je staat alleen, dan moet daar iedereen bijven wachten. Als je met 2 bent, da heb je de mogelijkheid om te zeggen de andere begeleider, rijd maar door, ik blijf bij het kindje, want die heeft pijn en moet misschien eerste hulp zijn., je weet da nie , maar ge moet dat allemaal indekken.

**Jana:** U zou ook als richtlijn voorzien, dat ze best met 2 zijn om een fietspool te begeleiden ?

**Ine Bosmans:** Ik denk dat da voor de begeleiders een geruststelling gaat zijn, dat je er nooit alleen voorstaat . Je hebt hele stoere begeleiders , fanatieke fietsers die daar geen punt van maken dat ze alleen zijn ,maar er zijn mensen die twijfelen om het te doen , die schrik hebben om het alleen te doen .Vanuit die bekommernis , ik sta er nooit alleen voor, je kan samen beslissingen nemen, stel dat er iets voor valt , dat je een klankbord hebt, en we beslissen samen dat we dat zo of zo gaan aanpakken, dat je,er nie alleen voor moet staan , ik merk dat ook bijde vrijwilligers in de fietslessen ook , dus vanaf 3 deelnemers, rijden ze altijd met 2 ook om te zorgen dat er ook tragere bijzijn dat die niet achterop geraken, as ge alleen zijt dan gaat ge voordurend moeten stoppen en doen , als je met 2 bent, kan je verder rijden tot een bepaald punt tot die tragere fietsers - wat je daarstraks zei- as we met leeftijdsgroepen zitten , dat er kan bijgereden worden , indien nodig.

**Jana:** Ja, want ik vroeg mij af , hebben jullie daar richtlijnen rond , groepjes niet groter dan .. ik had ergens een cijfer gelezen, zeggen jullie vanaf '5' kinderen moeten er zoveel begeleiders zijn, vanaf zoveel kinderen zoveel..of is dat niet zo specifiek uitgewerkt?

**Ine Bosmans:** Wij hadden dat voor ons fietslessen, ik denk 8 als maximum voor een groep , hier staat maximum 12 . Ik vind 12 veel

**Jana:** Ik vond dat ook, want ik had gelezen in de brochure en ik vond 12 ook heel veel

**Ine Bosmans:** Ik zou 6 , maximum 8 kinderen bijeen pakken want daar heb je uw handen mee vol , als daar 1e tussenzit die wat roekelozer fiets of die bang is

, ge moet de groep op school krijgen en 12 vind ik veel .Ik zou dat niet doen. Ik zou dat als ouder ook niet zien zitten 12 kinderen.

**Jana:**Weet u vanwaar ze die 12 hebben gehaald ?

**Ine Bosmans:**Die brochure is al gigantisch oud , Die van fietspoolen.be die is al 15 jaar oud, de tijden zijn veranderd. Mensen zijn ook een stuk mondiger geworden. Ik weet niet waar die 12 vandaan komt eerlijk gezegd. Maar ik zou 12 niet adviseren. Maximum 8 kinderen en dat is al veel. Als da 8 goede fietsers zijn , is dat ok,maar de vraag is misschien, ik weet niet of je dat bevroegd hebt bij de ouders , hoeveel kinderen dat zij haalbaar zien ?

**Jana:**Ik denk niet dat we dat bevroegd hebben , omdat ze dat ook zelf moeilijk in te schatten vinden , dat is 1 van de dingen , dat ze zeiden van , het is moeilijk in te schatten , hoe goed dat kinderen kunnen fietsen , en daar hangt dat wel een beetje mee samen. Ze gaven zowat aan dat de ouder maar zelf moet inschatten of hun kind waardig genoeg is om aan iets dee te nemen, hoe moeten wij dat inschatten, we hebben geen referentiepunt. Ook het aantal dat zij kunnen begeleiden , ze hebben daar geen ervaring mee met grote groepen, volgens mij hebben ze daar geen getal opgeplakt

**Ine Bosmans:** dan zou ik het zeker niet te groot zetten ,

**Jana:** mijn bedoeling is nog wel een interview te doen met scholen of met leerkrachten die zich daarmee bezighouden. Want die zouden ook al van die uitstappen doen met kinderen, ze zullen dat ook beter kunnen inschatten hoe groot dat die groep kan zijn voor het te hectisch wordt

**Ine Bosmans:** Die leerkrachten als die met de fiets op stap gaan, die doen dat met heel de klas he.. die doen dat gewoon, die hebben geen keuze he Als ze ideaal een groep mogen samenstellen , ik denk dat ze , als dat een LO leerkracht is die daar geen punt van maakt , allemaal dat maakt niet uit hoeveel dat dat er zijn . Ik denk dat je de leerkracht moet kunnen laten inleven in de ouder die de kinderen niet kent, want als leerkracht ken je de kinderen .

**Jana :** Ja want dat is ook een probleem

**Ine Bosmans :** want je weet heel dikwijls in mijn klas , die laat ik niet vanachter want die wil ik in de gaten houden . Die moet van voor bij mij anders zijn we die kwijt onderweg. Dat zijn dingen die je als leerkracht weet en dit zijn dingen die in dit systeem misschien minder gaat kunnen wegnemen. Wie is dat kind ?

**Jana** : dat komt natuurlijk we met de tijd, zou ik denken , als ze dat vaker doen gaan ze dat wel weten , maar in begin ..

**Ine Bosmans** : het is daarom dat ik denk , het is niet slecht om toch een klankbord te hebben voor de ouders indien er probleem is met hun kind. Stel dat er een kindje is dat steeds te laat op de afspraak staat , of dat iedere keer zorgt voor een onveilige situatie , dan moeten die ouders of die begeleiders wel ergens terecht kunnen he . En dat is ofwel misschien iemand van de school , omdat die de vertrouwensband met de ouders ook hebben, ofwel iemand die volledig extern is en heel neutraal kan kijken. Maar ook daar .. ik hoop dat het allemaal vlot verloopt , maar als je dan een ouder hebt die , ambetant is , en mondig ,dat denk ik dat je beter bij de school zit om die boodschap te brengen, dan bij iemand neutraal.

**Jana**: dat denk ik ook

**Ine Bosmans**: een neutrale persoon die dan **Ine Bosmans** in een ruzie of gigantische discussie zit , dat er toch iets of wat van rechtstaak van komt, een school is daar vertrouwd..

**Jana**: ja ok

**Ine Bosmans**: een vertrouwd gegeven dan iemand extern die er volledig los van staat

**Jana**: ja ok

**Ine Bosmans**: afspraken voor iedereen dus staan daar ook in die brochure , van welke afspraken maken we , tijdstippen, afspraakplekken, hoelang wordt er gewacht , wat als je niet belt , verwittigen als je niet kan deelnemen, dat soort dingen, moeten ook zeker ergens , voor akkoord getekend worden, vind ik toch , om te laten zien dat je toch engagement aangaat en dat je dat goed wil doen , wij hadden bij die brochure ook fietspool-pasjes en dat was voor de kinderen, gewoon een klein kaartje met afspraakjes voor de kinderen , nu wij hebben die

niet meer maar ook dat kan tof zijn om daarbij te steken . Hier staat het een beetje , wat er allemaal instaat , route, welke route, route in stratenvolgorde omschrijven, een vaste volgorde van kinderen, van wie rijdt voorop of ga je daar heel los mee om , of maak je daar een vaste volgorde van, dat ze aansluiten bij de groep, kan een volgorde zijn , dus de eerste die opgepikt wordt rijdt vanvoor de 2de daarachter, de 3de daarachter, ook die volgorde kan je vooraf bepaen als je dat wil he .

**Jana:** ja , daar kunnen die niveau's in dienennatuurlijk he, dat je zegt dat de meest ervaren vanvoor en minst ervaren vanachter

**Ine Bosmans:** ja dan als je echt met niveau's te maken gaat krijgen , dan zou ik wel zorgen dat de routes , dat de aansluitpunten plaatsen zijn waar dat je goed kan stilstaan, en waar dat er ruimte is om die verdeling te maken.

**Jana:** ja ja dat is waar

**Ine Bosmans:** Kledij, aangepaste kledij , als het regent dat kinderen ook wel echt wel, dat iedereen wel de juiste kledij aan heeft. Dat het verkeersreglement gevolgd wordt door de begeleider, dat het tijdschema goed wordt in de gaten wordt gehouden , het verwittigen van de begeleider, wie moet er bellen, wie op welke dag , want als dat elke dag iemand anders is , moet dat overzicht wel gemakkelijk te vinden zijn. Wie is vervanger als er een begeleider ziek valt. Is er een contactpersoon in de school als de pool later zou toekomen door omstandigheden , een nummer van de politie ergens , wie contacteer je in geval van een ongeval , dat soort dingen . Dat het ook duidelijk is wat er moet gebeuren bij bepaalde omstandigheden , voor de ouders , zij moeten het engagement aangaan dat die fiets van die kinderen , dat die goed in orde is. Goed in orde wil zeggen ; lichten werken, de banden moeten goed opgepompt zijn . Platte banden , dat fietst niet gemakkelijk, ook daar , kan je heel wat dingen onderschuiven, goedwerkende remmen , wel een aantal dingen die erg belangrijk zijn , dus die remmen, dat licht, en de banden goed opgepomt. Je hebt soms kinderen die op van die fietsjes rijden waar dat de ketting om de 5 voet van afvalt. Als dat is moet dat gemeld kunnen worden aan de ouders vind ik , dat ze dat laten nakijken, en dat je ook de vrijheid mag hebben om dat aan die ouders mee te delen, als die fiets niet zo heel goed is, nu dat is heel confronterend omdat sommige gezinnen misschien budgettair misschien niet zo goed voorzien zijn om dat onderhoud te doen, te betalen, dat is soms een



delicater ding, maar ja goed, ik vind wel dat je het recht moet hebben om dat te melden , als er een probleem is dat zich frequenter voordoet he .

Jan: ja is natuurlijk , veiligheid is het belangrijkste , dan om de 5 botten op straat stilstaan omdat 1e zijn ketting af ligt, dat is natuurlijk niet optimaal.

**Ine Bosmans:** maar ik zeg het , het zijn ervaringen die wel eens gebeuren. Ik geef het maar mee. Dat je het, vooral heel veel dingen te coveren, je kan niet alles coveren , kledij; wat verwacht je van de kinderen , verwacht je dat ze allemaal een hesje aanhebben, dat ze allemaal een helm dragen ? Dat zijn dingen dingen die niet verplicht zijn, als je dat wenst dan moet je daarvan engagement van maken, contractueel laten ondertekenen. En dan is het ook -niet helm, niet hesje- aan , is niet meerijden. Dat is soms een hele moeilijke.

**Jana:** ja dat is bij de ouders tijdens het focusgesprek ook wel naar voor gekomen, dat zij dat wilden, dat dat verplicht werd. Maar weten niet goed hoe wij dat vanuit onze app dat kunnen verplichten. Dus wij daar gewoon een voorwaarde per pool, dus als iemand een poo opstart, kan die die voorwaarden daaraan vastmaken, van kijk , je mag enkel mee als helm en fluo-hesje en weet ik wat nog allemaal, in orde heb , en anders niet. Maar dat is dus niet echt, wij kunnen daar niet echt ja, iets aan vasthangen, van consequenties , zoals dat niet gebeurt..

**Ine Bosmans :** Ik denk ook wel dat dat nen hele moeilijke is om , weet je, kinderen vergeten al eens iets , als die fietspool 's avonds niet naar huis gaat , en dat hesje en die helm wordt op school vergeten , dat betekent dat dat kindje de volgende dag misschien niet kan meerijden. Zou ook heel vervelend zijn.

**Jana:** Dus wij hebben daar gewoon een soort van sociale controle van gemaakt, dat als ouders zeggen, we willen dat , dan gaan andere ouders dat ook wel gewoon doen waarschijnlijk, als dat wordt gevraagd, Maar dat we daar niet echt consequenties of zo aan vasthangen, dat was niet onze bedoeling.

**Ine Bosmans:** ja en het is ook wettelijk niet verplicht om het te dragen, je kan het vragen en je kan het adviseren,maar je kan het niet opleggen.

**Jana:** nee, ja , inderdaad

**Ine Bosmans:** je kan het opleggen , als wat een afspraak is binnen het initiatief , denk ik , dan denk ik dat je juridisch gezien , die verplichting kan maken. Maar ja , dat is iets wat uw collega dan moet gaan uitzoeken.

**Jana:** ja , inderdaad , dat is niet meer mijn deel.

**Ine Bosmans:** Het reglement , het fietsreglement ook juist en correct toepassen, wij merken door bij groepen volwassenen te werken , wij doen heel vaak verkeersquizzes, dat er toch wel ook op fietsreglementering, best nog wel wat fouten worden gemaakt, ook door frequente fietsers, frequente weggebruikers , automobilisten en we merken dat soms niet slecht is om dat af en toe wat op te frissen.

**Jana:** ja

**Ine Bosmans:** Misschien dat de app ook daarvoor kan zorgen dat er zo van die push-berichten gegeven worden, met tips of met wegcode opfrissing ofzo

**Jana:** ja, het is misschien geen slecht idee om ook de begeleiders , zo wat een klein "testje" te onderwerpen , dat zij weten van bv als wij in groep fietsen, mogen wij op straat fietsen vanaf dat we met zoveel zijn ? Zo van die dingen dat zij dat toch weten ..

**Ine Bosmans:** ja en een andere is nog zo einde fietspad ..

**Jana:** ha ja, inderdaad

**Ine Bosmans:** das is ook een goede, wacht welke is er nog , waar ze heel dikwijls de mist ingaan,

**Jana:** ja voorrangsregels bij fietspaden die doorlopen of niet doorlopen, of ze daar voorrang hebben..

**Ine Bosmans:** Ja inderdaad , die oversteekplaatsen , heb je automatisch voorrang of niet, dat is er nog zo één. Maar ik denk dat dat wel tof zou zijn als ze ook nog af en toe zo push- berichtje krijgen met een tip of een ..

**Jana:** of als het gesneeuwd heeft, of het is glad ofzo van die dingen

**Ine Bosmans:** ja , het schema, ook de ouders moeten weten he wanneer de kinderen klaarstaan , de begeleider verwittigen als uw kindje toch niet naar school fietst die dag, omwille van , weet ik veel welke reden, en ook de contactpersoon in de school , voor de ouders , waarom zou dat zijn , geen idee, maar goed , ouders hebben meestal wel een telefoonnummer op school.

**Jana:** misschien als ze te laat zijn of zo

**Ine Bosmans:** als ze te laat zijn , of als ze de begeleider misschien niet kunnen bereiken.

**Jana:** Ja dat kan ook .

**Ine Bosmans:** het fietspoolpasje van de kinderen, ook daar gaat het ook over is je fiets in orde, heb je je helm en je hesje , volg goed de instructies van de begeleider, behoud je plaats in de groep en haal niet zomaar in, dat soort afspraken, blijf goed rechts rijden , moeten ze naast elkaar of achter elkaar rijden , goed aansluiten, geen gaten maken , wat bij oversteken, dat ze goed moeten opletten, dat ze niet voortdurend met vriendjes .., ze mogen wel babbelen maar dat ze wel ook nog altijd aandachtig zijn voor het verkeer , dat ze naar andere weggebruikers ook altijd wellvriendelijk moeten blijven , ja je hebt mondige kinderen tegenwoordig

**Jana:** dat kan ik me voorstellen

**Ine Bosmans:** ja dan die verzekering aansprakelijkheid , dat is er één waar dat we wel merken dat bij die fietspoolsessies , dat daar heel veel vragen rond zijn.

**Jana:** dat hebben wij ook gehoord.

**Ine Bosmans:** dus wanneer ben je verzekerd, die kinderen dat is op zich geen probleem omdat van en naar school gaan , maar die zijn normaal gezien verzekerd, van en naar school, op de kortste route .

**Jana:** ha ja klopt

**Ine Bosmans:** dan heb je nog die begeleiders , ja die moeten ergens apart verzekerd worden en heel vaak zeggen wij dan van ok , registreer die begeleiders als vrijwilligers van de school , maar doe een uitbreiding op je verzekering van vrijwilligers van activiteiten, dus de vraag is , wie dat nu op zich gaat nemen . In deze setting van een app.

**Jana:** ja dat is wel iets dat ik zeker aan Elien ook ga doorgeven want wij hebben inderdaad ook al uitgezocht dat kinderen sowieso verzekerd zijn voor hun woon-school verplaatsingen, maar ja dat is inderdaad het kortste traject , en dat is met die fietspool niet het geval, dat ze altijd het kortste traject gaan kunnen doen , dat is iets, ik weet eigenlijk niet hoever ze daar al in staat, ik zou dat eens moeten terugkoppelen met haar

**Ine Bosmans:** dat is zeker iets waarin dat ze zich goed moet informeren en hoe dat ze dat verzekeringsgewijs dan kan oplossen .Die begeleiders ,juist van t zelfde , ga je school daar in om een engagement vragen, dat zij die begeleiders van de schoolkinderen verzekeren. Je kan dat ook bij de gemeente vragen , aan de gemeentebesturen vragen , ik weet dat er bepaalde gemeentes zijn die

zeggen van ok , goed wij ondersteunen de fietspool-initiatieven , en wij zorgen dat de mensen die begeleiding doen , dat wij die verzekeren.

**Jana:** ha ja

**Ine Bosmans:** dat is een engagement van de gemeente zijn, dit kan een engagement van de school zijn , dat hangt een beetje vanaf ,van wie betrokken wil zijn

**Jana:** ja de gemeente gaat waarschijnlijk sowieso betrokken moeten worden , want het is de bedoeling dat de app ook zo laagdrempelig mogeijk is, en dat wil zeggen financieel , geen kosten voor de ouders met zich meebrengt, maar ja dus die kosten moeten natuurlijk door iemand anders gecoverd worden , en daarom dat de gemeente eigenlijk wel een belangrijke stakeholder zal zijn in het verhaal , dus dan zou inderdaad , we moeten hen sowieso betrekken , dus dan kunnen we inderdaad die aansprakelijkheid , of die verzekeringen daarrond ook wel **Ine Bosmans**ens mee integreren. Moesten er toch scholen zijn die niet expliciet willen meedoen aan het hele verhaal,dat er toch ouders dan nog altijd kunnen deelnemen , zonder dat de school persé deelneemt .

**Ine Bosmans:** en al de rest , je kan iedereen verzekeren , daar zitten geen moeilijkheden, wat als er dan een ongeval gebeurt, dan heb je als dat tussen 2 fietsers is , bv 2 leerlingen die tegen elkaar fietsen, ja daar komt normaal gezien de familiale verzekeing intussen, maar een familiale verzekering dat heeft niet elk gezin , dat is ook al zoiets, en daarom dat die bijkomende verzekering gewoon keibelangrijk is . Maar goed, voor kinderen maakt dat dan niet uit, maar ste dat uw begeleider met een kind botst, en een ongeluk doet, ja dan komt dat wel , dan is de eerste vraag dan wel, heb je een familiale verzekering ? Ook al zijn die verzekerd , ik weet dat bij ons met de fietsschool, dus wij hebben ook een verzekering voor vrijwilligers, voor onze deelnemers, Een deelnemer valt, doet zich pijn , en botst met iemand, dan is de eerst vraag van , ja heeft die een familiale verzekering ? Heeft die een ziekte verzekering? Ook een verzekeringsmaatschappij gaat eerst terugvallen op bestaande verzekeringen van de personen zelf. **Ine Bosmans** letsels zullen dan via de ziekteverzekering opgevangen worden, andere zaken kunnen door de familiale opgevangen worden , maar dat is een heel kluwen , dat moet gewoon voor de begeleiders , volgens mij, duidelijk zijn dat zij ook verzekerd zijn .

**Jana:** ja ja

**Ine Bosmans:** en dan ga je met een verzekeraar dat misschien eens goed moeten uitschrijven van wat betekent dit , wat betekent die familiale , wat dekt dat allemaal, ziekteverzekering , dat je eventjes misschien wel kan zorgen dat er

op die app wel een overzicht is van hoe dat dat dan in zijn werk gaat , als er iets gebeurt, maar ik doe meestal gewoon een doorverwijzing aan de school van kijk , praat met uw verzekering en kijk hoe dat je ervoor kan zorgen dat iedereen verzekerd is in dit verhaal omdat dat zo belangrijk is voor die begeleiders.

**Jana:** ja ok

**Ine Bosmans:** ja dus hier staat het , dus dat schoolverzekering..materialenschade , de fiets kapot , scholenverzekering, gezinspolis , soms komt daar ook de schoolpolis daarin tussen. Dat is vaak voor grote , daar zit dan een franchise op , die vaak wat hoger ligt, maar ja .. daar heb je altijd mee te maken , dan begeleider die , hier staat het, aanvullende schoolverzekering , materiele schade dat is gezinspolis, dan heb je nog een burgerlijke aansprakelijkheid van de begeleider, een aanvullende schoolverzekering, of een persoonlijke gezinspolis, dan heb je nog reisbijstandsverzekering, waar dat nog vanalles onder kan vallen, het is redelijk complex dat verhaal van verzekeringen. Dat ga je heel goed moeten uitzoeken.

**Jana:** ja , ik ben al blij dat ik het niet moet doen

**Ine Bosmans:** nee en je hebt ook wat als er een aanrijding is met een voertuig , ja dan moet je het ongevalformulier invullen , en dat soort dingen , dus weer een heel ander verhaal. De praktische tips , ja , wie is jouw contactpersoon in de school ? Als er een vertraging is, is dat gewoon het secretariaat , is dat iemand anders ? Zijn de routes vooraf verkent ? Zijn die dan veilig bevonden door de begeleider, want de begeleider moet zich daar wel comfortabel bij voelen , dus dat is wel een tip , van rijd een keer vooraf dat traject , te zien waar zitten de moeilijkheden , zijn er plaatsen waar dat je eventjes kan stoppen , als we in een vertraging zitten, wat kan je nog voor hebben ? Dus eventjes toch gewoon door die route gaan , dat je goed weet dat je de weg goed kent. Want je pakt misschien normaal een andere weg naar school, maar die eerste keren , als je het traject nog niet zo goed kent , moet je misschien straten nemen , misschien waar je nog niet zo vaak geweest bent . Dat je die , dat je geen kinderen mist onderweg, materiaal beschikking, dat gaat dan over helmen en hesjes, soms wordt dat dan door de fietspoolen ofwel door de school ter beschikking gesteld, soms geeft de provincie ook materiaal aan startende fietspooltrajectjes, zoals hesjes, helmen, ik dacht in de provincie Oost-Vlaanderen , een hesje en een helm gaven aan fietspoolinitiatieven, ik weet niet of dat ze het nog altijd doen. Maar dat was in ieder geval vroeger zo , misschien wil de gemeente daar ook wel in voorzien, want ik kan mij voorstellen dat er nog altijd gezinnen zijn waar dat er niet standaard fietshelmen en hesjes in huis zijn, en als die dat dan speciaal moeten gaan aankopen , kan dat a een drempel zijn om mee te doen . Is uw verzekering in orde ? Zijn de afspraken allemaal uitgedeeld ? En dan moet je van start he .

**Jana:** ja

**Ine Bosmans:** ergens een officieel startmomentje initiëren, dit is een voorbeeld van een fietspoolfiche , dat je de namen van de begeleiders hebt en de telefoonnummers dat soort dingen, dat gaat in uwe app waarschijnlijk heel schoon kunnen uitrollen. Ook hoe dat het parscours er ook ongeveer gaat uitzien , om hoe laat dat de pool start , wanneer dat jij moet klaarstaan , ja dit is voor de leerlingen , naam van de begeleider, telefoonnummer e-mail eventueel, het uur dat zij moeten klaarstaan, afhankelijk van welke dagen , is dat elke ochtend om dat uur , 's avonds is het vanaf de school , dat klopt hier al niet .. ha ja het kan zijn dat de fietspool ater vertrekt dan dat de school uit is, dat je even wacht tot de stroom eruit is , dat de ouders weten, vanaf 4 uur vertrekt de pool, of als er meer poolmomenten na de school zijn, dat wordt soms gedaan , maar dat lijkt mij al stuk lastiger weer om te organiseren, dat er iemand is die eigenlijk zegt van kijk om half 5 kom ik aan school toe , en ik kan wel wat kinderen, die ook in de opvang blijven, meepakken.

**Jana:** ja ja

**Ine Bosmans:** dus ook dat he , dus er kan 's avonds wel een ander uur zijn en dan het einduur van de school . Maar hangt ervan af hoe goed ze dat willen doen, dus ook dat is misschien wel iets dat je kan opnemen

**Jana:** ja ze kunnen het uur wel veranderen, ze kunnen het zelf bepalen.

**Ine Bosmans:** ja rekeninghoudend met kinderen die samen in de opvang zitten , en uiteindelijk ook samen naar huis moeten, dus dat is iets dat je mee kan nemen. Ja en dat gaat dan over sensibilisering , dat is eigenlijk alles daarrond , zorg dat dat blijft leven , dat er beloont wordt voor dat goed engagement maar ook dat het ook kan blijven bestaan , dat het niet eenmalig gelanceerd wordt maar dat zo een initiatief reden geven om vraagt om in de kijker te staan.

**Jana:** ja

**Ine Bosmans :** ook overleg , daarna misschien met diegene, ja ik weet niet of je dat ook in de app kan aangeven dat er moeilijkheden op bepaalde routes zijn , waar dat dat naartoe kan

**Jana :** ja, de samenwerking met route2school is in 2 richtingen dan, dat is dus enerzijds kunnen wij die kaart gebruiken om de route uit testippen maar anderzijds , kunnen zij via de app ook zeggen , kijk dit is feitelijk een gevaarlijk punt en dan wordt dat gedeeld met de app van route2school , en dan kan dat worden opgenomen in hun kaart , en dat gevaarlijk punt kan dus gemeld worden en hangt dan ook af , of de gemeente wel of niet deelneemt aan route2school, wordt dat punt , of wordt die feedback ook naar hun doorgespeeld zodat de gemeentes ook weten , kijk oei, hier hebben we een paar meldingen van

gevaarlijke punten gekregen. En dan kunnen zij ook weer met die informatie aan de slag .

**Ine Bosmans:** ja ok dit is precies een slide die hetzelfde is , waarom die .. ik denk dat we af en toe die slides veranderen , dat we een andere foto tonen. Ja nu die tips he, klein beginnen, ook in de winter, ik weet niet of dat kan aangegeven worden, ik wens enkel in bepaalde seizoenen of bepaalde maanden te rijden , ik weet niet hoever je daarin gaat , het kan zijn dat er inderdaad ouders zijn die zeggen van ja , ik wi wel begeleiden , maar ik rijd eigenlijk enkel van de krokus tot herfst rijd ik maar met de fiets maar in de winter, pakken wij al eens de auto, ik weet het niet he,

**Jana :** ja op zich kunnen ze zich ten alle tijden wel afmelden van een fietspool dus maar dat is wel goed dat ik dat ook in de richtlijnen kan steken van kijk hou daar rekening mee dat misschien in de winter niet iedereen gaat deelnemen.

**Ine Bosmans:** ja , en is het enkel fietspoolen he ?

**Jana:** ja , enkel fietspoolen

**Ine Bosmans:** want voor de jongere kinderen is het wandelen gemakkelijker he

**Jana:** we hebben moeten kiezen, het was te groot anders

**Ine Bosmans:** dat was het dan 12 kinderen dat was in een voetpool

**Jana:** ha ok ,

**Ine Bosmans:** dus fietspool

**Jana:** ik heb het gezien maar ik weet niet meer waar

**Ine Bosmans:** ja ik ook , maar hou het maar op maximum 8

**Jana:** ja ok ik vond het ook veel toen ik het las ,maar ik vind het niet meer terug

**Ine Bosmans:** ik had nog we een vraag over, omdat u in de mail had gezet ,en ook daarjuist heeft gezegd, over de fietsvaardigheden van lagere schoolkinderen, en ik vroeg mij wel af wat die bevraging juist was en wat daar eigenlijk is uitgekomen ? Dat lijkt mij inderdaad we interessant om mee te nemen

## 13.2.1 Checklist

### FIETSEN OP STRAAT MET BEGINNENDE FIETSERS

#### CHECKLIST VOORALEER OP STRAAT TE GAAN

- kan veilig rechtdoor rijden in een smalle doorgang
- kan veilig stoppen en terug vertrekken
- kan veilig vertragen en terug versnellen
- kan veilig links en rechts afdraaien (kleine en grote bochten)
- kan over linker- en rechter schouder kijken
- kan hand uitsteken links en rechts vooraleer af te draaien
- kan veilig een obstakel ontwijken
- begrijpt instructies vertragen, versnellen, rechtdoor rijden, links en rechts afslaan, ...
- kent de belangrijkste voorangsregels

#### CHECKLIST BIJ FIETSEN OP STRAAT

- Rekening houden met andere weggebruikers
- Het verkeer leren lezen, goed kijken
- Plaats van de fietser op de weg
- Vlot vertrekken en stoppen
- Tempo aanpassen, remmen, afstand houden
- Versnellingen gebruiken
- Voorrang aan rechts
- Rechtdoor rijden
- Rechts afslaan
- Links afslaan
- Kruispunt oversteken
- Rotonde op – en af rijden
- Fietsofstelstrook
- Fietsoversteekplaatsen
- Hindernis voorbij rijden
- Parking voorbij rijden
- Fiets parkeren en sluiten
- Links inhalen



## 13.3 Interview Kim Jacobs

**Jana:** Ik zal misschien even starten met mezelf even voor te stellen en nog eens uit te leggen hoe ik tot dit onderwerp gekomen ben en wat de bedoeling juist is.

Het is een semi-gestructureerd interview, wat wil zeggen dat ik wel een aantal algemene vragen heb voorbereid die ik zeker wil behandelen, maar dat we zeker op sommige zaken dieper mogen ingaan. Ik zit nu nog in een eerste fase, dus mijn onderzoek zou nog nog verschillende richtingen kunnen uitgaan na dit gesprek. Daarom dat ik zeker duidelijk wil uitleggen welk proces ik al heb doormaakt zodat u begrijpt van waar het komt en wat ik hier juist mee wil bereiken.



**Kim Jacobs:** Ja dat is goed.

**Jana:** Dus ik ben Jana Snels, ik ben momenteel in mijn laatste masterjaar mobiliteitswetenschappen, aan de UHasselt. Ik ben dus momenteel bezig aan mijn masterproef. Dat is gestart in het eerste semester, want onze masterproef bestaat eigenlijk uit twee delen. In het eerste deel heb ik samen met een andere studente een manier gezocht om woonschoolverplaatsingen van kinderen veiliger te maken, met het doel ook de schoolomgevingen zelf veiliger te maken. En zo zijn we op het idee gekomen om een app te ontwerpen om kinderen te laten fietspoolen naar school. Naast het ontwerpen van de app, hebben we het idee ook onderworpen aan een onderzoek om het draagvlak al wat te bepalen. We hebben daarvoor met iemand van een gemeentebestuur gepraat, met een directrice van een school.. we hebben ook een focusgesprek gehouden met ouders van lagereschoolkinderen, omdat zij eigenlijk ons doelpubliek zijn. Het is de bedoeling dat de ouders de app gebruiken, de fietspools starten, ze begeleiden... dus zij zijn eigenlijk de voornaamste eindgebruikers van onze app. Uit dat focusgesprek was er een aspect dat toch wel veel naar voor kwam, wat zij zagen als een soort van struikelblok om deel te nemen aan dergelijk poolsysteem. Dat ging voornamelijk over de fietsvaardigheid van de kinderen. Op twee manieren: enerzijds gaven ze aan uit eigen ervaring gemerkt te hebben dat het mengen van verschillende leeftijden en vaardigheden bij het fietsen naar school, niet altijd evident is. Die bezorgdheid hebben ze dus ook bij de fietspools. Ten tweede is het zo dat de ouders eigenlijk gewoon niet weten wat de fietsvaardigheden van die kinderen is. Ze kennen de kinderen dan misschien niet en kunnen dus ook niet goed inschatten hoe goed zij kunnen fietsen. Maar ook de fietsvaardigheid van hun eigen kinderen vinden ze al moeilijk in te schatten. Ze gaven aan dat ze niet weten wat ze van hun kind mogen verwachten, wat zij wel of niet al zouden moeten kunnen.

Dat waren dus twee punten die wel vaker naar voor kwamen, en zij gaven dus aan dat ze daar nog wel iets lastigs in zien, zeker als ze een fietspool zouden moeten begeleiden. Dit zou hen dus eventueel tegenhouden. Daardoor hebben we besloten om twee verschillende richtingen uit te gaan. Zij gaat voornamelijk verder met de app, de verschillende aspecten errond verder uitwerken: de juridische kant, de financiële kant.. uit te zoeken. En ik ga eigenlijk een stapje terug doen van de app, om eerst iets te kunnen doen aan die onzekerheid van de ouders over de onzekerheid van de kinderen. ZO zijn we dan op het idee gekomen dat ik een soort van test zou ontwerpen dat scholen kunnen gebruiken om hun leerlingen te evalueren om te zien hoe het gesteld is met de fietsvaardigheid van de kinderen op basis van niveaus. Mijn masterproef zou dan bestaan uit 2 delen; enerzijds die test en de niveaubepaling die eraan vast hangt, anderzijds ook een manier bedenken hoe ouders die niveaus kunnen gebruiken als ze willen deelnemen aan de app, hoe dat er juist in verwerkt zal worden

Mijn eerste deel gaat dus voornamelijk over het ontwerpen van die test, en daarvoor ben ik dus bij jullie terechtgekomen. Ik heb helemaal geen ervaring met zulke trainingen, ik kan mij ook niet echt herinneren dat ik zelf vroeger fietseducaties heb gehad, dus ik had eigenlijk geen idee hoe zo iets er aan toegaat. Ik heb me er uiteraard ondertussen al wat in verdiept, maar het leek me toch wel interessant om met iemand van VSV te praten, zeker omdat jullie daar veel mee bezig zijn. Om eens te vragen hoe dat allemaal juist in zijn werk gaat. Zo ben ik dus eigenlijk bij u terechtgekomen. Ik ga dus een paar vragen stellen, maar zoals ik al zei, mag je mij altijd onderbreken of ergens verder op ingaan als u wilt. Mijn onderzoek heeft nog niet echt een bepaalde richting gekregen.

**Kim Jacobs:** Oké, prima! Ik zal misschien mezelf dan ook even voorstellen. Ik ben Kim Jacobs. Ik werk al ondertussen 12 à 13 jaar bij de vsv, de Vlaamse stichting Verkeerskunde. Ik ben ook teamverantwoordelijke van het team 'verkeers- en mobiliteitseducatie'. Wij zijn heel vaak bezig met scholen, met leerkrachten en met iedereen die daarbij betrokken is. Dus ook met ouders van lagere schoolkinderen, basisschoolkinderen en in iets mindere mate met ouders van jongeren uit het secundair onderwijs. Onze missie is dat kinderen en jongeren zich veilig gedragen in het verkeer. Dan gaat het bij de basisschoolkinderen vooral over stappen en fietsen in het verkeer. Bij jongeren uit het secundair gaat het dan over fietsen ook heel vaak, maar ook het nemen van het openbaar vervoer bijvoorbeeld, en dan ook als ze iets ouder worden het gemotoriseerd vervoer: dus de brommer komt daar dan bij kijken en het opstapje naar de auto. Daar zijn we ook heel aandacht over. Niet perse van hoe doe ik dat juist met de auto maar meer van 'hoeft dat wel, zo'n auto' dus ook die insteken komen dan wel aan bod. We ontwikkelen eigenlijk projecten en initiatieven rond verkeer en mobiliteit en wij bieden die aan aan scholen en leerkrachten. Dat is onze voornaamste doelgroep. Om het dan om naar de basisschool te trekken, want daar gaat het voornamelijk over bij jou: bij de basisschool passen wij altijd het 'teach the teacher' principe toe. Dus met VSV gaan wij zelf niet naar de basisscholen, dus wij gaan geen lesjes geven in de basisschool, maar wij bieden wel heel veel materiaal aan rond verkeer en mobiliteit, en wij geven ook opleidingen aan leerkrachten. We verwachten dan dat de leerkrachten met ons materiaal aan de slag gaat in de klas. Onze grote focus in het basisonderwijs ligt op de praktijktraining. We vergelijken het altijd graag met leren zwemmen. Leren zwemmen dat leer je niet achter de schoolbanken, en leren hoe je je veilig moet gedragen in het verkeer doe je ook niet achter de schoolbanken. Een lesje over verkeersborden is altijd wel nuttig, maar leren hoe je je veilig en zelfstandig gedraagt als fietser, als voetganger, in het verkeer, dat doe je door effectief het verkeer in te gaan. Dus wij focussen heel sterk op praktijktraining en voor de basisschool betekent dat heel veel voetgangers en fietstraining, daar ligt onze focus. Scholen beginnen ons meer en meer te kennen, ze zijn niet verplicht om met onze materialen aan de slag te gaan. Ze hebben wel een verplichte eindterm om rond te werken. Een heel

specifieke rond die praktijktraining, een eindterm voor het basisonderwijs, dus een eindterm waar alle kinderen op het einde van het zesde leerjaar aan moeten voldoen, is dat ze op een veilige en zelfstandige manier een parcours kunnen afleggen als voetganger en als fietser, in een voor hen vertrouwde omgeving. Met de nodige kennis van de wegcode, het juiste gedrag stellen enzovoort. Dus dat is wel een heel gerichte eindterm waar wij onze kapstok van onze praktijktraining wel heel mooi aan kunnen aanhangen. Dus daar zijn scholen wel verplicht om rond te werken, en omdat wij daar heel wat materiaal rond aanbieden, merken we wel dat meer en meer scholen met onze materialen aan de slag gaan. Wij hebben een leerlijn uitgewerkt die start van in de kleuterschool, tot op het einde van het zesde leerjaar. Ook eentje voor het secundair, maar ik spits mij nu eventjes toe op het basisonderwijs. Dan rafelen wij die eindterm een beetje uit. De eindterm is dus kinderen kunnen zelfstandig fietsen in het verkeer, dat is dan voor het zesde leerjaar. We trekken een leeftijd een beetje naar omlaag voor stappen. Daar gaan we in het vierde leerjaar, dus 10 a 11 jaar. Het einddoel is daar de kinderen zelfstandig een parcours te laten stappen in het echte verkeer. Dan rafelen we dat naar beneden uit. Kinderen kunnen dat natuurlijk niet van de ene op de andere dag natuurlijk, dus we beginnen in de kleuterschool met fietstraining, met voetgangerstraining. De fietstraining in de kleuterschool begint dan bij het loopfietsen. Zo gaat dat dan verder tot eindelijk het einddoel: het zelfstandig kunnen fietsen in het verkeer.

Dat komt ook wel ergens van, wij hebben die leerlijn niet uit onze duim gezogen. Wij hebben onderzoek gedaan samen met de hulp van enkele universiteiten, waaronder de KU Leuven en de universiteit Gent. Daar zijn een aantal onderzoekers die ons hebben geholpen. Die hebben aan de hand van onderzoek bepaald waar kinderen op een bepaalde leeftijd in staat zijn als het aankomt op bepaalde vaardigheden. Zo kan je bijvoorbeeld van heel jonge kinderen nog niet verwachten dat zij geluiden kunnen lokaliseren. Dat is heel belangrijk als je wil oversteken natuurlijk, om het aankomend verkeer waar te nemen. Waar komt dat geluid vandaan? Jonge kinderen kunnen dat heel moeilijk, dus het is belangrijk dat je daar op traint. Met het zicht bijvoorbeeld van de jonge kinderen, die hebben een heel sterk tunnelzicht, waar wij als volwassenen wel wat in onze ooghoeken kunnen zien wat er beweegt en gebeurt, dat hebben jonge kinderen niet. Daar moeten we rekening mee houden. Ook als het gaat over bijvoorbeeld oversteektrainingen moeten we zien dat we ze leren om heel goed hun hoofd te draaien, omdat hun zicht heel beperkt is. Ze hebben ook een beperking naar gestalte. Ze zijn klein dus ze worden ook minder gezien in het verkeer. Maar ze kunnen ook zelf veel moeilijker zien, dus ze moeten al meer voorover gaan buigen om achter hindernissen te kijken. Dus gestalte speelt zeker ook een rol. Op basis van aantal motorische en zintuigelijke beperkingen hebben we zo een aantal vaardigheden bepaald die ze op een bepaalde leeftijd moet kunnen. Dat was heel belangrijk voor ons. Van een kind van zes jaar kan je bijvoorbeeld niet verwachten dat ze zelfstandig in het verkeer kunnen fietsen. Het ontbreekt hen aan aatnaal zintuigelijke en motorische dingen om dat

effectief te kunnen doen. Dus het is belangrijk dat we die dingen wisten voor we onze leerlijn opstelden om zo realistische doelen te stellen per leeftijd. Om dan te komen tot dat zelfstandig fietsen. Het was heel belangrijk om samen met universiteiten die beperkingen in kaart te brengen, om zo te bepalen welke vaardigheden ze op welke leeftijd moeten kennen.

**Jana:** Dat was eigenlijk ook een van mijn vragen. Ik had gezien dat jullie ene leerlijn hadden opgesteld, en dat is toch ongeveer hetzelfde traject dat ik ga moeten afleggen om tot mijn niveaubepaling te komen. Dus ik vroeg mij af hoe jullie dat hadden aangepakt, en hoe jullie traject er dus uitzag. Jullie hebben dus samen met universiteiten gewerkt, maar wat voor expertise en achtergrond hadden deze mensen die jullie daarmee geholpen hebben?

**Kim Jacobs:** Dat zijn volgens mij docenten bewegingswetenschappen of bewegingsleer. Bewegingswetenschappen denk ik dat het is.

**Jana:** Misschien moet ik die mensen ook eens contacteren, wanneer ik echt een systeem heb opgesteld, dat zij dat misschien ook eens kunnen bekijken en feedback geven. Moesten er dingen die niet haalbaar zijn. Ik heb jullie aanbod ook eens volledig doorgenomen, en dat van andere aanbieders van verkeerseducatie, en het is de bedoeling om mij daar het meeste op te baseren. Dus in dat geval zal dat dus waarschijnlijk wel aanleunen aan wat zij zeggen.

**Kim Jacobs:** De prof die ons geholpen heeft van de universiteit in Leuven, die is op pensioen dus die ga ik gerust laten. Ik kan jou wel bijvoorbeeld de contactgegevens van Linus Zeeuwts doorgeven, dat is de docent die ons geholpen heeft van de universiteit Gent. Die is nog heel actief bezig, ook samen met ons, rond een aantal onderzoeken. Dus daar kan ik jou zeker.. Maar misschien moet je mij daar straks nog een mailtje voor sturen zodat ik het niet vergeet, en dan zal ik jou de contactgegevens doorsturen voor moest je iets concreet hebben dat hij daar dan ook nog eens naar kan kijken.

**Jana:** Oke dat zou super zijn. Ik had nog een vraag over de leerlijn. Hoe oud is jullie leerlijn? Hoe lang geleden hebben jullie deze opgesteld?

**Kim Jacobs:** De samenwerking met professor Jan Pauwels, die dateert al van ergens midden jaren 2000. 2007, 2008 zoiets. Ik ben sinds 2008 bij de VSV en dan zijn we zowat begonnen bij de praktijktrainingen en die brevetten. Dan is de leerlijn ook stilaan ontstaan. Eigenlijk echt op punt, staat ze nog maar een jaar, of anderhalf jaar. Ook omdat we bij die leerlijn ons niet alleen beperken tot die praktijktraining. We hebben daar ook de verkeersregels, het gedrag, de dode hoek... bijgezet. Die is wel gegroeid in de loop van de jaren en zo dan uiteindelijk vorig jaar ergens tot een definitieve versie gekomen. Maar in het basisonderwijs blijft die praktijktraining wel onze focus. Wij bouwen die vaardigheden eigenlijk op aan de hand van een brevetstelsel. We hebben handleidingen uitgeschreven. Die zijn altijd op dezelfde manier opgebouwd. Dus we stellen een

aantal vaardigheden voor waarvan we verwachten dat de kinderen die vaardigheden trainen en kunnen op het einde van het traject. Dan bieden we leerkrachten ook een heleboel trainingen aan. Dat zijn eigenlijk spelletjes, ludieke manieren om iets aan te leren. En dan stellen we een test voor. Dat is een parcours. Als leerlingen dat parcours dan vlot kunnen afleggen, dan behalen ze dat brevetje.

We baseren ons daarbij op de principes van de medailles: brons zilver en goud. Dat brevetje is tegelijkertijd ook een communicatiemiddel naar de ouders. Je sprak daarnet terecht over dat ouders zelfs soms niet weten wat kinderen kunnen, welk niveau ze hebben. Dus wij zeggen tegen de scholen dat ze op dat brevetje eerlijk feedback moeten zetten, zodat ouders ook weten waar hun kind aan toe is. Zodanig dat de ouders niet denken dat het kind kan fietsen in het verkeer terwijl het eigenlijk nog heel wat fouten maakt. Wat natuurlijk ook heel normaal is. Dus op dat brevetje staan de vaardigheden waar de leerling aan gewerkt heeft, zodat ouders weten: 'oke dus mijn kind kan een noodstop maken'. Dan staat er op welke vaardigheden en of ze ervoor geslaagd zijn.. En dan ook nog een beetje extra uitleg: uw kind is met deze fietstraining bezig geweest. Deze vaardigheden hebben we getraind en kan uw kind ook toepassen. Een leerkracht kan daar zelf dan nog wat feedback bijgeven, waarbij wij dus altijd vragen om eerlijk te zijn. Laat ze niet slagen als dat niet zo is, want het gaat uiteindelijk over verplaatsen in het verkeer. Dat moet voor ouders dus wel een realistisch beeld te geven. Op deze manier proberen wij dus ook de ouders te betrekken. Via de school dte communiceren aan de ouders waar we aan werken, wat we gedaan hebben en of het kind daartoe instaat is of niet.

**Jana:** Ja dat is dus ook inderdaad de bedoeling van het niveausysteem, dat ouders kunnen zien dat hun kind misschien ondermaats presteert op bepaalde vlakken. Daardoor gaan ze dan misschien ook meer inzetten op fietsen, want uiteindelijk komt het uiteindelijk door ervaring. Zo kan het dan natuurlijk ook zijn dat de fiets vaker gekozen wordt voor hun woonschoolverplaatsingen. Dus een van de doelen is ook zeker dat het niveausysteem ook een soort van communicatiemiddel kan worden naar ouders. Eventueel met gerichte feedback zoals bij jullie brevetten. Ik heb jullie brevetten ook al eens helemaal doorgenomen, en had daar nog een vraag over. Als ik het goed begrijp krijgen de kinderen sowieso het brevet wel, maar kunnen dan al dan niet geslaagd zijn.

**Kim Jacobs:** Ja klopt, wij zeggen altijd 'of je bent geslaagd, of je moet nog wat oefenen'. Niet geslaagd staat er niet op, dat blijkt beter te zijn voor de kinderen. Er wordt aangevinkt op de brevetjes voor welke vaardigheden ze geslaagd zijn, en al wat blank blijft is dan 'nog oefenen'. Onderaan duidt de leerkracht dan aan 'geslaagd' of 'nog wat oefenen'. In de duiding wordt aan de ouders ook meegegeven waar dat dan voor staat. Zodat de ouder weet wat er wel al gekend en gekund is en wat nog niet.

**Jana:** De brevetten zijn graadgericht zeker? Eerste graad doet het bronzen brevet en de tweede graad zilver..

**Kim Jacobs:** Ja we hebben het per graad gedaan. We hebben wel gedacht aan per jaar of per leeftijd, maar dat scheelt nogal. We hebben het eerste jaar wat bevragingen gedaan en we merken dat leerkrachten heel vaak spelen met die brevetten. Bijvoorbeeld de loopfietsbrevetten: We zeggen 'dat is voor de kleuterklas', we zeggen bewust niet voor welke kleuterklas omdat op heel veel scholen verschillend is. Je hebt scholen in een heel stedelijke context waar kinderen minder fietsen. Daar gaan die loopfietsbrevet vaak pas in het tweede of derde kleuterklas afgelegd worden. Terwijl in meer landelijk gebieden waar kinderen heel vaak al met de ouders met de fiets naar school komen..die ervaring waar je over sprak, is inderdaad terecht een heel goede opmerking. Daar zien we dat die kinderen al veel vroeger beginnen loopfietsen, veel vroeger het evenwicht onder de knie hebben. Daar wordt het loopfietsbrevet vaak al in de eerste kleuterklas afgelegd.

Dus we willen de leerkracht daar eigenlijk zelf een beetje de ruimte in geven. We zeggen dat ook in de handleiding: dit is voor de kleuterklas, maar ga daar alsjeblieft mee aan de slag wanneer jij denkt dat jouw kleuters daar klaar voor zijn. Is dat in de eerste kleuterklas omdat het niveau hoger ligt, omdat heel veel kinderen al met de fiets naar school komen, dan is het dan. Is het pas in de 3<sup>e</sup> kleuterklas, dan leg je dat dan af.

Dus leerkrachten hebben daar een klein beetje de vrijheid, afhankelijk van de vaardigheid van de kinderen, waartoe zij in staat zijn. We hebben ook wel kinderen in de derde kleuterklas die al fietsen met trappers. We linken het dus wel aan een graad, vooral omdat veel vaardigen vaak met leeftijden gebonden is. De vaardigheden die je nodig hebt om zelfstandig te leren fietsen, die kan niet heel erg veel naar voren trekken, want dan zit je weer met die beperkingen. Dus het is wel ongeveer aan een leeftijd gebonden, omdat we het per graad houden, maar binnen die graad kunnen leerkrachten wel wat schuiven en zelf zien. Een fietsexamen zelf wordt voornamelijk in het zesde leerjaar afgefietst, maar er zijn wel wat scholen die het al in het vijfde doen. Zij zeggen dan '85 procent komt met de fiets naar school, wij doen elk jaar training'. Als een school van in de kleuterschool tot het vijfde leerjaar altijd fietstrainingen heeft gedaan op een gestructureerde manier, dan zijn die kinderen daar echt wel klaar voor en kan da fietsexamen perfect in het vijfde afgenomen worden ipv het zesde. We hebben bewust een beetje die speling per graad genomen.

**Jana:** Uit wat ik al heb gelezen is inderdaad heel wat leeftijdsgebonden, of toch leeftijdsgerealeteerd qua ontwikkelingen bij een kind. Ik vraag me wel af, als ze hun brevet krijgen al, dan niet geslaagd, en ze gaan door naar de volgende graad, dan doen ze nadien ook het volgende brevet samen met de klas? Ook al hebben ze niet alles van het vorig brevet gehaald?

**Kim Jacobs:** \*knikt\*

**Jana:** Zou het volgend u een meerwaarde zijn moesten kinderen die 'nog moesten oefenen' het jaar nadien terug proberen hetzelfde brevet te halen, of denkt u dat dat niet echt nodig is?

**Kim Jacobs:** Ik denk zeker dat het nodig is om ook de vaardigheden waarin kinderen nog niet geslaagd waren of nog niet onder de knie hebben, om het jaar nadien daar nog op de te focussen bij die bepaalde leerlingen. Leerkrachten zijn mensen die heel goed kunnen differentiëren, dat moeten we hen zeker niet leren. Zij moeten sowieso een niveaubepaling doen voor hun leerlingen wat wiskunde betreft, wat taal betreft, wat WO betreft. Wij vragen om dat ook voor verkeer te doen. Er zijn kinderen die niet slagen of bepaalde vaardigheden zeker nog moeten oefenen en dan vragen wij inderdaad om dit te bekijken en nog niet te snel verder te gaan, maar te focussen op de vaardigheden die ze nog niet onder de knie hebben en nadien pas verder te gaan. Wij fietsen bijvoorbeeld pas na het loopfietsen, wat voornamelijk draait rond behouden van het evenwicht, dat is heel belangrijk en ook al een beetje rond stuurvaardigheid. Want ze leren al hoe ze z'n vervoersmiddel moeten besturen. Dan gaat het naar de eerste graad naar stuurvaardigheid, daar beginnen we eigenlijk met op vlak van fietstrainingen met fietsen met trappers. En stuurvaardigheid betekent eigenlijk je fiets onder controle houden. Het kind heeft de controle en fietst. Het is niet de fiets dat op weg is met het kind, dat is heel belangrijk. Dat testen we dan door het kind een parcourtje te laten afleggen waar het toont dat het opstappen dat het vlot kan vertrekken dat het op een rechte lijn kan rijden, dat het een slalom kan uitvoeren. Dat gaat echt puur over de stuurvaardigheid. Als het kind niet stuurvaardig is, dan heeft het geen zin om verder te gaan met de volgende training: verkeersvaardigheid. Daar komen handelingen erbij kijken die je in het echte verkeer ook echt moet toepassen: Een arm uitsteken als je een hindernis wil voorbijrijden of je wil afslaan, over je schouder kijken om te zien of er geen verkeer nadert voor je afslaat. Je voorrang verlenen komt daar ook in. Als je je fiets nog niet onder controle hebt, moet je ook niet oefenen om je arm uit te steken, want dat loop gegarandeerd mis. Dus wij raden leerkrachten recht wel aan om de kinderen die nog niet helemaal mee zijn, net zoals je differentieert voor andere vakken, dat ook te doen voor verkeer. Dat is zeker opportuun ja

**Jana:** Ik heb zoals u daarnet ook al zei, zelf ook de vergelijking gemaakt met zwemlessen. De leerlingen zitten in verschillende groepen, en dat is allemaal klasoverschrijdend he. Er zitten kinderen van verschillende jaren en leeftijden in dezelfde groep. Dat lijkt me dan voor het fietsen toch ook aangewezen. Het AVI-leesnivea is nog zo'n voorbeeld. Dat zou wel willen zeggen dat wanneer ze dan de fietsvaardigheidstesten zouden moeten doen, dat ze dat dan eigenlijk op eenzelfde dag zouden moeten doen omdat de klassen gemengd. Ik vroeg mij af of dit praktisch haalbaar zou zijn. Ik denk wel dat er heel veel meerwaarde in zit

om de klassen te mengen. Ook in de andere richting: als een kind blijft zitten zou dat willen zeggen dat die dezelfde training mogelijks nog eens opnieuw moet doen terwijl die daar eigenlijk al lang voor geslaagd was. Ik geloof gewoon dat er binnen een klas ook heel wat verschil kan zitten in fietsvaardigheid. Daarom dat ik dan de klassen zou willen 'opentrekken' en de kinderen in niveaugroepen te verdelen, dus ook voor de trainingen. Maar zoals ik al zei, ben ik wat bang voor de praktische haalbaarheid. Ik zie dat veel van jullie trainingen en oefeningen op de speelplaats gebeuren, maar het is natuurlijk moeilijk om al die trainingen op dezelfde speelplaats te laten plaatsvinden. Denkt u dat dat haalbaar is om dat toch zo te regelen?

**Kim Jacobs:** Goh, dat kan je best aan de scholen zelf eens vragen denk ik. Ik denk wel als je een niveaubepaling gaat doen, dan schat ik in dat je toch 80 à 90% gaat uitkomen op leeftijden. Dat je, net als bij AVI, dat toch wel vaak gaat zien. Iemand kan is een AVI'tje meer of minder hebben in een klas maar 'de grote groep' gaat meestal wel samen verder. Ik denk dat je daar bij fietstrainingen ook wel op zal uitkomen. Ik vind het alleszins wel een goede oefening. Want je hebt gelijk he, het is niet dat als je kind nog nooit gefietst heeft maar hij is 12, dat je kan verwachten dat hij zelfstandig kan fietsen omdat het oud genoeg is. Op die moment heeft dat niets met leeftijd te maken. Nee, hij of zij zal niet zelfstandig in het verkeer kunnen fietsen, want hij heeft geen training gehad, hij fietst niet in het verkeer. Er zijn heel veel dingen die daarin meespelen. Maar ik denk dat je zeker de grote middenmoot samen houdt, en daarmee de haalbaarheid van scholen ook wel mogelijk houdt, dat dat wel klopt qua leeftijd en voortgang. En voor die anderen is dat zeker ook nuttig om ze dan bij het juiste niveaugroepje te zetten als het gaat om fietstraining. Ja qua haalbaarheid.. Ik weet dat scholen ook wel heel vaak verkeersdagen en verkeersweken organiseren. Het zou wel een tof projectje zijn om een verkeersweek of verkeersdag mee te starten, zoiets van 'We starten vandaag de verkeersweek en we gaan op maandagochtend al eens kijken wat het niveau is en hoe we hier verder mee aan de slag gaan. Dat lijkt mij wel een goede insteek en iets waar scholen wel voor open staan.

**Jana:** Ja ik vroeg me ook af, de evaluaties die aan jullie brevetten gekoppeld zijn, hoe worden die in de praktijk gedaan? Ik neem aan dat leerkrachten sowieso beoordelen, maar zeker bij het fietsexamen wanneer ze echt ene parcours op de weg afleggen.. Er zijn waarschijnlijk externe begeleiders die het mee in goede banen leiden, maar mogen zij ook beoordelen? Zoals bijvoorbeeld ouders of andere vrijwilligers? Hoe wordt zoiets geregeld

**Kim Jacobs:** Ja dat wordt in inderdaad zo geregeld. Wij raden scholen aan om inderdaad hulp in te roepen van ouders, grootouders, gemachtigde opzichters omdat zij de kinderen vaak ook al kennen omdat zij 's ochtends aan de schoolpoort staan. Zij staan dan verspreid op het parcours, en het zijn die beoordelaars eigenlijk die de kinderen gaan quoteren. Ze krijgen wel heel



duidelijk richtlijnen mee: waar moeten ze op letten, wat moet een kind zeker gedaan hebben...

Bijvoorbeeld één van de vaardigheden in het fietsexamen, dus het zelfstandig fietsen, is langs een hindernis fietsen. Dan krijgt de beoordelaar mee van 'het kind moet zeker achter zich hebben gekeken, moet zijn arm hebben uitgestoken, moet met beide handen aan het stuur de hindernis voorbij rijden. Die deelvaardigheden worden heel duidelijk meegegeven met die controleurs, maar daarnaast vinden wij het heel belangrijk ook dat een kind zelf zegt wat hij van dat fietsexamen vond. Dus bij elk brevetje dat wij hebben opgesteld hoort ook een zelfevaluatie. Dat is een zelfevaluatie dat de leerkracht met die leerlingen afneemt, waar leerlingen zelf mogen vertellen hoe het ging, wat zij vonden dat wel goed ging, wat ze moeilijk vonden... wij raden scholen ook aan om daar rekening mee te houden in de beoordeling. Zo kan je bijvoorbeeld een kind op het fietsexamen dat een hindernis voorbij rijdt en dat wel kijkt maar zijn arm niet uitsteekt, de kans geven om nadien uit te leggen dat hij bijvoorbeeld wel heeft gekeken en zag dat er niemand aankwam. En dat het zich wel bewust was dat hij zijn arm niet uitgestoken heeft, omdat hij het belangrijker vond om zijn fiets onder controle te houden bijvoorbeeld. Dan kan je zeggen 'oké je hebt gekeken dat is het belangrijkste. Je zag ook dat het veilig was en je stak je arm niet uit om jezelf niet in gevaar te brengen, bijvoorbeeld op een kasseiweggetje . Wij zeggen ook altijd, breng jezelf niet nodeloos in gevaar door met een hand te fiets als je je daar niet goed bij voelt, dus dan kan het kind dus wel aangeven dat het weet wat het moest doen en bewust is van zijn fouten, en dat het ook met een reden iets heeft gedaan. Dan weet je ook wel dat een kind het wel weet en het in principe wel zou doen. Dan kan je zeggen dat een kind normaal niet geslaagd was, maar het zich goed gecorrigeerd is en daardoor wel geslaagd is. Die zelfevaluatie vinden we , naast de beoordeling van de controleurs, ook zeker heel waardevol en belangrijk.

**Jana:** Dat brengt mij dan ook tot mijn volgende vraag. U zei net zelf ook dat jullie vooral inzetten op praktijk, maar ik heb ook al van andere kanten vernomen dat er in de niveaubepaling best de theoretische kennis ook wordt verwerkt. Bijvoorbeeld dat er wordt getest of ze de voorrangregels en dergelijke kennen. De afweging is nu of ik dit erin ga verwerken omdat het dan moeilijker wordt om scores te geven. Vindt u dat de theoretische kant mee in de niveaubepaling verwerkt moet worden of zou het beter puur praktisch blijven?

**Kim Jacobs:** Ik zou aanraden om het praktijkgericht te houden. Als je gaat kijken naar die test in het echte verkeer, dat is natuurlijk gewoon een toepassing vna de theorie. Als een kind niet stopt voor het roe licht, dan kan het zijn dat hij bijvoorbeeld een waaghals is of omdat het niet weet dat het voor een rood licht moet stoppen. Het feit dat hij het niet zou weten is dus waarschijnlijk dat hij de theorie niet kent. Die toepassing in het echte verkeer toont of leerlingen de wegcode en de theorie al dan niet kennen. Het juist reageren op verkeersborden

bijvoorbeeld, dat is iets dat ze in de praktijk kunnen tonen, maar de kennis hebben ze daarvoor al moeten opdoen. We zeggen ook zeker tegen leerkrachten van doe gerust theorielessen, geef verkeersborden, geef voorranglessen, doe dat zeker in de klas. Maar, en dat is nog al te vaak, de laatste jaren gelukkig minder en minder, de praktijklessen werden nog iets te vaak vergeten. Leerkrachten denken nog vaak van ze kennen, de borden kunnen dat dan wel eens, verkeer ook. Dat is niet waar. Als je merkt dat ze in het verkeer een parcours kunnen rijden op een veilige manier, dan weet je ze kennen de borden ook. Zo is het eigenlijk en niet omgekeerd. Dus ik zou focussen echt op die praktijk training. En ja, als je weet dat ze daar. Je kan het ook op de speelplaats doen, hij op de speelplaats een parcours uitzetten met verkeersborden. Er is een school. Er zijn zoveel leuke voorbeelden van scholen die Heras hekken bijvoorbeeld plaatsen en dat kinderen dan in een soort doolhof moeten gaan en aan de hand van de verkeersborden komen ze dan op de juiste kant van het parcours uit. Dan weet je, ok, al wat daarbij in de theorie over die borden hebben geleerd. Daar kunnen ze die hier toepassen, dus ze kennen hun theorie. Zo moet het. En het mag niet zijn van ze kennen hun borden, dus ze kunnen fietsen in 't verkeer, nee, dat is niet waar ze kunnen veilig fietsen in het verkeer. Dan weet je dat ze borden kennen, zo is het.

**Jana:** Ja, dat was ook mijn voorlopig plan ook om het op die manier aan te pakken. Omdat ik inderdaad ook denk dat de praktijk laat zien wat ze ook al weten van de theorie zelf eerder dan omgekeerd natuurlijk. Ja, Ja, als ik het zou opdelen in niveaus. Ik ben er nog niet uit hoeveel niveaus ik maximaal zou mogen hanteren, want het is natuurlijk niet de bedoeling dat ik het in het oneindige ga zitten uitsplitsen.. Dan wordt het ook niet echt werkbaar voor ouders denk ik. Ze moeten duidelijke richtlijnen krijgen van kijk een kind van dat niveau, maar ik weet niet hoeveel niveaus dat denk ik best kan opdelen. Ik was eerst aan het denken, ook aan graad per graad of zo. Maar omdat ik toch de klassen uit elkaar wil trekken, kan ik evengoed 5 niveau's hanteren. O ja, meer of minder heeft u daar misschien ja richtlijnen rond?

**Kim Jacobs:** Als ik zou aanraden om de stapjes te volgen daarin. Dus als een kind stuurvaardig is, dan is dat een niveau. Is het kind daarbij ook nog eens verkeersvaardig? Dus kan het arm uitsteken, omkijken en voorrang verlenen? Dan lijkt mij een niveau. En dan is het kind klaar om zelfstandig te fietsen, want ik neem aan, ik weet niet of je ook mikt echt al op die zelfstandige fietsers van het vijfde en zesde leerjaar. In principe fietsen die kinderen denk ik misschien zelf naar school. Maar het kan ook zijn dat je die ook laat begeleiden door een fietspool. Dat is een sterke groep, laat ons zeggen dat zijn kinderen die in principe zelfstandig moeten kunnen fietsen, dus dat lijkt mij een niveau. En dan ja de kleutertjes dan noemen wij ja en daar verder ook wel bij. Mee-fietsers. Ik weet niet of dat je daar dan misschien ook nog een apart niveau is, want die zijn. Ja, dat zijn zo echte kinderen die die nog niet met trappers kunnen fietsen. Maar ik weet niet of je je daarop ook ga richten?

**Jana:** ja dat is het moeilijke, want zeker als ik het ga koppelen aan de fietspool-app weet ik niet goed of dat we de kleuters er al in kunnen betrekken of niet, maar langs de andere kant, als we dat niet doen, dan sluiten we heel wat gezinnen uit die een kind in de lagere school hebben en in de kleuterschool dus zou mogelijkheid moeten kunnen zijn denk ik. Dat als ze een fietspool opstarten en er zijn bijvoorbeeld 3 kleuters en 3 lagere schoolkinderen. Dat ze dan met de begeleiders splitsen van die rijdt al tot aan het volgende kruispunt met de snelle fietsers en dan de kleuters gaan aan een rustig tempo, maar uiteindelijk komen ze wel samen aan. Zo'n beetje die redenering en dat was ook een vraag. Denkt u dat bij kleuters dat die best gewoon niet worden betrokken in het fietspool systeem? Of moet dat wel kunnen?

**Kim Jacobs:** Ik zou, het moet zeker kunnen. Jawel jawel. Jaja, wij goh. Wij raden ouders ook echt aan om er hun kinderen al vanaf dat ze kunnen loopfietsen eigenlijk om met de fiets naar school te gaan en met dat loopfietsje kunnen kleuters op de op de stoep fietsen. Dus dat blijft dan nog een redelijke veilige omgeving zal ik zeggen. Ook voor ouders. Maar dan wordt het wel al gewoon om in het verkeer te zijn om rekening te houden met opritten, bijvoorbeeld om om te kijken naar auto's die voorbijrijden. Al die indrukken maakt het wel dat kinderen dat al gewoon worden om om dat te doen. Nee, dat zie de verkeerssituaties op een latere leeftijd veel beter gaan kunnen inschatten. Als je je kind bijvoorbeeld met de wagen naar school brengt. Dus wij raden dat aan om dat zeker te doen. We noemen dat de mee-fietsers, ik had dat derjuist al efkes gezegd. Kinderen die niet zelfstandig mogen, kunnen zeker nog niet doen naar school fietsen maar die wel. En daar raden wij al van jongs af aan aan ,meefietsen met hun ouders, grootouders naar school en bij kleuters fiets je mee op een nauwe afstand. Dus lees ingrijpbaar als er iets gebeurt dat je kan zeggen, hier ,maar naarmate ze ouder worden en zelfs nu, zelfs het derde vierde leerjaar, dan laat je die al op een op een afstand wat voor jou fietsen en kinderen altijd voor ouders laten fietsen, dat zij zelf de situatie moeten bekijken en inschatten en dat je dan je verbaal nog kan ingrijpen door stop te roepen bijvoorbeeld. Of instructies te geven, maar dat je toch al die vrijheid geeft van jij. Jij schat in en jij anticipeert op wat je tegenkomt en wat je ziet. Dus het is een proces ,een stapsgewijs proces. Ik zou kleuters zeker betrekken. Er zijn ook kleuters, ik had het daarstraks ook al aangehaald van de derde kleuterklas bijvoorbeeld, die met een fiets met trappers kunnen kunnen fietsen die je daar al zeker fietswaardig genoeg voor zijn. Dus die kan je. Ja die kan je zelfs bij uw groepje stuurvaardigheid plaatsen, want die zijn stuurvaardig genoeg. Dus ik zou opdelen in stuurvaardig genoeg dat het groepje dat de fiets wel onder controle heeft, maar er nog niet heel veel verkeersvaardigheid of verkeersvaardig. Dus ook al hun handen kunnen uitsteken, achterom kunnen kijken. En dan de zelfstandige fietsers eigenlijk. En misschien dat je dan eventueel nog een opdeling kan maken in snelheid en wat je zelf eigenlijk daarstraks ook wat aanhaalde. Want daar zal misschien ook wel een verschil in liggen. De snelle fietsers, de de tragere fietsers. Ja, een kleuter bijvoorbeeld die nog op een kleinere fiets met trappers

fietst zal sowieso trager een tragere snelheid halen omwille van de diameter van de wielen , dus. dat scheelt ook. Dus je kan die groepjes qua vaardigheid misschien ook nog uit splitsen in snelheid een onderverdeling maken.

**Jana:** Maar dan moet die snelheidstest eigenlijk ook wel gebeuren. Daar moeten snelheidscomponenten ook wel in de test verwerkt worden. Natuurlijk op een andere manier en dat is misschien wel al iets moeilijker in een afgebakend domein als we daar de tests zouden willen doen, wat waarschijnlijk bij de jongsten zo zal zijn.

**Kim Jacobs:** Jaja plus, da's ook wel tricky, want je wil eigenlijk niet dat dat op snelheid wordt getest. Snelheid speelt eigenlijk nooit. Euh, nooit een rol als daar op aankomt. Dus euh ja, da's wel ne moeilijke inderdaad.

**Jana:** Maar het kan misschien wel. Dus de niveaus beperken tot echt stuurvaardig verkeersvaardig en zelfstandig fietsen. En dan voor het echt implementeren in de app daar rond, dan de richtlijnen zeggen van als ze het eens een keer gedaan hebben, zullen ze al snel doorhebben wie dat de snelle fietsers zijn en dan daar toch daar toch op één of andere manier rekening mee houden. Dan zal ik het meer op die manier moeten doen denk ik, dan dat ik dat echt verwerk in een niveaubepaling.

**Kim Jacobs:** Ja awel, dat lijkt mij een goeie suggestie.

**Jana:** Mja, eigenlijk heeft u al heel veel antwoorden op mijn vragen gegeven , die ik niet meer moeten stellen. Ja, Ik weet toch al heel wat meer. Denk dat ik toch al een beetje verder kan. Ik weet niet of u nog vragen heeft.

**Kim Jacobs:** Nee ik vind het supertof dat je daar daar mee verder gaat. Vind wel tof en heel tof onderwerp, dus ik ben ook wel eigenlijk heel benieuwd naar de verdere uitwerking. Dus je mag mij, als je dat ziet zitten, mag je me wel op de hoogte houden. En ik wil gerust ook een aantal dingen bekijken of nalezen. Of zoals je zegt hier heb ik sowieso zijn oordeel over nodig. Stuur gerust door, want ik ben wel zelf ook benieuwd en vind het zelf ook interessant om de uitkomst hiervan te weten. Dus je mag mij zeker op de hoogte houden als je dat ziet zitten.

**Jana:** Ja, super want dat was eigenlijk nog mijn laatste vraag. Ik ga proberen tegen het eind van de maand toch al een eerste niveaubepaling te maken. Ook onderbouwd, een beetje door literatuur en gebaseerd op op de leerlijnen van jullie en ook van aan andere verkeerseducaties. Dan zou ik eigenlijk iets willen aftoetsen. En daar zou al wat bijsturing te krijgen. Dus waarschijnlijk pas eind deze maand, voornamelijk begin mei zal het en zal ik waarschijnlijk u dan terug contacteren als ik voor u ok is?

**Kim Jacobs:** Das perfect

**Jana:** ok super

**Kim Jacobs:** Absoluut ik wil dat heel graag doen. Ben zelf ook heel benieuwd.

**Jana:** Top, dan spreken we elkaar dan zeker nog .

**Kim Jacobs:** Heel goed. Veel succes al, Jana moest er tussendoor nog iets zijn, je mag altijd vragen per e-mail of zo of mij bellen. Dat hoeft niet wat je nu gezegd hebt, eind deze maand, begin volgende maand. Dan mag gerust ook tussendoor ergens of zo. Maar dan laat je dan maar weten. Dus nee, maar

**Jana:** bedankt een heel graag gedaan , tot later .

## 13.4 Interview Jordy Thomassen

**Jana:** Ik zal misschien al eens beginnen met mezelf nog eens even voor te stellen, en wat uitleg te geven van hoe ik tot dit onderwerp ben gekomen, en wat juist de bedoeling is van mijn onderzoek en dit gesprek. Ik ben dus Jana snels. Ik ben een masterstudente mobiliteitswetenschappen. Ik zit momenteel in mijn laatste masterjaar, wat wil zeggen dat ik dus ook een masterproef moet doen. Mijn masterproef bestaat eigenlijk uit twee delen Ik heb 1e semester samengewerkt met andere studenten Mobiliteitswetenschappen. Wij zijn begonnen met een app te ontwerpen om fietspools te organiseren voor de woon/schoolverplaatsingen. De bedoeling was om kinderen meer op de fiets te krijgen en ook veilige woon/schoolverplaatsingen te laten maken en zo zijn wij tot het idee van de app gekomen. wij hebben een app ontworpen, en wij hebben ook het draagvlak al een beetje gepeild bij verschillende doelgroepen onder andere een gemeentebestuur, een directie van een school, want we focussen ons wel tot de lagere schoolkinderen momenteel nog. En dan hebben we ook een focusgesprek gedaan met ouders van de lager schoolkinderen, omdat zij eigenlijk het doelpubliek zijn van de app, de bedoeling dat de app echt gebruikt wordt door de ouders niet door hun kinderen zelf of zo , of schooldirectie of leerkrachten, dus echt voor de ouders , die mening was voor ons dus wel echt belangrijk en uit dat focusgesprek zijn er eigenlijk, over het algemeen waren ze er wel positief over maar er was toch wel iets wat vaker naar voor kwam, als een beetje een struikelblok voor hen om deel te nemen, dat had eigenlijk te maken met de fietsvaardigheden van de kinderen, enerzijds hadden ze aangegeven, dat ze zelf al hadden gemerkt dat als ze met hun kinderen naar school fietsen, en er zitten verschillende leeftijden bij, verschillende fietsvaardigheden, verschillende snelheden, dat dat soms voor hectische en gevaarlijke situaties kan zorgen, dus

dat was 1 en het 2de was, de onwetendheid van de fietsvaardigheden van die kinderen. Dus zij zouden dus ook als begeleider zich kunnen opgeven om een groepje kinderen te begeleiden naar school, maar ze vonden het moeilijk om dat te doen als ze niet wisten hoe goed dat die kinderen dat ze gingen begeleiden konden fietsen. En eigenlijk gaven ze aan dat ze dat ze dat over hun eigen kind zelfs vaak al niet weten, dat ze eigenlijk niet goed weten , wat kunnen we van ons kind verwachten , zou die zelfs wel in groep kunnen fietsen, dus ze gaven aan dat ze eigenlijk heel weinig weten over de voortgang van hun eigen kind , hun fietsvaardigheid ook ,en ze gaven daarbij ook aan dat ze niet echt wisten wat er op school gebeurde, ze wisten zowat wel een fietsexamen bijvoorbeeld, maar voor de rest bleek het eigenlijk vrij onbekend voor hen en daarom zijn wij beginnen denken, we begrepen die hun problemen wel en we hebben daarom besloten dat , een mede-studente is nu verder de app aan het uitwerken, echt de verschillende aspecten rond juridische kant, financiële kant en ik ging mij eigenlijk een stapje terug nemen, om eerst die fietsvaardigheid van die kinderen op een manier te kunnen weergeven, dat de ouders daar echt iets mee zijn. Dus er is nog wel een link met die app, maar mijn deel gaat eigenlijk bestaan uit, mijn masterproef gaat eigenlijk bestaan uit 2 delen, en het 1ste deel is dat ik dus eigenlijk een soort van test zou ontwerpen waar leerkrachten mee aan de slag kunnen om de kinderen te evalueren, en hen dan een soort van score toe te geven dat hen plaatst in een bepaalde categorie van fietsvaardigheid, dus een bepaald niveau. En dan nadien, ja dus met die score , met dat niveau, zouden zij dan aan de slag kunnen, maar ook de ouders hebben dan ook weer feedback , hoe mijn kind is eigenlijk, presteert een beetje onder het gemiddelde van de klas, misschien moeten we wat vaker fietsen, want ja ervaring is toch 1 van de belangrijkste manieren om te leren fietsen. En dat zij dan ook een beetje meer weten van hoe het met hun kind ,hun fietsvaardigheid gesteld is. En daarna is het de bedoeling om die fietsniveaus echt te koppelen aan de app, dat zij met die fietsniveaus , een soort van richtlijnen krijgen van hoe moeten we nu best die fietspools organiseren, dat die zo veilig mogelijk zijn en welke niveaus moeten we best scheiden van elkaar en op die manier. Dus het 1ste deel staat dus nog volledig los van de app zelf, maar ik heb dus helemaal geen ervaring met fietsvaardigheidstrainingen of zo voor kinderen, daarom leek het mij wel interessant om wat interviews en gesprekken te houden met mensen die daar dus wel ervaring mee hebben,die mij eigenlijk een beetje kunnen sturen in de juiste richting. En daardoor ben ik eigenlijk tot bij u gekomen. Dus ja , mijn eerste vraag is , kan u misschien zichzelf even voorstellen, dan kan ik dat juist rapporten, misschien uw naam, functie en wat u doet ongeveer

**Jordy:** Mijn naam is Jordy Thomassen ik werk voor Moev , dat is een schoolsportorganisatie, die zich eigenlijk bezighoudt met het organiseren van allerlei sportactiviteiten voor scholen in beweging te krijgen. 1 onderdeel van ons is 'meester op de fiets' het fietsproject in samenwerking met Mobiel 21 en Vias. Wat houdt dat nu juist in : er is eigenlijk een fietsmeester aangesteld bij ons via een start up banen-project. Dat is eigenlijk een project, iemand die tijdens zijn

studies eigenlijk het project onderhanden neemt. Dus die persoon die heeft, eigenlijk zijn diploma secundair onderwijs niet gehaald. En die kan dankzij dit project eigenlijk fietslessen geven in combinatie met het studeren eigenlijk van een andere richting en zo zijn secundair diploma alsnog kan halen. Nu ik ben eigenlijk de coach van de fietsmeesters ook ,dus ik leid de fietsmeester op , in iets meer dan een maand. Het is eigenlijk dat ik de lessen zelf geef, laat zien hoe het moet en ook heel wat praktijkfiches die uitgewerkt zijn van bij ons uit, waardoor eigenlijk de fietsmeester aan de slag kan , ook al leest die gewoon eigenlijk maaraf wat moet geven de volgende oefening tis eigenIn kanten klaar. het is eigenlijk af. fietsmeester trekt naar scholen over heel Limburg, naar de basisscholen, dat zit altijd vol,dat is ongelofelijk hoe ,snel dat dat vol zit, omdat dat in de eindtermen zit van heel wat basisscholen,ja en de lo -leerkracht is niet meest bestemd persoon die les te geven, meestal echt sport maar fietsen valt eigenlijk daarbuiten, dat wordt ook nooit in de LO opleiding eigenlijk echt aangeboden. Nu dat project kost 75euro voor een hele dag inclusief vervoer,dus op zich is dat ook geen grote kost voor een school Daarom dat er ook heel veel op intekenen. En ik heb nu bijvoorbeeldvorige maand contractverlengingen gehad van de fitsmeester die we nu hebben, dus ik kon eigenlijk 30 scholen nog tot het einde van het jaar opnieuw aanbieden om aan de beurt te komen. En ik had 133 scholen binnen de 24 uur.

**Jana:**amai

**Jordy:**ongelofelijk hoe populair. ja dat is eigenlijk van 1 tot en met 6 leerjaren, altijd andere praktijkfiches uitgewerkt. sommigen lijken heel hard op elkaar, maar er zijn wel variaties op voorzien of eigenlijk op niveau van het kind

**Jana:**ok Ik had ook jullie site van fietsmeester al eens bekeken , en ik vroeg mij af, hoe werkt dat juist metdie fases en die modules, want daar ben ik niet helemaal met mee, ik zag dat er verschillende fases waren , maar dat er ook verschillende modules zijn maar die worden dan nog uitgesplits in verschillende leeftijden , als ik het goed begrijp.

**Jordy:**ja , heb je op onze website gekeken of welke website ?

**Jana:**ja op fietsmeester of meester op de fiets

**Jordy:**meesteropdefiets.be

**Jana:**ja die ja

**Jordy:**ja , eventjes kijken, dan kan ik mee volgen , ja dan zit ge bij de fase 1,fase 2 en fase 3 en fase 4 he

**Jana:**ja dat klopt

**Jordy:** dus ja bij ons, die fase 1 oefenen van fietsvaardigheid op gesloten terrein, dat is eigenlijk wat wij vooral doen met ons project. Wij gaan op de speelplaats, dat is een afgesloten terrein, geen verkeer in de buurt, of een sportterrein of zo, als het afgesloten is, daar gaan wij lesje geven, dat er niet te veel rand factoren zijn die de kinderen kunnen beïnvloeden op dat moment, en dus echt wel de beginsituatie van het fietsen. ik begin ook altijd, als we de les geven, met het overlopen van alle attributen die een fiets heeft, bijvoorbeeld echte de basis van de basis, de versnellingen, vanachter vanvoor, welke rem is de voorrem, welke is de achterrem. En zo beginnen we eigenlijk met eens afstappen van de fiets. dan zie je heel vaak dat de kinderen links afstappen, zoals de meeste mensen doen op hun fiets, maar het is eigenlijk de bedoeling dat ze rechts afstappen, als ze vallen of zo dat ze aan de rechterkant van de baan vallen, en niet op de baan waar de auto's rijden maar dat is voor kinderen heel raar omdat het zo aangeleerd wordt basisprincipes die we altijd wel herhalen, al die kinderen heel verwonderd, ha dat is eigenlijk rechts, endat proberen ze dan aan te leren, dan gaan we eigenlijk verder en verder en verder op stapjes, met een spelletje ertussen soms, achter u door moet kijken als een leerkracht met een nummertje staat, moeten de leerlingen achter hun kijken als ze auto's moeten zien of aankomend verkeer, probeer dan de verkeerssituatie in kaart te brengen of in beeld te brengen door oefeningen te geven, ik zie daar fase 2 oefenen van basisvaardigheden als fietsende verkeersdeelnemer in een beschermd milieu, volgens mij is dat, je ziet dat daar staat dat zo wat dingen onder, als ge daar op klikt, heb je misschien al gezien, want daar staat zowat bij van leerlingen leren met de fiets links en rechts afslaan, voorrang geven, dat zijn die oefeningen die ik eigenlijk zeg, die dat wij proberen in te brengen zodat ze eigenlijk in het verkeer daarmee overweg kunnen. Dan Fase 3 en fase 4, dat is eigenlijk een beetje een opdracht voor de scholen als opvolging van het fietsmeesterproject. Want dan gaat het enkel over de openbare weg in fase 4 en in fase 3 van beschermende verkeerssituatie. In de beschermende verkeerssituatie proberen ze de scholen te stimuleren om bij voorbeeld de weg eens laten afzetten door de wijkagent. Of bepaalde punten, bijvoorbeeld het treinspoor.

## **13.5 Interview Linus Zeuwts**

**Dr. Linus Zeuwts:** Mijn naam is Linus Zeuwts, ik ben een onderzoeker aan de Universiteit van Gent. Ik heb daar in enkele jaren geleden mijn doctoraat gedaan over de ontwikkeling van onder andere de fietsvaardigheden, maar fietsvaardigheden als in een motorische component waaruit bijvoorbeeld het trapper, het sturen aan het arm uitsteken, enzovoort. Dat is eigenlijk de motorische component van het fietsen. Heel eenvoudig gezegd. En anderzijds hebben ook gekeken vooral naar risico, perceptie of gevaar herkenning in het verkeer. Hoe we dat gedaan hebben is eigenlijk op basis van een soort computer test waarbij we allemaal videobeeld van gevaarlijke verkeerssituaties hebben getoond aan kinderen. Dan moesten ze gaan reageren door zo snel mogelijk te klikken op een



muisknop. Dus wanneer dat ze gevaarlijke verkeerssituaties detecteren en zouden remmen of uitwijken voor die situatie, dan gingen ze zo snel mogelijk proberen klikken. In vergelijking met volwassenen zagen we dan dat die kinderen minder snel gaan reageren en natuurlijk een beetje logisch is omdat ze daar minder ervaring in hebben. Het is natuurlijk moeilijk om een onderscheid te maken tussen ervaring en leeftijd. Kinderen die zijn sowieso jonger dan volwassenen dus of dat je dan ervaring op leeftijd meeneemt, het is natuurlijk een beetje koffiedik kijken. Daarvoor zou er eigenlijk een longitudinale studie moeten doen maarja, dat is dus een belangrijke component. Daarnaast hebben ook die hun oogbewegingen geanalyseerd. Dus bij de computerschermen hadden we daaronder eigenlijk een soort van bakje hangen dat hun oogbewegingen registreerde. Dus we wisten ook ten allen tijde waar het de kinderen of de proefpersonen naar kijken. Tijdens het bekijken van videoclips. Dan zien we ook dat de kinderen later die situaties eigenlijk gaan opmerken. Zeg maar dat zij aan een kruispunt komen en er komt een auto uit de straat van rechts die bijvoorbeeld door een geparkeerd busje nog zo'n beetje verhinderd is aan het zicht. Dan zie je dat kinderen niet in die richting gaan kijken terwijl de volwassenen zouden vertragen omdat zij op voorhand eigenlijk al omdat dat ze geen duidelijk zicht op die straat hebben die daar van rechts komt, waar dat ook mogelijks een voertuig uit komt. Dan ga je zien dat kinderen eigenlijk gewoon blijven door fietsen tot wanneer dat eigenlijk effectief die auto daar is. En dan pas gaan reageren. En dat vind je eigenlijk ook terug in de literatuur dat wanneer de kinderen iets niet zien dat daar aanwezig is, dat dat voor hun ook effectief geen gevaar vormt of niet aanwezig is. Dus dat het is in een soort van verplaatsen naar naar de andere weggebruiker. Of u in een situatie kunnen inleven dat eigenlijk pas met de leeftijd ontwikkelt. Dus dat is eigenlijk in een notendop eigenlijk mijn onderzoek geweest. Die dus enerzijds hebben dan een motorische component onderzocht en met 13 fietsvaardigheid testjes en anderzijds en die risico perceptie component. En ja, dat was eigenlijk mijn doctoraat in mijn verder onderzoek zijn wij ook ons gaan toespitsen op een meer een VR setting, waarbij we dan een instrumentele fiets hadden op rollen. In ons labo hadden we dan een fiets, je kent dat misschien wel, ze van die fietstraining rollen waar hij zo'n fiets op monteert om ter plaatsen eigenlijk te fietsen. Dat hadden we eigenlijk en dan hadden we een soort van HTC Vive aangekocht. Ken je misschien? Dat zijn zo die VR brillen, als je daarmee ronddraait dan beweeg je eigenlijk mooi in de omgeving. En we hebben dan een soort van omgeving laten ontwikkelen door door een startup. En die hebben dan een Vlaamse omgeving of een Vlaams dorp gecreëerd waarin dat dan de kinderen konden rondfietsen. Dan was het de bedoeling dat ze veertien gevaarlijke situaties te zien kregen zen in konden fietsen. Dus wanneer ze begonnen met trappen dan begonnen ze effectief op het fietspad verder te bewegen, enzovoort, ze kunnen rondkijken, als ze remde, dan remde de fiets ook effectief af. En dan was het natuurlijk bedoeling om die risico perceptie vaardigheden te gaan onderzoeken. We hebben ook een training liggen in VR, maar die hebben nog niet kunnen doen omwille van COVID eigenlijk. Daar zijn we nog een beetje op aan het wachten totdat

alles terug een beetje normaliseert, de scholen terug open staan voor training en dat is toch nog een beetje in de pijplijn. Dus dat is in een notendop eigenlijk het onderzoek dat wij allemaal gedaan hebben.

**Jana Snels:** Ja klinkt zeer interessant, dan denk ik dat u inderdaad wel de expertise heeft waar ik naar op zoek ben. Ik zal mijn vragen dan even chronologisch afdraan. Ik heb gehoord dat u mee heeft gewerkt aan het opstellen van een leerlijn van VSV. Ik vroeg mij af, heeft u ook inbreng gehad in effectief het opstellen van de les fiches en de brevetten? Of is het echt puur uit de leerlijn mijnheer?

**Dr. Linus Zeuwts:** Ik denk dat je dan verwijst naar die fietsbrevetten he? Die bestonden eigenlijk al of die waren ze aan het opstellen op het moment dat ik begon met mijn onderzoek. Nu ja, het zijn eigenlijk redelijk gelijkaardige testjes natuurlijk. Wij hebben voor een stukje wel de wetenschappelijke validatie daarvan gedaan, terwijl VSV een beetje bottom up is gaan werken die hebben een hoop oefeningen bekeken en zijn dan zo tot een oefenbrochure gekomen. Natuurlijk kan je altijd de vraag stellen als je op die manier te werk gaat of je dan effectief meet wat je wil meten. Je zit zelf in een wetenschappelijke instelling, je zal zelf wel weten dat je sommige dingen in vraag moet stellen of onderzoeken voor je weet of dat het iets een goeie instrument is eigenlijk, en dat weet je op dit moment nog niet helemaal. Je kan er op basis van het onderzoek dat wij dan hebben gedaan, wat redelijk gelijkaardig is, die fiets brevetten. Dat kan je wel zeggen dat die redelijk overeenkomen met wat we terugzien in de wetenschappelijke literatuur.

**Jana Snels:** Ik heb gezien dat de fietsbrevetten een soort van test zijn waar ze voor kunnen slagen of niet kunnen slagen. Maar ik heb gezien dat die dus eigenlijk niet echt een gevolg hebben. Als je niet zou slagen voor een brevet, dan ga je gewoon het jaar nadien, als je van graad wisselt, ga je ook het volgende brevet halen. En ik maakte mij dan de bedenking, want ik heb ook andere aan fietsvaardigheid trainingen bekeken en dat is eigenlijk altijd een beetje het geval, maar ik maakte mij dan een beetje de bedenking dat fietsvaardigheid misschien iets is dat we beter klas- en graadoverschrijdend kunnen bekijken. Want zoals u zelf al zei, het is natuurlijk wel heel erg leeftijdsgebonden, maar het is wat vergelijkbaar met bijvoorbeeld een leesniveau of een zwemniveau. Dat is ook afhankelijk van de leeftijd, maar daar ar wordt dat wel eigenlijk klas- en graadoverschrijdend bekeken. Dus ik dacht misschien is dat voor fietsvaardigheid ook wel een pluspunt dat je niet als je voor iets in slaagt de volgende keer het gewoon nog eens moet proberen met die niet gewoon met de klas meegaat. Ook in de andere richting, als bijvoorbeeld een kindje is blijven zitten en misschien al perfect kan fietsen, moet die twee keer dezelfde training doen, terwijl die misschien al veel verder staat in zijn fietsvaardigheid

**Dr. Linus Zeuwts:** Ik volg wat je daarin zegt, ik ben daar eigenlijk ook voorstander van. Dat je eigenlijk eerder klasoverschrijdend zou werken, dat je zorgt dat je de motorische kwaliteiten van het kind beter in rekening brengt. Want uiteindelijk leren fietsen, da's ook een motorische vaardigheid. En ook andere subvaardigheden zoals kunnen sturen, kunnen trappen, kunnen signaleren enzovoort. Dat is iets wat inderdaad hoogstwaarschijnlijk gerelateerd is aan je motorische competentie. Motorische competenties is eigenlijk de coördinatie, het goed kunnen bewegen, dat ten grondslag ligt of de basis is van alle andere bewegingen en dat ontwikkelt natuurlijk met leeftijd. Dus als je daar gewoon iets trager in bent of een beetje voorloopt, dan ga je natuurlijk snel op andere taken ook beter gaan presteren. Het is niet het is niet persé altijd je leeftijd, het is eerder de ontwikkeling die je deels moet in rekening moeten brengen van het kind. En je hebt altijd kleine kinderen en grote kinderen. Dat is ook zo een onderscheid dat je kan maken. Dus ik denk inderdaad dat we beter met fietsvaardigheden een soort van evaluatie doen en dat je daar op basis van beslissen of een kind een bepaald brevet kan krijgen of niet. Het is natuurlijk wel moeilijk om consequenties aan een brevet te koppelen. Het is niet zoals een rij examen dat je als je niet slaagt en je niet met de auto mag rijden. Je kan een kind niet verhinderen om met de fiets te rijden natuurlijk. En het kan ook heel demotiverend werken wanneer dat een kind einde van het jaar geen brevet behaalt. Het zou misschien eerder in plaats van die fiches te werken, zou je misschien inderdaad een soort van "wat kan al?- brevet" voorzien. Dan niet met kleurcodes werken, maar inderdaad zien waar dat de progressie ligt en daarop focussen. Omdat je dan toch een app maken bent, denk ik dat daar veel potentiëel in zit, want eigenlijk zouden ouders al die testes zelf thuis ook op hun een oprit of op de stoep kunnen uitvoeren. Dan zou je perfect een soort vereenvoudigde versie van die testen kunnen gaan voorzien, die ouders zelf kunnen invullen of scholen op tien zouden kunnen ingeven en dat je dan op basis daarvan eigenlijk een soort van niveau schaling van het kind kan maken. En als je dan met een app werkt en ouders geven daar informatie in, dan kan je ook zorgen dat jij al die informatie ter beschikking hebt waardoor je een database krijgt met alle scores van een hele hoop kinderen. En dat kan ik wel heel interessant zijn natuurlijk.

**Jana Snels:** Ja, inderdaad. Ook een voordeel dat ik daar in zie is dat dus ouders een meer gerichte feedback gaan krijgen. Dan zien ze misschien dat hun kind scoort misschien een beetje ondermaats scoort ten opzichte van de klasgenootjes en misschien resulteert dat dan ook in meer fietsverplaatsingen. Ik vraag mij ook af hoeveel ouders effectief met de uitslag van dat fietsbrevet aan de slag gaan?

**Dr. Linus Zeuwts:** Dat klopt. Ik denk dat dat redelijk beperkt is ook.

**Jana Snels:** Ja inderdaad, terwijl als je bijvoorbeeld kijkt naar de leesniveaus, als een kind wat achter staat wordt daar thuis soms wel wat achter gezeten en

geoefend. Misschien zou een niveausysteem ook zoiets ook teweeg kunnen brengen voor het fietsen?

**Dr. Linus Zeuwts:** Daar zit natuurlijk wel veel achter ook. Het is niet zomaar dat door een soort van fietsvaardigheid rapport te geven dat er plots meer kinderen gaan fietsen. Ik denk dat het wel een beetje zal die die verdoken variabelen hebt. Als ouders dat belangrijk vinden, dan gaan die veel oefenen met een kind. Maar dan gaan die kinderen hoogstwaarschijnlijk ook al beter scoren. En dat de kinderen die minder goed op die testen, dat die ouders en misschien ook minder belangrijk vinden dat die veel fietsen. En bijgevolg is daar natuurlijk een beetje een vicieuze cirkel. Voor beide doelgroepen en die trend doorbreken is altijd een beetje het moeilijke. En dan, wanneer dat je daarin slaagt heb je natuurlijk het goud ontdekt.

**Jana Snels:** Ja dat klopt wel. Zoals u daarnet al zei zijn motorische vaardigheden zijn zeer leeftijdsgebonden. Ik heb me ook al wel een beetje in de wetenschappelijke literatuur verdiept, en er zijn duidelijk heel wat andere factoren die er ook een rol in spelen, zoals bijvoorbeeld ook de attitudes van een kind. Ik heb ook al interviews gedaan met mensen die praktijkervaring hebben daarmee. En er was iemand die zei dat ik best de attitudes en de karaktereigenschappen van de kinderen mee in de niveaubepaling verwerken. Denkt u dat dat inderdaad een factor is waar ik rekening mee moet houden? Is het mogelijk om te zeggen dat een kind toch niet slaagt of omdat het bijvoorbeeld onrustig is? Angstig kind is het werk heel veel waard, maar iets dat volgens u een meerwaarde om attitudes op een bepaalde manier te evalueren en daarmee te betrekken.

**Dr. Linus Zeuwts:** Dat hangt er heel hard vanaf denk ik hoe je attitudes gaat definiëren. Als onrustigheid een attitude is, dan is dat geen juiste verwoording is van een attitude. Ik denk dat dat niet iets is op basis waarop je een score kan geven. Want dan zou je een even goed de leerkrachten score kunnen geven omdat die misschien niet verdraagzaam genoeg is. Allee, ik denk niet dat dat je onder attitude iets heel anders moet verstaan. Inderdaad, daar een soort van willingness is of bereidheid is om de verkeersregels laten leven. En dan als je in het verkeer en je bent daar eerder geneigd om toch door het rood te rijden of nog rap door oranje te rijden omdat je niet wilt stoppen dat dat eerder een soort van attitude is. Eerder dan "Ik fiets graag snel" hoeft daarom niet te resulteren in een gevaarlijker gedrag. Als je goed kan fietsen dan fiets je misschien sneller en als jij niet goed fiets, fiets je misschien trager of heb je daar geen nood aan om sneller te fietsen. Ik weet het niet. Ik denk zeker dat dat een meerwaarde is, maar ik denk dat je heel goed moet nagaan wat je juist verstaat onder attitude en wat je daar mee denkt te bereiken of meer wilt meten. Daar staan wel wat studies over. Over attitudes en mijn weten gaat dit toch voornamelijk echt over hoe dat jij je gedraagt in het verkeer, hoe bereid dat je bent om bepaalde

voorzichtige gedragingen in het verkeer.. Dat is het eigenlijk waar je op doelt denk ik.

**Jana Snels:** Ja het was inderdaad voornamelijk risicoacceptatie en dergelijke dat ik daarin zou willen verwerken. Maar ik vind het moeilijk om daar dan een bepaalde oefening aan te koppelen. Want als het een momentopname is kunnen kinderen is heel hard hun best doen, dan om toch zich voor te doen als iemand dat zich altijd aan de verkeersregels houdt, maar in het echt misschien dat niet altijd doen.

**Dr. Linus Zeuwts:** Dat is altijd een beetje het probleem he, als je met een vragenlijstje werkt en heb je altijd een beetje het risico dat mensen zich beter voordoen dan dat ze effectief zijn. Ofwel stel je daar je vragen heel goed in op. Een typische manier om dat te doen in de psychologie is door dezelfde vraag 5 keer laat terugkomen in maar dan op een andere manier verwoord. Zo van die vragenlijsten die 50 vragen bevatten, maar uiteindelijk waar het dan maar 5 categorieën worden onderzocht. Dat is een typisch voorbeeld van hoe ze proberen om toch mensen om de tuin te leiden en te zorgen dat je daar het beste echte waarden uithaalt. Anderzijds zou je ook kunnen, maar natuurlijk bij die motorische fietsvaardigheid testen dat zijn redelijk eenvoudige testjes die je op een speelplaats doet. Denk dat je daar eigenlijk weinig attitude gaat uithalen. Je kent het grote fietsexamen waarschijnlijk ook? Dat is eigenlijk een test in het verkeer waarbij je heel goed eigenlijk tegen de motorische vaardigheden kan evalueren of de perceptueel motorische vaardigheden want het gaat eigenlijk over een inschatting van bepaalde situaties. En dat je daar eigenlijk ook een soort van attitude component van zou kunnen koppelen. Het is natuurlijk moeilijk. Je moet dat heel goed definiëren. Ik heb daar zelf ook nog niet helemaal over nagedacht. Maar waar hij perfecte componenten zou kunnen toevoegen. Hoe veilig wordt het manoeuvre uitgevoerd? En dat je daar een score aan koppelt. Hoe dat het fietsexamen er nu uitziet is ook heel zwart wit, want het is "werd het gedrag getoond of niet vertoond." dus 0 of 1. Dat is, eigenlijk geen goed maat. Een 0 1 score. Dat is perfect of totaal niet perfect . En ik denk dat daar eigenlijk een beetje ook de zwakte zit van de huidige brevetten eigenlijk is dat totaal geen score geeft of geen juiste weergave is. Een kind is niet perfect of imperfect dus er zit een hele range tussen. En die ontbreekt nu volledig. En dat is iets dat je misschien niet applicatie eventueel ook zou kunnen meegeven. Stel dat je fietsvaardigheidstesten laat doen of dat je een bepaalde evaluatie van ouders over een kind laat uitvoeren dat zij daar nog met een soort van balkje werken dat ze kunnen aanduiden 'mijn kind scoort 7 op 10' van totaal niet goed tot zeer goed. En dat daartussen dat werk je best met een lickertscale zodat je toch zeker 5 waardes daartussen hebt zitten omdat je dat dan kan kwantificeren dat je daar toch zeker zorgt dat je verschillende categorieën hebt.

**Jana Snels:** En dat maakt het natuurlijk wel een beetje moeilijker om daar dan

een niveau aan te plakken. Mijn oorspronkelijk idee was dat 'dit moeten ze zeker dienen voor dat niveau te halen'. Dan kan het bijvoorbeeld op een vaardigheid heel goed scoren, en dat compenseert in dat systeem dan dat het iets anders eigenlijk niet goed kan. Terwijl het dan moeilijk wordt om dan te zeggen dat iedereen in hetzelfde niveau zitten hoewel eigenlijk iets totaal anders beheersen.

**Dr. Linus Zeuwts:** Ik denk dat je dan deelscores moet maken. Als je al eens in de literatuur bent gaan grasduinen dan heb je misschien de studies van Fabianne Dusheyne ook tegen gekomen over het fietsvaardigheidsparcours. En daar heb je dan ook gelezen dat die drie deelcomponenten van die fietsvaardigheidstesten had. Dus die had 13 vaardigheidstesten en enkele daarvan laden op op een bepaalde factor, enkele andere op weer een andere factor. En eigenlijk gaat kijken: Ahja, je hebt de typische op en afstapskills' en dan kan je eigenlijk gaan zeggen ok, helemaal globaal, op een score van 10 scoort uw kind zo goed. Dan kan het zijn dat dat dat zeer goed scoort. Maar als je dan dieper die score gaat analyseren, kan je of je op een afstand vaardigheden gaan bekijken. Kan je zien, daar word duidelijk minder goed op gescoord, maar al de rest wel. En daarmee scoort mijn kind zo goed. Maar nu is natuurlijk hoe generieker dat jij er score maakt, hoe algemener hoe, minder informatie dat je eigenlijk ook ter beschikking stelt. Dus dat is ook iets wat je zelf moet afwegen natuurlijk. Ik zou persoonlijk werken met die drie onderverdelingen van niet van die factor bijvoorbeeld. Omdat je dan toch iets meer informatie kan geven aan de ouders. Maar als wetenschapper is natuurlijk interessant om elk onderdeel apart te gaan analyseren, maar dat is voor ouders niet interessant. Het is een beetje de bedoeling wat daar wat dat je wil bereiken en wat dat jezelf uiteindelijk verder gaat gebruiken. Denk dat als je daar zelf uw thesis over schrijft, ga je uiteraard elke vaardigheid afzonderlijk waarschijnlijk bespreken. Maar in een applicatie is dat totaal niet nuttig, lijkt mij.

**Jana Snels:** Nog een vraag die daar bij aansluit is de vraag of theorie ook nog zou moeten betrekken in de niveau bepaling. Of vindt u dat dat zich in de praktijktesten zal uiten? Stel dat school de test zou willen doen met leerlingen, moeten zij dan ook apart een test doen met de verkeersregels en verkeersborden en aan op basis van de score die daar uitkomt ook laat meetellen in de score op fietsvaardigheid. Of is dat niet nodig omdat het ene zich wel uit in de praktijk?

**Dr. Linus Zeuwts:** Dat is een goeie vraag. Ik moet eerlijk zeggen dat ik daar ook zo niet direct het antwoord op kan geven. Met de theorie van verkeersregels heb ik mij nooit echt enorm bezig gehouden, in functie van onderzoek dan. Denk dat dat zeker belangrijk is, maar dat ga je moeten peilen bij de ouders. Uiteindelijk zijn zij de beste bron van informatie op dat vlak. Vinden zij dat dat

belangrijk is? Ik denk dat je dat proefondervindelijk, als je eens naar twee klassen toe stapt en je vraagt het ook via korte vragenlijsten aan ouders dat je wel heel snel weet of kan nagaan of zij dat belangrijk inderdaad dat je dat integreert of dat ze het voornamelijk willen weten hoe goed dat het kind kan fietsen.

**Jana Snels:** Ja, het is zeker ook de bedoeling om nog meer mee ouders erover te praten.

**Dr. Linus Zeuwts:** Tegenwoordig is dat ook meer en meer in onderzoek, zoals de gewoonte om toch zo veel mogelijk participeren te werken en de personen toch mee te betrekken bij het onderzoek. Op die manier ja, ik denk dat het zeker in een heel sterk ding is voor je thesis door het betrekken van de ouders.

**Jana Snels:** Dan over het opdelen in niveaus, ik ben er nog niet helemaal uit hoeveel niveaus ik zou hanteren. Ik wil natuurlijk wel genoeg differentiatie, anders heeft het natuurlijk niet zo heel veel nut, maar ook dat het nog wel werkbaar is. Hoeveel niveaus zou u mij aanraden om tussen te werken?

**Dr. Linus Zeuwts:** Hoeveel heb je er nu in gedachten aan momenteel?

**Jana Snels:** 4. Ik zal ze straks ook al laten zien, want ik heb een eigen soort van leerlijn samengesteld. En die wil ik nog wel laten zien. In Ik zit dan met vier, inclusief de kleuters en de kleuters is dat niveau 1. In de lagere school heeft er dan eigenlijk 3. Een beetje vergelijkbaar wel met fietsbrevetten,

**Dr. Linus Zeuwts:** Dan zit je eigenlijk wel weer, omdat je in uw eerste vraag zegt je van ik wil dat eigenlijk loskoppelen van dat stereotype graden systeem waarbij dat je door schakelt naar het volgende brevet. Door dat schoolse systeem te volgen wat dat logisch is ergens. Maar dan blijf je een beetje in hetzelfde bedje ziek waar je eigenlijk commentaar op hebt. Het is wel een moeilijke vraag hoeveel niveaus dat je zou moeten doen.

**Jana Snels:** Ik heb mijn dus nu gebaseerd op bestaande leerlijnen dus is het VSV is daar een heel belangrijke in geweest. Ik heb daar heel wat fietsvaardigheden uitgehaald is. Het is wel te verwachten dat dat natuurlijk een beetje hetzelfde patroon heeft gevolgd. Het is mijn bedoeling wel voornamelijk om de trainingen eigenlijk los te koppelen van de graden. Dus kan ik misschien zeggen van die niveaus is voornamelijk voor die leeftijd. Maar het is eigenlijk niet

de bedoeling om dat zo door te communiceren naar de ouders. Meer in de zin van 'als je dit niveau haalt, dan zou je deze zaken moeten kunnen. Als je nog niet al deze zaken beheerst en behaal je dat niveau niet in de derde kleuterklas maar in het tweede leerjaar, dan is dat ook oké. Maar dan weten ze tenminste die moet nog in dat niveau blijven. Met de fietstraining ook. Dat is een beetje deachterliggende redenering.

**Dr. Linus Zeuwts:** Ik ben een beetje geneigd om, en dat komt vanuit de motorische controle en dat is eigenlijk iets van een leermodel. En dan is het de hiërarchie of competentie van Newell of het competentie model van Newell. En dat bestaat eigenlijk uit vier delen. Het is een piramide met daaronder de brede basis. En dat heet unconcious incompetence, dus je bent eigenlijk incompetent of nog niet zo goed of gewoon de brede basis. Je kan op en afstappen bijvoorbeeld de meest simpele vaardigheden. En dat je eigenlijk naar de meer specifieke top gaat waarin je super competent bent. En dat bestaat eigenlijk uit 4 onderdelen, de piramide. Dus misschien ben ik toch geneigd ben, want in de kleuterschool en spreek je eigenlijk ook al over loopfietsen eigenlijk. Dus dan beschouw je dat als brede basis Gezamenlijke dus ofwel beschouw je dat dan als de brede basis. Dan kan je inderdaad 4 als je 4 lagen een model dat je nu voorstelt eigenlijk gebruiken. Ofwel zet je loopfiets daarbuiten en zeg je, we gaan het enkel over fiets vaardigheden hebben. Dan zou ik ook weer daar met een 4 lagenmodel werken.

**Jana Snels:** Het al dan niet betrekken van de loopfietsen is inderdaad ook een vraag die ik bij mezelf al heb gesteld omdat het de aanloop is naar de fiets, maar het is natuurlijk als het gaat over de fietsvaardigheid een groot verschil.

**Dr. Linus Zeuwts:** Het is eigenlijk al iets zeer sterk gelijkend op fietsen, denk ik. Ik vind dat ook iets zeer interessant. Dat zou eigenlijk leuk zijn om te onderzoeken of er kinderen die met loopfiets hebben leren fietsen eigenlijk. Of dat die veel sneller alles onder de knie hebben dan kinderen die gewoon rechtstreeks met de fiets leren fietsen.

**Jana Snels:** Het al dan niet betrekken van kleuters in de fietspool is trouwens ook niets waar ik nog niet helemaal uit ben. Omdat ik heb gelezen, onder andere in uw onderzoek, dat hoe jonger ze beginnen met leren fietsen, hoe beter de uiteindelijke fietsvaardigheden wel gaan zijn. Langs de andere kant blijkt dan dat beginnende vijfjarige startende fietsers meer ongevallen hebben of toch verwondingen dan kinderen van 7 jaar die beginnen met fietsen. Dus dan ben ik er niet helemaal uit of ik ouders wel of niet zou aanraden om hun jonge kinderen met de fietspool mee te sturen.



**Dr. Linus Zeuwts:** Ja, da's een moeilijke vraag. Dat zijn natuurlijk Statistieken van de ene kant uit verkeers cijfers tegenover leermodellen. Ik denk nog altijd dat het interessant is om een kind op zo'n vroeg mogelijke leeftijd ervaring te laten maken met al die verschillende beweeg modellen. Hoe vroeger dat je begint met bewegen hoe een betere beweger, dat je zal zijn. En je hebt en je hebt eigenlijk tot je zeven jaar hebje eigenlijk een 'window of opportunity' een soort kansenraam eigenlijk, in je ontwikkeling. En alle ervaringen in functie van bewegen op dat moment zijn super nuttig eigenlijk voor je verdere ontwikkeling. Dus begin je na 7 jaar heel cru gezegd met bepaalde taken te leren van die basisvaardigheden, dan ga je daar altijd een achterstand hebben opgelopen die je eigenlijk niet meer kan inlopen op je leeftijdsgenoten. Hoe vroeger je begint met bewegen hoe beter en dus eigenlijk is die loopfiets een goede ontwikkeling, want je bent echt op een leeftijd waarin waarin je zoveel leert en waarin zoveel prikkels kan gaan opvangen. Dat denk ik eigenlijk alleen maar een voordeel kan zijn om daar vroeg mee te beginnen.

**Jana Snels:** Dus wel aanraden om ze mee te sturen?

**Dr. Linus Zeuwts:** Het is natuurlijk wel zo dat je een kind van van drie jaar waarvan het al goed met een loopfietsje overweg kan, dat ga je natuurlijk niet zonder supervisie naar school sturen. Dat is iets wat je zeker ook moet meegeven, en dat verklaart misschien een beetje die hoge ongevallencijfers. Je moet natuurlijk als ouder nog altijd wel heel bewust zijn van: uw kind kan misschien goed fietsen, maar dat is nog altijd wel een kind in ontwikkeling. Dus zorg dat je daar nog altijd voorzichtig mee blijft.

**Jana Snels:** Het is zeker mijn bedoeling om bij het opstellen van die richtlijnen ook nog te praten met mensen die meestal ervaring hebben met groepen fietsers en beginnende fietsers. om te vragen hoe ze dat het beste kunnen aanpakken of dat ze misschien toch naar de minder fietsvaardigen te scheiden van de anderen en dat er bijvoorbeeld een groepje wat eerder fietst. Dus het is wel zeker de bedoeling om ze daar heel goed in te sturen of toch te helpen in de mate van het mogelijke

**Dr. Linus Zeuwts:** Ja, inderdaad

**Jana Snels:** Dan heb ik nog een vraag over de aanpak van het toekennen van een fietsniveau. Ze zeggen altijd 'het fietsen verleer je niet'. Ik vroeg me af, is dat ook effectief zo? Of moeten we bijvoorbeeld rekening houden met dat kinderen kunnen terugvallen in een niveau? Als ze misschien een jaar lang niet gefietst hebben sinds de vorige test en dat die eigenlijk een terug een niveauetje kunnen zakken. Of moet ik daarin de test geen rekening mee houden?

**Dr. Linus Zeuwts:** Sorry Ik heb het niet helemaal meegekregen. Mijn internet was efkes weggevallen.

**Jana Snels:** Mijn vraag is eigenlijk of dat ik mee rekening moet houden met de mogelijkheid dat kinderen misschien terugvallen in een niveau dat ze eigenlijk terug niveautje moeten zakken, omdat ze misschien een jaar lang niet gefietst hebben en het wat verleerd zijn. Of is dat niet gebruikelijk en is het zoals ze zeggen dat je fietsen eigenlijk niet kunt verliezen?

**Dr. Linus Zeuwts:** Dit is een zeer interessante vraag en er bestaat nog geen onderzoek naar. Want dan zou je eigenlijk gedurende zes jaar kinderen moeten opvolgen als ze doorheen al die niveaus gaan. Dat is iets misschien om aan promotor mee te geven. Dat dat zeer interessant zou zijn, zou ik heel graag doen dat onderzoek. Ik kan daar dus nu niet veel over zeggen. De kans is zeker bestaande dat ze terugvallen als die effectief een grote vakantie niet gaan oefenen. Dat die inderdaad minder goed gaan scoren. Dan hangt het er natuurlijk van af hoeveel onderverdelingen in je schaal je hebt. Als je natuurlijk 0 of 1 hebt dan ga je waarschijnlijk geen verschil vinden omdat je niet gaat zeggen, het kan plots niet meer op en afstappen. Maar als je natuurlijk een score van 0 op 10 geeft en het haalt het einde van van juni wanneer dat het enkele maanden met goed weer naar school is gefietst, een 9 en in de grote vakanties op reis geweest en op school terug de test doet, dat het misschien een 7 gaat zijn en dan ga je misschien als je daarbij een grote groep hebt, misschien wel vinden. Dat weet ik eigenlijk niet. Dus dat kan zeker. Ik denk dat je fietsen aan zich niet verleert. Eenmaal je het kan. Als je ooit als kind hebt leren fietsen de haaien, dan ga je volgens mij als je 20 jarige fietsster niet plots op de fiets stappen en omvallen. Ja, tenzij je natuurlijk ergens een trauma opgelopen ofzo. Ik bedoel dan een fysiek trauma ofzo. Maar dus ik denk dat gewoon puur die vaardigheid. Die ga je niet verliezen, maar echt het skillfull zijn, eigenlijk zoals dat vier lagen model waarbij je echt topnotch de beste bent en alle vaardigheden onder de knie. Ja dan kan er misschien wel een beetje roest op komen en hoe snel dat dat aan gaat is da vraag. Het is natuurlijk moeilijk te beantwoorden omdat we dat niet weten.

**Jana Snels:** In de lagere school zijn de kinderen natuurlijk nog vrij beperkt, in het 'skillfull' zijn. Het zijn de eerste fasen, dus echt de vaardigheden zelf, die fietsvaardigheden. Dus daar is het dan misschien minder van op toepassing dat ze zouden terugvallen?

**Dr. Linus Zeuwts:** Moeilijk. Ik durf daar geen uitspraak over te doen. Je leert nieuwe zaken, dan heb je natuurlijk ook wel gewoon een snelle terugval als dat heel complexe vaardigheden zijn. Dan moet je dat even oefenen, blijven oefenen en blijven oefenen. Natuurlijk, fietsen is zo'n alledaagse vaardigheid en het is niet dat een gymnastiek routine is die niet op wereldniveau moet gepresteerd worden. Dus in dat opzicht is de terugval misschien relatief beperkt.

**Jana Snels:** Mijn tweede deel gaan uit dus echt over het koppelen van de fietsvaardigheid niveaus naar de app zelf. Ik wil ook richtlijnen voorzien in het samenstellen van de fietspool, waaronder bijvoorbeeld een fietspoolgrootte.

Heeft u daar ervaring mee? Of een insteek in wat een maximum grootte zou moeten zijn voor zo'n fietspool?

**Dr. Linus Zeuwts:** Bedoel je de grootte van de fietspool als in, waarin je een training of een soort van route met kinderen kan voorzien?

**Jana Snels:** Ja dus echt de grootte van de groep fietsende kinderen. 6 7 8 9 kinderen maximum? Ik weet het, het is een moeilijke vraag, want er hangt heel hard af van de kinderen die eraan meedoen.

**Dr. Linus Zeuwts:** Dat is natuurlijk een beetje afhankelijk van hoeveel mensen dat je ter beschikking hebt om ik mee te werken en hoe snel dat je dat wil doen. Dat is altijd een beetje een kosten-baten afweging denk ik dat je moet maken. Ik zou eigenlijk denken dat als je gaat in het verkeer gaan met kinderen, dan denk ik dat je toch echt niet meer als vijf kinderen moet zien, dat is een groot gezin. Als je dat alleen op stap pakt bij wijze van spreken, denk ik dat dat al een hele mooie groep is. Zeker als je leereffect wil bekomen of als je iets wil kunnen uitleggen. Je wilt ze leren bepaalde zaken over het fietsen en dan denk ik dat je om ze deftig in de gaten te kunnen houden niet meer als vijf moet pakken. Maar nogmaals je gaat de kostenbaten afweging moeten maken. Als je er tijds gewijs niet komt of niet genoeg mensen hebt, ga je naar grotere groepen moeten gaan. Maar dan ga je natuurlijk wel inboeten denk ik.

**Jana Snels:** Zijn er ook vaardigheden waar u aan denkt die een kind zeker moet hebben om in groep te kunnen fietsen?

**Dr. Linus Zeuwts:** Ik denk dat een kind zich als een groep moet kunnen fietsen, Dan moet je rechtdoor kunnen fietsen lijkt me. En dan moet je vooral om je schouder kunnen kijken of naast je kunnen kijken zonder dat je daar afwijkt van je koers. Dat je goed moet weten dat je binnen een bepaalde zone kan stoppen. Want als er voor u iemand stopt dat jij zelf ook meteen kan reageren en duidelijk weet hoeveel afstand je moet bewaren tussen degene voor je en die achter je enzovoort. Ik denk dat dat de allereerste vaardigheden zijn die zeker zou moeten kunnen. Een bocht nemen eigenlijk ook binnen een zeer afgebakende zone. Stel dat iemand naast je fietst en je moet een hoek om fietsen, dat je daar niet plots een grote uitwijking hebt, terwijl dat een andere wel proper de bocht kan pakken. Dus zeker goed een bocht kunnen pakken is zeker belangrijk. Denk dat dat de eerste vaardigheden zijn. Dus goed kunnen stoppen. Mooi recht kunnen fietsen. Kunnen om de schouder kijken zodat ze kunnen monitoren wie dat waar fietst en goed een bocht kunnen pakken.

**Jana Snels:** Oké, dan ben ik eigenlijk een beetje aan het einde gekomen van mijn vragenlijst. Het laatste wat ik nog zou willen doen is iets laten zien. Laatst had ik nog zou willen doen. Ik heb kort opgesomd wat ik uit de literatuur heb gehaald als de belangrijkste ontwikkelingen voor de fietstaak eigenlijk in. Dat is

totaal mijn expertise niet en ik wil dat zeker geen fouten in maken, want dat is toch wel een belangrijk deel van mijn masterproef. Ik heb dan als hoofd ontwikkelingen: de motorische en de perceptuele ontwikkelingen, ik weet dus al niet of dat hetzelfde is als perceptueel-Motorisch, want dat ben ik ook tegengekomen.

**Dr. Linus Zeuwts:** Perceptueel beschouw je inderdaad het zicht onder, dat is eigenlijk. Ja, alle sensorische informatie die je binnenhaalt, dat is perceptueel. Perceptie is eigenlijk het waarnemen. Dat kan auditief zijn, visueel tactiel enzovoort. Sensorisch eigenlijk. Dan bij het motorische ontwikkelingen. Dan zie ik inderdaad drie fasen cognitief, associatief, autonoom. Dat is een beetje afhankelijk van welke referentie je daar eigenlijk gebruikt. Je gaat daar ook andere zaken vinden want eigenlijk cognitief, dat is weten hoe je een bepaalde taak uitvoert. Natuurlijk als over cognitieve ontwikkelingen praat dan praat je eerder over het ontwikkelen van je hersenen bij wijze van spreken. Om het kort te zeggen. Dus dan moet je goed heel duidelijk beschrijven als je zegt: Deze drie fasen zijn cognitief, ja cognitief link je niet meteen aan motorisch dus dan moet je duidelijk beschrijven, cognitief gaat over een bepaald bewegingspatroon of een bewegingspatroon kent dus dat je weet hoe dat beweegt moet uitgevoerd worden, maar hij dan nog niet kan of nog niet. Of dat je dan nog aan te leren bent. Zeg maar dat je piano leert spelen en dat je weet dat je de partituur kan lezen. Maar je handen spelen het patroon nog niet. En vervolgens wordt de associatieve. Je weet welke noten daarbij wel een toets horen in stiltesaan kune en autonoom, wat zeggen dat het patroon eigenlijk zonder naar de partituur te kijken, kan je de piano melodie spelen en je handen doen dat eigenlijk zonder dat je daar veel extra werkgeheugen bij nodig hebt.

**Jana Snels:** Ja, want ik vond het eigenlijk al drie interessante fasen om misschien ook als basis te gebruiken voor de niveau bepaling. Omdat het toch drie grote ontwikkelingen zijn volgens mij. Als je overgaat van de cognitieve fase naar de associatieve fase.

**Dr. Linus Zeuwts:** Ik denk ik denk dat je als je over motorische ontwikkelingen spreekt, dat je dat je daar toch eventjes in de literatuur moet op zoek gaan naar de meer recente ontwikkelingen. Denk dat je daar ook bijvoorbeeld als zo dat ontwikkelingsmodel dat ik daarstraks aanhaalde van Newell, van de motor competency, dat gaat eigenlijk echt over motorische ontwikkeling. Zou je misschien een keer die referentie gaat opzoeken? Want is daar een recent een nieuw model voorgesteld. Je moet het maar een keer opzoeken, dat is eigenlijk een onderzoekster van bij ons aan de faculteit die heet Eline Coppens. Dus als je op Coppens en dan Motor competency intikt dan ga je haar meest recente artikel

zien, die gaan ook over een nieuw model over motor skills en motor competentcy. Dat is eigenlijk wat je eens een keer zou moeten bekijken.

**Jana Snels:** Ja, want het motorische aspect is natuurlijk wel een van de belangrijkste voor mijn stest op te baseren. Maar heb wel gemerkt dat alles heel erg verbonden is met elkaar. Dat het soms heel moeilijk is om te zeggen, onder welke ontwikkeling welke vaardigheid past. In verschillende literatuur staan er verschillende dingen en interpretaties.

**Dr. Linus Zeuwts:** Ik denk dat het belangrijk is om voor jezelf tijd te besparen, dat je ook niet blindstaart op te veel alles in kotjes te willen plaatsen. Dat gaat niet, je gaat de dag erna toch weer zitten schuiven in je categorieën.

**Jana Snels:** Dat heb ik inderdaad al gemerkt.

**Dr. Linus Zeuwts:** Ik denk dat het een goede oefening is, maar ik zou me er echt niet op blindstaren. Ik staar me er al 7 jaar op blind.

**Jana Snels:** En bijvoorbeeld kennis en attitudes vind ik toch ook wel zeer interessant dat aan ook wel echte invloed heeft op de fietsvaardigheid van een kind. Waar is dat te plaatsen onder een andere ontwikkeling

**Dr. Linus Zeuwts:** Je kan het zeker relateren wat betreft die attitudes onder socio emotionele ontwikkeling, omdat attitudes, en dan blijkt dat veel studies hebben ook veel te maken met het overgaan van kind naar puberteit bijvoorbeeld zijn studies over geweest. En wanneer je eigenlijk de puberteit gaat, gaat je prefrontale cortex meer impact krijgen en je gaat meer risicovol gedrag dan stellen. Zeker bij jongens eigenlijk dan. En dat is dan de hormoonhuishouding die sterk op gang komt. Dus attitudes hebben hebben veel te maken met de socio emotionele ontwikkeling. Het is pas vanaf je richting 18 19 jaar gaat en je hormoonhuishouding in het iets wat zijn normale balans. En je prefrontale cortex is volledig ontwikkeld. Dat je eigenlijk dan minder dat risicovol gedrag terug gaat stellen. Dus attitudes of het doelgericht negeren van bepaalde signalen in het verkeer is natuurlijk zeer gerelateerd aan de socio emotionele ontwikkeling. Anderzijds heb je kennis. Dat is natuurlijk een cognitieve ontwikkeling. Je moet bepaalde zaken kunnen onthouden, weten wat ze in bepaalde situaties moet doen. Je moet bijvoorbeeld ook kunnen multitasken. Je bent aan het fietsen. Dat is al een vaardigheid op zich. En onderwijl moet je ook nog verkeersborden gaan interpreteren. Dat is natuurlijk iets, dat is een vaardigheid die je moet leren. Dat is het is een ontwikkeling.. Een peuter is niet

in staat om te multitasken. Dus het is ook een ontwikkeling die in je hersenen plaatsvindt.

**Jana Snels:** Over het algemeen denkt u dat ik dan de belangrijkste zaken hier wel heb?

**Dr. Linus Zeuwts:** Dus ik zie inderdaad in motorische ontwikkelingen de dat zeker uiteraard perceptuele ontwikkelingen. Je zei daar ook iets over perceptueel motorische ontwikkeling. Wat verstaan we daaronder? Een typische motorische vaardigheid is bijvoorbeeld kunnen trappen, kunnen sturen. Dat is echt iets wat je met je lichaam uitvoert. Een perceptueel motorische vaardigheid is bijvoorbeeld het kunnen inschatten van een afstand en daar naar behoren toe kunnen reageren. Bijvoorbeeld stel je een slalom fietst waarbij dat de kegeltjes steeds dicht bij elkaar staan dan moet je eigenlijk de afstand tot de volgende kegel telkens opnieuw gaan inschatten en je motorische vaardigheid daaraan aanpassen. Vertaal je dat naar een specifieke verkeerssituatie en is dat bijvoorbeeld een auto die uit een straat komt gereden. Die heeft een bepaalde snelheid en jij hebt een bepaalde snelheid. Dat heet eigenlijk het principe van Thao, waarbij er uit de hoek gaat inschatten tussen jou en die andere auto en die wordt steeds kleiner. En wat dat je gaat proberen is ofwel ga jij vertragen, ofwel vertraagt de auto maar je gaat ervoor zorgen dat je niet die interceptie hebt, dus geen botsing. Dat is eigenlijk het principe van tao. Dat is een perceptueel motorische vaardigheid, want je neemt een bepaalde visuele informatie waar en op basis daarvan ga je een beslissing maken en ga je je gedrag wijzigen.

**Jana Snels:** Dus het is eigenlijk iets tussen de motorische en de perceptuele vaardigheden in?

**Dr. Linus Zeuwts:** Je hebt eigenlijk je perceptie nodig om een motorische beslissing te nemen.

**Jana Snels:** Dus dat best als iets apart zien dan?

**Dr. Linus Zeuwts:** Ik zou dat apart daartussen zetten en dan heb je inderdaad een die perceptuele ontwikkelingen. En dat is eigenlijk alles sensorisch he: het zicht, geluid eigenlijk ook, Want want een auto die van achter jou komt, die ga je eerst auditief waarnemen en vervolgens gaat je aandacht trekken. Je hebt daarbij perceptuele ontwikkelingen en daaronder zie ik effectief alles sensorisch. Maar je hebt daar , ruimtelijke en temporele vaardigheden. Dat versta ik dan eerder onder dan die perceptueel motorische vaardigheden. Omdat je jezelf in een bepaalde ruimte plaatst. En die temporele is natuurlijk in relatie tot de snelheid van andere mensen. Dan aandacht en werkgeheugen, dat zijn eigenlijk eerder executieve functies. Ik weet niet of je die term al bent tegengekomen?

**Jana Snels:** Nog niet nee.

**Dr. Linus Zeuwts:** Dat valt eigenlijk onder executieve functies, onder andere ook bij cognitieve ontwikkeling, verwerkingsnelheid. Misschien dat je executieve functies ook wel onder die cognitieve ontwikkeling en eigenlijk is het een verzamelterm. Executieve functies, daaronder verstaan we de aandacht, maar aandacht is een redelijk brede term eigenlijk. Dus werkgeheugen, verwerkingsnelheid, multitasking en besluitvorming in reactietijd ook onder andere. Dat zijn eigenlijk executieve functies, je moet het maar een keer opzoeken. En daar hoort eigenlijk nog bij aan de inhibitie van een bepaalde respons, zeg maar iets. Stel dat je aan het fietsen bent en dat er een heel sterke prikkel komt bijvoorbeeld. Tegenwoordig heb je veel van die auto's met vande Knallende uitlaten die je overal hoort. Dat is eigenlijk een bottom up prikkel. En wat zeggen ergens in je omgeving iets waar je niet specifiek op focust, Maar omdat het ineens zo luid aanwezig is, wordt je aandacht naartoe getrokken. Wat is respons inhibitie? Dat is eigenlijk die prikkel kunnen negeren en je toch op de verkeerstaak kunnen focussen. En dat hoor bij die executieve functies, ook eigenlijk een soort van cognitieve ontwikkeling. Bijvoorbeeld een ambulance die met luide toeters langskomt. Dat is ook zo een is iets waaraan je niet teveel aandacht aan gaat proberen besteden. Gaat dat niet plots naar beginnen turen de terwijl jeaan het fietsen bent natuurlijk. Of voor kinderen bijvoorbeeld een hondje dat ergens leuk staat te wezen, is iets dat enorm zou afleiden bijvoorbeeld. Terwijl dat ze moeten leren dat het eigenlijk irrelevant is voor hetgeen dat ze op het moment aan het doen zijn. Dat is is respons inhibitie. Dat is ook een heel belangrijke skill dat je eigenlijk moet leren. En dat is eigenlijk iets wat dan ook wel echt ontwikkelings gerelateerd is. Dus dat zijn cognitieve ontwikkelingen. Die vallen allemaal onder die executieve functies en aandacht als verzamelterm. Maar dat kan je zeker nog een keer opzoeken in de literatuur. Er bestaat veel over en ook wel over verkeer. Over ontwikkeling bij jonge voetgangertjes ga je wel wat studies vinden, onder andere van Barton heet die auteur. En de andere auteur heet De Metter. Dat zijn twee auteurs die die wel wat over executieve functies en verkeer bij jonge voetgangers te hebben gedaan. Dat zal dan wel interessant zijn.

**Jana Snels:** En die executieve functies die vallen dus onder cognitieve ontwikkelingen?

**Dr. Linus Zeuwts:** Ja die zou ik inderdaad daar eerder plaatsen. Nu reactie remming, dat is een beetje reactietijd an sich. Gewoon het kunnen reageren op iets op een simpele stimulus valt inderdaad onder executieve functies en bijgevolg onder cognitieve ontwikkeling. Nu natuurlijk, als het gaat over het reageren op iets wat je in het verkeer ziet, is dat eerder weer een perceptueel motorische vaardigheden.

Jana00:03:48

Ja, die reactie remming, ik denk dat dat die respons inhibitie is dat ik gewoon verkeer vertaald heb.

**Dr. Linus Zeuwts:** Ja dat zal inderdaad die respons inhibitie zijn Het nemen van risico's dat valt volgens mij eerder onder attitude Let er hier niet ischemie omdat dat een snelheid multitasking aan het nemen van risico's zijn dan bij cognitieve ontwikkeling. Daar valt voor mij onder attitude.

**Jana Snels:** En attitude valt onder socio emotionele ontwikkeling.

**Dr. Linus Zeuwts:** Ja dat is eraan gerelateerd in ieder geval. Eigenlijk is uw attitude onderhevig aan die socio emotionele ontwikkelingen

**Jana Snels:** Dus eigenlijk, net zoals dat de perceptueel motorische ontwikkelingen onderhevig zijn aan de motorische ontwikkelingen zijn attitudes dan onderhevig aan sociaal emotionele ontwikkeling. En het nemen van risico's is meer een attitude op zich.

**Dr. Linus Zeuwts:** Ja, in mijn ogen wel. Dat wil dat zeggen dat je weet welk gevaren waar je gaat nemen eigenlijk ook. Dus attitude is doelbewust iets overtreden. En dat is vaak ingegeven doordat je bijvoorbeeld met vriendjes aan het fietsen bent en cool wil doen Bent of dat je toch toch graag liever sneller ergens bent. Het is echt wel onderhevig aan sociaal emotionele ontwikkeling.

**Jana Snels:** Ja dit was voor mij echt een heel moeilijk stuk om door te ploeteren omdat ik daar echt eigenlijk niet veel van ken. Ik heb al wel van motorisch en cognitieve ontwikkelingen gehoord in mijn opleiding, maar eigenlijk oppervlakkig dus. Terwijl ik dat nu al zeker verder kan. Het laatste dat ik nog zou willen tonen is een leerlijn dat ik heb opgesteld. Misschien is het wel wat te zot om echt in detail te gaan, maar de niveau blokken zou ik wel eens willen overlopen, om te zien of dat volgens u een logische afbakening heeft? Ik heb dat dus gebaseerd op bestaande leerlijnen en daar heb ik niet uit afgeleid om zoveel terugkerende vaardigheden en oefeningen te clusteren, en daar toch een soort van rode draad uit te trekken, onderbouwd met de literatuur die ik tot nu gelezen heb. En dan ben ik eigenlijk tot dit systeem gekomen.

**Dr. Linus Zeuwts:** Ja, het lijkt mij inderdaad heel basis. Wat je eventueel kan doen in dat eerste: Je gaat al uit van stuurvaardigheid met een loopfiets, dat de kinderen ook al met "evenwicht fiets" over een bepaalde strook kunnen fietsen. Nu zou ik daar wel een brede laan pakken bij wijze van spreken zodat ze toch binnen een bepaalde marge kunnen fietsen. En dan in de volgende zou ik dan eigenlijk spelen met de breedtes. Een rechte fietsen ook, maar dat je eerst vrij veel marche hebt. En dan vervolgens bij het tweede blok bij het tweede niveau die smaller maken.

**Jana Snels:** Ja ok.



**Dr. Linus Zeuwts:** Dan zie ik bij het tweede blok traag rijden, rechte lijn fietsen. Slalom op lange afstand, dan staan de kegeltjes waarschijnlijk op gelijke afstand?

**Jana Snels:** Dat is wel de bedoeling, ja.

**Dr. Linus Zeuwts:** En dan in het derde blok slalommen op korte afstand. Dan staan ze allemaal gewoon dicht bij elkaar? Misschien is interessant om ze hier van breed naar steeds smaller te maken, zo hebben wij dat ook gedaan met de poortjes. Dus misschien dat je dat eventueel kan integreren op een manier. Je kan de slalom natuurlijk ook moeilijker maken door kegeltjes ook nog eens in de breedte uit elkaar te plaatsen. Dat is natuurlijk maar een idee.

**Jana Snels:** De vraag is natuurlijk hoe ga ik die test inrichten. Zeker als ik met een likert schaal de schaal zou werken. Vanaf welke beoordeling behoren ze dan tot welk niveau. Of zou ik echt zoals een beetje de brevetten werken, ze moeten dit kunnen om tot het niveau te behoren. Kan dan wel zeggen ze kunnen het goed of ze kunnen in het wat minder goed.

**Dr. Linus Zeuwts:** Op zich zijn het wel leuke categorieën he, stel dat je werkt op een likert scale en je hebt je categorie evenwicht, daarbij moeten ze in een rechte lijn fietsten. Als je daar een vaardigheid niet hoort, dan ga je gemiddelde score ook al niet goed uit. En dan kan je zeggen, op zich kan je al wel wat, maar je evenwicht was niet goed. En als er dan meer informatie wilt geven kan je zeggen van "eigenlijk rijd je niet mooi als je traag rijdt ". Ik denk al omdat je uiteindelijk goeie feedback op kunnen geven. Dus hoe algemener je score... maar ik vind het ook een moeilijke vraag hoor, ik denk dat ik daar ook een tijd over moet nadenken. Ik denk dat je het wat moet uitproberen. Het zal nog wel blijken wat het nuttigste is.

**Jana snels:** Ik heb ook al gedacht om te werken met de hoofdvaardigheden die ik heb opgesteld, om te kunnen zeggen 'op evenwicht scoor je deze score' en vanaf dat je op al die onderdelen boven een bepaalde score geraakt, dan zit je in dat niveau. Dus dat is anders dan wat ik nu heb gedaan.

**Dr. Linus Zeuwts:** Wat je ook zou kunnen doen eventueel is, voor evenwicht en stuurvaardigheid heb je het vereiste niveau van niveau 1 behaald, maar voor dat onderdeel nog niet. Dan kan je de oefeningen 'unlocken' voor bepaalde vaardigheden maar voor andere vaardigheden moet je de vorige oefeningen nog een keer terug doen. En dan kan je zien of je progressie hebt geboekt. En zo kan je dan deel vaardigheden 'vrijspelen' zeg maar.

**Jana snels:** Ja zoiets gelijkaardig heb ik eerder ook al eens voorgesteld, maar toen kreeg ik de feedback dat het voor ouders best zo 'simplistisch' mogelijk moet worden gehouden. Zodat zij duidelijk zien van 'mijn kind zit in dit niveau' en dat ze niet per vaardigheid gaan moeten onderverdelen. Daarom ben ik dus

tot deze werking gekomen. Ik ben zeker ook van mening dat het wel interessante info zou zijn, maar ik denk dat ouders daar niet veel boodschap aan hebben.

**Dr. Linus Zeuwts:** Als het dan toch simpel moet worden uitgedrukt, dan kan je gewoon zeggen, ze hebben het vereiste niveau niet gehaald, en waarom niet. Als het simple moet zijn ga je inderdaad zeggen, niveau twee bestaat uit deze vaardigheden. Dan zou ik zeggen, ze moeten op alle categorieën voldoende score om het niveau te behalen. En als achter elkaar fietsen niet super goed is maar ze passen zich wel aan doordat hun vertragen en versnellen wel goed is, dan so be it, ze zullen dat nog wel leren uiteindelijk. Voor de rest denk ik dat alle vaardigheden er wel zowat inzitten. Bij het alleslaatste denk ik dat het eigenlijk vooral het fietsexamen is he.

**Jana snels:** Ja dit is dus de algemene leerlijn, de testen die eraan gekoppeld worden, daar ben ik mee bezig. Ik vroeg me af of ik dat eventueel zou mogen doorsturen als het af is, of denk u dat u daar niet veel feedback over kan geven?

**Dr. Linus Zeuwts:** Zeker! Stuur zeker door, ik wil daar absoluut naar kijken, ik vind het super interessant en ik wil zeker meedenken over hoe je dat het beste aanpakt. Ik wil zeker ook eens grasduinen in zaken die daar nuttig voor kunnen zijn of kunnen helpen.

**Jana snels:** Oké super dan zal ik dat zeker doen! Dan zal ik zeker nog iets laten weten.

**Dr. Linus Zeuwts:** Oké dan zie ik het wel verschijnen.

**Jana snels:** Heeft u misschien nog vragen voor mij?

**Dr. Linus Zeuwts:** Nee geen vragen, je hebt alles zeer duidelijk uitgelegd en ik vind eigenlijk dat je al veel erover nagedacht hebt en al een goede progressie hebt, de onderverdeling vind ik al zeer sterk. Want dat is zeker niet simpel, je hebt daar zeker wat tijd en opzoekwerk voor nodig. Je leerlijn ziet er al zeer goed uit. Ik zie ook wel dat je goed hebt nagedacht over de verschillende niveaus. En ik vind vooral ook je kritische houding over het leeftijdsgerealeerde benadering zeer interessant. In je leerlijn staan natuurlijk nog wel de leerlijnen he, misschien moet je daar nog wel over nadenken. Langs de andere kant, je spreekt over vaardigheden dus je gaat wel bepaalde competenties evalueren, dan hangen daar ook consequenties aan vast dat als je bv op je zeven jaar wel in een bepaald niveau zou moeten zitten. Dus in dat opzicht blijft het nog een beetje leeftijdsgerelateerd. Het is een beetje een 'verwachte' leeftijd ongeveer?

**Jana snels:** Ja inderdaad, vergelijkbaar met leesniveaus ofzo. Maar ik ga dat inderdaad ook wel niet op die manier naar ouders doorcommuniceren.

**Dr. Linus Zeuwts:** Ja alle wetenschappelijke achtergrond is voor de ouders minder relevant. Je kan bij elk niveau misschien nog een extra informatie voorzien, ontwikkelingsgerelateerd. Dan kunnen ouders dat toch bekijken moesten ze het willen. Er gaan er enkelen, de geïnteresseerden, gaan dat doen en de andere natuurlijk niet. Maar dan heb je het aangeboden en het kan wel nuttig zijn. Dat is een suggestie, maar dat vraagt natuurlijk extra werk, het is te zien hoeveel tijd je daarvoor hebt.

**Jana snels:** Dat is zeker een interessant idee, en dat kan altijd in een latere fase nog worden toegevoegd inderdaad.

**Dr. Linus Zeuwts:** en zorg zeker dat de data die je bevroegt, dat je die ook hebt en die daarna ook kan gebruiken want dat lijkt me zeer interessant.

## 13.6 Interview Els Vanhoutte

**Jana:** Voor mijn onderzoek zou ik graag inspiratie op doen bij mensen die echt ervaring hebben met praktijktrainingen op te stellen of eventueel zelf aan deel te nemen. En zo ben ik eigenlijk tot bij jullie geraakt, want ik zag dus dat de provincie Antwerpen heel wat ter beschikking stelt voor school op vlak van fietsvaardigheid en verkeerseducatie. Ik heb daar dus wel om een paar vraagjes over.

**Els Vanhoutte:** Lijkt mij heel interessant natuurlijk. Maar nu wel zeggen het project zei je gevonden hebt is in juni 2020 stopgezet. Uhm, verkeerseducatie naar school. Dat heeft gewoon een beetje te maken met beleid vanuit de provincie. Een provincie werd vooral grondgebonden, rond grondgebonden materie. Dat wilt zeggen vooral rond gemeentes en niet te veel persoonsgebonden. Uitzondering daarvan zijn de scholen. En wij werkten specifiek wel voor scholen binnen een gemeente. En dat was eigenlijk ook meer persoon op persoon. Omdat wij heel veel contact hadden met de directie en de leerkrachten. Maar dat is een onderdeelje uit de gemeente en daarom dat er beslist is dat eigenlijk het project eigenlijk niet meer kadert in het grondgebonden gedeelte van de gemeente. Is dat iets te meer één op één? Maar dat maakt niet uit hoor. Dat is

**Jana:** En dat was dan dat 10 op 10-project?

**Els Vanhoutte:** Ja klopt. Bij dit project is er een dat eigenlijk 19 jaar of bijna 20 jaar heeft bestaan en dat is ontstaan is uit de Vlaamse Stichting Verkeerskunde die daaraan meegewerkt en de provincie. In de jaren stelselmatig gegroeid met een soort label dat wij dan uitreiken aan scholen rond verkeers educatie en verkeersveiligheid werkt. Het was niet enkel de educatie, het was ook het totaalpakket, want er waren een aantal doelstellingen. Moest een goed raakvlak zijn de veilige schoolomgevingen, was belangrijk, de educatie was belangrijk en dan ook de ouder betrokkenheid. Dus het was eigenlijk een totaalpakket, zeker niet enkel gaan focussen op verkeerseducatie. Want ja, alleen de educatie op school is een onderdeelje, maar alles wat er rond komt; de veiligheid, het gedrag van de ouders,.. heeft ook een heel sterke invloed op wat er rond die school gebeurt en bepaalt de verkeersveiligheid rond de school. Een stukje natuurlijk,

**Jana:** Dus de lesfiches die ik online heb zien staan waren dus eigenlijk onderdeel van dat project?

**Els Vanhoutte:** Ja, en die heb ik geschreven.

**Jana:** Ik heb ook eigenlijk iets anders teruggevonden, lesfiches over een mobiel verkeerspark, is dat iets anders?

**Els Vanhoutte:** Nee, da's een beetje aanvullend eigenlijk. Dat is eigenlijk uit de noodzaak ontstaan omdat wij vonden dat, je gaat dat misschien het herkennen van in het verleden. Verkeerseducatie bestond er heel dikwijls uit het fietsen en iedereen deed dezelfde fietsproeven en dan was het en je krijgt dan een bewijs dat je kon fietsen. Maar zo werkt het uiteindelijk niet. Dus we zijn eigenlijk beginnen nadenken van ja, hoe kan een leerkracht nu verkeerseducatie in de klas brengen en startende eigenlijk van het kleuterklas al? Wij wilden vooral ook die verkeerseducatie beginnende, maar dat gaat dan vooral over bewegingsoefeningen rond verkeer, opstarten in de kleuterklas. En daar leg je eigenlijk een stukje basis, ook voor de lagere school. Als dat ontbreekt, ja, dan kun je niet verder bouwen in al die andere jaren. Dus wij wilden eigenlijk een heel schone, graduele opbouw van verkeerseducatie in de lagere school.

**Jana:** Want dus die lesfiches, die zijn nog wel beschikbaar. Is het de bedoeling dat die er dan mettertijd worden afgehaald of blijven deze beschikbaar?

**Els Vanhoutte:** Momenteel blijven die nog beschikbaar eigenlijk. Die worden er niet afgehaald omdat dan een heel bruikbaar instrument is. Die zitten ook bij klassement. Wij krijgen nog heel regelmatig berichtjes van klassement. Dat die heel tevreden zijn met de lesfiches, omdat het heel bruikbaar materiaal is natuurlijk.

**Jana:** Hebben jullie een idee van hoeveel scholen deze lesfiches gebruiken?

**Els Vanhoutte:** Goh, ze gebruiken ze tot in Bolivia blijktbaar! Ja, zijn meegenomen en dan worden ze ook gebruikt in Bolivia, maar ook voor West-Vlaanderen,.. Ze zitten overal, eigenlijk in Vlaanderen. Ook in Nederland worden ze soms gebruikt. Het hangt er een beetje van af. Ook in Zuid-Afrika werden ze ook gebruikt.

**Jana:** Ik heb ook gezien dat jullie een leerlijn hebben die daar een beetje aan aansluit.

**Els Vanhoutte:** Het is omdat ze zich in het verleden de scholen die organiseerden verkeerseducatie in iedere klas bijna dezelfde behendigheid oefeningen of als ze dan een oefening zagen. Dat ziet er leuk uit. We gaan dat ook doen, maar zo werkt het niet. Je moet bij verkeerseducatie moet je echt wel vaardigheden... Kinderen moeten waren geen onder de knie krijgen en dat is allemaal verschillend qua leeftijd natuurlijk bij jonge. Bij hele kleintjes gaat dan vooral ook het zich te ontwikkelen zijn de reactiesnelheid ontwikkelen. Het gehoor moet ontwikkelen, de zintuigen moeten ontwikkeld worden... Daar werken we heel sterk mee in de kleuterklas. En dan eigenlijk van het eerste leerjaar. Ja, dan hebben de kinderen ook al meer controle over hun motorische vaardigheden. Die zintuigen zijn beter ontwikkeld. En dan kunnen ze daar eigenlijk verder op bouwen. Een kind bijvoorbeeld moet leren te zien. Een klein kind. Dat heeft geen breed perspectief of geen perifeer zicht bijvoorbeeld, dat is nog niet ontwikkeld. Bij senioren pakt dat dan weer af dat perifeer zicht. Dus eigenlijk is die doelgroep met elkaar te vergelijken. En dat moet stillekes aan ontwikkeld worden. En dan kan je rond verkeer ook oefeningen daarrond geven eigenlijk die daar op inspelen. Dat was een beetje de bedoeling van onze

lesfiches allemaal. En ook mooi die graduele opbouw kwam moeilijkheid te steken want als met je met een kind van het eerste leerjaar moet oversteken aan een zebepad. Dat kind kijkt gewoon naar beneden, maar dat kan niet ver kijken. Dat heeft geen dieptezicht, dat zie het niet. Dus dan moet je bewust van zijn. Als leerkracht kan jij wel zijn kind kijkt links en rechts. Dat kind draait gewoon zijn hoofd links en rechts, maar het heeft niks gezien. En dan moet je wel stimuleren bij de kinderen. Daarom dat wij die Les Fishes stap per stap hebben opgebouwd. Basis oefeningen hebben uitgewerkt voor hen. Eerst een beschermde omgeving, wat je qua theoretisch kunt uitleggen beschermde omgeving op de speelplaats en in de klas en dan pas op straat met kinderen die oefening uitvoeren. Maar eerst moet dat stukje geoefend worden in die beschermde omgeving, dus dat is een hele belangrijke. En dan nog, want wij merkten bijvoorbeeld kinderen die bepaalde oefeningen onder de knie hadden in beschermde omgeving en je nam ze mee op straat: Die reageerden totaal anders omdat ze allemaal andere prikkels kregen. Dus hetgeen wat ze aangeleerd hadden, waren ze kwijt omdat ze een vogel hoorden of te horen zagen een hond op straat en ze waren concentratie kwijt. Het zijn allemaal factoren die meespelen in verkeerseducatie en niet iedereen staat daar bij stil dat dat zo'n belangrijke factor is.

**Jana:** Ja inderdaad, want ik vroeg mij dan ook af aan hoe hebben jullie die leerlijn juist opgesteld? Wat voor achtergrond hebben de mensen die deze leerlijn hebben opgesteld? Of is dat in samenwerking met een universiteit geweest?

**Els Vanhoutte:** We hebben ook verkeers methodes gehad en aangekocht dan ook om daar is ook in te gaan kijken en te zien ja wat wordt er nu allemaal gezegd? Knipperlicht bijvoorbeeld, was een goede leer methode. Gekeken hoe werkte zij daaraan? En dan hebben wij op basis daarvan, en onze eigen ervaringen ook van wat moet een kind eigenlijk allemaal kunnen in een bepaald leerjaar, een beetje die leerlijn uitgewerkt. Zowel voor stappers als voor fietsers... en eigenlijk voor openbaar vervoer zou dat ook allemaal moeten.

**Jana:** Ja daar focus ik mij momenteel ook minder op.

**Els Vanhoutte:** Je moet wel heel bewust zijn als je verkeerseducatie geeft in een landelijke gemeente zit er een groot verschil dan een verkeerseducatie in een stedelijke omgeving. Als je verkeerseducatie geeft aan kinderen met een achtergrond, de Vlaamse achtergrond of kinderen met een allochtone achtergrond, dat is helemaal anders. Meisjes mogen niet fietsen bijvoorbeeld. Ja

hoe breng je dat aan verkeerseducatie dan bij zo'n kinderen die niet mogen fietsen of die geen eigen fiets hebben? Ze kunnen niet vragen aan die ouders om te gaan oefenen, want ze hebben geen fiets. Dus voor hen is een fiets dan heel dikwijls een speelinstrument, maar niet eigenlijk een instrument om zich te verplaatsen van A naar B. Er zijn zoveel verschillen in.

**Jana:** Dus ja, ik heb daar ook al mijn bedenkingen over gehad. Inderdaad, omdat je in een landelijke gemeente helemaal andere risico's en gevaren kent dan in een stedelijke omgeving. Maar nu is mijn bedoeling is geen educaties te geven maar echt een evaluatie formulier op te stellen om aan de hand daarvan een niveau te bepalen. Maar ik heb mij ook al de bedenking gemaakt of dat ik dan ook echt een onderscheid zou moeten maken in evaluatie technieken voor een landelijke gemeente of een stedelijke gemeente. Want dan wordt het natuurlijk wel ingewikkelder. maar het mag inderdaad zeker niet vergeten worden dat een iemand die in een stad fietst andere vaardigheden zeker moet beheersen om op straat te mogen dan iemand in een landelijke gemeente woont.

**Els Vanhoutte:** Da's waarschijnlijk wel interessant, maar dat maakt inderdaad uw werk heel complex dan ook. En wat dat je zeker ook rekening moet mee houden is de evolutie van een kind. Kinderen van een derde leerjaar, die hebben een evolutie om zelfstandig met de fiets te rijden terwijl soms kinderen van een zesde leerjaar absoluut nog niet de ontwikkeling hebben om zelfstandig met de fiets te rijden. Dus als je dan die app gaat ontwikkelen, wie ga je meenemen, wie ga je niet meenemen. Je gaat een goede test moeten hebben die dat aantoonst wie dat meekan in een fietsgroep. Het is ook natuurlijk wel zo dat kinderen, als je een fietspool ontwikkeld, en je hebt altijd kinderen die starten in een fietspool, die ga je ergens een plaats geven in die fietspool, die ga je dicht na de begeleider nemen. Kinderen die al wat ervaring hebben, die gaan makkelijker voor de begeleider kunnen rijden en eigenlijk een beetje zelfstanding de route fietsen dan. En de ervaring echt wel dan opdoen. Dat is echt wel waar plaats je iedereen .. Wij raden niet aan om kinderen van onder een 4de leerjaar mee te nemen met een fietspool, tenzij het je eigen kind is .

## 12.44

**Jana:** ha ja ok, het is mijn bedoeling om volgende week met mensen die a fietspools hebben begeleid, of andere beginnende fietsgroepen begeleiden, om daar een focusgesprek mee te houden, om inderdaad van die dingen eruit te halen, van wat zij denken wat haalbaar is en wat niet, dat ik dat zeker in richtlijnen mee kan steken. Ik heb ook al wel met andere mensen erover gehad. En zij zeggen van kinderen al mee te nemen van zo jong mogelijk, maar dan zitten we inderdaad wel met het probleem dat die niet genoeg vaardigheden

hebben om effectief in de groep te fietsen. Dus u bent niet van mening dat bijvoorbeeld kleuters ook zouden mogen deelnemen ?

**Els Vanhoutte:** Als dat uw eigen kleuter is dan doe daarmee wat je wil, maar ik zou niet de verantwoordelijkheid nemen van andere kleuters om mee te fietsen. Als dat nu maar 1 stukje straat is dat ik moet doen, maar meestal een fietspool, dat betekent toch wel een aantal kilometers die afgelegd worden.

**Jana:** ja inderdaad

**Els Vanhoutte:** Dus daarom, en ik weet niet , heb je contact met Malle ? Want er is in Malle ook wel een goede school die een fietspool heeft. Ik moet eventjes de naam terug opzoeken van de school..

**Jana:** Ja dat was inderdaad een vraag van mij, of dat u misschien weet heeft van scholen die daaraan deelnemen, ik heb er al eentje uit Ninove gecontacteerd, en nog een gemeente, maar dat ben ik eventjes kwijt, maar Malle zit daar volgens mij nog nie tussen.

**Els Vanhoutte:** ja , ik weet de naam van de school niet meer..maar ik kan zeker de gegevens opzoeken daarvoor en via het oudercomité hebben die wel een hele fietspool opgericht ook, en die begeleiden kinderen dan ook met de fiets. En Essen is er ook een volledig fietspool, in die zin dat er 's morgens komen de kinderen met de ouders met de fiets, worden ze gebracht of eventueel dan alleen , en 's avonds worden ze allemaal begeleid in groepjes naar huis terug. En dat zijn wel een aantal - 12 groepen ofzo - die dat vertrekken in Essen, dat is St. Jozef-school. Maar ik dank dat dat nu de Potloodschool noemt. Dat was de St. Jozefschool, die de potloodschool noemt, en er zijn er nog hoor, ik ben even aan het denken aan scholen . Een van de scholen waar ik overlaats nog een beoordeling heb gedaan ..Ik ga het opzoeken , Die hebben ook een aantal fietspoolen, om eigenlijk ja , minder verkeer , minder auto's te hebben aan de schoolomgeving.

**Jana:** Ja dat zou wel goed zijn moest ik die mensen kunnen contacteren om deel te nemen aan dat gesprek. Want ik ben wel zelf 5 jaar lang leiding geweest van scouts, ik heb dus ook al wel eens een paar keer met kinderen gefietst, maar dat is toch wel in een heel andere context.

**Els Vanhoutte:** das een heel andere context. Ja absoluut.

**Jana:** het is zeker interessant als er zo'n mensen kunnen deelnemen. Al die informatie mag u mij zeker doorsturen.



**Els Vanhoutte:** Ja, ik ga da eventjes moeten opzoeken. En ik kan ook informatie doorgeven over de ontwikkeling van het kind bij het fietsen, waarom dat belangrijk is . Daar heb ik ook nog wel materiaal voor . Dat is dan feitelijk van iemand die bij ons vorming gegeven heeft. En dat was ..ja die firma moet ik ook eventjes opzoeken.

**Jana:** ja dat zou zeker welkom zijn. Want ik moet zeggen die ontwikkelingen van kinderen enzo, dat is totaal. Mijn expertise niet , ik heb er al heel lang aan bezig gezeten, ik heb vanmorgen ook een interview gedaan met een docent bewegingswetenschappen en bewegingsleer , en die heeft mij daar al iets meer wegwijs uit gemaakt, maar het is wel niet zo simpel.

**Els Vanhoutte:** en wie was dat ?

**Jana:** Linus Zeuwts van de UGent

**Els Vanhoutte:** ha ja , die dame zegt mij iets.

Nee maar ik heb iemand die specifiek rond bewegen , en die heeft voor ons ook vorming gegeven rond verkeer , maar dan wel naar kleuterleerkrachten bracht die dat dan.

**Jana:** ha ja ok

**Els Vanhoutte:** Dus dat moet ik eens opzoeken. En een organisatie die ook wel fietspoolen organiseerden, in het begin daar heel sterk mee bezig was, is Mobiel 21

**Jana:** ja, daar heb ik ook al contact mee gehad, maar die zijn daar inderdaad niet meer mee bezig , maar ik heb wel ..

**Els Vanhoutte:** Ine aan de lijn gehad ?

**Jana:** Ja, Ine Bosmans , die heb ik inderdaad aan de lijn gehad.

**Els Vanhoutte:** ja die was daar inderdaad altijd wel mee bezig. In het wereldje ken je mekaar zo een beetje

**Jana:** ja blijkbaar, wat ik ben ook al vaak naar dezelfde mensen teruggestuurd

**Els Vanhoutte:** En de Vlaamse stichting verkeerskunde ? Die hebben ook heel veel informatie

**Jana:** ja daar heb ik ook al contact mee gehad.

**Els Vanhoutte:** En met wie heb je daar contact mee gehad ?

**Jana:** Met Kim Jacobs.

**Els Vanhoutte:** Met Kim ja ok .

**Jana:** Ja iedereen kent elkaar

**Els Vanhoutte:** ja we kennen elkaar, we hebben daar ook mee samengewerkt he , met Kim Jacobs, vooral naar scholen toe en naar projecten toe , we zitten nu in traject verkeersveilige gemeente, dus niet specifiek meer voor scholen , en dan werken we ook met de VSV samen, maar dan met andere mensen van de VSV , ja ok ..

**Jana:** ja ok , nog een vraag dat ik had is , meer een bedenking dat ik mij had gesteld is , het verzamelen van informatie van een bestaande fietseducaties en fietstesten , is dat nu heel erg leeftijdsgebonden is maar ook graadsgebonden. Leeftijdsgebonden is ergens wel logisch want die ontwikkelingen zijn ook heel erg leeftijdsgebonden maar toch ook zo die testen , als je voor iets niet door bent bv

, als je voor zo 'n brevet van VSV kan slagen of niet slagen . Maar als je niet slaagt, dan is daar niet echt een gevolg aan , je gaat gewoon het jaar nadien met de klas mee naar de volgende training, naar het volgende brevet . En dat is eigenlijk iets wat ik denk , kunnen we dat niet beter van de klassen van de graden lostrekken, zoiets als het AVI-leesnivea, daar wordt dat ook niet mee gedaan , dat als een kind voor een bepaalde test niet slaagt, dat die dan terug dezelfde educatie krijgt, of een educatie krijgt dat meer op zijn maat is , of ook andersom natuurlijk . Kinderen die blijven zitten , en al perfect kunnen fietsen , dat die niet dezelfde oefeningen elke keer opnieuw moeten doen.

**Els Vanhoutte:** maar dat gebeurt , tegenwoordig zetten ook scholen heel sterk in als ze merken dat kinderen nog niet fietsvaardig zijn , om na de school eventueel of op de middag, dat hangt ervanaf , wanneer dat ze ruimte vinden voor die kinderen , extra te begeleiden. Er zijn scholen die dat eigenlijk al aanpakken. Ik weet de Melaan in Mechelen doet dat met hun lager onderwijs, die organiseerden extra fietslessen na de schooluren , voor kinderen die nog niet vaardig genoeg waren . Dat zijn natuurlijk multi-culturele scholen, en die doen dat meer en meer natuurlijk zo'n dingen. En dat is wel eigenlijk een trend misschien waar je naartoe moet , dat dat eigenlijk ingekaderd wordt in de LO-les. Dat er bepaalde speciale momenten zijn van kinderen die nog niet goed kunnen fietsen, dat ze eens apart worden genomen om fietslessen te geven.

**Jana:** Maar u ziet dat dus ook wel als iets haalbaar , dat er eigenlijk , de educaties en de testen dan eigenlijk door de klassen heen , dat er dus niet 1 klas een test gaat doen maar dat die dus worden opgedeeld in verschillende groepen. Want ik had wel mijn bedenking van oei , misschien is dat wat moeilijk te regelen ...

**Els Vanhoutte:** en wat stigmatiserend ook misschien dan he , Bepaalde kinderen gaan dat misschien niet leuk vinden , Nu bij Steinerscholen werken ze blijkbaar ook al zo een beetje met bepaalde niveau's, is dat niet zo ?

**Jana:** Ja dat kan.

**Els Vanhoutte:** Ik merk ook uit ervaring , Ik heb ook veel fietseducatie op straat gegeven, heel in het begin, ik rond mobiliteit werkte, mijn kinderen, je merkte dan , je hebt dan die kangeroklassen , dat zijn de klassen voor

hoogbegaafde kinderen, dan krijg je kinderen van een 4de leerjaar komt dan mee in een 6de leerjaar terecht, en dan moet je dezelfde fietsoefeningen mee gaan doen , dat lukt gewoonweg niet, dan heel dikwijls hebben die een bepaalde karakterstoornis , hoe moet ik dat noemen, dat niet, een bepaalde , hoe moet ik dat nu correct noemen , ik kom niet op het juiste woord , bijvoorbeeld een soort aspergersyndroom, of autisme , ik zal het zo zeggen, en dan moet die dezelfde oefening gaan doen als iemand van het 6de , ja die sloeg helemaal in paniek. Die pakte zijn fiets en gooide die in het verkeer.. Dat zijn dan reacties die je dan krijgt , dus daar moet je allemaal heel van bewust zijn , als je met kinderen op stap gaat , ook als je fietspool doet, heb je iemand met autisme in de groep, dan is het belangrijk dat je dat weet. Want die hebben bepaalde , die reageren op een bepaalde manier, op een situatie natuurlijk he , dat jij misschien niet verwacht.

**Jana:** Ja dat is inderdaad iets dat Ine Bosmans ook al had gezegd, dat het misschien wel belangrijk is om de attitudes en de karaktereigenschappen van de leerlingen op zich ook te verwerken in die niveau's. Maar dat vind ik heel moeilijk.

**Els Vanhoutte:** Ik vind dat verregaand se.

**Jana:** Ik vind het ook moeilijk om dat praktisch toe te passen . Want hoe kan je dat testen dat een kind bijvoorbeeld meer risico durft nemen dan een ander, als het in een gesloten omgeving een test zou zijn. Ik snap de redenering daarachter maar ik weet zelf niet hoe ik dat er in zou kunnen betrekken. Of het zou met een vragenlijstje moeten zijn, maar dan krijg je ook sociaal wenselijke antwoorden soms.

**Els Vanhoutte:** Het zou eigenlijk gewoon, vind ik , heel open moeten gebeuren, als iemand verantwoordelijk is voor een groepje, dat die dat groepje leert kennen en dat die kinderen zelf kunnen vertellen , bv heb je het moeilijk met iets, dan kan een bepaald kind zeggen , ja ik ben snel afgeleid , dat die persoon dat weet, dat zijn dan bv kinderen die ADHD hebben , die zijn heel snel afgeleid, of die zijn helemaal niet bezig met hetgeen dat er voor hen gebeurt, dus dat zijn allemaal zaken dat je moet weten als je verantwoordelijk bent voor een groepje natuurlijk he , wie heb ik mee ..

**Jana:** Ja dat is inderdaad voor de fietspool zelf al , maar ik bedoel echt de test die scholen zouden doen , die zou eigenlijk losstaan van die fietspoolapp. Dat is gewoon een instrument dat waar wij van dachten, dat het misschien wel nuttig is dat die zou bestaan omdat ouders dus aangaven dat ze eigenlijk totaal niet kunnen inschatten hoe goed hun kind kan fietsen, wat ze daarvan mogen verwachten en of dat die het eigenlijk goed doen, vergeleken met andere kinderen of vergeleken met de gemiddelde leeftijd. Want dus daarvoor zouden we die verschillende niveau's zijn. Maar ja dus mijn vraag was dan om attitudes en nog zoiets de kennis , de verkeerskennis, is dat ook iets waar volgens u daarin verwerkt moet worden ?

**Els Vanhoutte:** de borden bedoel je ? De verkeersregels ? Er wordt jaarlijks een test gedaan in het 5de leerjaar met de Vlaamse stichting verkeerskunde voor de leerlingen van het 5de leerjaar. Persoonlijk vind ik dat eigenlijk niks bijbrengt omdat dat een momentopname is . U kunt wel de kennis aanbrengen, maar uiteindelijk moet je die verkeersborden op een speelse manier aanbrengen vanaf het 1ste. Van de kleuterklas brachten wij dat eigenlijk al aan, die kennis van verkeersborden. Dat was dat gewoon in spelletjes dat we dat deden, dat moeten ze meenemen, dat is ook iets dat je moet opbouwen die kennis van de verkeersborden, en ik vind eigenlijk dat ook jaarlijks een toets zou mogen van zijn rond die verkeersborden en de verkeersregels, niet enkel in het 5de leerjaar. Want dan weet je al waar dat je eventueel kinderen moet bijsturen, waar nodig.

**Jana:** Maar het is niet nodig om dat echt apart als een onderdeel te zien voor de test, zal ik zeggen voor de fietsvaardigheidstest ?

**Els Vanhoutte:** Voor de fietsvaardigheidstest dat gebeurt in beschermde omgeving he, die fietsvaardigheidstest .. Ik zou het misschien wel samenkoppelen. Persoonlijk maar dat is iets dat jullie moeten beslissen natuurlijk, ik zou het niet slecht vinden , dat ze toch wel de regeltjes kennen en de verkeersborden wel kennen , maar die gebruikt ze dan wel ook bij een vaardigheidstest , of niet ? Nee, daarom niet .. als er een volle witte lijn staat , dan moeten ze ook wel weten wat ze moeten doen he

**Jana:** ja dat is waar

**Els Vanhoutte:** zelfs al staat er geen bord he

**Jana:** ja het nog niet helemaal duidelijk of we het in een gesloten omgeving enkel laten plaatsvinden of in de beperkte verkeersomgeving , dat moet ik nog een beetje uitzoeken.

**Els Vanhoutte:**ja er zijn een aantal zaken dat je moet weten wat een kind goed kan , is als ze op hun fiets rijden , kunnen ze rechte lijn houden, kunnen ze goed achterom kijken , kunnen ze hun arm uitsteken, sturen met 1 hand vasthouden, dat zijn echt wel belangrijke zaken die je echt wel nodig zijn om je in het verkeer te verplaatsen. Kunnen ze tijdig remmen, remmen ze met hun schoen of gebruiken ze echt de remmen , dat is echt wel belangrijk om te weten, vooraleer je iemand meestuurt in een groep.

**Jana:** ja dat is waar. Dan heb ik nog 1 vraag . Ik heb al een eerste opzet gemaakt van een leerlijn eigenlijk voor die oefeningen, die test eigenlijk op te baseren, de test zelf heb ik nog niet maar wel de leerlijn , maar mijn vraag daarrond is hoeveel niveau's zou ik best hanteren om die kinderen in op te delen ? Hebt u daar zo een idee van of een mening over ? Hoeveel niveau's ik maximum mag hanteren dat het toch wel werkbaar blijft maar dat het toch nog wel een beetje differentieerd onder de leerlingen

**Els Vanhoutte:** ik zou zeggen 3 niveau's dan per graad ?

**Jana:** ha ja ok , ja dat is ongeveer nu wat ik heb , ik zie dat we we al bijna half 5 zijn, dus ik dacht om misschien mijn leerlijn gewoon subiet via mail door te sturen ? Dan kan u die eens bekijken ? En dan misschien opmerkingen over geven ? Ik heb dus nu 4 niveau's eigenlijk maar de keuters zijn daar wel bij gerekend. Met de loopfietsen enzo

**Els Vanhoutte:**ja , met de loopfietsjes ja , dat is goed , dat je dan vanaf 3 de kleuterklasje ook een niveau haalt.

Ik zou toch proberen met 2 niveau's eigenlijk, het ligt dicht bij elkaar , dat 1ste en 2 de leerjaar , je legt telkens wat andere accenten , dan ook per graad , je breid het dan ook eventjes uit.

**Jana:** Ik zal dan de leerlijn zeker eens doorsturen , want er staan ook al zo 'n kleine vaardigheden , die we per niveau zouden moeten vandaan zijn om te kunnen slagen, maar dan kan u daar eens naar kijken , en als u daar dan opmerkingen over geeft ..

**Els Vanhoutte:** ja dat is goed , ik heb een collega die daar graag ook eens haar ogen op gaat werpen.

**Jana:** ok, dat is super, dat is perfect .

**Els Vanhoutte:** Die graag ook eens ga meekijken over mijn schouders, want die is nog altijd heel graag betrokken bij die school enzo, ook al doet ze het niet meer , dus ,

**Jana:** super dan za ik dat zeker doorsturen

**Els Vanhoutte:** dat is goed

**Jana:** dan denk ik dat ik mijn voornaamste vragen gesteld heb momenteel, Hebt u nog vragen voor mij ?

**Els Vanhoutte:** nee, nee, ik ben wel benieuwd wat er uitkomt uiteindelijk

**Jana:** ja ik ook

**Els Vanhoutte:** Ik vind het wel iets interessants , het is heel moeilijk om fietspoolgroepjes op te stellen, wij merken meer en meer dat het niet gemakkelijk is ,wat het eigenlijk nu makkelijker of vlotter draait , das eigenlijk die Buck-e, fietsen naar school met Buck-e, ken je dat ?

**Jana:** nee nog nooit van gehoord

**Els Vanhoutte:** dat is een kader dat ze kunnen krijgen , zze hebben dan eigenlijk een soort zendertje aan hun fiets of boekentas, en dan registreert dat wanneer ze met de fiets naar school komen.

**Jana:** ha jawel ja

**Els Vanhoutte:** Zoveel behaalde kilometers , of zoveel keer ze naar school zijn toegekomen , krijgen ze dan een aantal ducaten , en die kunnen ze dan omwisselen in hun eigen gemeente bij decathlon of bij een wereldwinkel bijvoorbeeld, of een kringloopwinkel, kunnen ze dat dan inruilen .

**Jana:** ha ja , hoe heet dat nu weer ?

**Els Vanhoutte:** Ik denk Buck-e , ik ga die informatie eens doorsturen. dat is een systeem nu met metertjes op de fiets , of een soort scanner op de fiets , in Bonheide hebben ze dat. Er zijn nog gemeentes die dat hebben. En dat wordt door Igean ook gepromoot bij bepaalde gemeentes. Ik zal het doorsturen in ieder geval.

**Jana:** ja super, ja dan heb ik nog een vraag over, stel dat ik nu echt binnenkort de echte test zelf heb opgesteld, zou ik die ook naar u mogen doorsturen om eventueel ook eens uw oog te laten opwerpen, om te zien of daar misschien dingen in zitten, waar u uit ervaring weet, ja kijk die oefening is misschien niet ideaal om te doen op een speelplaats of weet ik veel ?

**Els Vanhoutte:** ja absoluut dat mag zeker, als we iemand kunnen helpen waarom niet?

**Jana:** ok super, dat is goed om te weten.



## **13.7 Focusgesprek fietsbegeleiders**

Het onderzoek wordt uitgelegd, alsook de bedoeling van het focusgesprek.

### **Niveaubepaling**

De respondenten worden vervolgens de niveaubepaling getoond, inclusief leeftijdsindicaties. Het wordt wel duidelijk gemaakt dat het niet de bedoeling is dat er leeftijden per categorie gekoppeld zijn, maar dat deze louter indicatief en voor dit focusgesprek zijn toegevoegd. Over deze niveaubepaling zijn geen opmerkingen/vragen.

Later geeft respondent 6 aan dat ze in de Fietsschool met drie niveaus werken: "beginners", "standaard" en "gevorderden". Het niveau wordt bepaald door een parcours op afgesloten terrein.

### **Fietspoolgrootte**

Er wordt de respondenten gevraagd wat volgens hen een goede fietspoolgrootte is, en wat zij zien als een maximum aantal deelnemers per fietspool. Respondent 3 licht het principe van de fietsbus van Emelgem toe. De fietsbus heeft een vast vertrek- en eindpunt, en volgt een route waar zoveel mogelijk kinderen van de basisschool wonen. Vaak zijn dit grote groepen, tot meer dan 50 kinderen, het is dus niet zo dat het gaat over kleine groepen.

Er wordt gevraagd of zij extra maatregelen nemen zoals het voorzien van wegkapiteins, aangezien zij volgens de wetgeving als 'groep' worden aanzien met meer dan 50 personen. Respondent 3 geeft aan dat ze hier eigenlijk niet veel extra rond doen. Respondent 1 bevestigt dat er geen speciale maatregelen, zoals het voorzien van wegkapiteins, worden genomen, maar dat de fietsbus een heel gemakkelijk parcours volgt, door een woonwijk met relatief weinig verkeer.

Respondent 2 pikt hierop in dat bij de fietspool van Viversel, er wel strikt aan de regels gehouden wordt. De fietspool wordt ook georganiseerd vanuit de gemeente. Hij geeft aan dat het belangrijk is wettelijk in orde te zijn, voor moest er iets gebeuren. Zo zijn ze verzekerd. Moest er iets gebeuren en ze zijn niet ingedekt, dan kan dat heel wat problemen met zich meebrengen.

De richtlijnen omtrent fietspoolgrootte die werden samengesteld voor de aanvang van het focusgesprek, worden getoond en besproken. Hierin wordt een fietspoolgrootte tussen 4 en 8 kinderen voorgesteld. Hierbij wordt duidelijk gemaakt dat het concept 'fietspool' hier anders voor ogen is dan wat de respondenten tot hiertoe aangaven. Er wordt hen medegedeeld dat de bedoeling is om eerder kleinschalige fietspoolinitiatieven te vereenvoudigen, die kunnen opgestart worden door ouders. Het is hierbij niet de bedoeling dat heel de school moet kunnen deelnemen, de ouders zijn namelijk ook geen ervaren begeleiders.

Respondent 1 stelt zich vragen bij de praktische haalbaarheid ervan. De om de fietsbus van Emelgem te organiseren, zijn er zo'n 35 begeleiders per week nodig, respondent 1 maakt dan de bedenking dat bij kleinere groepen er ongeveer 4 keer zoveel begeleiders zouden nodig zijn. Dat is volgens hem niet haalbaar, tenzij dat de vrijwilligersinzet op een heel andere manier georganiseerd wordt. Respondent 2 sluit zich hierbij aan. Hij benadrukt het belang van rekening te houden met de wetgeving.

### **Mengen van fietsvaardigheden**

Respondent 1 vertelt dat de fietsbus verschillende fietsvaardigheden door elkaar heeft, maar dat dat enorm goed meevalt. (13.15)

Respondent 6: mijn ervaring is om ze op te splitsen in niveaus. je hebt kinderen die goed kunnen fietsen en niet goed kunnen fietsen, je kan die best niet samen zetten. Wij proberen een evenwicht te maken qua groepen. Dat is niet makkelijk soms, de kinderen en volwassenen van hetzelfde niveau in dezelfde groepen te steken 20.00

Respondent 4 ziet echter geen probleem in het mengen van fietsvaardigheden. Zij geeft aan dat in de fietspool van Emelgem fietsers van het eerste tot en met het zesde leerjaar gemengd zijn, en dat het tempo van de jongsten gewoon gevolgd moet worden.

Er wordt de respondenten medegedeeld dat dit nochtans een bezorgdheid was van de ouders, om de fietsvaardigheden te mengen. Voornamelijk door snelheidsverschillen.

Dat vormt geen probleem volgens respondent 4, omdat er voldoende traag gefietst wordt. De begeleider voorraan bepaalt het tempo, en sneller fietsen is dus niet mogelijk. Respondent 5 treedt haar hierin bij. Ze geeft aan dat het belangrijk is dat het bewaken van regels heel belangrijk is.

Respondent 3 geeft toe dat het in het begin van het schooljaar altijd wat moeilijker is met de verschillende fietsvaardigheden. Hij merkt wel dat de fietsers, ook de beginnende fietsers heel snel bijleren en na enkele weken de meesten fietsers wel helemaal bij zijn. Volgens respondent 1 sluiten de beginnende fietsers zich ook pas later in het jaar aan bij de fietspool. Indien er enkele nieuwe en beginnende fietsers bijkomen moet je als begeleider voldoende aandacht hebben voor hen, en dan valt het ook heel goed mee, volgens hem.

Bij de fietspool van Viversel, maken ze de meest fietsvaardige leerlingen 'verantwoordelijk', zegt respondent 2. Ze zetten bijvoorbeeld iemand van het zesde leerjaar vooraan en eentje achteraan als 'wegkapitein'. Zij krijgen hierdoor een soort van fierheid en ze weten ook dat ze moeten letten op de jongeren en dat ze hun tempo moeten volgen.

Respondent 2: Eigenlijk is een fietspool veel meer dan fietsvaardigheid en veel meer dan wegreglementering. Dat is eigenlijk een groepsgebeuren, waar je een soort van 'roedel' hebt waarbij verantwoordelijkheid gegeven en gedeeld wordt. Dat werkt vrij goed eigenlijk.

Bij de fietspool van Emelgem passen ze dit principe ook toe, maar niet op vaste basis, legt respondent 1 uit. Dit komt vooral voor als er eens een begeleider te weinig is of ertussen uit valt. Dan vragen ze aan leerlingen van het zesde leerjaarom bijvoorbeeld voorop te rijden. Het klopt volgens hem wat respondent 1 zegt, dat dat hen een zeker verantwoordelijkheidsgevoel geeft.

### **Aantal begeleiders**

Verder werd de respondenten gevraagd hoeveel begeleiders zij hanteren in hun fietspool, en of dat afhangt van het aantal deelnemers.

**Respondent 3:** "Als het zo'n grote groepen zijn, dan proberen we altijd twee à drie begeleiders per keer mee te nemen. Laat het me zo zeggen; vanaf dat er meer dan tien kinderen zijn, gewoonlijk zijn er dan altijd twee begeleiders. Zijn het er meer dan dertig, dan proberen we er wel drie op te zetten."

Respondent 1 gaf aan dat de grootste reden voor een extra begeleider is dat er eventueel onderweg iets mis zou gaan. Zeker met zo'n grote groep gebeurt het dat er een ketting afvalt, of dat er onderweg iets wordt verloren. De begeleider vanachter moet dit probleem dan oplossen, de fietsbus rijdt gewoon verder. Dat kan soms voor continuïteitsproblemen zorgen maar nooit van die aard dat het niet op te lossen is (13.22)

Respondent 2 is hier heel duidelijk over: "alles staat heel duidelijk beschreven in de wetgeving, ik denk dat je hier best contact voor moet opnemen met de commissaris van de plaatselijke politie en die gaat u dat perfect kunnen uitleggen". Hoeveel begeleiders zij in hun fietspool hanteren, wist hij niet vanbuiten te zeggen, enkel dat er zeker 2 begeleiders nodig zijn bij 25 deelnemers volgens de wetgeving.

Respondent 1 zegt dat de wetgeving voorschrijft dat er slechts 2 begeleiders nodig zijn wanneer de fietspool groter wordt dan 50 deelnemers. Respondent 4 bevestigt dat het perfect lukt met twee.

Respondent 5 deelt mee dat zij altijd met 3 begeleiders fietsen voor 35 kinderen. Dit vooral om praktische redenen, zodat iemand vooraan kan fietsen, iemand achteraan en een derde persoon het verkeer kan tegenhouden bij de oversteken. Dit is naar haar mening het minimum aantal begeleiders om met een groep in Borgerhout te fietsen.

Respondent 4 kadert dit door te stellen dat er een verschil is tussen het begeleiden van kinderen uit eenzelfde klas, en het begeleiden van een fietspool met verschillende fietsvaardigheden. Zij denkt dat kinderen uit eenzelfde klas sneller geneigd zijn 'gevaarlijker' te fietsen omdat ze elkaar allemaal goed kennen.