



AANBEVELINGEN
Fietslessen voor
volwassenen

Van leren naar blijven fietsen



Gentse
wijkgezondheidscentra

Anna Buysens
Joline Goossens
Lize Vanhaverbeke

Op basis van een onderzoek
bij deelnemers van de fiets-
lessen voor volwassenen
in Gent (2021-2024)

INHOUD

03 **Samenvatting**

04 **VERBETERKANSEN VOOR FIETSLESSEN**

06 **KRACHT VAN FIETSLESSEN**

09 **ONDERZOEK & RESULTATEN**

11 **Wie leert fietsen?**

12 **'Leren fietsen is leuk!'**

13 **Blijven fietsen**

14 **Impact van het leren fietsen**

15 **CONCLUSIES & AANBEVELINGEN**

17 **Lesaanbod op maat van diverse doelgroepen**

18 **Versterk zelfvertrouwen**

19 **Toegang tot een fiets**

20 **Betere infrastructuur en beeldvorming**



21 **FACT SHEET**

22 **Bronnen / colofon**

23 **Bedankt**



SAMENVATTING

De wijkgezondheidscentra in Gent organiseren al 15 jaar fietslessen. In 2021 startten ze een onderzoek om inzichten te verkrijgen die de impact van de fietslessen voor volwassenen kunnen vergroten. Centraal in dit onderzoek stond de vraag:

Hoe kunnen fietslessen beter aansluiten bij de noden van de deelnemers en bijdragen aan een duurzaam fietsgebruik, om zo een positieve impact te hebben op hun gezondheid, welzijn en participatiekansen?

Het onderzoek was een combinatie van desk- en field-research. Er werden drie vragenlijsten ontwikkeld en deze werden afgenomen bij deelnemers van de fietslessen tussen januari 2021 en mei 2024. **In totaal namen 324 personen deel** aan de intakevragenlijst, 188 aan postmeting 1, en 235 aan postmeting 2. Voor de data-analyse werd gebruikgemaakt van SPSS Statistics. Logistische regressie-analyses identificeerden voorspellers voor succesvolle afronding van de lessen en het blijven fietsen. Kwalitatieve data werden gecodeerd en vergeleken met kwantitatieve resultaten om aanvullende inzichten te verkrijgen.

De deelnemers van de fietslessen zijn voornamelijk vrouwen, met leeftijden variërend van 18 tot 73 jaar en superdivers. Hun mobiliteit is vaak beperkt en 60% heeft nooit eerder gefietst. Hun voornaamste reden om te leren fietsen is om gemakkelijk naar werk, school of de winkel te kunnen gaan. De deelnemers zijn zeer tevreden over de lessen, vooral vanwege de combinatie van theorie en praktijk en de deskundigheid van de lesgevers. Het sociale aspect wordt sterk gewaardeerd. Veel deelnemers voelen zich trots en zelfverzekerd na afloop van de lessen. Enkele aandachtspunten zijn de wachttijden om te kunnen deelnemen aan de fietslessen, de kwaliteit van de lesfietsen en de locaties van de lessen. Het zelfvertrouwen van de deelnemers en hun intentie om op alle lessen aanwezig te zijn, blijken significante voorspellers voor een blijvende aanwezigheid in een lessenreeks. Na een lessenreeks blijft 55% van de deelnemers fietsen, vaak in hun vrije tijd of om boodschappen te doen. **Zelfzekerheid en het bezit van een fiets zijn hierbij doorslaggevend.** Deelnemers geven aan extra begeleiding en oefenmomenten nodig te hebben om hun fietsvaardigheden en zelfvertrouwen te verbeteren. **De fietslessen hebben een duidelijke impact op het welzijn van deelnemers**, vooral bij degenen die blijven fietsen. Zij rapporteren verbeteringen in fysieke en mentale gezondheid, onafhankelijkheid en sociale betrokkenheid. Kunnen fietsen wordt geassocieerd met trots, plezier en een grotere vrijheid.

Op basis van de resultaten van het onderzoek formuleert dit rapport verschillende aanbevelingen voor een kwalitatief fietslesaanbod met impact.

Zorg allereerst voor een flexibel en inclusief fietslesaanbod; zet daarnaast in op het versterken van het zelfvertrouwen; voorzie toegang tot een kwalitatieve fiets en maak tenslotte werk van een veilige infrastructuur en inclusief fietsbeleid.

VERBETER- KANSEN voor fietslessen

Dit adviesrapport presenteert de aanbevelingen voor het organiseren van kwalitatieve fietslessen met impact. Het rapport is gebaseerd op het onderzoek dat werd uitgevoerd door de Gentse wijkgezondheidscentra van 2021 tot 2024 bij deelnemers van de fietslessen.

Met dit onderzoek gaan de wijkgezondheidscentra op zoek naar verbeterkansen voor fietslessen, zowel op vlak van tevredenheid bij deelnemers als het beogen van een grotere impact van fietslessen op het blijven fietsen en dus de gezondheid en het welzijn van deelnemers. Dit adviesrapport hoopt het belang van fietslessen te onderstrepen en handvatten te bieden aan organisaties, gemeentes en steden die fietslessen willen organiseren met impact.

Gentse wijkgezondheidscentra

Wijkgezondheidscentra bieden kwalitatieve en toegankelijke eerstelijnszorg op maat van de noden van hun patiënten en wijkbewoners volgens het principe van proportioneel universalisme¹. Naast zorg richten ze zich op preventie en gezondheidsbevordering, in samenwerking met lokale overheden en welzijnsorganisaties, met als doel een betere gezondheid van wijkbewoners, het verkleinen van sociale ongelijkheid in gezondheid en een meer solidaire, rechtvaardige samenleving.

¹ "Proportioneel Universalisme is een aanpak die voortvloeit uit het rechtvaardigheidsprincipe en waarmee je je richt tot de volledige doelgroep, maar je aanbod varieert (extra inspanning, benutte kanalen, toeleiding tot aanbod ...) al naargelang de ondersteuning-noden van de doelgroep." (Vlaams Instituut Gezond Leven, 2024)



De fietslessen voor volwassenen

zijn een voorbeeld van hoe de wijkgezondheidscentra inzetten op **gezondheidsbevordering en welzijn**. De fietslessenreeks bestaat steeds uit tien lessen, waarbij wordt gestart met de fiets aan de hand en wordt geëindigd al fietsend in het verkeer. De fietslessen zijn meer dan het aanleren van de fietsvaardigheid zelf, maar zetten ook in op andere belangrijke hefbomen, zoals het ijveren voor een fietsveilige infrastructuur en meer oog voor de kwetsbare Gentenaar binnen het fietsbeleid. De fietslessen in Gent zijn een samenwerking van de Sportdienst (tot 2023), de Fietsambassade (sinds 2020) en de Gentse wijkgezondheidscentra.



16%
van de volwassenen
kan niet fietsen

KRACHT van FIETS- LESSEN

In 2010 besloten enkele Gentse wijkgezondheidscentra, samen met lokale organisaties, fietslessen te organiseren als antwoord op de noden van een specifieke groep wijkbewoners: mensen die weinig of niet kunnen fietsen. Onderzoek toont immers aan dat beperkte verplaatsingsmogelijkheden negatieve gevolgen hebben op het leven van mensen. Ze missen kansen om ondersteunende netwerken op te bouwen, om te werken en onderwijs te volgen (Martens et al., 2011; Lucas et al., 2016; Bantis en Haworth, 2020). Deze beperkte mogelijkheden om zich te verplaatsen worden aangeduid als vervoersarmoede of:

“ **Het proces waarbij mensen worden verhinderd deel te nemen aan het economische, politieke en sociale leven van de gemeenschap vanwege de verminderde toegankelijkheid van kansen, diensten en sociale netwerken, geheel of gedeeltelijk als gevolg van onvoldoende mobiliteit in een samenleving en omgeving die zijn opgebouwd rond de veronderstelling van hoge mobiliteit.**

Rafferty & Lyons, 2002 in Van der Bijl, 2020, p. 81-82

Vooraf vrouwen van etnisch-culturele minderheids-groepen zijn extra kwetsbaar voor vervoersarmoede.

Volgens Fransen et al. (2021) schuilt er in de fiets “een gigantisch potentieel om actief te strijden tegen vervoersarmoede”. Voornamelijk in meer dichtbevolkte stedelijke omgevingen waarbij de afstand tot activiteiten korter is, en voor vrouwen, die in vergelijking met mannen nog vaker verschillende korte aaneengeschaalde afstanden



afleggen omwille van gegenderde rollen en verplichtingen, kan de fiets een oplossing bieden voor vervoersarmoede (van der Kloof et al., 2014; van der Kloof, 2015). Fietsen zorgt bovendien voor een betere gezondheid doordat het bijdraagt aan een positief mentaal welzijn en de preventie van hart- en vaatziekten en diabetes type 2. Verder dragen verplaatsingen met de fiets bij aan een gezondere leefomgeving (Logan et al., 2023) en sluit de promotie van de fiets aan bij de hedendaagse duurzaamheidsambities van steden (Waite & Buchanan, 2023).

Echter, 16% van de volwassenen kan niet fietsen, een percentage dat waarschijnlijk hoger ligt bij mensen met een migratieachtergrond (Fransen et al. 2021). Binnen deze groep zijn het vooral vrouwen die vaak niet kunnen fietsen (Enderle, 2024). Naast gender en herkomst, wordt fietsgebruik ook beïnvloed door leeftijd, opleidingsniveau en inkomen (van der Kloof, 2015; Mobiel21, 2023). Volgens Sersli et al. (2022) is fietsen een sociale praktijk die een set aan competenties vereist, zoals kunnen fietsen, voldoende fit zijn en voldoende kennis hebben over het fietssysteem. Daarnaast moet iemand beschikken over hulpbronnen, zoals een geschikte fiets, een ondersteunende infrastructuur en het lokale mobiliteitsbeleid en sociaal netwerk (Van der Bijl, 2020). Sersli et al. (2022) benoemen ‘betekenissen’ rond fietsen als laatste belangrijke element, dat verwijst naar de sociale vaardigheden en het voldoende gemotiveerd zijn om te fietsen. Dit kan



beïnvloed worden door belangrijke life-events – zoals verhuizen, een nieuwe job of verandering in de gezins-situatie – alsook door sociale normen rond fietsen en een lokaal mobiliteitsbeleid dat al dan niet fietsbevorderend is (Enderle, 2024). Gezien de veelheid aan factoren die de mate van fietsen beïnvloedt, ligt de bestrijding van vervoersarmoede niet enkel bij het aanleren van vaardigheden of het inzetten op fietsbezit, maar is ook aandacht nodig voor contextfactoren en betekenissen van fietsen voor minderheidsgroepen.

Wat in 2010 begon als een kleinschalig initiatief, groeide uit tot een jaarlijks stadsbreed fietslesaanbod voor zo'n 150 volwassenen. De toename van deelnemers, de focus op 'duurzame mobiliteit' – naast het bevorderen van gezondheid en welzijn – en toenemende verantwoordingsdruk leidden bij de Gentse wijkgezondheidscentra tot het heroverwegen van de aanpak van de organisatie van fietslessen. Daarom stapten zij, samen met de Vereniging van Wijkgezondheidscentra², in een impacttraject van Cera (2021). Naar aanleiding van dit traject werd een onderzoek opgezet, waarbij deelnemersdata en ervaringen systematisch werden verzameld en geanalyseerd. Het doel van dit onderzoek was om na te gaan op welke manier fietslessen beter aansluiten bij de noden van deelnemers, en hoe fietslessen kunnen bijdragen aan een duurzaam fietsgebruik, om zo een positieve impact te hebben op de gezondheid, het welzijn en de participatiekansen van deelnemers.

In het onderzoek stonden de volgende vragen centraal:

Wat is het profiel van de mensen die deelnemen aan de fietslessen en hoe tevreden zijn zij over de fietslessen?

Welke factoren hebben invloed op het succesvol afronden van de fietslessen en welke factoren beïnvloeden het voortzetten van fietsen na het volgen van de fietslessen?

Wat is de impact van het leren fietsen en het blijven fietsen op de deelnemers?

² De Vereniging van Wijkgezondheidscentra is een koepelorganisatie van de Vlaamse wijkgezondheidscentra en "streeft naar de verdere professionele ontwikkeling van wijkgezondheidscentra. Haar voornaamste opdrachten zijn de ondersteuning, belangenbehartiging en vertegenwoordiging van haar leden" (VWGC, z.d.a).





onderzoek & resultaten

Wie leert fietsen?

'Leren fietsen is leuk!'

Blijven fietsen

Impact van het leren fietsen





Onderzoeksoepzet en resultaten

Om de onderzoeksvragen te beantwoorden, werden vragenlijsten ontwikkeld met open en gesloten vragen, gebaseerd op een literatuuranalyse van factoren die het volhouden van fietsen beïnvloeden. Recente literatuur en bestaande vragenlijsten over fietslessen vormden de basis. De vragenlijsten werden getest bij 15 deelnemers en voorgelegd aan collega-gezondheidspromotoren³. Daarbij werd gekeken of de vragen begrijpelijk waren en hoe lang de invultijd was. Op basis van feedback werden ze verfijnd en vertaald naar het Engels en Frans.

Drie vragenlijsten werden opgesteld:

1 Intakevragenlijst Brenkt het profiel van de deelnemer in kaart, de motivaties, eerdere ervaringen en mogelijke drempels tot deelname.	Afgenomen door gezondheidspromotoren (face-to-face of telefonisch) voor de start van een fietslessenreeks.
2 Postmeting 1 Peilt naar de tevredenheid van de deelnemer, fietsbezit en het vertrouwen om te fietsen.	Tijdens de laatste les zelfstandig ingevuld onder begeleiding van een gezondheidspromotor, de fietscoach ⁴ of lesgever.
3 Postmeting 2 Bevraagt de impact van de fietslessen.	Telefonisch afgenomen door medewerkers van de wijkgezondheidscentra en stagiairs; bij drie mislukte contactpogingen werd de deelnemer als onbereikbaar beschouwd.

De vragenlijsten werden afgenomen van januari 2021 tot mei 2024 bij deelnemers van fietslessen. Bij inschrijving werd mondelinge toestemming gevraagd voor anonieme gegevensverwerking, dit werd herhaald bij beide postmetingen.

In totaal namen 324 personen deel aan de intakevragenlijst, 188 personen aan postmeting 1 en 235 personen aan postmeting 2. De daling tussen intake en postmeting 1 wordt deels verklaard door het voortijdig afhaken van deelnemers, afwezigheid van de deelnemer tijdens de laatste les, annulatie van de laatste les omwille van COVID of het vergeten aanbieden van de vragenlijst. Het verschil tussen intake en postmeting 2 is te wijten aan telefonische onbereikbaarheid van sommige deelnemers.

Gegevens werden anoniem verwerkt en persoonlijke gegevens die nodig waren voor de inschrijving werden apart bewaard. Analyses werden uitgevoerd met IBM SPSS Statistics versie 29. Categorische variabelen werden geanalyseerd

met aantallen en percentages, en voor continue variabelen werden minimumwaarden, maximumwaarden en gemiddelden berekend. Logistische regressieanalyse werd toegepast om voorspellers te identificeren voor:

- Volledig volgen van de lessenreeks (cutoff: ≥ 7 lessen).
- Fietsen na afloop van de reeks.

Variabelen met $p < 0,20$ uit enkelvoudige logistische analyses werden opgenomen in multivariabele regressieanalyses, waarbij multicollineariteit werd gecontroleerd (Pearson-correlaties en Variance Inflation Factor). Kwalitatieve data werd geanalyseerd via open codering, waarna thema's werden vergeleken met kwantitatieve resultaten, wat aanleiding gaf tot aanvullende analyses. De resultaten werden getoetst aan observaties en ervaringen van gezondheidspromotoren.

³ Gezondheidspromotoren in de wijkgezondheidscentra coördineren een breed scala aan sociale en omgevingsinterventies gericht op het beschermen en verbeteren van gezondheid en levenskwaliteit van patiënten en wijkbewoners (VWGC, z.d.b).

⁴ Een fietscoach geeft advies en informatie tijdens en na de lessen rond onder andere fietsaankoop, fietsherstel en fietsroutes (De Fietsambassade Gent, z.d.).

WIE leert fietsen?

De deelnemers zijn voornamelijk vrouwen (95%) tussen 14⁵ en 73 jaar, met een grootste groep vrouwen tussen 30 en 50 jaar (67%). De groep is superdivers: 94% is geboren in 66 landen buiten België, met Turkije (11%), Marokko (9%) en Afghanistan (9%) als belangrijkste herkomstlanden. Diverse studies (Sersli et al., 2019; Enderle, 2024) bevestigen de oververtegenwoordiging van vrouwen bij fietslessen. Onderzoek van Geis (2019), Segert en Brunmayr (2018) toont dat mannelijke migranten uit niet-EU-landen veelal al kunnen fietsen. Dit verklaart mogelijk de beperkte deelname van mannen aan de fietslessen. Bovendien is de fietscultuur in de diverse herkomstlanden van de deelnemers minder sterk en is het soms minder gebruikelijk om als vrouw in het openbaar te fietsen (Law & Karnilowicz, 2015; Van Der Kloof et al., 2015; Sersli et al., 2019; Hausteijn et al., 2020). Voor de meeste deelnemers (95%) is Nederlands niet de moedertaal, al begrijpt 70% het voldoende. Van degenen die onvoldoende Nederlands verstaan, kunnen 2 op 3 deelnemers zich behelpen met Frans en/of Engels.

De meerderheid heeft kinderen (77%) en is getrouwd of samenwonend (61%). Een kwart van de deelnemers (24%) is kortgeschoold (diploma basisonderwijs), 40% is middengeschoold (diploma secundair onderwijs) en 35% hoogopgeleid. Meer dan één derde (36%) van de deelnemers volgt een opleiding. Daarnaast heeft 59% geen betaalde job, en heeft meer dan de helft (54%) een verhoogde tegemoetkoming, wat wijst op financiële kwetsbaarheid.

Slechts 37% van de deelnemers heeft een rijbewijs, en 68% verplaatst zich hoofdzakelijk met het openbaar vervoer, gevolgd door te voet (15%) of met de auto (15%). Deze bevindingen zijn in lijn met diverse andere studies die wijzen op een hoge mate van afhankelijkheid van openbaar vervoer en vervoer door anderen (Van Der Kloof et al., 2014; Geis, 2019; Enderle, 2024). Meer dan de helft van de deelnemers (60%) heeft nooit eerder gefietst. Als ze wel al fietsten, was dit gemiddeld 10 jaar geleden. Onderzoek (Sayagh et al., 2022) toont aan dat



vrouwen vaak stoppen met fietsen als tiener of naar aanleiding van andere grote overgangen in hun leven.

Sociale organisaties zijn belangrijke toeleiders voor de fietslessen: meer dan één op drie van de deelnemers wordt doorverwezen door organisaties zoals wijkgezondheidscentra (22%), OCMW's (6%) en het Agentschap Integratie en Inburgering (8%). Eén op vijf deelnemers (21%) leerde de fietslessen kennen via kennissen of vrienden. Slechts 10% leerde de fietslessen kennen via het internet. Nochtans hebben bijna alle deelnemers toegang tot internet (99%), maar 40% geeft aan hulp nodig te hebben bij het zoeken van online informatie.

De motivatie om te leren fietsen is vooral praktisch: 83% noemt werk, studie of huishouden als belangrijkste redenen om te leren fietsen.

Overal waar je solliciteert, vragen ze of je een fiets hebt en je met de fiets kan komen werken. Ik werk als poetsvrouw, sommige huizen zijn redelijk ver en dat is nogal omslachtig met het openbaar vervoer.

DEELNEMER

Gezondheid (30%) en ontspanning (27%) worden minder vaak genoemd. Belangrijke factoren bij de keuze voor een bepaalde lessenreeks zijn een bereikbare en nabije locatie (50%), snelle startmogelijkheden (23%) en de combineerbaarheid met andere verantwoordelijkheden (22,5%) zoals werk, studie of zorg.

⁵ In overleg met de betrokken partijen werd er eenmalig een uitzondering gemaakt op de leeftijdsgrens, waarbij alle andere deelnemers ouder dan 18 jaar waren.

Leren fietsen is LEUK!

De deelnemers zijn zeer tevreden over de fietslessen en 99% zou deze aanraden aan anderen. Ze zijn tevreden over de wijze waarop de intake gebeurt en benoemen de deskundigheid, het geduld, de vriendelijkheid en motiverende aanpak van de lesgevers. De lessen worden als goed gestructureerd ervaren, met een evenwichtige mix van theorie en praktijk, en ruimte om op eigen tempo te leren fietsen.



Uit de bevraging komt erg weinig negatieve feedback. Toch geven de volgende opmerkingen aanwijzingen voor verbetering. Sommige deelnemers zijn kritisch over de wachttijden om te starten (n=3). De wachttijd bedraagt momenteel een jaar, aangezien de vraag groter is dan het aanbod. Andere deelnemers hebben opmerkingen over de locatie (n=10), de kwaliteit van de fietsen (n=6), de lesaanpak (n=5) en de frequentie of het startuur (n=7). Deelnemers die twee keer per week les volgen, zijn significant ($p=0.004$) meer tevreden over de frequentie dan degenen die één keer per week fietslessen volgen.

Een aanzienlijk deel van de deelnemers (70%) volgde een volledige reeks (zeven of meer lessen⁶). De hoofdrede (75%) waarom deelnemers geen volledige reeks volgen is ziekte of zorg voor kinderen of een (ziek) familielid. Werk of studie (18%) is een tweede vaak genoemde reden voor het missen van een fietsles.

De multivariabele regressieanalyse (Nagelkerke $R^2=0,30$) toont aan dat de intentie tot aanwezigheid bij alle lessen een significante voorspeller is (Odds Ratio (OR): 5.3, 95% betrouwbaarheidsinterval (BI)[1,45 – 17,62], $p=0,011$), $p=0.008$) voor het volgen van een volledige reeks. Een tweede significante voorspeller was het zelfvertrouwen om te fietsen. Deelnemers met voldoende zelfvertrouwen hadden meer dan zes keer zoveel kans om zeven lessen of meer te volgen vergeleken met deelnemers die een gebrek aan zelfvertrouwen ervoeren (OR=6,11; 95%-BI [1,99 – 18,74], $p=0,002$). Andere factoren, zoals opleidingsgraad van de deelnemer en het tijdstip van de lessenreeks, hadden geen significante invloed op de kans op het volledig volgen van de lessenreeks.

⁶ Op basis van de ervaringen van de lesgevers en gezondheids-promotoren, en de feedback van de deelnemers, kan worden gesteld dat mensen die minder dan zeven lessen volgen, in de meeste gevallen onvoldoende hebben leren fietsen. Om die reden wordt het volgen van een volledige reeks gelijkgesteld aan zeven of meer lessen.

Ik dacht voor de lessen dat ik dit nooit ging kunnen. Maar alles werd stap voor stap uitgelegd. Ik vond het goed dat we uitleg en informatie kregen maar dat we ook veel oefenden.

DEELNEMER

Deelnemers waarderen het sociale aspect en het leren in groep, wat zorgt voor een plezierige sfeer. De lessen worden gezien als een succeservaring die bijdraagt aan hun zelfvertrouwen en het gevoel iets bereikt te hebben. Veel deelnemers beschouwen leren fietsen als het waarmaken van een droom.

De fietslessen waren een heel mooie ervaring, als een droom. Ik vond het leuk dat de leraren veel begrip hadden en vriendelijk waren. Er was een heel goede sfeer en ik leerde mensen kennen.

DEELNEMER

BLIJVEN fietsen

Meer dan de helft (55%) van de deelnemers blijft na de lessenreeks fietsen. Een groot deel (67%) van hen fietst dagelijks of wekelijks; vaak in de vrije tijd (80%), voor boodschappen (48%), voor werk of studie (34%). De multivariabele regressieanalyse (Nagelkerke $R^2 = 0.46$) toont aan dat deelnemers die zich zelfzeker voelen (OR=8,43; 95% BI [1,40 – 50,90]; $p=0.02$) en beschikken over een rijkklare fiets (OR= 13,53; 95% BI [3,26 – 56,13]; $p<0.001$), meer kans hebben om te blijven fietsen.

Van de deelnemers die na de lessenreeks blijven fietsen, voelt 72% zich zelfverzekerd om zelfstandig te fietsen. Van de deelnemers die niet verder fietsen, voelt 49% zich zelfzeker. Beide groepen zijn het meest **zelfzeker** in de eigen buurt (89% en 48%, respectievelijk). Ze zijn minder zelfzeker in het stadscentrum of op drukke of onbekende plaatsen. Sersli et al. (2022) identificeren in hun onderzoek het belang van het durven innemen van plaats op de openbare weg, wat in tegenspraak is met de manier waarop vrouwen worden gesocialiseerd om de openbare ruimte te gebruiken. De deelnemers zien het fietsen over bruggen, kasseien of trasporen als grote uitdagingen waarbij ze zich weinig zelfzeker voelen.

Meer begeleiding na het afronden van de fietslessen zou voor 35% van de deelnemers helpen om hun zelfvertrouwen te versterken. Minder dan 13% van de bevrageden volgde een vervolgreeks om verkeersvaardigheden verder te ontwikkelen. Binnen de groep die niet verder fietste, zegt de helft (48%) eveneens behoefte te hebben aan extra oefenmomenten en begeleiding. Uit het onderzoek van Enderle (2024) komt naar voren dat het uitblijven van extra leerkanalen kan leiden tot frustratie en verlies van zelfvertrouwen. Beide groepen deelnemers suggereren vergelijkbare vormen van ondersteuning, zoals extra oefenmomenten, een buddy om samen mee te fietsen, of fietsmomenten in groepsverband, als manieren om hun zelfvertrouwen te versterken. Volgens Sersli et al. (2022) kunnen oefensessies in de eigen buurt de mogelijkheid geven om samen met



anderen te oefenen. Voldoende tijd vinden om deel te nemen aan dergelijke oefenmomenten kan volgens Van Der Kloof et al. (2014) een uitdaging zijn voor de deelnemers. Wat opviel tijdens het onderzoek is dat deze nood voor extra ondersteuning door meer dan een kwart van de deelnemers (27%) pas geuit wordt bij het opbellen na 3 tot 6 maanden na het volgen van een lessenreeks.

Naast zelfzekerheid speelt **fietsbezit** een grote rol in het verder blijven fietsen. Slechts 26% van de deelnemers heeft bij aanvang van de lessen een eigen fiets. Na het afronden van de fietslessen stijgt het fietsbezit (29%) nauwelijks. Dit is in lijn met het onderzoek van van der Kloof et al. (2014), waarbij fietsbezit niet toeneemt na het volgen van een lessenreeks. Na 3 tot 6 maand is er echter wel een groot verschil op vlak van fietsbezit: van de mensen die blijven fietsen beschikt 81% over een fiets, terwijl dit slechts 31% is bij degenen die niet verder fietsen. Vermoedelijk is die stijging te wijten aan het feit dat de Fietscoach van de Gentse Fietsambassade onder andere de taak heeft om na afloop van de fietslessen deelnemers te ondersteunen in de zoektocht naar en aankoop van een rijkklare fiets.

🗨️ *Als ik een fiets zou hebben, zou ik meer kunnen oefenen. Maar ik heb momenteel geen budget om een fiets aan te kopen.*

DEELNEMER

Volgens Sersli et al. (2022) mag het beschikken over een geschikte fiets niet onderschat worden: “Degenen zonder geschikte fietsen reden zelden; anderen beschreven een opwaartse spiraal waarbij meer tijd in het zadel leidde tot meer zelfvertrouwen” (p.1). Vooral voor deelnemers die de eerste keer een fiets kopen, is het belangrijk hen hierin te ondersteunen (Sersli et al., 2022).

IMPACT

van het leren fietsen

De fietslessen hebben vooral een impact op mensen die blijven fietsen na de lessenreeks.

Van de deelnemers die blijven fietsen, geeft 86% aan dat de lessenreeks een merkbare impact had op hun leven. Bij de groep die niet bleef fietsen, daalt dit naar 39% ($p < 0.001$). Fietsen wordt door de deelnemers die bleven fietsen geassocieerd met een verbeterde fysieke, mentale en sociale gezondheid: ze voelen zich fitter, gelukkiger, ervaren ontspanning en meer zelfvertrouwen.



» Het maakt me gelukkiger. In de zomer had ik een masterproef en door te fietsen buiten voelde ik me heel goed. Nu kan ik fietsen naar de Ikea en naar parken, heel leuk.

DEELNEMER

Veel deelnemers zijn trots op hun prestatie en genieten van het plezier en de sociale aspecten van het kunnen fietsen.

» Leren fietsen was mijn droom. Ik voel me super wanneer ik kan fietsen.

DEELNEMER

Bovendien waarderen ze de toegenomen onafhankelijkheid en vrijheid: sneller en makkelijker op nieuwe plekken komen, minder afhankelijk zijn van anderen of openbaar vervoer en beter verschillende taken kunnen combineren.

» Ik heb meer tijd en kom op meer plaatsen. Ik kan nu ook beter werk en andere afspraken combineren nu ik kan fietsen. Ik heb spijt dat ik het niet vroeger heb gedaan. Ik ben echt trots en blij dat ik iets heb geleerd: wij zijn nu zoals andere mensen in de stad.

DEELNEMER

Volgens Enderle (2024) en Van Der Kloof et al. (2024) draagt het leren fietsen bij aan het empowerment van de deelnemer en het gevoel erbij te horen en zich thuis te voelen in een stad. Ook deelnemers die na de lessen niet meer fietsen, geven aan dat hun interesse in fietsen is gewekt. Ze zijn trots op hun nieuwe vaardigheid en beschouwen het als een persoonlijke prestatie. Sommigen hebben minder angst en voelen meer zelfvertrouwen dankzij de lessen.

» Mijn interesse is gewekt. Ik ben nu al iets minder bang en de lessen hebben me getoond dat een fiets handig is.

DEELNEMER



conclusies & aanbevelingen

Lesaanbod op maat van diverse doelgroepen

Versterk zelfvertrouwen

Toegang tot een fiets

Betere infrastructuur en beeldvorming



Conclusies en aanbevelingen

Deelnemers aan de fietslessen vormen een diverse groep. Het is opvallend dat de deelnemers voornamelijk vrouwen zijn en zich veelal in een maatschappelijk kwetsbare situatie bevinden. Voor de meesten is fietsen nieuw of iets wat ze meer dan tien jaar geleden voor het laatst deden. De weg naar de fietslessen wordt vooral gevonden via sociale organisaties en mond-tot-mondreclame.

De lessen worden positief beoordeeld: deelnemers waarderen de deskundigheid en ondersteuning, en vinden de combinatie van theorie en praktijk effectief. Deelnemers verbeteren niet alleen hun fietsvaardigheden, maar ervaren ook meer zelfvertrouwen en sociale verbondenheid. Wie bij inschrijving aangeeft alle lessen te kunnen volgen, rondt vaker de volledige reeks af. Zelfvertrouwen speelt een cruciale rol in het succesvol afronden van de lessen en het volhouden van fietsen. Daarnaast is toegang tot een rijklare fiets een belangrijke voorwaarde om te blijven fietsen. Fietsen heeft een duidelijke impact op de fysieke, mentale en sociale gezondheid, vooral bij diegenen die blijven fietsen. Ze ervaren meer onafhankelijkheid en vrijheid. Zelfs wie niet blijft fietsen, voelt zich gesterkt door de opgedane ervaring en heeft meer vertrouwen in eigen kunnen.

Op basis van de resultaten van het onderzoek formuleert dit rapport de volgende aanbevelingen voor een kwalitatief fietslesaanbod met impact.



Lesaanbod op maat van diverse doelgroepen

Om het fietslesaanbod af te stemmen op de diverse behoeften van de deelnemers, is het essentieel om verschillende maatregelen te overwegen.

Beperkte wachttijden, flexibele lesmomenten en vervollessen

Door het voorzien van voldoende en gedifferentieerde lesreeksen, kunnen meer mensen sneller starten. Bied een divers aanbod aan lesmomenten (overdag, 's avonds, doordeweeks en in het weekend) zodat deelnemers de lessen kunnen combineren met werk, studie of zorgtaken. Het aanbieden van intensieve reeksen voor bijvoorbeeld werkzoekenden en gespreide reeksen voor ouders met jonge kinderen verhoogt de toegankelijkheid. Zorg voor een vlotte doorstroom naar vervollessen en andere oefenkansen voor degenen die hun vaardigheden verder willen ontwikkelen.

Toegankelijkheid

Het kiezen van rustige, ruime en goed bereikbare leslocaties bevordert een veilige leeromgeving met minder afleiding door verkeer of voetgangers. Bereikbaarheid wordt verhoogd als deelnemers in hun eigen buurt les kunnen volgen. Toegankelijke communicatie start al bij de promotie. Zorg voor beelden waarin deelnemers zich herkennen en maak gebruik van eenvoudige taal. Door ervoor te zorgen dat deelnemers, naast online en telefonisch aanmelden, zich ook via een vertrouwde organisatie kunnen aanmelden, wordt de toegankelijkheid verhoogd. Daarnaast kan dit een positief effect hebben op het vertrouwen van deelnemers om te leren fietsen. Instructies in het Nederlands, Frans en Engels, gecombineerd met visuele ondersteuning, maken de lessen begrijpelijker en inclusiever voor de diverse doelgroep.



Nazorg en oefenkansen

Nazorg kan op verschillende manieren gerealiseerd worden. Opvolging van deelnemers na een lessenreeks kan deel uitmaken van het georganiseerde traject, of er kan doorverwezen worden naar andere initiatieven of organisaties die ondersteuning kunnen bieden. Voorbeelden van nazorg zijn; een buddywerking, bijkomende oefenkansen voorzien en ondersteuning bieden bij de aankoop van een fiets. Het is belangrijk dat de oefenkansen aansluiten bij het alledaagse leven van de deelnemers. Noden of vragen van ex-deelnemers komen vaak pas achteraf naar boven. Het opbellen van deelnemers na afloop van een lessenreeks kan ervoor zorgen dat deze vragen worden opgevangen. Daarnaast kan een centrale, bereikbare en gekende plaats – zoals een fysieke fietsschool – de drempel verlagen om extra ondersteuning te vragen na het volgen van een reeks, of later naar aanleiding van een levensgebeurtenis zoals een nieuwe job of gewijzigde gezinssituatie.

Versterk zelfvertrouwen

Het onderzoek toont aan dat zelfvertrouwen een grote rol speelt in het leren en blijven fietsen. Inzetten op zelfvertrouwen kan op de volgende manieren.



Vervolglessen en begeleiding in verkeersvaardigheden

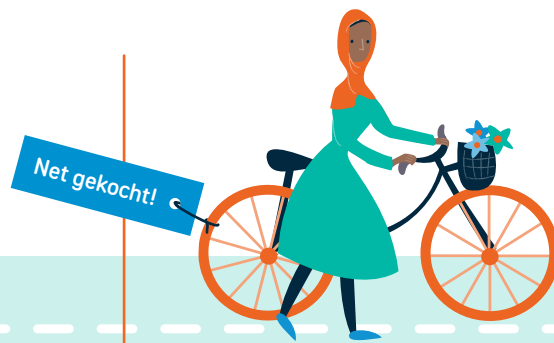
Organiseer vervolglessen gericht op verkeersvaardigheden in complexe situaties zoals stadsverkeer, bruggen, tramsporen en kasseien. Zet daarnaast ook in op het durven innemen van ruimte op de openbare weg en de interactie met andere weggebruikers. Creëer fietsgroepen voor gezamenlijke tochten om de sociale ondersteuning te versterken en deelnemers vertrouwd te maken met diverse verkeersomgevingen. Introduceer een buddysysteem waarbij ervaren fietsers minder zelfzekere deelnemers begeleiden bij routes die de deelnemer wil leren afleggen. Richt vrije oefenkansen in op een centrale locatie waar mensen kunnen oefenen in een veilige omgeving op momenten die voor hen passen.

Motiverende communicatie

Maak begeleiders van de fietslessen bewust van het belang van motivatie en train hen hierin, zodat ze naast het aanleren van techniek ook voldoende oog hebben voor de opbouw van zelfvertrouwen bij de deelnemer. Mensen die zich minder gemotiveerd tonen, of vallen met de fiets tijdens de les, breken vaker een lessenreeks af. Korte motiverende gesprekjes tijdens de les, en het tussen de lessen in opbellen van deze deelnemers, helpt om hen aan boord te houden. Benadruk tijdens de lessen het praktische nut van fietsen, zoals mobiliteit voor werk, boodschappen en vrije tijd. Dit sluit aan bij de motivatie van een groot deel van de deelnemers. Besteed daarnaast ook aandacht aan opvattingen en emoties rond het fietsen (in de publieke ruimte).

Toegang tot een fiets

De toegang tot een fiets is cruciaal voor blijvend fietsgebruik. Deelnemers met een rijklare fiets hebben acht keer meer kans om te blijven fietsen. Hieronder volgen enkele strategieën om dit te realiseren.



Fietsbezit stimuleren

Leid toe naar een gedifferentieerd aanbod van aankoop (zowel nieuw als tweedehands) of huur van fietsen. Faciliteer de toegang tot tweedehands fietsen en andere ondersteunende maatregelen. Hierdoor wordt fietsbezit laagdrempeliger, zeker voor financieel kwetsbare deelnemers. Organiseer fietsverkoopmomenten reeds tijdens de lessenreeks, zodat deelnemers voor het einde van een reeks over een geschikte fiets beschikken. Kom tegemoet aan de noden van de deelnemers door te zorgen voor (toeleiding naar) voldoende kleine fietsen en fietsen met een lage instap. Zorg voor een aanspreekpersoon, zoals een fietscoach, tijdens het zoekproces. Dit kan er mogelijk voor zorgen dat een grotere groep mensen ook na de lessen blijft oefenen.

Vroeger informeren en motiveren

Breng de informatie over *waar* en *hoe* een fiets te kopen vroeg genoeg in de lessenreeks aan bod, zodat deelnemers zich beter kunnen voorbereiden en tegen het einde van een lessenreeks over een fiets beschikken. Stimuleer deelnemers om al tijdens de lessen een fiets aan te schaffen in plaats van pas na afloop. Informeer ook voldoende over het beveiligen van een fiets en andere fietsuitrusting (zoals fietstassen om boodschappen te doen). Dit vergroot de kans dat ze na de lessen blijven fietsen.

Betere infrastructuur en beeldvorming

Tot slot kan het verbeteren van de fietsinfrastructuur (zoals veilige fietsroutes, voldoende brede fietspaden en heldere verkeerssituaties) fietsen aantrekkelijker, comfortabeler en veiliger maken.



Inclusiever fietsbeleid

Een lokale overheid kan daarnaast samen met lokale actoren bouwen aan een inclusieve fietscultuur, door in communicatiecampagnes aandacht te vragen en hebben voor beginnende fietsers in het verkeer, en in te zetten op diverse beeldvorming waarin deelnemers zich herkennen. Daarnaast is een groter bewustzijn nodig bij beleidsmakers rond de uitdagingen die beginnende fietsers en minderheidsgroepen ervaren bij het overwegen van de fiets als vervoersmiddel, en het effectief gebruiken van de fiets. Hierbij is het belangrijk om te onderzoeken welke vormen van infrastructuur nodig zijn om de veelheid aan manieren om te fietsen te ondersteunen. Door hierop in te zetten, wordt niet alleen het zelfvertrouwen van de deelnemers versterkt en hun kans op langdurig fietsgedrag aanzienlijk vergroot, maar ook een ruimere groep kwetsbare fietsers ondersteund in het (kiezen voor) het fietsen.

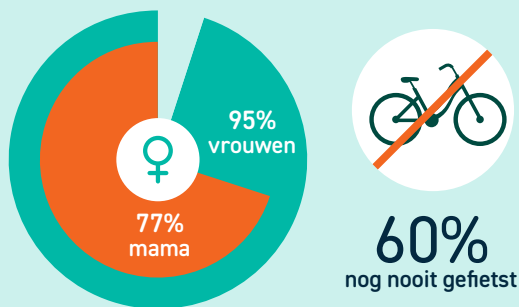


Van bij de start in 2010 werd bewust gekozen voor een verspreid aanbod over verschillende wijken in Gent. Als Gentse wijkgezondheidscentra willen we blijven inzetten op een wijkgericht aanbod van fietslessen. Maar we dromen zeker van meer: een centrale fietsschool waar aansluitend reeksen en vervolgreeksen gegeven worden door opgeleide lesgevers, en waar mensen terecht kunnen met al hun mobiliteitsgerelateerde vragen. Dit gecombineerd met een wijkgerichte, nabije aanpak, aangevuld met fietsherstelpunten en verbeterde, veiligere fietsinfrastructuur in de verschillende wijken, met extra aandacht voor de specifieke noden van kwetsbare Gentenaars.

Gezondheidspromotoren
Gentse wijkgezondheidscentra, 2024

PROFIEL

Wat is het profiel van de deelnemers van de fietslessen?



68% OV is belangrijkste vervoer



94% geboren in 66 landen buiten België



83% praktische redenen zoals werk, studie, huishouden



95% NL geen moedertaal | 70% verstaat voldoende

54% heeft recht op verhoogde tegemoetkoming

64% is laagopgeleid (max. secundair onderwijs)

1/3

toeiders van sociale organisaties

99%

zou de lessen aanraden aan iemand anders

VOORSPELLERS

Wat beïnvloedt het verder blijven fietsen?

Zelfzekerheid

Bezit van een fiets

IMPACT

Deelnemers die blijven fietsen rapporteren verbeteringen in:

PLEZIER

Fysieke gezondheid

VRIJHEID

Mentale gezondheid

TROTS

Onafhankelijkheid

Sociale betrokkenheid



AANBEVELINGEN

- 1 Zorg voor beperkte wachttijden.
- 2 Flexibel en inclusief fietslesaanbod.
- 3 Versterk het zelfvertrouwen.
- 4 Toegang tot een kwalitatieve fiets.
- 5 Zorg voor toegankelijke nazorg en extra oefenkansen.
- 6 Veilige infrastructuur en inclusief fietsbeleid.

CONCLUSIE



Fietslessen hebben een positieve impact op de gezondheid en het welzijn van de deelnemers, vooral als ze blijven fietsen. Door de lesaanpak te verbeteren en in te spelen op de specifieke behoeften van de deelnemers kan de effectiviteit van de fietslessen verder vergroot worden.

Bantis, T., & Haworth, J. (2020). Assessing transport related social exclusion using a capabilities approach to accessibility framework: A dynamic Bayesian network approach. *Journal of Transport Geography*, 84, 102673. doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2020.102673

Cera. (2021, juni 29). *Impactgericht werken—Pitches*. www.cera.coop/nl/particulieren/nieuws/2021/20210628_n_pitches_impactgericht_werken

De Fietsambassade Gent. (z.d.). *De Gentse Fietscoach*. fietsambassade.gent.be/nl/iedereen-op-de-fiets/de-gentse-fietscoach

Enderle, S. (2024). ‘Everything is different here...’: The effects of mismatched mobility cultures and differential capacities on the urban vélo-mobility practices of refugee and asylum seeking women in Germany. *Travel Behaviour and Society*, 36, 100771. doi.org/10.1016/j.tbs.2024.100771

Fransen, K., Vertriest, M., Bracke, A., Delespaul, S., & Vandenbroeck, E. (2021). *Minder mobiel, een bewuste keuze? Op zoek naar mobiliteitsbarrières die een volwaardige maatschappelijke participatie hinderen*. www.mobiel21.be/downloads/Mobiel-21_Onderzoek-Vervoersarmoede_2021.pdf

Geis, I. (2019). Foreign countries, foreign customs: An analysis of short-distance mobility of new immigrants in the Rhine-Main region in Germany. *European Transport Research Review*, 11(1), 23. doi.org/10.1186/s12544-019-0360-x

Haustein, S., Kroesen, M., & Mulalic, I. (2020). Cycling culture and socialisation: Modelling the effect of immigrant origin on cycling in Denmark and the Netherlands. *Transportation*, 47(4), 1689-1709. doi.org/10.1007/s11116-019-09978-6

Law, S. F., & Karnilowicz, W. (2015). ‘In Our Country it’s Just Poor People who Ride a Bike’: Place, Displacement and Cycling in Australia. *Journal of Community & Applied Social Psychology*, 25(4), 296-309. doi.org/10.1002/casp.2215

Logan, G., Somers, C., Baker, G., Connell, H., Gray, S., Kelly, P., McIntosh, E., Welsh, P., Gray, C. M., & Gill, J. M. R. (2023). Benefits, risks, barriers, and facilitators to cycling: A narrative review. *Frontiers in Sports and Active Living*, 5, 1168357. doi.org/10.3389/fspor.2023.1168357

Lucas, K., Mattioli, G., Verlinghieri, E., & Guzman, A. (2016). Transport poverty and its adverse social consequences. *Proceedings of the Institution of Civil Engineers – Transport*, 169(6), 353-365. doi.org/10.1680/jtran.15.00073

Martens, C. J. C. M., Holder, M., & Thijssen, J. (2011). Vervoersarmoede bestaat: Mindervaliden en minderbedeelden ervaren belemmeringen in mobiliteit. *Verkeerskunde*, 62(2), 34-38. Mobiel21. (2023). *De diversiteit van fietsers in de Vlaamse centrumsteden*. www.mobiel21.be/downloads/Rapport_De-diversiteit-van-fietsers-in-de-Vlaamse-centrumsteden_2023.pdf

Sayagh, D., Dusong, C., & Papon, F. (2022). What makes women stop or start cycling in France? In M. Adam & N. Ortat (Red.), *Becoming Urban Cyclists: From Socialization to Skills* (1st ed, pp. 188-214). University of Chester Press.

Segert, A., & Brunmayr, E. (2018, november). Can Public Bike Sharing Systems Encourage Migrant Women to Use Bicycles? *Institute for Advanced Studies, Working Paper 123*.

Sersli, S., Gislason, M., Scott, N., & Winters, M. (2022). Easy as riding a bike? Bicycling competence as (re)learning to negotiate space. *Qualitative Research in Sport, Exercise and Health*, 14(2), 268-288. doi.org/10.1080/2159676X.2021.1888153

Van der Bijl, R. (2020). Transport poverty scrutinized by mobility thresholds. In B. Boonstra, P. Davids, & A. Staessen (Red.), *Opening up the planning landscape* (pp. 159-171). InPlanning. www.inplanning.eu/wp-content/uploads/PDF-Opening-up-the-Landscape.pdf

van der Kloof, A. (2015). Lessons learned through training immigrant women in the Netherlands to cycle. In P. Cox (Red.), *Cycling cultures* (pp. 78-105). Chester University Press.

van der Kloof, A., Bastiaanssen, J., & Martens, K. (2014). Bicycle lessons, activity participation and empowerment. *Case Studies on Transport Policy*, 2(2), 89-95. doi.org/10.1016/j.cstp.2014.06.006

Vlaams Instituut Gezond Leven. (2024). *Proportioneel universalisme als richtinggevend principe*. www.gezondleven.be/themas/gezondheidsongelijkheid/kunnen-preventie-en-gezondheidsbevordering-gezondheidsongelijkheid-vergroten-of-verkleinen/proportioneel-universalisme-als-richtinggevend-principe

VWGC. (z.d.a). *Samen werken aan gezondheid*. vwgc.be/

VWGC. (z.d.b). *Gezondheidspromotie*. vwgc.be/wijkgezondheidscentrum/gezondheidspromotie/

Waitt, G., & Buchanan, I. (2023). Velomobilities: Cycling geographies and well-being. *Geography Compass*, 17(1), e12672. doi.org/10.1111/gec3.12672

COLOFON

AUTEURS

Anna Buysens
Joline Goossens
Lize Vanhaverbeke
(Gentse wijkgezondheidscentra)

FOTOGRAFIE

Leen Lanckswertd,
Gentse wijkgezondheidscentra, Frederiek Vande Velde

VORMGEVING

Marlies Nachtergaele
wit 'n grid

VERANTWOORDELIJK

UITGEVER
Lize Vanhaverbeke

©2025 Gentse
wijkgezondheidscentra



~ BEDANKT

Wij willen graag alle deelnemers aan dit onderzoek bedanken voor hun tijd en waardevolle inzichten. Daarnaast gaat onze dank uit naar de vele vrijwilligers die als lesgevers elke keer weer het beste van zichzelf geven en geloven in elke deelnemer. De Sportdienst, als *early believer*, maakte de opschaling en professionalisering van de fietslessen mogelijk. Daarnaast zijn we de werkgroep vervoersarmoede van Mobiliteitsbedrijf Gent dankbaar voor hun steun en enthousiasme voor de fietslessen. De Fietsambassade – met Leen als fietscoach en Eva als verantwoordelijke voor de fietslessen – is sinds 2020 onze trouwe *partner in crime* en heeft mee de groei van de fietslessen mogelijk gemaakt. Verder bedanken we ook de Vereniging van Wijkgezondheidscentra en stagiaires gezondheidsbevordering van de Universiteit Gent voor hun medewerking aan het onderzoek. Als laatste willen we de collega's van de Gentse wijkgezondheidscentra, en in het bijzonder de werkgroep fietslessen, bedanken. Zonder hun harde werk en toewijding zou dit rapport niet mogelijk geweest zijn.



Blijven
FIETSEN!

