



Faculteit Sociale Wetenschappen

Master Sociaal Werk

Academiejaar 2015-2016

De sociale impact van fietseducatie bij volwassenen

In opdracht van Mobiel 21 vzw via de Wetenschapswinkel

Promotor: prof. dr. Kristel Driessens

Co-promotor: msc. Michel Tirions

Mede-beoordelaar: prof. dr. Noël Clycq

Masterproef voorgelegd met het oog op het behalen van de graad van Master Sociaal Werk

Shalini van Dooren

Juni 2016

Voorwoord

“Life is like riding a bicycle. To keep your balance,
you must keep moving.”

(Albert Einstein)

Fietseducatie voor volwassenen, is dat nodig? Deze vraag werd mij gedurende het onderzoek regelmatig gesteld. Kunnen fietsen wordt als vanzelfsprekend beschouwd. We leren het - althans in ons land - op jonge leeftijd en denken er niet teveel over na. Levensomstandigheden, gewoonten en kansen zijn echter voor iedereen verschillend. Wie het niet geleerd heeft of onzeker is over zijn fietsvaardigheden, kan in talloze gemeenten fietslessen volgen. Wat betekent het om op latere leeftijd te leren fietsen? Verandert je leven dan?

Mobiel 21, een organisatie voor duurzame mobiliteit, is nieuwsgierig naar de sociale impact van fietseducatie bij volwassenen. Als dagelijkse fietser en gemotiveerd om het effect van educatiewerk te onderzoeken, ging ik enthousiast aan de slag.

Bovenstaande quote kruiste mijn pad tijdens het onderzoek en is me steeds bijgebleven. Het wordt concreet tijdens de praktijk van de fietsles: het vinden van de juiste balans en dan doortrappen. Tijdens de lesobservaties werd het me al snel duidelijk dat leren fietsen - als pakweg veertiger - enorm veel moed, geduld en doorzettingsvermogen vraagt. Naast blauwe plekken levert het ook intense blijdschap en een enorm trots gevoel op. De fiets als metafoor voor het leven, met zijn ups en downs, maar steeds blijven vooruitgaan. Wat gebeurt er na de fietsles? En vooral: wat kunnen fietslessen buiten technisch leren fietsen, teweegbrengen?

De vele vragen prikkelden me om een intens veldonderzoek te doen en daagden me uit om via het verzamelen van getuigenissen en het reflecteren op theorie en data te evolueren naar onderbouwde resultaten, een conclusie en een reeks van aanbevelingen.

Graag wil ik een aantal mensen bedanken. Hannelore Depypere van Mobiel 21 om me dit onderzoek toe te vertrouwen en me mee op pad te nemen samen met de deelnemers van Fietsschool Leuven. Tine Rams van de Wetenschapswinkel die me op flexibele wijze de nodige informatie verschaft. Prof. Kristel Driessens en Michel Tirions die me doorheen het onderzoeksproces loodsen met nuttige tips en heldere inzichten. En niet te vergeten mijn inspirerende familie die me niet alleen in dit onderzoek steunen maar ook tijdens de opleiding trouwe supporters waren en praktische hulp boden vanaf de eerste dag na mijn beslissing om terug naar de schoolbanken te keren.

Inhoudsopgave

1	INLEIDING EN ALGEMENE PROBLEEMSTELLING	2
2	LITERATUURSTUDIE OVER SOCIALE IMPACT, MOTILITY EN PSYCHOLOGISCH EMPOWERMENT VAN FIETSEDUCTIE	5
2.1	SOCIALE IMPACT	5
2.2	VERVOERSARMOEDE	6
2.3	MOTILITY	8
2.4	FIETSDREMPELS	10
2.5	EMPOWERMENT	11
2.6	PSYCHOLOGISCH EMPOWERMENT.....	13
3	EMPIRISCH ONDERZOEK NAAR PROFIEL, FIETSEDUCTIE, Vervoersarmoede en PSYCHOLOGISCH EMPOWERMENT.....	15
3.1	METHODOLOGIE VAN HET VELDWERK	15
3.2	PROFIEL VAN DE FIETSDIENNER (UIT DE ONDERZOEKSGROEP)	18
3.3	FIETSEDUCTIE EN Vervoersarmoede	21
3.4	PSYCHOLOGISCH EMPOWERMENT.....	26
3.4.1	<i>Intrapersonlijke dimensie</i>	26
3.4.2	<i>Interpersoonlijke dimensie</i>	29
3.4.3	<i>Gedragscomponent</i>	31
4	CONCLUSIE: SOCIALE IMPACT VAN FIETSEDUCTIE	36
5	BIBLIOGRAFIE	39
6	BIJLAGEN	41

1 Inleiding en algemene probleemstelling

Voor het gros van de Vlaamse bevolking is fietsen een evidentie. De meesten leren het spelenderwijs als klein kind in de tuin of op straat met als je geluk had een ondersteunende vader of moeder aan je zijde. Na een periode van vallen en opstaan ben je voor je het goed en wel beseft een fietsende kleuter. Niet iedereen heeft op jonge leeftijd leren fietsen. Net zoals er Belgen zijn die niet kunnen zwemmen, zijn er ook volwassenen die niet kunnen fietsen omdat ze het simpelweg nooit geleerd hebben, niet de kans hadden of omdat het te lang geleden is en ze het verlerd zijn.

Door de toenemende diversiteit en migratie zien we steeds meer mensen die in hun land van herkomst om allerlei redenen niet hebben leren fietsen. Ook het veranderen van levensstijlen kan maken dat je pas op latere leeftijd leert fietsen. Soms moeten mensen noodgedwongen leren fietsen om gezondheidsredenen of omdat de levenspartner die met de auto reed, plots wegvalt. De fiets is een relatief goedkoop, milieuvriendelijk en snel vervoersmiddel waarmee je jezelf zelfstandig van punt A naar B kan begeven. In heel wat gemeenten worden fietslessen georganiseerd. Ze zijn betaalbaar, soms gratis of tegen een democratisch lage prijs, en verhogen je mobiliteit. Leren fietsen is een resultaatgericht proces dat heel wat doorzettingsvermogen vraagt. Na het volgen van de fietslessen, zou je logischerwijze in staat moeten zijn om veilig en correct op straat te kunnen fietsen.

In dit onderzoek gaan we op zoek naar de betekenis van leren fietsen voor volwassenen. Welke impact heeft leren fietsen op hun leven (gehad)? Om een goed zicht te hebben op de respondenten, doen we een korte bevraging naar het profiel van de respondenten in het onderzoek. Dit levert een aantal beschrijvende inzichten op. Vanuit een aantal fietsinitiatieven, organiseren we 5 focusgroepen die uit fietsdeelnemers bestaan. Ter aanvulling op de focusgroepen interviewen we 5 professionele medewerkers en 1 vrijwillige fietsmonitor verbonden aan een fietsproject. Het onderzoek vertrekt vanuit diverse organisatorische contexten die allemaal op een eigen manier een invulling geven aan fietslessen.

Dit beschrijvend en kwalitatief onderzoek wil geen evaluatie of vergelijkende studie maken over de inhoudelijke werking van de verschillende fietsinitiatieven, noch te sterk inzoomen op de technische of organisatorische aspecten van de fietsprojecten. De klemtoon ligt op de betekenis van leren fietsen voor de deelnemers en is vervat in het onderzoek dat we voerden rond de sociale impact van fietseducatie. De onderzoeksvragen worden in het volgend stuk verder uitgediept.

Literatuurstudie en veldwerk in opdracht van Mobiel 21

Mobiel 21 vzw is een beweging voor duurzame mobiliteit. Via campagnes, onderzoek en projecten in Vlaanderen streven ze naar een milieuvriendelijker en vlot bereikbare leefomgeving voor iedereen. Als onafhankelijk centrum voor mobiliteit verzamelen ze kennis om gedrag en beleid te beïnvloeden. In 2012 richtte Mobiel 21 samen met de dienst Diversiteit en Gelijke kansen en andere Leuvense partners een duurzaam fietsproject op. Fietschool Leuven bestaat ondertussen 4 jaar en leverden al 355 geslaagde fietsers op die een lestraject volgden (Infografiek, 2016).

De Wetenschapswinkel vormt een brug tussen maatschappij en onderzoek. Non-profitorganisaties kunnen er terecht voor wetenschappelijke ondersteuning. Mobiel 21 lanceerde via de Databank van de Wetenschapswinkel een vraag tot onderzoek. Zij wilden nagaan wat de impact is van de gevolgde fietslessen die zij en andere projecten in Vlaanderen organiseren. Dit zagen zij gekoppeld aan

literatuuronderzoek en uitgebreid veldwerk. Na een eerste kennismakingsgesprek en lesobservaties in september en oktober gingen we aan de slag met deze opdracht.

Onderzoeksvraag

De fietslessen zijn voorbij. Op het einde van de rit kunnen de deelnemers kwalitatief fietsen. Sommigen hebben nog extra ondersteuning nodig, maar de meerderheid kan veilig en zelfstandig de baan op. Wat is het effect van fietseducatie als we het technisch leren fietsen buiten beschouwing laten? **In dit onderzoek gaan we op zoek naar de sociale impact van fietseducatie bij volwassenen.** In de literatuurstudie exploreren we de theorie van sociale impact en zoeken we naar wetenschappelijke kaders die aansluiten bij het sociaal werk. Het concretiseren en meetbaar maken van deze algemene onderzoeksvraag, dwingt ons na te denken over deelonderzoeksvragen. We onderwerpen deze algemene onderzoeksvraag aan een verfijning in 3 delen.

Eerste deelonderzoeksvraag

Een groep volwassenen volgden het afgelopen jaar of een aantal jaren geleden fietslessen in georganiseerd verband. Deze volwassenen die als respondenten in het onderzoek voorkomen, noemen we fietsdeelnemers. Op vraag van Mobiel 21 gaan we op zoek naar het profiel van deze fietsdeelnemer. Dit profiel is geen representatie van een fietsdeelnemer in om het even welk fietsinitiatief in Vlaanderen of Brussel. Het is een profielschets van de fietsdeelnemer uit de onderzoeksgroep - de respondenten - die we via een korte vragenlijst bevragen. Op deze manier verzamelen we beperkte achtergrondinformatie over de respondenten die deelnamen aan één van de 5 focusgroepen. Hieruit volgt de eerste onderzoeksvraag:

Wat is het profiel van de fietsdeelnemer (uit de onderzoeksgroep)?

Tweede deelonderzoeksvraag

Vervoersarmoede omvat specifieke armoede en uitsluiting op vlak van alle denkbare mobiliteitsmogelijkheden (openbaar vervoer, auto, motor, voetganger en de fiets). Wij beperken ons tot het vervoer per fiets omdat onze focus op fietseducatie ligt. Fietseducatie omvat het hele aanbod rond leren fietsen. Van fietslessen tot verkeerseducatie tot eventuele extra oefentrajecten, fietsuitstappen en fietsherstel.

Om sociale impact te meten kiezen we voor focusgroepen met fietsdeelnemers en interviews met medewerkers. We werken met 2 grote centrale concepten namelijk Motility (Kaufmann, 2002) en Psychologisch empowerment (Zimmerman, 1995; Vrijbaan, 2011). Motility belicht verschillende sociaal-technisch gerelateerde fietsdimensies die we in verband brengen met vervoersarmoede enerzijds en fietseducatie anderzijds. We distilleren hieruit de vraag:

In welke mate kunnen fietslessen vervoersarmoede tegengaan?

Derde deelonderzoeksvraag

Met deze laatste onderzoeksvraag willen we nagaan of de respondenten door het leren fietsen een individueel versterkingsproces hebben doorgemaakt en hoe dit tot uiting komt in het dagelijks leven. Sociale impact wordt hier gemeten door het gelaagde concept psychologisch empowerment (Zimmerman, 1995; Vrijbaan, 2011).

Op welke manier worden fietsdeelnemers psychologisch empowered door fietseducatie?

De opzet van het onderzoek is als volgt. We starten met een algemene probleemstelling, situering en schetsen de limieten van het onderzoek. Daarna volgt een verfijning van de onderzoeksvraag in 3 deelonderzoeksvragen. Via een grondige literatuurstudie bekijken we hoe de sociale wetenschappen zich verhouden tot de sociale impact van fietseducatie. In een tweede luik presenteren we de resultaten van het veldwerk en de conclusies.

2 Literatuurstudie over sociale impact, motility en psychologisch empowerment van fietseducatie

We geven een beknopte samenvatting van de bestaande literatuur rond sociale impact, vervoersarmoede, het profiel van de fietsdeelnemer en twee gekozen centrale concepten motility en psychologisch empowerment die de basis vormen waarmee we sociale impact gaan onderzoeken.

2.1 Sociale impact

Deze scriptie handelt over de sociale impact van fietseducatie. Hoe kunnen we 'sociale impact' als begrip benaderen? In de literatuur vinden we verschillende economische, ecologische en sociologische definities van sociale impact terug, alsook verschillende synoniemen (effect, social return, outcome en output) die toegepast worden om de maatschappelijke impact van een bedrijf te meten. Sociale impact is een meerlagig begrip.

The different terms used by different researchers from business and society studies, management accounting, strategic management, and practitioners are confusing. The main difference is found between the entrepreneurs and social scientists definitions of the words "impact", "output", "effect", "outcome" and "social return". Many different definitions of (social) impact or related terms can be found in literature (Latané, 1981; Burdge & Vanclay, 1996). The term (social) impact is often replaced by terms such as "social value creation" (Emerson et al. 2000) and "social return" (Clark et al., 2004). Definitions related to the control, assessment and management of (social) impact are also provided by literature in the field of business and society and management (Freudenburg, 1986; Gentile, 2000). (Maas, 2009, p.58)

Een veel gebruikte definitie is die van Clark. "By impact we mean the portion of the total outcome that happened as a result of the activity of the venture, above and beyond what would have happened anyway" (Clark et al., 2004). Deze definitie is gebaseerd op de Impact Value Chain die een duidelijk onderscheid maakt tussen outputs, outcomes en impact. In zijn meting trekt hij van de outcomes ('what changes to social systems) 'what would have happened anyway' af en bekomt zo de echte sociale impact (Clark et al., 2004).

De bedrijfskundige definities benoemen het sociale aspect in hun perspectieven maar zijn nog niet concreet genoeg. Volgende definities lijken aan te sluiten bij de eigenheid van het sociaal cultureel werk, meer bepaald het educatiewerk aan volwassenen. Volgens Burdge & Vanclay (1996) is sociale impact het gevolg van sociale verandering in de manier waarop werk, vrije tijd en het leven worden ingevuld, op een zodanige manier zodat ze tegemoet komen aan de behoeften.

By social impacts we mean the consequences to human populations of any public or private actions that alter the ways in which people live, work, play, relate to one another, organize to meet their needs and generally act as a member of society. The term also includes cultural

impacts involving changes to the norms, values, and beliefs that guide and rationalize their cognition of themselves and society. (Burdge & Vanclay, 1996)

Latané (1981) benadrukt de sociaalpsychologische dimensie van sociale impact. De onderzoeker stelt dat sociale impact een waaier aan fysiologische veranderingen, gevoelens, motieven, emoties, cognities, opvattingen, waarden en gedragingen binnen een individu kan teweegbrengen als gevolg van de impliciete of ingebeelde aanwezigheid of handelingen van anderen.

Bovenstaande definities gaan uit van **sociale en/of psychologische verandering** in o.a. waarden, opvattingen en ook hoe de invulling van levensdomeinen kan veranderen. Sociale impact volgens Latané (1981) kunnen we zien als een mogelijk gevolg van een bepaalde handeling of actie. Fietseducatie kunnen we in dit licht beschouwen als 'actie' waarvan wij op zoek gaan of die sociale impact zal teweegbrengen.

Buiten deze veranderingen, kan sociale impact ook nog andere effecten voortbrengen. Sociale impact is verschillend van de intentie, outputs en outcomes en wordt vooral met de doelgroep en andere stakeholders geassocieerd. Sociale impact kan verschillende effecten teweegbrengen: beoogde effecten (verweven met de doelstellingen van de organisatie en dus expliciet beoogd), neveneffecten (niet expliciet bedoelde effecten maar deze houden wel verband met het aanbod), negatieve, positieve, korte- en langetermijneffecten (Maas, 2009).

2.2 Vervoersarmoede

In het rapport 'Dossier vervoersarmoede vandaag' (mei 2015) stelt Mobiel 21 dat mensen in armoede zich het minst, minder snel en met een kleiner bereik dan de gemiddelde Vlaming verplaatsen. We spreken van vervoersarmoede, wanneer iemand door een beperkte mobiliteit op één of meerdere domeinen van het maatschappelijk leven wordt uitgesloten. Mobiel 21 lanceerde via Mobikansen (een actieprogramma van 2012 tot 2014 in opdracht van de minister van Mobiliteit) samen met Welzijnsschakels en Netwerk tegen Armoede de website ikgeraakerniet.be (mei 2015). Dit is een verzamelpaats van mobiliteitsknelpunten en dient tevens als inspiratiekanaal om mensen letterlijk op weg te helpen. Zo vind je er het idee om bijvoorbeeld meer fietservaring op te doen door samen te fietsen via een laagdrempelig project zoals Fietsduo's of Fietsvriendinnen te organiseren in je gemeente of meer uitleg over de Mindermobielen centrale.

Als we terug naar de betekenis van de definitie van vervoersarmoede gaan dan kan volgens Martens (2011) een gebrekkige mobiliteit ook een oorzaak van sociale uitsluiting zijn.

"Transport-related social exclusion, in turn, can be the result of transport poverty and occurs if systematic problems of access to opportunities lead to significant impacts on a person's life, such as unemployment, deterioration of health, or social isolation"(Martens, 2004, p.3).

Ook Meert deelt dezelfde vaststelling.

“Wie onvoldoende mobiel is, ondervindt tal van problemen in het dagelijkse leven, gaande van boodschappen doen, tot het volgen van onderwijs, buitenshuis werken, cultuur beleven en sociaal leven” (Meert, 2003, p. 29).

Mobiliteit als rode draad in het armoedeverhaal

Een tekort aan mobiliteit belemmert maatschappelijke deelname en heeft een onmiskenbare invloed op de sociale-economische dimensie van sociale uitsluiting. De toegang tot o.a. werk, verenigingsleven, school en zorg worden voor diverse doelgroepen zoals ouderen, anderstaligen, andersvaliden, mensen met een laag of beperkt inkomen en mensen die wonen op het platteland of meer afgelegen gebieden, sterk bemoeilijkt.

Welzijnszorg (2013) publiceerde het dossier ‘Armoede (op den) buiten’ waarin de problematiek van de plattelandsarmoede aan bod komt. Het verdwijnen van lokale diensten en voorzieningen gaat paradoxaal genoeg hand in hand met de afname van openbaar vervoer in die uitgestrekte gebieden. Het wordt erg moeilijk wanneer je geen auto of sterk netwerk hebt. Vervoersarmoede vormt een centraal probleem binnen de al minder zichtbare plattelandsarmoede (in vergelijking met de meer zichtbare (groot)stedelijke armoede). Welzijnszorg (2013) pleit dan ook voor meer basismobiliteit voor iedereen en zeker voor kwetsbare doelgroepen om maatschappelijke isolatie te vermijden.

In de stad zijn er meer vervoersmogelijkheden maar de weg vinden in het doolhof aan tickets, openbaar vervoer, abonnementen, velo-kaarten of andere fietsdeelsystemen blijkt voor kansarmen een drempel te zijn. Bovendien is fietsen in de stad een stuk complexer dan op het platteland en er zijn ook niet altijd veilige fiets- en wandelpaden beschikbaar (Mobiël 21, mei 2015).

Naast mensen in kansarmoede kunnen ook ouderen in een bepaalde levensfase een kwetsbare groep worden. Glorieux (2007) heeft de sociale effecten van basismobiliteit in niet-stedelijke gebieden onderzocht en zag dat het frequent voorkwam dat vrouwen van 65 plus niet over een rijbewijs beschikten of het nooit in praktijk gebruikten hadden. Wanneer zij weduwe worden, valt de auto als vervoersmiddel weg.

In dit onderzoek beperken we ons tot fietsinitiatieven die zich in centrumsteden bevinden maar we nemen de specifieke kennis rond mobiliteit en plattelandsarmoede mee in het achterhoofd.

Mobiliteitsarmoede

Vervoersarmoede beperkt zich niet alleen tot het al dan niet kunnen aanschaffen (auto, belasting, verzekering, rijbewijs, parkeerkost en brandstof) en onderhouden van een vervoersmiddel, ook moet je vertrouwd zijn met het vervoersaanbod, het kennen, begrijpen en durven gebruiken. Daarvoor moet er in de eerste plaats al een collectief vervoersaanbod in je buurt bestaan of moet je beroep kunnen doen op je eigen netwerk. Vervoersarmoede is dan ook veel meer dan enkel een tekort aan vervoersmiddelen. Meert spreekt - in een meer ruimere betekenis - dan ook van mobiliteitsarmoede (Mobiël 21, mei 2015).

2.3 Motility

Motility als nieuw concept

In de hedendaagse sociologie is de rol van mobiliteit in sociale integratie, differentiatie en zelfs sociale uitsluiting niet meer weg te denken. De klassieke benaderingen rond 'spatial mobility' bieden geen gepast sociologisch begrippenkader en zijn volgens Flamm en Kaufmann (2006) ontoereikend. Zij stellen dat 'Spatial mobility' een concept is dat rekening houdt met het belang van hoe mensen en individuen hun verplaatsingen organiseren, met welke technologische netwerken en welke keuzes ze daarbij maken om uiteindelijk al dan niet tot gebruik over te gaan (Flamm & Kaufmann, 2006).

In het verlengde van spatial mobility introduceerde Kaufmann (2002) het concept 'motility' wat hij vertaalt als 'potentiële mobiliteit'. Centraal staat het vermogen van het individu of een groep om zich in de openbare ruimte te organiseren en zo zijn potentieel om te zetten in een mogelijke verplaatsing. Dit potentieel moet niet altijd noodzakelijk tot een verplaatsing leiden.

"Motility can be defined as how an individual or group takes possession of the realm of possibilities for mobility and builds on it to develop personal projects. This potential is not necessarily transformed into travel" (Flamm & Kaufmann, 2006, p.3).

Flamm en Kaufmann (2006) stellen ook dat motility verder gaat dan enkel toegankelijkheid en bereikbaarheid. De beweegredenen achter de keuzes en de interactie met de ruimte spelen meer een rol dan enkel de omgeving op zich met zijn mogelijkheden.

However, motility differs from accessibility by focusing on the logic of an actor's actions, in particular the reasons behind the choice of tools and localisations, without being concerned with an action's maximum utility. In this sense, motility concentrates more than accessibility on how an actor builds his/her relationship with space and less on the possibilities offered by a given territory. (Flamm & Kaufmann, 2006, p.4)

Motility verwijst naar het zich toe-eigenen van al wat mogelijk is op vlak van mobiliteit en dit potentieel ook in zijn activiteiten weten te benutten. Motility wordt opgesplitst in 4 samenhangende elementen (zie tabel 1).

- **Access:** toegang hebben tot verschillende mobiliteitsvormen die een bepaald individu ter beschikking heeft
- **Actual use:** effectief gebruik van een vervoersmiddel
- **Appropriation:** het zich eigen maken van een keuze ook als dit een non-keuze is
- **Competence:** de competentie om mobiliteit via kennis te herkennen en via (plannings)vaardigheden te gebruiken

De 4 dimensies van motility oefenen op elkaar een wederzijdse invloed uit. Om te kunnen fietsen, moet je het geleerd hebben, toegang hebben tot een geschikte fiets en beseffen dat dit tot je vervoersopties behoort.

Appropriation is het misschien wel de moeilijkste dimensie om te beschrijven en te meten omdat het een subjectief en cognitief proces omvat waar de mogelijkheden aan een evaluatie onderworpen worden. Tijdens het veldwerk kijken we of we ook kwalitatieve data over het abstracte begrip 'Appropriation' kunnen vinden.

Individuals especially form representations of different means of transportation, evaluating the extent of their usefulness for the conduct of their daily lives. In doing so, each individual defines more or less consciously the types of situations in which he or she would be likely to use a given means of transportation. An individual may also exclude a certain means of travel as a matter of 'principle'. This cognitive process is very subjective and therefore participates in the establishment of an individual's mobility potential, or in other words, their motility. (Flamm & Kaufmann, 2006, p. 13)

Tabel 1: Dimensies van motility (Kaufmann, 2002) en toepassing

MOTILITY	TOEPASSING
Access	Toegang tot eigen of geleende fiets Toegang tot fietsparking
Actual use	Fietsgebruik (bestemming en fietsfrequentie)
Appropriation	Kiezen uit mobiliteitsmogelijkheden o.a. de fiets, incl. non-keuze
Competence	Fietscompetenties (verkeerseducatie, technisch fietsen en planning) Onderhoud, herstel en stallen

Motility en vervoersarmoede

Vervoersarmoede betekent in deze context het relatieve gebrek aan motility nodig om zich te verplaatsen en toegang te krijgen tot maatschappelijke activiteiten.

In dit onderzoek bakenen we mobiliteitsvaardigheden af tot het niveau van fietsvaardigheden. Volgens dit perspectief op motility (Kaufmann, 2002) is het louter aanleren van fietsvaardigheden (fietseducatie) niet voldoende om vervoersarmoede tegen te gaan. In dit onderzoek willen we op zoek gaan naar wat de betekenis van fietseducatie bij volwassenen is en in welke mate fietseducatie vervoersarmoede tegengaat. We bekijken daarvoor alle dimensies van motility.

2.4 Fietsdrempels

Gender en onbekende fietscultuur

In de literatuur vinden we drempels terug die we kunnen linken aan het profiel van de fietsdeelnemer (deelnemer aan fietseducatie). Opvallend is dat de literatuur vooral focust op vrouwen en bijna niet op mannen.

Several studies and statistics show, however, that in almost any country in the world women cycle less than men. Factors that influence cycling rates among women include a lack of safe cycling infrastructure and personal safety concerns, a lack of bicycle facilities such as bicycle storage, the unavailability of bicycles and accessories suited for women with children, and concerns around appearance after cycling. (Martens, 2004, p.3)

Vaak gaat het dan overwegend over vrouwen met niet-Europese roots en zien we in de literatuur over plattelandsarmoede (maar ook in de stad) het profiel van de oudere autochtone vrouw die niet (meer) kan fietsen, opduiken (Glorieux, 2007). Ook zien we dat culturele drempels op vlak van gender maar nog meer de onbekendheid met de fietscultuur als grootste oorzaak worden beschouwd van niet kunnen fietsen (Martens, 2004). Daarmee bedoelt Martens enerzijds - los van gender - dat het ontbreken van fietsvaardigheden als oorzaak onderschat wordt. Niet overall is fietsen een gewoonte of wordt het aangeleerd. Een veilige weginfrastructuur die zich leent om te fietsen, is eerder wel dan niet een probleem in sommige delen van de wereld. Anderzijds speelt het genderaspect ook een rol (Martens, 2004).

Culturele drempels en sociale achterstelling

De drempels die Martens (2004) opsomt gaan verder dan louter fietsvaardigheden (competence) en mogelijk fietseigenaarschap (access). Ook culturele factoren spelen een rol. In Nederland bestaan er al 30 jaar fietslessen voor vrouwen met een migratieachtergrond. Men stelde vast dat deze vrouwen niet of weinig vertrouwd zijn met een fietscultuur en uit een Amsterdams onderzoek bleek dat de kloof met de fietsgrage Nederlanders erg groot was (Martens, 2004). Een deel van de bevolking heeft met vervoersarmoede te maken maar vooral niet-Westerse vrouwen ervaren de grootste kans op sociale uitsluiting op vlak van transport. Ze zijn meer geneigd om te voet te gaan of het openbaar vervoer te nemen. Martens plaatst dit in een groter frame van sociale achterstelling op vlak van opleidingsniveau, inkomen, beperkte toegang tot private fietsen en eerder zwakke sociale netwerken (Martens, 2004). Vrouwen werden in deze gemeenschappen niet geschikt bevonden om te fietsen. Het werd geassocieerd met mannelijkheid, snelheid, gevaar en een ongepaste vorm van bewegingsvrijheid. De bekende Nederlandse fietscultuur en doorgedreven aanpak van de jaren '70 wijzigde deze perceptie. Niet-Westerse vrouwen zagen dat ook andere vrouwen, kinderen en zelfs ouderen zich zelfstandig en veilig op de fiets voortbewegen en wilden dat ook. Fietslessen specifiek voor vrouwen, omgeven door rolmodellen zijn een goede en succesvolle aanpak (Martens, 2004).

2.5 Empowerment

Om sociale impact bij fietsdeelnemers concreet te maken, kiezen we voor de in Vlaanderen algemeen aanvaarde definitie van empowerment van Van Regenmortel. Later zoomen we in op psychologisch empowerment wat we - naast motility - als één van de twee centrale concepten beschouwen in het meten van sociale impact van fietseducatie bij volwassenen.

Het empowermentparadigma

“Empowerment is een proces van versterking waarbij individuen, organisaties en gemeenschappen greep krijgen op de eigen situatie en hun omgeving en dit via het verwerven van controle, het aanscherpen van kritisch bewustzijn en het stimuleren van participatie” (Van Regenmortel, 2002, p76).

Het empowermentparadigma is geen theorie of methodiek maar een handelingskader. Het heeft bijzondere aandacht voor maatschappelijk kwetsbare groepen zoals etnisch-culturele minderheden, vrouwen, vluchtelingen, ouderen, mensen in armoede, enz. Het biedt een perspectief om naar deze doelgroepen te kijken met gevolgen voor aanpak en beleid waarbij het accent ligt op versterking van doelgroepen (Van Regenmortel, 2009).

Empowerment gaat dus over een versterkingsproces (Rappaport, 1984 in Van Regenmortel, 2011). Het krachtenperspectief als wezenlijk onderdeel van het empowermentparadigma focust naast het eerder negatieve (problemen en risico's) ook op het positieve aspect zoals capaciteiten en (psychische) krachtenbronnen. Deze zogeheten krachtenbronnen situeren zich zowel bij het individu (in dit geval de fietsdeelnemer) als in zijn of haar omgeving (familie, buurt en gemeenschap) en het vermogen tot leren, groeien en veranderen van mensen en omgevingen (Sannen & Van Regenmortel, 2011).

Empowerment op individueel (micro) en collectief (meso) niveau krijgt de betekenis van 'kracht'. Plaatst men dit op het brede politiek-maatschappelijke level (macro) dan spreekt men van 'macht' (Van Regenmortel, 2002 in Sannen & Van Regenmortel, 2011). In dit onderzoek wordt enkel op het micro- en mesoniveau ingegaan. Met micro bedoelen we de 'krachten van binnenuit': kwaliteiten, zelfvertrouwen en vaardigheden. Deze laatste zijn geen technische fietscompetenties zoals bij motility maar bijvoorbeeld doorzettingsvermogen. Met meso bedoelen we de collectieve krachtenbronnen in de eigen omgeving zoals vrienden, familie, burens, religieuze bronnen en de samenwerking met zelforganisaties om gemeenschappelijke doelen te bereiken (Sannen & Van Regenmortel, 2011).

Motility en empowerment

Martens (2004) deed in Amsterdam onderzoek naar empowerment en activiteitsdeelname na fietslessen bij vrouwen met een migratieachtergrond. Hij stelde vast dat de impact sterk varieerde. Sommigen gebruikten na de lessen dagelijks de fiets, anderen waren terughoudender. Het fietsgebruik beperkte zich soms tot een afgebakend terrein of park, anderen durfden zich zelfstandig in het verkeer begeven. Hij concludeerde dat de activiteitsdeelname eerder beperkt was, maar dat het zelfwaardergevoel, de onafhankelijkheid en het zelfvertrouwen van de deelnemers toeneemt naarmate de lessen vorderen. Tijdbesparend fietsgebruik brengt niet per se een toename aan deelname in

buitenhuisactiviteiten met zich mee (Martens, 2004). De respondenten gaven tijdens diepte-interviews aan dat de sociale dimensie van fietslessen even belangrijk is als het technisch leren fietsen. Ze gingen nieuwe sociale contacten aan en sloten zelfs vriendschappen (Martens, 2004). In dit onderzoek worden de aspecten van motility en empowerment gecombineerd, waarbij het empowerende karakter als meerwaarde van fietseducatie komt bovendien.

De fiets als emancipatiemiddel voor de vrouw

Fietsen en empowerment is niet nieuw. De Amerikaanse geschiedenis bewijst dat de fiets de vrouw heeft empowered. Susan B. Anthony liet in 1896 optekenen dat er volgens haar niets zo emanciperend is geweest voor de vrouw dan de fiets (Zheutlin, 2007). De tweewieler heeft in de laatste decennia van de 19^{de} eeuw een grote impact gehad op de Amerikaanse vrouw en de sociale, morele en economische ontwikkelingen in die tijd (Zheutlin, 2007).

Fietsen was voor vrouwen geen evidentie. Het werd hen ontraden. Het zadel was niet hygiënisch, beschadigend voor de vrouwelijke gezondheid en men zou zich pijn kunnen doen. Volgens feministen was de echte reden angst voor bewegingsvrijheid van de vrouw. Zij zou door de fiets niet meer afhankelijk zijn van het transport van de man. De lange kledij was ongeschikt om te fietsen wat hen dwong na te denken over hoe vrouwen zich moesten gedragen, kleden en bij welke gelegenheid. Vrouwen uit de bourgeoisie konden door te fietsen hun victoriaanse kleding aanpassen en hun 'sportoutfit' etaleren. De rokken mochten een beetje korter, minder zwaar en met daaronder een zedige pofbroek. Hoewel zij meestal over huishoudpersoneel beschikten, zagen ook zij dit als een manier om hun leven binnenshuis te ontvluchten (Zheutlin, 2007).

Vanaf 1870 geraakte fietsen meer ingeburgerd door de productie van 'safety bikes', de eerste fietsen met gelijke wielen en kettingaandrijving die voor betere stabiliteit zorgden. Dit is nog steeds het design waarop de moderne fiets is geïnspireerd. De populariteit van de fiets werd nog versterkt door Annie Londonderry een Joods-Amerikaanse vrouw uit de working class, moeder van 3 kinderen die als eerste vrouw in 1894 de wereld over fietste in 'mannenkleding' en haar moederrol voor 15 maanden liet varen. Fietsen werd mainstream. Vrouwen werden een nieuwe doelgroep in de sportmarketing. Mede dankzij de fiets werd de 'Nieuwe Vrouw' geboren die politiek bewust werd en via vrouwenbewegingen vocht voor o.a. het vrouwenkiesrecht (Zheutlin, 2007).

As cycling's popularity exploded, a new breed of woman was making her mark in the 1890s. The 'New Woman' was the term used to describe woman who broke with convention by working outside the home or eschewed the traditional role of mother or wife or became politically active in the suffrage movement or other social issues. The New Woman saw herself as the equal of men, and the bicycle helped assert herself as such. (Zheutlin, 2007)

Empowerende condities van de organisatie

Terug naar het empowermentparadigma dat volgens van Regenmortel (2011) een tweevoudige kern bevat. Niet enkel de krachten van de doelgroep dienen ontwikkeld te worden, maar ook het toegankelijk maken van de nodige hulp- en steunbronnen en dit op verschillende niveaus, domeinen en instituties van het maatschappelijk leven. Van Regenmortel noemt dit de noodzakelijke 'empowerende condities'.

De organisatie moet als het ware ook aan zelf-empowerment doen. Dit kan bijvoorbeeld door een gedragen missie, intervisie, vorming, voldoende personeel en middelen, samenwerkingsverbanden uitbouwen met andere teams, netwerken en de relatie met de ruimere omgeving beïnvloeden door een signaalfunctie ter harte te nemen (Sannen & Van Regenmortel, 2011). In het empirisch luik worden alle gecontacteerde organisaties kort besproken. De verzamelde data rond empowerende condities zijn eerder beperkt waardoor we geen sluitende bevindingen kunnen geven.

2.6 Psychologisch empowerment

Psychologisch empowerment volgens Zimmerman

Het micro level van empowerment laat toe om inzicht in het perspectief van de fietsdeelnemer te krijgen. Psychologisch empowerment omvat niet enkel het intrapersoonlijk niveau maar ook de interpersoonlijke relatie tot de socio-politieke omgeving (Steensels & Van Regenmortel, 2013). Psychologisch empowerment heeft volgens Zimmerman (1995) drie dimensies: intrapersonal, interactional en behavioral.

- **Het intrapersoonlijke** omvat het geloof in eigen vaardigheden, vertrouwen in de mogelijkheden en de motivatie om de persoonlijke situatie te beïnvloeden
- **Het interpersoonlijke** heeft betrekking op het kritisch bewustzijn van de maatschappelijke mogelijkheden, de normen en middelen, de vaardigheden om deze te benutten en het mobiliseren van bronnen
- **Het gedragscomponent** slaat op de actieve betrokkenheid in de gemeenschap, participatie, constructief gedrag in nieuwe situaties en het maken van keuzes (Steensels & Van Regenmortel, 2013)

Operationaliseren van psychologisch empowerment

We zoeken verder hoe we het concept psychologisch empowerment van Zimmerman kunnen operationaliseren. De Stichting VrijBaan beschikt over een aantal concrete concepten. Zij hebben deze drie lagen vertaald naar deelcomponenten. Competentie en positief identiteitsgevoel (intrapersoonlijk); betekenis en impact (interpersoonlijk) en groepsoriëntatie (gedragscomponent) (REA REQUEST-VrijBaan team, 2011 in Depauw & Driessens, 2013).

- Intrapersoonlijk: '**Competentie**' verwijst naar het gevoel in staat te zijn om op gepaste wijze keuzes te maken, jezelf doelstellingen te vormen en gericht resultaten te behalen. Een '**positief identiteitsgevoel**' slaat op het zelfbeeld: zichzelf op een realistische wijze accepteren. Het

doet kijken naar de mogelijkheden in plaats van de onmogelijkheden. Maatschappelijk kwetsbare personen krijgen vaak een negatieve identiteit toebedeeld. Ze worden gezien als onwetend, onkundig of onwillig. Door het ontwikkelen van talenten op bijvoorbeeld creatief of sportief vlak, kan de opbouw van een positieve identiteit gebeuren (Van Regenmortel, 2009). Fietseducatie zou dus een positieve (succes)ervaring kunnen zijn.

- Interpersoonlijk: op dit niveau onderscheidt het VrijBaan team (2011) ‘betekenis’ en ‘impact’. Een bepaalde activiteit kan een **betekenis** hebben omdat die activiteit aansluit bij zijn opvattingen, waarden en normen. Die activiteit is dan voor die bepaalde persoon waardevol. Met ‘**impact**’ bedoelt men het gevoel invloed te kunnen uitoefenen, ‘het gevoel dat de keuzes die je maakt daadwerkelijk effect hebben’. Tegenover impact plaatsen zij ‘learned helplessness’. De aangeleerde hulpeloosheid waarbij je geleerd hebt dat je geen controle kan uitoefenen op de dingen die jou overkomen.
- Gedragscomponent: ‘**groepsoriëntatie**’ verwijst naar het bewustzijn, het inzicht dat er altijd sprake is van onderlinge afhankelijkheid en dat samenwerking met anderen nodig is. Iemand met een sterke groepsoriëntatie werkt samen met anderen, participeert in de gemeenschap en helpt anderen wanneer dit nodig is (REA REQUEST-VrijBaan team, 2011 in Depauw & Driessens, 2013).

Tabel 2: Psychologisch empowerment volgens Vrijbaan (2011) en Zimmerman (1995)

PSYCHOLOGISCH EMPOWERMENT	DIMENSIES	TOEPASSING
Intrapersoonlijk	Competentie (Vrijbaan)	Sociale vaardigheden
	Positief identiteitsgevoel (Vrijbaan)	Zelfbeeld, zelfbeleving, inzicht in eigen potentieel
Interpersoonlijk	Betekenis (Vrijbaan)	Waarden, normen en opvattingen
	Impact (Vrijbaan)	Gevoel om invloed uit te kunnen oefenen
Gedragscomponent	Groepsoriëntatie (Vrijbaan)	Inzicht in onderlinge afhankelijkheid en noodzaak tot samenwerking
	Participatie (Zimmerman)	Deelname aan het maatschappelijk leven
	Gemeenschapsbetrokkenheid (Zimmerman)	Actieve betrokkenheid op de gemeenschap

In het volgend onderdeel wordt de sociale impact van fietseducatie aan de hand van concepten motility en psychologisch empowerment uitgebreid empirisch getoetst.

3 Empirisch onderzoek naar profiel, fietseducatie, vervoersarmoede en psychologisch empowerment

Het empirisch gedeelte start met de gebruikte methodologie, een beknopte voorstelling van de organisaties en een beschouwing van de limieten van het onderzoek. Dan volgt het profiel van de fietsdeelnemer uit de onderzoeksgroep (de respondenten) en de link tussen vervoersarmoede en fietseducatie waar aspecten van motility terugkomen. Tenslotte volgen de uitgebreide resultaten van de drie dimensies van psychologisch empowerment als gevolg van fietseducatie.

3.1 Methodologie van het veldwerk

Kwalitatief onderzoek

Op basis van de deelnemerslijst van de inspiratieworkshop 'Fietseducatie voor volwassenen' op 26 november 2015 van Mobiel 21 selecteren we 3 organisaties die een fietsproject organiseren. De andere projecten vinden we via Mobiel 21 en het eigen netwerk. In totaal kunnen we rekenen op de medewerking van 5 organisaties (zie tabel 3) gelegen in 3 Vlaamse centrumsteden en 1 in Brussel (Molenbeek). Om de sociale impact van fietslessen voor volwassenen in kaart te brengen, kiezen we grotendeels voor kwalitatief onderzoek. Enkel kwantitatief onderzoek zou veel kostbare informatie over motivatie en betekenis verloren doen gaan. We kiezen voor een narratieve methode om alle dimensies in beeld te brengen. We organiseren focusgroepen (zie bijlage 4) met voorafgaand een korte kwantitatieve vragenlijst in het Nederlands of Frans (zie bijlage 2). Deze vragenlijst laat toe om het profiel van de deelnemers te leren kennen en een beschrijving te geven. Ter aanvulling nemen we ook diepte-interviews af van 5 medewerkers en 1 vrijwilliger die allemaal betrokken zijn (of waren) op de fietslessen (zie bijlage 3). Omdat de werknemers van het Buurtrestaurant in het verleden fietsles kregen van Buurtsport en we daar al een fietsmonitor bevraagd hebben, kiezen we voor nog een extra fietsvrijwilliger van Mobiel 21 in Leuven.

Werkwijze

De vragenlijst wordt in groep overlopen zodat iedereen goed kan volgen. Aan mensen die minder goed Nederlands begrijpen, wordt assistentie geboden. Omdat de doelgroep eerder laagopgeleid, vaak kansarm, anderstalig en vermoedelijk minder vertrouwd met een 'vergadercultuur' kiezen we bewust voor kleine focusgroepen (max. 5 à 6) van 1u en een laagdrempelige methodiek. We maken gebruik van 'Feelings Blob Cards' (2008) om het intrapersonlijke element van psychologisch empowerment ten aanzien van de fietslessen te bevragen (zie bijlage 7). We werken met 14 kaartjes waarop witte neutraal getekende mannetjes staan die een gevoel en de benaming van dat gevoel uitbeelden. Elke respondent kiest maximum 3 kaartjes waarover men wilt vertellen. Via gevoelens willen we tot betekenis en motivatie komen. De gevoelens geven een inkijk op (een deel van) het zelfbeeld wat een belangrijk onderdeel van psychologisch empowerment is.

Het maximum aantal respondenten is niet gehaald. De interviewer heeft hier weinig invloed op gehad. De contactpersonen selecteerden deze groep maar konden niet altijd voldoende mensen vinden en bovendien kwamen respondenten soms niet opdagen. We maakten dankbaar gebruik van vertrouwde locaties voor de doelgroepen. Hoegenaamd zijn we tevreden over de kwaliteitsvolle data en van de 18 respondenten die op de uitnodiging ingingen. Alle namen zijn fictief. De try-out focusgroep vond plaats bij Buurtsport Antwerpen. De gegevens verwerkten we mee in het onderzoek omdat we de vragen na de try-out niet ingrijpend moesten aanpassen. De interviewer besteedt in de volgende groepen meer aandacht aan doorvragen en timing.

Organisaties

We werkten met een diversiteit aan fietsprojecten. Elk met zijn specifieke (semi)professionele context, methodieken en kwaliteiten.

Buurtsport Antwerpen organiseert een laagdrempelig sportaanbod in 'aandachtswijken'. De Antwerpse Fietsschool is een sterk geprofessionaliseerde fietsafdeling met 4 fietsmonitoren en een bereik van 1125 deelnemers waarvan 585 volwassenen in 2015 (Buurtsport kwartaalcijfers, 2016). Ze bieden naast lesmodules ook een vrije oefensessie aan om het fietsen te blijven continueren. Organisaties kunnen een aanbod op maat vragen. Buurtsport schenkt extra aandacht aan werkzoekenden via o.a. 'Jobs binnen bereik'. Een digitale tool i.s.m. Mobiel 21 die de bereikbaarheid van jobs in de Antwerpse Haven in kaart brengt. Daarnaast heeft Buurtsport ook een uitgebreide samenwerking met tal van scholen (o.a. Onthaalklassen Anderstalige Nieuwkomers) en sociale organisaties.

Buurthuis Dinamo van Samenlevingsopbouw in Deurne heeft een aantal jaar geleden vanuit het opbouwwerk een sterke focus op fietsen gelegd met o.a. de campagne 'Deurne fietst' in 2014. Fietstochten bleken een gevaarlijke groepsactiviteit. Er was nood aan fietslessen en die werden in 2013 door Buurtsport gegeven, maar waren nog niet zo uitgebouwd zoals dat nu het geval is. Daarna volgden fietsuitstappen en werd duo-werking 'Fietsvriendinnen' opgestart (niet meer actief). Een ervaren vrijwilliger ging met een fietsdeelnemer op pad. Het buurthuis schenkt aandacht aan ontmoeting, diversiteit, buurtbetrokkenheid en signaalfunctie. Verbindend werken is een doelstelling. Voorbeelden hiervan zijn het Buurtfietsatelier, het eigen democratische fietsverhuursysteem, de samenwerking met lokale diensten en de Fietsersbond. Sinds 2015 bestaat er 'Apen op wieltes', een leensysteem voor kinderfietsen voor mensen met een beperkt budget in Deurne en Antwerpen-Noord.

Sociaal Huis Mechelen organiseerde vroeger enkel fietslessen voor haar cliënten maar staat sinds 2012 open voor alle Mechelaars. De eerste lessen werden door de Fietsersbond gegeven maar het Sociaal Huis nam het heft in handen en ontwikkelde een eigen lesmethodiek voor beginners en (semi)gevorderden. Ze bereiken vooral vrouwen met een migratie-achtergrond (nieuwkomers en oudkomers). De aangroeiende wachtlijst verklaart de noden van de anderstalige doelgroep en het succes van de lessen.

De Vaartkapoen is een gemeenschapscentrum in Molenbeek waarvan Caleidoscoop een deelwerking is en is gegroeid uit een zelforganisatie voor vrouwen. Naast culturele projecten rond o.a. muziek (Vk Concerts), scholenwerking en alfabetisering, zijn er enkele jaren geleden fietslessen ontstaan vanuit de

basis. Een vrijwilligster nam het initiatief en werd het boegbeeld van een kleinschalig maar succesvol fietsproject in een kansarme wijk waarbij ze moslima's aanmoedigt voor zichzelf te leven en niet voor anderen. Ze werken intensief samen met heel wat partnerorganisaties zoals Cyclo, een fietsherstelplaats, signaleren tekorten en werken structureel aan fietsparkings in de buurt.

Omdat de reeds vastgelegde afspraak met een gekozen organisatie wegvalt, zoeken we last minute naar een nieuwe organisatie en komen we via Buurtsport bij Met Sense terecht. **Met Sense is de uitbater van het Buurtrestaurant Foyer-De Stroming** waar je een gezonde en goedkope maaltijd kan nuttigen, gelegen in het Vergadercentrum van ACW Antwerpen. Het restaurant is een erkende sociale werkplaats en werkt samen met vzw Werk en Sociale Economie. Zij bieden zelf geen lessen aan. We vonden 2 respondenten die via deze werkgever het aanbod kregen om fietslessen bij Buurtsport te volgen. Dit lijkt ons een interessante invalshoek om te zien of de respondenten ook buiten het werk de fiets gebruiken.

Mobiel 21 heeft naast **Fietsschool Leuven** ook een opvolgingstraject 'Fietsvriendinnen' waarbij een vrijwilliger met een klein groepje gaat fietsen om dit te onderhouden.

Limieten van het onderzoek

Het concept psychologisch empowerment omvat heel wat dimensies die in de literatuur ofwel overlappen ofwel zeer dicht aaneensluiten en soms moeilijk in 1 categorie onder te brengen zijn. Vaak gaat het om een nuanceverschil of omvatten ze tegelijk meerdere dimensies. De splitsing is artificieel maar brengt de complexe gelaagdheid in beeld. Het gedragsmatige concept van psychologisch empowerment 'gemeenschapsbetrokkenheid' (Zimmerman, 1995) is te ruim en te actief om te bevragen. We doen een afbakening door te kiezen voor het deelaspect 'gemeenschapsgevoel'.

We zijn ons bewust van een mogelijke bias. Bevragingen organiseren tijdens de zomermaanden kan een andere uitkomst geven. Zonnig weer speelt volgens respondenten een rol bij fietsgebruik. De respondenten zijn verbonden aan organisaties die voornamelijk met kansarmen werken terwijl ook minder kansarme groepen zoals (anderstalige) hogeschoolden soms ook behoefte hebben aan fietseducatie. De focusgroepen vonden plaats overdag waardoor werkenden minder bereikt worden.

Mobiel 21 geeft aan benieuwd te zijn naar de ervaring van mannelijke fietsdeelnemers. De opzet om meer mannen in het onderzoek te betrekken, is niet gelukt. Slechts twee mannen zitten in de onderzoeksgroep waarvan één al kon fietsen in het land van herkomst en de andere respondent amper Nederlands sprak. Het was zeer moeilijk om mannelijke respondenten te vinden. Dit komt later ook aan bod. Een aantal vrouwen hebben hieromtrent een visie (zie 3.2. Profiel van de fietsdeelnemer, 'Jonge kinderen als grootste motivatie'), die we in voorzichtige bevindingen kunnen neerschrijven.

De analyse gebeurt aan de hand van de principes die gangbaar zijn in de Grounded Theory (Mortelmans, 2007). De eerste twee focusgroepen en interviews worden open gecodeerd. Van daaruit wordt een codeerschema voor de focusgroepen en medewerkers in NVivo opgesteld die wordt toegepast op alle kwalitatieve data. De uitkomsten van de interviews en de focusgroepen worden per label samengevoegd. Hierop volgt een vergelijkende analyse die tot narratieve resultaten en conclusies leidt. Dit houdt ook limieten in. De focusgroepen zijn onderling niet kwantificeerbaar. Het onderzoek is

daardoor geen representatief onderzoek maar registreert unieke verhalen in momentopnames. De meerwaarde en de klemtoon van het onderzoek ligt in het psychologisch empowerment-gedeelte wat in de beschikbare literatuur over fietseducatie onderbelicht blijft.

Tabel 3: Gecontacteerde organisaties en onderzoeksmethode

Organisaties	Fietsinitiatief	Kwalitatief en kwantitatief onderzoek
Buurtsport, Antwerpen	Antwerpse Fietschool 'Vrije oefensessie'	Focusgroep en vragenlijst (6) Diepte-interview fietsmonitor (1)
Buurthuis Dinamo, Samenlevingsopbouw Deurne	Fietsproject duo-werking 'Fietsvriendinnen'	Focusgroep en vragenlijst (4) Diepte-interview opbouwwerker (1)
Sociaal Huis, Mechelen	Fietslessen	Focusgroep en vragenlijst (4) Diepte-interview Fietsmonitor (1)
Gemeenschapscentrum De Vaartkapoen, Molenbeek	Deelwerking Caleidoscoop: Fietsproject	Focusgroep en vragenlijst (3) Diepte-interview Fietsvrijwilliger en medewerker samen (1)
Buurtrestaurant Foyer-De Stroming, Met Sense, Antwerpen	(via Antwerpse Fietschool)	Focusgroep en vragenlijst (2)
Mobiel 21, Leuven	Fietschool Leuven - opvolgingsproject 'Fietsvriendinnen'	Diepte-interview Fietsvrijwilliger (1)
AANTAL	Diepte-interviews	5
	Respondenten Focusgroepen	18

3.2 Profiel van de fietsdeelnemer (uit de onderzoeksgroep)

Onderstaande tabel toont enkel de meest opvallende cijfers betreft de onderzoeksgroep. Dit is een beperkt profiel van de onderzochte groep, geen dwarsdoorsnede van de algemene fietsdeelnemer in Brussel of een Vlaamse centrumstad.

Tabel 4: Profiel van de onderzoeksgroep (n=18)

PROFIELKENMERKEN	ITEMS	AANTAL RESPONDENTEN (n=18)
Geslacht	Vrouw	16
	Man	2
Leeftijdsklasse	34-58 jaar	14
	(gemiddelde leeftijd: 43 jaar)	-
Nationaliteit	Belg	14
Etniciteit	Geboren buiten België	17
	Marokkaans	10
	Meer dan 10 jaar in België	16
Gezin	Getrouwd en kinderen	11
Arbeid	Werkend	7
Hoogst behaalde diploma	Niet naar school geweest	5
	Middelbare school	6
Rijbewijs	Geen rijbewijs	12

Onderzoeksgroep

De onderzochte groep bestaat bijna alleen uit vrouwen tussen de 34 en 58 jaar. Alle fietsdeelnemers hebben een etnische origine buiten Europa (Marokko, Ghana, Congo, Nepal, Afghanistan, Burundi en Irak), slechts één vrouw is in België geboren. De groep bevat geen anderstalige nieuwkomers, wel 'oudkomers'. Mensen met een migratie-achtergrond die al meer dan 10 jaar hier zijn (tussen 14 en 24 jaar) maar die nooit de kans hebben gehad om te leren fietsen. De meeste organisaties bereiken ook autochtone Belgen maar dit is een sterke minderheid. 7 respondenten waarvan 5 vrouwen werken, maar slechts 1 persoon gaat met de fiets dagelijks naar het werk. Opvallend is het lage opleidingsniveau: 5 respondenten zijn niet naar de lagere school geweest en 6 respondenten hebben gedeeltelijk of volledig het secundair onderwijs kunnen afronden. Ook stelden we vast dat er respondenten waren die niet konden lezen en schrijven. Zij werden door de begeleider of interviewer bijgestaan. De meerderheid (11) heeft kinderen en zelfs kleinkinderen. Jonge kinderen kunnen fietsen maar volwassen kinderen kunnen net als hun moeder niet altijd fietsen. De meesten hebben ook geen rijbewijs (12) waardoor ze buiten de fiets vooral de bus gebruiken. Tijdens de interviews horen we dat er bijvoorbeeld Afghaanse vluchtelingen zijn, die technisch zeer goed kunnen fietsen zowel mannen als vrouwen maar die niet vertrouwd zijn met wegcodes en verkeersveiligheid. De werkelijkheid is dus genuanceerd.

Waarom kan je niet fietsen?

Fietsen is niet vanzelfsprekend voor iedereen. Heel wat deelnemers hebben in hun land van herkomst niet de kans gehad om het op jonge leeftijd te leren. Niet kunnen fietsen heeft volgens de respondenten culturele, persoonlijke en omgevingsgebonden oorzaken:

- Meisjes en vrouwen mogen niet fietsen. Fietsen is iets voor jongens, want gevaarlijk.
- Fietsen is geen prioriteit in Afrika, sommige mensen hebben niet eens eten.
- Fietsen hoort bij de Vlaamse cultuur. Vlamingen doen wel eens fietsuitstappen, in Wallonië doen ze dat bijna nooit op het werk. Deze respondent denkt dat fietsen meer ingeburgerd is in Vlaanderen dan in de rest van het land (Ze is Franstalig en woont in Brussel).
- In Marokko fietsten meisjes niet zoveel, zeker niet in een dorp. Nu wordt er meer gefietst dan toen de respondenten klein waren. Er is ook niet altijd een fiets beschikbaar in elk huishouden.
- In Congo mogen vrouwen fietsen maar een fiets is een luxe, kost veel geld. Veel Congolezen hebben geen gemakkelijk leven. Volgens de respondent beschikken ze niet over fietsvaardigheden.
- Verkeerregels, goede wegen en fietspaden ontbreken soms in de gebieden waar zij zijn opgegroeid. Druk verkeer, heuvelachtig of bergop. Op het platteland heeft men meer vrijheid. Steden zijn vaak te druk en levensgevaarlijk. Er is ook druk verkeer in Deurne-Noord en Brussel.
- Tussen de respondenten zitten een aantal iets oudere vrouwen. De situatie voor vrouwen in hun land van herkomst was wellicht anders dan nu. Er is ook een verschil tussen stad, platteland, gezinscultuur en socio-economische status.
- Verschillende respondenten geven aan dat ze veel angst hebben om te fietsen omdat ze vroeger gevallen zijn en het nu te gevaarlijk vinden of ze zijn gevallen tijdens de les en haken af. Leren fietsen is voor een volwassene veel moeilijker want die denkt teveel na.

Eén van de respondenten, Afua (Antwerpen), spreekt over de situatie bij haar thuis, niet over een Ghanese gewoonte.

“Bij mij thuis we hebben fiets maar altijd zeggen fiets is voor jongens. In mijn house iedereen kan fietsen, mijn broer iedereen. Die vrouw nie. Omdat altijd zeggen tis voor jongens, zo wij laat voor de jongens. Als je bent klein je gewoon zo. Wanneer jij kom, je ziet iedereen fietsen maar nie meisje. In Afrika soms die mensen heeft geen eten en kan geen fiets kopen. Bij mij mijn papa heeft fabriek, wij hadden fiets maar wij doen alleen voor jongens. In mijn house maar nie bij iedereen. Bij ons thuis beter auto leren, maar ik ben bang van auto. Mijn zus heeft auto geleerd. Alleen ikke heb da nie geleerd. Wij zijn allemaal, 14 kinderen maar iedereen kan. Maar ik kan nie. Kijk op heb nog steeds aan arm”. (Laat litteken aan de arm zien van valpartij in Ghana).

Jonge kinderen als grootste motivatie

Het is moeilijk om een uitspraak te doen waarom mannen minder geneigd zijn om fietslessen te volgen. (In het onderzoek zitten 2 mannen, waarvan 1 in Irak had leren fietsen maar door een misverstand in de les terecht kwam). Dit hangt volgens de fietsmonitoren van veel factoren af, culturele elementen, behoeften van de doelgroep en eigenheid en doelpubliek van de organisatie. Sommigen mannen hebben de kans gehad om het zichzelf te leren ofwel is er geen interesse. Tijdens de interviews komt af en toe naar voor dat mannen minder de nood voelen en ook minder met die nood worden geconfronteerd dan vrouwen. Het huishouden en de zorg voor schoolgaande kinderen zijn een cruciale motivatie om fietslessen te nemen. Moeders ervaren hierbij een dubbele confrontatie: kinderen die in hun ogen automatisch leren fietsen en andere ouders die hun kroost bijna vanzelfsprekend 's morgens met de fiets komen afzetten aan de schoolpoort. Gewoon meekunnen doen met de (klein)kinderen en het gezin, is een veelgehoorde uitspraak.

“Normaal my house iedereen kan fietsen, 3 kindjes kunnen fietsen, alleen ikke nie. Wanneer chef vragen, ik ja altijd al leren. Als wij gaan naar buiten, altijd met auto maar soms mijn man zeg als ik weet hoe fiets dan wij kan samen met fiets. Dan ik zeg ok ik moet fiets leren. Ik heb gezegd ok ik wil da doen.” (Afua volgde fietslessen via haar werkgever)

Autochtone vrouwen hebben het verleerd of niet de kans gehad. Kunnen fietsen wordt in ons land als vanzelfsprekend beschouwd. Uit de interviews en observaties blijkt dat dit vaak over een iets oudere generatie gaat die vaker thuis bleef en ook geen behoefte voelde om vroeger te fietsen. Omwille van gezondheidsredenen en als ontspanning kiezen deze vrouwen voor de fiets.

“Ge leert een andere leefwereld kennen. Want dat is vaak toch een wereld die anders is dan de mijne. Als die dan vertellen waar ze vandaan komen. Wat ze allemaal al hebben moeten doen om hier in België terecht te komen. Dan spreek ik voornamelijk over de buitenlandse cursisten. Van de Vlaamse cursisten kunt ge ook veel opsteken. Hoe komt het dat die nie kunnen fietsen? Nooit de kans gehad vroeger. Da kan dus! Dat je daar de kans nie toe krijgt, dat is een eye-opener.” (Vrijwilligster, Fietsschool Leuven)

3.3 Fietseducatie en vervoersarmoede

De eerste lessen

Naast basistheorie verkeerseducatie beginnen de deelnemers aan de praktijk (soms is de theorie in de praktijk geïntegreerd). Leren fietsen op volwassen leeftijd is niet evident. Geduld en doorzettingsvermogen zijn broodnodige competenties.

“De eerste les moeten ze alleen maar de fiets aanraken. Veel mensen hebben nog nooit een fiets aangeraakt. Wat we eerst doen, is daar een wandelingetje mee doen. In plaats van een hondje met de fiets. Gewoon om te voelen, hoe reageert een fiets. Dan zetten we het zadel helemaal naar beneden zodat ze erop kunnen zitten met hun voeten aan de grond. We doen ook altijd de benamingen van het zadel, de rem ... omdat we dus veel mensen hebben die dat niet Nederlandstalig zijn. En dan het zadel laag, dan kunnen ze daarop zitten en wandelen zoals kindjes op een loopfietske. En dan moeten daar mee experimenteren zodat ze kunnen afstoten en dan ja ... hoe moet ik da noemen? Drijven... zonder hun voeten op de grond te zetten. En dan evenwicht houden. In het begin dat is heel moeilijk. Eerst is da met ene voet dan met twee voeten. Eens dat ze dat hebben, is de stap naar het echte fietsen heel klein. Maar bij sommige mensen duurt da wel heel lang voordat ze dat evenwicht hebben. Dus ja as ze dat kunnen zelf hun evenwicht houden, dan mogen ze 1 voet op pedaal zetten en dan de tweede zoeken in de lucht zonder te trappen. Dat is ook al heel moeilijk. Gewoon drijven en ondertussen voelen waar is die tweede pedaal. En dan vallen ze vaak al om. En dan gaan ze dikwijls ook weer een stapje terug. Want dan zijn ze bang. En ja dan ist gewoon van as ge ziet, ze hebben hun evenwicht dan moet ge gillen trappen, trappen! En eens ze dan trappen, dan zijn ze weg.” (Vrijwilligster, Fietsschool Leuven)

Motiverende en demonstrerende fietsmonitor

Afhankelijk van de setting heeft de fietsmonitor naast het lesgeven ook een organiserende en administratieve taak. De fietsmonitor heeft een sociaal-technische en educatieve rol. Namelijk het aanleren van veilige fietstechnieken in begrijpbaar Nederlands voor iedereen (en soms ook fietsonderhoud al dan niet door een partnerorganisatie). Motiveren, demonstreren en geruststellen staan steeds centraal tijdens de lessen. Iedere lesgever hanteert een eigen lesmethodiek om de deelnemers blijvend te motiveren zoals putten uit eigen moeilijke ervaringen of filmpjes maken en deelnemers laten zien hoever ze al gevorderd zijn. Jezelf bezig zien, helpt ter motivatie. Ook tracht men de deelnemers mee te laten denken en te laten vertellen over verkeerssituaties die ze kortgeleden hebben gezien. In Mechelen schenken ze extra aandacht aan een infosessie alvorens de lessen starten. Hier worden afspraken, lesmethode en genderspecifieke thema's besproken zoals noodzakelijk kort fysiek contact uit veiligheid en kledingtips voor op de fiets. Er wordt ook een onderscheid gemaakt in niveau tussen mensen die al ooit op een fiets zaten en echte beginners. Dit om de motivatie voor iedereen gelijk te houden. Een vrijwilligster zet haar eigen motivatie in om anderen te inspireren.

“Encourager les femmes et les motiver à rouler dehors, à l'extérieur, sans se cacher. Ca c'est ma motivation ce qu'est le plaisir de sport, de rouler à vélo.”(vrijwilligster, Molenbeek)

Leren door peer-support

Leren in groep werkt motiverend en al zeker als dit door mensen in dezelfde positie binnen hetzelfde leerproces gebeurt. Alle fietsdeelnemers starten vanaf nul en gaan door hetzelfde proces. De een al wat sneller dan de andere maar ze weten goed van mekaar wat ze precies doormaken en hoe moeilijk het is.

“We laten de mensen die het dan al wel kunnen de andere mensen motiveren. En dat werkt wel. Geef haar nu eens wat tips want jij hebt het juist geleerd. Zeg eens wat er bij jou heeft geholpen. En dikwijls nemen ze dat rapper aan dan van ons. Want die heeft dezelfde stappen moeten zetten.”
(Vrijwilligster, Fietsschool Leuven)

Groepsaspect

Alle fietsinitiatieven investeren tijd om ook het groepsaspect buiten de les te stimuleren. Dit gebeurt in de vorm van een lespauze, bezoekje aan een dienstencentrum voor koffie, een babbel in het buurthuis/gemeenschapscentrum of komen na een fietstocht in de lokalen nog even iets drinken en napraten. We merken tijdens de interviews dat dit sociaal contact door de deelnemers enorm wordt gewaardeerd. Een veilig leerklimaat is belangrijk evenzeer als gepast reageren op valpartijen, want dit heeft een invloed op de hele groep.

“Als ze vallen oei, ze gaan toch nog komen? Dan moet je ze wel extra in de watten leggen. De meesten komen terug. En ook de anderen die niet gevallen zijn die zien da gebeuren en opeens zijn die allemaal bang eh. Kunnen opeens niks nimeer. Zeker als het EHBO-kistje wordt bovengehaald [lacht]. Dat weten we, dan moeten we ze terug kalmeren. En terug voor extra veiligheid zorgen en zeggen wat je nie durft, doe het nie. Dat is ook heel belangrijk we verplichten de mensen ook nooit als ze iets nie durven. Wel een klein beetje aanzetten van allez probeer nu eens maar als ze echt neen is neen eh. Dan heb ik liever dan ze er 5 lessen langer over doen dan dat wij hen pushen. Je moet ze wel een beetje stimuleren anders doen ze niks.” (Vrijwilligster, Fietsschool Leuven)

Gemeenschappelijk doel wordt groepsdoel

Later komt bij ‘3.4.3 Gedragscomponent’ van psychologisch empowerment de dimensie ‘groepsoriëntatie’ terug. Uit de interviews blijkt dat er meer groepsoriëntatie te bespeuren valt tijdens het leerproces dan in de vorm van latere sociale impact (zie Psychologisch empowerment). Een positief groepsklimaat ‘We doen dit samen, samen lachen’ tijdens het fietsen draagt evenzeer bij tot een positief identiteitsgevoel binnen de lesgroep. Dit creëert een dankbare verbondenheid tussen de fietsdeelnemers en de fietsmonitor(en).

“Het voordeel van fietslessen is, je hebt een gemeenschappelijk doel. Mensen komen naar les 1 om te leren fietsen, niet om gewoon te bewegen. Ik wil met de kinderen kunnen bewegen of naar mijn werk kunnen rijden. Dat gemeenschappelijk doel kan je als lesgever optimaal gebruiken om elkaar te steunen en wordt zo een groepsdoel. En mensen helpen graag. De goeie krijgen een schouderklopje en de diegene die nog niet zo mee zijn, krijgen een duwtje in de rug van anderen.”
(Persoonlijke communicatie, 26 november 2015)

Drempels tussen 'Competence' en 'Actual use'

Uit de vragenlijst blijkt dat slechts 1 respondent dagelijks de fiets gebruikt om naar het werk te gaan. Twee respondenten fietsen niet dagelijks maar een paar keer per week. Vier respondenten fietsen 1 keer per week waarvan drie dit enkel doen tijdens het extra oefenmoment. Zes respondenten fietsen 2 tot 4 keer per maand. Vijf respondenten fietsen niet, behalve twee tijdens autoloze zondag of op vakantie. We kunnen concluderen dat het merendeel van onze respondentengroep niet regelmatig fietst. Opmerkelijk is dat het hebben van een fiets niet automatisch betekent dat er ook gefietst wordt. Geen fiets hebben wordt logischerwijze gezien als de reden om niet te kunnen of niet meer te fietsen. In de focusgroep van Deurne blijkt dat 3 op 4 dames thuis een eigen fiets heeft, maar om allerlei redenen niet meer fietst. Dit betekent dat er ook nog andere factoren spelen. Respondenten geven verschillende redenen op:

- Angst voor het drukke verkeer is een veelvoorkomende reden. Dit heeft niet enkel met fietsvaardigheden (motility/competence) te maken maar ook met de geografische context van Deurne-Noord (zeer drukke verkeersassen, slechte wegeninfrastructuur) en Molenbeek (heuvels, stadsdrukke, Molenbeek ligt in een dal waar de luchtvervuiling blijft hangen).
- Ook 'slechte weersomstandigheden' is een veelgehoorde uitspraak expliciet bij 4 (guur winterweer, regen is voor sommige al te veel, anderen vinden het geen probleem).
- Druk gezinsleven met veel kleine kinderen en zwangerschappen die snel na elkaar volgden
- 'Het is veel te lang geleden dat ik gefietst heb. Ik ben het verleerd.' De drempel om opnieuw te fietsen is te groot.
- Enkele respondenten gaven gezondheidsklachten zoals rug-en gewrichtspijn aan.
- Sommigen hebben nood aan ondersteunend gezelschap zoals de 'Fietsvriendinnen'. Onvoldoende fietsvaardig zijn, wakkert (val)angst terug aan.

Om fietseducatie te laten renderen in de vorm van sociale impact is het louter hebben van een fiets (of toegang tot een fiets) niet voldoende om te blijven fietsen. Vrouwen die wonen in een geografisch ongunstig verkeersgebied zoals Deurne-Noord en Molenbeek ervaren (naast eventuele persoonlijke drempels) extra maatschappelijke drempels om te (blijven) fietsen. Weersomstandigheden (koude, winter, glad en sneeuw) worden in alle steden aangehaald als mogelijke reden om niet te fietsen. Ook extra ondersteuning in de vorm van opvolging is soms wenselijk.

"Ik fiets alleen op vakantie op het Marokkaanse platteland want daar is veel ruimte." (Hafsa, Molenbeek)

"Mais dans le consort de Bruxelles, le vélo n'est pas une priorité. Il n'y a pas de piste cyclable pour le vélo. Et les voitures roulent vite". "Er zijn niet veel fietspaden in Brussel. Ze zijn echt heel erg smal en ze zijn gewoon getekend op de rijweg. Soms zijn de lijnen gewoon op het trottoir getrokken. Echt gevaarlijk. Er zijn fietspaden die beginnen maar die niet echt ergens eindigen. C'est un vrai problème ici." (Dalal en Caroline, Molenbeek)

Vervoersarmoede verminderen

Bij Sociaal Huis Mechelen geven ze aan dat een groot deel van de doelgroep (instromers via Sociaal Huis) toegang heeft tot een busabonnement, maar soms moeten ze wel twee bussen nemen om op de bestemming te geraken. Om je binnen Mechelen te verplaatsen, is de fiets daarom een snel en handig

vervoermiddel. Tegenwoordig staan de fietslessen open voor elke Mechelaar en kampen ze met een lange wachtlijst. De mobiliteitsmogelijkheden worden voor een deel van de bevolking groter.

“Een idee zou kunnen zijn dat een systeem als het OCMW of een stad of een gemeente fietsen aankoopt en dan via een goedkopere prijs aanbiedt en dan via een afbetaling of een goed systeem toegankelijk maakt voor die mensen maar niet gratis. Als je iets zelf gekocht hebt, heb je er meer respect voor dan dat je het maar gewoon gekregen hebt.” (Begeleider fietscursus, Mechelen)

Buurthuis Dinamo omschrijft 4 pijlers waarvan zij hebben vastgesteld dat die belangrijk zijn. Fietsles, laagdrempelige toegang tot de aankoop of huur van een fiets, kennis over fietsherstel en onderhoud en fietsparkeermogelijkheden.

“De mogelijkheid dat mensen kunnen leren fietsen in de straat. Het hebben van een fiets. Dat is niet voor iedereen weggelegd, kost veel geld als het ne goeie is. En zorgen dat je je fiets kunt laten repareren of da leert. En ook niet teveel kost. Bijvoorbeeld het fietsatelier is laagdrempelig en mensen leren hoe dat ze banden moeten plakken enzo en dat je het veilig kunt vastzetten dat die er de volgende dag nog staat anders koop je gene fiets.” (Opbouwwerker, Deurne)

Empowerende conditie van de organisatie

Het is niet de bedoeling om de organisaties in detail te vergelijken en het gehalte aan ‘zelf-empowerment’ te meten. Volgens van Regenmortel (2011) versterkt het psychologisch empowerment van de deelnemers als de organisatie ook aan zelf-empowerment doet. Het is moeilijk te zeggen in hoeverre deze organisaties hieraan voldoen. Dit kwam beperkt en bij sommige organisaties onvoldoende uit de interviews. Bovendien werkt elke organisatie vanuit een andere context en invalshoek. We zagen wel dat sommige organisaties in hun organisatiedoelstellingen verwezen naar elementen die verband houden met motility en/of psychologisch empowerment. Bij organisaties zoals het Buurthuis in Deurne en De Vaartkapoen in Molenbeek kwamen de emancipatorische en verbindende aspecten expliciet bovendien.

“We hebben verschillende doelstellingen: emancipatorisch, dat vrouwen ook de kans krijgen om te leren fietsen, om zich te ontplooien, mobiliteit verhogen en ook voor in de toekomst dat de mensen meer de fiets gaan gebruiken en de gemeente te sensibiliseren om ook meer fietsparkings en activiteiten te organiseren met de fiets. Er moet ook lokaal aan gewerkt worden. Het zou vanzelfsprekend moeten zijn dat dat je de fiets gebruikt. We gaan hier de gebouwen afbreken en er komt dan een semipublieke tuin met fietsparking.” (Medewerker Vaartkapoen, Molenbeek)

Tabel 5 'Dimensies van motility en vervoersarmoede'

MOTILITY	ALGEMENE ACTIE	DREMPELS DEELNEMER	BEREIKTE RESULTATEN
Access	Informereren van mogelijkheden (aankoop, uitleen, huren van een fiets) Fiets kunnen stallen	Financieel, cultureel, woonsituatie en buurt (stallen, geen Velo-station in de buurt)	Tweedehandsmarkt, fietsdeelsysteem Velo, Villo in Brussel, eigen uitleensysteem, samenwerkingen met organisaties
Actual use	Opvolgingstraject Extra modules Actual use stimuleren door structureel fietsen mogelijk te maken	Sociale (angst), geografische omgeving (verkeer en infrastructuur) en weersomstandigheden	Fietsproject: Fietsvriendinnen Extra oefenmomenten Fietsuitstappen (gevorderd) Signaalfunctie en overleg met netwerkpartners uit de wijk, gemeente en stad rond veilig (fiets)verkeer en stalmogelijkheden
Appropriation	Mobiliteitsaanbod wordt groter	Beperkte keuze	Uitbreiding opties: aanbod fietseducatie
Competence	Laagdrempelig aanbod fietseducatie (beginner en semi-gevorderd)	Onzeker over fietsvaardigheden	Fietscompetenties: Technisch leren fietsen, zelfstandigheid Onderhoud en herstel

Samenvattend

We weten nu meer over het eerder lage socio-economische profiel van de fietsdeelnemer uit de onderzoeksgroep. Net zoals in het onderzoek van Martens (2004) is ook bij deze groep het fietsgebruik niet bijster frequent. De drempels om te blijven fietsen zitten in allerlei redenen. De fietsmonitor heeft een demonstrerende en motiverende rol. Hij of zij moet zorgen voor een aangenaam leerklimaat en de deelnemers die vaak angstig zijn, geruststellen. Het groepsaspect tijdens de lessen is een dankbaar instrument om de groep te motiveren en elkaar mee te trekken. Door de verschillende dimensies van motility te analyseren zien we dat er meer nodig is dan enkel fietslessen. Organisaties trachten doelgroepen zo goed mogelijk te informeren over het fietsaanbod of zijn zelf de motor achter nieuwe initiatieven die een positieve invloed op vervoersarmoede kunnen hebben.

3.4 Psychologisch empowerment

Om de sociale impact van fietseducatie te onderzoeken, kijken we naar de gelaagdheid van het concept psychologisch empowerment volgens Vrijbaan (2011) en de laatste twee concepten volgens Zimmerman (1995). Dit doen we *van binnen* (intra-persoon) *naar buiten* (interpersoonlijk en gemeenschapsniveau). Op welke manier worden fietsdeelnemers empowered? We zien dat alle concepten heel sterk samenhangen en soms een overlap vertonen. Bij de deelconcepten van de interpersoonlijke dimensie gaan we even terug naar wat de respondenten tijdens de vragenlijst hebben geantwoord op de vragen rond motility.

3.4.1 Intrapersoonlijke dimensie

Deze dimensie bestaat uit twee componenten: competentie en positief identiteitsgevoel. We beschrijven en illustreren via quotes hoe we de dimensies terugvinden in de data.

- **Competentie**

Competentie vanuit psychologisch empowerment gaat niet over fietscompetenties (motility-competence) maar over sociale competenties die tijdens en na leren fietsen komen bovendrijven. Het gevoel in staat te zijn om gepaste keuzes te maken, zelf doelstellingen ontwikkelen en daarop resultaat boeken (Vrijbaan, 2011).

Doorzettingsvermogen

Dit komt terug in de vorm van ‘het is moeilijk maar we houden vol’. Steeds blijven proberen en niet opgeven. Ook na de lessen moeten de deelnemers doorzetten om te blijven fietsen. Mensen durven en kunnen nu meer. Ze ontdekken hun eigen leervermogen.

“Ja ik heb opgegeven en dan terug gepakt want ik wou nog veel leren. Ik heb nu ook ingeschreven voor zwemmen. Als ik vrij ben wil nog heel veel leren.” (Angela, Antwerpen)

“Door de motivatie eh. Ik heb gezegd ik moet. Ik moet fietsen maken ik moet. En ik heb gedaan.” (Geraldine, Mechelen)

Zelfreflectie

Leren wordt moeilijker als je ouder wordt maar ook moeilijk om aan jezelf toe te geven dat je het niet kan. Misschien wordt het tijd om het alsnog te leren? Niet kunnen fietsen is een confrontatie met je eigen competenties en beperkingen.

“En iedereen zei tegen me ‘het is gemakkelijk, ik zal het je leren.’ En ook na een bepaalde leeftijd wordt het een beetje moeilijk om terug te beginnen leren. En ook om te zeggen ik kan het niet, dus ik zal terug beginnen leren.” (Dalal, Molenbeek)

- **Positief identiteitsgevoel**

Identiteit is een complex begrip en wordt door een waaier aan bouwstenen geconstrueerd. We beperken ons tot het identiteitsgevoel zoals beschreven in het literatuuronderzoek. Dit heeft betrekking op het zelfbeeld en doet een persoon naar de mogelijkheden kijken in plaats van de onmogelijkheden (Vrijbaan, 2011). We merkten dat leren fietsen een zeer sterke impact heeft op het identiteitsgevoel van mensen. Dit

klinkt als een open deur intrappen, maar het is belangrijk om dit als meerwaarde van fietseducatie in de verf te zetten. Fietsdeelnemers leren zoveel meer dan technisch fietsen. Leren fietsen doet mensen ongeacht positie of afkomst groeien.

Trots alom

Respondenten geven aan dat ze een overwinning op zichzelf hebben gehaald. Trots is het meest geregistreerde gevoel tijdens het kiezen van de gevoelskaartjes en kwam ook tijdens de gesprekken veelvuldig aan bod. 1 respondent gebruikte fierheid als motivator om te leren fietsen.

“Iedereen kan fietsen, het is een soort fierheid. Waarom kan ik dat niet? Als zij dat kunnen, dan moet ik dat ook kunnen.” (Hafsa, Molenbeek)

“La bicyclette, c’est un succès. Je me sens bien.” (Zahra, Deurne)

“A la fin j’étais tellement fière. C’est une chose incroyable. We zijn met kleine oefeningen begonnen. Paddelen met de voeten, gewoon om de balans te vinden. Zoals een eend [lacht]. Ik was echt fier toen ik eindelijk mijn balans vond zonder te vallen. C’est un succès pour moi. Peut-être que personne ne comprends pas mais pour moi c’était une chose incroyable. J’ai pris confiance en moi progressivement.” (Sihame, Molenbeek)

“Jazeker, ik zeg het tegen iedereen. Ik heb leren fietsen. Ik ben van nature supermodest en ik zeg niets van wat ik allemaal heb geprobeerd maar dàt zeg ik wel! Iedereen was van oh ja en je wist het niet. Maar ah bon is het ook belangrijk? Het was echt belangrijk voor mij. Ik kon het niet, en nu kan ik het wel. Voila.” (Michelle, Molenbeek)

Veel respondenten ervoeren negatieve gevoelens over zichzelf (‘Ik ga dit nooit kunnen’, ‘Ik ben de enige die niet kan fietsen’, ‘Ik moet dit alleen doen’) maar behaalden uiteindelijk een positief resultaat. Ze zijn gedurende het leerproces als mens gegroeid. Het toenemend zelfvertrouwen is ook de fietsmonitoren niet ontgaan.

“Als ze afgestudeerd zijn, zijn die heel trots en met reden. Dat is een enorm proces. Ze krijgen daar een diploma van. Ik denk dat dat voor hun zelfbeeld, hun zelfvertrouwen een enorme opsteker is eh. Als ze dan nog eens iets willen gaan volgen, dan kunnen ze misschien denken ah ja die fietslessen vond ik ook heel moeilijk maar dat is ook gelukt.” (vrijwilligster Fietschool Leuven)

“Ten eerste is er het overwinnen van de angst. Euforia, ik kan fietsen! Ze hebben geprobeerd en op het einde echt blij zijn. Daarna is er het gevoel van zelfstandigheid en zelfzeker zijn. En echt klaar om alleen te gaan fietsen.” (fietsmonitor Buurtsport Antwerpen)

“Gelukkiger met de dag! Ja als ze de eerste keer in die zaal kunnen rondrijden dan is dat van waa ik kan het! In het begin is dat van ik ga dat nooit nie kunnen. Als ze voor de eerste keer slagen in een parcours das zalig. Die staan daar te lachen en mekaar te motiveren om het toch maar te doen. Dat is super gewoon. Dat geeft mij ook veel.” (groepsbegeleider fietslessen Mechelen)

Inzicht in eigen potentieel

Opvallend is dat er in elke focusgroep wel iemand spontaan zei: 'Als ik dit kan, kan ik ook andere dingen'. Inzicht in eigen mogelijkheden is een teken van een positief zelfbeeld en identiteitsgevoel (Vrijbaan, 2011).

"Het is een beetje cliché maar ook het gevoel dat alles mogelijk is. Ik zet veel limieten voor mezelf. Je moet het gewoon proberen en dat doe ik met veel dingen. Maar er zijn veel dingen waarvan ik misschien denk dat kan ik gewoon niet, maar misschien kan ik het wel. Dat is echt de ding met de fiets, het is als een trigger. Ik ga nu veel meer uit mijn comfortzone om dingen te proberen." (Michelle, Molenbeek)

"J'étais timide. Avant je bégayais mais ça va mieux. J'ai plus confiance en moi". Ja, ik was hiervoor veel meer verlegen, ik stotterde vroeger ook. Ik heb meer zelfvertrouwen. [vert.] (Dalal, Molenbeek)

"Eerst dacht ik, ik ga da nooit op de fiets ik kan da nie. En daarna ik heb heel goed gevonden en ben ik trots op mijn eigen. En ik dacht ik kan misschien nog iets doen. Ik heb rijbewijs gevolgd en heb ik ook praktijk gedaan maar ik heb gebuisd. Maar toch. Ik dacht ik ga niet fietsen. Ik ben nu oud. Ik dacht toen ik 30 was ik ga geen fietsen of autorijden dat is te laat. Na die fiets heb ik gezegd nee, daar is niks te laat, ik kan da nog doen ja. (Sihame is nu 38 jaar, Deurne)."

Eén respondente spiegelde zich na een serieuze valpartij op de tramsporen aan de volhardende professionele wielrenners.

"Wij waren hard gevallen op de tram. Mijn kindje was bang maar ik zeg die professional - kijk op tv - vallen zoals ik vallen die gaan door dan geen probleem, ik dan ook blijven fietsen. Waarom als die mensen vallen en opstaan. Ik kan da ook. Ik heb gezien op tv. Gisteren ofzo. (Afua, Antwerpen)

Emancipatie

Eén van de sterkste uitspraken: 'Ik heb nooit iets voor mezelf gedaan. Ik kan ook iets voor mezelf doen.' 'Dit is de eerste keer dat ik iets alleen doe.' Leren fietsen heeft iets van binnen teweeg gebracht. Voor laaggeschoolde of zelfs ongeschoolde vrouwen die heel sterk gericht zijn op gezin en huishouden, betekent dit een enorme stap vooruit in het ontwikkelen van zichzelf. Fietsen werkt emanciperend.

"Ik vroeger ook alleen thuisblijven met de kinderen. Van die kind naar kind [lacht]. Ik ga gewoon naar buiten als ik boodschappen of met man we gaan iets eten ofzo. Met kinderen naar park. Ik ben altijd bezig met kinderen en thuis. Ik heb nooit iets voor mezelf gedaan. En dan heb ik gevoeld. Ik kan ook iets voor mijzelf doen." (Sihame, Deurne)

"Cela change vraiment la mentalité des personnes. Mais particulièrement des femmes. Elles vivent pour elles-mêmes, et non plus pour les autres, elles ont plus confiance en elles. Pour leur propre plaisir. Pour moi c'est important parce que je dis moi, je suis." (Vrijwilligster Vaartkapoen, Molenbeek)

- **Samenvattend**

Het aanleren van fietsvaardigheden vraagt veel doorzettingsvermogen. Het leerproces stimuleert zelfreflectie bij de deelnemers. Fietsen heeft zeker effect op een positief identiteitsgevoel. Deelnemers ervaren een grote trotsheid. Ze hebben iets gedaan waartoe ze nooit gedacht hadden in staat te zijn. De fietsmonitoren zien dat zelfvertrouwen met ups en downs evolueren en voelen zich eveneens trots als de deelnemers kunnen fietsen. Fietsen geeft hen ook zicht op de mogelijkheden in plaats van de onmogelijkheden. Dit biedt hen kansen om zich verder te blijven ontplooiën. Voor een groot aantal vrouwen is fietsen ook een emancipatorisch proces naar meer onafhankelijkheid.

3.4.2 Interpersoonlijke dimensie

De tweede dimensie bestaat uit twee grote lagen: betekenis en impact. We kijken niet alleen hoe we ze in de data terugvinden maar plaatsen er kort de resultaten uit de vragenlijst over competence, access en appropriation bij (Actual use uit de vragenlijst staat bij 3.3 Fietseducatie en vervoersarmoede).

Betekenis en competence

De betekenis van fietsen is waardevol omdat ze aansluit bij de opvattingen, waarden en normen van die bepaalde fietsdeelnemer of medewerker (Vrijbaan, 2011). Openlijk spreken over gevoelens gaat met deze deelnemers verbazend goed. De bedoeling is om via gevoelens tot betekenis te komen. Soms gebeurt dit door het uitspreken van een gevoel gekoppeld aan motivatie. We merken dat persoonlijke motivatie dicht bij betekenis aanleunt. Betekenis en impact (zie verder) komen in de ervaringen van de respondenten terug. Veel vrouwen zijn laagopgeleid en anderstalig, zijn niet gewoon dat er iemand naar hun (fiets)ervaringen komt luisteren. De kans krijgen om het alleen al te kunnen leren, is voor veel vrouwen al een onvoorstelbaar idee. Het dan uiteindelijk kunnen, geeft een overweldigend trots gevoel. Fietsen is veelbetekend. Enkele persoonlijke betekenissen van de fietsdeelnemers:

- Leren fietsen is moeilijk, daarna pas genieten. Fietsen is vallen en opstaan. Je mag niet opgeven.
- Ik kan eindelijk dingen met mijn familie doen en ook alleen. Kinderen als motivatie om de participatie te verhogen.
- Fietsen lost geen problemen op maar maakt het leven wel makkelijker.
- Fietsen geeft vrijheid en onafhankelijkheid.
- De fiets is een snel en handig transsportmiddel.
- Fietsen is sporten, goed voor de conditie, goed voor de gezondheid en zelfs voor 1 jonge vrouw competitie.
- Fietsen is voor iedereen: man, vrouw, jong, oud, valide en invalide. Ongeacht je leeftijd kan je leren. Fietsen is niet alleen voor mannen.
- Fietsen is sneller contact. Je kan mensen zien en praten.
- Fietsen is typisch voor de Vlaamse cultuur (in vergelijking met Wallonië).
- Niet kunnen fietsen is als een handicap.
- Fietsen is evident (in België). Als je dat ziet, dan wil je dat ook kunnen om erbij te horen.
- Fietsen vermindert stress. Even je dagelijkse problemen en beslommingen vergeten en samen lachen.

- Leren fietsen is een overwinning op jezelf, een ‘personal challenge’.
- De fiets is een luxegoed, een statussymbool in Afrika, een curiositeit, een fiets kopen is geen prioriteit.
- Ik wilde het zo graag leren en nu ik het kan, fiets ik ook door weer en wind.
- Leren fietsen maakt ongelooflijk trots. Ik heb naar mijn familie in Marokko gebeld toen ik kon fietsen, ik was de eerste van de familie.

Fietseducatie gemeten door ‘Competence’

Het motility item ‘competence’ gaat expliciet over fietscompetenties. De vragenlijst is een momentopname waar de huidige status gepeild wordt. Van de 18 respondenten zijn er 11 gestart met fietslessen waarvan er 9 de lessen volledig hebben afgerond en 2 deelnemers haakten omwille van persoonlijke redenen af. Opvallend is dat 7 mensen na de fietslessen nog een extra opvolgingstraject volgden bij Buurtsport Antwerpen in de vorm van vrije oefensessies.

- **Impact, access en appropriation**

Het betreft het gevoel dat je invloed kunt uitoefenen en dat de keuzes die je maakt een verschil kunnen maken (Vrijbaan, 2011). Dit item sluit sterk aan bij het stijgende zelfvertrouwen. ‘Ik kan dit en ik kan mijn eigen leven (meer) beïnvloeden’.

Groeiende onafhankelijkheid en zelfstandigheid door access

Doordat je kan fietsen en je een fiets ter beschikking hebt (access) vergroot je zelfstandigheid. Uit de vragenlijst zien we dat 11 respondenten toegang hebben tot een eigen fiets, 2 kunnen er een lenen en 3 plannen een fietsaankoop in de nabije toekomst. De positie wijzigt van afhankelijk naar een zelf verworven onafhankelijkheid. Dit maakt dat je zelf beslissingen kan nemen en deze vrijwel meteen ten uitvoer kan brengen. Dit is een niet te onderschatten effect op je dagelijks leven.

“I just go and buy it. Don’t depend on my husband anymore.” (Afua, Antwerpen)

Deze respondent concludeert dat haar leefwereld groter is geworden.

“Ik heb het gevoel dat er nu meer deuren geopend zijn. Nu ik kan fietsen, hoef ik niet meer in mijn comfortzone te blijven. Ik ga er nu het maximum uithalen.” (Michelle, Molenbeek)

Vrouwen die kunnen fietsen, delen niet alleen de vreugde en de voordelen, maar inspireren hierdoor ook andere vrouwen uit hun gemeenschap om te leren fietsen. In Molenbeek moeten ze momenteel geen reclame meer maken daar doet de ‘bouche-oreille’ haar werk.

Appropriation

In de context van ‘impact’ spreekt Vrijbaan (2011) over het gevoel dat je keuzes een verschil kunnen maken. Om verder te gaan op die keuzes gebruikt Kaufmann (2002) appropriation voor het zich eigen maken van keuzes, ook als dit een non-keuze is. Appropriation hebben we niet via de vragenlijst

gemeten. In de focusgroepen hebben we dit vertaald naar het in overweging nemen van mobiliteitsmogelijkheden.

“Ik heb de fiets, tram en metro. Ik kan nu uit al deze opties de beste kiezen.” (Michelle, Molenbeek)

“Ik moet een afweging maken om naar de stad te komen. Er is geen veilig fietspad, voor mezelf zou ik dat nog wel doen maar niet met kind. Dus ik parkeer gratis buiten de stad en ga dan met de tram.” (Angela, Antwerpen)

Impact op wijkniveau

Het fietsproject van Buurthuis Dinamo vertelt hoe je als kleine burger het tegenovergestelde van ‘learned helplessness’ - het idee dat alles je overkomt - kan ombuigen. Ze stimuleren buurtbewoners om te blijven fietsen zodat zij mede-eigenaar van de wijk blijven.

“We zitten hier met de Ring, Bisschoppenhoflaan en da heel groot kruispunt, Sportpaleis. Da zit hier allemaal vol auto’s, auto’s, auto’s. Dus da fietsproject is voor ons ook een beetje een klein verzet want wij gaan dat hier nie kunnen veranderen maar wij willen wel laten zien dat mensen hun eigen wijk in handen kunnen nemen en het fietsen terug mogelijk te maken en dat is ook wel de insteek.”(Opbouwwerkster, Deurne)

- **Samenvattend**

Respondenten geven een uiteenlopende betekenis aan fietsen, wat bij hun persoonlijke motivatie aansluit. Het merendeel heeft fietslessen gevolgd, wat ook de opzet van de focusgroepen was. Enkelen zijn afgehaakt om persoonlijke redenen. Fietsbezit verschilt erg van focusgroep tot focusgroep. In Deurne en Molenbeek hebben de meesten geen eigen fiets. Elk fietsinitiatief schenkt aandacht aan het informeren van de doelgroep over stedelijk fietsaanbod en mogelijkheden. Eenmaal op de fiets, schieten de zelfstandigheid en onafhankelijkheid de hoogte in. Een aantal respondenten is zich sterk bewust van de uitgebreide optie aan vervoersmiddelen en leggen de keuzes in de weegschaal. In Deurne merken we vanuit de organisatie een stimulans om als ‘kleine fietser’ te midden van verkeerschaos ook een micro-impact op te eisen op wijkniveau.

3.4.3 Gedragscomponent

De laatste component bestaat uit drie deeldimensies: groepsoriëntatie, gemeenschapsgevoel en participatie. Op het einde volgt een beknopte samenvatting.

- **Groepsoriëntatie**

Groepsoriëntatie verwijst naar een inzicht van onderlinge afhankelijkheid en dat samenwerking met anderen nodig is, zoals het bieden van hulp. Tijdens de focusgroepen en de interviews met de medewerkers komt groepsoriëntatie in de vorm van sociale impact amper terug. Het groepsaspect tijdens het leren fietsen is wel een belangrijk onderdeel van fietseducatie (zie 3.3 Vervoersarmoede en fietseducatie). Groepsoriëntatie ervaren in het dagelijks leven als een effect van leren fietsen, is

vermoedelijk veel te abstract om tijdens een gesprek aan te geven. Tijdens de fietslessen wordt het groepsgevoel veel concreter en waardevol voor de deelnemers. We zouden durven stellen dat psychologisch empowerment al start bij de aanvang van de fietseducatie. Het betreft het overwinnen van angst om te vallen en te falen.

- **Gemeenschapsgevoel**

Om het deelconcept gemeenschapsgevoel te onderzoeken, maken we gebruik van deze quote: “Ik fiets regelmatig door mijn buurt. Daardoor ken ik mijn buurt en de mensen uit de buurt beter.”

“Ik denk dat da waar is. Ik pak geen openbaar vervoer. Als ik op de fiets zit dan zien ze mij.” (Angela, Antwerpen)

Zichtbare burger

Fietsen is een mogelijkheid om sociaal contact te maken, maar dat is niet altijd gemakkelijk.

“Heb je meer contact met de mensen uit de buurt? Ja die de oude personen uit de buurt. Kinderen niks ik alleen ik weet het niet. De personen uit België komen niet buiten alleen in zomer.” (Farah, Mechelen)

De respondenten krijgen veelal positieve reacties van oudere mensen en van hun eigen familie. Buurtbewoners tonen interesse en vragen waar ze dat hebben geleerd of merken op dat ze veel tijd heb om van alles te leren (zwemmen, fietsen en Nederlandse lessen). De nieuwe fietsers worden dus wel eens aangesproken omdat ze meer zichtbaar in het straatbeeld verschijnen dan ervoor. Farah's buurvrouw is elke keer weer blij voor haar omdat ze nu ook kan fietsen:

“Mijn buurvrouw Belgiëvrouw, nie Marokkaan. Misschien 70 jaar nog altijd fiets. Ik ken die vrouw nog altijd heel goed contact met haar. Zij woont eerste verdieping, ik 3de verdieping. Dan altijd ik altijd met voet. Nu met fiets. Zij zegt: ‘Farah, ik ben zo blij voor jou’ en volgende keer ook.” (Farah, Mechelen)

Diversiteit en beeldvorming

Fietsen maakt de diversiteit in de buurt meer zichtbaar en doordat ‘fietsen voor iedereen is’ versterkt dit ook het gemeenschapsgevoel. Soms kan een verbaasde iets wat ongelukkige uitspraak een empowerende betekenis hebben voor de fietsdeelnemer.

“Kijk een zwarte op een fiets, zeggen ze dan. Vind je dat niet vervelend? Nee zwarte mensen fietsen nog niet zoveel als Belgen. Zwarten moeten ook meer fietsen. Ik doe da. Ik heb geen pijn. (Ze is niet gekwetst door de uitspraak van de buurtbewoner)” (Caroline, Mechelen)

De zichtbaarheid van het fietsen kan voor sommigen een confrontatie zijn met culturele drempels in de vorm van taboes. Vrouwen waarvan geacht wordt dat ze niet fietsen, maar toch die beslissen om het te

leren, spelen in Molenbeek een belangrijke rol in de emancipatie en beeldvorming over de vrouw. De initiatiefneemster en vroegere fietsvrijwilligster van de Vaartkapoen is in de Molenbeekse gemeenschap door haar fietsbekendheid een rolmodel geworden. Het taboe is er soms nog maar neemt af.

“Pour moi c’est normal, j’aime beaucoup rouler à vélo. Concernant les femmes, parfois le mari ne voudra pas, et les gens regardent les gens. C’est tabou. Pourquoi les femmes ne roulent pas? Il y a encore le tabou mais moins. Quand je vais voir... ah c’est magnifique! Een collega vult aan: Maghrebijnse vrouwen fietsen niet veel. Ze zijn het niet gewoon om een vrouw op de fiets te zien. In Nederland hebben ze meer de cultuur van het fietsen voor vrouwen dan hier. De mannen keken eerst vreemd op toen wij met een groep door de Gentsesteenweg kwamen aanrijden. Maar we hebben ook applaus gekregen, zelfs van de mannen.” (fietsvrijwilligster en educatief medewerkster, Vaartkapoen Molenbeek)

Martens (2004) beschouwt het inzetten van rolmodellen als een krachtige en succesvolle methodiek om vrouwen met een niet-Westerse achtergrond te bereiken. Volgens Buurthuis Dinamo is dit ook een goede manier om stereotypen te doorbreken. Zij hebben bewust duo-vrijwilligers van Marokkaanse origine.

“Want dikwijls was zo’n project ook stereotypen versterken: je pakt een Belgische vrouw die een Marokkaanse vrouw wilt leren fietsen en die Marokkaanse vrouw komt dan nie opdagen. Maar waarom komt die dan nie opdagen? Omdat die van alles aan hare kop... die heeft misschien veel problemen en dat is misschien voor haar bijzaak. En dan zegt die allez tis weer zover die komt dan nie opdagen.” (Opbouwwerkster, Deurne)

Buurthuis Dinamo heeft een aantal jaar geleden een bijdrage geleverd aan de positieve beeldvorming rond fietsen bij maatschappelijk kwetsbare vrouwen en meer bepaald moslima’s uit de wijk. Het hippe imago rond fietsen in de stad heeft dit mee versterkt.

“Ook heel het gegeven van vrouwen met een hoofddoek op een fiets en dat heel normaal vinden. En daar een rol in spelen is ook belangrijk in het project ‘Fietsvriendinnen’. Het project van fietsen stelt ook in het algemeen die beeldvorming wat bij. Toen dat wij pas met dat project begonnen, herinnerde ik mij uitspraken zoals ‘Vrouwen met een hoofddoek zie je niet zoveel op een fiets en dit en dat.’ Fietsen is nu ook meer en meer in geworden. Maar ik denk dat dit ook wat heeft bijgedragen tot.” (Opbouwwerkster, Deurne)

Zowel kwetsbare doelgroepen als organisaties als sleutelfiguren werken aan positieve beeldvorming rond fietsende vrouwen met een migratie-achtergrond.

Deelnemer en deelhebber in de openbare ruimte

Volgens de vrijwilligster van Fietschool Leuven maakt fietsen je (onder)deel van de gemeenschap. Fietsen heeft los van migratie een integrerende functie voor iedereen. Door te fietsen word je een actieve participant, neem je zelfstandige beslissingen in het verkeer en treed je in interactie met anderen.

“En ook het feit dat ge op die fiets zit, in het verkeer beweegt en da kunt. Ik denk dat dat ook een gevoel moet geven van: ik maak hier deel uit van heel dat complex gebeuren en ik kàn dat! We doen het toch maar eh. Tussen al die auto’s. Dat is nie gemakkelijk als je dan denkt aan de eerste les. Een auto, paniek overal. [...] Ik ben deel van heel die maatschappij hier. Ik ben nie iemand die aan de zijlijn staat en zegt van amai die kunnen goe fietsen. Nee! Ik ben nu een fietser en ik beweeg mij daartussen en ben deel van het geheel. Ik denk dat dat heel belangrijk is. Tijdens de eerste lessen staan ze nog echt aan de zijlijn eh. We moeten dan nog zo’n beetje induwen in die massa. En ja op het einde dan zijn ze daar deel van.”(Vrijwilligster Fietsschool Leuven)

- **Participatie**

Om participatie concreet te maken, hebben we de kwalitatieve data doorgelicht op verschillende levensdomeinen waarop fietseducatie een effect kan hebben. Deze referenties zijn niet expliciet bevraagd, maar gehaald uit de verhalen van respondenten en medewerkers. Het groot aantal referenties op het levensdomein ‘Gezin’ en ‘Vrije tijd en ontspanning’ valt te verklaren omdat 16 van de 18 respondenten vrouwen zijn, waarvan 11 moeders. De grootste invloed is te merken in de vrije tijd waarbij gezinsleden graag met de kinderen gaan fietsen ter ontspanning. De fiets wordt ook gebruikt om de kinderen naar de vrijetijdsbesteding te brengen, zoals zwemles. Dit is niet toevallig de grootste motivator voor de moeders om fietslessen te starten. Met ‘Gezin’ bedoelen we alles wat met het huishouden en de school van de kinderen te maken heeft: boodschappen doen en de kinderen naar school brengen is daarbij het meest voorkomend. Er zijn 7 respondenten die werken. Slechts een klein aantal (2 soms 3) gaan met de fiets naar het werk of naar Open School als het mooi weer is of als het ‘s avonds nog licht is.

“Mijn kind wilt fietsen en toen moest ik ook fietsen. Dit was moeilijk. Ik denk dat als je een kind hebt, je automatisch gaat leren fietsen.” (Angela, Antwerpen)

Tabel 6: Aantal geregistreerde levensdomeinen in NVivo

LEVENSDOMEIN	AANTAL REFERENTIES
Vrije tijd en ontspanning	23
Gezin	20
Mobiliteit	10
Gezondheid	9
Werk	8
School (ouders)	4
Sociale netwerken buiten gezin	4

- **Samenvattend**

Groepsoriëntatie zien we niet in de vorm van sociale impact terugkomen, maar vooral tijdens de fietseducatie. Leren in groep werkt motiverend. Het is moeilijk om te zeggen of er sprake is van sociale impact op het gemeenschapsgevoel. Wel kunnen we zeggen dat fietsen de zichtbaarheid in de samenleving verhoogt. Er vinden soms contacten plaats tussen burgers die daarvoor iets minder contact hadden met hun omgeving. De fiets is een toegankelijk en positief gespreksonderwerp. We zouden voorzichtig kunnen zeggen dat fietsen mensen dichterbij zou kunnen brengen in de eigen gemeenschap (bonding) en in de samenleving (bridging). Door de verhoogde mobiliteit komen mensen eerder in contact met elkaar maar we weten niet of dit een langdurig effect heeft op het gemeenschapsgevoel in de buurt. Participatie zien we het meest in de levensdomeinen 'gezin' en 'vrije tijd en ontspanning' wat logisch te verklaren valt gezien het hoge aantal (niet-werkende) vrouwen en moeders die als grootste motivatie hebben om met de kinderen of in het weekend met het gezin te gaan fietsen.

4 Conclusie: sociale impact van fietseducatie

In dit laatste deel geven we een overzicht van het gevoerde onderzoek. We stellen de onderzoeksvragen, concepten en belangrijkste bevindingen voor. We eindigen met een aantal aanbevelingen om op een laagdrempelige manier een focusgroep op te starten.

Onderzoeksvragen en concepten

Gedurende dit onderzoek zijn we intensief op zoek gegaan naar een antwoord op de vraag van Mobiel 21: 'Wat is de sociale impact van fietseducatie?'. We onderscheiden 3 deelonderzoeksvragen:

- Wat is het profiel van de fietsdeelnemer (uit de onderzoeksgroep)?
- In welke mate kunnen fietslessen vervoersarmoede tegengaan?
- Op welke manier worden fietsdeelnemers psychologisch empowered door fietseducatie?

In de literatuurstudie zien we dat vervoersarmoede een vorm van uitsluiting is op vlak van mobiliteitsmogelijkheden en dat die uitsluiting verder gaat dan enkel de aanschaf van een vervoersmiddel. Je moet het vervoersmiddel ook kennen en durven gebruiken (Meert, 2003). Vervoersarmoede heeft een ongunstig effect op je dagelijks leven (Martens, 2004; Meert, 2003). Wij hebben ons beperkt tot het vervoer per fiets.

Om sociale impact empirisch te toetsen, selecteren we fietsinitiatieven in Vlaamse centrumsteden (Mechelen, Leuven en Antwerpen) en Brussel (Molenbeek). We kiezen voor focusgroepen met fietsdeelnemers waar we voorafgaand een vragenlijst afnemen. We organiseren ook diepte-interviews met medewerkers en een vrijwilliger. Via twee grote centrale concepten namelijk motility (Kaufmann, 2002) en psychologisch empowerment (Zimmerman, 1995; Vrijbaan, 2011) meten we sociale impact. Motility belicht verschillende sociaal-technisch gerelateerde fietsdimensies (actual use, access, appropriation en competence) die we in verband brengen met vervoersarmoede en fietseducatie. Psychologisch empowerment is een meerlagig concept dat uit 3 deelconcepten bestaat: intrapersoonlijk (positief identiteitsgevoel en competenties), interpersoonlijk (betekenis en impact) en een gedragsmatig component (groepsoriëntatie, gemeenschapsgevoel en participatie)(Zimmerman, 1995; Vrijbaan, 2011). Gezien het ongunstig gevolg van vervoersarmoede, ligt de klemtoon van het onderzoek op het nagaan van een individueel versterkingsproces (psychologisch empowerment) en hoe dit tot uiting komt in het dagelijks leven na het volgen van fietslessen. Hierna volgen de belangrijkste bevindingen.

Het belang van fietseducatie

Als volwassene leren fietsen, is niet evident. Het vergt een fysieke inspanning met minstens blauwe plekken op de schenen en verkrampde ledematen. Mentaal vraagt het om je angst los te laten, je kwetsbaar op te stellen en geduldig te oefenen. Leren gebeurt in stapjes en daar is doorzettingsvermogen voor nodig. Een ondersteunende fietsmonitor die rustig de soms gespannen deelnemers instrueert, motiveert en demonstreert is een must. Het inzetten van rolmodellen als fietsmonitor zoals beschreven in de literatuur (Martens, 2004) is bij een specifieke gemeenschap van kansarme vrouwen in Molenbeek een succesvolle aanpak, waar taboedoorbrekend en emanciperend

gewerkt wordt. We zien evenzeer dat fietslessen ook in de settings buiten het wijkgericht basiswerk zeer goed draaien. Dit bewijzen het groot aantal instromers en soms ook wachtlijsten. Het groepsaspect van fietseducatie wordt door alle respondenten als ontzettend waardevol beschouwd. Leren gebeurt in groep en met elkaar. Aanmoedigende woorden van andere deelnemers zorgen voor extra leermotivatie. De respondenten vertonen een grote intrinsieke motivatie namelijk met de (klein)kinderen gaan fietsen. Wanneer ze dan kunnen fietsen (*competence*), overvalt hen een gevoel van trots wat hen laat nadenken over hun eigen mobiliteitspositie en potentieel. Een nieuw verworven onafhankelijkheid waarbij niet alleen de mobiliteitskeuze uitbreidt (*appropriation*) maar ook het leervermogen uitgedaagd wordt.

Zwak socio-economisch profiel van de fietsdeelnemer uit de onderzoeksgroep

Bij het verwerken van de vragenlijst, stellen we vast dat de fietsdeelnemer (uit de onderzoeksgroep) - rekening houdend met een bias (zie 3.1. Methodologie van het veldwerk) - een eerder zwak socio-economisch profiel heeft. Het betreft bijna allemaal vrouwen met een lage scholingsgraad waarvan de meeste moeder (11) zijn, niet-werkend of werkzoekend (11) en met een gemiddelde leeftijd van 43 jaar. Het merendeel beschikt niet over een rijbewijs (12) en gebruikt voornamelijk de bus. Ze zijn bijna allemaal anderstalig en enkelen zelfs analfabeet. Opvallend is dat de onderzoeksgroep op 1 respondent na uit 'oudkomers' bestaat, afkomstig uit niet-Europese landen en al meer dan 13 jaar wonend in België. In de literatuur vinden we weinig informatie over mannelijke fietsdeelnemers. Tijdens de focusgroepen zijn de twee enige mannelijke respondenten ook nauwelijks in beeld gekomen omwille van taalbarrières. We weten weinig over de motivatie van de mannelijke fietsdeelnemer. Dit is een gemis en behoeft verder onderzoek.

Fietseducatie en drempels vervoersarmoede

Enkel leren fietsen is onvoldoende om vervoersarmoede tegen te gaan. Ook het louter hebben van een geschikte en democratisch geprijsde fiets is niet genoeg. Veilige fietspaden; beheersbare stadsdrukke; lagere luchtvervuiling; meer zelfvertrouwen; balans vinden in sociale rolverwachtingen; bereidheid, kennis en vaardigheden om te fietsen in minder aangenaam fietsweer; veilige fietsstallingen en voor een deel een stimulerende omgeving vanuit gezin, werk of vriendinnen, maken of je effectief blijft fietsen. Omwille van opgesomde redenen stellen we eerder een lage fietsfrequentie vast. Net zoals in het onderzoek van Martens (2004) is ook bij deze groep het fietsgebruik na het volgen van lessen niet bijster frequent. Een opvolgingstraject waarbij de deelnemers extra oefentijd krijgen, is een wenselijke optie. Fietseducatie is een noodzakelijke en eerste opstap naar het verminderen van vervoersarmoede. Organisaties die aan 'zelf-empowerment' (Sannen & Van Regenmortel, 2011) doen via signaalfunctie naar lokale overheid, samenwerkingsverbanden uitbouwen met netwerkpartners uit de buurt om bijvoorbeeld een uitleensysteem, een goedkoop fietsaanbod, fietsherstelruimte, enz. te organiseren, leveren een constructieve bijdrage in het verminderen van lokale vervoersarmoede (op vlak van de fiets). Zij maken fietsen toegankelijk voor iedereen (*access*).

Psychologisch empowerment bij fietsdeelnemers

Het empowerende karakter van de fiets in de Verenigde Staten van de 19^{de} eeuw, zien we in een mildere vorm ook terug bij de respondenten. De respondenten sprongen niet direct de barricades op maar verwierven een nieuw soort vrijheid en doen - althans voor sommigen - voor het eerst aan bewuste zelfontwikkeling. Het overwinnen van angst om te vallen of om wat anderen zouden kunnen zeggen is al een enorme stap vooruit. Ze worden onafhankelijker in mobiliteit maar zijn ook in staat om zelf beslissingen te nemen en zo een impact te hebben op hun eigen leven. Ze zijn enorm fier op het eigen doorzettingsvermogen. Psychologisch empowerment (Zimmerman 1995; Vrijbaan, 2011) start al van bij de aanvang van de fietslessen. Daar wordt namelijk het intrapersonlijke én het gedragsmatige aspect van fietseducatie getriggerd.

De aspecten van motility (Kaufmann, 2002) zien we ruimschoots terug in het veldwerk. Het meest voor de hand liggende doel is het veilig en zelfstandig leren fietsen (*competence*) en de (keuze)mobiliteit verhogen (*appropriation en actual use*). Organisaties informeren de fietsdeelnemers over betaalbare fietsaankopen, uitleensystemen en goedkope en laagdrempelige herstelplaatsen (*access*).

De empowerende elementen van fietseducatie zien we als een grote meerwaarde. Fietsen is een resultaatgerichte activiteit waar je relatief snel vorderingen ziet. Die kleine stapjes vooruit, zorgen voor een positieve ervaring die fietsdeelnemers zelfvertrouwen geeft om door te gaan. Ook als het even tegenzit, is er de fietsmonitor maar ook de hulpvaardige groep deelnemers die in hetzelfde leerproces zitten. Groepsoriëntatie zien we niet direct terug in de vorm van sociale impact maar wel als een relevant empowerend aspect van fietseducatie. Dat fietsen een positief identiteitsgevoel kan aanwakkeren, is een krachtig nevenverschijnsel. Het heeft tot gevolg dat je als deelnemer je eigen potentieel beter leert inschatten en tot de vaststelling komt dat je misschien wel tot meer in staat bent. De betekenisvolle uitspraak: 'Ik had nooit gedacht dat ik ooit zou kunnen fietsen' duikt veelvuldig op tijdens de focusgroepen. Leren fietsen kan uitgroeien tot een positieve (succes)ervaring, wat een inspiratiebron kan zijn voor mensen in armoede of mensen met weinig zelfvertrouwen. Fietsdeelnemers leren niet enkel veilig fietsen maar groeien ook als mens. Sociale competenties en het gevoel een verschil te kunnen maken in de dingen die je doet, worden aangescherpt. We vermoeden dat dit ook werkt bij meer kansrijken. Door te fietsen word je een zichtbaar deel van de gemeenschap waarbij je letterlijk aan het stuur van je leven staat. We merken dat fietsen een gunstig effect kan hebben op de participatie in verschillende levensdomeinen zoals o.a. werk, sociale netwerken buiten het gezin, onderwijs en gezondheid. Ontspannende activiteiten doen met het gezin is daarbij het vaakst genoemd.

In de literatuur zien we dat de sociaalpsychologische dimensie van fietseducatie onderbelicht blijft. De definitie van Latané (1981) over sociale impact sluit sterk aan bij psychologisch empowerment. Sociale impact wordt als een sociale verandering gezien waarbij een stroom aan fysiologische veranderingen zoals gevoelens, motieven, emoties, cognities, opvattingen, waarden en gedragingen, binnen een individu kan teweegbrengen als gevolg van een bepaalde actie (*fietseducatie*).

De sociale impact van fietseducatie ligt in de meerwaarde van het stimuleren van psychologisch empowerment bij de fietsdeelnemers. Dit begint al van bij de start van de fietslessen waar ze hun angst

om te vallen en te falen, loslaten. Fietseducatie kan letterlijk - met vallen en opstaan - motiverende elementen leveren die een positief identiteitsgevoel stimuleren. Zij maken dat je mobieler en sterker in de maatschappij staat. Organisaties kunnen een belangrijke rol vervullen in het verminderen van vervoersarmoede, door aan 'zelf-empowerment' te doen. Psychologisch empowerment zou naast motility een belangrijk facet kunnen zijn om tijdens én na de fietslessen dik in de verf te zetten.

Opzetten van laagdrempelige focusgroepen

Hier volgen een beperkt aantal praktijkaanbevelingen om een laagdrempelige focusgroep op te zetten, nodig om respondenten zoals we die in dit onderzoek betrokken, te bereiken:

- Neem de tijd om jezelf voor te stellen. Dit kan je eventueel al voor de focusgroep doen met een kopje koffie. Dit neemt eventuele onrust of stress weg. Toon je waardering en interesse vooraf, tijdens en na de focusgroep. Laat de deelnemers ook kort iets over zichzelf vertellen.
- Vertel de respondenten heel duidelijk wat er gaat gebeuren en welke rol er verwacht wordt. Maak indien nodig gebruik van een schema. Als je af en toe rondloopt, krijg je ook contact met deelnemers die iets verder weg zitten en voelen ze zich betrokken. De focusgroep kan je best niet te lang laten duren. Een medewerker kan een goede inschatting maken van de maximale duurtijd van de focusgroep.
- Je kan zoeken naar verschillende manieren om hetzelfde concept te bevragen omdat wetenschappelijke concepten erg abstract kunnen overkomen. Bijvoorbeeld door eenvoudig taalgebruik of korte zinnen te gebruiken. Eventueel kan je moeilijke concepten uitbeelden door foto's of voorwerpen.
- Moeilijke of delicate onderwerpen kan je bespreken via didactisch lesmateriaal waarmee de doelgroep vertrouwd is (bijvoorbeeld werken met foto's van mensen uit dezelfde leefwereld). Je kan ook kiezen voor neutrale afbeeldingen waar deelnemers het eigen referentiekader aan kunnen verbinden. Dit is minder stigmatiserend. Werken met een spelvorm is minder formeel en ontspannend. Respondenten zijn nieuwsgierig en kijken uit naar wat er gaat gebeuren. Ze letten beter op want er wordt actieve participatie verwacht. Het kan al snel een gezellig onderonsje worden dus het overzicht moet je goed blijven bewaken.
- Je kan vanuit de organisatie om ondersteuning vragen. Een medewerker is een bekend en vertrouwd gezicht en kan eventueel ingrijpen, 'vertalen' of wijzen op gevoeligheden.
- Een respondent kan eventueel een 'moeilijke' vraag vertalen in de moedertaal of in eigen woorden wanneer anderen je niet begrijpen. Ze zullen dit vaak automatisch doen.
- Je vraagt van je respondenten een sterke focus. Gun hen tijd om kort herinneringen op te halen en te lachen, daarna kan je weer verder gaan met je vragen.
- Een vragenlijst kan moeilijk lopen omdat dit soms voor bepaalde doelgroepen als een examen of proef overkomt. Niet iedereen is voldoende lees- en schrijfvaardig. Sommige respondenten schoten in administratieve modus en dachten dat ze een contract moesten tekenen. Het voordeel van een vragenlijst is dat je basisinformatie hebt die misschien in de focusgroep niet of te weinig aanbod komt en je over die bepaalde respondent niet zoveel weet. Het belangrijkste advies is daarom ook: stel mensen gerust.

5 Bibliografie

Artikels

Burdge, J., & Vanclay, F. (1996). Social impact assessment. A contribution to the state of the art series, *Impact assessment*, 14:1, 59-86, DOI 10.1080/07349165.1996.9725886. Retrieved from: <http://dx.doi.org/10.1080/07349165.1996.9725886>.

Clark, C., Rosenzweig, W., Long, D., Olsen, S. (2004), *Double bottom line project report: Assessing social impact in double bottom line ventures*. Methods catalog.

Depauw, J., & Driessens, K. (2013). *Try out meetschaal psychologisch empowerment*, VLAS-Studies 12, Antwerpen: Vlaams Armoedesteunpunt.

Flamm, M., & Kaufmann, V.(2006), *Operationalizing the concept of motility: a qualitative study*, *Mobilities*, 1:2, 167-189, DOI: 10.1080/17450100600726563. Retrieved from <http://dx.doi.org/10.1080/17450100600726563>.

Glorieux, I., (2007). *Sociale effecten van basismobiliteit in niet-stedelijke gebieden*. Eindrapport CESOR, onderzoeksgroep TOR, Vakgroep Sociologie, Vrije Universiteit Brussel.

Kaufmann, V. (2002). Re-thinking mobility. *Contemporary Sociology*. Aldershot; Ashgate.

Latané , B. (1981). The psychology of social impact. *American Psychologist*, Vol 36(4), Apr 1981, 343-356.

Maas, K. (2009). *Corporate Social Performance: from Output Measurement to Impact Measurement. Maatschappelijke prestaties van organisaties: van output meting naar impact meting*. Gepubliceerd doctoraatsproefschrift, Erasmus Universiteit Rotterdam.

Martens, K. (2004). Bicycle lessons, activity participation and empowerment. *Case Studies on Transport Policy*, vol2(89-95).

Martens, K. (februari 2011). Vervoersarmoede bestaat. *Verkeerskunde*, p.34, Radboud Universiteit, Nederland.

Meert, H. (2003). Maken we vooruitgang in het bestrijden van vervoersarmoede in Vlaanderen? In *Armoede en Sociale Uitsluiting: Eindverslag van het derde Vooruitgangscongres inzake de Bestrijding van Armoede en Sociale Uitsluiting in Vlaanderen 2003* (pp. 26-37). Brussel: Vlaamse Overheid.

Mobiel 21 (mei 2015). *Dossier vervoersarmoede vandaag*, Gepubliceerd rapport, Leuven.

REA REQUEST-VrijBaan team (2011). *Vrijbaan Empowerment Methode. Zelfregie*. Harderwijk: Wedding.

Regenmortel, T. van (2002). Empowerment en Maatzorg. Een krachtgerichte psychologische kijk op armoede [Empowerment and Tailored Care. A Powerful Psychological Approach of Poverty](pp. 71–84). In J. Vranken, K. de Boyser, D. Geldof & G. Van Menxel (Eds.), *Armoede en Sociale Uitsluiting, Jaarboek 2002*. Leuven: Acco.

Regenmortel, T. V. (2009). Empowerment als uitdagend kader voor sociale inclusie en moderne zorg. *Journal of Social Intervention: Theory and Practice*, 18(4), 22–42. DOI: <http://doi.org/10.18352/jsi.186>.

Sannen, L., & Van Regenmortel, T. (2011). *Krachtgerichte, integrale trajectbegeleiding voor werkzoekenden in armoede. Uitdagingen en knelpunten van een nieuwe methodiek*. Onderzoek in opdracht van VDAB Brussel, Katholieke Universiteit Leuven.

Steenssens, K., & Van Regenmortel, T. (2013). *Grondslagen en uitdagingen voor het meten van empowerment*. Antwerpen: Vlaams Armoede Steunpunt.

Welzijnzorg (2013). *Armoede (op den) buiten*. Brussel, Gepubliceerd document, Campagnetekst.

Zheutlin, P. (2007). Around the world on two wheels: Annie Londonderry's Extraordinary Ride, *Kirkus Reviews*, 75(18), 980.

Zimmerman, M. A. (1995). Psychological empowerment: issues and illustrations. *American Journal Community Psychology*, 23(5), 581-599.

Niet-gepubliceerde documenten

Buurtsport kwartaalcijfers (2016). *Antwerpse Fietsschool*, niet-gepubliceerd document, Buurtsport Antwerpen.

Mobiel 21 (november 2015). *Deelnemerslijst Inspiratieworkshop Fietseducatie voor volwassenen*, niet-gepubliceerd document, Leuven.

Didactisch spelmateriaal

Wilson, P., & Long, I. (2008). *Feeling Blob cards*, Speechmark Publishing Ltd, United Kingdom.

Websites

Gezien op 4 april 2016 <http://ikgeraakerniet.be/voorbeelden>

Gezien op 29 april 2016 <http://www.mobiel21.be/nl/content/infografiek-vier-jaar-fietsschool-leuven>

Gezien op 21 mei 2016 <http://www.arendlandman.nl/2015/09/citaten-van-albert-einstein-gevleugelde-woorden-van-de-beroemdste-wetenschapper-ooit-einstein-quotes-aforismen-spreuken-en-oneliners/>

6 Bijlagen

Bijlage 1	Adressenlijst gecontacteerde organisaties
Bijlage 2	Vragenlijst: profiel fietsdeelnemer
Bijlage 3	Interviewschema Focusgroep
Bijlage 4	Interviewschema Medewerker
Bijlage 5	Codeboek Focusgroep
Bijlage 6	Codeboek Medewerker - Vrijwilliger
Bijlage 7	Feelings Blob cards met benaming van gevoelens

Bijlage 1 Adressenlijst gecontacteerde organisaties

- **Buurtsport - vzw Antwerpen Sportstad**
Dimmen Wellens (projectleider Fietsschool)
Antwerpse Fietsschool
Damplein 32
2060 Antwerpen-Noord
03 270 31 30
 - **Buurthuis Dinamo - Samenlevingsopbouw vzw**
Contactpersoon anoniem
Ten Eekhovelei 337
2100 Deurne
03 325 83 69
 - **Sociaal Huis Mechelen**
Christel Willems (vormingsmedewerker Sociaal Huis)
Lange Schipstraat 27
2800 Mechelen
015 44 52 42
 - **Gemeenschapscentrum De Vaartkapoen vzw**
Contactpersoon anoniem
Schoolstraat 67
1080 Sint-Jans-Molenbeek
02 413 04 10
 - **Buurtrestaurant Foyer-De Stroming - Met Sense**
ACW Vergadercentrum
Aalmoezenierstraat 12
2000 Antwerpen
03 220 16 64
- Kantoor Met Sense:**
Wouter Verschelden (Hr- en projectmedewerker)
Mechelsesteenweg 128
2018 Antwerpen
03 226 04 91
- **Mobiel 21 vzw**
Hannelore Depypere (projectmedewerker) en Marjan Frederix (projectleider)
Vital De Costerlaan 67a
3000 Leuven
016 31 77 00

Bijlage 2 Vragenlijst: profiel fietsdeelnemer



Vragenlijst Fietschool

Veldwerk:	Sociale impact van fietseducatie bij volwassenen
Opdrachtgever:	Mobiel 21 vzw, Vital Decosterstraat 67A, 3000 Leuven (via Wetenschapswinkel)
Promotor:	Prof. K. Driessens
Co-Promotor:	M. Tirions

shalini.vandooren@student.uantwerpen.be

PROFIEL

Geslacht: man vrouw

Nationaliteit:

Etnische afkomst:

Geboortedatum:

In België sinds:

- Ik ben hier geboren
- Ik ben hier niet geboren

Zo ja, niet hier geboren:

- Minder dan 1 jaar
- <2 jaar
- <5 jaar
- <10 jaar
- +10 jaar

Regio

Woonplaats:

Doorverwijzer (Hoe ben je bij de fietslessen terecht gekomen?)

- via organisatie nl.
- via partner, vrienden, burens, familie
- zelf opgezocht
- andere

VRAGEN

1. Status

- Fietslessen gevolgd (1^e cursus)
- Fietslessen bezig (1^e cursus)

- Fietslessen gevolgd, en nu extra oefenlessen (vervolgmaking)
- Fietslessen gevolgd maar niet afgerond (1^e cursus)

2. Heb je een fiets thuis?

- Ja, ik heb een eigen fiets
- Nee, ik heb geen eigen fiets
- Nee, ik heb geen eigen fiets maar kan er wel eentje lenen of huren
- Nee, ik heb geen eigen fiets maar van plan om een fiets te kopen

3.1 Huishoudtype:

- Alleenstaande zonder kind(ren)
- Alleenstaande met kind(ren)
- Getrouwd of samenwonend zonder kinderen
- Getrouwd of samenwonend met kind(ren)
- Samen met familie (ouders, broers, zussen, ...) of vrienden
- Andere: welke?

3.2 Aantal kinderen:

3.3 Kan één van jouw kinderen (-12 jaar) fietsen? Zet de leeftijd erbij.

- ja
- nee, nog niet

4. Werk

Ik ben op dit moment

- werkend
- niet werkend
- werkzoekend

5. Gezinsinkomen (jij en eventuele partner samen)

- Werk
- Werkzoekende met werkloosheidsuitkering
- Andere vervangingsuitkering: welke? (bijv. ziekte, leefloon, invaliditeit,)

-
- pensioen
 - (nog) geen arbeidskaart
 - andere: welk?

Opleidingsniveau

6.1 : wat is je hoogst behaalde diploma? (in België of buitenland)

- Ik ben niet naar school geweest
- Lagere school
- Middelbare school
- Hogeschool
- Universiteit

6.2 Volg je nu een opleiding?

- Nee
- Ja: welke? (bijv. avondschoon)

7. Rijbewijs:

- Ik heb een rijbewijs voor auto of motor
- Ik heb geen rijbewijs
- Ik heb een auto- of motorrijbewijs maar is niet geldig in België
- Andere:**

8. Hoe vaak gebruik je de fiets nu?

- dagelijks
- 1x per week paar keer per week
- paar keer per week (2-4)
- 1x per maand
- paar keer per maand (2-4)
- niet
- andere: (vul in)

9. Openbaar vervoer

Ik gebruik als vervoermiddel in plaats van de fiets

- tram
- bus (incl. belbus)
- trein
- tram, trein en bus (incl. belbus)
- ik gebruik het openbaar vervoer niet want ik ga te voet
- ik gebruik het openbaar vervoer niet want ik rij met de auto
- ik gebruik het openbaar vervoer niet want ik ga te voet en met de auto

Optioneel:

Ik heb een vraag of opmerking:

Bedankt voor jouw medewerking!

Bijlage 3 Interviewschema Focusgroep



Structuur Interviewschema

[Begroeting en Bedanking]

Ik ben Shalini en ik fiets bijna elke dag. Ik doe een onderzoek voor school (Universiteit Antwerpen) waarbij ik ga kijken wat de fietslessen voor jullie betekend hebben. Ik doe dit onderzoek voor een organisatie in Leuven: Mobiel 21. Zij organiseren ook fietslessen voor volwassenen. Bedankt voor jullie komst en medewerking.

[Vragenlijst]

We gaan 2 dingen doen vandaag. Een vragenlijst invullen en een gesprek. Ik heb een vragenlijst opgesteld om jullie beter te leren kennen. Zo kan ik zien wie hier rond de tafel zit. We gaan deze samen vraag per vraag overlopen. Probeer telkens een antwoord aan te kruisen.

[Intro Focusgroep]

Ik ga een aantal vragen stellen waarop jullie om beurt mogen antwoorden. Het gesprek wordt opgenomen zodat ik niet alles moet onthouden en jullie goed kan verstaan. Daarna typ ik alles uit. Jullie namen worden niet in het verslag vermeld. We beginnen met makkelijke vragen en bouwen langzaam op. Er zijn geen goede of verkeerde antwoorden. Elke mening of gevoel telt. Je mag veel voorbeelden geven. Ik ga goed luisteren maar soms zal ik tussen moeten komen. Ik ben benieuwd naar jullie ervaringen als ex-fietsdeelnemer. Is dit ok voor jullie?

Focusgroep

Concept 1 Motility - 25 à 30 min

DIMENSIE ACTUAL USE

- Ik ken (*organisatie*) niet zo goed. Kunnen jullie vertellen hoe jullie hier terecht gekomen zijn?
- Jullie hebben allemaal fietslessen gevolgd. Gebruik je de fiets veel?
- Kan je ook vertellen waarom je de fiets gebruikt? Of: Kan je ook vertellen waarom je de fiets niet (meer) gebruikt?

DIMENSIE ACCESS

- Heb je een geschikte fiets thuis? (*personen tellen, noteren*)
- Kan je een fiets lenen (vriend of familie) of huren (Velo)? (*die geen eigen fiets hebben*)
- Ben je van plan om een eigen fiets te kopen? Waarom wel/niet?

DIMENSIE COMPETENCE

- “Stel je krijgt de opdracht om maandagochtend om 8u alleen van (*Deurne*) naar het (*Antwerpse Zuid*) te fietsen om naar de bakker te gaan. Hoe pak je dit aan?”
- Wat zou je zoal doen qua voorbereiding? (Tijd, plaats, drukte, weer, ...)

Concept 2 Psychologisch empowerment - 1u

INTRAPERSONLIJKE DIMENSIE: POSITIEVE IDENTITEIT

- Instructie: kies 2 kaartjes waarop jouw gevoelens staan afgebeeld. Welke gevoelens maakten het fietsen bij jou los tijdens de eerste lessen?
- Kan je hier iets meer rond vertellen?
- Welke gevoelens maakten het fietsen bij jou los tijdens de laatste lessen?
- Hoe kijk je naar jezelf sinds je fietslessen volgde? (*indien te moeilijk vervalst deze vraag*)
- Of: Ben je groter geworden, kleiner of hetzelfde gebleven? (*eventueel uitbeelden*)
- Kan je een voorbeeld geven van dat groter of kleiner worden?
- “Fietsen heeft me sterker gemaakt. Ik zou nu ook andere dingen kunnen leren of doen.”
- Of: Ben je door te leren fietsen sterker geworden en kan je daardoor ook andere dingen doen?
- Kan je hiervan een voorbeeld geven?

INTERPERSONLIJKE DIMENSIE: BETEKENIS

- “Leren fietsen is niet zo belangrijk meer als je volwassen bent.”
- Waarom ben je gestart met fietslessen?
- Heeft fietsen je leven veranderd? Wat is/was er belangrijk?

GEDRAGSMATIGE DIMENSIE: ASPECT GEMEENSCHAPSGEVOEL EN GROEPSORIENTATIE (1)

- “Ik fiets regelmatig door mijn buurt. Daardoor ken ik mijn buurt en de mensen uit de buurt beter.”
- Waarom wel/niet. Hoe gebeurt dit?
- Heb je het gevoel dat je verbonden bent met de buurt? (*elkaar nodig hebben*)
- “Sinds ik kan fietsen, heb ik een positief contact met de buurt.”
- Kan je meer vertellen over met wie of wat je een positief contact hebt sinds je kan fietsen?

GEDRAGSMATIGE DIMENSIE: PARTICIPATIE

- “Sinds ik fietslessen volgde, ga ik meer buiten de deur weg.”
- Waarom wel/niet
- Waar ga je met de fiets naartoe?

[EINDE]

Dit is het einde van het gesprek. Wil je nog iets kwijt? Hartelijk dank!

Bijlage 4 Interviewschema Medewerker - Vrijwilliger



Interviewschema medewerker - vrijwilliger

[Intro]

Beste *medewerker*, we gaan zo dadelijk beginnen met het interview. Nog even wat info. Mobiel 21, een organisatie uit Leuven heeft mij gevraagd om een onderzoek te doen over de sociale impact van fietslessen. Ik ga een aantal vragen en quotes stellen die jij mag beantwoorden. Er zijn geen goede of verkeerde antwoorden. Het gaat om jouw ervaring als medewerker (vrijwilliger) van de fietsschool. Ik gebruik deze info ter aanvulling op de focusgroepen. Ik neem het interview ook op zodat ik alles woord per woord kan uitschrijven. Deze opname en uitgeschreven tekst zijn enkel voor mij. In het onderzoek zullen sommige stukken anoniem verwerkt worden. Dit wil zeggen zonder jouw naam (en die van eventueel genoemde anderen) maar wel met je functie en organisatie. Is dit ok voor jou?

[Voorstelling]

- Kan je jezelf even kort voorstellen?
- Hoelang werk je al bij *deze organisatie*? (*Of hoelang ben je al vrijwilliger?*)
- Op welke leeftijd leerde je fietsen?

[Motility - competence]

- Hoe ziet de doelgroep van *de organisatie* eruit?
- Hoe komt het volgens jou dat de deelnemers van de fietsschool niet kunnen fietsen? (*eigen verklaring*)
- Hoe verlopen de fietslessen? (*technisch-sociaal*)
- Welke fietsvaardigheden worden geoefend? (*beknopt*)

[Motility - access, appropriation en actual use]

- Heb je een zicht op hoe deelnemers zich in het dagelijkse leven verplaatsen?
- Hebben deelnemers een eigen fiets thuis? (*Zicht op fietsbezit of fietsdeelsysteem*)
- Wat ondernemen jullie wanneer je merkt dat een deelnemer geen eigen fiets heeft?
- Fietsen deelnemers ook na de fietslessen? (*Waarom wel of niet?*)

[Gender]

- Waarom denk je dat er meer vrouwen dan mannen zijn die leren fietsen? (algemeen)
- Kan je iets meer vertellen over de mannelijke deelnemers als die er zijn?

- Wat is de reactie van de omgeving dat de vrouwen leren fietsen? (echtgenoot)

[Sociale impact vanuit organisatieperspectief - psychologisch empowerment]

- Speelt de band met de deelnemer een rol in het volgen van fietslessen?
- Welke doelstellingen streven jullie na bij de fietsschool?
- Welke rol heb je als fietsmonitor?
- Welke effecten zie jij bij de deelnemers die leren fietsen?
- Welke neveneffecten zie jij bij de deelnemers die leren fietsen? (*niet-bedoeld maar verband met het aanbod*)
- Zie je sociale impact van de fietslessen in het dagelijks leven van de doelgroep?
- Zie je bij de doelgroep wat de betekenis van leren fietsen voor hen is?

[Vervoersarmoede en fietseducatie]

- Wat helpt er om vervoersarmoede te verminderen, denk je?
- Helpen fietslessen om vervoersarmoede tegen te gaan? Of in welke mate?

[Einde]

Dit is het einde van het interview. Is er nog iets waaraan je denkt of wil je nog een toevoeging doen?

Hartelijk dank!

Bijlage 5 Codeboek Focusgroep

- **Drempels vervoersarmoede - Labels Motility**

Motility/competence/reden niet kunnen fietsen

Motility/competence/reden niet kunnen fietsen/socio-economische factoren

Motility/competence/reden niet kunnen fietsen/culturele factoren

Motility/competence/reden niet kunnen fietsen/culturele factoren/gender

Motility/competence/reden niet kunnen fietsen/culturele factoren/gezin

Motility/competence/reden niet kunnen fietsen/omgevingsfactoren

Motility/competence/reden niet kunnen fietsen/afhaken tijdens lessen

Motility/actual use/blijven fietsen na de fietslessen

Motility/actual use/niet fietsen na de fietslessen

Motility/access

Motility/access/fietsaanbod/ondersteuning

Motility/access/fietsaanbod/Velo

Motility/access/fietsaanbod/fietsdeelsysteem

- **Verloop fietseducatie**

Fietseducatie/werkwijze

Fietseducatie/werkwijze/opvolging

Fietseducatie/werkwijze/kleding

Fietseducatie/werkwijze/fietsmonitor

Fietseducatie/werkwijze/infrastructuur

Fietseducatie/technische aspecten

Fietseducatie/psycho-sociale aspecten

Fietseducatie/fysieke aspecten

Fietseducatie/gender

Fietseducatie/gender/reden klein aandeel mannelijke deelnemers

Sociale impact via motility en psychologisch empowerment

- **Sociale impact/motility**

Sociale impact/motility/access

Sociale impact/motility/access/fietsbezit

Sociale impact/motility/access/fietsaankoop

Sociale impact/motility/competence

Sociale impact/motility/appropriation

Sociale impact/motility/actual use

Sociale impact/motility/actual use/fietsfrequentie

Sociale impact/motility/actual use/bestemming

- **Sociale impact/psychologisch empowerment**

Sociale impact/psychologisch empowerment/intrapersoonlijk/competentie

Sociale impact/psychologisch empowerment/intrapersoonlijk/positief identiteitsgevoel

Sociale impact/psychologisch empowerment/interpersoonlijk/betekenis

Sociale impact/psychologisch empowerment/interpersoonlijk/impact

Sociale impact/psychologisch empowerment/gedragscomponent/participatie

Sociale impact/psychologisch empowerment/gedragscomponent/groepsoriëntatie

Sociale impact/psychologisch empowerment/gedragscomponent/gemeenschapsgevoel

- **Effect op levensdomeinen**

Effect op levensdomein/algemeen

Effect op levensdomein/werk

Effect op levensdomein/vrije tijd en ontspanning

Effect op levensdomein/sociale netwerken buiten gezin

Effect op levensdomein/school

Effect op levensdomein/gezondheid

Effect op levensdomein/gezin

Bijlage 6 Codeboek Medewerker - Vrijwilliger

- **Drempels vervoersarmoede - Labels Motility**

Motility/competence/reden niet kunnen fietsen

Motility/competence/reden niet kunnen fietsen/socio-economische factoren

Motility/competence/reden niet kunnen fietsen/culturele factoren

Motility/competence/reden niet kunnen fietsen/culturele factoren/gender

Motility/competence/reden niet kunnen fietsen/culturele factoren/gezin

Motility/competence/reden niet kunnen fietsen/omgevingsfactoren

Motility/competence/reden niet kunnen fietsen/afhaken tijdens lessen

Motility/actual use/blijven fietsen na de fietslessen

Motility/actual use/niet fietsen na de fietslessen

Motility/access

Motility/access/fietsaanbod/ondersteuning

Motility/access/fietsaanbod/Velo

Motility/access/fietsaanbod/fietsdeelsysteem

- **Rol fietseducatie bij vervoersarmoede**

Rol fietseducatie bij vervoersarmoede/fietsvaardigheden

Rol fietseducatie bij vervoersarmoede/fietsbezit

- **Doelgroep fietsschool**

Doelgroep fietsschool/algemene beschrijving

Doelgroep fietsschool/gender

- **Organisatie**

Organisatie Fietsschool/ontstaan

Organisatie Fietsschool/context

Organisatie Fietsschool/context/band deelnemer

- **Organisatiedoelstellingen**

Organisatie doelstellingen/verband motility

Organisatie doelstellingen/verband psychologisch empowerment

Organisatie doelstellingen/verband empowerende conditie

- **Verloop fietseducatie**

Fietseducatie/werkwijze

Fietseducatie/werkwijze/wachtlijst

Fietseducatie/werkwijze/opvolging

Fietseducatie/werkwijze/kleding

Fietseducatie/werkwijze/infrastructuur

Fietseducatie/technische aspecten

Fietseducatie/psycho-sociale aspecten

Fietseducatie/fysieke aspecten

Fietseducatie/gender

Fietseducatie/gender/reden klein aandeel mannelijke deelnemers

Fietseducatie/effecten

Fietseducatie/neveneffecten

- **Fietsmonitor**

Fietsmonitor/gender

Fietsmonitor/technisch-educatieve rol

Fietsmonitor/sociale rol

Fietsmonitor/persoonlijke betekenis fietsen

Fietsmonitor/vrijwilliger

Extra dimensies indien benoemd:

Sociale impact via motility en psychologisch empowerment vanuit medewerker

- **Sociale impact/motility**

Sociale impact/motility/access

Sociale impact/motility/access/fietsbezit

Sociale impact/motility/access/fietsaankoop

Sociale impact/motility/competence

Sociale impact/motility/appropriation

Sociale impact/motility/actual use

Sociale impact/motility/actual use/fietsfrequentie

Sociale impact/motility/actual use/bestemming

- **Sociale impact/psychologisch empowerment**

Sociale impact/psychologisch empowerment/intrapersoonlijk/competentie

Sociale impact/psychologisch empowerment/intrapersoonlijk/positief identiteitsgevoel

Sociale impact/psychologisch empowerment/interpersoonlijk/betekenis

Sociale impact/psychologisch empowerment/interpersoonlijk/impact

Sociale impact/psychologisch empowerment/gedragscomponent/participatie

Sociale impact/psychologisch empowerment/gedragscomponent/groepsoriëntatie

Sociale impact/psychologisch empowerment/gedragscomponent/gemeenschapsgevoel

- **Effect op levensdomeinen**

Effect op levensdomein/algemeen

Effect op levensdomein/werk

Effect op levensdomein/vrije tijd en ontspanning

Effect op levensdomein/sociale netwerken buiten gezin

Effect op levensdomein/school

Effect op levensdomein/gezondheid

Effect op levensdomein/gezin

Bijlage 7 Feelings Blob cards met benaming van gevoelens

Feelings Blob cards (Wilson & Long, 2008) via DocAtlas Antwerpen. Gevoelens op stickers geschreven a.d.h.v. handleiding cards: alleen, moeilijk, blij, hulpeloos (help), samen, succes, zelfzeker, pijn, vriend(schap), trots, bang, boos, moed en verdriet.

