



De fiets: belangrijk voor onze samenleving

J. Van Gils

Published online: 28 February 2017
© Bohn Stafleu van Loghum 2017

Samenvatting In het artikel ‘Kinderen op de fiets: helm op!’ houden Metting et al. een pleidooi voor het verplicht dragen van een fietshelm voor alle kinderen onder de leeftijd van 16 jaar. Deze aanbeveling is overduidelijk ingegeven door hun ervaring met ernstig traumatisch hersenletsel bij jonge fietsers in hun afdeling kinderneurologie en kinderchirurgie. Dat is begrijpelijk. Echter, met de verplichting tot het dragen van een helm tijdens het fietsen dreigt het debat over de plaats van de fiets in onze samenleving zich te verengen tot de risico's ervan, en de verantwoordelijkheid voor veilig fietsen uitsluitend bij de fietser zelf gelegd te worden. Daarom hieronder een pleidooi voor een bredere kijk op de fiets in onze samenleving, waarin ook aandacht gaat naar positieve aspecten van het fietsen.

Trefwoorden fietsen · mobiliteit · bewegen · veiligheid

Inleiding

Een stukje geschiedenis

Sinds de jaren 1920 is de fiets van een rariteit geleidelijk een massavervoermiddel geworden [1]. Alhoewel het op zich moeilijk een revolutionaire uitvinding genoemd kan worden, was de introductie ervan toen erg ingrijpend, en dat is tot op heden nog zo. De meest cruciale functie blijft overduidelijk het zich kunnen verplaatsen. Recenter zorgt de nood aan beweging en de zorg voor een duurzame samenleving dat de fiets aan sympathie wint. De variatie aan fietsen en fietsuitrusting is toegenomen, veiligheid krijgt meer

aandacht en niet in het minst ook de gezondheid. Voor kinderen en jongeren krijgt de fiets een eigen plaats binnen de aandacht voor mobiliteit.

Een variëteit aan fietsen

Voordat kinderen kunnen fietsen, maken velen van hen kennis met de fietskar, de bakfiets (al dan niet elektrisch) en het fietsstoeltje. In de fietskar en de bakfiets kunnen baby's en peuters rustig in slaap vallen, maar tevens rondkijken en spelen. De loopfiets vormt een tussenstap naar het autonoom fietsen. Voor kleuters komt hier evenwicht aan bod, ritme, het zich oriënteren naar andere stoepgebruikers en de eigen snelheid. Hun actieradius wordt groter en het autonoom zich verplaatsen schiet wortel. Het wordt pas echt fietsen genoemd als de voeten van de grond blijven. Een fiets met zijwieltjes biedt daartoe een mogelijkheid. Aanhangfietsen zijn een volgende tussenstap, vooral bij de wat langere ritten geven ze comfort en de mogelijkheid om het evenwicht te oefenen. Zo ontwikkelt zich het autonoom fietsen.

Ondanks dit diverse aanbod leert niet iedereen fietsen op jonge leeftijd. Het behoort niet tot de cultuur van alle allochtonen om vlot met de fiets om te gaan. Ook kinderen die in armoede leven hebben niet steeds een fiets ter beschikking [2]. Gelukkig ontwikkelen zich initiatieven om jongeren en volwassenen, die op kinderleeftijd niet hebben leren fietsen, alsnog de kans te geven om de stap te zetten. Een voorbeeld is het initiatief ‘Ikgeraakerniet! Mobiliteit een recht’, waarbij een beginnende fietser in duo met, en onder begeleiding van, een ervaren fietser alsnog fietservaring kan opdoen [3].

Een andere evolutie is de groeiende belangstelling voor de elektrische fiets. Het verhoogt de autonomie van ouderen, maar ook bij jongeren groeit de belangstelling, zeker voor het afleggen van langere afstan-

J. Van Gils (✉)
Vzw Kinderperspectief, St. Jozefstraat 8, 2800 Mechelen,
België
jvangils100@gmail.com



den. In Nederland zouden 15% van de kopers van elektrische fietsen jongeren zijn [4].

Fietsen is gezond

Een groeiend aantal mensen is zich bewust van het belang van beweging. Voor kinderen en jongeren speelt dit argument niet erg mee, voor hen is het zich autonoom kunnen verplaatsen vaak doorslaggevend om voor de fiets te kiezen.

Als belangrijkste argument voor gezond bewegen wordt veelal verwezen naar de preventieve effecten ervan op hart- en vaatziekten, en naar het voorkomen of bestrijden van overgewicht en obesitas. Een ander aspect dat minder aan bod komt is de invloed van beweging op de hersenen. Lichaamsbeweging activeert de hersenen en het stimuleert de concentratie. De provocerende uitspraak die de Nederlandse hoogleraar neuropsychologie Erik Scherder gebruikt in zijn recent verschenen boek, namelijk dat 'kinderen slimmer worden wanneer zij sporten', is terug te voeren tot onderzoek waaruit blijkt dat bewegen de cognitie verbetert. Cognitie staat voor de mentale activiteit tijdens processen van leren, waarnemen, herinneren, denken, interpreteren en problemen oplossen [5].

Een meer globale benadering verbindt het bewegen met welbevinden. Beweging (en dus ook het fietsen) biedt voldoening, een goed gevoel, gezonde vermoeidheid, een fris hoofd, gezelligheid, plezier en samen horen. Kortom in het bewegen, zoals bijvoorbeeld in spel en fietsen, komt een motorische, een emotionele, een sociale en een cognitieve dimensie aan bod [6]. Dagelijks fietsen draagt bij tot dusdanig welzijns-bewegen en is in strijd met de scherm verbondenheid, het zittend studeren en het tekort aan bewegingsimpulsen bij jongeren.

Autonome mobiliteit

Al fietsend winnen kinderen aan autonomie: zij hebben steeds minder steun van volwassenen nodig, zij kunnen zelf hun route, snelheid of gezelschap bepalen. Zij ontwikkelen een grotere zelfstandigheid, niet in het minst bij het zich verplaatsen van en naar school [2, 7]. Allerlei afspraken binnen het gezin regelen deze mobiliteit, waarbij het gebruik van de fiets centraal staat.

Lokale overheden hebben in toenemende mate oog voor deze nood aan autonome mobiliteit, die zij terecht koppelen aan meer veiligheid. Tot de meest recente initiatieven behoren de schoolfietsroutes (fietsnetplan) die uitgetekend en aangepast worden om de fietsers veilig van thuis naar school (en terug) te kanaliseren. Proactiever zijn overheidsinitiatieven die bij het vorm geven aan het publieke domein ook plaats maken voor jongeren; zo ontstaat een kindvriendelijke stad [8].

Fietsveiligheid

Onze samenleving heeft een groeiende aandacht voor de veiligheid van fietsen en fietsers. Onderdelen hiervan zijn de verbeterde kwaliteit van remmen en fietsverlichting, maar ook de vele campagnes die trachten bij te dragen tot het voorkomen van fietsongevallen. Echter is de overtuiging algemeen dat het risico op een fietsongeval te hoog is. En dan ontspint zich een discussie over preventiemaatregelen. Over een al dan niet verplichte uitrusting van de fiets en van de fietser, over een aangepaste wegeninfrastructuur en verkeersregels, en over het sensibiliseren van alle weggebruikers en de nodige bestraffingen, en uiteraard over welke maatregelen welk effect hebben.

Conclusie

Het al dan niet verplicht dragen van een fietshelm kan onderdeel zijn van een uitgebreid pakket aan preventiemaatregelen. Het fundamentele doel van een veilig verkeersbeleid moet echter zijn het beschikken over een wegeninfrastructuur en ruimtelijke ordening die het verkeer haast achteloos sturen. In de mate dat diverse maatregelen daartoe bijdragen, krijg je een duurzame veiligheid.

Literatuur

1. Bruhèze A de la, Veraart E. Fietsverkeer in praktijk en beleid in de twintigste eeuw. Stichting Historie der Techniek, Rijkswaterstaat (RWS-serie nr. 63). 1999. rapport uitgevoerd in opdracht van de projectgroep Masterplan Fiets van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.
2. Karsten L, Felder N. De nieuwe generatie stadskinderen. Ruimte maken voor opgroeien. Rotterdam: nai010; 2016.
3. "Ikgeraakerniet.be", een samenwerkingsverband tussen Welzijnsschakels vzw, Mobiel 21 en het Netwerk tegen Armoede (<http://ikgeraakerniet.be/inspiratie/11>). Geraadpleegd op: 16 januari 2017.
4. <https://www.elektrischefietsen.com/2015/meer-jongeren-stappen-op-de-elektrische-fiets/>. Geraadpleegd op: 16 januari 2017.
5. Scherder E. Laat je hersenen niet zitten. New York: Atheneum; 2015.
6. Gils J van. Play and well-being in children's life. In: Ben-Arieh A, Casas E, Frones I, Korbin J (redactie). Handbook of child well-being. Dordrecht: Springer; 2014. pag. 895-910.
7. Gils J van, Meire J, Zuallaert G, et al. Vervoersafhankelijkheid en vervoersautonomie van kinderen (10-13 jaar). Brussel: Federaal Wetenschapsbeleid; 2007. Rapport D/2007/1191/15.
8. Sacré H, de Haene J, Lauwers L, de Visscher S, Foré P, de Brauwere G, Joye R, Verschelden G. KIDS-GIDS. Samen met kinderen en tieners de stad van morgen plannen. Leuven: Garant; 2016.

J. Van Gils, sociaal pedagoog, Stichter van Onderzoekscen-
trum Kind en Samenleving.