



# VROUWEN & FIETSEN IN DE STRATEN VAN BRUSSEL

Resultaten van de enquête uit 2019

## UITGEBREID VERSLAG



BRUXELLES MOBILITÉ

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

**Pro Velo**

[www.provelo.org](http://www.provelo.org)

Pro Velo asbl/vzw  
Rue de Londres 15 Londenstraat  
Bruxelles 1050 Brussel





De enquête werd afgenomen tussen april en oktober 2019 door Pro Velo in samenwerking met Marie Gilow en Lionel Francou. De volgende Pro Velo-medewerkers namen deel aan de enquête: Cécile Rousselot, Fanny de Smet, Louise Kesteloot en Louis-Henri Weingarten.

Dit rapport werd geschreven door Fanny de Smet (projectmanager bij Pro Velo), Marie Gilow (doctoraatsstudente politieke en sociale wetenschappen, Université Libre de Bruxelles) en Lionel Francou (doctoraatsstudent politieke en sociale wetenschappen, Université catholique de Louvain).

We willen de vele vrouwen bedanken die hebben deelgenomen aan de online-enquête, de focusgroepen, toelichting hebben gegeven bij de routes en die een dagboek hebben bijgehouden. We willen ook Anoushka Dufeil, Bieke Purnelle, Emmanuelle Hardy, Florence Lecocq, Frederik Depoortere, Justine di Prima, Lara Soenens, Marie-Noëlle Collart en Sayanne Lima Pintero bedanken voor hun nauwgezette herlezing. Bedankt ook aan iedereen die ons heeft geholpen om de enquête te verspreiden via hun netwerken.

**Copyright: Pro Velo, 2020**



## INHOUDSOPGAVE

<b>Inleiding</b> .....	<b>3</b>
Drie bevindingen .....	3
Doelstelling: de ervaringen en HET FIETSGEDRAG van vrouwelijke fietsers in Brussel begrijpen .....	4
Structuur van het verslag .....	5
<b>Methodiek</b> .....	<b>6</b>
Online-enquête met vragenlijst .....	6
Dagboeken.....	8
Routes die tijdens de interviews werden besproken.....	9
Focusgroepen .....	10
<b>Deel 1 – DE KEUZE OM (NIET) TE FIETSEN in Brussel</b> .....	<b>13</b>
Vrouwen die niet fietsen: Resultaten van de online-enquête .....	13
Regelmatig fietsende vrouwen: Resultaten die voortvloeien uit het dagboek .....	16
Factoren die de keuze voor de fiets BIJ vrouwen beïnvloeden.....	22
<b>Deel 2 - De route uitstippelen</b> .....	<b>29</b>
Criteria voor de keuze van de routes .....	30
Combinatie van criteria .....	36
Tools om routes uit te stippelen .....	38
<b>Deel 3 - Fietsen in Brussel, een belevenis</b> .....	<b>40</b>
Uitdaging 1 : angstEN overwinnen en DE plaats als vrouwelijke fietser in het gemotoriseerde verkeer vinden.....	41
Uitdaging 2: Conflicten met andere gebruikers van de openbare ruimte: tussen agressiviteit en dialoog.....	48
Uitdaging 3: De fysieke uitdaging van de fiets: beslissingen om het "vrouwelijke" aspect te KUNNEN combineren met DE FIETS. ....	53
Uitdaging 4: Fietsen met kinderen en de uitdaging VAN DE begeleidING .....	58
Uitdaging 5: Spullen vervoeren en opeenvolgende verplaatsingen .....	64
<b>Besluiten &amp; aanbevelingen</b> .....	<b>71</b>
Aanbevelingen.....	74
Toekomstperspectieven .....	76
<b>Bibliografie</b> .....	<b>78</b>



## INLEIDING

We zien steeds meer fietsers in de straten van Brussel en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft zich tot doel gesteld het modale aandeel van de fiets tegen 2030 te verdrievoudigen (Gewestelijk Mobiliteitsplan, 2020), dus nodigt de vaststelling van verschillende trends ons uit om dieper in te gaan op de bijzondere aspecten van de ervaring van vrouwelijke fietsers.

De keuze van het onderzoeksthema is gebaseerd op drie bevindingen die voortvloeien uit de enquêtes en tellingen van fietsers die eerder door het Fietsobservatorium van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werden uitgevoerd. De eerste bevinding duidt op een aanzienlijk verschil in het aantal fietsers naargelang van het gender, terwijl de tweede bevinding de verschillen in het fietsgedrag aangeeft en de derde de specifieke obstakels voor vrouwen belicht.

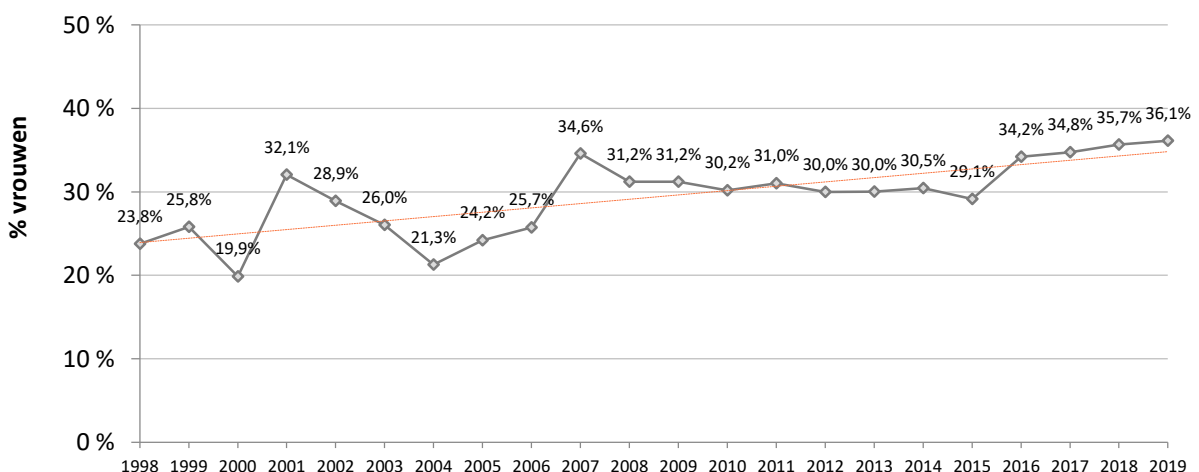
## DRIE BEVINDINGEN

### Bevinding 1: We zien minder vrouwen dan mannen op de fiets in Brussel

In 2019 waren 63,9% van de geobserveerde fietsers mannen en 36,1% vrouwen. Momenteel vertegenwoordigen vrouwen dus slechts iets meer dan een derde van de Brusselse fietsers (Pro Velo, 2020). Er moet echter worden opgemerkt dat deze cijfers gebaseerd zijn op visuele waarnemingen van de tellers, die in binaire vorm moeten aangeven of de geobserveerde fietser een vrouw of een man is. Dit betekent dus dat de verkregen percentages onderhevig zijn aan foutmarges wegens mogelijke vergissingen in het gender van de geobserveerde fietsers.

Sinds de oprichting van het Observatorium in 1998 zien we een positieve trend in het aandeel van vrouwen onder de Brusselse fietsers met een gemiddelde stijging van 2,5% per jaar (Pro Velo, 2020). Hoewel de kloof tussen mannen en vrouwen steeds kleiner wordt, blijft het verschil groot. Vrouwen zijn echter oververtegenwoordigd onder de nieuwe fietsers die elk jaar worden geteld, zoals wordt bevestigd door de enquête die Pro Velo onder nieuwe fietsers heeft gehouden (Pro Velo, 2018).

### Evolutie van het aantal vrouwen onder de Brusselse fietsers



Afbeelding 1: Evolutie van het aantal vrouwen onder de Brusselse fietsers (Bron: Pro Velo, 2020)



## Bevinding 2: De risico's van het verkeer vormen een groter obstakel voor vrouwen dan voor mannen om op de fiets te springen.

Uit de enquête onder nieuwe Brusselse fietsers blijkt dat 33% van de respondenten de onveiligheid in het verkeer als reden opgeeft om zich niet met de fiets te verplaatsten in Brussel (vóór 2015). De opkomst van nieuwe fietsers lijkt sterk te worden belemmerd door de onveiligheid op de weg en de perceptie van die onveiligheid, wat het potentieel voor de verdere ontwikkeling van de fiets in het gewest afremt.

Dit wordt nog duidelijker als het onderscheid wordt gemaakt op basis van gender: voor vrouwen zijn gevaar en ongemak in het verkeer de twee meest aangehaalde redenen om niet op de fiets te springen (Pro Velo, 2018). Het is evenwel wel mogelijk om dit onveiligheidsgevoel te verhelpen. Mochten de omstandigheden waarin fietsers moeten rijden wat rustiger zijn, dan kan het aantal vrouwen op de fiets het aantal mannen zelfs overstijgen (zoals bijvoorbeeld in Nederland en Denemarken het geval is). Er is al eerder vastgesteld dat "hoe meer fietsers op de weg, hoe vrouwelijker het wordt" (Lesens, 2010).

## Bevinding 3: De fietsroutes van vrouwen verschillen van de routes die mannen volgen

De kordontelling die in 2015 door het Observatorium werd uitgevoerd, was bedoeld om het aantal fietsers te tellen die op een bepaald moment een bepaalde zone binnenfietsten. Uit de resultaten van deze tellingen blijkt dat er vooral vrouwen werden geteld op kruispunten die zich niet op wegen met een hoge verkeersbelasting bevinden, maar op parallelle routes. Hieruit blijkt dus dat vrouwen, in vergelijking met mannen, meer vertrouwen op lokale wegen waar ze minder verkeersdrukte ondervinden (Pro Velo, 2016).

We merken op dat er mogelijks een vertekend beeld ontstaat van het aantal vrouwen onder de Brusselse fietsers, berekend op basis van de tellingen, als deze bevinding wordt bevestigd. De telpunten zijn verspreid over het gewest en liggen voor het grootste deel op relatief drukke kruispunten. In die zin mogen we dan ook verwachten dat we meer mannen dan vrouwen op de fiets zullen zien.

## DOELSTELLING: DE ERVARINGEN EN HET FIETSGEDRAG VAN VROUWELIJKE FIETSERS IN BRUSSEL BEGRIJPEN

Deze drie bevindingen vormden de basis van onze keuze om dit onderzoek te wijden aan de houding van vrouwen ten opzichte van de fiets in het Brusselse gewest. Deze insteek is innovatief in de huidige context waarin de relatie tussen vrouwen en vervoer nog weinig wordt onderzocht (Ortega Hortelano *et al.*, 2019). Er werd een vierdelig onderzoek uitgevoerd: (1) brede verspreiding van een online-enquête, (2) organisatie van zes focusgroepen waarin de deelnemers hun ervaringen met en beleving van fietsen in Brussel delen en beschrijven, (3) tien individuele interviews waarin de geïnterviewde vrouwen toelichting gaven op een aantal van hun fietstrajecten en, ten slotte, (4) een twintigtal deelnemers die een week lang een dagboek bijhielden. Dankzij de combinatie van deze wetenschappelijke methoden konden de verschillende facetten van deze thematiek worden onderzocht. Hierbij vormen de beleving en de ervaring van vrouwen, ongeacht of ze met de fiets rijden, het materiaal bij uitstek voor deze analyse en krijgen zij een prominente plaats in dit onderzoek.

Dit onderzoek wil dus licht werpen op een reeks vraagstukken over hoe vrouwen tegen de fiets aankijken en die door onze eerste bevindingen aan de orde zijn gesteld: waarom zien we minder vrouwen dan mannen op de fiets, wat weerhoudt of belemmert hen om op de fiets te springen, zijn ze



gevoeliger voor de onveiligheid op de weg dan mannen en waarom, waarom kiezen ze verschillende routes en op basis van welke criteria, hoe ervaren en beleven ze het fietsen, met welke uitdagingen worden ze in hun dagelijkse leven geconfronteerd en hoe pakken ze die uitdagingen aan, hoe wordt hun identiteit beïnvloed door in Brussel te fietsen?

Door deze vragen te beantwoorden, streven we ernaar om de genderdimensie van het fietsen in Brussel te onderkennen, en te **begrijpen in welke mate het feit dat de fietser in Brussel een vrouw is de fietservaringen en het fietsgedrag moduleert**. Met dit onderzoek willen we oplossingen voorstellen om de fietsbaarheid in de breedste zin van het woord voor vrouwen in Brussel te verbeteren en zo het aandeel van vrouwen op de fiets in het Brussels Gewest te verhogen.

In dit hele verslag zullen we verwijzen naar de term 'gender', hieronder wordt begrepen: "gender kan worden gedefinieerd als een hiërarchisch systeem van binaire categorisering tussen de geslachten (mannelijk/vrouwelijk) en tussen de waarden en representaties die daarmee samenhangen (mannelijk/vrouwelijk)" (Bereni *et al.*, 2012). Genderidentiteiten vertalen zich op verschillende manieren op het gebied van de dagelijkse mobiliteit: de genderspecifieke taakverdeling beïnvloedt de redenen voor de verplaatsing, de genderspecifieke ongelijkheden in de toegang tot middelen (salaris, auto...) kunnen een impact hebben op de toegang tot verschillende vervoersmiddelen, subjectieve genderspecifieke identiteiten beïnvloeden de perceptie en het gebruik van de openbare ruimte (die bijvoorbeeld het gevolg kunnen zijn van vermijdingsstrategieën)... (Law, 1999).

## STRUCTUUR VAN HET VERSLAG

Dit verslag bevat een driedelige analyse, die wordt voorafgegaan door een toelichting van het methodologische kader dat voor de gelegenheid is opgesteld (specifieke methodologieën voor de vier delen van de enquête, samenstelling van de steekproeven enz.

Het verslag beperkt zich niet tot de voorstelling van de resultaten die tijdens de verschillende delen van de enquête zijn verkregen op grond van een eigen onderzoeksmethode, maar verwijst ernaar om tot een transversale analyse te komen, waarbij de resultaten in drie thematische delen worden voorgesteld. Het geeft een continuüm weer van de keuze om zich al dan niet met de fiets te verplaatsen tot de daadwerkelijke ervaring van het fietsen en de effecten daarvan op vrouwen, evenals de uitstippeling van hun fietsroutes.

- In het **eerste deel** gaan we dieper in op de keuze om zich met de fiets te verplaatsen in Brussel: waarom kiezen vrouwen wel of niet voor de fiets, wat remt of belemmert hen in hun keuze, voor welke trajecten wordt de fiets als een optie gezien, wordt de fiets ook gebruikt voor opeenvolgende verplaatsingen en zo ja, voor welk soort verplaatsingen?
- In het **tweede deel** wordt ingegaan op de verschillende criteria voor vrouwen om hun fietsroutes uit te stippelen, waaronder comfort, de weg delen met gemotoriseerde verkeer en/of openbaar vervoer of voetgangers, de kwaliteit van de infrastructuur, enz.
- In het **derde deel** wordt een reeks uitdagingen geïdentificeerd waarmee vrouwen worden geconfronteerd. Het beschrijft hun fietservaringen en de strategieën die ze gebruiken om deze uitdagingen aan te gaan of te omzeilen (hun plaats op de weg vinden, conflicten met andere gebruikers beheersen, kinderen of spullen vervoeren, enz.).



## METHODIEK

De onderzoeksmethode is ontwikkeld door Pro Velo in nauwe samenwerking met Marie Gilow en Lionel Francou, sociologen en deskundigen inzake stedelijke kwesties.

We hebben er bewust voor gekozen om **enkel vrouwen** in het onderzoek op te nemen, en wel om verschillende redenen:

- Er bestaan vergelijkbare gegevens over het fietsgebruik door mannen en vrouwen, en er zijn al verschillen vastgesteld. Het is niet de bedoeling om via deze studie vergelijkbare resultaten te reproduceren, maar om de fietservaring van vrouwen in Brussel te onderzoeken.
- Omwille van de oververtegenwoordiging van mannen onder de fietsers zijn veel studies naar het gebruik van de fiets (meestal) gewijd aan mannelijke fietsers. Met deze studie willen we vrouwen prominenter aanwezig laten zijn in gegevens over fietsers door ons specifiek op vrouwen te richten.

Anderzijds heeft de keuze om alleen vrouwen te bestuderen, zonder steeds de vergelijking met mannen te maken, geen invloed op de kwaliteit van de verkregen resultaten en het belang van dit onderzoek.

Daarnaast hebben we gekozen voor een combinatie van zogenaamde **kwantitatieve** en **kwalitatieve** onderzoeksmethoden. Kwalitatieve methoden worden in de sociale wetenschappen over het algemeen gebruikt om een statistisch bevinding te verduidelijken of om een opkomend sociaal feit te onderzoeken, "door een ander standpunt in te nemen ten aanzien van sociale feiten, evenals andere observatieschalen" dan de kwantitatieve methoden (Alami *et al.*, 2009). Deze methoden worden op twee manieren kwalitatief beoordeeld: de verzamelde gegevens zijn kwalitatief van aard en de analyse van deze gegevens volgt een kwalitatieve logica, met als doel "de betekenis ervan af te leiden in plaats van ze om te zetten in percentages of statistieken" (Paillé en Mucchielli, 2009).

Kwalitatieve methoden zijn dus complementair aan kwantitatieve methoden en maken het mogelijk om verschillende vragen te beantwoorden: ze stellen de representaties en ervaringen rond een sociaal fenomeen in vraag, wat hier overeenkomt met vrouwen die zich al dan niet met de fiets verplaatsen in Brussel.

In dit hoofdstuk lichten we de methodologie toe voor elk van de vier onderdelen van het onderzoek: (1) online-enquête, (2) dagboek, (3) routes die in individuele interviews zijn besproken en (4) focusgroepen.

## ONLINE-ENQUÊTE MET VRAGENLIJST

We verspreidden een online-enquête die uitsluitend gericht was op vrouwen via de netwerken van Pro Velo (nieuwsbrief, Facebook-pagina, mond-tot-mondreclame, databank met contacten, enz.), via andere associatieve netwerken (GRACQ, Inter-Environnement Bruxelles, Community Land Trust, Gemeenschapscentrum Maritime, Wijkcontracten, enz.) en via de pers (Bruzz).

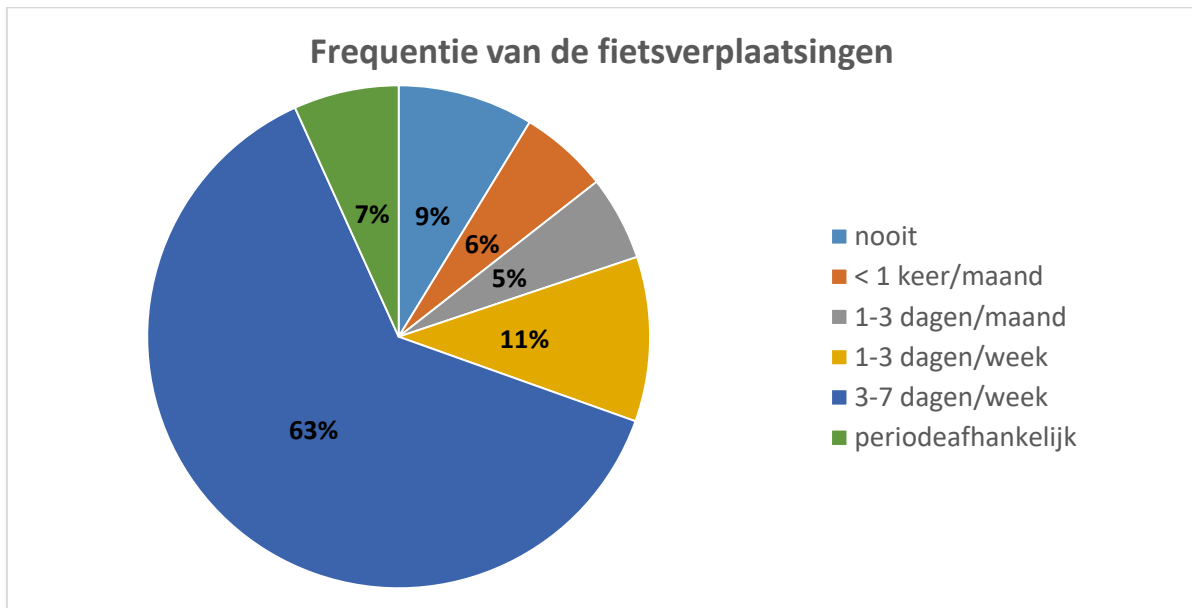
Het hoofddoel van deze vragenlijst was vooral om contactgegevens te verzamelen en de kenmerken van een grote verscheidenheid aan Brusselse vrouwen in kaart te brengen, ongeacht of zij dagelijks fietsen, die geïnteresseerd zijn in deze thematiek en bereid waren om deel te nemen aan de andere delen van de enquête. Dankzij de informatie van de respondenten konden we verschillende



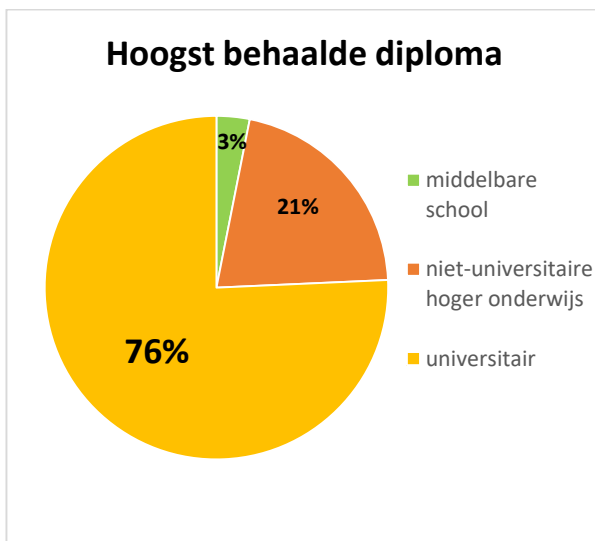
steekproeven selecteren op basis van een reeks kenmerken en zo de andere delen van het onderzoek organiseren. De vragenlijst bood ons ook de gelegenheid om informatie te verzamelen over de belemmeringen om op de fiets te springen en de andere vervoersmiddelen die vrouwen gebruiken.

Er werden drie soorten informatie gevraagd van de respondenten: algemene informatie (taal, geboortjaar, woon- en werkgemeenten, diploma, nationaliteit, arbeidsstatus), details over hun fietsgebruik (frequentie van het fietsen, andere vervoerswijzen, belemmeringen om op de fiets te springen) en vragen over hun (on)bereidheid om deel te nemen aan de andere delen van het onderzoek.

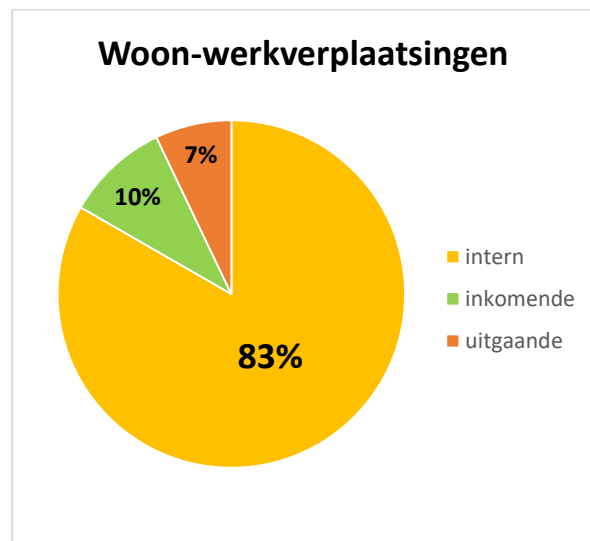
In totaal vulden 1126 vrouwen de vragenlijst in. Het betreft vooral vrouwen die dagelijks fietsen met een universitair diploma, die in het Brussels Gewest wonen en werken. Bijna de helft van de respondenten is tussen 35 en 50 jaar oud.



Afbeelding 2: Frequentie van de fietsverplaatsingen onder de ondervraagden van het online onderzoek

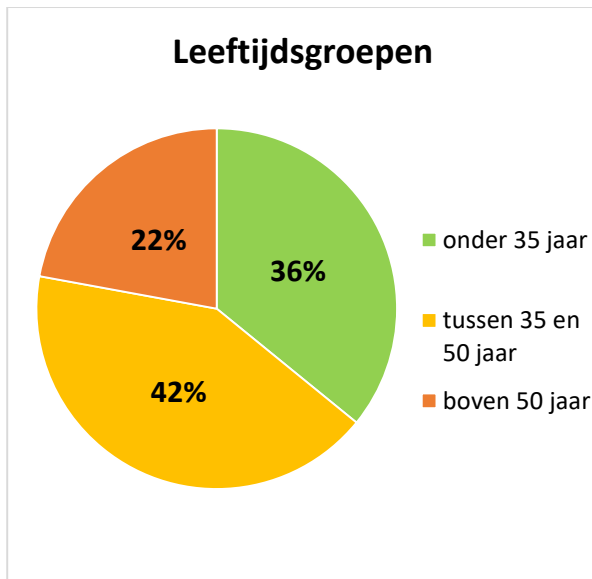


Afbeelding 3: Hoogst behaalde diploma van De ondervraagden van het online onderzoek

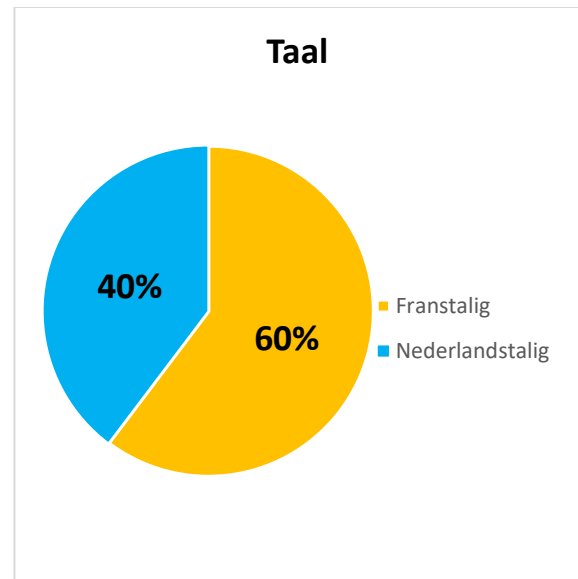


Afbeelding 4: Herkomst en bestemming van de woon-werkplaatsingen onder de ondervraagden van het online onderzoek





Afbeelding 5: Leeftijdsgroepen van de ondervraagden van het online onderzoek



Afbeelding 6: Taal van de ondervraagden van het online onderzoek

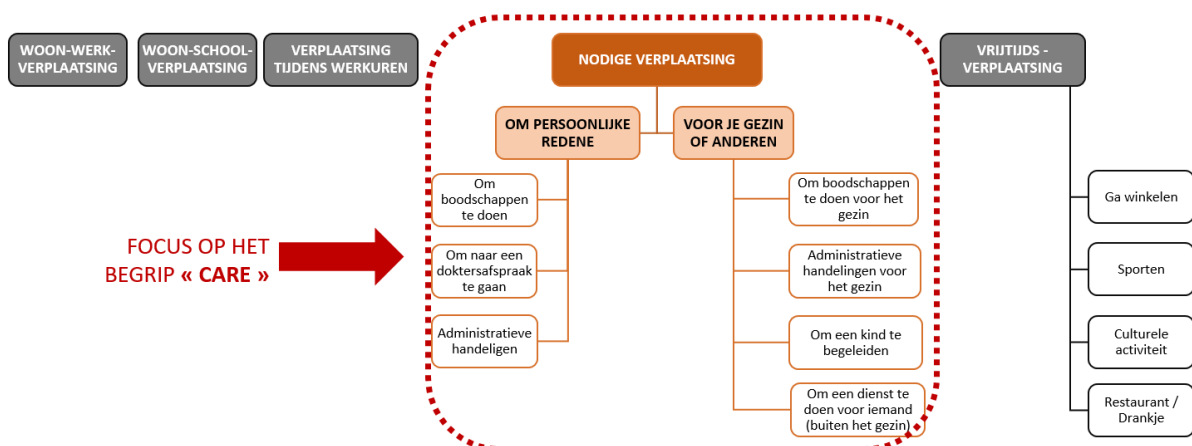
## DAGBOEKEN

Uit de vele vrouwen die op de online-enquête hebben gereageerd, hebben we een steekproef geselecteerd van vrouwen die 1-3 dagen per week of regelmatig fietsen. Het doel was om te begrijpen waarom deze vrouwen besloten om op sommige dagen te fietsen en op andere dagen niet.

De deelnemers moesten een week lang elke dag een onlinedagboek invullen. Ze moesten elke dag een van hun verplaatsingen selecteren en een aantal vragen over die specifieke verplaatsing beantwoorden. Er werd gevraagd naar de redenen waarom ze wel of niet de fiets gebruikten, de alternatieve vervoerswijze die ze namen, mogelijke opeenvolgende verplaatsingen en de primaire en secundaire redenen hiervoor.

Onder de verschillende soorten verplaatsingen, hebben we er bewust voor gekozen om, op advies van Marie Gilow, de utilitaire verplaatsingen te verfijnen door een onderscheid te maken tussen utilitaire verplaatsingen die voor zichzelf en utilitaire verplaatsingen die voor anderen werden gemaakt.

### BELANGRIJKSTE VERPLAATSMOTIEF





In totaal hebben we 23 volledige inschrijvingen geregistreerd. Dit betekent dus dat 23 vrouwen een week lang elke dag hun dagboek invulden, wat overeenstemt met een totaal van 161 verplaatsingen. Van deze verplaatsingen werden er 97 met de fiets (60%) gemaakt en 64 met andere vervoersmiddelen (40%).

De meerderheid van de deelnemende vrouwen is Franstalig (70%), tussen 35 en 50 jaar oud (56%), afgestudeerd aan een universiteit (74%) en woonachtig en werkend in het Brussels Gewest (74%).

## ROUTES DIE TIJDENS DE INTERVIEWS WERDEN BESPROKEN

Uit de vele vrouwen die op de online-enquête hebben gereageerd, hebben we een steekproef geselecteerd van vrouwen die dagelijks fietsen (3 tot 7 dagen per week) en hen gevraagd om hun fietsroutes te beschrijven en toe te lichten. Ze werden gevraagd om via GPS alle fietsverplaatsingen te registeren die in de loop van een dag in Brussel hebben gemaakt, en ons deze data aan het einde van de dag via e-mail door te sturen. De routebeschrijvingen werden vervolgens geïmporteerd in een kaartsoftware en op groot formaat geprint. De dag nadien werden deze vrouwen vervolgens uitgenodigd voor een individueel interview van een half uur om toelichting te geven bij enkele van hun routes. Bij deze interviews waren drie personen aanwezig: de geïnterviewde, een Pro Velo-medewerker om het gesprek te leiden en een Pro Velo-medewerker om aantekeningen te maken. Daarnaast zijn alle interviews ook opgenomen.

Tijdens het interview werden de deelnemers eerst gevraagd zich voor te stellen en hun relatie met de fiets kort toe te lichten. Vervolgens werd hen gevraagd een aantal van hun routes te selecteren en ervoor te zorgen dat ze zowel de reguliere als de meer sporadische routes kozen.

De deelnemers gaven ons voor elke geselecteerde route algemene informatie over de rit: de reden, kennis van de route, hulpmiddelen om de route uit te stippelen, eventuele etappes en haltes, iets vervoeren, kinderen begeleiden, enz. Vervolgens werden de deelnemers gevraagd de hele route te overlopen op de afgedrukte kaart en die toe te lichten. De toelichting werd rechtstreeks op de kaart genoteerd en in een schema gezet door de persoon die het gesprek leidde.

Het doel was om te begrijpen hoe deze vrouwen hun routes uitstippelden, wat hun keuzes rechtvaardigde, maar ook wat hun ervaringen, percepties en beleving onderweg waren.

In totaal namen 10 vrouwen deel aan dit deel van de enquête en gaven ze elk toelichting op 2-3 routes, voor een totaal van 31 routes.

Alle vrouwen die deelnamen zijn Franstalig en hebben een diploma hoger onderwijs (9 zijn universitair geschoold en 1 studeerde aan de hogeschool). De helft van de deelnemers is jonger dan 35 jaar en de andere helft is tussen de 35 en 50 jaar oud. Ze waren allemaal tewerkgesteld in Brussel en twee van de deelnemers wonen buiten de gewestelijke grenzen.



## FOCUSGROEPEN

Om de focusgroepen samen te stellen, hebben we 6 steekproeven van vrouwen samengesteld op basis van een reeks gemeenschappelijke kenmerken (leeftijdsgroep, opleidingsniveau, fietsfrequentie, taal). Elke focusgroep bracht tussen 3 en 13 vrouwen samen. In totaal gaven 46 vrouwen hun getuigenissen over hoe zij (al dan niet) de fiets gebruiken in Brussel en vertelden ons over hun gedrag, ervaringen en opvatting met betrekking tot de fiets. Ze deelden de vreugde die het fietsen hen brengt, maar ook de angsten die het inboezemt en de moeilijkheden die ze ondervinden bij het fietsen.

Na een eerste oproep tot deelname werden de drie eerste groepen samengesteld, waarin vrouwen per leeftijdsgroep werden ingedeeld:

- de focusgroep "-35 jaar" (FG -35): 8 deelnemers
- de focusgroep "35-50 jaar" (FG 35-50) : 7 deelnemers
- de focusgroep "+50 jaar" (FG +50): 3 deelnemers

Deze 18 deelnemers hebben allemaal een diploma hoger onderwijs, de Belgische nationaliteit (11/18) of de nationaliteit van een andere Europese lidstaat (7/18), zijn Franstalig en fietsen relatief vaak, d.w.z. 1 tot 3 dagen per week (2/18) of 3 tot 7 dagen per week (16/18). Bovendien hebben verschillende van hen een doortastend engagement voor de fiets, bijvoorbeeld als lid van de GRACQ. Dit kan worden verklaard door de communicatiekanalen die werden ingezet om de oproep tot deelname aan de enquête te verspreiden.

<p><b>FG +50</b> 3 deelnemers</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Fietsers</b></li> <li>- <b>Ouder dan 50 jaar</b></li> <li>- <b>FR</b></li> <li>- Diploma hoger onderwijs</li> <li>- Belgische nationaliteit of van een Europese lidstaat</li> <li>- fiets 1 tot 3 d/week of 3 tot 7 d/week</li> </ul>	<p><b>FG 35-50</b> 7 deelnemers</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Fietsers</b></li> <li>- <b>Tussen 35 en 50 jaar</b></li> <li>- <b>FR</b></li> <li>- Diploma hoger onderwijs</li> <li>- Belgische nationaliteit of van een Europese lidstaat</li> <li>- fiets 1 tot 3 d/week of 3 tot 7 d/week</li> </ul>	<p><b>FG -35</b> 8 deelnemers</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Fietsers</b></li> <li>- <b>Jonger dan 35 jaar</b></li> <li>- <b>FR</b></li> <li>- Diploma hoger onderwijs</li> <li>- Belgische nationaliteit of van een Europese lidstaat</li> <li>- fiets 1 tot 3 d/week of 3 tot 7 d/week</li> </ul>
<p><b>FG niet-fietsers</b> 4 deelnemers</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Niet-fietsers</b></li> <li>- <b>FR</b></li> <li>- Diploma hoger onderwijs</li> <li>- Belgische nationaliteit</li> <li>- <b>Nooit met de fiets</b></li> </ul>	<p><b>FG NL</b> 13 deelnemers</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Fietsers</b></li> <li>- Tussen 27 en 55 jaar</li> <li>- <b>NL</b></li> <li>- Diploma hoger onderwijs</li> <li>- Belgische nationaliteit of van een Europese lidstaat</li> <li>- fiets 1 tot 3 d/week of 3 tot 7 d/week</li> </ul>	<p><b>FG zonder diploma hoger onderwijs</b> 11 deelnemers</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Onlangs leren fietsen</b></li> <li>- <b>FR</b></li> <li>- <b>Zonder diploma hoger onderwijs</b></li> <li>- Allochtone vrouwen <i>(behalve de 2 begeleiders)</i></li> </ul>



Om ook getuigenissen te verzamelen van Nederlandstalige vrouwen die geen of zeer weinig fietservaring hebben en zonder universitair diploma, werden drie andere focusgroepen opgericht die deze drie profielen op een doelgerichte manier samenbrengen:

- de Focusgroep van de “Nederlandstaligen” (FG NL): 13 deelnemers
- de Focusgroep van de “niet-fietsers” (FG niet-fietsers): 4 deelnemers
- de Focusgroep van de deelnemers “zonder diploma hoger onderwijs” (FG zonder diploma hoger onderwijs) : 11 deelnemers.

De deelnemers van de Nederlandstalige groep zijn tussen 27 en 55 jaar (de gemiddelde leeftijd is 39 jaar), hebben allen de Belgische nationaliteit (12/13) of de nationaliteit van een andere Europese lidstaat (1/13), hebben een diploma hoger onderwijs en fietsen minstens één keer per week.

De deelnemers van de andere twee groepen (FG niet-fietsers en FG zonder diploma hoger onderwijs) zijn via andere kanalen dan de online oproep tot deelnemers gevonden, waardoor zij de informatie over hun nationaliteit of leeftijd niet vooraf hebben meegedeeld.

De deelnemers van de groep “zonder diploma hoger onderwijs” werden gerekruteerd via verenigingen en hadden een opleiding gevolgd om in de stad te leren fietsen bij Pro Velo (Via Velo). Het waren dus volwassen vrouwen die pas hebben leren fietsen. Om deze vrouwen aan te moedigen deel te nemen aan de focusgroepen, namen ook twee instructeurs deel aan de focusgroep.

## VIA VELO

Pro Velo biedt elk jaar opleidingscycli aan voor Brusselse verenigingen met leden die willen leren fietsen en zich veilig in de stad willen verplaatsen met de fiets. Het Via Velo-programma richt zich zowel op mensen die nooit hebben leren fietsen als op mensen die wel al kunnen fietsen, maar nog wat zelfvertrouwen missen. In 2019 heeft Via Velo in totaal 210 mensen begeleid, waarvan 200 vrouwen (95%).

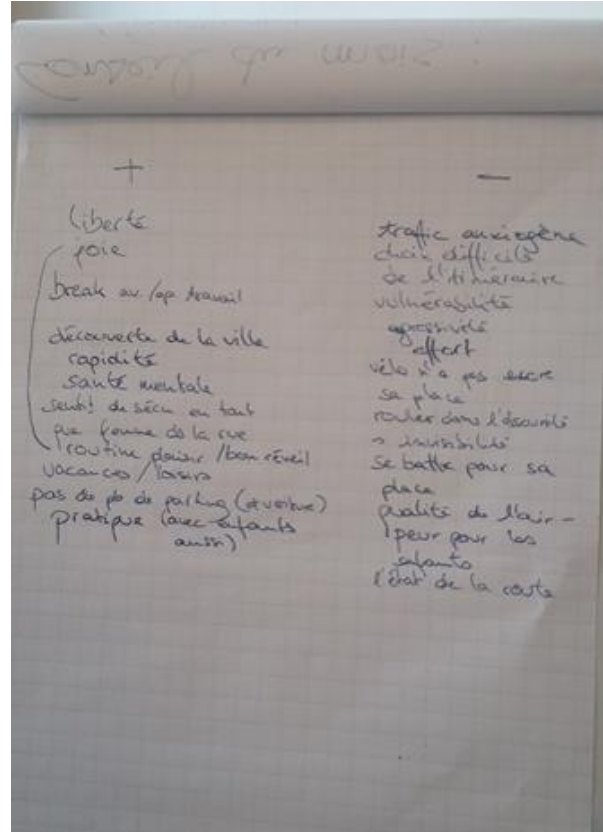
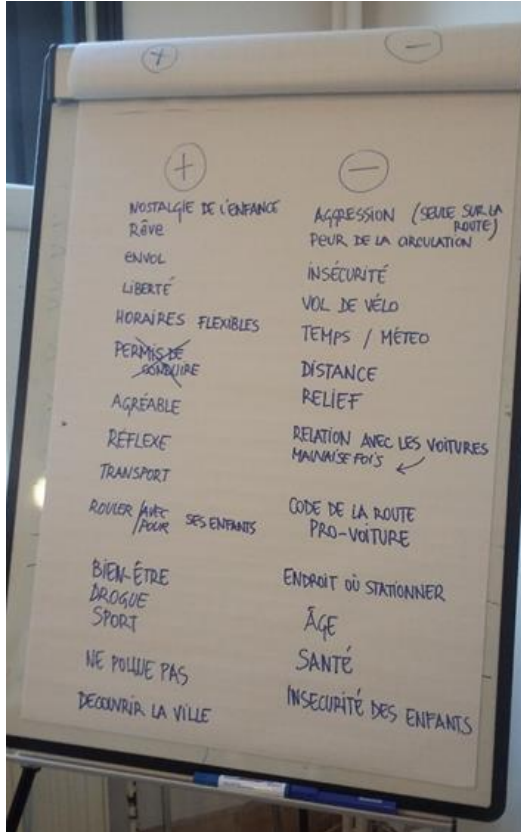
De deelnemers aan deze opleiding hebben diverse fundamentele obstakels overwonnen om op de fiets te springen: het fysieke onvermogen om te fietsen, het gebrek aan kennis en aan vertrouwen om in een stedelijke omgeving te fietsen.

*“Toen ik erin slaagde om helemaal alleen te fietsen, heb ik geschreeuwd van plezier! Mijn familie is naar België gekomen in de jaren 70. Vrouwen op de fiets, dat hoorde niet. Maar sinds ik zelf kan fietsen, voel ik me bevrijd, ‘waardevoller’. Ik toonde wat ik kan aan mijn zoon en zijn ogen fonkelden van trots. Nu fietsen we samen in Brussel.” Amal*

De bijeenkomsten van de focusgroepen vonden plaats van 13.30 u. tot 14 u. in een vergaderzaal in de kantoren van GRACQ en Mundo B. Ze werden geleid door een moderator en begeleid door een onderzoekster. Als ‘flexibel kader’ voor het gesprek werd een leidraad gebruikt die is gebaseerd op literatuur over gender en dagelijkse mobiliteit (Alami *et al.* 2009). De leidraad helpt de gesprekken te focussen op relevante thema's met betrekking tot een bepaalde problematiek, terwijl de geïnterviewden voldoende ruimte kregen om hun eigen discours te ontwikkelen. In het kader van dit onderzoek werden de volgende thema's in de leidraad opgenomen: leren fietsen/het gebruik van de fiets, onveiligheidsgevoel, verplaatsingen met kinderen, opeenvolgende verplaatsingen en fysieke conditie. Deze thema's werden in een reeks vragen gegoten die aan de groep konden worden gesteld. Deze leidraad blijft echter "een flexibel kader dat evolueert naarmate de interviews vorderen" (Alami



et al. 2006), op basis van de bedenkingen die tijdens het interview naar voren komen. Zo zorgde de eerste aanzet, die de respondenten op hun beurt uitnodigde om een positief en een negatief aspect van het fietsen op te geven, er dus voor dat de moderator de mogelijkheid heeft om terug te koppelen en zich buiten het 'flexibele kader' van de leidraad te begeven als er nieuwe thema's naar voren kwamen.



De gesprekken met de focusgroepen werden helemaal getranscribeerd en vervolgens thematisch geanalyseerd. De thematische analyse maakt "de individualiteit van het discours ongedaan en koppelt de overeenkomstige thema's in de verschillende gesprekken aan elkaar" (Blanchet en Gotman 1992). Het thematische analyseraster is opgebouwd op basis van een iteratie tussen enerzijds de thema's die voorafgaand aan het onderzoek op hypothetische wijze zijn vastgesteld en anderzijds de inhoud van de interviews. Als er eenmaal een analytisch raster is opgebouwd, blijft dit voor alle interviews hetzelfde. Voor dit onderzoek spitst het analyseraster zich toe op de uitdagingen waarmee de fietsers (en niet-fietsers) worden geconfronteerd wanneer ze (niet) fietsen, en de manier waarop deze uitdagingen enerzijds worden ervaren en anderzijds worden aangepakt of overwonnen.



## DEEL 1 – DE KEUZE OM (NIET) TE FIETSEN IN BRUSSEL

Het doel van dit eerste deel is om licht te werpen op de redenen waarom vrouwen kiezen voor een bepaalde modaliteit in Brussel. Deze keuze is namelijk gebaseerd op de combinatie van een hele rits factoren die niet alleen van invloed zijn op de keuze voor het vervoersmiddel, maar ook op de omstandigheden waarin dit wordt gebruikt. Deze factoren kunnen samengaan en elkaar versterken, waardoor het moeilijk is om ze precies te identificeren (Ermans *et al.*, 2019; Martel Poliquin, 2012; Lebrun *et al.*, 2013 in de Smet *et al.* te verschijnen).

Hiervoor doen we een beroep op de indeling van de meest voorkomende factoren die we terugvinden in de literatuur, namelijk in het laatste *Cahier de l'Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale* dat aan de fiets is gewijd (de Smet *et al.*, te verschijnen). Als we het werk van Astrid De Witte (2012) in haar studie over de analyse van de modale keuze en het verplaatsingsgedrag in, naar en van het Brussels Gewest als grondslag nemen, onderscheiden we vier belangrijke soorten factoren:

- sociaaldemografische en sociaaleconomische factoren (leeftijd, geslacht, kinderen in het huishouden, inkomen, opleidingsniveau, enz.);
- factoren inzake vervoersmodaliteiten (autobezit, fietsbezit, parkeervoorzieningen, infrastructuur, files, voorzieningen op de werkplek, enz.);
- factoren inzake verplaatsingen (reden, afstand, duur, bereikbaarheid, reliëf ...);
- psychosociale factoren (ervaring, vertrouwdheid, gewoonte, perceptie ...).

Net als bij andere vervoerswijzen spelen deze factoren mee in de keuze om al dan niet op de fiets te springen. Als we meer in detail gaan kijken naar de redenen waarom vrouwen al dan niet voor de fiets kiezen, blijkt dat deze keuze gestoeld is op meerdere logische factoren. Naast een kosten-batenverhouding spelen er ook andere factoren mee: zo hebben ook de persoonlijke gewoontes en waarden van vrouwen een grote invloed op hun keuzes (Brisbois, 2010 en Lebrun *et al.*, 2013 in de Smet *et al.*, te verschijnen).

Om een beter inzicht te krijgen in de diverse factoren en de logica die de keuze van vrouwen beïnvloeden om al dan niet op de fiets te springen, evenals de daaruit voortvloeiende handelingen, hebben we via een onlinevragenlijst ook **vrouwen** ondervraagd **die slechts sporadisch of helemaal niet fietsen** (nooit, minder dan één keer per maand of 1 tot 3 keer per maand) en via een online dagboek **vrouwen die regelmatig fietsen** (die 1 tot 3 dagen per week of regelmatig).

### VROUWEN DIE NIET FIETSEN: RESULTATEN VAN DE ONLINE-ENQUÊTE

Hoewel we in de eerste plaats antwoorden wilden verzamelen van een breed scala aan vrouwen in Brussel – zowel dagelijkse als niet-dagelijkse fietsers – om deelnemers te selecteren voor de rest van de enquête, was de onlinevragenlijst ook een uitstekende gelegenheid om informatie te verzamelen over wat vrouwen ervan weerhoudt om te fietsen en over de andere vervoersmiddelen die ze gebruiken.

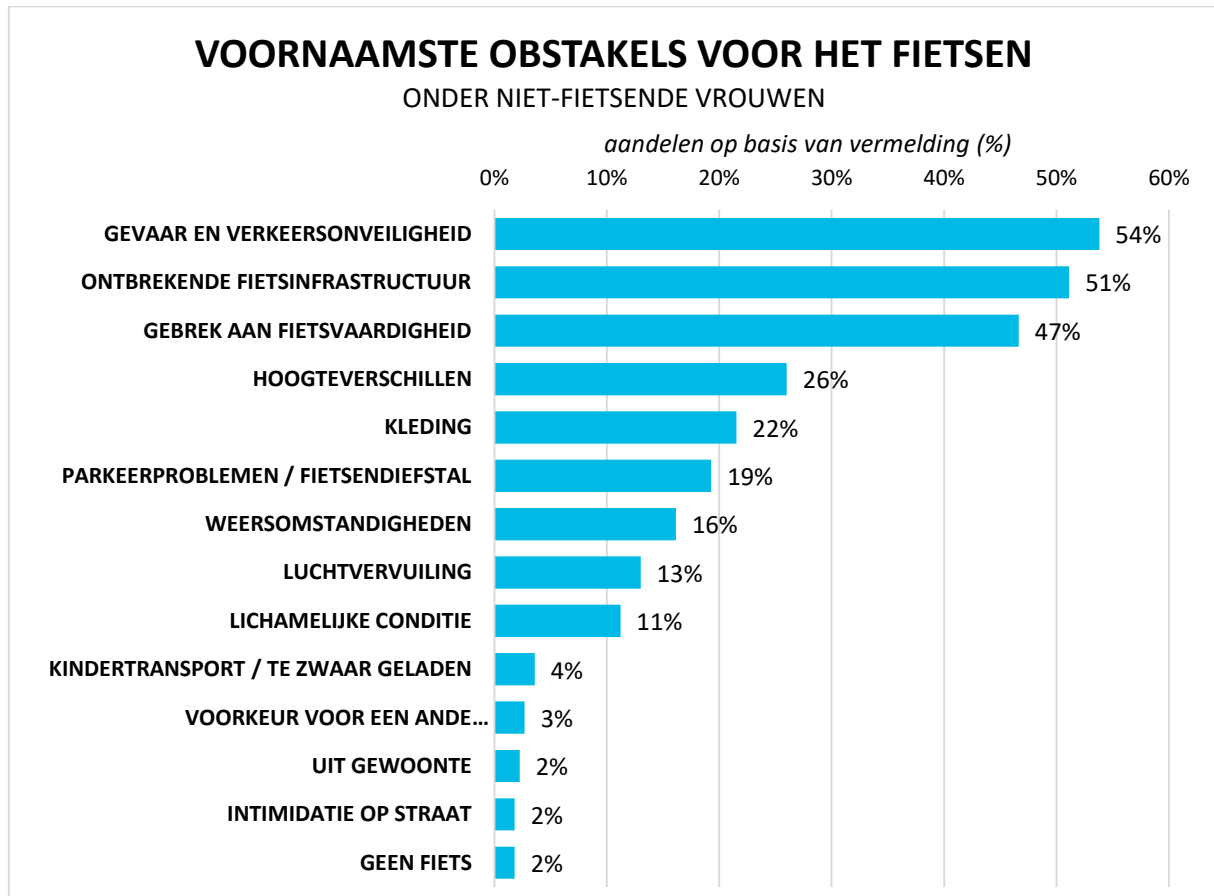
De online-enquête werd ingevuld door 1126 vrouwen. Hiervan gaven 223 vrouwen aan dat ze weinig of helemaal niet fietsten: 1-3 keer per maand, 1 keer per maand of nooit. Er werden twee vragen gesteld aan deze vrouwen die niet of nauwelijks fietsen (hierna voor de duidelijkheid aangeduid als niet-fietsende vrouwen, maar ze hadden ook kunnen worden aangeduid als sporadische en niet-fietsende vrouwen voor de nauwkeurigheid):

- Wat zijn de belangrijkste redenen waarom je niet of nauwelijks fietst?
- Welk ander vervoersmiddel gebruik je voornamelijk om je te verplaatsen?

## Belangrijkste obstakels om op de fiets te springen voor niet-fietsende vrouwen

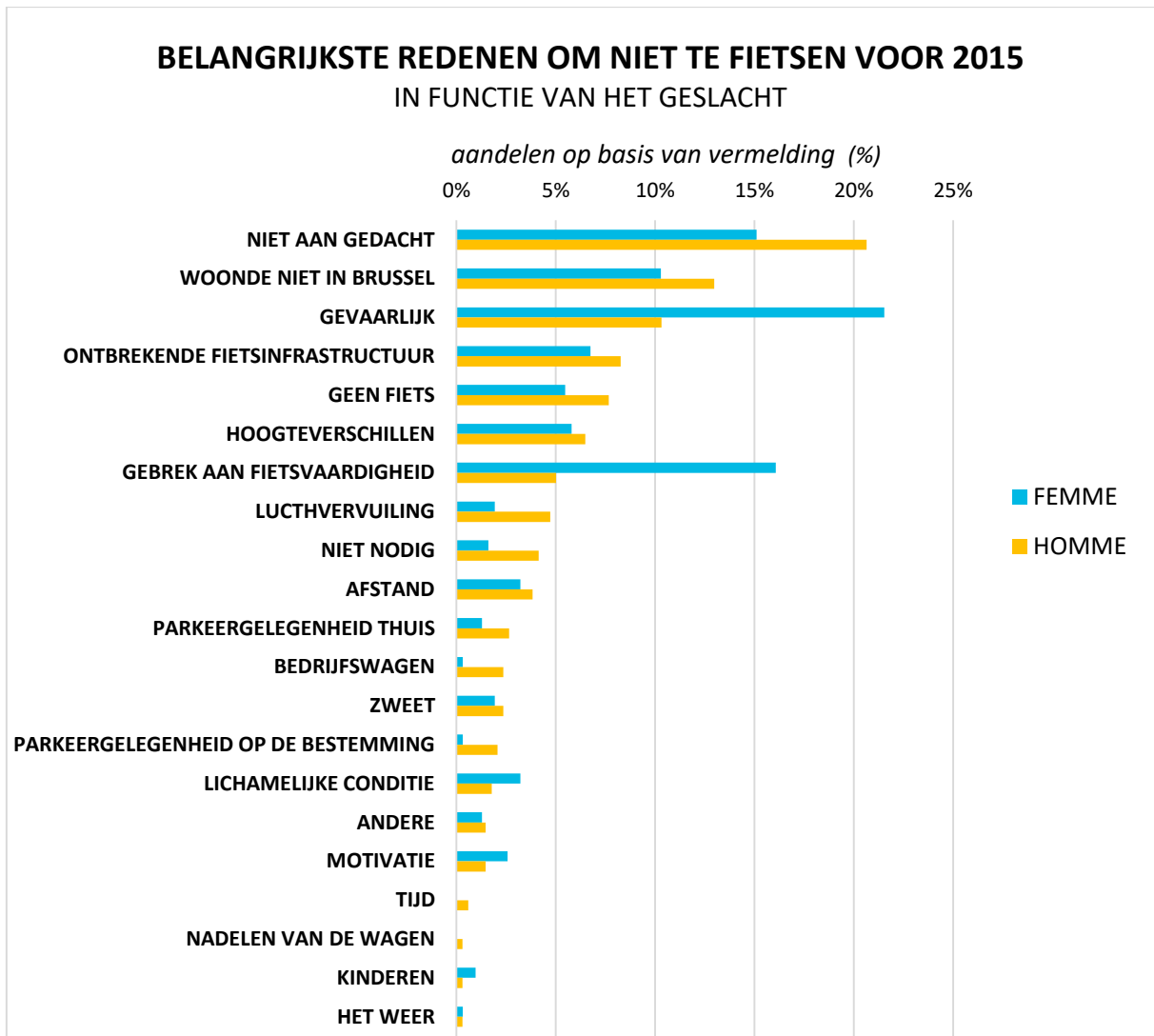
De helft van de respondenten noemt gevaar en onveiligheid op de weg, gebrek aan fietsinfrastructuur en gebrek aan comfort als de belangrijkste belemmeringen om te kiezen voor de fiets. Daarbovenop komen het reliëf, de beperkingen en ongemakken met betrekking tot de kledij en de parkeer- en diefstalproblemen, die door 1 op 5 van de respondenten, of zelfs 1 op 4 worden opgegeven.

Naast deze belangrijke obstakels vermeldden de respondenten nog andere, eerder secundaire obstakels die hen weerhouden om te fietsen: het weer, vervuiling, gebrek aan fysieke fitheid en – in mindere mate – het vervoer van kinderen of spullen, de voorkeur voor een ander vervoersmiddel, de macht der gewoonte, het risico om te worden lastiggevallen en de vereiste om een fiets te hebben die in goede staat verkeert.



Afbeelding 7: Voornaamste obstakels voor het fietsen onder niet-fietsende vrouwen

Deze resultaten bevestigen de resultaten die in 2017 werden verkregen via de enquête onder nieuwe fietsers in Brussels (Pro Velo, 2018). De belangrijkste obstakels die toen werden genoemd door de vrouwen die aan het onderzoek deelnamen, waren het gevaar en gebrek aan comfort. Uit het onderzoek bleek toen ook dat er een uitgesproken verschil was tussen de obstakels die enerzijds door mannen en anderzijds door vrouwen werden aangehaald. Terwijl 21% van de vrouwelijke respondenten het gevaar op de weg als belangrijkste obstakel opgaven, was dit bij slechts 10% van de mannelijke respondenten het geval. Hetzelfde zagen we bij het gebrek aan comfort, waar 16% van de vrouwen dit als obstakel opgaven tegenover slechts 5% van de mannen.



Afbeelding 8: Belangrijkste redenen om niet te fietsen vóór 2015 in functie van het geslacht  
(Bron: Pro Velo, 2018)

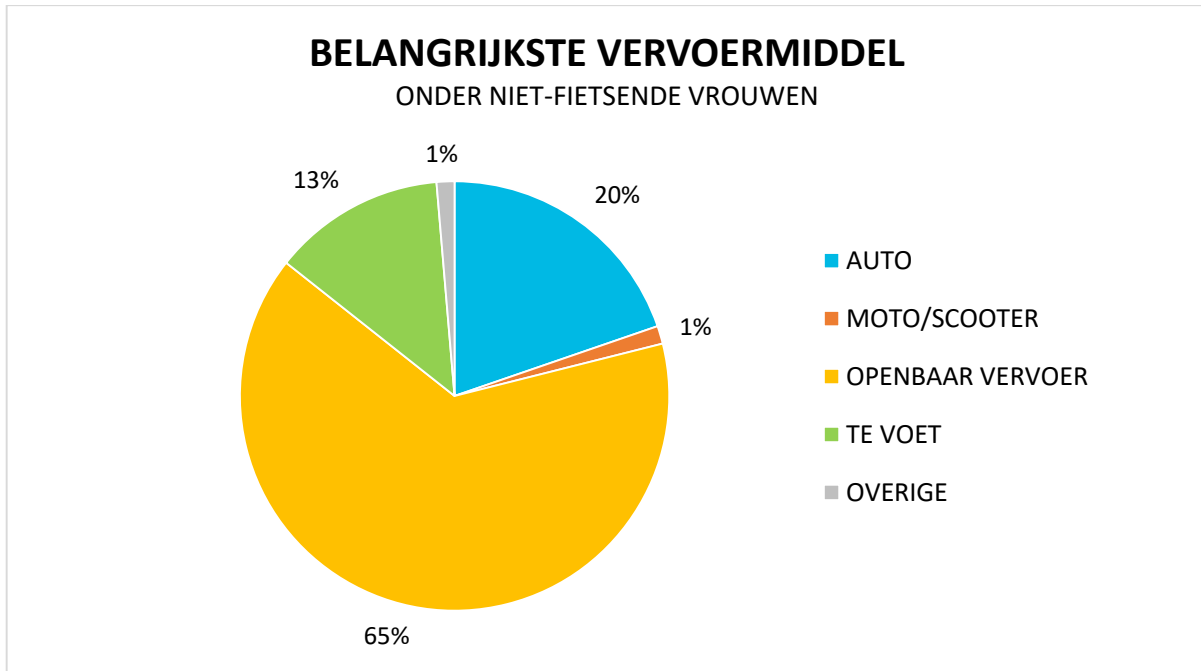
## Belangrijkste vervoerswijze onder niet-fietsende vrouwen

De belangrijkste vervoerswijze voor respondenten die niet of slechts zelden fietsen is duidelijk het openbare vervoer (65%), gevolgd door de auto (20%) en te voet (13%).

Als we de cijfers van deze modal split vergelijken met de modal split die is vastgesteld in de enquête onder nieuwe fietsers in 2017, dan kunnen we stellen dat deze cijfers relatief vergelijkbaar zijn. In 2017 was dit 68% voor het openbare vervoer, tegenover 20% voor de auto en 10% voor verplaatsingen te voet, zowel voor vrouwen als voor mannen.

We kunnen dus stellen dat deze modal split nauw aanleunt bij de vaststellingen uit de enquête onder nieuwe fietsers uit 2017 (Pro Velo, 2018). Het is voor ons bijgevolg niet mogelijk om een gendergerelateerde trend vast te stellen in de vervoerswijze die in hoofdzaak door niet-fietsers wordt gebruikt.





Afbeelding 9: Belangrijkste vervoersmiddel onder niet-fietsende vrouwen

## REGELMATIG FIETSENDE VROUWEN: RESULTATEN DIE VOORTVLOEIEN UIT HET DAGBOEK

Om de modale keuze voor de fiets door regelmatig fietsende vrouwen (1 tot 3 keer per week of regelmatig, zonder dat die systematisch wordt gebruikt) te onderzoeken, hebben we een onderzoeksmethode opgezet voor 23 vrouwen die ermee hebben ingestemd met een dagboek bij te houden. Zij vulden een week lang elke dag het dagboek in en beantwoordden een reeks vragen over de verschillende verplaatsingen die zij op die dag maakten (161 in totaal). Met deze dagboeken wilden we de factoren identificeren die meespelen op het ogenblik dat een vervoerswijze wordt gekozen: soms is dit de fiets, soms een ander vervoersmiddel. Van de 161 geregistreeerde ritten werden er 91 per fiets gemaakt, wat neerkomt op 60% van het totaal.

Voor deze fietsritten werden de volgende vragen gesteld:

- Wat was de belangrijkste reden voor deze verplaatsing?
- Heb je van deze verplaatsing gebruik gemaakt om ook andere trajecten af te leggen? Zo ja, waarom legde je die extra trajecten af?
- Wat zorgde ervoor dat je de fiets nam voor deze verplaatsingen?

Voor de 64 ritten die niet met de fiets werden gemaakt (40% van de ritten in de dagboeken), werden de volgende vragen gesteld:

- Welk hoofdvervoersmiddel gebruikte je in plaats van de fiets?
- Wat was de belangrijkste reden voor deze verplaatsing?
- Heb je van deze verplaatsing gebruik gemaakt om ook andere trajecten af te leggen? Zo ja, waarom legde je die extra trajecten af?
- Wat hield je tegen om niet op de fiets te springen voor deze verplaatsing?



## Belangrijkste redenen die regelmatig fietsende vrouwen stimuleren om op de fiets te springen

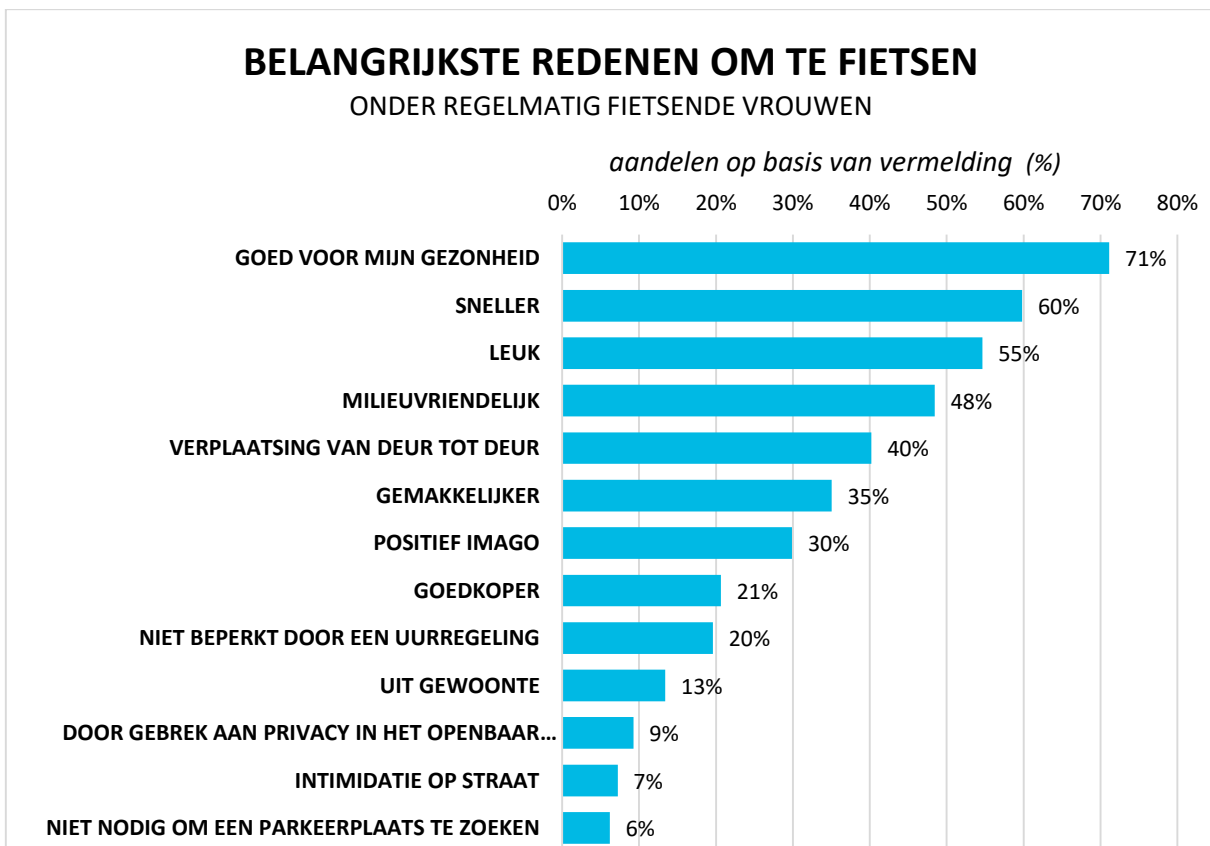
De respondenten werden gevraagd om bij elk traject dat met de fiets werd afgelegd aan te geven waarom zij voor de fiets kozen in plaats van een andere vervoerswijze.

Hierbij gaven de respondenten gezondheid (71%), snelheid (60%), plezier (55%) en milieu (48%) als belangrijkste redenen op. Daarna volgen de verplaatsingen van deur tot deur (40%), het gemak (35%), het positieve imago van fietsen (30%), het financiële aspect (21%) en de vrijheid van tijd (20%).

De respondenten noemden ook een aantal andere factoren die hun keuzes in mindere mate beïnvloeden, zoals het feit dat fietsen een reflex is, een gewoonte, dat je niet op elkaar gepakt hoeft te staan in het openbare vervoer, minder risico op lastiggevallen te worden op straat en het comfort om niet naar een parkeerplek te moeten zoeken.

Naast de gebruikelijk vastgestelde factoren snelheid, het financiële plaatje, verplaatsingen van deur tot deur, het gemak of de vrijheid van tijd, lijken vrouwen vooral belang te hechten aan de gezondheids- en milieuaspecten van het fietsen, die respectievelijk op de eerste en de vierde plaats staan.

Verder merken we op dat ook moeilijker te kwantificeren factoren belangrijk zijn. Zo geeft iets meer dan de helft van de respondenten aan dat fietsen leuk is en wijst 1 op 3 op het positieve imago dat met fietsen wordt geassocieerd.



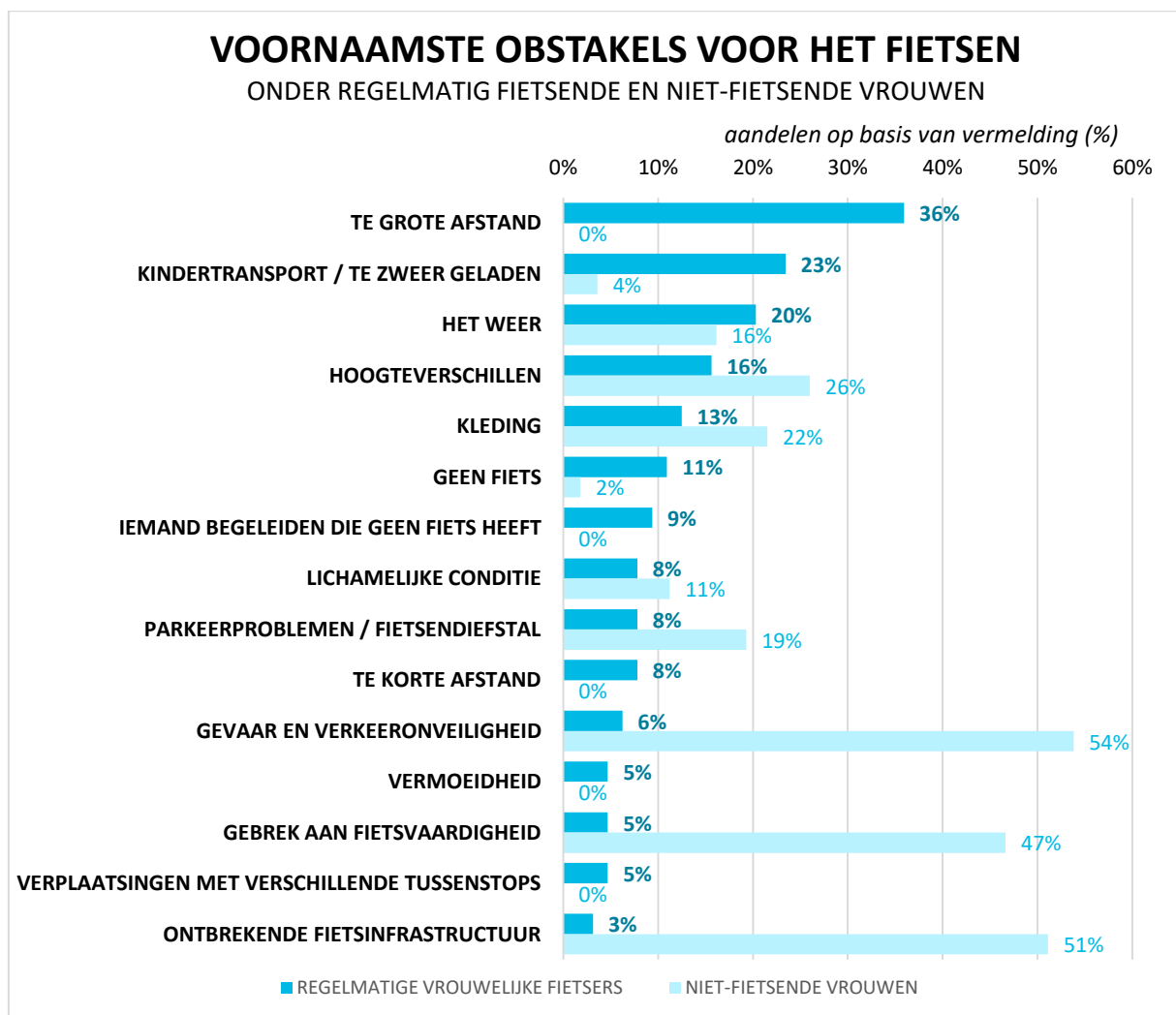
Afbeelding 10: Belangrijkste redenen om te fietsen onder regelmatig fietsende vrouwen

## Belangrijkste obstakels om op de fiets te springen voor niet-fietsende vrouwen

We stellen aanzienlijke verschillen vast tussen de obstakels die niet-fietsende en regelmatig fietsende vrouwen ervan weerhouden om op de fiets te springen. De belangrijkste obstakels die door niet-fietsende vrouwen worden genoemd (gevaar, onveiligheid op de weg, gebrek aan infrastructuur en comfort) worden door regelmatig fietsende vrouwen zeer weinig aangehaald. Gevaar en onveiligheid worden slechts door 6% van de regelmatig fietsende vrouwen genoemd tegenover 54% van de niet-fietsers, gebrek aan infrastructuur door 3% tegenover 51% en gebrek aan comfort door 5% tegenover 47%. Het lijkt er dus op dat vrouwen die eerder regelmatig fietsen erin zijn geslaagd om deze obstakels te overwinnen door ervaring, een leerproces en gewoontes.

De factoren die volgens hen een obstakel kunnen vormen om op de fiets te springen zijn minder algemeen en houden meer verband met de intrinsieke kenmerken van de verplaatsing zelf (afstand, reliëf enz.), de reden van de verplaatsing en de moeilijkheden die inherent zijn aan de verplaatsingen (het vervoer van kinderen of spullen, kleding enz.) of externe factoren (het weer).

De belangrijkste factoren die door regelmatig fietsende vrouwen worden opgegeven zijn de afstand (36%), het weer (20%), het reliëf (16%), het vervoer van kinderen (13%) of spullen (11%) en het ongemak in verband met kleding (13%).



Afbeelding 11: Voornaamste obstakels voor het fietsen onder regelmatig fietsende en niet-fietsende vrouwen



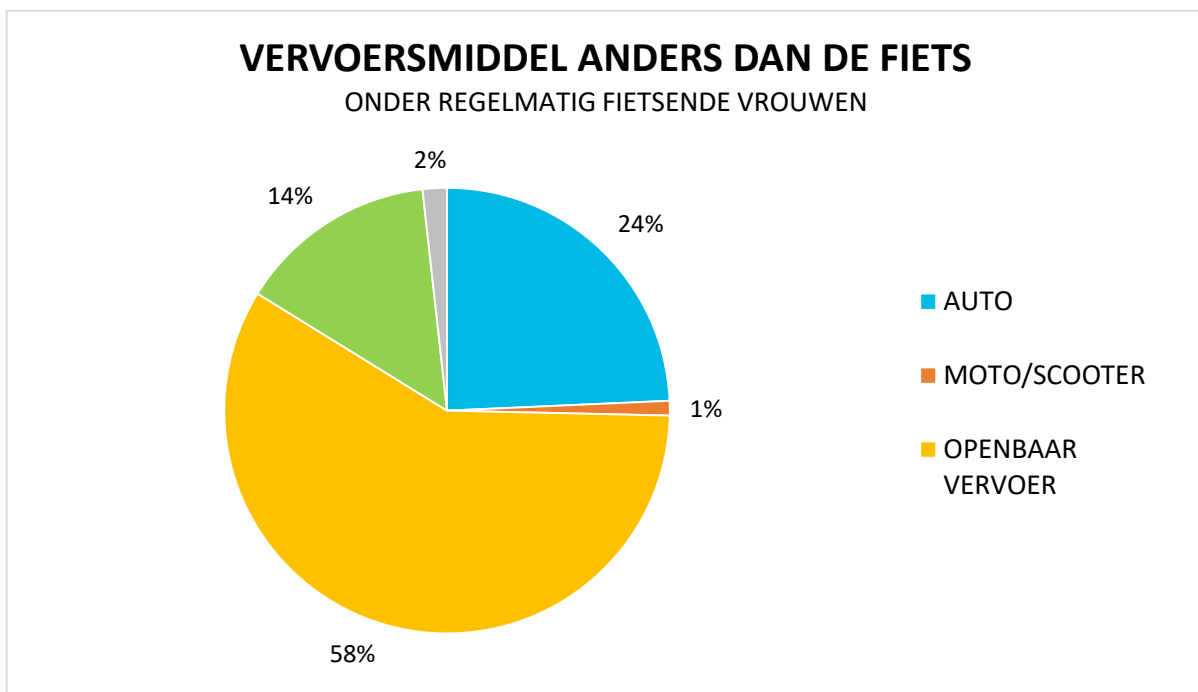
De resultaten leunen nauw aan bij de resultaten van het onderzoek dat bij nieuwe fietsers werd uitgevoerd in 2017 (Pro Velo, 2018). Uit dat onderzoek bleek dat dagelijkse fietsers (ongeacht hun gender) dezelfde obstakels aangeeft, namelijk het weer (55%), de afstand (45%), vervoeren van spullen (27%) of kinderen (11%) en de fysieke conditie (20%).

In de enquête van 2017 werd kledij niet vermeld, hoewel dit obstakel hier door 13% van de respondenten wordt opgegeven. Het lijkt er dus op dat ongemakken in verband met de kleding (ongeschikte kleding, transpiratie, gerimpelde kleren, enz.) vaker door vrouwen worden genoemd.

### Andere vervoersmiddelen die door regelmatig fietsende vrouwen worden gebruikt

Wanneer regelmatig fietsende vrouwen om alle bovengenoemde redenen besluiten zich niet te verplaatsen met de fiets, vallen ze meestal terug op het openbare vervoer (58%), gevolgd door de auto (24%) of gaan ze te voet (14%).

Deze verdeling loopt gelijk met wat we zien bij niet-fietsende vrouwen (resultaten van de online-enquête) en niet-fietsers van beide geslachten (Pro Velo, 2018). Op basis van deze resultaten kunnen we dus geen genderspecifieke kenmerken identificeren bij de keuze van een alternatieve vervoerswijze.



Afbeelding 12: Alternatieve vervoersmiddel onder regelmatig fietsende vrouwen

### Opeenvolgende verplaatsingen bij regelmatig fietsende vrouwen

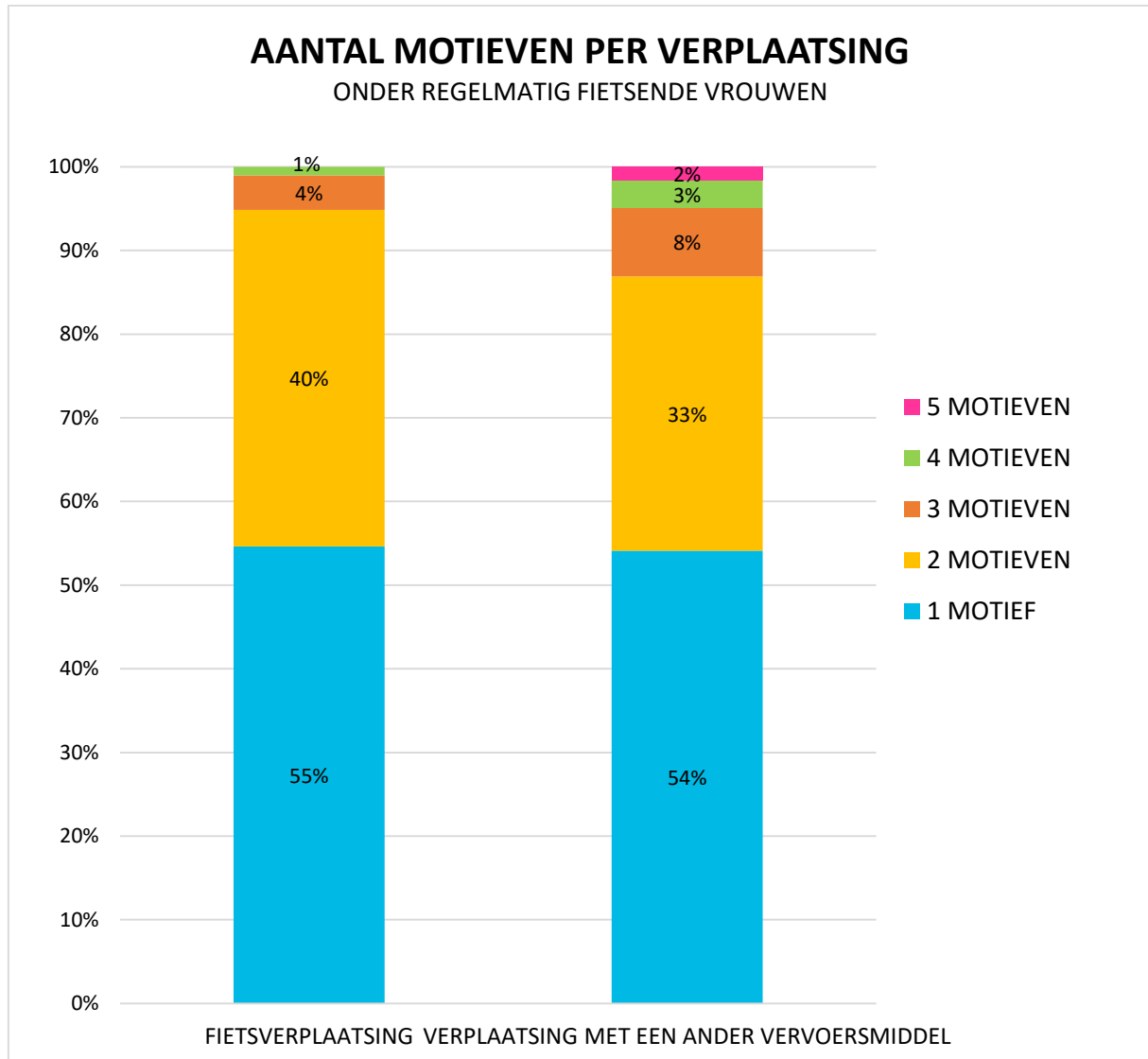
Op grond van de verkregen gegevens kunnen we ook een link leggen tussen de opeenvolgende verplaatsingen en de fiets.

55% van alle verplaatsingen per fiets betreft een enkele verplaatsing (enkele reden) en 45% meerdere verplaatsingen (meerdere redenen). Deze verdeling is vergelijkbaar voor verplaatsingen die niet met de fiets zijn gemaakt: 54% enkele verplaatsingen en 46% meerdere verplaatsingen. Meerdere haltes, en dus een opeenvolgende ritten, blijken geen obstakel te zijn om de fiets te nemen.



Maar als we even beter kijken naar de verdeling van meerdere verplaatsingen ten opzichte van het aantal redenen, dan stellen we vast dat de fiets weinig gebruikt wordt voor verplaatsingen met meer dan twee redenen.

Een extra halte tijdens de verplaatsing lijkt dus geen invloed te hebben op de keuze van regelmatig fietsende vrouwen om de fiets te nemen. Anderzijds hebben ze de neiging om de fiets te laten staan en een ander vervoersmiddel te kiezen, als ze meerdere haltes moeten maken.



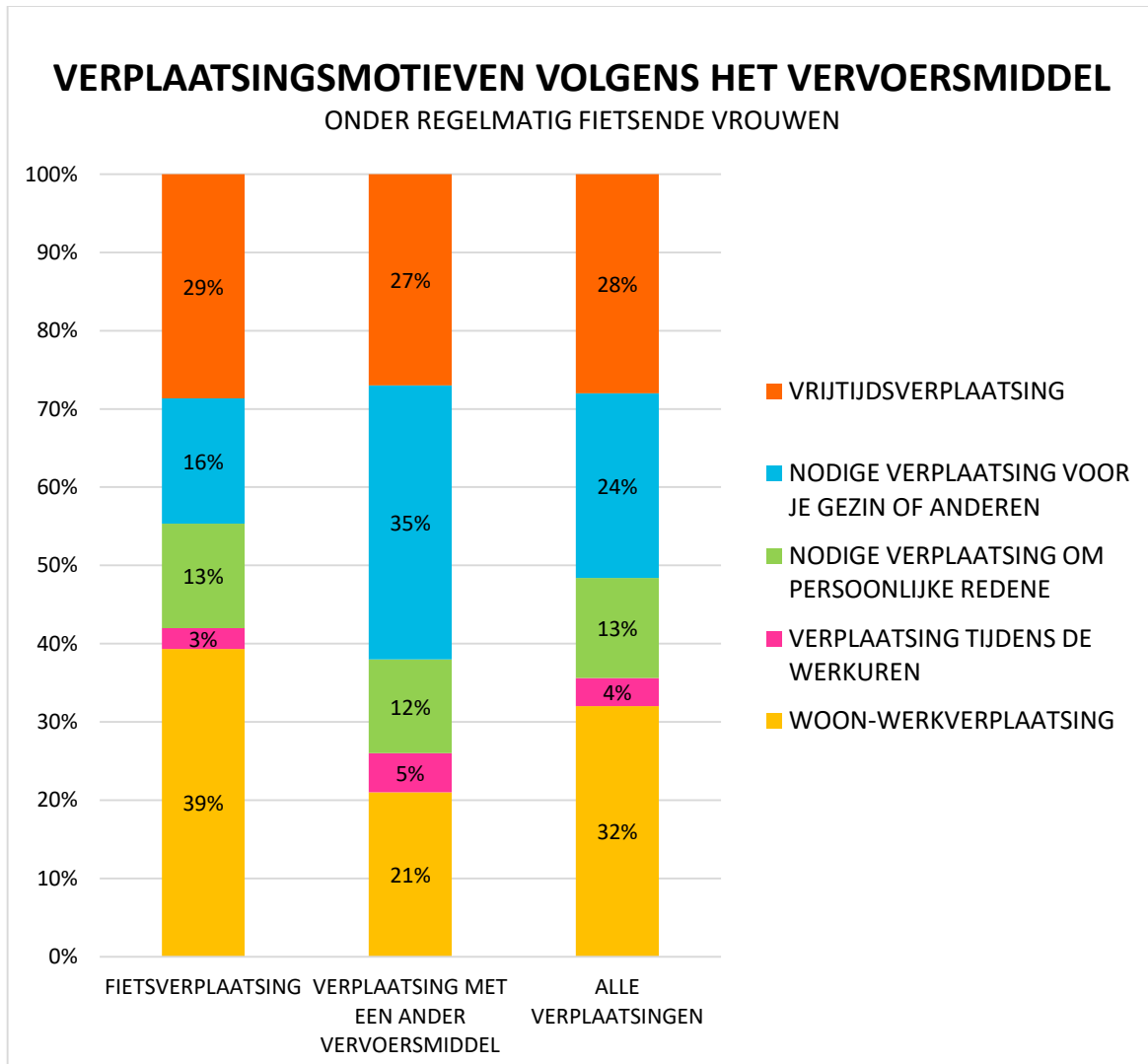
Afbeelding 13: Aantal motieven per verplaatsing onder regelmatig fietsende vrouwen

### Primaire en secundaire reden om zich te verplaatsen bij regelmatig fietsende vrouwen

De respondenten werden gevraagd om voor elke ingevoerde verplaatsing de primaire en secundaire redenen op te geven. Hieruit bleek dat 24% van de verplaatsingen “utilitaire verplaatsingen voor het gezin of iemand anders” waren. Eén op de vier verplaatsingen gebeurt dus om boodschappen voor het gezin te doen, voor administratieve taken voor een gezinslid, ten dienste van een kind of voor iemand buiten het gezin. Persoonlijke utilitaire verplaatsingen maken slechts 13% van de verplaatsingen uit. Dit betekent dat vrouwen meer utilitaire verplaatsingen lijken te maken voor anderen dan voor zichzelf.

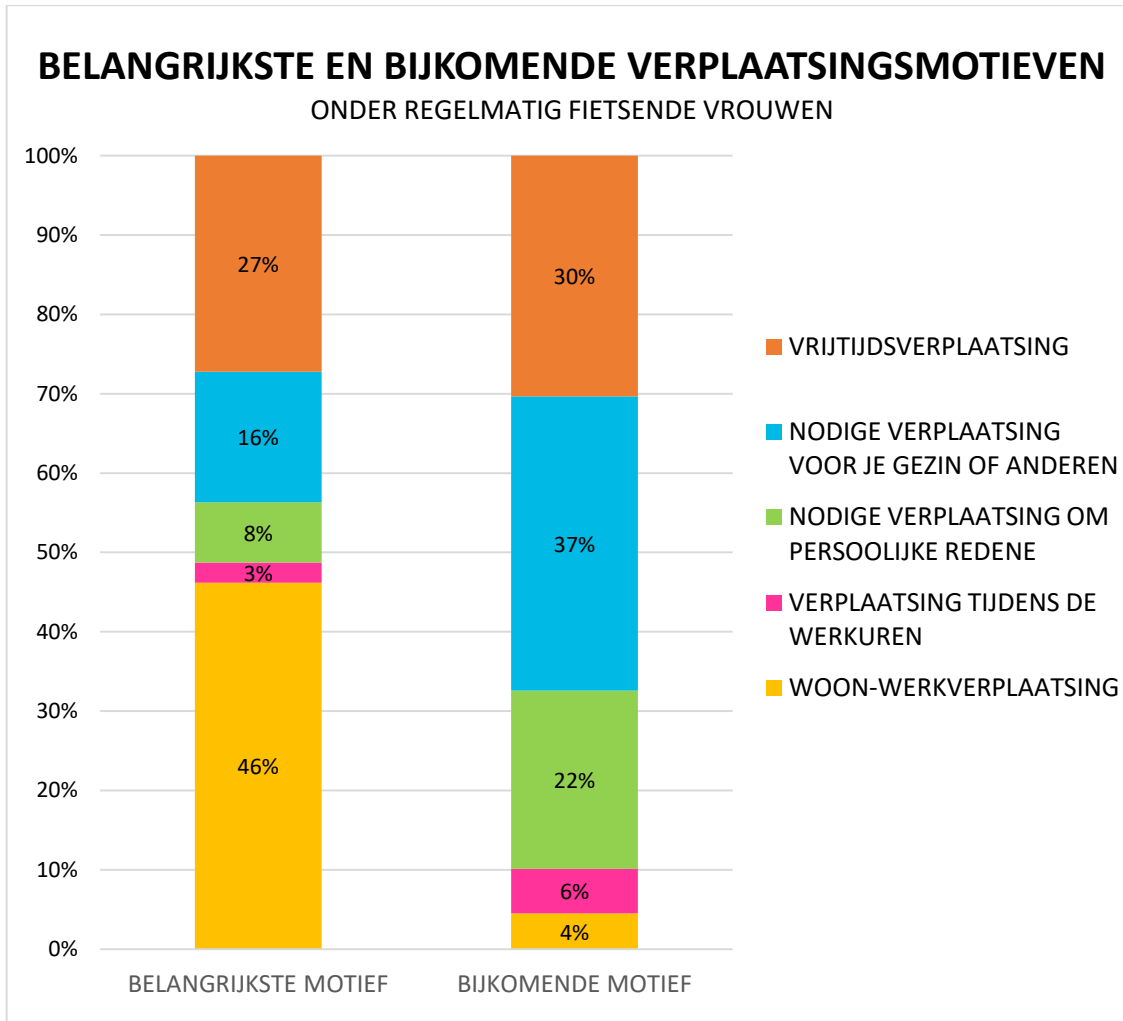


Als we de redenen voor de verplaatsingen met de fiets vergelijken met die van andere vervoerswijzen, zien we aanzienlijke verschillen tussen woon-werktrajecten en utilitaire verplaatsingen die voor anderen worden gemaakt. Enerzijds hebben vrouwen die regelmatig fietsen de neiging om de fiets te gebruiken voor hun woon-werktrajecten (36% van de verplaatsingen per fiets). Anderzijds hebben ze de neiging, bij utilitaire verplaatsingen voor anderen, om de fiets te laten staan en een ander vervoersmiddel te kiezen (35% van de verplaatsingen werden gemaakt met een ander vervoersmiddel). Dit kan worden verklaard door de beperkingen van de fiets als er spullen of kinderen moeten worden vervoerd. Vrouwen worden geconfronteerd met deze uitdaging als ze met het gezin gaan winkelen of als een kind hen vergezelt op een verplaatsing. Deze obstakels werden door 13% (kinderen vervoeren) en 11% (spullen vervoeren) van de respondenten opgegeven.



Afbeelding 14: Verplaatsingsmotieven volgens het vervoersmiddel onder regelmatig fietsende vrouwen

Het is ook interessant om, ongeacht het vervoersmiddel, het verschil tussen primaire en secundaire redenen voor de verplaatsingen te analyseren. Het leeuwendeel van de verplaatsingen is werkgerelateerd (46% van de primaire redenen). Vrouwen maken dan gebruik van hun woon-werktraject om enkele haltes toe te voegen. Zo wordt een aantal secundaire redenen toegevoegd aan de oorspronkelijke reden voor de verplaatsing. Dit zijn voornamelijk utilitaire haltes voor familie of anderen (37%), vrijetijdsgelateerde haltes (30%) of utilitaire haltes voor zichzelf (22%).



Afbeelding 15: Belangrijkste en bijkomende verplaatsingsmotieven onder regelmatig fietsende vrouwen

## FACTOREN DIE DE KEUZE VOOR DE FIETS BIJ VROUWEN BEÏNVLOEDEN

De kwantitatieve resultaten van de online-enquête en de dagboeken werden afgetoetst aan de wetenschappelijke literatuur. Zo konden we, naast de klassieke modale keuzefactoren die we bij zowel mannen als vrouwen (snelheid, efficiëntie, kosten, afstand, flexibiliteit...) zien, verschillende specifieke factoren belichten die een rol spelen in genderspecifieke perceptie, beslissingen en fietsgedrag bij fietsende en niet-fietsende vrouwen, en die het gedifferentieerde gedrag dat tussen mannen en vrouwen wordt waargenomen, gedeeltelijk kunnen verklaren.

We behandelen hierna vier factoren die het gebruik van de fiets door vrouwen beïnvloeden, waarvan de eerste drie niet in hun voordeel spelen: (1) de invloed van sociale representatie, (2) de verantwoordelijkheden binnen het gezin en (3) de gevolgen van de onveiligheid op de weg. De laatste factor, (4) de relatie van de vrouw met het milieu en de gezondheid, lijkt daarentegen wel een gunstige rol te spelen bij de keuze voor de fiets van vrouwen.



## De invloed van sociale vertegenwoordiging

De intrede van de fiets en de eerste vrouwen die erop reden gaf vroeger aanleiding tot vragen over de respectabiliteit van degenen die erop reden. Dit leidde tot het ontstaan van een denkbeeldige wereld waarin het ongepast is voor een vrouw om met de fiets te rijden (Simpson, 2001). Aan het einde van de 19<sup>e</sup> eeuw zag de publieke opinie de fiets als een bedreiging voor de vrouw en de vrouwelijkheid, in die mate zelfs dat werd gedacht dat de fiets schadelijk kan zijn voor de gezondheid, de moraal en de reputatie van de vrouw (Cyclonordsud, 2016; Lau, 2015). Zo raadde dokter Philippe Tissié in 1888 in zijn boek *L'hygiène du vélocipédiste* (1888) aan dat *“de vrouw de vélocipède aan het sterke geslacht moest overlaten”*. Enkele jaren later gebruikt Dr. O'Followell de fiets in één zin met *“onzedelijke overprikkeling”* en *“een vlaag van sensuele waanzin”*, terwijl Dr. Demeny de fiets vergeleek met *“een sterilisatiemachine”* (Bienvenu, 2019; Ville&Velo, 2012).

In de loop der jaren hebben vrouwen het recht om te fietsen moeten opeisen. De fiets is een van de elementen die hebben bijgedragen aan de emancipatie van vrouwen in onze samenlevingen, zoals de Amerikaanse vrouwenrechtenactivist Susan B. Anthony in 1896 verklaarde: *“De fiets heeft meer gedaan voor de emancipatie van vrouwen dan wat dan ook ter wereld. Ik blijf volhouden en het verheugt me elke keer opnieuw als ik een vrouw op een fiets zie.”* De fiets zou de reden zijn dat vrouwen een broek dragen (Bergé, 2019; Lau, 2015).

Zelfs vandaag de dag is fietsen niet zo populair in veel landen, omdat het nog steeds symbool staat voor de vrijheid en emancipatie van vrouwen. In Egypte, Zambia, Iran, India, Afghanistan ... is fietsen nog steeds een militante daad. In 2010 trotseerde een vrouwenactiviste, Asma Al-Ghoul, het verbod voor vrouwen om te fietsen van Hamas en reed ze met haar fiets over de Gazastrook, samen met haar buitenlandse vrienden. *“Elke pedaalslag weerklinkt dan als een opgeheven vuist”* (Ville&Vélo, 2012).

In Brussel blijft fietsen sterk genderafhankelijk, vooral in de volkswijken, waar fietsen nog steeds een meer sociaal geaccepteerde activiteit is voor mannen en kinderen dan voor vrouwen. De fiets is een vervoersmiddel dat dan wel een minderheid vertegenwoordigd, maar waarbij genderdominantie prevaleert. Dit imago leidt ertoe dat degenen die dicht bij potentiële fietsers staan, hen ontmoedigen om de fiets te nemen: *“de angst tegenover familie, vrienden en collega's kan inwerken tegen een verlangen om te gaan fietsen”* (Horton, 2007). Vrouwen die fietsen worden vaak beschouwd als 'dapper', terwijl het voor mannen als iets alledaags wordt beschouwd. Voor velen blijft de fiets een overwegend mannelijk vervoersmiddel.

Bovendien lijkt de onderlinge relatie tussen mannen met de mechanica, de noodzakelijke reparaties aan een fiets, een tweeledige identiteit van fietser en man te vormen, terwijl er weinig vrouwelijke fietsers zijn en ze terughoudend zijn om hun fiets zelf te repareren (Skinner en Rosen, 2007).

Of het nu gaat om wielersport, mechanica of dagdagelijks fietsen, de wereld van de fiets wordt gedomineerd door mannen en vrouwen blijven de uitzondering (Dumont, 2010). Voor veel vrouwen is fietsen helemaal geen optie. Uit een enquête onder studenten en werknemers van een Amerikaanse universiteit bleek dat veel vrouwen de fiets niet als een optie zien voor hun situatie. Ze geloven om diverse redenen niet dat ze in staat zijn om de fiets te gebruiken (bijv. omwille van veiligheid, gebrek aan ervaring, gebrek aan comfort, zich niet kunnen omkleden bij aankomst, enz.) en sluiten die optie dus onmiddellijk uit, waardoor de kans afneemt om de fiets effectief te gebruiken (Akar *et al.*, 2013).

Bovendien bleek uit ons onderzoek dat het gebrek aan zelfvertrouwen een van de redenen waarom vrouwen de fiets niet als optie zagen en zich niet in staat voelden om die te gebruiken. Iets wat door een op de twee respondenten (in de online-enquête) werd aangegeven. Dit gebrek aan





zelfvertrouwen, evenals de meeste andere redenen die ze opgaven, werd echter weinig of niet aangehaald door vrouwen die zich wel met de fiets verplaatsen. Het is in feite een reeks van vooroordelen, stereotypen en sociale representaties rond fietsen die er vaak toe leiden dat vrouwen een negatief beeld hebben van hun eigen vermogen om te fietsen. Dit gebrek aan zelfvertrouwen heeft tot gevolg dat veel vrouwen worden ontmoedigd om te fietsen. Deze terughoudendheid lijkt echter zeer snel te verdwijnen bij vrouwen die toch besluiten om regelmatig in het zadel te springen.

Vrouwen die fietsen lijken dus het obstakel te hebben overwonnen om de fiets als een vervoersmiddel voor mannen te zien. Maar als ze dan eenmaal in het zadel zitten en door de straten van Brussel fietsen, zijn ze nog steeds onderworpen aan vele sociale representaties en normen die een invloed hebben op hun vervoerswijze. Door zich met de fiets te verplaatsen, zullen ze eerder geneigd zijn om een reeks – doelgerichte – voorzorgsmaatregelen te nemen om hun fysieke en morele integriteit te vrijwaren, en dit al vanaf de puberteit. Uit een studie in Montpellier en Straatsburg blijkt dat *“vrouwen verhoudingsgewijs ook vaker geneigd zijn om uitsluitend met gezelschap te fietsen, alleen overdag, koste wat kost te vermijden om de weg te delen met auto’s, of zelfs bijna uitsluitend over afgescheiden fietspaden te rijden. Daarnaast nemen ze vaker dan mannen een “rechte rug”-houding aan, stappen ze van hun fiets af om een straat of stoep over te steken, of wachten ze tot het licht groen is om over te steken”* (Sayagh, 2017). Vrouwen zullen zich ook vaker verontschuldigen en een meer verzoenende houding aannemen bij een conflict met andere weggebruikers. Over het geheel genomen zouden mannen meer vertrouwen hebben op de fiets en gemakkelijker hun plaats innemen in het verkeer.

Een ander aspect dat bepalend is om vrouwen op de fiets te krijgen, is hoe vrouwelijk ze er uitzien als ze fietsen. Ze zijn bang om er vreemd uit te zien, een mal figuur te slaan, overmatig te zweten, maar ook om met zichtbare moeite fysieke inspanningen te leveren om zware of zelfs onmogelijk geachte hindernissen te overwinnen, en dat speelt een grotere rol bij op vrouwen dan bij mannen (Horton, 2007). Bovendien kan ook de behoefte om te douchen en zich om te kleden, of de vrees om een fietshelm te dragen met warrig haar als gevolg eens bij de bestemming aangekomen, ertoe leiden dat vrouwen minder geneigd zijn om de fiets te gebruiken, en dan vooral voor het woon-werkverkeer (Twaddle, Hall, Bracic, 2010). Uit ons onderzoek bleek ook dat ongemakken met betrekking tot kleding (ongeschikte kleding, zweten, gerimpelde kleren, enz.) vaker door vrouwen dan door mannen werden genoemd.

Tot slot, waar de mannelijke fietser een imago heeft van een gespierde en sportieve man, worden vrouwen in het algemeen, en vrouwelijke fietsers in het bijzonder, vaker vrouwelijkheid en elegantie toegedicht (Aldred, Jungnickel, 2014), wat de sociale druk op vrouwen omwille van hun imago kan verhogen. Dit kan hen ontmoedigen om aanhoudende fysieke inspanningen te leveren op weg naar het werk en ertoe brengen een ander vervoersmiddel te kiezen. Fysieke inspanning als trotse eigen verwezenlijking is geen heilig goed bij vrouwen.

Tot slot lijkt de invloed van sociale representaties op vrouwelijke fietsers op verschillende niveaus duidelijk zichtbaar is. Enerzijds geven de normen en sociale representaties die aan de fiets verbonden zijn een overwegend mannelijk imago aan dit vervoersmiddel. Anderzijds zorgt genderongelijkheid bij de toegang tot de openbare ruimte en het *“recht op de stad”* (Lefebvre, 1968) ervoor dat vrouwen de fiets als middel gebruiken om zich een in wezen mannelijke openbare ruimte toe te eigenen of opnieuw toe te eigenen (de Smet *et al.*, te verschijnen; Gilow, 2015; Sirilma, 2011; Van Enis, 2016). De fiets zorgt er ook voor dat vrouwen hun plaats in de openbare ruimte kunnen opeisen, waardoor we mogen stellen die een duidelijke rol speelt als *“toegangsfacilitator”* tot de stad (Sayagh, 2017). In dit opzicht speelt de aanwezigheid van vrouwen onder de Brusselse fietsers een belangrijke rol voor gendergelijkheid bij het gebruik van de openbare ruimte (de Smet *et al.*, te verschijnen).



Vrouwelijke fietsers worden dubbel gemarginaliseerd in de openbare ruimte: in eerste instantie omwille van hun genderidentiteit in een in wezen mannelijke openbare ruimte en in tweede instantie, zoals alle fietsers, als minderheidsgroep in een door de auto gedomineerd verkeer.

## EEN OPENBARE RUIMTE GEDOMINEERD DOOR MANNEN

Tal van recente onderzoeken wijzen in de richting van een gemeenschappelijke bevinding: de stedelijke ruimte is fundamenteel mannelijk. Hierbij verwijzen we onder meer naar het boek "La ville faite par et pour les hommes", waarin Yves Raibaud (2015) ons ertoe aanzet om ons bewust te worden van de mannelijke opbouw en het gebruik van de stad door mannen. Hij beschrijft hoe de stad ongelijkheden tussen vrouwen en mannen creëert en versterkt.

Deze mannelijke dominantie van de openbare ruimte kan worden uitgedrukt aan de hand van verschillende concrete bewijzen. Steden worden uitgedacht en ontworpen door politieke besluitvormers, planologen, architecten, servicemanagers, enz., waarvan de meerderheid mannen zijn. Ongeacht of het nu gaat om sportfaciliteiten of straatmeubilair, de ongelijkheden zijn groot en over het algemeen zijn het de mannen die er het meeste gebruik van maken. Voetbalvelden, basketbalvelden, skateparken, enz. zijn vaak bezet en opgeëist door mannen (Raibaud, 2015). Een man kan langere of kortere tijd op een bank blijven zitten, terwijl een vrouw minder geneigd is om hetzelfde te doen. "Het straatmeubilair lijkt dus ingenomen te worden door de mannelijke gemeenschap, net zoals mannen ruimtes zoals metro-uitgangen of ingangen van gebouwen opeisen" (Blache en Lapalud, 2018 en Albert, 2018).

In Brussel bleek uit gegevens verzameld door Open Knowledge Belgium, het feministische collectief Noms Peut-Etre en een 60-tal burgers dat van alle straatnamen die naar iemand verwijzen, slechts 6,4% de naam van een vrouw draagt (Open Knowledge Belgium, Noms Peut-Etre, 2020). Hoewel deze ongelijkheid in de bewegwijzering anekdotisch kan lijken, voedt het de overtuiging dat grote politieke, wetenschappelijke, technische e.a. vooruitgang vooral door mannen is geboekt (Perséphone, 2017).

Deze mannelijke dominantie in de openbare ruimte kan zich ook vertalen in het lastigvallen van vrouwen op straat, wat zich dan weer kan uiten in de angst en vrees die vrouwen ervaren als ze zich op bepaalde tijdstippen in de openbare ruimte bewegen (Perséphone, 2017).

Om deze ongelijkheden aan te kaarten, werd in Brussel een feministisch collectief, "Les Déchainé.es", opgericht om de plaats van vrouwen, maar evenzeer van transgenders, gender non-binaire en genderqueer personen, op de weg en in de openbare ruimte op te eisen. Het collectief wil de fiets gebruiken als instrument voor emancipatie, individuele autonomie, om de strijd aan te gaan en zich te verenigen tegen seksistisch en patriarchaal geweld in de openbare ruimte. Eenmaal per maand organiseert het collectief een fietstocht in een gekozen gendermix (zonder cismannen) (Wernaers, 2019).



## De genderdeling van taken en verantwoordelijkheden binnen het gezin

Of vrouwen al dan niet op de fiets springen hangt ook af van de genderdeling van taken en verantwoordelijkheden binnen het gezin. Hoewel we een positieve evolutie zien in de traditionele verdeling van de huishoudelijke taken tussen mannen en vrouwen, staan we nog steeds veraf van een evenwichtige verdeling de taken (Krizek *et al.*, 2005; La Ligue des familles, 2018).

Vrouwen werken over het algemeen dichter bij huis dan mannen en maken vaker korte ritten, dus zou men verwachten dat meer vrouwen met de fiets gaan werken. Maar omdat ze meestal meer verantwoordelijkheden en taken hebben binnen het gezin, zijn hun verplaatsingen vaak complexer dan die van mannen, bijvoorbeeld om kinderen op te halen van school of boodschappen te doen (de Smet *et al.*, te verschijnen). Dit onderzoek bevestigde ook dat vrouwen vaker utilitaire verplaatsingen lijken te maken voor anderen dan voor zichzelf.

De complexiteit van de trajecten die vrouwen afleggen, vaak in combinatie met extra uitdagingen zoals spullen vervoeren of kinderen begeleiden, heeft over het algemeen een negatief effect op het fietsgedrag van vrouwen. Ons onderzoek toonde aan dat vrouwen spullen of kinderen vervoeren als grote obstakels ervaren om voor de fietste kiezen. Uit de resultaten blijkt ook dat vrouwen sneller voor een ander vervoersmiddel opteren, als ze verschillende haltes moeten maken op hun traject. We zien dat ze sneller voor een andere vervoersmodus dan de fiets kiezen als ze utilitaire haltes "voor anderen" moeten inlassen.

Een studie in Amsterdam, in een context van proactief fietsbeleid en -voorzieningen, toonde aan dat moeders en kinderloze vrouwen over het algemeen evenveel fietsen, vergelijkbare ervaringen hebben en zich niet in het bijzonder zorgen maken, ondanks het feit dat hun redenen om zich te verplaatsen, hun trajecten, hun tijdsindeling of hun obstakels uiteenlopen. Moeders stellen het op prijs dat ze dankzij de fiets tijd kunnen doorbrengen met hun kinderen en zich gemakkelijk kunnen verplaatsen, maar het zijn de behoeften van hun kinderen die de meeste van hun verplaatsingen bepalen en hen ertoe aanzetten om zich aan te passen. Bovendien veranderen hun verplaatsingen sterk naarmate het kind ouder wordt. Terwijl kinderloze vrouwen over het algemeen weinig belemmeringen ondervinden om op de fiets te springen, geven moeders aan dat ze sneller gebruik maken van het openbare vervoer dan de fiets voor bepaalde verplaatsingen, bijvoorbeeld als ze grote boodschappen gaan doen (Eyer en Ferreira, 2015).

## Onveiligheid op de weg en het onveiligheidsgevoel

De derde belangrijke factor die het fietsen bij vrouwen lijkt af te remmen, is een gevoel van onveiligheid en een meer uitgesproken gevoel van gevaar (Garrard *et al.*, 2008). Uit ons onderzoek is gebleken dat vrouwen die niet fietsen bijzonder gevoelig zijn voor de onveiligheid op de weg en de verwante gevaren. Deze bevinding wordt bevestigd door het onderzoek van Pro Velo in 2017 onder nieuwe fietsers, waaruit blijkt dat deze obstakels meer door vrouwen dan door mannen worden aangehaald (Pro Velo, 2018). Vrouwen lijken zich dus meer zorgen te maken over de onveiligheid op de weg en de risico's van het fietsen.

De auto zorgt ervoor dat de gebruiker wat is afgeschermd van de wereld, wat een gevoel van veiligheid geeft, terwijl de fiets de fietser in het hart van de openbare ruimte en de potentiële gevaren ervan plaatst en hem/haar blootstelt aan de blik (en het oordeel) van andere weggebruikers, en dan vooral aan de "mannelijke blik" (Horton, 2007). Hoewel de angst om te fietsen meestal individuele gronden heeft, spelen ook sociale en culturele aspecten meer die van fietsen een "gevaarlijke praktijk" maken (Horton, 2007).



Om te begrijpen waarom vrouwen het verkeer gevaarlijker inschatten dan mannen, moeten we kijken naar de invloed van antropologische grondbeginselen, *“zaken die inherent zijn aan vrouw, zoals de mate waarin zij risico’s nemen”* of de drang *“om te allen tijde het gezond verstand te gebruiken”*. Marie-Axelle Granié heeft in haar onderzoek aangetoond dat er nog steeds een groot verschil is in opleiding tussen vrouwen en mannen (Collart, 2019). *“Genderstereotypen stellen dat risico’s nemen een typisch mannelijk gedrag is”* (Bem, 1981; Kellong *et al.*, 1976; Morrongiello en Hogg, 2004 en Granié, 2013). Het is inderdaad breder aanvaard dat jonge jongens risico’s nemen dan dat jonge meisjes dit zouden doen. Deze genderdifferentiatie *“wordt niet alleen vastgesteld bij het nemen van risico’s, maar ook bij de risicobeoordeling bij kinderen, adolescenten en volwassenen. Hierdoor zouden meisjes een lagere drempel hebben bij de beoordeling van gevaar dan jongens.”* (Deloy, 1992 ; Harré *et al.*, 2000 ; Hill *et al.*, 2000 ; Peterson *et al.*, 1997 ; Rosenbloom en Wolf, 2002 en Granié, 2013). Volgens Chris Blache (2012), consultant op het gebied van socio-etnografie en medeoprichter van het platform "Genre et ville", *“ervaren en beleven vrouwen de stad als gevaarlijk omwille van een aantal sociale eisen die de hele tijd naar hen worden gestuurd. Er is een verschil tussen de angst voor de ruimte en het risico. We moeten de interne hindernissen wegnemen die vrouwen zelf hebben opgeworpen”*.

Daarnaast speelt de infrastructuur van de weg een belangrijke rol in de angsten en de perceptie van de onveiligheid op de fiets, gezien vrouwelijke fietsers de voorkeur geven aan fietspaden die zijn afgescheiden van het autoverkeer boven de af- of aanwezigheid van een fietsstrook op de weg zelf (Garrard *et al.*, 2008).

Uit een Australische studie blijkt dat, hoewel mannelijke fietsers vaker het slachtoffer zijn van "opzettelijke pesterijen" door automobilisten (geen veilige afstand houden, toeteren, gebaren, schreeuwen, enz.), vrouwen "bezorgder" lijken te zijn en *“bijzonder gevoelig voor het gedrag van automobilisten dat zij als gevaarlijk of bedreigend ervaren”* (Garrard *et al.*, 2006). Toch moet worden opgemerkt dat de perceptie van het risico lijkt af te nemen naarmate er meer wordt gefietst, zoals blijkt uit de resultaten van onze enquête.

Hoewel fietsen aanleiding kan geven tot bezorgdheid, kan het er ook voor zorgen dat ze kunnen “ontsnappen” aan het risico om te worden lastiggevallen op straat (Gilow, 2015): met de fiets - in tegenstelling tot wandelen - kan je hogere snelheden halen, waardoor vrouwen zich onbereikbaar opstellen en de kans krijgen om te ontsnappen aan mensen die hen lastigvallen - zelfs als ze worden blootgesteld aan een nieuw risico op agressie telkens ze stoppen (Van Brussel *et al.*, 2018).

## De relatie van de vrouw met het milieu en het begrip "care".

Tot slot heeft het onderzoek een vierde factor naar voren gebracht die een invloed heeft op de keuze van vrouwen om voor de fiets te kiezen. Deze factor betreft de relatie van vrouwen met het milieu of hun relatie met gezondheid en “care”.

Volgens verschillende onderzoeken en studies maken vrouwen zich meer zorgen over de klimaatverandering dan mannen (Bouazzouni, 2019; Ortega Hortelano *et al.*, 2019; Teret, 2013). Dit is ook het uitgangspunt van het ecofeminisme, dat ecologie en feminisme met elkaar verbindt door de vernietiging van de natuur te koppelen aan de onderdrukking van de vrouw, *“beiden uitgebuit door en onderworpen aan het patriarchaat en het kapitalisme”* (Bouazzouni, 2019; Wernaers, 2019).

Maar als vrouwen gevoeliger lijken dan mannen voor milieukwesties, dan is dat niet omdat ze van nature meer affiniteit hebben voor de natuur, maar omdat ze van jongs af aan anders zijn opgevoed en gesocialiseerd, waardoor ze eigenschappen als empathie en “care” hebben ontwikkeld (Bouazzouni, 2019).



Vrouwen zijn dus "milieubewuster" en hebben de neiging om gezonder door het leven te gaan, zowel voor hun eigen gezondheid als voor hun omgeving (Teret, 2013), wat hun keuze voor duurzame vervoersmiddelen en de fiets bevordert (Ortega Hortelano *et al.*, 2019).

Volgens Isabelle Lesens (2010), een deskundige in fietsbeleid, "*vormen de fiets, stad en de rol van de vrouw één en dezelfde strijd. Als steden duurzamer worden, zullen we meer fietsers en meer vrouwen op de fiets zien. Als de samenleving duurzamer wordt, zullen er meer vrouwen aan het roer staan. Om de samenleving duurzamer te maken, moeten er meer vrouwen aan het roer staan en meer fietsers zijn. Fietsen bevrijdt vrouwen niet, het maakt van de mens ... een beter mens*".

## DEEL 2 - DE ROUTE UITSTIPPELEN

In het tweede deel van dit verslag proberen we een licht te werpen op de keuzes die vrouwen maken bij de voorbereiding van hun routes. Uit verschillende onderzoeken en tellingen die Pro Velo de afgelopen jaren heeft uitgevoerd, is gebleken dat vrouwen op de fiets niet dezelfde routes volgen als mannen. Vrouwen hebben bijvoorbeeld de neiging om vaker de lokale wegen te gebruiken, weg van het verkeer.

Om deze kwestie verder te onderzoeken hebben we 10 **vrouwen die dagelijks fietsen** (3-7 keer per week) gevraagd om een aantal van hun fietsroutes die in de loop van een dag volgen op te geven en toe te lichten. In totaal hebben we 31 routes kunnen analyseren.

Tijdens de interviews konden de deelnemers uitleggen waarom ze langs een bepaalde plaats fietsten en ons vertellen hoe ze de plaatsen waar ze langs fietsten ervaren. De meesten van hen hadden nog nooit de oefening gedaan om de verschillende redenen op te sommen die hun keuze voor de route beïnvloeden. Voor de respondenten waren deze interviews dus een goede gelegenheid om hier even bij stil te staan en om te proberen hun routes toe te lichten en te verantwoorden.

Voor de meeste deelnemers was het eerste criterium om van punt A naar punt B te gaan het feit dat het een **directe en snelle route** is.

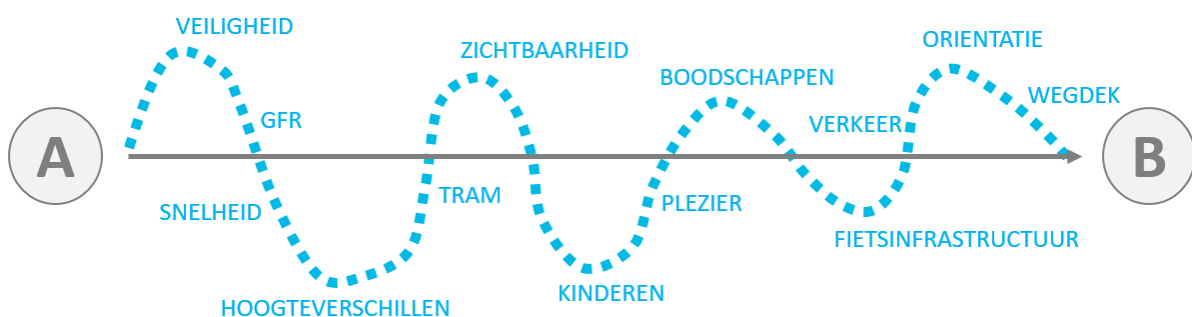
*"Wat altijd het belangrijkste is, dat is zo rechtstreeks mogelijk gaan en niet stoppen."*

*"We hebben al een aantal keren een ander parcours genomen, maar we keren altijd terug daar dit, omdat het zo rechtstreeks is."*

*"Ik ga via de Hallepoort omdat dat veel sneller gaat dan om het even welk ander traject."*



Daarna wordt de route nog licht gewijzigd op basis van een reeks andere criteria. De routes die de vrouwen die dagelijks volgen zijn in feite het resultaat van een combinatie of evenwicht tussen verschillende factoren die van toepassing zijn tussen twee punten en de ritten moduleren. De deelnemers halen hierbij talrijke en uiteenlopende criteria aan. Zonder aanspraak te maken op volledigheid beschrijven we hier enkele van deze criteria.





## CRITERIA VOOR DE KEUZE VAN DE ROUTES

### Plezier, comfort en reliëf

De meeste deelnemers gaven **reliëf** aan als bepalende factor in de keuze voor een route en zeiden dat ze zoveel mogelijk proberen "*beklimmingen te vermijden*" en "*in de valleien te blijven*", hoofdzakelijk omwille van de fysieke inspanning en transpiratie.

*"De Kunstberg, dat is een kuitenbijter! Ik tel de pedaalslagen om mezelf moed te geven."*

*"Ik vermijd reliëf omdat ik niet graag bezweet op een vergadering aankom."*

Voor sportieve vrouwen of vrouwen die dergelijke inspanningen gewoon zijn, vormen beklimmingen geen enkel probleem.

*"Ik ben er niet bepaald op uit hellingen te ontwijken, ik ben vrij sportief dus dat deert me niet."*

*"Beklimmingen zijn de eerste keer lastig, maar daarna wen je er geleidelijk aan."*

De morfologie van Brussel maakt het evenwel niet altijd mogelijk om beklimmingen te vermijden. Sommige vrouwen verkiezen om lichtere en lange hellingen te nemen, terwijl anderen liever de beklimming in één keer doen, "*zo is het achter de rug*", of klimmen in etappes omdat "*je pauzes kan nemen en op adem kan komen*". Anderen vinden trucjes om beklimmingen gedeeltelijk te vermijden.

*"Ik herinnerde mij dat er vlak bij het Justitiepaleis een lift is. Die neem ik om terug te keren, dat scheelt een stuk op de klim."*

*"Wanneer ik moe ben, zet ik mijn fiets soms op het openbaar vervoer, gewoon om niet zelf te moeten klimmen."*

De deelnemers haalden ook enkele verzwarende factoren aan die de beklimmingen nog moeilijker maken: voorrang van rechts die hen dwingt om "*elke keer te stoppen en opnieuw aan te zetten*" en vervuiling op de hoofdwegen, die "*het lastiger maakt bergopwaarts, omdat je veel meer hyperventileert*".

Naast het reliëf kiezen verschillende deelnemers hun routes op basis van het **min of meer aangename karakter** van de plaatsen waar ze langs komen. Iets dat duidelijk naar voren komt op dagen met mooi weer.

*"Het is wel langer, maar soms maak ik een ommetje via de Ambiorixsquare en het Jubelpark. In de zomer is het daar fijn fietsen."*

*"Bij mooi en zonnig weer fiets ik graag voorbij de vijvers van Elsene. Maar dat doe ik alleen als ik in conditie ben, want het is dan ook stevig klimmen!"*

*"Ik rij graag via het Warandepark, dat geeft me een portie groen en zuurstof onderweg."*

*"Ik ben van reisweg veranderd en neem nu een bijzonder aangename, brede straat met grote bomen in het midden."*



## De weg delen met gemotoriseerd verkeer

Een ander criterium dat steeds terugkomt is het feit dat de weg moet worden gedeeld met gemotoriseerd verkeer. Dit vormt voor veel vrouwelijke fietsers een probleem dat ze in zo veel mogelijk situaties proberen te vermijden.

*"Ik zoek zoveel mogelijk autovrije straten op."*

*"Gemotoriseerd verkeer is een bron van stress die ik tracht te vermijden."*

Als er **files** zijn en het verkeer stilstaat, komen fietsers vast te zitten in het verkeer en lukt het niet altijd om terug uit de file te fietsen. Ze kiezen er dan voor om straten met veel files te vermijden, vooral bij smalle straten waar het bijna onmogelijk is om auto's voorbij te fietsen zonder op het trottoir te moeten stappen.

*"Op de spitsuren is het verkeer te druk, dat is hels. Ik moet tussen de auto's slalommen of op voetpaden en oversteekplaatsen voor voetgangers rijden om op te schieten en niet klem te geraken."*

*"De rotonde is compleet geblokkeerd, daardoor zit er niets anders op dan de oversteekplaats voor voetgangers te gebruiken, wat normaal niet toegelaten is."*

*"Rijden via straten waar minder verkeer en minder opstoppingen zijn is aangenamer."*

*"Tussen Louisa en Stefania zit het verkeer altijd vast, daarom neem ik liever de parallelle straat, die is rustiger."*

*"In de Munthofstraat is het echt te smal! De verkeersdichtheid is er hoog, met een rijstrook in elke richting. De files voorbijsteken is onmogelijk."*

Op **smalle straten** waar het niet mogelijk is om een auto voorbij te steken of te kruisen, kunnen fietsers bij relatief druk verkeer besluiten om aan de kant te gaan staan om de auto's voorbij te laten komen, of om in het midden te blijven staan en het autoverkeer te blokkeren. Voor de deelnemers zijn beide situaties onaangenaam of zelfs angstwekkend. In het eerste geval kan het inhalen of kruisen onaangenaam zijn omdat de auto erg dicht bij de fiets komt. Bovendien kan het erg lastig zijn om auto's te laten inhalen als er veel auto's zijn. In het tweede geval kan het erg stressvol zijn om in het midden van de weg te blijven staan, omdat de auto's die achter de fietser staan, druk kunnen uitoefenen.

*"De straat is smal en wanneer auto's ons willen inhalen, rijden ze daardoor rakelings naast ons. Aangenaam is anders."*

*"Dat deel van de weg is te smal, waardoor ik de auto's ophoud wanneer ik op de rijweg ben. Ofwel krijg ik getoeter over me heen, ofwel zit ik er al mee dat de auto's zullen gaan toeteren, kortom ik ben gespannen, niet op mijn gemak en dat is niet aangenaam. Vroeger liet ik de auto's voorbijrijden, maar dan wilden ze natuurlijk allemaal voorbij en iets verderop haalde ik hen toch weer in ... Nu laat ik dat stuk weg liever links liggen."*

*"Die straat is leuk omdat ze breed is. De auto's kunnen je inhalen zonder dat ze moeten toeteren omdat je ze hindert."*

Op de grote wegen kunnen de **snelheid** van het gemotoriseerde verkeer en de **vervuiling** ertoe leiden dat sommige vrouwelijke fietsers een andere route kiezen.



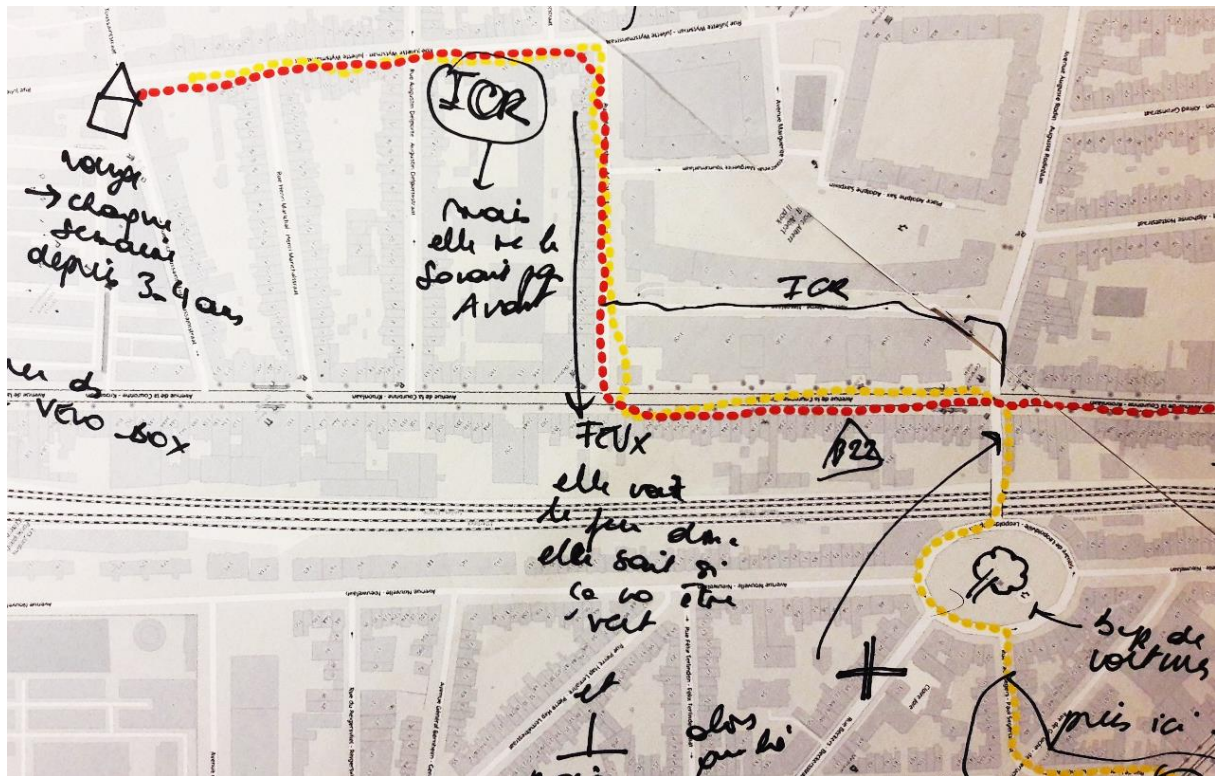
"Op de grote verbindingswegen rijden de auto's te snel."

"Er zijn plaatsen waar de auto's als gekken komen aanrijden, da's beangstigend!"

"Er is niet veel verkeer in die straat, daar hou ik van."

"Ik ben gevoelig voor uitlaatgassen, ik ruik ze. Ik moet altijd het evenwicht zoeken tussen bescherming tegen luchtvervuiling en snel ter bestemming raken."

"Aangezien er veel verkeer is, heb ik de indruk dat de verontreiniging enorm is."



Afbeelding 16: Extract van een opgegeven route

## Fietsinfrastructuur en -voorzieningen

De aanwezigheid van fietsvoorzieningen is ook een van de selectiecriteria voor vrouwen die regelmatig fietsen. De meerderheid van de respondenten geeft de voorkeur aan wegen met **gemarkeerde of afgescheiden fietspaden**, en in mindere mate aan straten met beperkt eenrichtingsverkeer (BEV) of zone 30.

"Ik neem die weg omdat er een fietspad is dat afgescheiden is van de rest van het verkeer, dat is pas comfort."

"Echt, maar dan ook echt comfortabel, dat zijn beslist de vrijliggende fietspaden."

"Afgeschermd zones zijn voor mij een zeer groot pluspunt."

"Ik rij graag naast het kanaal, dan heb ik de weg voor mij alleen – behalve als er te veel wind staat."

"Zodra de herinrichting van de Kleine Ring klaar is, overweeg ik weer langs daar te rijden."

Maar er zijn een aantal beperkingen: de **voorzieningen moet kwalitatief zijn, aangepast** aan de context en vooral gerespecteerd worden. Als dit niet het geval is, kiezen sommige deelnemers voor een andere route.

*"Er is maar één plaats met een fietspad en daar is het te smal. Daarom rij ik niet graag langs daar."*

*"In het begin reed ik langs daar omdat er een fietspad is, maar het stopt bruusk en ik weet dan niet waarheen."*

*"Hoe dan ook staan er altijd auto's dubbel geparkeerd op de fietspaden."*

*"Ik neem graag een straat met beperkt eenrichtingsverkeer, behalve als er te veel verkeer is."*

*"Zones 30 zijn super, maar ze moeten dan wel nageleefd worden."*

De meeste respondenten gaven ook aan dat ze opteren voor routes met **zo weinig mogelijk verkeerslichten**, vooral als er meerdere verkeerslichten na elkaar komen en deze niet gesynchroniseerd zijn voor fietsers.

*"De nieuwe inrichting op de Kleine Ring is geweldig, alleen zijn er te veel verkeerslichten! Dat houdt je onderweg op en dus rij ik niet meer langs daar. Het is frustrerend."*

*"Ik moet aan elk verkeerslicht 10 minuten wachten, dat is toch te gek."*

*"Op de Kroonlaan staan veel B22- en B23-borden. Die straat neem ik graag omdat ik dan niet meer hoeft te wachten bij de verkeerslichten."*

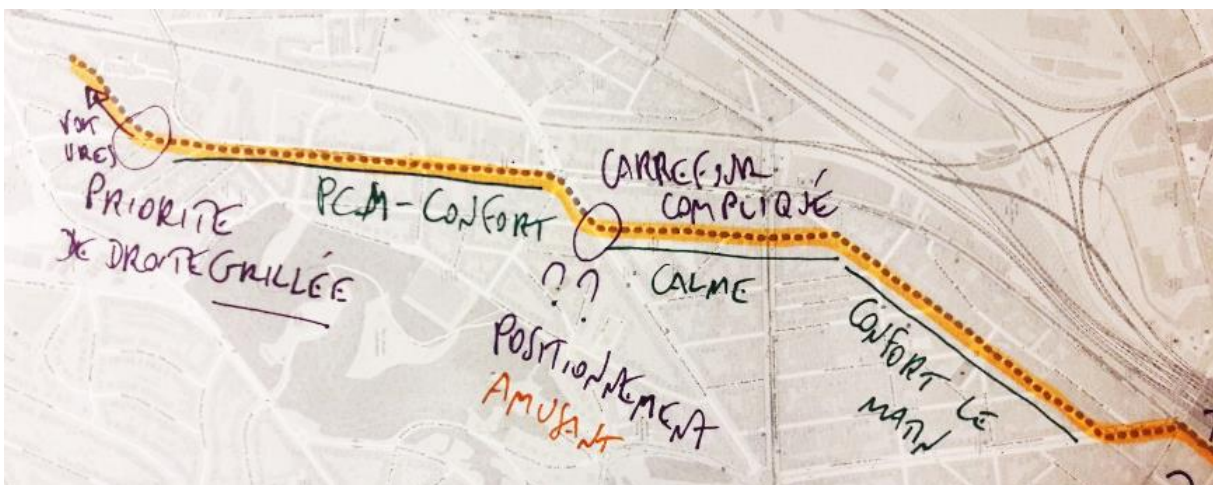
*"Het zijn de verkeerslichten die het traject lang maken, daarom tracht ik die te vermijden."*

*"Die reisweg gaat sneller omdat er geen verkeerslichten zijn."*

*"Mochten de verkeerslichten op de Kleine Ring op de fietsers afgestemd zijn, zou het plaatje totaal anders zijn!"*

*"Om een rood licht te omzeilen rij ik om."*

*"Om bij Kunst-Wet aan de andere kant van de Kleine Ring te geraken is er een plek waar je drie keer achter elkaar voor het verkeerslicht staat."*



Afbeelding 17: Extract van een opgegeven route

Daarnaast vormen wegen met **kasseien** ook een obstakel die zoveel mogelijk worden vermeden.

*"De hele omgeving van de Zavel: dat zijn kasseien en ze zijn in slechte staat. Aanvankelijk reed ik langs daar maar je bent helemaal dooreengeschud en dat is lang niet prettig. Nu neem ik een andere weg, ook al duurt die 2 minuten langer."*

*"In het begin nam ik de kortste weg maar dat is eigenlijk lang niet comfortabel, met al die kasseien."*

*"De Marollenwijk op de fiets, dat valt tegen omdat de kasseien beschadigd zijn."*

*"Kasseistraten vermijd ik in de mate van het mogelijke want ik vind dat bijzonder lastig."*

Tot slot lijkt het erop dat **gewestelijke fietsroutes** (GFR's) relatief onbekend zijn. Slechts twee deelnemers gaven aan dat ze die af en toe gebruiken, maar de meesten kenden die routes eigenlijk niet.

*"Soms getroost ik mij de moeite om te zoeken of er een GFR is."*

*"Ik let er niet echt op. Soms realiseer ik mij ineens dat ik op een GFR aan het rijden ben."*

*"Wanneer ik in een wijk rij die ik niet ken, gebeurt het dat ik de GFR-borden volg om weer in het centrum te geraken."*

## De weg delen met het openbare vervoer

Sommige deelnemers zagen het als een positieve zaak om de openbare ruimte te delen met het openbare vervoer, in het bijzonder met bussen, omdat ze zo een afstand kunnen houden met de auto's en gemakkelijker "langs de file kunnen rijden" of voorkomen dat ze "bij elke voorrang van rechts moeten stoppen".

*"Ik heb liever nu en dan een bus of een tram dan de hele tijd auto's."*

*"Op het eind is er een busstrook die soelaas biedt."*



Afbeelding 18: Extract van een opgegeven route

Over de weg delen met de tram is daarentegen minder eensgezindheid. Sommigen zien het als een positieve zaak, om dezelfde redenen als de gedeelde busbaan, terwijl anderen het eerder stressvol vinden omwille van de **tramsporen**.

*"Ik wil geen straten met tramsporen nemen. De sporen kruisen is geen probleem, maar evenwijdig met de sporen rijden vind ik allesbehalve."*

*"Ik vermijd tramsporen, vooral kruispunten waar meerdere sporen elkaar kruisen."*

*"Ik haat tramsporen, daar krijg ik stress van, vooral als het wegdek nat is. Dan ben ik altijd bang dat ik ga uitglijden."*

## De weg delen met voetgangers

De weg delen met voetgangers heeft eveneens een invloed op de keuze van de route van vrouwelijke fietsers. Hoewel het voor sommige vrouwen geen ideale oplossing is om de weg te delen met voetgangers, verkiezen ze dit boven de weg delen met automobilisten.

*"Zones die je moet delen met voetgangers zijn niet ideaal, maar toch heb ik ze liever dan ruimte te moeten delen met auto's."*

*"Daar lopen veel voetgangers en moet je heel goed opletten. Ik verander daarom niet van reisweg maar ik ben gewoon veel beter op mijn hoede."*

Anderen proberen net om deze zones te vermijden, omdat ze onduidelijk zijn en ze niet goed weten waar ze moeten rijden.

*"Overdag vermijd ik de Elsense Steenweg, want dan zijn daar te veel voetgangers."*

*"Ik steek niet graag de Anspachlaan over. Dat is een grijze, onduidelijke zone. Je weet niet waar je heen moet tussen al die voetgangers."*



Afbeelding 19: Extract van een opgegeven route



## Onveiligheid en lastig worden gevallen op straat

Sommige vrouwen vermijden ook bepaalde plaatsen waar ze zich als vrouw kwetsbaarder voelen: **slecht verlichte plaatsen en afgelegen zones.**

*"Als vrouw op de fiets ben ik maar van één ding bang en dat is: in de winter 's avonds door het Zoniënwoud rijden. Het is dan donker en ik voel me werkelijk alleen en kwetsbaar."*

*"Het ontbreken van verlichting en het feit dat ik alleen langs het kanaal fiets is al een reden geweest om van reisweg te veranderen. Er zijn plekken waar het écht donker is."*

*"Ik ben een beetje bang als ik alleen op de fiets ben in achterafbuurten, vooral 's nachts."*

Het risico om te worden lastig gevallen op straat lijkt echter minder invloed te hebben op de routekeuze met de fiets dan te voet of met het openbare vervoer, omdat vrouwen zich minder kwetsbaar voelen op de fiets.

*"Integendeel, ik vind dat het mij tegenover voetgangers een sterkere positie geeft als ik 's avonds via kleine stegen naar huis moet. Dat ik snel vooruitga maakt mij een stuk zekerder omdat mensen dan niet de tijd krijgen om mij aan te klampen, aan te spreken, lastig te vallen."*

*"Je voelt je als vrouw veiliger op de fiets: je bent sneller, je ontsnapt sneller, je piekert minder, je kunt om 4 uur 's ochtends thuiskomen, je bent volkomen onafhankelijk."*

*"Ook daarom voel ik mij meer zelfverzekerd op de fiets dan als voetganger. Ik voel me in de stad beter als fietser, want als iemand mij grof aanpakt weet ik dat ik snel 100 m van die persoon vandaan kan zijn. Ik hoef hem niet eens van antwoord te dienen."*

## Opeenvolgende verplaatsingen

Voor sommige fietsers kan de keuze voor een route sterk worden beïnvloed door de dagelijkse behoeften en verplichtingen, omdat ze hun rit vaak organiseren op basis van hun verschillende taken, waarvoor ze verschillende haltes moeten inlassen op hun traject.

*"Doorgaans stem ik mijn reisweg af op de boodschappen die ik moet doen."*

Anderzijds gaven andere deelnemers aan dat ze eerder geneigd waren om hun haltes aan te passen aan hun voorziene routes.

*"Ik heb veeleer de neiging mijn boodschappen af te stemmen op mijn reisweg dan omgekeerd. Ik ga eerder binnenwippen in een winkel op mijn weg dan een andere winkel te kiezen."*

## Fietersstromen

Tot slot lijkt het erop dat ook de fietersstromen invloed hebben op hun routekeuze. Zo gaven verschillende vrouwen aan dat ze graag fietsers tegenkomen op hun routes, omdat ze dan het gevoel hebben dat ze "tot een fietscommunity behoren" en "de machtsverhoudingen met de automobilisten omkerden".

*"Ik rij graag door de Gewijdeboomstraat omdat daar altijd zoveel fietsers zijn. Dat geeft mij het gevoel dat ik tot een gemeenschap behoor."*



*"Ook al vind ik dat de fietsstraat van de Louisalaan niet goed is aangelegd, toch kom ik er graag omdat er veel fietsers zijn. De krachtverhouding met de automobilisten is er omgekeerd, wij delen hier de lakens uit."*

*"Sinds de herinrichting van de Simon Bolivarlaan wordt daar volop gefietst. Als je daar rijdt is dat echt leuk, omdat je werkelijk voelt erbij te horen."*

## COMBINATIE VAN CRITERIA

Deze getuigenissen maken duidelijk dat de criteria waarop vrouwelijke fietsers hun routes kiezen sterk verschillen van persoon tot persoon. Zelfs al zou de routekeuze op dezelfde criteria zijn gebaseerd, dan nog kan één criterium als een pluspunt worden gezien voor de ene en een minpunt voor de andere. Bovendien zal ook het belang dat aan eenzelfde criterium wordt toegekend bij de beslissing om langs een bepaalde plaats te fietsen verschillen naargelang het individu. Voor de meeste deelnemers geldt dat het niet mogelijk is om de criteria duidelijk te prioriteren, ook al hebben sommige een groter belang dan andere. Het lijkt er eerder op dat de routekeuzes van deze vrouwen eerder het resultaat zijn van een compromis tussen de verschillende criteria.

Elke deelnemer probeert dus bij haar routekeuze een evenwicht te vinden tussen:

- een directe verbinding en snelheid;
- een aangename, groene route;
- het reliëf;
- het verkeer en files;
- de vervuiling;
- de snelheid van het voorbijgaand verkeer;
- de breedte van de weg;
- de aanwezigheid, kwaliteit van en het respect voor de fietsvoorzieningen en het feit dat ze ononderbroken zijn;
- de bestrating (kasseien);
- of de weg wordt gedeeld met het openbare vervoer;
- de aanwezigheid van tramrails;
- of de weg wordt gedeeld met voetgangers;
- de geplande haltes;
- de fietsstromen.

De combinatie van deze criteria stimuleert vrouwelijke fietsers om voor bepaalde routes te kiezen en andere te vermijden. Vrouwelijke fietsers gaven ook bepaalde **zwarte punten** aan die ze koste wat kost vermijden door hun routes aan te passen. Deze zwarte punten zijn gebieden met veel obstakels: trams, druk verkeer, files, kruispunten, enz.

*"De combinatie van rotonde, verkeer, tramknooppunt... is voor mij duidelijk de reden om die zone te vermijden."*

*"Ik vermijd zones die te veel stress veroorzaken, zoals de Bareel van Sint-Gillis. De infrastructuur is er niet duidelijk, je weet niet waar je moet staan of rijden. Er zijn auto's, tramsporen, kasseien... dat is veel bij elkaar!"*

We merken ook op dat vrouwen die samen met hun **kinderen** fietsen veel meer belang hechten aan bepaalde criteria: zo weinig mogelijk vervuiling, beklimmingen vermijden en uit de buurt van auto's blijven.



*"Met mijn kinderen tracht ik te rijden op plaatsen met minder verontreiniging en waar de auto's niet dichtbij komen."*

*"Geen reliëf is een belangrijk criterium wanneer ik met mijn zoon rij, want hij rijdt op z'n eigen fiets."*

*"Ik voelde mij op dat traject niet gerust met mijn dochter achter op de fiets. Er was te veel verkeer."*

Daarom lijkt het nogal kort door de bocht om te stellen dat vrouwelijke fietsers de voorkeur geven aan parallelle wegen in plaats van aan hoofdwegen. In feite lijken vrouwen de voorkeur te geven aan routes waar:

- ze zich zichtbaar voelen, waar ze het gevoel hebben dat ze een **legitieme plaats op de weg** hebben, waar ze niet het gevoel hebben dat ze "storend" zijn;
- ze kunnen vlot kunnen **fietsen zonder vast te komen zitten** in het verkeer of bij verkeerslichten;
- ze zich **veilig** voelen, weg van auto's of in een gebied waar weinig auto's zijn en ze langzaam rijden.

Het is mogelijk dat eerder smalle parallelle assen aan deze criteria zullen voldoen, maar het is evengoed mogelijk dat ook goed aangelegde hoofdwegen voldoen.

## TOOLS OM ROUTES UIT TE STIPPELEN

Bijna alle ondervraagde vrouwelijke fietsers maakten een onderscheid tussen hun gebruikelijke en sporadische trajecten.

### Gebruikelijke trajecten

De gebruikelijke trajecten van deze fietsers kregen **geleidelijk aan** vorm. De route werd vaak eerst uitgestippeld op een papieren kaart of via een app (Google Maps, Bike Citizens) en vervolgens, stap per stap, rit per rit, verfijnd op basis van de vele criteria die hierboven zijn genoemd.

*"De reisweg die ik nu neem is het resultaat van lang aanpassen en bijvijlen."*

*"Door veel te fietsen heb ik mijn traject duidelijk kunnen verbeteren."*

*"Ik heb nogal wat tests afgelegd, zoals iedereen denk ik."*

### Sporadische trajecten

Voor sporadische trajecten varieert de manier waarop een traject wordt uitgestippeld naargelang de fietser. Sommige vrouwen gebruiken routinematig **een app** om de route op voorhand of onderweg te bekijken.

*"Zodra ik een traject niet ken, raadpleeg ik Google Maps."*

*"Ik gebruik Bike Citizens om een reisweg met zo weinig mogelijk reliëf te kiezen."*

*"Ik kijk vooraf, ik onthou de algemene richting en daarna stop ik nu en dan om te checken."*

Anderen vertrouwen op hun kennis van de stad en haar morfologie of proberen zich te oriënteren op **grote stedelijke monumenten**.



*"Ik kende op dat traject een paar grote punten. Ik wist dat ik thuis zou geraken door van punt naar punt te rijden."*

*"Ik wist niet of er al dan niet fietsinfrastructuur was. Vooral de positie van de verschillende richtpunten gaf de doorslag."*

*"Doorgaans stippel ik mijn weg uit op het gevoel, op grond van mijn kennis van de stad. Soms kijk ik op een kaart voor ik vertrek, maar daarna volg ik mijn gevoel voor oriëntatie."*

*"Ik volg mijn weg meestal op goed geluk."*

Daarnaast worden **hoofdwegen** ook vaak gebruikt als oriëntatiepunten om te voorkomen dat ze verdwalen en de weg moeten zoeken.

*"Doorgaans neem ik de grote wegen want dan zie ik tenminste waar ik ben en moet ik niet stilstaan om op mijn smartphone te kijken. Ik kan het traject gemakkelijker in mijn hoofd prenten."*

*"Vaak zal Google Maps mij de kortste route voorstellen, maar aangezien ik die niet ken zal ik dan meermaals moeten stilstaan om op mijn smartphone te kijken. Dus neem ik toch maar liever de grote wegen. Die ken ik tenminste."*

Anderen vinden het dan weer gemakkelijker zich te laten leiden door het netwerk van **het openbare vervoer**, in plaats van de hoofdwegen. Ze volgen bus- en tramroutes om van de ene plaats naar de andere te fietsen.

*"Ik heb het traject van bus 59 gevolgd omdat ik dat kende en mijn batterij niet genoeg vermogen meer had om naar een andere reisweg te kijken."*

*"Vroeger nam ik het openbaar vervoer, daardoor heb ik een goed beeld van het net. Soms baseer ik mij op de lijnen van het openbaar vervoer om mijn fietstrajecten te bepalen."*

*"Ik weet dat de 81 daar naartoe rijdt en dus heb ik het traject van de tram gevolgd."*

De keuze van de route is dan ook sterk afhankelijk van de kennis van de stad. Vrouwen die de stad (of delen ervan) niet zo goed kennen of vrouwen die hun routes willen optimaliseren, gaan sneller een app gebruiken. Vrouwen die de stad al wat beter kennen of die liever "proberen te overleven zonder GPS", volgen eerder hun instinct en richtingsgevoel. Ze baseren zich op wat ze weten over de stad: bekende routes waarop ze zich kunnen oriënteren, grote stedelijke oriëntatiepunten die ze met elkaar verbinden, grote verkeersassen of de netwerken van het openbare vervoer.





## DEEL 3 - FIETSEN IN BRUSSEL, EEN BELEVENIS

In de eerste twee delen van dit verslag wordt ingegaan op wat vrouwen aanmoedigt of ontmoedigt om op de fiets te springen en vervolgens, voor zij die kiezen voor de fiets, op de manier waarop ze hun routes uitstippelen. Het derde deel van het verslag richt zich op de ervaringen van vrouwelijke fietsers tijdens het fietsen.

Hiervoor organiseerden we 6 focusgroepen met elk 3 tot 13 deelnemers. In totaal vertelden 46 vrouwen over hun ervaringen, waarvan 31 vrouwen regelmatig of zelfs dagelijks fietsen, 11 vrouwen leerden pas kortgeleden fietsen met een opleidingsprogramma en 4 vrouwen waren helemaal geen fietsers.

Allereerst willen we opmerken dat alle deelnemers die in dit onderzoek hebben getuigd, of het nu gaat om beginnende of ervaren fietsers, een zeker enthousiasme voor het fietsen delen.

Tijdens hun besprekingen werden dezelfde voordelen van het fietsen genoemd als in de dagboeken:

- pragmatische factoren, vooral met betrekking tot de snelheid en voorspelbaarheid van het fietsen;
- factoren die verband houden met de gunstige effecten van het fietsen op de gezondheid en het milieu;
- factoren die verband houden met het plezier en het gevoel van vrijheid dat de fiets biedt, de mogelijkheid om de stad te ontdekken en het beeld van een onafhankelijke vrouw die ze met de fiets associëren.

Tijdens de gesprekken over hun ervaringen benadrukken de fietsers echter ook dat fietsen in Brussel een echte uitdaging is. Inconsistenties en onvolkomenheden in het fietsnetwerk, conflicten met automobilisten als ze zich mengen in het verkeer, luchtvervuiling, fietsdiefstal en gebrek aan parkeermogelijkheden... Het is ook een vervoerswijze die dwingt tot een fysieke confrontatie met het Brusselse reliëf en de meteorologische capriolen.

Het is dus een uitdaging om door Brussel te fietsen. Zijn deze fietservaringen genderneutraal? In hoeverre worden ze gevormd door genderidentiteiten en -verhoudingen? Hoe ervaren de vrouwen die we ontmoeten deze uitdagingen en moeilijkheden of hoe reageren ze erop, en wat zegt dit over de specifieke problemen waarmee vrouwelijke fietsers in Brussel worden geconfronteerd? Aan de hand van de getuigenissen die in het kader van deze 6 focusgroepen zijn verzameld, proberen we te begrijpen in hoeverre de fietservaringen en het fietsen zelf wordt gemoduleerd door het feit dat de fietser een vrouw is. Bij nadere beschouwing kunnen we stellen uit de antwoorden van de respondenten dat, hoewel fietsers in het algemeen geen gemakkelijk leven hebben in Brussel, deze moeilijkheden voor vrouwelijke fietsers verweven zijn met hun status als vrouw.

Daarom zullen we op onze beurt dieper ingaan op enkele van de grote uitdagingen die tijdens de focusgroepen werden opgeworpen. Elke uitdaging wordt geanalyseerd vanuit twee invalshoeken. Enerzijds kijken we naar de manier waarop de respondenten over deze uitdagingen praten en hoe ze die ervaren. Anderzijds kijken we hoe ze erop reageren en welke strategieën ze hanteren om deze uitdagingen te overwinnen (of te vermijden). De respondenten kunnen zelf de genderdimensie van hun ervaringen benadrukken (bijv. door een verband leggen met hun ervaringen en hun status als vrouw als zij zich doelwit voelen van seksistische opmerkingen). Dit kan vervolgens worden geanalyseerd tegen de achtergrond van mobiliteit- en genderstudies die de genderverschillen in de dagelijkse mobiliteit hebben blootgelegd.



## UITDAGINGEN → ERVARINGEN → STRATEGIEËN

We zullen de volgende uitdagingen analyseren:

- angsten overwinnen en de plaats als fietser in het gemotoriseerde verkeer vinden;
- conflicten met andere gebruikers van de openbare ruimte: een plaats vinden als vrouw op de fiets, een dubbele uitdaging;
- de fiets en het lichaam, of de uitdaging om fietsen te verzoenen met het vrouwelijke imago;
- fietsen en kinderen begeleiden;
- spullen vervoeren en opeenvolgende verplaatsingen.

### UITDAGING 1 : ANGSTEN OVERWINNEN EN DE PLAATS ALS VROUWELIJKE FIETSER IN HET GEMOTORISEERDE VERKEER VINDEN

Voor fietsers is het een enorme uitdaging om het hoofd te bieden aan de gebrekkige fietsinfrastructuur, de inconsistentie van het netwerk en fietsen in de nabijheid van auto's – wat door de respondenten wordt beschreven als een bron van angst. De nabijheid van auto's en de daaruit voortvloeiende onveilige situaties lenen zich tot grote bezorgdheid. Hoewel uit de enquêtes van Pro Velo al is gebleken dat vrouwen een groter gevoel van onveiligheid ervaren tijdens het fietsen in Brussel dan mannen, kunnen we uit de interviews uitmaken waar die angsten uit voortvloeien, welke situaties als angstwekkend worden ervaren en op welke manier ze hun fietsgedrag beïnvloeden.

#### Ervaringen

Hoewel de focusgroepen vooral zijn samengesteld uit enthousiaste fietsers, laten ze zien dat stress en angst een integraal onderdeel zijn van de dagelijkse beleving van de meeste fietsers. De gevoelens van angst en onveiligheid houden verband met de perceptie van het gevaar dat het autoverkeer met zich meebrengt. Veel deelnemers beschreven het autoverkeer als een bron van angst en beklemtoonden dat zij bang zijn voor de momenten en plaatsen waar zij gedwongen worden om door het autoverkeer te fietsen.

*"Een minpunt is dat je tussen het verkeer rijdt, dat blijft toch, tja, een beetje angstwekkend, het is nog ingewikkeld." (FG 35-50)*

*"Wat me soms tegenhoudt, zeker nu zal ik zeggen... dat is angst voor het verkeer." (FG zonder diploma hog.)*

*"Het is zoals sommigen zeggen, er zijn echt heel onveilige plaatsen omdat het verkeer er zo druk is. In het centrum van Brussel vooral of richting Sint-Joost, Schaarbeek, ze rijden daar als gekken, vooral in straten met eenrichtingsverkeer waar wel fietsers mogen komen, daar is het verschrikkelijk." (FG -35)*

#### *De omvang van het onveiligheidsgevoel: het verkeer, een levensbedreigend gegeven*

Als er wordt verwezen naar een "vreselijke" ervaring, dan betekent dit dat de angst voor een ongeluk voor sommigen een echte angst voor hun fysieke integriteit inhoudt. Deze respondenten leggen uit dat deze angst verwant is aan de angst voor hun leven.



*"Ten slotte had ik de indruk dat ik net niet dood zou gaan telkens wanneer ik hier op mijn fiets klom." (FG -35)*

*"Soms heb ik minder zin om te fietsen omdat ik denk: 'Ik ben zot, wat ben ik hier aan het doen!' Als ik weer iets naar mijn hoofd geroepen krijg..." (FG NL)*

Dergelijk woordgebruik weerspiegelt de mate van stress die door deze situaties wordt veroorzaakt. Deze stress is gerelateerd aan de intimidatie van het autoverkeer: sneller, groter en krachtiger ten opzichte van fietsers. Een respondent zegt dat ze het gevoel heeft dat ze "niet genoeg tegengewicht kan bieden" (FG 35-50) tegenover een autobus op de weg. Het gevoel van kwetsbaarheid lijkt in feite gepaard te gaan met de angst voor de auto. We kunnen dus stellen dat fietsers dit ervaren als een echte machtsverhouding, waarin zij de zwakke partij zijn.

*"Er zijn regels die bedacht zijn om het zo aan te pakken dat het min of meer goed gaat. Maar in feite is er altijd die grijze zone waar diegene met de dikste kar of die groter is dan jij of een hogere positie heeft of weet ik veel... en die zegt dan "kijk eens hier meisje, geen kwaad woord over jou hoor, maar ik ben hier wel de baas". En wat moet je anders dan "oké dan" want anders sta je sowieso zwak." (FG -35)*

Deze machtsverhouding kan door de automobilisten zelf worden uitgedragen, zoals een andere respondent in dezelfde focusgroep aangeeft:

*"Maar er zijn keren waarop ik de indruk heb dat de auto's opzettelijk versnellen, gewoon om je te laten zien dat zij de macht hebben of om hun frustratie, hun ongeduld te tonen, dat hoort er spijtig genoeg bij, dag na dag." (FG -35)*

Als je "niet genoeg tegenwicht kan bieden" in deze machtsverhouding met andere weggebruikers, kan dit een gevoel van marginaliteit geven, van "tweederangsburgers", wat dan weer kan leiden tot een gevoel van onrechtvaardigheid.

*"Ik heb zo'n beetje de indruk dat ik een soort tweederangsburger ben. Omdat jij op een fiets zit en anderen in hun dikke kar en de sterkste wint het, zoiets. En je kunt er niks op aanmerken want anders kan het altijd bergaf gaan. Dus onderweg is het steevast een soortement frustratie en onrechtvaardigheidsgevoel." (FG 35-50)*

## *De uitdaging om zich als vrouw te laten gelden in de het verkeer*

Sommige respondenten geven aan dat hun status als vrouw hen niet helpt om vertrouwen te krijgen in hun eigen vermogen om "tegenwicht te bieden". Zo suggereert een van de deelnemers dat vrouwen meer kans hebben dan mannen om een ongeluk te hebben, vooral als die laatsten "goedgebouwd" zijn. Hiermee bedoelt ze dat het feit dat een mannelijke fietser, die bovendien "goedgebouwd" is, bij een ongeval betrokken raakt, een indicator is voor het gevaar van de weg.

*"Ze willen ons, vrouwen, op de fiets krijgen, maar mijn collega die fietst, en die laat zich iedere week wel een keer overhoop rijden. En dat is dan een forse vent, een stevige." (FG zonder diploma hog.)*

Deze getuigenis komt overeen met die van een andere respondent. Ze heeft het over haar fietsende echtgenoot die, in tegenstelling tot haar, "overal doorheen fietst" zonder angst, wat ze associeert met zijn lichaamsbouw.

*"Bovendien is hij heel groot, heel struis dus hij is niet bang op de fiets." (FG 35-50)*



Ze suggereren dus dat deze mannelijke eigenschappen ("groot" en "sterk" zijn) verondersteld worden bescherming te bieden tegen het verkeer, iets wat zij missen. Iemand anders zei dat ze meer moeilijkheden ondervindt om haar plaats in het verkeer op te eisen, omdat ze een vrouw is.

*"Ik heb de indruk dat ik als vrouw, ongetwijfeld, een beetje trager fiets en dat ik het niet altijd gemakkelijk heb om mijn plaats af te dwingen." (FG -35)*

Zo zou vooral in Brussel een "hier ben ik"-houding nodig zijn om je plaats op te eisen tussen de auto's, een houding die meer bij mannen dan bij vrouwen werd aangemoedigd, volgens deze respondent.

*"Als je mij vraagt waarom mannen meer fietsen dan vrouwen is het omdat ik echt het gevoel heb dat als je in Brussel wil fietsen je je zo moet gedragen van: "ik ben hier" (klopt op de tafel) en anders word je gewoon van de baan gereden. En die houding van: "ik ben hier" is voor mij wat mannen gewoon aangeleerd krijgen, aangemoedigd krijgen en bij vrouwen net niet, dat wordt net afgezwakt als je dat doet als kind." (FG NL)*

## Fietsnetwerken die geen vertrouwen wekken

De stress en angst helpen om de frustratie te begrijpen, omdat de fietsinfrastructuur de fietser dwingt om dicht bij het autoverkeer te fietsen en gevaarlijke manoeuvres uit te voeren. Het netwerk is in slechte staat en de fietsroutes missen samenhang ... De routes zitten vol gevaarlijke passages, zoals vlakbij tramsporen of vol putten en zijn nefast voor fietsers, want ze stellen hen nog meer bloot aan de gevaren van het autoverkeer. Deze fietser drukt het verband uit tussen de gebrekkige infrastructuur en het gevoel van kwetsbaarheid dat men ervaart ten opzichte van het autoverkeer.

*"Bij de negatieve punten denk ik dat men vergeten is de staat van de wegen toe te voegen, want dat heeft te maken met kwetsbaarheidsproblemen. Met al die putten in de weg precies waar jij zou moeten rijden, kun je niet anders dan er omheen rijden en de auto's achter je snappen niet waarom je in het midden van de rijweg moet fietsen maar anders heb je gewoon geen plaats." (FG 35-50)*

*"Zelfs op de Kroonlaan, wanneer ik moet afslaan om naar het ziekenhuis van Elsene te gaan, dan moet ik helemaal naar links en daar ben ik als de dood voor. Dus wat doe ik? Ik moet de straat op en op het volgende verkeerslicht wachten en afslaan. Maar direct afslaan aan de verkeerslichten durf ik niet." (FG zonder diploma hog., coördinatrice)*

Bovendien wordt dit gevoel van onveiligheid nog versterkt als het donker is, want dan krijg je slecht zicht in combinatie met de gebrekkige fietsinfrastructuur en automobilisten die ongeremd rijden, zoals deze drie fietsers aangeven.

*"Wanneer je 's avonds rijdt is er ook een vorm van kwetsbaarheid, het feit dat je niet zichtbaar bent in het verkeer omdat je soms rijdt, er is wel een fietspad maar het is versperd..." (FG 35-50)*

*"Ja, op de fiets voel ik mij minder zichtbaar 's nachts, dat kan. Ik moet kruispunten oversteken, ik vind dat kruispunten vaak slecht verlicht zijn en dus voel ik me 's nachts op de fiets uiteindelijk minder veilig dan wanneer ik te voet ga. Maar het gaat dan misschien niet over angst voor agressie, meer over angst voor een ongeval. Het verkeer kan 's nachts nogal anders zijn dan overdag." (FG 35-50)*

*"Wanneer ik 's avonds de fiets moet nemen stel ik me meer vragen dan overdag, maar ook vanwege de zichtbaarheid, eventueel denken aan een ongeval, terwijl het voordeel is dat er*



*minder verkeer is, da's leuk, maar de mensen rijden dan effectief sneller of door het rode licht, dat soort dingen, dus ben ik extreem voorzichtig." (FG 35-50)*

## *Leren dat "mijn plaats hier is" op de weg: het belang van fietservaring*

Hoewel de respondenten over het algemeen een zeker onveiligheidsgevoel delen, in ieder geval op bepaalde momenten en plaatsen, zien we ook bij de focusgroepen hoe dit onveiligheidsgevoel bij vrouwen varieert. Zowel fietsers als niet-fietsers benadrukken dat de mate van angst die ze voelen voor het autoverkeer samenhangt met fietservaring. Zo stellen we vast dat beginnende fietsers, die als volwassene hebben leren fietsen, veel angstiger zijn dan ervaren fietsers.

*"Ik ben nog altijd bang om buiten te rijden, met die auto's, die bussen, dat ligt een beetje moeilijk. En om goed je evenwicht te bewaren denk ik dat je absoluut veel moet oefenen." (FG zonder diploma hog.)*

*"Ik heb een jaar of tien geleden leren fietsen met Pro Velo, maar in het verkeer verstar ik nog altijd." (FG 35-50)*

Hun getuigenissen staan in schril contrast met die van de fietser die al jaren in Brussel fietst en zichzelf omschrijft als een "ervaren fietser".

*"Ik voel mij vrij veilig, ik draag geen helm en ga er ook geen dragen. Ik kan tegen een stootje en dus, bij Brussel Mobiliteit of bij Pro Velo spreken ze over "schildpadden" bij de fietsers, maar ik ben een echte "haas". (FG +50)*

Zoals deze drie respondenten bevestigen, moet je uiteindelijk een leerproces doorlopen om je plaats op te eisen tussen het gemotoriseerde verkeer en je te laten gelden tussen de potentieel intimiderende auto's, bussen en vrachtwagens.

*"Ik schuif opzettelijk almaar vaker op. Hoe meer ik fiets, hoe meer ik echt mijn plaats neem naar het midden van de weg toe in feite, hoe meer ik links ga van die fiets die op het wegdek getekend staat. Ik denk: op die manier gaan ze mij niet om het even hoe inhalen want ik neem ruimte in en dus zijn ze verplicht mij op een correcte manier in te halen. In één moeite rij ik zo ook verder van openslaande portieren. Ik heb de indruk dat dit almaar beter werkt en dus ga ik meer naar het midden." (FG -35)*

*"Misschien omdat ik als kind gefietst heb, ik was gewoon te zeggen "ik heb daar ook recht op plaats", en dat is vaak een groot probleem bij mensen die pas beginnen te fietsen. Ik heb een keer of twee nieuwe fietsers begeleid en ik zie dat men zo dicht mogelijk bij de geparkeerde auto's wil blijven, en dat is precies wat de automobilisten zouden willen." (FG +50)*

*"In het begin was het wel angstig vooral om zo tussen die auto's door te rijden en als ik zie nu vlieg ik daar ook tussendoor, maar in het begin, ik weet als ik begon te fietsen bleef ik ook altijd zo... ik ging nooit naast een auto, ik bleef altijd in die rij staan, terwijl het net zo handig is, als fietser dat je daarvoor komt, en dat heb ik echt moeten leren om dat... ja, om dat te durven..." (FG NL)*

We kunnen dus stellen dat situaties waarbij fietsers dicht bij het gemotoriseerde verkeer rijden vooral gevaarlijk lijkt voor niet-fietsers. Het vooruitzicht om zich te mengen in het verkeer lijkt hen te ontmoedigen, zoals deze niet-fietser zegt.

*"Ik voel me in Brussel volkomen onveilig. Ik ben heel bang van de auto's. Dus dat is echt een reusachtige reden om niet te fietsen." (FG niet-fietsers)*



De indirecte ervaring voedt dus het beeld van het gevaar op de weg. Zo is een tweede niet-fietser ervan overtuigd dat er veel meer dodelijke ongevallen met fietsers zouden zijn dan wat er in de statistieken staat, aangezien zij persoonlijke kennissen heeft die zijn verongelukt. Een derde niet-fietser beschrijft de "afschuwelijke" situaties die ze ziet als een buspassagier of voetganger, als een fietser naast een bus dreigt vast te komen te zitten bij het draaien.

*"U ziet de bus die afslaat, en u ziet de fietser... Dat is vreselijk want hij raakt op die manier geklemd en je ziet echt dat de fietser niets anders kan dan een voet op de grond zetten en snel achteruit gaan, anders wordt hij door de achterkant van de bus gegrepen wanneer die meedraait. Die situatie heb ik al zo vaak gezien." (FG niet-fietsers)*

Deze respondent combineert dus de constante aandacht die nodig is voor het gevaar van het verkeer met "mentale vermoeidheid". Het is dus "veel ontspannender" voor haar om het openbaar vervoer te nemen. Een ander vindt dat ze bij het fietsen "het risico loopt overreden te worden" op elk kruispunt, terwijl "ik me op de stoep veilig voel" (FG niet-fietsers).

Niet-fietsers geven deze angst voor het fietsen soms door aan de mensen om hen heen, zoals deze fietser vertelt.

*"Ik heb geen vriendenkring van fietsers, 't is te zeggen mijn vrienden fietsen niet en het voelt zo vreemd omdat zij zeggen: hoe durf je dat toch?" (FG +50)*

Voor de "niet-fietsers" lijkt het fietsen zo gevaarlijk dat het eigenlijk onredelijk of onvoorstelbaar wordt.

Kortom, zowel fietsers als niet-fietsers leren ons meer over de omvang van het onveiligheidsgevoel ten opzichte van het autoverkeer. Fietsen in Brussel betekent vaak dat je je leven riskeert, al was het maar op heel specifieke plaatsen en momenten: wanneer de infrastructuur fietsers mengt met het autoverkeer of dwingt tot gevaarlijke manoeuvres (bijvoorbeeld door de staat van het wegdek of de inconsistentie van het fietsnetwerk), maar ook 's nachts, wanneer het zicht beperkt is (door onvoldoende verlichting). Dit gevoel van onveiligheid weerspiegelt dus hoe zij denken over hun eigen kwetsbaarheid als zwakke weggebruikers in de machtsverhoudingen die zich op de weg afspelen. Maar ze leren ons ook dat de fietser haar plaats kan opeisen in deze machtsverhouding door ook daadwerkelijk te fietsen. Afhankelijk van hun ervaringsniveau en persoonlijke routes op de Brusselse wegen, nemen de gevoelens van onveiligheid van de fietsers dus zeer uiteenlopende vormen aan.

## Strategieën

Fietsers passen verschillende strategieën toe om de onveiligheid die zij ervaren onder controle te houden, als in het verkeer moeten fietsen. De voorzorgsmaatregelen die zij nemen staan vaak - maar niet altijd - in contrast met het gedrag dat zij in hun mannelijke omgeving waarnemen.

### De keuze van de routes

Een eerste voorzorgsmaatregel is om de routes uit te stippelen die ze zullen volgen. Beide respondenten doen eerst wat onderzoek voor ze een nieuwe fietsroute uitstippelen, bijvoorbeeld door de route te voet af te leggen of via het internet te volgen.

*"Maar ik neem meestal geen wegen die ik niet ken dus... Vaak loop ik er dan eens langs en kijk ik hoe ik hier moet rijden met de fiets. En dan zie ik: ah ja, hier is een fietspad... En volgende keer ga ik misschien wel de fiets nemen." (FG NL)*



*"Ik zal altijd goed nadenken wanneer ik naar een plaats ga die ik niet ken, op Google Maps controleren, visueel controleren, beelden nemen, om te zien hoe de straten zijn, of de straten niet te smal zijn. Ik plan altijd wanneer ik naar een plaats ga die ik niet ken." (FG 35-50)*

Daarna passen sommigen hun routes aan door de veiligste te kiezen. Deze fietser zegt dat ze bereid is om een omweg te maken als ze zo een weg kan vermijden waarop ze anders het gevoel zou hebben dat ze zou "sterven".

*"De Haachtsesteenweg? Ik kan kilometers omrijden om daar niet te moeten rijden, vanwege de tram en de automobilisten in die straat. Op welk moment van de dag ook, altijd heb ik de indruk dat ik in die straat ga sterven." (FG -35)*

Ze geven dan de voorkeur aan "rustigere" wegen en paden, weg van het drukke en snelle verkeer.

*"Ja, maar wanneer ik in Brussel rij, vermijd ik uiteraard de straten waar geen fietspaden zijn. Dat is heel gevaarlijk. De mensen toeteren en slingeren zelfs beledigingen naar je hoofd. En dus ga ik niet vaak naar een park en zo." (FG zonder diploma hog.)*

*"Ik kijk altijd als er een afgescheiden fietspad is, en als dat er niet is dan maak ik een omweg. Zodat ik veilig kan rijden. Dus het maakt me niet uit als het een beetje langer duurt." (FG NL)*

Tot slot wordt er ook aangegeven dat ze een voorzichtige houding aannemen tijdens de rit. Deze respondent zegt zelfs dat ze iets vroeger aan haar rit begint, om zichzelf wat ruimte te geven en om voorzichtig te zijn op de weg.

*"Voor mij, heel mijn strategie om daarmee om te gaan is niet te laat vertrekken, zodanig dat ik meer kan anticiperen. Terwijl ik fiets denk ik altijd in mezelf: "ziet die mij in de spiegel"... Je moet heel anticiperend fietsen, in je gedrag..." (FG NL)*

## *Non-verbale communicatie om ervoor te zorgen dat ze gezien worden*

Het oogcontact dat de laatste respondent aanzoekt via de achteruitkijkspiegel, wordt ook door andere respondenten vermeld. Oogcontact is een eerste vorm van non-verbale communicatie met automobilisten. Dit zorgt ervoor dat ze worden gezien door de automobilisten met wie ze oogcontact hebben gehad en dat die voorzichtig handelt.

*"Ik probeer altijd oogcontact te maken met de bestuurder, om na te gaan of hij mij ziet en of hij mij gaat doorlaten." (FG 35-50)*

*"Heel belangrijk is oogcontact, eigenlijk kun je daarmee werkelijk een hoop situaties vermijden die ontsporen. Want door oogcontact, met voetgangers, automobilisten of andere weggebruikers, leg je contact en kun je tot een akkoord komen en dat vind ik werkelijk heel, heel doeltreffend." (FG 35-50)*

*"En ik merk ook dat dat duidelijk communiceren echt goed helpt." (FG NL)*

Een andere vorm van communicatie is ervoor zorgen dat je goed zichtbaar bent, vooral 's nachts:

*"Mijn echtgenoot rijdt overal door. 's Nachts kan ik hem er niet toe brengen een reflecterend hesje te dragen. Hij heeft zijn lichtjes. Terwijl ik, die overdag geen reflecterend hesje draag in tegenstelling tot mijn kinderen, wanneer ik 's nachts vertrek trek ik een reflecterend hesje aan én heb ik overal lichtjes." (FG 35-50)*



Een andere respondent vertelt ons dat ze haar kwetsbaarheid enigszins gebruikt om automobilisten te waarschuwen en hen aan te manen om voorzichtig te zijn:

*"Ik rij nogal traag. En dan, ja, als je in een beperkt eenrichtingsverkeer goed en wel ruimte neemt en een beetje in het midden gaat rijden zodat de auto's je goed zien, en je zigzagt omdat je niet al te goed weet waarheen en je bijgevolg vertraagt ... En ja, ik draag ook geen helm en dus zijn de mensen misschien bang dat ze mij gaan overrijden, ik weet het niet." (FG -35)*

Visueel contact, verlichting of bewust onzeker fietsen zijn allemaal zaken die automobilisten aanmanen om voorzichtig te zijn en te waarschuwen voor hun kwetsbaarheid. In de volgende paragraaf zien we dat fietsers ook sterk afhankelijk zijn van verbale communicatie om met conflicten met automobilisten om te gaan.

### *Strategische naleving en niet-naleving van de verkeersregels*

Fietsers geven aan dat ze een ambivalente relatie hebben met de wegcode. Terwijl sommige respondenten het belang benadrukken om de wegcode naar de letter te volgen om "veilig" te zijn, kiezen anderen ervoor om de regels te overtreden om... "ook veilig" te zijn. Het zijn tegengestelde strategieën – de wegcode naleven of overtreden – maar met hetzelfde doel: zichzelf beschermen tegen gevaar op de weg.

Fietsers die zich strikt aan de regels houden, gaan met deze houding in tegen het gedrag van de mannen in hun omgeving of identificeren het als typisch "vrouwengedrag":

*"Ik weet wel dat ik, tussen aanhalingstekens, als een vrouw fiets en, ja hoor, ik rij niet snel, ik vlieg niet door het oranje licht, ik ben niet zo iemand die een beetje risico neemt, want ik denk bij mezelf dat de enige manier om veilig te zijn is dat je de regels niet alleen toepast maar ze voor 200 % respecteert. Die beperking leg ik mijzelf bewust op om veilig te fietsen." (FG -35)*

*"Ik heb de indruk dat je je als vrouw beter houdt aan de plaats waar je geacht wordt te rijden en dat je voorzichtiger bent, terwijl venten meer tussen de auto's gaan rijden ..." (FG-35)*

*"Hoe dikwijls, op een paar zeldzame uitzonderingen na, zijn al mijn vrienden, maten, venten, tja, veel meer... Ze rijden sneller, ze springen veel soepeler om met het verkeersreglement dan ik wanneer ze op de fiets zitten. Ja, ze letten minder goed op, terwijl ik denk dat je als vrouw veel socialer denkt en op jezelf let en op anderen." (FG 35-50)*

Deze respondent beschrijft haar ervaringen op de fiets als ze samen met haar man fietst. Haar angst voor het verkeer laat haar niet toe om haar man bij te houden op de fiets:

*"Soms fiets ik samen met mijn man en zodra die kan doorrijden, rijdt hij door, rood licht of geen rood licht, hij stort zich in het verkeer. Ik respecteer het verkeersreglement enorm omdat ik me daardoor veel veiliger voel." (FG 35-50)*

Maar dat betekent niet dat alle fietsers de regels even goed naleven. Andere deelnemers "geven toe" dat ze door rood licht fietsen of af en toe op het trottoir rijden. Toch rechtvaardigen zij deze overtredingen van de wegcode met dezelfde logica als diegenen die de regels respecteren, namelijk veiligheid boven alles. Als ze zich niet aan de regels houden, kunnen ze de tekortkomingen van de fietsinfrastructuur omzeilen wanneer deze hen te veel blootstelt aan het autoverkeer, in het bijzonder op kruispunten, waar ze een voorsprong hebben op de auto als ze het rode licht negeren.

*"Als ik zou wachten tot het groen wordt, dan was ik al lang dood. Ik rij dus al door terwijl het nog rood is, om de auto's voor te zijn want die willen absoluut voor mij zijn, voor om het even*





*welke fietser eigenlijk. Op het Vanderkindereplein heb ik waarschijnlijk al minstens 5-6 overtredingen gedaan omdat ik me niet in een onveilige positie wil zetten." (FG +50)*

*"Ik geef toe dat ik, soms, behoor tot het slag van mensen dat door het rode licht rijdt en, eigenlijk, soms, in bepaalde gevallen, voel ik me daardoor veiliger dan door te blijven staan, want soms laten de auto's de voorbehouden plaats voor fietsers aan een verkeerslicht niet vrij. En dus ga ik helemaal vooraan staan en probeer ik nog nipt voor het op groen springt te vertrekken om een beetje voorsprong te hebben, want ik weet dat die kereltjes achter mij weg zullen stuiven." (FG -35)*

*"Het klopt dat er twee, drie plaatsen zijn waar het gebeurt dat ik het verkeerslicht niet eerbiedig, maar dat doe ik voor mijn veiligheid." (FG -35)*

Sommigen zien een overtreding van de wegcode zelfs een militante daad, namelijk een gevestigde orde op de weg betwisten die, volgens hen, de automobilisten bevoordeelt door hen een machtspositie te geven.

*"Ik ben bij het fietsen heel soepel als het op het verkeersreglement aankomt. Ik denk dat het helemaal niet voor de fietsers gemaakt is en dus, als je het te goed respecteert, dat is tenminste wat ik denk, dan beseffen ze gewoon niet dat het eigenlijk niet zo hoort." (FG 35-50)*

*"Als je het mij vraagt, zijn de stad en de straten niet voor fietsers opgevat. Ook de verkeerslichten zijn niet voor fietsers bedacht. Daardoor komt het dat ik zelden door het rood rij. Het hangt van de plaats af, van het moment en de manier... Maar ik doe het ook wel. En ik vind dat volkomen normaal omdat ik immers vind dat de signalisatie op straat niet afgestemd is op deze vervoerswijze." (FG zonder diploma hog., coördinatrice)*

We hebben gezien dat het autoverkeer een bron van hevige stress en onveiligheid is. Veel fietsers wekken de indruk dat ze soms in levensgevaar verkeren. Voor niet-fietsers kan dit onoverkomelijk lijken, maar de negatieve ervaring met andere weggebruikers beperkt zich niet tot de gevaren die zij vertegenwoordigen. Deze angsten worden nog verergerd door de spanning en de ergernis die gepaard gaan met conflicten met automobilisten en met agressie.

## UITDAGING 2: CONFLICTEN MET ANDERE GEBRUIKERS VAN DE OPENBARE RUIMTE: TUSSEN AGRESSIVITEIT EN DIALOOG

Naast de zeer fysieke strijd om een plaats op de weg op te eisen, is er ook een zeer menselijk conflict tussen de autobestuurder en de fietser, wat zorgt voor spanningen die soms bij beide partijen kan leiden tot een ontlading in de vorm van verbale en non-verbale beledigingen. De respondenten benadrukken dat ze erg gevoelig zijn voor conflicten op de weg, zowel voor de agressie die ze ervaren als voor de agressie die ze zelf opwekken. Sommigen vertellen ons ook dat de beledigingen en opmerkingen die ze te horen krijgen, hoewel ze op hen als fietsers gericht zijn, eigenlijk vooral gaat over feit dat ze vrouwen zijn. Zowel hun gevoeligheid voor agressie als de aanvallen die op hen gericht zijn, wijzen op genderspecifieke fietservaringen. De strategieën waarmee zij dergelijke situaties beheersen, zijn al even gevarieerd.



## Ervaringen

### Gevoeligheid voor agressieve interacties: "onderdrukkende" situaties

Laten we er eerst op wijzen dat agressie zelf als een last wordt ervaren. Conflictueuze interacties met automobilisten genereren een specifieke stress en angst, tot zelfs een gevoel van onderdrukking.

*"De vijandigheid, dat is wat ik erg vind." (FG +50)*

*"Het gebeurt echt dikwijls dat mensen zich opjagen omdat ik niet al te snel vorder, en dat is dag na dag een situatie zie mij enorm onder druk zet, ik weet dat ik ze ga meemaken en iedere keer krijg ik te maken met het ongeduld, de agressie, de zenuwachtigheid van de mensen." (FG -35)*

Deze agressiviteit van de automobilisten wakkert de agressiviteit van de fietsers zelf aan, wat net zo onaangenaam is.

*"En als het over negatieve punten gaat, dan zou ik zeggen: een gevoel van kwetsbaarheid, en ook agressiviteit. De agressiviteit van anderen bedoel ik... Zelf word ik soms ook agressief op de fiets, zo gaat dat, ik weet niet, er zijn momenten waarop het lastig wordt als gevolg van onbegrip en dan gaat het snel, omdat je je niet veilig voelt, de auto's, de mensen die ons beledigen, dat soort dingen. En soms betreur ik dat ik ook agressief ben geweest." (FG 35-50)*

*"Die agressie is een ding, maar ik merk gewoon dat ik er zelf ook heel agressief van word. En da's gewoon niet leuk. Ik merk dat ik denk: "wie ben ik om"..., dat is gewoon echt ..., survival of the fittest." (FG NL)*

Voor deze respondenten zijn de agressieve interacties dubbel zo vervelend, omdat ze zich tegelijkertijd aangevallen en in een agressieve rol geduwd voelen, waarin ze zichzelf niet herkennen. Deze getuigenissen roepen de vraag op of deze conflictgevoeligheid groter is bij vrouwelijke dan bij mannelijke fietsers. En hoe is dit van invloed op de verschillende facetten van hun groter onveiligheidsgevoel? Laten we hier vooral onthouden dat deze gevoeligheid voor de vijandigheid ten opzichte van andere weggebruikers in de focusgroepen naar voren kwam als een negatieve ervaring die door de meesten werd gedeeld.

### Seksistische opmerkingen van automobilisten, fietsers en voorbijgangers

Bovendien kan de agressiviteit die vrouwelijke fietsers in Brussel ervaren, de vorm aannemen van "seksistische opmerkingen" die specifiek gericht zijn op hen als vrouw.

*"Een van mijn mooiste seksistische commentaren heb ik waarschijnlijk op de fiets gekregen, een van degene die echt als een stomp in mijn maag waren." (FG 35-50)*

*"Er komen toch vaak beledigingen van, je krijgt smerige verwijten over je heen terwijl je niets anders deed dan op straat rijden." (FG -35)*

*"Naar mij fluiten ze alle dagen, behalve wanneer ik een lange broek draag, dan fluiten ze niet. Maar goed, ik draag alleen rokken." (FG -35)*

Terwijl de vijandigheid haar oorsprong vindt in het conflict tussen de automobilist en de fietser, is de vorm waarin dit tot uiting komt andersspecifiek en gebaseerd op de beoogde devaluatie van vrouwen die een seksistische belediging tot doel heeft. Deze respondent drukt deze verwevenheid uit door te stellen dat ze zich "als fietser" beledigd voelt, terwijl ze eraan toevoegt:



*"Ja, natuurlijk, beledigingen zijn seksistisch getint. Eén keer zelfs waar mijn kinderen bij waren. Ik denk dat mijn kinderen toen veel grove woorden geleerd hebben of ze in elk geval duidelijk gehoord hebben, en ze waren geschokt omdat hun moeder zo werd behandeld." (FG 35-50)*

*"Wat die commentaren betreft, sluit ik mij aan bij wat al gezegd is, maar nee... ik denk niet dat we geïsoleerd worden als vrouwen, eerder als fietsers en dan is het gemakkelijk, omdat we vrouwen zijn, de belediging een seksistisch tintje te geven." (FG 35-50)*

Daarnaast zijn er blikken en opmerkingen van mannen die vrouwelijke fietsers zien als seksuele objecten...

*"Er zijn zelfs mannen die halt houden om te zien hoe ik een helling beklim..." (FG -35)*

*"Ik kom op een kruispunt en daar zie ik een groep mannen op de fiets, in van die fietspakjes, een hoop spierbundels op superfietsen van ik weet niet hoeveel duizenden euro's. Ik rij bijna voor hen voorbij en ze beginnen te fluiten. Zo gaat dat nu eenmaal, een groep mannen, dat heeft niks beters te doen dan naar een vrouw te fluiten. En bovendien, mannen op de fiets, vrouwen op de fiets, ik droeg ook nog een jurkje, maar ik heb mijn middelvinger opgestoken. Daar moesten ze om lachen, want ze hadden uiteraard verwacht dat ik het op mijn heupen zou krijgen." (FG zonder diploma hog.)*

...of huismoeders:

*"Op een keer werd ik tijdens het fietsen aangesproken door een man die zei: "stop, laat die fiets staan, je plaats is thuis". Hoe erg is dat niet?" (FG zonder diploma hog.)*

*"Omdat hij mij gesluierd op een fiets zag, zei hij "keer terug naar huis". We zijn blijven fietsen." (FG zonder diploma hog.)*

Dit nafluiten of het bevel om "naar huis te gaan" suggereert dat vrouwen, wanneer ze in de openbare ruimte fietsen, altijd het risico lopen "tot de orde geroepen" te worden door mannelijke fietsers, automobilisten of voetgangers die hen terugsturen naar rollen in dienst van het mannelijk geslacht: als seksueel object voor het mannelijk verlangen of als huisvrouw die huishoudelijke taken op zich neemt. Zoals we hieronder zullen zien, worden vrouwen echter niet vaker blootgesteld aan deze interpellaties op de fiets dan als ze te voet onderweg zijn.

Tot slot vinden sommige respondenten dat ze niet serieus worden genomen omdat ze vrouw zijn, vooral in de focusgroep van fietsers jonger dan 35 jaar. Zij stellen ook dat dit een kwestie is waar zij bijzonder centraal in staan, omdat zij zowel vrouwelijke fietsers als jonge vrouwen zijn.

*"Ik heb de indruk dat de autobestuurders zich dingen veroorloven omdat we vrouwen zijn en omdat we jong zijn en dus veroorloven zij zich zoveel meer." (FG -35)*

*"Ik krijg heel wat te horen dat men nooit zou zeggen tegen een man. Op een dag krabde ik bijvoorbeeld aan mijn neus en er komt een man voorbij die vraagt: "Wil je mijn vinger?" Dat zou men nooit tegen een man zeggen. Dat soort dingen, daarvan word ik ongelooflijk razend." (FG -35)*

*"Ik heb altijd de indruk dat ze zoiets met andere mannen niet zouden doen. Ik denk dat men mij voor een idiote houdt die niet weet wat ze doet. Om een heel duidelijk voorbeeld te geven, ik haalde eens twee fietsers in. Er reed een fietser voor mij op een fietspad, het was op de Gentsesteenweg. En dus haalde ik die fietser in maar daarvoor moest ik het fietspad verlaten omdat het niet al te breed was. Ik kreeg me daar een getoeter over me heen, en belediging. "Is*



*er iets mis in je bovenkamer of wat?"... En bij het verkeerslicht sta ik weer naast die kerel en ik probeer hem uit te leggen dat ik net als iedereen het recht heb om in te halen. En kijk, ze luisteren niet eens. Dat gevoel heb ik vrij dikwijls, dat men niet echt luistert wanneer ik mijn moed bijeenraap en aan de mensen wil uitleggen dat wat ze doen echt wel gevaarlijk is." (FG -35)*

Maar sommigen zijn ook van mening dat zij als vrouwelijke fietsers baat hebben bij een gedifferentieerde behandeling, vooral dan omwille van de aandacht die aan hen wordt besteed.

*"Ik heb de indruk dat de automobilisten vriendelijker zijn omdat ik een meisje ben." (FG -35)*

Maar als die aandacht wordt gegeven omdat de automobilist galant wil zijn, dan kan dit een averechtse uitwerking hebben voor de fietser als ze niet de verwachte erkenning geeft. Een andere fietser vertelt ons het volgende:

*"En meermaals ben ik door gasten aangesproken die me zeiden dat ik niet beleefd was omdat ik hen niet had bedankt aangezien ze rechts voorgesorteerd hadden. Terwijl ik zelf ook rechts voorgesorteerd heb en alsof ik absoluut erkentelijk moest zijn." (FG -35)*

In dit geval is de aandacht niet vrijblijvend, maar geconditioneerd door het bewijs dat de fietser de macht erkent die de automobilist over haar heeft. Bij dergelijke interacties zijn de relatie automobilist-fietser en de relatie man-vrouw met elkaar verweven.

*"Ik zie soms een soort parallel met de man-vrouwkwestie, waarbij je om goed te zijn moet rekenen op de welwillendheid van de andere automobilisten en je geacht wordt lief te zijn en dank u te zeggen omdat zij zo vriendelijk zijn geweest terwijl ze je overhoop hadden kunnen rijden maar het niet gedaan hebben." (FG -35)*

Deze ervaringen doen ons vermoeden dat de ergernis, spanning en stress die deze fietsers ervaren op de fiets niet alleen veroorzaakt wordt door angst voor het verkeer. Deze angst vloeit ook voort uit en wordt versterkt door conflicten met verschillende gebruikers, agressie van autobestuurders en beledigingen die ze moeten ondergaan omdat ze vrouw zijn.

## Strategieën

Bij conflicten met andere weggebruikers nemen de respondenten diverse houdingen aan om hiermee om te gaan. Dit kan door middel van verbale communicatie, waarbij sprake kan zijn van confrontatie (soms om de automobilisten terecht te wijzen) of een poging tot verzoening, of door te het conflict te vermijden en te vluchten.

### Verbale communicatie

Als er spanningen zijn met automobilisten, proberen sommigen de basis te leggen voor een educatieve of verzoenende dialoog om de spanning in geval van een potentieel conflict weg te nemen. Een respondent uit de focusgroep +50 vertelt over cursussen rond geweldloze communicatie die zij heeft gevolgd en dat ze een dialoog zoekt met automobilisten, als zij zich gevaarlijk hebben gedragen ten opzichte van fietsers. Een andere respondent vertelt dat ze voortdurend contact zoekt bij confrontaties en er zelfs voor zorgt dat ze een specifieke houding en gedrag aanneemt om het conflict op te lossen:

*"Wanneer ik mij soms geïntimideerd voel of een auto rakelings langs mij passeert of toetert en zo, dan ga ik er niet achter aan maar als de omstandigheden zo zijn dat ik de bestuurder weer tref, dan... Ik laat dan niet over mijn kant gaan: "mijnheer, dit en dat is gebeurd, ik werd*



*verrast”, ik spreek over hoe ik het aanvoel, “u hebt mij bang gemaakt of ik ben echt heel bang geweest mijnheer”, en daar blijf ik rustig bij, ik sta verbaasd van mezelf.” (FG 35-50)*

Als ze haar eigen fout erkent, aarzelt deze respondent niet om zich te verontschuldigen, iets dat door verschillende respondenten is aangehaald. Sommigen hebben daarentegen het gevoel dat ze de fout maken om een overdreven verzoenende houding aan te nemen, door zich te verontschuldigen en automobilisten te bedanken, wat zij ervaren als bekentenissen van zwakte in de machtsverhoudingen die op de weg bestaan.

*“Soms betrap ik mezelf erop dat ik iemand bedank en dan denk ik achteraf: “Waarom was dat nu nodig, dat je die persoon hebt bedankt?” Het was een normale gang van zaken, zo zijn de verkeersregels. We hoeven ons toch niet automatisch als slachtoffer op te stellen.” (FG -35)*

Een van de respondenten identificeert deze houding als typisch vrouwelijk.

*“Een man zal misschien minder “bedankt” zeggen omdat hij denkt “bah, dit is mijn plaats, ik heb mijn plaats gepakt, ik ben voorbijgereden en dat is mijn recht”. Terwijl wij eerder zijn van “mmh” [drukt gegeneerdheid uit]. Ik ben alleszins heel erg zo, ik zeg bij mezelf “beter voorkomen dan genezen”, ik produceer een glimlachje en dat is dat.” (FG -35)*

Hoewel sommigen er achteraf spijt van hebben, zorgt deze verzoenende, of zelfs bemiddelende ervoor dat de gevreesde agressiviteit in een conflict verdwijnt.

Anderen daarentegen gaan de dialoog aan om automobilisten te wijzen op de legitieme plaats die fietsers op de weg kunnen innemen en aarzelen niet om de confrontatie aan te gaan als dat nodig is.

*“Bij conflicten daarentegen, als het gaat over zaken waarop ik kan reageren, bijvoorbeeld iemand die een portier opengooit zonder te kijken zodat ik er net niet tegenaan bots of iemand die rechts afslaat zonder knipperlicht te gebruiken, gewoon uitvoegt en je bijna in de flank grijpt omdat er geen fietspad is en zo... Dan reageer ik wel en ik heb de indruk, over het algemeen, dat ze dan direct zeggen “oké excuseer mij”.” (FG -35)*

*“Soms wijst men je op dingen die je niet mag doen, waar ik heel boos om word. Ik ben ook al automobilisten nagereden om hen daarna te zeggen: “je hebt het verkeersbord dat ik door het rood mag niet gezien!” Ik doe dat. Je moet wel kijken natuurlijk. (...).” (FG NL)*

Veel respondenten benadrukken het belang van communicatie (inclusief non-verbale communicatie) met andere weggebruikers. Hoewel dit onderzoek deze hypothese niet kan aantoeken, kunnen we ons de vraag stellen of vrouwelijke fietsers vaker de dialoog zoeken om potentieel conflictueuze situaties op de weg op te lossen dan hun mannelijke collega's. Dit mag ons echter niet doen vergeten dat anderen zich liever laten gelden met gebaren en geschreeuw, hoewel ze soms spijt hebben van deze agressieve uitingen, zoals we hierboven al hebben opgemerkt.

*“Ja maar ik trek me daar niets van aan, zelfs al steek ik mijn middelvinger op en zeg ik “je kunt de boom in”.” (FG +50)*

*“Ik steek heel vaak mijn middelvinger op en dan daarna denk ik inderdaad, zoals gij daarnet zei: ‘zo ben ik helemaal niet’.” (FG NL)*

*“Je wordt wel agressiever. Ik ben een heel rustig iemand, iemand die niet snel boos wordt, maar op mijn fiets merk ik wel dat ik veel agressiever ben en echt gebaren naar mensen maak, en roep naar mensen.” (FG NL)*



## *Seksistische opmerkingen: de fiets als vluchtmiddel*

Vooraf bij beledigingen op basis van gender, die zowel door automobilisten als door voorbijgangers of andere fietsers naar hun hoofd kunnen worden geslingerd, is ontsnappen vaak de enige uitweg. Vanuit dit oogpunt wordt de fiets een ontsnappingsmiddel dat vertrouwen geeft en het gemakkelijk maakt om te ontsnappen.

*"Die commentaren, bij mij is dat: negeren. En ik heb de indruk dat ze ook sneller van me afglijden doordat ik sneller negeer, ook al weet ik dat dit ze niet voorkomt." (FG 35-50)*

Deze getuigenis sluit aan bij die van andere respondenten die de mogelijkheden belichten die de fiets biedt bij seksistische aanvallen. De respondenten zijn het erover eens dat de fiets een soort toevlucht biedt als ze worden lastiggevallen op straat, iets dat hen als het ware beschermt en de blootstelling eraan beperkt.

*"Ik vind juist dat de fiets mij veel meer veiligheid heeft gegeven, want als ik een klootzak kruis op straat, dan ga ik mij supersnel uit de voeten kunnen maken terwijl ik te voet het gevoel heb dat ik nooit snel genoeg ga kunnen rennen. Daardoor heeft de fiets mij op dat vlak zekerder gemaakt." (FG -35)*

*"Ik neem daar gemakkelijk afstand van, 't is te zeggen ik heb niet al te veel oog voor dat gedoe omdat ik heel snel afstand neem. Ik ben geconcentreerd en daarbij vind ik dat niet zo belangrijk. Ik denk dat ik er doof voor word en dat ik niet ontvankelijk ben voor dat soort dingen en er dus niet onder lijd." (FG -35)*

*"Ik ben eigenlijk ook daarom meer beginnen te fietsen want... Ze kunnen je niet aanspreken. Je moet niet wachten aan een halte, wat veel mensen zien als een uitnodiging om met je te komen babbelen ... " (FG NL)*

Tijdens de interacties met andere verkeersdeelnemers komen vrouwelijke fietsers dus in verschillende soorten conflicten terecht. Agressiviteit en vijandigheid tussen de weggebruikers worden als iets erg onaangenaams ervaren en moeten in verband worden gebracht met het gevoel van onveiligheid dat vrouwelijke fietsers ervaren. Hoewel deze interacties soms leiden tot seksistische opmerkingen, hebben de fietsers uit de FG's niet de indruk dat ze gericht worden aangevallen en lastiggevallen op straat als ze met de fiets zijn, dan wanneer ze te voet of met het openbaar vervoer zijn. Integendeel, door te fietsen kunnen ze zich soms sneller uit de voeten maken bij dergelijke interacties.

## **UITDAGING 3: DE FYSIEKE UITDAGING VAN DE FIETS: BESLISSINGEN OM HET "VROUWELIJKE" ASPECT TE KUNNEN COMBINEREN MET DE FIETS.**

Fietsen zorgt voor meer lichaamsbeweging dan eender welk ander vervoersmiddel. Dit is een argument dat enthousiaste fietsers in verschillende focusgroepen terecht waarderen: fietsen stelt je in staat om te sporten, de dag goed te beginnen, gezond te blijven... Maar dit fysieke aspect zorgt ook voor een fysieke uitdaging, want je moet namelijk in vorm zijn. Zo trok een potentiële deelnemer van de +50 focusgroep zich terug, omdat knieproblemen haar ervan weerhielden om regelmatig te fietsen en haar ertoe dwong om meer "multimodale" verplaatsingen te maken. Een andere fietser in dezelfde focusgroep vroeg zich af of ze de komende 20 jaar wel in staat zou zijn om te blijven fietsen, omdat ze zo traag fietst ten opzichte van de auto's. Een andere deelnemer vertelde ook uit dat ze snel buiten adem raakt tijdens de beklimmingen en daardoor beperkt is in de routes die ze kan nemen.



*"Ik denk dat het voor mij altijd iets te maken heeft met inspanning, ik bedoel dat dagen waarop je moe bent, niet in conditie, naargelang hoe je gekleed bent, als ik nog niet op dreef ben, uit gewoonte, wat dan ook, ik doe het. Wanneer er goede alternatieven zijn met het openbaar vervoer, gemakkelijk naargelang de omstandigheden ... Er moet beslist worden over wat je gaat doen." (FG 35-50)*

Deze laatste respondent geeft aan dat de fysieke uitdaging niet alleen een kwestie van vorm is, maar van uiterlijk en kleding. Vooral bij vrouwen zien we dat dit fysieke aspect van fietsen mogelijk een spanningsveld creëert met bepaalde sociaal verwachte vrouwelijke kledingnormen (rokken, jurken, hakken, make-up, fris voorkomen ...). Deze spanning verklaart waarom er voor hun verplaatsingen "een beslissing moet worden genomen" over wanneer en hoe ze fietsen.

## Ervaringen

### *"Fietsonvriendelijke" jurken en rokken*

De normen rond vrouwenkleding veroorzaken verschillende problemen om op de fiets te springen. Rokken en jurken op de fiets zijn voor de respondenten in de eerste plaats soms echte hoofdbrekens, vooral omdat deze kleding de trapbewegingen kan belemmeren en hun bewegingsvrijheid kan beperken:

*"Waar ik meer last van heb, dat zijn strakke rokken, want ik heb er al een paar naar de bliksem geholpen en dus waren ze uiteindelijk in plaats van rechte rokken, op het einde wijd." (FG -35)*

*"Ik vind dat een rok de bewegingen belemmert als hij te strak zit." (FG 35-50)*

*"Ik heb bijzonder moeilijke momenten meegemaakt omdat mijn rok onder het zadel zat en het dus een beetje pijn deed." (FG -35)*

Zelfs al zijn het korte rokjes die de benen niet fysiek belemmeren, toch lijken ze nog steeds niet erg verenigbaar met fietsen, omdat ze zorgen voor een oncomfortabel gevoel omwille van de blikken van andere weggebruikers.

*"Ik ben dol op mijn jeansminirok, ik ben er dol op! Maar op de fiets brengt hij mij in de problemen. Want hij kruipt omhoog en ik krijg opmerkingen over het feit dat men de tip van mijn zadel zag." (FG 35-50)*

*"Er zijn dagen waarop ik zin heb om een jurk aan te trekken en dus is het een jurk die min of meer doenbaar is op de fiets en dus, naargelang mijn humeur, neem ik uiteindelijk ofwel de metro ofwel ga ik met de fiets en ik vind dat dan de kwestie van de blik van andere mensen speelt, want rond de knieën zit dat niet al te wijd, dat kruipt een beetje omhoog, niet dat het mij hindert maar ik ben bang dat de mensen zullen zeggen, zie je, dat is echt wel te kort en niet al te, zie je ..." (FG 35-50)*

*"Toen ik vroeger nog vaker fietste, als het warm was en ik had een rokje aan, ... soms vergat ik dat en ging ik naar mijn fiets en dan dacht ik: "fuck neen dat gaat niet". Ik voel me daar ongemakkelijk in. Ik heb het over een rok boven de knie... Ongemakkelijk... " (FG NL)*

De bedenkingen over het risico op denigrerende opmerkingen, wijze erop dat het ongemak dat vrouwen voelen als ze met een rok aan fietsen, ook verband houdt met de specifieke manier waarop er in de openbare ruimte naar hun vrouwelijke lichaam wordt gekeken. Zij hebben immers begrepen dat hun lichaam en de manier waarop zij het in beeld brengen (naargelang wat de rok suggereert of



onthult) voortdurend zal beoordeeld worden door de sociale omgeving. Voor hen is het dus een uitdaging om vrouwelijke kleding te dragen en tegelijk een fatsoenlijk uiterlijk te behouden. Het is niet gemakkelijk om dit evenwicht te vinden en hangt voor een groot deel af van het feit of de fietser er al dan niet in slaagt om zich niet te veel zorgen te maken en deze innerlijke mentale belasting van zich af te zetten.

*"Soms heb ik iets van "dat is toch echt te kort", in de zomer. In de winter maakt het mij niet uit, want dan draag ik er een legging onder. In de zomer voel ik toch ... "ja, dat is er echt wel over"."* (FG 35-50)

*"Met een rok op de fiets krijg ik aandacht genoeg, maar ik trek het mij niet aan. En of ik aandacht krijg, dag na dag. Op het werk heb ik een schriftje en ik schrijf het op. Alle dagen vragen de collega's "En, hoeveel?", "Vandaag 33 keer aandacht gehad"."* (FG -35)

En de fietser die commentaar kreeg op het feit dat je het zadel kon zien toen ze een korte rok droeg, reageerde als volgt:

*"Ik zou er mij doodgraag niks van aantrekken, echt helemaal niks!"* (FG 35-50)

Zo geeft ze aan hoe de angst voor de blik van anderen, vooral mannen, een heus obstakel is. Lange rokken op de fiets vormen eerder een technisch probleem, omdat ze eerder vuil worden of vast komen te zitten in de mechanica van de fiets.

*"De zomen van mijn jurken, die zijn echt helemaal vuil."* (FG 35-50)

*"Afen toe heb ik een rok geprobeerd, maar die gaat dan klem zitten in het versnellingsapparaat of in de remmen, omdat ik er niet aan denk."* (FG +50)

## Fietsen en zweten

De uitdaging om fysieke inspanning te combineren met een fatsoenlijk en vrouwelijk voorkomen vertaalt zich ook in de zorgen die vrouwen zich maken over zweten, en de angst dat hun omgeving het fysieke of olfactorische aspect afstotelijk zouden vinden. Vooral bij de aankomst op de werkplek, en meer bepaald op hun bureau of in een vergadering, kan het gênant zijn dat ze zweten.

*"Ja, de perceptie van de anderen, dat is de vraag "Ruik ik niet lekker?", "Ruik ik om 8 uur 's morgens naar zweet?""* (FG -35)

*"En dan zijn er ook je haren die tegen je gezicht plakken door die helm."* (FG -35)

*"Ik werk in de administratie, dus zijn er soms vergaderingen met grote directeurs. Dus ja, wanneer je aankomt en het regent en je komt aan met druipend haar en je moet toonbaar zijn in een bloesje en een rokje, tja..."* (FG zonder diploma hog.)

Het onderzoek duidt ook op het probleem dat vrouwen hun "haar niet kunnen kammen of zich kunnen omkleden" als ze aankomen op het werk, wat suggereert dat het gebrek aan fietsvoorzieningen op de werkplek grotere problemen oplevert voor vrouwelijke fietsers.

De risico's die vrouwen lopen tijdens het fietsen, kunnen een negatieve invloed hebben op hun keuze voor een bepaalde vervoerswijze, zoals deze deelnemer van de focusgroep +50 aangeeft:

*"Vorige week zei een meisje tegen mij "maar je kunt niet met de fiets gaan als je er altijd vuil uitziet". Maar ik droeg een rok, met laarsjes en zo, maar ik zei "sinds wanneer zie ik er vuil uit"."* (FG +50)





De respondenten wijzen ook op andere problemen die ze ondervinden als zij hun vrouwelijke voorkomen proberen te combineren met fietsen, zoals het feit dat het onmogelijk is om een handtas te dragen ("voor mij is het altijd een rugzak of schoudertas, maar nooit een handtas", FG -35) of het risico om met een hak in het pedaal vast te zitten. Maar ook hier lijken deze problemen vooral niet-fietsers af te schrikken.

*"Als het plots gaat regenen ben je helemaal doorweekt en zodra het een beetje warm is, kom je helemaal bezweet aan, en je moet ook altijd de sleutels van je tassen bij je hebben, je fietssloten, je helm ..."* (FG niet-fietsers)

De combinatie fatsoenlijk voorkomen en fietsen kan worden aangehaald om te verklaren waarom sommigen niet zo vaak met de fiets ergens heen willen.

*"Dat soms "niet al te praktische" kantje wanneer je een meisje bent en bijvoorbeeld een lange rok wilt dragen, dan is de fiets nemen een beetje gecompliceerd. Of als ik ergens moet zijn waar ik niet te veel mag zweten, bijvoorbeeld voor een gesprek. Ik weet dat het soms niet handig is op het gebied van kledij, ofwel door de omstandigheden."* (FG -35)

Om deze uitdaging het hoofd te bieden, passen de respondenten hun fietsgewoonten aan en volgen ze uiteenlopende tips en strategieën. Zo kunnen ze de fiets gemakkelijker integreren en gebruiken in hun dagelijkse leven.

## Strategieën

De bezorgdheid over hun fysieke voorkomen bepaalt op twee manieren hun fietsgedrag: ofwel passen vrouwelijke fietsers zich aan en gaan ze minder fietsen, ofwel passen ze zich aan en aanvaarden ze dat ze iets minder keuze hebben bij hun outfit.

### *De keuze van het vervoersmiddel aanpassen aan de kledingkeuze*

Extracten uit eerdere interviews hebben al aangetoond dat de fiets op stal blijft voor sommige trajecten die een bepaalde kledingkeuze inhouden.

*"Als ik een rok draag, dan betekent dit dat ik niet met de fiets ga, zo simpel is dat. Heb ik zin om die fantastische rok aan te trekken omdat het die dag mooi weer is, dan weet ik dat ik de metro neem."* (FG 35-50)

*"En dat is voor mij een factor voor verplaatsingen tijdens de werkdag, met andere woorden, als ik me aan het begin van de werkdag verplaats voor een vergadering of iets dergelijks, dan ga ik niet te gauw de fiets nemen, vooral omdat ik geen zin heb om badend in mijn zweet aan te komen en bovendien, als ik een beetje onder stress sta door die vergadering, als er sprake is van een beetje druk enz., dan is te voet gaan of het openbaar vervoer "safer", ik ga de stress niet nog eens groter maken met het besef dat ik knalrood of druipnat aankom."* (FG 35-50)

*"Ik heb het deze zomer al meegemaakt dat ik de fiets niet neem omdat ik absoluut mijn superwijde lange jurk wilde aantrekken en dus heb ik gezegd: ik zal vandaag de tram nemen. Dat is kiezen tussen jurk en fiets."* (FG -35)

Een elektrische fiets kan eventueel soelaas bieden bij fysiek lastige trajecten, want zo vermijdt de fietser dat ze vermoeid en bezweet aankomt.



*"Maar al dat zweten en zo daarentegen, dat is de reden waarom ik elektrisch fiets, om dat allemaal te vermijden. Dus ik voel dat niet, ik ben nooit meer moe en zweten doe ik nauwelijks." (FG -35)*

*"Ik heb nu sinds vier jaar bewust voor een elektrische fiets gekozen, vanwege het traject, naar mijn werk zodat ik niet bezweet aankomt." (FG NL)*

*"Ik heb mijn eigen fiets, maar ik neem ook al eens de Uber fietsje (lacht) als ik echt ergens snel wil zijn en niet wil zweten." (FG NL)*

Anderzijds kan ze ook haar kleding afstemmen op het feit dat ze zich met de fiets zal verplaatsen.

### *Kledingkeuze afstemmen op de fiets: "op de fiets word je weer 'naturelle'"*

Sommige respondenten zeggen dat hun 'kledingstijl' of zelfs hun hele 'garderobe' onder de loep is genomen om gemakkelijk te kunnen fietsen. Ze hebben hun kledij dus aangepast aan hun vervoersmiddel.

*"Ja! Ik fiets elke dag, dus ik koop sommige dingen niet, omdat ik denk: "Je kunt daar niet in fietsen." Maar ik vind dat eigenlijk bij vrouwenkleding wel vaak dat je moet kiezen tussen: 'mooi' en 'ah, je kunt er mee fietsen'" (FG NL)*

*"Ik vind dat je beter urban chic kunt dragen. Er zijn best wel manieren om kleren te vinden, ik heb trouwens heel mijn kleerkast aangepast, ik heb geen nauwe rokjes meer, ik heb rokken waarin altijd een plooi zit, ik zorg ervoor dat ik mijn jurken en broeken koop in functie van..." (FG +50)*

*"Eigenlijk denk ik dat mijn kledingstijl evolueert doordat ik fiets, want wanneer ik kleren koop hou ik mijn handen omhoog en als ik ze met een bloes of vestje niet zo op mijn stuur kan leggen, dan gaat de koop niet door, dan zal ik dat niet kopen, om maar een voorbeeld te geven. Ook de lengte van een rok bijvoorbeeld, te lang, te kort ... Dus ja, het heeft een invloed maar ik ga daar niet gebukt onder, maar inderdaad, het heeft een invloed, zoveel is duidelijk." (FG -35)*

Deze laatste respondent benadrukt dat zij vindt dat deze aanpassing geen beperking is, maar eerder een simpele aanpassing, een evolutie. Dat is in lijn met de getuigenis van een andere respondent die zelfs zei dat ze zich "bevrijd" voelde van bepaalde vrouwelijke accessoires die ze vroeger droeg voordat ze regelmatig begon te fietsen:

*"Ik besef dat ik ben gestopt met make-up sinds ik fiets, want ofwel regent het en dan druipt hij af, ofwel is het warm en loopt hij uit. Dus ik vroeg mij onderweg al constant af hoe mijn kop er zou uitzien in de lift. Zelfs mijn haar glad strijken of zo, ik denk dan: wanneer ik er ben, ga ik er niet meer uitzien zoals nu, dus ja, een beetje bevrijdend is het wel. Dus tegenwoordig loop ik er wat natuurlijker bij, fietsen is ook goed voor de natuurlijke look." (FG -35)*

Wie niet bereid is om ongemakkelijke kleding op de fiets op te geven (omdat het haar beweging beperkt, het risico vergroot de aandacht te trekken of omdat ze niet wil zweten in die kledij) kan ook het probleem omzeilen door zich om te kleden zodra ze op haar bestemming aankomt:

*"Ik heb dat ook gedaan toen ik aan de slag was op een plek waar ik de nood voelde om er permanent relatief piekfijn gekleed bij te lopen en waarvoor ik bovendien heel Brussel door moest, want ik woon in Molenbeek en ik werkte vlak bij Schuman. Dus ja, dan heb je geen keus en dan ga je ervoor. Wat deed ik? Ik kwam aan, ik vloog naar de wc's op het gelijkvloers, daar is een wc voor gehandicapten met een wastafeltje, ik maakte mijn toilet, kleepte mij om en*



*trok dan naar boven. Want ik zag me niet echt op mijn verdieping aankomen, goed gekleed dat wel, maar van kop tot teen bezweet en zo." (FG 35-50)*

*"Ik verkleed me op het werk. Ik draag een jeans op mijn fiets en op het werk doe ik een kleedje aan." (FG NL)*

*"Om naar het werk te gaan trek ik gewoon mijn fietsplunje aan en wanneer ik op het werk aankom, kleed ik me om want daar zijn kleedruimtes, wat echt de max is omdat ik daardoor mijn fietsbroekje kan dragen, met van die dingen op de billen. Ik trek een groot T-shirt aan en dan voel ik me goed omdat ik weet dat de mensen dan niet noodzakelijk op mij gaan letten. Op het werk trek ik dan mijn jurk aan, of mijn rok of wat ik maar wil. Maar het klopt dat ik ermee bezig ben, dus ja, het is ook voor mij een probleem." (FG -35)*

Tot slot vertelden meer ervaren fietsers ons dat ze allerlei tips en trucs gebruiken om gemakkelijker in een jurk of rok te fietsen, die vervolgens zelfs in de focusgroepgesprekken werden gedeeld met de vrouwelijke fietsers:

*"Voor een lange rok heb ik de truc gevonden: ik neem een elastiek en daarmee gaat het!" (FG -35)*

*"Een muntstuk aan de binnenkant van je rok, met een elastiekje er omheen om te rijden met een rok die aan de wijde kant is of gemaakt van al te soepele stof." (FG 35-50)*

*"Wanneer ik een rok draag, trek ik er altijd een legging onder aan, en als het dan op het werk erg warm is, trek ik die uit." (FG -35)*

*"Ik draag wel kleedjes, maar doe altijd een shortje aan op de fiets." (FG NL)*

*"Ik vind dat een rok de beweging beperkt als hij te strak zit [instemming alom], soms plooi ik hem dan om tot hier [in de taille] en dan trek ik mijn lange broek aan. En dan voel ik me heel comfortabel. Ook een jurk kun je omplooien, als hij tenminste niet te veel kreukt, anders kun je beter een tasje meenemen en je omkleden." (FG 35-50)*

*"En een rokbeschermer op het achterwiel. Ik heb op mijn fiets een rokbeschermer voor lange jurken." (FG 35-50)*

Hoewel de ervaren fietsers in de focusgroepen oplossingen vonden om de problemen te omzeilen die inherent zijn aan het fietsen en zelfs bevrijdend kunnen zijn, stelden ze ook dat er moet worden gezocht naar oplossingen en dat een zekere flexibiliteit in de keuze van de kleding vereist is.

## UITDAGING 4: FIETSEN MET KINDEREN EN DE UITDAGING VAN DE BEGELEIDING

De begeleiding van kinderen is een belangrijk thema voor de deelnemers die hier ervaring mee hebben. Maar ook vrouwen met een kindwens zitten vol met vragen over de impact van het moederschap op hun fietsgedrag. Uit mobiliteitsonderzoeken blijkt dat vrouwen vaker dan mannen hun kinderen begeleiden op de fiets. Maar wat zijn de gevolgen voor hun fietsgedrag en hoe beïnvloedt dit hun angst op de fiets? In eerste instantie stellen de respondenten dat de hierboven genoemde angst voor het verkeer toeneemt als er kinderen zijn, vooral als ze samen gaan fietsen.

*"Als je met twee kinderen rijdt op een overvol fietspad, dat is gevaarlijk voor jezelf maar vooral voor mijn twee kinderen." (FG 35-50)*



Algemeen genomen maakt de verantwoordelijkheid voor een kind haar echter gevoeliger voor de gevaren op de weg, zelfs wanneer ze alleen fietst, aangezien haar eigen veiligheid niet langer uitsluitend een persoonlijke aangelegenheid is.

*"Wat voor mij veel heeft veranderd is, een kind hebben... Dat verandert wel heel erg je perceptie op... het fietsgegeven. Vroeger als mij iets overkwam was dat ook mijn probleem en die van mijn familie, partner etc. Maar nu voel ik me wel zeer verantwoordelijker en ik denk wel dat ik wat banger ben geworden." (FG NL)*

## Ervaringen

De ervaringen van de respondenten laten zien dat fietsen met kinderen zenuwslopend is en dat hun aanwezigheid een aanzienlijke inspanning vergt, zowel fysiek als mentaal. De bezorgdheid voor de kinderen kan hen dan ontmoedigen om de fiets te nemen, of een stressvolle, waakzame rit te maken.

### *Als fietsen met kinderen in Brussel onmogelijk lijkt*

Verschillende respondenten zeiden dat het simpelweg onmogelijk was om in Brussel te fietsen, toen ze jonge kinderen hadden.

*"En in Brussel heb ik in het begin weinig gefietst omdat ik kleine kinderen had, en voor mij ging dat eigenlijk niet, de kinderen daarin persen viel niet mee. Uiteindelijk ben ik ermee herbegonnen nu de kinderen wat groter zijn." (FG 35-50)*

*"Ik ben hier aangekomen en heb meteen een auto genomen. Want je in Brussel met de fiets verplaatsen, dat leek onmogelijk. Ik had kinderen, ik heb er twee, klein nog, dus ja, een auto leek mij volstrekt normaal." (FG 35-50)*

*"Fietsen met mijn kinderen, dat is voor mij zonder meer onmogelijk, ik voel mij net een kamikazepiloot en mijn geestelijke gezondheid schiet erbij in, zo is dat. Ik ga zo hard schreeuwen, zo hard stressen dat het mij niet lukt." (FG 35-50)*

Als fietsen met kinderen zoveel stress met zich meebrengt, dan komt dat omdat de angst die zij voelen ten aanzien van de fysieke integriteit van hun kinderen verschilt van het onveiligheidsgevoel voor zichzelf. Een respondent zegt dat ze een "dubbele norm" hanteert om haar eigen veiligheid te waarborgen of die van haar kind.

*"Ik had de indruk dat wat veilig was voor mij, niet zomaar veilig was voor de kinderen. Ik hanteer eigenlijk een dubbele norm, dus ik vind dat voor de kinderen, als ouder, ik wil hen echt niet blootstellen..." (FG 35-50)*

Ze vinden het nóg belangrijker om afstand te houden van het verkeer als ze kinderen begeleiden, omdat kinderen kwetsbaarder zijn en de kans groter is dat ze onvoorspelbare bewegingen doen.

*"Ik heb ook last van stress wanneer ik hen ergens naartoe moet brengen. Ja, nog altijd. Je bent eigenlijk verantwoordelijk voor twee levens, je voelt je nog kwetsbaarder wanneer je twee kinderen bij je hebt, want inderdaad, kinderen rijden niet zo keurig, die gaan alle kanten uit." (FG 35-50)*

*"En dan zijn er die plaatsen waar geen fietspad is. Mijn dochter zei: "Mama, dat is dodelijk". Dus nee, ik ga nooit risico's nemen met de kleintjes erbij." (FG zonder diploma hog.)*



Twee respondenten suggereren dat een dergelijke bezorgdheid voor het kind sterker aanwezig is bij moeders dan bij vaders.

*"Een vriendin van mij is al twee jaar mama en zij brengt haar kind met de auto naar het kinderdagverblijf, maar haar vriend, die brengt het in een aanhanger achter zijn iets. Als zij dat zou doen, heeft ze de indruk ... haar dochter aan de dood over te leveren want "ze zit achter mij, ze is te ver van mij". (FG niet-fietsers)*

*"Er zijn dingen die ik mij met mijn dochter nooit geoorloofd heb, en dat is haar op de fiets meenemen in een kinderzitje. Qua veiligheid is dat echt niet te doen. Maar voor korte ritten, dat weet ik, heeft mijn partner mij al gezegd dat hij het met mijn dochttertje wel heeft gedaan. Voor korte ritten dus, om naar het kinderdagverblijf te rijden, of ... Maar ik, nee, ik heb mij dat nooit veroorloofd." (FG -35)*

Hoewel deze respondent toegeeft dat andere vrouwelijke fietsers in haar omgeving het aandurven om het kind mee te nemen in een draagdoek op de fiets, wijst ze er ook op dat haar man niet dezelfde remmingen heeft als haar op de fiets. Deze getuigenissen nodigen ons uit om verder te onderzoeken in hoeverre de genderspecifieke angsten om kinderen te begeleiden van invloed zijn op het fietsgedrag van vaders en moeders.

### *Kinderen begeleiden op de fiets: "stressvol" en de "kamikaze"-ervaring*

Wie het aandurft om het verkeer te trotseren met haar kinderen, doet dat niet lichtvaardig, integendeel. Ze beschrijven deze verplaatsingen als "stressvol", een stress die zich uit in het roepen van waarschuwingen naar de kinderen.

*"En de fiets op met mijn kinderen, 9 en 6 jaar dus, oké, bij het begin van dit schooljaar voel ik dat ze groot genoeg zijn, maar vorig jaar dacht ik nog: "dat is kamikaze". Heel veel stress was dat, heel veel stress. En zelfs als het traject niet lang is, telkens wanneer ik ter bestemming was ging het van: "oef, gelukt, we zijn er geraakt". (FG 35-50)*

*"Maar het gebeurt niet zelden dat mensen mij op straat horen roepen "Rechts houden! Rij niet als een idioot op je fiets! Nee, dit is niet het moment om de acrobaat uit te hangen!" Het klopt dat ik de indruk heb dat ik zo'n mama ben die overal ogen zou willen hebben." (FG 35-50)*

*"De eerste keer was ik de mama die achterop reed en haar bij ieder kruispunt instructies gaf, en ik denk dat ik zo onder stress stond dat de stress op haar is overgeslagen, ze kreeg er haar bekomst van en zei: "ik wil je daarover niet meer horen". Dat verandert nu een beetje, maar er zijn echt jaren geweest waarin ze zei "nee, ik kap ermee", omdat ik mijn stress op haar overbracht." (FG 35-50)*

Bovendien zorgt de inherente fysieke inspanning bij het vervoeren van kinderen ervoor dat het nog moeilijker is om te fietsen. Er moet rekening worden gehouden met het gewicht van het kind: als het kind in een kinderzitje wordt vervoerd, kunnen de bewegingen van het kind de fiets destabiliseren, en kinderen vervoeren in een fietskar vergroot dan weer de afmetingen van de fiets.

*"Toen ik als jong meisje au pair was, alleen al het idee dat ik het jongetje in dat zitje zou plaatsen en dat dit de fiets zou destabiliseren, daarna zelf op de fiets kruipen, ik kreeg er stress van, en nu weet ik niet of ik het nog zou doen met andere kinderen, ook al ben ik meer op mijn gemak." (FG 35-50)*



*"Ik heb er eentje van drie, toch nog een klein model [groep lacht]. We hadden een remorque, een hele goede, maar je bent echt veel breder en dat was ook zwaar bergop. Ik vond een kinderstoeltje daar wel veel gemakkelijker voor. Maar ook op een bepaald moment wordt het te zwaar. Dan weet ik zo niet goed wat er gaat gebeuren."* (FG NL)

## *Bewonderende en afkeurende blikken voor ouders met kinderen op de fiets*

Als deze uitdagingen worden overwonnen, krijgen de fietsers soms bewonderende blikken en soms afkeurende blikken. Twee respondenten getuigen van de oprechte bewondering die ze hebben voor ouders die deze angsten overwinnen en het verkeer durven te trotseren.

*"Wanneer ik ouders met hun kinderen in het verkeer zie, dan gebeurt het dat ik stop en in bewondering toekijk omdat ik er naast mij heb, er zijn dus werkelijk twee ouders, ieder houdt zich bezig met één kind, met een eigen fiets en ondertussen het kleintje overeind houden, op het voetpad, op de rijweg, dat is echt, fjoew, echt de max! Maar zelf, voor mij, nee, dat is gewoon ondenkbaar."* (FG 35-50)

*"Wanneer ik een vrouw achter nóg een kind zie rijden, dan blijf ik staan en begin ik te kijken."* (FG zonder diploma hog.)

Deze bewonderende blikken duiden erop dat het vandaag de dag nog steeds als baanbrekend wordt beschouwd om kinderen te begeleiden op de fiets in Brussel. Maar er zijn ook fietsers die een veel minder vriendelijke blik toegeworpen krijgen als ze kinderen begeleiden. Zij worden als het ware op de vingers getikt, omdat ze een kind in gevaar lijken te brengen:

*"Toen reed ik soms met de baby in een draagdoek, voor korte trajecten, en ik kreeg min of meer vernietigende blikken van zowat iedereen, maar nu zie ik dat steeds meer mensen dat doen."* (FG 35-50)

*"Als ik in de auto zit, zie ik soms dingen waarvan ik denk: "hoe durven ouders hun kinderen daarin laten zitten?" Want dat karretje achteraan, dat wijkt een beetje uit en uiteindelijk... Mijn hart slaat er een slag van over. Ik geef toe dat ik nooit echt een ongeval heb gezien zoals ik vreesde, wanneer ik achterop kom of... Maar toch, het is verschrikkelijk gevaarlijk."* (FG niet-fietsers)

Deze afkeurende blikken kunnen ouders al even hard ontmoedigen om hun kinderen te begeleiden met de fiets als het onveiligheidsgevoel dat ze zelf ervaren op de fiets, zoals deze respondent aangeeft:

*"Ik ben in Vlaanderen getrouwd en kreeg er ook mijn kinderen. En wat deed ik, ik zette één kind vooraan, één kind achteraan en ik was zwanger van het derde. Bovendien had ik aan weerszijden een tas hangen en ging ik naar de markt. Tot mijn man op zeker moment overal in het dorp hoorde zeggen: "Heb je de vrouw van de Afrikaan gezien" (want mijn man was een Afrikaan), "die doet met haar fiets om het even wat". En dus heeft mijn man mij verboden met de fiets te rijden. Hij zei: "Vanaf nu leer je met de auto rijden en ga je je verplaatsen met de auto". Dat was dus een periode waarin ik helemaal niet meer fietste aangezien ik drie kinderen had en de fiets niet meer kon nemen."* (FG zonder diploma hog.)

## *De twijfels over de fiets van moeders met een kinderwens*

De gevreesde en vastgestelde problemen bij het begeleiden van kinderen op de fiets zorgen voor veel vragen en twijfels bij fietsers die van plan zijn kinderen te krijgen.



*"Nu ik zwanger ben, houdt het mij behoorlijk bezig in welke mate dat mijn fietsgedrag gaat veranderen, want ik weet dat naar het kinderdagverblijf gaan niet van meet af aan mogelijk is op de fiets, met zo'n kleintje. En daarbij, het vervoer van een kind, dat is iets wat ... En dus ja, nu, louter het feit dat ik zwanger ben, hoewel ik nog altijd probleemloos kan blijven fietsen, het klopt inderdaad dat ik op een gegeven moment steeds meer schrik zou hebben om te vallen en op zeker moment weet ik dat het mij gaat beperken. En ik beseft dat dit mijn relatie tot de fiets compleet gaat veranderen." (FG -35)*

*"Het is gewoon zo dat vrouwen vaker een heel groot deel van de zorgtaken op zich nemen. Kinderen naar school brengen, maar ook boodschappen gaan doen, naar de dokter gaan... Dat zijn allemaal dingen waarvoor je dan je kind mee moet vervoeren op de fiets. Dat lijkt me een heel grote stap. Ik heb ook nog geen kinderen maar ik heb daar ook al heel vaak over nagedacht wat ga ik doen als ik een kind krijg." (FG NL)*

Dezelfde respondent die vertelde over het kind dat in een draagdoek meening de fiets en door de blikken van omstaanders "tot de brandstapel werd veroordeeld", wijst erop dat ze zich, voor ze haar eerste kind kreeg, afvroeg hoe ze zou kunnen blijven fietsen, in plaats van of ze wel zou kunnen blijven fietsen.

*"Toen mijn dochttertje er was, hebben we meteen gezegd: "Misschien toch maar eens mijn trajecten herbekijken?" Ik vind het wel grappig dat we niet meteen zeiden: "Ik ga moeten stoppen met fietsen, ander vervoer zoeken ..." Het was meer van: "Maar misschien ga ik een bakfiets of zo moeten kopen". (FG -35)*

De angst rond het fietsen met kinderen varieert wederom sterk naargelang de ervaring en het fietsgedrag van vrouwelijke fietsers.

## Strategieën

Er moeten een aantal specifieke maatregelen worden genomen om het vervoer van kinderen in goede banen te leiden en het onveiligheidsgevoel te beheersen als kinderen mee de weg op gaan met de fiets.

### *Kinderen begeleiden op de fiets: een kwestie van uitrusting*

Fietsers kunnen hun uitrusting afstemmen op basis van de leeftijd van de kinderen, zodat het kind mee kan fietsen: een kinderzitje voor of achter op de fiets, eventueel een bakfiets en uiteindelijk, als de kinderen alleen leren rijden, hun eigen fiets. Deze respondent vertelt over de verschillende fases die ze heeft doorlopen op het gebied van fietsuitrusting met haar kinderen, die nu 6 en 9 jaar oud zijn:

*"Sinds ze naar het kinderdagverblijf gaan, gebeurt dat met de fiets, aangezien we hen op het babyzitje meenamen en later op het zitje vooraan en het zitje achteraan, toen we een systeem met twee zitjes hadden. Ook naar de kleuterschool, en toen in het eerste leerjaar is mijn zoon samen met ons beginnen fietsen en op dat moment hebben we voor een elektrische fiets gekozen, want van toen af was het niet meer mogelijk omdat we er twee hadden. Ik kon ze in elk geval niet meer op een gewone fiets meenemen, het is nogal een klim van bij ons thuis tot aan de school, ik profiteer van de elektrische motor om te duwen en mijn dochter komt er nog achter aan. Soms neemt ook zij haar fiets." (FG 35-50)*

Bij elke nieuwe aankoop, elke uitbreiding van de gewone fiets moet een "nieuw evenwicht" worden gevonden, zoals deze respondent enthousiast aangeeft:



*"We hebben de goedkoopste bakfiets op de markt gekocht maar dat is nog altijd een grote bakfiets en het duurt een paar dagen voor je daarmee overweg kunt. Daar hou ik ook van, van zo'n leerproces, dat je kunt zeggen: nog een dag of twee en het lukt." (FG 35-50)*

Maar er zijn in ieder geval enkele veiligheidsmaatregelen nodig.

## *Weg van het verkeer*

Een eerste strategie om kinderen op de fiets veilig te houden, is door ze uit de buurt van het autoverkeer te houden.

*"Ik laat mijn kinderen geregeld op het trottoir fietsen, ook al hebben ze daar de leeftijd niet meer voor. Het geeft hun een veiliger gevoel, ik wil absoluut niet dat ze een tik zouden krijgen van een bus of een auto." (FG 35-50)*

Op trajecten waar kinderen in de buurt van het verkeer fietsen, beschermt deze respondent de kinderen fysiek door tussen de fietsende kinderen en het verkeer te gaan rijden:

*"Dus wanneer we met beide ouders zijn, nemen we ieder één kind aan onze rechterkant en we rijden zelf aan de kant van de auto's, voor hun veiligheid, en wanneer je alleen bent als ouder, dan is dat een probleem. Ik ga achteraan rijden en de kinderen gaan vooraan, en zij maken er een wedstrijdje van, wie komt als eerste aan, maar dan ga ik in het midden van de rijweg rijden en dan kunnen de auto's hoe dan ook niet voorbij." (FG 35-50)*

Je hebt toch wel wat zelfvertrouwen nodig om een dergelijke positie in te nemen en je zo in het verkeer te laten gelden. Dat is niet vanzelfsprekend is, zoals we in het eerste deel van dit verslag hebben gezien. Een andere respondent houdt liever een veilige afstanden tot auto's aan:

*"Wanneer ik met mijn dochter fiets, gaat het werkelijk van "oké we blijven 5 m de achter de auto's, de auto's kunnen voorbij als ze dat willen, geen probleem." En misschien zou ik van traject veranderen." (FG -35)*

Het feit dat deze fietsers nog meer risico's probeert te vermijden als er kinderen mee zijn dan wanneer ze alleen fietsen, verklaart ook waarom ze specifieke routes kiezen als ze met één of meerdere kinderen op weg gaan.

*"Maar het klopt inderdaad dat het traject dat ik alleen afleg ook anders zal zijn dan het traject dat ik met mijn kinderen afleg, er is daarstraks gezegd dat vrouwen zoveel langere trajecten afleggen ... maar met de kinderen gaat het nog een stapje verder en mogelijk maak je zelfs omwegen. Want er zijn plaatsen waar ik alleen wel zal rijden, maar niet met mijn kinderen omdat ik weet dat je daar te vaak links moet afslaan, er zijn te veel... Ik heb de voorkeur gegeven aan een vrijliggend fietspad, de weg door een park, dat soort dingen." (FG 35-50)*

## *Begeleiden en leren fietsen*

Zoals de respondenten al eerder opmerkten, is het heel belangrijk om kinderen voortdurend aanwijzingen te geven om hen te beschermen, als ze met hun eigen fiets meerijden, maar ook om hen te leren erg voorzichtig te zijn op de fiets.

*"Maar ondanks alles, ook al maak je ze bewust van de regels, toch besef ik dat je de hele tijd moet herhalen, want het zijn kinderen en ze zijn ergens mee bezig, of zelfs wij kunnen verstrooid zijn maar kinderen, die zijn nog sneller verstrooid, denk ik." (FG 35-50)*





*"Ik heb ze gedruild op de Puky, op de aanhangfiets, het eerste en daarna het tweede, daarna de eerste fiets, 2, 3, 4 en nu gedaan, ze zitten aan een 24 inch, maar telkens weer die straathoeken, leren stoppen, opletten voor garages waar auto's uit kunnen komen, hoe ga je over een stoeprand, hoe raak je niet klem in tramsporen, kortom altijd weer hetzelfde." (FG +50)*

Zo is het ook een stuk moeilijker om kinderen aanwijzingen te geven op routes met niet erg zichtbare en toegankelijke fietspaden. Het is dan ook bijzonder moeilijk om dergelijke routes te volgen met een kind dat meefietst, zoals deze respondent aangeeft, waarbij ze vooral de nadruk legt op de gevaren bij de Schumann-rotonde:

*"Hij heeft zijn eigen fiets, en ik laat hem altijd vooroprijden en dan kan ik hem zeggen waar hij naartoe moet. In de vakantie heeft hij een stage gedaan bij Actiemax en dan moesten we naar Schuman, en dat was wel... Maar gelukkig was het vakantie en er was niet zoveel verkeer, dus dat viel mee. Maar Schuman is echt heel moeilijk om te weten waar je moet fietsen, en wanneer je moet afslaan... En als er daar nog een rij auto's zijn, rijd je soms ineens op de parkeerstrook ... Het is zeer moeilijk aan hem uit te leggen wat hij dan precies moet doen, maar ik laat hem nog niet alleen fietsen." (FG NL)*

Sommige respondenten stellen ook dat zij bij de begeleiding van kinderen op de weg veeleisender zijn dan hun mannelijke collega's met betrekking tot de veiligheid van de kinderen, alsof de voorzichtigheid die ze voor zichzelf hanteren zich vertaalt in een strenger toezicht op de kinderen.

*"Ik heb de indruk dat we niet echt dezelfde aanpak hebben als het over mogelijke gevaren gaat. Ik fiets vooraan, met mijn kinderen achter mij, om de trottoirs veilig te houden. Mijn echtgenoot doet het omgekeerde: hij rijdt achteraan om het overzicht te behouden en de kinderen zichzelf te laten beredderen. Bij hem is het veel meer van "ze kunnen het best", hij laat de grootste voorop." (FG 35-50)*

*"Ik maakte eens een ritje met mijn zoon en zijn kinderen. "Maar mama, hou toch eens op met roepen". "Besef jij wel wat je doet," zeg ik, "wanneer je de straathoek voorbij gaat omdat je op de rijweg rijdt, maar wij rijden met z'n drieën op het trottoir, ik rij op het trottoir achter twee kindjes," zeg ik, "de eerste die op de hoek aankomt, als jij de straat niet hebt afgezet, die gaat niet stoppen..." Hij brengt ze geen logica bij, schept geen kader, dus ik ben echt bang van de manier waarop hij ... Hij zegt: "Nee, ze rijden op straat." Ik zeg: "8 jaar en op straat rijden, met de autoportieren, wat dan ook, je kunt toch niet achter je kijken, en je hebt dan ook nog je tweede ..." Ik wil maar zeggen dat het stresserend is." (FG +50)*

Kinderen op de fiets begeleiden zorgt voor twijfel, want dit vergroot enkel de bezorgdheid en angst voor het autoverkeer die al aanwezig is bij vrouwen die alleen fietsen. Respondenten die toch het verkeer durven te trotseren met hun kinderen, omschrijven dit zelf als stressvol, grenzend aan een "kamikaze", en op zijn minst een hele prestatie. Bovendien zorgt een fietsinfrastructuur die moeilijk toegankelijk is en weinig bescherming biedt tegen het autoverkeer, voor nog meer stress en wordt dit zo veel mogelijk vermeden. Voor de meeste respondenten is het met een geschikte uitrusting in combinatie met enkele veiligheidsmaatregelen evenwel haalbaar om kinderen mee te nemen met de fiets.

## UITDAGING 5: SPULLEN VERVOEREN EN OPEENVOLGENDE VERPLAATSINGEN

Tijdens de interviews kwam ook de kwestie van het vervoer van spullen en opeenvolgende verplaatsingen aan bod. Uit het onderzoek bleek dat opeenvolgende verplaatsingen complexer zijn voor vrouwen dan voor mannen, vooral als ze jonge kinderen hebben. Ze combineren over het



algemeen meerdere bestemmingen (bijv. werkplek, supermarkt, school, kinderdagverblijf, enz.) op één enkel traject in een lus, in plaats van heen en weer te fietsen tussen de woonplaats en een enkele bestemming. Een van de respondenten noemt een dergelijke organisatie van het dagelijks leven een "gefaseerde dag". Dit is een mobiliteitsprobleem dat veel respondenten herkennen. Als op deze opeenvolgende verplaatsingen ook nog lasten moeten vervoerd worden, worden deze trajecten met de fiets een echte uitdaging:

*"Ik rij naar de biowinkel, naar de bibliotheek of naar de boekhandel, dan doe ik nog een andere boodschap, dan ben ik bijna thuis en heb ik nog dat laatste dingetje dat erbij moet, en hop: tas vol, bagagedrager volgestouwd. Hoe vaak het al niet zo afgelopen is ... goed, met iets kleins gaat het nog, dat hang je in een zak aan het stuur, dat is wel gevaarlijk maar ik doe het toch. Of anders leg ik het op mijn zadel en duw ik de fiets de laatste meters, dat is dan de ultieme fase, de fase van "ik had misschien iets anders moeten meenemen, het anders aan boord moeten leggen"." (FG 35-50)*

Hoe wordt de fiets gebruikt voor dit soort verplaatsingen? Wanneer blijft de fiets dan op stal staan? Welke specifieke uitdagingen vormen deze routes om de fiets te gebruiken? Wat zijn de oplossingen van de respondenten?

## Ervaringen

### Spullen vervoeren

De uitdagingen om spullen te vervoeren, lijken, net als het onveiligheidsgevoel, vooral vrouwen te treffen die (nog) niet veel zelfvertrouwen hebben op de fiets, zo vertelt ons deze respondent die zo'n tien jaar geleden als volwassene leerde fietsen:

*"Ik stop niet zo veel in de fietstassen, eigenlijk, ik let daarop, al is dat misschien een beetje irrationeel, ik weet het, maar veel dingen op de fiets stapelen en ikzelf ook op de fiets en misschien gedestabiliseerd raken ... en dus heb ik wel die tassen, ik verdeel keurig maar echt niet te veel ... ik let op wat ik draag. Dus nee, met een pak van 6 melkflessen zul je mij niet zien. Ik beseft dat het irrationeel is! Die idee dat het gedestabiliseerd raakt, dat ik bij het geringste zou kunnen kantelen, maar misschien voel ik mij nog niet zeker genoeg enz. dus misschien, wat ik ga zeggen is dat ik weet dat het in de toekomst kan veranderen omdat ik vol van die irrationele ideeën zat." (FG 35-50)*

Respondenten die al met kinderen hebben gefietst, wijzen erop dat spullen vervoeren nog moeilijker wordt bij verplaatsingen met en voor kinderen.

*"Ik heb eerst aan fietstassen gedacht en daarna heb ik ze aangepast voor de boekentassen van de kinderen. Ik bracht hen 's morgens weg, dus ik had twee boekentassen op mijn fiets, want eigenlijk vind ik dat het ook moeilijk is wanneer je je boekentas draagt, de kinderen zijn minder op hun gemak dus mogelijk maken ze fouten, doen ze domme dingen en dus ben ik het die de boekentassen neem en dus had ik een vrij grote mand nodig om één boekentas in te leggen en een vrij grote tas om de tweede boekentas in te stoppen. Zo is dat dus gegaan en uiteindelijk was alles groot genoeg om veel boodschappen in te stoppen." (FG 35-50)*

*"Nu heb ik bovendien een dochtertje, ik moet soms 's avonds boodschappen doen wanneer ik terugkeer en dus soms zou ik haast een extra tas moeten hebben om boodschappen te doen want het is niet genoeg." (FG -35)*



Als er bovenop de boektentassen ook nog boodschappen moeten, dan kan het iets te groot of te zwaar worden voor de fiets. Deze respondent, die een gezin van vijf moet bevoorraden, moest de boodschappen per fiets opgeven:

*"Om boodschappen te doen zou ik tot Schaarbeek moeten, dat is een heel eind en ik kan niet al mijn boodschappen meenemen op de fiets ... Ik ben niet alleen, weet je, we zijn thuis met vijf." (FG zonder diploma hog.)*

Juist inschatten wat je kan meenemen op de fiets is in feite een proces van vallen en opstaan dat, eenmaal onder de knie, behoorlijk wat flexibiliteit biedt.

*"Aanvankelijk besepte ik niet eens dat ik altijd rondreed met twee fietstassen en altijd het gewicht verdeelde, ik was ongelooflijk bang voor onevenwicht, maar al spoedig sprak een vriend mij aan: "waarom rij je eigenlijk met die twee tassen? Wat je daar bij je hebt, past in één tas", "ja maar het gewicht aan één kant en aan de andere..." Het is beetje bij beetje gekomen, ik heb het echt moeten leren. Kan ik thuishkomen met zes kartons melk op mijn fiets, maar ja dat kan, ik span een snelbinder over de bagagedrager, makkelijk zat, maar het is duidelijk een leerproces geweest." (FG 35-50)*

*"Ja, dat probleem heb ik wel een beetje, ik bedoel dat ik het altijd een beetje moeilijk heb om te beoordelen wat er in de fietstas zit die ik op de fiets laat, dus ik koop en wanneer ik de tas vul raakt ze overvol en uiteindelijk kom ik thuis met... Dat gaat dan nog omdat het korte ritten zijn, maar aangenaam is anders, het ligt eigenlijk aan mij, ik moet mij leren aanpassen, ik denk dat het enige dat mij dwingt... dan neem ik Cambio, het kan niet anders. Ik moet daar twee keer per jaar naartoe maar kijk, wanneer je terugkeert met lange mantels en mooie jasjes, ik heb nog niet ontdekt hoe ik die met de fiets moet vervoeren. Maar voor de rest..." (FG 35-50)*

*"Ik heb de indruk dat ik niet vooruitziend genoeg ben en daardoor sta ik maar al te vaak bij mijn fiets met veel te veel spullen. Ik geraak er altijd wel, maar x aantal boek in de bieb en dan de boektentassen... Maar ja en wanneer ik boodschappen ga doen lukt het ook wel, er zijn altijd oplossingen, een rugzak misschien... maar ik heb het een beetje moeilijk om de transportcapaciteit in te schatten." (FG 35-50)*

## Opeenvolgende verplaatsingen

Opeenvolgende verplaatsingen maken het extra moeilijk om spullen te vervoeren. Als er boodschappen of andere spullen mee moeten op de fiets naar meerdere bestemmingen, wat moet er dan met die artikelen gebeuren bij de halte tussen twee bestemmingen.

*"Het gewicht is niet het probleem, wel dat je met de fiets rijdt wanneer je boodschappen doet of een dag hebt die in stappen opgedeeld is, waarbij je iets doet en daarna iets anders. Er is ook dit geval: "O ja, ik ga boodschappen doen maar daarna zal mijn fietstas vol zitten en daarna moet ik daar nog stoppen, is het wel een goed idee die tas vol te laten zitten terwijl ik iets anders doe?" En dus gebeurt het uiteindelijk dat ik dingen met het openbaar vervoer of te voet doe, vanwege dat kantje "ik doe mijn ronde". Oké, ik heb 12 boeken van de bibliotheek, tof, ik laat die zitten, dus dan hebben we het over de beveiliging van spullen." (FG 35-50)*

*"Het is ook, uiteindelijk komt er toch een hoop bij kijken. Je hebt over het algemeen je helm, je hesje, je eigen tas, je fietstassen, dinges. Als dat je werk is, als je weet dat je een plek hebt om dat allemaal op te bergen, dan gaat het. Maar als ik bijvoorbeeld boodschappen moet doen en*



*heel wat spullen rond moet sjouwen, dan dreigt me dat wel op de zenuwen te werken." (FG -35)*

Het feit dat hier onzekerheid over bestaat, kan ertoe leiden dat er wordt getwijfeld om wel met de fiets te vertrekken. De opeenvolgende verplaatsingen van de respondenten bestaan uit haltes bij een aantal kleine winkels en lokale diensten. Deze zijn echter niet altijd voorzien van of omgeven door een infrastructuur waar gebruikers de fiets veilig kunnen stallen:

*"Wat ik negatief vind, behalve de infrastructuur, dat is 1: het gebrek aan parkeerplaats. Ik geloof dat de mensen zeggen: "je moet met de fiets rijden". Nu, ik wil best wel de hele tijd met de fiets rijden. Maar wanneer ik mijn boodschappen doe, ik heb een Kokamiata, dat is een dure fiets en die wil ik niet kwijt, en er is maar één plaats waar ik mijn fiets kan vastmaken... Ze hebben in Schaarbeek de trottoirs heraangelegd, ze hadden zo veel dingen beloofd, voor de bank, voor de apotheek, voor het postkantoor, en er is nog altijd niets." (FG +50)*

*"Als je naar kleine winkeltjes boodschappen gaat doen, daar is nooit een fietsenstalling (andere deelnemers juichen toe). Dus dat is voor mij altijd het probleem, na het werk zal ik niet naar de winkel gaan want ik weet niet waar ik mijn fiets moet plaatsen. Ik werk in het centrum ik zou wel ergens in het centrum naar de supermarkt willen gaan maar..., er is geen fietsenstalling en dus stop ik niet en ik fiets verder." (FG NL)*

*"Dus ik zou een fiets kunnen kopen, er zijn wel twee-drie dingen die ik gemakkelijk zou kunnen doen, ze zijn niet te ver, maar wanneer ik daar aankom... Mijn yogalessen, mijn kinesist enz., daar is niets waar ik mijn fiets kwijt kan dus denk ik dat ze mijn fiets gaan pikken, tja, dan weet ik het wel." (FG niet-fietsers)*

Als kinderen moeten worden begeleid op een deel van dergelijke opeenvolgende verplaatsingen, wordt de fietsrit een echte "puzzel", want dan moet er ook rekening worden gehouden met het vervoermiddel dat het meest geschikt is, aldus de respondent:

*"Als mijn kinderen te voet zijn en ik moet hen ergens ophalen, dat is soms wel een puzzel. En soms neem ik de fiets mee. Want ik denk: 'mijn kind gaat zijn step mee hebben en is dat handiger?' 'Neen?' Maar soms zijn ze te voet. Op een bepaald moment kon ik hen achterop de fiets nemen. Maar mijn kinderen worden ook te groot... Het is altijd een puzzel. 'Hoe organiseer ik mij...'" (FG NL)*

Om kinderen mee te nemen met de fiets, is een kinderzitje of een fietskar nodig, ook al maakt het traject met kinderen slechts een klein deel uit van de totale verplaatsing dat op die dag wordt gemaakt. Deze respondent overwint dit probleem door te voet van haar huis naar de crèche te gaan, met de fiets in de ene hand en het kind in de andere hand. Dit is een deel van haar verplaatsing waarop ze dus niet fietst, maar te voet gaat.

*"Ook al gaat mijn dochtertje op mijn dagelijkse ritten mee in haar zitje, echt handig vind ik dat niet, altijd moeten rondrijden met dat kinderzitje. En dus wanneer ik haar bij het kinderdagverblijf ga halen, dan zet ik mijn fiets daar, ik neem haar in de buggy en ik neem mijn fiets aan de hand om hem thuis te brengen, het is niet eens 10 minuten. Toen ik weer aan het werk ben gegaan, ben ik erin geslaagd mijn dagelijks fietstraject eraan te koppelen en mijn dochtertje te voet op te halen. Te voet met mijn fiets aan de hand dus eigenlijk." (FG -35)*

Onze respondenten zien fietsen niet als een zorgeloze gebeurtenis en kinderen begeleiden zorgt voor een heel specifieke stress, daarom vertrouwen ze meer op het openbare vervoer dan op de fiets als er zich een complicatie voordoet op hun dagelijkse trajecten (bijvoorbeeld als er een nieuwe bestemming



wordt toegevoegd). Voor deze respondent - gewoonlijk een fietser - is het omwille van deze opeenvolgende bestemmingen dat ze uiteindelijk heeft gekozen voor het openbare vervoer voor haar verplaatsingen:

*"Als ik naar het werk moet en daarna naar de dokter, voor of na het ophalen van mijn dochter... euh... als het trajecten zijn die ik ken, dan zal me dat nu niet meer storen dat met fiets te doen. Bovendien heeft ze dat graag, ze valt in slaap in haar zitje. Maar om een heel actueel voorbeeld te nemen: vanmorgen moest ik naar Dilbeek, met mijn dochttertje naar een gespecialiseerde kinesist en daardoor, ik heb de bus genomen om met haar naar de kine te gaan en daarna naar het kinderdagverblijf... Nochtans is dat kinderdagverblijf vlakbij met de fiets. Maar we zaten al enorm krap in tijd, dus heb ik vandaag het openbaar vervoer genomen omdat het voor mij veel eenvoudiger was in de dynamiek die dat soort organisatie met zich meebrengt." (FG -35)*

Tot slot moet worden opgemerkt dat niet alleen voor vrouwen met jonge kinderen met de uitdaging rond opeenvolgende verplaatsingen worden geconfronteerd. Deze niet-fietser legt uit dat ze elke dag voor haar bejaarde moeder zorgt, wat deels verklaart waarom ze de fiets niet gebruikt als vervoersmiddel:

*"Ik breng bijvoorbeeld mijn kleinkinderen naar school maar zelf heb ik ook nog een oude moeder bij wie ik elke dag langsga, dus dat traject naar school heeft een voor en een na." (FG niet-fietsers)*

Deze diversiteit aan zorggerelateerde verplaatsingen (boodschappen doen, kinderen begeleiden, een ziek familielid bezoeken ...) bemoeilijkt de relatie van de betrokken vrouwen met de fiets.

## Strategieën

Hoewel het een hele uitdaging kan zijn om ladingen te vervoeren met de fiets, vooral bij opeenvolgende verplaatsingen, stellen de fietsers in de focusgroepen de oplossingen voor die ze hebben gevonden en benadrukken ze dat de fiets een handig en geschikt hulpmiddel is voor hun verplaatsingen.

### *Je fiets omvormen in een allesdrager*

Zo tonen fietsers hun enthousiasme voor de fiets als ze gaan winkelen en kunnen ze de fiets omtoveren tot een echte allesdrager.

*"Toen de meisjes klein waren, dat geef ik toe, had ik er eentje achteraan in het kinderzitje waarin ik ook een groot pak Pampers kwijt kon, ik had twee fietstassen, vooraan, achteraan, ik had een dochter op haar fietsje, we vervoerden echt alles. Dat is nooit een probleem geweest." (FG+50)*

Een goed beladen fiets kan boodschappen vervoeren die je te voet niet zou kunnen dragen.

*"Ik doe boodschappen die ik als voetganger niet zou doen omdat ik er niet zou in slagen thuis te geraken, mijn fiets is nu en dan zo vol geladen..." (FG 35-50)*

*"Ik wilde zeggen dat het eerder een voordeel is, wat men allemaal op een fiets kan vervoeren en wat men te voet niet zou kunnen. Of wanneer je dingen met het openbaar vervoer moet vervoeren tijdens het spitsuur. Een fiets en fietstassen, dat is superhandig." (FG -35)*

Fietsers die de fiets als een ideale allesdrager zien, leggen uit dat ze de nodige materialen aanschaffen om het draagvermogen van een gewone fiets naar behoefte uit te breiden. Of het nu gaat om een



fietstas, zadeltas, afsluitbare mand, een fietskar of bakfiets, ze voegen gewoon telkens accessoires bij of schaffen een ander type fiets aan om een oplossing te vinden die voldoet aan hun vervoersbehoeften.

*“Soms gebruik ik fietstassen, maar dat gebeurt vooral om boodschappen te doen. De rest van de tijd heb ik een mand met sleutels, om ze niet te laten pikken. En dat is heel handig want net wanneer ik niet gepland had iets te kopen of zo, dat heb ik altijd. En dus heb ik echt de indruk dat je heel veel dingen met een fiets kunt vervoeren, ik heb trouwens geen auto. Soms is het wel een beetje krap, dat wel, ik heb ooit mijn gordijnen zo naar huis gebracht, ik heb overgordijnen gekocht en op de fiets meegenomen. Ondertussen heb ik een plaats ontdekt waar ze aanhangwagens voor de fiets verhuren. Dat vind ik dus ook leuk. Het is nog niet lang, maar er zijn nu meerdere plaatsen waar ze fietsaanhangers verhuren voor een rit.” (FG -35)*

Anderzijds passen ze ook de te vervoeren lasten aan de transportcapaciteiten van de fiets aan. Deze respondent heeft bijvoorbeeld de gewoonte opgepikt om haar boodschappen aan te passen om de verplaatsing per fiets te kunnen maken:

*“Uiteindelijk koop ik om de twee dagen het minimum, in één fietstas. Daar heb je geen tonnen plaats voor nodig en je trekt je uit de slag... Ik zie mensen die winkelwagens volstouwen of die flessenwater kopen, wat ik nooit heb begrepen, maar goed... En ik zeg bij mezelf: uiteindelijk heb je geen nood aan zoveel plaats om je boodschappen te doen. Je kunt echt alles doen.” (FG +50)*

### *Organisatie, planning en aanpassing van opeenvolgende verplaatsingen*

Zo biedt de fiets ook de mogelijkheid om een dag op te delen "in etappes", vooral als het meerdere haltes in een klein gebied betreft.

*“Met de fiets organiseer ik mijn dag voor bepaalde dingen in stappen. Ik heb dingetjes in mijn tas, ik denk: ik ga even bij het ziekenfonds langs, ik ga naar de schoenmaker, doe nog een boodschapje en zo organiseer ik mijn dag op de fiets in stappen. Maar ook omdat het leuk en tof is en het gemakkelijk zal zijn dat je alles binnen dezelfde perimeter kunt doen.” (FG 35-50)*

De fiets zorgt er ook voor dat kinderen tijdig naar de verschillende opeenvolgende activiteiten kunnen worden gebracht, zoals naschoolse activiteiten:

*« Het is ook heel praktisch, ik heb twee kinderen. Die moeten naar hobby's van de school gebracht worden. En met de fiets weet ik gewoon als ik nu vertrek dat ik om dat uur aankom. Dus dat is gewoon veel praktischer dan met het openbaar vervoer want die komt vaak te laat... » (FG NL)*

Om het probleem rond het vervoer van boodschappen en spullen op te lossen, worden de opeenvolgende verplaatsingen gewoon aangepast volgens wat haalbaar is met de fiets.

*“Er zijn dingen die ik samen met andere dingen kan doen, andere zal ik niet samen doen. Als ik de kinderen moet ophalen, met die boekentassen en zo, dan ga ik vooraf geen boodschappen doen omdat ik geen plaats heb om alles weg te bergen, dus boodschappen zijn voor een ander tijdstip. Dus ja, ik denk dat er ook een andere manier van kijken is dan wanneer ik een auto had en dat alles hoe dan ook in de auto past, of toch bijna, en dat het niet erg is, je kunt stoppen. Nu gebeurt het dat ik zeg: “Ach nee, dat gaan we vandaag niet doen.” Het is een kwestie van aanpassen aan wat een fiets kan dragen, aan wat je kunt doen.” (FG 35-50)*



De combinatie spullen vervoeren op de fiets en opeenvolgende verplaatsingen is niet vanzelfsprekend. Hiervoor moet de fietser nieuwe manieren van handelen, nieuwe evenwichten vinden en leren inschatten welke lasten met de fiets kunnen worden vervoerd. Daarnaast rijzen er vragen over wat er moet gebeuren met het materiaal, zowel de fiets als de spullen die worden vervoerd, bij de haltes tijdens een dag "in etappes". Als kinderen moet worden begeleid op een verplaatsing met de fiets, kan dit invloed hebben op de modale keuze voor alle verplaatsingen van die dag. Ervaren fietsers geven aan dat de fiets met de nodige accessoires toch kan worden omgebouwd tot een echte allesdrager, zowel voor boodschappen als voor kinderen. Anderzijds wijzen de angsten en twijfels van minder ervaren respondenten erop dat de uitdagingen van opeenvolgende ritten met lasten hen ertoe aanzetten om voor andere vervoerswijzen te kiezen.



## BESLUITEN & AANBEVELINGEN

Vrouwelijke fietsers zijn dubbel gemarginaliseerd in de openbare ruimte, zowel als vrouw en als fietser, daarom *“suggereren steeds meer onderzoekers dat we meer vrouwen op de fiets zouden krijgen, als we vragen wat vrouwen nodig hebben”*. We weten dat vrouwen cruciaal zijn om hun kinderen aan te zetten om voor de fiets als vervoermiddel te kiezen (Ville&Vélo, 2012), dus lijkt het essentieel om vrouwen op de fiets niet langer te degraderen tot *“een voetnoot”* (Ngabirano, 2016).

Dit verslag is in de eerste plaats bedoeld voor fietsers, maar richt zich op de ervaringen van vrouwen en neemt de invloed van het gender op hun fietsgedrag en bezorgdheden onder de loep. De resultaten van dit onderzoek bevestigen eerdere observaties en bevindingen en versterken die ook, terwijl we een beter begrip hebben van de ervaringen en het fietsgedrag van vrouwelijke fietsers. Bovendien benadrukken ze, door de nuances tussen de verschillende getuigenissen, de pluraliteit van de ervaringen van vrouwen die zich met de fiets verplaatsen in Brussel. Er is niet slechts één ervaring voor vrouwen op de fiets in Brussel, maar een breed scala aan relaties met de fiets en de openbare ruimte. Door rekening te houden met deze verscheidenheid kunnen we afstappen van een monolithisch beeld van de gewone fietser en hebben we een rol te spelen in de ontwikkeling van het fietsbeleid en -infrastructuur om meer mensen in het zadel te krijgen in Brussel.

### Modale keuzes, routes en ervaringen van vrouwelijke fietsers

**Het eerste deel van het verslag**, dat is gewijd aan de fiets als modale keuze, was gebaseerd op een literatuurstudie, een online-enquête met vragenlijst (1.126 respondenten, waarvan 223 die weinig of niet fietsten) en dagboeken die door 23 vrouwelijke fietsers werden bijgehouden. Door deze gegevens te vergelijken, konden we vier belangrijke factoren identificeren die vrouwen ertoe aanzetten of afremmen om op de fiets te springen.

Eerst en vooral is er de invloed van de sociale representatie, die enerzijds van de fiets al lang geleden een overwegend mannelijk vervoermiddel heeft gemaakt en dat blijft doen, en anderzijds van de fiets een middel voor vrouwen maakt om zich de openbare ruimte, die overwegend mannelijk is, opnieuw toe te eigenen. Dan is er ook het feit dat vrouwen nog steeds het leeuwendeel van de huishoudelijke en gezinstaken voor hun rekening nemen, wat hun mobiliteitskeuzes beperkt. Daarnaast ontwikkelen vrouwen een verhoogde perceptie van de risico's en potentiële gevaren van het fietsen in een stedelijke omgeving, als gevolg van genderspecifieke socialisaties die hen meer dan mannen aanzetten tot voorzichtigheid in de openbare ruimte. Tot slot zijn vrouwen eerder geneigd dan mannen om de fiets als vervoermiddel te gebruiken omwille van de positieve effecten voor hun gezondheid en het milieu.

In het **tweede deel van dit verslag** gaan we dieper in op de criteria op basis waarvan vrouwelijke fietsers dagelijks hun fietsroutes uitstippelen. Hiervoor worden onder meer de dagboeken van 23 vrouwelijke fietsers gebruikt, waarin zij een week lang hun verplaatsingen in detail beschrijven en elke keuze voor het gebruik van een fiets of een ander vervoermiddel toelichten, en interviews waarin 10 vrouwelijke fietsers tekst en uitleg geven bij 31 fietsroutes.

Het belangrijkste afgeleide criterium is de directe toegang tot de route en de snelheid ervan. Daarna wordt de route nog licht gewijzigd op basis van een reeks andere criteria. Zonder aanspraak te maken op de volledigheid, hebben we de volgende criteria afgeleid uit het onderzoek: het aangename karakter van de rit, gekoppeld aan comfort en reliëf; het delen van de weg (gemakkelijk of complex) met gemotoriseerd verkeer, het openbare vervoer of voetgangers; de aanwezigheid van





fietsinfrastructuur en -voorzieningen; het evenwicht tussen de onveiligheid waaraan de fietser wordt blootgesteld en de mogelijkheid om te vluchten als ze wordt lastiggevallen op straat; de moeilijkheden die inherent zijn aan opeenvolgende verplaatsingen, waarvan de redenen en behoeften niet altijd compatibel zijn; de aanwezigheid van fietsstromen op een route die de rit aangenamer en veiliger maken.

Elke route vloeit voort uit een combinatie van en een afweging tussen deze criteria. Het belang van elk criterium wordt individueel bepaald en ook de mate waarin een vrouwelijke fietser er gevoelig voor is kan afwijken per persoon. De fietser stippelt haar route uit door een compromis te zoeken tussen de diverse criteria en het relatieve belang dat zij er op een specifiek moment en naargelang haar prioriteiten aan toekent. De gebruikelijke trajecten zullen dan ook andere vormen aannemen dan sporadische trajecten. Terwijl de eerste trajecten het resultaat zijn van een “geleidelijke” aanpassing en verfijning, worden de tweede vaak uitgestippeld via hulpmiddelen (apps, kaarten) of op basis van de kennis van de stad, haar belangrijke oriëntatiepunten en haar morfologie.

Het lijkt erop dat vrouwen de voorkeur geven aan routes waar ze goed zichtbaar zijn en het gevoel hebben dat ze een legitieme plaats innemen, waar ze ongehinderd verder kunnen rijden en zich veilig voelen, op een veilige afstand van auto's of in straten met rustiger verkeer. Het is aannemelijk dat smalle parallelle assen voldoen aan deze criteria, maar ook goed aangelegde hoofdwegen kunnen in aanmerking komen.

In het **derde deel van dit verslag** wordt verder ingegaan op de dimensies van de fietservaring van vrouwelijke fietsers in Brussel. We organiseerden zes focusgroepen, waaraan 45 vrouwen deelnamen (31 regelmatige fietsers, 11 nieuwe fietsers en 4 niet-fietsers), om de verscheidenheid en pluraliteit van de fietservaringen van deze vrouwen te belichten. Bij de samenstelling van deze focusgroepen werd de aandacht gevestigd op de diversiteit van de profielen van vrouwelijke fietsers en niet-fietsers in Brussel. Uit deze uiteenlopende ervaringen blijkt dat de manier waarop vrouwen worden beïnvloed door de verschillende geïdentificeerde uitdagingen behoorlijk varieert, vooral naargelang hun ervaring en hoe vaak ze fietsen.

Zo blijkt dat deze uitdagingen een veel grotere invloed hebben op vrouwen die als volwassene hebben leren fietsen dan vrouwen die al op jonge leeftijd hebben leren fietsen. De respondenten geven hiermee aan hoe belangrijk de fietservaring is om bepaalde obstakels te overwinnen en om coping- of vermijdingsstrategieën te ontwikkelen. Deze obstakels evolueren naargelang de ervaring en fietsfrequentie van de vrouwen, waardoor we kunnen stellen dat ze kunnen aangepakt worden. Bovendien bieden ze inzicht in de genderspecifieke obstakels waar vrouwelijke fietsers (of vrouwen die graag op de fiets willen springen) mee worden geconfronteerd tijdens het fietsen. Overtuigde en enthousiaste fietsers overwinnen deze uitdagingen door creatief en vindingrijk te zijn, specifieke uitrusting te gebruiken, strategieën te ontwikkelen voor routes ... Niet-fietsers zien deze uitdagingen daarentegen als ‘vogelverschrikkers’ op de fiets, die hen bang maken en ontmoedigen om in het zadel te springen.

## Vijf uitdagingen voor vrouwelijke fietsers in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Dit onderzoek was niet bedoeld om een uitputtende lijst te geven van alle genderspecifieke uitdagingen waarmee vrouwelijke fietsers in de straten van Brussel worden geconfronteerd. Het beweert ook niet representatief te zijn voor de ervaring van alle vrouwelijke fietsers in Brussel. In een verkennend gesprek onthullen de deelnemers van de focusgroep echter dat er rond het fietsen in Brussel genderspecifieke uitdagingen bestaan en dat hun verhalen een breed scala aan ervaringen bestrijken. Deze uitdagingen genereren een aanzienlijke mentale belasting die specifiek is voor



vrouwelijke fietsers. Met de verzamelde getuigenissen kunnen we aantonen wat de statistieken over de verschillen tussen mannen en vrouwen met betrekking tot de fiets concreet betekenen in hun dagelijkse fietsgedrag en ervaringen. Hun getuigenissen laten ons ook toe om beter te begrijpen hoe de identiteit van de fietser verweven is met de genderidentiteit, maar ook hoe die genderidentiteit de uitdagingen rond het fietsen in Brussel moduleert.

De focusgroepen hebben sterk de nadruk gelegd op de **perceptie van het gevaar van het autoverkeer**. Als de respondenten vertellen dat ze de indruk hebben dat ze hun leven in gevaar brengen door zich op de weg te begeven, in ieder geval op bepaalde momenten en op bepaalde plaatsen, geven ze eigenlijk aan hoe onveilig ze zich voelen. Deze angst vloeit voort uit een gevoel van kwetsbaarheid, omwille van hun positie als zwakke gebruikers in een structurele machtsstrijd met de auto. Hierdoor nemen veel vrouwelijke fietsers een aantal voorzorgsmaatregelen, bijvoorbeeld door uiterst voorzichtig te fietsen en door hun routes zorgvuldig uit te kiezen om te vermijden dat ze te dicht bij de auto komen. Paradoxaal genoeg kan deze poging om te vermijden dat ze in de buurt van auto's komen, leiden tot een vrijwillige en strategische overtreding van de wegcode.

Daarnaast stelden de respondenten ook hoe **agressiviteit en conflicten** met automobilisten en andere weggebruikers hun fietservaring negatief beïnvloeden, wat het licht werpt op een ander facet van hun onveiligheidsgevoel. Als er een conflict ontstaat met een automobilist, voelen ze zich in het nauw gedreven als fietsers en kunnen deze conflicten, in het bijzonder voor vrouwen, leiden tot seksistische opmerkingen. Sommige vrouwen proberen te communiceren en zoeken de dialoog om de spanning die inherent is aan deze situaties te verminderen, andere worden zelf agressief. Anderzijds lijkt het erop dat vrouwen niet beduchter zijn om lastiggevallen te worden op de fiets, dan als ze zich te voet of met het openbare vervoer verplaatsen. Bovendien voelen fietsers zich eerder gerustgesteld op hun fiets, omdat ze minder worden blootgesteld aan situaties waarin ze lastiggevallen worden en sneller kunnen ontsnappen als een dergelijke situatie zich voordoet.

De respondenten geven ook aan dat ze voor een complexe uitdaging staan als ze het **vrouwelijke aspect willen combineren met de fiets**. Door de uitgebreide trapbewegingen is niet evident om bepaalde jurken en rokken te dragen, en kunnen ze beschadigd raken of ongewenste blikken aantrekken. Bovendien is het niet erg vleiend om helemaal bezweet aan te komen op formele plaatsen, zoals op kantoor. Om deze spanning weg te werken, zonder de fiets aan de haak te hangen, passen ze hun kledingkeuze aan voor die dag of zelfs hun hele garderobe, nemen ze verse kleding mee of, bij gebrek aan voorzieningen voor fietsers, behelpen ze zich om andere kledij aan te trekken en zich op te frissen bij aankomst.

Deelnemers die ervaring hebben om **kinderen mee te nemen met de fiets**, hebben nog een extra facet van hun onveiligheidsgevoel aan het licht gebracht: dat van de veiligheid van hun kind, of het nu bij de moeder op de fiets zit op zijn eigen fiets. De angst voor het verkeer neemt toe als het welzijn en de fysieke integriteit van het begeleide kind op het spel staan. Het zorgt ervoor dat ze extra veiligheidsmaatregelen nemen. Kinderen begeleiden vergt ook veel meer energie, omdat ze het kind meedragen op hun eigen fiets of het kind dat meefietst en het verkeer onafgebroken in de gaten moeten houden, terwijl ze voortdurend aanwijzingen geven aan het kind. Sommigen zijn zo bang om hun kind mee te nemen op de fiets in het Brusselse verkeer, dat een dergelijke verplaatsingen gewoonweg ondenkbaar is. Ondanks de stress en de moeilijkheden, zoeken anderen naar een nieuw evenwicht en eisen ze hun plaats en die van hun kinderen op in het verkeer.

Tot slot spraken de respondenten ook over de uitdagingen die gepaard gaan met het **vervoeren van lasten en opeenvolgende verplaatsingen**. De combinatie van deze twee soorten verplaatsingen is bijzonder veeleisend: Hoe vervoer je de ladingen die zich bij elke halte opstapelen tot aan je



eindbestemming? Hoe kan je dingen veilig opbergen bij een halte? Wat moet je doen als een kind slechts op een deel van de route begeleid moet worden? Ook nu hebben de respondenten verschillende antwoorden gevonden op deze uitdagingen. Terwijl sommigen de fiets voor bepaalde ritten op stal laten, ontdekken ervaren fietsers met vallen en opstaan en door nieuwe accessoires aan te schaffen, hoe de fiets kan worden omgevormd tot een echte allesdrager.

## AANBEVELINGEN

Hoewel het aandeel vrouwelijke fietsers in Brussel langzaam toeneemt, is dit geen vaste waarde en kan het veranderen. In bepaalde steden waar het modale aandeel van de fiets groter is, zien we dat het aandeel vrouwelijke fietsers de neiging heeft om het aantal mannen op de fiets te overtreffen. De drempels, obstakels en uitdagingen die sommige vrouwen ervan weerhouden om in Brussel in het zadel te springen, zijn helemaal geen vast gegeven. Er kunnen verschillende maatregelen worden genomen om deze drempels te verlagen en vrouwen te helpen de uitdagingen waarmee ze worden geconfronteerd, te overwinnen.

In dit laatste deel formuleren we op basis van de resultaten van het onderzoek verschillende maatregelen en aanbevelingen om meer vrouwen op de fiets te krijgen. Er dient opgemerkt te worden dat deze maatregelen en aanbevelingen in werkelijkheid er niet alleen toe kunnen leiden dat het modale aandeel vrouwelijke fietsers in Brussel toeneemt, maar het aantal fietsers in het algemeen.

Het aandeel van vrouwen onder de fietsers wordt vaak beschouwd als een goede indicator voor de fietsbaarheid van een stad. Een ruimte creëren waar vrouwen hun plaats hebben als fietsers, betekent een ruimte creëren waar alle gebruikers hun plaats hebben (Ville&Vélo, 2012). Een groeiend aantal onderzoekers suggereert dat het een betere strategie zou zijn om te vragen wat vrouwen nodig hebben om ze in het zadel te krijgen (Baker, 2009). Hoe meer vrouwen onder de Brusselse fietsers, hoe meer fietsers in de straten van Brussel. Vrouwen zouden ook een "belangrijke voorbeeldfunctie hebben voor de mobiliteit binnen het gezin" (Ville&Vélo, 2012). Door vrouwen aan te moedigen op de fiets te springen, zullen we wellicht ook meer kinderen op de fiets zien.

Bovendien speelt de aanwezigheid van vrouwen onder de Brusselse fietsers een belangrijke rol voor gendergelijkheid in de openbare ruimte. De fiets kan een rol spelen als "toegangsfacilitator" tot de stad en vrouwen in staat stellen zich een in wezen mannelijke openbare ruimte toe te eigenen of opnieuw toe te eigenen (Gilow, 2015; Van Enis, 2016; Sayagh, 2017). De fiets stelt vrouwen in staat zich te verplaatsen, en "de mogelijkheid om zich te verplaatsen opent de deuren naar andere sociale aangelegenheden". In dit opzicht kan mobiliteit, waaronder de fiets, worden gezien als een facilitator van gelijke kansen (Ville à vélo, 2010).

In die zin is het duidelijk waarom het belangrijk is om meer vrouwen op de fiets te krijgen en maatregelen en aanbevelingen te formuleren om de fiets in Brussel nog meer te integreren.

## Kwaliteitsvolle fietsvoorzieningen

Willen we vrouwen aanmoedigen om op de fiets te springen, dan moeten de fietsinfrastructuur en -omstandigheden in Brussel verbeteren. Een **brede, veilige, ononderbroken, consistente en goed onderhouden fietsinfrastructuur** heeft een heel andere betekenis als men rekening houdt met de angst die een infrastructuur die niet aan deze criteria voldoet, kan veroorzaken. Het belang van dergelijke infrastructuren wordt nog duidelijker als we gaan kijken hoe moeilijk het is om kinderen mee te nemen met de fiets, en de bezorgdheid dat dit opwerpt, maar ook hoe moeilijk het is om spullen te vervoeren en de daarmee samenhangende beperkingen. Daarom is het ook aanbevolen om



**afgescheiden infrastructures** te voorzien op **hoofdwegen** om te voorkomen dat vrouwen de weg moeten delen met het autoverkeer en alle negatieve externe effecten daarvan moeten ondergaan.

Een andere belangrijke maatregel is om de plaats van de fiets goed zichtbaar te maken aan de hand van **duidelijke en leesbare voorzieningen, markeringen en bewegwijzering**. Dit legitimeert de plaats van de fiets en helpt vrouwelijke fietsers om zich correct te positioneren, hun plaats in te nemen en zich te laten gelden in het verkeer.

Gezien bijna geen enkele van de geïnterviewde vrouwen het GFR-netwerk (Gewestelijke Fietsroutes) kende, zou het interessant zijn om de communicatie rond dit netwerk te verbeteren, wat tegemoet zou kunnen komen aan de behoeften van sommige vrouwen die de hoofdwegen liever mijden.

Het is raadzaam om **nachtverlichting** te voorzien als fietsroutes worden aangelegd en fietsvoorzieningen worden verbeterd en ervoor te zorgen dat voldoende er **sociale controle** is om het onveiligheidsgevoel te verminderen, waar veel vrouwen melding van maken. Overdag hebben sommige ritten die rustig en weg van het verkeer zijn (onder bruggen, voetgangersbruggen, fiets-GEN-tracé enz.) de voorkeur, maar 's nachts worden ze vermeden door een gebrek aan sociale controle. Het is daarom wenselijk om fietsers de mogelijkheid te geven een alternatieve route te nemen met een betere sociale controle, als ze dat willen.

### Fietsenstalling, kluisjes, kleedkamers en douches

Een andere aanbeveling die uit de enquête naar voren kwam, is het belang van **veilige fietsenstallingen** en **kluisjes** of **lockers** in de buurt van commerciële centra. Dit maakt het voor vrouwen iets gemakkelijker als ze verplaatsingen doen in het kader van de huishoudelijke en gezinstaken.

We raden bedrijven ook aan om **douches, kleedkamers en kluisjes** te installeren, zodat fietsers zich kunnen omkleden en douchen op hun werkplek. Zo kunnen al enkele obstakels worden weggenomen om met de fiets naar het werk te gaan.

### Opleiding en uitwisseling van goede praktijken

Het onderzoek belichtte ook het belang van **opleiding** en oefening om obstakels, zoals een gebrek aan comfort en een verhoogd onveiligheidsgevoel, te overwinnen. Hoe meer vrouwen fietsen, hoe comfortabeler ze zich voelen in het verkeer en hoe minder gevaar en onveiligheid op de weg worden genoemd als obstakel om op de fiets te springen. Uit de enquête "Way Too Much" dat Pro Velo in 2018 uitvoerde, bleek dat de perceptie van gevaar en stress tot de helft werd teruggebracht bij degenen die een maand lang een opleiding hadden gevolgd en praktijkervaring hadden opgedaan. Opleidingen stellen fietsers ook in staat om de wegcode op te frissen, te leren hoe ze zich correct kunnen positioneren en hun plaats in het verkeer kunnen innemen. Wij raden daarom opleidingen aan voor zowel beginners als voor regelmatige fietsers.

Het onderzoek leerde ons ook dat het erg belangrijk is om goede praktijken onder fietsers uit te wisselen en te delen. Veel vrouwen stellen het op prijs dat ze elkaar kunnen ontmoeten en tips en strategieën kunnen uitwisselen om bepaalde uitdagingen te overwinnen. Het zou daarom interessant zijn om een informatietool te ontwikkelen (boekje, platform, groep op sociale netwerken enz.) **met tips** om kinderen mee te nemen op/met de fiets, spullen te vervoeren, routes uit te stippelen, kledingkeuzes, enz.



## Informatie, communicatie en sensibilisering

Informatie, communicatie en sensibilisering lijken ons van essentieel belang om meer vrouwen in het zadel te krijgen.

Daarom bevelen wij aan om de fietsers beter te informeren over de **verschillende soorten fietsen** en de talloze **accessoires** die kunnen worden gemonteerd om kinderen en/of spullen te vervoeren. Een goede manier hiervoor is door de **fietsenhandelaars te sensibiliseren** rond dit onderwerp, waarbij fietsers direct in contact staan met fietsenhandelaars. We raden ook aan om meer te communiceren over de gewestelijke fietsroutes die nog relatief onbekend lijken.

Het lijkt ons verder aangewezen dat overheden communicatie- en sensibiliseringscampagnes lanceren om:

- de plaats van de fietsers in het verkeer te legitimeren;
- respect, beleefdheid en geweldloze communicatie aan te moedigen tussen de weggebruikers;
- de fiets te promoten als efficiënt, flexibel, aangenaam en plezierig vervoersmiddel;
- het fietsen te associëren met het gevoel van vrijheid en emancipatie, en het feit dat het vrouwen in staat kan stellen de openbare ruimte terug te winnen en zich te beschermen als ze worden lastiggevallen op straat.

We raden aan om in deze verschillende campagnes bijzondere aandacht te besteden aan het imago van vrouwelijke fietsers. Daarbij is het volgens ons uiterst belangrijk om een grote verscheidenheid aan vrouwen van verschillende leeftijden, origine en stijlen weer te geven, van een iets sportievere tot een iets strakkere stijl.

## TOEKOMSTPERSPECTIEVEN

Hoewel de ervaringen van vrouwelijke fietsers niet wezenlijk verschillen van die van mannelijke fietsers, komen wel een aantal bijzonderheden uit dit onderzoek naar boven. Dankzij het werk dat het Fietsobservatorium de laatste jaren heeft verricht in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, beschikken we nu over heel wat nuttige statistische gegevens om de evolutie van het aantal fietsers in het gewest te meten en te analyseren, maar ook om hun spreiding over de verschillende trajecten en buurten en het aandeel van mannelijke en vrouwelijke fietsers in kaart te brengen.

Dit verslag is gebaseerd op kwantitatieve en kwalitatieve gegevens, wat het mogelijk maakt om deze statistische observaties te onderbouwen en de analyses van de fietservaring in Brussel aan te vullen met de verhalen en het fietsgedrag van vrouwen, die vandaag de dag nog steeds een aanzienlijke minderheid uitmaken van de fietsers, ondanks een toename in de loop der jaren.

Dit verslag heeft de specificiteit en de genderdimensie van de fietservaring van de vrouwen belicht. Daarbij werden soortgelijke genderspecifieke vragen gesteld het fietsgedrag en ervaringen van mannelijke fietsers, hoewel er in dit onderzoek voor werd gekozen de getuigenissen van deze vrouwen niet te vergelijken met die van mannen. Een genderspecifieke benadering van de volgende vragen zou een middel kunnen zijn om de fietsmobiliteit in Brussel en haar uitdagingen te analyseren en beter te begrijpen. Als het onveiligheidsgevoel statistisch gezien lager is bij mannen, is er dan een verschil in de modaliteiten ten opzichte van die van vrouwen? Zouden mannelijke fietsers ook stellen dat ze worden beïnvloed door de agressiviteit van automobilisten of door de angst voor hun kinderen in het verkeer? Hanteren zij dezelfde strategieën om het gevaar te beheersen? Ervaren zij het gevaar op basis van dezelfde criteria? Vrouwen worden blootgesteld aan een reeks van genderspecifieke sociale eisen



(vrouwelijk uiterlijk, kledij in de openbare ruimte ...) die hun fietsgedrag beïnvloeden of beperken, ervaren mannen iets soortgelijks?

Dit onderzoek is een eerste verkennende analyse naar deze vragen en biedt aanknopingspunten voor toekomstig onderzoek naar het verband tussen gender en fietsmobiliteit en, meer in het algemeen, naar de factoren die de fietsmobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bevorderen of belemmeren.



## BIBLIOGRAFIE

- Alami S., Desjeux D., Garabuau-Moussaoui I. (2013). « *Les méthodes qualitatives* », Paris, Presses universitaires de France.
- Albert M.D. (2018). « “Dans l’espace public, les hommes sont souvent majoritaires”, Chris Blache et Pascale Lapalud, Genre et Ville », *Le Moniteur*
- Akar G., Fischer N., Namgung M. (2013), “Bicycling Choice and Gender Case Study: The Ohio State University”, *International Journal of Sustainable Transportation*, vol. 7, n° 5, p. 347-365.
- Aldred R., Jungnickel K. (2014), “Why culture matters for transport policy: the case of cycling in the UK”, *Journal of Transport Geography*, vol. 34, p. 78–87.
- Baker (2009), “How to Get More Bicyclists on the Road”, *Scientific American*.
- Bakran M. (2018), “Travelling safely: the EU perspective in ITF, Women’s Safety and Security: A public transport priority”, *International Transport Forum*, Paris, France
- Bereni L., Chauvin S., Jaunait A., Revillard A. (2012), « Introduction aux études sur le genre », Bruxelles, De Boeck.
- Bergé J. (2019), « Femmes cyclistes, entre liberté et invisibilité », *Les Grenades-RTBF*.
- Bienvenu M. (2019), « Le vélo, c’est l’outil par excellence des féministes », *Libération*.
- Blache C. (2016), « La ville est vécue et ressentie comme dangereuse pour les femmes », *Ville & Vélo*, n°71, p. 10-11.
- Blanchet A., Gotman A. (1992), « L’enquête et ses méthodes d’entretien », Paris, Nathan.
- Boterman W. R. (2018), Carrying class and gender: “Cargo bikes as symbolic markers of egalitarian gender roles of urban middle classes in Dutch inner cities”, *Social & Cultural Geography*.
- Bouazzouni N. (2019), « Comment l’impératif écologique aliène les femmes », *Slate*.
- Civitas (n.d.), “Gender equality and mobility: mind the gap! ” Bruxelles, Civitas.
- Collart M.-N. (2019), « L’insécurité routière serait-elle genrée ? La roue en voudrait-elle aux femmes ? », *Moniteur de la mobilité et de la sécurité routière*, n°54
- Cyclonordsud (2016), « La libération des femmes par le vélo », *Un Monde à vélo, Module 5 : Les femmes et le vélo à travers le monde*.
- de Geus B., Degraeuwe B., Vandenbulcke G., Int Panis L., Thomas I., Aertsens J., De Weerd Yv., Torfs R., Meeusen R. (2014), “Utilitarian Cycling in Belgium: A Cross-Sectional Study in a Sample of Regular Cyclists”, *Journal of Physical Activity and Health*, vol. 11, p. 884-894.
- de Geus B., Wuytens N., Deliens T., Keserü I., Macharis C., Meeusen R. (2019), “Psychosocial and environmental correlates of cycling for transportation in Brussels”, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, vol. 123, p. 80-90.
- de Smet d’Olbecke F., Gerkens J.-P., Bastin S., Creten A., de Geus B., Fenton G., Henry A., Huynen P., Hubert M., Lannoy P. (à paraître), « Le vélo en Région de Bruxelles-Capitale », *Cahiers de l’Observatoire de la Mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale*, n°7.
- De Witte A. (2012), “In-depth analysis of modal choice and travel behaviour in, to and from Brussels – Final Report”, *Innoviris – Prospective Research for Brussels*.
- Duchene C. (2011), “Gender and Transport”, *International Transport Forum*, OECD, Paris.
- Dumont L. (2010), « L’inégalité des sexes au cœur de la mobilité spatiale », *Ville à vélo*, n°49, p.14-15.
- Emond C. R., Tang W., Handy S. L. (2009), “Explaining Gender Difference in Bicycling Behavior”, *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, vol. 2125, n° 1, p. 16–25.
- Ermans T., Brandeleer C., d’Andrimont C., Hubert M., Lebrun K., Marissal P., Vandermotten C., Wayens B. (2019), « Analyse des déplacements domicile-travail et domicile-école en lien avec la Région de Bruxelles-Capitale », *Cahiers de l’Observatoire de la Mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale*, n°6.



- Eyer A., Ferreira A. (2015), "Taking the Tyke on a Bike: Mothers' and Childless Women's Space-Time Geographies in Amsterdam Compared", *Environment and Planning A: Economy and Space*, vol. 47, n° 3, p. 691-708.
- Fort-Jacques T. (2016), « La coprésence dans le déplacement saisi en situation : observation directe et parcours commentés », *ESO, travaux et documents*, n°41
- Garrard J., Rose G., Lo Sing K. (2008), "Promoting transportation cycling for women: The role of bicycle infrastructure", *Preventive Medicine*, vol. 46, p. 55–59.
- Garrard J., Crawford S., Hakman N. (2006), *Revolutions for Women: Increasing women's participation in cycling for recreation and transport. Summary of key findings*, research report for the Department for Victorian Communities, Sport and Recreation Victoria.
- Gilow M. (2015), "Travelling in Brussels and feeling unsafe: women's perceptions and strategies", *Brussels Studies*, vol. 87.
- Granié M.-A. (2013), « Genre et rapport au risqué : de la compréhension au levier pour l'action », *Questions vives*, n°9-19
- Grigoli G. (2019), "Women on Wheels: unlocking cycling potential in Dublin", *Présentation Velo-City 2019*, Dublin.
- Grudgings N., Hagen-Zanker A., Hughes S., Batgersleben B., Woodall M., Bryans W. (2018), "Why don't more women cycle? An analysis of female and male commuter cycling mode-share in England and Wales." *Journal of Transport and Health*, n°10, p. 272-283.
- Horton D. (2007), "Fear of Cycling", in Dave Horton, Peter Cox, Paul Rosen (ed.), *Cycling and Society*, Aldershot, Ashgate, coll. Transport and society, p. 133-152.
- Horton D., Cox P., Rosen P. (2007), "Introduction. Cycling and Society", in Dave Horton, Peter Cox, Paul Rosen (ed.), *Cycling and Society*, Aldershot, Ashgate, coll. Transport and society, p. 1-23.
- Krizek K. J., Johnson P. J., Tilahun N. (2005), « Gender Differences in Bicycling Behavior and Facility Preferences », in Research on Women's Issues in Transportation. Report of a Conference – Volume 2: Technical Papers, Washington, Transportation Research Board of the National Academies, coll. Conference Proceedings, p. 31-40.
- La Ligue des familles (2018), « Le baromètre des parents 2018 », Bruxelles, La Ligue des familles.
- Lau M. (2015), « Les femmes et le vélo, une histoire passionnante... et passionnée ! », *Voyageons autrement*.
- Law R. (1999), "Beyond Women and Transport: Towards New Geographies of Gender and Daily Mobility", *Progress in Human Geography*, vol. 23, n° 4, p.567–588.
- Lefebvre H. (1968), « Le droit à la ville », Paris, Editions Anthropos.
- Lesens I. (2010), « Femmes et vélo : le point de vue d'une spécialiste », *Ville à vélo*, n°49, p.16-17.
- Lugen M. (s.d.), « Petit guide méthodologique de l'enquête », Bruxelles, Université Libre de Bruxelles.
- Mojica C. (s.d.), Mobeilla. *Vervoersarmoede bij kansarme vrouwen met migratieachtergrond in Nieuw Gent*, Bruxelles, Ella vzw - Kenniscentrum Gender en Etniciteit.
- Ngabirano A.(2016), « Femmes et vélo : un espace public à partager », *Ville & Vélo*, n°71, p. 5.
- Open Knowledge Belgium, Noms Peut-Etre (2020). Cartographie en ligne "EqualStreetNames.Brussels"
- Ortega Hortelano A., Grosso M., Haq G., Tsakalidis A., Gkoumas K., van Balen M., Pekar F. (2019), "Women in European transport with focus on Research and Innovation – An overview of women's issues in transport based on the Transport Research and Innovation Monitoring and Information System", *Publications Office of the European Union*.
- Paillé P., Mucchielli A. (2009), « L'analyse qualitative en sciences humaines et sociales », Paris, Armand Colin.
- Parkin J., Ryley T., Jones T. (2007), "Barriers to Cycling: An Exploration of Quantitative Analyses", in Dave Horton, Peter Cox, Paul Rosen (ed.), *Cycling and Society*, Aldershot, Ashgate, coll. Transport and society, p. 67-82.
- Pasaoglu, G., Forello, D., Martino, A., Alemanno, A., Zubaryeva, A. and Thiel, C. (2012), "Driving and parking patterns of European car drivers – a mobility survey". EC Joint Research Scientific Report, EUR 25627 EN





- Perspéhone (2017), « La domination masculine dans l'espace public », *Simone - Féminismes, Société*, vol. 19.
- Pro Velo (2016), « Organisation d'un comptage cordon pour cyclistes – Rapport final – juin 2015 », Bruxelles.
- Pro Velo (2018), « Les nouveaux cyclistes à Bruxelles depuis 2015 - Résultats d'enquête menée en 2017 », Bruxelles.
- Pro Velo (2020), « Observatoire du vélo en Région de Bruxelles-Capitale – Comptages et analyse des données – Rapport 2019 », Bruxelles.
- Pro Velo (à paraître), « Way too Much?! Fiesten en verkeersveiligheid in Brussels – Een multi-methode onderzoek naar verkeersveiligheid als barrière voor beginnende fietsers in Brussel », Bruxelles.
- Raibaud Y. (2015), « La ville faite par et pour les hommes », Editions Berlin.
- Sayagh D. (2017), « Construction sociospatiale de capacités sexuées aux pratiques urbaines du vélo », *Les Annales de la recherche urbaine*, vol. 112, p. 126-137.
- Simpson C. S. (2001), "Respectable identities: New Zealand nineteenth-century 'new women' on bicycles!", *International Journal on the History of Sport*, vol. 18, n° 2, p. 54-77.
- Sirilma N. (2011), « Les femmes ont leur mot à dire ! », *Axelle Magazine*, n°138.
- Skinner D., Rosen P. (2007), "Hell is Other Cyclists: Rethinking Transport and Identity", in Dave Horton, Peter Cox, Paul Rosen (ed.), *Cycling and Society*, Aldershot, Ashgate, coll. Transport and society, p. 83-96.
- Slavin T. (2015), "If there aren't as many women cycling as men... you need better infrastructure", *The Guardian*.
- Solan A. G. (2016), "Constructing work travel inequalities: the role of household gender contracts", *Journal of Transport Geography*, n°53, p. 32-40.
- Steinbach R., Green J., Datta J., Edwards P., (2011), "Cycling and the city: A case study of how gendered, ethnic and class identities can shape healthy transport choices", *Social Science & Medicine*, vol. 72.
- Teret C. (2013), « Femmes et environnement... quel rapport ? », *Mondequibouge.be*.
- Tissié P. (1888), « L'hygiène du vélocipédiste », Paris, O. Doin.
- Twaddle H., Hall F., Bracic B. (2010), "Latent Bicycle Commuting Demand and Effects of Gender on Commuter Cycling and Accident Rates", *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, vol. 2190, n° 1, p. 28-36.
- Van Brussel L., Carlier L., Berger M., Printz A., Francou L., De Cleen B. (2018), « BruVoices. La cohésion sociale à Bruxelles selon ses habitants. Analyse de discours de 500 citoyens », Bruxelles, Fondation Roi Baudouin.
- Van Enis N. (2016), « La place des femmes dans l'espace public. Seulement une question d'aménagement de l'espace public ? », *Barricades – Culture d'Alternatives*.
- Ville&Vélo (2012), « La femme est l'avenir du vélo », *Ville & Vélo*, n°54, p. 6-12.
- Ville à vélo (2010), « Le vélo, une affaire de femmes aussi ! », *Ville à vélo*, n°49, p.13.
- Viola P. (2019), "Gender, Cycling and urban contexts. Towards a conceptual and methodological framework for comparative international studies", *Présentation Velo-City 2019*, Dublin.
- Wernaers C. (2019), « Ecoféminisme, un champ à défricher », *Axelle magazine*, hors-série, p. 29-31.