



# Studie "Vrouwen en fietsen in de straten van Brussel"

Er rijden steeds meer fietsers in de straten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Gewest heeft in zijn gewestelijk mobiliteitsplan Good Move de doelstelling opgenomen om het gebruik van de fiets voor korte verplaatsingen in het Gewest te verviervoudigen en om het gebruik van de fiets en nieuwe vormen van micromobiliteit voor intergewestelijke verplaatsingen tegen 2030 te verdrievoudigen. Tegelijk zijn er enkele trends die nopen tot een onderzoek naar de specifieke ervaringen van vrouwelijke fietsers. Daarom heeft Brussel Mobiliteit Pro Velo opgedragen een studie uit te voeren over vrouwelijke fietsers in de straten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het eindverslag van dit onderzoek werd in maart 2020 afgerond.

## Vrouwelijke en mannelijke fietsers in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Drie bevindingen uit de onderzoeken en tellingen van fietsers die werden gepubliceerd in het Fietsobservatorium van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van Pro Velo, lagen ten grondslag aan de keuze om dit thema te onderzoeken. De eerste bevinding duidt op een aanzienlijk verschil in het aantal fietsers naargelang van het geslacht. In 2019 was namelijk 63,9% van de getelde fietsers mannelijk, tegenover slechts 36,1% vrouwelijk ! De tweede bevinding geeft aan dat de risico's van het verkeer voor vrouwen een grotere hindernis vormen om op de fiets te springen dan voor mannen. Dit onderzoek, dat in 2019 plaatsvond en dat een eerste verkennende analyse bevat van deze kwesties, biedt inzichten in de factoren die het fietsen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bevorderen dan wel belemmeren.

De methodologie die de onderzoekers kozen combineert kwantitatieve en kwalitatieve methodes. Het onderzoek is opgedeeld in vier delen: 1126 vrouwen beantwoordden een **online**-enquête, 161 verplaatsingen (waarvan 97 met de



1. Bron: "Fietsobservatorium in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest - Tellingen en gegevensanalyse - Verslag 2019".

**Opdrachtgever:** Brussel Mobiliteit  
Dienst Planificatie  
**Indiener:** Pro Velo  
**Maart 2020**  
**Focus** GOOD KNOWLEDGE van het gewestelijke mobiliteitsplan 2020-2030 - GOOD MOVE (kwantitatieve en kwalitatieve gebruikersenquêtes uitvoeren)





fiets) werden gedocumenteerd in een **dagboek**, tien **routes** van vrouwen die drie tot zeven dagen per week fietsen werden **besproken tijdens de interviews** en besprekingen in zes **focusgroepen** met vrouwen (31 regelmatige fietsers, 11 nieuwe fietsers en 4 niet-fietsers). In de getuigenissen en verslagen van verschillende ervaringen kwamen de volgende thema's aan bod: fietsen en leren fietsen, het onveiligheidsgevoel, fietsen met kinderen, opeenvolgende verplaatsingen, fysieke conditie, enz.

De resultaten van het onderzoek werden verkregen door een vergelijkende analyse van alle verzamelde gegevens en getuigenissen. De resultaten worden voorgesteld in drie thematische delen: in het eerste deel wordt ingegaan op de kwestie van de modale keuze en de redenen waarom vrouwen wel of niet voor de fiets kiezen; in het tweede deel worden de verschillende criteria voor de keuze van de fietsroutes van vrouwen onderzocht; in het derde deel wordt een reeks uitdagingen aangegeven waarmee vrouwen worden geconfronteerd wanneer ze zich met de fiets verplaatsen.



## Kiezen om (niet) te fietsen

De studie duidt op **vier belangrijke factoren** die vrouwen ertoe aanzetten of ervan weerhielden om zich te verplaatsen met de fiets.

**1. De invloed van sociale representatie**, die maakt dat het fietsen nog steeds een overwegend mannelijke aangelegenheid is, voornamelijk in de volkswijken, waar fietsen een meer sociaal aanvaarde activiteit blijft voor

mannen en kinderen dan voor vrouwen. Ook rijst hier de vraag van de vrouwelijke "look" en de moeilijkheid om fietsen te verzoenen met ongemakken op het vlak van kleding (ongeschikte outfit, transpiratie, gerimpelde kleding).

- 2. De huishoudelijke en gezinstaken** (boodschappen doen, voor de kinderen zorgen...) die in koppels over het algemeen door vrouwen worden uitgeoefend<sup>2</sup>, wat de keuze van hun vervoermiddel mee bepaalt.
- 3. Onveiligheid op de weg en het onveiligheidsgevoel** veroorzaakt door de risico's en de potentiële gevaren van het fietsen in een stedelijke omgeving, die bij vrouwen sterker op de voorgrond treden wegens een opvoeding die hen meer dan mannen aanzet tot voorzichtigheid in de openbare ruimte.
- 4. De houding van vrouwen t.o.v. het milieu** die maakt dat zij eerder dan mannen geneigd zijn de fiets als vervoermiddel te gebruiken wegens de positieve effecten op hun gezondheid en het milieu.

## De route uitstippelen

Het tweede deel van de studie onderzoekt de veelheid aan parameters die bepalen welke route wordt genomen door vrouwen die regelmatig fietsen.

Het belangrijkste afgeleide criterium is de **rechtstreeksheid van de route en de snelheid** ervan. Daarna wordt de route nog licht gewijzigd op basis van een reeks andere overwegingen, zoals het aangename karakter van de rit, gekoppeld aan comfort en reliëf, het delen van de weg (gemakkelijk of complex) met auto's, het openbaar vervoer of voetgangers, de aanwezigheid van aangepaste fietsinfrastructuur en -inrichtingen, of kinderen makkelijk mee kunnen rijden, of er winkels op de route liggen...

De gebruikelijke trajecten zullen dan ook andere vormen aannemen dan sporadische trajecten. En in geval van een vertraging hebben veel vrouwen de neiging om het snelste traject te kiezen. Daarom lijkt het nogal kort door de bocht om te stellen dat vrouwelijke fietsers de voorkeur geven aan parallelle

2. Bron: La Ligue des familles "Le baromètre des parents 2018".



wegen in plaats van aan hoofdwegen. Vrouwen lijken de voorkeur te geven aan routes waar ze zich zichtbaar voelen en ze het gevoel hebben dat ze een legitieme plaats hebben, waar ze ongehinderd (zonder files, verkeerslichten) verder kunnen rijden en zich veilig voelen, op een veilige afstand van auto's of in straten met rustiger verkeer. Ze verplaatsen zich op eerder smalle parallelle wegen, maar evengoed op goed aangelegde hoofdwegen.

## Fietservaring in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Het derde deel van dit verslag onderscheidt een reeks uitdagingen waarmee vrouwelijke fietsers in Brussel worden geconfronteerd. De studie toont aan dat het voor vrouwen die op volwassen leeftijd leerden fietsen moeilijker is om deze uitdagingen het hoofd te bieden. De respondenten geven hiermee aan hoe belangrijk de fietservaring is om bepaalde hindernissen te overwinnen en om coping- of vermijdingsstrategieën te ontwikkelen.

### Vijf uitdagingen waarmee vrouwelijke fietsers te maken krijgen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

#### 1. Angsten overwinnen en de plaats als vrouwelijke fietser in het gemotoriseerde verkeer vinden.



**2. Conflicten met andere gebruikers van de openbare ruimte: tussen agressiviteit en dialoog.** 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. Anderzijds lijkt het erop dat vrouwen niet meer beducht zijn om lastig gevallen te worden op de fiets, dan wanneer ze zich te voet of met het openbare vervoer verplaatsen. Ze voelen zich integendeel beter op hun gemak op de fiets, omdat ze zich zo sneller uit de voeten kunnen maken.

#### 3. De vrouwelijke "look" combineren met het fietsen.

**4. Fietsen met kinderen** in het door auto's gedomineerd verkeer.

#### 5. Spullen vervoeren en ketenverplaatsingen met de fiets.

## Aanbevelingen

Het onderzoek van Pro Velo heeft getuigenissen en ervaringen verzameld over vrouwelijke fietsers in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en toont op een gedetailleerde wijze aan wat de invloed van het geslacht op het fietsen is. Bovendien benadrukt het onderzoek dat er niet zoiets als de ervaring van vrouwen op de fiets in Brussel bestaat, maar een breed scala aan relaties met de fiets en de openbare ruimte. De fiets vormt voor sommigen zelfs een emanciperende factor.

De drempels, obstakels en uitdagingen die we hebben aangegeven zijn uiteenlopend en de studie bevat een reeks maatregelen en aanbevelingen die het fietsen bij vrouwen zou kunnen bevorderen en die op die manier ook het onevenwicht tussen mannen en vrouwen in de openbare ruimte zou kunnen verminderen.

- 1. Kwaliteitsvolle fietsinrichtingen** (brede, veilige, continue, samenhangende en goed onderhouden fietsinfrastructuur, die afgescheiden is op de grote assen, duidelijke en leesbare voorzieningen, markeringen en bewegwijzering helpen om de plaats van de fiets te legitimeren, rustige fietsroutes, nachtverlichting...).
- 2. Veilige fietsenstallingen** en kluisjes of lockersystemen in de buurt van commerciële centra.





3. **Douches, vestiaires en lockers** op de werkplaats.
4. **Opleidingen**, zowel voor beginnende als regelmatige fietsers.
5. **Uitwisseling van goede voorbeelden** in de vorm van brochures, websites, sociale media, enz. over het vervoer van kinderen en ladingen, de beperkingen met betrekking tot kledij, over de keuze van de route, enz.
6. **Informatie-, communicatie- en sensibiliseringscampagnes** over de verschillende soorten fietsen, de nuttige accessoires om kinderen en spullen te vervoeren, de gewestelijke fietsroutes, de plaats van de fietsers in het verkeer, hoffelijkheid tussen de weggebruikers, de efficiëntie en het plezier van fietsen. Bovendien is het absoluut noodzakelijk dat de communicatie en de ontwikkeling van een fietspromotiebeleid rekening houdt met de verschillende profielen van vrouwelijke fietsers (leeftijd, afkomst en stijl - van de sportieveling tot de beginneling).

Deze maatregelen en aanbevelingen zouden niet alleen kunnen zorgen voor meer vrouwelijke fietsers, maar ook voor meer fietsers in het algemeen. **Een ruimte creëren waar vrouwen hun plaats hebben als fietsers betekent een ruimte creëren waar alle gebruikers hun plaats hebben**<sup>3</sup>. Een groot aandeel vrouwelijke fietsers wordt immers vaak beschouwd als een goede indicator van de fietsbaarheid van een stad. **Door vrouwen aan te moedigen op de fiets te springen, zullen we bovendien misschien ook meer kinderen op de fiets zien**. Kortom, hoe hoger het aandeel vrouwen onder de Brusselse fietsers, hoe groter het aantal fietsers in de straten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

3. Bron: Ville&Vélo: "La femme est l'avenir du vélo", Ville & Vélo, n°54.

Brussel Mobiliteit

0800 94 001

<https://mobilite-mobiliteit.brussels/nl>

[mobiliteit@gob.brussels](mailto:mobiliteit@gob.brussels)

