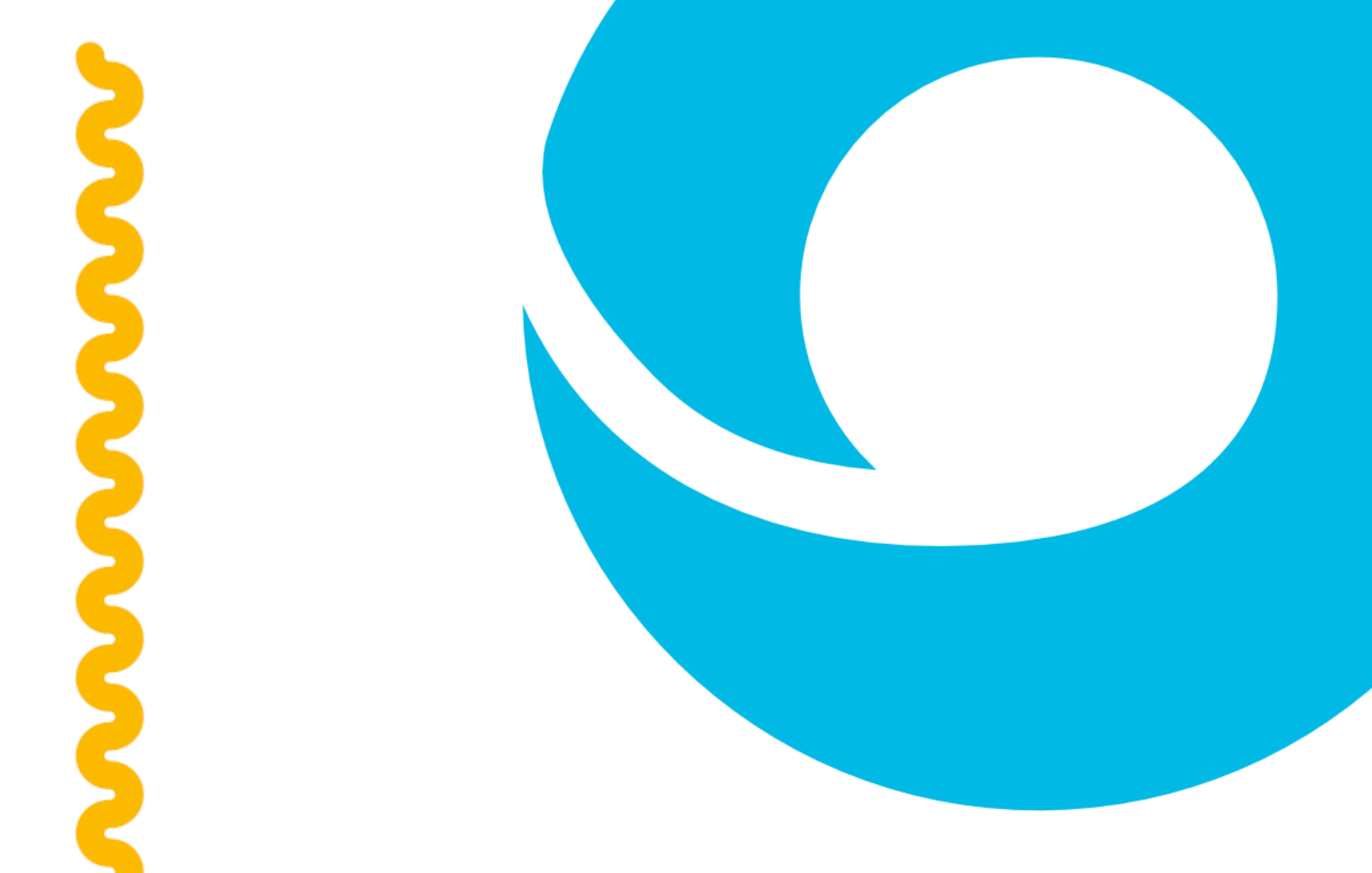




VROUWEN & FIETSEN IN DE STRATEN VAN BRUSSEL

Resultaten van de enquête uit 2019

SAMENVATTING



BRUXELLES MOBILITÉ

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

Pro Velo

www.provelo.org

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





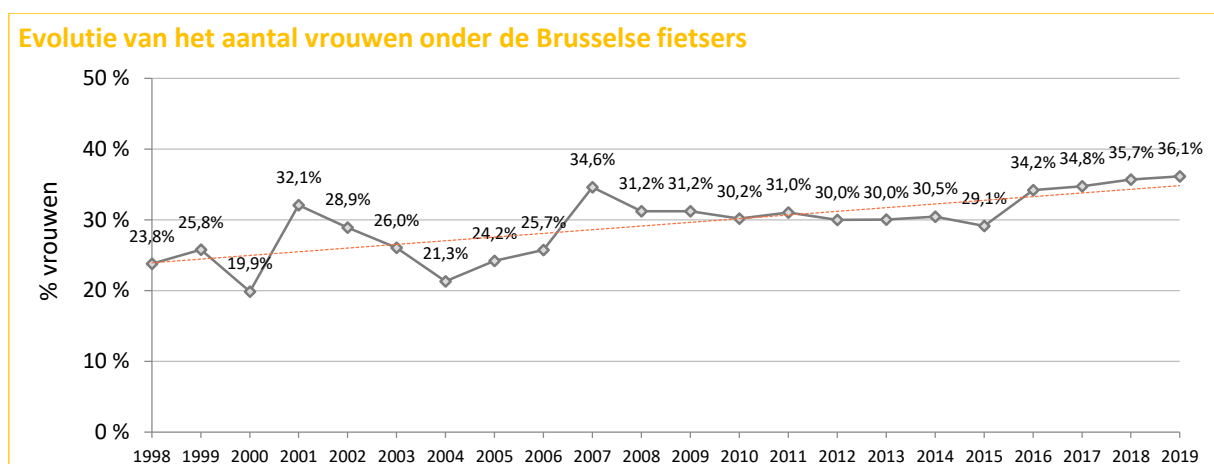
INLEIDING	1
METHODIEK	1
RESULTATEN	2
Deel 1: Kiezen om (niet) te fietsen in Brussel.....	2
Factor 1 : De invloed van sociale representatie	3
Factor 2: De genderdeling van taken en verantwoordelijkheden binnen het gezin	4
Factor 3: Onveiligheid op de weg en het onveiligheidsgevoel.....	5
Factor 4: De relatie van de vrouw met het milieu en het begrip " <i>care</i> ".	5
Deel 2: De route uitstippelen	6
Deel 3: ERVARING VAN HET FIETSEN in Brussel.....	7
Uitdaging 1: Angsten overwinnen en de plaats als vrouwelijke fietser in het gemotoriseerde verkeer vinden.....	8
Uitdaging 2: Conflicten met andere gebruikers van de openbare ruimte: tussen agressiviteit en dialoog.....	8
Uitdaging 3: De fysieke uitdaging van de fiets: beslissingen om het "vrouwelijke" aspect te combineren met fietsen.	8
Uitdaging 4: Fietsen met kinderen en de uitdaging om hen te begeleiden.....	9
Uitdaging 5: Spullen vervoeren en opeenvolgende verplaatsingen	9
BESLUITEN & AANBEVELINGEN	9
BIBLIOGRAFIE.....	12

Copyright : Pro Velo, 2020

INLEIDING

We zien steeds meer fietsers in de straten van Brussel en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft zich tot doel heeft 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: in 2019 was 63,9% van de getelde fietsers mannelijk, tegenover slechts 36,1% vrouwelijk (Pro Velo, 2020). Deze kloof wordt elk jaar kleiner, maar het verschil blijft aanzienlijk (Afbeelding 1).



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

De tweede bevinding geeft aan dat de risico's van het verkeer een groter obstakel vormen **voor vrouwen** dan voor mannen om op de fiets te springen (Pro Velo, 2018). Ten slotte suggereert de derde bevinding dat er een verschil is tussen de fietsroutes die vrouwen kiezen en de routes die mannen volgen: vrouwen maken vertrouwen op de lokale wegen dan mannen, waardoor ze het verkeer zoveel mogelijk kunnen vermijden (Pro Velo, 2016).

Deze drie bevindingen motiveerden ons dan ook om dit onderzoek te wijden aan de relatie die vrouwen hebben met de fiets om inzicht te krijgen in de genderdimensie van het fietsen in Brussel en te begrijpen in hoeverre de fietservaringen en het fietsen zelf wordt gemoduleerd door het feit dat de fietser een vrouw is.

METHODIEK

De toegepaste methodologie voor ons onderzoek combineert zowel de zogenaamde kwantitatieve als de kwalitatieve methoden. Het onderzoek is opgedeeld in vier delen:

- **Online-enquête met vragenlijst:** 1126 vrouwen beantwoordden een online-enquête waarin ze werden gevraagd naar hun fietsgedrag en wat hen ervan weerhield om te fietsen. Dankzij deze enquête konden we ook steekproeven nemen van vrouwen die we vervolgens konden contacteren voor de andere delen van het onderzoek.



- **Dagboeken:** 23 vrouwen die hebben aangegeven dat ze 1 tot 3 dagen per week of regelmatig fietsen, hebben een week lang een onlinedagboek bijgehouden. Elke dag werden de deelnemers gevraagd om een van hun verplaatsingen te selecteren en de primaire en secundaire redenen toe te lichten waarom ze hadden gekozen om deze verplaatsing al dan niet met de fiets te doen. Zo werden in totaal 161 verplaatsingen, waarvan 97 per fiets, gedocumenteerd.
- **Routes die tijdens de interviews werden besproken:** 10 vrouwen die hebben aangegeven dat ze 3 tot 7 dagen per week fietsen, hebben via een GPS-app alle verplaatsingen die ze gedurende de dag met de fiets maakten, geregistreerd en tijdens een persoonlijk interview toegelicht.
- **Focusgroepen:** Er werden 6 focusgroepen samengesteld met in totaal 46 vrouwen om getuigenissen en verslagen te verzamelen van verschillende ervaringen rond de volgende thema's: fietsen en leren fietsen, het onveiligheidsgevoel, fietsen met kinderen, opeenvolgende verplaatsingen, fysieke conditie, enz. De 6 steekproeven werden samengesteld rond een reeks gemeenschappelijke kenmerken (leeftijdsgroep, opleidingsniveau, frequentie van het fietsen, taal).

RESULTATEN

De resultaten van het onderzoek werden verkregen door een vergelijkende analyse van alle gegevens en getuigenissen die via de verschillende delen van het onderzoek werden verzameld. De verhalen en getuigenissen die we hebben verzameld, bestrijken een grote verscheidenheid aan ervaringen. De enquête beweert echter niet representatief te zijn voor de ervaringen van alle vrouwelijke fietsers in de straten van Brussel.

De resultaten worden voorgesteld in drie belangrijke 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 geïdentificeerd waarmee vrouwen worden geconfronteerd als ze zich al dan niet met de fiets verplaatsen.

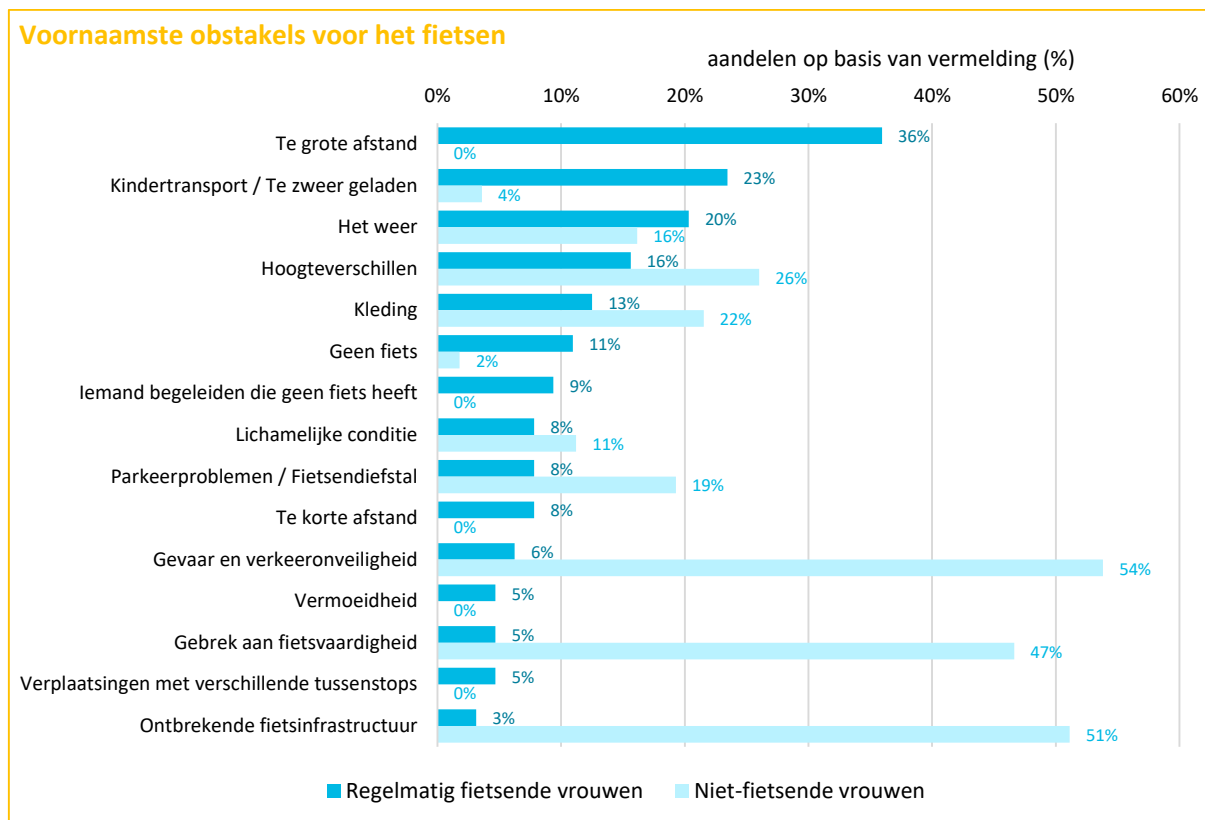
DEEL 1: KIEZEN OM (NIET) TE FIETSEN IN BRUSSEL

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 en de dagboeken. Om meer inzicht te krijgen in de redenen die sommige vrouwen ervan weerhouden om op de fiets te springen, interviewden we niet-fietsende vrouwen (of heel sporadisch)¹ en regelmatige fietsende vrouwen².

Er zijn opmerkelijke verschillen tussen de obstakels om zich met de fiets te verplaatsen in deze twee categorieën (Afbeelding 2). Terwijl niet-fietsende vrouwen het gevaar, de onveiligheid op de weg, het gebrek aan fietsvoorzieningen en comfort aanvoeren als de belangrijkste obstakels, zijn de obstakels die door regelmatige vrouwelijke fietsers worden aangehaald minder algemeen en hebben ze meer te maken met de intrinsieke kenmerken van de verplaatsingen (afstand, reliëf), de redenen en de beperkingen die inherent zijn aan de verplaatsing (kinderen of spullen vervoeren, kleding) of externe factoren (het weer).

¹ Niet-fietsende vrouwen (of zeer sporadische fietsers) zijn vrouwen die nooit, minder dan 1 dag per maand of 1 tot 3 dagen per maand fietsen.

² Regelmatig fietsende vrouwen zijn vrouwen die 1 tot 3 dagen per week of regelmatig fietsen.



Afbeelding 2. Voornaamste obstakels voor het fietsen onder regelmatig fietsende en niet-fietsende vrouwen
(Bron: Vrouwen en fietsen onderzoek - Pro Velo, 2020)

Door de verschillende gegevensbronnen te vergelijken, konden we vier belangrijke factoren identificeren die vrouwen ertoe aanzetten of ervan weerhielen om zich te verplaatsen met de fiets.

Factor 1: De invloed van sociale representatie

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 nu ook nog 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.

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). Sinds de intrede van de fiets werd het gebruik ervan door vrouwen als ongepast beschouwd, ten eerste omdat het beschouwd werd als een bedreiging voor de vrouwelijkheid en de gezondheid van vrouwen, en ten tweede omdat het een symbool van vrijheid en emancipatie was. In de loop der jaren hebben vrouwen het recht om te fietsen moeten opeisen. Tegenwoordig is fietsen in veel landen nog steeds niet algemeen aanvaard (Berge, 2019; Bienvu, 2019; Cyclonordsud, 2016; Lau, 2015; Ville&Vélo, 2012). In Brussel blijft fietsen heel genderspecifiek, vooral in de volkswijken, waar fietsen een meer sociaal aanvaarde activiteit blijft voor mannen en kinderen dan voor vrouwen; vrouwen die op de fiets worden zijn er "moedig", terwijl het voor mannen een alledaagse zaak is. Uit ons onderzoek bleek dat veel niet-fietsende vrouwen het gebrek aan comfort aanvoeren als een van de belangrijkste redenen waarom ze niet fietsen (Afbeelding 2). Velen voelen zich niet in staat om een fiets te gebruiken en beschouwen die dus *de facto* niet als optie (Akar *et al.*, 2013). Dit obstakel wordt echter zeer weinig vermeld door regelmatig vrouwelijke fietsers. Het lijkt er dus op dat de ervaring, het leren fietsen en mate waarin wordt gefietst vrouwen in staat stellen om deze obstakels te overwinnen en dat dit a priori verband lijkt te houden met een hele reeks genderstereotypen en representaties rond het fietsen.

« 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. » (Susan B. Anthony, 1896)

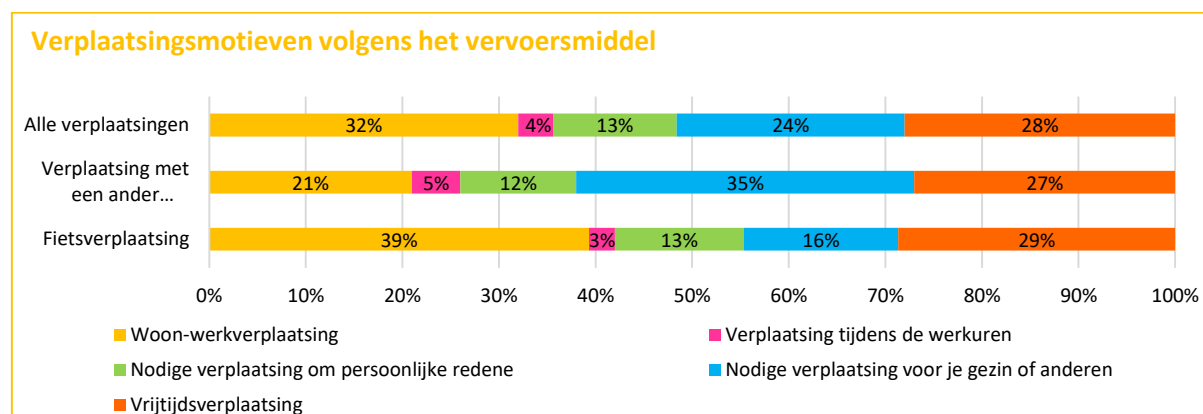
« Elke pedaalslag weerklinkt dan als een opgeheven vuist. » (Asma Al-Ghoul, 2010)

Vrouwen die het obstakel van de fiets als mannelijk vervoersmiddel hebben overwonnen, worden geconfronteerd met een tweede obstakel: fietsen in een door mannen gedomineerde openbare ruimte³. In deze ruimte zijn zij eerder geneigd dan mannen om een reeks voorzorgs- en vermijdingsmaatregelen te nemen om hun fysieke en morele integriteit te vrijwaren en een meer verzoenende houding aan te nemen bij een conflict. Vrouwen die hun plaats opeisen in het verkeer eigenen zich dus opnieuw de openbare ruimte toe en dat helpt om de ongelijkheid tussen mannen en vrouwen bij de toegang tot de stad te bestrijden (Gilow, 2015; Lefebvre, 1968; Sirilma, 2011; Van Enis, 2016).

Een ander aspect dat bepalend is om vrouwen op de fiets te krijgen, is hoe 'vrouwelijk' ze er uitzien op de fiets en de uitdaging om hun vrouwelijkheid te combineren met het eigenlijke fietsen. Toen we de resultaten van onze enquête vergeleken met die van de enquête onder nieuwe fietsers in 2017 (Pro Velo, 2018), stelden we vast dat vrouwen sneller ongemakken met betrekking tot kleding (ongeschikte kleding, transpiratie, gerimpelde kleding) vermelden dan mannen. Dit obstakel wordt nog groter door de manier vrouwelijke fietsers in de media worden weergegeven: mannelijke fietsers worden afgebeeld als gespierde en atletische mannen, terwijl we bij vrouwelijke fietsers vaker vrouwelijkheid en elegantie zien (Aldred en Jungnickel, 2014), wat de sociale druk op het imago van vrouwen kan verhogen en hun neiging om fysieke inspanningen te leveren tijdens het fietsen kan afremmen.

Factor 2: De genderdeling van taken en verantwoordelijkheden binnen het gezin

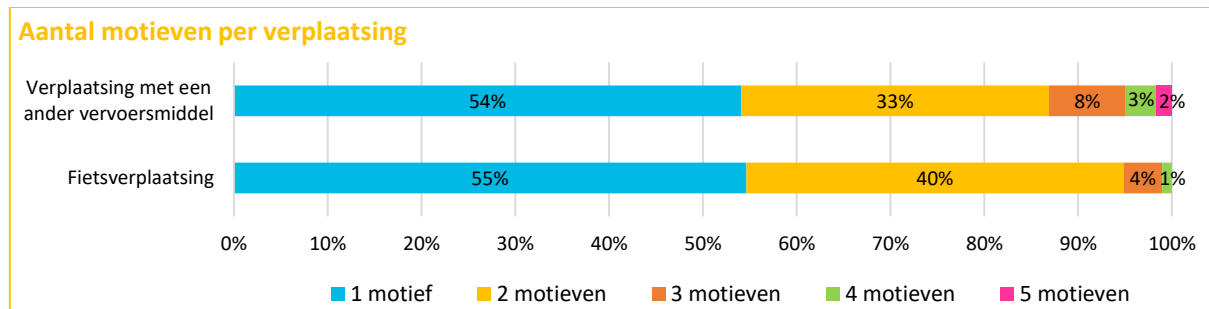
Vandaag de dag zijn het nog steeds vooral de vrouwen die de huishoudelijke en gezinstaken op zich nemen (La Ligue des familles, 2010). Bovendien stelden we vast dat vrouwen meer utilitaire verplaatsingen doen voor anderen dan voor zichzelf (Afbeelding 3).



Afbeelding 3. Verplaatsingsmotieven volgens het vervoersmiddel onder regelmatig fietsende vrouwen
(Bron: Vrouwen en fietsen onderzoek - Pro Velo, 2020)

³ Deze dominantie komt tot uiting in verschillende observaties: de meerderheid van de besluitvormers, planologen, architecten, enz. zijn mannen, het aanbod van sportfaciliteiten wordt vooral gebruikt door de mannelijke bevolking, het straatmeubilair wordt vaak bezet en in beslag genomen door mannen, slechts 6,4% van de straten die naar een persoon zijn genoemd, zijn vernoemd naar een vrouw, enz. (Blache en Lapalud, 2018 in Albert, 2018; Open Knowledge Belgium en Noms Peut-Etre, 2020; Raibaud, 2015). Dit kan zich ook vertalen in het lastigvallen van vrouwen op straat, wat zijn kan weerslag kan vinden in de angst en vrees die vrouwen kunnen ervaren als ze zich op bepaalde tijdstippen in de openbare ruimte bewegen (Perséphone, 2017).

Om deze taken te kunnen uitvoeren, leggen vrouwen vaak complexere trajecten af die extra beperkingen met zich meebrengen en waarbij meerdere haltes worden ingelast. Ons onderzoek heeft aangetoond dat deze twee elementen een afschrikkend effect hebben op het fietsen. Zo stelden we vast dat vrouwen vaker de fiets op stal laten en voor een ander vervoersmiddel opteren als ze utilitaire verplaatsingen (Afbeelding 3) moeten maken voor anderen, zoals de boodschappen voor het gezin of kinderen vergezellen, waarbij vaak spullen of kinderen moeten worden vervoerd. Voor 23% van de ondervraagde vrouwen die regelmatig fietsen zijn kinderen een obstakel om voor de fiets te kiezen (Afbeelding 2). We zien ook dat de fiets zeer weinig wordt gebruikt voor trajecten met minstens drie redenen voor de verplaatsing, wat betekent dat vrouwen waarschijnlijk minstens twee tussenstops moeten maken.



Afbeelding 4: Aantal motieven per verplaatsing onder regelmatig fietsende vrouwen
(Bron: Vrouwen en fietsen onderzoek - Pro Velo, 2020)

Factor 3: Onveiligheid op de weg en het onveiligheidsgevoel

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.

Uit ons onderzoek is gebleken dat vrouwen die niet fietsen bijzonder gevoelig waren voor de onveiligheid op de weg en de verwante gevaren (Afbeelding 2). Deze bevinding wordt ondersteund door het onderzoek onder nieuwe fietsers van Pro Velo in 2017, waaruit bleek dat deze obstakels meer door vrouwen dan door mannen worden aangehaald (Pro Velo, 2018). Hoewel deze angst voor het fietsen voortvloeit uit individuele criteria, vindt het ook zijn oorsprong in sociale en culturele aspecten die "risico's nemen als typisch mannelijk gedrag aanmerken", en dit al vanaf zeer jonge leeftijd, en die kleine meisjes "ertoe aanzetten om hun gezond verstand te gebruiken" (Bem, 1981; Kellong et al., 1976; Morrongiello en Hogg, 2004 en Granié, 2013; Horton, 2007).

« Vrouwen ervaren en beleven 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. » (Chris Blache, 2012).

Hoewel fietsen een bron van zorg kan zijn, kan het ook dienen als een "ontsnappingsmiddel" in de openbare ruimte als vrouwen worden lastiggevallen (Gilow, 2015).

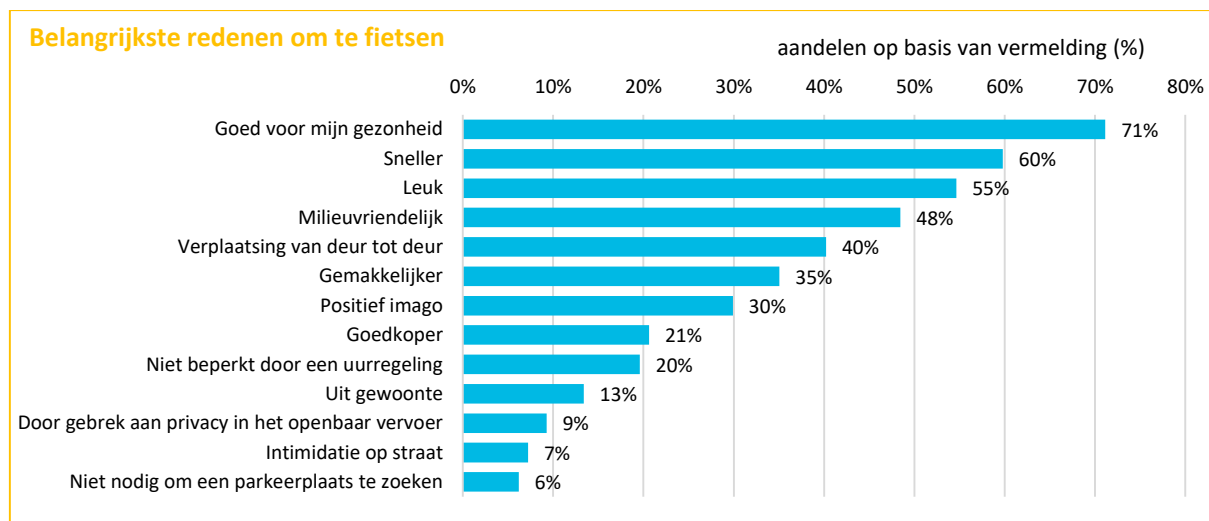
"Die commentaren, bij mij is dat: negeren. En ik heb de indruk dat ze ook sneller van me afglijden doordat ik sneller negeer, ook al weet ik dat dit ze niet voorkomt." (Getuigenis van een deelnemer aan het onderzoek)

Factor 4: De relatie van de vrouw met het milieu en het begrip "care".

Tot slot zijn vrouwen eerder geneigd dan mannen om de fiets als vervoermiddel te gebruiken op basis van de positieve effecten voor hun gezondheid en het milieu (Afbeelding 5). Volgens verschillende studies zijn vrouwen inderdaad gevoeliger voor milieukwesties dan mannen, 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 kenmerken als empathie en “care” hebben ontwikkeld (Bouazzouni, 2019). Vrouwen zouden dus vaker gezonder gedrag aannemen, zowel voor hun gezondheid als voor het milieu (Teret, 2013).

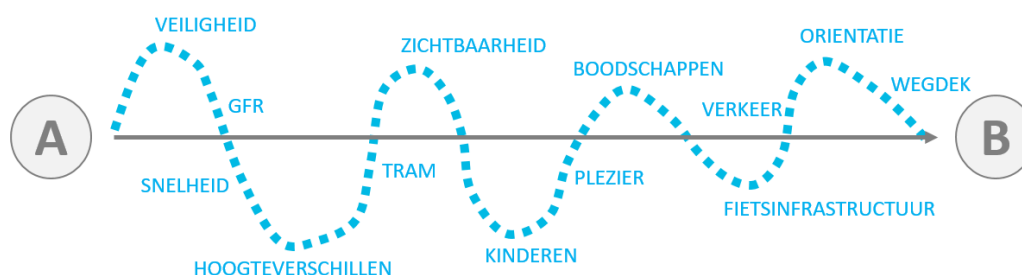
« De fiets, stad en de rol van de vrouw vormen één en dezelfde strijd. Als steden duurzamer worden, zullen we meer fietsers en meer vrouwen op de fiets zien. Als de samenleving duurzamer wordt, zullen er meer vrouwen aan het roer staan. Om de samenleving duurzamer te maken, moeten er meer vrouwen aan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



Afbeelding 5. Belangrijkste redenen om te fietsen onder regelmatig fietsende vrouwen
(Bron: Vrouwen en fietsen - Pro Velo, 2020)

DEEL 2: DE ROUTE UITSTIPPELEN

In het tweede deel van het rapport wordt op basis van de getuigenissen van de becommentarieerde routes gekeken naar de verschillende criteria die een rol spelen bij het uitstippelen van de fietsroutes die regelmatige vrouwelijk fietsers volgen. Het belangrijkste afgeleide criterium is de directe verbinding van 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 geïdentificeerd in ons 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 lastiggevalen 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 maakt.

Elke route vloeit voort uit een combinatie van en een afweging tussen deze criteria. Elke vrouwelijke fietser hecht een ander belang aan deze criteria en is er min of meer gevoelig voor. Zelfs al lijkt de routekeuze op dezelfde criteria gebaseerd te zijn, dan nog kan één criterium als een pluspunt worden gezien voor de ene en een minpunt voor de andere. Vrouwen stippelen hun route uit door een compromis te zoeken tussen de diverse criteria en hun relatieve belang vanuit het standpunt van de vrouwelijke fietser op een specifiek moment en op basis van wat op dat ogenblik voor haar een prioriteit is. Wanneer een vrouw bijvoorbeeld samen met een kind fietst, zal een bepaald criterium (bv. het verkeer vermijden, veiligheid) belangrijker worden. 's Avonds zal dan weer de veiligste route de voorkeur krijgen; is de fietser aan de late kant, dan zullen velen de neiging hebben om de snelste route te kiezen. De meerderheid van de ondervraagde vrouwen lijkt het ook eens te zijn over het belang om "zwarte punten" die een groot aantal obstakels combineren (tram, verkeer, files, kruispunt) te vermijden.



Afbeelding 6: Extract van een opgegeven route

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 kennis van de stad, haar belangrijke oriëntatiepunten (grote verkeersassen, netwerken van het openbare vervoer) en haar morfologie.

"De reisweg die ik nu neem is het resultaat van lang aanpassen en bijvullen." (Getuigenis van een deelnemer aan het onderzoek)

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, zoals gesuggereerd door een van onze basisobservaties. 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. Het is mogelijk dat ze deze criteria vinden op eerder smalle parallelle assen, maar evengoed op goed aangelegde hoofdwegen.

DEEL 3: ERVARING VAN HET FIETSEN IN BRUSSEL

Op basis van de getuigenissen die tijdens de focusgroepen werden verzameld, wordt in het derde deel van dit verslag een reeks uitdagingen geïdentificeerd, waarmee vrouwelijke fietsers in Brussel worden geconfronteerd en die een aanzienlijke mentale belasting veroorzaken die specifiek is voor vrouwelijke fietsers. Dit derde deel beschrijft de ervaringen van de geïnterviewde vrouwen en de strategieën die zij aanwenden om deze uitdagingen aan te gaan of te omzeilen.



De diversiteit van de profielen en de uiteenlopende ervaringen hebben duidelijk gemaakt hoezeer de manier waarop vrouwen door deze uitdagingen worden beïnvloed, varieert 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 op 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 uitdagingen evolueren naargelang hun ervaring en hoe vaak ze fietsen, waardoor we kunnen stellen dat ze kunnen aangepakt worden. Terwijl overtuigde en enthousiaste fietsers oplossingen zoeken om deze uitdagingen te overwinnen, zien niet-fietsers een aantal van deze uitdagingen als onoverkomelijke obstakels die hen ervan weerhouden om de fiets te nemen.

Uitdaging 1: Angsten overwinnen en de plaats als vrouwelijke fietser in het gemotoriseerde verkeer vinden

De focusgroepen hebben sterk de nadruk gelegd op de perceptie van het gevaar door 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.

"Ten slotte had ik de indruk dat ik net niet dood zou gaan telkens wanneer ik hier op mijn fiets klom."
(Getuigenis van een deelnemer aan het onderzoek)

Hierdoor nemen veel vrouwelijke fietsers een aantal voorzorgsmaatregelen, bijvoorbeeld door uiterst voorzichtig te fietsen en 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 volgens hen strategische overtreding van de wegcode.

Uitdaging 2: Conflicten met andere gebruikers van de openbare ruimte: tussen agressiviteit en dialoog

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.

"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." (Getuigenis van een deelnemer aan het onderzoek)

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 beducht zijn om lastig gevallen te worden op de fiets, dan als ze zich te voet of met het openbare vervoer verplaatsen. Bovendien voelen fietsers zich meer gerustgesteld op hun fiets, omdat ze minder worden blootgesteld aan situaties waarin ze lastig gevallen worden en zich sneller uit de voeten kunnen maken als een dergelijke situatie zich voordoet.

Uitdaging 3: De fysieke uitdaging van de fiets: beslissingen om het "vrouwelijke" aspect te combineren met fietsen.

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 vleidend om helemaal bezweet aan te komen op formele plaatsen, zoals op kantoor.

"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". (Getuigenis van een deelnemer aan het onderzoek)

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.

Uitdaging 4: Fietsen met kinderen en de uitdaging om hen te begeleiden

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.

"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." (Getuigenis van een deelnemer aan het onderzoek)

Kinderen begeleiden vergt ook veel meer energie, omdat ze het kind meedragen op hun eigen fiets of voortdurend een kind dat op zijn of haar eigen fiets rijdt en het verkeer in de gaten moeten houden, terwijl ze voortdurend aanwijzingen moeten 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 een nieuw evenwicht en eisen ze hun plaats en die van hun kinderen op in het verkeer.

Uitdaging 5: Spullen vervoeren en opeenvolgende verplaatsingen

Tot slot spraken de respondenten over de uitdagingen die gepaard gaan met het **vervoeren van ladingen 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 tijdens 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.

BESLUITEN & AANBEVELINGEN

Dit onderzoek stelde ons in staat om in een verkennend proces een aantal getuigenissen en ervaringen te verzamelen over vrouwelijke fietsers in Brussel en aan te tonen wat de verschillen tussen mannen en vrouwen met betrekking tot de fiets concreet betekenen in hun dagelijkse fietsgedrag en ervaringen. De analyse toont in detail de invloed van het gender op het gebruik van de fiets. Het laat ons ook toe om beter te begrijpen hoe de identiteit van de fietser verweven is met de genderidentiteit,

maar ook hoe die genderidentiteit de drempels, obstakels en uitdagingen rond het fietsen in Brussel moduleert.

Bovendien belicht het onderzoek, door de nuances tussen de verschillende getuigenissen, de pluraliteit van de ervaringen van vrouwen die zich met de fiets verplaatsen in Brussel. Er bestaat niet zoiets als de ervaring van vrouwen op de fiets in Brussel, maar een breed scala aan relaties met de fiets en de openbare ruimte.

De drempels, obstakels en uitdagingen die we hebben geïdentificeerd zijn dynamisch, net zoals het aantal vrouwen op de fiets in de straten van Brussel. In sommige steden waar het modale aandeel van het fietsen groter is, zien we dat het aandeel vrouwelijke fietsers de neiging heeft om het aantal mannen op de fiets te overtreffen. Er kunnen diverse maatregelen worden genomen om deze drempels te verlagen, de uitdagingen te beperken en zo meer vrouwen op de fiets te krijgen.

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 (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" (Ville à vélo, 2010). Bovendien worden vrouwelijke fietsers dubbel gemarginaliseerd in de openbare ruimte, wat hen weerhoudt om zich met de fiets te verplaatsen: in eerste instantie door 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. In die zin speelt de aanwezigheid van vrouwen onder de Brusselse fietsers een belangrijke rol voor gendergelijkheid bij het gebruik van de openbare ruimte.

Dankzij onderzoek hebben we een reeks maatregelen en aanbevelingen kunnen formuleren om meer vrouwen op de fiets te krijgen en zo de ongelijke toegang tot de openbare ruimte tussen mannen en vrouwen te verminderen.

- Willen we vrouwen aanmoedigen om op de fiets te springen, dan moet de fietsinfrastructuur en -omstandigheden in Brussel worden verbeterd. Daarom bevelen we brede, veilige, continue, samenhangende en goed onderhouden fietsinfrastructuren aan om de angst te beperken die ontstaat door infrastructuren die niet aan deze criteria voldoen en de begeleiding of het vervoer van kinderen en spullen te vergemakkelijken. Op hoofdwegen kunnen afgescheiden fietspaden vermijden dat de weg moet gedeeld worden met het autoverkeer, en duidelijke en leesbare voorzieningen, markeringen en bewegwijzering helpen om de plaats van de fiets te legitimeren en vrouwen hun plaats in het verkeer in te nemen. Voldoende nachtverlichting en sociale controle kan dan weer helpen om het onveiligheidsgevoel te verminderen.
- Naast infrastructuur is het ook belangrijk om enerzijds te zorgen voor veilige fietsenstallingen en kluisjes of lockersystemen in de buurt van commerciële centra om verplaatsingen in het kader van de huishoudelijke taken eenvoudiger te maken, aangezien er nog steeds geen evenwicht bestaat tussen mannen en vrouwen bij het uitvoeren van deze zorgtaken, en anderzijds voor douches, kleedkamers en kluisjes op de werkvloer.
- We raden ook aan om opleidingen te voorzien voor beginnende en regelmatige fietsers en informatietools te ontwikkelen met een reeks tips om hen te helpen bepaalde hindernissen te overwinnen, zoals het gebrek aan zelfvertrouwen, het verhoogde onveiligheidsgevoel, de moeilijkheden bij het vervoer van kinderen en ladingen, de beperkingen met betrekking tot kledij, enz.
- Bovendien lijken informatie, communicatie en sensibilisering ook essentieel om meer vrouwen op de fiets te krijgen. In dit opzicht raden we aan om fietsers beter te informeren, bijvoorbeeld met



behulp van fietsenhandelaars die informatie geven over de verschillende soorten fietsen, nuttige accessoires om kinderen en spullen te vervoeren, maar ook over de gewestelijke fietsroutes, die nog relatief onbekend blijken. Het zou eveneens nuttig zijn om sensibiliserings- en promotiecampagnes te lanceren om de plaats van de fietsers in het verkeer te legitimeren, hoffelijkheid tussen de weggebruikers te bevorderen, de efficiëntie en het plezier van fietsen te promoten en de fiets te erkennen als een middel voor de emancipatie van vrouwen in de openbare ruimte. Bovendien is het absoluut noodzakelijk dat de communicatie en de ontwikkeling van fietspromotiebeleid rekening houdt met de verschillende profielen van vrouwelijke fietsers en afstapt van het monolithische beeld van de gewone fietser.

Er dient opgemerkt te worden dat deze maatregelen en aanbevelingen er niet alleen toe kunnen leiden dat het modale aandeel vrouwelijke fietsers, maar het aantal fietsers in het algemeen toeneemt. Een ruimte creëren waar vrouwen hun plaats hebben als fietsers betekent een ruimte creëren waar alle gebruikers hun plaats hebben (Ville&Vélo, 2012). 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. 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 hoger het aandeel vrouwen onder de Brusselse fietsers, hoe groter het aantal fietsers in de straten van Brussel.



BIBLIOGRAPHIE

- 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*.
- Berge 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.
- Bouazzouni N. (2019), « Comment l’impératif écologique aliène les femmes », *Slate*.
- Cyclonordsud (2016), « La libération des femmes par le vélo », *Un Monde à vélo, Module 5 : Les femmes et le vélo à travers le monde*.
- Dumont L. (2010), « L’inégalité des sexes au cœur de la mobilité spatiale », *Ville à vélo*, n°49, p.14-15.
- 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
- 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.
- 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*.
- 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.
- Open Knowledge Belgium, Noms Peut-Etre (2020). Cartographie en ligne “EqualStreetNames.Brussels”
- 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.
- 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.
- Sirilma N. (2011), « Les femmes ont leur mot à dire ! », *Axelle Magazine*, n°138.
- Teret C. (2013), « Femmes et environnement... quel rapport ? », *Mondequibouge.be*.
- 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.