



Studie fietsen in het duister en donker

Dienst Mobiliteit | mobiliteit@oost-vlaanderen.be



UNIVERSITEIT
GENT



provincie
Oost-Vlaanderen

Inhoudstabel

Context	4
Respondenten	5
Enkele 'verwachte' resultaten	6
Gedragwijziging	8
Verplaatsingsgedrag	10
Fietsinfrastructuur	12
Conclusies	14
Vervolg	18

1. Context

Aanleiding

Verlichting = vandaag 'hot topic'

- > *Energiecrisis: doven van lichten door gemeenten*
- > *Spanningsveld met natuur*
- > *Veel vragen over dit thema*

Nood aan verduidelijking → Vernieuwend fietsonderzoek
Vandaag weinig kennis

Doelstelling

Modal shift stimuleren niet alleen overdag

- > functionele verplaatsingen in duister en donker bevorderen

Inzichten krijgen over de eisen en noden van fietsers die zich in duister en donker verplaatsen

- > *Polsen naar fietsgebruik, fietservaringen, fietsgedrag en routekeuze*

Aanpak

📖 Literatuuronderzoek

📋 Enquête

> *Deel 1 - Algemeen*

> *Deel 2 - Fietssnelwegen*

🗨️ Diepte-interviews

🔍 Focusgroep

> *discussie van de studie*

> *betrokken partners*



2. Respondenten

deelnemers

2940

deelnemers

2015

volledig ingevulde enquêtes



Gemiddelde leeftijd
44 jaar



50/50 verdeling
mannen en vrouwen



Meerderheid (77%)
is hoger opgeleid



Meerderheid (81%)
woont in Oost-Vlaanderen



Respondenten zijn 'heavy users'

↳ de helft verplaatst zich dagelijks met de fiets voor doordeweekse verplaatsingen

- > Fietsen **vaak en ver**
- > Fietsen **ook bij slecht weer**
- > Fietsen **het vaakst naar het werk**



Respondenten = **hebben een eigen fiets (en wagen)**

⚡ **Groot aandeel elektrisch aangedreven fietsen**

Profiel

3. Enkele ‘verwachte’ resultaten

“De meest aangename route overdag is daarom niet altijd de meest aangename route in het donker”

Gent, man, werkend, stad, koersfiets

Minder prettig dan overdag

- › Algemeen menselijk aanvoelen

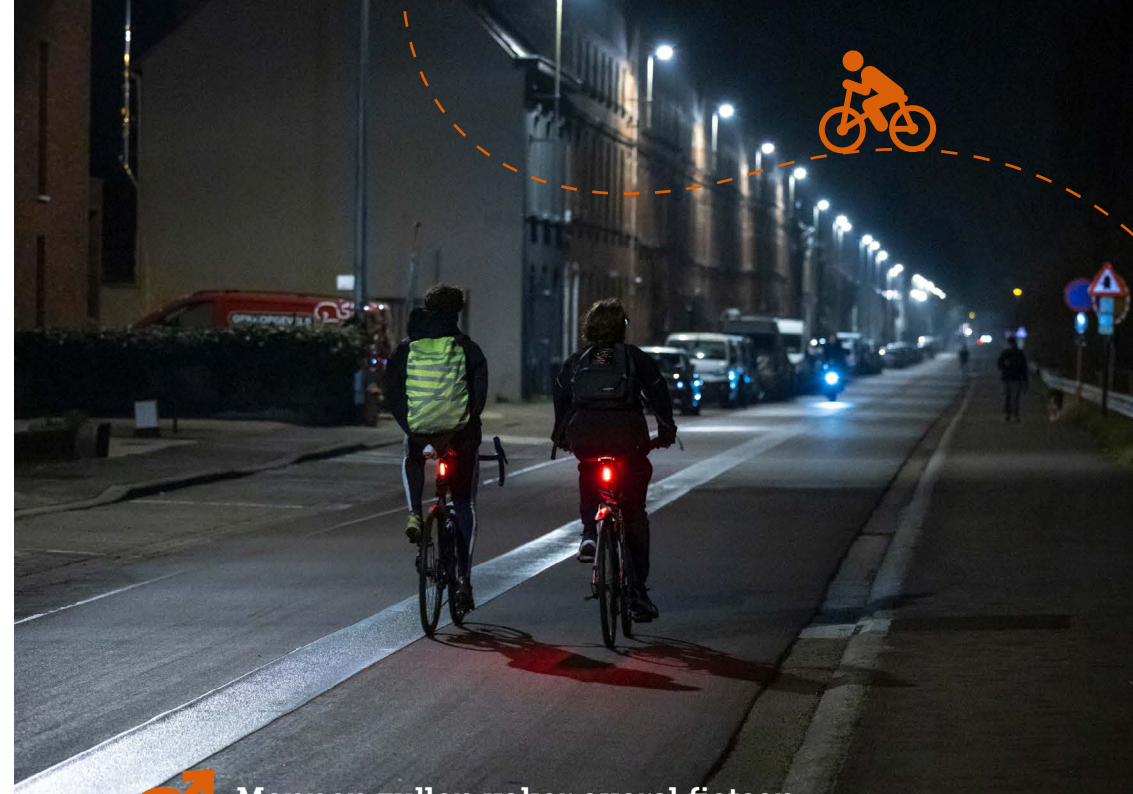
→ bijgevolg fiets men meer overdag dan in duister en donker



Verlichting speelt een rol bereidheid tot fietsen in duister en donker is groter als er openbare verlichting is

Bereidheid om door een bepaalde omgeving te fietsen als er verlichting is in duister & donker (N = 2461)

- › *Grootste bereidheid (95%) in bebouwde omgevingen*
- › *In eender welke omgeving is minimum 60% bereid om te fietsen als er verlichting is*



Mannen zullen vaker overal fietsen, ook als er geen openbare verlichting is

In welke omgeving wil je fietsen zonder openbare verlichting?

- › *Mannen vaker overal (25%) dan vrouwen (9%)*
- › *Bereidheid ligt bij mannen in elke categorie hoger*



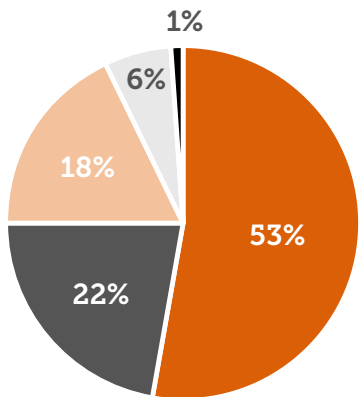
Gezelschap belangrijker bij vrouwen Vrouwen zullen minder vaak alleen fietsen dan mannen

Fietsen in gezelschap in duister & donker in relatie tot tijdstip (gender)

- › *Vrouwen fietsen aanzienlijk minder vaak alleen (44%) dan mannen (74%)*
- › *Voor mannen maakt het weinig verschil of ze alleen dan wel met anderen samen fietsen*

4. Gedragwijziging

Wat doen frequente fietsers anders in het donker en donker dan overdag wanneer ze fietsen bij daglicht?



4/5
past zijn route
en gedrag aan



- Soms wel, soms niet. Dit is afhankelijk van mijn route.
- Nee, ik wijzig niets aan mijn route of gedrag.
- Ja, ik wijzig mijn route.
- Ja, ik kies dan voor een ander vervoersmiddel.
- Ja, ik stel mijn verplaatsing dan uit tot het licht is of ik doe de verplaatsing niet.

Genderverschil

Man verandert vaker niets aan zijn route/gedrag (34%) dan vrouw (12%)
Vrouw kiest vaker voor een ander vervoersmiddel (9%) dan man (3%)

Naast gender zijn er geen uitgesproken verschillen naar leeftijd, met welk soort fiets ze rijden,... en hoe ze naar fietsverplaatsingen in duister en donker kijken.



Onderscheid bij interpretatie van het begrip veiligheid

Bij vrouwen: sociale controle en een gevoel van leven in de omgeving
Bij mannen: verkeersveiligheid

"Als er voldoende licht is, in de bebouwde kom waar er voldoende leven is. (...) Het gevoel dat het voor vrouwen onveilig is. Dit is een boodschap die we van jonges af aan krijgen. Op een route waar wel veel andere fietsers zijn als het donker is zou ik wel fietsen in het donker."

Lokeren, vrouw, voltijds werken, landelijk, gewone fiets

"Het belangrijkste is een goed, vlak wegdek, gezien koersfiets gevoeliger is voor oneffenheden. Verlichting is ook zeer belangrijk, juist om dit wegdek goed te kunnen zien. Zelfs met goede eigen verlichting zie je het wegdek soms niet goed, vooral als je snel gaat."

Oosterzele, man, voltijds werkend, stadscentrum, koersfiets

5. Verplaatsingsgedrag

Welke **elementen** hebben invloed op jouw route in duister en donker?

Meeste invloed: verlichting, staat van het wegdek en omgeving
› Weinig onderscheid in gender, type fiets, werksituatie, ...

Wat wil je **liever niet** tegenkomen op je fietspad als je fietst in duister en donker?

Meest storend: kruispunt zonder verkeerslichten, niet afgescheiden fietspad en tunnel
› Weinig onderscheid in gender, type fiets, werksituatie, ...

Wat is de reden of **meerwaarde** van een ander route?

Grootste reden: betere verlichting, verkeersveiligheid en meer sociale controle

hoe fietsen in duister en donker aantrekkelijker maken?

- › juiste verlichting op de juiste plaats (maatwerk op elke locatie)
- › meer aandacht voor obstakels (paaltjes, ...)
- › meer aandacht voor wegmarkeringen
- › meer fietsers zorgt voor meer levendigheid langs een route
- › aandacht voor het perfect onderhouden wegdek



"Omdat ik een oude fiets heb met dynamo, ben ik wel zichtbaar, maar geef ik geen licht voor mezelf, waardoor **zonder verlichting** zelfs een tak op de weg niet zichtbaar is."

Gent, vrouw, werkzoekend, stad, gewone fiets

"Dynamische verlichting is op zich goed, je ziet ver genoeg en het veiligheidsgevoel is dan groter. Maar soms werkt de verlichting niet en moet je zwaaien om ze te doen werken."

Lokeren, man, student, buitengebied, gewone fiets

geen te felle verlichting: overgang van fel naar minder fel maakt dat je in het donker een tijdje slecht ziet.'

Lokeren, vrouw, werkend, buitengebied, gewone fiets



6. Fietsinfrastructuur

Sociologische en individuele afwegingen

Vandaag vaak ontwerp met alleen een blik op overdag

↳ dit moet veranderen

Ontwerpen met een blik op overdag en duister/donker ☾

› Integreer automatisch een werkbezoek in het donker

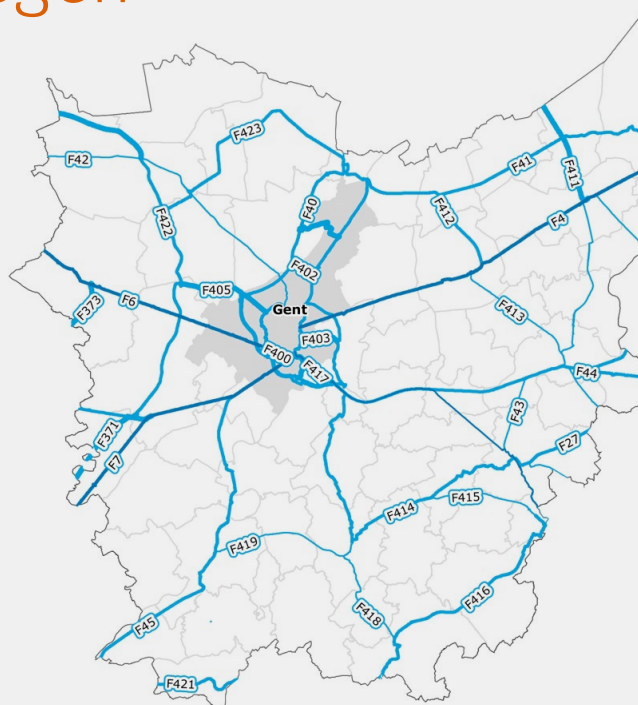
› ...

Fiets snelwegen

› Trajecten zijn verspreid en verschillend

› Verspreid over de hele provincie

› Gaan door verschillende soorten omgevingen



Fiets snelweggebruikers

Het bereikte publiek = ervaren en doorwinterde fietsers

3 op 4 fietst in het duister en donker op de fiets snelwegen (70%)

- › Ze vinden het traject aangenaam in duister en donker
- › Ze voelen zich daarbij niet bang en veilig
- › 45 à 60% zouden die trajecten aanraden in het duister en donker

1 op 4 fietst niet in duister en donker op de fiets snelwegen (30%)

- › Omdat het fietspad in het donker verlaten is
- › Omdat ik me op dit fietspad onveilig voel

Ontwerp fiets snelwegen



Essentiële elementen in onderzoek te nemen

1. Zicht op het wegdek
2. Zicht op andere gebruikers
3. Zicht op de route



Gent - Kortrijk via Oudenaarde
Storende elementen in duister en donker

52% Paaltjes



Kleine fietsring Gent
Storende elementen in duister en donker

+ 50% Lopers/voetganger



Lokeren - Moerbeke
Waardering van belijning en wegmarkering

Waardering van belijning en markering, zowel aan de zijkant van de fiets-snelweg als in het midden

Basis om een afweging te maken

- › Op maat van de beoogde doelgroep
- › Op maat van de specifieke route

7. Conclusies

Onderscheid naar gedrag

4 op 5 past zijn route of gedrag aan

- › Meerderheid doet nog steeds zijn verplaatsing
- › Vrouwen veranderen vaker hun route of gedrag dan mannen

1 op 5 verandert zijn route en gedrag (ten opzichte van overdag) niet in het duister en donker

Onderscheid naar geslacht

Verschillen: vrouwen ... ten opzichte van mannen

- › Fietsen vaker niet
- › Fietsen minder vaak alleen
- › Beleven het fietsen anders: Zoeken meer levendigheid in de routes, met een belangrijk verschil in routekeuze als gevolg
- › Kiezen vaker voor een ander vervoermiddel (vnl auto)

Gelijkenis: zowel vrouwen als mannen ...

- › Zijn zich bewust dat ze het fietsen anders aanvoelen en invullen

Onderscheid in type fiets

Op basis van de antwoorden blijkt er **geen onderscheid** te zijn

- › Naargelang met welk type fiets iemand een verplaatsing maakt
- › En hoe die kijkt naar openbare verlichting
- › Of in welke omgeving zonder verlichting die zou willen fietsen



Fietsen in gezelschap

- › **Zorgt voor een levendige omgeving**
Respondenten fietsen vaker in duister en donker in gezelschap dan overdag
- › **Ander gezelschap geeft een dubbel gevoel**
Onder het aspect sociale veiligheid wordt de aanwezigheid van andere gebruikers als levendig en dus **gewenst** ervaren

Onder het aspect verkeersveiligheid wordt verwezen naar mogelijke **ongelukken** die kunnen gebeuren bij drukte op het fietspad, of indien andere gebruikers onvoldoende zichtbaar zijn



Veiligheid

- › **Verhoogde waarde van het aspect veiligheid**
 - De respondenten geven aan dat ze zelf maatregelen nemen in duister en donker
 - Er wordt meestal geargumenteed vanuit het aspect veiligheid
- › **Verskil in interpretatie van het begrip veiligheid**
 - Veiligheid kan zowel sociale veiligheid als verkeersveiligheid betekenen.
 - Zorgt voor verschillende gedragsverandering





Omgeving en verlichting

- › Als er verlichting is, dan is 60% bereid om in eender welke omgeving te fietsen tijdens duister en donker
- › De groep die overal (17%) of nergens (14%) zonder openbare verlichting zou willen fietsen is even groot
- › Er is begrip voor het beperken of afwezig zijn van verlichting bij kwetsbare natuur als...
 - Er een alternatieve route ter beschikking is met verlichting
 - De omrijdtijd niet te groot is

↳ **Gebruikers informeren over de keuzes die gemaakt worden**

Verlichting en belijning

- › **Er zijn geen afgelijnde groepen** (bijv. naar type fiets of leeftijd) te definiëren die meer of minder behoefte hebben naar verlichting
 - Als er verlichting aanwezig is wordt die wel geapprecieerd
- › **Er is eensgezindheid dat er juiste verlichting nodig is op de juiste plaats.** Daarnaast zijn er nog vele andere mogelijkheden/hulpmiddelen
 - Drie belangrijke criteria: zicht op het wegdek, op andere gebruikers en op de route
- › **Markeringen worden door iedereen als nuttig gezien**
Maar... markeringen worden niet als een alternatief voor verlichting beschouwd

Ontwerpmatige inzichten

- › **Maatwerk** is cruciaal
 - Omgevingscontext steeds mee te nemen in overwegingen
 - In functie van potentieel ruimtegebruik
- › **Alles wat richting, geleiding en zicht geeft** › wordt sterk geapprecieerd
- › **Oneffenheden in het wegdek vermijden**
Vuil, afwatering, onderhoud, putjes, niveauverschillen,...
- › **Obstakels moeten afgewogen worden tegen het nut en de verkeersveiligheid**
 - Versmallingen, middeneilanden, paaltjes, bebording,...

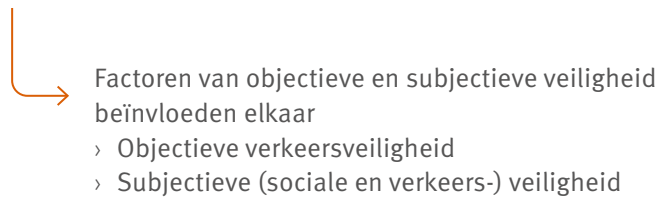


8. Vervolg

Complex thema

Genuanceerd te benaderen door maatwerk

- › Elk individu heeft een eigen afweging om al dan niet in duister en donker te fietsen. De afweging wordt bepaald door een groot aantal factoren. Die onderling ook met elkaar verbonden zijn en elkaar beïnvloeden.



Meer fietsers (ook in het duister en donker)

Wat heeft welke doelgroep juist nodig om te fietsen in het duister en donker?

- › Er is flexibiliteit nodig in het fietsbeleid
- › Doorheen het jaar is er een serieuze periode waarbij minstens een deel van de verplaatsingen in het duister of donker plaats vinden
 - › 3 op 4 blijkt ook in het duister en donker gebruik maken van de fietssnelwegen
 - › Al blijkt dat er vaak een andere route wordt gezocht



Ontwerpen met een 'donkere' blik

- › Het gaat over heel wat **meer** dan een afweging over openbare verlichting
- › Zoeken naar **ondergrenzen, bovengrenzen, rekbaarheid en flexibiliteit in het ontwerpverhaal**
 - › Onderzoek toont aan dat 'maatwerk' belangrijk is – ook is dat in de praktijk moeilijk
 - › Onderzoek toont aan dat diversiteit aan fietspaden en fietssnelwegen belangrijk is
 - › De diversiteit aan noden van gebruikers beantwoorden
 - › Werk maken van een uitgebreid fietsnetwerk – zodat er alternatieven voor handen zijn

Suggesties voor vervolgonderzoek

- › Verder **sociologisch, gedragsmatig en verkeerskundig** onderzoek nodig
 - › Hoe groot is het potentieel van fietsverplaatsingen in duister en donker?
 - › Hoe het genderverschil opkrikken?
 - › Wat kan het subjectief sociaalveiligheids- en verkeersveiligheidsgevoel beïnvloeden?
 - › ...
- › Focus moet gaan naar de eigenlijke **behoefte van beoogde doelgroepen**