



provincie

Oost-Vlaanderen

Dienst Mobiliteit

[mobiliteit@oost-vlaanderen.be](mailto:mobiliteit@oost-vlaanderen.be)



# Studie 'fietsen in het duister en donker'



# Introductievideo

<https://www.youtube.com/watch?v=NVhZYzyzccw>

# Inhoud

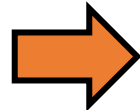
1. Context
2. Respondenten
3. Start studie – *Enkele ‘verwachte’ resultaten*
4. Gedragwijziging – *Wat verandert er?*
5. Verplaatsingsgedrag – *Wat beïnvloedt hun keuze?*
6. Fietsinfrastructuur – *Ontwerp fietssnelwegen*
7. Conclusies
8. Vervolg

# 1. Context

# 1.1 Aanleiding

- Verlichting = vandaag 'hot topic'
  - Energiecrisis - doven van lichten door gemeenten
  - Spanningsveld met natuur
  - Veel vragen over dit thema

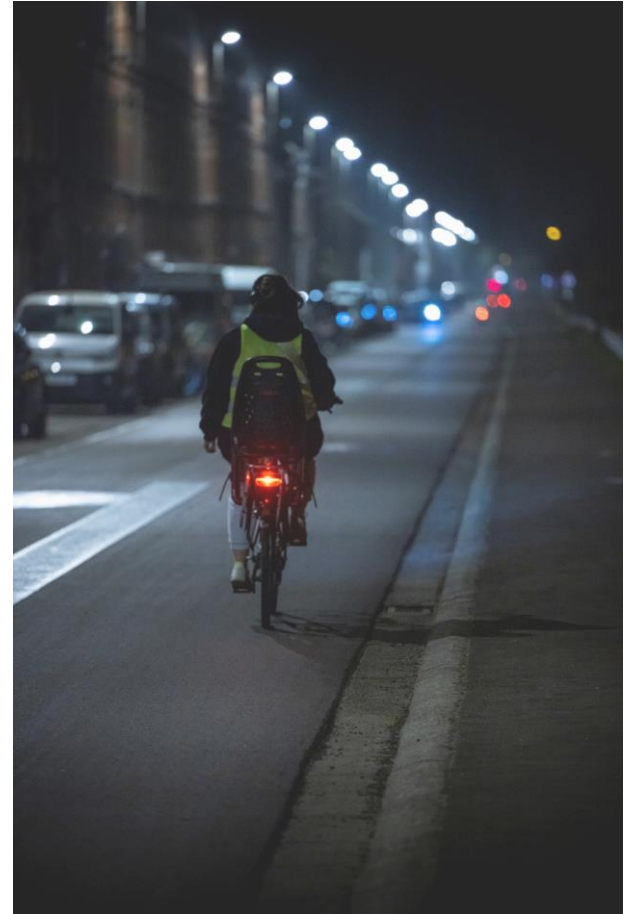
- Nood aan verduidelijking
  - Vandaag weinig kennis



Vernieuwend fietsonderzoek

# 1.2 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



# 1.3 Aanpak



- Literatuuronderzoek
- Enquête
  - Deel 1 – Algemeen
  - Deel 2 – Fietssnelwegen
- Diepte-interviews

# 1.3 Aanpak

- Focusgroep
  - Discussie van de studie
  - Betrokken partners
    - Fietsberaad
    - Agentschap Wegen en Verkeer
    - Departement Mobiliteit en Openbare Werken
    - Regionale Landschappen
    - Vrije Universiteit Brussel
    - Fluvius



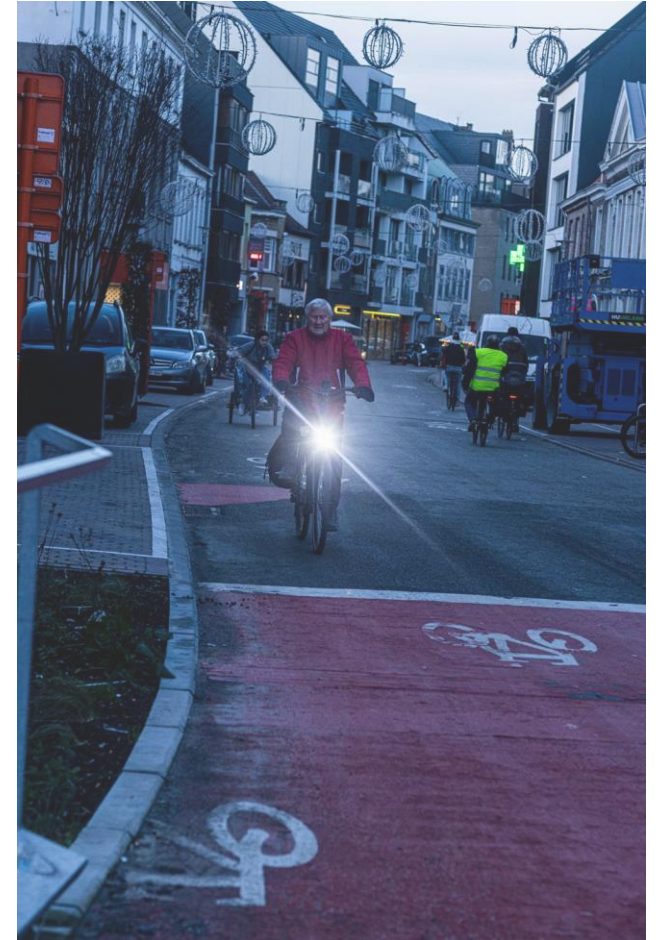




## 2. Respondenten

# 2.1 Basisgegevens

- Aantal
  - 2940 deelnemers
  - 2015 volledig ingevulde enquêtes
- Socio demografisch
  - Gemiddelde leeftijd 44 jaar
  - 50/50 verdeling mannen en vrouwen
  - Meerderheid (77%) is hoger opgeleid
  - Meerderheid (81%) woont in Oost-Vlaanderen



## 2.2 Fietsprofiel

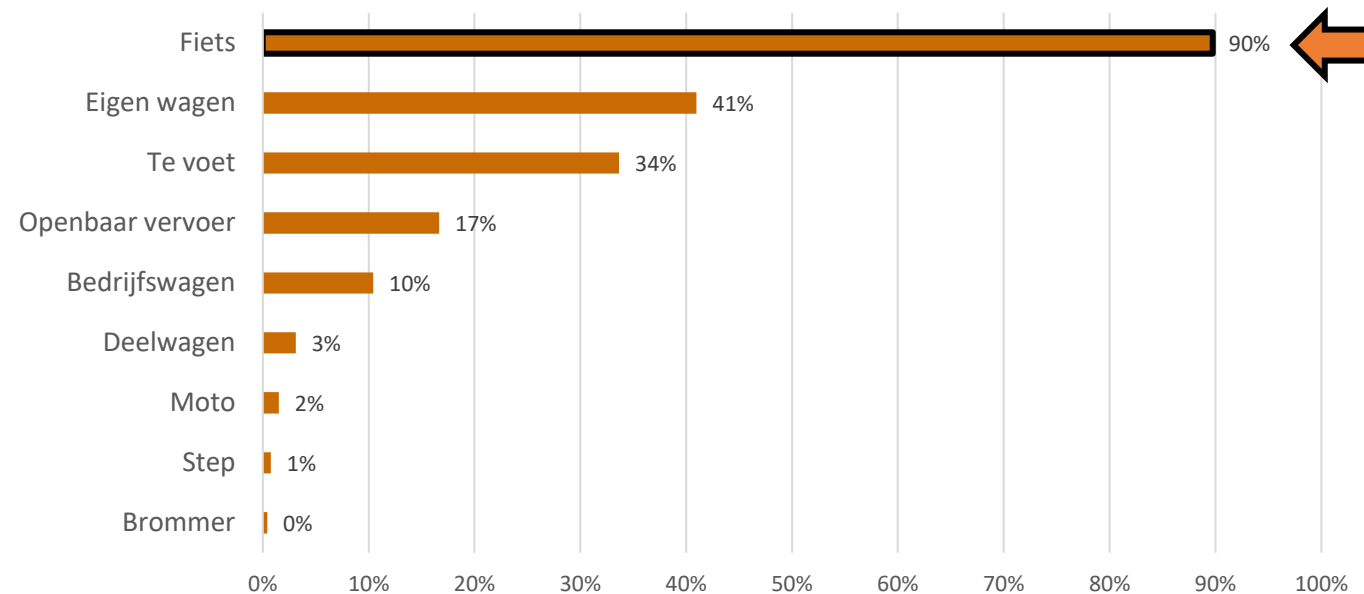


- Respondenten = 'heavy users'
  - Fietsen vaak en ver
  - Fietsen ook bij slecht weer
  - Fietsen het vaakst naar het werk
- Respondenten = hebben een eigen fiets (en wagen)
  - Groot aandeel elektrisch aangedreven fietsen

## 2.2 Fietsprofiel

Hoe verplaats jij je meestal? (N = 2887)

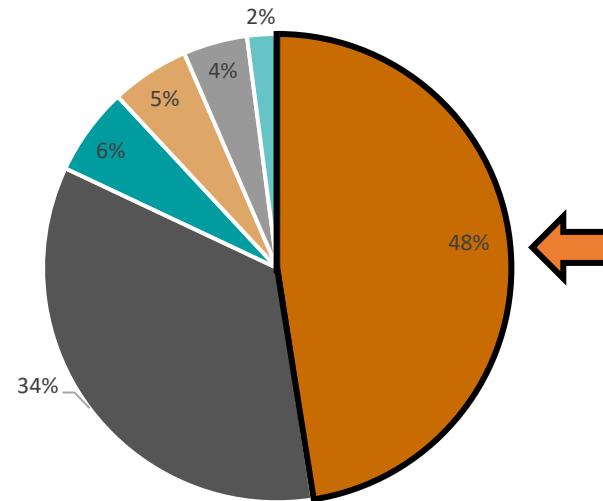
- Meerderheid (90%) met de **fiets**



## 2.2 Fietsprofiel

Hoe vaak verplaats jij je met de fiets voor doordeweekse verplaatsingen? (N = 2801)

- Meerderheid (48%) **dagelijks**
- 2% maakt nooit een verplaatsing met een fiets (deze werden niet verder bevraagd)

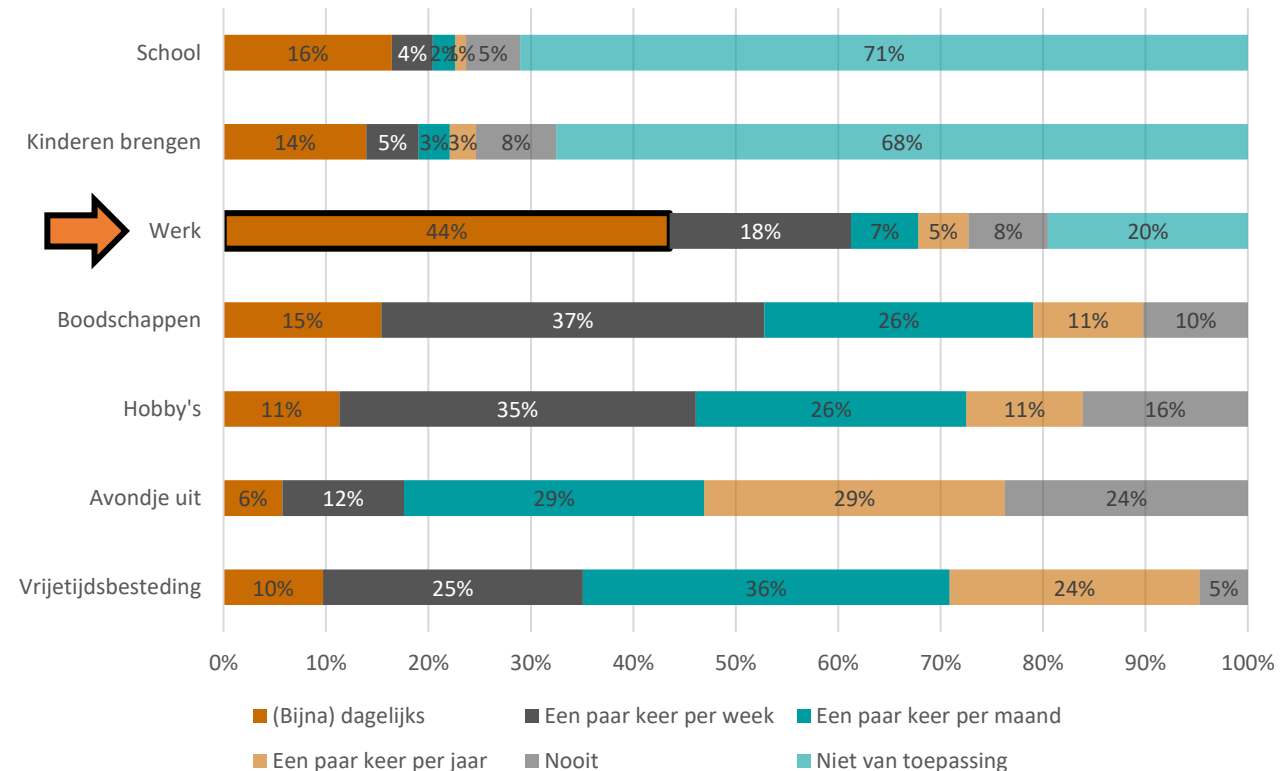


■ Dagelijks ■ Meermaals per week ■ Wekelijks ■ Meermaals per maand ■ Maandelijks ■ Nooit

## 2.2 Fietsprofiel

Frequentie in relatie tot motief (N = 2651)

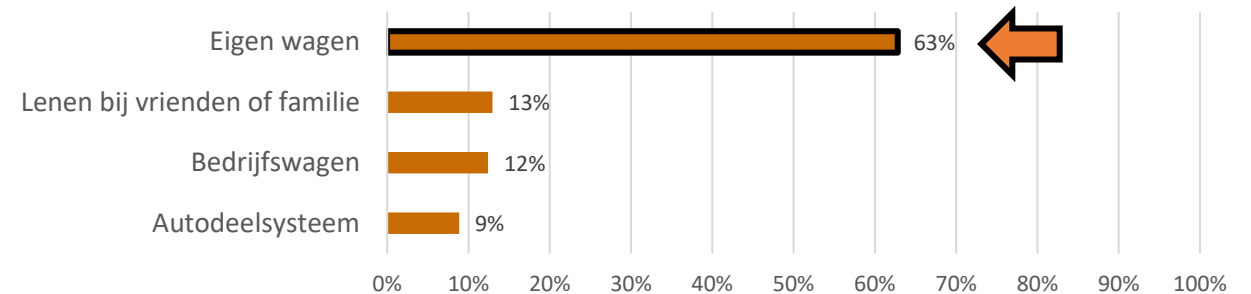
- Het vaakst dagelijks: naar **werk** (44%), naar school (16%), boodschappen (15%) en kinderen naar school te brengen (14%)



## 2.2 Fietsprofiel

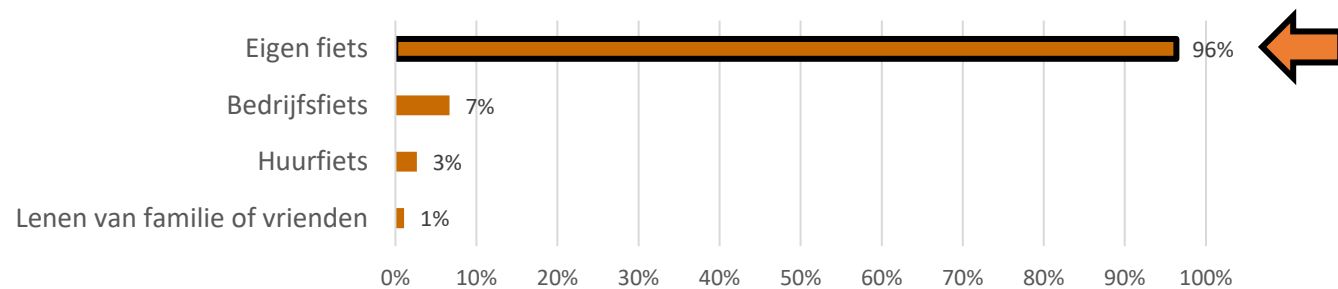
Heb je toegang tot een wagen? (N = 2865)

- Meerderheid (63%) heeft een **eigen wagen**
- 11% heeft geen toegang tot een wagen



Heb je toegang tot een fiets? (N = 2855)

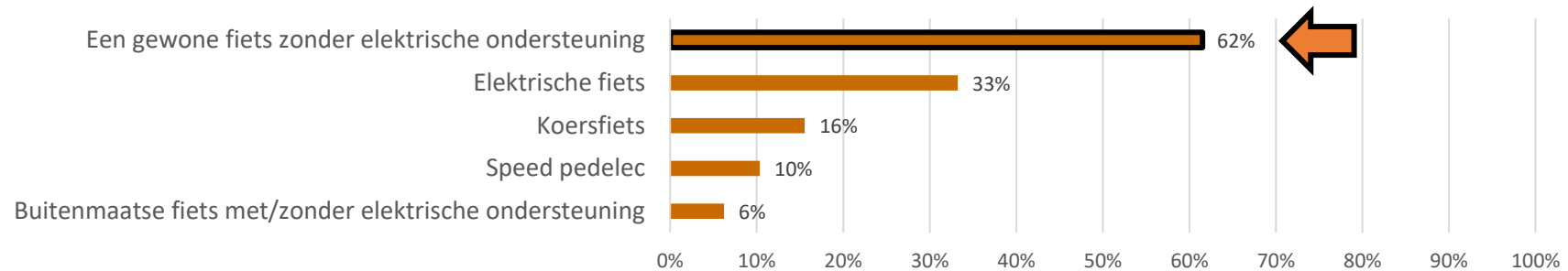
- Grote meerderheid (93%) heeft een **eigen fiets**
- 0,5% heeft geen toegang tot een fiets = einde enquête



## 2.2 Fietsprofiel

Welk type fiets gebruik je meestal? (N = 2829)

- Meerderheid (63%) gebruikt een **gewone fiets**
- 43% heeft een elektrische fiets (33% + 10%)







### **3. Start studie**

Enkele 'verwachte' resultaten

# 3.1 Niet als uitnodigend ervaren

- Minder prettig dan overdag
  - Algemeen menselijk aanvoelen

*‘(Gent, man, werkend, stad, koersfiets): De meest aangename route overdag is daarom **niet altijd de meest aangename route in het donker.**’*

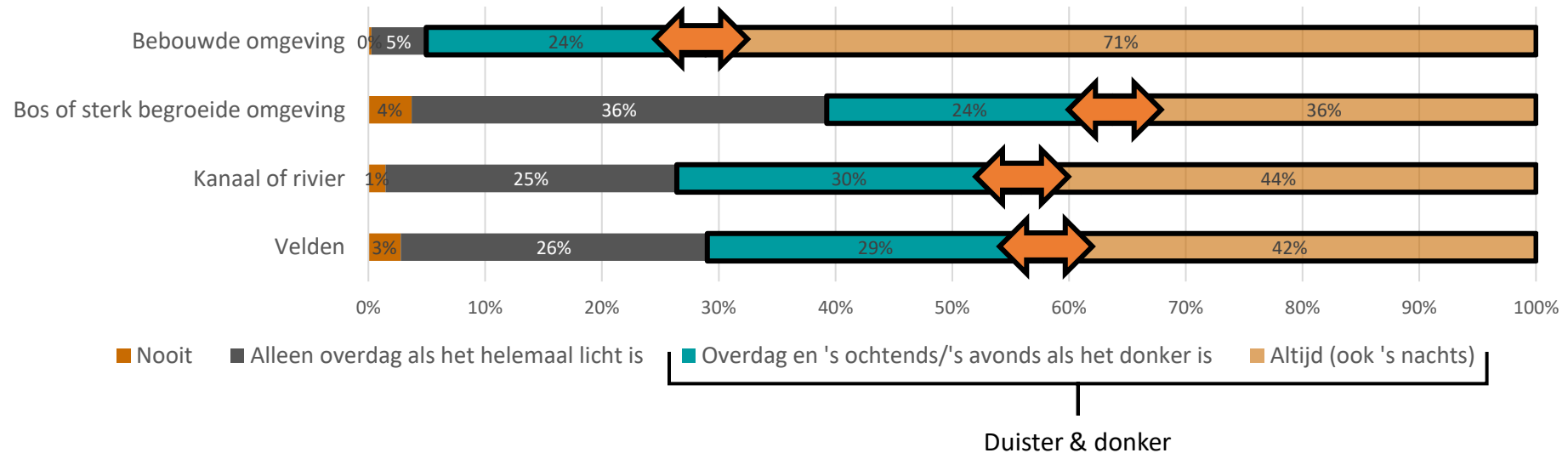
- Bijgevolg fietst men meer overdag dan in duister en donker

## 3.2 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 d&d (N = 2461)

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



## 3.2 Verlichting speelt een rol

- Speelt een rol bij de mate van (on)veiligheid
  - Bijgevolg ook bij routekeuze

*'(Gent, man, werkend, stad, gewone fiets): voelt zicht onveilig op een **route die donker en afgelegen** is, omwille van sociale onveiligheid en mogelijkheid dat er iemand in de bosjes loert. Hierdoor fiets ik sneller als ik mij onveilig voel.'*

*'(Gent, vrouw, gepensioneerd, stadscentrum, gewone fiets): Een omgeving in het donker vind ik niet uitnodigend. Ik fiets enkel uit noodzaak in het donker. Hetgeen een omgeving toch iets meer uitnodigend maakt is een goede infrastructuur.'*

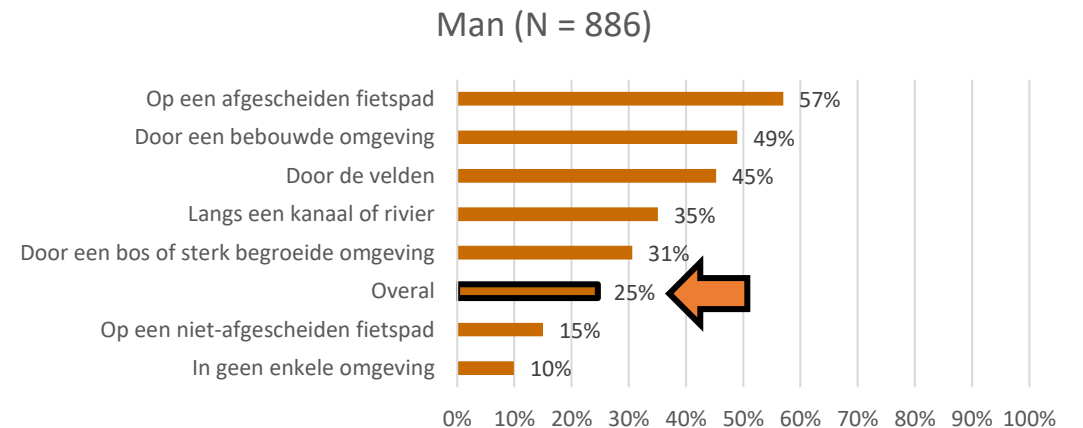
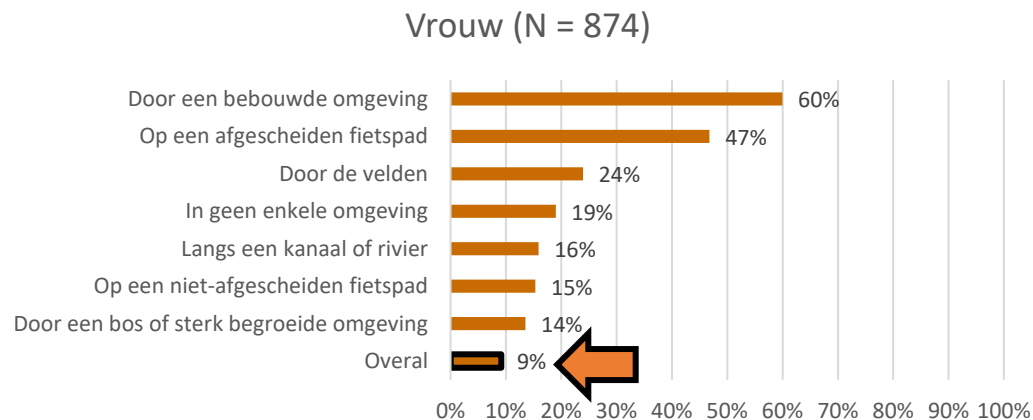
- Er is begrip voor het beperken of afwezig zijn van openbare verlichting bij kwetsbare natuur als...
  - Er een alternatieve route ter beschikking is met openbare verlichting
  - De omrijdtijd niet te groot is

## 3.3 Bereidheid bij mannen hoger

- Mannen zullen vaker dan vrouwen, ook als er geen openbare verlichting is, overall fietsen

In welke omgeving wil je fietsen zonder openbare verlichting (gender)

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

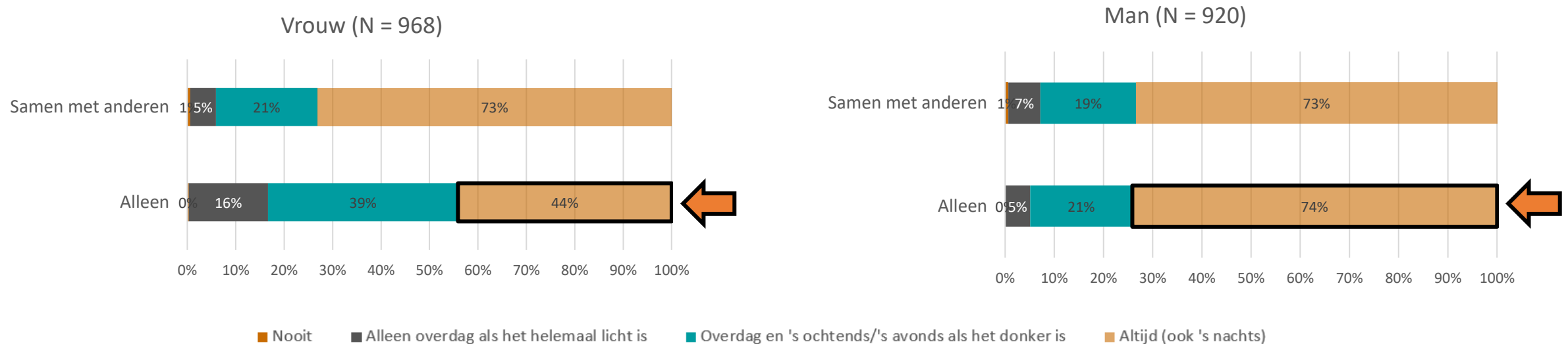


# 3.4 Gezelschap belangrijker bij vrouwen

- Vrouwen zullen minder vaak alleen fietsen dan mannen

Fietsen in gezelschap in d&d 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



## 3.4 Gezelschap belangrijker bij vrouwen

- Vrouwen zullen minder vaak alleen fietsen dan mannen

*‘(Oosterzele, vrouw, voltijds werkend, dorpskern, koersfiets) Uit gewoonte neem ik zelf eerder de Brusselsesteenweg, maar met mijn partner zou ik **wel** op een veilig fietspad fietsen zonder extra verlichting.’*



**4. Gedragswijziging**  
Wat verandert er?



# 4.1 Wat verandert er

- De hamvraag: Wat doen frequente fietsers **anders in het duister en donker** dan overdag wanneer ze fietsen bij daglicht?

Verandert je route/gedrag bij fietsen in duister en donker?



JA

Wie soms of altijd zijn route wijzigt → **71%**

Wie kiest voor andere modi → **6%**

Wie verplaatsing uitstelt of niet meer doet → **1%**



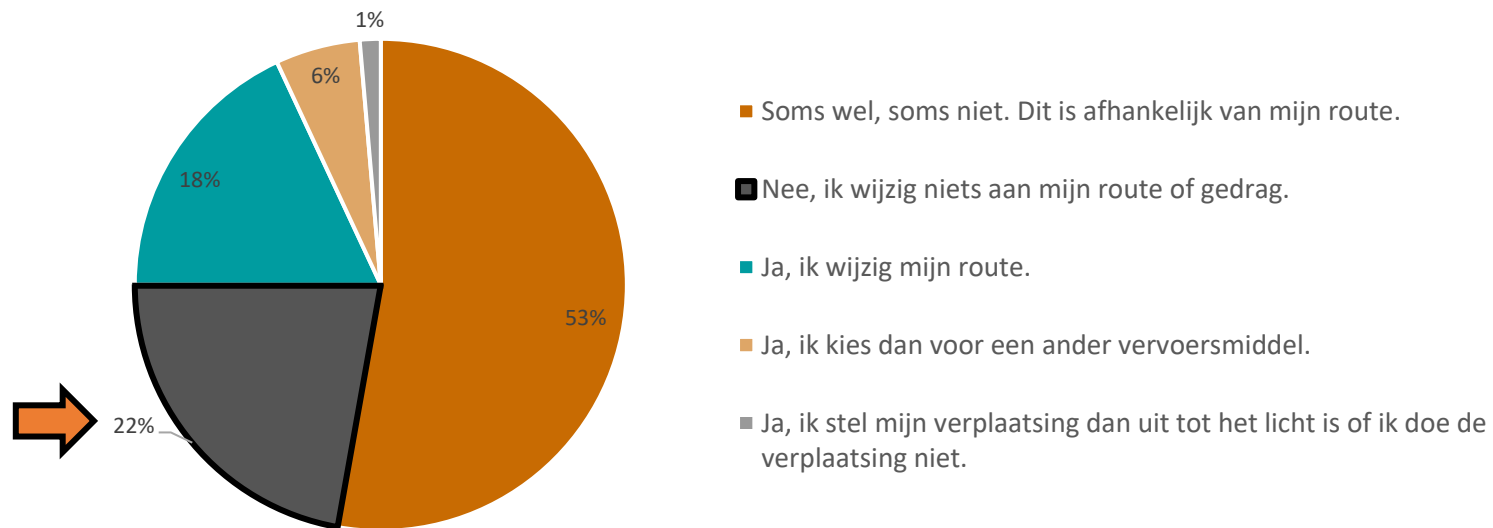
NEE

Wie niets wijzigt aan zijn route/gedrag → **22%**

# 4.1 Wat verandert er

- **4 op 5** past zijn route of gedrag aan (78%)
- **1 op 5** past niets aan (22%)

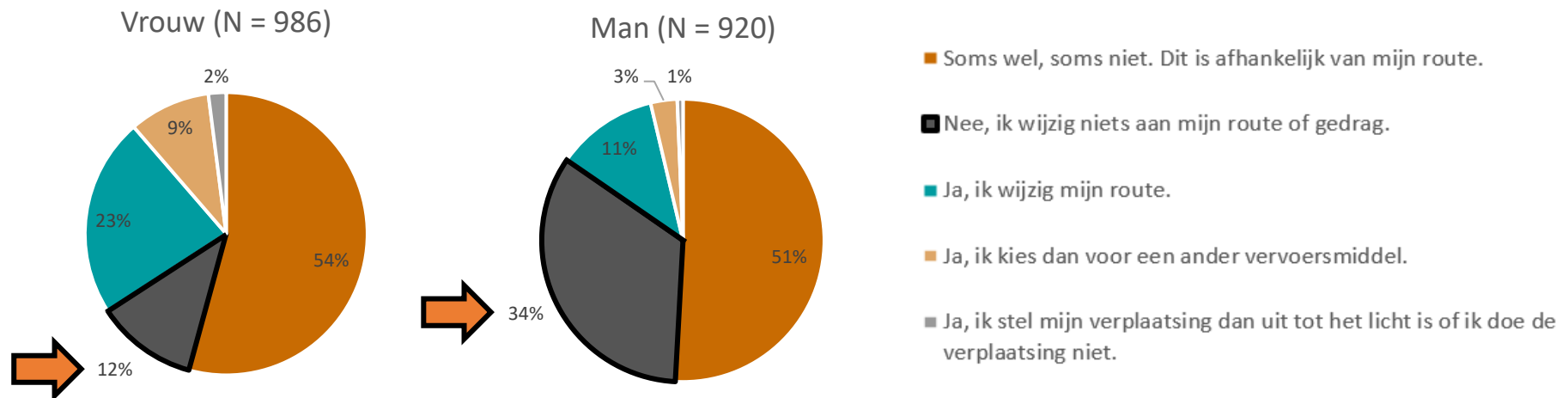
Verandert je route of gedrag als je fietst in het donker? (N = 2405)



## 4.2 Genderverschil

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

Verandert je route of gedrag als je fietst in het donker? (gender)



## 4.2 Genderverschil

- Onderscheid bij interpretatie van het begrip veiligheid
  - Bij vrouwen – sociale controle en een gevoel van leven in de omgeving
  - Bij mannen – verkeersveiligheid

*‘(Lokeren, vrouw, voltijds werken, landelijk, gewone fiets) 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 jongs af aan krijgen. Op een route waar wel veel andere fietsers zijn als het donker is zou ik wel fietsen in het donker.’*

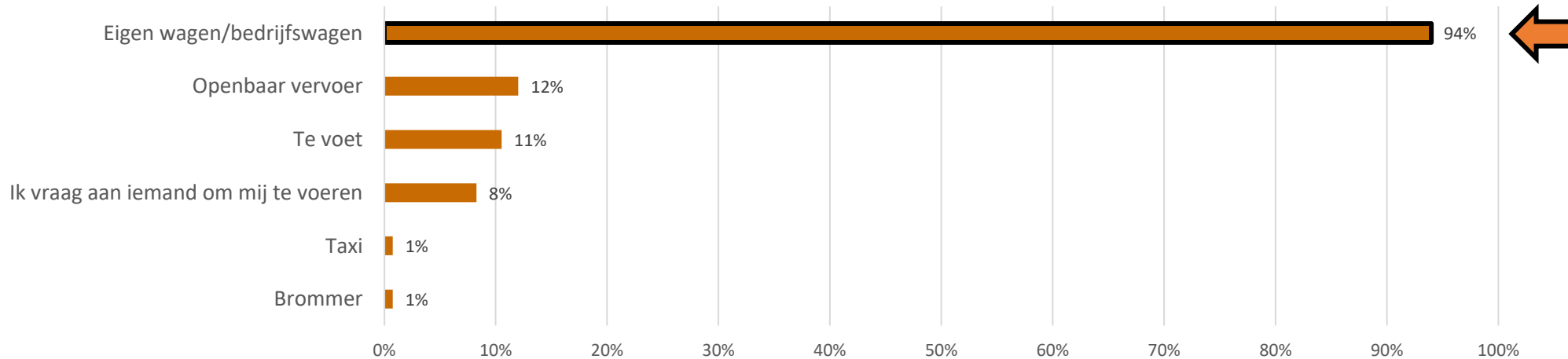
*‘(Oosterzele, man, voltijds werkend, stadscentrum, koersfiets): Het belangrijkste is een goed, vlak wegdek, gezien koersfiets gevoeliger is voor oneffenheden. Verlichting is ook zeer belangrijk, juist **om dit wegdek goed te kunnen zien**. Zelfs met goede eigen verlichting zie je het wegdek soms niet goed, vooral als je snel gaat.’*

## 4.3 Wie kiest voor andere modi

6%

Welk ander transportmiddel neem je? (N = 133)

- Grote meerderheid (94%) **eigen wagen/bedrijfswagen**

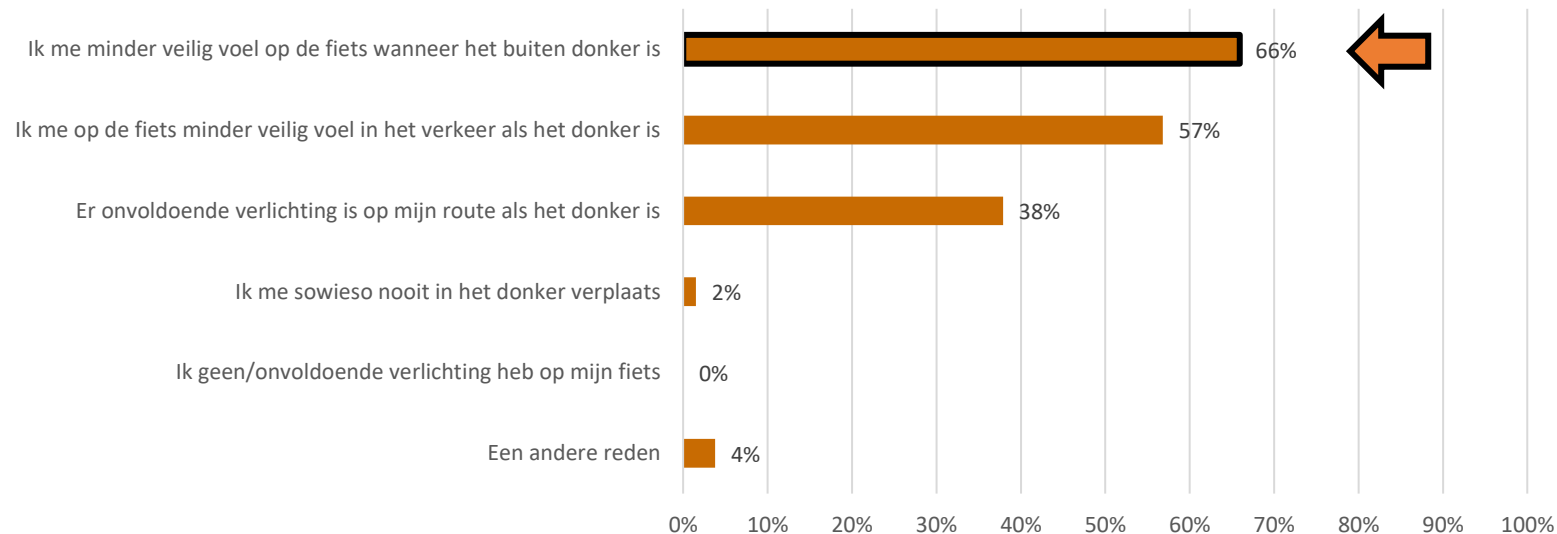


## 4.3 Wie kiest voor andere modi

6%

### Waarom ander vervoersmiddel (N = 134)

- Meerderheid omwille van **onveiligheidsgevoel op de fiets (66%)** en **onveiligheidsgevoel in het verkeer (57%)**

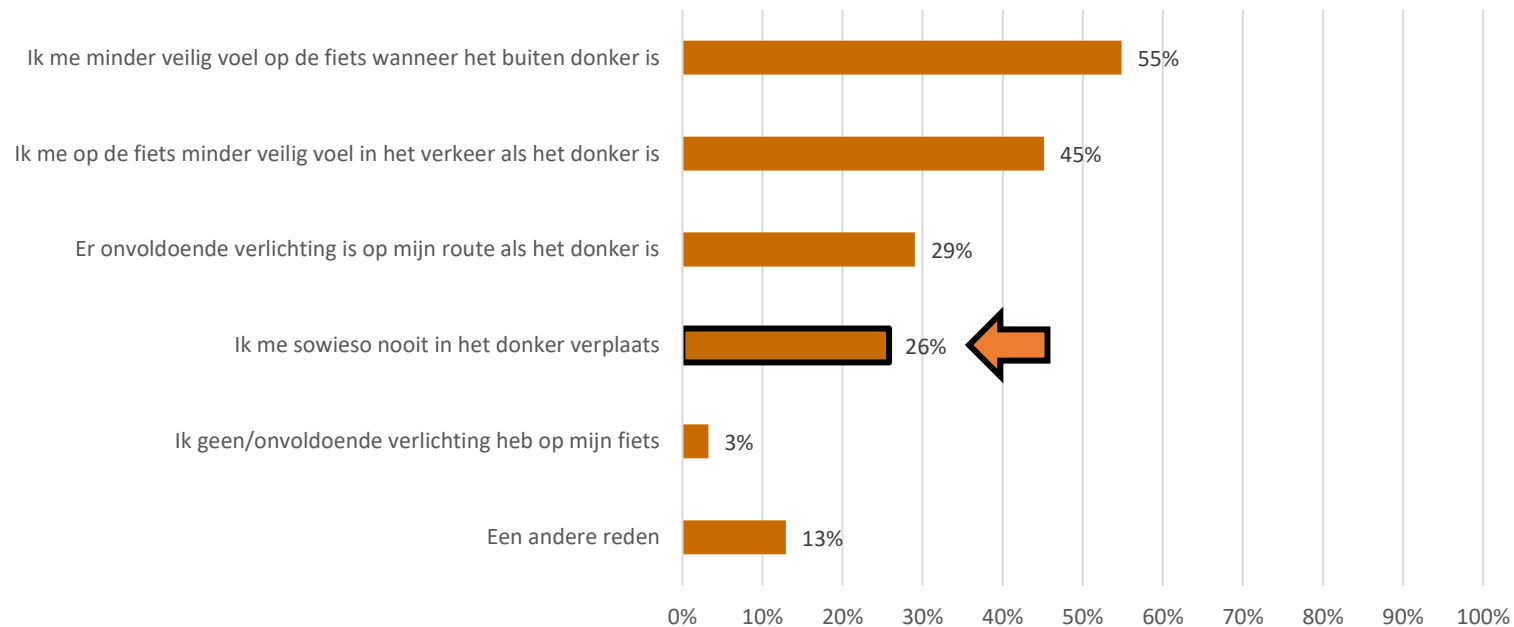


1%

## 4.4 Wie uitstelt of niet meer doet

Waarom verplaatsing uitstellen of niet meer doen (N = 33)

- Opletten met steekproefgrootte → **geen uitspraak mogelijk**
- *Ongeveer een kwart (26%) verplaatst zich sowieso nooit in het donker*



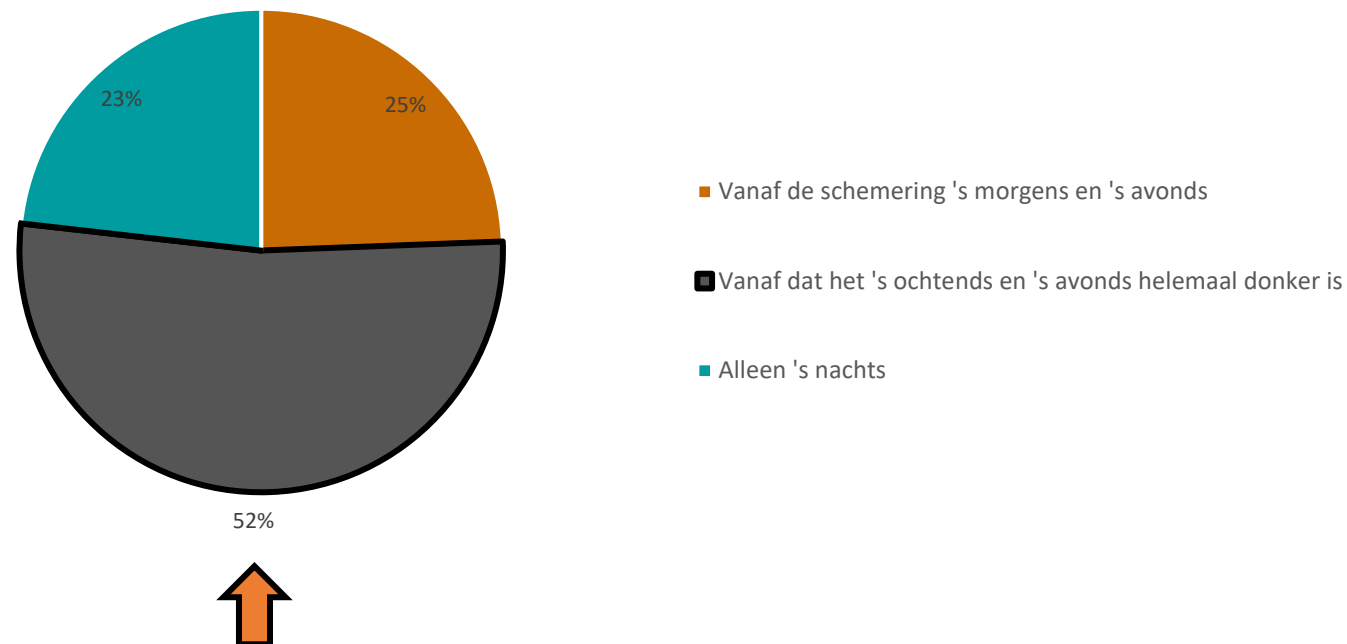
# 4.5 Wie kiest voor andere modi, uitstelt of niet meer doet

6%

1%

Vanaf wanneer kiezen voor andere modi, uitstellen of niet meer doen (N = 168)

- Meerderheid (52%) **vanaf dat het 's ochtends en 's avonds helemaal donker is**





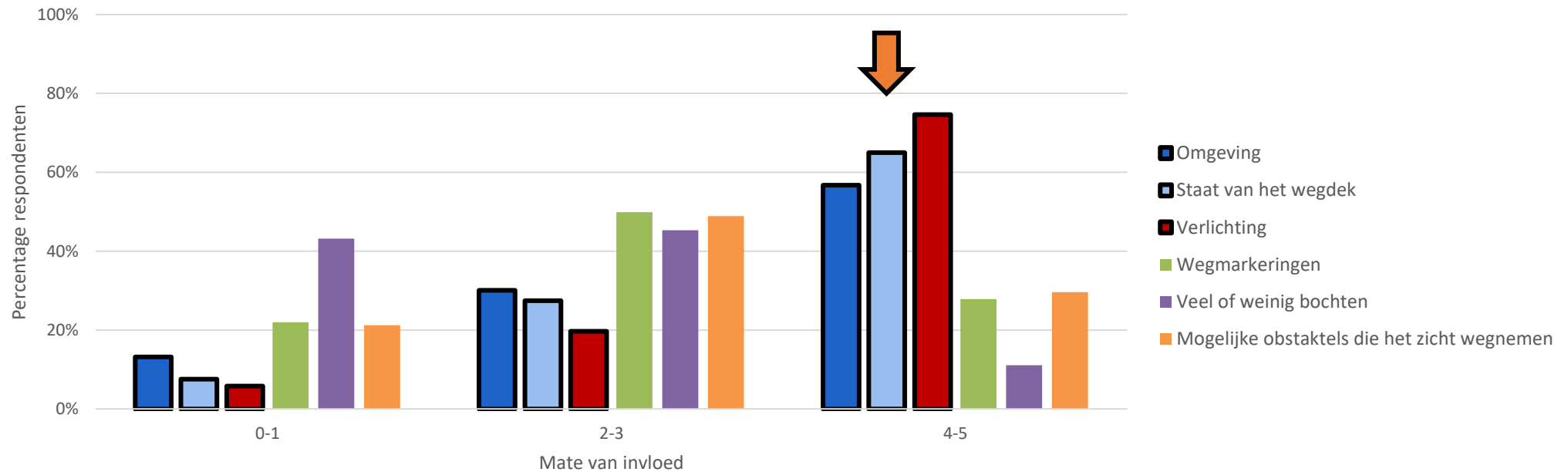


**5. Verplaatsingsgedrag**  
Wat beïnvloedt hun keuze?

# 5.1 Welke elementen beïnvloeden

Welke elementen hebben invloed op jouw route in duister en donker (N = 1442)

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

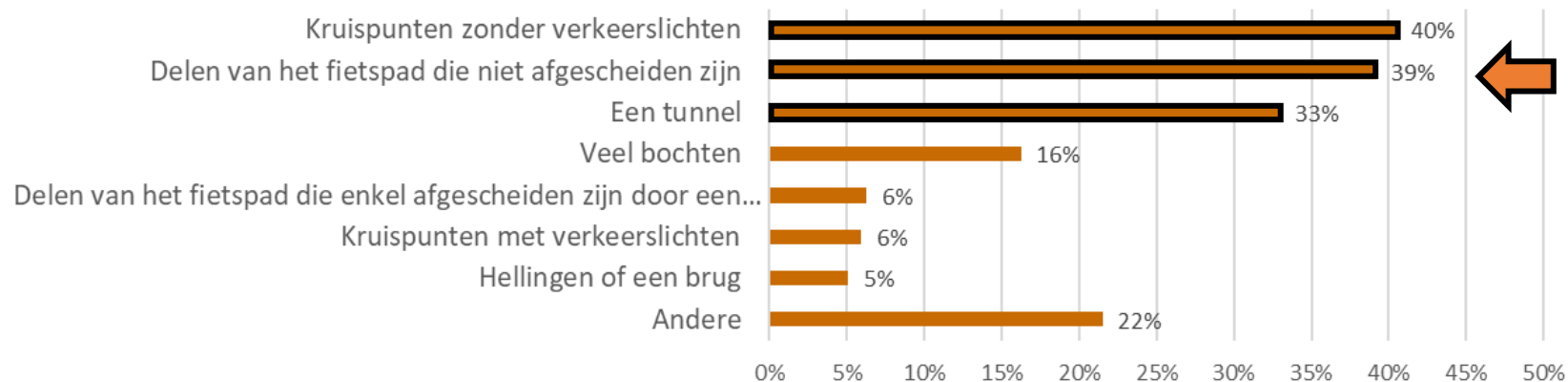


*\*0 stond voor "geen invloed" en 5 voor "heel grote invloed".*

## 5.2 Storende elementen

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

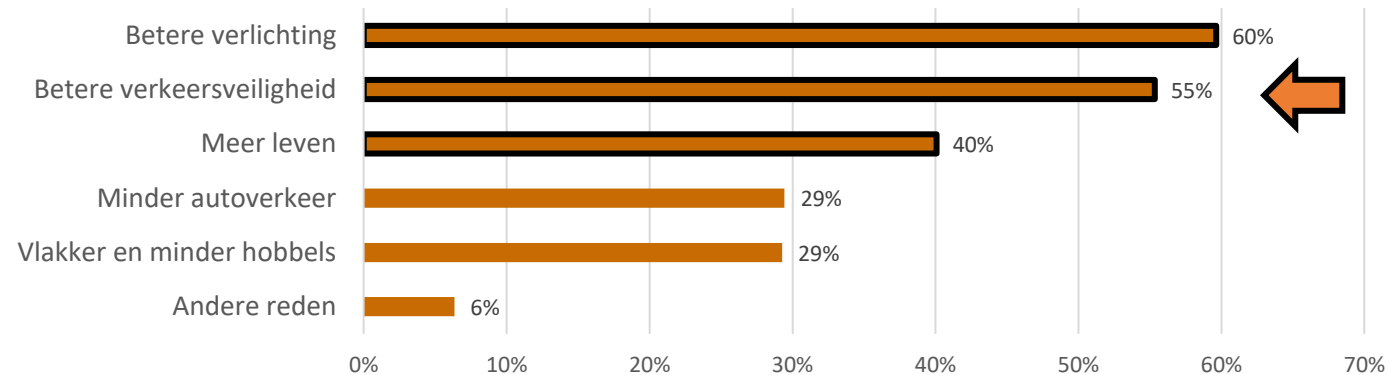
- Meest storend: **kruispunt zonder verkeerslichten** (40%), **niet afgescheiden fietspad** (39%) en **tunnel** (33%)
- Weinig onderscheid in gender, type fiets, werksituatie,...
- Gelijkaardige resultaten bij de groep die wel zijn gewone route aanhoudt (1 op 5)
  - > Dit is voor iedereen van belang



## 5.3 Meerwaarde andere route

Wat is de reden of meerwaarde van een ander route (N = 1702)

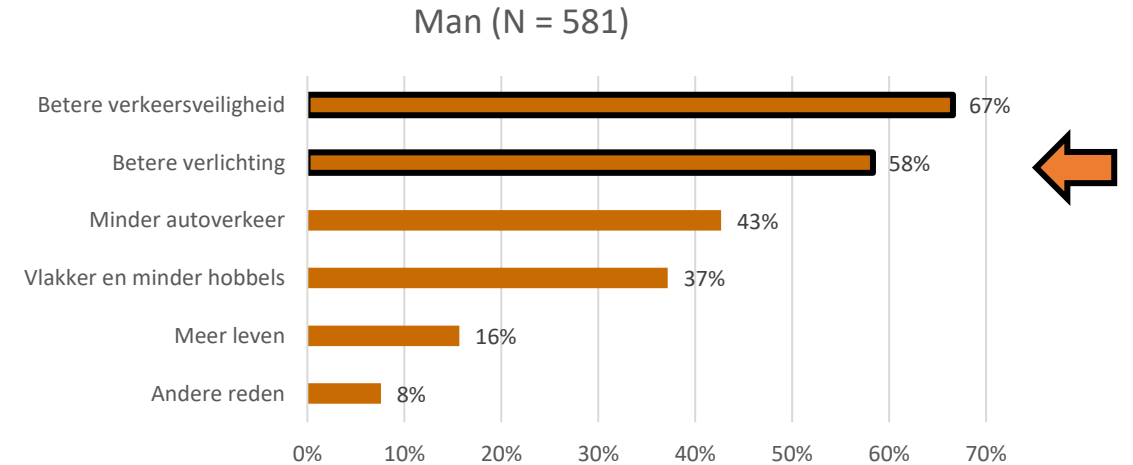
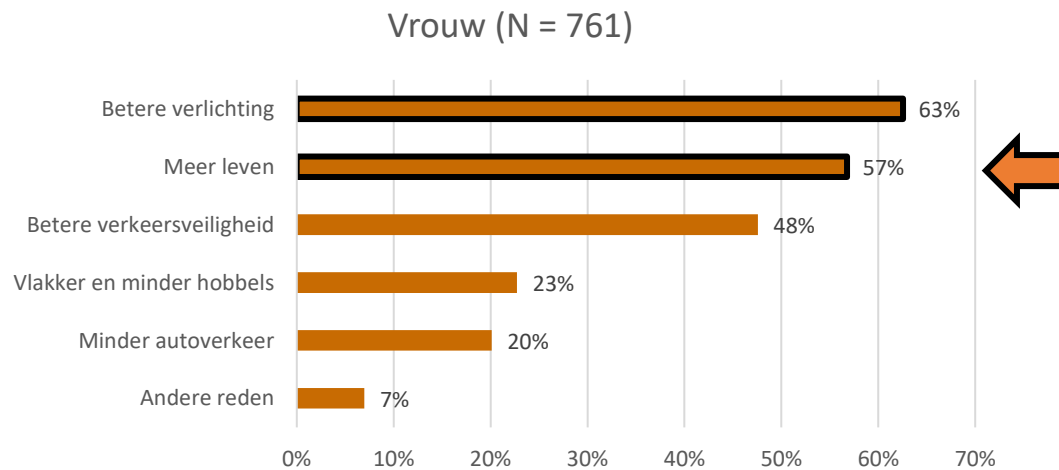
- Grootste reden: **betere verlichting** (60%), **verkeersveiligheid** (55%) en **meer leven** (40%)



## 5.3 Meerwaarde andere route

Wat is de reden of meerwaarde van een ander route (geslacht)

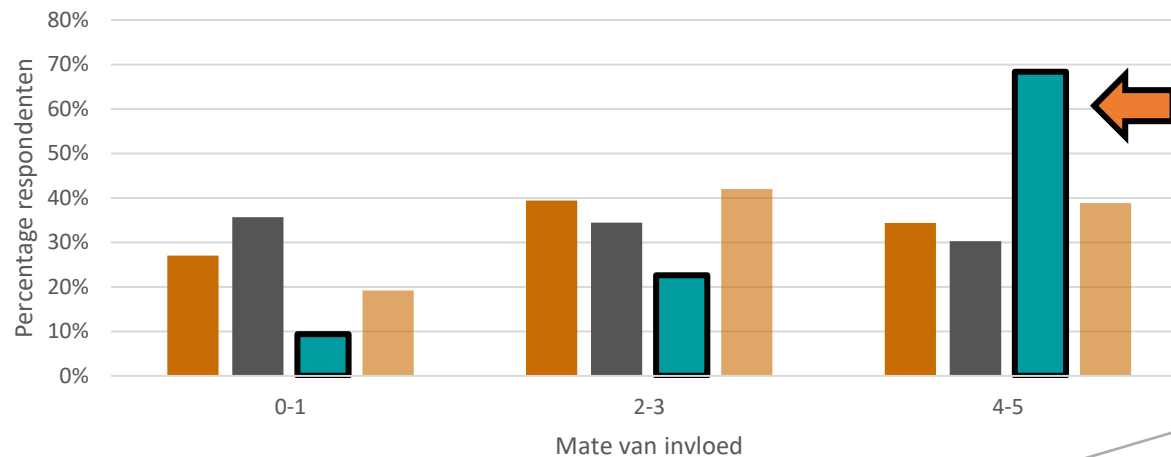
- Vrouwen – betere **verlichting** (63%) en **meer leven** (57%)
- Mannen – betere **verkeersveiligheid** (67%) en **verlichting** (58%)



# 5.4 Hoe aantrekkelijker maken

Hoe kunnen we trajecten aantrekkelijker maken in duister en donker? (N = 1631)

- Grootste invloed: het plaatsen van **openbare verlichting**



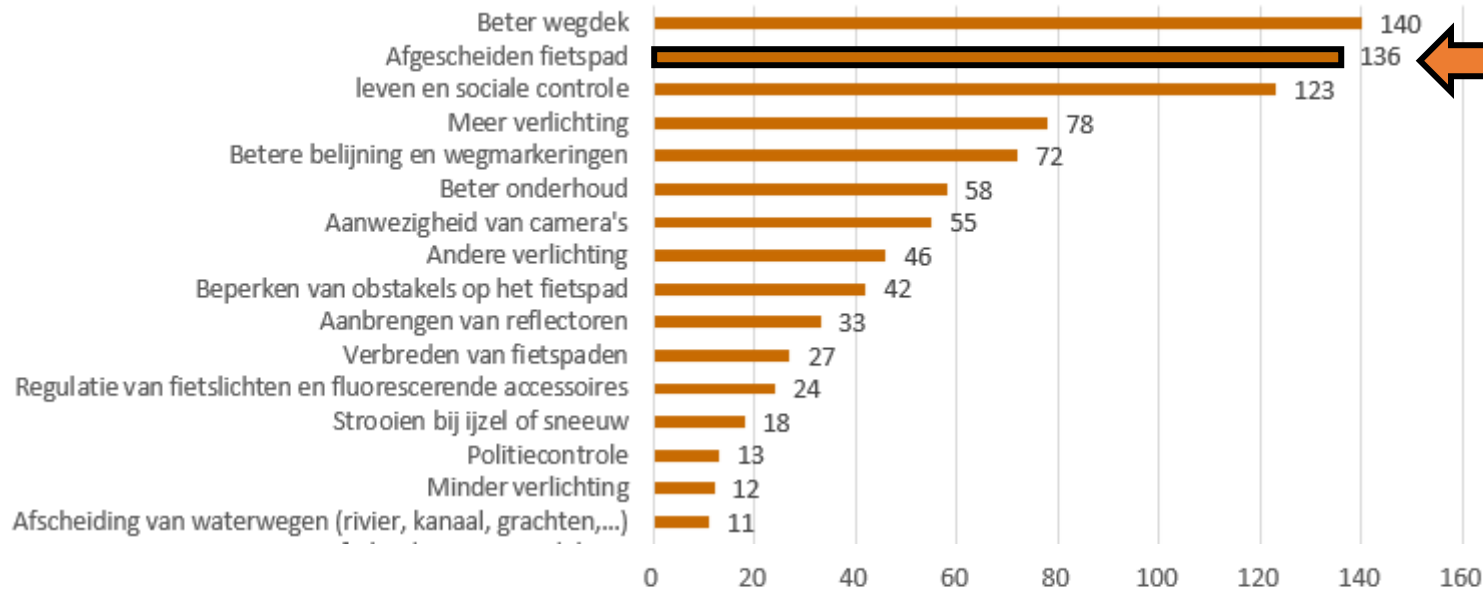
- Witte lijnen aan de rand van het fietspad die het fietspad afbakenen
- Middellijn die het fietspad in 2 richtingen opdeelt
- Openbare verlichting
- Beperken van obstakels die het zicht wegnemen zoals struiken en elektriciteitscabines



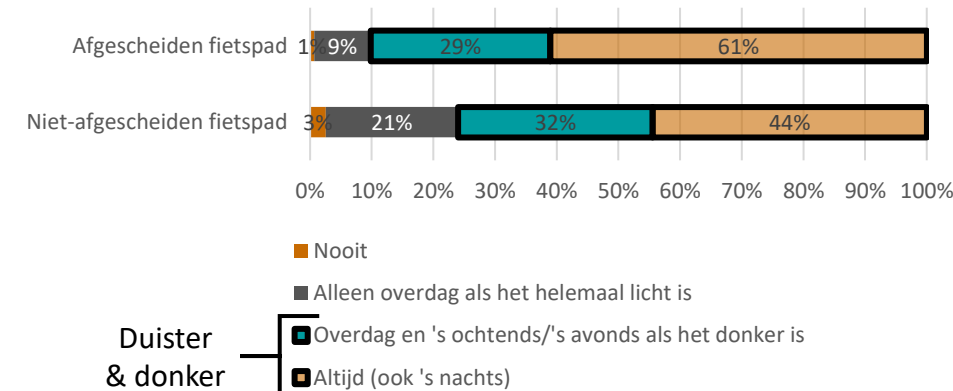
# 5.4 Hoe aantrekkelijker maken

Welke ingrepen zouden je overtuigen om te fietsen in het donker (N = 705)

- Goede steekkaart van mogelijke aanpassingen
- **Afgescheiden fietspad** opvallend



Frequentie fietsgebruik afhankelijk van type fietspad



*\*open vraagstelling*

## 5.4 Hoe aantrekkelijker maken

- **Markeringen** worden door iedereen als nuttig gezien, maar zijn geen vervanging voor openbare verlichting

*‘(Oosterzele, vrouw, student, buitengebied, elektrisch): Juist aangebrachte markeringen **zorgen voor oriëntatie** en vermijden om in de kant te rijden. Ze geven op zich voldoende reflectie, maar deze is soms onvoldoende bij regenweer of slijtage.’*

- **Bochten** alleen belangrijk voor de routekeuze in combinatie met de staat van het wegdek en de omgeving

*‘(Gent, man, werkend, stad, elektrisch): De route door Bourgoyen is een leuk fietspad overdag en recreatief, maar in het donker is de **zichtbaarheid minder** door de struiken en de bochten, waardoor het moeilijk is om snelheid te maken. Bovendien zijn niet alle gebruikers heel zichtbaar.’*



## 5.4 Hoe aantrekkelijker maken

- **Zelf maatregelen nemen** – zichzelf zichtbaarder maken, snelheid aanpassen en concentratie verhogen

*‘(Gent, man, werkend, stad, elektrisch): Recent heb ik ook een speedpedelec gekocht, waardoor **zichtbaarheid** nog belangrijker is. Het is dan ook nog meer te vermijden om andere fietsen tegen te komen, waardoor bepaalde drukker routes te vermijden zijn.’*

*‘(Gent, man, deeltijds werkend, stad, gewone fiets): Verlichting die altijd brandt en straatverlichting zijn een waste of energy. Het is vooral belangrijk te voorzien in **goede eigen verlichting**’*

## 5.4 Hoe aantrekkelijker maken

- Niet één duidelijk fietsprofiel met een heldere uitgesproken voorkeur naar verlichting, maar **de juiste verlichting is nodig op de juiste plaats** -> verlichting is maatwerk

*‘(Gent, vrouw, werkzoekend, stad, gewone fiets): 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.’*

*‘(Lokeren, man, student, buitengebied, 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, vrouw, werkend, buitengebied, gewone fiets): **geen te felle verlichting**: overgang van fel naar minder fel maakt dat je in het donker een tijdje slecht ziet.’*

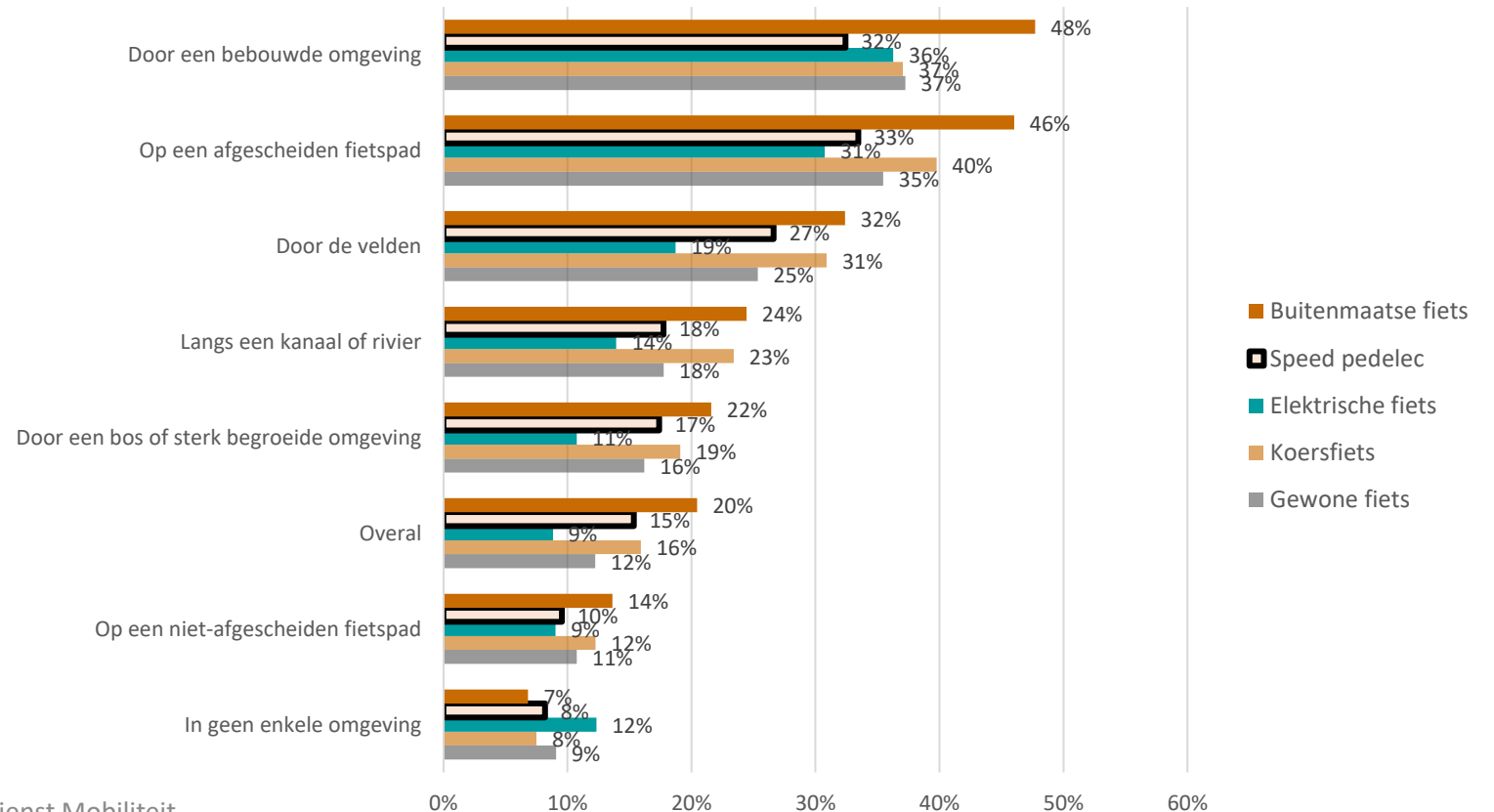
# 5.5 Rol van eigen fietsverlichting

In welke omgeving wil je fietsen zonder openbare verlichting (type fiets)

- We verwachtte een verschil op basis van het verlichtingsniveau van de eigen fiets zoals bij speed pedelec, maar er is nauwelijks verschil in de antwoorden → **geen uitspraak mogelijk**



Type fiets	Aantal respondenten
Gewone fiets	1740
Koersfiets	440
Elektrische fiets	940
Speed pedelec	293
Buitenmaatse fiets	176





## 6. Fietsinfrastructuur

Ontwerp fietssnelwegen

# 6.1 Fietsinfrastructuur

- Sociologische en individuele afwegingen
  - Provincie – dienst Mobiliteit is niet of minder bevoegd om hierover uitspraken over te doen
  - Vereist verder sociologisch onderzoek
- Vandaag vaak ontwerp met alleen een blik op overdag



dit moet veranderen



# 6.1 Fietsinfrastructuur



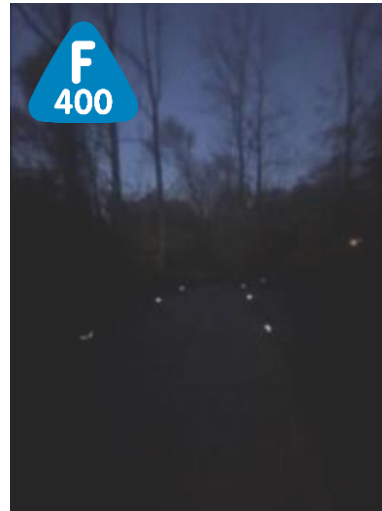
- Ontwerpen met een blik op overdag **en duister en donker**
  - Integreer automatisch een werkbezoek in het donker
  - ...
- Provincie – dienst Mobiliteit past al heel wat maatwerk toe
  - Nog verder te intensifiëren en uitwerken
    - O.b.v. deze studie

## 6.2 Fietssnelwegen

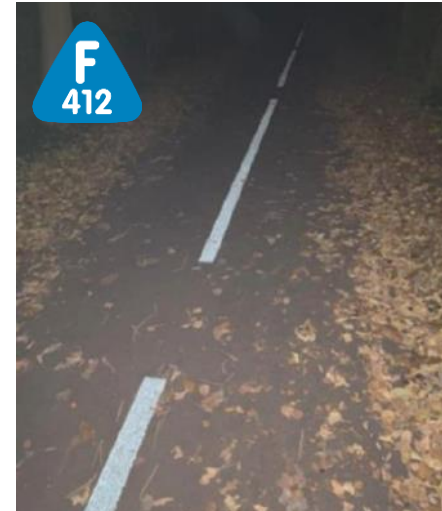
- Vragen stellen aan gebruikers
- Trajecten met een mix aan (verlichtings-)maatregelen
  - Openbare verlichting, zones zonder verlichting, belijning, lichtbakens,...



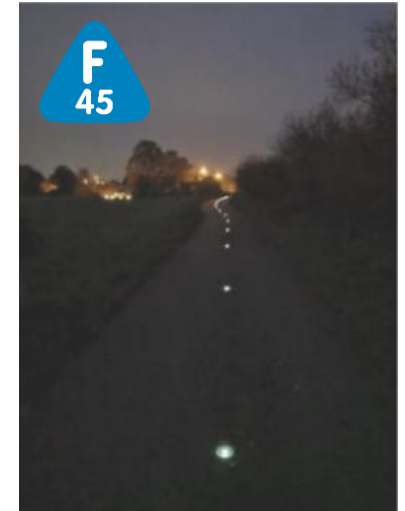
Oosterzele



Gent



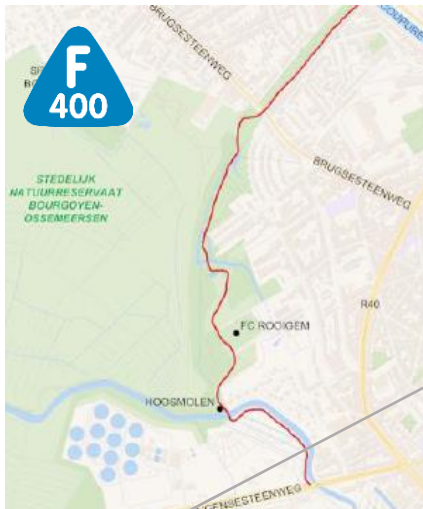
Lokeren



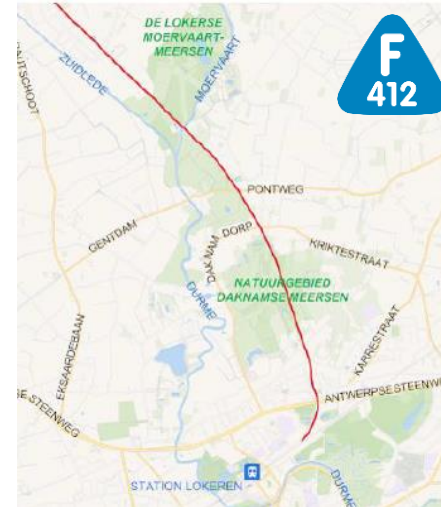
Kluisbergen

# 6.2 Fietssnelwegen

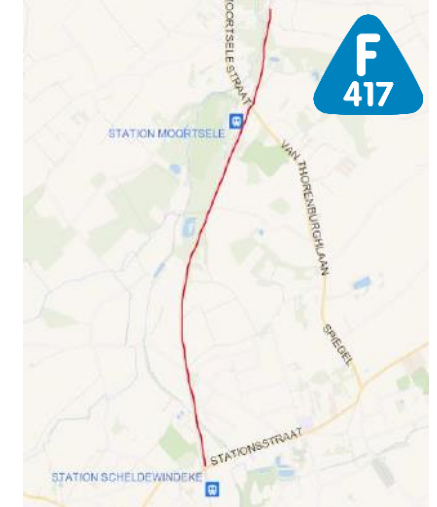
- Trajecten zijn verspreid en verschillend
  - Verspreid over de hele provincie
  - Gaan door verschillende soorten omgevingen



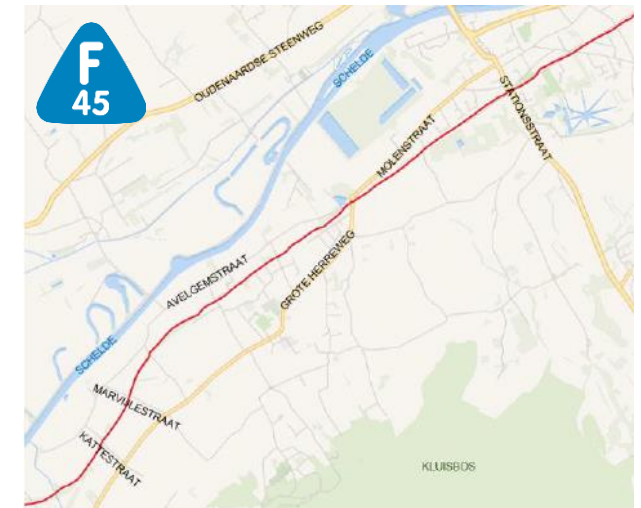
Gent



Lokeren



Oosterzele



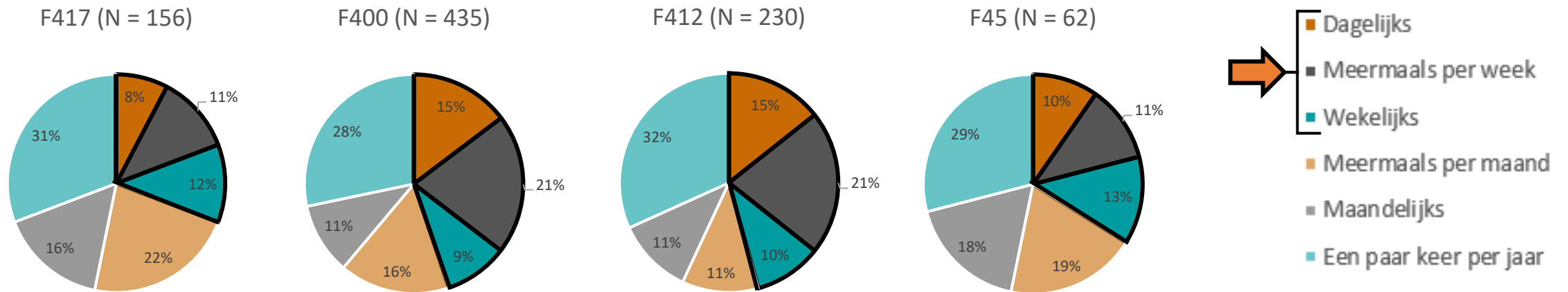
Kluisbergen



# 6.3 Fietssnelweggebruikers

Hoe vaak verplaats jij je met de fiets voor doordeweekse verplaatsingen?

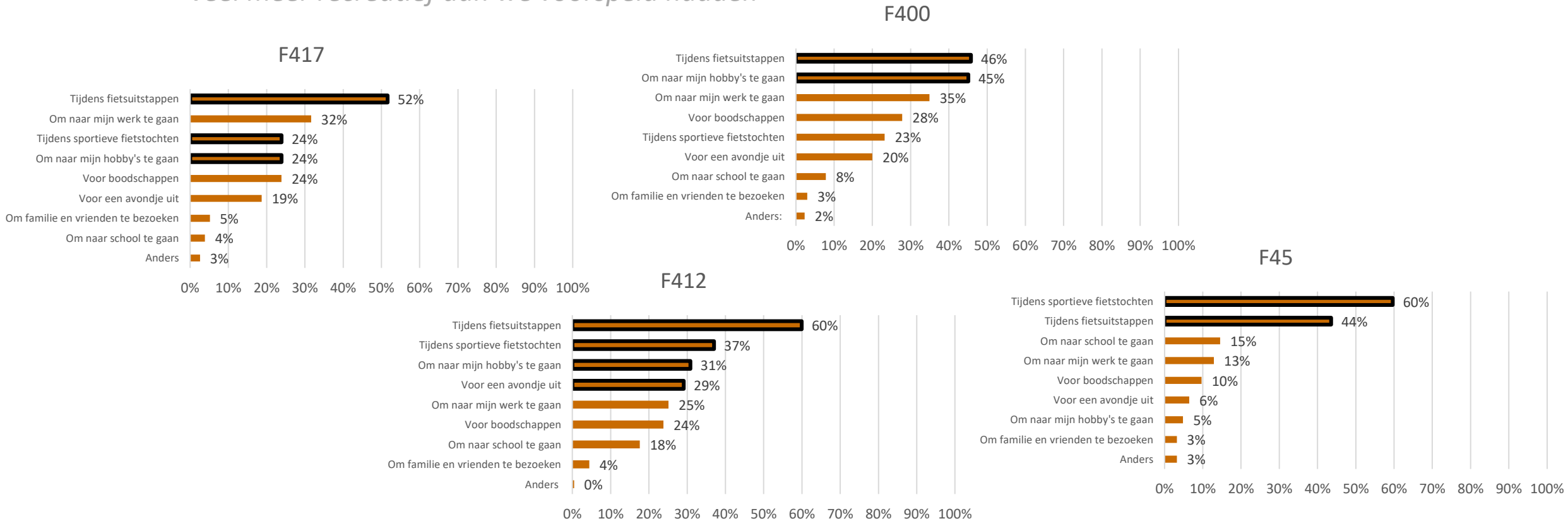
- **F400 en F412** fietsen **meer** (+- 45% minstens wekelijks)
- F417 en F45 fietsen **minder** (+- 30% minstens wekelijks)



# 6.3 Fietssnelweggebruikers

Als ik hier fiets, dan is dit... wat is het motief van je verplaatsing?

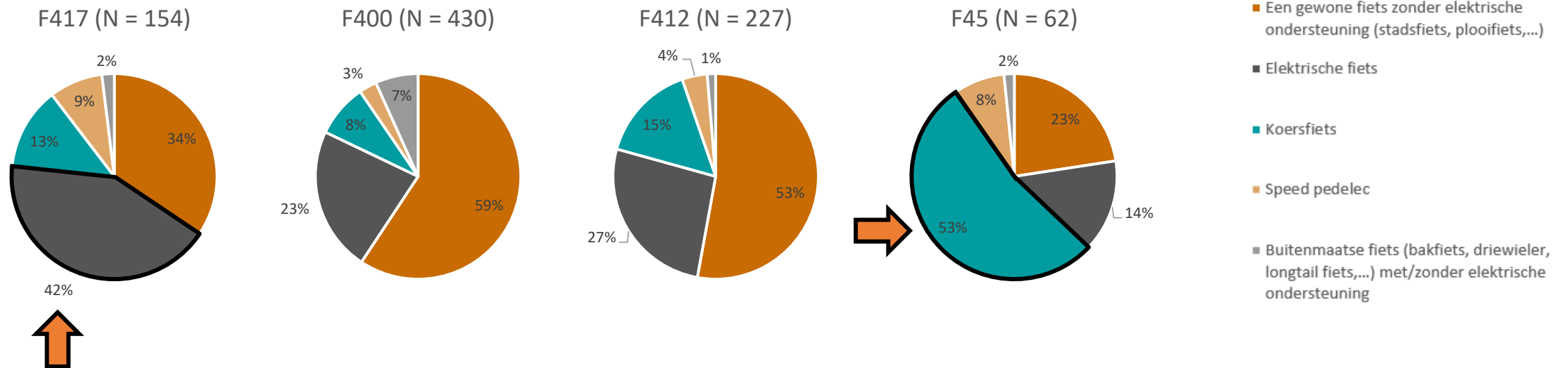
- Opletten met steekproefgrootte → **geen uitspraak mogelijk**
- *Veel meer recreatief dan we voorspeld hadden*



# 6.3 Fietssnelweggebruikers

Met welk type fiets rij je het vaakst langs dit traject?

- **F417** meerderheid (51%) **elektrische fietsen** – E-bike en speed pedelec
- **F45** meerderheid (53%) **koersfietsen**
- F400 en F412 vooral gewone fietsen



## 6.3 Fietssnelweggebruikers

**3 op 4** fietst in het duister en donker op de fietssnelwegen (70%) – redenen?

- 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 fietssnelwegen (30%) – redenen?

- Omdat het fietspad in het donker **verlaten** is
- Omdat ik me op dit fietspad **onveilig** voel
- *Omdat ik sowieso niet fiets in duister en donker -> reden onduidelijk*

Het bereikte publiek = **ervaren en doorwinterde fietsers**

# 6.4 Ontwerp fietssnelwegen

- Essentiële elementen in onderzoek te nemen
  1. Zicht op het wegdek
  2. Zicht op andere gebruikers
  3. Zicht op de route
- Basis om een afweging te maken
  - Op maat van de beoogde doelgroep
  - Op maat van de specifieke route



kan steeds anders worden ingezet

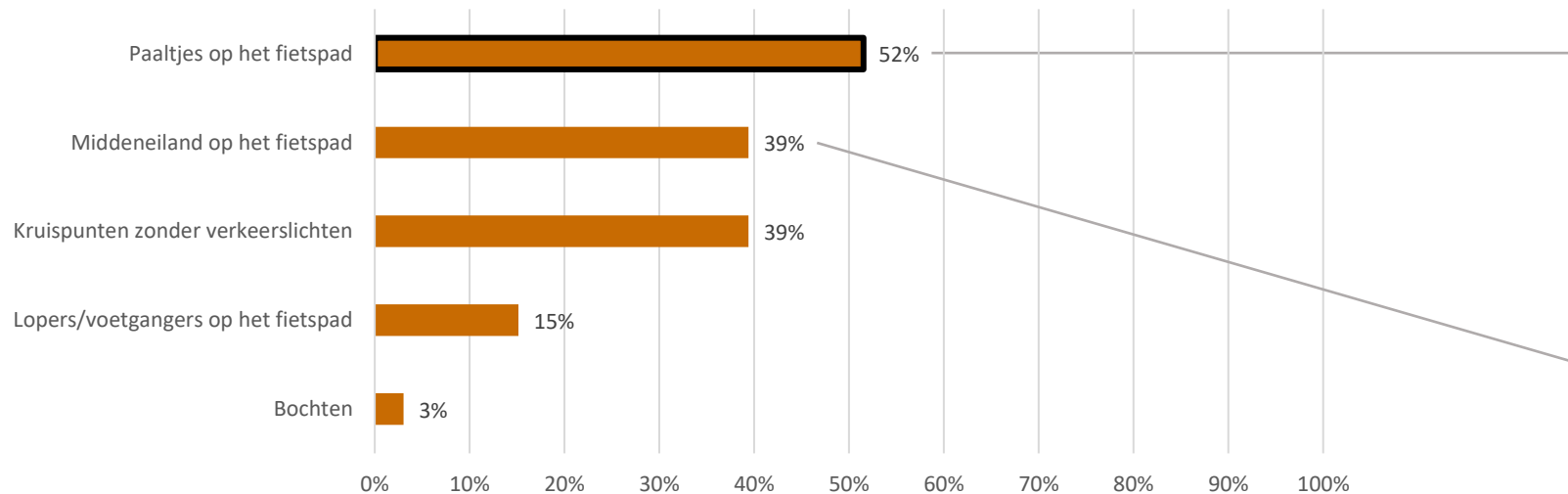
# 6.4 Ontwerp fietssnelwegen

## 6.4.1 Zicht op het wegdek



Storende elementen in duister en donker (N = 33)

- Het meeste (52%): **paaltjes**



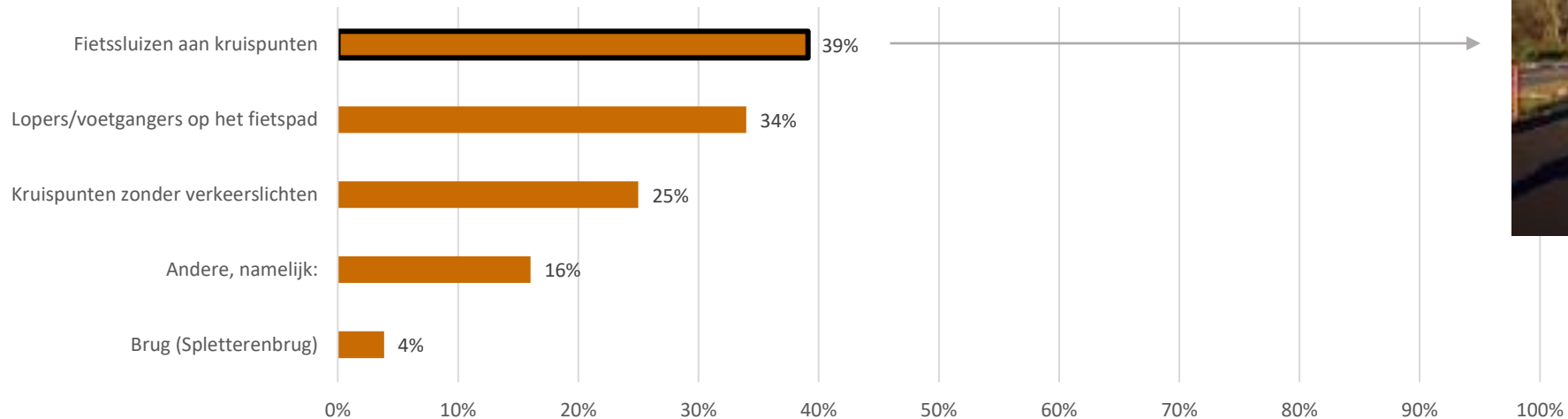
# 6.4 Ontwerp fietssnelwegen

## 6.4.1 Zicht op het wegdek



Storende elementen in duister en donker (N = 156)

- Het meeste (39%): fietssluisen aan kruispunten



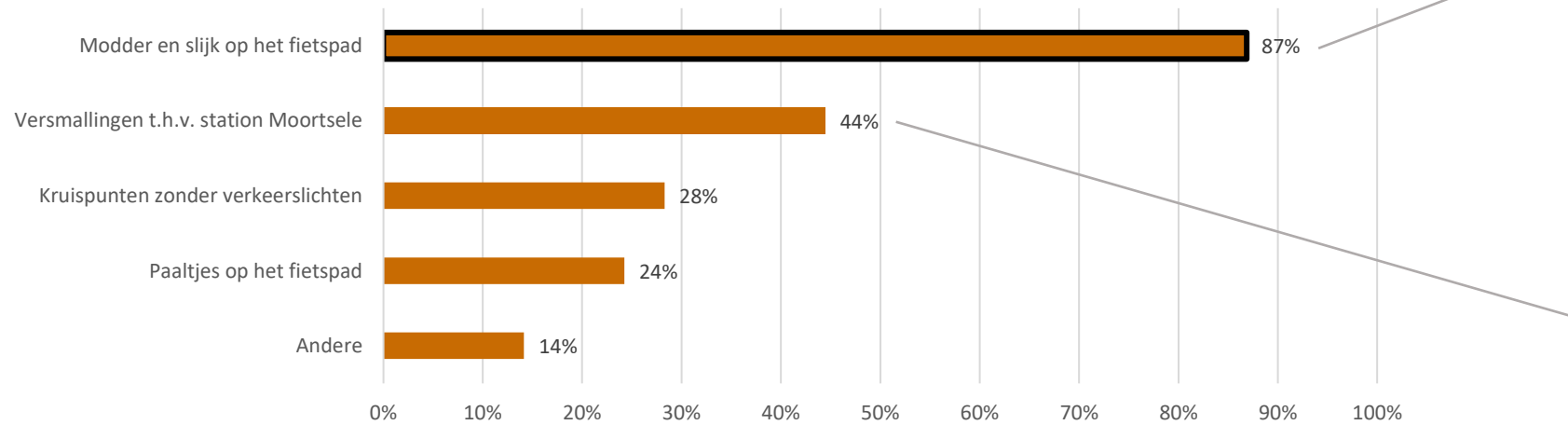
# 6.4 Ontwerp fietssnelwegen

## 6.4.1 Zicht op het wegdek



Storende elementen in duister en donker (N = 99)

- Het meeste (87%): **modder en slijk**
- 44% versmalling aan station





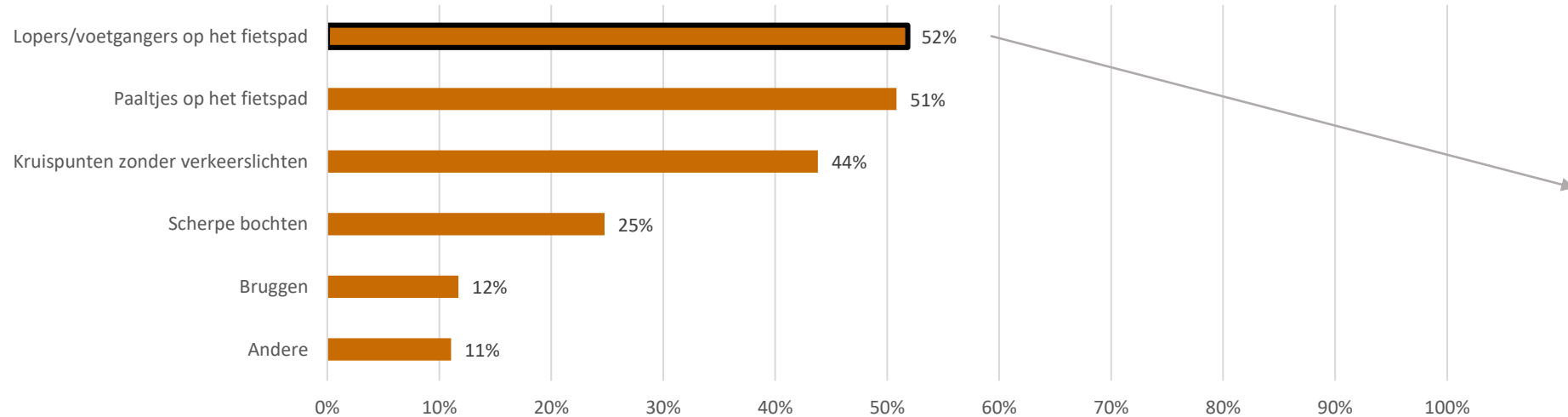
# 6.4 Ontwerp fietssnelwegen

## 6.4.2 Zicht op andere weggebruikers



Storende elementen in duister en donker (N = 299)

- Het meeste (+-50%): **lopers/voetgangers**



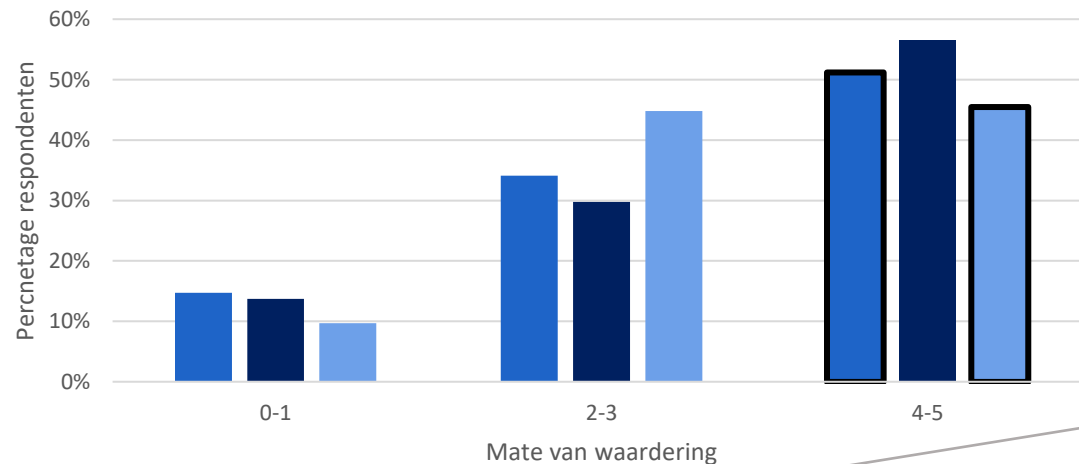
# 6.4 Ontwerp fietssnelwegen

## 6.4.2 Zicht op andere weggebruikers



Waardering van openbare verlichting – 3 types op dit traject (N = 299)

- **Alle soorten** openbare verlichting worden als een **meerwaarde** gezien
- Past ook bij criteria 1 (wegdek) en 3 (route)



■ Verlichting die altijd brandt

■ Lichtjes aan de rand van het wegdek

■ Gewone straatverlichting van de bestaande weg (bv. Fluweelstraat)



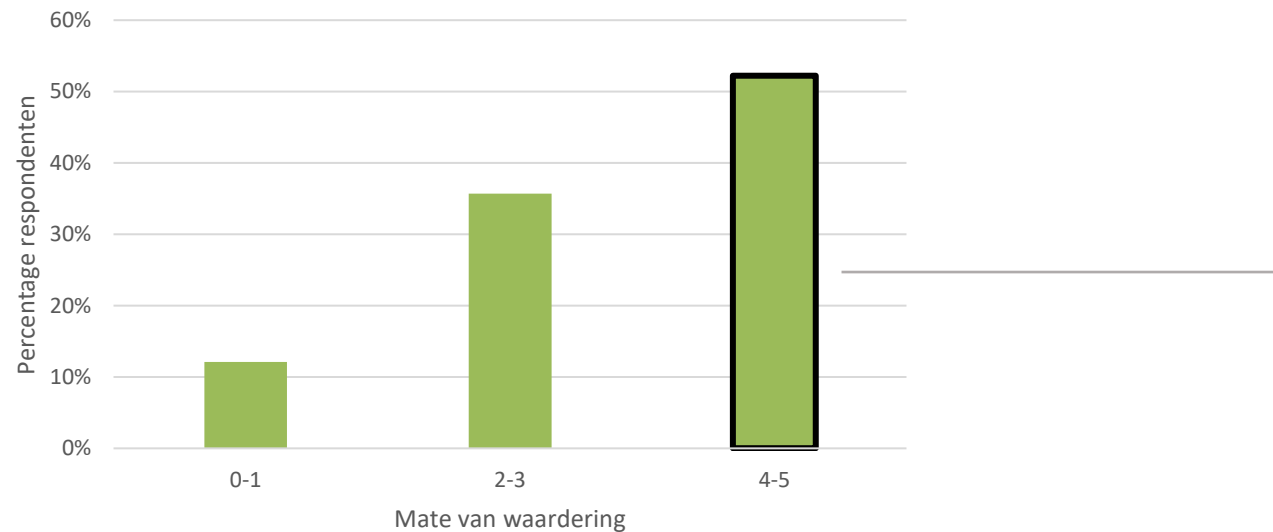
# 6.4 Ontwerp fietssnelwegen

## 6.4.3 Zicht op de route



Waardering van belijning en wegmarkering – 1 type op dit traject (N = 157)

- Meerderheid vindt **glow in the dark** belijning een **meerwaarde** op dit traject



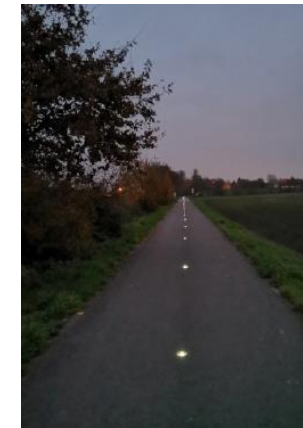
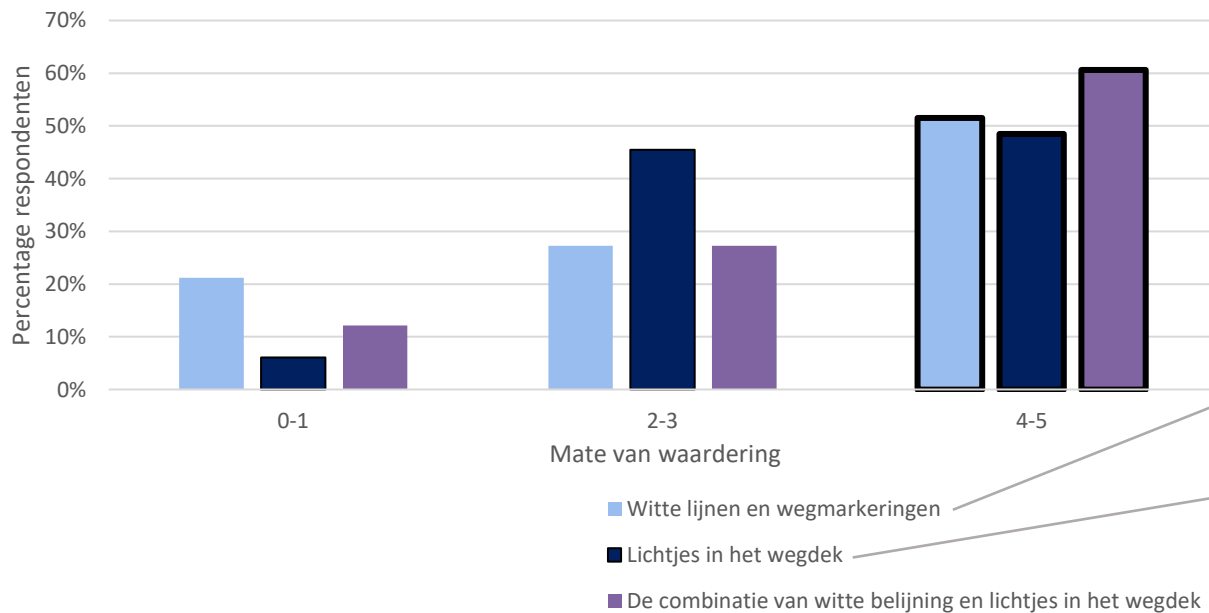
# 6.4 Ontwerp fietssnelwegen

## 6.4.3 Zicht op de route



Waardering van belijning en wegmarkering – 3 types op dit traject (N = 33)

- **Alle soorten** belijning en wegmarkering worden als een **meerwaarde** gezien
- Verder weinig onderscheid -> **opletten met steekproefgrootte**





**7. Conclusies**

# 7.1 Fietsbeleving en routekeuze

## 7.1.1 Onderscheid naar gedrag

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

- **4 op 5 past** zijn route of gedrag **aan**
  - Meerderheid doet nog steeds zijn verplaatsing
    - Minderheid beslist om niet meer te fietsen in duister en donker
  - 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

# 7.1 Fietsbeleving en routekeuze

## 7.1.1 Onderscheid naar gedrag – wie soms of altijd zijn route wijzigt (71%)

*Deze groep leert ons welke houvast de respondenten zoeken in duister en donker*

- Wat ze liever **vermijden** op hun route
  - Kruispunten zonder verkeerslichten, niet afgescheiden fietspaden, tunnels en slecht wegdek
- Wat **invloed** heeft op hun routekeuze
  - Omgeving, verlichting en staat van het wegdek
- Geen onderscheid naargelang gender, type fiets of werksituatie

# 7.1 Fietsbeleving en routekeuze

## 7.1.1 Onderscheid naar gedrag – wie kiest voor andere modi (6%)

- Kiest vooral voor de **auto**
  - Merendeel heeft een auto ter beschikking
  - Merendeel doet dit vanaf dat het helemaal donker is
  
- Omwille van verschillende **redenen**
  - Onveiligheidsgevoel op de fiets
  - Onveiligheidsgevoel in het verkeer
  - Onvoldoende verlichting



# 7.1 Fietsbeleving en routekeuze

## 7.1.1 Onderscheid naar gedrag – wie verplaatsing uitstelt of niet meer doet (1%)

- Omwille van verschillende **redenen**
  - Onveiligheidsgevoel op de fiets
  - Onveiligheidsgevoel in het verkeer
  - Onvoldoende openbare verlichting
  - Geen behoefte om een verplaatsing in het duister of donker te maken

# 7.1 Fietsbeleving en routekeuze

## 7.1.1 Onderscheid naar gedrag – wie niets wijzigt aan zijn route/gedrag (22%)

- Wat ze liever **vermijden** op hun route
  - Kruispunten zonder verkeerslichten, niet afgescheiden fietspaden, tunnels en slecht wegdek
  - Bochten storender voor koersfietsen, speedpedelecs en buitenmaatse fietsen
- Alle vormen van **verlichting** worden **sterk gewaardeerd**
  - Als er verlichting zou moeten aanwezig zijn, dan is er weinig voorkeur in welk soort
- Geen onderscheid naargelang gender

# 7.1 Fietsbeleving en routekeuze

## 7.1.2 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

# 7.1 Fietsbeleving en routekeuze

## 7.1.3 Onderscheid in type fiets

*Heeft het type fiets (en mogelijks de eigen fietsverlichting) een invloed op hoe je kijkt naar het al dan niet aanwezig zijn van openbare verlichting of de omgeving waarin je wel of niet wil fietsen?*

- 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

## 7.2 Fietsen in gezelschap

*Het gevoel van in gezelschap (versus alleen) te fietsen in duister en donker*

- 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

# 7.3 Veiligheid

## 7.3.1 Verhoogde waarde van het aspect veiligheid

- De respondenten geven aan dat ze **zelf maatregelen** nemen in duister en donker
- Er wordt meestal **geargumenteerd** vanuit het aspect veiligheid
  - Bij de factoren die invloed hebben op de routekeuze
  - Bij het belang dat gehecht wordt aan verlichting

# 7.3 Veiligheid

## 7.3.2 Verschil in interpretatie van het begrip veiligheid

- Veiligheid kan zowel **sociale veiligheid** als **verkeersveiligheid** betekenen
- Onderscheid in geslacht bij interpretatie van het begrip veiligheid
  - Vrouwen → sociale controle
  - Mannen → verkeersveiligheid
- Verschillende interpretatie zorgt voor verschillende **gedragsverandering**

## 7.3 Veiligheid

### 7.3.3 Behoeftte naar gevoel van veiligheid gedreven door schrik

- Het onderwerp roept opvallend snel en veel angsten op
  - Rechtstreekse relatie tussen angst en de behoefte aan een gevoel van veiligheid
- De **behoefte aan verlichting** wordt gebruikt als **middel tegen de angst**



## 7.4 Omgeving en verlichting

*Een genuanceerd beeld van de omgeving in duister en donker in relatie tot verlichting*

- Als er openbare verlichting is, dan is **60% bereid om in eender welke omgeving te fietsen tijdens duister en donker**
  - De voorkeur gaat naar 'een' bebouwde omgeving en afgescheiden fietspaden
  - In andere types omgeving (langs velden, langs een rivier, in een meer begroeide omgeving) is de bereidheid kleiner, maar niettemin nog vrij groot
- De groep die overal (17%) of nergens (14%) **zonder openbare verlichting** zou willen fietsen is even groot
  - Mannen zijn vaker bereid om overal te fietsen zonder verlichting dan vrouwen

# 7.4 Omgeving en verlichting

*Een genuanceerd beeld van de omgeving in duister en donker in relatie tot verlichting*

- Er is begrip voor het beperken of afwezig zijn van openbare verlichting bij **kwetsbare natuur** als...
  - Er een alternatieve route ter beschikking is met openbare verlichting
  - De omrijdtijd niet te groot is



Belangrijk is het informeren over de keuzes die gemaakt worden

# 7.5 Verlichting en belijning

## 7.5.1 Verlichtingsbehoefte op maat

- 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 (oneffenheden, obstakels, rand van het fietspad,...)
- Zicht op andere gebruikers (voetgangers, fietsers met andere snelheden, hond...)
- Zicht op de route (oriëntatie in de verte,...)

# 7.5 Verlichting en belijning

## 7.5.2 Markering voor geleiding

- Markeringen worden door iedereen als **nuttig** gezien
  - Maar... markeringen worden niet als een alternatief voor verlichting beschouwd

# 7.6 Ontwerpmatige inzichten

## 7.6.1 Ook met 'donkere' blik naar ontwerp kijken

- **Maatwerk** is cruciaal
  - Omgevingscontext steeds mee te nemen in overwegingen
    - Aanwezig strooilicht, kruispunten accentueren, zichtlijnen en bochten beoordelen, fietsprofiel, fietsintensiteit, natuurwaarden, omgevingsactiviteiten,...
    - In functie van potentieel ruimtegebruik
- Alles wat **richting, geleiding** en **zicht** geeft -> wordt sterk geapprecieerd
  - Belijning – centraal en aan de zijkanten
  - Lampjes in het wegdek – in beschermde en waardevolle natuurzones
  - Openbare verlichting – wordt gewaardeerd
  - Kruispunten zonder verkeerslichten – belang om te accentueren
    - Zodat de passage ook in duister en donker op een veilige en comfortabele wijze kan verlopen

# 7.6 Ontwerpmatige inzichten

## 7.6.2 Onderhoud is essentieel voor het comfort en de veiligheid

- **Oneffenheden** in het wegdek **vermijden**
  - Vuil, afwatering, onderhoud, putjes, niveauverschillen,...

# 7.6 Ontwerpmatige inzichten

## 7.6.3 Vermijden van obstakels

- Obstakels moeten **afgewogen** worden tegen het **nut** en de **verkeersveiligheid**
  - Versmallingen, middeneilanden, paaltjes, bebording,...



**8. Vervolg**



# 8.1 Complex thema

- **Genuanceerd** te benaderen door maatwerk
  - De ene fiets sneller ↔ de andere trager
  - De ene heeft liever een drukke weg met aanliggend fietspad ↔ de andere een rustige weg met afgescheiden fietspad
  - De ene heeft schrik bij het stilstaan (vb. door een fietspanne) ↔ de andere niet
  - De ene heeft schrik als er geen sociale controle is ↔ de andere niet



- Factoren van objectieve en subjectieve veiligheid **beïnvloeden** elkaar
  - Objectieve verkeersveiligheid VS subjectieve (sociale en verkeers-) veiligheid

# 8.1 Complex thema

- Elementen van belang in je **persoonlijke afweging**



## 8.2 Meer fietsers (ook in het duister en donker)

- Er moeten **zoveel mogelijk** mensen **op de fiets** gekregen worden
  - Wat heeft welke doelgroep juist nodig om te fietsen in het duister en donker?
  - Steeds een en-en verhaal afwegen gerelateerd aan de te bereiken doelgroepen
  - 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
  - In die afweging wordt rekening gehouden met omgeving, staat van het wegdek en openbare verlichting

## 8.3 Ontwerpen met een 'donkere' blik

- Het gaat over heel wat **meer** dan een afweging over openbare verlichting
  - Wegmarkeringen, zichtlijnen, bochten, zichtbaarheid op kruispunten, obstakels, fietsprofiel, omgeving,...
- **Maatwerk** als cruciaal element
  - Er moet gezocht worden naar ondergrenzen en bovengrenzen, flexibiliteit en rekbaarheid
- Zoeken naar **flexibiliteit** in het ontwerpverhaal
  - Belangrijk dat verschillende overheden goed samen werken
    - In de praktijk is 'maatwerk' moeilijk. Maar dit onderzoek toont wel aan hoe belangrijk dit wordt naar de toekomst toe
    - Het onderzoek toont ook aan dat het belangrijk is en blijft om een voldoende grote diversiteit aan fietspaden en fiets snelwegen te krijgen

## 8.4 Suggesties voor vervolgonderzoek

- Verder **sociologisch, gedragsmatig** en **verkeerskundig** onderzoek nodig
  - Hoe groot is het potentieel van fietsverplaatsingen in duister en donker?
  - Hoe het gendersverschil opkrikken?
  - Wat kan het subjectief sociaalveiligheids- en verkeersveiligheidsgevoel beïnvloeden?
- Focus moet gaan naar de eigenlijke **behoefte van beoogde doelgroepen**
  - Wat zijn de minimale eisen en de no go's per leeftijd, per doelgroep?
  - Een belangrijke rol zal hierbij weggelegd zijn voor de behoefte aan veiligheid

Dienst Mobiliteit

[mobiliteit@oost-vlaanderen.be](mailto:mobiliteit@oost-vlaanderen.be)



**Studie**  
**'fietsen in het**  
**duister en donker'**