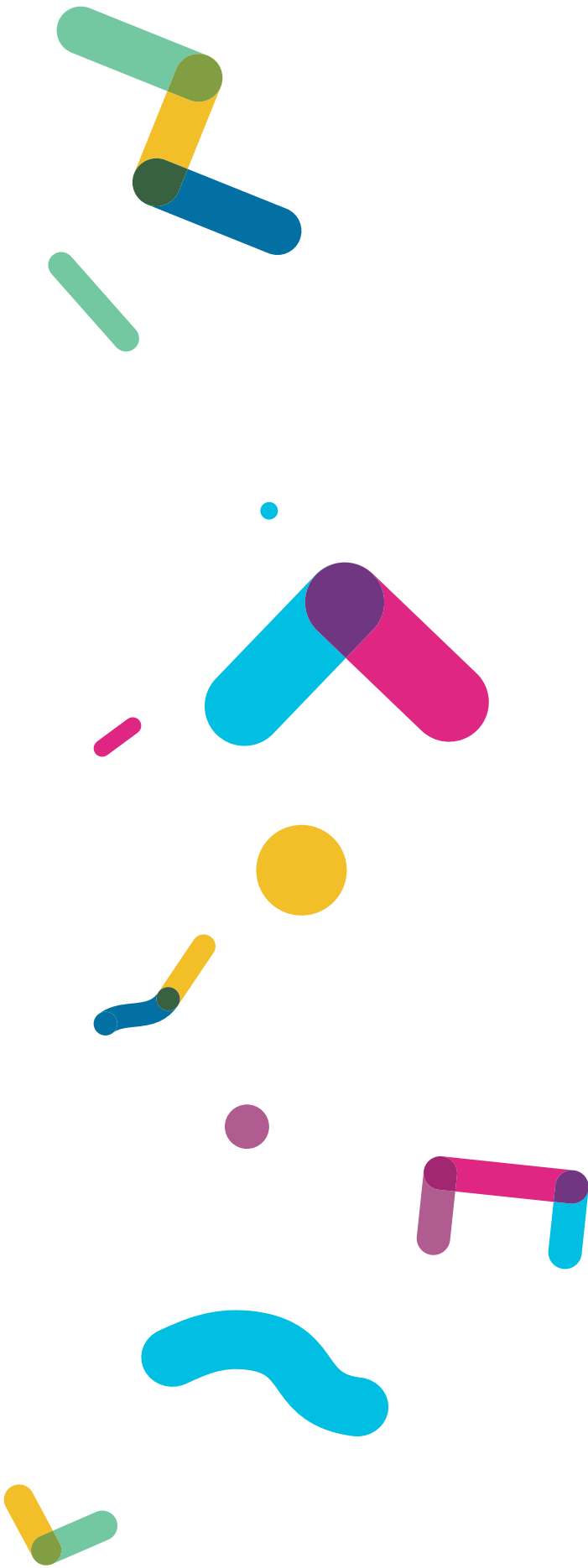


Fietsende moeders wijzen de weg naar meer verkeersveiligheid

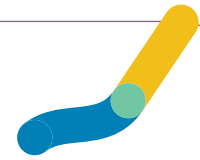




Inhoud

1.	Iedereen veilig naar school	4
2.	Onderzoeksmethode en deelnemers	5
3.	Resultaten	6
3.1	De scores bij de contactpunten	6
3.2	Het vertrek thuis	6
3.3	Moeilijke punten onderweg	7
3.4	De schoolomgeving en de aankomst op school	8
3.5	Onderweg zijn met kinderen	8
3.5.1	De rol van kinderen op veiligheidsgevoel	8
3.5.2	De rol van kinderen op tempo en gedrag	9
3.5.3	De rol van kinderen op routekeuze	10
3.5.4	Onderweg met kinderen die zelfstandig fietsen	10
3.5.5	Kinderen in bakfiets, fietskar of longtail	11
3.5.6	Instructies geven	12
3.6	Algemene factoren voor het veiligheidsgevoel op de fiets	12
3.6.1	Aanwezigheid en gedrag van gemotoriseerd verkeer	13
3.6.2	Aanwezigheid en gedrag van andere fietsers	13
3.6.3	Infrastructuur en weginrichting	14
3.6.4	Het weer	15
4.	Evaluatie en conclusies	16
4.1	Conclusies	16
4.2	Beleidsaanbevelingen	17
4.3	De onderzoeksmethode	18

1. Iedereen veilig naar school



All For Zero! Met die ambitie wil België het aantal verkeersdoden terugbrengen tot nul. Het aandeel fietsers dat betrokken is bij verkeersongevallen blijft echter stijgen volgens Statbel. En ook het aandeel kinderen onder de slachtoffers neemt nog toe.

Ouders spelen een cruciale rol in de keuze van het vervoersmiddel en de route naar school. Ze zijn ook de sleutelfiguren bij het aanleren van fiets- en verkeersvaardigheden. Het veiligheidsgevoel van ouders is dus vaak doorslaggevend in de manier waarop kinderen zich verplaatsen naar school. Met het onderzoek 'Vrouwen zeker in 't zadel' gaat Mobiel 21 op zoek naar oplossingen voor meer verkeersveiligheid onderweg naar school. De stadsmonitor voor Leuven geeft alvast drie interessante inzichten over het veiligheidsgevoel van fietsers en ouders in het bijzonder:

- Vrouwen zijn het minder eens dan mannen dat ze veilig kunnen fietsen in Leuven.
- Vrouwen zijn het minder eens dan mannen dat het verkeer in hun buurt veilig genoeg is om kinderen alleen naar school te laten gaan.
- Vrouwen zijn het meer eens dan mannen dat auto's, vrachtwagens en moto's te hard rijden in hun buurt.

Uit enquêtes van Pro Velo¹ in Brussel blijkt ook dat vrouwen een groter gevoel van onveiligheid ervaren

tijdens het fietsen. In interviews getuigden Brusselse moeders dat fietsen met kinderen zenuwslopend is en dat hun aanwezigheid een aanzienlijke inspanning vergt, zowel fysiek als mentaal. De bezorgdheid voor de kinderen en de stress kan hen ontmoedigen om de fiets te nemen. Resultaten van Vias² voor heel België vertonen eenzelfde patroon, waarbij moeders kritischer dan vaders staan tegenover de toegankelijkheid, veiligheid en aanwezigheid van wandel- en fietsinfrastructuur in hun buurt. Vergeleken met vaders zijn moeders ook grotere voorstander van beleidsmaatregelen voor meer verkeersveiligheid van kinderen, ze staan kritischer tegenover verkeerseducatie op school en ze hebben vaker nood aan informatie over het correct gebruik van kinderzitjes.

Redenen genoeg om het veiligheidsgevoel van fietssende moeders onder de loep te nemen. In welke situaties voelen ze zich onveilig en vooral waarom? Om die vragen te beantwoorden kiezen we voor een kwalitatieve, diepgravende benadering bij eenzelfde doelgroep in een afgebakend stedelijk gebied van Leuven, de thuishaven van Mobiel 21. De recente veranderingen in Leuven, waaronder het nieuwe mobiliteitsplan in Kessel-Lo, leveren bovendien interessante resultaten op die relevant zijn voor heel België.



1 Pro Velo (2019). VROUWEN & FIETSEN IN DE STRATEN VAN BRUSSEL, Resultaten van de enquêtes uit 2019, Bruxelles.

2 Meesmann, U., Moreau, N., Wardenier, N. & Pires, C. (2023). Perceptie van de verkeersveiligheid door kinderen en ouders – Verkennend onderzoek bij kinderen en ouders woonachtig in België, Brussel: Vias institute

2. Onderzoeksmethode en deelnemers

Voor dit onderzoek gebruikten we 'Customer Journey Mapping', een methode die oorspronkelijk uit het marketing- en productontwikkelingsonderzoek komt. In mobiliteitsonderzoek is de toepassing nog nieuw, maar ze biedt veel mogelijkheden om het veiligheidsgevoel van fietsende moeders in de diepte te bevragen.

Bij een customer journey mapping volgt een onderzoeker de deelnemers terwijl ze zich verplaatsen. Tijdens deze verplaatsing beoordelen de deelnemers op vaste contactpunten hun gevoel door een score te geven op vijf of tien. Deze scores vormen de basis voor een diepte-interview dat meteen na de verplaatsing volgt. In dit geval ging het om een verplaatsing met de fiets naar school met kinderen in de ochtend. We vroegen de deelnemers op vijf contactpunten naar hun veiligheidsgevoel: het vertrek thuis, fietsen in de eigen straat, een kruispunt of rotonde onderweg, fietsen in de straat van de school en aankomen op school.

De werving van de kandidaten verliep via verschillende kanalen. Een webpagina op de website van Mobiel 21, een oproep op sociale media en directe contacten met lagere scholen in Leuven. Enkele scholen verspreidden de oproep in de eigen communicatie of op infoavonden aan het begin van het schooljaar. Daarnaast spraken we vrouwen, die in het profiel pasten, ook direct aan. Deze werving leverde 25 geïnteresseerde vrouwen op, waarvan er uiteindelijk 18 hebben deelgenomen aan het onderzoek.

Ter voorbereiding van de verplaatsing en het interview namen we bij elke deelnemster een korte, telefonische enquête af. Tijdens deze enquête vroegen we hen naar enkele persoonskenmerken en de route die ze nemen naar de school van hun kinderen. Dankzij de online enquêtetool Maplix, konden we de routes naar school eenvoudig op kaart intekenen en weergeven. Op deze manier konden we de verplaatsing zelf makkelijker voorbereiden en de punten waar we onderweg het veiligheidsgevoel zouden bevragen op kaart aanduiden.

Uit deze enquête weten we dat de meeste deelnemsters tussen 35 en 48 jaar oud zijn, slechts twee deelnemsters zijn jonger dan 35 jaar. Verder hadden op twee na alle deelnemsters 2 of 3 kinderen, één deelnemster had er één, een andere vijf. Drie deelnemsters zijn actief in het eigen huishou-

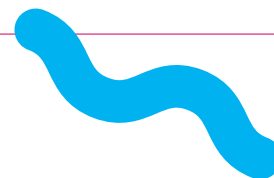


den, alle anderen zijn beroepsactief. De deelnemsters aan ons onderzoek zijn zeer ervaren fietsers: op één na fietsen ze minstens 5 keer per week en gebruiken ze de fiets voor verschillende types van verplaatsingen. Woon-school verplaatsing van de kinderen, bezoek aan vrienden en familie, winkelen, uitstapjes en zorgverplaatsingen doen (bijna) alle deelnemsters met de fiets. Van de beroepsactieve deelnemsters nemen er twee niet de fiets naar het werk, de rest wel. Onze deelnemsters zijn dus zeer gemotiveerde en geëngageerde fietsers, wat ook blijkt uit de interviews.

De verplaatsingen en de interviews vonden plaats tussen eind september en begin november 2023. Alle verplaatsingen en interviews zijn verdeeld over twee onderzoekers. De meeste deelnemsters wonen niet ver van de school, waardoor de routes over het algemeen relatief kort zijn. Dit is echter geen belemmering gebleken om voldoende factoren, die het (on)veiligheidsgevoel mee bepalen, te bespreken.



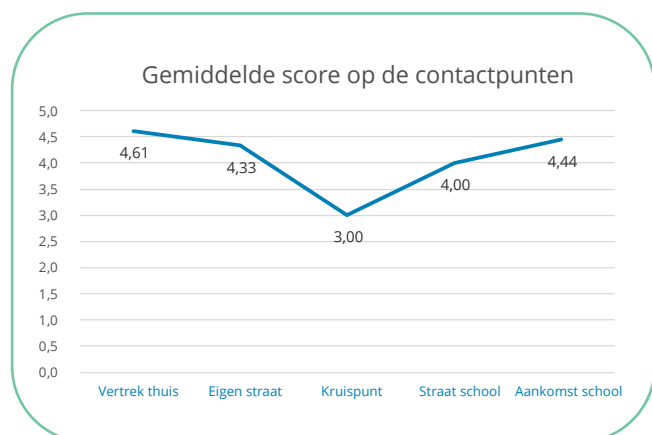
3. Resultaten



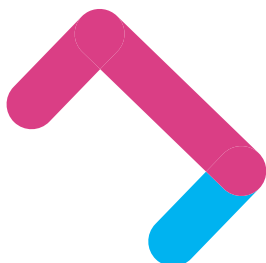
We gaan eerst dieper in op de scores en de verklaringen van onze deelnemers bij de verschillende contactpunten. Daarna geven we een beeld van de belangrijkste, algemene obstakels tijdens het onderweg zijn met kinderen die besproken of geobserveerd werden. Ten slotte gaan we kort in op de aangehaalde factoren van (on)veiligheid tijdens fietsen in het algemeen, ook zonder kinderen.

3.1 De scores bij de contactpunten

Elke deelnemer heeft op vijf contactpunten haar onveiligheidsgevoel gescoord op een schaal van 0 tot 5. Deze scores zijn de basis voor het interview na de verplaatsing. De gemiddelde scores op alle contactpunten in de grafiek hieronder geven een goed beeld van de beleving van de deelnemers.



Het vertrek thuis heeft de hoogste score, 13 deelnemers gaven hier de maximumscore. Ook de aankomst op school, de eigen straat en de straat van de school krijgen heel positieve scores, telkens 4 (erg veilig) of hoger. Het kruispunt onderweg heeft een duidelijk lagere, gemiddelde score van 3 (een beetje veilig). 7 deelnemers geven hier een 1 (erg onveilig) of 2 (een beetje onveilig). In het volgende deel gaan we verder in op wat deze scores betekenen voor de deelnemers en waarom ze een bepaalde score gaven.



3.2 Het vertrek thuis

De kenmerken van de eigen straat zijn in sterke mate bepalend voor het veiligheidsgevoel van de deelnemers. Hoe groter de afstand tussen het doorgaand (gemotoriseerd) verkeer en het huis hoe veiliger het voelt om te vertrekken: een breed voetpad, een parkeerstrook tussen de rijbaan en het fietspad of een langere oprit. Bij een smaller voetpad sta je sneller op straat, wat zorgt voor onveiligheid.

Het moeilijkste bij het vertrek thuis is het manoeuvre om in te voegen in het verkeer. Dit gaat zowel over fietsverkeer als gemotoriseerd verkeer. Een snelheidsregime boven 30km/u of het ontbreken van een fietspad maken die beweging al meteen onveiliger. Deze kenmerken zorgen ook voor een groter onveiligheidsgevoel tijdens het fietsen in de eigen straat. Omwille van dit manoeuvre spraken heel wat deelnemers over het belang van goede afspraken over het vertrek, bijvoorbeeld: eerst klaar staan op de stoep en dan pas opstappen om te vertrekken, aan het einde van de oprit wachten, een traag tempo aanhouden, enzovoort. Enkele deelnemers vermijden dit manoeuvre volledig door te voet over het voetpad te gaan met de fiets in de hand tot aan het eerste kruispunt om vanaf daar pas te beginnen fietsen. Als de kinderen niet zelfstandig fietsen kiezen sommigen ervoor om de kinderen al in de garage of de oprit in de bakfiets of de fietskar te zetten, zodat ze niet op straat komen.

Het vertrek thuis beoordelen onze deelnemers als het meest veilige punt van de route: twee deelnemers geven hier een score van 3, terwijl 13 deelnemers de maximumscore van 5 geven. De 3 andere gaven een score van 4. Ook voor fietsen in de eigen straat liggen de scores tussen 3 en 5. Hier zijn er 4 deelnemers die een score van 3 geven, 4 die een score 4 geven en 10 (meer dan de helft) de maximumscore van 5.



3.3 Moeilijke punten onderweg

De belangrijkste bron van onveiligheid voor onze deelnemers tijdens de route naar school, zijn specifieke knelpunten onderweg. Meerdere deelnemers zeggen dat één bepaald gevaarlijk punt op de route hen ervan weerhoudt om hun kinderen alleen naar school te laten fietsen. Het gaat dan bv. om druk verkeer, moeilijke kruispunten of onduidelijke situaties waar mensen niet weten hoe ze verwacht worden zich te gedragen. De meerderheid van de deelnemers gaf aan ook hierover duidelijke afspraken te maken met hun kinderen. Twee deelnemers gaven ten slotte nog mee dat een moeilijk punt ook leerrijk kan zijn en dus niet per se te mijden is.

Eén van de contactpunten waarop we het veiligheidsgevoel hebben bevraagd was een kruispunt. De meerderheid van de deelnemers vindt een kruispunt oversteken moeilijk en onveilig met kinde-

Het kruispunt werd gemiddeld het laagst, dus als minst veilig, beoordeeld van alle contactpunten. Onze deelnemers voelen zich op weg naar school met kinderen het meest onveilig op een kruispunt. Toch geven nog 3 deelnemers de maximumscore van 5 en nog eens 3 een score 4. Langs de andere kant geven 2 deelnemers een score 1 en 5 deelnemers een score 2. De overige 5 deelnemers gaven een score 3.

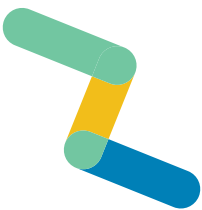
Ik vind de oversteek aan de Eénmeilaan moeilijk omdat er geen verkeerslichten zijn. Je moet als fietser de juiste inschatting maken wanneer je kan oversteken. Vroeger was hier een middenberm, nu moet je twee rijvakken in een keer oversteken. Dit punt is één van de redenen waarom mijn dochter nog niet alleen naar school mag fietsen.

ren. Plaatsen waar je verschillende rijstroken tegelijk moet oversteken, en dus in meerdere richtingen moet kijken, worden als het gevaarlijkst beoordeeld. Een concreet voorbeeld in hiervan is het oversteken van de Eénmeilaan in Kessel-Lo. Hier moet je als fietser twee rijstroken oversteken, zonder dat er verkeerslichten zijn. Verkeerslichten zouden volgens de deelnemers nochtans helpen om het veiligheidsgevoel te verhogen, want "dan ben je zeker wanneer je over kan". Aan een kruispunt zonder lichten wachten de meeste deelnemers rustig hun beurt af tot ze zeker zijn dat iedereen gestopt is. Daarbij maken verschillende deelnemers ook actief oogcontact met chauffeurs om te controleren dat ze gezien worden. Dat gedrag leren ze hun kinderen ook aan. Vaak steken de kinderen eerst over, zodat de moeder het overzicht kan bewaren, al doet één deelnemer het omgekeerd. Sommige deelnemers stappen af en steken het kruispunt te voet over, terwijl anderen het belangrijk vinden om te blijven fietsen.



3.4 De schoolomgeving en de aankomst op school

De twee laatste punten waarop we het veiligheidsgevoel van de deelnemers hebben bevraagd, zijn de straat van de school en de aankomst op school. Meerdere deelnemers benoemen de schoolomgeving als 'chaotisch': veel, soms heel kleine, kinderen door elkaar die onvoorspelbaar zijn, verschillende vervoersmiddelen door elkaar (ook als er geen auto's rijden) aan verschillende snelheden. Dit werkt stress en een onveiligheidsgevoel in de hand. Niet per se voor zichzelf maar eerder uit angst om een ander kind aan te rijden. Sommige deelnemers stappen wat vroeger af om conflicten te vermijden. De meerderheid van de deelnemers zeggen wel dat ze de schoolomgeving, ondanks het chaotische karakter, als veilig beschouwen. Verklaringen hiervoor zijn dan voornamelijk de afwezigheid van autoverkeer en het grote aantal fietsers en voetgangers. Vooral de afwezigheid van autoverkeer, vb. door een schoolstraat, zorgt voor een veel veiliger gevoel.



Iedereen weet wel dat je in de straat van de school moet opletten en traag moet zijn.

Soms komt iedereen tegelijkertijd aan, kleuters die op straat beginnen lopen of die nog niet goed kunnen fietsen, auto's en ook pubers die daar nog door sjezen. Al het verkeer komt tegelijkertijd aan. Ik ben blij dat het een schoolstraat is, dat is fantastisch. Maar door de grote hoeveelheid mensen moet je wel extra alert zijn. Uiteindelijk is het een veilige chaos die wonderwel werkt.

De deelnemers gaven aan zich veiliger te voelen bij de aankomst op school wanneer de politie, of een gemachtigd opzichter, mensen helpt bij het oversteken aan de schoolpoort. Voor enkele deelnemers is zelfs een zebepad voor de schoolpoort al voldoende om zich veiliger te voelen, aangezien het auto's doet vertragen. In het algemeen is voldoende ruimte om aan te komen en de fietsen (tijdelijk) te parkeren aan de schoolpoort voor de meerderheid van deelnemers belangrijk om zich veilig te voelen en de aankomst op school aangener te maken.

De straat van de school beoordelen de deelnemers over het algemeen als veilig. Eén deelnemer gaf hier met 2 een lage score. De meeste deelnemers (7) gaven hier een score 4. Verder gaven 4 deelnemers een score 3 en 6 deelnemers de maximumscore 5. De aankomst op school is volgens onze deelnemers na het vertrek thuis het veiligste punt op de route. De helft van de deelnemers (9) geeft de maximumscore van 5, gevolgd door 8 deelnemers die 4 geven en één deelnemer score 3.

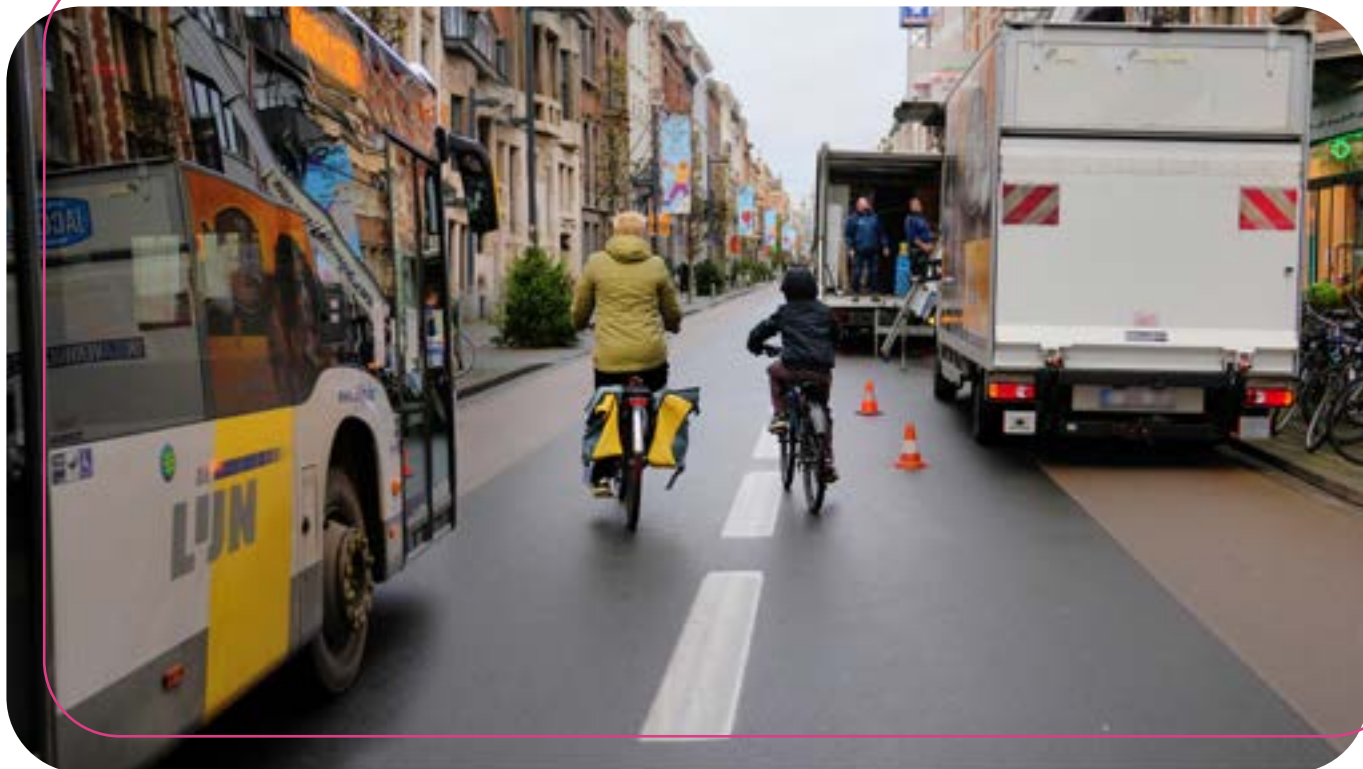
Ten slotte getuigen enkele deelnemers over de rol van de school in het creëren van veiligheid voor de schoolpoort door bijvoorbeeld later te starten of de oprit aan te passen. Daarnaast zijn diezelfde deelnemers ook positief over het stimuleren van fietsvaardigheden op school.

3.5 Onderweg zijn met kinderen

Fietsen met kinderen beïnvloedt verschillende aspecten van de verplaatsing van onze deelnemers: het veiligheidsgevoel, maar ook het tempo en het eigen fietsgedrag, als de keuze van de route. Dit hoofdstuk geeft een inzicht in al de aspecten van onderweg zijn met kinderen. Daarnaast wijden we ook een onderdeel aan hoe ouders hun fietsende kinderen instructies geven.

3.5.1 De rol van kinderen op veiligheidsgevoel

Onderweg zijn met kinderen beïnvloedt in sterke mate hoe veilig de deelnemers zich voelen op de fiets. De meerderheid voelt zich namelijk onveiliger als er kinderen bij zijn. De belangrijkste verklaring hiervoor is dat ze zich verantwoordelijk voelen voor hun kinderen, die kwetsbaarder zijn en op hen vertrouwen. Ze willen hun kinderen beschermen, maar tegelijk ook opvoeden tot zelfstandigheid. Ze moeten rekening houden met de onvoorspelbaarheid van het verkeer, maar ook dat van hun kind. Ze maken continu inschattingen waarbij ze niet enkel met zichzelf rekening houden maar ook met het tempo en de eigenheid van hun kind. Dit zorgt ervoor dat ze hyperalert zijn en steeds klaar staan om in te grijpen wanneer het nodig is. Dit kan vermoeiend en stressvol zijn. Zonder kinderen, zo geven onze deelnemers aan, moeten ze naar minder omkijken en enkel met zichzelf bezig zijn. Het is daardoor makkelijker om situaties in te schatten, waardoor ze sneller en vlotter fietsen en ze zich ook veiliger voelen ("Als ik alleen fiets, is mijn fiets mijn vrijheid"). Eén



deelnemster gaf expliciet aan dat haar scores hoger zouden liggen zonder kinderen. Het gedrag en de leeftijd van de kinderen speelt ook een rol. Kinderen zijn onvoorspelbaar en soms roekeloos omdat ze situaties nog niet altijd goed kunnen inschatten. Dit geldt niet alleen voor de eigen kinderen, maar ook andere.

Het is opvallend dat de invloed van kinderen vooral wordt aangehaald in onveilige situaties. Bij plaatsen of situaties die de deelnemers als veilig ervaren, spreken ze over weinig of geen verschil wanneer ze er alleen zouden fietsen.

Ik voel mij veel minder onveilig op de fiets zonder kinderen. Ik heb het gevoel dat ik die kinderen in leven moet houden. Dat bezorgt me wel eens stress, omdat ik altijd denk dat ik het allemaal in het oog moet houden.

3.5.2 De rol van kinderen op tempo en gedrag

Volgens de deelnemers is een aangepast tempo een belangrijke vereiste om veilig met kinderen te fietsen. De meeste deelnemers rijden trager en rustiger als er kinderen bij zijn. Enkele deelnemers getuigen dat ze zich in sommige situaties breder opstellen om ervoor te zorgen dat auto's niet kunnen voorbijsteken. Dit voelt veiliger aan. Het is opvallend dat er een grote verscheidenheid is in rijstijl van de deelnemers. Sommige deelnemers zeggen dat ze assertief fietsen, ook met kinderen, en hun plaats op de weg 'claimen'. Anderen stellen zich eerder terughoudend op om ongelukken kost wat kost te vermijden.

Ook het verschil in verkeersvaardigheid en snelheid tussen kinderen die zelfstandig fietsen, speelt een rol. De oudste is hierbij niet altijd de meest verkeersvaardige. Rekening houden met de eigenheid van verschillende kinderen is niet altijd evident. Dit heeft een invloed op het onveiligheidsgevoel van de deelnemers en hoe ze daarmee omgaan.

Andere deelnemers gaven daarnaast ook aan dat je met kinderen, of ze nu zelfstandig fietsen of in een fietskar of bakfiets zitten, minder flexibel bent onderweg: het duurt langer voor je vertrokken geraakt, je moet er rekening mee houden dat je langer/breder bent wat belangrijk is om een kruispunt over te steken of ergens in te voegen.

Ook het eigen rijgedrag is anders als je met kinderen onderweg bent. Enkele deelnemers getuigen dat ze alleen soms iets doen dat niet mag, of assertiever zijn, vb. door het oranje rijden, een voorrang nemen. Met de kinderen erbij doen ze dat niet. De



deelnemers zeggen ook dat ze bepaalde handelingen heel bewust doen als ze met kinderen onderweg zijn, met de bedoeling om hen het juiste gedrag aan te leren: handen uitsteken bij het afdraaien, oogcontact maken met chauffeurs en zorgen dat ze je gezien hebben, hoffelijk zijn ten aanzien van andere weggebruikers.

Maar ook de kinderen zelf kunnen gestresseerd raken, door drukte of een (bijna) ongeval onderweg. Het is dan volgens de deelnemers belangrijk om eigen stress niet over te dragen op de kinderen en zelf rustig te blijven.

3.5.3 De rol van kinderen op routekeuze

De grote meerderheid van deelnemers denkt goed na over de route die ze volgen naar school, maar even goed over andere routes. Vaak zoeken ze de rustigste route, eerder dan de kortste, als die onveiliger voelt. Zeker drukte of moeilijke punten zoals plaatsen met veel zwaar verkeer of bussen, vermijden ze met kinderen. Drukke en de bijhorende chaos en prikkels, zijn ook vaak een reden om een bepaalde plek te mijden. Langs de andere kant gaven enkele deelnemers ook aan dat ze deze punten niet noodzakelijk altijd vermijden, omdat ze ook leerrijk kunnen zijn.

Verschillende deelnemers getuigen dat ze nog meefietsen naar school met hun kinderen omwille van één moeilijk of gevaarlijk punt. Vaak is dat een kruispunt. Soms laten ze kinderen wel alleen verder fietsen als ze dat punt gepasseerd zijn. Eén punt kan dus bepalend zijn voor het onveiligheidsgevoel van een hele route.

3.5.4 Onderweg met kinderen die zelfstandig fietsen

Positie ten opzichte van de moeder en op straat

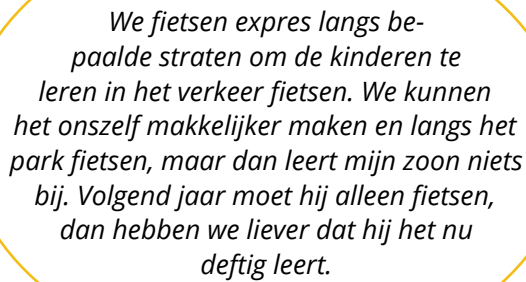
Een van de belangrijkste overwegingen die de deelnemers maken, is waar hun kinderen fietsen ten opzichte van zichzelf. De meeste deelnemers hebben de voorkeur om naast hun kinderen te fietsen. Dit gaat echter lang niet overal omdat straten te smal zijn, auto's moeten kruisen of willen voorbijsteken. In dat geval fietsen de meeste van de deelnemers achter hun kinderen, dit voelt veiliger aan voor hen omdat ze dan een goed overzicht hebben op wat hun kinderen doen. Sommige deelnemers geven er echter de voorkeur aan om voor hun kinderen te fietsen, met de kinderen in een treintje erachter. Vaak fietst het oudste kind, of het kind met de meeste verkeersvaardigheden, dan achteraan in de rij. Voor deze deelnemers voelt het veiliger omdat ze meer overzicht hebben op het verkeer en de leiding kunnen nemen. Langs de andere kant kijken zij meer achterom naar hun kinderen, wat soms tot onveilige situaties leidt. Eén deelnemer getuigde dat ze zelf het liefst achter haar kind zou willen fietsen maar dat het kind zichzelf niet veilig genoeg voelt om het voortouw te nemen.

Meerdere deelnemers laten hun jonge kinderen op het voetpad fietsen terwijl ze zelf op de straat fietsen. Dit is vaak makkelijker voor kinderen om te oefenen en geeft meer veiligheid. Eén deelnemer gaf toe dat dit niet altijd veilig is voor de voetgangers en hier dan ook soms opmerkingen over te krijgen.


Verkeersvaardigheden aanleren

Wanneer kinderen zelfstandig fietsen zijn alle deelnemers actief bezig met het aanleren van verkeersvaardigheden. De meerderheid van de deelnemers spreekt de ambitie uit dat ze hun kinderen zelfstandig willen maken in het verkeer. Dit zorgt ervoor dat ze tijdens de rit alles goed uitleggen, bepaalde vaardigheden (bv. het nemen van een drempel) voordoen of kinderen op bepaalde plaatsen wat verder voor zich uit laten fietsen. Voor enkele deelnemers wil dit ook expliciet zeggen dat ze hun kinderen assertief leren rijden.

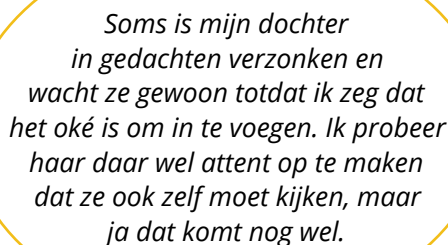
Mijn motto is: we komen beter laat aan, dan niet. Maar ik snap dat niet iedereen die luxe heeft. Ik heb ook andere tijden gekend wanneer de kinderen jonger waren en ik zowel naar de crèche als de school moest.



We fietsen expres langs bepaalde straten om de kinderen te leren in het verkeer fietsen. We kunnen het onszelf makkelijker maken en langs het park fietsen, maar dan leert mijn zoon niets bij. Volgend jaar moet hij alleen fietsen, dan hebben we liever dat hij het nu deftig leert.



Daarnaast kan het ook belangrijk zijn om vertrouwen te geven aan kinderen. Dit vertrouwen vertaalt zich dan bijvoorbeeld in het verder vooruit laten fietsen. Ervaring opdoen zorgt ervoor dat kinderen en moeder goed op elkaar ingespeeld geraken, waardoor onze deelnemers zich veiliger gaan voelen als ze onderweg zijn met hun kinderen. Vaker fietsen, situaties leren kennen en dus ervaring opbouwen is belangrijk. Dit kan bv. ook betekenen dat ze de route naar school buiten de schooluren, wanneer het minder druk is, eerst oefenen vooraleer ze dagelijkse nemen.



Soms is mijn dochter in gedachten verzonken en wacht ze gewoon totdat ik zeg dat het oké is om in te voegen. Ik probeer haar daar wel attent op te maken dat ze ook zelf moet kijken, maar ja dat komt nog wel.

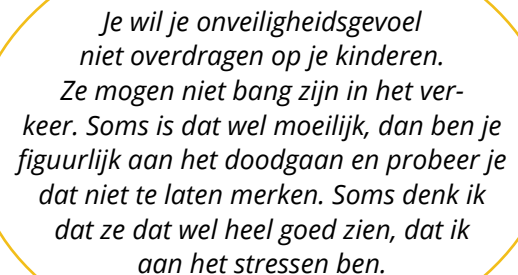
De houding van andere weggebruikers

Kinderen moeten nog leren fietsen en maken daarvoor soms fouten of schatten sommige situaties nog niet goed in. Verschillende deelnemers hebben het gevoel dat andere weggebruikers hier niet altijd even veel begrip voor hebben. Ze roepen anderen op om geduldiger te zijn en hun gedrag af te stemmen op kinderen.

De houding van de moeder

Ook de houding en het zelfvertrouwen van de moeder spelen een rol. Zo kunnen eigen negatieve ervaringen op een bepaald punt voor een hoger onveiligheidsgevoel zorgen. Deelnemers geven aan dan extra oplettend te zijn, maar hun onveiligheidsgevoel ook niet te willen projecteren. Als ze zelf rus-

tiger zijn, bv. omdat ze zich niet moeten haasten om die dag op het werk te zijn, dan voelt de fietstocht naar school beter en voelt het andere verkeer minder bedreigend. Verder geven enkele deelnemers aan zichzelf ook veiliger en zekerder te voelen door meer te fietsen en wanneer ze bepaalde plaatsen beter leren kennen.

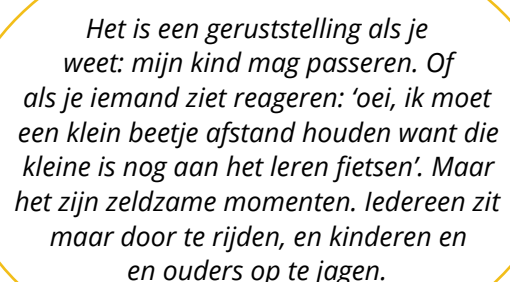


Je wil je onveiligheidsgevoel niet overdragen op je kinderen. Ze mogen niet bang zijn in het verkeer. Soms is dat wel moeilijk, dan ben je figuurlijk aan het doodgaan en probeer je dat niet te laten merken. Soms denk ik dat ze dat wel heel goed zien, dat ik aan het stressen ben.

3.5.5 Kinderen in bakfiets, fietskar of longtail

Breder, groter en langer zijn

De deelnemers die met een bakfiets of fietskar fietsen, zijn zich er erg van bewust dat ze breder en minder wendbaar zijn dan andere fietsers. Vooral met een fietskar zijn deelnemers extra aandachtig om de kar niet te doen kantelen door bv. drempels rustiger te nemen. Met een gewone fiets ben je compacter en is het makkelijker om je plaats te vinden op de weg of aan een kruispunt. Een bakfiets of longtail is zwaarder, wat het moeilijk maakt om je evenwicht te zoeken wanneer je moet vertrekken. Daarom proberen enkele deelnemers zoveel mogelijk te blijven doorfietsen, eenmaal ze hun evenwicht gevonden hebben. Inhalen en anderen kruisen wordt bovendien moeilijker en zorgt voor een groter onveiligheidsgevoel. Eén deelnemer gaf zelfs aan het gevoel te hebben met een bakfiets sterker geïmponeerd te worden door automobilisten.



Het is een geruststelling als je weet: mijn kind mag passeren. Of als je iemand ziet reageren: 'oei, ik moet een klein beetje afstand houden want die kleine is nog aan het leren fietsen'. Maar het zijn zeldzame momenten. Iedereen zit maar door te rijden, en kinderen en ouders op te jagen.

Vooruitzicht dat kinderen ook zelfstandig zullen fietsen

Bijna alle deelnemers waarvan de kinderen nog niet zelfstandig fietsen, getuigen dat ze stress krijgen van het vooruitzicht dat hun kinderen ooit zelfstandig zullen fietsen. Ze willen daar nu nog niet over nadenken omdat ze dit te vroeg vinden. In dat opzicht kan het voor onze deelnemers net het veiligheidsgevoel verhogen als de kinderen in een bakfiets zitten. Dat geeft meer rust, minder stress en het gaat vaak ook sneller.

Als mijn zoon zelf zou fietsen zou ik meer gestresseerd zijn. Het is toch niet zo veilig met al die auto's, er kan altijd wel iets gebeuren. Ik zou dat pas doen als die echt zeker is op de fiets. Ik vind het toch spannend.

Onduidelijkheid over wie waar moet zijn op de weg geeft me een onveilig gevoel. Omdat je zelf niet weet wat je kind ziet, heb je geen houvast om instructies te geven. Dat maakt inschattingen maken nog moeilijker. Als je constant moet communiceren terwijl je zelf aan het fietsen bent, is dat heel gevaarlijk.

Oversteken op kruispunten zonder verkeerslichten is volgens de deelnemers vaak onduidelijk: soms heb je voorrang en soms niet, soms is er alleen een zebepad en soms is er ook een gemarkeerde fietsoversteek.

Goede infrastructuur kan zichtbaar helpen om duidelijkheid te scheppen en instructies geven eenvoudiger te maken. Twee deelnemers spraken over een straat waar er aan beide kanten betonstroken zijn met in het midden een kasseistrook. Hier is het, ook voor kinderen, heel helder dat je aan de kant moet blijven fietsen.

In deze context kwam ook de signalisatie van fietszones en fietsstraten bij meerdere deelnemers ter sprake. Verschillende deelnemers vermoeden dat een groot deel van de autobestuurders de regels van een fietsstraat niet kent omdat de signalisatie niet goed zichtbaar is of de communicatie niet goed gebeurd is. Dat zorgt ervoor dat ze vaak worden ingehaald in een fietsstraat, een overtreding die ze maar moeilijk kunnen uitleggen aan hun kinderen.

Wanneer andere weggebruikers de verkeersregels niet respecteren zorgt dat ook voor verwarring bij kinderen. Hetzelfde geldt voor autobestuurders die hoffelijk willen zijn en hun voorrang van rechts afstaan. De onvoorspelbaarheid van hoe andere weggebruikers zich gedragen maakt het geven van goede instructies vaak een opgave. Ook al heb je iets getoond of uitgelegd, de volgende keer kan het toch weer anders lopen. Gedrag inschatten is met andere woorden niet te vatten in eenduidige instructies.

3.5.6 Instructies geven

Instructies geven is een belangrijk onderdeel van de verplaatsing met kinderen die zelfstandig fietsen. De meerderheid van de deelnemers zegt dat eenduidige verkeersregels met duidelijke weginfrastructuur en signalisatie essentieel zijn. Weten hoe je je op een bepaalde plek moet gedragen als fietser geeft een veilig gevoel. Dit gaat over je plaats op de weg en wie waar voorrang heeft. Onduidelijke situaties leiden tot een onveilig gevoel en maken het moeilijker om instructies te geven. Situaties zijn vooral onduidelijk wanneer fietsinfrastructuur geheel ontbreekt. Signalisatie over voorrangregels en je plaats op de weg maken het gemakkelijker om instructies te geven. Stoppen aan de stopstreep is bijvoorbeeld gemakkelijker uit te leggen dan voorrang verlenen van rechts, maar enkel als er iemand anders aankomt.



3.6 Algemene factoren voor het veiligheidsgevoel op de fiets

Naast de verplaatsing naar school en de invloed van kinderen op de verplaatsingen en het veiligheidsgevoel, vroegen we de deelnemers ook naar wat hen in het algemeen veilig of onveilig doet voelen op de fiets. De antwoorden zijn hieronder samengevat in enkele onderwerpen die verschillende keren terugkwamen.

3.6.1 Aanwezigheid en gedrag van gemotoriseerd verkeer

Fietsen in de buurt van gemotoriseerd verkeer is een van de belangrijkste redenen waarom deelnemers zich onveilig voelen op de fiets. De grootte en mogelijke impact van auto's voelt bedreigend aan. Dit geldt nog sterker voor zwaar verkeer, zoals vrachtwagens en bussen. Zelfs al is een stad autoluw, de aanwezigheid van bussen zorgt ervoor dat de meerderheid van de deelnemers zich onderweg onveilig voelt op de fiets omdat het contrast tussen bussen en fietsers erg groot is. Meer dan de helft van de deelnemers haalt het voorbeeld van de Bondgenotenlaan in Leuven aan. Het autoverkeer is hier beperkt en de straat zelf is breed, maar door het drukke busverkeer mijden verschillende deelnemers deze straat. Zeker als ze op weg zijn met kinderen. Bussen zijn verder extra bedreigend voor de deelnemers wanneer een smalle straat gedeeld moet worden of het fietspad niet afgescheiden is. Bijna alle deelnemers benoemen een rustige straat, met weinig gemotoriseerd verkeer én voldoende ruimte om te kruisen als een veilige omgeving om te fietsen.

Naast de aanwezigheid speelt ook het gedrag van autobestuurders een rol. Meer dan de helft van de deelnemers gaf aan zich vaak onveilig te voelen omdat ze opgejaagd worden door autobestuurders. Zeker in de ochtendrush zijn chauffeurs vaak zichtbaar gejaagd, wat het onveiliger maakt voor fietsers en voetgangers. Concreet gaat het dan over rake-

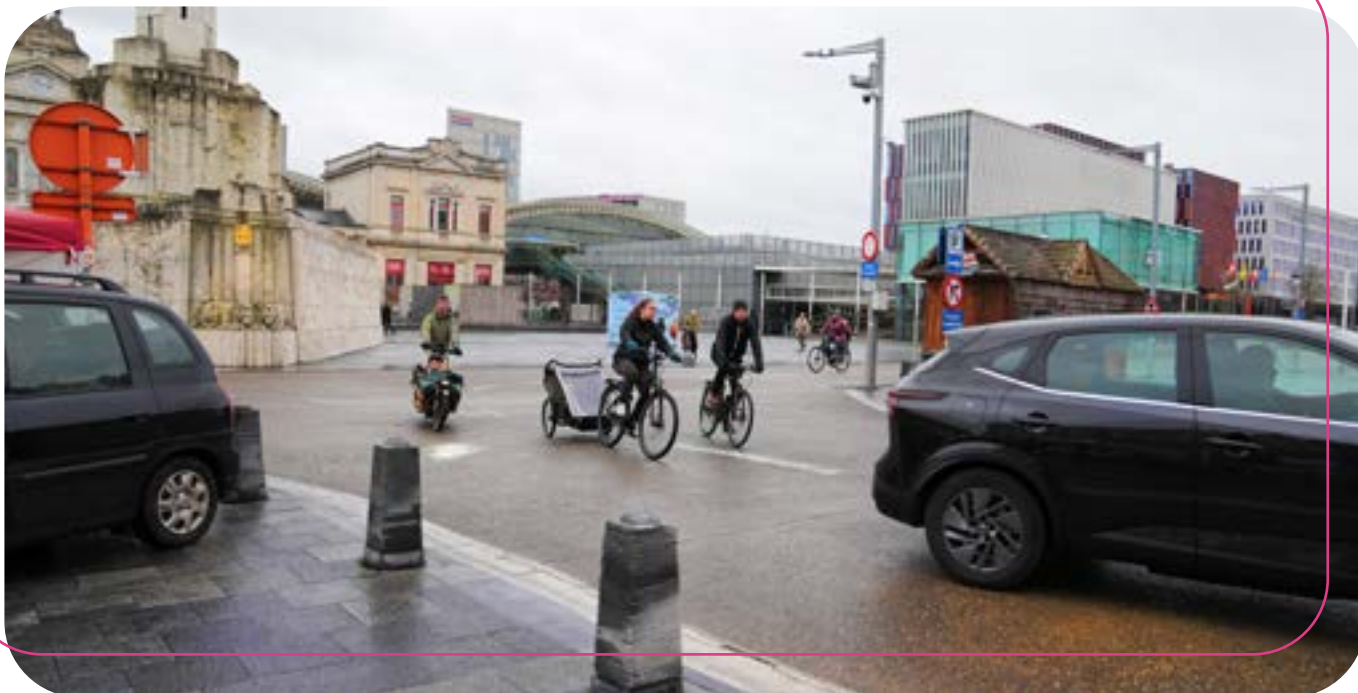
lings voorbijsteken, ook in fietsstraten, niet stoppen bij oversteekplaatsen of geen voorrang verlenen. Verschillende deelnemers hebben het al meegemaakt dat chauffeurs verbaal agressief worden als ze niet kunnen voorbijsteken. Tenslotte is ook de snelheid van gemotoriseerd verkeer van belang. Een snelheidsregime van 20 of 30km/u maakt dat deelnemers zich veel veiliger voelen dan wanneer dit 50km/u is of wanneer autobestuurders zich niet aan de snelheidsregels houden. Zeker in een smalle straat met weinig plaats voor fietsers speelt dit mee.

Als iedereen wat rustiger zou doen dan zou ik mij minder onveilig voelen.

3.6.2 Aanwezigheid en gedrag van andere fietsers

Ook de aanwezigheid en het gedrag van andere fietsers kunnen voor onveiligheid zorgen. Zeker als er veel fietsers, met verschillende snelheden, tegelijk aanwezig zijn kan dat onveilig aanvoelen. Vaak ligt dat aan een gebrek aan ruimte. Verschillende deelnemers geven wel aan dat dit alsnog veiliger aanvoelt dan te veel auto's en dat het soms eerder





vervelend dan onveilig is. Wel storen onze deelnemers zich aan fietsers die zich niet aan de wegcode houden of zich 'koning te rijk' voelen. Dan gaat het om niet signaleren dat ze willen afdraaien, in de tegenovergestelde richting rijden waar dat niet mag of kortbij voorbijsteken. Dit geldt nog sterker voor elektrische fietsers of speed pedelecs die een hogere snelheid halen. Het opgejaagde gedrag tijdens de ochtendrush bestaat ook onder fietsers.

Een ander moeilijk punt dat door meerdere deelnemers aangehaald wordt, is het invoegen op een (druk) fietspad. Met kinderen kan het moeilijk zijn om op een fietspad met veel verkeer in te voegen, zeker als de snelheid van andere fietsers hoger ligt. Een paar seconden kunnen hier het verschil maken of je mee in de stroom kan of niet. Hierbij aansluitend kan afslaand (auto)verkeer ook de onveiligheid verhogen, zeker op een rotonde.

Daarentegen zeggen meerdere deelnemers dat de aanwezigheid van andere fietsers net ook voor een veiliger gevoel kan zorgen. Zeker aan kruispunten of op andere moeilijke of gevaarlijke plaatsen zorgen een grotere aanwezigheid van fietsers voor meer steun, begrip en een hoger veiligheidsgevoel. In een fietsstroom 'voel je je sterker'.

3.6.3 Infrastructuur en weginrichting

Ten slotte hebben ook de infrastructuur en de weginrichting een belangrijke invloed op het veiligheidsgevoel van de deelnemers. Wat in dit opzicht het vaakst ter sprake komt, is dat ze zich onveiliger voelen op plaatsen waar veel verkeer tegelijk is, zowel gemotoriseerd als actieve weggebruikers, en er veel tegelijk gebeurt. Plaatsen waar, door de weginrichting, veel bewegingen door elkaar plaatsvinden,

maar weinig overzicht is. Daardoor is het vaak niet duidelijk waar iedereen zich hoort te bewegen. Dat zorgt voor onvoorspelbaarheid en stress. Hét voorbeeld dat onze deelnemers in deze context geven, is de stationsomgeving en het Martelarenplein in Leuven. Hier is er een bonte mix van zowel fietsers, wandelaars als bussen en auto's. Die bewegen dan ook nog eens allemaal door elkaar waardoor de deelnemers het risico op conflicten of botsingen als hoog beoordelen. Deze plaats voelt dan ook zeer onveilig aan.

Niet alleen wanneer ze instructies aan kinderen moeten geven, maar ook in het algemeen vragen de deelnemers meer duidelijkheid op de weg en in het verkeer. Hierbij aansluitend werkt de beperkte zichtbaarheid op sommige plaatsen het onveiligheidsgevoel in de hand. Een goed zicht op het verkeer, zeker op kruispunten, en zelf als fietser zichtbaar zijn voor ander verkeer verhoogt de veiligheid volgens de deelnemers.

Een ander terugkerend aspect is de breedte van de straten. Zo voelen smalle straten onveilig aan voor meerdere deelnemers, zeker als het tweerichtingverkeer is. Bij het kruisen kan het dan gebeuren dat je als fietser op het voetpad moet uitwijken, wat dan weer voor frustratie en ergernis bij voetgangers zorgt. Een smalle straat kan echter ook veiligheidsverhogend werken, als ze enkelrichting is en je in dezelfde richting als de auto's rijdt. In dat geval is er te weinig plaats voor auto's om voorbij te steken en moeten ze sowieso achter de fietsers blijven. Verschillende deelnemers gaven aan zich veiliger te voelen als ze weten dat auto's hen niet kunnen of mogen voorbijsteken.

In fietsstraten moeten auto's voorrang geven aan fietsers en mogen ze niet voorbijsteken, wat dus

voor enkele deelnemers veiliger aanvoelt. Eén deelnemer noemde fietsstraten als 'één groot fietspad en dus veilig'. Langs de andere kant beoordelen verschillende deelnemers een fietsstraat vooral als oncomfortabel, zowel voor fietsers als voor autobestuurders omdat auto's achter de fietsers moeten blijven. Ze tonen begrip voor eventuele frustraties hierover en laten auto's indien mogelijk toch voorbijsteken.

Onze deelnemers geven de voorkeur aan afgescheiden of vrij liggende fietspaden en verkeersvrije doorsteken dan aan fietsstraten. Een goed voorbeeld hiervan is het Jan Vranckxtracé in Kessel-Lo, dat een verkeersvrije doorgang voorziet voor fietsers. Op plaatsen zoals deze, waar geen of weinig gemotoriseerd verkeer is, of waar dat duidelijk afgescheiden is van het fietsverkeer voelen de deelnemers zich het veiligst. Ook meer plaats voor fietsers, zoals bredere fietspaden of ruimte om te wachten aan kruispunten, verhogen het veiligheidsgevoel, zeker als ze met een bakfiets of fietskar onderweg zijn. Als er wel verkeer is, dan hebben ze een voorkeur voor enkelrichting straten, aangezien die overzichtelijker en veiliger aanvoelen.

Ten slotte kunnen een hoge borduur of drempels ook gevaarlijk zijn om op te rijden. Soms is een uitwijkmanoeuvre nodig om erop te rijden, wat onveilig kan zijn met achterliggend verkeer. Zeker deelnemers met een fietskar hebben hier schrik om te kantelen. Kinderen leren hoe ze borduren moeten nemen, is een hele uitdaging.

3.6.4 Het weer

Het laatste punt dat verschillende deelnemers nog aanhaalden is het weer. Buiten dat het oncomfortabel is om te fietsen bij slecht weer, en dat dat meerdere deelnemers zich dan anders verplaatsen, verhoogt het ook het onveiligheidsgevoel. Meerdere deelnemers geven aan dat het bij regenweer gevaarlijker aanvoelt. Hoe slechter het weer, hoe slechter het gedrag van andere weggebruikers en hoe meer autoverkeer ook. Dit geldt ook voor wanneer de dagen korter zijn en het 's ochtends langer donker is.



4. Evaluatie en conclusies

4.1 Conclusies

Met dit onderzoek namen we het veiligheidsgevoel van fietsende moeders onder de loep. In welke situaties voelen ze zich onveilig en waarom?

We kunnen concluderen dat het veiligheidsgevoel van ouders en in het bijzonder moeders een belangrijke rol speelt in hun verplaatsingen met de fiets. Er was een grote verscheidenheid in de ervaringen en gevoelens bij de deelnemers, en de manier waarop ze onveilige situaties het hoofd bieden. We kunnen echter wel enkele duidelijke gemeenschappelijke aspecten onderscheiden die een invloed hebben op het veiligheidsgevoel.

Alle deelnemers fietsen uit overtuiging en willen dit graag blijven doen, ook met de kinderen. Ze laten zien dat er soms wel toewijding nodig is om te blijven fietsen, zeker wanneer je je onveilig voelt. Ze worden niet alleen geconfronteerd met de verantwoordelijkheid om hun kinderen met de fiets veilig op school of een andere bestemming te krijgen maar ook met de gevaren van ons huidige verkeer voor actieve weggebruikers. Daar komt nog eens bij dat ouders hun kinderen onderweg ook de nodige verkeersvaardigheden willen bijbrengen zodat ze uiteindelijk zelfstandig kunnen fietsen. Om met al deze uitdagingen om te gaan, ontwikkelden de deelnemers elk hun eigen coping mechanisme, aangepast aan de route die ze kiezen en de moeilijke punten die ze tegenkomen, aan het feit of de kinderen al dan niet zelfstandig fietsen, aan de leeftijd en verkeersvaardigheid van de kinderen, en aan hun eigen inschattingen.

De deelnemers voelen zich niet altijd erkend in hun overtuiging dat fietsen met kinderen maatschappelijk zeer belangrijk is, en tegelijkertijd ook zeer uitdagend is. Niet door andere weggebruikers, niet in de regelgeving, niet in beleidsmaatregelen en niet in de infrastructuur. De conclusie van dit onderzoek valt uiteen in vier elementen die een grote impact hebben op het veiligheidsgevoel van de deelnemers.

De aanwezigheid van gemotoriseerd verkeer

Chaotische verkeerssituaties, waar de ruimte weinig georganiseerd is voor de verschillende weggebruikers, leiden in het algemeen tot een groter onveiligheidsgevoel en meer conflicten met gemotoriseerd

verkeer. Deze situaties zijn het meest bepalend voor het veiligheidsgevoel:

- **Gemotoriseerd verkeer dat te kortbij de fietsers komt** of dezelfde, beperkte ruimte moet delen.
- De **hoeveelheid gemotoriseerd verkeer**. Hoe meer weggebruikers van dezelfde ruimte gebruik moeten maken, hoe groter het onveiligheidsgevoel.
- Te **hoge snelheid** (boven 30 km/u) van gemotoriseerd verkeer.
- De **aanwezigheid van zwaar verkeer**. Het contrast tussen kleine, kwetsbare fietsertjes en zware bussen is zeer groot en verhoogt bij de deelnemers de angst voor conflicten.

Duidelijke regels en signalisatie

Weten hoe je je op een bepaalde plek moet gedragen als fietser geeft een veiliger gevoel. Dit gaat over je plaats op de weg, wie heeft er voorrang ... Probleemsituaties doen zich vaak voor op kruispunten zonder verkeerslichten. Onduidelijkheid zorgt daar voor een onveilig gevoel. Verwarrende signalisatie en regels maken het bovendien moeilijker om kinderen onderweg verkeersvaardigheden aan te leren en duidelijke instructies te geven. Niet onbelangrijk als je weet dat de meeste deelnemers aangeven dat kinderen instructies geven een belangrijk deel is van hun verplaatsing.

Eenduidige verkeersregels, duidelijke infrastructuur en signalisatie over voorrangregels, en je plaats op de weg, maken het voor ouders minder stressvol om te fietsen met kinderen. Bovendien geven ze hen de kans om van elke fietsrit ook een leerrijke ervaring te maken.



Het gedrag van andere weggebruikers

Onbegrip en ongeduld van andere weggebruikers (gemotoriseerd en niet-gemotoriseerd), ten opzichte van beginnende fietsertjes en minder wendbare of grotere fietsen spelen ook een rol in het veiligheidsgevoel van de deelnemers. Daarnaast is er weinig en vaak gebrekkige ruimte om die verkeersvaardigheden traag aan te leren in het verkeer. Vooral fietsers met een hogere snelheid, zoals speed pedelecs, kunnen een bedreiging vormen voor de veiligheid van ouders die met hun kinderen fietsen. De beperkte ruimte in een stad, die dan ook nog eens gedeeld moet worden met veel andere gebruikers, zorgt voor een groter onveiligheidsgevoel en verhoogt het risico op conflicten.

Een veilige schoolomgeving

De meerderheid van de deelnemers beschouwt de schoolomgeving als veilig; chaotisch, maar veilig. Dit veiligheidsgevoel verhoogt nog wanneer er maatregelen zijn getroffen om gemotoriseerd verkeer te weren. Dat kan bijvoorbeeld met een schoolstraat, parkeerregelingen of verkeersfilters. Een mooi bewijs dat als gemeenten in hun mobiliteitsplannen rekening houden met het kindperspectief, ze ouders en andere buurtbewoners alle kansen geven om zonder stress te fietsen.

4.2 Beleidsaanbevelingen

We weten nu in welke situaties fietsende moeders zich onveilig voelen op de fiets en waarom. De volgende vraag is wat beleidsmakers dan kunnen doen om het veiligheidsgevoel van fietsende moeders te verhogen? Op basis van de resultaten, de suggesties van de deelnemers en onze eigen expertise doen we de volgende aanbevelingen:

1. **Maak vrijliggende of afgescheiden fietspaden.** Deze infrastructurele ingreep heeft een grote positieve impact op het veiligheidsgevoel omdat gemotoriseerd verkeer dan minder nabij is en er minder kans op conflicten is.
2. **Maak kruispunten en oversteekplaatsen conflictvrij.** Duidelijke regelgeving en infrastructuur om conflicten te voorkomen in chaotische verkeerssituaties, met veel verschillende weggebruikers, maken een wezenlijk verschil voor het veiligheidsgevoel van actieve weggebruikers.
3. **Kies voor autoluwe straten.** Wanneer je niet kan ingrijpen op de nabijheid van gemotoriseerd verkeer ten aanzien van fietsers, dan moet je de hoeveelheid ervan sturen om het risico op conflicten te verkleinen. Verkeerscirculatieplannen en verkeersfilters zijn doeltreffende



fende maatregelen. Verschillende deelnemers die door Kessel-Lo fietsten, lieten zich positief uit over het mobiliteitsplan van de gemeente omdat het de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer op hun route verminderde. Eén deelnemer getuigde zelfs dat ze haar zoon dankzij dit plan vanaf een bepaald punt zelfstandig laat verder fietsen.

4. **Verlaag de snelheid van gemotoriseerd verkeer.** Snelheden boven de 30 km/uur werden door de deelnemers als bedreigend en gevaarlijk ervaren. Op plaatsen zonder afgescheiden fietspad is het aan te raden om de snelheidslimiet zo laag mogelijk te leggen. Dat verhoogt niet alleen de subjectieve, maar ook de objectieve veiligheid voor alle weggebruikers. In situaties met gemengd verkeer raden we standaard aan om de maximale snelheid te verlagen tot 30 km/u.
5. **Vermijd om zwaar verkeer te mengen met fietsverkeer.** De aanwezigheid van zwaar verkeer heeft een grote impact op het veiligheidsgevoel van de deelnemers, zeker wanneer ze met kinderen fietsen. Een oplossing is om voldoende alternatieve routes te voorzien zonder zwaar verkeer. Of, als er geen alternatieven zijn, het zwaar verkeer sterk te reguleren en streng te handhaven.

6. **Zorg voor eenduidige regelgeving en duidelijke signalisatie.** Dit is een belangrijke vraag van de deelnemers aan het onderzoek. Met eenduidige regels bedoelen we onder meer duidelijke voorrangsregels die op een traject overal hetzelfde zijn. Een straat die altijd en overal voorrang heeft, is veel eenduidiger en gemakkelijker om uit te leggen aan kinderen dan bv. de voorrang-van-rechtsregel. Duidelijke signalisatie over je plaats op de weg als fietser geeft houvast voor zowel ouder als kind. Afspraken maken en instructies geven tijdens het fietsen wordt op die manier veel gemakkelijker.
7. **Maak campagnes om het begrip ten aanzien van de verschillende types en snelheden van fietsers te vergoten bij alle weggebruikers.** Het ongeduld bij andere weggebruikers voor tragere fietsers of minder wendbare fietsers is groot. Vaak heeft dat te maken met de gebrekkige ruimte die alle verschillende weggebruikers moeten delen, maar even vaak ligt het aan het gedrag en de houding van andere weggebruikers. Daarom raden we aan om verder te denken dan bestaande (gedrags) campagnes gericht naar fietsers zelf (vb. 'helm op fluo top'). Campagnes die het begrip vergoten bij alle weggebruikers, en dus fietsen met kinderen omarmen, hebben de voorkeur. De overtuiging om samen met kinderen te fietsen verdient zeker meer positieve bekrachtiging en beloning, in plaats van stigmatisering of kritiek.
8. **Communiceer over verkeersregels die fietsers beschermen, en garandeer dat die regels goed worden gehandhaafd.** Dan gaat het bijvoorbeeld over snelheidslimieten respecteren, niet inhalen in fietsstraten en voldoende afstand houden wanneer je fietsers voorbijsteekt. Maak de regels zichtbaar en communiceer over het belang van ieders veiligheid op de weg.

4.3 De onderzoeksmethode

De methode van customer journey mapping is nog nieuw binnen het mobiliteitsonderzoek. Daarom is het zinvol om de implementatie ervan binnen dit project te evalueren. Vooreerst blijkt de ervaring om samen met de deelnemers te fietsen heel waardevol. Kunnen praten over een route die deelnemer en onderzoeker samen hebben afgelegd is minder abstract dan een losstaand diepte-interview. De

deelnemer kan gemakkelijker naar iets verwijzen dat ook de onderzoeker heeft mogen ervaren. Bovendien maakt het het ook voor de onderzoeker eenvoudiger om bepaalde verklaringen in context te plaatsen en te begrijpen. Verder vormen de scores op de contactpunten die deelnemers tijdens de verplaatsing geven een goed handvat voor het interview achteraf. Ze vormen een goede ingang om de ervaringen te bespreken.

Een belangrijk nadeel van customer journey mapping is dat het zeer tijds- en arbeidsintensief is. Een verplaatsing mee afleggen in combinatie met een diepte-interview achteraf vraagt veel, zowel van deelnemers als onderzoeker. Dat maakt dat je ook maar een beperkt aantal deelnemers kan opnemen in het onderzoek. Het helpt ook dat je als onderzoeker de lokale context goed kent. Samengevat beoordelen zowel de deelnemers als de interviewers deze methode als zeer positief. De conclusies en beleidsaanbevelingen tonen dit ook aan.

Customer journey mapping als methode kan een duidelijke meerwaarde in mobiliteitsonderzoek betekenen. Dit onderzoek en de conclusies bieden inspiratie voor toekomstig mobiliteitsonderzoek. Onze focus lag op fietsende moeders met kinderen in een stedelijke context. Het is eigen aan kwalitatief onderzoek om te focussen op een specifieke doelgroep. Om bijkomende inzichten over veiligheidsgevoel en schoolmobiliteit te verwerven, kan het waardevol zijn om een customer journey mapping van een schoolverplaatsing uit te voeren met andere doelgroepen. We denken hierbij aan fietsende vaders met kinderen of middelbare scholieren die zonder ouders naar school fietsen. Verder zou het interessant zijn om het onderzoek uit te voeren in een meer landelijke context. De verplaatsingen zijn hier waarschijnlijk langer en er spelen mogelijk andere factoren die het (on)veiligheidsgevoel van ouders op weg naar school beïnvloeden.

Ten slotte denken we dat we een customer journey mapping ook voor verschillende andere types van verplaatsingen kunnen inzetten, zoals woon-werk verplaatsingen of specifieke trajecten met het openbaar vervoer. In dat geval kan het ook over andere gevoelsfactoren dan veiligheid gaan. Nagaan hoe specifieke doelgroepen een bepaalde verplaatsing ervaren levert leerrijke inzichten op over hoe we mobiliteit op maat van iedereen kunnen organiseren. Uit ons onderzoek blijkt dat een customer journey mapping een uitgelezen methode is om deze inzichten te verzamelen. Onze finale aanbeveling is daarom om deze methode breder in te zetten in mobiliteitsonderzoek.





MOBIEL21
ZET MENSEN IN BEWEGING

www.mobiel21.be