

CIVISANO-project

De rol van de perceptie t.o.v. de lokale omgeving voor actief transport van socio-economische kwetsbare inwoners

Rapport betreffende interviews als onderdeel van een onderzoeksproject vanuit Sciensano in samenwerking met Gemeente Duffel, Vrije Universiteit Brussel en Universiteit Gent.

Yasemin Inaç

Suzannah D'Hooghe

Karin De Ridder

September 2023

Achtergrond CIVISANO-project

- In 2020, hebben Sciensano, de Universiteit Gent (UGent) en de Vrije Universiteit Brussel (VUB) de handen en elkaar geslagen voor het CIVISANO-project.
- Het project onderzoekt de gezondheidsdeterminanten (SANO) van kwetsbare burgers (CIVI).
- Dit wordt gedaan door objectieve en subjectieve omgevingsdeterminanten te onderzoeken die invloed kunnen hebben op de lichamelijke activiteit en eetgedrag van burgers.
- De doelgroep van het project zijn volwassenen die socio-economische kwetsbaarheid ervaren tussen de 25 en 65 jaar oud.
- Het project bestaat uit meerdere onderdelen (bv. Een vragenlijst, wandelinterviews, individuele interviews). In dit verslag zullen enkel de resultaten van de interviews rond actief transport worden besproken.
- In januari 2021 is de gemeente Duffel in het project gestapt.

1. Kadering interviews rondom actief transport

- Ongeveer 1/3 van alle volwassenen is niet fysiek actief genoeg om er gezondheidsvoordelen uit te halen.
- Actief transport is een relatief makkelijk manier om fysieke activiteit in het dagelijks leven te integreren.
- Met actief transport wordt hoofdzakelijk wandelen en fietsen voor verplaatsing verstaan, bijvoorbeeld van thuis naar werk en terug. Wandelen en fietsen naar de bushalte of station worden ook tot actief transport gerekend.
- Mensen in socio-economische kwetsbare situaties doen over het algemeen meer aan actief transport in vergelijking met personen in hogere sociaaleconomische groepen.
- Mensen in socio-economische kwetsbare posities zijn ook vaak meer afhankelijk van hun lokale omgeving waardoor deze ook een grotere rol kan spelen in hun actief transport.
- De lokale omgeving bevat niet enkel fysieke aspecten binnen de gemeente zoals fiets- en wandelpaden, maar ook socioculturele, economische, politieke en informatieve aspecten.
- Het doel van dit onderzoek is om de **waargenomen omgevingsfactoren** die actief transport bij mensen in socio-economische kwetsbare situaties beïnvloeden in kaart te brengen.

2. Werkwijze interviews

- Tussen mei en november 2022 werd er bij 16 socio-economische kwetsbare inwoners een individueel interview afgenomen.
- Deelnemers moesten tussen de 25 en 65 jaar oud zijn en op het moment van het interview woonachtig zijn in Duffel.
- Inwoners werden uitgenodigd om deel te nemen via eerdere deelname aan de wandelinterviews, via sociale media zoals Facebook, via Sprang en het OCMW.
- De interviews vonden plaats bij de deelnemers thuis of op een andere openbare locatie zoals de bibliotheek.
- Deelnemers worden binnen dit verslag als socio-economisch kwetsbaar beschouwd als ze geen diploma hoger onderwijs, geen betaald werk, een laag netto gezinsinkomen hebben of maandelijks moeilijk rondkomen.

3. Profiel deelnemers

- De gemiddelde leeftijd van de deelnemers was 44 jaar oud.
- Meer vrouwen dan mannen hebben deelgenomen aan de interviews.
- De meerderheid van de deelnemers heeft de Belgische nationaliteit
- Ongeveer de helft van de deelnemers had geen betaalde job op het moment dat het interview werd afgenomen.
- Een kleine minderheid van de deelnemers had geen diploma of een diploma van het lagere onderwijs. Het grootste deel van deelnemers had een diploma van het secundair onderwijs of een diploma hoger onderwijs.

4. Resultaten

4.1 Redenen waarom deelnemers voor actief transport kiezen

- De meeste deelnemers gebruiken de fiets als vervoersmiddel, gevolgd door wandelen of de elektrische fiets. Deelnemers geven voornamelijk aan om voor de fiets te kiezen omdat hier grotere afstanden mee kunnen worden afgelegd. Deelnemers die niet voor de fiets kozen maar wandelden gaven aan dit te doen omdat zij vanwege gezondheidsredenen zoals rugklachten niet konden fietsen of geen geld hadden voor het onderhoud van de fiets.
- Het overgrote deel van routes die voor actief transport worden gebruikt zijn van thuis naar het werk, van thuis naar de school of kinderopvang en van thuis naar de winkel.
- Er zijn verschillende redenen waarom deelnemers kiezen voor actief transport:
 - Sommige deelnemers geven aan geen geld te hebben om een auto te kopen en te onderhouden.
 - Andere deelnemers geven aan medicatie te gebruiken of een lichamelijke beperking te hebben waardoor zij geen auto meer kunnen besturen en enkel gebruik kunnen maken van actief transport.
 - Er zijn ook deelnemers die ervoor kiezen om te fietsen en/of te wandelen omdat dit beter voor het milieu is.

- Verder geven sommige deelnemers aan gebruik te maken van actief transport om een voorbeeld te willen zijn voor hun kinderen. Volgens deze deelnemers zijn sommige aspecten van actief transport zoals lichaamsbeweging en geen uitstoot van uitlaatgassen belangrijke redenen.

De waargenomen omgevingsfactoren die actief transport beïnvloeden bij socio-economische kwetsbare deelnemers

De bevindingen zijn opgedeeld in vier soorten omgevingen: 1) bebouwde, 2) natuurlijke, 3) socio-culturele en 4) informatieomgeving.

4.2 Perceptie bebouwde omgeving

- Thema's die tijdens de interviews naar voren zijn gekomen zijn de aanwezigheid van infrastructuur zoals fietspaden en oversteekplaatsen, de veiligheid van de infrastructuur en toegankelijkheid, bereikbaarheid en beschikbaarheid van faciliteiten zoals winkels en scholen.
- Deelnemers geven vaak aan dat de aanwezige infrastructuur en de kwaliteit van de infrastructuur een grote rol speelt in het actieve transport in hun dagelijks leven. Zo werd het onderhoud van fietspaden door meerdere deelnemers benoemd als een belemmering om een specifieke route te fietsen middels actief transport. Een vrouwelijke deelnemer zegt hierover het volgende: *"Ik kan niet veel schokken aan. Ik heb wel een speciale demper op mijn zadel, speciaal gekocht bij mijn fiets. Het was duurder, maar zelfs dat helpt niet omdat de wegen soms zo slecht zijn, vol putten en bulten, je kan ze gewoon niet ontwijken."*
- Onder veiligheid vallen verder sub-thema's zoals het naleven van de verkeersregels, straatverlichting langs fiets- en wandelpaden en de snelheid van het verkeer. Deelnemers benoemen zeer regelmatig de interactie met auto's als een factor die ervoor zorgt dat zij zich onveilig voelen als ze zich te voet of met de fiets verplaatsen. Een mannelijke deelnemer gaf het volgende voorbeeld: *"De Kiliaanstraat, dat is in twee richtingen voor fietsers en eenrichting voor auto. Als je van hier richting het gemeentehuis rijdt, dan krijg je alleen maar tegenliggers, en het is eigenlijk te smal op een bepaalde stuk want er is ook afwisselend parkeren. En als je dan tussen een*

auto of een auto die erdoor komt, dat ik vind te smal. Dan moet je of wel te auto uitwijken ofwel moet je als fietser oversteken en aan de andere kant op het voetpad of plaatsmaken voor die auto”.

- Toegankelijkheid werd door de deelnemers vooral gedefinieerd in termen zoals het nemen van de kortste weg. Zo gaven deelnemers aan bij de vraag waarom zij voor een specifieke route kozen dat ze dachten dat deze route voor hun de kortste route van punt A naar B was. Dit was vooral het geval voor routes die wandelend werden afgelegd.
- Terwijl bereikbaarheid vooral werd gezien als de afstand van punt A naar punt B, zoals de afstand van huis naar werk. Sommige deelnemers gaven aan dat als zij een bestemming als moeilijk bereikbaar zagen via actief transport en/of openbaar transport, ze ervoor kozen om met de auto naar deze bestemming te gaan. Dit was wel enkel het geval voor deelnemers die een auto ter beschikking hadden. Andere deelnemers gaven aan dat sommige bestemming voor hun slecht bereikbaar waren, onder andere door het niet aansluiten van verschillende transportmiddelen zoals de bus en daarna de trein waardoor ze lang moesten wachten op het vervoer en hun reis onnodig lang werd.
- Onder beschikbaarheid werd vooral de beschikbaarheid van faciliteiten waar men middels actief transport naartoe kon gaan verstaan. Voorbeelden van deze faciliteiten waren winkels, sportverenigingen en infrastructuur zoals een treinstation of bushalte. De beschikbaarheid van de Fietsostrade binnen Duffel werd door deelnemers die de fiets als vervoersmiddel gebruikten als een positief aspect gezien. Deze deelnemers gaven aan een voorkeur voor de Fietsostrade t.o.v. andere soorten fietspaden te hebben en sommige deelnemers pasten hun routes aan om gebruik te kunnen maken van de Fietsostrade.

4.3 Perceptie natuurlijke omgeving

- Thema's die tijdens de interviews naar voren zijn gekomen het weer, de topografie, groene en blauwe ruimtes, dieren en rust vs. drukte.

- De meeste deelnemers beschouwden groene en blauwe ruimtes zoals de rivier de Nete als positieve aspecten tijdens hun actieve transport. Deze ruimtes zorgden voor rust en ontspanning terwijl deelnemers onderweg waren.
- Echter deelnemers gaven ook aan dat op punten rondom de Nete en op andere plekken in Duffel er veel wielrenners actief waren die zorgden voor overlast. Dit zorgt ervoor dat sommige deelnemers zich onveilig voelen en bepaalde plekken vermijden of voorzorgsmaatregelen nemen op deze plekken zoals van de fiets afstappen om over te steken als er een groep wielrenners van de andere kant komt of langs de kant van de weg stilstaan als er een groep wielrenners moet passeren. Een vrouwelijke deelnemster gaf het volgende aan over de wielrenners in Duffel: *“En die wielerterroristen, daar zijn alle auto’s bang van, eh. Die zijn gewoon heel agressief. Die moeten gewoon hun tijd halen. Die hebben geen bel, want dat weegt te zwaar. Dus dat is afschuwelijk. En die komen soms in groepen. Die pesten auto’s ook. Iedereen heeft daar schrik van.”*

4.4 Socio-culturele omgeving

- Enkele thema’s die aanbod kwamen rondom de socio-culturele omgeving waren de culturele achtergrond van deelnemers, het hebben van een partner of buddy tijdens het actieve transport en sociaal contact met voorbijgangers tijdens het actieve transport.
- Hoewel er weinig deelnemers met een niet Belgische achtergrond zijn geïnterviewd, gaven deelnemers met een andere etnische achtergrond aan dat sommige methoden van actief transport niet gebruikelijk waren binnen hun cultuur. Zo kwam fietsen voor actief transport voor deelnemers met een niet-Westerse achtergrond naar voren als niet gebruikelijk. Terwijl wandelen voor transport voor deze deelnemers wel gangbaar was.
- Andere deelnemers benoemden dat actief transport samen met iemand doen, bijvoorbeeld door af te spreken met een collega en samen naar werk fietsen hen aanmoedigde om meer fysiek actief te zijn.
- Ook geven sommige deelnemers aan het als prettig te ervaren als ze een route nemen langs bekende plekken en mensen tegenkomen die zij kennen tijdens hun actieve transport. Een mannelijke deelnemer zegt hierover het volgende: *“Je komt*

wel eens iemand tegen waarmee je een babbeltje wilt slaan of aan die huizen van (naam organisatie). Het is ook plezant om even te kijken van wie zit er nu weer. En onderweg kom je bij de buurtwinkel, dus je kan makkelijk een blikje uithalen. Daar moet je niet speciaal voor omlopen ofzo. Dat maakt dat traject plezant om te doen”.

4.5 Perceptie informatieomgeving

- Tijdens de interviews zijn enkele thema’s rondom de informatieomgeving duidelijk naar voren gekomen, zoals de signalisatie van (fiets)paden en de aanwezigheid van verkeersborden in het verkeer.
- De ontoereikende signalisatie of bewijzing van fietspaden wordt door sommige deelnemers benoemt als een belemmerende factor in fietsen als onderdeel van actief transport. Zo zorgen slecht aangegeven fietspaden zoals bijvoorbeeld enkel een suggestiestrook naast een steenweg voor een onveilig gevoel tijdens het fietsen. Er zijn deelnemers die aangeven dat zij hierdoor bepaalde wegen vermijden en een alternatieve route kiezen. Een mannelijke deelnemer zegt hierover het volgende: *“Dat is toch altijd opletten, éh. Ik vind het veel interessanter als er een aangelegd fietspad is. Een veilige strook waar je zonder veel om te kijken kan fietsen, zonder dat er auto’s overkomen. En dat is bij deze verbinding zeker het geval. Dus ja, je kunt niet voorzichtig genoeg zijn”.*

5. Dankbetuiging

We danken alle leden van de CIVISANO stuurgroepen in de gemeenten Duffel en Herselt oprecht voor hun inzet in het opzetten van het project in hun gemeenten en hun ondersteuning in het tot stand komen van de verschillende onderdelen ervan. We hopen dat dit rapport een toegevoegde waarde biedt aan hun werk. Vanzelfsprekend gaat onze grote dank ook uit naar alle personen die deel hebben genomen aan de interviews.