

FIETSOBSERVATORIUM IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

TELLINGEN EN GEGEVENSANALYSE

VERSLAG 2023



Marine De Mey
Marik Lahon

overheden@provelo.org



INHOUDSOPGAVE

INHOUDSOPGAVE	2
SAMENVATTING	8
INLEIDING	10
Historiek en methodologie	10
RESULTATEN VAN DE TELLING	12
Kwantitatieve tellingen	12
Seizoenstrends tussen 2022 en 2023	15
Meteorologische factor	17
Vergelijking met de gegevens van de automatische telpalen van Brussel Mobiliteit	18
Evoluties sinds 2010	19
Verhoudingen tussen mannen, vrouwen en kinderen	20
Helmdracht	21
Kwalitatieve tellingen	23
Soorten fietsen	23
Het aandeel mannen/vrouwen naargelang het type fiets	24
Fietsers met een helm volgens het type fiets en gender	26
Kinderen vervoeren	27
Fietsverlichting bij het vallen van de avond	28
Parkeren	29
VERSLAG VAN DE PERMANENTE ENQUÊTE	33
Samenvatting	33
Methodiek	33
Type verplaatsing en details van de steekproef	34
Details van de steekproef	36
Soort verplaatsing	33
Fietstype	39
Afgelegde afstand	40
Modale aandelen en gebruiksfrequentie	40
Vervoermiddel ter vervanging van de fiets	42
Kwaliteit van het fietstraject	42
Gevoel van continuïteit van de fietsrit	42
Perceptie van de kwaliteit van de fietsinfrastructuur	43
Gevoel van veiligheid op de fiets	44
Toegang tot veilig parkeren thuis en op de bestemming	45
Fietsendiefstal	46
Fietsongeval	46



BIJLAGE 1: METHODOLOGISCHE VERANDERING IN SEIZOENSGEBONDEN KWANTITATIEVE TELLINGEN	50
Bevindingen over de aanpassing van de methodologie	50
Nieuwe methode (sinds januari 2021)	51
I. Voorwaarden voor de uitvoering van de tellingen	51
II. Hoe tellen we?	51
AANPASSING EN OPSCHONING VAN DE GEGEVENS (VAN 1998 TOT 2020)	52
BIJLAGE 2: VRAGENLIJST VAN DE PERMANENTE ENQUÊTE	54
BIJLAGE 3: EVOLUTIES SINDS 1999	57
Kwantitatieve tellingen	57
Evoluties sinds 1999	57
Detail van de evolutie per telplaats	58
Verhoudingen van mannen en vrouwen	62
Helmdracht	62
BIJLAGE 4: GEDETAILLEERDE RESULTATEN VAN EVOLUTIE IN DE TELLINGEN SINDS 2010	63
BIJLAGE 5: GEDETAILLEERDE RESULTATEN VAN DE TELLINGEN ROND FIETSVERLICHTING	64
BIJLAGE 6: DETAILS ANTWOORDEN PERMANENTE ENQUÊTE	65

LIJST VAN DE AFBEELDINGEN

Afbeelding 1 - Stromen die in aanmerking worden genomen bij de kwantitatieve ochtendtellingen (26 kruispunten). Bron: Pro Velo	10
Afbeelding 2 - Locaties van kwantitatieve tellingen en jaar waarin de telling van start ging. Bron: Pro Velo.	11
Afbeelding 3 - Gemiddeld aantal fietsers per uur (tussen 8 en 9 uur 's ochtends) van de 26 telpunten, voor het hele jaar 2023 (in absolute aantallen fietsers). Bron: Pro Velo	14
Afbeelding 4 - Evolutie van het gemiddeld aantal fietsers per kruispunt en per seizoen, op weekdays van 8 tot 9 uur, tussen 2010 en 2023. Bron: Pro Velo.	16
Afbeelding 5 - Evolutie van de weersomstandigheden voor elke telperiode tussen 2016 en 2023. Bron: Pro Velo, gebaseerd op gegevens van de klimatologische overzichten van het KMI (2022).	17
Afbeelding 6- Vergelijking van "Pro Velo handmatige tellingen" en "automatische tellingen op fietspaden". Evolutie 2022 - 2023 van de gemiddelde stromen.	18
Afbeelding 7 - Evolutie van de fietsstromen (uurgemiddelde per telpunt) in Brussel tussen 2010 en 2023. e gegevens worden ook weergegeven in een tabel in bijlage 5. Bron: Pro Velo	19
Afbeelding 8 - Evolutie van de man-vrouwverdeling van fietsers in het Brussels Gewest sinds 2010, voor de 26 telpunten en de maanden januari, mei, september en november. Bron: Pro Velo.	21
Afbeelding 9 - Evolutie van het aandeel fietsers met een helm onder de fietsers, waargenomen bij kwantitatieve tellingen sinds 2010. (26 locaties; tellingen in januari, mei, september en november) Bron: Pro Velo.	21
Afbeelding 10 - Verdeling van de verschillende soorten fietsen die in 2023 tussen 8.00 en 9.00 uur 's ochtends werden geteld. Bron: Pro Velo.	23
Afbeelding 11 - Aandeel mannen/vrouwen naar type fiets (cijfers 2023) ("STD-fiets" staat voor "standaardfiets"). Bron: Pro Velo.	25
Afbeelding 12 - Aandeel mannen/vrouwen volgens de aanwezigheid van elektrische trapondersteuning (cijfers 2023). Bron: Pro Velo.	25
Afbeelding 13 - Helmdracht onder fietsers, afhankelijk van geslacht en type fiets. Bron: Pro Velo.	26
Afbeelding 14 - Aandeel fietsen met voorzieningen om kinderen te vervoeren. Bron: Pro Velo.	27

Afbeelding 15 - Aandeel fietsen met voorzieningen om kinderen te vervoeren. Bron: Pro Velo.	29
Afbeelding 16 - Aantal respondenten per geslacht (N=401)	34
Afbeelding 17 - Beroepsstatus van de respondenten	34
Afbeelding 18 - Gezinssituatie van de respondenten	34
Afbeelding 19 - Hoogste diploma of certificaat behaald door respondenten	35
Afbeelding 20 - Naar welke gemeente in Brussel reizen de ondervraagde fietsers (bestemming)?	36
Afbeelding 21 - Vanuit welke gemeente in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn de ondervraagde fietsers met de fiets vertrokken (vertrekpunt)?	37
Afbeelding 22 - Reden van de verplaatsing van de respondenten	38
Afbeelding 23 - Wat voor soort fiets gebruik je?	39
Afbeelding 24 - Hoe vaak gebruik je momenteel deze verschillende vervoersmiddelen om een nuttige verplaatsing in Brussel te maken (d.w.z. om naar het werk te gaan, naar de winkel, om je kinderen af te zetten, ...)? (N = 446)	37
Afbeelding 25 - Gemiddelde afgelegde afstand in km met een elektrische fiets of een klassieke fiets.	40
Afbeelding 26 - Hoe vaak gebruikt je momenteel deze verschillende vervoersmiddelen om een nuttige verplaatsing in Brussel te maken (d.w.z. om naar het werk te gaan, naar de winkel, om je kinderen af te zetten, ...)?	41
Afbeelding 27 - Als je geen fiets had, welk(e) vervoermiddel(en) zou je dan hebben gebruikt om je te verplaatsen?	42
Afbeelding 28 - Ben je het eens met deze stelling? "Mijn fietstraject is snel en zonder omwegen. Ik hoef geen omweg te maken om een gevaarlijk kruispunt of een obstakel in de stad (station, kanaal, enz.) te vermijden."	43
Afbeelding 29 - Ben je het eens met deze stelling? Het grootste deel van mijn fietstrajecten in Brussel lopen over fietsinfrastructuur van goede kwaliteit of in rustige zones (met zeer weinig wegverkeer).	43

Afbeelding 30 - Ben je het eens met deze stelling? Als ik in Brussel fiets, voel ik me over het algemeen veilig. Ik ben niet bang dat ik snel betrokken zal raken bij een verkeersongeval.	44
Afbeelding 31 - Ben je het eens met deze stelling? Ik heb een beveiligde fietsstalling in (de buurt van) mijn huis.	45
Afbeelding 32 - Ben je het eens met deze stelling? Als ik me met de fiets door Brussel verplaats, vind ik gemakkelijk een fietsenrek in de buurt van mijn verschillende bestemmingen.	45
Afbeelding 33 - Hoe vaak werd je fiets de afgelopen twee jaar gestolen?	46
Afbeelding 34 - Hoeveel fietsongevallen (alleen of met een andere weggebruiker) heb je de afgelopen twee jaar gehad in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest?	46
Afbeelding 35 - Hoe ernstig was je (laatste) ongeval?	46
Afbeelding 36 - Welke andere weggebruiker was betrokken bij het fietsongeval?	47
Afbeelding 37 - Wat veroorzaakte het ongeval/de ongevallen?	47
Afbeelding 38 - Respondenten die een fietsongeval hebben gehad volgens het aantal jaren dat ze al fietsen	48
Afbeelding 39. Telfiche (pagina 1) voor het telpunt gelegen aan het kruispunt van de Van Arteveldestraat met de Dansaertstraat.	51
Afbeelding 40 - Diagram van de tellingen per passage op het kruispunt Schaarbeeksepoort volgens de oude methode.	52
Afbeelding 41 - Selectie van de te behouden gegevens in de aantekenfiche voor de Schaarbeeksepoort (oude methode).	53
Afbeelding 42 - Schema van het telproces per sectie in de Schaarbeeksepoort volgens de nieuwe methode.	53
Afbeelding 43 - Evolutie van de fietsstromen (uurgemiddelde per telpunt) in Brussel tussen 1999 en 2023. Bron: Pro Velo.	57
Afbeelding 44 - Evolutie van het aandeel mannen/vrouw onder de fietsers in het Brusselse Gewest sinds 1998, voor 15 telpunten, in mei en september. Bron: Pro Velo	62

Afbeelding 45 - Evolutie van het aandeel fietsers met een helm onder de fietsers, waargenomen bij kwantitatieve tellingen sinds 1998. (15 locaties;tellingen in mei en september) Bron: Pro Velo.	62
---	----

LIJST VAN TABELLEN

Tabel 1 - Ruwe resultaten van de tellingen, voor elke periode (januari, mei, september en november 2023).	13
Tabel 2 - Stijging tussen 2022 en 2023, per telpunt en per periode Bron: Pro Velo	15
Tabel - 3 Verhouding tussen mannen, vrouwen en kinderen per telpunt, voor het jaar 2023. De telplaatsen zijn gerangschikt in afnemende volgorde van het aandeel vrouwen. Bron: Pro Velo	20
Tabel 4 Aandeel fietsers dat een helm draagt op elk van de 26 telpunten in 2023. Bron: Pro Velo	22
Tabel 5 - Aandeel elektrische fietsen in het totaal aantal getelde fietsen sinds 2017. Bron: Pro Velo.	23
Tabel 6 - Hoe vaak gebruik je momenteel deze verschillende vervoersmiddelen voor een nuttige verplaatsing in Brussel (bijv. om naar het werk te gaan, naar de winkel, om je kinderen af te zetten, enz.). Details van de antwoorden volgens geslacht	41
Tabel 7 - Ruwe cijfers per telpunt voor de telperiodes januari, tussen 1998 en 2023. Bron: Pro Velo.	58
Tabel 8 - Ruwe cijfers per telpunt voor de telperiodes mei, tussen 1998 en 2023. Bron: Pro Velo.	59
Tabel 9 - Ruwe cijfers per telpunt voor de telperiodesseptember, tussen 1998 en 2023. Bron: Pro Velo.	60
Tabel 10 - Ruwe cijfers per telpunt voor de telperiodes november, tussen 1998 en 2023. Bron: Pro Velo.	61
Tabel 11 - Verlichting bij het vallen van de avond op vier telpunten. Bron: Pro Velo.	64

SAMENVATTING

In het kader van een overeenkomst met het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest is vzw Pro Velo sinds 1998 verantwoordelijk voor het **Brusselse Fietsobservatorium**. Dit waren de doelstellingen van het observatorium voor 2023:

- **ochtendtellingen** op 26 plaatsen in Brussel en tijdens vier periodes in het jaar;
- vaststellingen met betrekking tot **geparkeerde fietsen** bij de belangrijkste haltes van het openbare vervoer;
- avondtellingen op vier plaatsen om de **verlichting** van de fietsen te evalueren;
- tellingen met betrekking tot de verschillende soorten fietsen (stadsfietsen, elektrische fietsen, speedpedelecs, vouwfietsen, bakfietsen en triporteur, Villo, evenals de Villo's en free floating bikes (fietsen zonder parkeerstation) op acht verschillende locaties.

Sinds 2022 heeft Pro Velo vzw ook een nieuwe opdracht: de 'permanente enquête'. Met deze opdracht willen we de resultaten van het Fietsobservatorium aanvullen met een enquête op het terrein, zodat we fietsers kunnen ondervragen over verschillende kwalitatieve aspecten van hun fietservaring in Brussel.

KWANTITATIEVE TELLINGEN, 'S OCHTENDS

In de loop van **2023 hebben we maar liefst 104 uren geteld**. De resultaten van de tellingen tonen **een algemene stijging van 13,9% tijdens de spitsuren ten opzichte van 2022**. Er is een duidelijke groei, die de opwaartse trend voortzet, na een scherpe daling in 2020 die vooral te wijten is aan de coronacrisis. De **gemiddelde jaarlijkse groei** sinds 2010 bedraagt ongeveer **12,6%**¹.

Hoewel de **vier telperiodes vrij contrasterend zijn, zien we een stijgende algemene trend over het hele jaar, dus voor alle periodes samen**. De sterkste groei zien we in januari (+58% vergeleken

met 2022), gevolgd door mei (+14%) en september (+11%). Alleen in november zien we een lichte daling (-5%).

KWALITATIEVE TELLINGEN, 'S OCHTENDS

De tellingen stelden ons ook in staat meer kwalitatieve informatie te verzamelen (helmen dragen, aandeel van de fietstype, enz.). In de volgende paragrafen wordt een overzicht gegeven van deze resultaten.

In 2023 maakten vrouwen 40% uit van de waargenomen fietsers. De trend is dus stabiel vergeleken met vorig jaar.

Gemiddeld genomen droeg 68% van de fietsers dit jaar een helm, een nieuwe stijging van meer dan 3% ten opzichte van 2022. Fietsers die een helm dragen, vergroten zo hun aandeel tegenover fietsers zonder helm – die laatsten zijn tot 2017 in de meerderheid. Terwijl vrouwen tot 2015 veel minder geneigd leken om een helm te dragen dan mannen, is **het verschil sinds 2016 duidelijk afgenomen** tot het punt dat de rollen in 2017 werden omgedraaid. **In 2023 droeg 72% van de vrouwen een helm, tegenover 66% van de mannen.**

TELLINGEN PER "FIETSTYPE"

Uit de tellingen van het type fiets blijkt ook dat het helmgebruik hoger is dan gemiddeld onder fietsers met een elektrische fiets: 77% van de mannen en 88% van de vrouwen (tegenover 59% van de mannen en 63% van de vrouwen voor klassieke fietsen). Hetzelfde geldt voor bakfietsen en speedpedelecs. Net als in voorgaande jaren bleek uit deze tellingen ook:

- een **oververtegenwoordiging** van vrouwen onder gebruikers van **elektrische fietsen** en **bakfietsen**;
- aanzienlijk meer **elektrische fietsen voor woon-werkverkeer dan voor vrijetijdsbesteding**.

Ook voor deze **twee soorten verplaatsingen zien**

1. Dit is de "samengestelde jaarlijkse groei", een "statistische maat die wordt gebruikt om de gemiddelde jaarlijkse groei tussen twee data te schatten". Voor meer informatie: <https://www.european-datalab.com/Glossaire/taux-de-croissance-annuelcompose/>

we een toename van elektrische fietsen: van 26% naar 31% van de geobserveerde fietsers op zondagmiddag, en van 36% naar 41% voor woonwerkverplaatsingen.

De **deelfietsen van Villo!** waren 's morgens goed voor 2% van het aantal waargenomen fietsers. **Speed pedelecs** blijven relatief schaars met **4%** van het totale aantal getelde fietsers. **Plooi-fietsen** maken dit jaar 7% uit van de steekproef.

We hebben ook het aantal **bakfietsen** geteld, goed voor 12% van het totaal (+5 %).

Van het totaal aantal getelde fietsen was **26% uitgerust met voorzieningen om kinderen te vervoeren** (dit is een stijging van 13%, daarvan was 42% bakfietsen).

TELLINGEN ROND FIETSVERLICHTING, 'S AVONDS

Tijdens de observaties met betrekking tot fietsverlichting, stelden we vast dat 80% van de fietsen correct is uitgerust, 11% slechts gedeeltelijk in orde is en 9% heeft helemaal geen verlichting heeft. **20%** van de fietsers **droeg een fluohesje**. De cijfers zijn min of meer stabiel ten opzichte van 2022.

TELLINGEN ROND STALLINGEN

De **bezettingsgraad van fietsenstallingen en parkeerfaciliteiten** aan metrostations en de belangrijkste stations in het gewest werd geëvalueerd tijdens de zomer van 2023. De **gemiddelde bezettingsgraad** van die fietsenstallingen bedroeg toen **34%**.

We keken ook naar de manier waarop de fietsen in grote stations en metrostations worden vastgemaakt. **69% van de fietsen was beveiligd met een goed slot en 29% door het frame en een van de wielen. 2,3% van de fietsen was gegraveerd en** iets meer dan 6% van alle geobserveerde fietsen had een "**mybike.brussels**"-sticker.

PERMANENTE ENQUÊTE

Sinds 2022 wordt een nieuwe component "permanente enquête" ingevoerd om elk jaar een steekproef van fietsers te ondervragen over verschillende kwalitatieve thema's:

- Fietsen (afgelegde afstanden, redenen van de verplaatsing, type fiets, reistijd, enz.);
- Modaal profiel (gebruiksfrequentie van andere vervoerswijzen, aantal jaren in het zadel, enz.);
- Mening over het fietsen (tevredenheid met fietsinfrastructuur, gevoel van onveiligheid, enz.);
- Ongevallen (aantal fietsongevallen in de afgelopen twee jaar, mate van ernst, mogelijke tegenpartijen, enz.).

Met deze nieuwe enquête kunnen we jaarlijks verschillende nieuwe kwalitatieve gegevens verzamelen. Zo leren we van de 401 respondenten van de enquête in 2023 bijvoorbeeld dat

- **74,7%** van de respondenten **met de fiets naar het werk gaat;**
- de respondenten gemiddeld een geschatte **afstand van 6,06 kilometer afleggen met fiets;**
- **72%** van de respondenten een "**regelmatige**" **fietser** is en zegt minstens vijf keer per week op de fiets te springen. Slechts 8% van de respondenten zegt minder dan drie keer per week te fietsen;
- **42%** van de respondenten **tevreden was over de kwaliteit van de fietsinfrastructuur**, terwijl **23%** aangaf **niet tevreden** te zijn;
- **29,2%** van de respondenten aangaf dat er in de afgelopen twee jaar minstens één **fiets van hen was gestolen;**
- **30,9%** van de respondenten aangaf in de afgelopen twee jaar minstens één **fietsongeval** te hebben gehad.

INLEIDING

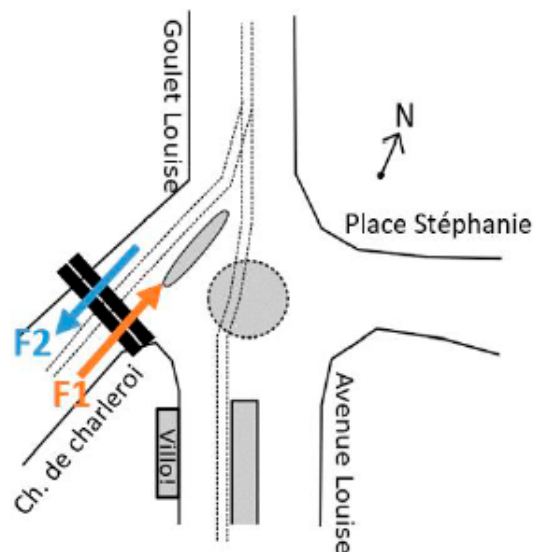
HISTORIEK EN METHODOLOGIE

Sinds 1998 voert Pro Velo elk jaar tellingen uit op diverse plaatsen in Brussel en tijdens verschillende periodes in het jaar.

In 1998 werden de tellingen **op basis van de passages op het kruispunt** uitgevoerd op 15 plaatsen tijdens de maanden september en juli, op 12 plaatsen in mei, en op 8 plaatsen tijdens de maanden november, januari en maart. **Tussen 1999 en 2004** vonden de tellingen plaats op 16 plaatsen tijdens de maanden september, mei en juli (tot 2002) en op 8 plaatsen in november, januari en maart. Tussen **2005 en 2009** werden tellingen verricht op 20 plaatsen tijdens de maanden maart en mei, en op 8 plaatsen tijdens de maanden november en januari. **In 2010** werden 25 plaatsen uitgekozen voor observaties over het hele jaar (januari, mei, september, november), en **sinds 2011** worden er 26 plaatsen uitgekozen voor observaties over het hele jaar. Dankzij deze wijzigingen, waarbij rekening werd gehouden met een zekere continuïteit, kon een analyse gemaakt worden in de tijd en verbeterde de kwaliteit van de gegevens.

In 2020 voerden Pro Velo en Brussels Mobiliteit een grote studie uit om de sinds 1998 gebruikte handmatige telmethode (per passage) aan te passen. Gezien het toenemende aantal fietsers dat elk jaar in Brussel wordt waargenomen, was het een uitdaging om op de lange termijn de betrouwbaarheid te garanderen van de gegevens die op het terrein door de manuele tellers werden verzameld. Deze denkoefening heeft ertoe geleid dat een nieuwe handmatige telmethode op weggedeeltes werd ontwikkeld, die sinds januari 2021 wordt toegepast en die ervoor zorgt dat fouten worden vermeden bij de gegevensverzameling.

Tegelijk werd een grote schoonmaakactie uitgevoerd onder de gegevens (van 1998 tot 2020) om deze te kunnen blijven vergelijken met de gegevens die vóór 2021 werden verzameld om alleen de tellingen op het weggedeelte met de grootste verkeersstromen te behouden. Meer informatie over deze actie is te vinden in bijlage 1, waarin elke fase van de herberekening van de historische reeksen met de



Afbeelding 1 - Stromen die in aanmerking worden genomen bij de kwantitatieve ochtendtellingen (26 kruispunten). Bron: Pro Velo

nieuwe methode gedetailleerd wordt beschreven.

De seizoenstellingen (mei en september sinds 1998 voor 15 telpunten, in januari, mei, september en november sinds 2010 voor 25 telpunten) vonden plaats tussen 8.00 en 9.00 uur op werkdagen (dinsdag of donderdag), om in hoofdzaak het woon-werkverkeer tijdens de ochtendspits in kaart te brengen. Niet alleen elke fietser wordt geteld op een weggedeelte, maar er worden ook een aantal bijkomende elementen geregistreerd: de rijrichting, of het een man, vrouw of kind is en of ze een helm dragen.

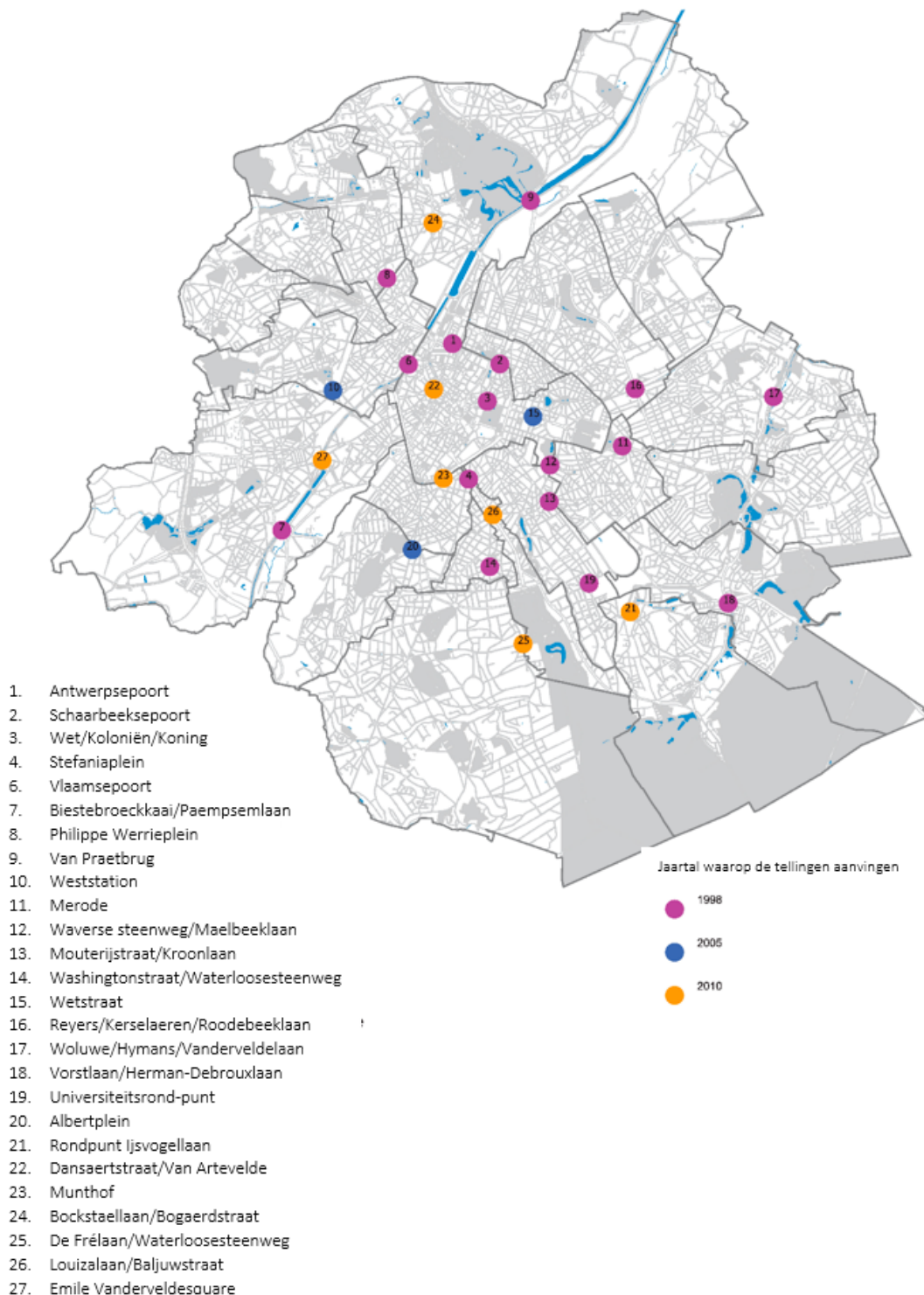
Om structurele evoluties in de fietsstromen zo goed mogelijk te isoleren, worden de tellingen zoveel mogelijk uitgevoerd in gematigde weersomstandigheden (zware regenval, sneeuw, ijs, storm, enz.).

Naast deze ochtendtellingen organiseert Pro Velo sinds de winter van 2004-2005 ook **avondtellingen** om na te gaan hoe het met de **fietsverlichting** gesteld is.

Sinds 2009 werden de **fietsenstallingen** aan de Brusselse trein- en metrostations geanalyseerd. Hierbij wordt de **bezettingsgraad** gemeten en de manier waarop de **fietsen zijn vastgemaakt**, evenals de **gegraveerde of met sticker voorziene fietsen** geëvalueerd.

Sinds 2018 zijn de tellingen voor de verschillende soorten fietsen (stadsfietsen, elektrische fietsen, speedpedelecs, vouwfietsen, bakfietsen en triporteurs, Villo, evenals de Villo's en free floating bikes (fietsen zonder parkeerstation) toegevoegd aan de bestaande tellingen.

Het type fiets wordt dus niet meer meegeteld bij de seizoensgebonden tellingen. In dit kader werden er ook twee tellingen uitgevoerd op een zondagmiddag (11/06/2023 en 18/06/2023) op de Groene Wandeling om voornamelijk vrijetijdsverkeer in kaart te brengen.



Afbeelding 2 - Locaties van kwantitatieve tellingen en jaar waarin de telling van start ging. Bron: Pro Velo.

RESULTATEN VAN DE TELLING

KWANTITATIEVE TELLINGEN

In de loop van **2023 hebben we maar liefst 104 uur kwantitatieve tellingen uitgevoerd**. De resultaten tonen een algemene stijging van **13,9%** tijdens de spitsuren ten opzichte van 2022.

We zien dus een zeer duidelijke groei, die de opwaartse trend van de afgelopen jaren voortzet, na de scherpe daling van 2020 die vooral te wijten is aan de coronacrisis en de strenge overheidsmaatregelen die daarop volgden. Deze daling is sindsdien gecompenseerd door de sterke "post-COVID" stijging die in 2022 werd waargenomen (+43,7%), waarbij we meer fietsers zien dan voor de COVID-periode (zie Fietsobservatorium 2020-2022).

Net zoals elk jaar variëren de geregistreerde getallen (tabel 1) sterk van het ene telpunt tot het andere, maar ook afhankelijk van de seizoenen. We merken ook op dat deze resultaten gebaseerd zijn op tellingen die tussen 8.00 en 9.00 uur in vier verschillende periodes (januari, mei, september, november) zijn uitgevoerd. Deze tellingen willen

vooral het leeuwendeel van de woon-school- en/of woon-werkverplaatsingen in kaart brengen.

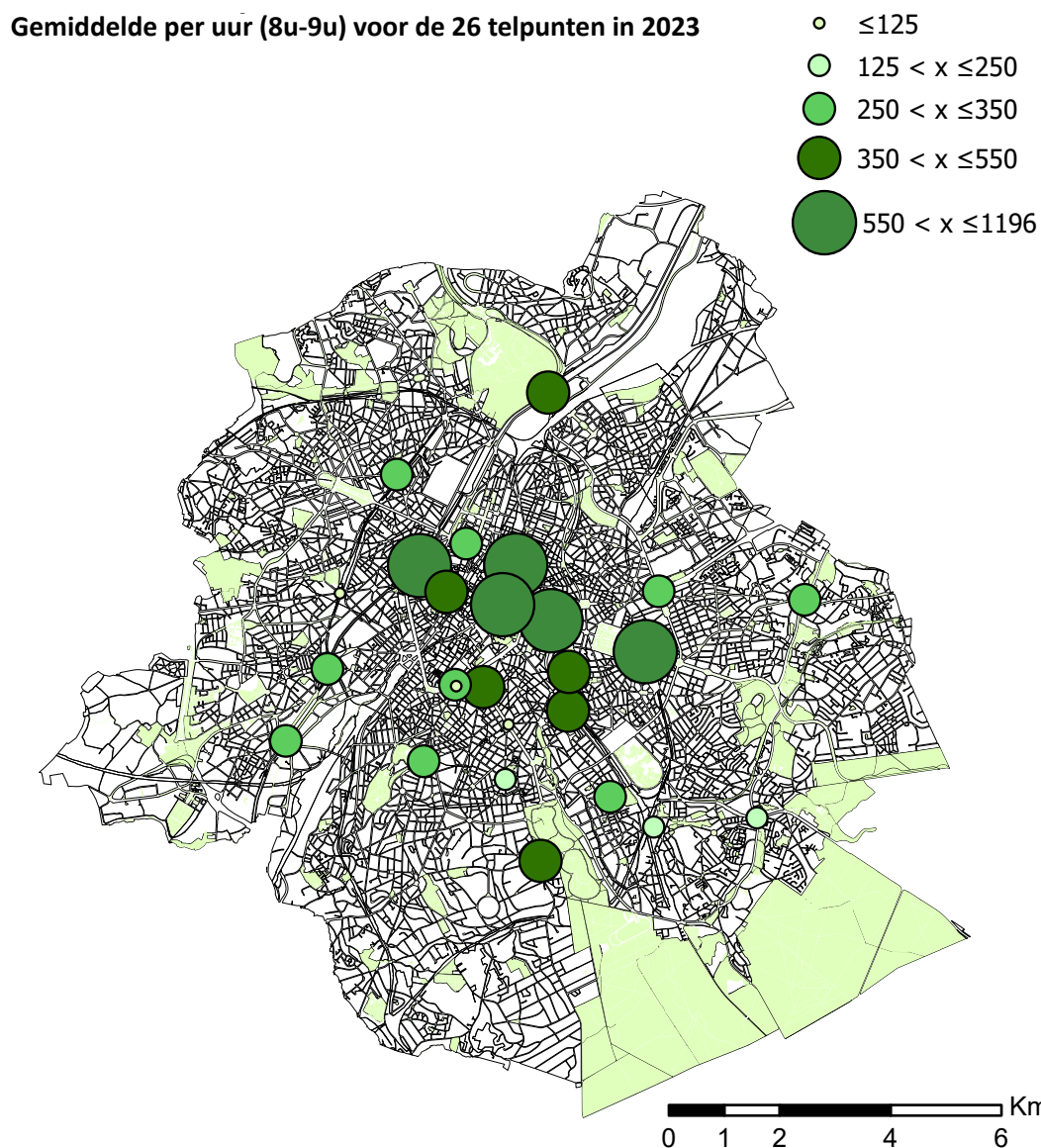
Laten we dus niet vergeten dat de coronacrisis in 2021 nog een impact leek te hebben op dit soort verplaatsingen. Aangezien de tellingen plaatsvonden op vier tijdstippen van het jaar (januari, mei, september & november), vonden sommige tellingen plaats in uiteenlopende contexten door de aanbevelingen voor de aanpak van de coronacrisis (verplicht telewerken, gedeeltelijke sluiting van scholen of crèches, enz.).



2023	Januari	Mei	September	November	Gemiddelde
Antwerpsepoort	247	285	393	236	290
Schaarbeeksepoort	441	582	727	692	611
Wet/Koloniën/Koning	447	694	754	542	609
Stefaniaplein	282	410	389	387	367
Vlaamsepoort	539	966	975	796	819
Biestebroeckkaai/Paempsemlaan	156	403	415	288	316
Philippe Werrieples	258	342	316	284	300
Van Praetbrug	342	556	613	395	477
Weststation	44	66	154	62	82
Merode	829	1229	1116	555	932
Waverse steenweg/Maelbeeklaan	427	489	580	691	547
Mouterijstraat/Kroonlaan	370	587	683	557	549
Washingtonstraat/Waterloosesteenweg	138	205	204	182	182
Wetstraat	1034	1163	1401	1186	1196
Reyers/Kerselaeren/Roodebeeklaan	234	331	347	269	295
Woluwe/Hymans/Vanderveldelaan	233	373	426	345	344
Vorstlaan/Herman-Debrouxlaan	133	263	261	231	222
Universiteitsrond-punt	192	327	349	314	296
Albertplein	202	320	259	240	255
Rondpunt Ijvogellaan	266	164	178	152	190
Dansaertstraat/Van Artevelde	256	410	438	342	362
Munthof	233	345	362	308	312
Bockstaellaan/Bogaerdstraat	66	89	86	109	88
De Frélaan/Waterloosesteenweg	121	129	92	114	114
Louizalaan/Baljuwstraat	376	544	649	394	491
Emile Vanderveldesquare	240	269	338	206	263

Tabel 1 - Ruwe resultaten van de tellingen, voor elke periode (januari, mei, september en november 2023).

De kaart hieronder (afbeelding 3) toont de geografische verdeling van het aantal getelde fietsers (voor elk kruispunt, gemiddelde van de resultaten van de observaties tijdens de maanden januari, mei, september en november 2023, tussen 8.00 en 9.00 uur).



Afbeelding 3 - Gemiddeld aantal fietsers per uur (tussen 8 en 9 uur 's ochtends) van de 26 telpunten, voor het hele jaar 2023 (in absolute aantallen fietsers). Bron: Pro Velo

SEIZOENSTRENDS TUSSEN 2022 EN 2023

	Evolutie 2022-2023	"Evolutie 2022-2023 januari"	"Evolutie 2022-2023 mei"	"Evolutie 2022-2023 september"	"Evolutie 2022-2023 november"
Antwerpsepoort	12,2%	93%	-4%	24%	-19%
Schaarbeeksepoort	19,1%	81%	23%	9%	3%
Wet/Koloniën/Koning	22,5%	89%	10%	22%	6%
Stefaniaplein	53,4%	48%	141%	48%	16%
Vlaamsepoort	17,6%	31%	29%	10%	7%
Biestebroekkaai/Paempsemlaan	16,5%	1%	7%	104%	-17%
Philippe Werrieplein	15,8%	57%	20%	-3%	9%
Van Praetbrug	8,0%	84%	7%	15%	-24%
Weststation	27,8%	-4%	-3%	114%	-10%
Merode	-3,7%	65%	37%	-11%	-55%
Waverse steenweg/Maelbeeklaan	12,2%	65%	-5%	-4%	20%
Mouterijstraat/Kroonlaan	14,8%	94%	6%	18%	-5%
Washingtonstraat/Waterloosesteenweg	12,5%	68%	0%	24%	-7%
Wetstraat	15,9%	98%	3%	17%	-7%
Reyers/Kerselaeren/Roodebeeklaan	13,2%	23%	13%	19%	1%
Woluwe/Hymans/Vanderveldelaan	20,6%	17%	26%	14%	26%
Vorstlaan/Herman-Debrouxlaan	15,9%	49%	12%	11%	12%
Universiteitsrond-punt	19,5%	31%	16%	32%	6%
Albertplein	16,4%	-10%	22%	-5%	103%
Rondpunt Ijsvogellaan	20,6%	192%	-17%	-5%	-1%
Dansaertstraat/Van Artevelde	6,5%	1%	20%	-5%	13%
Munthof	18,4%	49%	18%	16%	5%
Bockstaellaan/Bogaerdstraat	-26,3%	-7%	-2%	-62%	24%
De Frélaan/Waterloosesteenweg	-8,8%	57%	-5%	-45%	-5%
Louizalaan/Baljuwstraat	9,4%	71%	-3%	15%	-12%
Emile Vanderveldesquare	29,4%	147%	3%	27%	9%

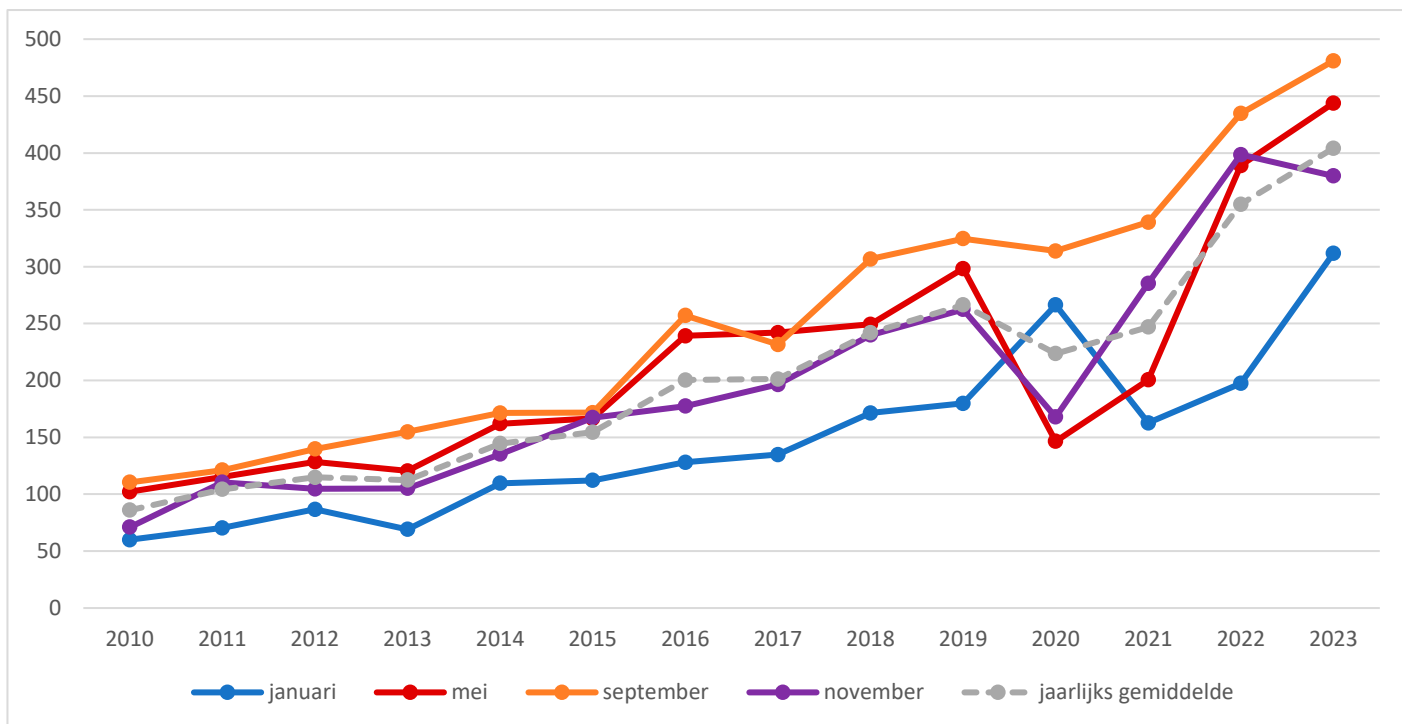
Tabel 2 - Stijging tussen 2022 en 2023, per telpunt en per periode. Bron: Pro Velo

Zoals we zien in tabel 2, **vertonen de vier telperioden dan wel contrasterende trends, maar gaat de algemene trend - dus over het hele jaar, alle perioden samen - in stijgende lijn.**

Over het hele jaar genomen zien we enkel een daling bij de kruispunten Mérode (waarvan de daling in november 2023 kan worden verklaard door werkzaamheden aan de Tervurenlaan die een deel van de verkeersstroom blokkeren), De Fré/Waterloo en Emile Bockstael.

Als we het per maand bekijken, **zien we dit jaar de sterkste groei in januari (+58% ten opzichte van 2022)**, die zelfs de cijfers van voor de coronacrisis ruimschoots overtreft. Deze stijging kan ongetwijfeld deels worden verklaard door de bijzonder zachte temperaturen (zie volgende paragrafen). Ze wordt gevolgd door **de periodes mei (+14% vergeleken met mei 2022) en september (+11% vergeleken met september 2022)**. In november zien we een lichte daling (-5% vergeleken met 2022). Dit kan ongetwijfeld deels worden verklaard door het weer. Andere externe factoren, zoals plaatselijke werkzaamheden, spelen ook een rol.

Zoals te zien is in de grafiek van afbeelding 4, is er sinds 2021 weer een duidelijke stijgende trend, met wisselende intensiteit afhankelijk van de periode. In 2023 registreerden we bijvoorbeeld 73% meer fietsers in januari, 49% meer in mei, 48% meer in september en 45% meer in november dan in 2019 (gemiddeld over het jaar, alle periodes samen, +51,7% vergeleken met 2019).



Afbeelding 4 - Evolutie van het gemiddeld aantal fietsers per kruispunt en per seizoen, op weekdagen van 8 tot 9 uur, tussen 2010 en 2023.
Bron: Pro Velo.

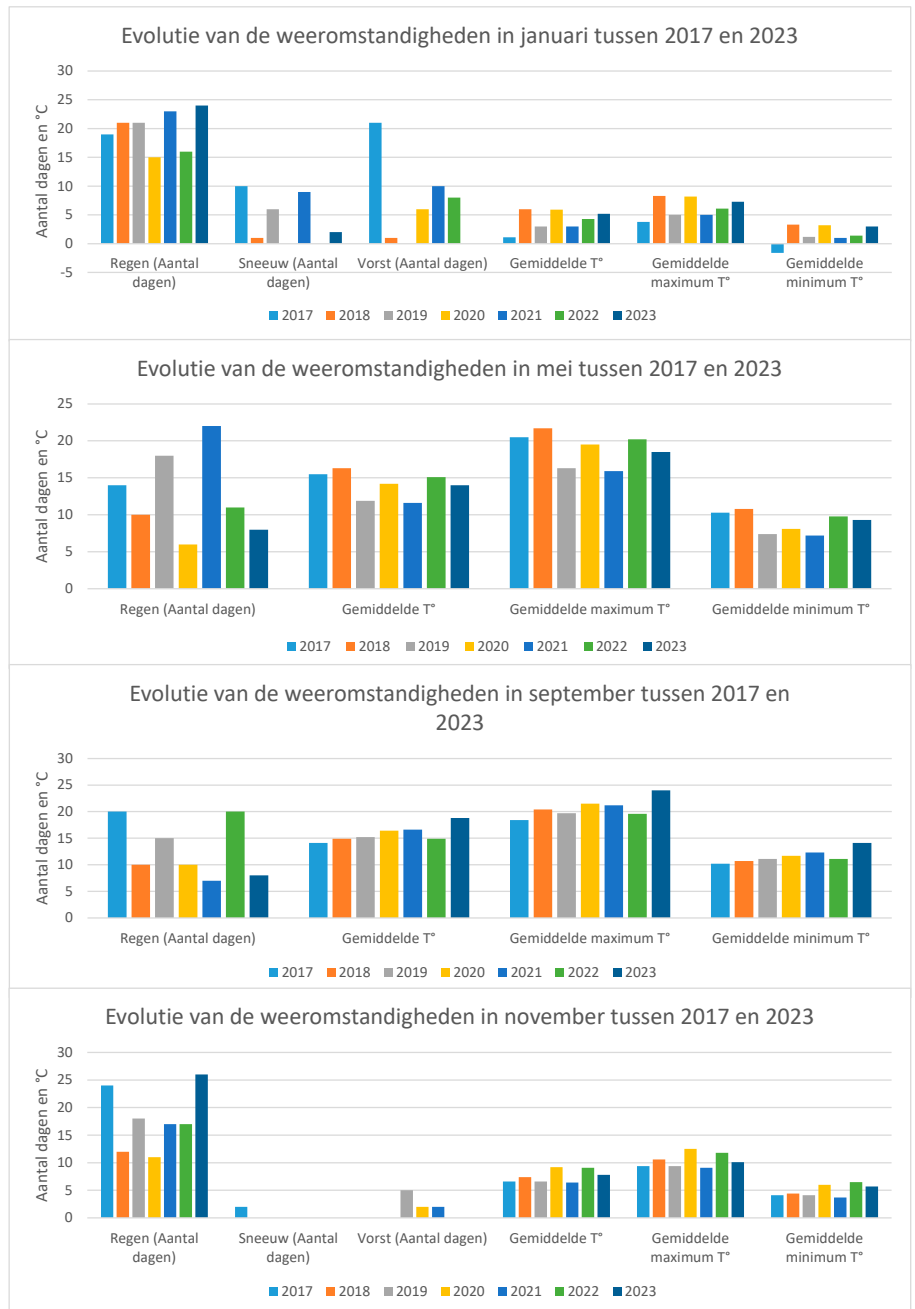
METEOROLOGISCHE FACTOR

Om de resultaten zo goed mogelijk te interpreteren, is het belangrijk om rekening te houden met een aantal belangrijke factoren, zoals het weer, de regenval en de temperatuur.

Voor resultaten van voorgaande jaren (meer bepaald 2020 en 2021) is het ook cruciaal om rekening te houden met de factor "coronacrisis" (zie de rapporten van het Fietsobservatorium van voorgaande jaren).

Het weer kan een verklaring bieden (maar natuurlijk niet helemaal): de grafieken hieronder laten zien dat, hoewel **januari 2023 meer dagen met neerslag** telde (24 dagen, vergeleken met 16 in 2022), de gemiddelde, minimum- en maximumtemperaturen **hoger** waren dan in het voorgaande jaar. Er waren geen vorstdagen en er was **minder neerslag in mei en september** (vooral in september) dan in 2022. De **temperaturen in mei** waren **iets lager** dan in mei 2022, maar de temperaturen in september waren net hoger dan het jaar daarvoor.

November 2023 was dan weer een maand met **bijzonder veel regen** (26 dagen neerslag) en wind. Hoewel het niet heeft gesneeuwd en er geen vorst was, waren de **temperaturen lager** dan in november 2022. Dit kan - deels - verklaren waarom we minder fietsers in de straten hebben gezien.



Afbeelding 5 - Evolutie van de weersomstandigheden voor elke telperiode tussen 2016 en 2023. Bron: Pro Velo, gebaseerd op gegevens van de klimatologische overzichten van het KMI (2022).²

2. Koninklijk Meteorologisch Instituut. Klimatologische overzichten van 2023.

Online beschikbaar op: <https://www.meteo.be/fr/climat/climat-de-la-belgique/bilans-climatologiques/2023/janvier>. Laatst bekeken op dinsdag 12 december 2023.

VERGELIJKING MET DE GEGEVENS VAN DE AUTOMATISCHE TELPALEN VAN BRUSSEL MOBILITEIT

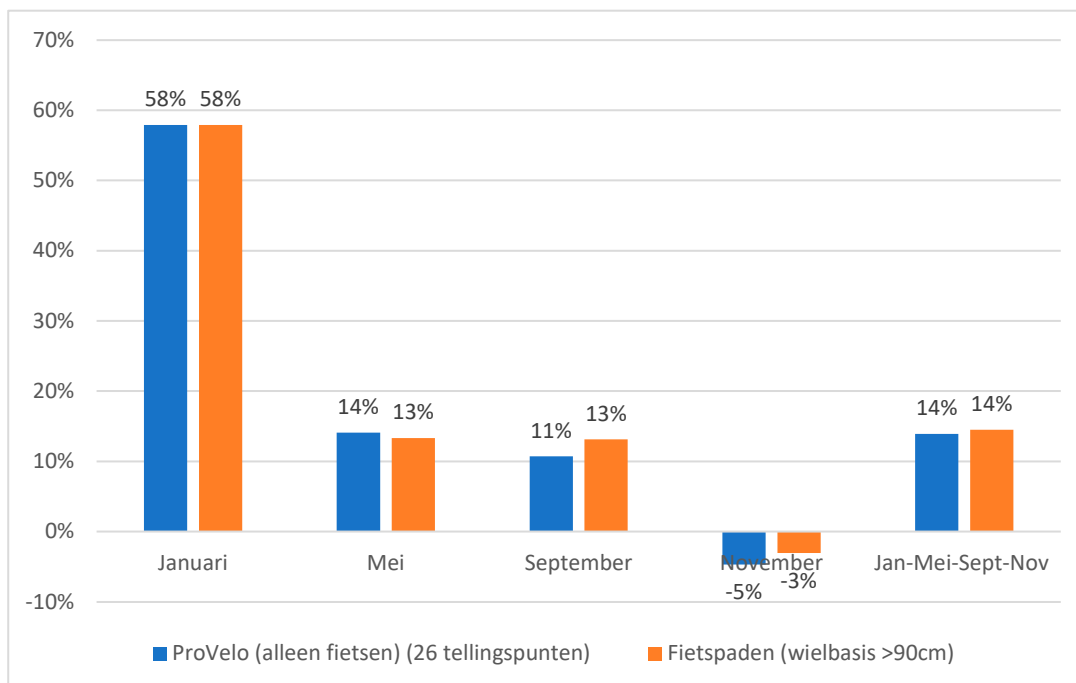
We analyseerden tegelijk ook de gegevens van de automatische telpalen die door Brussel Mobiliteit op bepaalde fietspaden zijn geïnstalleerd.

Deze gegevens werden onderworpen aan een semi-automatische kwaliteitscontrole door Brussel Mobiliteit (schrapping van uitschieters, extrapolatie naar het uur in geval van ontbrekende gegevens over een periode van 15 minuten, schrapping van telperiodes die om technische redenen ongeldig werden geacht, enz.).

Om deze gegevens te kunnen vergelijken met de handmatig verzamelde gegevens, werden de gegevens van de automatische tellingen door Brussel Mobiliteit gefilterd op basis van de volgende criteria³:

- Werkdagen tijdens schoolperiodes;
- Een donderdag of een dinsdag;
- Tussen 8.00 en 9.00 uur;
- Voor de maanden januari, mei, september en november;
- Gegevens gefilterd op "fietsen" (wielbasis > 90 cm)⁴;
- Selectie van automatische telpalen waarvoor gegevens bestaan die voldoen aan bovengenoemde criteria over de vier telperiodes van 2022 en 2023.

Zo zien we de ontwikkelingen in afbeelding 6.



Afbeelding 6- Vergelijking van "Pro Velo handmatige tellingen" en "automatische tellingen op fietspaden". Evolutie 2022 - 2023 van de gemiddelde stromen.

3. Selectie van de tellers waarvoor Brussel Mobiliteit voor elke maand de helft van de verwachte waarden heeft (ten minste 4 van de 8 verwachte waarden voor een bepaalde maand voor het jaar 2022 en voor het jaar 2023); De gehele evolutie komt overeen met de evolutie op basis van de totale verkeersstromen (de methode verschilt dus van de methode die gewoonlijk gebruikt wordt door Brussel Mobiliteit, waarbij de evolutie van de mediane stromen wordt berekend en extreme gebeurtenissen worden uitgevlakt).

4. De automatische tellers van Brussel Mobiliteit tellen ook steps die op de 'detectiestroken' rijden. Het is onmogelijk om ze in de cijfers te onderscheiden van fietsen, hoewel ze slechts een klein aandeel hebben. In de gegevens die we hier voorstellen, zijn alle fietsen en andere voertuigen met een wielbasis <90 cm uitgefilterd.

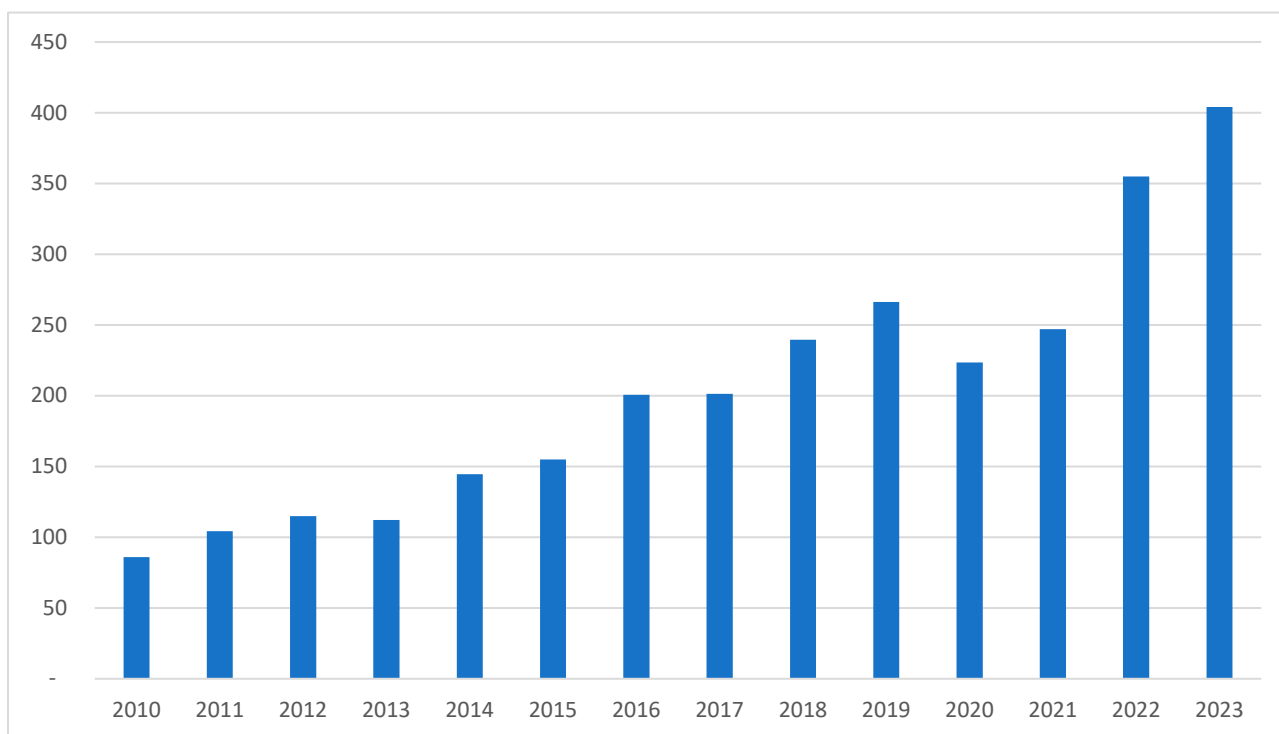
We wijzen er ook op dat, overeenkomstig de methodologie van het Observatorium, de manuele tellingen worden uitgevoerd op dagen dat de weersomstandigheden niet extreem zijn (geen neerslag); dit is niet het geval voor de automatische tellingen van Brussel Mobiliteit die permanent werken.

We zien dus een uitstekende consistentie tussen de gegevens van de handmatige tellingen en die van de automatische tellingen op de fietspaden over de hele telperiode (Evolutie 2022-2023: respectievelijk +14% voor de handmatige tellingen en +14% voor de automatische tellingen).

EVOLUTIES SINDS 2010

Onderstaande grafiek (afbeelding 7) geeft de evolutie weer ten opzichte van 2010 op basis van 26 telpunten en 4 periodes (januari⁵, mei, september, november).

Evolutie van de fietsstroom te Brussel tijdens de ochtendspits (8u- 9u)
(26 meetpunten in januari, mei, september en november)



Afbeelding 7 - Evolutie van de fietsstromen (uurgemiddelde per telpunt) in Brussel tussen 2010 en 2023 - de gegevens worden ook weergegeven in een tabel in bijlage 5. Bron: Pro Velo

De **gemiddelde jaarlijkse groei⁶ voor de periode 2010-2023**, rekening houdend met 26 telpunten en 4 telperiodes, **bedraagt 12,6%**. De trend is dus stabiel ten opzichte van het voorgaande jaar.

Dit gemiddelde **wordt opgetrokken door de 'goede' jaren (2011, 2012, 2014, 2016, 2018, 2019, 2021, 2022, 2023)**, die de **minder 'goede' jaren van stagnatie of daling (2013, 2017, 2020) compenseren**.

5. De tellingen van januari werden pas vanaf januari 2012 voor alle kruispunten gesystematiseerd. In 2010 en 2011 gebeurde dit op slechts 7 van 26 kruispunten. Met alle gegevens die voor de andere periodes werden verzameld, konden extrapolaties worden gemaakt voor de 19 andere kruispunten.

6. Dit is het "samengestelde jaarlijkse groeipercentage (CAGR)", een "statistische maat die wordt gebruikt om de gemiddelde jaarlijkse groei tussen twee data te schatten". Voor meer informatie: <https://www.european-datalab.com/Glossaire/taux-de-croissance-annuel-compose/>

VERHOUDINGEN TUSSEN MANNEN, VROUWEN EN KINDEREN

	Plaats	%mannen	%vrouwen	%kinderen
20	Albertplein	53,18%	43,88%	2,94%
23	Munthof	56,73%	43,11%	0,16%
8	Philippe Werriepalein	53,42%	42,17%	4,42%
17	Woluwe/Hymans/Vanderveldelaan	53,59%	42,12%	4,28%
4	Stefaniaplein	58,17%	41,76%	0,07%
21	Rondpunt IJsvogellaan	50,53%	41,58%	7,89%
16	Reyers/Kerselaeren/Roodebeeklaan	56,48%	41,57%	1,95%
13	Mouterijstraat/Kroonlaan	57,67%	41,47%	0,86%
14	Washingtonstraat/Waterloosesteenweg	58,57%	40,88%	0,55%
24	Bockstaellaan/Bogaerdstraat	56,86%	40,57%	2,57%
12	Waverse steenweg/Maelbeeklaan	59,53%	39,78%	0,69%
26	Louizalaan/Baljuwstraat	60,42%	39,23%	0,36%
11	Merode	58,97%	39,21%	1,82%
6	Vlaamsepoort	57,81%	38,92%	3,27%
22	Dansaertstraat/Van Artevelde	58,92%	38,66%	2,42%
15	Wetstraat	61,73%	38,09%	0,19%
27	Emile Vanderveldesquare	61,44%	37,80%	0,76%
3	Wet/Koloniën/Koning	62,86%	36,73%	0,41%
2	Schaarbeeksepoort	63,35%	36,57%	0,08%
19	Universiteitsrond-punt	62,10%	36,38%	1,52%
18	Vorstlaan/Herman-Debrouxlaan	61,04%	36,26%	2,70%
9	Van Praetbrug	63,96%	35,89%	0,16%
1	Antwerpsepoort	64,17%	35,57%	0,26%
10	Weststation	58,90%	35,28%	5,83%
25	De Frélaan/Waterloosesteenweg	57,02%	34,87%	8,11%
7	Biestbroeckkaai/Paempsemlaan	62,76%	34,63%	2,61%

Tabel 3 - Verhouding tussen mannen, vrouwen en kinderen per telpunt, voor het 2023. De telplaatsen zijn gerangschikt in afnemende volgorde van het aandeel vrouwen. Bron: Pro Velo

Zoals blijkt uit de tabel hiernaast (tabel 3), varieert de vertegenwoordiging van mannen, vrouwen en kinderen van het ene kruispunt tot het andere.

Vooralkinderen blijven onder-vertegenwoordigd: met uitzondering van de kruispunten Weststation (5,83%), de rotonde IJsvogellaan (7,89%) en De Fré-/Waterloolaan (8,11%), waar hun aandeel systematisch onder de 5% ligt.

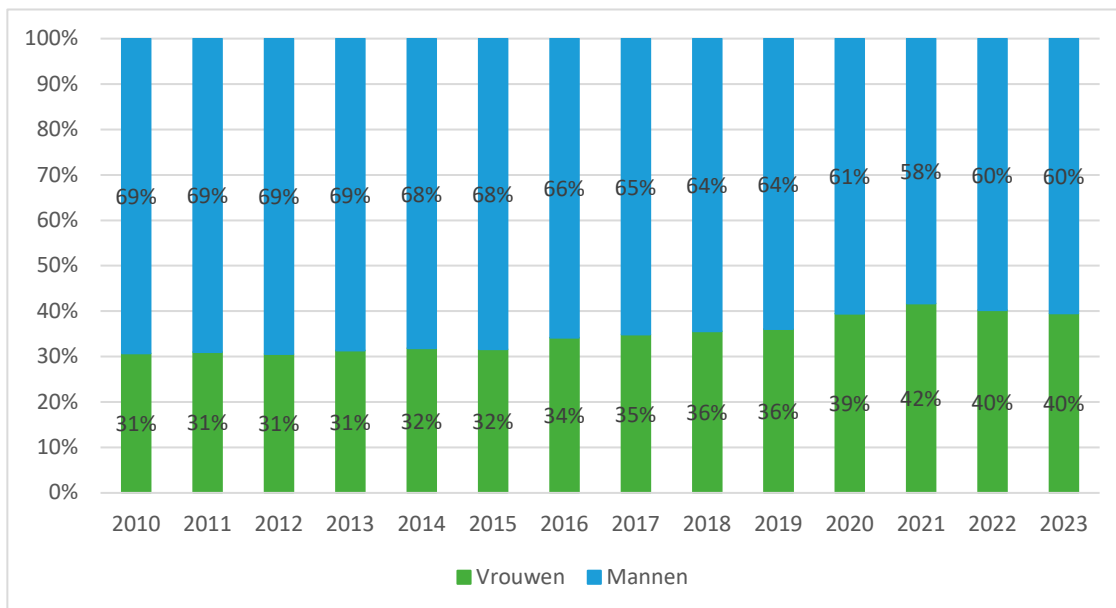
In 2023 maken kinderen minder dan 1,6% van het totaal⁷ uit (tegenover 2,7% in 2022). Over het geheel genomen zien we dus een daling van het aantal kinderen dat zelf fietst (ook in absolute aantallen).

Gezien de opkomst en ontwikkeling van bakfietsen (zie hoofdstuk 'Kwalitatieve tellingen'), zou een mogelijke verklaring kunnen zijn dat meer ouders hun kinderen meenemen op dergelijke fietsen, en dus de kinderen niet op hun eigen fiets laten rijden.

Als we uitsluitend naar de volwassenen kijken (alle periodes en telpunten samen - zie afbeelding 8), zien we dat in 2023 **60% van de fietsers** die tijdens de tellingen werden waargenomen, **mannen waren en 40% vrouwen**. De trend is dus stabiel ten opzichte van vorig jaar.



7. De berekening is gebaseerd op het totale aantal getelde personen in 2023 (alle telperiodes en alle tellocaties samen).



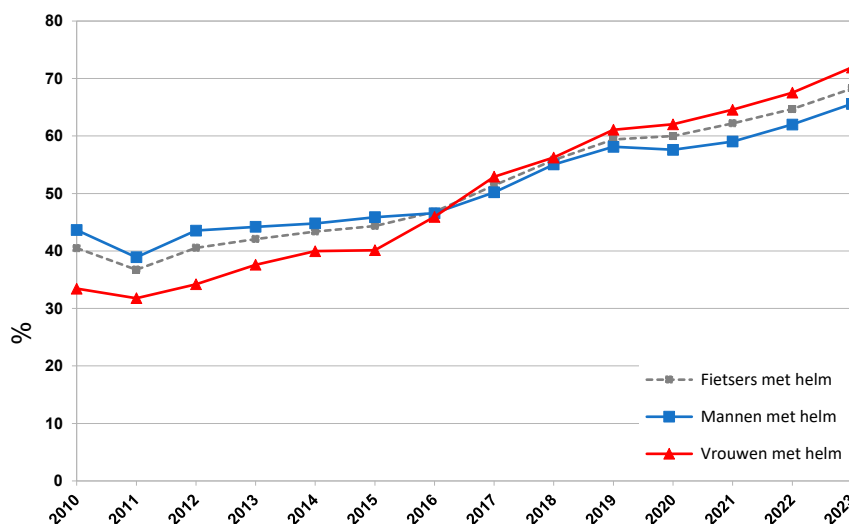
Afbeelding 8 - Evolutie van de man-vrouwverdeling van fietsers in het Brussels Gewest sinds 2010, voor de 26 telpunten en de maanden januari, mei, september en november. Bron: Pro Velo.

Als we uitsluitend naar de volwassenen kijken (alle periodes en telpunten samen- zie afbeelding 8), zien we dat in 2022 **60% van de fietsers** die tijdens de tellingen werden waargenomen, **mannen waren en 40% vrouwen**. Hoewel dit een lichte daling betekent (-2 % ten opzichte van 2021) in de stijgende trend van de afgelopen jaren, blijft het aandeel vrouwen hoger dan het aandeel waargenomen vrouwen tot 2020.

HELMDRACHT

Het aandeel fietsers dat een helm draagt, verschilt sterk van kruispunt tot kruispunt. **De trend neemt echter toe en is sinds 2015 steeds meer uitgesproken.**

We zien dat het aandeel fietsers met een helm in 2023 weer toeneemt ten opzichte van het voorgaande jaar.



Afbeelding 9 - Evolutie van het aandeel fietsers met een helm onder de fietsers, waargenomen bij kwantitatieve tellingen sinds 2010. (26 locaties; tellingen in januari, mei, september en november). Bron: Pro Velo.

	Plaats	% fietsers met helm
27	Emile Vanderveldesquare	81,7%
21	Rondpunt Ijsvogellaan	80,0%
18	Vorstlaan/Herman-Debrouxlaan	78,3%
17	Woluwe/Hymans/Vanderveldelaan	78,1%
9	Van Praetbrug	77,2%
16	Reyers/Kerselaeren/Roodebeeklaan	77,1%
11	Merode	75,3%
25	De Frélaan/Waterloosesteenweg	73,2%
7	Biestebroeckkaai/Paempsemlaan	72,4%
15	Wetstraat	72,3%
19	Universiteitsrond-punt	71,2%
3	Wet/Koloniën/Koning	70,5%
26	Louizalaan/Baljuwstraat	67,1%
2	Schaarbeeksepoort	66,5%
13	Mouterijstraat/Kroonlaan	65,0%
23	Munthof	65,0%
1	Antwerpsepoort	61,9%
6	Vlaamsepoort	61,8%
12	Waverse steenweg/Maelbeeklaan	61,8%
14	Washingtonstraat/Waterloosesteenweg	61,5%
20	Albertplein	60,9%
24	Bockstaellaan/Bogaerdstraat	60,6%
8	Philippe Werriepalein	58,3%
22	Dansaertstraat/Van Artevelde	55,5%
10	Weststation	53,1%
4	Stefaniaplein	51,8%

Tabel 4 Aandeel fietsers dat een helm draagt op elk van de 26 telpunten in 2023.
Bron: Pro Velo

Gemiddeld droeg 68% van de fietsers dit jaar een helm. Dat is een weer stijging met 3% ten opzichte van **2022**. Uit tabel 4 blijkt dat er aanzienlijke verschillen bestaan tussen het ene kruispunt en het andere. Op twaalf kruispunten zien we dat meer dan 70%, van de fietsers een helm dragen, en op zeven ervan draagt zelfs meer dan ¾ van de fietsers een helm. Net als in 2022 blijven de kruispunten Vanderveldeplein, Ijsvogellaan, Vorst / Hermann Debroux, Woluwe/Vandervelde, Pont Van Praet, Reyers/Roodebeek en Mérode in de top 7 staan.

Het Stefaniaplein scoort dan weer het laagst (51,8%).

Vanuit een genderperspectief - terwijl vrouwen voorheen minder geneigd waren om een helm te dragen dan mannen - is het tij aan het keren sinds 2016. In 2016 had het aantal vrouwen dat een helm draagt het aantal mannen ingehaald. Sinds 2017 **is het aantal vrouwen dat een helm draagt voor het eerst groter dan het aantal mannen.** In 2022 droeg 62% van de mannen een helm, tegenover 68% van de vrouwen. **In 2023 bevestigen deze cijfers de trend en zien we een stijging tot 66% voor mannen en 72% voor vrouwen.**



KWALITATIEVE TELLINGEN

Aangezien het aantal fietsers op elk kruispunt sinds de eerste jaren van het Observatorium aanzienlijk is toegenomen, wordt de **registratie van het type fiets sinds 2018 losgekoppeld van de kwantitatieve tellingen** om de betrouwbaarheid van de registratie van de kwantitatieve gegevens te behouden. In 2017 werden ook tellingen uitgevoerd om het gebruik van **elektrische fietsen** te beoordelen. Deze observaties worden uitgevoerd in juni, op een dinsdag of donderdag van 8.00 tot 9.00 uur, op acht kruispunten, hoofdzakelijk om het woon-werkverkeer waar te nemen. Er werden ook twee tellingen uitgevoerd op zondagmiddag op de Groene Wandeling. Tenzij anders vermeld, hebben de onderstaande gegevens alleen betrekking op de verplaatsingen tijdens de spitsuren.

SOORTEN FIETSEN⁸

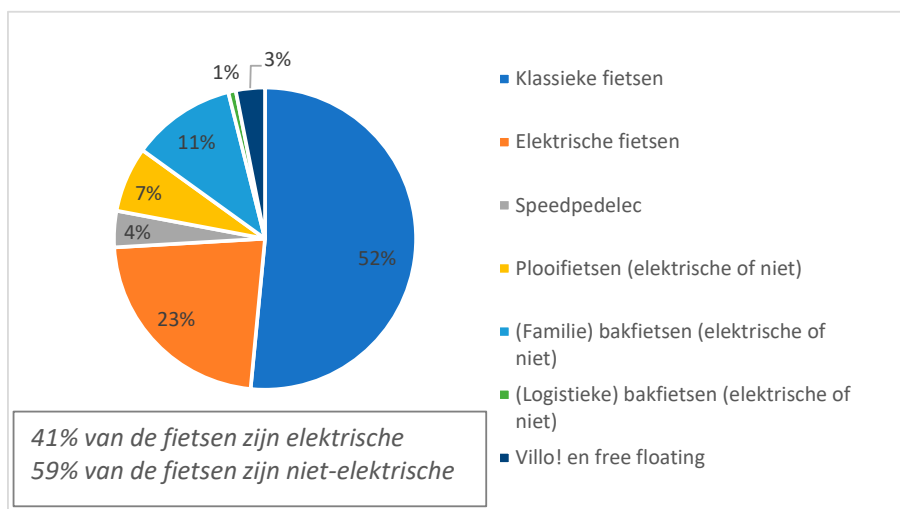
Sinds 2017 is **het aandeel elektrische fietsen in de breedste zin van het woord (dit omvat elk type fiets met een elektrische trapondersteuning van max. 25 km/u of max. 45 km/u (speedpedelec)) blijven stijgen** (+5% tussen 2022 en 2023). Net als in voorgaande jaren zien we dat ze vooral worden gedragen voor ritten tussen 8.00 en 9.00 uur, hoewel we sinds 2017 ook steeds veel meer fietsers met een helm op zien op zondag.

Het aandeel van elektrische fietsen in het totale aantal fietsen die op zondag werden geteld, is ook toegenomen ten opzichte van 2022 (+ 5%). De tellingen vonden plaats op 11/06/2023 en 18/06/2023.

Aandeel van elektrische fietsen in het totaal aantal getelde fietsen	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Verplaatsingen tussen 8 en 9 uur	13%	12%	20% (549 elektrische fietsen)	27% (678 elektrische fietsen)	30% (699 elektrische fietsen)	36% (1146 elektrische fietsen)	41% (1406 elektrische fietsen)
Verplaatsingen op zondagmiddag	6%	8%	14% (57 elektrische fietsen)	11% (69 elektrische fietsen)	24,4% (117 elektrische fietsen)	26% (70 VAE)	31% (97 elektrische fietsen)

Tabel 5 - Aandeel elektrische fietsen in het totaal aantal getelde fietsen sinds 2017. Bron: Pro Velo.

We moeten ook opmerken dat de **omvang van de steekproef voor verplaatsingen op zondag beperkt is in vergelijking met de omvang van de steekproef tijdens de spitsuren** (respectievelijk 305 en 3368 fietsers). Deze cijfers moeten daarom met de nodige voorzichtigheid worden geïnterpreteerd.



Afbeelding 10 - Verdeling van de verschillende soorten fietsen die in 2023 tussen 8.00 en 9.00 uur 's ochtends werden geteld. Bron: Pro Velo.

8. In 2017 en 2018 hebben we een afzonderlijke telling uitgevoerd voor speedpedelecs en elektrische fietsen. Vanaf 2019 voegen we deze twee categorieën samen. Om geldige vergelijkingen te kunnen maken, hebben we bijgevolg de cijfers voor 2017 en 2018 in dit verslag aangepast.

Tijdens de tellingen van het type fiets, uitgevoerd tussen 8.00 en 9 uur 's ochtends op een werkdag, stelden we het volgende vast:

Speedpedelecs blijven relatief beperkt vertegenwoordigd en hun aandeel daalt licht ten opzichte van 2022 (-1%). In 2023 vertegenwoordigen zij **4%** van het totale aantal getelde fietsers.

Ploofietsen zijn goed voor van de getelde fietsen. Hun aandeel blijft dus stabiel ten opzichte van 2022.

Voor **bakfietsen** is er een aanzienlijke (+5%) ten opzichte van 2022. Ze vertegenwoordigen nu bijna van het totaal.

En net als vorig jaar klokten Villo! en de free floating bikes respectievelijk af op 2% en 1%.

HET AANDEEL MANNEN/VROUWEN NAARGELANG HET TYPE FIETS

Vergelijking met 2022

Wat betreft de verdeling naar geslacht en type fiets zijn de **trends relatief vergelijkbaar met die waarnemingen in 2022, behalve bij de speed pedelecs**, waar er een **duidelijke daling is van het aandeel vrouwen** (van 52% in 2022 naar in 2023), maar zonder het niveau van 2021 (24%) te bereiken⁹.

We zien ook een verandering onder de **Villo!'s**, waar het aandeel vrouwen is gedaald van 20% (in 2022) naar 36% (in 2023). Gezien de beperkte omvang van de steekproef van deze vervoerwijze (58 fietsers voor het woon-werkverkeer waargenomen tussen 8.00 en 9.00 uur 's ochtends) **moeten deze resultaten echter met de nodige omzichtigheid worden geïnterpreteerd**.

Oververtegenwoordiging van vrouwen in bepaalde categorieën

Het aandeel vrouwen dat een gezinsbakfiets (46%), een elektrische fiets (47%) en een ploofiets (49%) gebruikt, is hoger dan het waargenomen gemiddelde voor alle fietsers (41%¹⁰ van de vrouwen op alle waargenomen verplaatsingen in de ochtendspits). Anderzijds is het aandeel mannen dat een bakfiets gebruikt om goederen te vervoeren (86%) veel hoger dan wat is waargenomen voor de steekproef als geheel. De omvang van de steekproef blijft echter zeer beperkt (28 bakfietsen voor logistiek gebruik).

Verdeling man-vrouw op basis van elektrische trapondersteuning

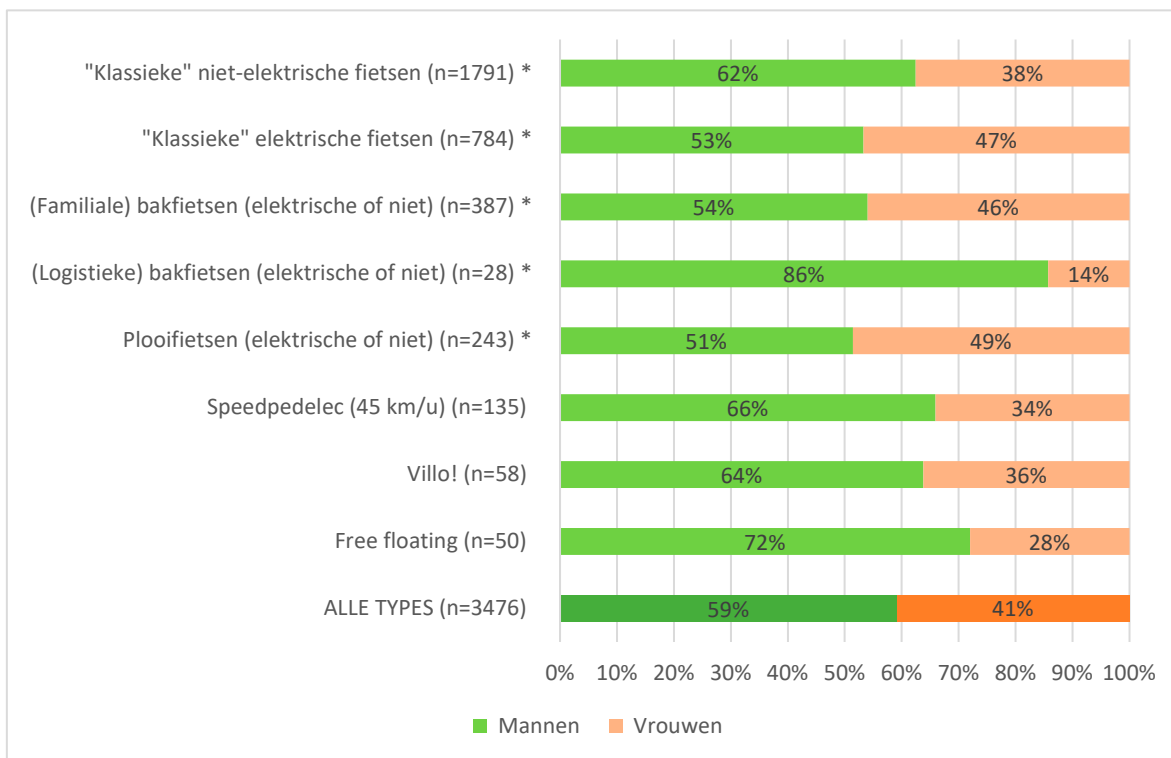
Als we tot slot de verdeling tussen mannen en vrouwen analyseren op basis van elektrische trapondersteuning (of niet) voor alle fietstypes samen, zien we dat 45% van de fietsen met elektrische trapondersteuning door vrouwen wordt gebruikt. Anderzijds zien we dat 38% van de klassieke fietsen door vrouwen wordt gebruikt.



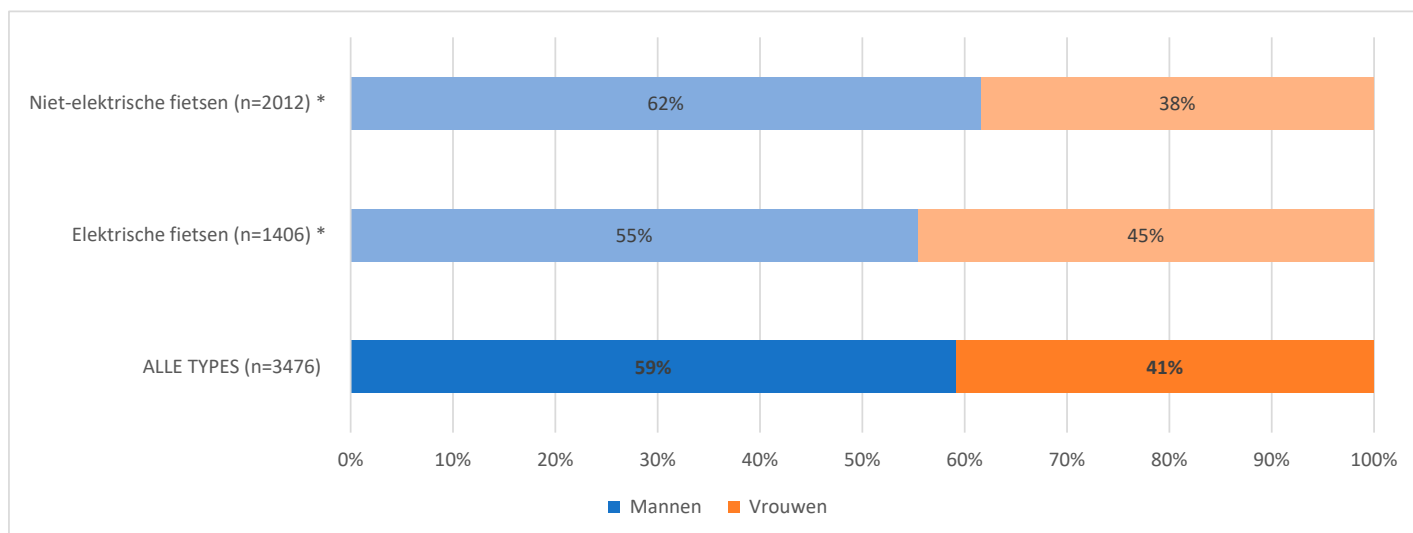
9. We herinneren eraan dat de resultaten voor speed pedelecs met voorzichtigheid moeten worden gebruikt, gezien de omvang van het waargenomen totale aandeel: 135 fietsers, waarvan 89 mannen.

10. Opm.: de cijfers met betrekking tot het aandeel mannen/vrouwen zijn ontleend aan de tellingen die specifiek zijn voor het type fiets. Het is normaal dat ze afwijken van de cijfers van de gebruikelijke (kwantitatieve) tellingen.

De grafieken hieronder tonen deze cijfers in detail. Een sterretje geeft aan of de verdeling man/vrouw significant verschilt van die in de steekproef, namelijk 59% mannen en 41% vrouwen.



Afbeelding 11 - Aandeel mannen/vrouwen naar type fiets (cijfers 2023) ("STD-fiets" staat voor "standaardfiets"). Bron: Pro Velo.



Afbeelding 12 - Aandeel mannen/vrouwen volgens de aanwezigheid van elektrische trapondersteuning (cijfers 2023). Bron: Pro Velo.

Opm.: de cijfers voor het dragen van een helm zijn ontleend aan de tellingen die specifiek zijn voor het type fiets. Het is normaal dat ze afwijken van de cijfers van de gebruikelijke tellingen.

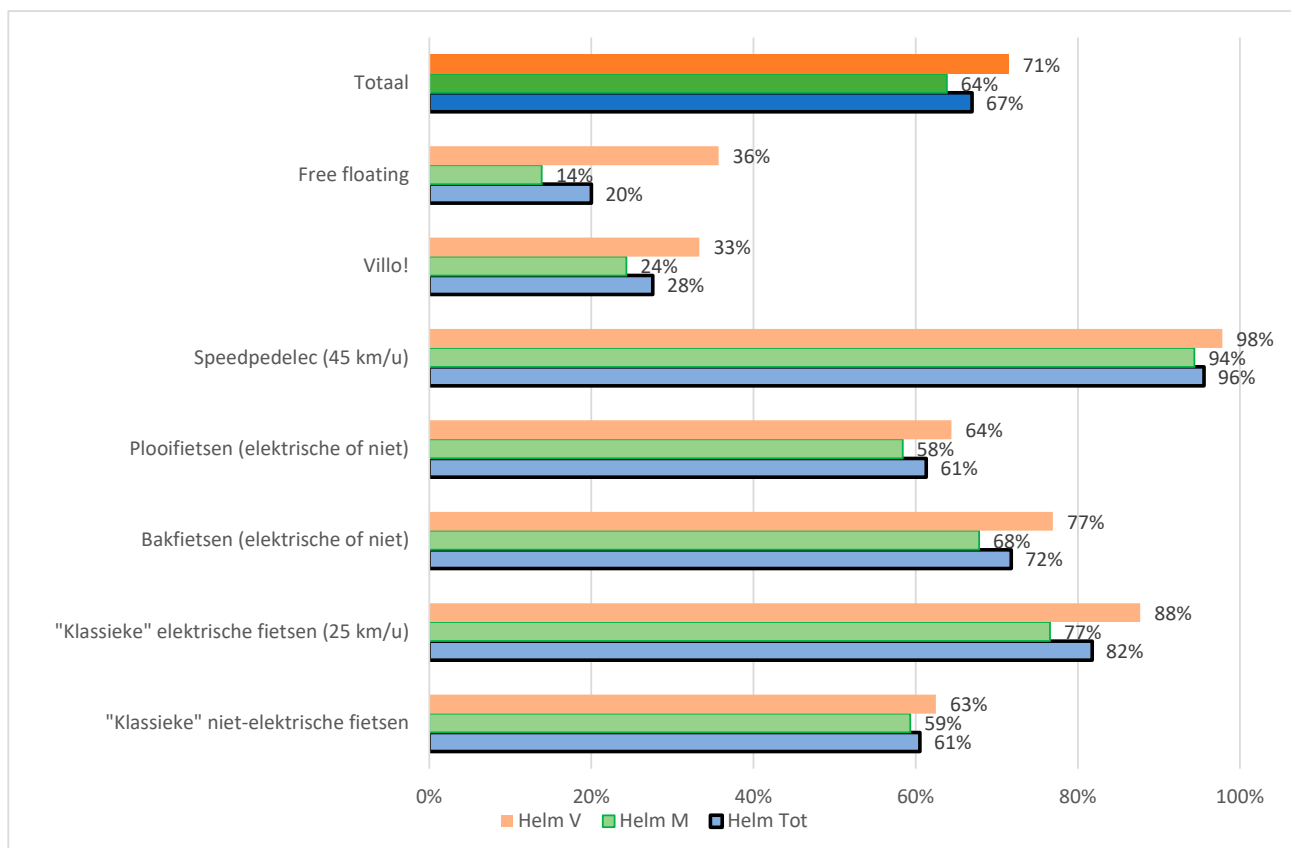
FIETSERS MET EEN HELM VOLGENS HET TYPE FIETS EN GENDER

Als we kijken naar alle fietsers, blijkt uit de tellingen dat de neiging om een helm te dragen toeneemt: **67% van de fietsers draagt een helm**¹¹ (tegenover 60% in 2022). Deze toename lijkt groter te zijn onder vrouwen (71% van de vrouwen draagt een helm in 2023, tegenover 61% in 2022) dan onder mannen (64% draagt een helm in 2023, tegenover 59% in 2022). De kloof tussen mannen en vrouwen lijkt dit jaar dus iets groter te worden.

Net als vorig jaar zien we dat **aanzienlijk meer mensen een helm dragen op een elektrische fiets**: in 2021 droeg 77% van de mannen en 88% van de vrouwen een helm (tegenover 59% van de mannen en 63% van de vrouwen die op een klassieke fiets rijden), dit is 82% in totaal. Hetzelfde geldt voor **bakfietsen** (68% van de mannen en 77% van de vrouwen) en **speedpedelecs**¹² (94% van de mannen en 98% van de vrouwen). Wat de speedpedelecs betreft, mag men niet vergeten dat het wettelijk verplicht is om een helm te dragen.

Het helmgebruik bij *Villo!*'s en de free floating bikes daarentegen lag een stuk lager.

Tot slot stelden we vast dat vrouwen vaker een helm dragen op de fiets, ongeacht het type fiets.



Afbeelding 13 - Helmdracht onder fietsers, afhankelijk van geslacht en type fiets. Bron: Pro Velo.

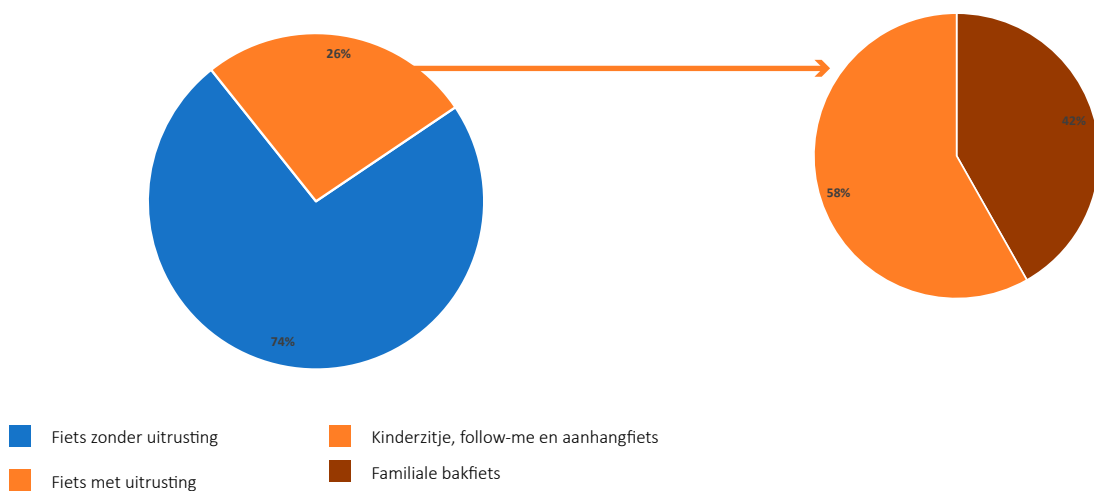
11. Opm.: de cijfers voor het dragen van een helm zijn ontleend aan de tellingen die specifiek zijn voor het type fiets. Het is normaal dat ze afwijken van de cijfers van de gebruikelijke tellingen.

12. We herinneren eraan dat de resultaten voor speedpedelecs met enige omzichtigheid moeten worden gebruikt, gezien de omvang van de waargenomen populatie: 135 fietsers, waarvan 89 mannen.



KINDEREN VERVOEREN

We zien ook een stijging van het aantal fietsers met voorzieningen om kinderen te vervoeren. Er werd vooral gelet op: **kinderzitjes, bakfietsen voor gezinnen, FollowMe** en een **aanhangfiets**. Van alle getelde fietsen was 26% uitgerust met een voorziening om kinderen te vervoeren, een stijging van 13% ten opzichte van 2022. **Daarvan was 42% een bakfiets die hiervoor was bestemd** (bakfietsen voor gezinnen), tegenover 41% in 2022 en slechts 12% in 2018.



Afbeelding 14 - Aandeel fietsen met voorzieningen om kinderen te vervoeren. Bron: Pro Velo.

FIETSVERLICHTING BIJ HET VALLEN VAN DE AVOND

De avondtellingen werden 's nachts op vier plaatsen georganiseerd om een idee te krijgen in hoeverre fietsen correcte verlichting waren. Dit zijn de resultaten van alle observaties samen:

- **80%** van de geobserveerde fietsen was vooraan en achteraan **correct verlicht**;
- **11%** was slechts deels uitgerust met fietsverlichting;
- **9% van de fietsen had geen voorlicht en geen achterlicht**;
- **20%** van de fietsers **droeg een fluohesje**;

Je vindt een tabel met de volledige resultaten in bijlage 5.

Vergeleken met 2022 daalt het aandeel fietsen dat in orde is met hun verlichting heel licht, met 2% (75% in 2021; 82% in 2022; 80% in 2023).

Tot 2019 bleek uit de genderanalyse dat vrouwen zich meer zorgen maakten over de zichtbaarheid op de fiets dan mannen. De laatste jaren zagen we minder verschil met betrekking tot fietsverlichting. Maar in 2023 zien we opnieuw een significant verschil: **87% van de vrouwen heeft de verlichting op orde, tegenover 78% van de mannen**. Meer dan **27% van de vrouwen draagt ook een fluohesje, tegenover 17,5% van de mannen**.



PARKEREN

Er werden gegevens over de bezettingsgraad van fietsenstallingen in de buurt van metrostations en hoofdstations van de regio verzameld op werkdagen van 20 tot 27 september 2023 tussen 9.00 en 17.00 uur. De hieronder weergegeven resultaten zijn dus gebaseerd op gegevens die tijdens een enkele, jaarlijkse passage zijn verzameld. Het is dus mogelijk dat de resultaten een vertekend beeld geven.



Afbeelding 15 - Aantal plaatsen en bezettingsgraad van fietsenstallingen in de buurt van metrostations en de belangrijkste treinstations in het Brussels Gewest. Bron: MIVB-kaart, gegevens van Pro Velo.

De gemiddelde bezettingsgraad van de fietsenstallingen bedraagt 34% (2017: 49%; 2018: 43%; 2019: 32%; 2020: 27%¹³; 2021: 31%; 2022: 33%). Na een dalende trend (-16% tussen 2018 en 2020) na de toename van het aanbod van fietsenstallingen rond stations in 2019 en 2020, is de gemiddelde bezettingsgraad van fietsenstallingen sinds 2019 relatief stabiel.

Net als in de voorgaande jaren zien we **de hoogste bezettingsgraad in de fietsenstallingen bij diverse treinstations**. Hun bezettingsgraad is gestegen ten opzichte van 2022, waarbij de meerderheid zelfs het bezettingsniveau van 2019 overtreft.

- **Station Brussel-Centraal** (91%; tegenover 78% 2022; 75,5% in 2021, 59% in 2020 en 90% in 2019)
- **Station Brussel-Schuman** (85%; tegenover 68% in 2022, 65% in 2021, 39% in 2020 en 53% in 2019)
- **Station Brussel-Luxemburg** (75%; tegenover 69% in 2022, 47% in 2021, 56% in 2020 en 76% in 2019)
- **Station Brussel-Noord** (69%; tegenover 83% 2022; 77,5% in 2021, 69% in 2020 en 80% in 2019)

13. De resultaten voor 2020 moeten echter met enige voorzichtigheid worden geïnterpreteerd, vooral gezien mensen minder het openbaar vervoer nemen na de coronacrisis. In de week van 12 oktober 2020 daalde het aantal reizigers van tram/metro/bus van MIVB naar schatting met meer dan 60% ten opzichte van het normale aantal reizigers in 2020 vóór de verspreiding van het virus.

Bron: https://www.rtbf.be/info/belgique/detail_coronavirus-la-frequentation-de-la-stib-est-tombe-sous-les-60-de-celle-ayant-cours-avant-le-covid?id=10617884

- **Station Brussel-Zuid** (57,5%; tegenover 66,5% 2022; 60% in 2021, 60% in 2020 en 56% in 2019)

Andere fietsenstallingen met de hoogste bezettingsgraad zijn het station Graaf van Vlaanderen (70% tegenover 87% in 2022), waar de bezettingsgraad is gedaald (maar het aantal parkeerplaatsen gelijk is gebleven); en het station **Kraainem** (62,5% tegenover 47% in 2022).

Tot de minst bezette fietsenstallingen behoren, net als in 2022, de stations Eddy Merckx (0%), Houba-Brugmann (0%) en Jacques Brel (2,9%), evenals de stations Clemenceau (0%), Bizet (2%), Delacroix (2%) en Demey (2,5%).

We verzamelden ook **gegevens over de manier waarop de fietsen werden vastgemaakt**. Van de 1105 geparkeerde fietsen in het centrum of op de kleine ring, is **69% (tegenover 84% in 2022)** beveiligd met een **goed fietsslot** en **29% (tegenover 24% in 2022)** vastgemaakt **met het frame en een van de twee wielen**. Hoewel dit laatste cijfer laag lijkt, moet worden opgemerkt dat op veel plaatsen (vooral in de NMBS-stations) de fietsenstalling zijn uitgerust met rekken waarmee een van de twee wielen (meestal de voorste) van de fiets kan worden vastgemaakt. Hoewel het nog steeds wordt aanbevolen om het voorwiel aan het frame te bevestigen, kan de bevestiging van het frame alleen onder deze omstandigheden als voldoende worden beschouwd.

Ook bij de fietsen die zijn gegraveerd of een sticker hebben, zijn de vaststellingen vrij afwijkend. In 2019 waren 5% van de fietsen gegraveerd. Dit percentage daalde tot **minder dan 1% in 2020 en in 2023 werd 2,3%** van de fietsen **gegraveerd** (tegenover 1,4% in 2022). Anderzijds had 6,1% van de fietsen een sticker¹⁴ (een stijging van 1,5 % ten opzichte van 2022). Hierbij moet worden opgemerkt dat er sinds maart 2019 geen fietsen meer worden gegraveerd in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest na de lancering van de Brusselse antidiefstalsticker. Het is dan ook normaal dat het aandeel gegraveerde fietsen in het Gewest geleidelijk afneemt.



14. <https://mybike.brussels.nl/>



VERSLAG VAN DE PERMANENTE ENQUÊTE

SAMENVATTING

Sinds 2021 wordt een nieuwe component "permanente enquête" ingevoerd bij het Brussels Fietsobservatorium om elk jaar een steekproef van fietsers te ondervragen over verschillende kwalitatieve thema's:

- Fietsen (afgelegde afstanden, redenen van de verplaatsing, type fiets, reistijd, enz.);
- Modaal profiel (gebruiksfrequentie van andere vervoerswijzen, aantal jaren in het zadel, enz.);
- Mening over het fietsen (tevredenheid met fietsinfrastructuur, onveiligheidsgevoel, enz.);
- Fietsdiefstal (aantal fietsdiefstallen in de afgelopen twee jaar);
- Ongevallen (aantal fietsongevallen in de afgelopen twee jaar, mate van ernst, mogelijke tegenpartijen, enz.).

METHODIEK

In 2023 werden in totaal **401 fietsers** geïnterviewd.

Om de enquête te verspreiden, trokken studenten de straat op om fietsers "live" te interviewen. Deze 401 interviews werden systematisch uitgevoerd van maandag tot vrijdag in oktober en november, hetzij 's ochtends (van 8 uur tot 11 uur), hetzij 's middags (van 15.30 uur tot 18.30 uur).

Om deze interviews uit te voeren, gingen de interviewers naar verschillende "stoppunten" voor fietsers (verkeerslichten, fietsenstallingen) op verschillende plaatsen in Brussel waar veel fietsers voorbijkomen:

- Vandervelde
- Troon
- Thurn & Taxi
- Simonis
- Hallenpoort
- Madou
- Delta
- Kanaal
- Kunst-Wet

De vragenlijst die voor dit onderzoek werd gebruikt, is beschikbaar in bijlage 2.

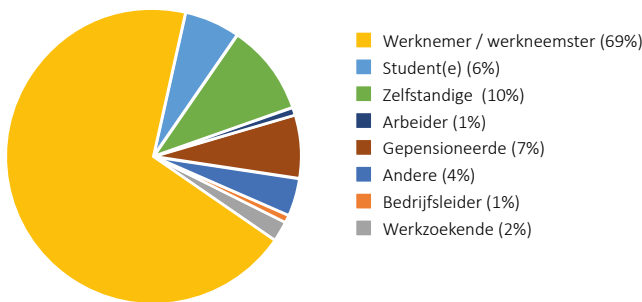
TYPE VERPLAATSING EN DETAILS VAN DE STEEKPROEF

Alle resultaten worden hieronder weergegeven. We beschrijven eerst het profiel van de respondenten in de steekproef (geslacht, werkstatus, hoogst behaalde diploma) voor we de resultaten per thema bespreken (type verplaatsing, ervaren kwaliteit van de verplaatsing per fiets, fietsdiefstal, ongevallen).

DETAILS VAN DE STEEKPROEF:

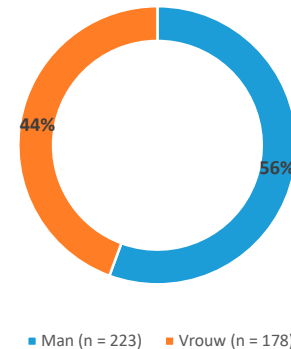
Binnen onze steekproef was **56%** van de respondenten **man** en **44%** **vrouw**.

Wat de beroepsstatus betreft, gaf 69% van de respondenten aan dat ze op het moment van de enquête in loondienst werkten. Verder bestond het grootste deel van de steekproef uit respectievelijk zelfstandigen (10%), studenten (7%) en gepensioneerden (6%).



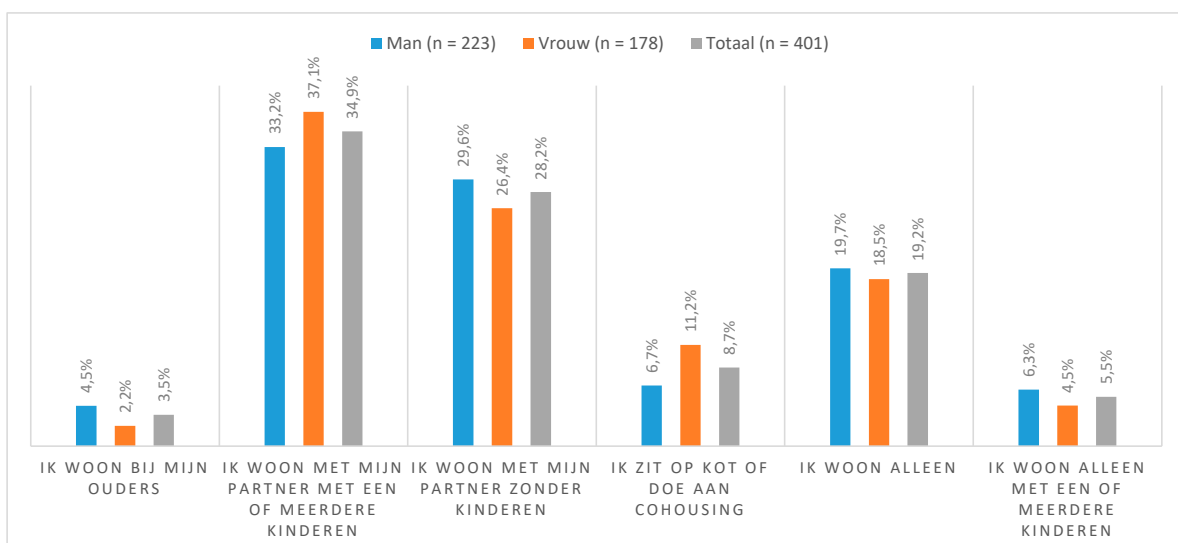
Afbeelding 17 - Beroepsstatus van de respondenten

Verdeling van mannen en vrouwen (N = 401)



Afbeelding 16 - Aantal respondenten per geslacht (N=401)

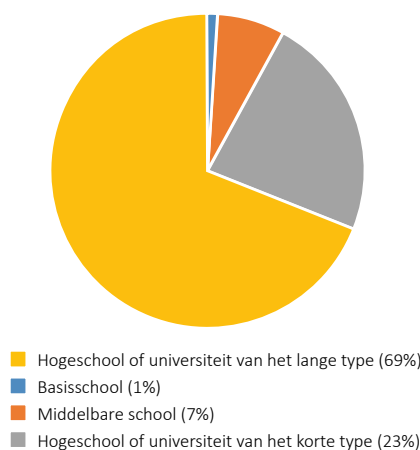
Wat de gezinssituatie betreft, woont 34,9% van de respondenten samen als koppel met één (of meer) kinderen. Dit wordt gevolgd door **28,2%** van de respondenten die zeggen dat ze als **koppel zonder kinderen wonen** en **19,2%** die **alleen wonen**.



Afbeelding 18 - Gezinssituatie van de respondenten

Wat het diploma betreft, had 69% van de respondenten een diploma hoger onderwijs van het lange type. Vervolgens verklaarde 23% van de respondenten een diploma hoger onderwijs van het korte type te hebben. Dit betekent dus dat in totaal **92% van de fietsers verklaarde een diploma hoger onderwijs** (van het korte of lange type) te hebben. Dit is een **stijging van 5%** ten opzichte van 2022¹⁴.

Dit resultaat is opmerkelijk als we weten dat in 2022 gemiddeld **60,5% van alle Brusselaars tussen 30 en 34 jaar een diploma hoger onderwijs heeft, volgens de laatste cijfers van Statbel**¹⁶. Deze resultaten lijken de oververtegenwoordiging van hoger opgeleiden onder fietsers te bevestigen, wat al werd opgemerkt in het rapport van het Observatorium 2022.



Afbeelding 19 - Hoogste diploma of certificaat behaald door respondenten

15. Cf. Verslag van het Fietsobservatorium van het Brussels Hoofdstedelijk voor 2022

16. <https://statbel.fgov.be/nl/themas/werk-opleiding/opleidingen-en-onderwijs/onderwijsniveau>

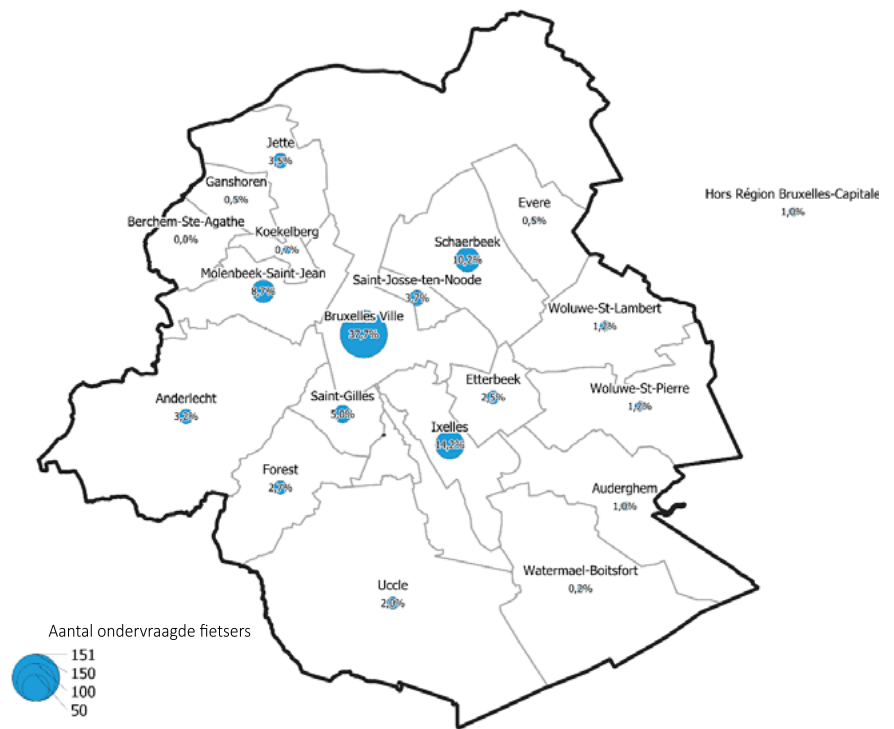
TYPE VERPLAATSING

Aan elke fietser werd gevraagd om ons een aantal gegevens mee te delen over de persplaatsing die met de fiets werd gemaakt op het moment van het interview.

Gemeente van bestemming en vertrekpunt

Wij zijn in de eerste plaats geïnteresseerd in het type verplaatsing dat de respondenten maken. Wat zijn hun bestemmingen en vertrekpunten? Waarom verplaatsen ze zich?

Brussel-Stad is opnieuw de belangrijkste bestemming voor de ondervraagde fietsers in 2023. In totaal gaf 37,7% van de ondervraagde fietsers aan dat hun bestemming in de gemeente Brussel-Stad lag, een stijging van 2,7% ten opzichte van 2022. De gemeenten Elsene (14,2%) en Schaarbeek (10,2%) volgden in het rijtje van populaire bestemmingen.

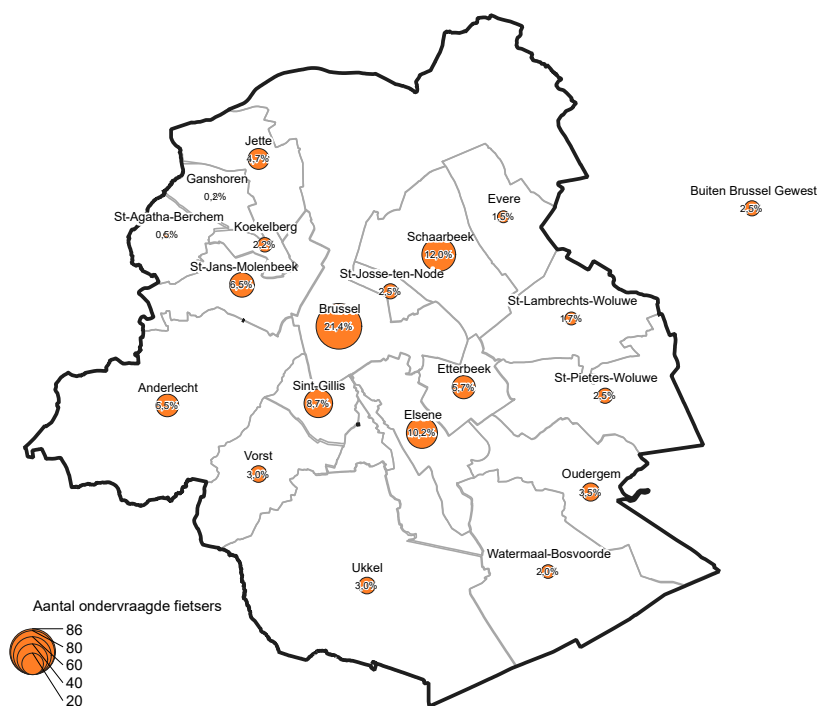


Afbeelding 20 - Naar welke gemeente in Brussel reizen de ondervraagde fietsers (bestemming)?

Gemeenten als bestemming

ANDERLECHT	13	3,2%	KOEKELBERG	3	0,7%
OUDEERGEM	4	1,0%	MOLENBEEK	35	8,7%
SINT-AGATHA-BERCHEM	0	0,0%	SINT-GILLIS	20	5,0%
BRUSSEL-STAD	151	37,7%	SINT-JOOST	15	3,7%
ETTERBEEK	10	2,5%	SCHAARBEEK	41	10,2%
EVERE	2	0,5%	UKKEL	8	2,0%
VORST	11	2,7%	WATERMAAL-BOSVOORDE	1	0,2%
GANSHOREN	2	0,5%	SINT-LAMBRECHTS-WOLUWE	5	1,2%
ELSENE	57	14,2%	SINT-PIETERS-WOLUWE	5	1,2%
JETTE	14	3,5%	BUITEN BRUSSEL	4	1,0%

Ook als plaats van vertrek komt Brussel-Stad op de eerste plaats (21,4%), gevolgd door de gemeenten Schaarbeek (12%) en Elsene (10,2%).

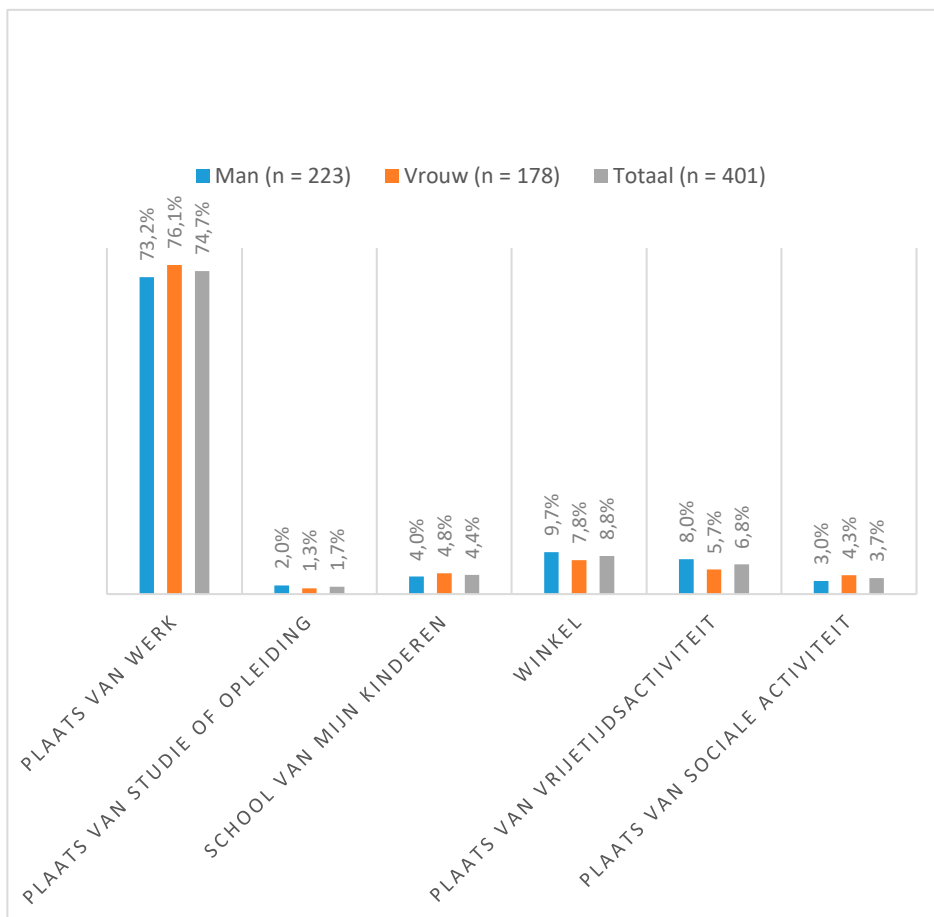


Afbeelding 21 - Vanuit welke gemeente in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn de ondervraagde fietsers met de fiets vertrokken (vertrekpunt)?

Gemeenten als bestemming

ANDERLECHT	22	5,5%	KOEKELBERG	9	2,2%
OUDEGEM	14	3,5%	MOLENBEEK	26	6,5%
SINT-AGATHA-BERCHEM	2	0,5%	SINT-GILLIS	35	8,7%
BRUSSEL-STAD	86	21,4%	SINT-JOOST	10	2,5%
ETTERBEEK	23	5,7%	SCHAARBEEK	48	12,0%
EVERE	6	1,5%	UKKEL	12	3,0%
VORST	12	3,0%	WATERMAAL-BOSVOORDE	8	2,0%
GANSHOREN	1	0,2%	SINT-LAMBRECHTS-WOLUWE	7	1,7%
ELSENE	41	10,2%	SINT-PIETERS-WOLUWE	10	2,5%
JETTE	19	4,7%	BUITEN BRUSSEL	10	2,5%

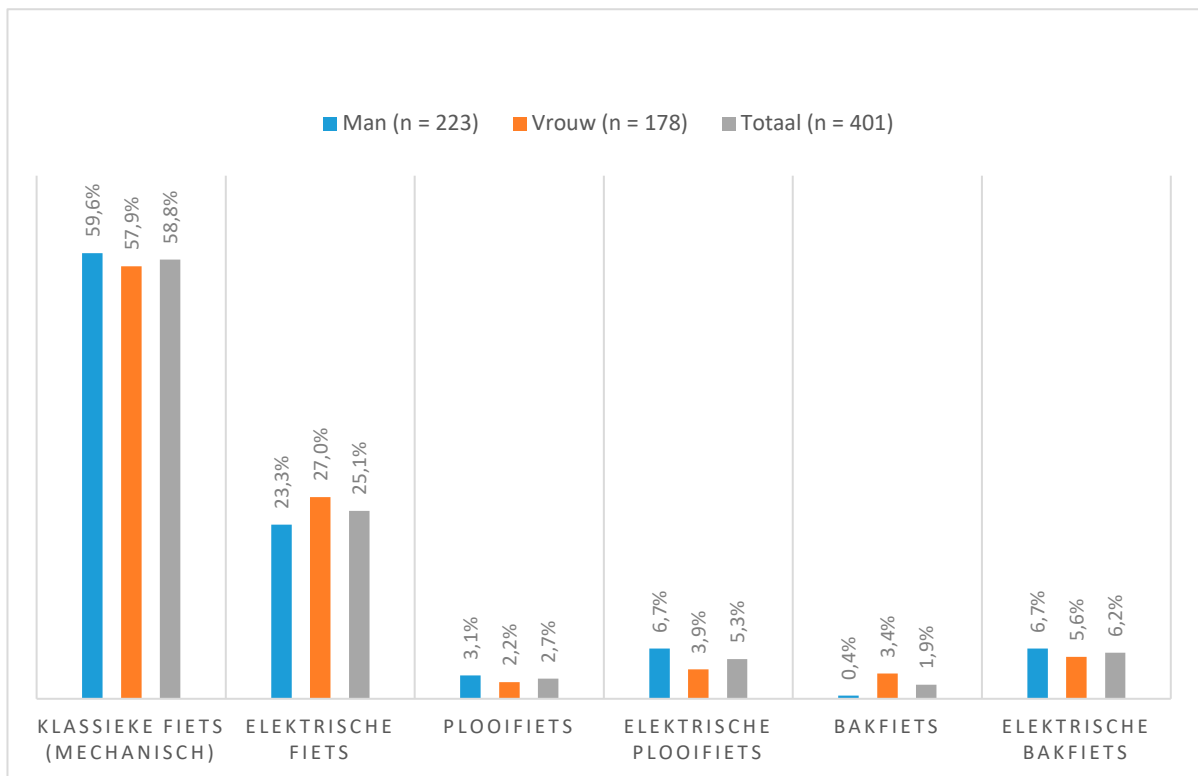
Net als in 2022 zegt een overweldigende **meerderheid van de respondenten (74,7%)** dat ze de fiets gebruiken **om naar het werk te gaan**. De volgende vaakst genoemde reden is "om boodschappen te doen" (8,8%), een stijging van 3% voor dit soort verplaatsingen. Dit wordt gevolgd door "naar een vrijetijdsactiviteit gaan" (6,8%), "een kind brengen of ophalen" (4,4%), "naar een sociale activiteit gaan" (3,7%) en "naar school gaan".



Afbeelding 22 - Reden van de verplaatsing van de respondenten

FIETSTYPE

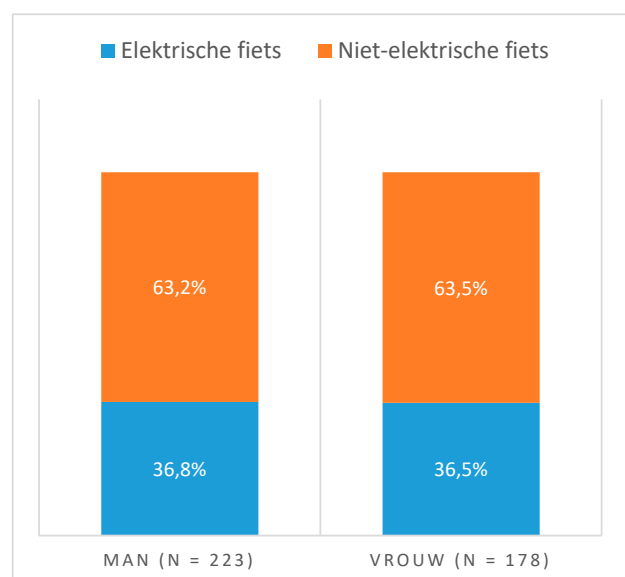
Een grote meerderheid van de ondervraagde fietsers reed met een **klassieke mechanische fiets (58,8%)**. Dit is evenwel 4,2 % minder dan in 2022. De **elektrische fiets (26%,** net zoals in 2022) bekleedde de tweede plaats als meest gebruikte type fiets onder de respondenten, De volgende in het rijtje is de elektrische bakfiets als de meest gebruikte fiets (6,2%), een stijging van 2,2 % ten opzichte van 2022.



Afbeelding 23 – Welk type fiets gebruik je?

Als we alle soorten fietsen samennemen, dan zijn de **niet-elektrische fietsen** de grote winnaar met **63,5%** tegenover **36,5% elektrische fietsen**. Dit resultaat lijkt de cijfers te bevestigen die werden verkregen bij de kwalitatieve handmatige tellingen - type fietsen (zie hierboven).

Terwijl in het verslag van 2022 werd opgemerkt dat een groter deel van de vrouwelijke fietsers een elektrische fiets gebruikte (36% tegenover 29% voor mannen), zien we dat we richting een evenwicht gaan in onze steekproef van 2023. Vooral onder mannelijke respondenten zien we een sterke stijging van het aantal elektrische fietsers (36,8), met een stijging van 7,8% ten opzichte van 2022.

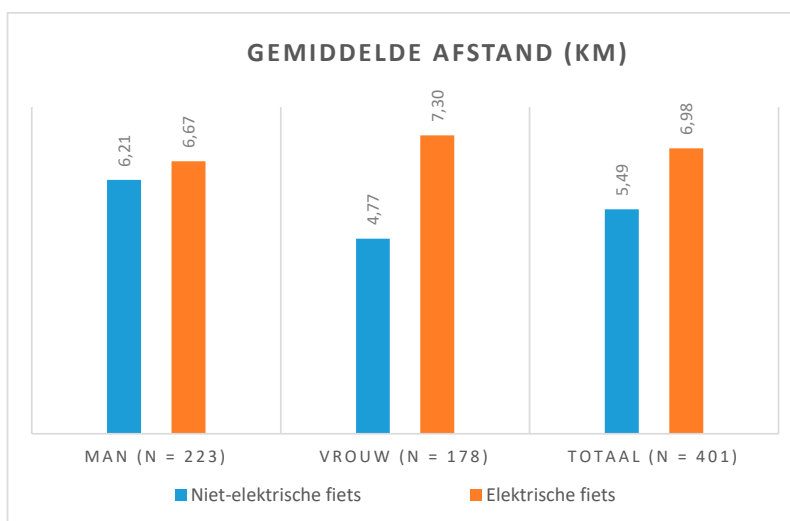


Afbeelding 24 - Welk type fiets gebruik je?

AFGELEGDE AFSTAND:

Als we kijken naar de **afgelegde afstand**, krijgen we voor alle type fietsen een gemiddelde (in 2021 en 2022) van **6,06 km voor een gemiddelde reistijd** die door de respondenten wordt geschat op **22,7 minuten**¹⁷.

Net als in 2022 ligt de gemiddelde afgelegde afstand bij respondenten met een elektrische fiets een stuk hoger. Gebruikers van **elektrische fietsen** leggen gemiddeld **6,98 kilometer** af, terwijl gebruikers van **klassieke mechanische fietsen** gemiddeld **5,49 kilometer** afleggen. Een afstand die gemiddeld **1,5 kilometer langer** is voor elektrische fietsen.



Afbeelding 25 - Gemiddelde afgelegde afstand in km met een elektrische fiets of een klassieke fiets.

MODALE AANDELEN EN GEBRUIKSFREQUENTIE

Naast de verplaatsing per fiets, vroegen we elke respondent om aan te geven hoe vaak zij in hun dagelijks leven gebruik maakten van andere vervoersmiddelen.

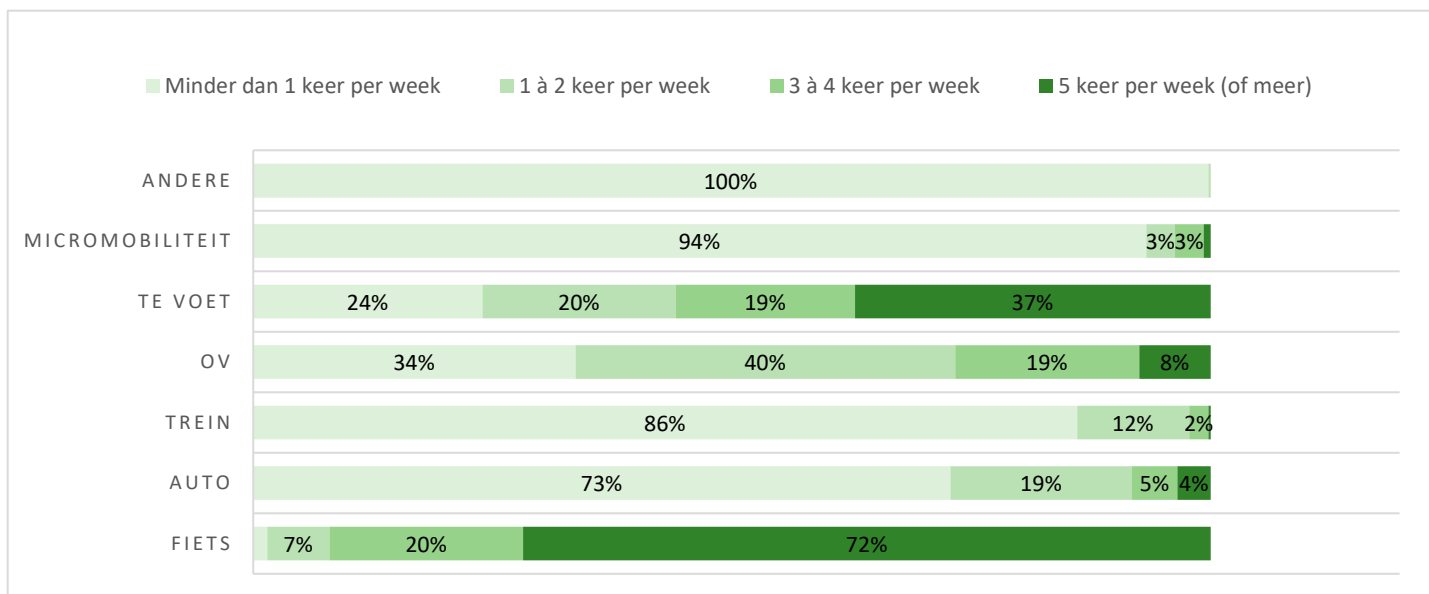
Onder de respondenten zien we allereerst een groot aandeel "regelmatige" fietsers: **72%** van hen zegt **vijf keer per week of vaker op de fiets te springen** en **20%** zegt **minimum drie tot vier keer** per week de fiets te gebruiken.

Net als in 2022 is de tweede meest genoemde vervoerswijze **te voet**: **37%** van de respondenten zegt vijf keer per week of vaker te voet naar hun bestemming te gaan.

Hoewel ze minder vaak worden gebruikt, zijn het **openbaar vervoer**¹⁸ en de **auto** ook vrij populair, met respectievelijk **67%** en **28%** die zeggen **minstens één keer per week** van dit vervoermiddel gebruik te maken.

17. **Methodologische opmerking:** bij de verschillende modi (elektrisch/niet-elektrisch) hebben we geen rekening gehouden met de zogenaamde "uitschieters" (N = 2). Met andere woorden, wij hebben geen rekening gehouden met de twee "extreme" waarden voor elk van de twee steekproeven. Om tot deze gemiddelden en grafieken te komen, werden dus in totaal acht antwoorden niet in aanmerking genomen.

18. De afkorting "OV" staat voor openbaar vervoer



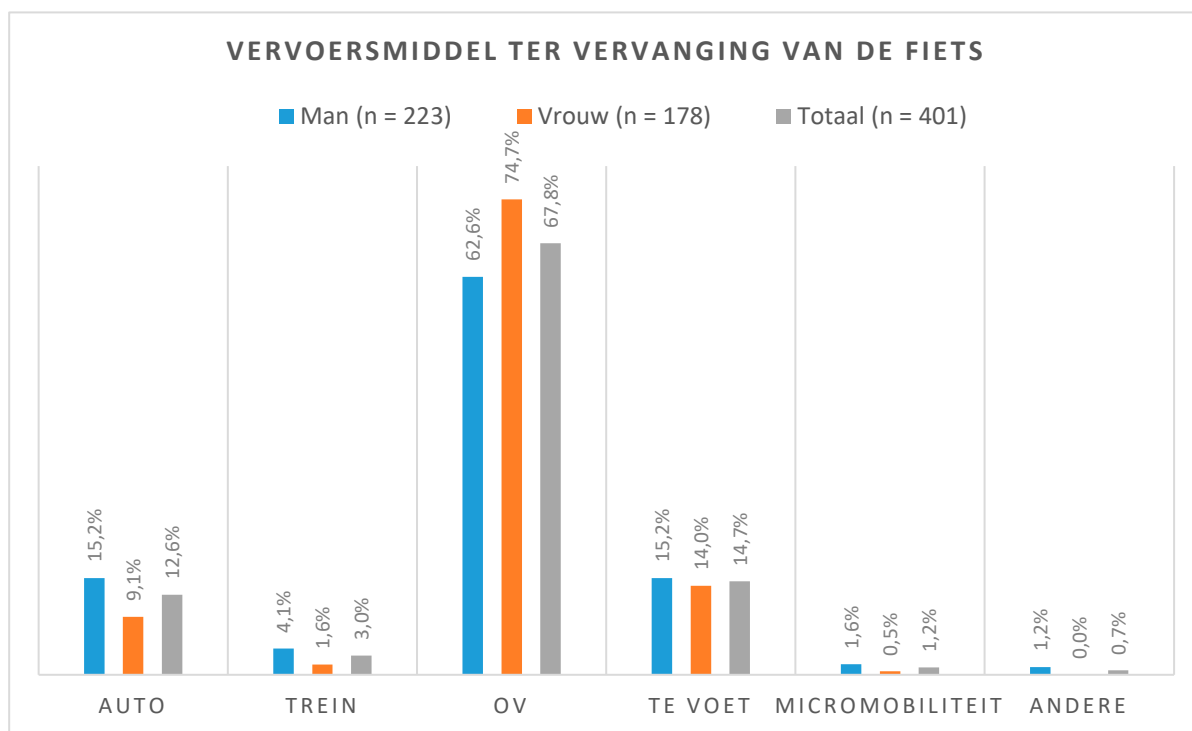
Afbeelding 26 - Hoe vaak gebruik je momenteel deze verschillende vervoersmiddelen om een nuttige verplaatsing in Brussel te maken (d.w.z. om naar het werk te gaan, naar de winkel, om je kinderen af te zetten, ...)?

	TOTAAL (n = 401)						
	Fiets	Auto	Trein	OV	Te voet	Micromobiliteit	Andere
Minder dan 1 keer per maand	2%	73%	86%	34%	24%	94%	100%
1 tot 2 keer per week	7%	19%	12%	40%	20%	3%	0%
3 tot 4 keer per week	20%	5%	2%	19%	19%	3%	0%
5 keer per week (of meer)	72%	4%	0%	8%	37%	1%	0%
	Gebruiksfrequentie- Mannen (n=223)						
	Fiets	Auto	Trein	OV	Te voet	Micromobiliteit	Andere
Minder dan 1 keer per maand	1,8%	71,7%	86,1%	34,1%	26,5%	94,2%	99,6%
1 tot 2 keer per week	6,7%	18,8%	10,8%	38,6%	18,4%	3,1%	0,4%
3 tot 4 keer per week	21,5%	4,9%	2,7%	21,1%	16,1%	1,8%	0,0%
5 keer per week (of meer)	70,0%	4,5%	0,4%	6,3%	39,0%	0,9%	0,0%
	Gebruiksfrequentie- Vrouwen (n=178)						
	Fiets	Auto	Trein	OV	Te voet	Micromobiliteit	Andere
Minder dan 1 keer per maand	1,1%	74,2%	86,0%	33,1%	20,8%	92,1%	100,0%
1 tot 2 keer per week	6,2%	19,1%	12,9%	41,0%	22,5%	2,8%	0,0%
3 tot 4 keer per week	18,5%	4,5%	1,1%	16,9%	21,9%	4,5%	0,0%
5 keer per week (of meer)	74,2%	2,2%	0,0%	9,0%	34,8%	0,6%	0,0%

Tabel 6 - Hoe vaak gebruik je momenteel deze verschillende vervoersmiddelen voor een nuttige verplaatsing in Brussel (bijv. om naar het werk te gaan, naar de winkel, om je kinderen af te zetten, enz.). Details van de antwoorden volgens geslacht.

VERVOERMIDDEL TER VERVANGING VAN DE FIETS

Wij vroegen de respondenten ook voor welke vervoerswijze(n) zij zouden gekozen hebben als hun fiets niet beschikbaar was. Net als in 2022 wint het **openbaar vervoer** de meeste stemmen met **67,8%**, een stijging van 2,8%, gevolgd door **te voet** met **14,7%** en de **auto** met **12%** van de antwoorden.



Afbeelding 27 - Als je geen fiets had, welk(e) vervoermiddel(en) zou je dan hebben gebruikt om je te verplaatsen?

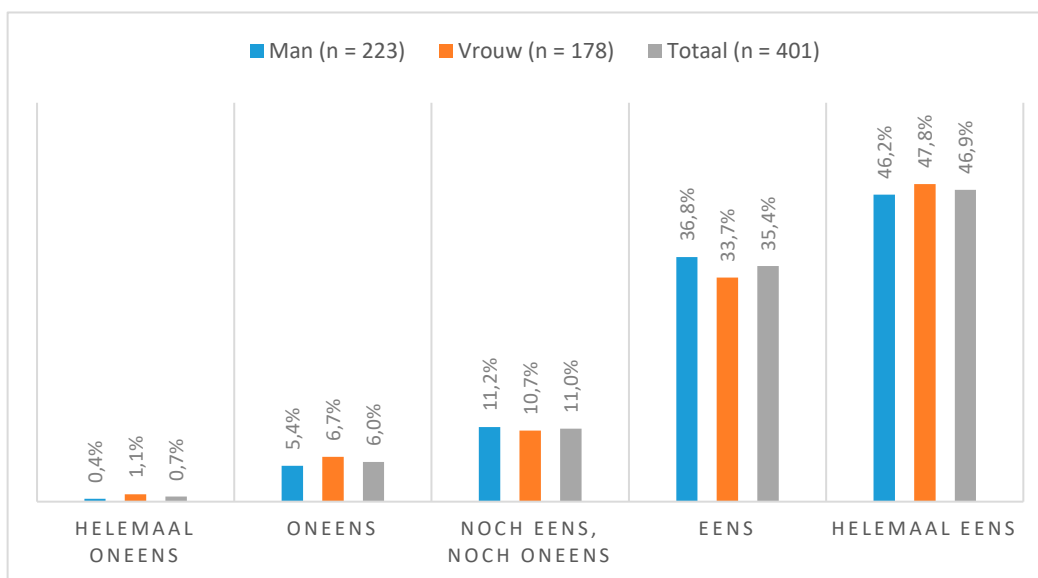
KWALITEIT VAN HET FIETSTRAJECT

De respondenten werd ook gevraagd een reeks meer "kwalitatieve" vragen te beantwoorden met hun mening over de fiets. Voor deze enquête gebruikten wij een psychometrische tool, de "Likertschaal", om een houding bij personen te meten. Dankzij deze tool konden we weergeven in welke mate de respondenten akkoord waren met de verschillende stellingen of beweringen.

Om de onderstaande resultaten in de vorm van een histogram weer te geven, hebben we de antwoorden ingedeeld volgens geslacht (178 antwoorden voor vrouwen en 223 antwoorden voor mannen) alvorens ze in percentages weer te geven.

GEVOEL VAN CONTINUÏTEIT VAN DE FIETSRIT

Tijdens het eerste deel van het onderzoek werd gevraagd naar hun **mening over een directe en ononderbroken verplaatsing** met de fiets naar hun bestemming.



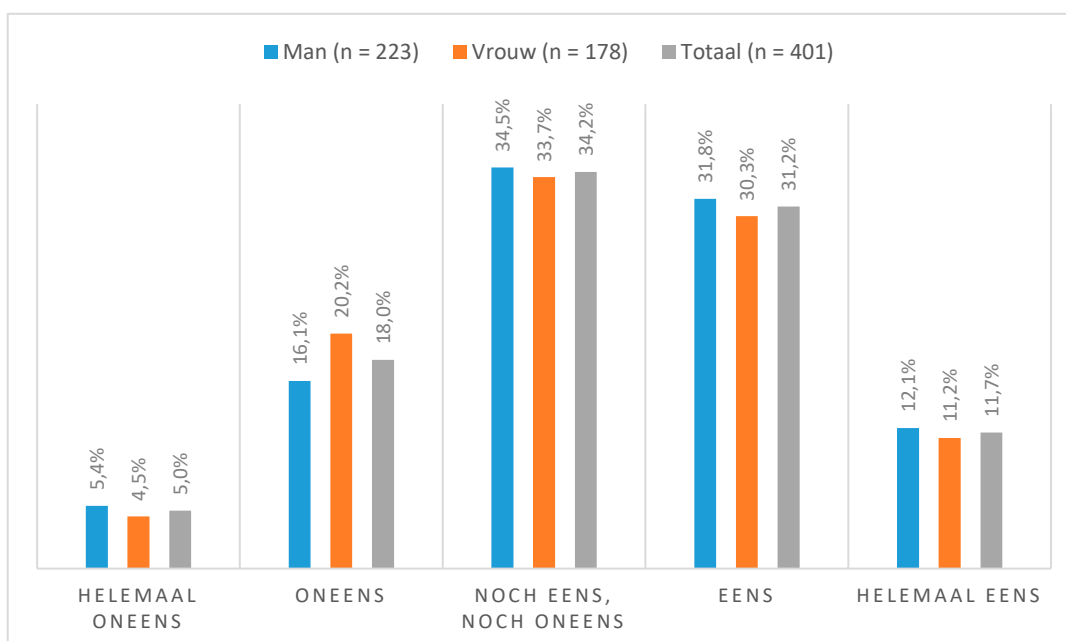
Afbeelding 28 - Ben je het eens met deze stelling? "Mijn fietstraject is snel en zonder omwegen. Ik hoef geen omweg te maken om een gevaarlijk kruispunt of een obstakel in de stad (station, kanaal, enz.) te vermijden."

Net als in 2022 was de meerderheid van de antwoorden op deze vraag positief tot zeer positief. Ruim **81%** van de respondenten was het op zijn minst **eerder akkoord** met deze stelling, wat weliswaar nog steeds 6% minder is dan in 2022. Anderzijds lijkt slechts 7% van de respondenten het (helemaal) niet eens te zijn met deze stelling, wat hetzelfde resultaat oplevert als in 2022.

Wat het geslacht betreft, zien we zeer vergelijkbare trends tussen mannen en vrouwen.

PERCEPTIE VAN DE KWALITEIT VAN DE FIETSINFRASTRUCTUUR

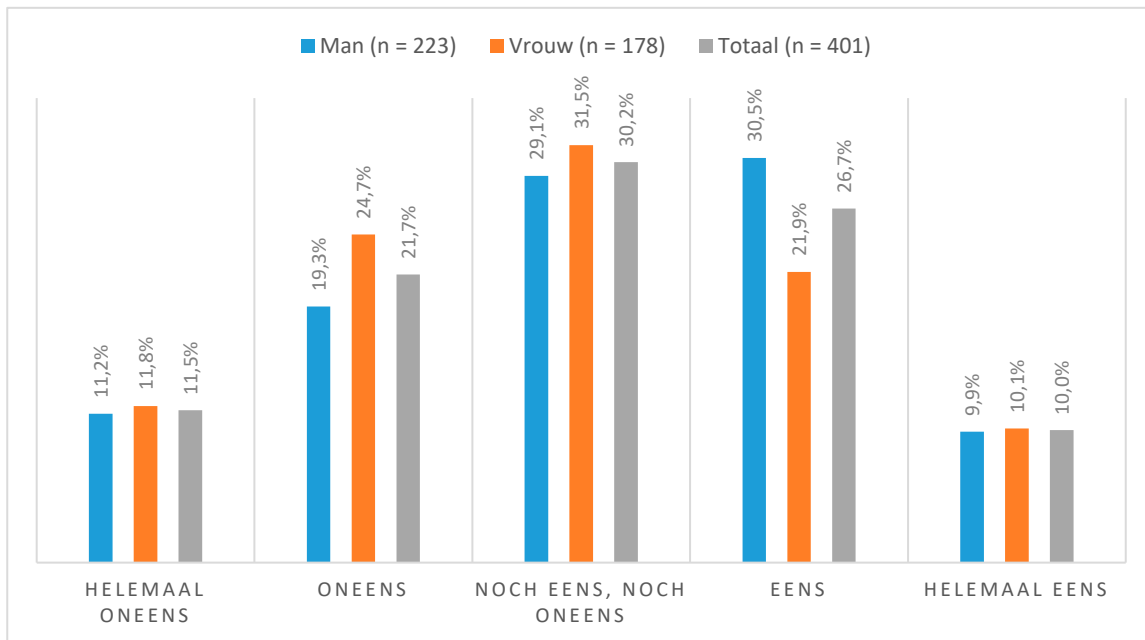
We vroegen fietsers ook naar hun perceptie van de kwaliteit van de fietsinfrastructuur op hun route.



Afbeelding 29 - Ben je het eens met deze stelling? Het grootste deel van mijn fietstrajecten in Brussel lopen over fietsinfrastructuur van goede kwaliteit of in rustige zones (met zeer weinig wegverkeer).

Ook hier krijgen we meer positieve dan negatieve antwoorden, hoewel het verschil minder groot is dan bij de vorige vraag. Zo was **43% van de respondenten het (helemaal) eens** met deze stelling (hetzij 6% minder dan in 2022), tegenover **23% die het (helemaal) oneens** was met deze stelling (hetzij 5% minder dan in 2022). Ten slotte neemt 34% van de respondenten geen standpunt in (noch eens, noch oneens).

GEVOEL VAN VEILIGHEID OP DE FIETS



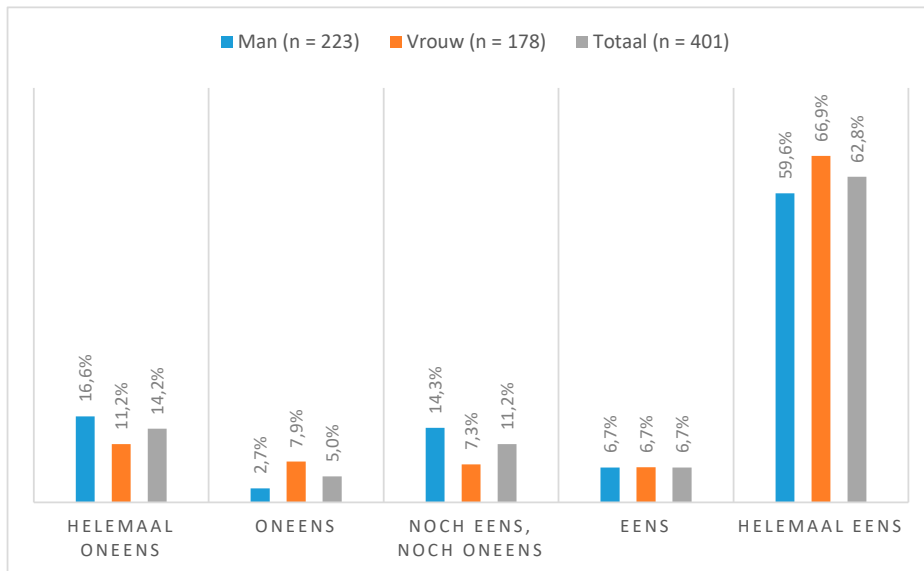
Afbeelding 30 - Ben je het eens met deze stelling? "Als ik in Brussel fiets, voel ik me over het algemeen veilig. Ik ben niet bang dat ik snel betrokken zal raken bij een verkeersongeval."

De **resultaten** voor deze vraag over het veiligheidsgevoel op de fiets **zijn meer gemengd**. **33,2%** van de respondenten zegt zich **(helemaal) niet veilig te voelen op de Brusselse wegen met de fiets**. Dit is 5,8% minder dan in 2022. Tegelijkertijd zegt **36,7%** zich (helemaal) **veilig** te voelen, dat is 1,3% minder dan in 2022. Ten slotte neemt 30,2% van de respondenten geen standpunt in (noch eens, noch oneens).

Wat het geslacht betreft, zijn de trends opnieuw relatief vergelijkbaar. Net als in 2022 merken we echter op dat **meer mannen (40,4%) dan vrouwen (32%) zeggen dat ze zich (helemaal) veilig voelen**. Tegelijkertijd zegt 30,5% van de mannen zich (helemaal) niet veilig te voelen op de fiets, tegenover 36,5% van de vrouwen.

TOEGANG TOT VEILIG PARKEREN THUIS EN OP DE BESTEMMING

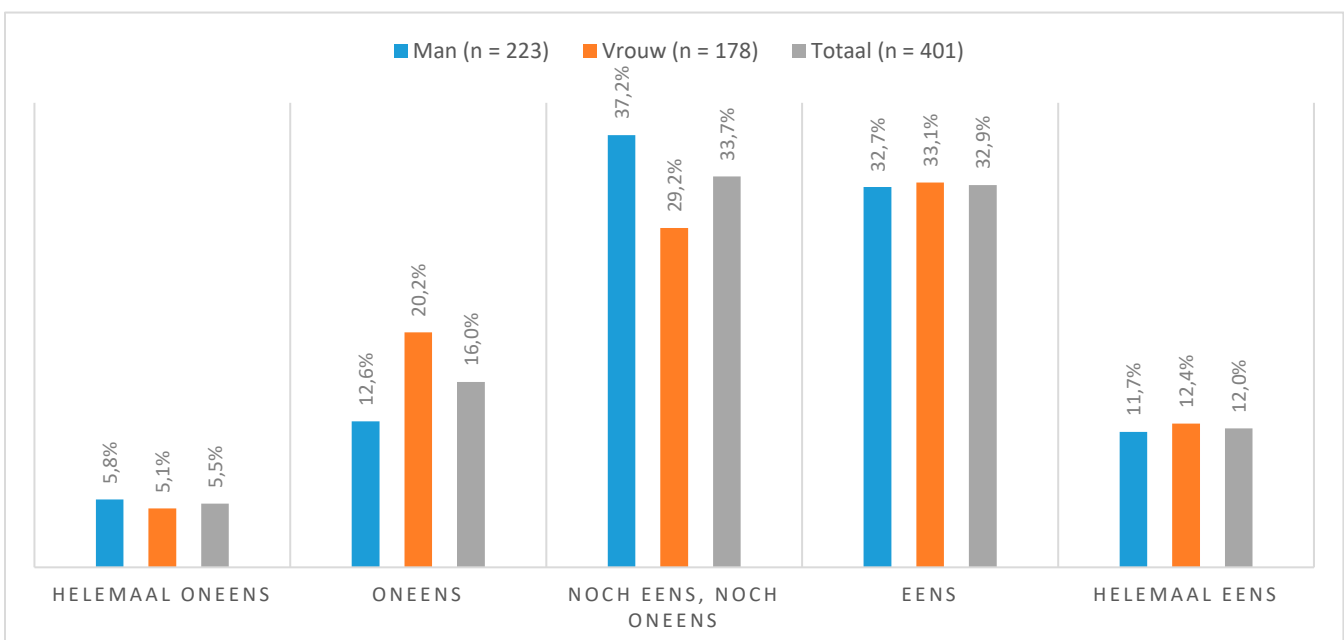
We vroegen fietsers ook naar de toegang tot veilige parkeerplaatsen dicht bij huis.



Afbeelding 31 - Ben je het eens met deze stelling? "Ik heb een beveiligde fietsstalling in (de buurt van) mijn huis."

Van de ondervraagde fietsers zei **69,6%** dat ze (volledig) **toegang hadden tot een beveiligde stalling** in de buurt van hun **woning**, tegenover 19,2% die zei geen toegang te hebben. Deze trend is vergelijkbaar voor vrouwen en mannen, met respectievelijk 66,9% en 59,6% (zeer) positieve antwoorden.

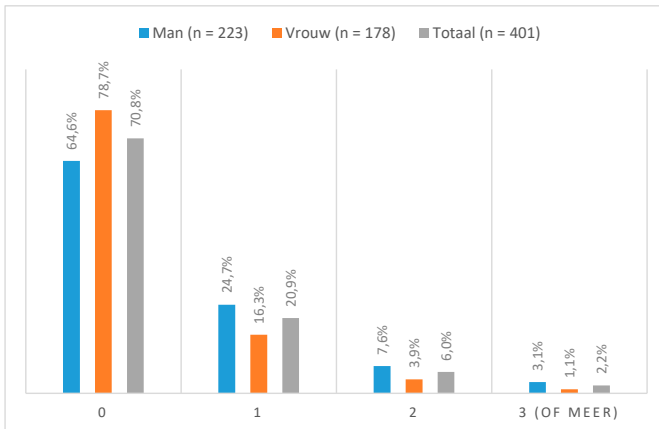
We hebben de respondenten ook gevraagd of ze **toegang hadden tot een fietsenstalling met U-bogen op hun verschillende bestemmingen in Brussel**. Deze keer gaven in totaal **44,9%** van de respondenten aan dat ze **(zeer) gemakkelijk een fietsenrek met U-bogen** konden vinden om te parkeren op hun verschillende bestemmingen in Brussel. 21,4% is het evenwel (helemaal) niet eens met deze stelling.



Afbeelding 32 - Ben je het eens met deze stelling? "Als ik me met de fiets door Brussel verplaats, vind ik gemakkelijk een fietsenrek in de buurt van mijn verschillende bestemmingen."

FIETSENDIEFSTAL

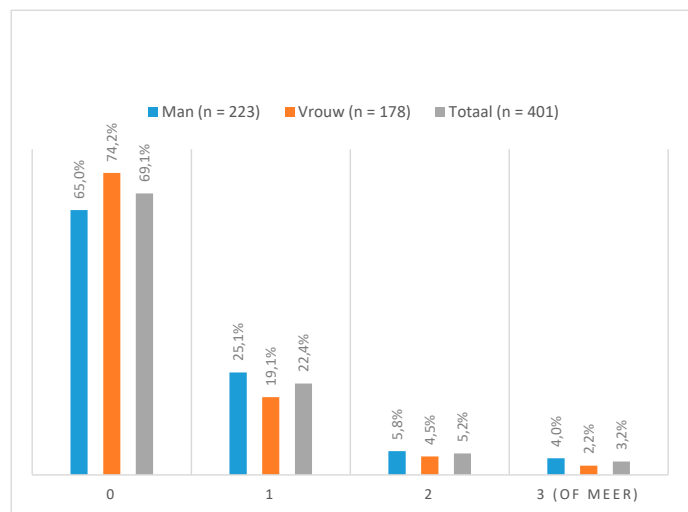
Wat fietsdiefstal betreft, vertelde **29,2%** van alle respondenten dat er **in de afgelopen twee jaar** minstens **één fiets is gestolen**, waarvan 8,2% twee (of meer) fietsen. Dit eerste cijfer vertegenwoordigt een **significante stijging van 10,2%** ten opzichte van 2022.



Afbeelding 33 - Hoe vaak werd je fiets de afgelopen twee jaar gestolen?

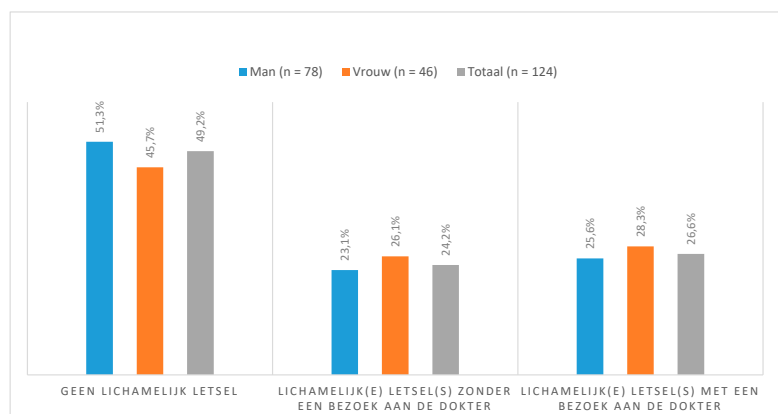
FIETSONGEVAL

30,9% van de respondenten verklaarde in de afgelopen twee jaar minstens één fietsongeval te hebben gehad: dit is een **lichte daling van 1,1%** ten opzichte van de resultaten van 2022. Wat het geslacht betreft, waren **meer mannen** (35%) dan vrouwen (25,8%) betrokken bij een fietsongeval:



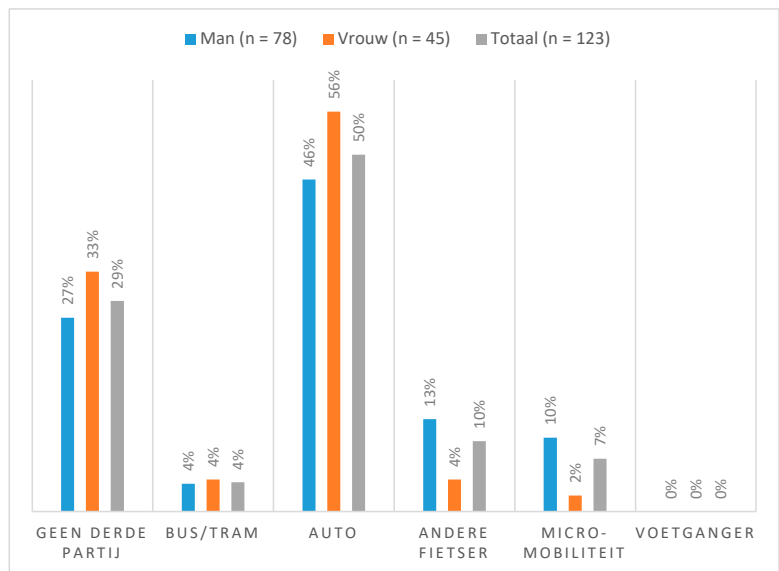
Afbeelding 34 - Hoeveel fietsongevallen (alleen of met een andere weggebruiker) heb je de afgelopen twee jaar gehad in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest?

Van de **124** personen die verklaarden een ongeval te hebben gehad met de fiets in de laatste twee jaar, heeft 50,8% (n=63) van de ongevallen een lichamelijk letsel veroorzaakt, waarvan 26,6% (n= 33) een bezoek aan de dokter vereisten:



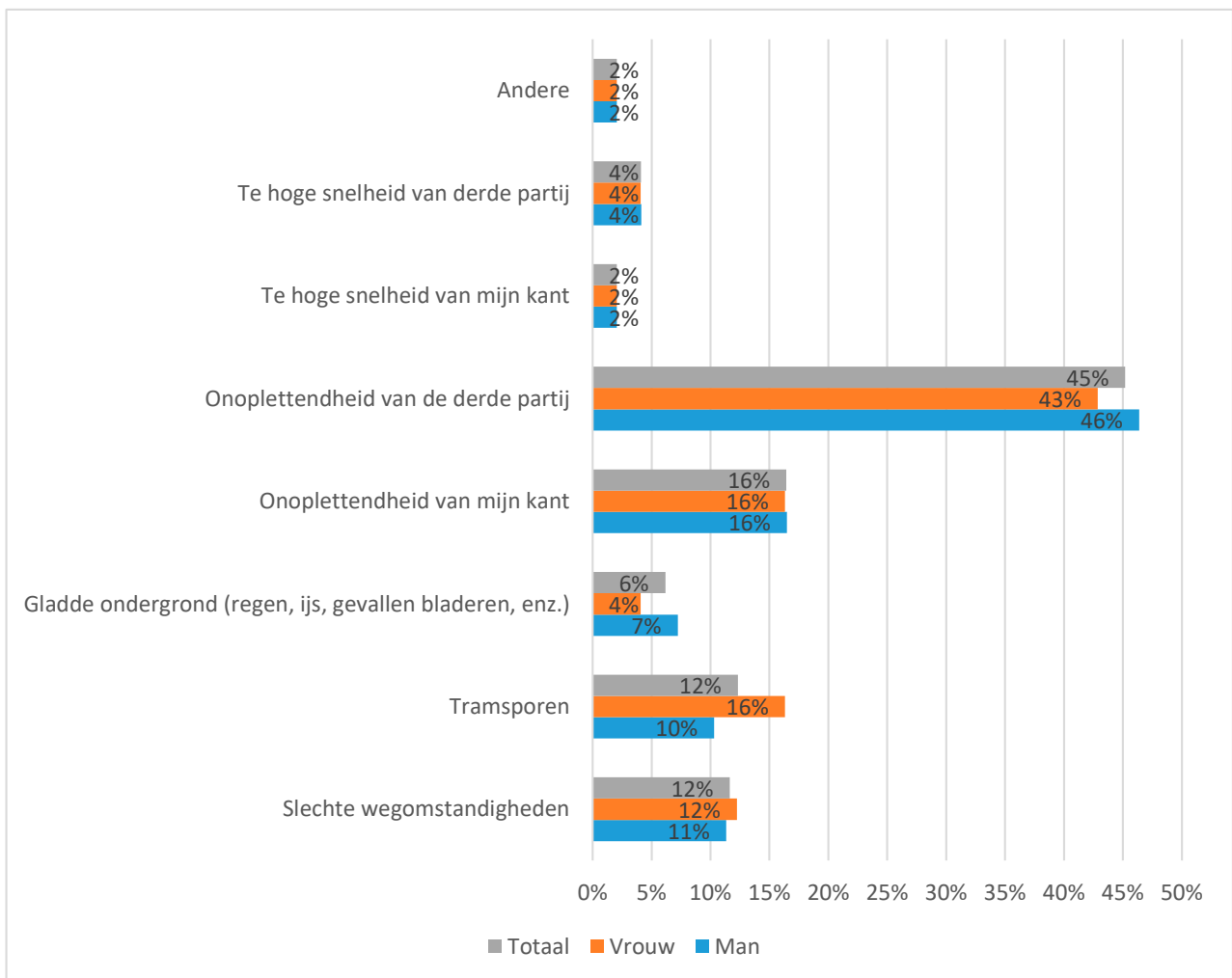
Afbeelding 35 - Hoe ernstig was je (laatste) ongeval?

Voor elk van de genoemde ongevallen vroegen we de respondenten om aan te geven of er mogelijk een andere weggebruiker bij het ongeval betrokken was. In **50%** van de gevallen was een **auto bij het ongeval betrokken**. Dit is een stijging van 2% ten opzichte van 2022. Bij **29%** van de respondenten was niemand anders dan de fietser zelf betrokken bij het ongeval, wat een daling is van 7,8% ten opzichte van 2022. Een ongeval met andere weggebruikers wordt aanzienlijk minder vaak genoemd, met respectievelijk een andere fietser (10%), openbaar vervoer (4%) en een micromobiliteitsapparaat (7%).



Afbeelding 36 - Welke andere weggebruiker was betrokken bij het fietsongeval?

Tot slot vroegen wij dezelfde respondenten om meer uitleg te geven over de oorzaken van het ongeval:



Afbeelding 37 - Wat veroorzaakte het ongeval/de ongevallen?

Het is belangrijk op te merken dat de antwoorden behoorlijk afwijken naargelang het type weggebruiker dat betrokken is bij het ongeval:

- Van de **61 ongevallen** waarbij een **auto** betrokken was, dacht 83,6% (n=51) van de respondenten dat het te wijten was aan **onoplettendheid van de automobilist**. Daarentegen zei **14,7%** (n=9) van de respondenten dat de kans groter was dat het ongeluk werd veroorzaakt door **hun eigen onoplettendheid**. Daarnaast werden slechte wegomstandigheden (n=6) en te hoge snelheid van de automobilist (n=5) vervolgens genoemd als factoren waarmee rekening moest worden gehouden bij het ongeval.
- Onder de **36 fietsers die antwoordden dat ze helemaal alleen een ongeluk hadden gehad**, waren **"tramrails"** opnieuw de belangrijkste oorzaak van de genoemde ongevallen, goed voor **44,8%** (n=13) van de antwoorden. Slechte wegomstandigheden (n=6) en een gladde ondergrond (n=6) waren de volgende meest genoemde oorzaken.

Deze resultaten koppelden we aan de **fietservaring** van de respondenten (hoe lang fietsen ze al?) en deze blijken vrij gebalanceerd te zijn. Zo fietst 11,7% (n=15) van de respondenten minder dan 2 jaar; 28,9% 3 tot 5 jaar (n=37); 32% 5 tot 10 jaar (n=41) en tenslotte 27,3% meer dan 10 jaar.



Afbeelding 38 - Respondenten die een fietsongeval hebben gehad volgens het aantal jaren dat ze al fietsen

BIJLAGE 1: METHODOLOGISCHE VERANDERING IN SEIZOENSGEBONDEN KWANTITATIEVE TELLINGEN

BEVINDINGEN OVER DE AANPASSING VAN DE METHODOLOGIE

In 2020 voerden Pro Velo en Brussel Mobiliteit een uitgebreide studie uit om de kwantitatieve telmethode aan te passen die als sinds 1998 wordt gebruikt. Sinds het begin van het Fietsobservatorium is de context van de fietsmobiliteit in het Brussels Gewest aanzienlijk veranderd. Daarom was het belangrijk om onze methodologie in vraag te stellen: is onze manier van tellen nog steeds de meest geschikte? De meest betrouwbare?

Met de methode die in 1998 werd ontwikkeld, telden de vrijwilligers alle fietsers die een kruispunt oprijden en noteerden zij de richting die ze uitgingen. In 1998 werd besloten om alle fietsers te tellen die de geselecteerde kruispunten opreden, omdat men een steekproef wilde samenstellen die omvangrijk genoeg was om kwalitatieve statistieken te kunnen maken (helmdracht, de route die de fietser aflegde, enz.). Vandaag de dag is dit eigenlijk een overbodige - zelfs contraproductieve - voorzorgsmaatregel geworden omwille van de aanzienlijke toename aan fietsers. Op veel kruispunten volstond één teller niet meer om de stromen, de richtingen, het profiel (man, vrouw, kind) en het al dan niet dragen van een helm te noteren. Bovendien bleek in 2018 uit de analyse van het adviesbureau Tridée, uitgevoerd in het kader van het gewestelijke BYPAD, dat de telmethode uit 1998 gegevens opleverde die moeilijk te vergelijken waren met gegevens die in vergelijkbare stedelijke entiteiten werden verzameld: waar wij alle fietsers tellen die een kruispunt oprijden, tellen anderen alleen de stromen op de hoofdweg.

Daarom hebben we een diepgaande studie uitgevoerd om onze methodologie te ontwikkelen met het oog op een **grotere betrouwbaarheid, een rationelere toewijzing van middelen en een betere vergelijkbaarheid van onze gegevens met de gegevens die beschikbaar zijn voor vergelijkbare stedelijke entiteiten, evenals met die van de gewestelijke automatische telpalen.**

Deze studie bracht ons tot een nieuwe telmethode, **waarbij de tellingen worden uitgevoerd in "secties"** in plaats van "kruispunten". Concreet hebben we elk kruispunt waar fietsers worden geteld, geanalyseerd en vervolgens omgezet in een sectietelling.

Om de sectie te kiezen, zochten we naar een betrouwbaar telpunt (waarbij telfouten en fouten bij het omzetten van oude gegevens beperkt blijven) dat de belangrijkste fietsstroom zou vastleggen. Hiervoor hebben wij de resultaten van 2011, 2015 en 2019 gebruikt. Bij de herziening van elk kruispunt hebben we ook geprobeerd om de variatie in tijd in de omvang van het totale aantal voor elk knooppunt te minimaliseren.

Naar aanleiding van deze studie hebben we een nieuwe methode ontwikkeld die vanaf januari 2021 van toepassing is.

NIEUWE METHODE (SINDS JANUARI 2021)

I. VOORWAARDEN VOOR DE UITVOERING VAN DE TELLINGEN

Tellocaties

Sinds 2011 zijn op 26 punten in Brussel kwantitatieve seizoenstellingen uitgevoerd (zie afbeelding 2 van het verslag). Deze locaties blijven in 2021 ongewijzigd.

Perioden, dagen en tijdstippen van de telling

De perioden, dagen en tijden van de seizoenstellingen blijven ongewijzigd. Ze worden altijd uitgevoerd tussen 8.00 en 9.00 uur op een dinsdag of donderdag (met uitzondering van feestdagen, schoolvakanties, stakingen van het openbaar vervoer en zware regen/weer) vier keer per jaar (in januari, mei, september en november).

II. HOE TELLEN WE?

Terreinfiches

Voor elke tellocatie zijn er één of meer terreinfiches.

Elke fiche bevat:

- Een schema van het segment dat de exacte locatie van de telling aangeeft (in het onderstaande schema weergegeven door de **dubbele zwarte balk**)
- Een specifieke tabel voor elke fietsersstroom¹⁹
 - die onderscheid maakt tussen verschillende tijdslots voor de telling (per kwartier)
 - die kwalitatieve gegevens aangeeft (wel of geen helm dragen; type gebruiker (m/v/kind)).

Elke teller wordt gevraagd elke waargenomen fietser voor te stellen met een symbool in het overeenkomstige vak van de tabel. Voor elke

waargenomen fietser kan met het gebruikte symbool (opgenomen in de legende) het geslacht (man/vrouw) worden aangegeven of al dan niet een helm wordt gedragen.

Carrefour: n°22, rue Van Artevelde / rue Dansaert

Date: Effectué par:	Traffic: Observations climatiques:	Remarques:
------------------------	---------------------------------------	------------

Rue Dansaert (F1) Provenance : Canal				
	Hommes	Femmes	Enfants	Sous-total =
8h- 8h15				
8h15 - 8h30				
Sous-total :				
Total F1 (8h00 à 8h30) =				

Rue Dansaert (F2) Provenance : Orts; rue des poissonniers; Van Artevelde				
	Hommes	Femmes	Enfants	Sous-total =
8h- 8h15				
8h15 - 8h30				
Sous-total :				
Total F2 (8h00 à 8h30) =				

Symboles :				
	Cycliste <u>non</u> casqué			
↑	Cycliste casqué			

Total général (pg 1) =

Afbeelding 39 - Telfiche (pagina 1) voor het telpunt gelegen aan het kruispunt van de Van Arteveldestraat met de Dansaertstraat.

19. In het bovenstaande diagram staat de oranje pijl F1 voor fietsers die van de Dansaertstraat komen en naar de Ortsstraat gaan via de doorgang (voorgesteld door een dubbele balk). De blauwe pijl F2 staat voor fietsers uit de tegenovergestelde richting.

AANPASSING EN OPSCHONING VAN DE GEGEVENS (VAN 1998 TOT 2020)

Om de resultaten te kunnen blijven vergelijken met de gegevens die vóór 2021 zijn verzameld, zijn de gegevens (van 1998 tot 2020) ingrijpend aangepast en opgeschoond.

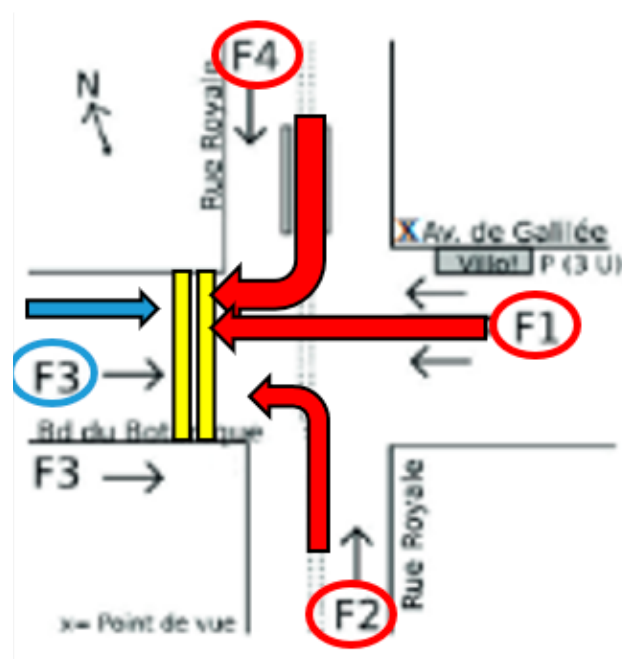
Om de opgegeven "nieuwe stromen" te isoleren (zie afbeelding 40 hieronder), hebben wij de richtingen van de "oude stromen" geselecteerd die, gecombineerd, overeenkomen met de "nieuwe stromen".

Laten we het voorbeeld nemen van de telling aan de Schaarbeeksepoort (zie afbeelding 40 tot 42 hieronder). Vóór 2021 werden in totaal vier fietsstromen geteld, namelijk:

1. het aantal fietsers dat van de Galiléelaan komt (F1)
2. het aantal fietsers dat van de Koningsstraat komt (Schaarbeek) (F2)
3. het aantal fietsers dat van de Koningsstraat komt (Centrum) (F3)
4. het aantal fietsers dat van de Kruidtuinlaan komt (F4)

Bij de herziening hebben wij dus de volgende gegevens behouden:

- De oude F3 in zijn geheel; dit komt overeen met de verkeersstroom die hernoemd is als F1
- Fietsers die rechtsaf slaan in de oude F4; fietsers die linksaf slaan in de oude F2; fietsers die rechtdoor gaan in de oude F1 die samen de hernoemde F2-stroom vormen.



Afbeelding 40 - Diagram van de tellingen per passage op het kruispunt Schaarbeeksepoort volgens de oude methode.

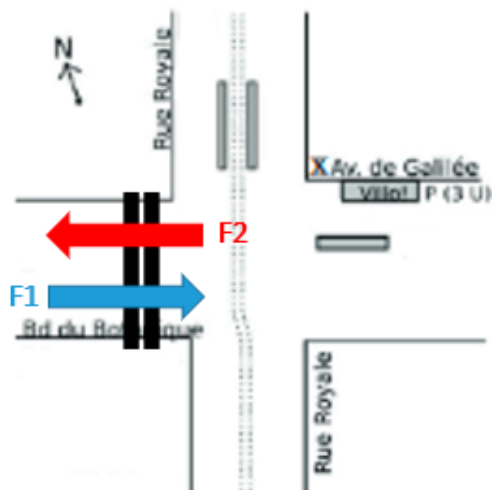
Porte de Schaerbeek

15-01-19

Av. de Galilée (F1)				Rue Royale (F2)			
Flux	Place Madou			Flux	Rue de la Loi		
Provenance	C	R	P	Provenance	R	P	R
Heures				Heures			
8h00-8h15	0	14	2	8h00-8h15	13	3	0
8h15-8h30	0	22	0	8h15-8h30	22	3	0
8h30-8h45	0	19	1	8h30-8h45	21	6	0
8h45-9h00	1	23	1	8h45-9h00	24	13	0
	1	78	4		80	25	0
	83				105		

Bld. Du Botanique (F3)				Rue Royale (F4)			
Flux	Place Rogier			Flux	Place de la Reine		
Provenance	P	R	C	Provenance	R	C	R
Heures				Heures			
8h00-8h15	6	2	9	8h00-8h15	0	8	6
8h15-8h30	4	1	13	8h15-8h30	0	10	12
8h30-8h45	7	1	10	8h30-8h45	0	8	14
8h45-9h00	4	2	8	8h45-9h00	0	16	7
	21	6	40		0	42	39
	67				81		

Afbeelding 41 - Selectie van de te behouden gegevens in de aantekenfiche voor de Schaerbeeksepoort (oude methode)



Afbeelding 42 - Schema van het telproces per sectie in de Schaerbeeksepoort volgens de nieuwe methode.

Wij hebben deze methode zo ontwikkeld dat de algemene trends vergelijkbaar zijn met de trends die eerder met de oude methode werden verkregen.

Door de database op te schonen, was het mogelijk om **de historische reeksen sinds 1998 te herberekenen** voor tellingen uitgevoerd in mei en september voor 15 telpunten en om de **historische reeksen sinds 2010 te herberekenen** voor tellingen uitgevoerd in januari, mei, september en november voor 26 telpunten.

BIJLAGE 2: VRAGENLIJST - PERMANENTE ENQUÊTE

Pro Velo - Enquêtes - Enquête OBSERVATOIRE_2022

https://surveys.provelo.org/index.php?r=admin/printablesurvey/sa/ind...Pro Velo - Enquêtes - Enquête OBSERVATOIRE_2022

https://surveys.provelo.org/index.php?r=admin/printablesurvey/sa/ind...

Enquête OBSERVATOIRE_2022

Er zijn 24 vragen in deze enquête.

FIETSEN

In welke gemeente is je fietstraject begonnen vandaag ? *

➊ Kies één van de volgende antwoorden
Kies één van de volgende mogelijkheden:

- Anderlecht
- Auderghem
- Sint Agatha Berchem
- Brussel Stad
- Etterbeek
- Evere
- Forest
- Ganshoren
- Elsene
- Jette
- Koekelberg
- Molenbeek
- Sint-Gillis
- Sint-Joost
- Schaarbeek
- Ukkel
- Watermaal-Bosvoorde
- Sint-Lambrechts-Woluwe
- Sint-Pieters-Woluwe
- Overige:

Naar welke gemeente ben je op weg ? (eindbestemming) *

➋ Kies één van de volgende antwoorden
Kies één van de volgende mogelijkheden:

- Anderlecht
- Oudergem
- Sint-Agatha-Berchem
- Brussel-Stad
- Etterbeek
- Evere
- Forest
- Ganshoren
- Elsene
- Jette
- Koekelberg
- Molenbeek
- Sint-Gillis
- Sint-Joost
- Schaarbeek
- Ukkel
- Watermaal-Bosvoorde
- Sint-Lambrechts-Woluwe
- Sint-Pieters-Woluwe
- Overige:

1 sur 12
Pro Velo - Enquêtes - Enquête OBSERVATOIRE_2022

27-12-22, 11:302 sur 12
https://surveys.provelo.org/index.php?r=admin/printablesurvey/sa/ind...Pro Velo - Enquêtes - Enquête OBSERVATOIRE_2022

27-12-22, 11:30
https://surveys.provelo.org/index.php?r=admin/printablesurvey/sa/ind...

Waar ga je heen met je fiets ? *

➌ Meerdere antwoorden mogelijk
Kies alle voor u geldende mogelijkheden:

- Woon-werkverkeer
- Woon-schoolverkeer (middelbare school, hogeschool, universiteit)
- Woon-schoolverkeer van mijn kinderen (of van hun naschoolse activiteit)
- Woon-winkelverkeer
- Om naar een vrijetijdsactiviteit te gaan of ervan terug te keren (cultuur, sport, enz.)
- Om naar een vriend, familielid, enz. te gaan of ervan terug te keren
- Overige:

Plusieurs choix possibles

Als je geen fiets had, hoe zou je deze verplaatsing dan gemaakt hebben ? *

➍ Meerdere antwoorden mogelijk
Kies alle voor u geldende mogelijkheden:

- Auto
- Trein
- Openbaar vervoer (Bus, Metro, Tram)
- Te voet
- Micromobiliteit (scooter, skateboord, enz.)
- Overige:

Hoe lang duurt de rit (in minuten) ?

➎ In dit veld mogen alleen cijfers ingevoerd worden.
Vul uw antwoord hier in:

Wat is de afstand van je rit (in kilometers) ?

➏ In dit veld mogen alleen cijfers ingevoerd worden.
Vul uw antwoord hier in:

Wat voor soort fiets gebruik je ? *

➐ Kies één van de volgende antwoorden
Kies één van de volgende mogelijkheden:

- Klassieke fiets (mechanisch)
- Elektrische fiets
- Vouwfiets
- Elektrische plooi-fiets
- Bakfiets
- Elektrische bakfiets
- Overige:

Hoeveel jaar verplaats je je al met de fiets in Brussel ? *

➑ In dit veld mogen alleen cijfers ingevoerd worden.
Vul uw antwoord hier in:

Modaal profiel

Hoe vaak maakt u momenteel gebruik van deze verschillende vervoermiddelen voor een utilitaire verplaatsing in Brussel (om naar het werk te gaan, naar de winkel, om uw kinderen af te zetten, ...) ?

*

Kies het toepasselijke antwoord voor elk onderdeel:

	Minder dan 1 keer per week	1 tot 2 keer per week	3 tot 4 keer per week	5 keer per week (of meer)
Fiets	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Auto	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Trein	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Openbaar vervoer (Tram, Metro, Bus)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Te voet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Micro-mobiliteit	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Andere	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

BICYCLE QUALITY

Ben je het eens met deze stelling

Mijn fietstrajet is snel et zonder omwegen. Ik hoef geen omweg te maken om een gevaarlijk kruispunt of een obstakel in de stad (station, kanaal, enz.) te vermijden.

➊ Kies één van de volgende antwoorden
Kies één van de volgende mogelijkheden:

- Helemaal akkoord
 Enigszins akkoord
 Noch akkoord, noch niet akkoord
 Eerder niet akkoord
 Helemaal niet akkoord

Ben je het eens met deze stelling ?

Mijn fietstrajeten lopen doorgaans over fietsinfrastructuur van goede kwaliteit of in rustige zones (met zeer weinig wegverkeer)

➊ Kies één van de volgende antwoorden
Kies één van de volgende mogelijkheden:

- Helemaal akkoord
 Enigszins akkoord
 Noch akkoord, noch niet akkoord
 Eerder niet akkoord
 Helemaal niet akkoord

Ben je het eens met deze stelling ?

Als ik in Brussel fiets, voel ik me over het algemeen veilig. Ik ben niet bang dat ik snel betrokken zal raken bij een verkeersongeval.

➊ Kies één van de volgende antwoorden
Kies één van de volgende mogelijkheden:

- Helemaal akkoord
 Enigszins akkoord
 Noch akkoord, noch niet akkoord
 Eerder niet akkoord
 Helemaal niet akkoord

Ben je het eens met deze stelling ?

Ik heb een veilige fietsstalling in (de buurt van) mijn huis.

➊ Kies één van de volgende antwoorden
Kies één van de volgende mogelijkheden:

- Helemaal akkoord
 Enigszins akkoord
 Noch akkoord, noch niet akkoord
 Eerder niet akkoord
 Helemaal niet akkoord

Ben je het eens met deze stelling ?

Als ik door Brussel fiets, vind ik gemakkelijk een fietsenrek in de buurt van mijn bestemming(en).

➊ Kies één van de volgende antwoorden
Kies één van de volgende mogelijkheden:

- Helemaal akkoord
 Enigszins akkoord
 Noch akkoord, noch niet akkoord
 Eerder niet akkoord
 Helemaal niet akkoord

Hoe vaak is uw fiets gestolen in de afgelopen twee jaar?

➊ In dit veld mogen alleen cijfers ingevoerd worden.
Vul uw antwoord hier in:

Hoeveel fietsongevallen (alleen of met een andere gebruiker) heeft u de afgelopen 2 jaren gehad in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ?

➊ Kies één van de volgende antwoorden
Kies één van de volgende mogelijkheden:

- 0
 1
 2
 3 (of meer)

Hoe ernstig was uw (laatste) ongeluk?

Beantwoord deze vraag alleen als aan de volgende voorwaarden is voldaan:
Antwoord was groter dan of gelijk aan '1' bij vraag '[SECURITE4]' (Hoeveel fietsongevallen (alleen of met een andere gebruiker) heeft u de afgelopen 2 jaren gehad in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ?)

📌 Kies één van de volgende antwoorden
Kies één van de volgende mogelijkheden:

- Een ongeluk zonder letsel
- Een ongeval met lichamelijk letsel, maar zonder dat een bezoek aan de dokter nodig is
- Een ongeval met lichamelijk letsel waarvoor een bezoek aan de dokter nodig is

Welk ander gebruik was bij uw (laatste) ongeluk betrokken ?

Beantwoord deze vraag alleen als aan de volgende voorwaarden is voldaan:
((SECURITE4.NAOK (/index.php?r=questionAdministration/view/surveyid/188635/gid/623/qid/9440) >= "A2"))

📌 Kies één van de volgende antwoorden
Kies één van de volgende mogelijkheden:

- Een auto
- Een bus of tram
- Een motorfiets
- Een fiets
- Een voetganger
- Micro-mobiliteit (Skateboard, Scooter, enz.).
- Overige

Wat was(en) de oorzaak(en) van dit (deze) ongeval(len)

Beantwoord deze vraag alleen als aan de volgende voorwaarden is voldaan:
((SECURITE4.NAOK (/index.php?r=questionAdministration/view/surveyid/188635/gid/623/qid/9440) >= "A2"))

📌 Meerdere antwoorden mogelijk
Kies alle voor u geldende mogelijkheden:

- Slechte wegomstandigheden of fietsvoorzieningen
- Trampsporen
- Gladde ondergrond (regen, ijs, dode bladeren, enz.)
- Onoplettendheid van mijn kant
- Onoplettendheid van de tegenstander
- Te hoge/onjuiste snelheid van mijn kant
- Te hoge/onjuiste snelheid van de tegenstander
- Overige:

Algemene Informatie**Je bent ***

📌 Kies één van de volgende antwoorden
Kies één van de volgende mogelijkheden:

- een vrouw
- een man
- andere

Wat is je geboortejaar ?

📌 In dit veld mogen alleen cijfers ingevoerd worden.
Vul uw antwoord hier in:

Wat is je hoogst behaalde diploma of getuigschrift ? *

📌 Kies één van de volgende antwoorden
Kies één van de volgende mogelijkheden:

- Geen diploma
- Basisschool
- Middelbare school
- Hogeschool of universiteit van het korte type (bachelor, grauaat, ...)
- Hogeschool of universiteit van het lange type (master, licentiaat, doctoraat ...)
- Overige

Wat is jouw professionele situatie ?

📌 Kies één van de volgende antwoorden
Kies één van de volgende mogelijkheden:

- Student(e)
- Werknemer/Werkneemster
- Werkzoekende
- Arbeider
- Bedrijfsleider
- Zelfstandige
- Gepensioneerde
- Andere

Wat is de postcode van je woonplaats ? *

📌 In dit veld mogen alleen cijfers ingevoerd worden.
Vul uw antwoord hier in:

16-11-2022 – 13:45

Verzend uw enquête.
Bedankt voor uw deelname aan deze enquête.

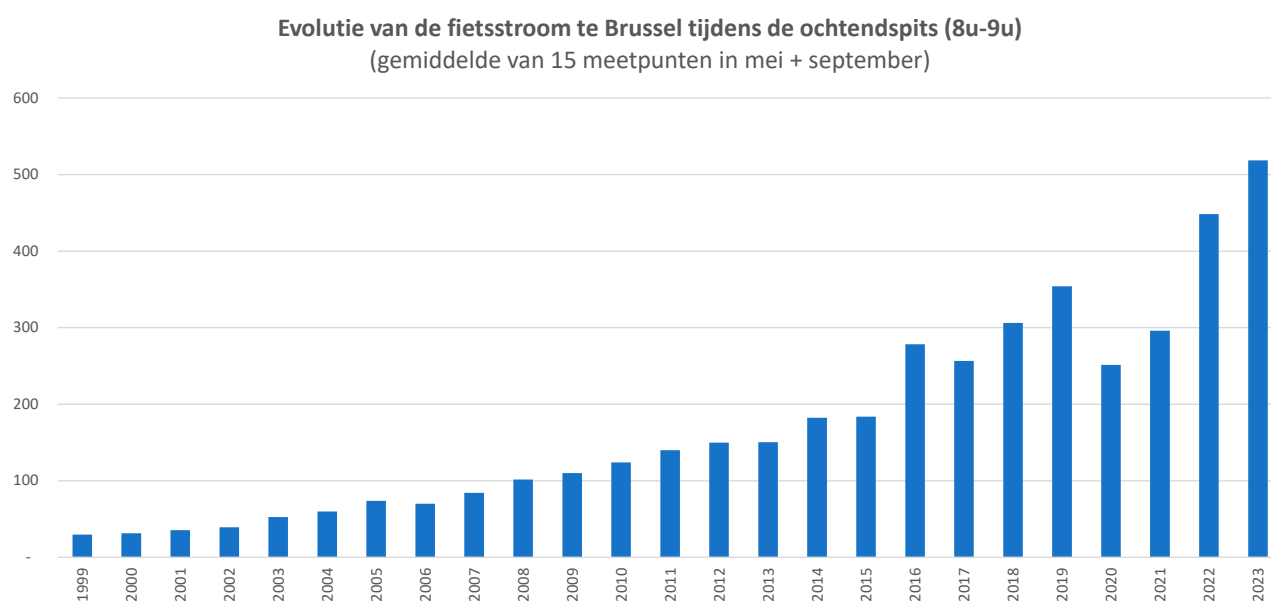
BIJLAGE 3: EVOLUTIES SINDS 1999

KWANTITATIEVE TELLINGEN

EVOLUTIES SINDS 1999

Tot 2005 werden de tellingen slechts op 15 kruispunten uitgevoerd en alleen in mei en september. De onderstaande grafiek toont de evolutie van het aantal fietsers tussen 1999 en 2023, als we enkel rekening houden met deze 15 telplaatsen in mei en september. Aangezien in deze twee maanden het hoogste fietsers wordt geregistreerd, worden vooral de stijgingen in 2016 en 2022 benadrukt, evenals die in 2019 en 2021 die een opmerkelijke stijging laten zien ten opzichte van het jaar daarvoor.

Hoewel ze een beeld geven over een langere periode van de evolutie van het aantal geobserveerde fietsers in de tellingen van het Brussels Fietsobservatorium, moeten deze gegevens om alle bovengenoemde redenen met de nodige omzichtigheid worden bekeken.



Afbeelding 43 - Evolutie van de fietsstromen (uurgemiddelde per telpunt) in Brussel tussen 1999 en 2023. Bron: Pro Velo.

DETAIL VAN DE EVOLUTIE PER TELPLAATS

De volgende tabellen tonen **voor elke telplaats** de cijfers die sinds 1998 werden verzameld in januari, mei, september en november.

	Antwerpsepoort	Schaarbeeksepoort	Wet/Koloniën/Koning	Stefaniaplein	Vlaamsepoort	Biestebroekkaai/Paempsemlaan	Philippe Werrieplein	Van Praetlaan/Vilvoordsesteenweg	Weststation	Merode	Wavere steenweg/Maelbeeklaan	Mouterijstraat/Kroonlaan	Washingtonstraat/Waterloosesteenweg	Wetstraat/Aarlenstraat	Reyerslaan/Kerselaerlaan/Roodebeeklaan	Woluwedaal/Hymanslaan/Roodebeeklaan	Vorstlaan/Herman-Debrouxlaan	Universiteitsrond-punt	Albertplein	Ijvogellaan/Waterwildlaan	Dansaeftstraat/Van arteveldestraat	Munthof	Bockstaellaan/Bogaerdstraat	De Frélaan/Waterloosesteenweg	Louizalaan/Baljuwstraat	Emile Vanderveldesquare	
JANUARI																											
1998		12		8						47	24	32			15	18	13										
1999		19		18						47	32	31			20	22	8										
2000		23		21						40	37	34			13	22	8										
2001		30		32						65	40	63			19	26	9										
2002		18		28						70	43	55			14	22	8										
2003																											
2004																											
2005		36		23						145	68	61			48	18	15										
2006		43		26						168	73	69			54	20	17										
2007		47		40						155	85	82			48	44	26										
2008		33		51						227	116	114			28	74	36										
2009		48		45						199	81	71			82	64	30										
2010	87	50	71	55	71	26	40	80	27	214	106	84	38	123	50	50	35	32	21	52	42	18	10	36	104	36	
2011	89	84	141	79	32	37	37	46	9	229	107	142	28	212	56	63	29	43	32	46	50	44	12	38	117	24	
2012	93	54	160	94	79	31	45	68	13	240	189	151	35	204	73	69	45	78	50	41	62	97	6	52	188	36	
2013	59	72	98	62	92	13	26	72	25	232	158	168	19	237	42	70	22	47	21	38	66	35	6	24	81	9	
2014	114	123	185	109	113	61	46	76	25	372	170	267	49	346	89	75	44	105	26	44	92	66	19	38	143	51	
2015	115	118	175	105	130	68	63	90	35	364	185	255	39	284	87	87	42	85	89	37	111	74	26	38	155	61	
2016	98	163	61	55	165	37	43	144	26	355	214	328	37	319	128	127	53	67	67	71	188	87	29	54	216	96	
2017	112	175	202	129	176	83	46	118	36	517	163	337	52	351	130	106	69	81	95	59	158	97	30	62	52	63	
2018	118	106	287	149	180	118	77	167	37	534	257	409	60	540	99	140	82	138	96	56	253	105	44	75	232	92	
2019	109	264	354	174	217	174	67	113	28	693	281	412	85	345	121	135	79	110	112	38	280	94	27	78	191	95	
2020	190	334	378	292	430	189	193	290	53	1.087	370	508	116	609	182	170	70	159	186	102	229	170	43	95	307	172	
2021	102	178	226	161	376	91	115	172	54	418	182	253	49	354	112	188	176	86	134	70	229	130	56	59	157	100	
2022	128	244	236	190	412	154	164	186	46	503	259	191	82	521	191	200	89	147	225	91	253	156	71	77	220	97	
2023	247	441	447	282	539	156	258	342	44	829	427	370	138	1.034	234	233	133	192	202	266	256	233	66	121	376	240	

Tabel 7 - Ruwe cijfers per telpunt voor de telperiodes januari, tussen 1998 en 2023. Bron: Pro Velo.

	Antwerpsepoort	Schaarbeeksepoort	Wet/koloniën/koning	Stefaniaplein	Vlaamsepoort	Biestbroeckkaai/Paempserlaan	Philippe Werrieplein	Van Praetlaan/Vilvoordsesteenweg	Weststation	Merode	Waverse steenweg/Maelbeeklaan	Mouterijstraat/Kroonlaan	Waschingtonstraat/Waterloosesteenweg	Wetsaat/Aarlenstraat	Reyerslaan/Kerselaerlaan/Roodebeeklaan	Woluwedal/Hymanslaan/Roodebeeklaan	Vorstlaan/Herman-Debrouxlaan	Universiteitsrond-punt	Albertplein	Ijvogellaan/Waterwildlaan	Dansaertstraat/Van arteveldestraat	Munthof	Bockstaellaan/Bogaerdstraat	De Frélaan/Waterloosteeweg	Louizalaan/Baljuwstraat	Emile Vanderveldesquare
MEI																										
1998	39	27	39	34						129	35	50	16		22	45	38	16								
1999	23	26	20	25	11	25	14	21		79	47	37	15		26	32	25	22								
2000	31	34	13	35	4	13	10	20		78	40	34	18		33	30	24	28								
2001	37	42	21	38	8	19	23	9		124	63	76	18		37	40	28	28								
2002	38	37	34	28	9	22	23	38		132	48	60	20		36	40	28	28								
2003	49	63	49	25	11	21	25	18		133	59	101	23		30	40	28	51								
2004	52	56	73	63	14	31	35	38		213	98	102	17	85	23	74	37	39								
2005	69	75	95	69	21	37	39	39	7	260	78	106	18	186	66	70	30	51	20							
2006	62	61	78	80	18	29	33	23	7	215	78	74	10	161	66	62	16	36	21							
2007	80	80	133	68	17	20	36	53	5	309	94	161	31	265	47	100	44	83	9							
2008	81	88	140	70	59	56	32	69	25	201	86	190	47	358	110	142	48	52	29							
2009	88	95	122	65	60	28	35	72	20	258	153	204	34	320	90	132	52	74	72							
2010	96	128	174	113	48	62	17	180	13	349	122	235	31	193	110	141	49	85	43	54	93	37	24	48	183	28
2011	124	155	143	105	45	85	61	124	14	469	151	310	58	224	94	119	77	68	39	63	88	59	33	41	193	46
2012	125	134	187	115	205	99	59	139	50	366	196	270	60	253	107	145	52	102	69	65	102	88	19	39	246	44
2013	129	86	207	127	154	68	43	97	29	468	163	131	28	484	90	99	74	82	29	39	99	76	29	50	181	66
2014	123	166	206	165	161	88	57	216	42	547	223	334	72	601	162	139	61	103	54	60	126	101	21	58	245	78
2015	159	181	116	172	112	88	76	194	37	589	226	357	70	511	103	147	94	120	120	79	152	127	35	80	253	103
2016	150	228	367	182	374	138	123	218	53	856	299	519	60	713	173	189	129	157	73	94	312	162	79	94	308	165
2017	162	265	327	191	356	165	139	228	53	784	288	543	91	706	182	164	124	208	93	104	355	118	69	96	331	145
2018	122	278	355	161	345	232	74	274	45	871	361	551	138	636	199	201	139	192	106	126	305	160	59	94	308	148
2019	145	392	439	261	444	260	150	355	72	1.061	459	591	140	769	231	246	192	159	149	92	318	185	62	97	290	195
2020	152	113	270	145	293	160	78	189	35	346	112	216	78	394	68	113	69	85	53	75	246	137	53	86	139	104
2021	137	256	240	99	478	124	156	232	104	472	204	334	129	308	166	196	132	172	174	124	260	208	87	82	223	117
2022	297	472	629	170	748	377	285	521	68	894	513	555	205	1.133	293	295	235	281	262	198	343	293	91	136	559	261
2023	285	582	694	410	966	403	342	556	66	1.229	489	587	205	1.163	331	373	263	327	320	164	410	345	89	129	544	269

Tabel 8 - Ruwe cijfers per telpunt voor de telperiodes mei, tussen 1998 en 2023. Bron: Pro Velo.

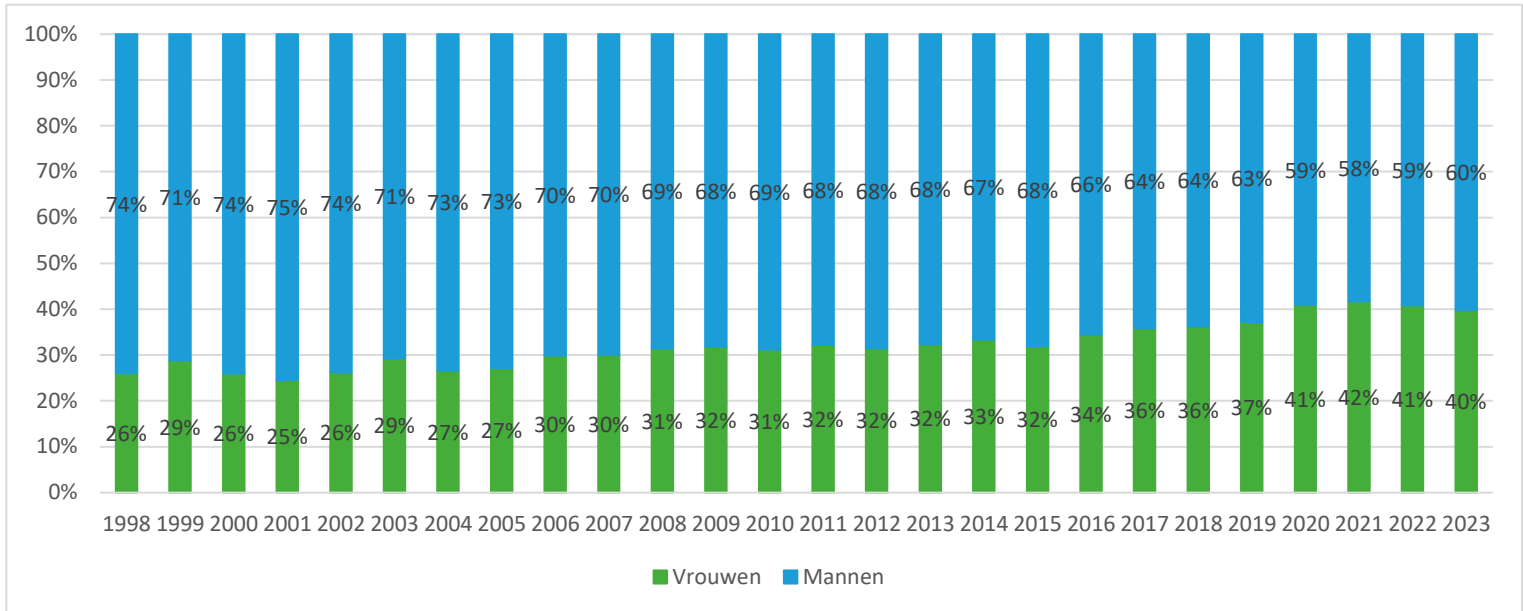
	Antwerpsepoort	Schaarbeeksepoort	Wet/koloniën/koning	Stefaniaplein	Vlaamsepoort	Biestbroeckkaai/Paempsemlaan	Philippe Werrieplein	Van Praetlaan/Vilvoordsesteenweg	Weststation	Merode	Waverse steenweg/Maelbeeklaan	Mouterijstraat/Kroonlaan	Washingtonstraat/Waterloosesteenweg	Wetsaat/Aartenstraat	Reyerslaan/Kerselaerenlaan/Roodebeeklaan	Woluwedal/Hymanslaan/Roodebeeklaan	Verstlaan/Herman-Debrouxlaan	Universiteitsrond-punt	Albertplein	Ijvogellaan/Waterwildlaan	Dansaertstraat/Van arteveldestraat	Munthof	Bockstaellaan/Bogaerdstraat	De Frélaan/Waterloosteeweg	Louizalaan/Baljuwstraat	Emile Vanderveldesquare
SEPTEMBER																										
1998	30	39	12	20		14	24	14		99	40	36	12		17	39	23	31								
1999	37	15	18	24	8	25	21	14		79	46	79	17		12	43	25	38								
2000	41	49	21	28	10	11	22	13		99	56	66	19		19	56	18	28								
2001	36	50	15	31	4	10	13	19		118	57	53	22		13	40	18	28								
2002	28	51	44	48	4	11	13	33		93	85	75	23		34	26	18	53								
2003	56	66	61	71	15	28	21	33		189	103	103	24		34	56	31	63								
2004	52	65	58	70	11	25	31	47		168	85	116	26	175	56	65	25	49								
2005	67	73	78	101	21	42	39	21	5	284	102	103	21	283	78	83	35	85	27							
2006	75	67	115	90	12	43	32	44	5	318	92	121	30	298	45	97	52	64	25							
2007	61	79	138	69	50	42	40	27	24	286	121	155	36	251	57	94	31	55	29							
2008	98	77	141	93	57	63	48	80	33	419	144	177	41	345	100	115	48	80	33							
2009	112	142	169	99	76	65	52	90	22	392	173	179	37	481	110	116	79	65	32							
2010	106	99	207	103	73	64	63	110	12	411	188	201	36	298	83	138	60	84	42	69	94	50	24	34	180	49
2011	155	139	118	105	170	62	52	156	23	525	149	218	54	249	72	140	69	106	32	58	80	71	35	59	184	63
2012	165	157	204	149	145	80	54	147	39	416	196	297	68	291	86	105	65	98	68	67	123	99	26	91	341	56
2013	122	169	265	165	130	94	83	208	42	527	185	285	62	430	101	154	104	112	52	56	159	115	42	35	248	74
2014	147	215	244	89	127	98	88	156	42	608	259	392	85	534	148	151	103	99	79	96	155	128	28	87	211	88
2015	162	215	248	134	223	84	76	224	36	663	213	361	59	459	111	80	78	144	58	66	209	111	54	57	275	87
2016	175	287	385	183	394	191	134	447	58	953	247	649	79	376	159	192	81	183	118	103	415	169	84	99	363	167
2017	137	341	377	179	404	152	109	193	43	623	290	573	77	646	146	147	81	161	114	91	344	126	50	90	242	286
2018	205	320	465	207	502	238	108	328	69	1.002	400	618	111	966	179	237	178	208	81	90	369	122	38	86	428	193
2019	212	347	525	224	599	272	111	362	87	935	486	670	158	865	201	273	181	246	299	123	304	165	46	131	392	235
2020	223	396	535	359	621	205	242	247	82	1.066	291	449	160	922	106	318	205	135	142	136	250	242	65	140	391	218
2021	244	469	478	145	584	288	222	427	83	997	478	537	183	888	248	267	189	193	240	204	426	251	93	111	367	206
2022	318	665	616	262	884	203	326	535	72	1.254	603	581	165	1.198	292	373	235	264	272	187	459	313	225	167	565	267
2023	393	727	754	389	975	415	316	613	154	1.116	580	683	204	1.401	347	426	261	349	259	178	438	362	86	92	649	338

Tabel 9 - Ruwe cijfers per telpunt voor de telperiodes september, tussen 1998 en 2023. Bron: Pro Velo.

	Antwerpsepoort	Schaarbeeksepoort	Wet/Koloniën/Koning	Stefaniaplein	Vlaamsepoort	Bieste broeckkaai/Paempsemlaan	Philippe Werrieplein	Van Praetlaan/Vilvoordstesteenweg	Weststation	Merode	Wavere steenweg/Maelbeeklaan	Mouterijstraat/Kroonlaan	Washingtonstraat/Waterloosesteenweg	Wetsaat/Aarlenstraat	Reyerslaan/Kerselaerenlaan/Roodebeeklaan	Woluwedal/Hymanslaan/Roodebeeklaan	Vorstlaan/Herman-Debrouxlaan	Universiteitsrond-punt	Albertplein	Ijvogellaan/Waterwildlaan	Dansaertstraat/Van arteveldestraat	Munthof	Bockstaellaan/Bogaerdstraat	De Frélaan/Waterloosesteenweg	Louizalaan/Baljuwstraat	Emile Vanderveldsquare	
NOVEMBER																											
1998		23		20						51	34	40			12	16	12										
1999		26		25						80	32	46			10	22	15										
2000		20		33						89	44	72			22	34	12										
2001		25		30						87	35	59			19	36	20										
2002		10		41						96	46	59			34	36	20										
2003																											
2004																											
2005		43		51						165	92	99			54	42	22										
2006		47		49						233	104	141			54	63	41										
2007		64		50						241	104	120			41	69	35										
2008		43		70						268	94	98			34	95	47										
2009		91		90						277	136	228			56	84	50										
2010	89	103	79	90	53	31	43	81	14	223	77	207	40	231	37	45	41	37	18	54	42	24	11	38	104	32	
2011	119	108	156	100	144	59	60	86	24	327	133	201	43	242	97	83	48	90	98	56	78	101	20	46	303	47	
2012	106	102	139	121	127	59	38	119	28	453	116	107	56	232	82	64	60	95	48	54	99	77	21	77	193	46	
2013	109	113	171	91	149	70	54	84	39	336	225	107	42	326	84	98	38	89	39	38	78	74	17	48	141	68	
2014	127	140	200	134	170	81	69	129	34	424	200	276	53	418	85	116	74	112	23	49	119	146	29	45	198	66	
2015	132	213	225	123	161	72	59	237	43	556	241	372	52	494	114	153	87	132	79	54	230	168	37	48	229	102	
2016	118	210	215	171	208	100	57	198	54	608	198	427	51	536	164	144	62	163	92	51	209	124	41	58	262	101	
2017	154	231	312	272	196	147	97	161	35	572	330	453	81	639	157	129	91	173	56	82	233	109	41	42	227	100	
2018	153	302	331	215	371	175	112	228	63	822	367	518	97	649	167	197	107	183	145	52	273	152	37	86	307	130	
2019	211	344	454	218	535	158	148	230	48	833	387	498	120	796	150	220	104	153	122	102	255	118	29	109	322	155	
2020	107	195	245	184	323	27	135	117	49	444	200	329	120	359	134	178	125	89	161	120	138	100	56	103	228	101	
2021	195	375	357	235	514	275	169	343	62	817	341	244	127	813	218	276	151	213	239	201	290	257	82	110	349	168	
2022	292	670	509	335	741	349	261	523	69	1.222	574	587	196	1.275	267	274	207	297	118	154	303	292	88	120	450	189	
2023	236	692	542	387	796	288	284	395	62	555	691	557	182	1.186	269	345	231	314	240	152	342	308	109	114	394	206	

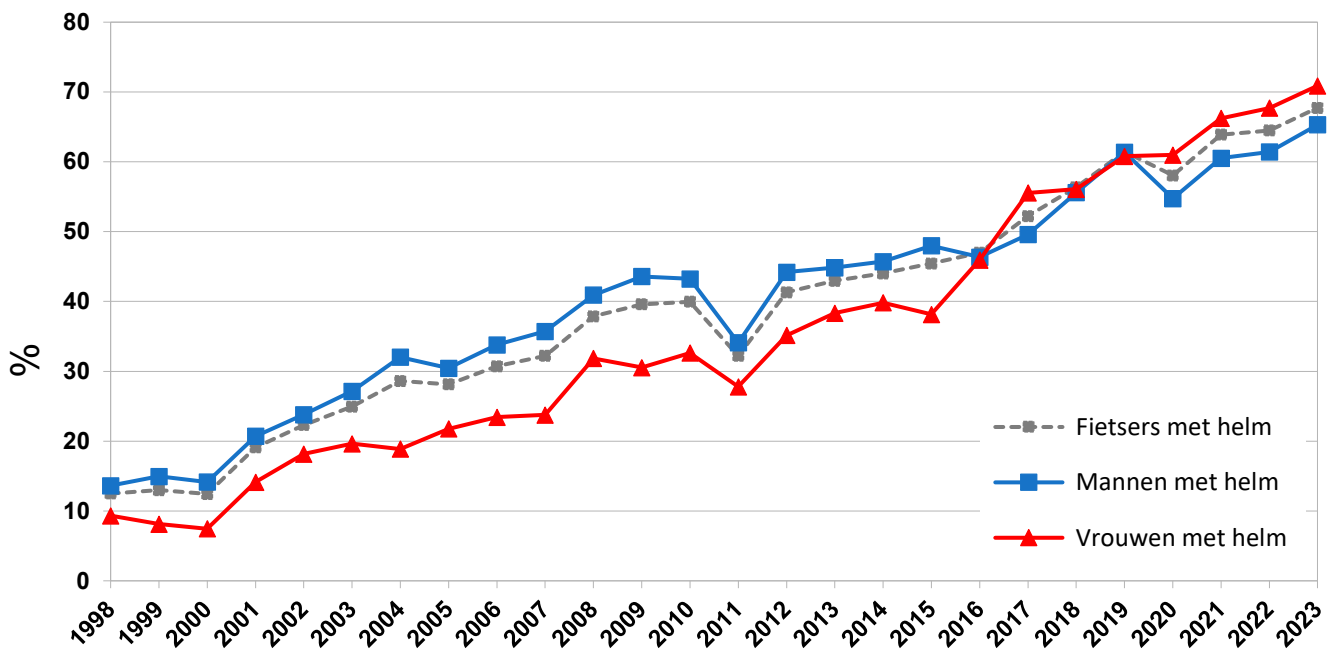
Tabel 10 - Ruwe cijfers per telpunt voor de telperiodes november, tussen 1998 en 2023. Bron: Pro Velo.

VERHOUDINGEN VAN MANNEN EN VROUWEN



Afbeelding 44 - Evolutie van het aandeel mannen/vrouw onder de fietsers in het Brusselse Gewest sinds 1998, voor 15 telpunten, in mei en september. Bron: Pro Velo

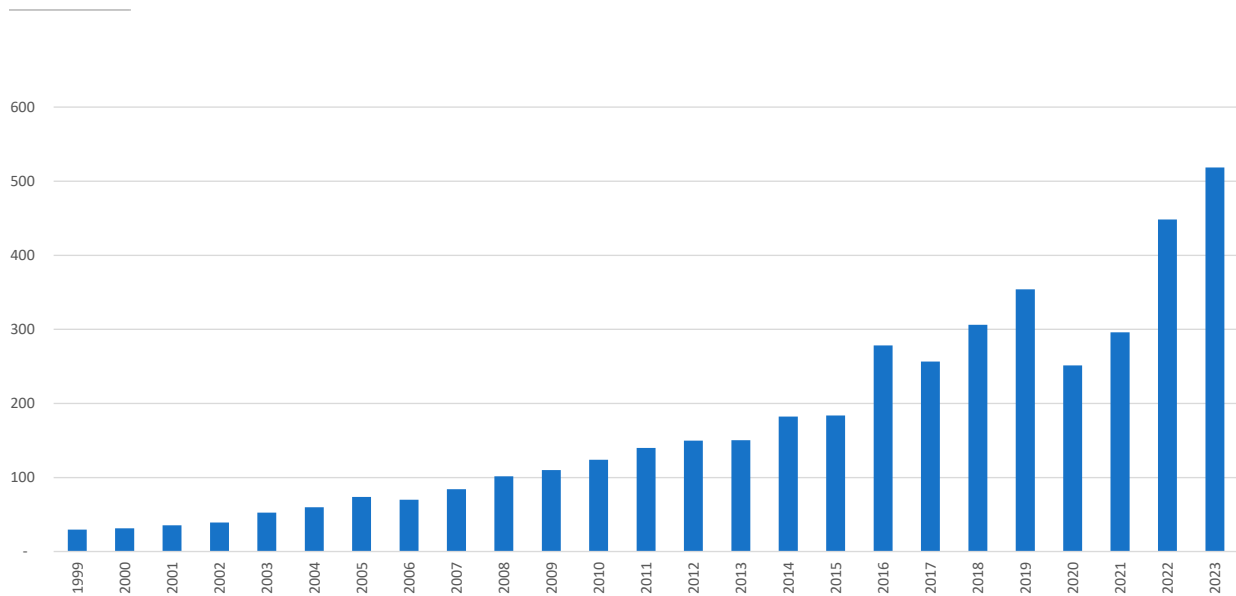
HELMDRACHT



Afbeelding 45 - Evolutie van het aandeel fietsers met een helm onder de fietsers, waargenomen bij kwantitatieve tellingen sinds 1998. (15 locaties; tellingen in mei en september) Bron: Pro Velo.

BIJLAGE 4: GEDETAILEERDE RESULTATEN VAN EVOLUTIE IN DE TELLINGEN SINDS 2010

De cijfers die zijn gebruikt om de grafiek in afbeelding 7 te maken, vind je in de tabel hieronder. Dit zijn jaargemiddelden per uur (berekend op basis van alle punten en alle telpunten).



Jaar	Jaargemiddelde aantal fietsers per uur
2010	86
2011	104
2012	115
2013	112
2014	145
2015	155
2016	201
2017	201
2018	240
2019	266
2020	224
2021	247
2022	355
2023	404

Evolutie van de fietsstromen (uurgemiddelde per telpunt) in Brussel tussen 2010 en 2023

BIJLAGE 5: GEDETAILLEERDE RESULTATEN VAN DE TELLINGEN ROND FIETSVERLICHTING

	EC1 - Vlaamsepoort		EC2 - Antwerpsepoort		EC3 - Koning/Wetstraat		EC4 - Maelbeek/Waversesteenweg		TOTAAL	
	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%
TOTAAL VROUWEN	43	29,1%	27	30,0%	24	27,3%	44	29,5%	138	29,1%
TOTAAL MANNEN	105	70,9%	63	70,0%	64	72,7%	105	70,5%	337	70,9%
TOTAAL FIETSERS	148	1	90	1	88	1	149	1	475	100,0%
VROUWEN + MANNEN										
Correct verlicht	121	81,8%	74	82,2%	74	84,1%	113	75,8%	382	80,4%
Gedeeltelijk uitgerust met fietsverlichting	17	11,5%	5	5,6%	8	9,1%	22	14,8%	52	10,9%
Geen voorlicht en geen achterlicht	10	6,8%	11	12,2%	6	6,8%	14	9,4%	41	8,6%
Fluohesje	35	23,6%	23	25,6%	27	30,7%	12	8,1%	97	20,4%
Fluohoes	4	2,7%	4	4,4%	4	4,5%	1	0,7%	13	2,7%
Fluohesje en/of fluohoes	38	25,7%	25	27,8%	29	33,0%	13	8,7%	105	22,1%
VROUWEN										
Correct verlicht	38	88,4%	25	92,6%	23	95,8%	34	77,3%	120	87,0%
Gedeeltelijk uitgerust met fietsverlichting	4	9,3%	1	3,7%	1	4,2%	8	18,2%	14	10,1%
Geen voorlicht en geen achterlicht	1	2,3%	1	3,7%	0	0,0%	2	4,5%	4	2,9%
Fluohesje	12	27,9%	12	44,4%	8	33,3%	6	13,6%	38	27,5%
Fluohoes	0	0,0%	2	7,4%	3	12,5%	0	0,0%	5	3,6%
Fluohesje en/of fluohoes	12	27,9%	12	44,4%	10	41,7%	6	13,6%	40	29,0%
MANNEN										
Correct verlicht	83	79,0%	49	77,8%	51	79,7%	79	75,2%	262	77,7%
Gedeeltelijk uitgerust met fietsverlichting	13	12,4%	4	6,3%	7	10,9%	14	13,3%	38	11,3%
Geen voorlicht en geen achterlicht	9	8,6%	10	15,9%	6	9,4%	12	11,4%	37	11,0%
Fluohesje	23	21,9%	11	17,5%	19	29,7%	6	5,7%	59	17,5%
Fluohoes	4	3,8%	2	3,2%	1	1,6%	1	1,0%	8	2,4%
Fluohesje en/of fluohoes	26	24,8%	13	20,6%	19	29,7%	7	6,7%	65	19,3%

Tabel 11 - Verlichting bij het vallen van de avond op vier telpunten. Bron: Pro Velo.

BIJLAGE 6: DETAILS ANTWOORDEN PERMANENTE ENQUÊTE

AANDEEL MANNEN VROUWEN

	Aantal respondenten	
	Man	Vrouw
2023	223	178
2022	197	148

BEROEPSSTATUS VAN DE RESPONDENTEN

	Beroepsstatus van de respondenten		
	2023	2022	2021
Bediende	275	236	68
Student	24	14	11
Werkzoekende	9	20	
Arbeider	5	5	5
Bedrijfsleider	3	7	1
Zelfstandige	40	36	5
Gepensioneerde	27	14	7
Andere	18	14	3
Totaal	401	346	100

HOOGSTE DIPLOMA OF CERTIFICAAT BEHAALD DOOR DE RESPONDENTEN

	Hoogste diploma		
	2023	2022	2021
Hoger onderwijs van het lange type	278	236	62
Hoger onderwijs van het korte type	94	66	24
Middelbaar	27	37	10
Basisschool	2	2	3
Andere	/	5	1
Totaal	401	346	100

NAAR WELKE GEMEENTE IN BRUSSEL RIJDEN DE ONDERVRAAGDE FIETSERS (BESTEMMING)?

	2023	
ANDERLECHT	13	3,2%
OUDEGEM	4	1,0%
SINT-AGATHA-BERCHEM	0	0,0%
BRUSSEL-STAD	151	37,7%
ETTERBEEK	10	2,5%
EVERE	2	0,5%
VORST	11	2,7%
GANSHOREN	2	0,5%
ELSENE	57	14,2%
JETTE	14	3,5%
KOEKELBERG	3	0,7%
MOLENBEEK	35	8,7%
SINT-GILLIS	20	5,0%
SINT-JOOST	15	3,7%
SCHAARBEEK	41	10,2%
UKKEL	8	2,0%
WATERMAAL- BOSVOORDE	1	0,2%
SINT-LAMBRECHTS- WOLUWE	5	1,2%
SINT-PIETERS-WOLUWE	5	1,2%
Buiten Brussel	4	1,0%
	401	

VANUIT WELKE GEMEENTE VAN BRUSSEL-HOOFDSTAD ZIJN DE ONDERVRAAGDE FIETSERS MET DE FIETS VERTROKKEN (VERTREKPLAATS)?

	2023	
ANDERLECHT	22	5,5%
OUDEGEM	14	3,5%
SINT-AGATHA-BERCHEM	2	0,5%
BRUSSEL-STAD	86	21,4%
ETTERBEEK	23	5,7%
EVERE	6	1,5%
VORST	12	3,0%
GANSHOREN	1	0,2%
ELSENE	41	10,2%
JETTE	19	4,7%
KOEKELBERG	9	2,2%
MOLENBEEK	26	6,5%
SINT-GILLIS	35	8,7%
SINT-JOOST	10	2,5%
SCHAARBEEK	48	12,0%
UKKEL	12	3,0%
WATERMAAL- BOSVOORDE	8	2,0%
SINT-LAMBRECHTS- WOLUWE	7	1,7%
SINT-PIETERS-WOLUWE	10	2,5%
Buiten Brussel	10	2,5%
	401	

REDENEN OM ZICH TE VERPLAATSEN

	OM TE GAAN WERKEN	STUDIE	KINDEREN	WINKELN	VRIJETIJD- ACTIVITEIT	SOCIALE ACTIVITEIT
Man	219	6	12	29	24	9
Vrouw	175	3	11	18	13	10
Totaal	394	9	23	47	37	19

SOORTEN FIETSEN PER GESLACHT

	Mechanische fiets	Elektrische fiets	Plooi fiets	Elektrische plooi fiets	Bakfiets	Elektrische bakfiets
Man	133	52	7	15	1	15
Vrouw	103	48	4	7	6	10
Totaal	236	100	11	22	7	25

PARTS MODALES ET FRÉQUENCE D'USAGE

GEBRUIKSFREQUENTIE VAN MODI							
MAN (n=223)							
	Fiets	Auto	Trein	OV	Te voet	Micromobiliteit	Andere
Minder dan een keer per maand	4	160	192	76	59	210	222
1 tot 2 keer per week	15	42	24	86	41	7	1
3 tot 4 keer per week	48	11	6	47	36	4	0
5 keer per week (of meer)	156	10	1	14	87	2	0
VROUW (n=223)							
	Fiets	Auto	Trein	OV	Te voet	Micromobiliteit	Andere
Minder dan een keer per maand	2	132	153	59	37	164	178
1 tot 2 keer per week	11	34	23	73	40	5	0
3 tot 4 keer per week	33	8	2	30	39	8	0
5 keer per week (of meer)	132	4	0	16	62	1	0
TOTAAL (n=401)							
	Vélo	Voiture	Train	TC	A pieds	Micro-mobilité	Andere
Minder dan een keer per maand	6	292	345	135	96	374	400
1 tot 2 keer per week	26	76	47	159	81	12	1
3 tot 4 keer per week	81	19	8	77	75	12	0
5 keer per week (of meer)	288	14	1	30	149	3	0

VERVOERMIDDEL TER VERVANGING VAN DE FIETS

	Welk vervoermiddel vervangt de fiets op het traject?					
	Auto	Trein	OV	Te voet	Micromobiliteit	Andere
Man	37	10	152	37	4	3
Vrouw	17	3	139	26	1	0
Totaal	54	13	291	63	5	3

GEVOEL VAN CONTINUÏTEIT VAN DE FIETSRIT

	<i>Ben je het eens met deze stelling? Mijn fietstraject is snel et zonder omwegen. Ik hoef geen omweg te maken om een gevaarlijk kruispunt of een obstakel in de stad (station, kanaal, enz.) te vermijden.</i>		
	Man	Vrouw	Totaal
Absoluut niet akkoord	1	2	3
Eerder niet akkoord	12	12	24
Noch akkoord, noch niet akkoord	25	19	44
Eerder akkoord	82	60	142
Helemaal akkoord	103	85	188

PERCEPTIE VAN DE KWALITEIT VAN DE FIETSINFRASTRUCTUUR

	<i>Ben je het eens met deze stelling? Het grootste deel van mijn fietstrajecten in Brussel lopen over fietsinfrastructuur van goede kwaliteit of in rustige zones (met zeer weinig wegverkeer).</i>		
	Man	Vrouw	Totaal
Absoluut niet akkoord	12	8	20
Eerder niet akkoord	36	36	72
Noch akkoord, noch niet akkoord	77	60	137
Eerder akkoord	71	54	125
Helemaal akkoord	27	20	47

GEVOEL VAN VEILIGHEID OP DE FIETS

	<i>Ben je het eens met deze stelling? Als ik in Brussel fiets, voel ik me over het algemeen veilig. Ik ben niet bang dat ik snel betrokken zal raken bij een verkeersongeval.</i>		
	Man	Vrouw	Totaal
Absoluut niet akkoord	25	21	46
Eerder niet akkoord	43	44	87
Noch akkoord, noch niet akkoord	65	56	121
Eerder akkoord	68	39	107
Helemaal akkoord	22	18	40

TOEGANG TOT VEILIG PARKEREN OP DE BESTEMMING

	<i>Ben je het eens met deze stelling? Als ik door Brussel fiets, vind ik gemakkelijk een fietsenrek in de buurt van mijn bestemming(en).</i>		
	Man	Vrouw	Totaal
Absoluut niet akkoord	13	9	22
Eerder niet akkoord	28	36	64
Noch akkoord, noch niet akkoord	83	52	135
Eerder akkoord	73	59	132
Helemaal akkoord	26	22	48

TOEGANG TOT VEILIG PARKEREN BIJ DE WONING

	<i>Ben je het eens met deze stelling? Ik heb een beveiligde fietsstalling in (de buurt van) mijn huis.</i>		
	Man	Vrouw	Totaal
Absoluut niet akkoord	37	20	57
Eerder niet akkoord	6	14	20
Noch akkoord, noch niet akkoord	32	13	45
Eerder akkoord	15	12	27
Helemaal akkoord	133	119	252

FIETSDIEFSTAL

	<i>Hoe vaak werd je fiets in de afgelopen twee jaar gestolen?</i>		
	Man	Vrouw	Totaal
0	144	140	284
1	55	29	84
2	17	7	24
3 (ou plus)	7	2	9

FIETSONGEVAL

	<i>Hoeveel fietsongevallen (alleen of met een andere gebruiker) heb je de afgelopen twee jaar gehad in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest?</i>		
	Man	Vrouw	Totaal
0	145	132	277
1	56	34	90
2	13	8	21
3 (ou plus)	9	4	13

	<i>Aandeel fietsers dat een ongeval heeft gehad al naargelang het aantal jaren dat ze fietsen</i>
Fietser sinds 2 jaar of minder	15
Fietser sinds 3 tot 5 jaar	37
Fietser sinds 6 tot 10 jaar	41
Fietser langer dan 10 jaar	35

	<i>Welke andere gebruiker was betrokken bij het ongeval?</i>		
	Man	Vrouw	Totaal
Persoon	21	15	36
Bus/tram	3	2	5
Andere fietser	10	2	12
Auto	36	25	61
Micromobiliteit	8	1	9
Voetganger	0	0	0



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

Pro Velo



www.provelo.org

