

Verslag 2025

Observatorium van de fiets en micromobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Tellingen en gegevensanalyse

Inhoudsopgave

Samenvatting	6	Parkeren	28
Kwantitatieve tellingen, 's ochtends	6	Bezettingsgraad van fietsenstallingen	28
Kwalitatieve tellingen, 's ochtends	6	Gebruik van fietssloten en antidiefstalvoorzieningen	30
Tellingen rond het type fiets	7		
Tellingen rond fietsverlichting ('s avonds)	7	Resultaten van de tellingen van micromobiliteitsvoertuigen	31
Tellingen rond fietsenstallingen	7	Kwantitatieve analyse	31
Focus op micromobiliteitsvoertuigen	8	Vergelijking fietsen/micromobiliteitsvoertuigen	31
Vergelijking fietsen/ micromobiliteitsvoertuigen	8	Absolute resultaten per telpunt & seizoensge- bondenheid	33
Absolute resultaten per telpunt & seizoensgebondenheid	8	Vergelijking van gedeelde versus privé- micromobiliteitsvoertuigen op 4 telpunten	34
Vergelijking van gedeelde versus privé- micromobiliteitsvoertuigen op vier telpunten	8	Kwalitatieve analyse	34
Helmdracht	8	Helmdracht	34
Aandeel mannen, vrouwen en kinderen	8	Aandeel mannen, vrouwen en kinderen	36
Permanente enquête	9	Verslag van de permanente enquête	38
Inleiding	10	Samenvatting	38
Historiek en methodologie	10	Methodologie	38
Resultaten van de fietstellingen	12	Type verplaatsing en details van de steekproef	39
Kwantitatieve tellingen	12	Details van de steekproef	39
Seizoenstrends tussen 2024 en 2025	14	Type verplaatsing	41
Meteorologische factor	16	Fietstypes	43
Evoluties sinds 2010	17	Afgelegde afstand	44
Verhoudingen van mannen, vrouwen en kinderen	18	Modale aandelen en gebruiksfrequentie	44
Helmdracht	19	Vervoermiddel ter vervanging van de fiets	45
Kwalitatieve tellingen	21	Kwaliteit van het fietstraject	46
Soorten fietsen	21	Gevoel van continuïteit van de fietstrit	46
Het aandeel mannen/vrouwen naargelang het type fiets	22	Perceptie van de kwaliteit van de fietsinfrastructuur	47
Fietzers met een helm volgens het type fiets en gender	24	Gevoel van veiligheid op de fiets	48
Vervoer van kinderen	26	Toegang tot veilig parkeren thuis en op de bes- temming	49
Fietsverlichting bij het vallen van de avond	28	Fietsdiefstal	50
		Fietsongevallen	51

Bijlage 1:	53
Methodologische wijziging van de seizoen- sgebonden kwantitatieve tellingen (2021)	53
Bevindingen over de aanpassing van de methodologie	53
Nieuwe methode (sinds januari 2021)	54
Aanpassing en opschoning van de gegevens (van 1998 tot 2020)	55
Bijlage 2:	56
Vragenlijst van de permanente enquête	56
Bijlage 3: evolutie sinds 1999	60
Kwantitatieve tellingen	60
Evoluties sinds 1999	60
Detail van de evolutie per telplaats	61
Verhoudingen van mannen, vrouwen en kinderen	65
Helmdracht	65
Bijlage 4	66
Gedetailleerde resultaten van de evolutie van de tellingen sinds 2010	66
Bijlage 5	67
Gedetailleerde resultaten van de tellingen rond “verlichting”	67
Bijlage 6	68
Antwoorden van de permanente enquête	68

Lijst met afbeeldingen

Afbeelding 1 - Stromen die in aanmerking worden genomen bij de kwantitatieve ochtendtellingen (26 kruispunten).	10	Afbeelding 21 - Verdeling mannen/vrouwen volgens fietstype en MMV's (cijfers 2025 afkomstig van tellingen "fietstypes"). Een sterretje geeft aan dat de verschillen significant zijn.	36
Afbeelding 2 - Locaties van de kwantitatieve tellingen en jaar waarin de telling is gestart.	11	Afbeelding 22 – Verdeling van gebruikers van micromobiliteitsvoertuigen, per geslacht en per telpunt. Cijfers voor 2025, afkomstig van seizoensgebonden tellingen (gemiddelde over alle telperiodes).	36
Afbeelding 3 - Gemiddeld aantal fietsers per uur (tussen 8 en 9 uur 's ochtends) van de 26 telpunten, voor het hele jaar 2025 (in absolute aantallen fietsers).	13	Afbeelding 23 - Aantal respondenten per geslacht	39
Afbeelding 4 - Evolutie van het gemiddeld aantal fietsers per kruispunt en per seizoen, op weekdays van 8 u. tot 9 u., tussen 2010 en 2025.	15	Afbeelding 24 - Beroepsstatus van de respondenten	39
Afbeelding 5 - : Evolutie van de weersomstandigheden voor elke telperiode tussen 2019 en 2025.	16	Afbeelding 25 – Gezinsituatie van de respondenten	40
Afbeelding 6 - Evolutie van de fietsstromen (uurgemiddelde per telpunt) in Brussel tussen 2010 en 2025 - de gegevens worden ook weergegeven in een tabel in bijlage 5.	17	Afbeelding 26 – Hoogste diploma of getuigschrift behaald door de respondenten (n = 393)	40
Afbeelding 7 - 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.	19	Afbeelding 27 - Naar welke gemeente in Brussel reizen de ondervraagde fietsers (bestemming)?	41
Afbeelding 8 - 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).	19	Afbeelding 28 - Vanuit welke gemeente in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn de ondervraagde fietsers met de fiets vertrokken (vertrekpunt)?	42
Afbeelding 9 - Verdeling van de verschillende soorten fietsen die in 2025 tussen 8 en 9 uur zijn geteld.	22	Afbeelding 29 - Reden van de verplaatsing van de respondenten	43
Afbeelding 10 - Verdeling mannen/vrouwen per type fiets (cijfers 2025) ("STD-fiets" betekent "standaardfiets"). Een sterretje geeft aan dat de verschillen significant zijn.	23	Afbeelding 30 – Welk type fiets gebruik je?	43
Afbeelding 11 - Verdeling mannen/vrouwen op basis van de aanwezigheid van elektrische ondersteuning op de fiets (cijfers 2025). Een sterretje geeft aan dat de verschillen significant zijn.	24	Afbeelding 31 – Welk type fiets gebruik je? – Evolutie 2022-2025	43
Afbeelding 12 - Helmgebruik bij fietsers, naar geslacht en type fiets. (Cijfers 2025) .	25	Afbeelding 32 – Welk type fiets gebruik je?	43
Afbeelding 13: Aandeel fietsen met voorzieningen om kinderen te vervoeren. (Cijfers 2025) .	26	Afbeelding 33 - Gemiddelde afgelegde afstand in km met een elektrische fiets of een klassieke fiets	44
Afbeelding 14 - Verdeling mannen/vrouwen onder fietsen die zijn uitgerust om kinderen te vervoeren. (Cijfers 2025).	26	Afbeelding 34 - 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, ...)?	44
Afbeelding 15 - Type fiets, uitgerust om kinderen te vervoeren, in functie van geslacht. (Cijfers 2025) .	27	Afbeelding 35 - 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, ...)? Details van de antwoorden volgens geslacht	45
Afbeelding 16 - Aantal plaatsen en bezettingsgraad van fietsenstallingen in de buurt van metrostations en de belangrijkste treinstations in het Brussels Gewest.	29	Afbeelding 36 - Als je geen fiets had, welk(e) vervoermiddel(en) zou je dan hebben gebruikt om je te verplaatsen?	45
Afbeelding 17 – Gebruik van hangsloten en antidiefstalvoorzieningen, tijdens de "Fietsstalling"-metingen.	30	Afbeelding 37 – 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.»	46
Afbeelding 18 – Gemiddeld aantal vervoersmiddelen en hun aandeel in vergelijking met fietsen op de 26 telpunten in 2025 (8-9 uur).	32	Afbeelding 38 – 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.» – Evolutie 2022-2025	46
Afbeelding 19 - Aandeel gebruikers van micromobiliteitsmiddelen met helm per geslacht, in 2025.	34	Afbeelding 39 – 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).	47
Afbeelding 20 - Helmdracht onder gebruikers van gedeelde en privé-MMV's op de 4 'specifieke' telpunten "specifieke" telpunten (Wetstraat/Koloniënstraat/Koningsstraat; Meroode; Waversesteenweg/Maalbeek; rotonde van de 'Universiteit).	35	Afbeelding 40 – 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). – Evolutie 2022-2025	47
		Afbeelding 41 – 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.	48

Lijst van tabellen

Afbeelding 42 – 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. – Evolutie 2022-2025	48	Tabel 1 - Ruwe resultaten van de tellingen, voor elke periode (januari, mei, september en november 2025).	12
Afbeelding 43 – Ben je het eens met deze stelling? Ik heb een beveiligde fietsstalling in (de buurt van) mijn huis.	49	Tabel 2 - Evolutie tussen 2024 en 2025, per telpunt en per periode.	14
Afbeelding 44 – 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.	49	Tabel 3 - Verhouding tussen mannen, vrouwen en kinderen per telpunt, voor het 2025. De telplaatsen zijn gerangschikt in afnemende volgorde van het aandeel vrouwen.	18
Afbeelding 45 – 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. – Evolutie 2022-2025	49	Tabel 4 - Aandeel fietsers met helm op elk van de 26 telpunten, in 2025.	20
Afbeelding 46 - Hoe vaak werd je fiets de afgelopen twee jaar gestolen?	50	Tabel 5 - Aandeel elektrische fietsen in het totale aantal getelde fietsen sinds 2017.	21
Afbeelding 47 - Hoe vaak werd je fiets de afgelopen twee jaar gestolen? – Evolutie 2022-2025	50	Tabel 6 - Ruwe resultaten van de tellingen, deel micromobiliteit, voor elke periode (januari, mei, september en november 2025)	33
Afbeelding 48 – Waar stond de fiets geparkeerd op het moment van de diefstal?	50	Tabel 7 – Aandeel van gedeelde en privé-micromobiliteitsvoertuigen in het totale aantal geregistreerde micromobiliteitsvoertuigen.	34
Afbeelding 49 – Was de fiets vastgemaakt op het moment van de diefstal?	50	Tabel 8 – Verdeling gedeelde/privé-micromobiliteitsvoertuigen op de verschillende telpunten in 2025 (gemiddelde over de 4 telperiodes).	34
Afbeelding 50 – Hoeveel denk je dat de gestolen fiets waard was?	51	Tabel 9 - Aandeel gebruikers van micromobiliteitsvoertuigen met helm op elk van de 26 telpunten, in 2025.	35
Afbeelding 51 – Hoeveel denk je dat de gestolen fiets waard was? // Heb je aangifte van de diefstal gedaan bij de politie?	51	Tabel 10 - Ruwe cijfers per telpunt, voor de periode januari, tussen 1998 en 2025.	61
Afbeelding 52 - Hoeveel fietsongevallen (alleen of met een andere weggebruiker) heb je de afgelopen twee jaar gehad in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest?	51	Tabel 11 - Ruwe cijfers per telpunt, voor de periode mei, tussen 1998 en 2025.	62
Afbeelding 53 - Hoe ernstig was je (laatste) ongeval?	52	Tabel 12 - Ruwe cijfers per telpunt, voor de periode september, tussen 1998 en 2025.	63
Afbeelding 54 - Welke andere weggebruiker was betrokken bij het fietsongeval?	52	Tabel 13 - Ruwe cijfers per telpunt, voor de periode november, tussen 1998 en 2025.	64
Afbeelding 55 - Wat veroorzaakte het ongeval/de ongevallen?	52	Tabel 14 - Jaarlijks uurgemiddelde van het aantal fietsers (alle telpunten en alle telperiodes samen)	66
Afbeelding 56 - Telfiche(pagina 1) voor het telpunt gelegen aan het kruispunt van de Van Arteveldestraat met de Dansaertstraat	54	Tabel 15 - Ruwe cijfers voor fietsverlichting 's avond, op vier telpunten.	67
Afbeelding 57 - Schema van de telling per beweging op het kruispunt aan de Schaarbeeksepoort volgens de oude methode	55		
Afbeelding 58 - Selectie van de te behouden gegevens in de aantekenfiche voor de Schaarbeeksepoort (oude methode)	55		
Afbeelding 59 - Schema van de telling per sectie aan de Schaarbeeksepoort volgens de nieuwe methode.	55		
Afbeelding 60 - Evolutie van de fietsstromen (uurgemiddelde per telpunt) in Brussel tussen 1999 en 2025.	60		
Afbeelding 61 - Evolutie van het aandeel mannen/vrouwv onder de fietsers in het Brusselse Gewest sinds 1998, voor 15 telpunten, in mei en september.	65		
Afbeelding 62 - Evolutie van het aandeel fietsers met een helm onder de fietsers, waargenomen bij kwantitatieve tellingen sinds 1998. (15 locaties; tellingen in mei en september)	65		

Samenvatting

In het kader van een overeenkomst met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is vzw Pro Velo sinds 1998 verantwoordelijk voor het **Brussels Fietsobservatorium**. Dit waren de doelstellingen van het observatorium voor 2025:

- 'seizoensgebonden' tellingen, 's ochtends op 26 locaties in Brussel en op 4 momenten in het jaar;
- vaststellingen met betrekking tot **geparkeerde fietsen** bij de belangrijkste haltes van het openbare vervoer;
- avondtellingen op 4 plaatsen om de **verlichting** van de fietsen te evalueren;
- tellingen met betrekking tot de verschillende soorten fietsen (stadsfietsen, elektrische fietsen, speedpedelecs, vouwfietsen, bakfietsen en driewielers, *Villo!*, *free floating* fietsen, evenals micromobiliteitsvoertuigen (elektrisch of op spierkracht; privé of *free floating*)) op 8 verschillende locaties.

Dit jaar zijn voor het eerst bij de seizoensgebonden tellingen en tellingen van verschillende soorten fietsen ook de micromobiliteitsvoertuigen (elektrisch en op spierkracht, privé en free-floating) meegeteld.

Sinds 2021 voert Pro Velo ook een nieuwe component uit: 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.

Focus op de fiets

Kwantitatieve tellingen, 's ochtends

In de loop van 2025 hebben we maar liefst **104 uur kwantitatieve tellingen uitgevoerd**. De resultaten van deze tellingen laten een **totale stijging zien van 15,3% tijdens de spitsuren ten opzichte van 2024**. Er is dus opnieuw een groei die de opwaartse trend voortzet na een scherpe daling in 2020 die vooral te wijten is

aan de COVID-situatie. **De gemiddelde jaarlijkse groei** sinds 2010 bedraagt ongeveer **12,2%**¹.

In 2025 laten de **vier telperiodes een toename** van het aantal fietsers zien. Als we naar de maanden kijken, zien we dat de **periode mei 2025 de sterkste groei laat zien (+22% ten opzichte van 2024)**. **Daarna komt de maand januari (+18%)**. In januari 2024 was er een kleine daling (-5%), die nu ruimschoots wordt gecompenseerd door de stijging van dit jaar. Ten slotte laten de periodes **november en september** een groei zien van respectievelijk **+14% en +10%**.

Kwalitatieve tellingen, 's ochtends

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

Als we alleen naar volwassenen kijken, was in 2025, **40% van de fietsers die we telden vrouw**. De verhouding tussen mannen en vrouwen blijft dus al drie jaar stabiel. Over alle telpunten genomen zijn kinderen nog steeds ondervertegenwoordigd (gemiddeld 1,32% van alle getelde fietsers), maar **tussen 2024 en 2025 is het absolute aantal getelde kinderen** in de fietsstromen met bijna 5% gestegen.

Gemiddeld droeg 71% van de fietsers 2025 een helm, dezelfde proportie als in 2024. 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 het in 2017 is teruggedraaid.

In 2025 droeg 75% van de vrouwen een helm, tegenover 68% van de mannen. De cijfers blijven dus hetzelfde als in 2024.

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 info: <https://www.european-datalab.com/Glossaire/taux-de-croissance-annuel-compose/>

Tellingen rond het type fiets

Uit de tellingen van het type fiets blijkt ook dat het **helmgebruik hoger is dan gemiddeld onder fietsers die een elektrische fiets gebruiken**: 82% van de mannen en 88% van de vrouwen (tegenover 60% van de mannen en 68% van de vrouwen die op een klasieke fiets rijden).

Bij speedpedelecs waarvoor een helm verplicht is, droeg 76% van de gebruikers een helm, 15 procentpunten minder dan in 2024.

Deze tellingen lieten ook zien, net als in voorgaande jaren, dat er **meer evenwicht is tussen mannen en vrouwen** onder de gebruikers van **elektrische fietsen, bakfietsen en longtails**. Voor het eerst sinds 2017 zien we echter dat elektrische fietsen iets vaker worden gebruikt voor recreatieve doeleinden dan voor woon-werkverkeer.

We zien ook een **toename in het gebruik van elektrische fietsen voor beide soorten verplaatsingen**: van 42% naar 52% van de fietsers die op zondagmiddag werden geteld, en van 48% naar 49% voor verplaatsingen tijdens de ochtendspits.

's Ochtends maakten **free floating**-fietsen en **Villo!**'s samen 4% van het aantal waargenomen fietsers uit. **Speedpedelecs** blijven relatief schaars. Dit jaar waren ze goed voor 2% van het totale aantal getelde fietsen. **Vouwfietsen** waren goed voor 6% van de steekproef.

Ook **bakfietsen en longtails** werden geteld en waren respectievelijk goed voor 5% en 10% van het totale aantal.

Van alle getelde fietsen was **22% uitgerust met voorzieningen om kinderen te vervoeren** (een daling van één procentpunt ten opzichte van 2024). Hiervan was 20% een bakfiets en 48% een longtail.

Tellingen rond fietsverlichting ('s avonds)

Tijdens de observaties met betrekking tot fietsverlichting, stelden we vast dat **75,2% van de fietsen correct uitgerust was**, 15,2% slechts gedeeltelijk in orde was en 9,4% helemaal geen verlichting had. **19,9%** van de fietsers droeg een **fluorescerend hesje en/of een fluorescerende rugzakhoes**. In vergelijking met 2024 zien we een kleine daling in het aantal fietsen dat volledig in orde is qua verlichting en een kleine stijging in het aantal fietsen dat gedeeltelijk in orde is qua verlichting.

Tellingen rond fietsenstallingen

De **bezettingsgraad van fietsenstallingen en parkeerfaciliteiten** aan metrostations en de belangrijkste stations in het gewest werd geëvalueerd tijdens de zomer van 2025. De **gemiddelde bezettingsgraad** van deze fietsenstallingen was toen **33%**.

We keken ook naar de manier waarop de fietsen in grote stations en metrostations worden vastgemaakt. **80,5% van de fietsen was vastgemaakt met een goed slot en 29% aan het frame en een van de wielen**. **1,4% van de fietsen** was gegraveerd en op bijna **4,8%** van alle waargenomen fietsen was een **'mybike-sticker'** aangebracht.

Focus op micromobiliteitsvoertuigen

Vergelijking fietsen/ micromobiliteitsvoertuigen

Van alle getelde 'voertuigen' (fietsen en micromobiliteitsvoertuigen) **waren 9% micromobiliteitsvoertuigen en 91% fietsen**. De verhouding tussen micromobiliteitsvoertuigen en fietsen varieert sterk van de ene telplaats tot de andere (tussen +/- 4% en +/- 16%). Het telpunt **'Weststation'** valt op met een **veel hoger aandeel (30% van het totaal)**. In absolute cijfers gaat de eerste plaats naar Schaarbeeksepoort (gemiddeld over het hele jaar: 100 voertuigen/uur).

Absolute resultaten per telpunt & seizoensgebondenheid

Als we de cijfers per seizoen bekijken, zien we weinig verschil, behalve in januari, wanneer het gemiddelde aantal micromobiliteitsvoertuigen het laagst is (gemiddeld: 32 voertuigen/telpunt). Als we kijken naar het aantal fietsers, zien we dat januari ook de maand met het laagste aantal fietsers is.

Vergelijking van gedeelde versus privé-micromobiliteitsvoertuigen op vier telpunten

Op vier telpunten (kruispunten Wet-/Koloniën-/Konings-/Merode; Waversesteenweg/Maalbeek; Rondpunt van de Universiteit) wordt onderscheid gemaakt tussen privé-micromobiliteitsvoertuigen en gedeelde/ *free floating* voertuigen (alleen steps). Zo **maken privé-micromobiliteitsvoertuigen 47% uit van de voertuigen die op deze kruispunten zijn geteld**.

Helmdracht

Gemiddeld droeg 20% van de 4991 gebruikers van micromobiliteitsvoertuigen (MMV's) die tijdens de seizoensgebonden tellingen zijn geteld, een helm in 2025. Dat is een groot verschil met fietsers, waarvan 70% een helm draagt. Er is ook een groot verschil tussen mannen en vrouwen: mannen dragen minder vaak een helm (**19% van de mannen tegenover 27% van de vrouwen**).

Uit specifieke tellingen, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen gedeelde (*free floating*) en privé-MMV's, die in 2025 op vier locaties zijn uitgevoerd, blijkt een significant verschil van 26 procentpunten: gebruikers van privé-MMV's kiezen vaker voor het dragen van een helm (37% tegenover 11% voor gedeelde MMV's).

Aandeel mannen, vrouwen en kinderen

Uit seizoensgebonden tellingen die 's ochtends tussen 8 en 9 uur zijn uitgevoerd, blijkt dat **mannen het meest gebruikmaken van micromobiliteitsvoertuigen**, ongeacht de telplaats (**80% tegenover 20% vrouwen**). Dat is een groot verschil met het aandeel mannen in het totale verkeer (fietsen + MMV's; 62%) en onder fietsers (60% mannen). Mannen maken meer dan **70% uit van de MMV's-gebruikers op 25 van de 26 telpunten**.



Permanente enquête

Sinds 2021 ondervragen we via de '**permanente enquête**' fietsers 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 393 respondenten van de enquête in 2025 bijvoorbeeld dat:

- **61%** van de respondenten fietst naar **hun werk**.
- Gemiddeld fietsen de respondenten **een afstand van 6,14 kilometer**.
- **73%** van de respondenten **zijn "dagelijkse fietsers"** en stellen dat ze hun fiets minstens vijf keer per week gebruiken. Slechts 4% van de respondenten zegt hun fiets minder dan drie keer per week te gebruiken.
- **38%** van de mensen zegt **tevreden te zijn over de kwaliteit van de fietsinfrastructuur**, terwijl **29%** zegt **niet tevreden te zijn**.
- **20%** van de respondenten gaf aan dat er in de afgelopen twee jaar minstens **één fiets** van hen is **gestolen**.
- **33%** van de respondenten gaf aan dat ze in de afgelopen twee jaar minstens **één ongeval** hebben gehad **met de fiets**.



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 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.

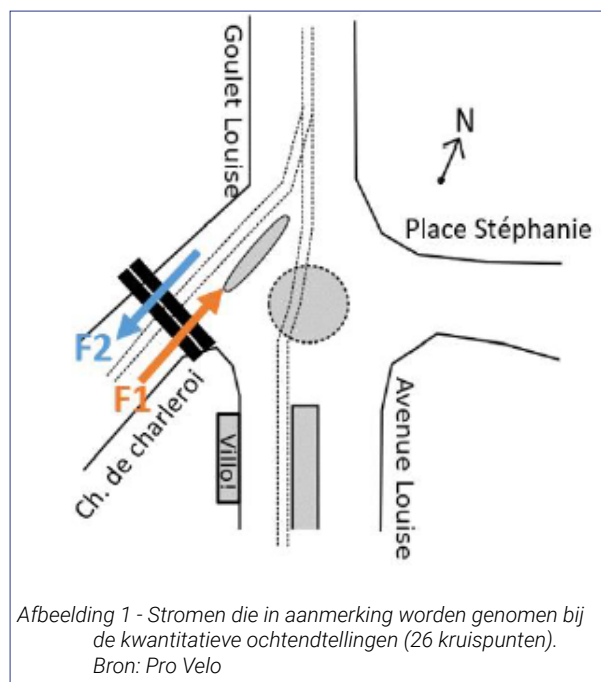
In 2020 voerden Pro Velo en Brussel Mobiliteit een grote studie uit om de sinds 1998 gebruikte handmatige telmethode (per passage) aan te passen. Gezien het toenemende aantal fietsers dat elk jaar in Brussel werd waargenomen, was het een uitdaging om op de lange termijn de betrouwbaarheid te garanderen 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 nieuwe methode gedetailleerd wordt beschreven.

De seizoenstellingen (mei en september sinds 1998 voor 15 telpunten, en januari, mei, september en november sinds 2010 voor 26 telpunten) vinden 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, vinden de tellingen waar mogelijk plaats in gematigde weersomstandigheden (om zware regenval, sneeuw, ijs, storm, enz. te vermijden).



Sinds 2025 worden bij de seizoensgebonden tellingen ook gebruikers van micromobiliteitsmiddelen (steps, skateboards, monowheels, enz., zowel opspierkracht als elektrisch aangedreven) meegeteld, zonder onderscheid te maken tussen de verschillende modellen en voertuigen. Net als bij fietsers wordt elke gebruiker per wegvak geteld en worden verschillende gegevens geregistreerd: de rijrichting, of het een man of een vrouw is en of hij of zij een helm draagt.

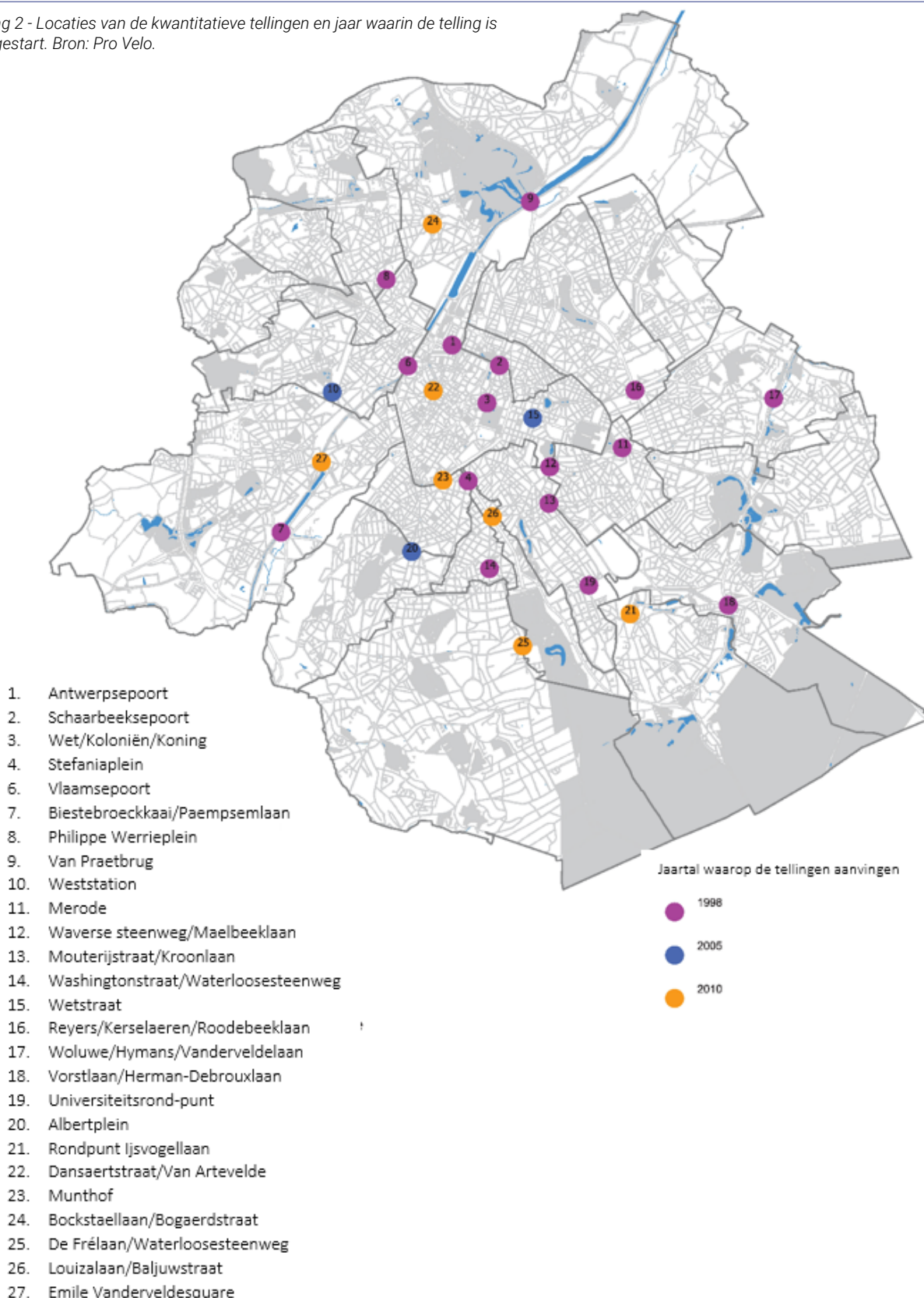
Naast deze ochtendtellingen organiseert Pro Velo sinds de winter van 2004-2005 ook **avondtellingen** om na te gaan hoe het met de **fietsverlichting** gesteld is.

Sinds 2009 worden 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. Sinds 2025 worden ook micromobiliteitsvoertuigen meegeteld en apart gehouden van de verschillende soorten fietsen. In dit kader zijn er ook twee tellingen uitgevoerd op een **zondagnamiddag** op de Groene Wandeling om vooral recreatieve verplaatsingen te registreren.

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



Resultaten van de fietstellingen

Kwantitatieve tellingen

In 2025 hebben we 104 uur aan kwantitatieve tellingen gedaan. De resultaten laten een totale toename zien van het aantal fietsers van 15,3% tijdens de ochtendspits (8-9 uur) ten opzichte van 2024.

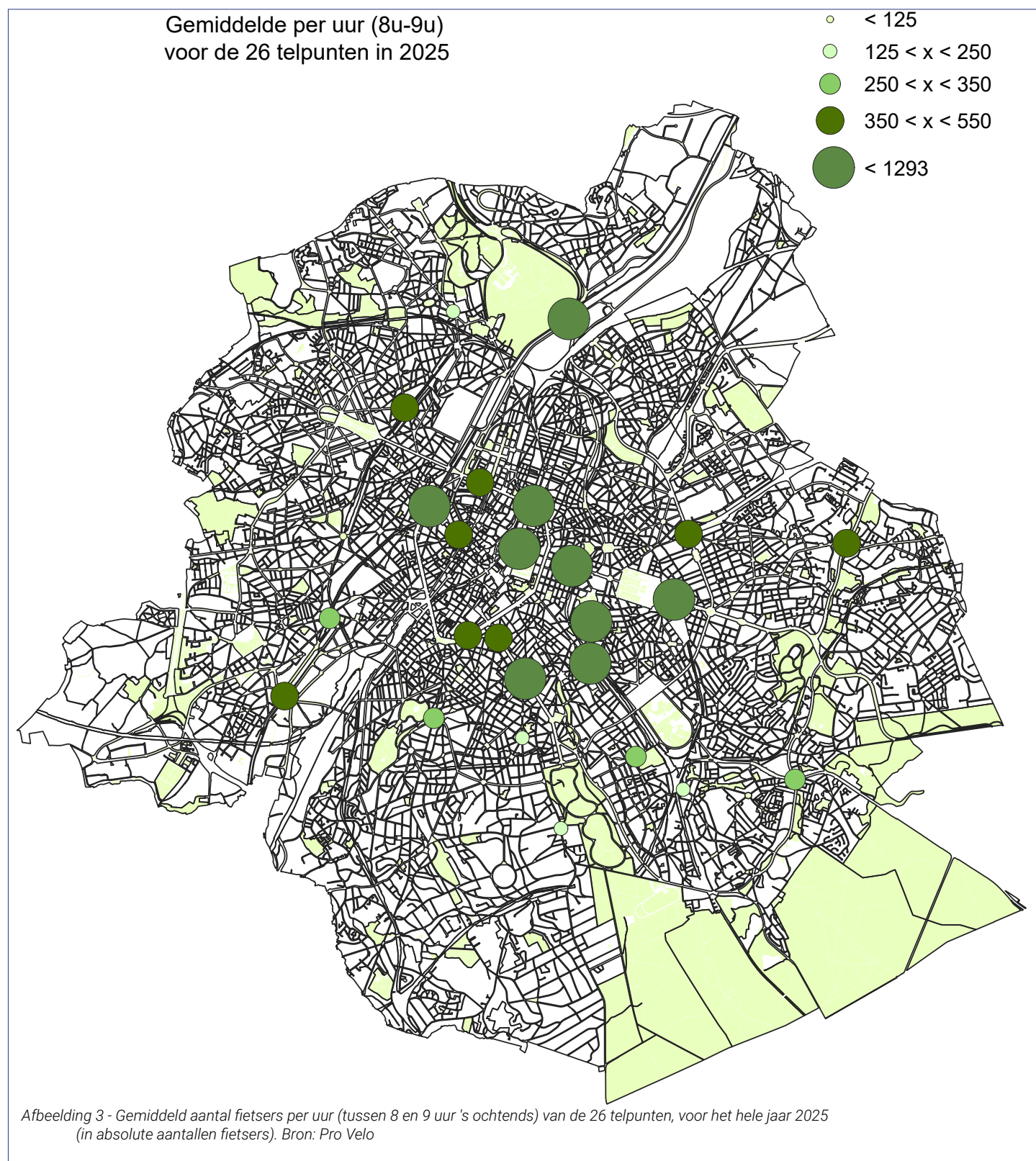
Ook dit jaar zien we weer een groei, waarmee de stijgende trend van de afgelopen jaren wordt voortgezet, na een sterke daling in 2020 die vooral te wijten was aan de gezondheidscrisis en de strenge maatregelen die de overheid toen had genomen. Deze daling is sindsdien gecompenseerd door de sterke "post-COVID"-stijging die in 2022 werd waargenomen (+43,7%), waarbij we meer fietsers zien dan voor de COVID-pe-

riode (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.

2025	Januari	Mei	September	November	Gemiddelde
Antwerpsepoort	307	457	419	427	403
Schaarbeeksepoort	634	728	992	981	834
Wet/Koloniën/Koning	560	649	778	737	681
Stefaniaplein	337	405	443	363	387
Vlaamsepoort	618	1529	927	670	936
Biestebroeckkaai/Paempsemlaan	309	443	411	348	378
Philippe Werrieplein	270	398	407	404	370
Van Praetbrug	472	690	776	677	654
Weststation	78	186	111	76	113
Merode	808	1489	1510	1362	1292
Waverse steenweg/Maelbeeklaan	459	711	636	584	598
Mouterijstraat/Kroonlaan	543	864	874	788	767
Washingtonstraat/Waterloosesteenweg	110	255	250	234	212
Wetstraat	850	1284	1281	1126	1135
Reyers/Kerselaeren/Roodebeeklaan	282	388	400	397	367
Woluwe/Hymans/Vanderveldelaan	241	479	395	477	398
Vorstlaan/Herman-Debrouxlaan	169	324	352	246	273
Universiteitsrond-punt	181	281	349	335	287
Albertplein	217	191	321	282	253
Rondpunt Ijvogellaan	130	225	225	201	195
Dansaertstraat/Van Artevelde	291	360	353	485	372
Munthof	336	453	510	441	435
Bockstaellaan/Bogaerdstraat	135	182	108	106	133
De Frélaan/Waterloosesteenweg	130	166	137	168	150
Louizalaan/Baljuwstraat	388	802	807	725	681
Emile Vanderveldesquare	211	266	400	330	302

Tabel 1 - Ruwe resultaten van de tellingen, voor elke periode (januari, mei, september en november 2025).

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 2025, tussen 8 u. en 9 u.).



Seizoenstrends tussen 2024 en 2025

	Evolutie 2024- 2025	Evolutie 2024-2025 januari	Evolutie 2024-2025 mei	Evolutie 2024-2025 september	Evolutie 2024-2025 november
Antwerpsepoort	36,8%	28%	63%	25%	33%
Schaarbeeksepoort	21,4%	47%	7%	21%	20%
Wet/Koloniën/Koning	25,4%	31%	6%	0%	108%
Stefaniaplein	-7,9%	-6%	-5%	-19%	5%
Vlaamsepoort	11,4%	10%	61%	9%	-33%
Biestebroeckkaai/Paempsemlaan	-8,5%	7%	9%	-19%	-22%
Philippe Werrieplein	10,3%	-3%	24%	-1%	23%
Van Praetbrug	22,8%	1%	19%	45%	24%
Weststation	50,8%	7%	142%	31%	19%
Merode	17,2%	18%	7%	18%	28%
Waverse steenweg/Maelbeeklaan	6,8%	11%	20%	7%	-9%
Mouterijstraat/Kroonlaan	22,0%	-1%	46%	13%	31%
Washingtonstraat/Waterloosesteenweg	7,1%	3%	16%	32%	-15%
Wetstraat	5,4%	11%	16%	0%	-3%
Reyers/Kerselaeren/Roodebeeklaan	25,3%	51%	14%	26%	22%
Woluwe/Hymans/Vanderveldelaan	37,5%	41%	39%	-10%	135%
Vorstlaan/Herman-Debrouxlaan	17,8%	63%	27%	1%	12%
Universiteitsrond-punt	3,2%	-20%	-7%	43%	-1%
Albertplein	6,2%	24%	6%	4%	-2%
Rondpunt Ijsvogellaan	19,6%	37%	38%	9%	7%
Dansaertstraat/Van Artevelde	11,1%	2%	16%	-18%	54%
Munthof	16,9%	60%	-13%	31%	20%
Bockstaellaan/Bogaerdstraat	-6,8%	-6%	40%	-46%	9%
De Frélaan/Waterloosesteenweg	9,9%	103%	42%	-3%	-25%
Louizalaan/Baljuwstraat	45,8%	33%	75%	49%	25%
Emile Vanderveldesquare	8,4%	62%	-17%	15%	5%
Evolution entre chaque mois (2024-2025)		17%	22%	10%	14%

Tabel 2 - Evolutie tussen 2024 en 2025, per telpunt en per periode. Bron: Pro Velo

Zoals we in tabel 2 kunnen zien, **laten de verschillende telpunten weliswaar uiteenlopende evoluties zien, maar zien we een algemene stijgende trend – over het hele jaar, alle periodes en alle telpunten samen.**

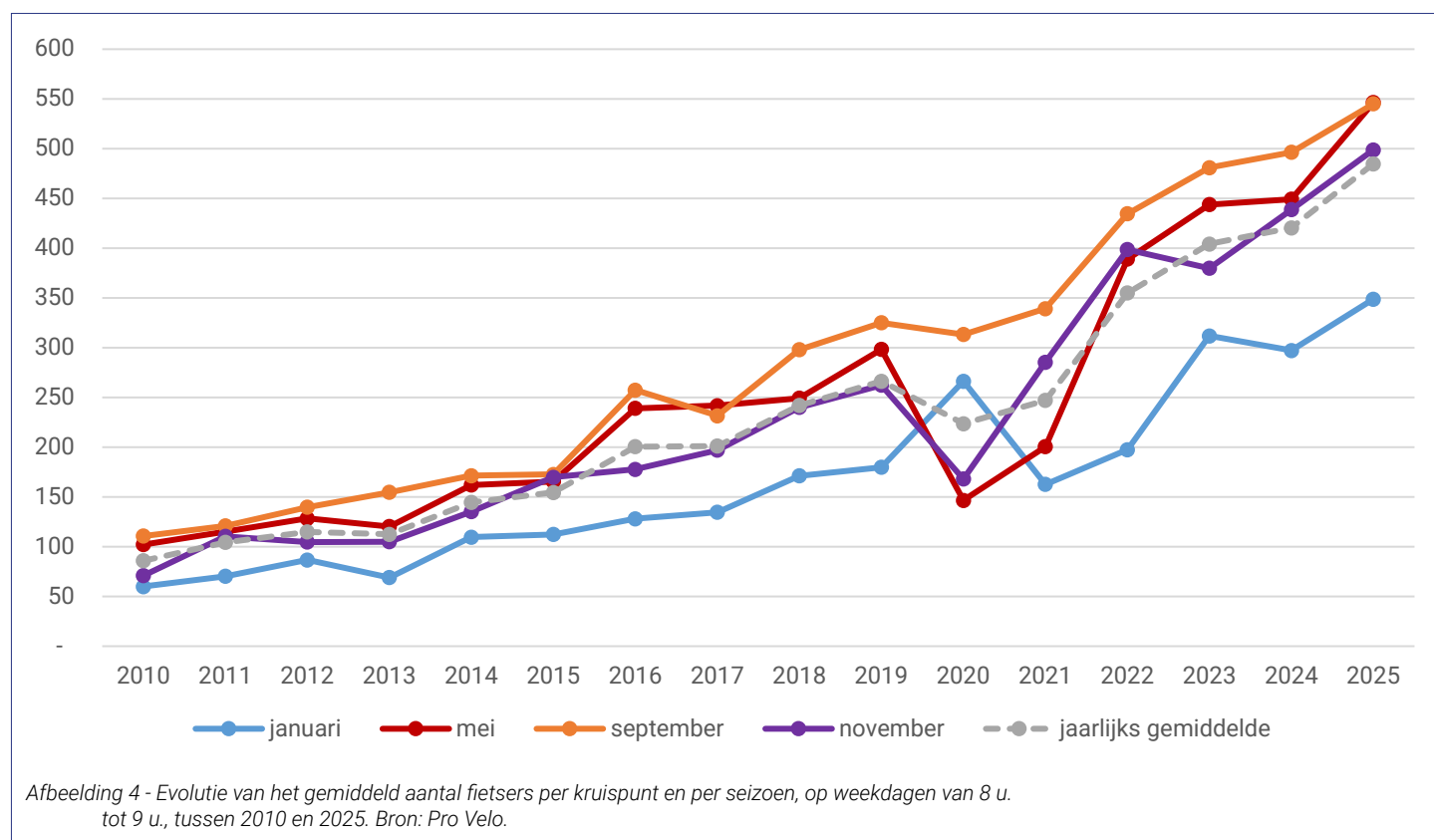
Over het hele jaar genomen vertonen drie telpunten echter een daling:

- Stephanieplein (-7,9%)
- Biestebroekdok/Paepsembrug (-8,5%)
- Emile Bockstaelplein (-6,8%)

Als we naar de maanden kijken, zien we dat het aantal fietsers in alle vier de telperiodes is gestegen. Dit jaar is de **groei het grootst in de maand mei (+22% ten opzichte van 2024). Daarna komt januari (+17% ten opzichte van 2024).**

In januari 2024 was er een kleine daling (-5%) ten opzichte van januari 2023, maar die wordt op lange termijn ruimschoots gecompenseerd door de positieve stijging tussen januari 2024 en januari 2025. Ten slotte laten de periodes **november en september** een groei zien van respectievelijk **+14% en +10%**.

Zoals te zien is in de grafiek van afbeelding 4, is er sinds 2021 nog steeds een duidelijke stijgende trend, met wisselende intensiteit afhankelijk van de periode. Ter info: in 2025 telden we in januari 94%, in mei 83%, in september 68% en in november 90% meer fietsers dan in 2019 (gemiddeld over het hele jaar, alle periodes samen, +82% ten opzichte van 2019).



Meteorologische factor

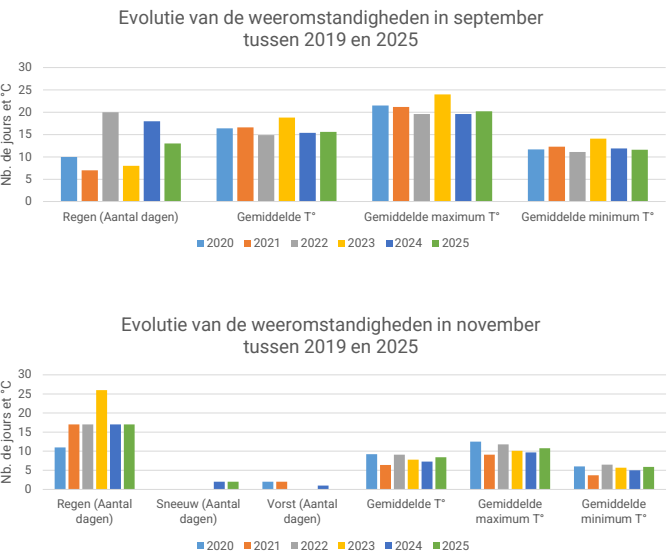
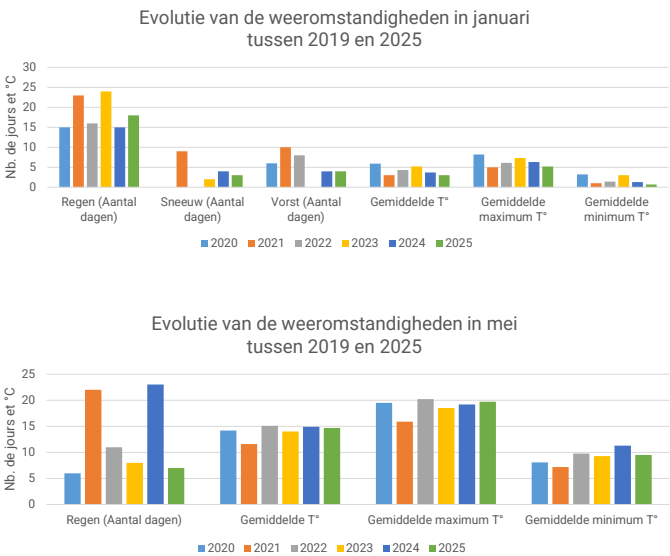
Om de resultaten goed te kunnen interpreteren, is het belangrijk om rekening te houden met een paar belangrijke dingen, zoals het weer, de neerslag en de temperatuur, die de resultaten kunnen beïnvloeden. Tellingen in vergelijkbare weersomstandigheden maken het mogelijk om de structurele evoluties van de fietsstromen aan te tonen.

Voor elke vergelijking met de gegevens van 2020 en 2021 (in hoofdzaak) is het ook cruciaal om rekening te houden met de factor “gezondheids crisis” (zie de Fietsobservatoriums van voorgaande jaren).

Het weer kan een verklarende factor zijn (maar natuurlijk niet de enige): uit onderstaande grafieken blijkt namelijk dat er in mei 2025 veel minder dagen met neerslag waren (7 dagen, tegenover 23 in 2024), wat mogelijk heeft bijgedragen aan de sterke toename van het aantal waargenomen fietsers, , ook al waren de gemiddelde temperaturen vergelijkbaar met die van vorig jaar.

Hoewel januari meer dagen met neerslag kende en de gemiddelde, minimale en maximale temperaturen iets lager waren, zien we toch duidelijke toename van het aantal fietsers. Daarbij moet wel gezegd worden dat er minder wind was dan in januari 2024 en dan normaal voor het seizoen. Gezien de weersomstandigheden die ongeveer hetzelfde waren of zelfs slechter dan in 2024, kunnen we zeggen dat de verandering tussen 2024 en 2025 overeenkomt met de structurele verandering in het aantal fietsers, ongeacht het weer.

In september en november waren er ongeveer evenveel dagen met neerslag (november) of minder (september) dan in 2024, en waren de gemiddelde temperaturen ongeveer hetzelfde of iets hoger dan vorig jaar. In november was er trouwens geen enkele dag met vorst in Ukkel, in tegenstelling tot 2024 (1 dag met vorst). Dat verklaart waarschijnlijk deels de stijging van het aantal fietsers dat we zien.

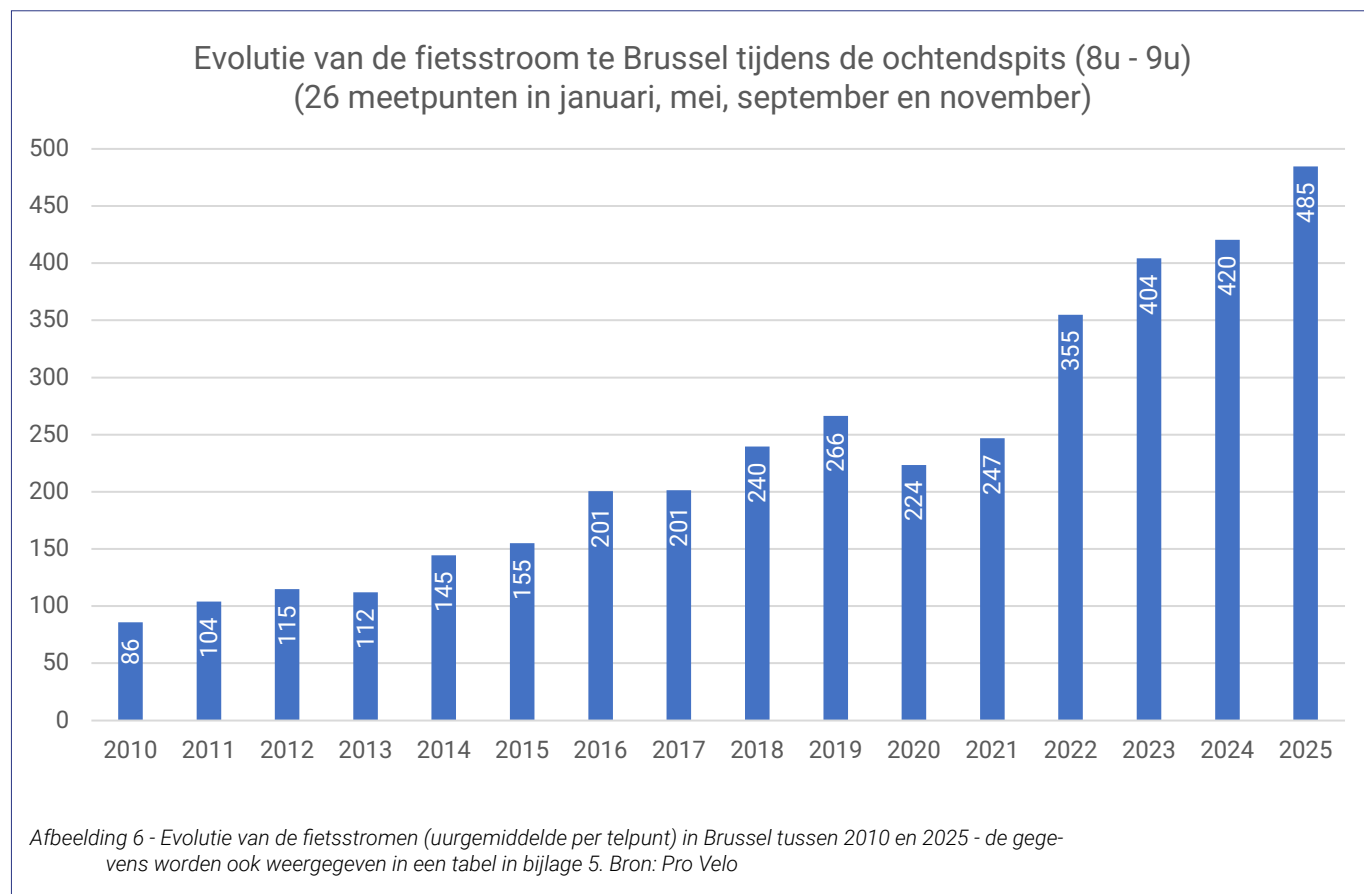


Afbeelding 5 - : Evolutie van de weersomstandigheden voor elke telperiode tussen 2019 en 2025. Bron: Pro Velo, gebaseerd op gegevens van de klimaatbalansen van het KMI (2025).²

2. Koninklijk Meteorologisch Instituut. Klimatologische overzichten van 2025. Online beschikbaar op: <https://www.meteo.be/fr/climat/climat-de-la-belgique/bilans-climatologiques/2025/novembre> . Laatst bekeken op 17 december 2025.

Evoluties sinds 2010

De onderstaande grafiek (afbeelding 7) laat de veranderingen vanaf 2010 zien op basis van 26 telpunten en 4 periodes (januari³, mei, september, november).



Over de **periode 2010-2025**, rekening houdend met de 26 punten en de 4 telperiodes, bedraagt **de gemiddelde jaarlijkse groei**⁴ **12,2%**. Die is dus redelijk stabiel in vergelijking met vorig jaar (12,0%).

3. 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.

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

Verhoudingen van mannen, vrouwen en kinderen

Zoals blijkt uit de tabel hiernaast (tabel 3), varieert de vertegenwoordiging van mannen, vrouwen en kinderen van het ene kruispunt tot het andere. Het aandeel mannen onder alle fietsers blijft echter tussen 51% en 63% en het aandeel vrouwen tussen 34% en 46%. **Kinderen zijn opnieuw bijzonder ondervertegenwoordigd:** met uitzondering van de kruispunten Albertplein (10,48%) en De Fré/Waterloo (7,15%) is hun aandeel altijd minder dan 5%. De telpunten Weststation, Bockstael en Vorstlaan/Herman-Debroux staan daarna in de «top 5», met respectievelijk 3,55%, 3,01% en 2,93% kinderen.

In 2025 **maken kinderen 1,32% van het totaal uit** (tegenover 1,45% in 2024). Over het algemeen zien we een lichte stijging van het absolute aantal kinderen dat op hun eigen fiets rijdt, namelijk van 636 naar 667 getelde kinderen.

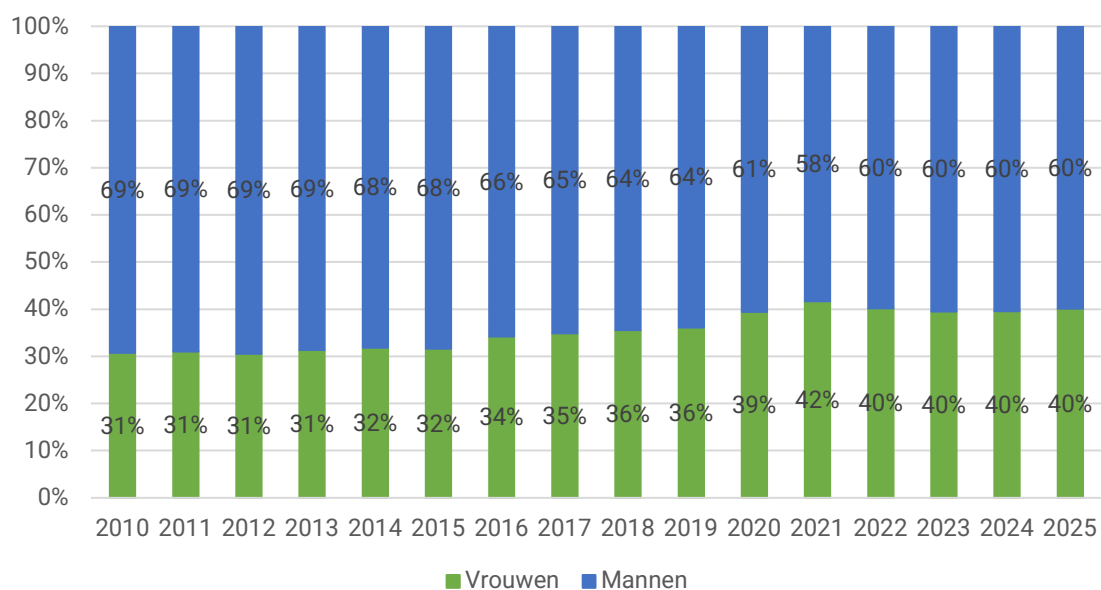
Als we alleen naar volwassenen kijken (over alle periodes en telpunten heen – zie afbeelding 8), waren in 2025 **60% van de getelde fietsers mannen en 40% vrouwen**. De trend is dus hetzelfde als in de afgelopen drie jaar.

Van de totale werkende bevolking in Brussel tussen 15 en 64 jaar zijn 45% vrouwen. Omdat de tellingen tijdens de ochtendspits op een werkdag worden gedaan, zou je heel simpel kunnen zeggen dat we evenwicht in fietsgebruik hebben als 45% van de fietsers vrouwen zijn. Het ligt echter wat ingewikkelder, omdat er tussen 8 en 9 uur 's ochtends ook andere redenen kunnen zijn om de fiets te nemen. Toch zou het al een mooie stap in de richting van gelijkheid zijn als we die symbolische grens van 45% vrouwen in het fietsverkeer zouden halen.

	Telplaats	% M	% V	% K
17	Woluwe/Hymans/Vander-veldelaan	51,26%	46,48%	2,26%
12	Waverse steenweg/Mael-beeklaan	54,77%	44,64%	0,59%
18	Vorstlaan/Herman-De-brouxlaan	52,43%	44,64%	2,93%
21	Rondpunt Ijsvogellaan	53,65%	44,05%	2,30%
14	Washingtonstraat/Water-loosesteenweg	56,77%	42,64%	0,59%
8	Philippe Werrieplein	55,98%	42,26%	1,76%
13	Mouterijstraat/Kroonlaan	56,22%	42,21%	1,57%
23	Munthof	57,97%	41,35%	0,68%
26	Louizalaan/Baljuwstraat	58,68%	41,09%	0,23%
10	Weststation	59,33%	40,45%	0,22%
6	Vlaamsepoort	56,10%	40,35%	3,55%
15	Wetstraat	57,24%	40,14%	2,62%
16	Reyers/Kerselaeren/Roode-beeklaan	60,12%	39,82%	0,07%
22	Dansaertstraat/Van Artevelde	58,90%	39,60%	1,50%
4	Stefaniaplein	58,43%	39,56%	2,01%
20	Albertplein	60,34%	39,53%	0,13%
2	Schaarbeeksepoort	51,34%	38,18%	10,48%
9	Van Praetbrug	61,71%	38,08%	0,21%
3	Wet/Koloniën/Koning	61,95%	37,17%	0,87%
24	Bockstaellaan/Bo-gaerdstraat	62,56%	36,67%	0,76%
27	Emile Vanderveldesquare	63,62%	36,38%	0,00%
1	Antwerpsepoort	60,64%	36,35%	3,01%
19	Universiteitsrond-punt	62,05%	36,29%	1,66%
25	De Frélaan/Water-loosesteenweg	63,98%	36,02%	0,00%
11	Merode	57,57%	35,27%	7,15%
7	Biestebroeckkaai/Paemp-semlaan	63,40%	34,55%	2,05%

Tabel 3 - Verhouding tussen mannen, vrouwen en kinderen per telpunt, voor het 2025. De telplaatsen zijn gerangschikt in afnemende volgorde van het aandeel vrouwen. Bron: Pro Velo

5. De berekening is gebaseerd op het totale aantal getelde personen in 2025 (alle telperiodes en alle tellocaties samen).
6. Bron: <https://www.steunpuntwerk.be/cijfers/arbeidsmarktpositie-ilo>

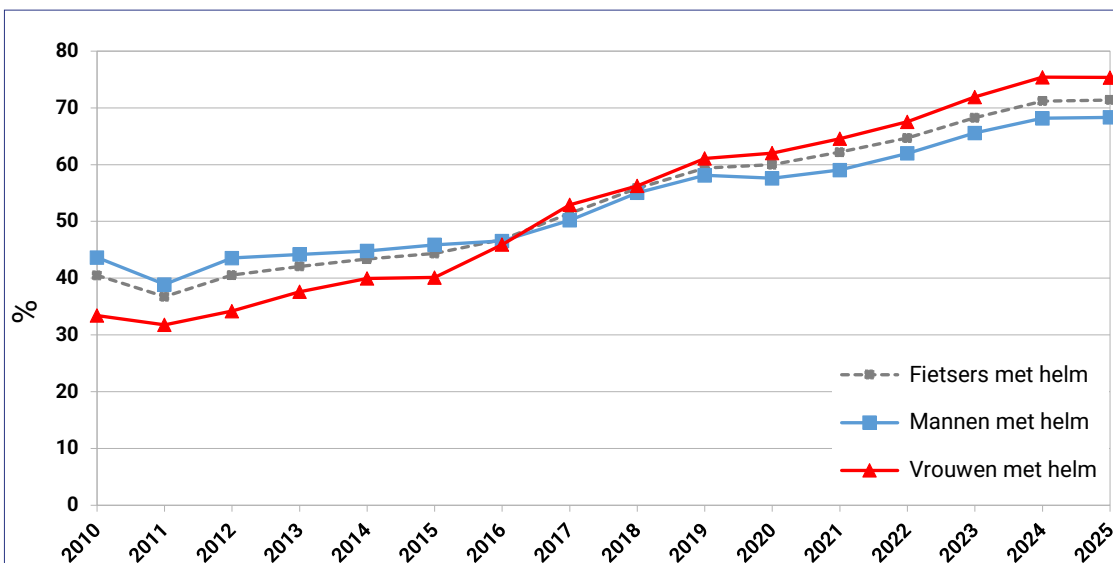


Afbeelding 7 - Evolutie van de man-vrouwverdeling van fietsers in het Brussels Gewest sinds 2010, voor de 26 telpunten en de maanden januari, mei, september en november. Bron: Pro Velo.

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**.

In 2025 zien we echter dat het aantal fietsers met een helm stabiel blijft.



Afbeelding 8 - 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.

	Locatie	% Helmen
21	Rondpunt Ijsvogellaan	81,4%
17	Woluwe/Hymans/Vanderveldelaan	81,3%
27	Emile Vanderveldesquare	80,0%
7	Biestebroeckkaai/Paempsemlaan	78,4%
9	Universiteitsrond-punt	78,2%
11	Merode	78,1%
16	Reyers/Kerselaeren/Roode-beeklaan	77,4%
15	Wetstraat	75,4%
19	Rond-point de l'Université	73,6%
2	Schaarbeeksepoort	72,6%
3	Wet/Koloniën/Koning	71,6%
25	De Frélaan/Waterloosesteenweg	70,4%
18	Vorstlaan/Herman-Debrouxlaan	70,3%
20	Albertplein	69,9%
26	Louizalaan/Baljuwstraat	69,8%
23	Munthof	68,0%
13	Mouterijstraat/Kroonlaan	67,4%
6	Vlaamsepoort	66,9%
8	Philippe Werrieplesin	66,5%
12	Waverse steenweg/Maelbeeklaan	64,9%
1	Antwerpsepoort	63,7%
14	Washingtonstraat/Water-loosesteenweg	63,3%
4	Stefaniaplein	61,8%
10	Weststation	60,5%
24	Bockstaellaan/Bogaerdstraat	60,5%
22	Dansaertstraat/Van Artevelde	57,4%

Gemiddeld droeg 71% van de fietsers 2025 een helm, dezelfde proportie als in 2024. Uit tabel 4 blijkt dat er aanzienlijke verschillen bestaan tussen het ene kruispunt en het andere. Op bijna de helft van de telpunten draagt meer dan 70% van de fietsers een helm; en op drie daarvan is dat minstens 80%.

Net als de afgelopen drie jaar staan de telpunten Vanderveldeplein, IJsvogellaan, Woluwe/Vandervelde en Van Praetbrug nog steeds hoog in de ranglijst en worden ze vergezeld door het telpunt Biestebroekdok/ Paepsembrug en Merode, waarmee de top 6 compleet is.

Tegelijkertijd is het, net als in 2024, het kruispunt “Dansaert/Van Artevelde” dat de laagste waarde laat zien (57,4%) .

Wat het geslacht betreft, waren vrouwen vroeger minder geneigd om een helm te dragen dan mannen, maar sinds 2016 is dat verschil kleiner geworden. In 2016 had het aantal vrouwen dat een helm draagt het aantal mannen bijgehaald. **Sinds 2017 is het aantal vrouwen dat een helm draagt voor het eerst groter dan het aantal mannen.**

In 2025 droeg 68% van de mannen een helm, tegenover 75% van de vrouwen. De cijfers **blijven dus hetzelfde als in 2024.**

Tabel 4 - Aandeel fietsers met helm op elk van de 26 telpunten, in 2025.
Bron: Pro Velo

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. Sinds 2017 worden ook tellingen uitgevoerd om het gebruik van **elektrische fietsen** te beoordelen. Deze observaties werden uitgevoerd in juni, op een dinsdag of donderdag van 8 u. tot 9 u., op 8 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. Sinds 2025 worden ook micromobiliteitsvoertuigen meegeteld. Ze worden in een apart deel van dit rapport besproken.

Soorten fietsen ⁷

Sinds 2017 **neemt het aantal elektrische fietsen in de brede zin** (dit omvat alle soorten fietsen met elektrische ondersteuning tot max. 25 km/u of max. 45 km/u (speedpedelec)) **toe. Deze trend zet zich ook in 2025 voort voor ritten tussen 8 en 9 uur, hoewel iets minder sterk dan voorheen** (49%, ofwel +1 procentpunt tussen 2024 en 2025). Terwijl ze in voorgaande jaren vooral 's ochtends werden gebruikt, is 2025 het eerste jaar waarin het aandeel van e-bikes in het **totale aantal fietsen dat op zondag wordt gebruikt (52%) groter is dan het aandeel dat tussen 8.00 en 9.00 uur wordt gebruikt**. Hun aandeel is bovendien met 10 procentpunten gestegen ten opzichte van 2024. De tellingen vonden plaats in de tweede helft van juni.

<i>Aandeel van e-bikes in het totale aantal getelde fietsen (exclusief Villo! en free floating)</i>	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Verplaatsingen tussen 8:00 en 9:00	13%	13%	22% (577 e-bikes)	29% (715 e-bikes)	32% (737 e-bikes)	37% (1152 e-bikes)	41% (1406 e-bikes)	48% (1741 e-bikes)	49% (2125 e-bikes)
Verplaatsingen op zondagmiddag	6%	7%	15% (60 e-bikes)	12% (72 e-bikes)	25% (119 e-bikes)	26% (70 e-bikes)	31% (95 e-bikes)	42% (152 e-bikes)	52% (173 e-bikes)

Tabel 5- Aandeel elektrische fietsen⁸ in het totale aantal getelde fietsen sinds 2017. Bron: Pro Velo.

Deze waarneming komt overeen met de bevindingen van Traxio⁹ van de laatste jaren over de toename van het aandeel elektrische fietsen (51% marktaandeel in 2024) onder de nieuwe fietsen in België.

7. 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 de cijfers voor 2017 en 2018 in dit verslag aangepast. In 2025 zijn de categorieën "Free floating" en "Villo!" samengevoegd en worden ze in het veld als één categorie geregistreerd, wat tot nu toe niet het geval was. In dit rapport hebben we daarom de percentages van de voorgaande jaren opnieuw berekend om de free floating-fietsen uit de berekening te houden en vergelijkbare resultaten te krijgen. Het is dus mogelijk dat de cijfers enigszins afwijken van die in eerdere rapporten.

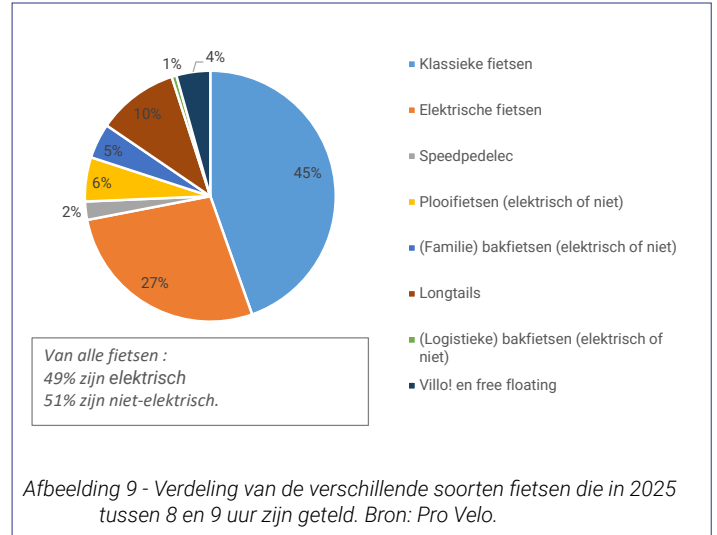
8. Deze categorie omvat standaard elektrische fietsen, speedpedelecs, free floating bikes en elektrische plooi- en bakfietsen.

9. Bron: Rapport "Op weg naar 2025 – De Belgische fietsmarkt in cijfers" van Traxio Vélo. Begin 2025 gepubliceerd en op aanvraag verkrijgbaar bij Traxio.

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 353 en 4919 fietsers). Deze cijfers moeten daarom met de nodige voorzichtigheid worden geïnterpreteerd.

Bij de tellingen van “fietsypes”, uitgevoerd tussen 8 en 9 uur op een werkdag, zien we een algemene stagnatie van de gegevens sinds 2024, met enkele kleine variaties:

- Het aandeel van de volgende drie soorten fietsen **daalt met 1 procentpunt** ten opzichte van 2024: **“standaard” fietsen zonder elektrische ondersteuning (45% in 2025)**, **“standaard” fietsen met elektrische ondersteuning (27% in 2025)** en **vouwfietsen (6% in 2025)**.
- Het aandeel van twee andere soorten fietsen **stijgt met 1 procentpunt** ten opzichte van 2024: **speedpedelecs (2% in 2025)** en **Villo! en free-floating fietsen (4% in 2025)**.
- In 2024 werden bakfietsen en longtails nog in één categorie ondergebracht, goed voor 14% van de getelde fietsen. Nu zijn ze opgesplitst in twee aparte categorieën. In 2025 maken **bakfietsen 5%** uit van de getelde fietsen, **terwijl longtails 10%** uitmaken. In 2025 zien we dus een **lichte stijging van 1 procentpunt ten opzichte van 2024** (bakfietsen en longtails maken samen 15% uit van de fietsen).



Opmerking: de steekproef nam tussen 2025 (n=4494 fietsen tussen 8 uur en 9 uur) en 2024 (n=3752) toe met 20%.

Het aandeel mannen/vrouwen naargelang het type fiets

Vergelijking met 2024

De trends zijn hetzelfde als het gaat om de verdeling per type voor **klassieke fietsen** zonder elektrische ondersteuning en standaardfietsen met elektrische ondersteuning, tussen 2024 en 2025.

Het grootste verschil met 2024 zit in de verdeling per geslacht voor de **speedpedelec**, een verdeling die overeenkomt met de resultaten van 2023, met een stijging van 11 procentpunten voor vrouwen (35% in 2025 tegenover 24% in 2024).

De ongelijkheid tussen mannen en vrouwen voor **logistieke bakfietsen** (goederenvervoer) is sinds 2024 afgenomen, met 21% vrouwen in 2025 tegenover slechts 15% in 2024.

De verdeling per geslacht voor **vouwfietsen**, die vorig jaar werd gekenmerkt door een opvallende daling van

het aandeel vrouwen in 2024 (38%) ten opzichte van 2023 (49%), kent opnieuw een lichte stijging in 2025 (41%).

In 2025 is de verdeling per geslacht gelijk voor **longtails** (49% vrouwen). Het aandeel vrouwen is iets lager voor **gezinsbakfietsen** (47%) dan het aandeel mannen. Als we longtails en gezinsbakfietsen samenvoegen tot één categorie, om ze te vergelijken met 2024, zijn vrouwen iets minder vertegenwoordigd (49% vrouwen in 2025, tegenover 50% in 2024).

Terwijl het aandeel vrouwen dat gebruikmaakt van **Villo! en free floating-deelfietsen** in 2024 respectievelijk 25% en 32% bedroeg, is het aandeel voor deze twee vervoerswijzen samen in 2025 39%.

Oververtegenwoordiging van vrouwen in bepaalde categorieën

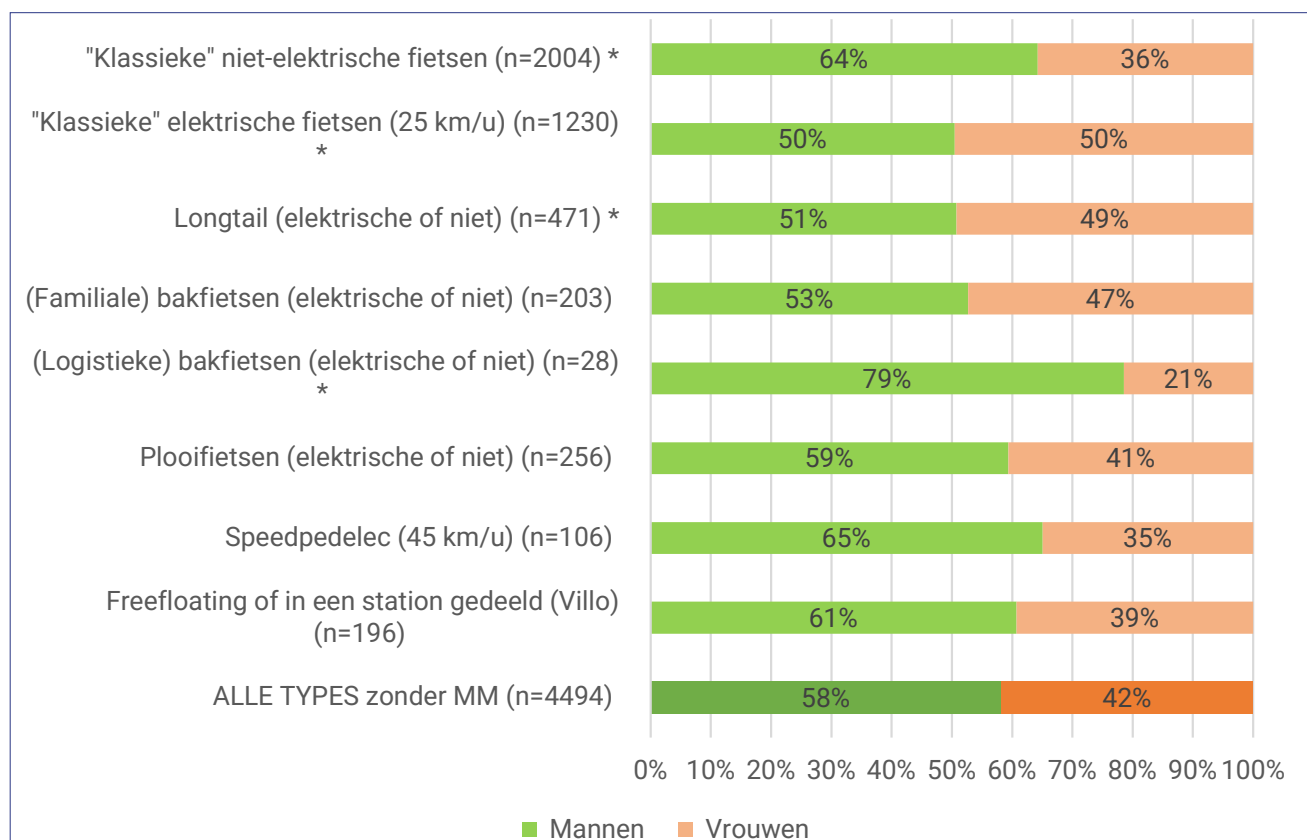
Het **aandeel vrouwen dat op weekdagen tussen 8 en 9 uur 's ochtends met een gezinsbakfiets (47%) of een longtail (49%) fietst is hoger dan het gemiddelde percentage vrouwen onder alle fietsers (42%¹⁰ vrouwen op alle verplaatsingen tijdens de ochtendspits)**. Hetzelfde geldt voor **standaard e-bikes (met 50% vrouwen)**.

Het percentage mannen dat in dezelfde periode op een standaardfiets (niet elektrisch) (64%), een speedpedelec (65%) of een logistieke bakfiets (79%) fietst, is daarentegen (veel) hoger dan het percentage in de totale steekproef (58%). De steekproefgrootte van deze laatste categorie blijft echter erg beperkt (28 logistieke bakfietsen).

Verdeling man-vrouw op basis van elektrische trapondersteuning

Als we ten slotte de verdeling tussen mannen en vrouwen analyseren op basis van de aanwezigheid (of afwezigheid) van elektrische ondersteuning, alle soorten fietsen samen genomen¹¹, zien we dat de resultaten identiek zijn aan die van 2024: **48% van de fietsen met elektrische ondersteuning wordt door vrouwen gebruikt**, en het aandeel vrouwen bedraagt 36% bij fietsen zonder ondersteuning.

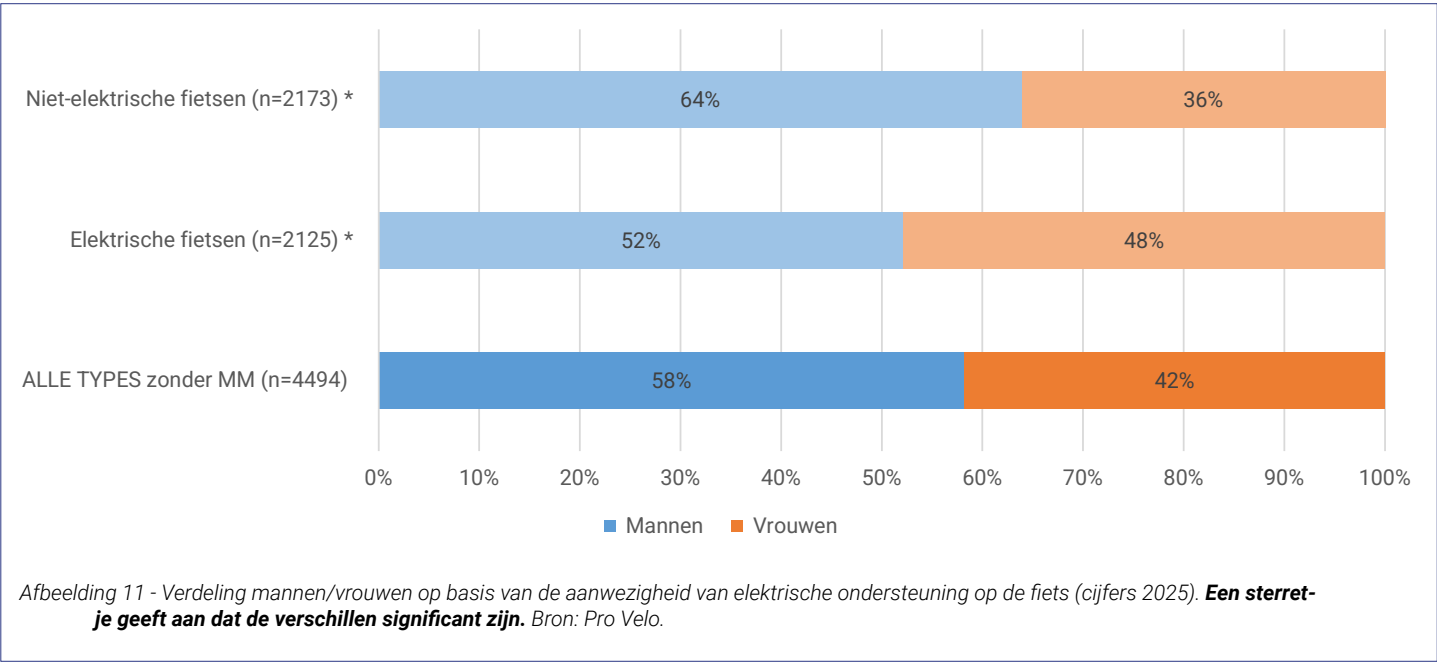
De grafieken hieronder tonen deze cijfers in detail. **Een asterisk geeft aan of de verdeling tussen mannen en vrouwen significant verschilt van die in de steekproef**, namelijk 58% mannen en 42% vrouwen, gezien de omvang van de steekproef.



Afbeelding 10 - Verdeling mannen/vrouwen per type fiets (cijfers 2025) ("STD-fiets" betekent "standaardfiets"). Een sterretje geeft aan dat de verschillen significant zijn. Bron: Pro Velo.

10. 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.

11. Met alle soorten fietsen samen bedoelen we alle categorieën fietsen die zijn meegeteld in de tellingen "rond het type fiets" en die elektrische ondersteuning hebben. Het kan dus gaan om standaard fietsen met elektrische ondersteuning, vouwfietsen, speedpedelecs, bakfietsen of longtails.



Fietzers met een helm volgens het type fiets en gender

ALS je kijkt naar alle fietsers, laten de tellingen dit jaar zien dat er een kleine daling is in hoeveel mensen een helm dragen, want **68% van de fietsers**¹² droeg een helm (tegenover 70% in 2024). Deze daling is iets groter bij **mannen (65% droeg een helm in 2025 tegenover 68% in 2024)** dan bij **vrouwen (73% droeg een helm in 2025 tegenover 74% in 2024)**.

In lijn met de trend van de afgelopen jaren blijft de **helmdracht aanzienlijk boven het gemiddelde bij fietsers die een standaard elektrische fiets (max. 25 km/u) gebruiken**¹³: 82% van de mannen en 88% van de vrouwen (tegenover 60% van de mannen en 62% van de vrouwen voor de klassieke fiets), dus 85% in totaal. We zien dus een stijging van 4 procentpunten ten opzichte van 2024 voor vrouwen die een helm dragen op een elektrische fiets (84%).

Dit geldt ook voor **“bakfietsen”¹⁴ en longtails** (80% van

de vrouwen, 70% van de mannen) **en speedpedelecs** (84% van de mannen en 72% van de vrouwen). Opgemerkt moet worden dat voor dit laatste type fiets, ondanks de wettelijke verplichting om een helm te dragen, het percentage sinds 2024 met 16 procentpunten is gedaald, zowel bij mannen als bij vrouwen.

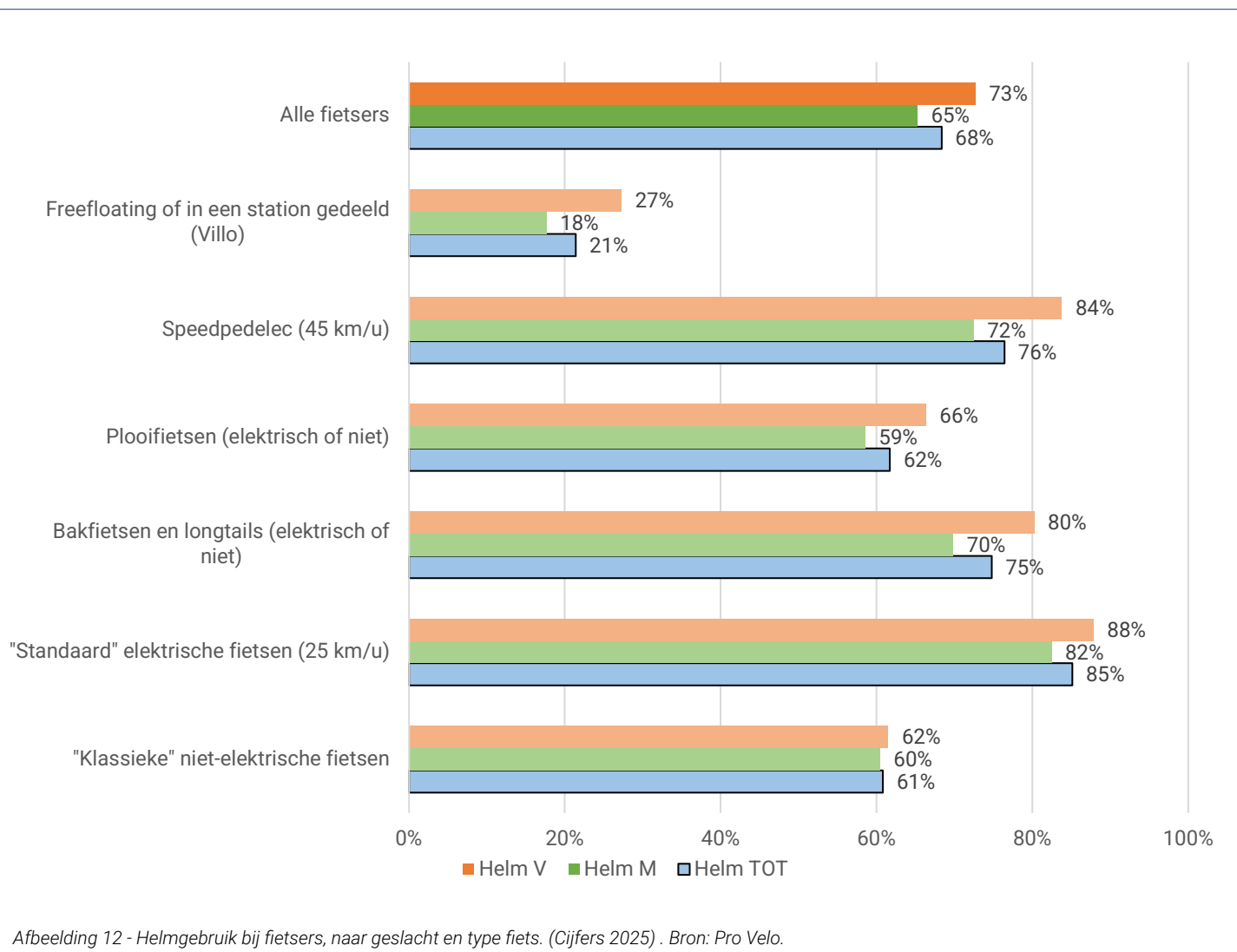
Er wordt minder vaak een helm gedragen door mensen die *Villo!* en *free floating-fietsen* gebruiken, ook al is er sinds 2024 een kleine stijging te zien (+3 procentpunten in totaal).

Tot slot zien we ook dit jaar weer dat meer vrouwen dan mannen een helm dragen op alle soorten fietsen.

12. 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.

13. We houden alleen rekening met elektrische fietsen die geen speedpedelecs zijn. Helmen zijn verplicht voor speedpedelecs.

14. Zowel gezins- als logistieke bakfietsen



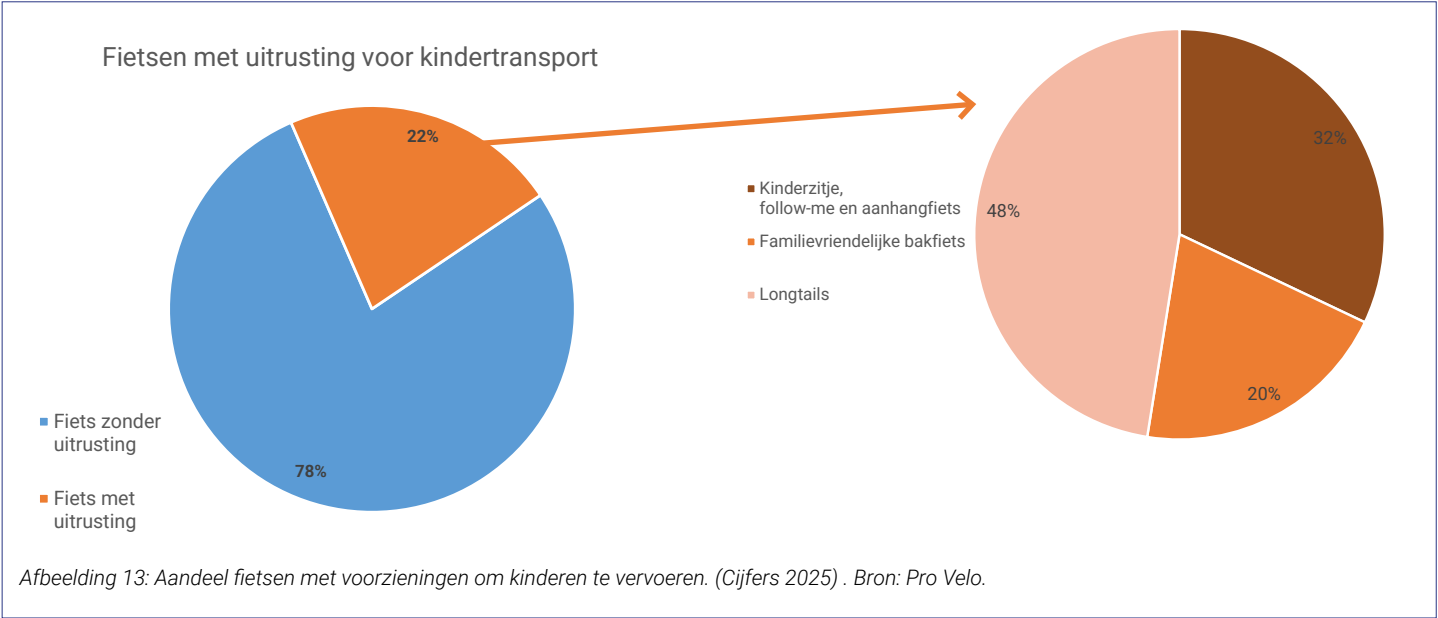
Vervoer van kinderen

We zien ook een stijging van het aantal fietsers met voorzieningen om kinderen te vervoeren. In de telling zijn meegenomen: **kinderzitjes, follow-me-, derdewielen, bakfietsen en longtails**. Opgemerkt moet worden dat deze twee laatste categorieën in eerdere analyses werden gecombineerd in één categorie.

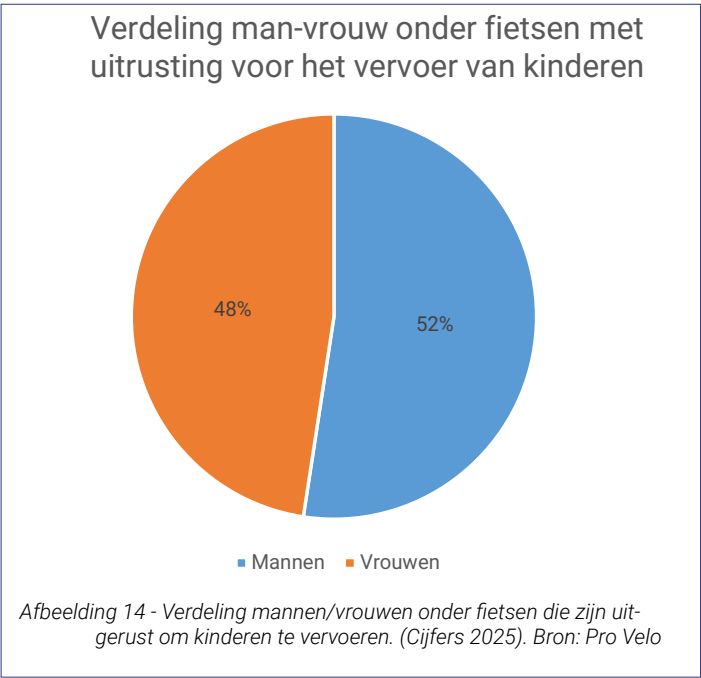
22% van alle fietsen was uitgerust met voorzieningen om kinderen te vervoeren, wat een kleine daling van 1 procentpunt betekent ten opzichte van 2024. Het grootste deel van de uitgeruste fietsen waren **longtails**

(48%), gevolgd door **kinderzitjes, derde wielen en follow-me's (32%)**. **20%** van de **gezinsbakfietsen** wordt gebruikt om kinderen te vervoeren. In vergelijking met 2024 is het gebruik van kinderzitjes, derde wielen en follow-me's met 7 procentpunten gedaald ten gunste van de twee andere fietstypes.

Ter vergelijking: in 2024 was 23% van de fietsen uitgerust met voorzieningen, 77% niet. We telden toen 61% gezinsbakfietsen en 39% derdewielen, kinderzitjes en follow-me's.



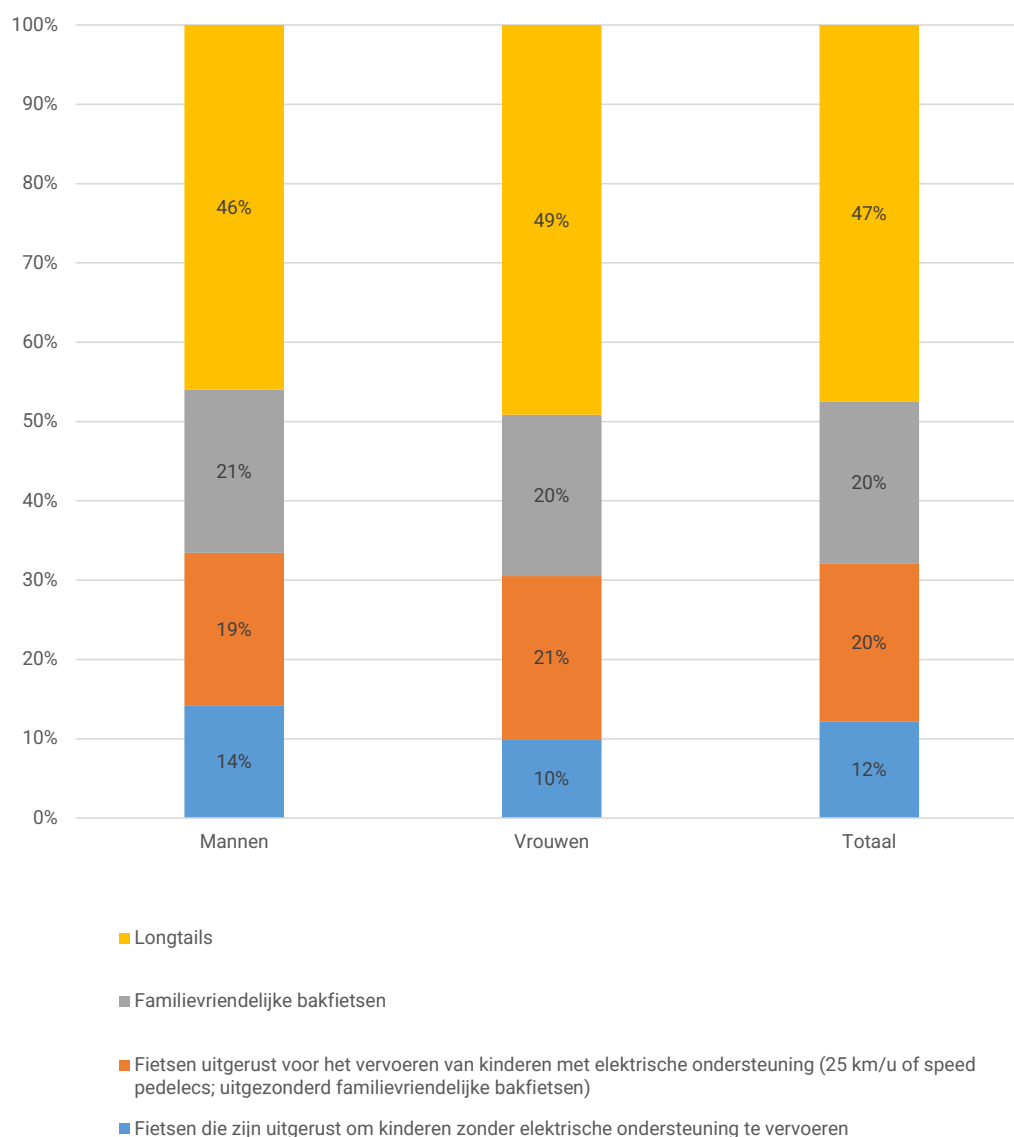
In 2025 is het **verschil tussen mannen en vrouwen** in het gebruik van **fietsen met kinderzitjes niet veel kleiner dan in 2024, met een verschil van maar één procentpunt**. 52% van de fietsen met kinderzitjes wordt door mannen gebruikt.



We zien dat het **aandeel e-bikes onder fietsers die een fiets gebruiken die is uitgerust om kinderen te vervoeren (88%) veel hoger is dan het percentage e-bikes onder alle fietsers (49%)**. Het gebruik van fietsen zonder elektrische ondersteuning die zijn uitgerust om kinderen te vervoeren is sinds 2024 aanzienlijk gedaald met 7 procentpunten ten gunste van gezinsfietsen en longtails, zowel voor mannen als voor vrouwen. Het gebruik van kinderzitjes, derdewielen en follow-me's op een elektrische fiets blijft stabiel in vergelijking met 2024.

Er is geen noemenswaardig verschil tussen mannen en vrouwen wat betreft het type fiets dat is uitgerust met een voorziening om kinderen te vervoeren, behalve dat vrouwen iets vaker, maar niet significant vaker, gebruikmaken van longtails (49% tegenover 46% voor mannen) en een iets hoger, maar niet significant gebruik door mannen van fietsen zonder elektrische ondersteuning (14% tegenover 10% bij vrouwen).

Geslacht en type fiets met een voorziening om kinderen te vervoeren



Fietsverlichting bij het vallen van de avond

Na zonsondergang zijn op vier locaties observaties gedaan om te kijken of fietsen goed verlicht waren. Dit zijn de resultaten van alle observaties samen:

- **75,5%** van de fietsen was vanvoor en vanachter correct verlicht;
- **15,1%** van de fietsen was slechts gedeeltelijk verlicht;
- **9,4% van de fietsen had geen voor- of achterlicht;**
- **18,1%** van de fietsers **droeg een fluohesje** en **2,7%** een **fluorescerende rugzakhoes**.

Bijlage 5 bevat een tabel met de volledige resultaten.

In vergelijking met 2024 is het aantal fietsen met goede verlichting met bijna 4 procentpunten gedaald (75,5% in 2025 tegenover 79,2% in 2024). Deze verandering komt door een slechtere verlichting bij fietsers, waarbij meer mensen dan in 2024 zich tevreden stellen met gedeeltelijke verlichting (15,1% in 2025 tegenover 11,2% in 2024).

Het percentage fietsen zonder koplamp blijft constant (9,4% in 2025 tegenover 9,6% in 2024).

Tot 2019 bleek uit de genderanalyse dat vrouwen beter verlicht rondreden dan mannen. Het verschil in verlichting was minder groot tussen 2019 en 2022. In 2023 en 2024 was er dan weer een groot verschil, met 83,5% van de vrouwen die hun verlichting op orde hadden, tegenover 77,3% in 2024. 2025 wordt echter gekenmerkt door een stabilisatie: **78,2% van de vrouwen beschikt over een fiets met goede verlichting**, tegenover **74,4% van de mannen**, waardoor er niet kan worden gesteld dat het verschil significant is. Vrouwen dragen nog steeds vaker een fluohesje (29,5% van de vrouwen, 13,8% van de mannen).

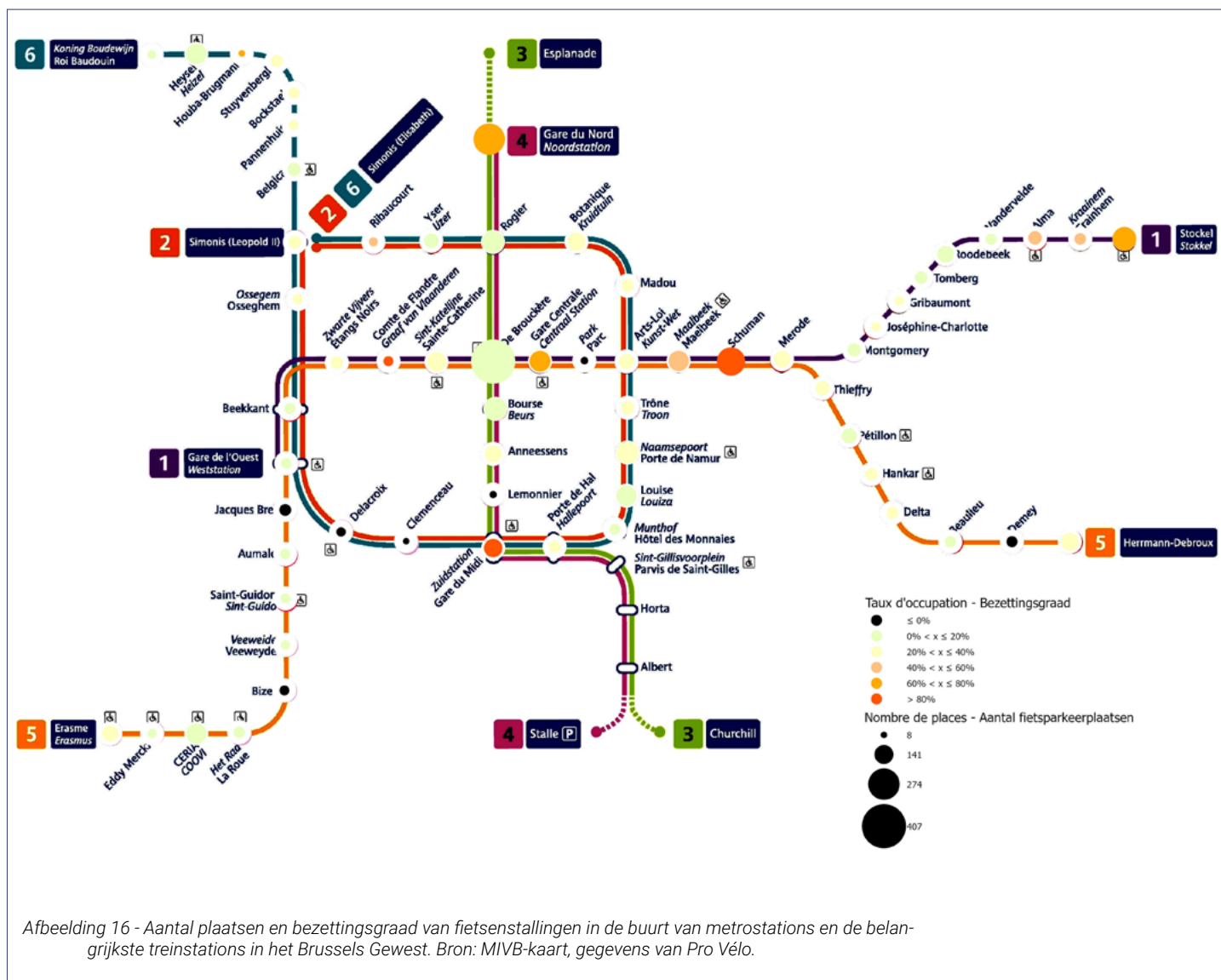
De steekproef voor deze verlichtingsmeting bestaat voor 72,3% uit mannen en voor slechts 27,7% uit vrouwen.

Parkeren

De gegevens over de bezettingsgraad van de fietsenstallingen in de buurt van metrostations en de belangrijkste treinstations in de regio zijn verzameld op weekdays (werkdagen), van 25 september tot 2 oktober 2025 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. Dit jaar moest ook worden gekeken of er steps aan de fietsenrekken waren vastgemaakt, maar er zijn er geen geteld. Er waren wel veel *free floating*-steps en fietsen in de buurt van (of op) de fietsenstallingen. Deze voertuigen worden echter niet meegeteld bij de berekening van de bezettingsgraad, omdat ze geen parkeerplaats innemen en bij overbezetting van de parkeerplaats kunnen worden verplaatst.

Bezettingsgraad van fietsenstallingen

De gemiddelde bezettingsgraad van fietsenstallingen is 33% (2019: 32%; 2020: 27%¹⁵; 2021: 31%; 2022: 33%; 2023: 34%; 2024: 30%). 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**. Voor het merendeel is de bezettingsgraad gestegen ten opzichte van 2024, behalve bij het Noordstation en het Centraal Station, waar een (kleine) daling is te zien.

- **Zuidstation** (96%; tegenover 59% in 2024)
- **Station Brussel-Schuman** (82%; tegenover 65% in 2024)
- **Noordstation** (72%; tegenover 74% in 2024)
- **Station Brussel-Luxemburg** (69%; tegenover 65% in 2024)
- **Centraal station** (63%; tegenover 70% in 2024)

Onder de andere drukt **bezette fietsenstallingen** vindt men ook het station **Graaf van Vlaanderen** (91% tegenover 89% in 2024), **Houba-Brugmann** (71% tegenover 0% in 2024¹⁵) en **Stockel** (65,1% tegenover 47,5% in 2024)

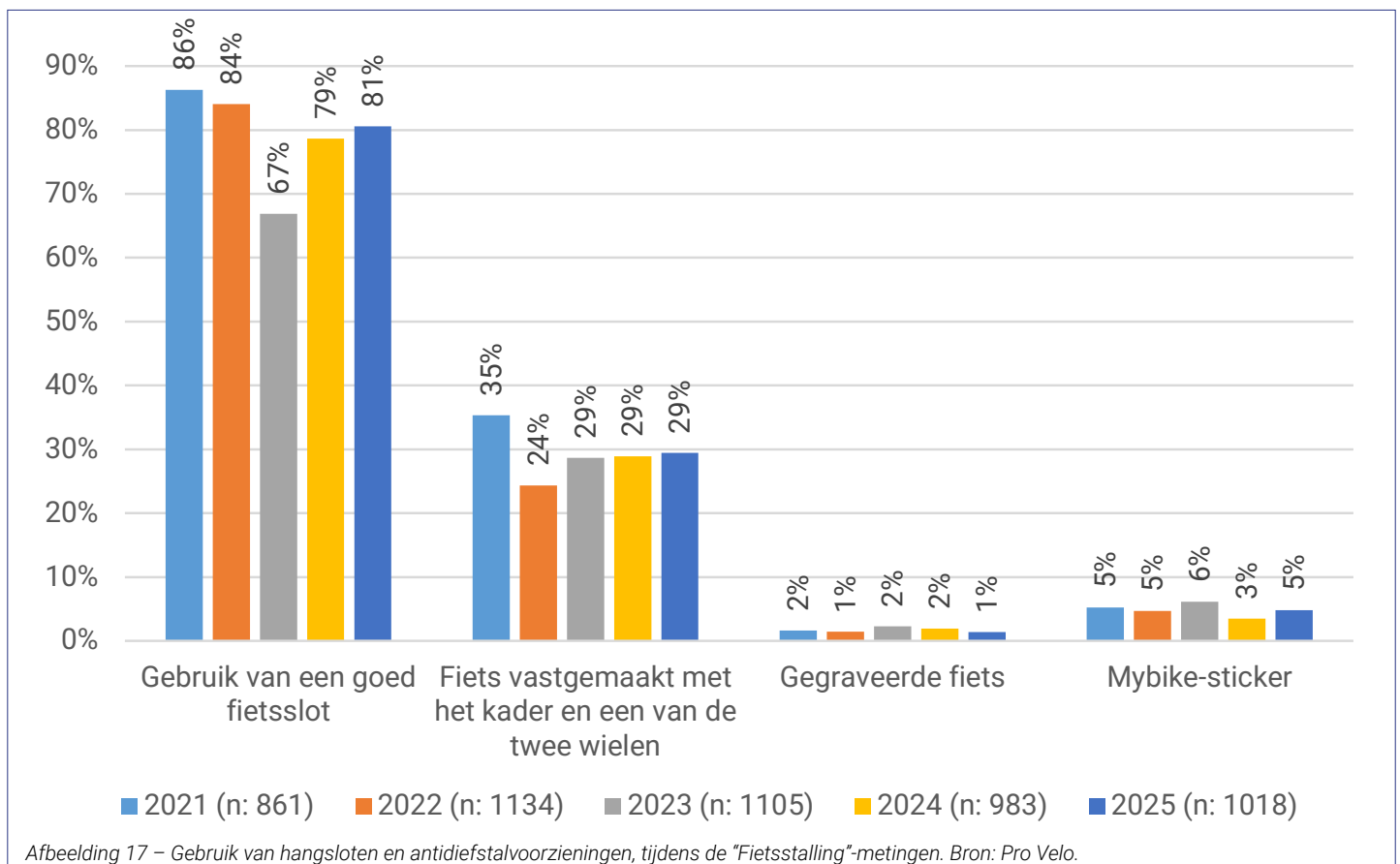
Bij de minst gebruikte fietsenstallingen zitten zeven stations met een bezettingsgraad van 0%: Bizet, Demey, Jacques Brel, Lemonnier, maar ook, net als in 2024: Park, Clémenceau en Delacroix.

15. Het station Houba-Brugmann heeft maar weinig parkeerplaatsen, dus een kleine verandering in het aantal aanwezige fietsen heeft een grote invloed op de bezettingsgraad van het station.

Gebruik van fietsslots en antidiefstalvoorzieningen

We verzamelden ook gegevens over **hoe de fietsen**¹⁶ **werden vastgemaakt** (zie afbeelding 18). Van de 1018 fietsen die tijdens onze tellingen in het centrum of aan de kleine ring waren geparkeerd, was **80,5% (+2 procentpunten ten opzichte van 2024)** vastgemaakt met een goed slot¹⁷ en was **29% (net als in 2024)** vastgemaakt aan het kader en een van de twee wielen. Hoewel dit laatste cijfer misschien laag lijkt, moet men er rekening mee houden dat op veel plekken (vooral bij NMBS-stations) de fietsenstallingen **bestaan uit rekken** waarmee je **een van de twee wielen** (meestal het voorwiel) van de fiets kunt vastzetten. Hoewel het steeds wordt aanbevolen om het voorwiel samen met het kader te bevestigen, kan de bevestiging van het kader 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 was 5% van de fietsen gegraveerd. Dat percentage is gedaald tot **minder dan 1% in 2020 en in 2024 was 1,4%** van de fietsen **gegraveerd** (tegenover 1,9% in 2023). Anderzijds had **4,8%** van de fietsen een **sticker**¹⁹ (wat een lichte stijging van 1,3 procentpunt betekent ten opzichte van 2024). 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 antidiefstals-ticker. Het is dan ook normaal dat het aandeel gegraveerde fietsen in het Gewest geleidelijk afneemt. Maar het blijft opvallend dat slechts een klein deel van de geregistreerde fietsen momenteel is voorzien van een mybike-sticker¹⁸.



16. Eventuele aanwezige steps worden hier niet vastgemaakt, omdat hun bevestigingssysteem/techniek niet hetzelfde is als dat van fietsen.

17. Met een “goed fietsslot” bedoelen we: U-vormige hangsloten; vouwsloten en grote kettingen bedekt met een sterk stof.

18. <https://mybike.belgium.be/nl/>

Resultaten van de tellingen van micromobiliteitsvoertuigen

Kwantitatieve analyse

Vergelijking fietsen/micromobiliteitsvoertuigen

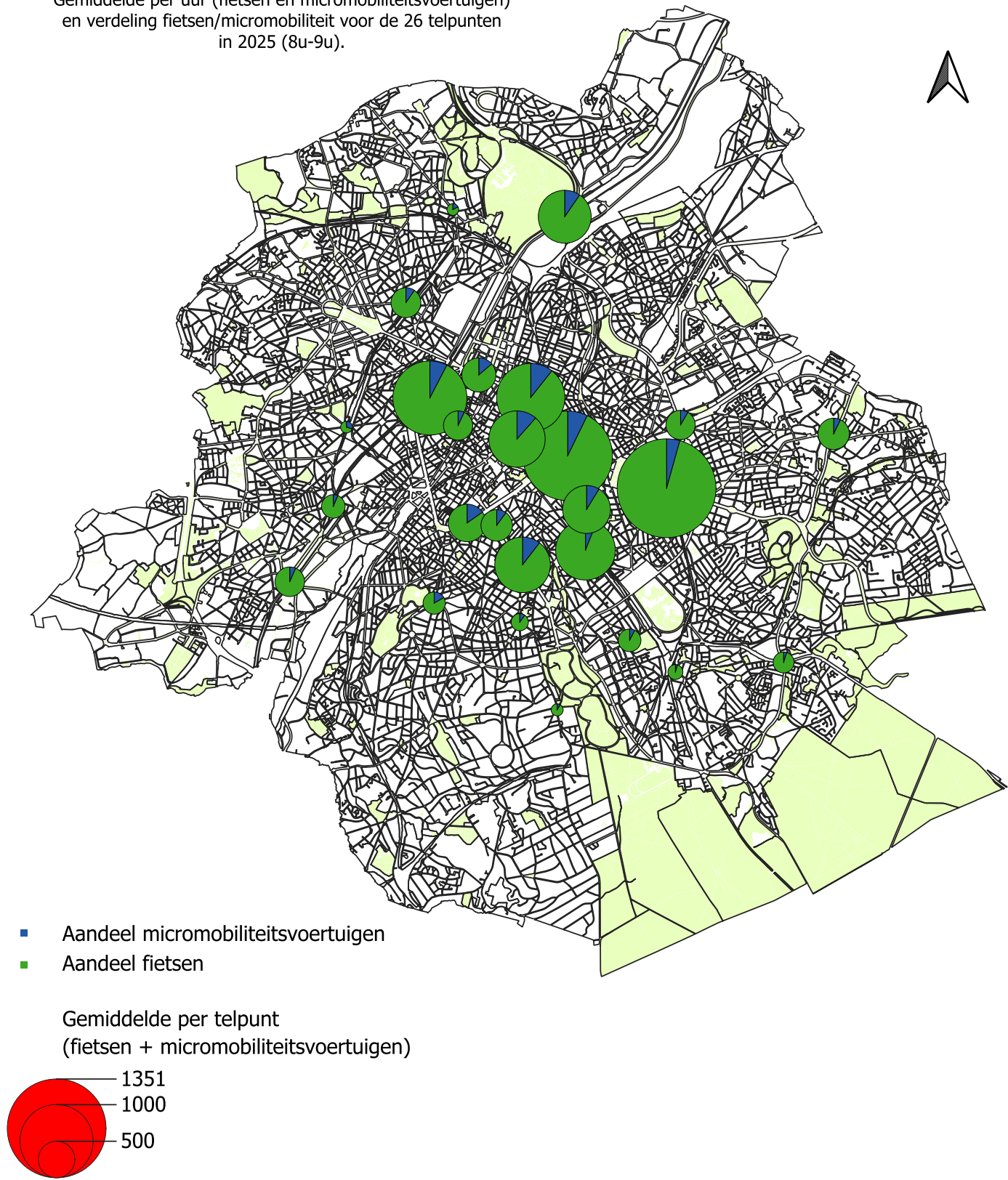
Dit jaar zijn micromobiliteitsvoertuigen (op spierkracht en elektrisch, privé en gedeeld) voor het eerst samen met fietsers geteld op de 26 seizoensgebonden telpunten. **Van alle getelde 'voertuigen'** (fietsen en micromobiliteitsvoertuigen) waren **9% micromobiliteitsvoertuigen** en 91% fietsen.

Het aandeel micromobiliteitsvoertuigen/fietsen verschilt per telpunt. 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.

De onderstaande kaart (afbeelding 18) laat enerzijds de geografische spreiding zien van het aantal getelde gebruikers van micromobiliteit (voor elk kruispunt, gemiddelde van de resultaten van de waarnemingen in januari, mei, september en november 2025, tussen 8 en 9 uur) en anderzijds, met behulp van cirkeldiagrammen het aandeel dat zij vertegenwoordigen in vergelijking met fietsers.

Bij het kruispunt bij het **Weststation vindt men de meeste micromobiliteitsvoertuigen (30%** van het totaal). De kruispunten Emile Bockstaelplein (17,5%), Albertplein (16,9%), Muntgebouw (15,3%) en Antwerpsepoort (13,8%) maken de top 5 compleet. Anderzijds zien we dat op de **kruispunten Mérode (4,3%), IJsvogellaan (4,6%) en Vorst/Herman Debroux (4,9%)** het minste aantal **micromobiliteitsvoertuigen** voorbij komt.

Gemiddelde per uur (fietsen en micromobiliteitsvoertuigen)
en verdeling fietsen/micromobiliteit voor de 26 telpunten
in 2025 (8u-9u).



Afbeelding 18 – Gemiddeld aantal vervoersmiddelen en hun aandeel in vergelijking met fietsen op de 26 telpunten in 2025 (8-9 uur). Bron: Pro Velo.

Als we naar de absolute cijfers kijken, zien we dat de aantallen ook verschillen per telpunt. Het is niet op de telpunten waar hun aandeel het grootst is dat we meer micromobiliteitsvoertuigen zien. De kruispunten Schaarbeeksepoort (gemiddeld over het hele jaar: 100 voertuigen/uur), Wetstraat/Koloniënstraat/Koningsstraat (89 voertuigen/uur) en Wetstraat (89 voertuigen/uur) zijn de top 3. De Wetstraat is ook een van de drie plekken waar de meeste fietsers zijn. Anderzijds hebben we de kruispunten Ijvogellaan (10 voertuigen/uur), Vorst/Herman Debroux (14 voertuigen/uur) en De Frélaan/Waterloosesteenweg (15 voertuigen/uur). Twee van deze kruispunten (Ijvogellaan en De Frélaan/Waterloosesteenweg) behoren ook tot de plekken waar gemiddeld de minste fietsers zijn.

Als we de cijfers per seizoen bekijken, zien we weinig verschil, behalve in januari, wanneer het gemiddelde aantal micromobiliteitsvoertuigen het laagst is (gemiddeld: 32 voertuigen/telpunt). In mei, september en november zijn er gemiddeld respectievelijk 51, 54 en 55 voertuigen per telpunt. Als we kijken naar het aantal fietsers, zien we dat januari ook de maand is met het laagste aantal fietsers.

2025 - Micromobiliteitsvoertuigen	Januari	Mei	September	November	Gemiddelde	Aandeel van micromobiliteitsvoertuigen in het totale verkeer ("voertuigen + fietsen")
Antwerpsepoort	33	74	75	76	65	13,8%
Schaarbeeksepoort	51	103	129	115	100	10,7%
Wet/Koloniën/Koning	70	109	91	87	89	11,6%
Stefaniaplein	34	50	51	39	44	10,1%
Vlaamsepoort	50	98	77	83	77	7,6%
Biestebroeckkaai/Paempsemalaan	19	19	43	25	27	6,6%
Philippe Werriepalein	15	47	47	49	40	9,7%
Van Praetbrug	43	91	72	72	70	9,6%
Weststation	32	77	49	35	48	30,0%
Merode	36	61	67	71	59	4,3%
Waverse steenweg/Maelbeekalaan	46	74	29	81	58	8,8%
Mouterijstraat/Kroonalaan	28	55	61	53	49	6,0%
Washingtonstraat/Waterloosesteenweg	17	31	27	20	24	10,1%
Wetstraat	69	113	77	95	89	7,2%
Reyers/Kerselaeren/Roodebeekalaan	31	30	34	40	34	8,4%
Woluwe/Hymans/Vanderveldalaan	23	32	29	39	31	7,2%
Vorstalaan/Herman-Debrouxalaan	7	15	19	15	14	4,9%
Universiteitsrond-punt	19	19	37	19	24	7,6%
Albertplein	18	18	20	150	52	16,9%
Rondpunt Ijvogellaan	3	11	14	10	10	4,6%
Dansaertstraat/Van Artevelde	22	32	15	42	28	6,9%
Munthof	45	96	98	76	79	15,3%
Bockstaellaan/Bogaerdstraat	40	29	25	19	28	17,5%
De Frélaan/Waterloosesteenweg	9	16	13	20	15	8,8%
Louizalaan/Baljuwstraat	63	85	84	87	80	10,5%
Emile Vanderveldesquare	11	27	34	10	21	6,4%
Gemiddelde per periode	32	54	51	55		

Tabel 6 - Ruwe resultaten van de tellingen, deel micromobiliteit, voor elke periode (januari, mei, september en november 2025). Bron: Pro Velo.

Vergelijking van gedeelde versus privé-micromobiliteitsvoertuigen op 4 telpunten

Op vier locaties (Kruispunten Wetstraat/Koloniënsstraat/Koningsstraat; Merode; Waversesteenweg/Maalbeek; rotonde van de Universiteit) is er een onderscheid gemaakt tussen privé-micromobiliteitsvoertuigen en gedeelde (alleen steps) *free floating*-voertuigen. Zo maken privé-micromobiliteitsvoertuigen 47% uit van de voertuigen die op deze kruispunten zijn geteld.

Aandeel van gedeelde micromobiliteitsvoertuigen in het totale aantal micromobiliteitsvoertuigen (N=482)	52,6%
Aandeel van privé -micromobiliteitsvoertuigen in het totale aantal micromobiliteitsvoertuigen (N=434)	47,4%

Tabel 7 – Aandeel van gedeelde en privé-micromobiliteitsvoertuigen in het totale aantal geregistreerde micromobiliteitsvoertuigen. Bron: Pro Velo.

Als we dit nader bekijken, zien we verschillen in deze verdeling tussen de verschillende kruispunten (tabel 8) . We moeten echter wel in gedachten houden dat de aantallen voor sommige kruispunten relatief klein zijn.

Kruispunten	% gedeelde micromobiliteitsvoertuigen	% persoonlijke micromobiliteitsvoertuigen
Wet/Koloniën/Koning (N=357)	43,4%	56,6%
Merode (N=235)	50,6%	49,4%
Waverse steenweg/Maelbeeklaan (N=230)	69,1%	30,9%
Universiteitsrond-punt (N=94)	52,1%	47,9%

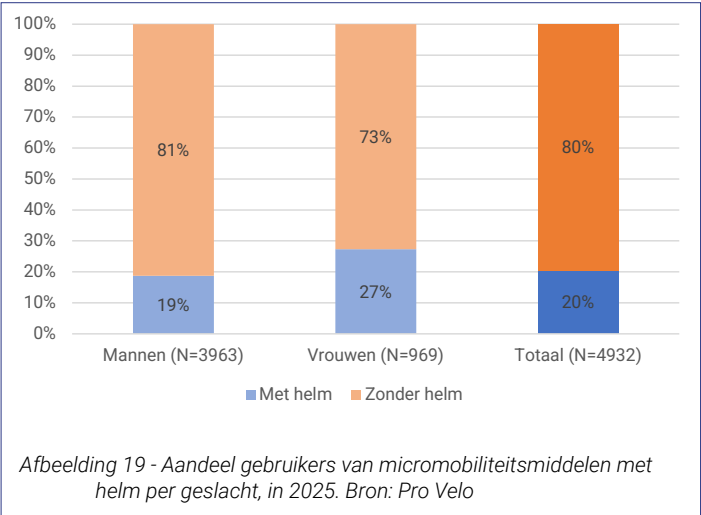
Tabel 8 – Verdeling gedeelde/privé-micromobiliteitsvoertuigen op de verschillende telpunten in 2025 (gemiddelde over de 4 telperiodes). Bron: Pro Velo.

Kwalitatieve analyse

Helmdracht

Gemiddeld droeg 20% van alle gebruikers van micromobiliteitsvoertuigen (MMV's) die tijdens de seizoensgebonden tellingen werden geregistreerd in 2025 **een helm**. Dit is een groot verschil met fietsers, waarvan 70% een helm draagt.

Er is een verschil van 8 procentpunten tussen vrouwen en mannen, waarbij mannen minder vaak een helm dragen (**19% van de mannen tegenover 27% van de vrouwen**).



Tabel 9 laat de verschillen tussen de kruispunten zien. Op 19 van de 26 telpunten draagt slechts een kwart van de gebruikers een helm.

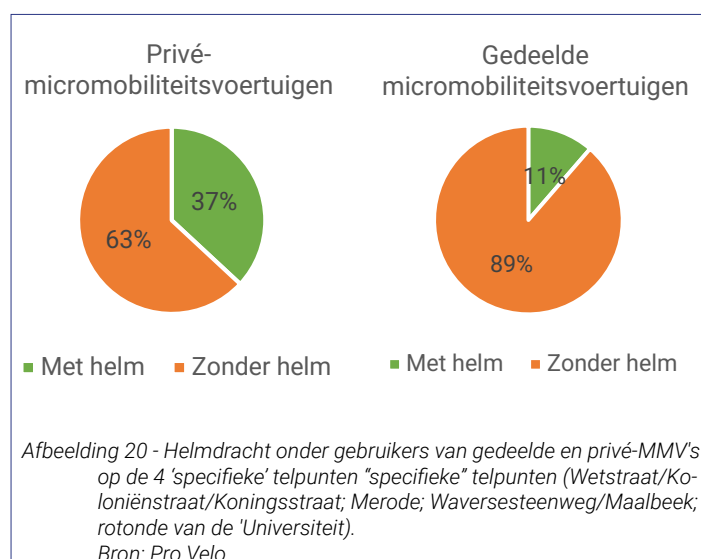
Het **Weststation** is het kruispunt waar het dragen van een helm door gebruikers van MMV's **het minst voorkomt (6%)**, het enige punt waar het minder dan 12% is. Ook bij fietsers is dit een van de punten waar het dragen van een helm het minst voorkomt, maar toch 61% bedraagt.

De plaatsen waar **het meest een helm wordt gedragen**, zijn het **Albertplein (33%)**, het kruispunt **Woluwe/Hymans/Vandervelde (33%)** en de **rotonde van de Universiteit (31%)**. Het kruispunt Woluwe/Hymans/Vandervelde is ook een van de plekken waar fietsers het vaakst een helm dragen (81%).

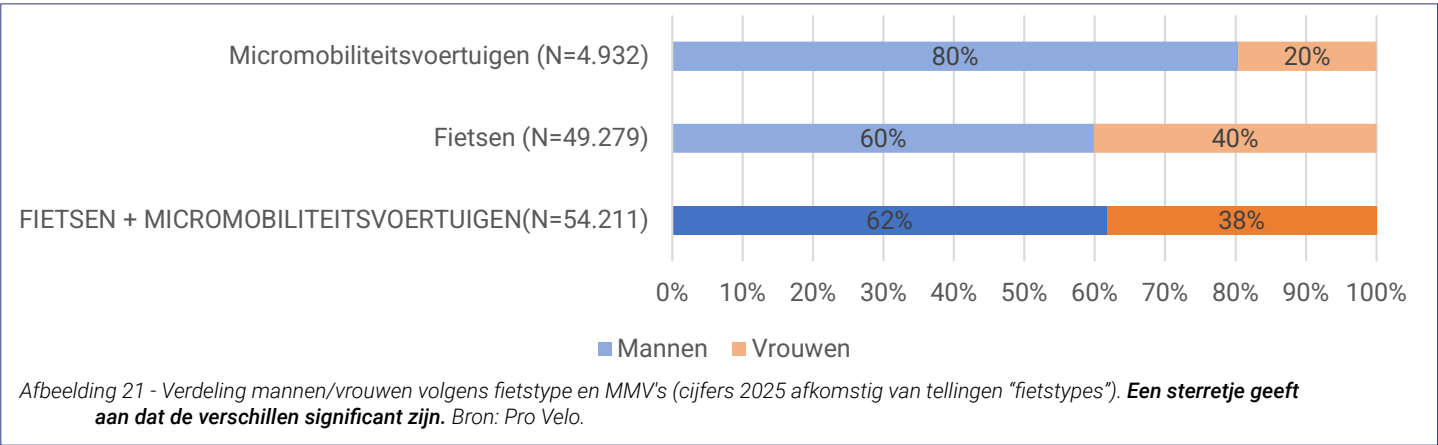
	Telpunt	% Helmen
20	Albertplein	33%
17	Woluwe/Hymans/Vanderveldelaan	33%
19	Universiteitsrond-punt	31%
9	Van Praetbrug	28%
15	Wetstraat	27%
21	Rondpunt Ijvogellaan	26%
18	Vorstlaan/Herman-Debrouxlaan	25%
11	Merode	24%
3	Wet/Koloniën/Koning	24%
25	De Frélaan/Waterloosesteenweg	22%
27	Emile Vanderveldesquare	22%
13	Mouterijstraat/Kroonlaan	21%
24	Bockstaellaan/Bogaerdstraat	21%
23	Munthof	21%
16	Reyers/Kerselaeren/Roodebeeklaan	21%
12	Waverse steenweg/Maelbeeklaan	19%
26	Louizalaan/Baljuwstraat	18%
4	Stefaniaplein	17%
2	Schaarbeeksepoort	17%
22	Dansaertstraat/Van Artevelde	16%
8	Philippe Werrieplein	13%
7	Biestebroeckkaai/Paempsemlaan	13%
6	Vlaamsepoort	13%
1	Antwerpsepoort	12%
14	Washingtonstraat/Waterloosesteenweg	12%
10	Weststation	6%

Tabel 9 - Aandeel gebruikers van micromobiliteitsvoertuigen met helm op elk van de 26 telpunten, in 2025. Bron: Pro Velo

Door in 2025 op vier plekken **apart te tellen hoeveel mensen gedeelde en private MMV's** gebruiken, kunnen we precies vergelijken hoeveel mensen van deze twee soorten voertuigen een helm dragen. Er is een **significant verschil van 26 procentpunten**, waarbij gebruikers van privé-MMV's duidelijk vaker een helm dragen dan gebruikers van gedeelde MMV's (37% tegenover 11% voor gedeelde MMV's).

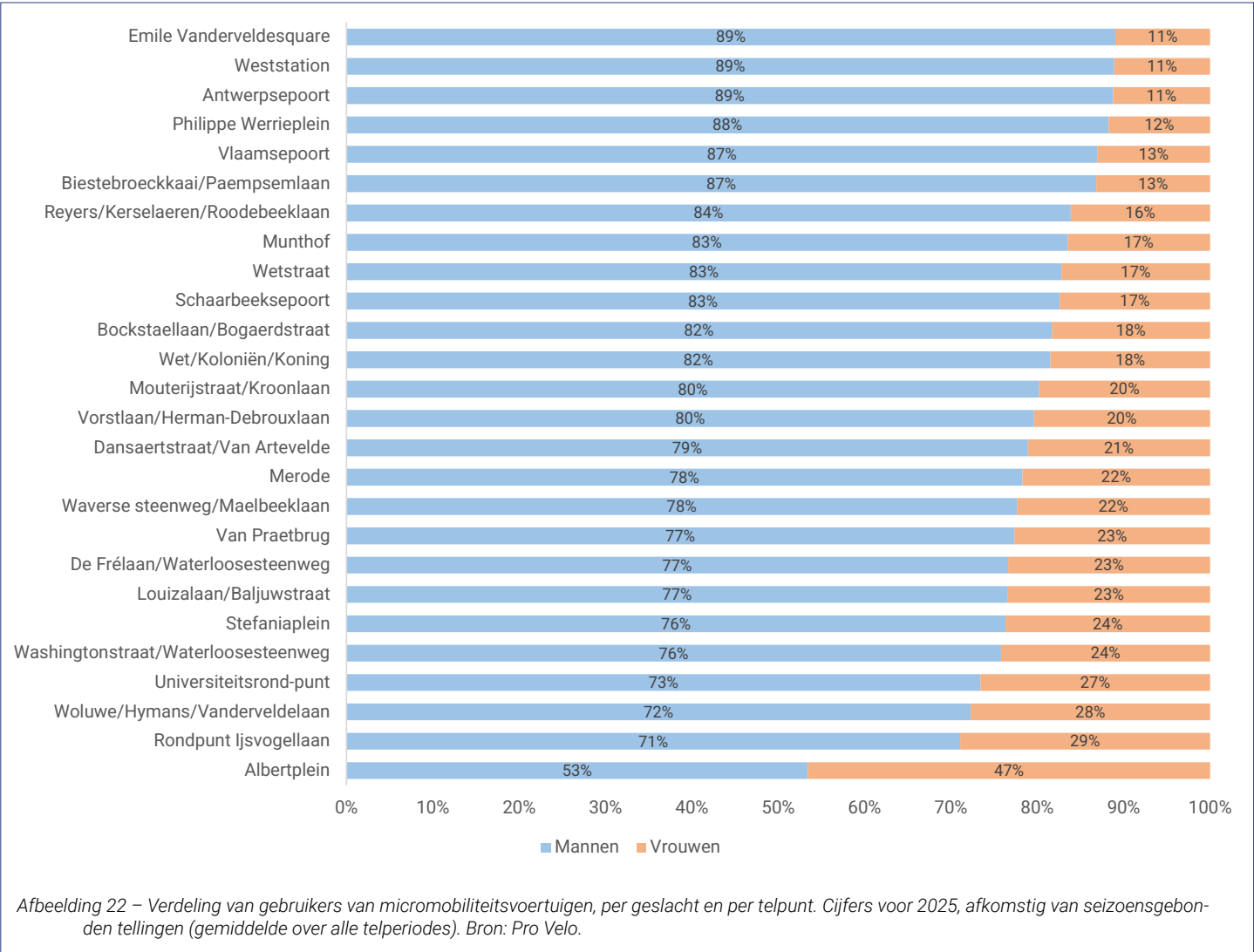


Aandeel mannen, vrouwen en kinderen



Uit de ‘seizoensgebonden’ tellingen, die 's ochtends tussen 8 en 9 uur worden gedaan, blijkt dat mannen 80% van de gebruikers van MMV's uitmaken en vrouwen 20%. Dat is een groot verschil met het aandeel mannen in het totale verkeer (fietsen + MMV's; 62%) en onder fietsers (60% mannen). Ongeacht de telplaats zijn mannen de grootste gebruikers van micromobiliteitsvoertuigen, met **meer dan 70% van de gebruikers op 25 van de 26 telpunten**.

De verdeling per geslacht is alleen op het **Albertplein** echt **in evenwicht**, met **53% mannen en 46% vrouwen** die de MMV's gebruiken. **De grootste verschillen tussen mannen en vrouwen** zien we bij het **Weststation**, het **Emile Vanderveldeplein** en de **Antwerpsepoort**, waar op elk van deze drie punten 11% van de gebruikers van MMV's vrouw is.



Vergelijking tussen de resultaten van handmatige tellingen en automatische tellingen van Brussel Mobiliteit

De steekproef van verkeersmetingen die in het kader van dit observatorium voor fietsen en micromobiliteit op een werkdag tussen 8 en 9 uur 's ochtends in januari, mei, september en november is verzameld, geeft een beeld dat overeenkomt met de trend die is waargenomen op de automatische tellers¹⁹ die op de fietspaden zijn geïnstalleerd. Op weekdagen (maandag tot en met vrijdag) laten deze tellers voor de periode 2024-2025 tussen 8 en 9 uur 's ochtends ook een groei van het verkeer zien van +15%.

Deze tellers tellen ook echter micromobiliteitsvoertuigen. Aangezien de wielbasis van elektrische steps de afgelopen jaren enkele centimeters is toegenomen, vallen de meeste steps nu onder de categorie fietsen. Het is dus niet meer mogelijk om ze uit te sluiten van de automatische tellingen.

19. Bron: <https://be.brussels/nl/transport-mobiliteit/mobiliteitsvraagstukken/thematisch-observatorium/fietsen/fietsgebruik>

Verslag van de permanente enquête

Samenvatting

Sinds 2021 ondervragen we via de 'permanente enquête' fietsers 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.)
- Fietsdiefstal (aantal fietsdiefstallen in de afgelopen twee jaar, het parkeren en vastmaken van de fiets op dat moment, het indienen van een klacht, enz.)
- Ongevallen (aantal fietsongevallen in de afgelopen twee jaar, mate van ernst, mogelijke tegenpartijen, enz.)

Methodologie

In 2025 zijn in totaal **393** fietsers ondervraagd.

Om de enquête te verspreiden, zijn verschillende studenten eropuit getrokken om fietsers in persoon te interviewen. Deze 393 interviews werden systematisch uitgevoerd van maandag tot en met vrijdag tussen 29 september en 21 oktober, in de voormiddag (van 8.00 tot 12.00 uur) of in de namiddag (van 14.00 tot 19.00 uur).

Om deze interviews uit te voeren, gingen de interviewers naar verschillende "stoppunten" voor fietsers (verkeerslichten, fietsenstallingen) op verschillende plaatsen in Brussel met een grote stroom aan fietsers:

- Troon
- Thurn en Taxis
- Hallepoort
- Madou
- Kanaal
- Kunst-Wet
- Basiliek van Koekelberg

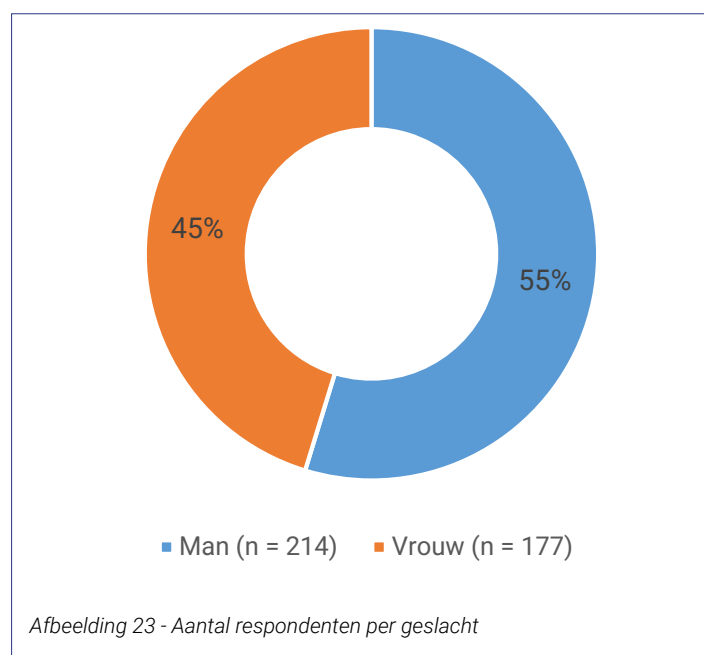
De vragenlijst die voor dit onderzoek werd gebruikt, is beschikbaar in bijlage 2.

Type verplaatsing en details van de steekproef

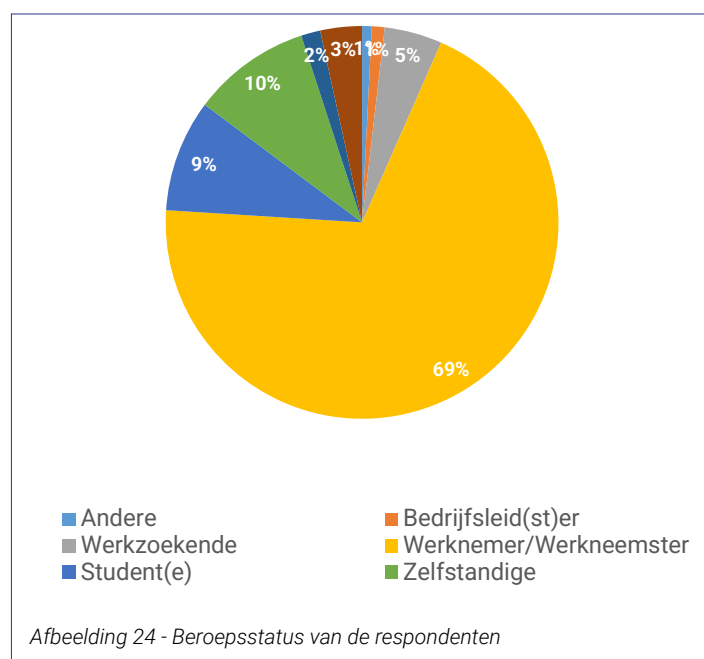
Alle resultaten worden hieronder weergegeven. We beschrijven eerst het profiel van de respondenten in de steekproef (geslacht, beroepssituatie, hoogst behaalde diploma) voor we de resultaten per thema bespreken (type verplaatsing, ervaren kwaliteit van de verplaatsing per fiets, fietsdiefstal, ongevallen).

Details van de steekproef

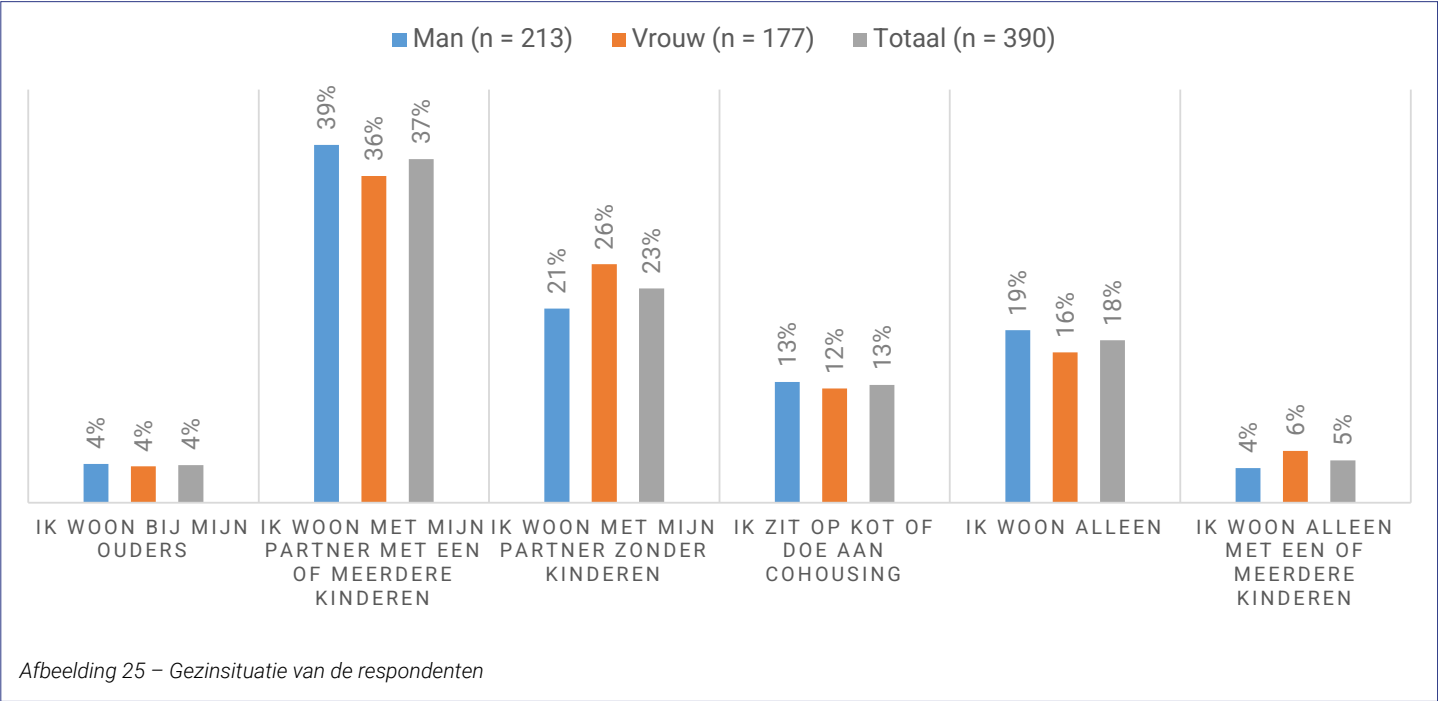
In onze steekproef was 55% van de respondenten man en 45% vrouw.



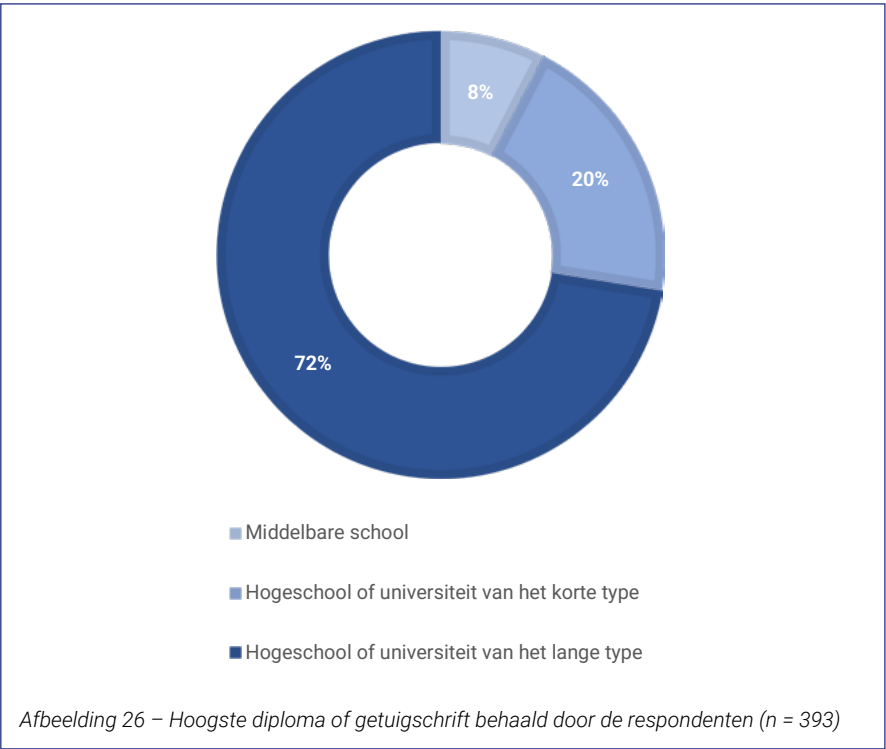
Wat betreft de beroepssituatie was **69% van de respondenten op het moment van de enquête in loondienst**. Daarna volgen respectievelijk zelfstandigen (10%), studenten (9%) en werkzoekenden (5%) als meest vertegenwoordigde groepen in onze steekproef.



De meeste mensen die meededen aan de enquête wonen samen met iemand (60%), met of zonder kinderen (37% of 23%), terwijl 18% zegt alleen te wonen. 13% woont in een studentenkamer, een veel groter percentage bij de jongeren onder de 24 jaar (45%).



Ten slotte heeft, net als in voorgaande jaren, de **overgrote meerderheid van de respondenten een diploma hoger onderwijs** (92%, waarvan 72% een “lange cyclus”) .

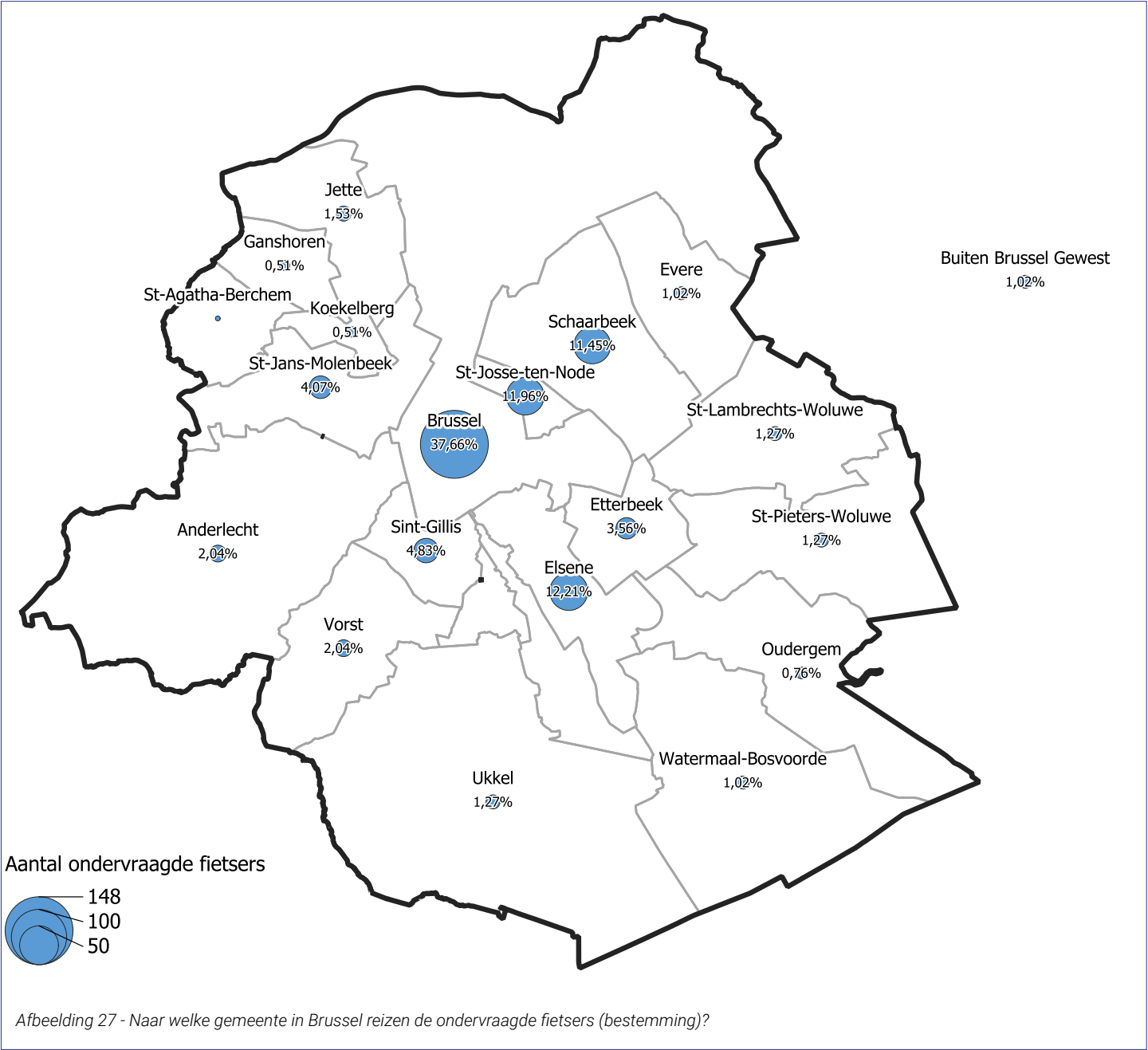


Elke fietser werd gevraagd om ons wat info te geven over de rit die hij op dat moment aan het maken was toen hij werd ondervraagd.

Gemeente van bestemming en vertrekpunt

Wij zijn in de eerste plaats geïnteresseerd in het type verplaatsing dat de respondenten maken. Wat zijn hun de bestemmingen en vertrekpunten? Wat zijn de redenen om te fietsen?

Net als in voorgaande jaren is **Brussel-Stad de belangrijkste bestemming** van de ondervraagde fietsers in 2025: **38% van hen geeft aan dat dit hun bestemming is**. Daarna volgen de gemeenten **Elsene** (12%) en **de gemeenten in de buurt van het zakencentrum rond het Noordstation: Sint-Joost** (12%) en **Schaarbeek** (11%).



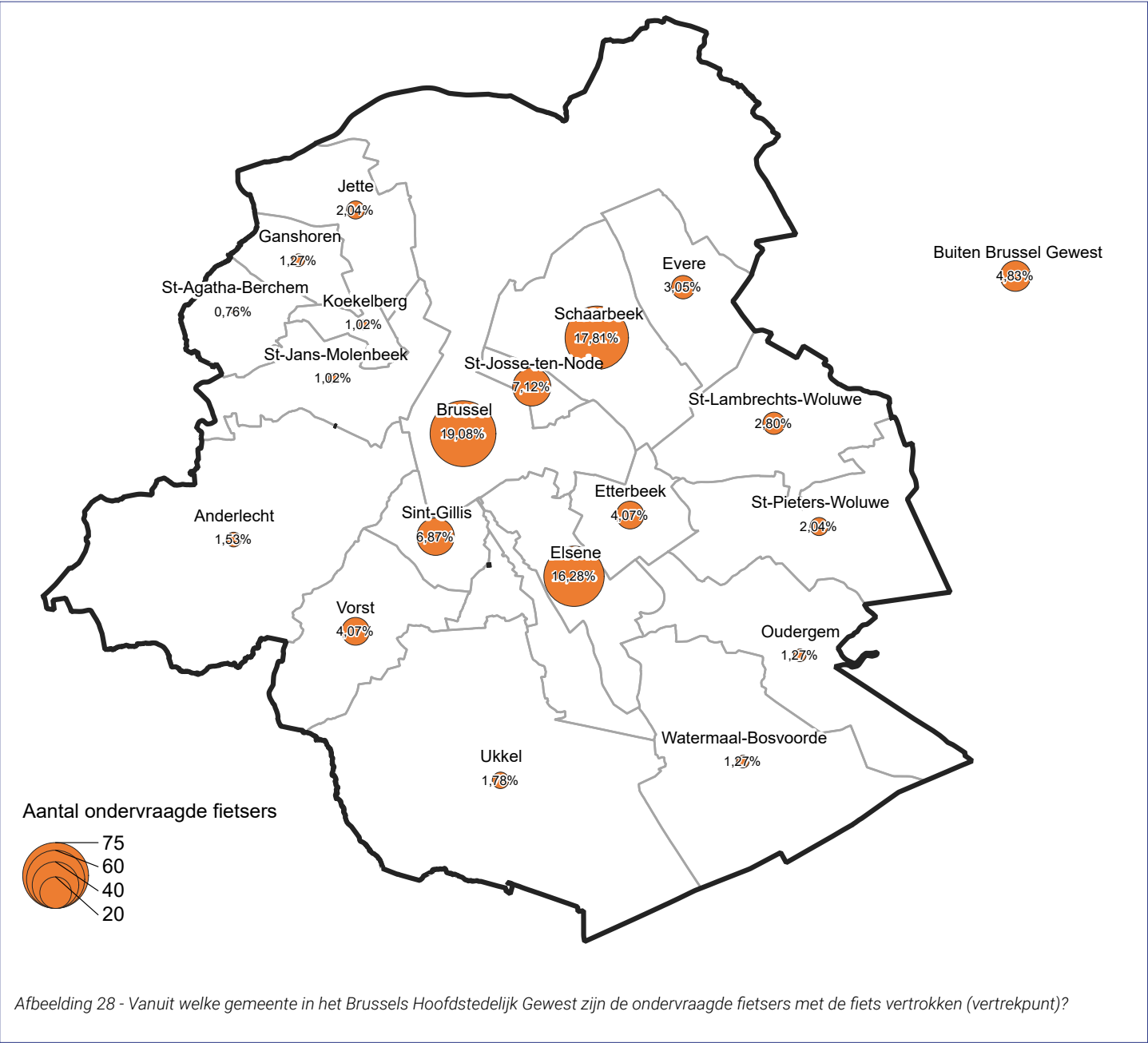
Gemeenten als bestemming

Anderlecht	8	2,0%
Oudergem	3	0,8%
Brussel Stad	148	37,7%
Etterbeek	14	3,6%
Evere	4	1,0%
Vorst	8	2,0%
Ganshoren	2	0,5%

Elsene	48	12,2%
Jette	6	1,5%
Koekelberg	2	0,5%
Molenbeek	16	4,1%
Sint-Gillis	19	4,8%
Sint-Joost	47	12,0%

Schaerbeek	45	11,5%
Ukkel	5	1,3%
Watermaal-Bosvoorde	4	1,0%
Woluwe-Sint-Lambert	5	1,3%
Sint-Pieters-Woluwe	5	1,3%
Buiten Brussel	4	1,0%

Wat betreft de **plaats van herkomst** wordt ook de stad Brussel het vaakst genoemd (19%), gevolgd door **Schaarbeek** (18%) en **Elsene** (16%). Ten slotte moet worden opgemerkt dat 5% van de ondervraagde fietsers niet uit het Brussels Hoofdstedelijk Gewest komt.



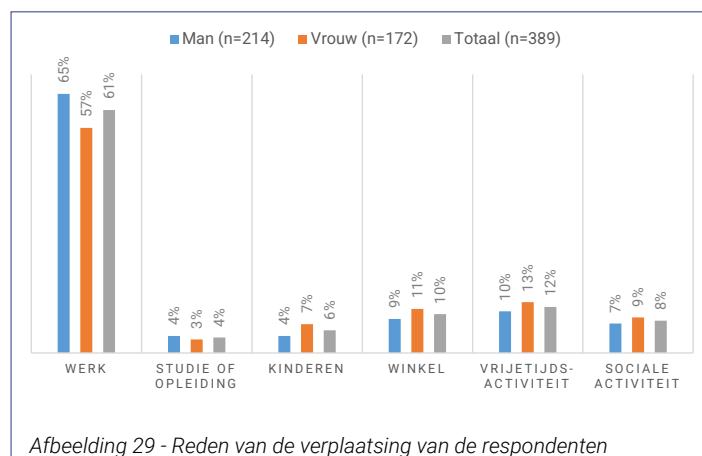
Gemeenten van herkomst

Anderlecht	6	1,5%
Oudergem	5	1,3%
Brussel Stad	3	0,8%
Etterbeek	75	19,1%
Evere	12	3,1%
Vorst	16	4,1%
Ganshoren	5	1,3%

Elsene	64	16,3%
Jette	8	2,0%
Koekelberg	4	1,0%
Molenbeek	4	1,0%
Sint-Gillis	27	6,9%
Sint-Joost	28	7,1%

Schaerbeek	70	17,8%
Ukkel	7	1,8%
W a t e r - maal-Bosvoorde	5	1,3%
Woluwe-Sint-Lam- bert	11	2,8%
Sint-Pieters-Woluwe	8	2,0%
Buiten Brussel	19	4,8%

Wat de reden voor deze verplaatsing betreft, verplaatsten 6 op de 10 ondervraagden zich **om naar hun werk te gaan of van hun werk terug te keren (61%)**. Onder de andere redenen om ergens heen te gaan, staat **'naar een vrijetijdsactiviteit gaan'** op de tweede plek (12%), voor **'naar een winkel gaan'** (10%) en **'naar een sociale activiteit gaan'** (8%). De redenen voor verplaatsingen in 2025 zijn niet veel veranderd ten opzichte van 2024.

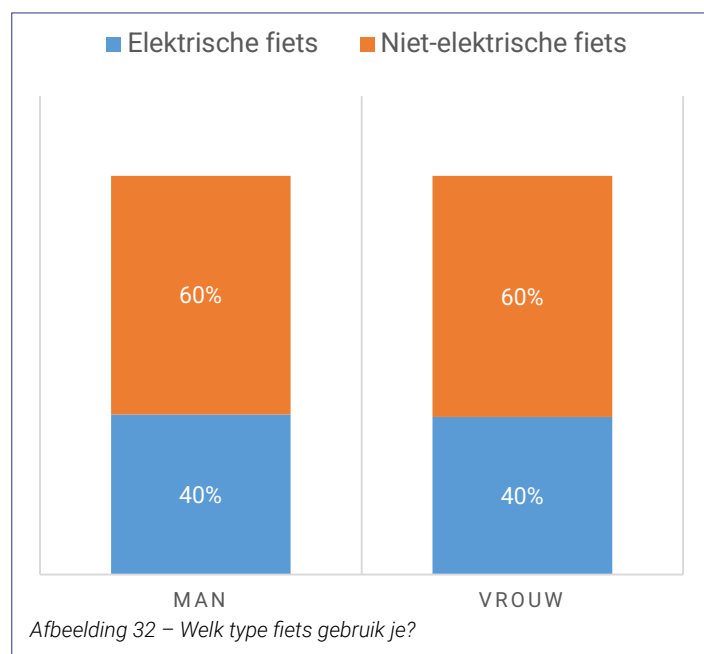
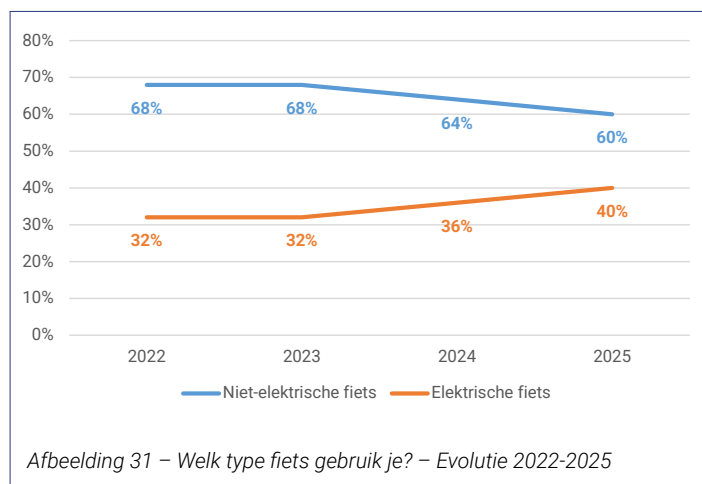
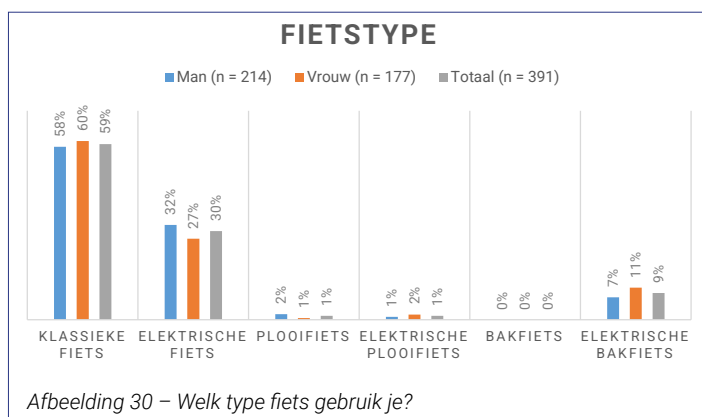


Fietstypes

Net als vorig jaar gebruiken **bijna 6 op de 10 ondervraagde fietsers een gewone fiets om zich te verplaatsen (59%)**, maar in tegenstelling tot vorig jaar is dit percentage bij mannen en vrouwen bijna hetzelfde. **De elektrische fiets komt op de tweede plaats (30%)**. Hoewel **bakfietsen (9%)** duidelijk achterblijven, **is hun aandeel aanzienlijk gestegen ten opzichte van 2024 (+5 procentpunten)**.

Als we alle soorten fietsen bij elkaar tellen, zijn niet-elektrische fietsen **nog steeds in de meerderheid (60%)** ten opzichte van elektrische fietsen (40%), maar het verschil wordt de laatste jaren steeds kleiner: +8 procentpunten ten opzichte van 2023.

In tegenstelling tot 2024, maar in lijn met de observaties van 2023, is er dit jaar geen genderkloof wat betreft elektrische fietsen: het gebruik van deze voertuigen is precies hetzelfde bij **vrouwen en mannen**.



Afgelegde afstand

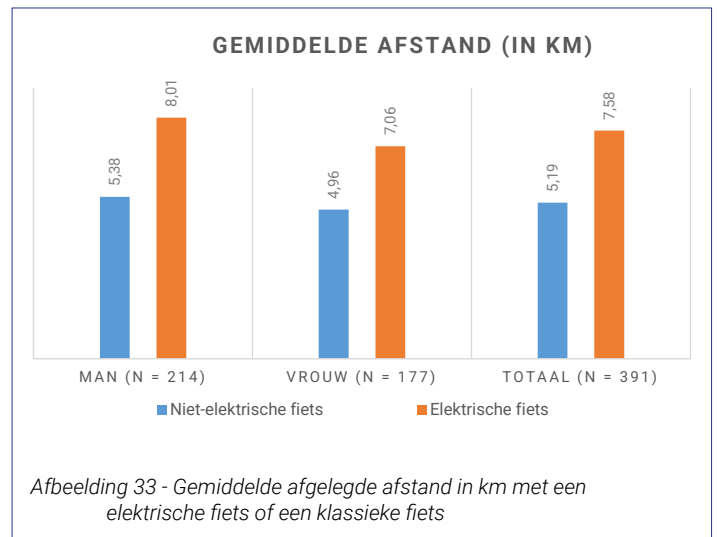
Voor alle soorten fietsen samen is de gemiddelde afstand die de ondervraagden afleggen **6,14 km**, met een geschatte gemiddelde reistijd van **23 minuten**.

Net als in eerdere enquêtes is de gemiddelde afgelegde afstand groter bij respondenten die een elektrische fiets gebruiken. Gebruikers van **elektrische fietsen** leggen gemiddeld **7,6 kilometer** af, terwijl gebruikers van **klassieke mechanische fietsen** gemiddeld **5,2 kilometer** afleggen. Fietsers die elektrisch rijden, leggen dus meer dan **2,4 kilometer extra af**.

Mannen leggen ook een grotere afstand af dan vrouwen, of het nu gaat om gebruikers van elektrische fietsen (+0,9 km) of om gebruikers van klassieke fietsen (+0,4 km).

Een grotere afstand betekent ook een **langere reistijd**:

fietsers die met een elektrische fiets rijden, hebben een gemiddelde reistijd van **39 minuten**, tegenover **21 minuten** voor fietsers die met een mechanische fiets rijden.



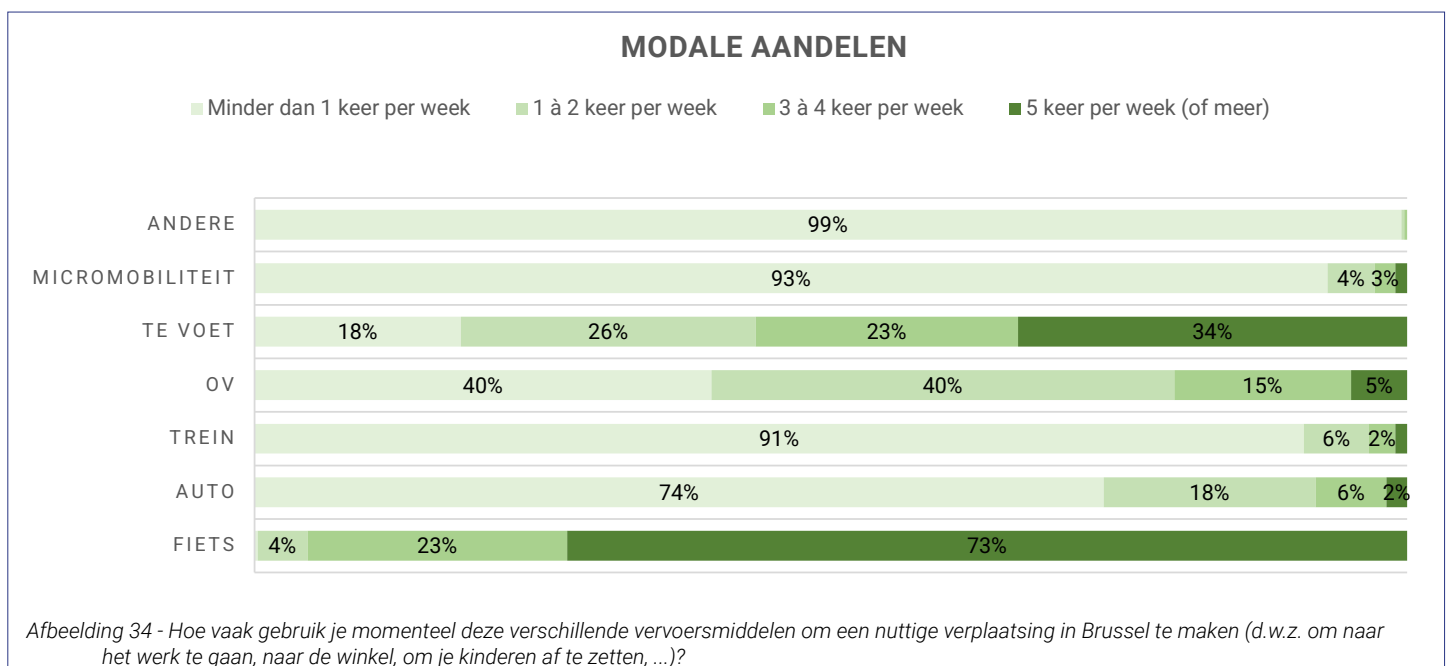
Modale aandelen en gebruiksfrequentie

Naast de fiets wilden we ook weten hoe vaak de respondenten andere vervoersmiddelen gebruiken.

Allereerst zien we een **groot aandeel 'dagelijkse' fietsers**: **73%** van hen zegt **5 keer per week of vaker** te fietsen. Bovendien gebruikt slechts 5% de fiets minder dan drie keer per week.

Net als in voorgaande jaren is **wandelen** het op één na meest genoemde vervoersmiddel: **34%** van de respondenten zegt **vijf keer per week of vaker te wandelen**.

De respondenten gebruiken het **openbaar vervoer**²⁰ (**60%** 'minstens één keer per week') en de **auto** (**26%**) weliswaar minder vaak, maar toch maken ze een redelijk deel uit van hun dagelijks leven.



20. Gebruik van de afkorting "OV" voor openbaar vervoer

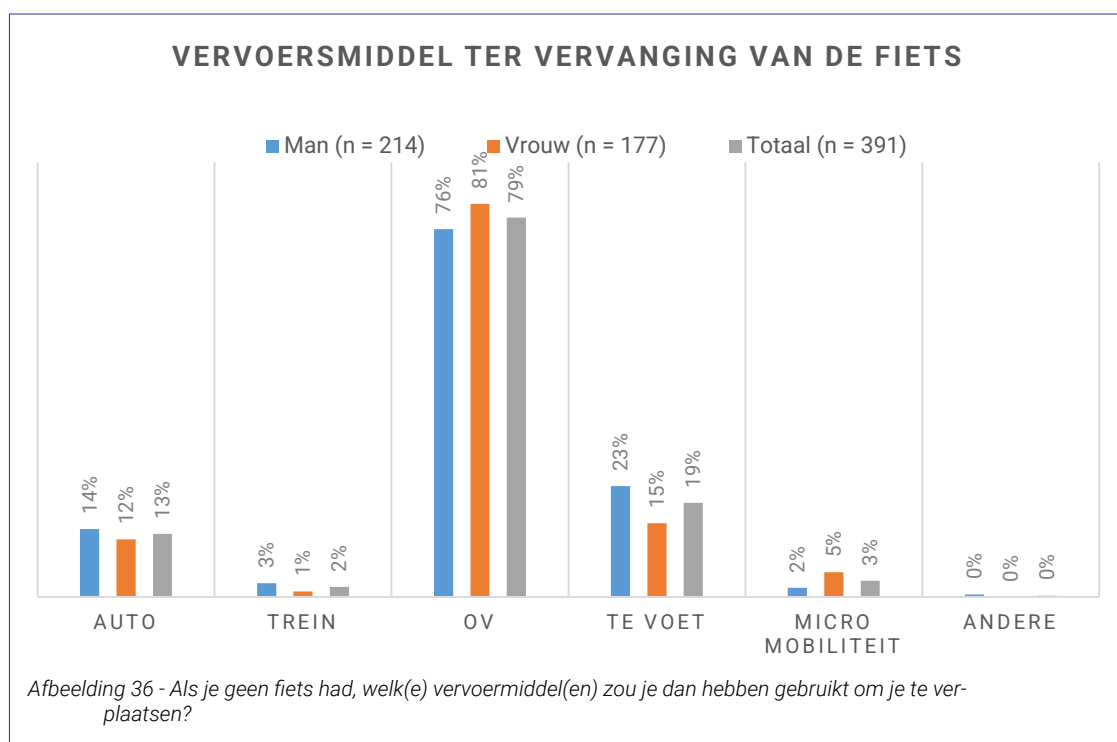
	TOTAAL (n = 391)						
	Fiets	Auto	Trein	OV	Te voet	Micromobiliteit	Andere
Minder dan 1 keer per week	0%	74%	91%	40%	18%	93%	99%
1 à 2 keer per week	4%	18%	6%	40%	26%	4%	0%
3 à 4 keer per week	23%	6%	2%	15%	23%	2%	0%
5 keer per week (of meer)	73%	2%	1%	5%	34%	1%	0%
	Gebruiksfrequentie - Mannen (n=214)						
	Fiets	Auto	Trein	OV	Te voet	Micromobiliteit	Andere
Minder dan 1 keer per week	0%	73%	89%	36%	19%	92%	99%
1 tot 2 keer per week	6%	21%	7%	40%	22%	5%	0%
3 tot 4 keer per week	22%	4%	3%	18%	23%	2%	0%
5 keer per week (of meer)	71%	2%	1%	6%	36%	1%	0%
	Gebruiksfrequentie - Vrouwen (n=177)						
	Fiets	Auto	Trein	OV	Te voet	Micromobiliteit	Andere
Minder dan 1 keer per week	0%	74%	93%	44%	17%	95%	100%
1 tot 2 keer per week	2%	16%	5%	41%	30%	3%	0%
3 tot 4 keer per week	23%	8%	1%	12%	22%	2%	0%
5 keer per week (of meer)	75%	2%	1%	3%	31%	1%	0%

Afbeelding 35 - 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, ...)? Details van de antwoorden volgens geslacht

Vervoermiddel ter vervanging van de fiets

Soms kan je om verschillende redenen niet met de fiets gaan. Maar welk vervoersmiddel zouden onze fietsers dan nemen?

De meesten kiezen voor het **openbaar vervoer (79%)**, dat nog steeds de belangrijkste alternatieve oplossing is voor Brusselse fietsers. **Wandelen (19%)** en de **auto (13%)** maken ook dit jaar weer het podium compleet.



Kwaliteit van het fietstraject

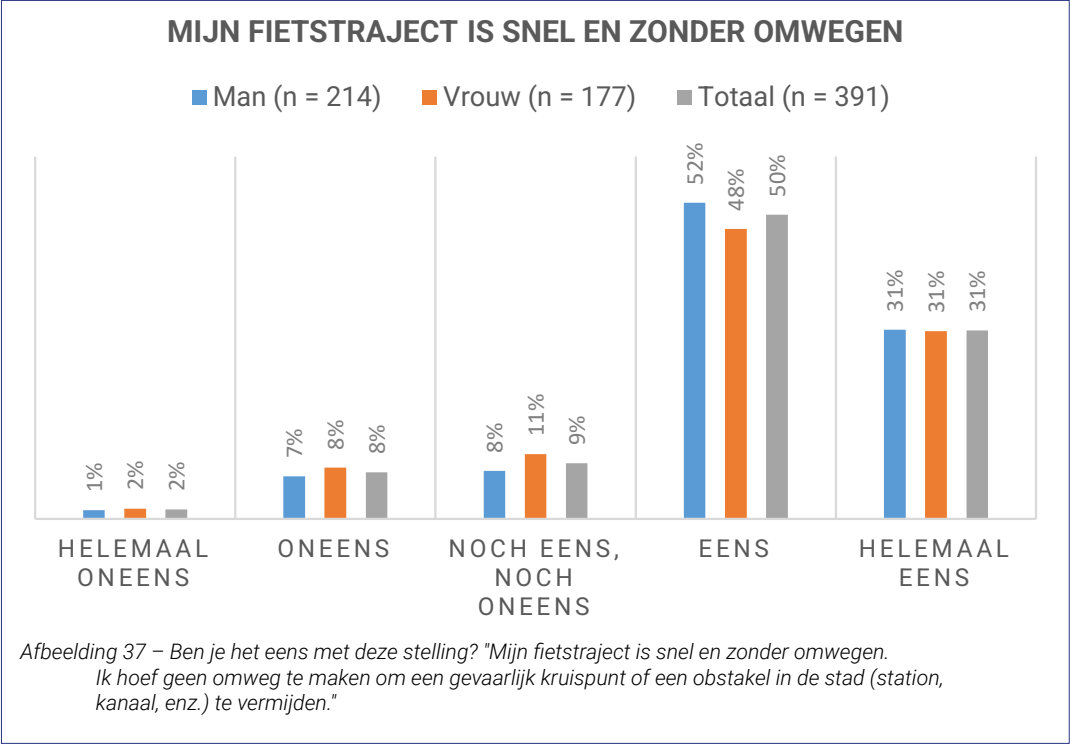
De respondenten werd ook gevraagd een reeks vragen te beantwoorden over wat ze denken over fietsen. Voor deze enquête gebruikten wij een psychometrische tool, de "Likertschaal", om een houding bij personen te meten. Dankzij deze tool konden we weergeven in welke mate de respondenten akkoord waren met 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 (177 antwoorden voor vrouwen en 214 antwoorden voor mannen) alvorens ze in percentages weer te geven. Sommige respondenten gaven er de voorkeur aan bepaalde vragen niet te beantwoorden, wat verklaart waarom niet altijd dezelfde respondentenbasis wordt gehanteerd.

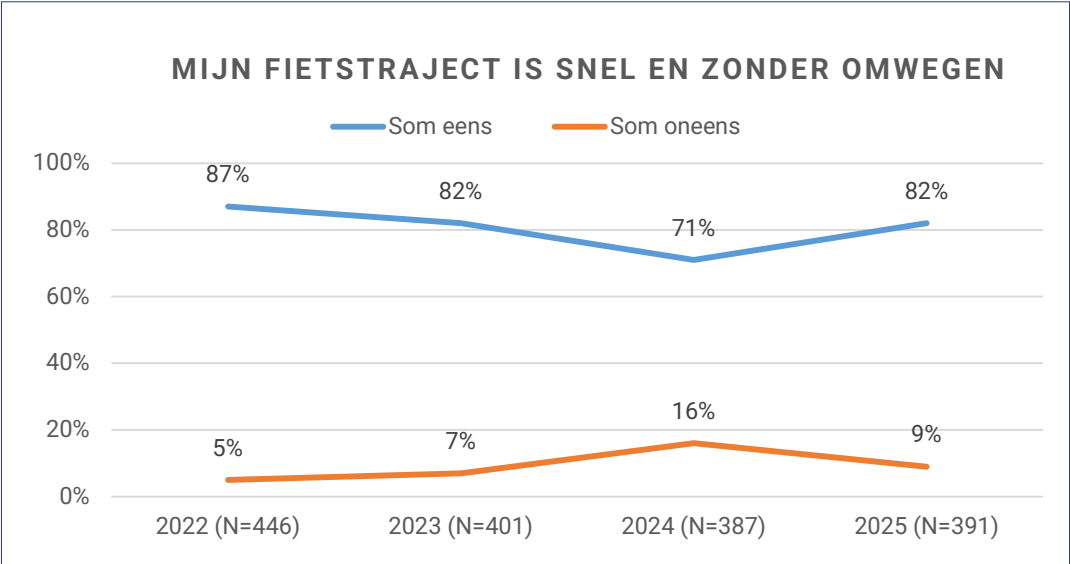
Gevoel van continuïteit van de fietstrit

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

De ondervraagde fietsers zijn over het algemeen heel tevreden over het gevoel van continuïteit tijdens hun rit: **71%** zegt het minstens "eerder eens" te zijn met deze uitspraak. Het is belangrijk om te vermelden dat **dit percentage weer op het niveau van 2023 zit**, nadat het in 2024 flink was gedaald.



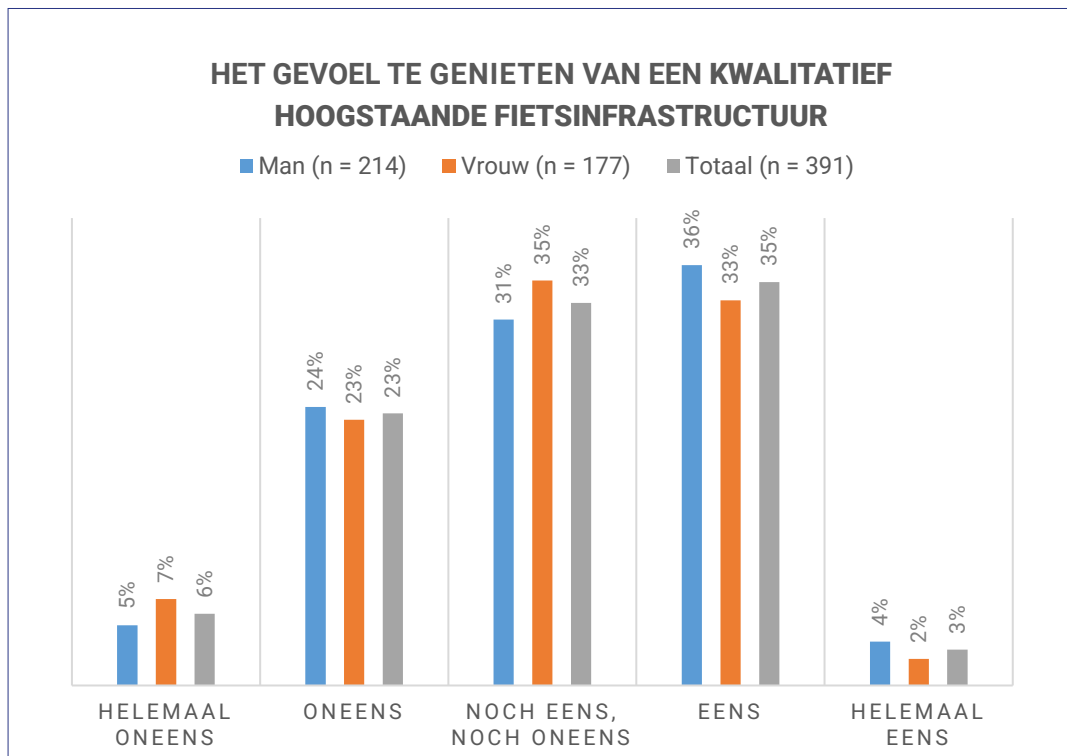
Afbeelding 38 – Ben je het eens met deze stelling? "Mijn fietstraject is snel en zonder omwegen. Ik hoef geen omweg te maken om een gevaarlijk kruispunt of een obstakel in de stad (station, kanaal, enz.) te vermijden." – Evolutie 2022-2025



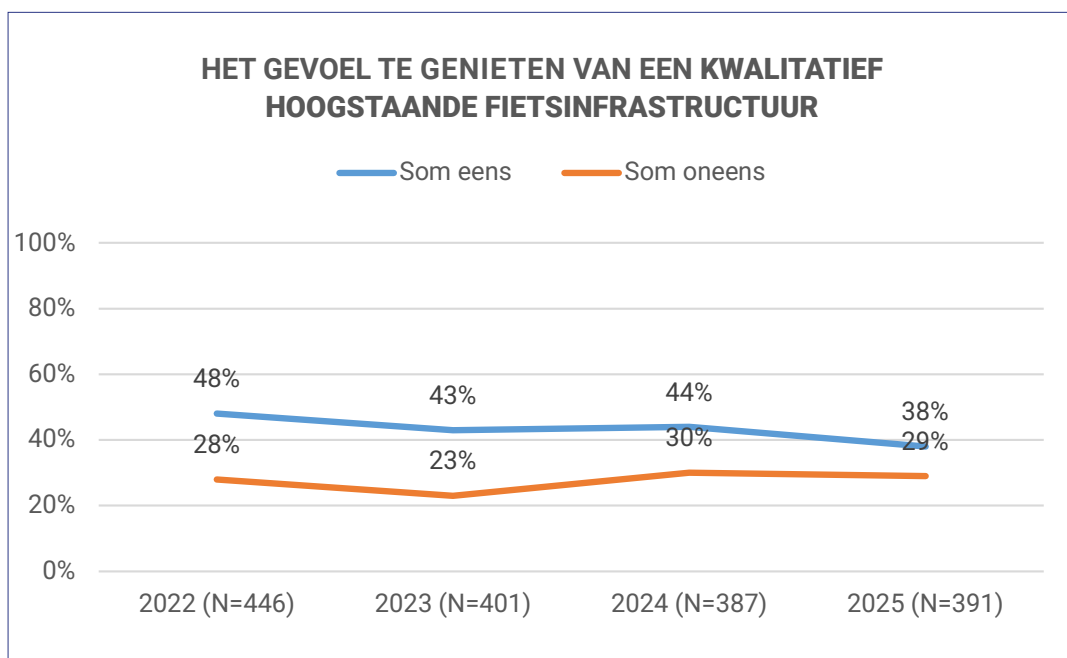
Perceptie van de kwaliteit van de fietsinfrastructuur

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

Afbeelding 39 – 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).



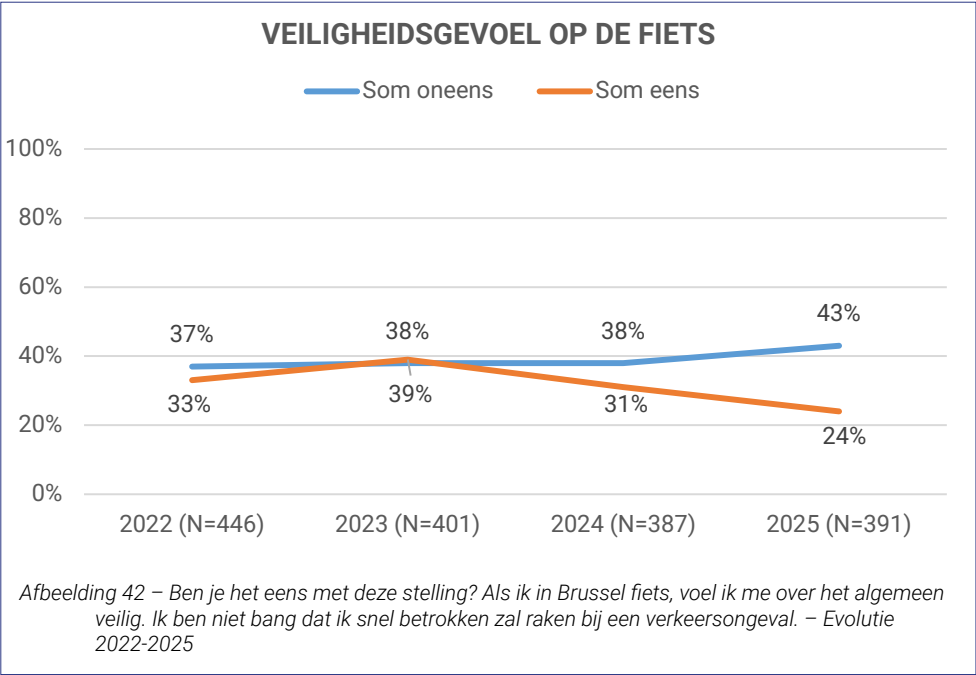
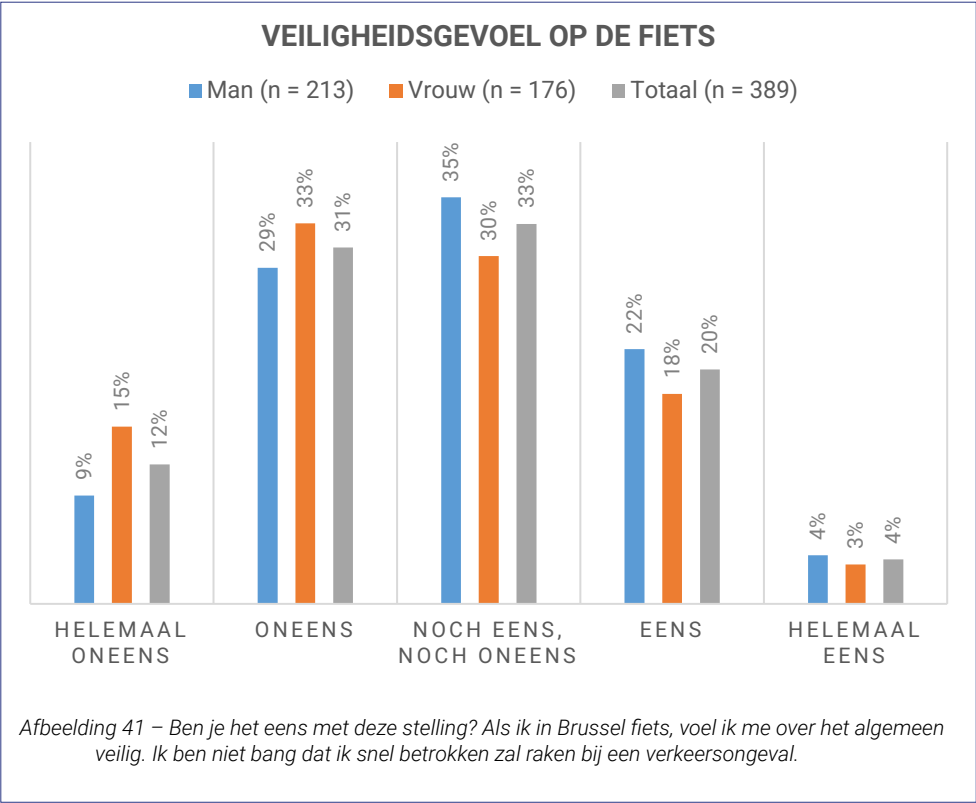
Afbeelding 40 – Ben je het eens met deze stelling? Het grootste deel van mijn fietstrajecten in Brussel lopen over fietsinfrastructuur van goede kwaliteit of in rustige zones (met zeer weinig wegverkeer). – Evolutie 2022-2025



Wat de kwaliteit van de fietsinfrastructuur betreft, krijgen we ook meer positieve dan negatieve reacties, maar deze mening lijkt veel minder uitgesproken: **38% is het (helemaal) eens** met deze stelling, tegenover **29% van de respondenten die aangeven het (helemaal) niet eens** te zijn met deze stelling. Ten slotte neemt 1 op de 3 respondenten geen standpunt in (noch eens, noch oneens).

Het aantal fietsers dat het gevoel heeft op goede infrastructuur of in rustige zones te fietsen, is **flink gedaald ten opzichte van vorig jaar** (-6 procentpunten) en **nog meer ten opzichte van 2022** (-10 procentpunten).

Gevoel van veiligheid op de fiets

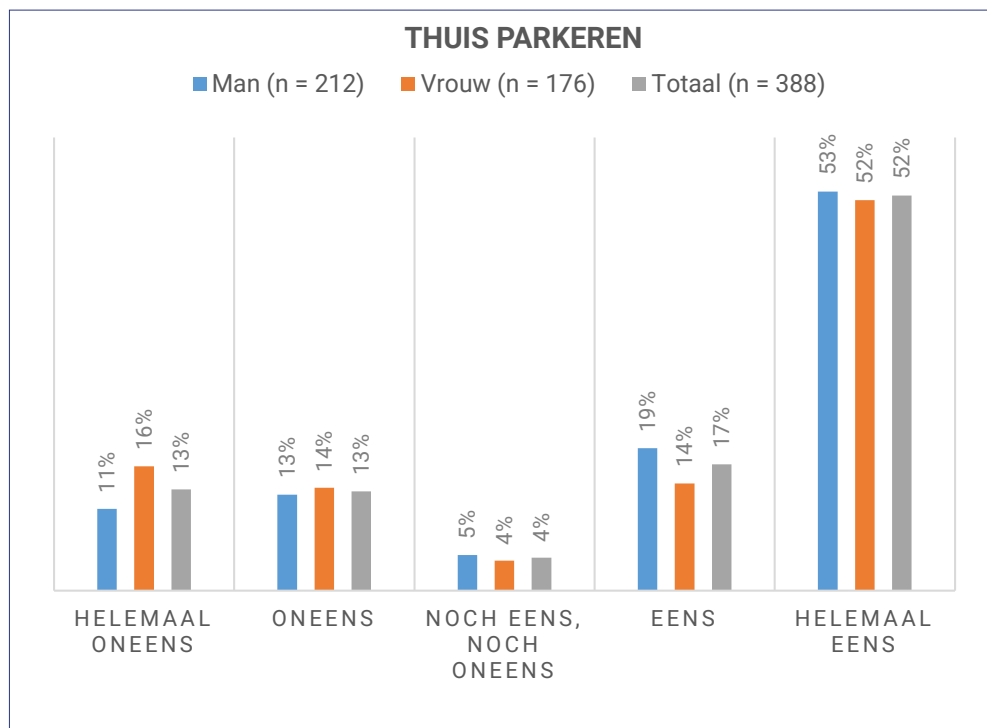


Net als bij de infrastructuur is **het gevoel van veiligheid op de fiets flink gedaald ten opzichte van vorig jaar**. Er zijn nu **meer fietsers die zich niet veilig voelen (43%; +12 procentpunten)** dan fietsers die zich wel veilig voelen (**24%; -14 procentpunten**). Ten slotte zegt 31% van de respondenten geen mening te hebben (noch akkoord, noch oneens).

In tegenstelling tot wat we de afgelopen jaren zagen, maakt het gevoel van veiligheid op de fiets geen verschil tussen mannen en vrouwen: mannen zeggen zich niet veiliger te voelen dan vrouwen.

Toegang tot veilig parkeren thuis en op de bestemming

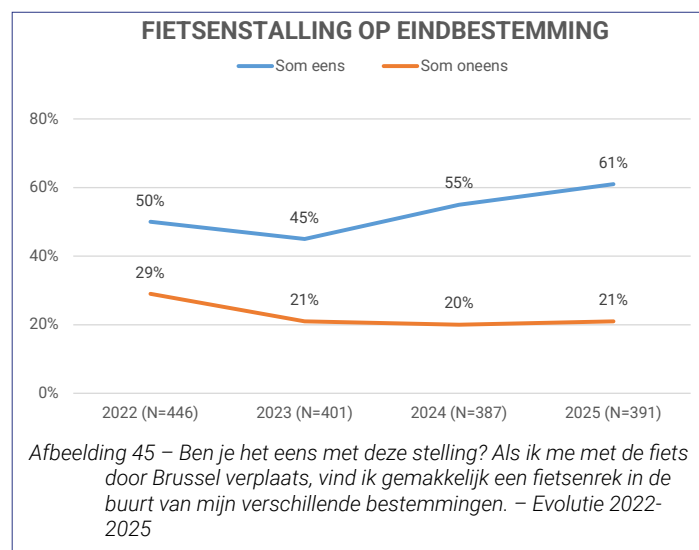
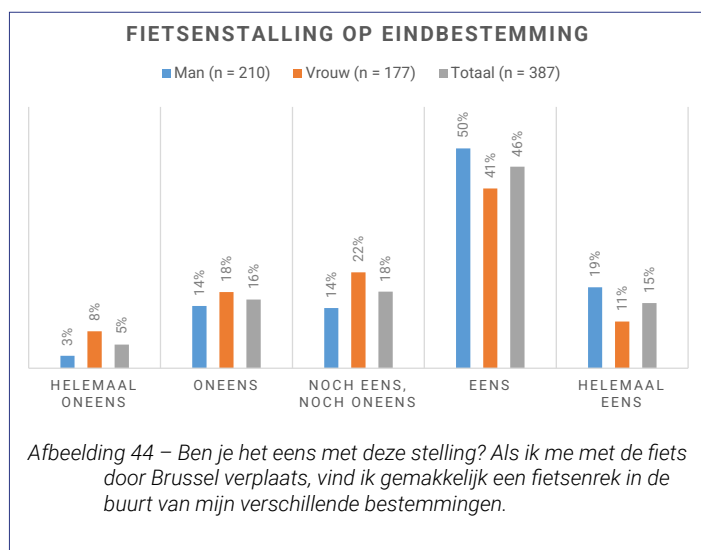
We vroegen fietsers ook naar de toegang tot veilige parkeerplaatsen dicht bij huis.



Afbeelding 43 – Ben je het eens met deze stelling? Ik heb een beveiligde fietsstalling in (de buurt van) mijn huis.

Van de ondervraagde fietsers zegt **69% toegang te hebben tot een veilige fietsenstalling (in de buurt) van hun woning**, tegenover 26% (+9 procentpunten ten opzichte van 2024) die zegt daar geen toegang toe te hebben.

We hebben de respondenten ook gevraagd of ze **toegang hadden tot een fietsenstalling met U-bogen op hun verschillende bestemmingen in Brussel**. De meeste mensen (**61%**) vinden dat ze makkelijk een fietsenrek kunnen vinden om te parkeren bij hun verschillende bestemmingen in Brussel. Anderzijds is 21% het niet eens met deze uitspraak.

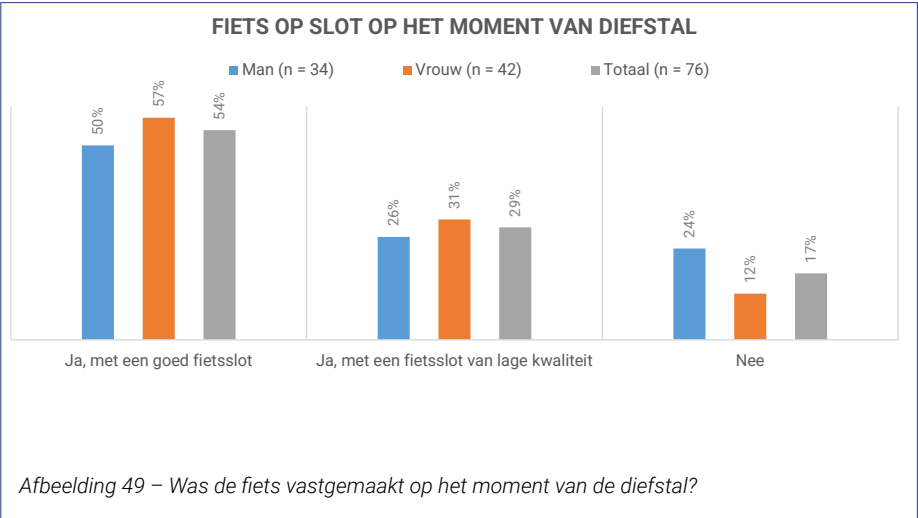
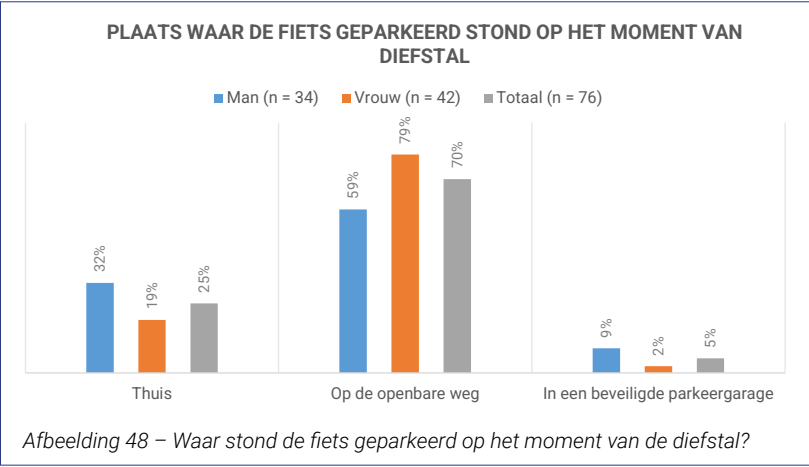
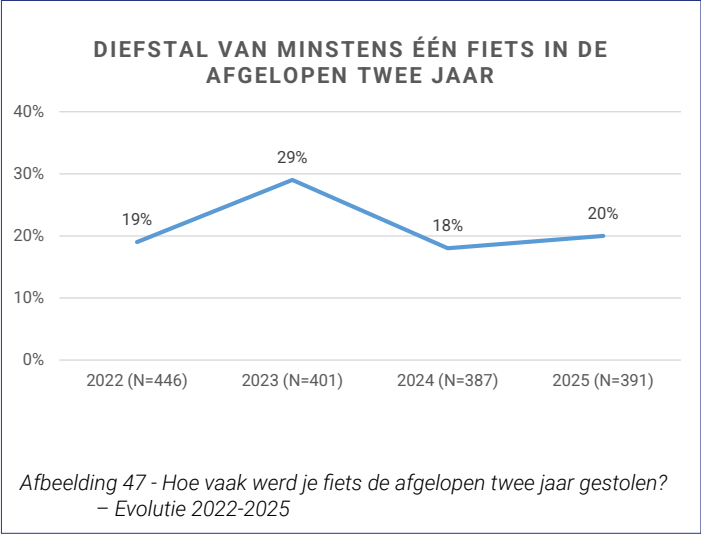
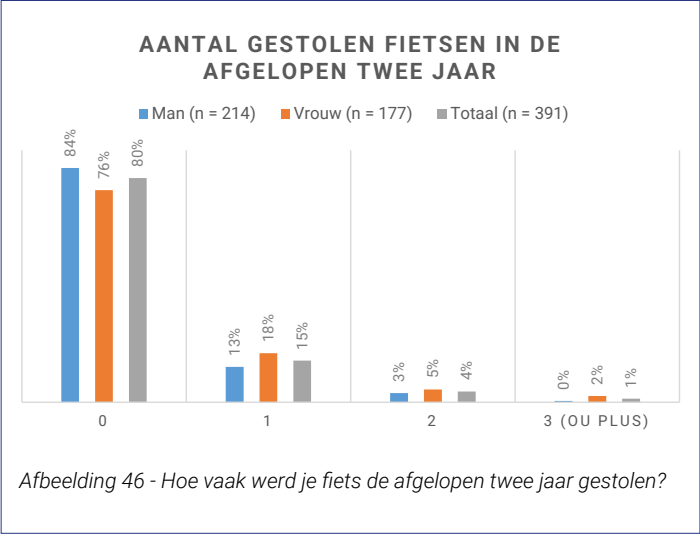


Goed nieuws: **de tevredenheid van Brusselse fietsers over het aanbod aan fietsenstallingen buiten hun woonplaats neemt sinds 2023 steeds meer toe (+16 procentpunten)**.

Fietsdiefstal

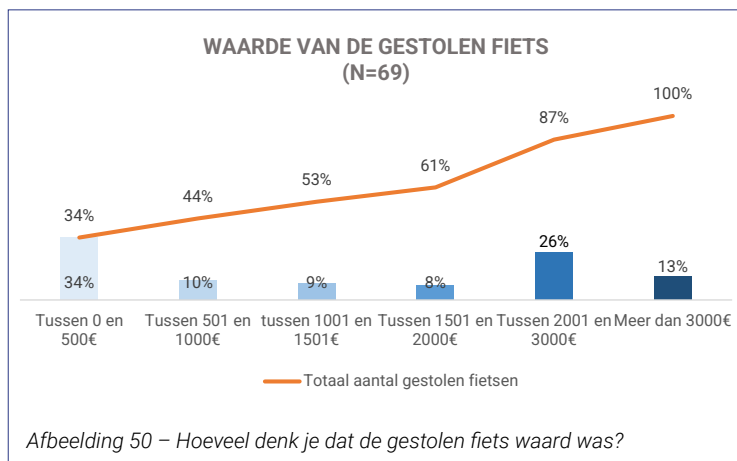
Twee op de tien ondervraagde fietsers gaven aan dat ze in de afgelopen twee jaar minstens één keer het slachtoffer zijn geweest van **fietsdiefstal**, waarvan 5% stelt dat het twee (of meer) keren is gebeurd. Bijna al deze diefstallen (97%) vonden plaats in het **Brussels Hoofdstedelijk Gewest**.

Meestal gebeurde dit terwijl de fiets op straat stond (70%), en in 83% van de gevallen waren de fietsen toch ‘beveiligd’ met een slot, waarvan 54% een hoogwaardig slot was²¹. Slechts 17% van de diefstallen vond plaats zonder dat deze beveiligd was.

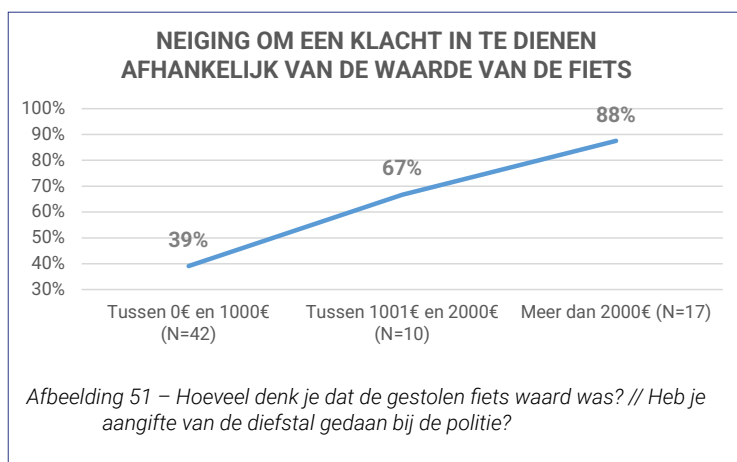


21. Een "kwaliteitsvol" slot werd als zodanig omschreven in de vragenlijst: "U-hangslot, vouwslot, enz."

Hoewel **34%** van de gestolen fietsen door hun eigenaren op minder dan €500 werd geschat, is het geen uitzondering dat de prijs van een gestolen fiets beduidend hoger ligt. In 47% van de gevallen had de gestolen fiets een waarde van meer dan 1000 euro, en in 13% zelfs meer dan 3000 euro.



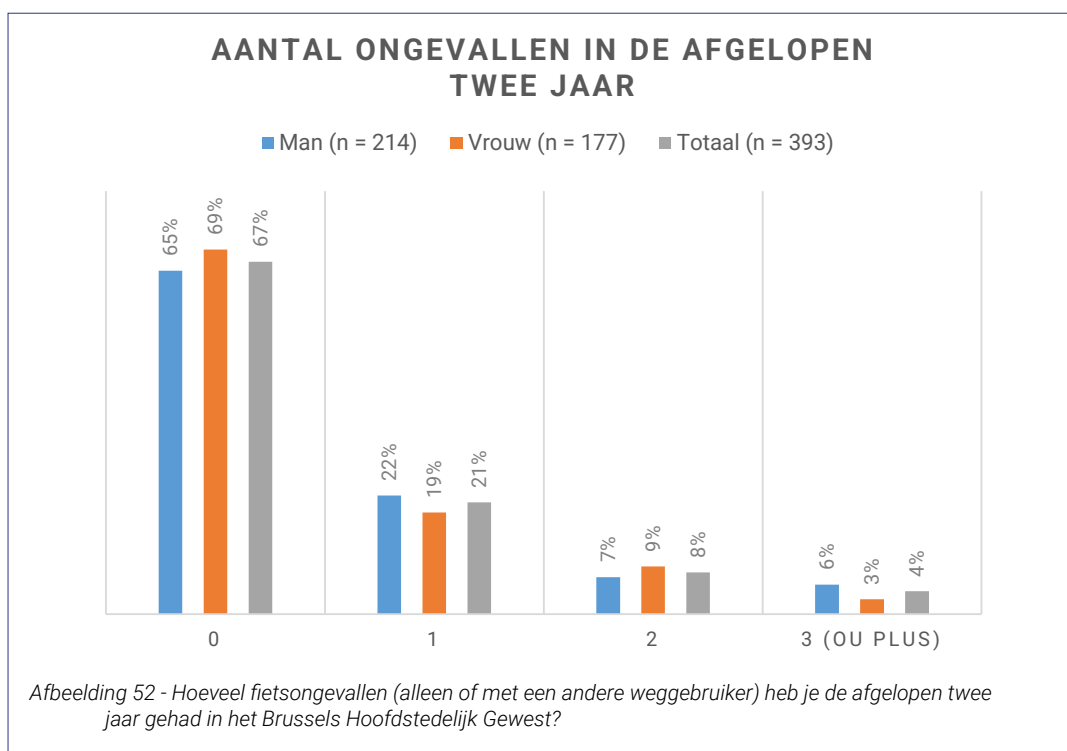
Iets meer dan de helft van de slachtoffers heeft aangifte gedaan (55%), ofwel op het politiebureau (35%) ofwel online (19%). **Of er aangifte wordt gedaan, hangt sterk af van de waarde van de gestolen fiets.** Hoe hoger de waarde van de fiets, hoe waarschijnlijker het is dat eigenaars van een gestolen fiets een aangifte doen.



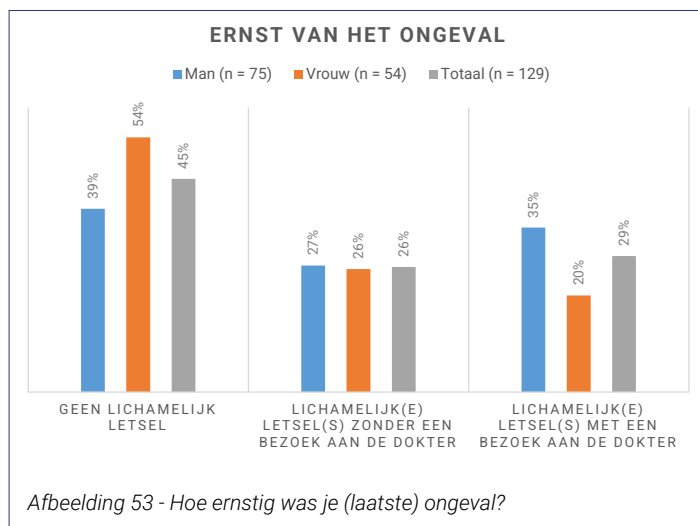
Van deze gestolen fietsen had **34% een extra beveiliging tegen diefstal**, zoals een gravering, een gps-chip of een mybike-label. Het mybike-label is het meest gebruikte (19%), gevolgd door graveren (13%) en een GPS-tracker (1%).

Fietsongevallen

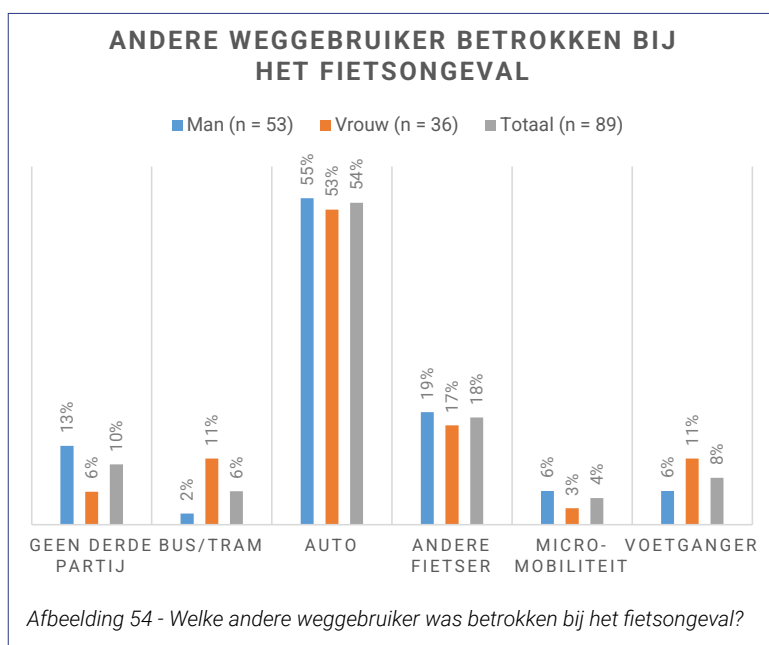
Een derde van de ondervraagde fietsers (33%) gaf aan dat ze in de afgelopen twee jaar minstens één fietsongeluk hebben gehad. Dit cijfer is met 7 procentpunten flink gestegen ten opzichte van 2024.



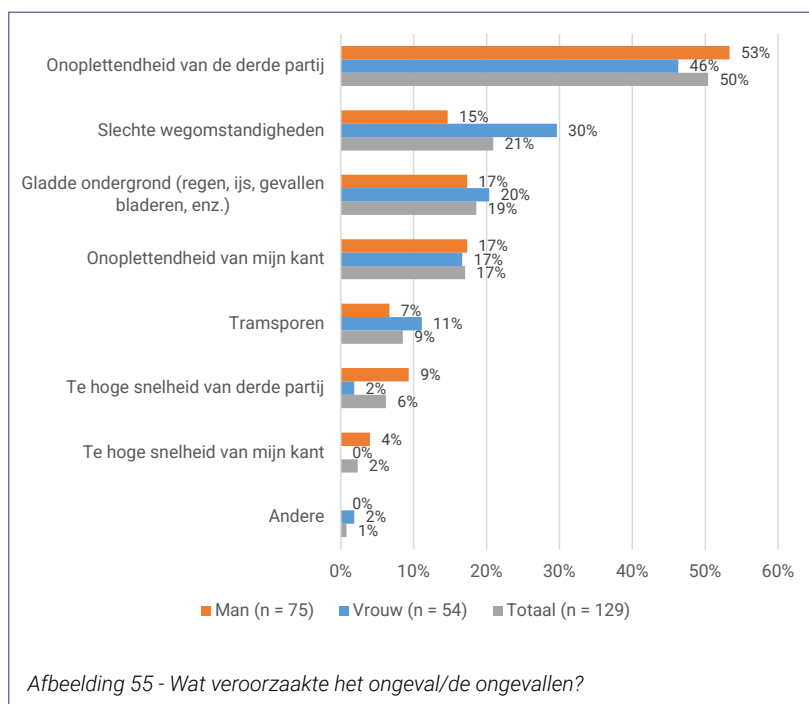
Iets meer dan de helft (55%) van deze ongelukken leidde tot lichamelijk letsel, waarbij in 29% van de gevallen een bezoek aan de dokter nodig was. Mannen die een ongeluk hadden, liepen vaker lichamelijk letsel op dan vrouwen (61% vs. 46%).



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. Net als in voorgaande jaren was **een auto de meest voorkomende tegenpartij, betrokken bij meer dan de helft van de ongelukken (54%)**, ruim voor een andere fietser (18%) en een voetganger (8%). Ten slotte was in **10% van de gevallen niemand anders dan de fietser zelf** bij het ongeval betrokken.



We vroegen deze respondenten om wat meer uitleg te geven over de oorzaken van het ongeval:



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

- Van de **48 ongevallen** waarbij een **auto** betrokken was, zou **85%** volgens de respondenten te maken hebben gehad met **onoplettendheid van de automobilist**. Daarna volgen de **slechte staat van het wegdek (13%)**, te hoge **snelheid van de automobilist** of **onoplettendheid van de fietser zelf (8%)**.
- Van de **9 fietsers** die aangaven een **ongeval te hebben gehad** zonder tegenpartij, waren de **slechte staat van het wegdek (44%)**, een **gladde ondergrond (33%)** en **tramrails (11%)** genoemd.

Bijlage 1:

Methodologische wijziging van de seizoensgebonden kwantitatieve tellingen (2021)

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 knooppunt hebben we ook geprobeerd om de temporele variatie in de omvang van het personeelsbestand 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 het uitvoeren van de tellingen

Tellocaties

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

Elk formulier bevat:

Een schema van het segment dat de exacte locatie van de telling aangeeft (in het onderstaande schema weergegeven **door de dubbele zwarte balk**).

o Een specifieke tabel voor elke fietserstroom²²

- 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 geeft het gebruikte symbool (opgenomen in de legenda) aan of er een helm wordt gedragen en welk geslacht het betreft (man/vrouw) via de kolommen van de tabel. [Het is namelijk niet het symbool dat het geslacht aangeeft, en het geslacht is niet altijd goed te herkennen]

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

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

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 non casqué

↑ Cycliste casqué

Total général (pg 1) =

Afbeelding 56 - Telfiche(pagina 1) voor het telpunt gelegen aan het kruispunt van de Van Arteveldestraat met de Dansaertstraat

22. 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.

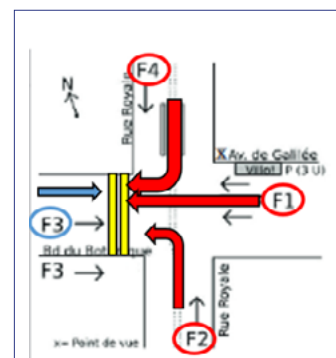
Om de opgegeven "nieuwe stromen" te isoleren (zie afbeelding 56 hieronder), hebben wij de richtingen van de "oude stromen" geselecteerd die, gecombineerd, overeenkomen met de "nieuwe stromen".

Laten we het voorbeeld nemen van de telling aan de Schaarbeeksepoort (zie afbeelding 56 tot 58 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 57 - Schema van de telling per beweging op het kruispunt aan de Schaarbeeksepoort volgens de oude methode

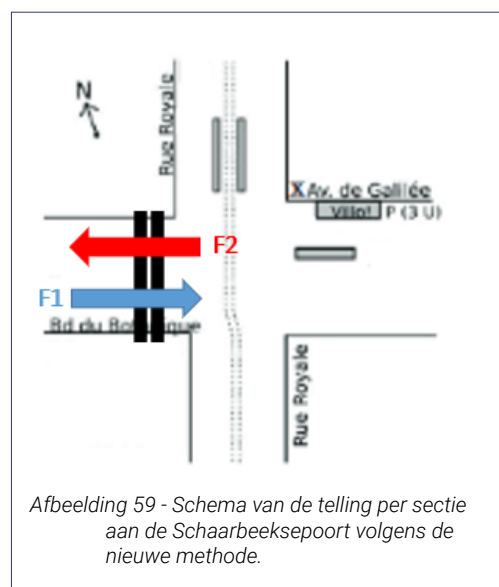
Porte de Schaerbeek

15-01-19

Flux Av. de Galilée (F1)					Flux Rue Royale (F2)				
Provenance	Place Madou				Provenance	Rue de la Loi			
Heures	C	R	P		Heures	R	P	R	
8h00-8h15	0	14	2	16	8h00-8h15	13	3	0	16
8h15-8h30	0	22	0	22	8h15-8h30	22	3	0	25
8h30-8h45	0	19	1	20	8h30-8h45	21	6	0	27
8h45-9h00	1	23	1	25	8h45-9h00	24	13	0	37
	1	78	4	83		80	25	0	105
	83					105			
Flux Bld. Du Botanique (F3)					Flux Rue Royale (F4)				
Provenance	Place Rogier				Provenance	Place de la Reine			
Heures	P	R	C		Heures	R	C	R	
8h00-8h15	6	2	9	17	8h00-8h15	0	8	6	14
8h15-8h30	4	1	13	18	8h15-8h30	0	10	12	22
8h30-8h45	7	1	10	18	8h30-8h45	0	8	14	22
8h45-9h00	4	2	8	14	8h45-9h00	0	16	7	23
	21	6	40	67		0	42	39	81
	67					81			

Afbeelding 58 - Selectie van de te behouden gegevens in de aantekenfiche voor de Schaarbeeksepoort (oude methode)

Afbeelding 58 - Selectie van de te behouden gegevens in de aantekenfiche voor de Schaarbeeksepoort (oude methode)



Afbeelding 59 - Schema van de telling per sectie aan de Schaarbeeksepoort 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 van de permanente enquête

Enquête OBSERVATOIRE_2025

Er zijn 32 vragen in deze enquête.

FIETSEN

In welke gemeente is je fietstraject begonnen vandaag ? *

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) *

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

Waar ga je heen met je fiets ? *

Alles selecteren wat van toepassing is
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

Hoe lang duurt de rit (in minuten) ?

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

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

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

Modaal profiel

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

Alles selecteren wat van toepassing is
Kies alle voor u geldende mogelijkheden:

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

Wat voor **soort** fiets gebruik je ? *

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 *

In dit veld mogen alleen cijfers ingevoerd worden.

Vul uw antwoord hier in:

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	☐	☐	☐	☐
Auto	☐	☐	☐	☐
Trein	☐	☐	☐	☐
Openbaar vervoer (Tram, Metro, Bus)	☐	☐	☐	☐
Te voet	☐	☐	☐	☐
Micro-mobiliteit	☐	☐	☐	☐
Andere	☐	☐	☐	☐

BICYCLE QUALITY

Ben je het eens met deze stelling

Mijn fietstrajet 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.

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)

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.

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.

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).

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 werd je fiets de afgelopen twee jaar gestolen? *

Kies één van de volgende antwoorden

Kies één van de volgende mogelijkheden:

- ☐ 0
☐ 1
☐ 2
☐ 3 (of meer)

Werd één van die fietsen **in het Brussels Gewest gestolen**? *

Beantwoord deze vraag alleen als aan de volgende voorwaarden is voldaan:

Antwoord was '3 (of meer)' of '2' of '1' bij vraag '[VOL]' (Hoe vaak werd je fiets de afgelopen twee jaar gestolen?)

Kies één van de volgende mogelijkheden:

- ☐ Ja
☐ Nee

Waar stond de fiets geparkeerd toen hij gestolen werd? *

Beantwoord deze vraag alleen als aan de volgende voorwaarden is voldaan:

Antwoord was 'Ja' bij vraag '[VOL1]' (Werd één van die fietsen in het Brussels Gewest gestolen?)

Kies één van de volgende mogelijkheden:

- ☐ De fiets stond geparkeerd in mijn/onze privéwoning (garage, hal, enz.)
☐ De fiets stond geparkeerd op de openbare weg (aan een paal, fietsenrek, enz.)
☐ De fiets stond geparkeerd in een beveiligde fietsstalling (fietsbox, openbare fietsenstalling, enz.)
☐ Overige

Als je het slachtoffer bent geweest van meerdere diefstallen, antwoord dan alleen voor de **laatste fiets die gestolen werd in het Brussels Gewest**.

Had je **een slot** op je fiets toen hij gestolen werd? *

Beantwoord deze vraag alleen als aan de volgende voorwaarden is voldaan:
Antwoord was 'Ja' bij vraag ' [VOL1]' (Werd één van die fietsen in het Brussels Gewest gestolen?)

Kies één van de volgende mogelijkheden:

- ☐ Nee
- ☐ Ja, een slot met een laag beveiligingsniveau (bv. een klein kabel- of kettingslot)
- ☐ Ja, een slot met een hoog beveiligingsniveau (U-slot, vouwslot, enz.)
- ☐ Overige

Als je het slachtoffer bent geweest van meerdere diefstallen, antwoord dan alleen voor de **laatste fiets die gestolen werd in het Brussels Gewest**.

Wat is de geschatte **waarde** van de gestolen fiets? *

Beantwoord deze vraag alleen als aan de volgende voorwaarden is voldaan:
Antwoord was 'Ja' bij vraag ' [VOL1]' (Werd één van die fietsen in het Brussels Gewest gestolen?)

Kies één van de volgende mogelijkheden:

- ☐ Tussen €0 en €500
- ☐ Tussen €501 en €1000
- ☐ Tussen €1001 en €1501
- ☐ Tussen €1501 en €2000
- ☐ Tussen €2001 en €3000
- ☐ Meer dan €3000

Als je het slachtoffer bent geweest van meerdere diefstallen, antwoord dan alleen voor de **laatste fiets die gestolen werd in het Brussels Gewest**.

Heb je de **diefstal** van deze fiets **bij de politie gemeld**? *

Beantwoord deze vraag alleen als aan de volgende voorwaarden is voldaan:
Antwoord was 'Ja' bij vraag ' [VOL1]' (Werd één van die fietsen in het Brussels Gewest gestolen?)

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

- ☐ Ja, ik heb **online** een klacht ingediend via Police on Web
- ☐ Ja, ik heb een klacht ingediend bij een **politiebureau**.
- ☐ **Nee**

Als je het slachtoffer bent geweest van meerdere diefstallen, antwoord dan alleen voor de **laatste fiets die gestolen werd in het Brussels Gewest**.

Had deze fiets een ander **antidiefstalbeveiligingssysteem** (gravure, chip, MyBike-label, enz.)? *

Beantwoord deze vraag alleen als aan de volgende voorwaarden is voldaan:
Antwoord was 'Ja' bij vraag ' [VOL1]' (Werd één van die fietsen in het Brussels Gewest gestolen?)

Alles selecteren wat van toepassing is
Kies alle voor u geldende mogelijkheden:

- ☐ Gravure van je rijksregisternummer
- ☐ "MyBike"-label
- ☐ GPS-tracker
- ☐ Overige:

Als je het slachtoffer bent geweest van meerdere diefstallen, antwoord dan alleen voor de **laatste fiets die gestolen werd in het Brussels Gewest**.

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:

- ☐ 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 >= "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.).

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

Beantwoord deze vraag alleen als aan de volgende voorwaarden is voldaan:
((SECURITE4.NAOK >= "A2"))

Alles selecteren wat van toepassing is
Kies alle voor u geldende mogelijkheden:

- ☐ Slechte wegomstandigheden of fietsvoorzieningen
- ☐ Tramspooren
- ☐ 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

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, graduaat, ...)
- ☐ Hogeschool of universiteit van het lange type (master, licentiaat, doctoraat ...)

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:

Welke van de volgende omschrijvingen past het best bij uw persoonlijke situatie? *

Kies één van de volgende antwoorden

Kies één van de volgende mogelijkheden:

- ☐ Ik woon bij mijn ouders
- ☐ Ik ben of kot, ben medehuurder
- ☐ Ik woon alleen
- ☐ Ik woon alleen met één of meer kinderen
- ☐ Ik woon samen met mijn partner zonder kinderen
- ☐ Ik woon samen met mijn partner met één of meer kinderen
- ☐ Ik woon in een instelling (woonzorgcentrum, rusthuis, ...)
- ☐ Andere

Waar werd je geïnterviewd?

Kies één van de volgende antwoorden

Kies één van de volgende mogelijkheden:

- ☐ KUNST-WET
- ☐ TROON
- ☐ DELTA
- ☐ KANAAL
- ☐ HALLEPOORT
- ☐ MADOU
- ☐ VANDERVELDE
- ☐ THURN EN TAXIS
- ☐ BASILIEK (KOELKELBERG)

Verzend uw enquête.

Bedankt voor uw deelname aan deze enquête.

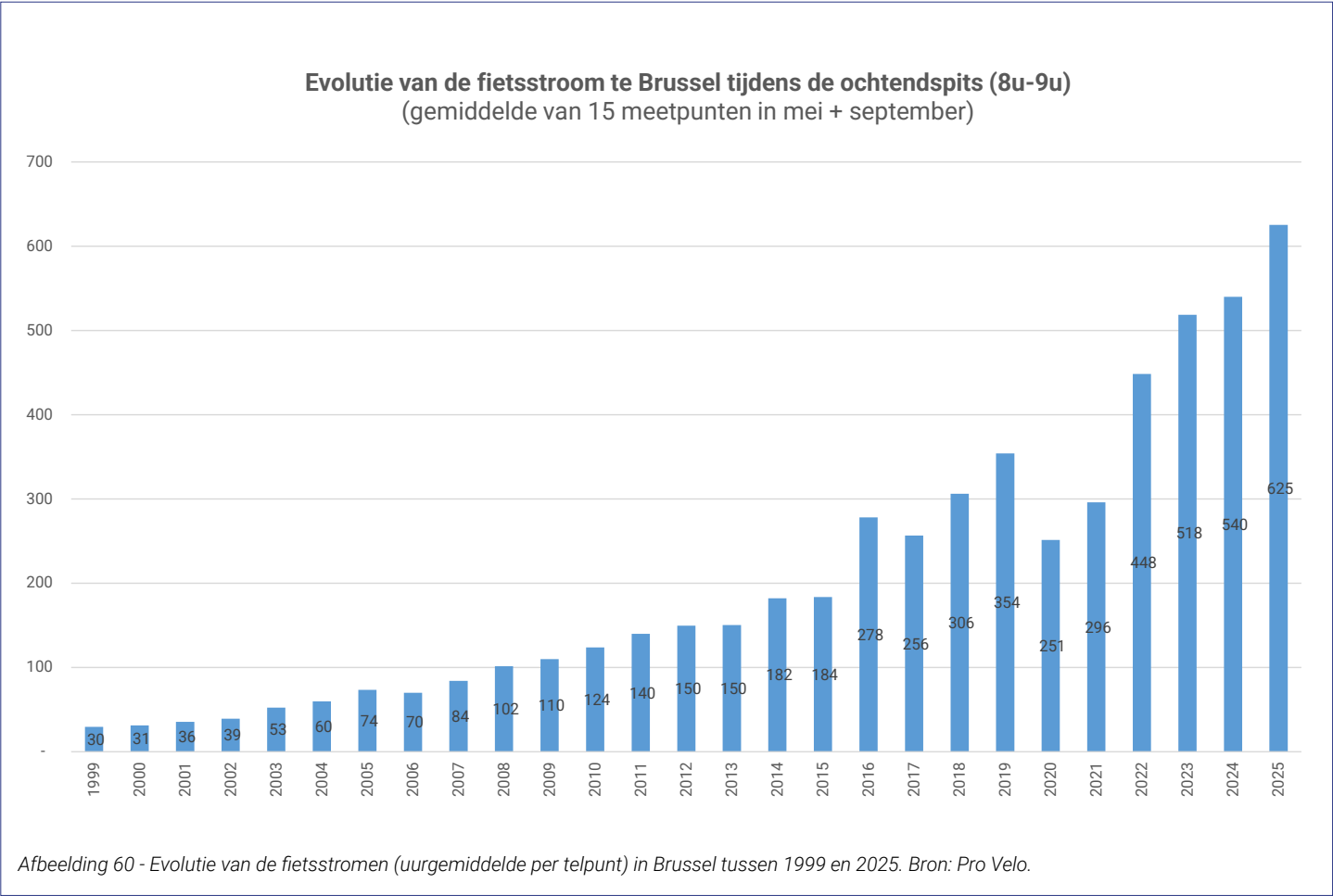
Bijlage 3: evolutie sinds 1999

Kwantitatieve tellingen

Evoluties sinds 1999

Tot 2005 werden de tellingen slechts op 15 kruispunten uitgevoerd en alleen in mei en september. De onderstaande grafiek -onderstaande grafiek laat zien hoe het aantal fietsers tussen 1999 en 2024 is veranderd, als we alleen kijken naar deze 15 telpunten in mei en september. Aangezien in deze twee maanden het hoogste fietsers wordt geregistreerd, worden vooral de stijgingen in 2016, 2022 en 2025 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 Gewestelijke Fietsobservatorium, moeten deze gegevens om alle bovengenoemde redenen met de nodige voorzichtigheid worden bekeken.



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	Biestbroeckkaai/Paempsenlaan	Philippe Werrieplein	Van Praetlaan/Vilvoordsesteenweg	Weststation	Merode	Wavere steenweg/Maelbeeklaan	Mouterijstraat/Kroonlaan	Washingtonstraat/Waterloosesteenweg	Wetstraat/Aarlenstraat	Reyerslaan/Kerselaerenlaan/Roodebeeklaan	Woluwedal/Hymanslaan/Roodebeeklaan	Vorstlaan/Herman-Debrouxlaan	Universiteitsrondpunt	Albertplein	Ijvogellaan/Waterwildlaan	Dansaertstraat/Van arteveldestraat	Munthof	Bockstaellaan/Bogaerdstraat	De Frélaan/Waterloosteenvweg	Louizalaan/Baijuwstraat	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
2024	240	432	426	359	563	288	278	467	73	682	414	548	107	768	187	171	104	226	175	95	284	210	144	64	291	130
2025	307	634	560	337	618	309	270	472	78	808	459	543	110	850	282	241	169	181	217	130	291	336	135	130	388	211

Tabel 10 - Ruwe cijfers per telpunt, voor de periode januari, tussen 1998 en 2025. Bron: Pro Velo.

	Antwerpsepoort	Schaarbeeksepoort	Wet/Koloniën/Koning	Stefaniaplein	Vlaamsepoort	Biestebroekkaai/Paempsemlaan	Philippe Werrieplein	Van Praetlaan/Vilvoordsesteenweg	Weststation	Merode	Waverse steenweg/Maelbeeklaan	Mouterijstraat/Kroonlaan	Waschingtonstraat/Waterloosesteenweg	Wetrsaat/Aarlenstraat	Reyerslaan/Kerselaerenlaan/Roodebeeklaan	Woluwedal/Hymanslaan/Roodebeeklaan	Vorstlaan/Herman-Debrouxlaan	Universiteitsrond-punt	Albertplein	Ijvogellaan/Waterwildlaan	Dansaertstraat/Van arteveldestraat	Munthof	Bocksteellaan/Bogaerdstraat	De Frélaan/Waterloostenweg	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
2024	280	678	614	428	951	407	322	581	77	1.387	592	593	220	1.110	341	344	256	302	181	163	310	521	130	117	457	319
2025	457	728	649	405	1.529	443	398	690	186	1.489	711	864	255	1.284	388	479	324	281	191	225	360	453	182	166	802	266

Tabel 11 - Ruwe cijfers per telpunt, voor de periode mei, tussen 1998 en 2025. Bron: Pro Velo.

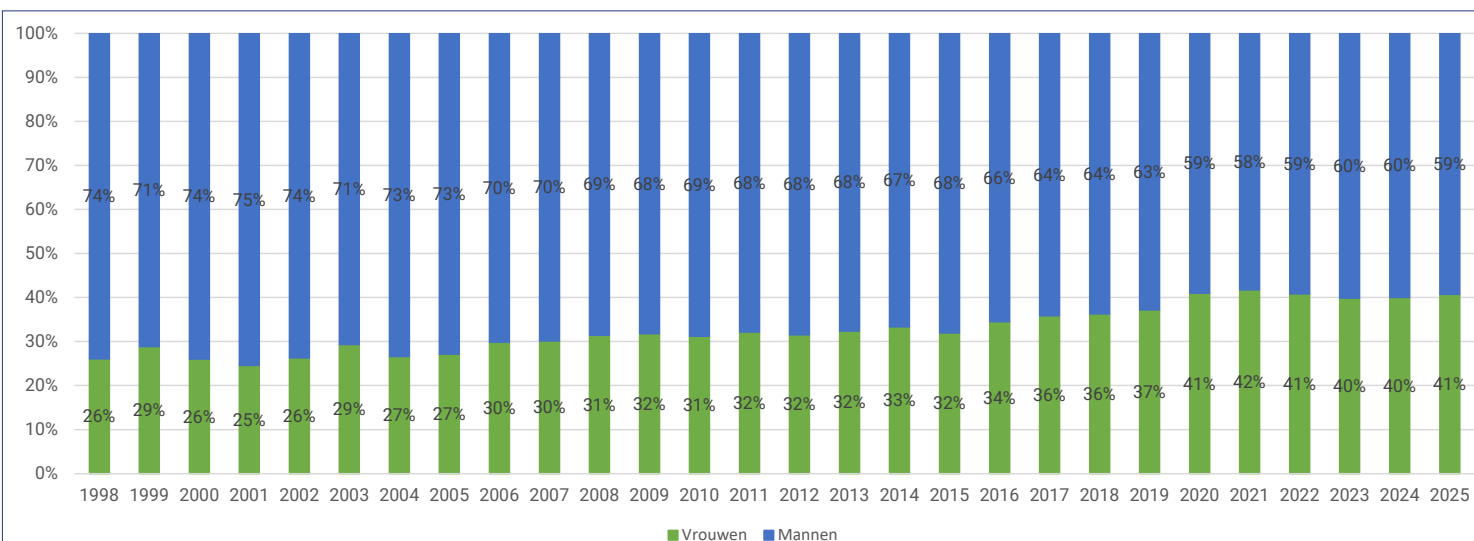
	Antwerpsepoort	Schaarbeeksepoort	Wet/Koloniën/Koning	Stefaniaplein	Vlaamsepoort	Biestebroekkaai/Paempsemlaan	Philippe Werrieplein	Van Praetlaan/Vilvoordsesteenweg	Weststation	Merode	Waverse steenweg/Maelbeeklaan	Mouterijstraat/Kroonlaan	Washingtonstraat/Waterloosesteenweg	Wetstraat/Aarfenstraat	Reyerslaan/Kerselaerenlaan/Roodebeeklaan	Woluwedal/Hymanslaan/Roodebeeklaan	Vorstlaan/Herman-Debrouxlaan	Universiteitsrond-punt	Albertplein	Ijvogellaan/Waterwildlaan	Dansaertstraat/Van artevaldestraat	Munthof	Bockstaellaan/Bogaerdstraat	De Frélaan/Waterloostenweg	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	
2024	336	821	777	549	850	510	413	536	85	1.282	593	773	190	1.276	317	440	347	244	309	207	431	388	199	141	541	349	
2025	457	728	649	405	1.529	443	398	690	186	1.489	711	864	255	1.284	388	479	324	281	191	225	360	453	182	166	802	266	

Tabel 12 - Ruwe cijfers per telpunt, voor de periode september, tussen 1998 en 2025. Bron: Pro Velo.

	Antwerpsepoort	Schaarbeeksepoort	Wet/Koloniën/Koning	Stefaniaplein	Vlaamsepoort	Biestebroekkaai/Paempsemlaan	Philippe Werriëplein	Van Praetlaan/Vilvoordsesteenweg	Weststation	Merode	Wavere steenweg/Maelbeeklaan	Mouterijstraat/Kroonlaan	Waschingtonstraat/Waterloosesteenweg	Wetstraat/Aarlenstraat	Reyerslaan/Kerselaerenlaan/Roodebeeklaan	Woluveda/Hymanslaan/Roodebeeklaan	Vorstlaan/Herman-Debrouxlaan	Universiteitsrond-punt	Albertplein	Ijsvogellaan/Waterwildlaan	Dansaertstraat/Van arteveldestraat	Munthof	Bockstaellaan/Bogaerdstraat	De Frélaan/Waterloosesteenweg	Louizalaan/Balluwstraat	Emile Vanderveldesquare	
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	
2024	321	815	355	345	996	447	328	546	64	1.061	639	601	276	1.155	326	203	219	338	287	188	315	369	97	225	578	315	
2025	427	981	737	363	670	348	404	677	76	1.362	584	788	234	1.126	397	477	246	335	282	201	485	441	106	168	725	330	

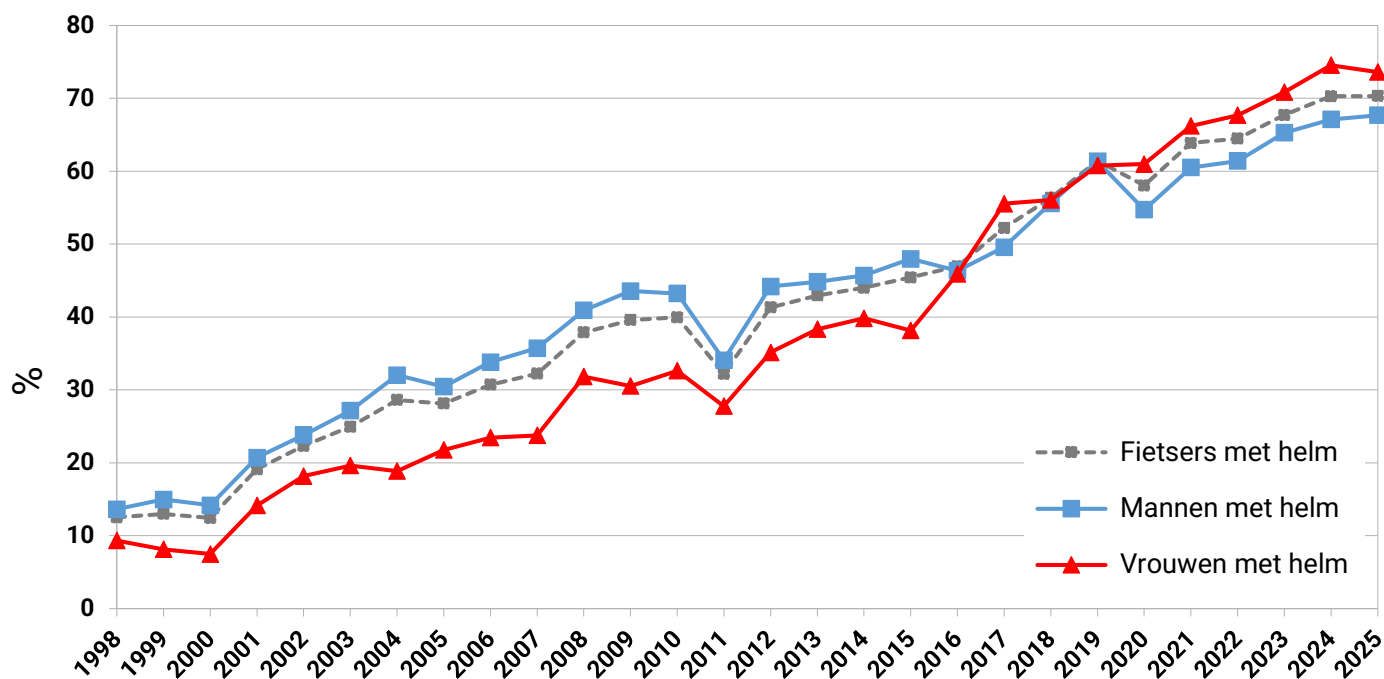
Tabel 13 - Ruwe cijfers per telpunt, voor de periode november, tussen 1998 en 2025. Bron: Pro Velo.

Verhoudingen van mannen, vrouwen en kinderen



Afbeelding 61 - 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 62 - Evolutie van het aandeel fietsers met een helm onder de fietsers, waargenomen bij kwantitatieve tellingen sinds 1998. (15 locaties; tellingen in mei en september)

Bijlage 4

Gedetailleerde resultaten van de evolutie van de tellingen sinds 2010

De cijfers die zijn gebruikt om de grafiek in afbeelding 6 te maken, vind je in de tabel hieronder. Het 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
2024	420
2025	485

Tabel 14 - Jaarlijks uurgemiddelde van het aantal fietsers (alle telpunten en alle telperiodes samen)

Bijlage 5

Gedetailleerde resultaten van de tellingen rond “verlichting”

	EC1 - Vlaamsepoort		EC2 - Antwerpsepoort		EC3 - Koning/Wetstraat		EC4 - Maelbeek/Waversesteenweg		Totaal	
	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%
TOTAAL VROUWEN	47	26,6%	27	24,8%	36	25,9%	46	33,3%	156	27,7%
TOTAAL MANNEN	130	73,4%	82	75,2%	103	74,1%	92	66,7%	407	72,3%
TOTAAL FIETSERS	177	1	109	1	139	1	138	1	563	100,0%
VROUWEN + MANNEN										
Correct verlicht	123	69,5%	88	80,7%	101	72,7%	113	81,9%	425	75,5%
Gedeeltelijk uitgerust met fietsverlichting	25	14,1%	12	11,0%	31	22,3%	17	12,3%	85	15,1%
Geen voorlicht en geen achterlicht	29	16,4%	9	8,3%	7	5,0%	8	5,8%	53	9,4%
Fluohesje	31	17,5%	24	22,0%	19	13,7%	28	20,3%	102	18,1%
Fluohoes	2	1,1%	3	2,8%	6	4,3%	4	2,9%	15	2,7%
Fluohesje en/of fluohoes	32	18,1%	24	22,0%	25	18,0%	31	22,5%	112	19,9%
VROUWEN										
Correct verlicht	35	74,5%	20	74,1%	28	77,8%	39	84,8%	122	78,2%
Gedeeltelijk uitgerust met fietsverlichting	8	17,0%	4	14,8%	6	16,7%	7	15,2%	25	16,0%
Geen voorlicht en geen achterlicht	4	8,5%	3	11,1%	2	5,6%	0	0,0%	9	5,8%
Fluohesje	15	31,9%	9	33,3%	9	25,0%	13	28,3%	46	29,5%
Fluohoes	1	2,1%	1	3,7%	1	2,8%	0	0,0%	3	1,9%
Fluohesje en/of fluohoes	15	31,9%	9	33,3%	10	27,8%	13	28,3%	47	30,1%
MANNEN										
Correct verlicht	88	67,7%	68	82,9%	73	70,9%	74	80,4%	303	74,4%
Gedeeltelijk uitgerust met fietsverlichting	17	13,1%	8	9,8%	25	24,3%	10	10,9%	60	14,7%
Geen voorlicht en geen achterlicht	25	19,2%	6	7,3%	5	4,9%	8	8,7%	44	10,8%
Fluohesje	16	12,3%	15	18,3%	10	9,7%	15	16,3%	56	13,8%
Fluohoes	1	0,8%	2	2,4%	5	4,9%	4	4,3%	12	2,9%
Fluohesje en/of fluohoes	17	13,1%	15	18,3%	15	14,6%	18	19,6%	65	16,0%

Tabel 15 - Ruwe cijfers voor fietsverlichting 's avond, op vier telpunten. Bron: Pro Velo.

Bijlage 6

Antwoorden van de permanente enquête

Aandeel mannen vrouwen

	Aantal respondenten	
	Man	Vrouw
2025	214	177
2024	217	172
2023	223	178
2022	197	148

Werkstatus van de respondenten

	Werkstatus van de respondenten				
	2025	2024	2023	2022	2021
Bediende	263	279	275	236	68
Student	35	19	24	14	11
Werkzoekende	18	21	9	20	
Arbeider	6	1	5	5	5
Bedrijfsleider	4	6	3	7	1
Zelfstandige	37	45	40	36	5
Gepensioneerde	13	5	27	14	7
Andere	3	12	18	14	3
Totaal	379	388	401	346	100

Hoogste diploma of certificaat behaald door de respondenten

	Werkstatus van de respondenten				
	2025	2024	2023	2022	2021
Hoger onderwijs van het lange type	284	283	278	236	62
Hoger onderwijs van het korte type	78	68	94	66	24
Middelbaar	30	31	27	37	10
Basisschool	1	5	2	2	3
Andere	/	1	/	5	1
Totaal	393	388	401	346	100

Gezinssituatie

	Gezinssituatie		
	Man	Vrouw	Totaal
Ik woon bij mijn ouders	9	7	16
Ik woon als koppel met een of meerdere kinderen	83	63	146
Ik woon als koppel zonder kinderen	45	46	91
Ik woon in een gedeelde flat	28	22	50
Ik woon alleen	40	29	69
Ik woon alleen met een of meerdere kinderen	8	10	18

Naar welke gemeente in Brussel rijden de ondervraagde fietsers (bestemming)?

	2025	
ANDERLECHT	8	2,0%
OUDERGEM	3	0,8%
BRUSSEL-STAD	148	37,7%
ETTERBEEK	14	3,6%
EVERE	4	1,0%
VORST	8	2,0%
GANSHOREN	2	0,5%
ELSENE	48	12,2%
JETTE	6	1,5%
KOEKELBERG	2	0,5%
MOLENBEEK	16	4,1%
SINT-GILLIS	19	4,8%
SINT-JOOST	47	12,0%
SCHAARBEEK	45	11,5%
UKKEL	5	1,3%
W A T E R - MAAL-BOSVOORDE	4	1,0%
SINT-LAMBRECHTS-WO- LUWE	5	1,3%
SINT-PIETERS-WOLUWE	5	1,3%
Buiten Brussel	4	1,0%

Vanuit welke gemeente van Brussel-Hoofdstad zijn de ondervraagde fietsers met de fiets vertrokken (vertrekplaats)?

	2024	
ANDERLECHT	6	1,5%
OUDERGEM	5	1,3%
BERCHEM SINT-AGATHA	3	0,8%
BRUSSEL-STAD	75	19,1%
ETTERBEEK	16	4,1%
EVERE	12	3,1%
VORST	16	4,1%
GANSHOREN	5	1,3%
ELSENE	64	16,3%
JETTE	8	2,0%
KOEKELBERG	4	1,0%
MOLENBEEK	4	1,0%
SINT-GILLIS	27	6,9%
SINT-JOOST	28	7,1%
SCHAARBEEK	70	17,8%
UKKEL	7	1,8%
Watermaal-Bosvoorde	5	1,3%
SINT-LAMBRECHTS-WO- LUWE	11	2,8%
SINT-PIETERS-WOLUWE	8	2,0%
Buiten Brussel	19	4,8%

Redenen om zich te verplaatsen

	WERK	STUDIE	KIND	HANDEL	VRIJETI- JDSACTI- VITEIT	SOCIALE ACTIVITEIT
Man	168	11	11	22	27	19
Vrouw	133	8	17	26	30	21
Totaal	301	19	28	48	57	40

Soorten fietsen per geslacht

	Stadsfiets	Elektrische fiets	Vouwfiets	Elektrische vouwfiets	Bakfiets	Elektrische bakfiets
Man	124	68	4	2	0	16
Vrouw	106	48	1	3	0	19
Totaal	230	116	5	5	0	35

Modale aandelen en gebruiksfrequentie

GEBRUIKSFREQUENTIE VAN MODI							
MAN (n=214)							
	Fiets	Auto	Trein	OV	Te voet	Micromobi- liteit	Andere
Minder dan een keer per maand	1	157	191	77	40	196	212
1 tot 2 keer per week	13	44	14	85	47	11	1
3 tot 4 keer per week	48	9	7	39	50	4	1
5 keer per week (of meer)	152	4	2	13	77	3	0
VROUW (n=177)							
	Fiets	Auto	Trein	OV	Te voet	Micromobi- liteit	Andere
Minder dan een keer per maand	0	131	165	78	30	168	177
1 tot 2 keer per week	4	28	8	72	53	5	0
3 tot 4 keer per week	40	15	2	21	39	3	0
5 keer per week (of meer)	133	3	2	6	55	1	0
TOTAAL (n = 391)							
	Fiets	Auto	Trein	OV	Te voet	Micromobi- liteit	Andere
Minder dan een keer per maand	1	288	356	155	70	364	389
1 tot 2 keer per week	17	72	22	157	100	16	1
3 tot 4 keer per week	88	24	9	60	89	7	1
5 keer per week (of meer)	285	7	4	19	132	4	0

Vervoermiddel ter vervanging van de fiets

	Welk vervoermiddel vervangt de fiets op het traject?					
	Auto	Trein	OV	Te voet	Micromobi- liteit	Andere
Man	30	6	163	49	4	1
Vrouw	21	2	144	27	9	0
Totaal	51	8	307	76	13	1

Gevoel van continuïteit van de fietstrit

	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.		
	Man	Vrouw	Totaal
Absoluut niet akkoord	3	3	6
Niet akkoord	15	15	30
Noch akkoord, noch niet akkoord	17	19	36
Akkoord	112	85	197
Helemaal akkoord	67	55	122

Perceptie van de kwaliteit van de fietsinfrastructuur

	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).		
	Man	Vrouw	Totaal
Absoluut niet akkoord	11	13	24
Niet akkoord	51	40	91
Noch akkoord, noch niet akkoord	67	61	128
Akkoord	77	58	135
Helemaal akkoord	8	4	12

Gevoel van veiligheid op de fiets

	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		
	Man	Vrouw	Totaal
Absoluut niet akkoord	20	27	47
Niet akkoord	62	58	120
Noch akkoord, noch niet akkoord	67	61	128
Akkoord	47	32	79
Helemaal akkoord	9	6	15

Toegang tot veilig parkeren op de bestemming

	Ben je het eens met deze uitspraak? Als ik met de fiets door Brussel rijd, vind ik makkelijk een fietsenrek om mijn fiets te parkeren op mijn verschillende bestemmingen.		
	Man	Vrouw	Totaal
Absoluut niet akkoord	6	15	21
Niet akkoord	30	31	61
Noch akkoord, noch niet akkoord	29	39	68
Akkoord	106	73	179
Helemaal akkoord	39	19	58

Toegang tot veilig parkeren bij de woning

	Ben je het eens met deze stelling? Ik heb een beveiligde fietsstalling in (de buurt van) mijn huis.		
	Man	Vrouw	Totaal
Absoluut niet akkoord	23	29	52
Niet akkoord	27	24	51
Noch akkoord, noch niet akkoord	10	7	17
Akkoord	40	25	65
Helemaal akkoord	112	91	203

Fietsendiefstal

	Hoe vaak werd je fiets in de afgelopen twee jaar gestolen?		
	Man	Vrouw	Totaal
0	17	134	313
1	27	31	58
2	7	5	15
3 (of meer)	1	4	5

	Waar stond de fiets gestald op het moment van diefstal?		
	Man	Vrouw	Totaal
Thuis	11	8	19
Op de openbare weg	20	33	53
In een beveiligde parkeerplaats	3	1	4

	Hoe hoog schat je de waarde van je gestolen fiets?
Tussen € 0 en € 500	29
Tussen € 501 en € 1000	13
Tussen € 1001 en € 1501	3
Tussen € 1501 en € 2000	7
Tussen € 2001 en € 3000	11
Meer dan € 3000	6

	Was je fiets vastgemaakt op het moment van de diefstal?		
	Man	Vrouw	Totaal
Ja, een kwaliteitsvol slot	17	24	41
Ja, een slot met zwakke veiligheid	9	13	22
Nee	8	5	13

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	139	122	262
1	48	34	83
2	15	16	31
3 (of meer)	12	5	17

Tegenpartij bij het ongeluk

	<i>Welke andere gebruiker was betrokken bij het ongeval?</i>		
	Man	Vrouw	Totaal
Geen tegenpartijen	7	2	9
Bus/tram	1	4	5
Andere fietser	10	6	16
Auto/motor	29	19	48
Micromobiliteit	3	1	4
Voetganger	3	4	7

