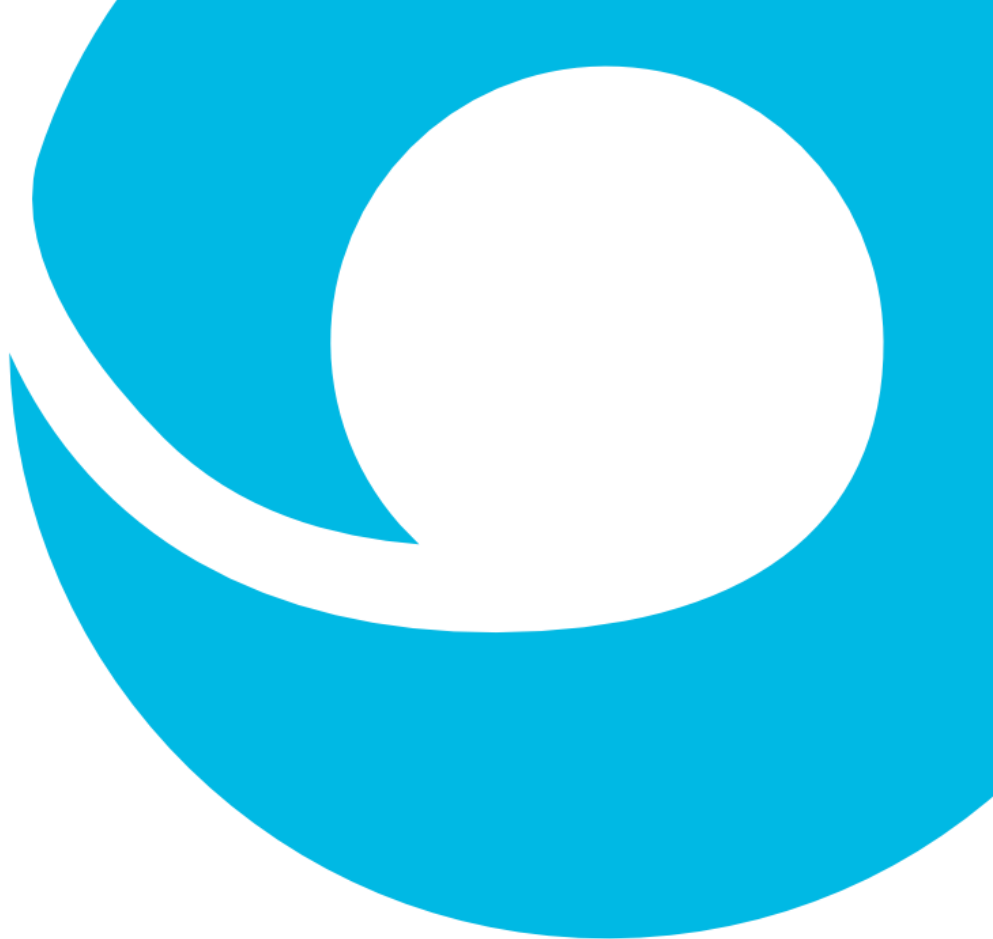




NIEUWE FIETSERS IN BRUSSEL SINDS 2015

Resultaten van de enquête afgenomen in 2017

Pro Velo

www.provelo.org

Pro Velo asbl/vzw
Rue de Londres 15 Londenstraat
Bruxelles 1050 Brussel





INHOUDSOPGAVE

Samenvatting.....	2
Inleiding.....	3
Methodologie van de enquête.....	3
Resultaten van de enquête	4
Algemeen profiel van de respondenten/algemeen overzicht	4
Mobiliteit vóór 2015.....	5
Mobiliteit voorheen en vandaag?	5
Hindernissen voor de fiets.....	6
Mobiliteit vandaag	9
De verschillende toepassingen van de fiets	9
Het weer.....	10
Belangrijkste factoren voor een modal shift	13
Gewijzigde perceptie van de nieuwe fietsers en noodzakelijke verbeteringen?.....	14
Gewijzigde perceptie van mobiliteit.....	14
De fietsmobiliteit verbeteren en faciliteren.....	16
Conclusie	18
Bijlage: vragenlijst van de enquête	19



SAMENVATTING

Na een **sterke stijging** van het aantal fietsers in **2016**, vroeg Brussel Mobiliteit aan Pro Velo om een enquête af te nemen bij fietsers die in 2015 of later in het zadel sprongen. Om hun **motivaties** en **gewoontes inzake mobiliteit**, vroeger en nu, te leren kennen, ondervroegen we bijna 660 mensen.

Een groot deel van de **nieuwe fietsers** is relatief **jong** (tussen 25 en 39 jaar). De meesten zijn werknemer.

De voornaamste aangehaalde **hindernissen** om zich in Brussel met de fiets te verplaatsen, zijn **het gevaar in het verkeer** (15,5% van de nieuwe fietsers), **onvoldoende vertrouwen in het verkeer** ("ik voel me niet op mijn gemak", 10,2%) en onvoldoende fietsvoorzieningen (7,4%). In totaal heeft **33%** van de opgegeven hindernissen betrekking op de **verkeersveiligheid**. **36%** van de nieuwe fietsers geeft echter hindernissen op die **niet gerelateerd zijn aan de infrastructuur**. Zo had **18%** van de respondenten er simpelweg **niet eerder aan gedacht om zich met de fiets te verplaatsen**, woonde **12% niet in Brussel** en had **6% geen fiets**. Dit betekent dus dat er, naast de ontwikkeling of verbetering van fietsinfrastructuren, ook andere hefbomen zijn om het aantal fietsers te doen stijgen. Het belang van **bewustmakingscampagnes** en **promotie rond de fiets** mag niet worden onderschat om deze doelgroep te bereiken.

De resultaten verschillen per geslacht: de belangrijkste reden waarom **vrouwen** niet fietsen zijn **gevaarlijke verkeerssituaties** (22% van de vrouwen), terwijl 21% van de mannen er gewoon **niet eerder aan had gedacht** om op de fiets te springen.

De **modal shift** naar de fiets voltrekt zich vandaag voornamelijk onder mensen die zich daarvoor vooral met het openbaar vervoer verplaatsten (70%). Desondanks verplaatsten **20%** van de nieuwe Brusselse fietsers zich vroeger met de **wagen**.

Het **gebrek aan efficiëntie van het openbaar vervoer** (23% van de respondenten), **files** (17%), een **verhuis** (8%), economische redenen (7%), het gebrek aan parkeergelegenheid (6%) en de aanslagen van 2016 (5%) zijn de **belangrijkste motieven** die mensen ertoe aanzetten om de **overstap naar de fiets** te maken.

Vandaag de dag kiezen 70% van de nieuwe fietsers voor een **stadsfiets**, 11% gaat voor een **vouwfiets** en 9% voor een **elektrische fiets**. We stellen vast dat **24%** van de respondenten de **fiets combineert met een andere vervoerswijze**. Hoewel de regen - meer nog dan de winter - mensen ervan weerhoudt om de fiets te gebruiken, stelt toch bijna de helft van de respondenten dat ze hun mobiliteitsgewoontes niet wijzigen bij winter- of regenweer.

Ten laatste, de meeste fietsers willen vooral een **veiligere fietsinfrastructuur** (66% van de nieuwe fietsers), gevolgd door **minder verkeersdruk** (16%). Hoewel het belangrijk is om eerst en vooral te zorgen voor een coherente en kwalitatieve infrastructuur, stellen we vast dat dit onder andere nodig is vanwege de verkeersdruk. **De verkeersdruk verminderen is dus een belangrijke hefboom**.



INLEIDING

De tellingen die werden uitgevoerd in het kader van het Fietsobservatorium in 2016, toonden een aanzienlijke toename van het aantal fietsers, vooral in mei (+ 50%) en september (+ 52%). Wat zijn de sociaaleconomische profielen van deze nieuwe fietsers? Wat veroorzaakte dit fenomeen? Welke vervoermiddelen gebruikten ze voordien? Heeft de modal shift hun visie op (fiets)mobiliteit veranderd en zo ja, in welke zin? Wat hebben ze nodig om dit vervoersmiddel op lange termijn te blijven gebruiken? Om deze vragen te beantwoorden, namen we een enquête af bij de nieuwe fietsers.

METHODOLOGIE VAN DE ENQUÊTE

Dit onderzoek werd uitgevoerd in de vorm van een vragenlijst die via de nieuwsbrief van Pro Velo en andere Brussels fietsersverenigingen werd verspreid. Om een zo breed mogelijk beeld te krijgen van het profiel van de respondenten, gingen we ook op pad om de fietsers rechtstreeks te bevragen op zorgvuldig uitgekozen plaatsen langs hun trajecten. Deze aanpak leidde tot de meeste respondenten. Daarnaast werd ook drukwerk verdeeld bij fietsparkings om fietsers uit te nodigen de enquête in te vullen.

In totaal vulden **657 fietsers** de enquête in. De resultaten werden in een database verzameld en nauwkeurig geanalyseerd.

Uit de analyse van de resultaten bleek dat sommigen in 2015 misschien wel voor het **eerst in Brussel** begonnen fietsen, maar daarvoor al elders rondfietsten. Het was niet mogelijk om hierover meer informatie in te winnen in deze enquête. Op basis van de opmerkingen kunnen we stellen dat minstens zes personen al “fietsers” waren voordat ze ook in Brussel begonnen fietsen. Hiermee moet dus rekening worden gehouden bij het overwegen van de resultaten.



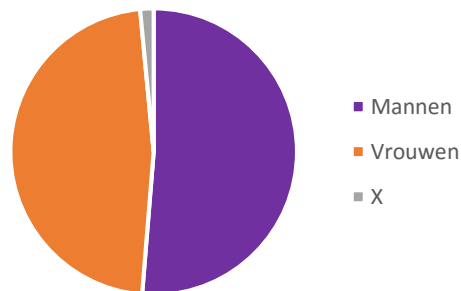
RESULTATEN VAN DE ENQUÊTE

ALGEMEEN PROFIEL VAN DE RESPONDENTEN/ALGEMEEN OVERZICHT

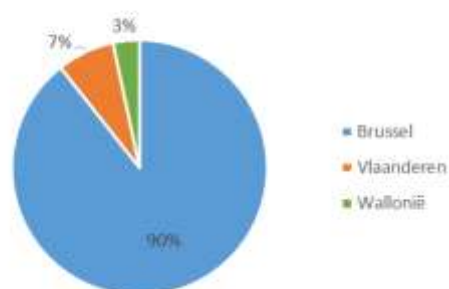
Op een totaal van 657 respondenten is de verhouding mannen/vrouwen bijna gelijk (51% tegenover 47%, 2% x). Op basis van onze fietstellingen is de verhouding mannen/vrouwen 69% tegenover 31%, respectievelijk. Vrouwen zijn dus oververtegenwoordigd in deze enquête, wat overeenkomt met de geleidelijke toename van het aandeel vrouwen onder de fietsers sinds de tellingen in het kader van het Fietsobservatorium eind jaren 90 van start gingen. Het grootste deel van de bevraagde fietsers woont in Brussel, 7% woont in Vlaanderen en 3% in Wallonië. Een aanzienlijk deel komt uit de volgende gemeenten: Brussel-Stad, Elsene, Etterbeek, Schaarbeek, Sint-Gillis. Bijna de helft van de respondenten begon in 2015 in Brussel te fietsen, slechts 17% sprong pas dit jaar in het zadel. We wijzen er wel op dat de enquête werd beëindigd in juli 2017 en het aandeel nieuwe fietsers in 2017 dus enkel betrekking heeft op de eerste zeven maanden van dit jaar. Bovendien blijkt het aantal fietsers in 2016 licht ondervertegenwoordigd te zijn in vergelijking met de sterke stijging van fietsers vastgesteld in het kader van de tellingen van het Fietsobservatorium.

De meeste respondenten waren tussen de 25 en 40 jaar. 71% van de respondenten heeft geen kinderen, 13% heeft één kind, 11% heeft twee kinderen en 5% heeft drie of meer kinderen.

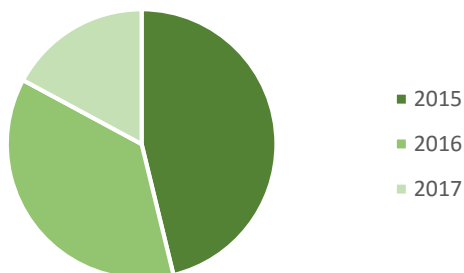
Verhouding tussen mannelijke en vrouwelijke respondenten



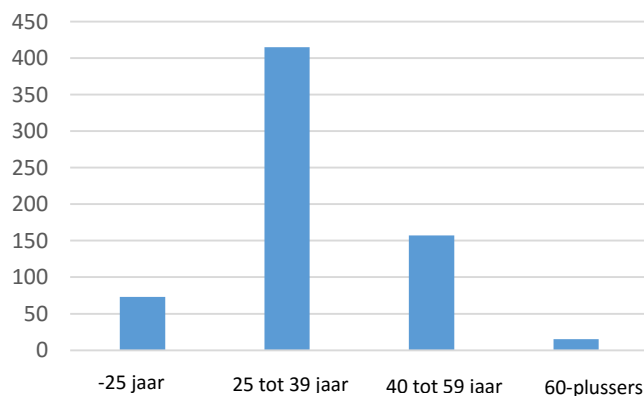
Woonplaats van de respondenten



Jaar waarin de respondenten in het zadel sprongen in Brussel

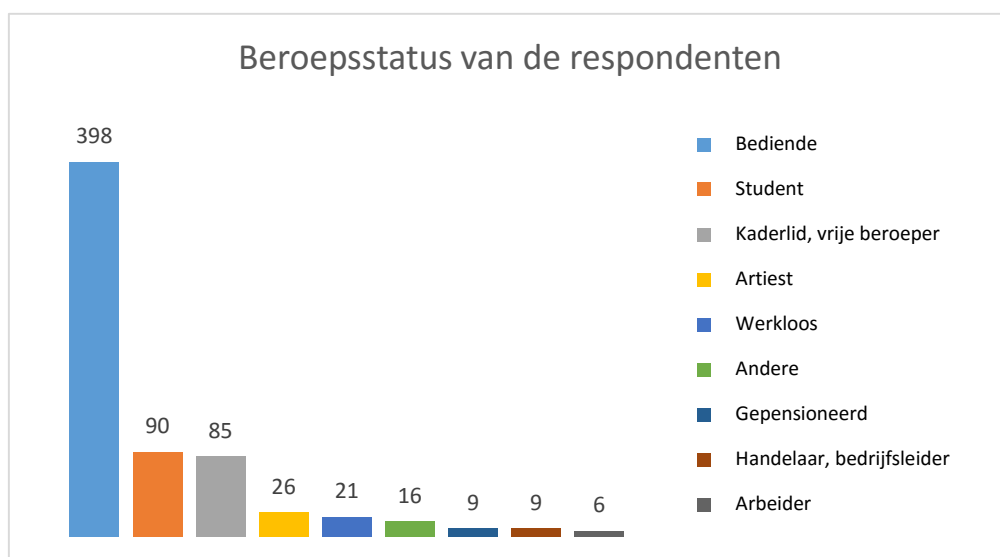


Leeftijd van de respondenten





Wat betreft de beroepsstatus van de respondenten, stellen we vast dat de meeste werknemers zijn. Maar ook studenten, vrije beroepen en kaderleden zijn goed vertegenwoordigd.

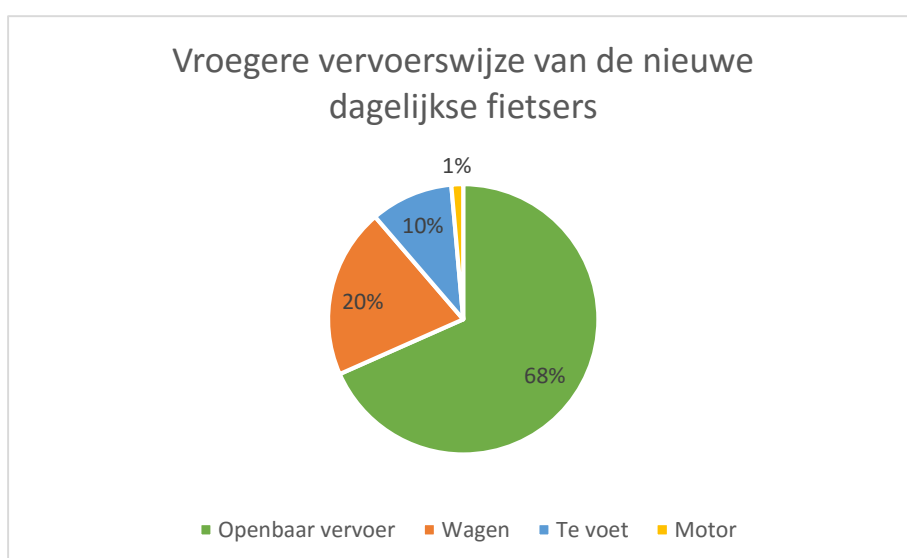


MOBILITEIT VÓÓR 2015

Mobiliteit voor 2015 en vandaag?

Vóór 2015 was het openbare vervoer voor velen (68%) de belangrijkste vervoerswijze, gevolgd door de wagen (22%). Vandaag is de modal shift naar de fiets goed voor meer dan de helft van de verplaatsingen, zo'n 55%.

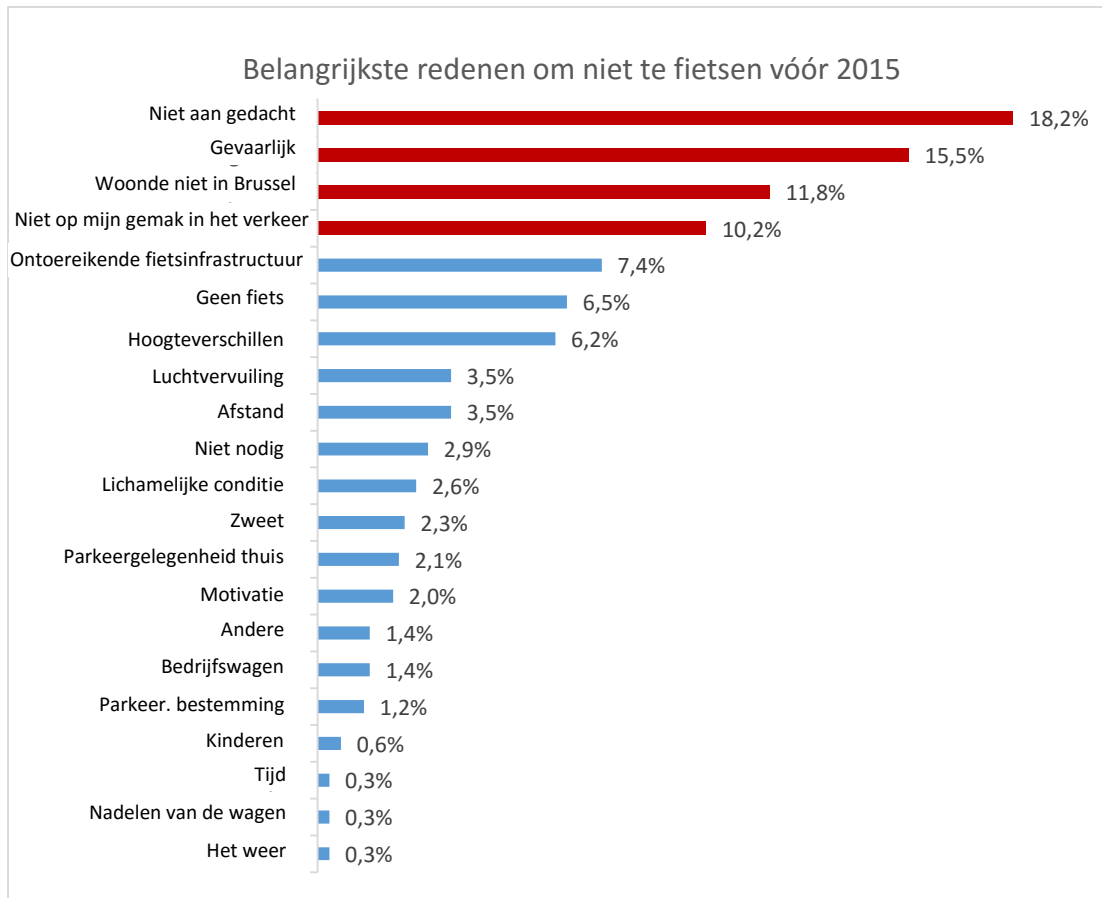
Onder de fietsers die meer dan de helft van hun verplaatsingen met de fiets doen (de zogenaamde dagelijkse fietsers) gebruikte 68% ook het openbare vervoer en 20% de wagen. Dit laatste cijfer is niet te verwaarlozen, want de modal shift vindt voornamelijk plaats tussen duurzame vervoersmiddelen, en niet zozeer van de wagen naar de fiets.





Hindernissen voor de fiets

Waarom werd de fiets vóór 2015 niet gebruikt?



De twee belangrijkste redenen waarom respondenten niet eerder op de fiets sprongen, bleken, ten eerste, dat **ze er eerder simpelweg niet aan hadden gedacht** (18%) en, ten tweede, dat fietsen **gevaarlijk** leek (15,5%).

We kunnen ons afvragen waarom en hoe degenen die eerst vonden dat fietsen gevaarlijk is, uiteindelijk toch in het zadel zijn geklommen. Als we even kijken naar de doorslaggevende factoren om voor een andere vervoerswijze te kiezen, dan blijkt dat het **gebrek aan efficiëntie van het openbaar vervoer**, gevolgd door **files** en **gezondheid** de meest bepalende factoren zijn. Anderzijds is de belangrijkste fietsreden voor meer dan de helft van deze fietsers de snelheid van verplaatsingen (40%) en gezondheid (27%).

Ten slotte stellen we vast dat **12%** van de respondenten **niet in Brussel woonde**. We kunnen moeilijk stellen dat een verhuis naar Brussel de mobiliteitsgewoontes verandert, maar als we de belangrijkste factor die voor verandering zorgt analyseren, merken we dat **files**, het **gebrek aan efficiëntie van het openbaar vervoer**, de **snelheid** van het fietsen en een **verhuis** toch het meeste genoemd worden.

Andere redenen waarom er niet eerder werd gefietst zijn onder meer: niet op het gemak in het verkeer (10%), ontoereikende fietsvoorzieningen (7,4%), maar ook niet over een fiets



beschikken of een fiets hebben die niet in een goede staat verkeert (6,5%). Sommigen gaven aan dat hun fiets was gestolen (soms meerdere keren) en dat ze wachtten om een nieuwe aan te schaffen. Anderen gaven aan dat ze niet over voldoende financiële middelen beschikten om een fiets te kopen.

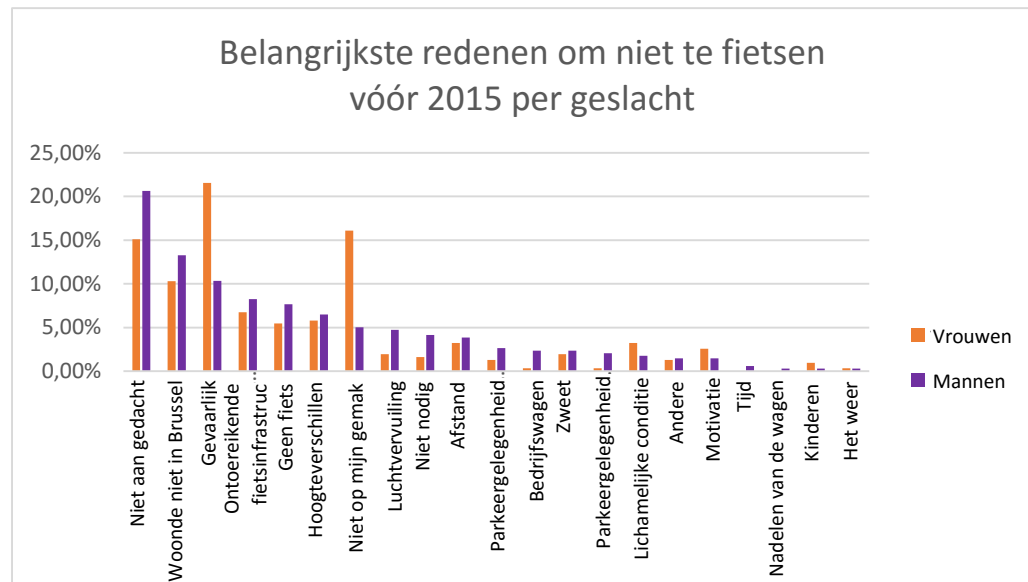
Hoewel vaak aangehaald, bleken de weersomstandigheden slechts voor 2 van de 657 fietsers een belemmering te zijn. 41 fietsers gaven de Brusselse bergen aan als reden om niet eerder te fietsen, maar zij vertegenwoordigen niet meer dan 6% van de respondenten.

Opmerking: onder de categorie 'niet nodig' vallen personen die zich voorheen te voet verplaatsten, maar omwille van een andere werk- of woonplaats een nieuwe vervoerswijze nodig hadden. De categorie 'motivatie' duidt op personen zonder specifieke motivatie om de fiets te gebruiken, omdat ze over een MIVB-abonnement of een (bedrijfs)wagen beschikten, maar waarbij dit vandaag niet meer het geval is.

We besluiten dat **onvoldoende fietsinfrastructuur of gevaar** in het verkeer voor ongeveer **36%** van de nieuwe fietsers **geen reden is** om niet met de fiets te rijden. De fietsers (de 36%) die er voorheen niet hadden gedacht om te fietsen, die niet in Brussel woonden of die niet over een fiets beschikten, vormen dus een belangrijk **doelpubliek** voor een **modal shift**.

Anderzijds ligt **33%** van de fietsers toch wakker van de **veerkeersveiligheid** (gevaarlijk, niet op hun gemak in het verkeer, onvoldoende fietsinfrastructuur). Dit **drukt op het fietspotentieel** in Brussel. Dit vormt wellicht ook de **grootste belemmering** om nieuwe fietsers aan te trekken.

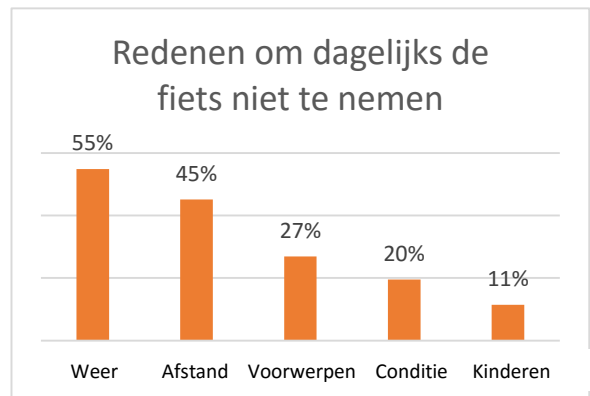
Hetzelfde geldt als we de redenen om niet te fietsen opsplitsen per geslacht: de belangrijkste redenen die **vrouwen** aanhalen om niet te fietsen, zijn respectievelijk **gevaarlijke verkeerssituaties** en **het gebrek aan vertrouwen in het verkeer** (zie onderstaande grafiek).





Factoren die nieuwe fietser ontmoedigen

We hebben gezien dat 55% van de respondenten de fiets dagelijks gebruikt (voor meer dan de helft van hun verplaatsingen), hoewel bepaalde factoren het fietsen toch ontmoedigen. Zo valt **45%** van de fietsers terug op hun **oude vervoerswijze voor meer dan de helft van hun verplaatsingen** in de situaties die in de onderstaande grafiek zijn weergegeven. De **weersomstandigheden** (55%) en de **afstand** (45%) zijn de belangrijkste redenen om op oude mobiliteitsgewoontes terug te grijpen. Afhankelijk van fietser tot fietser varieert de afstand waarbij fietsen minder evident wordt; van 3 tot 40 km. We kunnen stellen dat een gemiddelde van 12 km haalbaar is en dat **10 km** een **drempel** vormt. Daarnaast heeft het **vervoer van grote en zware voorwerpen** en de **lichamelijke conditie** ook een negatieve impact op het fietsen, maar in mindere mate. Slechts 11% van de respondenten vermeldt het vervoer van kinderen om niet of minder te fietsen. Als we de fietsers zonder kinderen (op het totale aantal fietsers dat niet dagelijks fietst) uit de analyse halen, dan zien we dat slechts 16% van de ouders kinderen als een belemmering om de fiets te nemen ervaart.

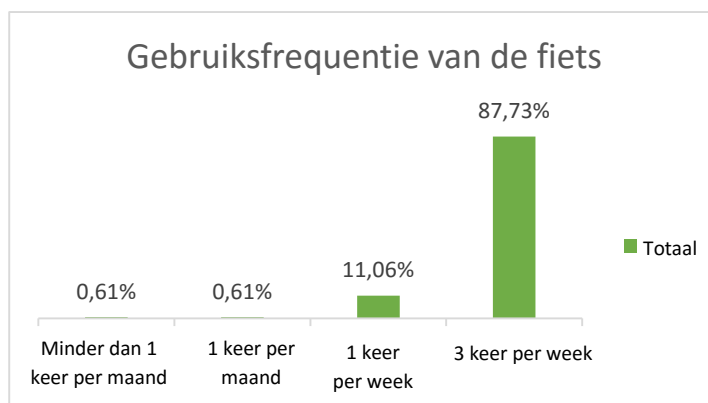


- **55%** van de respondenten zijn **dagelijkse fietsers**: zij gebruiken de fiets voor meer dan de helft van hun verplaatsingen.
- Meer dan **70%** van de nieuwe fietsers **maakte** daarnaast **gebruik** van het **openbaar vervoer**, **20%** deed ook een beroep op de **wagen**.
- **Hindernissen** om in het zadel te springen: **33%** heeft betrekking op de **veerksveiligheid** (gevaarlijke verkeerssituaties, niet op het gemak in het verkeer, ontoereikende fietsvoorzieningen).
- **36%** is een **doelpubliek** want wordt **niet afgeschrikt door de verkeersveiligheid om in het zadel te springen**: **18%** van de respondenten **dacht er niet eerder aan** om met de fiets te rijden, **12%** woonde niet in Brussel en **6%** had geen fiets.
- Grootste hindernissen voor nieuwe fietsers om dagelijks te fietsen: de **weersomstandigheden** en de **afstand**.
- Drempel afstand: **10 km**.

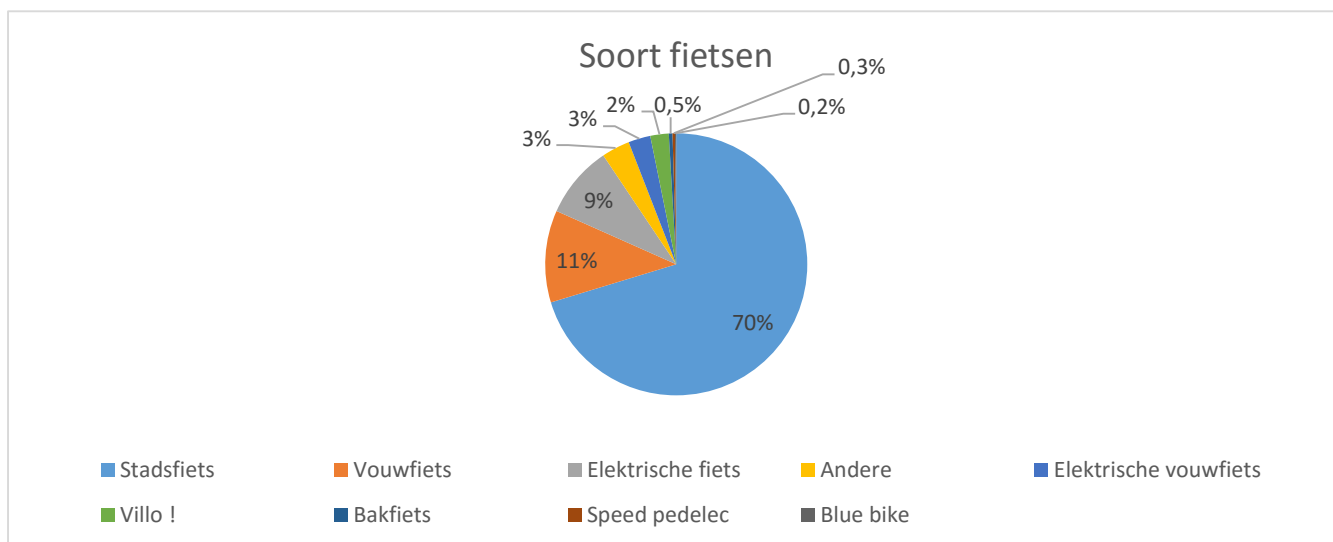


De verschillende toepassingen van de fiets

De **meerderheid** (88%) van de bevroegde nieuwe fietsers gebruikt de fiets **meer dan drie keer per week**.



De **stadsfiets** is nog steeds de meest populaire fiets, maar we zien een groeiende interesse voor de **vouwfiets**, met een aandeel van **11%**. De **elektrische fiets** maakt voor **9%** deel uit van de gebruikte fietsen, maar wordt nog hoofdzakelijk gebruikt door 60-plussers. Slechts 2% van de respondenten doet een beroep op de Villo's.

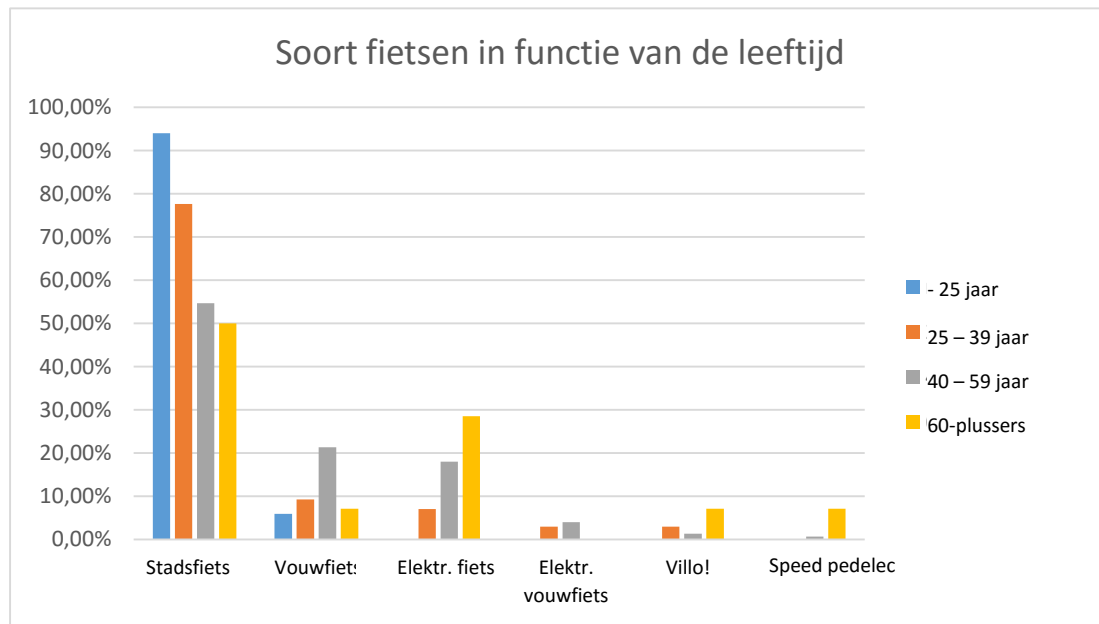


Bij de nieuwe fietsers die minstens drie keer per week in het zadel springen, zien we een grotere verscheidenheid in de fietsen die gebruikt worden. De andere fietsers kiezen hoofdzakelijk voor een stadsfiets.

We merken dat er slechts drie respondenten een **bakfiets** gebruiken, allen vrouwen. De bakfiets wordt wellicht (onder andere) gebruikt **om kinderen te vervoeren**, want elk van deze drie vrouwen heeft minstens twee kinderen jonger dan 16 jaar.



Als we kijken naar de leeftijd en de soort fietsen, zien we dat **elektrische fietsen** (met inbegrip van vouwfietsen en speed pedelecs) en **Villo's oververtegenwoordigd** zijn bij **60-plussers** (bij 15 fietsers ouder dan 60 jaar). Vouwfietsen worden dan weer voornamelijk gebruikt door fietsers tussen 40 en 50 jaar. Jongeren onder 25 jaar gebruiken vooral stadsfietsen (en waarschijnlijk amper andere soorten fietsen, uit financiële overwegingen). Uiteindelijk **combineert 24%** van de respondenten de **fiets met een andere vervoerswijze**.

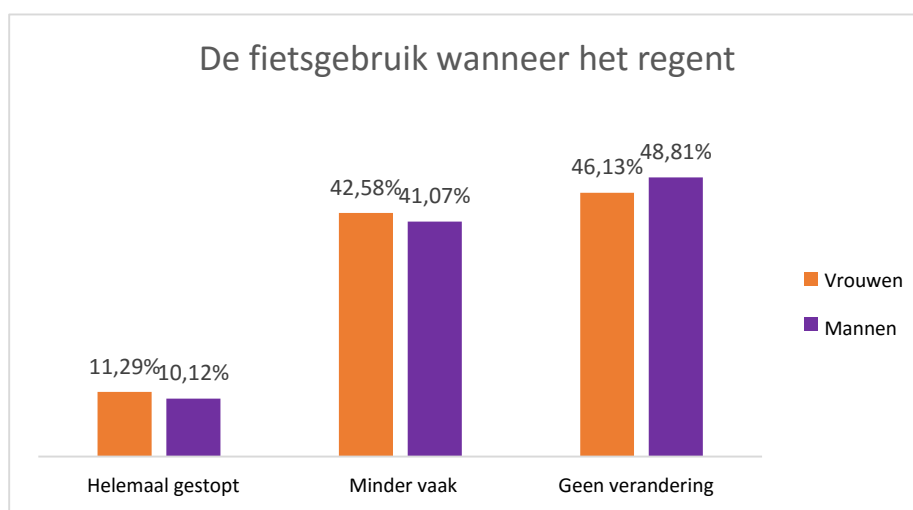
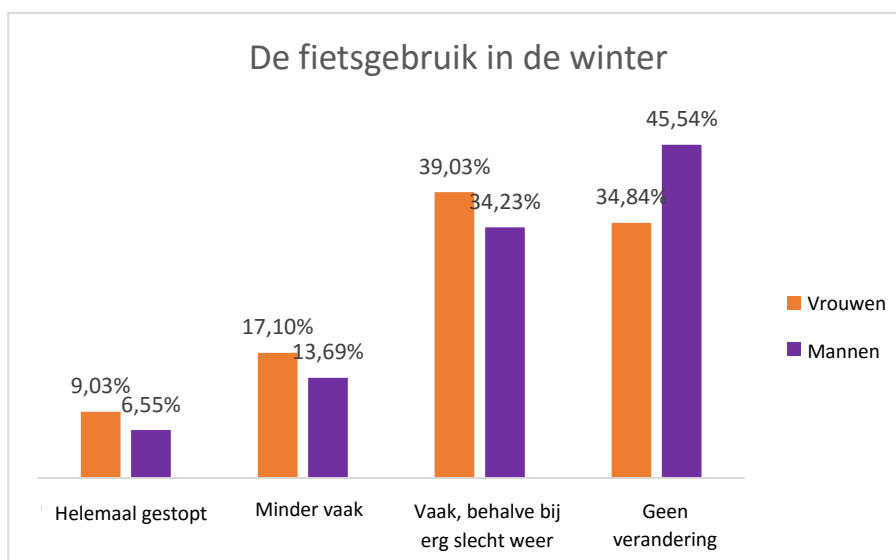


- **88%** van de respondenten gebruikt de fiets meer dan drie keer per week.
- 70% stadsfietsen, 11% vouwfietsen en 9% elektrische fietsen (vooral 60-plussers).
- **24%** van de respondenten **combineert de fiets met een andere vervoerswijze**.

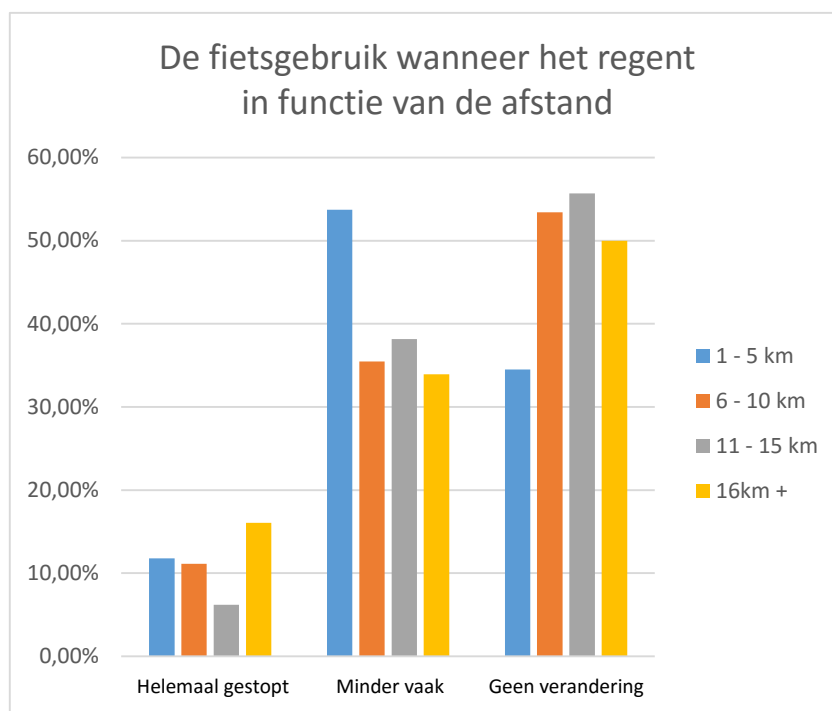
Het weer

De weersomstandigheden kunnen een grote impact hebben op het gebruik van de fiets en mensen zelfs demotiveren om die te gebruiken. Maar de nieuwe fietsers in Brussel laten zich niet allemaal ontmoedigen door het slechte weer.

Tijdens de winter **wijzig 45% van de mannen en 34% van de vrouwen niets aan hun mobiliteitsgewoontes**. We stellen vast dat vrouwen sneller de fiets aan de kant laten staan (9%) of die minder vaak gebruiken (17%) dan mannen. We zien dat het aandeel mannelijke fietsers dat helemaal stopt met fietsen eerder beperkt is.



Wanneer het **regent**, blijft ongeveer **de helft** zich toch nog **met de fiets verplaatsen**. **Regen**, ongeacht het seizoen, vormt een **grotere hindernis** dan de winterkoude. 10% van de fietsers hangt de fiets helemaal aan de haak, 40% beperkt het aantal verplaatsingen. Dit geldt zowel voor mannen als voor vrouwen.



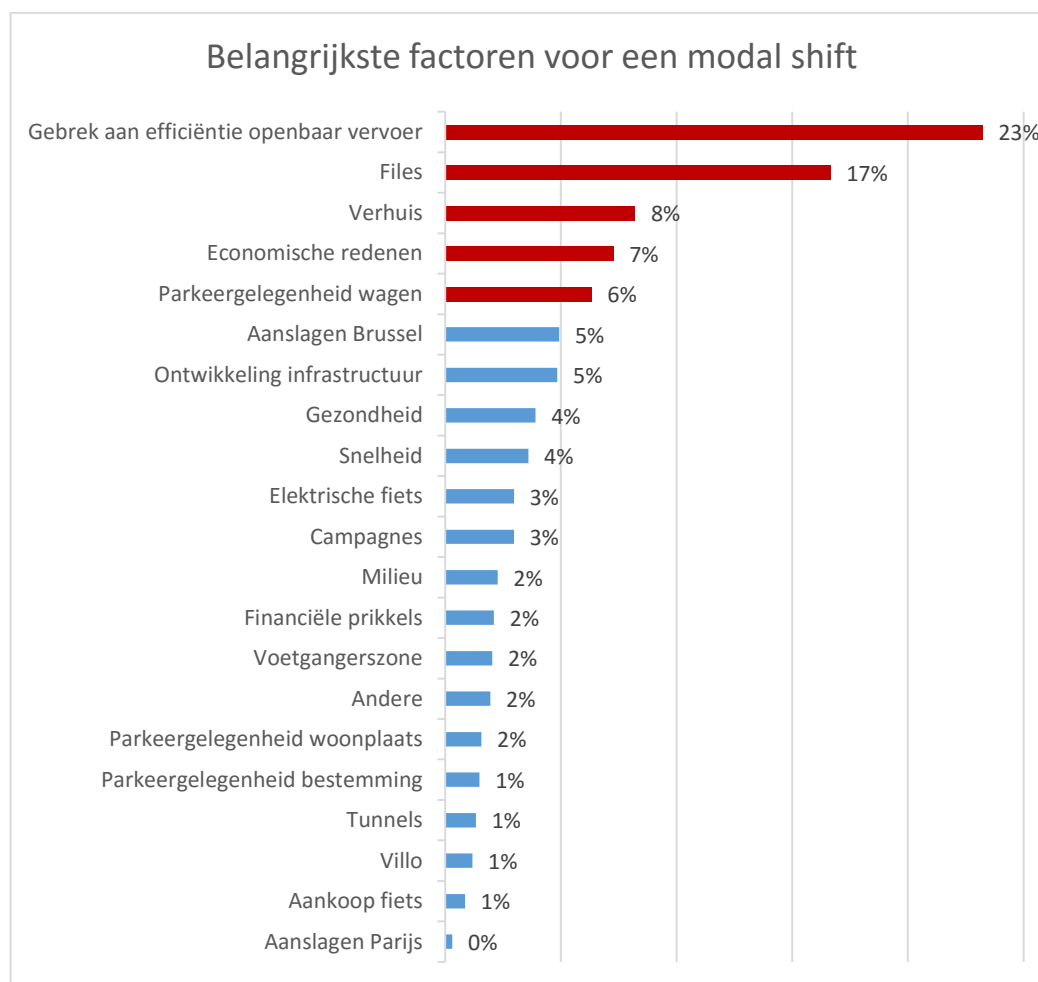
Als het regen neigen onze respondenten de fiets minder te nemen voor kortere afstanden (tot 5 km). We kunnen ervan uitgaan dat het eenvoudiger is om een andere vervoerswijze te gebruiken voor een kortere afstand (te voet met een paraplu, openbaar vervoer). Voor grotere verplaatsingen (11 tot 15 km) speelt de regen een mindere rol en grijpt meer dan de helft van de respondenten toch naar de fiets. Wat grotere afstanden betreft, kunnen we opnieuw aannemen dat de fiets een efficiëntere oplossing is dan te voet gaan of het openbaar vervoer te nemen. Niettemin stellen we vast dat de fietsers die de grootste afstanden afleggen ook het vaakst de fiets aan de haak hangen. Het ongemak van de regen kan inderdaad een belangrijke factor worden als de fietsrit langer dan 40 minuten duurt.

- **Bijna de helft** van de nieuwe fietsers **verandert niets aan zijn gewoontes** in de **winter** of als het **regent**. Tegelijkertijd laat een aanzienlijk aantal fietsers de fiets helemaal op stal als het regent en/of in de winter.
- Voor korte afstanden en voor zeer lange afstanden zien we dat er snel wordt afgehaakt als het regent.



Belangrijkste factoren voor een modal shift

In deze grafiek worden de belangrijkste factoren voor een modal shift weergegeven (resultaten verkregen op basis van het aantal keren dat een factor werd vermeld).



Het **gebrek aan efficiëntie van het openbaar vervoer** is duidelijk de **belangrijkste reden** waarom mensen in het zadel springen (66% van de respondenten verplaatste zich voordien met het openbaar vervoer, zoals hierboven aangegeven). De tweede belangrijkste factor zijn de **files**, goed voor zo'n 17% van de respondenten. Verhuizen staat op de derde plaats – deze categorie omvat een verandering van de werk- of woonplaats. In het geval van een verhuis dient te worden opgemerkt dat sommigen de fiets eerder al gebruikten in een andere stad (het precieze aantal fietsers dat eerder al de fiets gebruikte in een andere stad kan niet worden afgeleid uit deze gegevens).

Een andere bepalende factor zijn **economische redenen** (voor 7% van de respondenten). Dit houdt onder meer in: een te duur abonnement voor het openbare vervoer, de hoge kosten van een wagen en de financiële besparingen die gepaard gaan met het fietsen. Samen met de **parkeerproblematiek** voor wagens vertegenwoordigen deze factoren **60%** van de opgegeven redenen **voor een modal shift**.



Daarnaast trokken profietscampagnes 12 personen over de streep, maar dit cijfer moet evenwel met omzichtigheid worden geïnterpreteerd, want we beschikken niet over het totaal aantal personen dat deelnam aan een campagne. De respondenten die deze reden aanhaalden, hadden het over: campagnes op school, promotie van de fiets in Brussel, motivatie door collega's (eventueel na een campagne op het werk), een fietsopleiding bij de Gracq, de Brussel'Air-premie en Bike Experience.

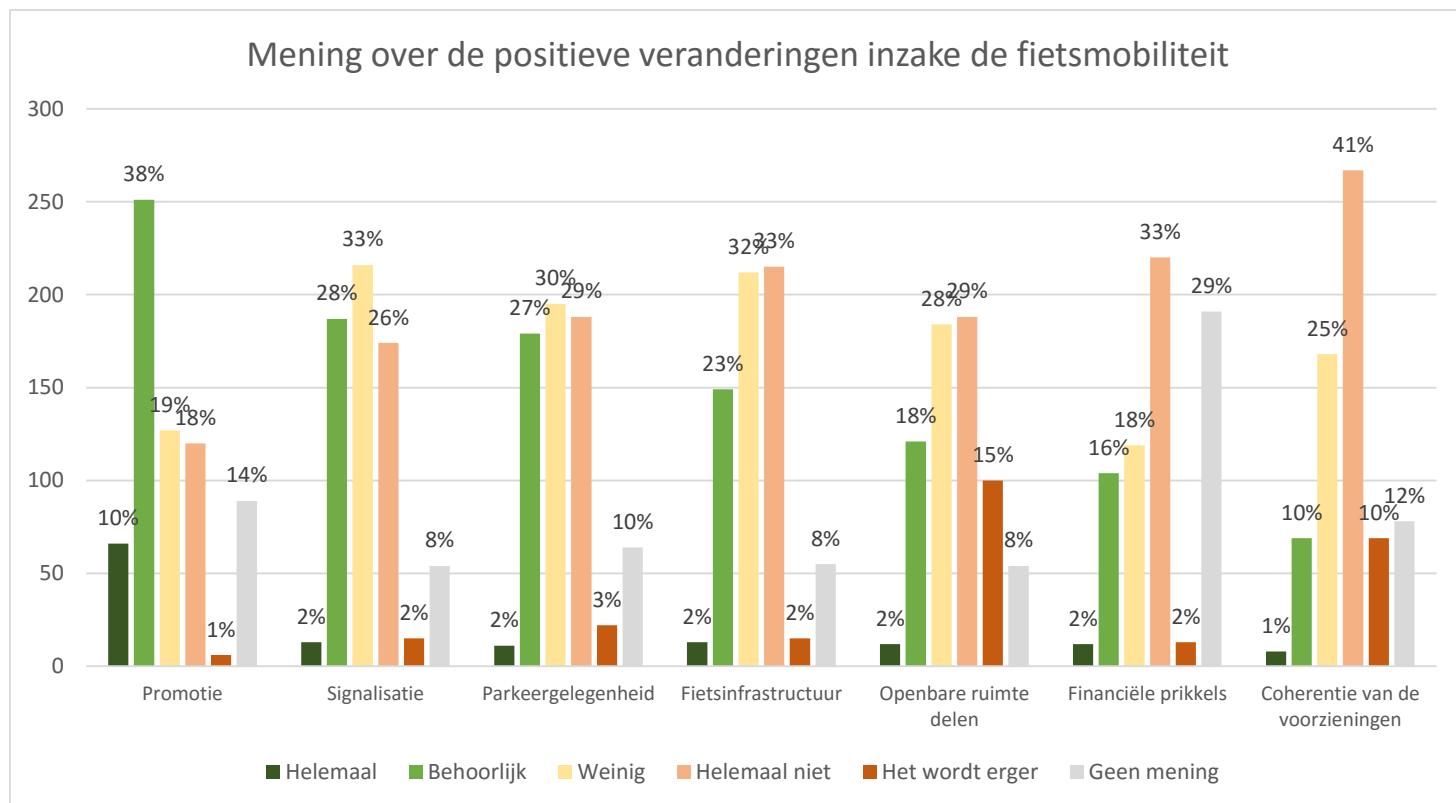
We stellen ook vast dat een klein aantal respondenten de financiële tussenkomst heeft aangegeven voor hun modal shift. We hebben echter geen gegevens over het aantal personen dat kon genieten van een financiële tussenkomst, waardoor deze gegevens niet representatief zijn. Verder bleek Villo geen grote rol te spelen bij de modal shift.

- **Factoren** die een **modal shift** bevorderen zijn: **het gebrek aan efficiëntie van het openbaar vervoer, de files en de parkeerproblematiek.**
- **Individuele** factoren zijn: een **verhuis, economische redenen, de aanslagen** van Brussel, de **snelheid** van fietsverplaatsingen en de **gezondheidsvoordelen** die fietsen met zich meebrengt.

GEWIJZIGDE PERCEPTIE VAN DE NIEUWE FIETSERS EN NOODZAKELIJKE VERBETERINGEN?

Gewijzigde perceptie van mobiliteit

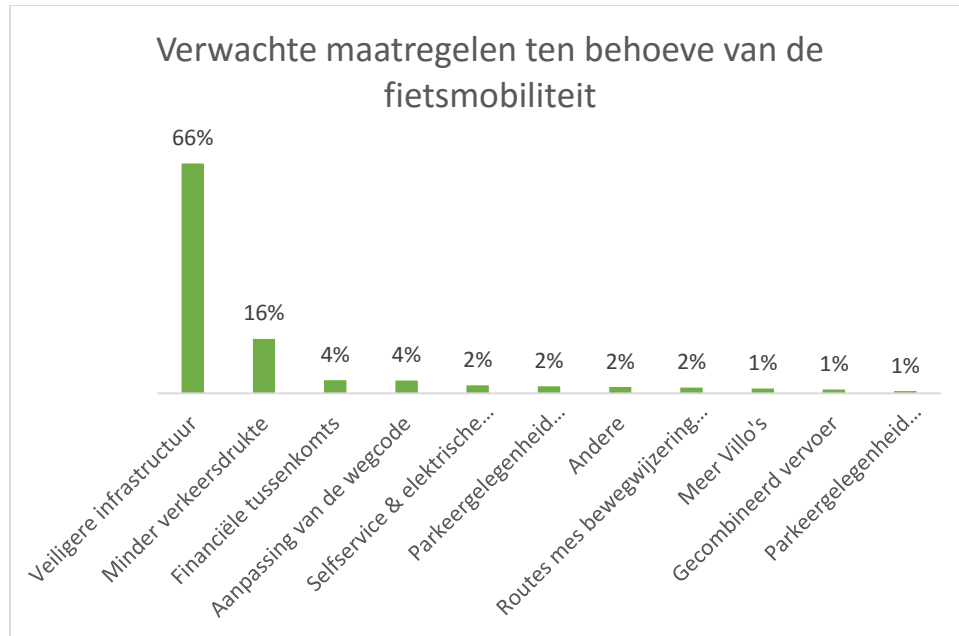
Aan de nieuwe fietsers werden gevraagd hoe zij over hun overstap naar de fiets denken. De resultaten zijn weergegeven in de onderstaande grafiek. Hun perceptie is over het algemeen vrij negatief, maar deze resultaten moeten in hun context worden geplaatst. Dit zijn nieuwe fietsers die nog niet lang genoeg in Brussel fietsen om te oordelen over de wijzigingen op het vlak van de Brusselse fietsmobiliteit.



Enkel over de **promotie** van de fietsmobiliteit is de meerderheid positief : 48% van de nieuwe fietsers gelooft dat fietspromotie een positieve invloed heeft. Daarnaast wordt ook de signalisatie en de parkeergelegenheid goed bevonden door 30% van de nieuwe fietsers. Andere elementen zijn bijzonder negatief. Zo laat meer dan 50% zich negatief ('helemaal niet' en 'het wordt erger') uit over het **delen van de openbare ruimte** met andere weggebruikers (vooral met automobilisten), de **coherentie van de voorzieningen** en **financiële prikkels**. We wijzen erop dat 30% van de nieuwe fietsers geen mening heeft over financiële prikkels, wat suggereert dat slechts een klein aantal mensen van deze maatregel kan genieten (zie hierboven).



De fietsmobiliteit verbeteren en faciliteren



66% van de respondenten is van mening dat zorgen voor **veiligere fietsinfrastructuur** de **belangrijkste** maatregel is om hun fietsmobiliteit te bevorderen. Volgens bijgevoegde opmerkingen betekent dit: goed gemarkeerde en coherente fietspaden, afgescheiden (en coherente) fietspaden van het autoverkeer, maar ook afgescheiden van de tramlijnen, betere signalisatie en consequenter onderhoud van bestaande infrastructuur. De tweede belangrijkste maatregel is de **vermindering van het aantal wagens**, wat rechtstreeks verband houdt met een veiligere infrastructuur.

Tot slot zijn de financiële tussenkomsten van de werkgever of de overheid ook een belangrijke maatregel. Ook een betere afstelling van de wegcode aan fietsers en routes met bewegwijzering en voldoende informatie werden vaak aangehaald.

Enkele vaak voorkomende opmerkingen van de respondenten:

"Afscheiding tussen wegen, trottoirs en fietsers"

"Meer coherentie tussen de verschillende fietspaden, die nu nog vaak moeilijk te volgen zijn"

"Opleidingscampagnes over de fiets voor automobilisten"

"Opleiding voor alle weggebruikers"

"Meer autoloze dagen"

"Minder lobbyen voor de wagen en de bedrijfswagen. Nood aan een gedegen politiek bewustzijn."

"Het wegdek aanpassen aan de fiets"



Er wordt geen melding gemaakt voor meer Villo's als prioritaire maatregel om de fietsmobiliteit te verbeteren, maar het kwam wel terug in de reacties van de respondenten als punt van kritiek (of als voorstel) :

“Lichtere Villo's en een grotere beschikbaarheid”

“Vereenvoudiging van het verhuursysteem van de Villo's”

“Meer toegankelijke en betaalbare fietspunten voor minderbedeelden”

- Voor nagenoeg de helft van de respondenten heeft de **promotie** rond de fiets een **positieve** impact gehad.
- Meer dan de helft staat **negatief** tegenover bestaande **fietsinfrastructuren**, het **delen van de openbare weg** met andere weggebruikers en de bestaande **financiële prikkels**.
- **Veiligere infrastructuur** en **minder wagens** zijn de twee meest aangehaalde maatregelen om de fietsmobiliteit in Brussel te verbeteren.



CONCLUSIE

Dankzij deze enquête kregen we een beter beeld op het profiel van de nieuwe fietsers in Brussel. De meeste zijn tussen 25 en 39 jaar oud en werken in loondienst. We stellen ook vast dat het aandeel vrouwen licht is toegenomen, wat de trend van het groeiende aantal vrouwen onder de Brusselse fietsers van de laatste jaren bevestigt. Een groot deel van de respondenten verplaatste zich vóór 2015 met het **openbaar vervoer** (68%), 22% deed een beroep op de wagen. Vandaag gebruikt 55% van de nieuwe fietsers de **fiets dagelijks** (voor meer dan de helft van hun verplaatsingen).

Vroeger was het **grootste hindernis**, voor degenen die eraan dachten om de fiets te gebruiken, de **verkeersveiligheid**: de gevaarlijke verkeerssituaties, het niet op het gemak zijn in het verkeer en het gebrek aan veilig infrastructuur waren voor **30%** van de respondenten (meer nog voor vrouwen) de grootste hindernissen om in het zadel te springen. Voor **36%** van de respondenten hadden de belemmeringen om in het zadel te springen echter **niets te maken met de infrastructuur**, maar lagen persoonlijke redenen aan de basis: 18% had er simpelweg niet eerder aan gedacht om de fiets te nemen, 12% woonde niet in Brussel en 6,5% had geen fiets. Dit betekent dus dat er andere hefbomen zijn om het aantal fietsers te bevorderen dan de ontwikkeling van een kwaliteitsvolle infrastructuur.

De bepalende **factoren** voor een **modal shift** hebben hoofdzakelijk betrekking op **het gebrek aan efficiëntie van het openbaar vervoer** en de problemen waarmee **automobilisten** worden geconfronteerd (files en parkeerproblemen). Anderzijds is het interessant om stil te staan bij het feit dat **18%** van de respondenten aangaf dat **“het niet eerder bij hen was opgekomen”** om de fiets te nemen. We begrijpen dat veel mensen de fiets niet als een “serieuze” stedelijke vervoersoptie zien, wat het **belang van bewustmakings- en promotiecampagnes onderstreept**.

De verwachtingen van nieuwe fietsers in Brussels, evenals hun perceptie van de evolutie van de mobiliteit in Brussel sinds ze in het zadel sprongen, zijn resoluut gericht op **veiligere infrastructuren** en een **vermindering van het aantal wagens** in het verkeer. Hoewel het belangrijk is om eerst en vooral te zorgen voor coherente en kwalitatieve infrastructuren, duiden we erop dat het juist de verkeersdruk is die dit zo noodzakelijk maakt. **Maatregelen om deze verkeersdruk te verminderen**, zijn dus een belangrijke **hefboom**.



BIJLAGE: VRAGENLIJST VAN DE ENQUÊTE

De tellingen die werden uitgevoerd in het kader van het Fietsobservatorium in 2016 toonden een aanzienlijke toename van het aantal fietsers, vooral in mei (+ 50%) en september (+ 52%). Deze enquête werd uitgevoerd door Pro Velo op verzoek van Brussel Mobiliteit en is erop gericht om te ontdekken wie deze nieuwe fietsers zijn, waarom zij de overstap naar de fiets hebben gemaakt en wat ze nodig hebben om de fiets te blijven gebruiken.

Algemene informatie

Wanneer ben je beginnen fietsen in Brussel: in 2015 / in 2016 / in 2017

Je bent: een man / een vrouw / x

Leeftijd: jonger dan 25 jaar / tussen 25 en 39 / tussen 40 en 59 / 60 of ouder

Wat is jouw werksituatie:

- Arbeider
- Loonbediende
- Hoger kaderlid, vrij beroep
- Artiest
- Handelaar, bedrijfsleider
- Werkloos
- Student
- Andere

Je woont: *Lijst met de 19 Brusselse gemeenten* / in Vlaanderen / in Wallonië

Heb je een kind/kinderen jonger dan 16 jaar? Ja, 1 kind/ ja, 2 kinderen/ ja, 3 of meer, nee.

Jouw mobiliteit vóór 2015

Je verplaatste je voordien vooral met:

- De wagen
- De motor, scooter
- Het openbaar vervoer
- Te voet
- Andere, verduidelijk

Gebruik je dit vervoersmiddel nog steeds voor meer dan de helft van je verplaatsingen?

- Nee
- Ja, wanneer de afstand te lang is*
- Ja, wanneer de weersomstandigheden niet gepast zijn om op de fiets te springen
- Ja, om mijn kinderen te vervoeren
- Ja, voor andere redenen



* als de afstand groter is dan ... km

Je verplaatste je vroeger niet met de fiets, want (duidt de drie belangrijkste redenen aan):

- Je had er niet aan gedacht.
- Omwille van het reliëf.
- Het leek je gevaarlijk.
- Omwille van de luchtvervuiling.
- Je voelde je niet zeker in het verkeer.
- Je vond de voorzieningen ontoereikend.
- Je dacht dat je het fysiek niet zou aankunnen.
- Je had geen zin in de ongemakken, zoals zweten, gekreukte kledij ...
- Je had geen plaats om je fiets te stallen thuis.
- Je had geen plaats om je fiets te stallen bij je hoofdbestemming.
- Andere reden, verduidelijk.

Je fietsmobiliteit vandaag

Je gebruikt de fiets:

- Minstens drie keer per week.
- Minstens een keer per week.
- Minstens een keer per maand.
- Minder dan een keer per maand.

Je gebruikt voornamelijk: een stadsfiets / een vouwfiets / een elektrische vouwfiets* / een motorfiets* / speed pedelec* / bakfiets* / Villo / Blue Bike.

***Reden(en) waarom je een elektrische fiets gebruikt:** je legt vaak lange afstanden af / de hoogteverschillen zijn te groot / omwille van je fysieke conditie / om je kinderen te vervoeren/om zware of omvangrijke voorwerpen te vervoeren / andere (verduidelijk).

Tijdens je verplaatsingen leg je gemiddeld ... km af (gemiddelde afstand per verplaatsing. Als je de fiets combineert met een ander vervoersmiddel, geef dan de afstand op die je per fiets aflegt.)

Combineer je vaak de fiets met een andere vervoerswijze. ja/nee

Wat heeft je ertoe aangezet om de overstap te maken naar de fiets? (3 belangrijkste factoren)

- De files
- De parkeerproblematiek
- De werken in de tunnels
- Het gebrek aan efficiëntie van het openbaar vervoer
- De aanslagen van 22 maart in Brussel
- De aanslagen in Parijs (januari en november 2015)
- De implementatie van een voetgangerszone in het stadscentrum
- Campagnes zoals Bike Experience, Bike Project, Bike 2 Work ...
- De ontwikkeling van de fietsinfrastructuur (fietspaden, grondmarkeringen ...)
- Veilige parkeergelegenheid voor de fiets bij de woonplaats (fietsbox, ...)



- Veilige parkeergelegenheid voor de fiets bij de bestemming
- Financiële tussenkomst van de werkgever
- Villo
- De ontwikkeling van de elektrische fiets
- Verhuis (woon- of werkplaats)
- Beperkte middelen
- Andere reden, verduidelijk

Je fietst nu omdat het:

- Sneller is dan de andere vervoersmiddelen
- Goed is voor je gezondheid
- Goed is voor het milieu
- Een flexibel vervoersmiddel is
- Een economisch transportmiddel
- Synoniem staat voor plezier
- Andere

Als het regent: laat ik de fiets aan de kant staan / laat ik de fiets soms aan de kant staan / spring ik toch op de fiets

In de winter:

- Verplaats ik me (bijna) niet meer met de fiets.
- Verplaats ik me minder vaak met de fiets.
- Verplaats ik me regelmatig met de fiets, behalve als het weer te ruig wordt.
- Verandert er niets aan mijn mobiliteitsgewoonten.

Sinds je met de fiets rijdt in Brussel, heb je positieve veranderingen gezien op het vlak van:
(Beoordeling per niveau "helemaal", "behoorlijk", "weinig", "helemaal niet", "het wordt erger", "geen mening")

- Fietsinfrastructuur (fietspaden ...)
- Signalisatie (borden, verkeerslichten ...)
- Parkeergelegenheid
- Promotie
- Financiële prikkels
- Coherentie van de voorzieningen
- De openbare weg delen met de andere weggebruikers

Andere bemerkingen

Welke maatregelen helpen jouw fietsmobiliteit vooruit? (3 belangrijkste maatregelen)

- Meer financiële voordelen (werkgever of overheid)
- Selfservice & elektrische fietsen
- Meer Villo's
- Veiligere fietsinfrastructuur



- Minder verkeersdrukte
- Meer bewegwijzerde routes (type GFR) en/of meer informatie over bestaande routes
- Aanpassing van de wegcode ten behoeve van fietsers
- Opleidingen, coaching door ervaren fietsers
- Veilige parkeergelegenheid voor fietsen bij mijn woning
- Veilige parkeergelegenheid voor de fiets bij de bestemming
- De combinatie fiets/openbaar vervoer eenvoudiger maken
- Andere, verduidelijk