

FIETSOBSERVATORIUM IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

TELLINGEN EN GEGEVENSANALYSE

VERSLAG 2022



Marine De Mey
Marik Lahon

overheden@provelo.org



INHOUDSOPGAVE

INHOUDSOPGAVE	2
SAMENVATTING	8
INLEIDING	10
Historiek en methodologie	10
RESULTATEN VAN DE TELLING	12
Kwantitatieve tellingen	12
Seizoenstrends tussen 2021 en 2022	15
Meteorologische factor	17
Vergelijking met de gegevens van de automatische telpalen van Brussel Mobiliteit	18
Evoluties sinds 2010	19
Verhoudingen tussen mannen, vrouwen en kinderen	20
Helmdracht	21
Kwalitatieve tellingen	23
Soorten fietsen	23
Het aandeel mannen/vrouwen naargelang het type fiets	24
Fietzers met een helm volgens het type fiets en gender	25
Kinderen vervoeren	26
Fietsverlichting bij het vallen van de avond	27
Parkeren	28
VERSLAG VAN DE PERMANENTE ENQUÊTE (NIEUW)	31
Samenvatting	31
Methodiek	31
Type verplaatsing en details van de steekproef	32
Details van de steekproef	32
Soort verplaatsing	33
Fietstype	35
Afgelegde afstand	36
Modale aandelen en gebruiksfrequentie	36
Vervoermiddel ter vervanging van de fiets	38
Kwaliteit van het fietstraject	38
Gevoel van continuïteit van de fietsrit	38
Perceptie van de kwaliteit van de fietsinfrastructuur	39
Gevoel van veiligheid op de fiets	40
Toegang tot veilig parkeren thuis en op de bestemming	41
Fietsendiefstal	42
Fietsongeval	42



BIJLAGE 1: METHODOLOGISCHE VERANDERING IN SEIZOENSGEBONDEN KWANTITATIEVE TELLINGEN	46
Bevindingen over de aanpassing van de methodologie	46
Nieuwe methode (sinds januari 2021)	47
I. Voorwaarden voor de uitvoering van de tellingen	47
II. Hoe tellen we?	47
AANPASSING EN OPSCHONING VAN DE GEGEVENS (VAN 1998 TOT 2020)	48
BIJLAGE 2: VRAGENLIJST VAN DE PERMANENTE ENQUÊTE (2021 - 2022)	50
BIJLAGE 3: GRAFIEK VAN DE CUMULATIEVE NEERSLAG VAN 6 UUR 'S OCHTENDS TOT 12 UUR 'S MIDDAGS (WERKDAGEN TIJDENS SCHOOLPERIODES; DINSDAG OF DONDERDAG)	53
BIJLAGE 4: EVOLUTIES SINDE 1999	54
Kwantitatieve tellingen	54
Evoluties sinds 1999	54
Detail van de evolutie per telplaats	55
Verhoudingen van mannen, vrouwen en kinderen	59
Helmdracht	59
BIJLAGE 5: GEDETAILLEERDE RESULTATEN VAN DE TELLINGEN ROND FIETSVERLICHTING	60
BIJLAGE 6: DETAILS ANTWOORDEN PERMANENTE ENQUÊTE	61

LIJST VAN DE AFBEELDINGEN

Afbeelding 1 - Stromen die in aanmerking worden genomen bij de kwantitatieve ochtendtellingen (26 kruispunten). Bron: Pro Velo	10
Afbeelding 2 - Locaties van kwantitatieve tellingen en jaar waarin de telling van start ging. Bron: Pro Velo.	11
Afbeelding 3 - Gemiddeld aantal fietsers per uur (tussen 8 en 9 uur 's ochtends) van de 26 telpunten, voor het hele jaar 2022 (in absolute aantallen fietsers). Bron: Pro Velo	14
Afbeelding 4 - Evolutie van het gemiddeld aantal fietsers per kruispunt en per seizoen, op weekdays van 8 tot 9 uur, tussen 2010 en 2022. Bron: Pro Velo.	16
Afbeelding 5 - Evolutie van de weersomstandigheden voor elke telperiode tussen 2016 en 2022. Bron: Pro Velo, gebaseerd op gegevens van de klimatologische overzichten van het KMI (2022).	17
Afbeelding 6- Vergelijking van "Pro Velo handmatige tellingen" en "automatische tellingen op fietspaden". Evolutie 2021 - 2022 van de gemiddelde stromen. (Selectie van automatische telpalen met gegevens voor elk van de 4 maanden; ten minste de helft van de verwachte waarden; 8 -9 uur).	18
Afbeelding 7 - Evolutie van de fietsstromen (uurgemiddelde per telpunt) in Brussel tussen 2010 en 2022. Bron: Pro Velo	19
Afbeelding 8 - Evolutie van de man-vrouwverdeling van fietsers in het Brussels Gewest sinds 2010, voor de 26 telpunten en de maanden januari, mei, september en november. Bron: Pro Velo.	21
Afbeelding 9 - Evolutie van het aandeel fietsers met een helm onder de fietsers, waargenomen bij kwantitatieve tellingen sinds 2010. (26 locaties; tellingen in januari, mei, september en november) Bron: Pro Velo.	21
Afbeelding 10 - Verdeling van de verschillende soorten getelde fietsen. Bron: Pro Velo	23
Afbeelding 11 - Het aandeel mannen/vrouwen volgens het type fiets. Bron: Pro Velo.	24
Afbeelding 12 - Helmdracht onder fietsers, afhankelijk van geslacht en type fiets. Bron: Pro Velo.	25
Afbeelding 13 - Aandeel fietsen met voorzieningen om kinderen te vervoeren. Bron: Pro Velo.	26
Afbeelding 14 - Aantal plaatsen en bezettingsgraad van fietsenstallingen in de buurt van metrostations en de belangrijkste treinstations in het Brussels Gewest. Bron: MIVB-kaart, gegevens van Pro Velo.	28

Afbeelding 15 - Aantal respondenten per geslacht (N=446)	32
Afbeelding 16 - Beroepsstatus van de respondenten	32
Afbeelding 17 - Hoogste diploma of certificaat behaald door respondenten	32
Afbeelding 18 - Naar welke gemeente in Brussel reizen de ondervraagde fietsers (bestemming)? (N = 446)	33
Afbeelding 19 - Vanuit welke gemeente in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn de ondervraagde fietsers met de fiets vertrokken (vertrekpunt)? (N = 446)	34
Afbeelding 20 - Reden van de verplaatsing van de respondenten	34
Afbeelding 21 — Wat voor soort fiets gebruik je? => Fietstype (N = 446)	35
Afbeelding 22 — Wat voor soort fiets gebruik je? (N = 446)	35
Afbeelding 23 - Gemiddelde afgelegde afstand in km met een elektrische fiets of een klassieke fiets (N=438)	36
Afbeelding 24 - Hoe vaak gebruik je momenteel deze verschillende vervoersmiddelen om een nuttige verplaatsing in Brussel te maken (d.w.z. om naar het werk te gaan, naar de winkel, om je kinderen af te zetten, ...)? (N = 446)	37
Afbeelding 25 - Als je geen fiets had, welk(e) vervoermiddel(en) zou je dan hebben gebruikt om je te verplaatsen? (N = 446)	38
Afbeelding 26 - 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." (N = 446)	39
Afbeelding 27 - 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). (N = 446)	39
Afbeelding 28 - 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. (N = 446)	40
Afbeelding 29 - Ben je het eens met deze stelling? Ik heb een beveiligde fietsstalling in (de buurt van) mijn huis. (N = 446)	41

Afbeelding 30 - 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. (N = 446)	41
Afbeelding 31 - Hoe vaak werd je fiets de afgelopen twee jaar gestolen? (N = 446))	42
Afbeelding 32 - Hoeveel fietsongevallen (alleen of met een andere weggebruiker) heb je de afgelopen twee jaar gehad in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest? (N = 446)	42
Afbeelding 32bis : Hoe ernstig was je (laatste) ongeval?	42
Afbeelding 33 - Welke andere weggebruiker was betrokken bij het fietsongeval? (N = 446)	43
Afbeelding 33bis : Wat veroorzaakte het ongeval/de ongevallen ? (N = 140)	43
Afbeelding 34 - Respondenten die een fietsongeval hebben gehad volgens het aantal jaren dat ze al fietsen. (N = 446)	44
Afbeelding 35 - Telfiche (pagina 1) voor het telpunt gelegen aan het kruispunt van de Van Arteveldestraat met de Dansaertstraat.	47
Afbeelding 36 - Schema van de telling aan de Schaarbeekse Poort volgens de oude methode	48
Afbeelding 37 - Selectie van de te behouden gegevens in de aantekenfiche voor de Schaarbeekse Poort (oude methode)	49
Afbeelding 38 - Schema van het telproces in de Schaarbeekse Poort volgens de nieuwe methode	49
Afbeelding 39. Bron: Koninklijk Meteorologisch Instituut	53
Afbeelding 40 - Evolutie van de fietsstromen (uurgemiddelde per telpunt) in Brussel tussen 1999 en 2022. Bron: Pro Velo.	54
Afbeelding 41 - Evolutie van het aandeel mannen/vrouwen onder de fietsers in het Brusselse Gewest sinds 1998, voor 15 telpunten, in mei en september. Bron: Pro Velo.	59
Afbeelding 42 - Evolutie van het aandeel fietsers met een helm onder de fietsers, waargenomen bij kwantitatieve tellingen sinds 1998. (15 locaties; tellingen in mei en september) Bron: Pro Velo.	59

LIJST VAN TABELLEN

Tabel 1 - Ruwe resultaten van de tellingen, voor elke periode (januari, mei, september en november 2022).	13
Tabel 2 - Stijging tussen 2021 en 2022, per telpunt en per periode Bron: Pro Velo	15
Tabel - 3 Verhouding tussen mannen, vrouwen en kinderen per telpunt, voor het jaar 2022. De telplaatsen zijn gerangschikt in afnemende volgorde van het aandeel vrouwen. Bron: Pro Velo	20
Tabel 4 Aandeel fietsers dat een helm draagt op elk van de 26 telpunten in 2022. Bron: Pro Velo	22
Tabel 5 - Aandeel elektrische fietsen in het totaal aantal getelde fietsen sinds 2017. Bron: Pro Velo.	23
Tabel 6 - Hoe vaak gebruik je momenteel deze verschillende vervoersmiddelen voor een nuttige verplaatsing in Brussel (bijv. om naar het werk te gaan, naar de winkel, om je kinderen af te zetten, enz.). De antwoorden in detail volgens geslacht	37
Tabel 7 - Ruwe cijfers per telpunt voor de telperiodes januari, tussen 1998 en 2022. Bron: Pro Velo.	55
Tabel 8 - Ruwe cijfers per telpunt voor de telperiodes mei, tussen 1998 en 2022. Bron: Pro Velo.	56
Tabel 9 - Ruwe cijfers per telpunt voor de telperiodes september, tussen 1998 en 2022. Bron: Pro Velo.	57
Tabel 10 - Ruwe cijfers per telpunt voor de telperiodes november, tussen 1998 en 2022. Bron: Pro Velo.	58
Tabel 11 - Verlichting bij het vallen van de avond op vier telpunten. Bron: Pro Velo.	60

SAMENVATTING

In het kader van een overeenkomst met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is vzw Pro Velo sinds 1998 verantwoordelijk voor het **Brusselse Fietsobservatorium**. Dit waren de doelstellingen van het observatorium voor 2022:

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

Dit jaar heeft Pro Velo vzw een **nieuwe missie gelanceerd, de "permanente enquête"**, waarvan de eerste resultaten in dit verslag worden voorgesteld. Het doel van deze nieuwe missie is om de resultaten van het Observatorium aan te vullen met een enquête op het terrein, waarbij fietsers worden ondervraagd over verschillende kwalitatieve aspecten van fietsen in Brussel.

KWANTITATIEVE TELLINGEN, 'S OCHTENDS

In de loop van **2022 hebben we maar liefst 104 uren geteld**. De resultaten van de tellingen tonen een algemene stijging van **43,7%** tijdens de spitsuren ten opzichte van 2021. Zo zien we een zeer duidelijke groei die de opwaartse trend voortzet, na een sterke daling in 2020 die voornamelijk te wijten is aan de COVID-epidemie. De **gemiddelde jaarlijkse groei** sinds 2010 bedraagt ongeveer **12,5%**.

Hoewel de vier telperiodes uiteenlopende trends laten zien, zien we toch **een algemene stijging in alle perioden**. In de maand mei zien we de sterkste groei (+94%). Daarna volgt november (+40%) en vervolgens september (+28%) en januari (+21%).

Rekening houdend met bepaalde factoren wordt

de evolutie van de handmatige tellingen bevestigd door de cijfers van de automatische telpalen van Brussel Mobiliteit.

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.

In 2022 waren vrouwen goed voor 40% van de waargenomen fietsers (-2% ten opzichte van 2022). Dit betekent dus een lichte daling in de opwaartse trend die sinds het begin van het Observatorium is waargenomen.

Gemiddeld genomen droeg 65% van de fietsers dit jaar een helm, een nieuwe stijging van meer dan 3 procentpunten ten opzichte van 2021. Fietser die een helm dragen, versterken zo hun overwicht op fietsers zonder helm; die laatsten waren tot 2017 in de meerderheid. Terwijl vrouwen tot 2015 veel minder geneigd leken om een helm te dragen dan mannen, is **het verschil sinds 2016 duidelijk afgenomen** tot het punt dat het in 2017 is omgedraaid. **In 2022 droeg 68% van de vrouwen een helm, tegenover 62% van de mannen.**

TELLINGEN PER "FIETSTYPE"

Uit de tellingen van het type fiets blijkt ook dat **de helmdracht hoger is dan gemiddeld onder fietsers die een elektrische fiets gebruiken**: 69% van de mannen en 79% van de vrouwen (tegenover 56% van de mannen en 49% van de vrouwen voor klassieke fietsen). Hetzelfde geldt voor bakfietsen en speedpedelecs. Net als in voorgaande jaren toonden deze tellingen ook:

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

Voor deze **twee soorten verplaatsingen** i merken we ook een **toename van het gebruik van**

elektrische fietsen: van 24% naar 26% van de geobserveerde fietsers op zondagmiddag, en van 30% naar 36% voor woon-werkverplaatsingen.

De **deelfietsen van Villo!** waren 's morgens goed voor 2% van de waargenomen aantallen. De **speedpedelecs** blijven relatief in de marge, hoewel hun aandeel elk jaar toeneemt (+2% ten opzichte van 2021). Dit jaar vertegenwoordigen zij **5%** van het totaal aantal getelde fietsers. Daarnaast werden ook **bakfietsen** en **plooifietsen** geteld, die elk 7% van de steekproef vertegenwoordigen.

Van het totaal aantal getelde fietsen was 13% uitgerust met voorzieningen om kinderen te vervoeren. Daarvan waren 41% bakfietsen.

TELLINGEN ROND FIETSVERLICHTING, 'S AVONDS

Tijdens de observaties met betrekking tot fietsverlichting, stelden we vast dat 82% van de fietsen correct is uitgerust (dit is +7 procent ten opzichte van 2021), 9% slechts gedeeltelijk in orde is en 10% heeft helemaal geen verlichting heeft. **28%** van de fietsers **droeg een fluohesje**.

TELLINGEN ROND STALLINGEN

De **bezettingsgraad van fietsenstallingen en parkeerfaciliteiten** aan metrostations en de belangrijkste stations in het gewest werd geëvalueerd tijdens de zomer van 2022. De **gemiddelde bezettingsgraad** van die fietsenstallingen bedroeg toen 33%.

We keken ook naar de manier waarop de fietsen in grote stations en metrostations worden vastgemaakt. 84% van de fietsen was vastgemaakt met een goed slot. **1,4% van de fietsen was gegraveerd** en **5%** van alle geobserveerde fietsen had een **"mybike.brussels"-sticker**.

PERMANENTE ENQUÊTE

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

- Fietsen (afgelegde afstanden, redenen van de verplaatsing, type fiets, reistijd, enz.);
- Modaal profiel (gebruiksfrequentie van andere vervoerswijzen, aantal jaren dat men al fietst, enz.);
- Mening over het fietsen (tevredenheid over fietsinfrastructuur, gevoel van (on)veiligheid, 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. Dankzij de respondenten van de enquête leren we bijvoorbeeld dat

- **74% van de verplaatsingen met de fiets** gemaakt worden om naar het werk te gaan
- De respondenten gemiddeld **5,9 kilometer** fietsen.
- **79%** van de respondenten een **"regelmatige" fietser** is en minstens vijf keer per week op de fiets springt.
- **48%** van de respondenten **tevreden** is **over de kwaliteit van de fietsinfrastructuur**, terwijl **28%** aangaf **niet tevreden** te zijn.
- **19%** van de respondenten aangaf dat er van hen in de afgelopen twee jaar minstens één **fiets werd gestolen**.
- **32%** van de respondenten aangaf in de afgelopen twee jaar minstens één **fietsongeval** te hebben gehad.

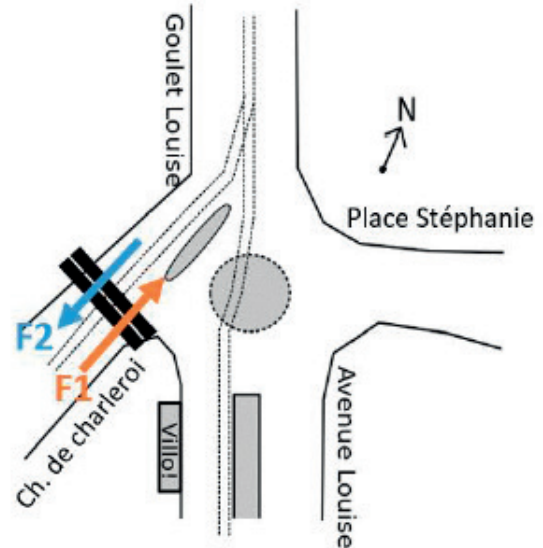
INLEIDING

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 uitgevoerd op vijftien plaatsen tijdens de maanden september en juli, op twaalf plaatsen in mei, en op acht plaatsen tijdens de maanden november, januari en maart. **Tussen 1999 en 2004** vonden de tellingen plaats op zestien plaatsen tijdens de maanden september, mei en juli (tot 2002) en op acht plaatsen in november, januari en maart. **Tussen 2005 en 2009** werden tellingen verricht op twintig plaatsen tijdens de maanden maart en mei, en op acht 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 aan te passen. Gezien het aantal fietsers in Brussel elk jaar toeneemt, was de uitdaging om op de lange termijn betrouwbare gegevens te garanderen die op het terrein door de handmatige tellers worden verzameld. Deze denkoefening heeft ertoe geleid dat een nieuwe handmatige telmethode werd ontwikkeld, die intussen sinds januari 2021 wordt toegepast en ervoor zorgt dat fouten worden vermeden bij de gegevensverzameling. Tegelijk werd een grote opschoonactie uitgevoerd onder de gegevens (van 1998 tot 2020) om deze te kunnen blijven vergelijken met de gegevens die vóór 2021 werden verzameld. Voor meer informatie over deze actie verwijzen we naar bijlage 1, waarin elke fase van deze methodologische omschakeling in detail wordt beschreven.

De tellingen vonden plaats op weekdagen tussen 8 en 9 uur (dinsdag of donderdag) om het fietsverkeer naar het werk/de school tijdens



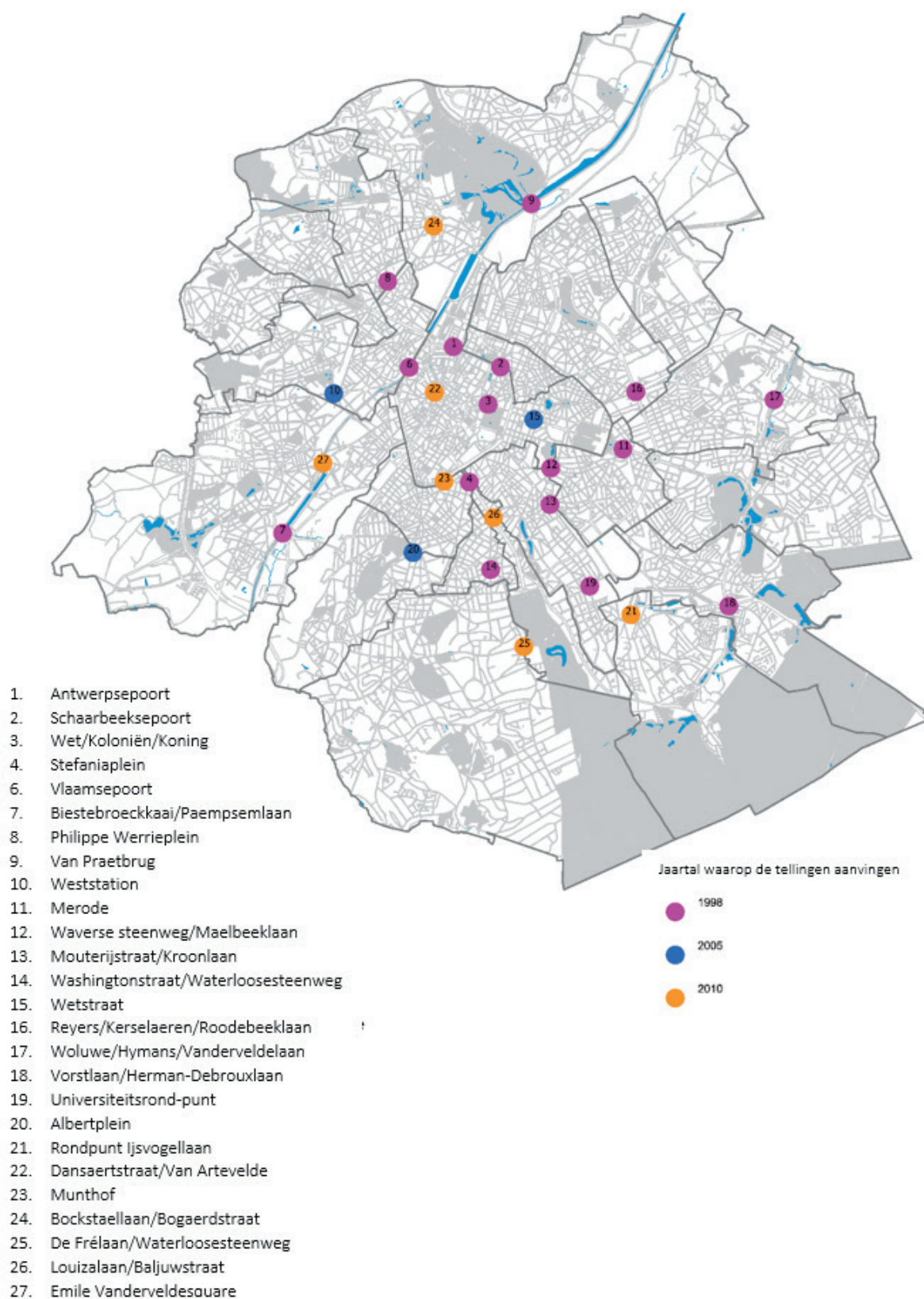
Afbeelding 1 - Stromen die in aanmerking worden genomen bij de kwantitatieve ochtendtellingen (26 kruispunten). Bron: Pro Velo

de ochtendspits te registreren. Elke fietser die op het kruispunt verschijnt, wordt meegeteld en er worden **verschillende elementen geregistreerd**: vertrekpunt, bestemming, man/vrouw/kind, helmdracht. Tegelijk voerden we twee tellingen uit op een zondagnamiddag (19/06/2022 en 26/06/2022) op de Groene Wandeling om het fietsverkeer in de vrije tijd in kaart te brengen.

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

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

Sinds 2018 zijn de tellingen voor de verschillende soorten fietsen (stadsfietsen, elektrische fietsen, speedpedelecs, plooi-fietsen, bakfietsen en triporteurs, 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.



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

RESULTATEN VAN DE TELLING

KWANTITATIEVE TELLINGEN

In de loop van **2022 hebben we maar liefst 104 uur aan kwantitatieve tellingen uitgevoerd**. De resultaten tonen een algemene stijging van **43,7%** tijdens de spitsuren ten opzichte van 2021.

We zien dus een zeer duidelijke groei, die de opwaartse trend voortzet, na de scherpe daling van 2020 die vooral te wijten is aan de coronacrisis en de strenge overheidsmaatregelen die daarop volgden (zie Fietsobservatorium 2020 & 2021).

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 en 9 uur in vier verschillende periodes (januari, mei, september, november) zijn uitgevoerd. Deze tellingen willen vooral het leeuwendeel van de woon-school- en/of woon-werkverplaatsingen in kaart brengen.

Laten we dus niet vergeten dat de coronacrisis in

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



2022	Januari	Mei	September	November	Gemiddelde
Antwerpsepoort	128	297	318	292	259
Schaarbeeksepoort	244	472	665	670	513
Wet/Koloniën/Koning	236	629	616	509	498
Stefaniaplein	190	170	262	335	239
Vlaamsepoort	412	748	884	741	696
Biestebroeckkaai/Paempsemlaan	154	377	203	349	271
Philippe Werrieples	164	285	326	261	259
Van Praetbrug	186	521	535	523	441
Weststation	46	68	72	69	64
Merode	503	894	1254	1222	968
Waverse steenweg/Maelbeeklaan	259	513	603	574	487
Mouterijstraat/Kroonlaan	191	555	581	587	479
Washingtonstraat/Waterloosesteenweg	82	205	165	196	162
Wetstraat	521	1133	1198	1275	1032
Reyers/Kerselaeren/Roodebeeklaan	191	293	292	267	261
Woluwe/Hymans/Vanderveldelaan	200	295	373	274	286
Vorstlaan/Herman-Debrouxlaan	89	235	235	207	192
Universiteitsrond-punt	147	281	264	297	247
Albertplein	225	262	272	118	219
Rondpunt Ijvogellaan	91	198	187	154	158
Dansaertstraat/Van Artevelde	253	343	459	303	340
Munthof	156	293	313	292	264
Bockstaellaan/Bogaerdstraat	71	91	225	88	119
De Frélaan/Waterloosesteenweg	77	136	167	120	125
Louizalaan/Baljuwstraat	220	559	565	450	449
Emile Vanderveldesquare	97	261	267	189	204

Tabel 1 - Ruwe resultaten van de tellingen, voor elke periode (januari, mei, september en november 2022).

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 2022, tussen 8 en 9 uur).

Gemiddelde peu uur (8u-9u) voor de 26 telpunten in 2022



Afbeelding 3 - Gemiddeld aantal fietsers per uur (tussen 8 en 9 uur 's ochtends) van de 26 telpunten, voor het hele jaar 2022 (in absolute aantallen fietsers). Bron: Pro Velo

SEIZOENSTRENDS TUSSEN 2021 EN 2022

	Evolutie 2021-2022	"Evolutie 2021- 2022 januari"	"Evolutie 2021- 2022 mei"	"Evolutie 2021- 2022 september"	"Evolutie 2021- 2022 november"
Antwerpsepoort	52,7%	25%	117%	30%	50%
Schaarbeeksepoort	60,5%	37%	84%	42%	79%
Wet/Koloniën/Koning	53,0%	4%	162%	29%	43%
Stefaniaplein	49,5%	18%	72%	81%	43%
Vlaamsepoort	42,7%	10%	56%	51%	44%
Biestebroekkaai/Paempsemlaan	39,2%	69%	204%	-30%	27%
Philippe Werrieples	56,5%	43%	83%	47%	54%
Van Praetbrug	50,3%	8%	125%	25%	52%
Weststation	-15,8%	-15%	-35%	-13%	11%
Merode	43,2%	20%	89%	26%	50%
Waverse steenweg/Maelbeeklaan	61,7%	42%	151%	26%	68%
Mouterijstraat/Kroonlaan	39,9%	-25%	66%	8%	141%
Washingtonstraat/Waterloosesteenweg	32,8%	67%	59%	-10%	54%
Wetstraat	74,7%	47%	268%	35%	57%
Reyers/Kerselaeren/Roodebeeklaan	40,2%	71%	77%	18%	22%
Woluwe/Hymans/Vanderveldelaan	23,2%	6%	51%	40%	-1%
Vorstlaan/Herman-Debrouxlaan	18,2%	-49%	78%	24%	37%
Universiteitsrond-punt	48,9%	71%	63%	37%	39%
Albertplein	11,4%	68%	51%	13%	-51%
Rondpunt Ijsvogellaan	5,2%	30%	60%	-8%	-23%
Dansaertstraat/Van Artevelde	12,7%	10%	32%	8%	4%
Munthof	24,6%	20%	41%	25%	14%
Bockstaellaan/Bogaerdstraat	49,4%	27%	5%	142%	7%
De Frélaan/Waterloosesteenweg	38,1%	31%	66%	50%	9%
Louizalaan/Baljuwstraat	63,7%	40%	151%	54%	29%
Emile Vanderveldesquare	37,7%	-3%	123%	30%	13%

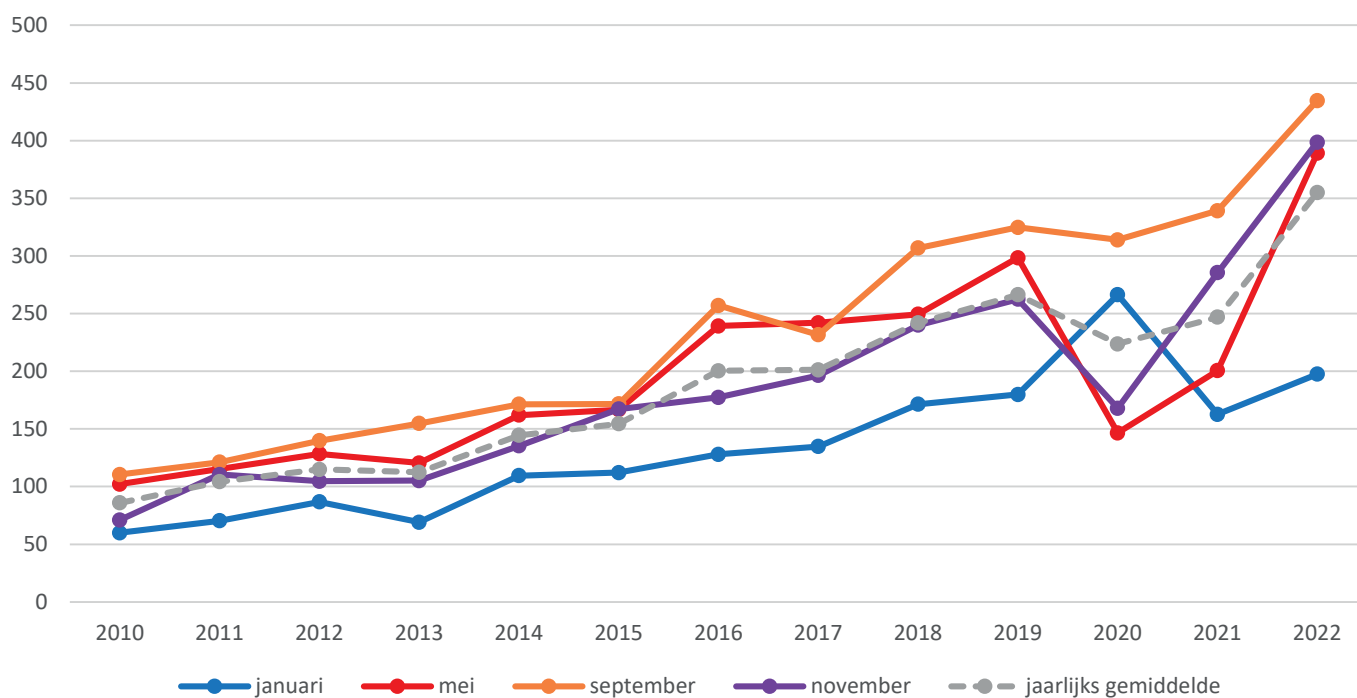
Tabel 2 - Stijging tussen 2021 en 2022, per telpunt en per periode Bron: Pro Velo

Zoals we kunnen zien in tabel 2, **vertonen de vier telperioden weliswaar uiteenlopende trends, maar duidt de algemene trend voor alle perioden samen op een stijging.**

Over het hele jaar genomen toont alleen het kruispunt "Brussel-West" een daling. Dit resultaat moet echter voorzichtig worden geïnterpreteerd, aangezien dit het telpunt is met de kleinste steekproef (gemiddeld 64 getelde fietsers in 2022).

Als we het per maand bekijken, **zien we de sterkste groei in mei (+94% ten opzichte van 2021)**, die zelfs de cijfers van voor de coronacrisis overtreft. Deze stijging kan waarschijnlijk gedeeltelijk worden verklaard door de coronamaatregelen die in mei 2021 van kracht waren (telewerken werd toen in veel bedrijven aanbevolen of zelfs verplicht), en door het bijzonder zachte weer in mei 2022 (zie volgende paragrafen). Het wordt gevolgd door **november (+40% ten opzichte van 2021)** en door **september en januari** (respectievelijk **+28%** en **+21%** ten opzichte van 2021).

Zoals uit de grafiek in afbeelding 4 blijkt, hebben we dit jaar meer fietsers geteld dan voor de coronacrisis (2019), ongeacht de telperiode. In 2022 telden we 9,8% meer fietsers in januari; 30,4% meer in mei; 33,8% meer in september en 52% meer in november dan het geval was in dezelfde maanden in 2019.



Afbeelding 4 - Evolutie van het gemiddeld aantal fietsers per kruispunt en per seizoen, op weekdagen van 8 tot 9 uur, tussen 2010 en 2022.
Bron: Pro Velo.

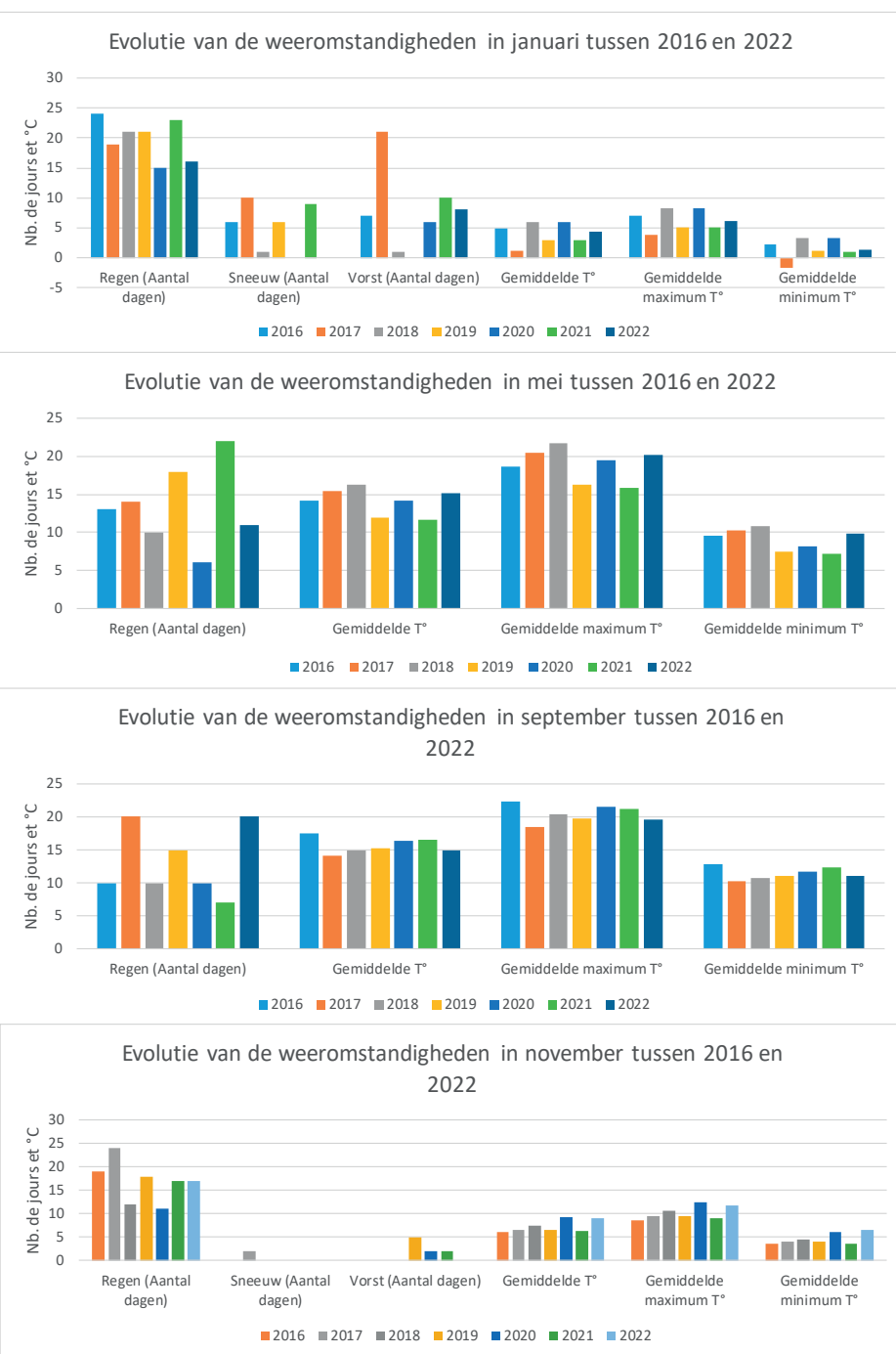
METEOROLOGISCHE FACTOR

Hoewel we al hebben benadrukt dat bij de interpretatie van de resultaten rekening moet worden gehouden met de factor coronacrisis, mogen we andere belangrijke factoren zoals de weersomstandigheden, neerslag en temperatuur niet over het hoofd zien.

Het weer kan ook een verklarende factor zijn (maar natuurlijk niet de enige): Uit de onderstaande grafieken blijkt dat januari 2022 minder dagen met neerslag en vorst had dan in 2021 en geen enkele dag met sneeuw. **De minimum- en maximumtemperaturen lagen eveneens lichtjes hoger** dan in het voorgaande jaar.

Daarnaast zien we ook dat de **temperaturen in mei en november 2022 aanzienlijk hoger** waren dan het voorgaande jaar. In **mei** viel ook **minder neerslag**. **November** had dezelfde hoeveelheid neerslag als het voorgaande jaar, en **geen sneeuw- of vorstdagen**. Dit zijn ook de twee maanden waarin **het aantal fietsers het sterkst toeneemt**.

September kende daarentegen aanzienlijk **meer neerslag** en **iets lagere temperaturen** dan het voorgaande jaar. Desondanks is er een toename van de fietsstromen merkbaar.



Afbeelding 5 - Evolutie van de weeromstandigheden voor elke telperiode tussen 2016 en 2022.
Bron: Pro Velo, gebaseerd op gegevens van de klimatologische overzichten van het KMI (2022).¹

1. Koninklijk Meteorologisch Instituut. Klimatologisch overzicht van 2022 Online beschikbaar op: <https://www.meteo.be/nl/klimaat/klimaat-van-belgie/klimatologisch-overzicht/2022/januari>. Laatst bekeken op dinsdag 6 december 2022.

VERGELIJKING MET DE GEGEVENS VAN DE AUTOMATISCHE TELPALEN VAN BRUSSEL MOBILITEIT

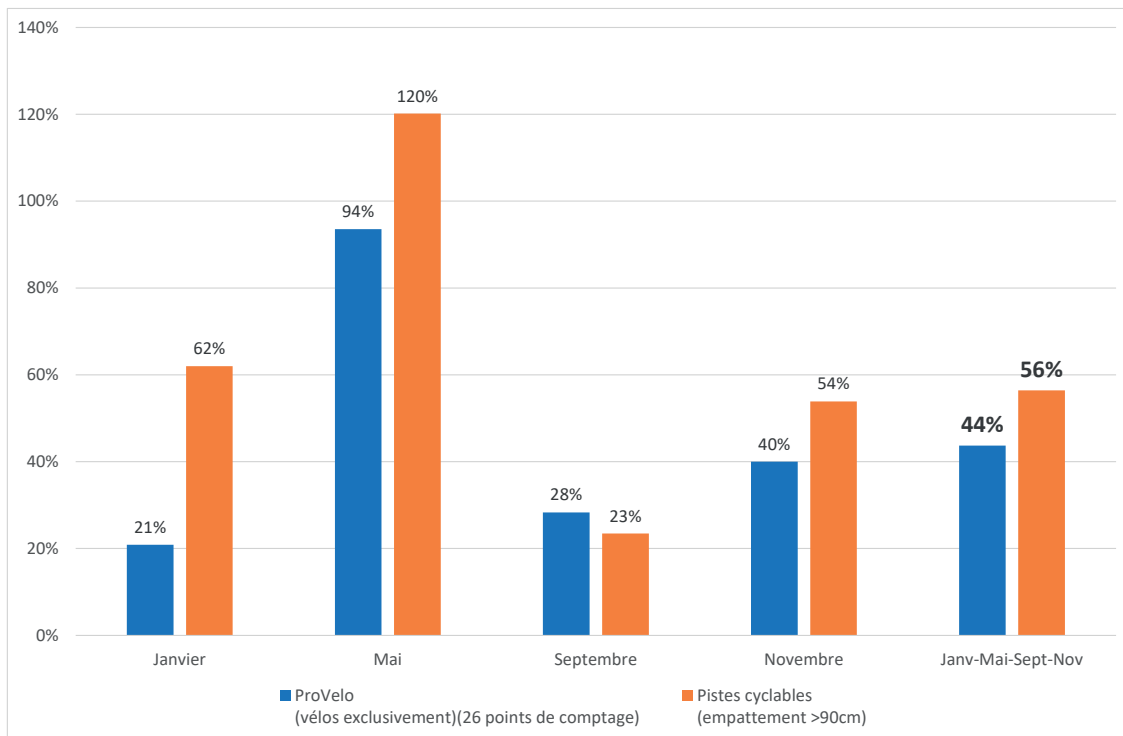
We analyseerden tegelijk ook de gegevens van de automatische telpalen die door Brussel Mobiliteit op bepaalde fietspaden zijn geïnstalleerd.

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

Om deze gegevens te kunnen vergelijken met de handmatig verzamelde gegevens, werden de gegevens van de automatische tellingen door Brussel Mobiliteit gefilterd op basis van de volgende criteria²:

- Werkdagen tijdens schoolperiodes;
- Een donderdag of een dinsdag;
- Tussen 8 en 9 uur;
- Voor de maanden januari, mei, september en november;
- Gegevens gefilterd op "fietsen" (wielbasis > 90 cm);
- Selectie van automatische telpalen waarvoor gegevens bestaan die voldoen aan bovengenoemde criteria over de vier telperiodes van 2021 en 2022.

Zo zien we de ontwikkelingen in afbeelding 6.



Afbeelding 6- Vergelijking van "Pro Velo handmatige tellingen" en "automatische tellingen op fietspaden". Evolutie 2021 - 2022 van de gemiddelde stromen. (Selectie van automatische telpalen met gegevens voor elk van de 4 maanden; ten minste de helft van de verwachte waarden; 8 -9 uur).

2. Selectie van de tellers waarvoor Brussel Mobiliteit voor elke maand de helft van de verwachte waarden heeft (ten minste 4 van de 8 verwachte waarden voor een bepaalde maand in 2021 en in 2022);

De totale evolutie komt overeen met de evolutie op basis van de totale stromen (de methode verschilt dus van die van Brussel Mobiliteit, die gebaseerd is op berekeningen van de evolutie van de mediane stromen die extreme gebeurtenissen uitvlakken).

We wijzen er ook op dat, overeenkomstig de methodologie van het Observatorium, de handmatige tellingen worden uitgevoerd op dagen dat de weersomstandigheden niet extreem zijn (geen neerslag); dit is niet het geval voor de automatische tellingen van Brussel Mobiliteit die permanent werken. Deze factor, samen met de verschillende neerslagniveaus tussen 2021 en 2022, verklaart waarschijnlijk gedeeltelijk de verschillen in de ontwikkeling van de fietsstromen die tussen de twee telmethoden zijn waargenomen.

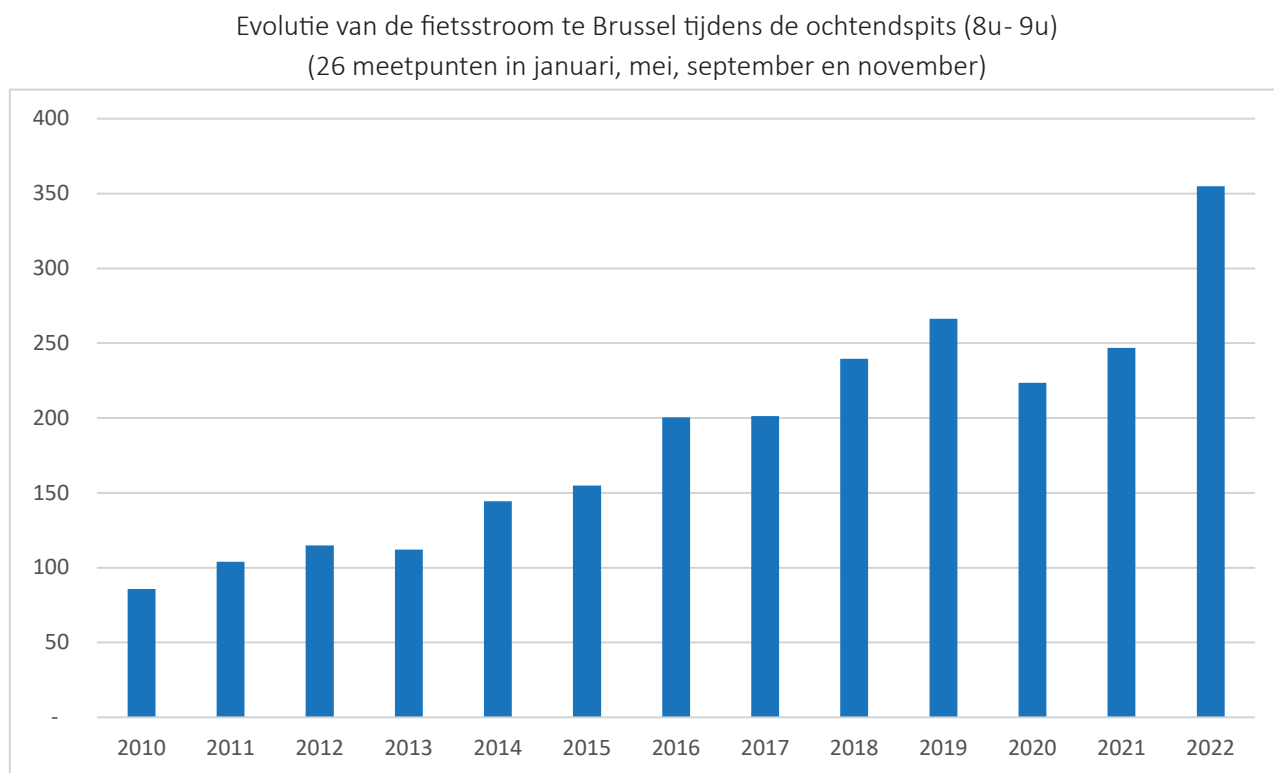
In januari 2021 waren er bijvoorbeeld geen handmatige tellingen (in tegenstelling tot automatische tellingen) op de natste dagen (d.w.z. 12, 14, 19 en 28 januari; zie grafiek in bijlage 3). In januari 2022 viel er nauwelijks regen. Dit verklaart waarom de groei in 2021-2022 bij de automatische tellingen groter is.

Zo waren er ook in mei 2021 weinig handmatige tellingen op de natste dagen (namelijk 4, 11 en 25 mei). In mei 2022, op de enige echt regenachtige dag (19/05), vonden slechts op twee telpunten handmatige tellingen plaats. Net als in januari is de groei in 2021-2022 bij de automatische tellingen dus groter.

De consistentie tussen de gegevens van de handmatige tellingen en de gegevens van de automatische tellingen op de fietspaden lijkt dus goed over de hele telperiode (Evolutie 2021-2022): respectievelijk +44% voor de handmatige tellingen en +56% voor de automatische tellingen).

EVOLUTIES SINDS 2010

Onderstaande grafiek (afbeelding 7) geeft de evolutie weer ten opzichte van 2010 op basis van 26 telpunten en vier periodes (januari³, mei, september, november).



Afbeelding 7 - Evolutie van de fietsstromen (uurgemiddelde per telpunt) in Brussel tussen 2010 en 2022. Bron: Pro Velo

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.

De **gemiddelde jaarlijkse groei voor de periode 2010-2022**, rekening houdend met 26 telpunten en 4 telperiodes, bedraagt **12,5%**. Dit gemiddelde **wordt opgetrokken door de ‘goede’ jaren (2011, 2014, 2016, 2018, 2019, 2021, 2022)**, die de **‘minder goede’ jaren van stagnatie of daling (2013, 2017, 2020) compenseren**.

VERHOUDINGEN TUSSEN MANNEN, VROUWEN EN KINDEREN

	Plaats	%mannen	%vrouwen	%kinderen
26	Louizalaan/Baljuwstraat	55,91%	43,31%	0,78%
4	Stefaniaplein	56,84%	42,63%	0,52%
14	Washingtonstraat/Waterloosesteenweg	52,78%	42,44%	4,78%
20	Albertplein	55,42%	42,30%	2,28%
11	Merode	55,46%	41,29%	3,25%
8	Philippe Werrieplein	53,19%	41,22%	5,60%
12	Waverse steenweg/Maelbeeklaan	57,05%	40,79%	2,15%
24	Bockstaellaan/Bogaerdstraat	54,11%	40,21%	5,68%
16	Reyers/Kerselaeren/Roodebeeklaan	57,33%	40,08%	2,59%
17	Woluwe/Hymans/Vanderveldelaan	54,47%	39,93%	5,60%
27	Emile Vanderveldesquare	58,72%	39,80%	1,47%
15	Wetstraat	59,83%	39,76%	0,41%
23	Munthof	60,34%	39,47%	0,19%
22	Dansaertstraat/Van Artevelde	56,77%	39,18%	4,05%
2	Schaarbeeksepoort	61,04%	38,81%	0,15%
13	Mouterijstraat/Kroonlaan	57,47%	38,71%	3,81%
25	De Frélaan/Waterloosesteenweg	52,20%	38,40%	9,40%
6	Vlaamsepoort	56,88%	38,24%	4,88%
7	Biestebroeckkaai/Paempsemlaan	57,89%	37,40%	4,71%
3	Wet/Koloniën/Koning	62,81%	37,04%	0,15%
10	Weststation	61,57%	36,08%	2,35%
1	Antwerpsepoort	63,96%	35,94%	0,10%
21	Rondpunt IJsvogellaan	55,56%	35,71%	8,73%
18	Vorstlaan/Herman-Debrouxlaan	58,75%	35,12%	6,14%
9	Van Praetbrug	65,78%	33,60%	0,62%
19	Universiteitsrond-punt	61,88%	33,37%	4,75%

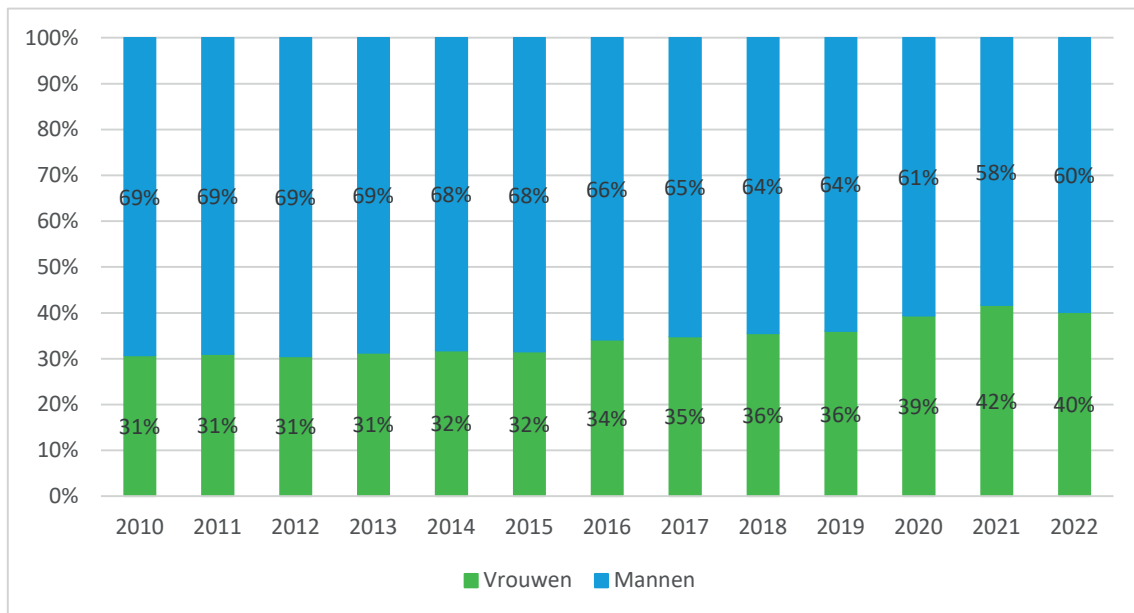
Tabel - 3 Verhouding tussen mannen, vrouwen en kinderen per telpunt, voor het jaar 2022. De telplaatsen zijn gerangschikt in afnemende volgorde van het aandeel vrouwen. Bron: Pro Velo

Zoals blijkt uit de tabel hiernaast (tabel 3), varieert de vertegenwoordiging van mannen, vrouwen en kinderen van het ene kruispunt tot het andere. **Kinderen blijven echter bijzonder ondervertegenwoordigd**. Met uitzondering van de kruispunten De Fré/Waterloo (9,40%), het rondpunt op de IJsvogellaan (8,73%), Souverain/Herman Debroux (6,14%), Emile Bockstael (5,68%) en Woluwe/Hymans (5,60%) is hun aandeel systematisch lager dan 5%.

Over het geheel genomen nemen we iets minder kinderen waar dan in 2021. In 2022 **vertegenwoordigden kinderen namelijk 3% van het aantal waargenomen fietsers⁴** (tegenover 5% in 2021).



4. De berekening is gebaseerd op het totaal aantal getelde personen in 2022 (alle telperiodes en alle tellocaties samen).



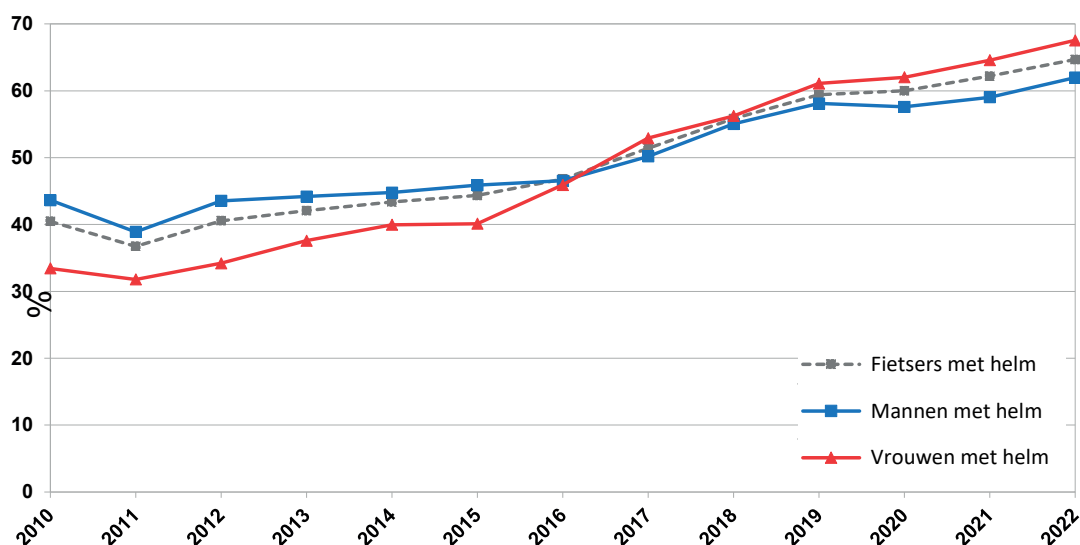
Afbeelding 8 - Evolutie van de man-vrouwverdeling van fietsers in het Brussels Gewest sinds 2010, voor de 26 telpunten en de maanden januari, mei, september en november. Bron: Pro Velo.

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

HELMDRACHT

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

In 2022 zien we opnieuw een lichte stijging van het aandeel fietsers met een helm ten opzichte van het voorgaande jaar.



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

	Plaats	% fietsers met helm
27	Emile Vanderveldesquare	76,0%
11	Merode	75,4%
17	Woluwe/Hymans/Vanderveldelaan	75,2%
21	Rondpunt IJsvogellaan	73,5%
9	Van Praetbrug	73,1%
18	Vorstlaan/Herman-Debrouxlaan	73,0%
16	Reyers/Kerselaeren/Roodebeeklaan	72,3%
25	De Frélaan/Waterloosesteenweg	69,0%
19	Universiteitsrond-punt	68,7%
15	Wetstraat	66,2%
2	Schaarbeeksepoort	66,2%
7	Biestebroeckkaai/Paempsemlaan	64,2%
20	Albertplein	61,8%
3	Wet/Koloniën/Koning	61,5%
13	Mouterijstraat/Kroonlaan	61,2%
12	Waverse steenweg/Maelbeeklaan	61,0%
26	Louizalaan/Baljuwstraat	60,0%
14	Washingtonstraat/Waterloosesteenweg	60,0%
6	Vlaamsepoort	58,1%
1	Antwerpsepoort	57,7%
23	Munthof	57,4%
24	Bockstaellaan/Bogaerdstraat	54,9%
4	Stefaniaplein	54,6%
10	Weststation	54,1%
8	Philippe Werriepuin	53,7%
22	Dansaertstraat/Van Artevelde	52,4%

Tabel 4 Aandeel fietsers dat een helm draagt op elk van de 26 telpunten in 2022.
Bron: Pro Velo

Gemiddeld droeg 65% van de fietsers in 2022 een helm. Dat is een stijging met 3 procentpunten ten opzichte van **2021**. Uit tabel 4 blijkt dat er aanzienlijke verschillen bestaan tussen het ene kruispunt en het andere. Op zeven kruispunten zien we dat meer dan 70% van de fietsers een helm dragen, waaronder zelfs meer dan 75% van de fietsers op drie ervan. Net als in 2021 staan de kruispunten Mérode, Woluwe/ Vandervelde, IJsvogellaan, Van Praetbrug, Vorstlaan/Hermann Debroux in deze top 7; daarbij komen de tellingen op het Vanderveldeplein en Reyers/Roodebeek. Op het kruispunt "Dansaert/Van Artevelde" zien we dan weer het laagste aantal helmdragers (52,4%), ondanks een stijging van de helmdracht ten opzichte van vorig jaar (49,2% in 2021).

Hoewel vrouwen voorheen minder geneigd waren om een helm te dragen dan mannen, is dit verschil sinds 2016 aan het afnemen.

In 2016 had het aantal vrouwen dat een helm draagt het aantal mannen ingehaald. Sinds 2017 is het aantal vrouwen dat een helm draagt telkensgroter dan het aantal mannen. In 2021 droeg 59% van de mannen een helm, tegenover 65% van de vrouwen. **In 2022 wordt de trend verder bevestigd en zien we een stijging tot 62% voor mannen en 68% voor vrouwen.**



KWALITATIEVE TELLINGEN

Aangezien het aantal fietsers op elk kruispunt sinds de eerste jaren van het Observatorium aanzienlijk is toegenomen, wordt de registratie van het type fiets sinds 2018 losgekoppeld van de kwantitatieve tellingen om de betrouwbaarheid van de registratie van de kwantitatieve gegevens te behouden. In 2017 werden ook tellingen uitgevoerd om het gebruik van **elektrische fietsen** te beoordelen. Deze observaties worden uitgevoerd in juni, op een dinsdag of donderdag van 8 tot 9 uur, 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 verplaatsingen tijdens de spitsuren.

SOORTEN FIETSEN⁵

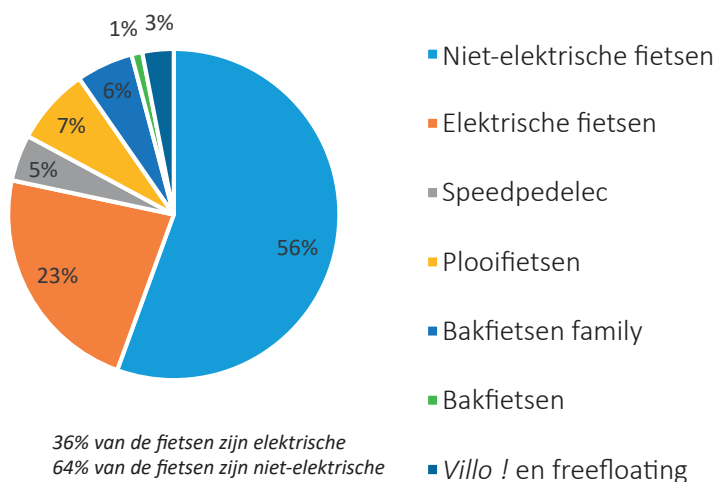
Sinds 2017 **neemt het aandeel elektrisch fietsen stelselmatig toe** (+7% tussen 2021 en 2022). Net als in voorgaande jaren zien we dat ze vooral worden gedragen voor ritten tussen 8 en 9 uur, hoewel we sinds 2017 ook steeds meer fietsers met een helm op zien op zondag.

Het aandeel elektrische fietsen in het totaal aantal fietsen dat op zondagen werd geteld, is ook toegenomen ten opzichte van 2021 (+ 1,6%). De tellingen vonden plaats tussen 19/06 en 26/06/2022.

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

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

We moeten ook opmerken dat de **omvang van de steekproef voor verplaatsingen op zondag beperkt is in vergelijking met de omvang van de steekproef tijdens de spitsuren** (respectievelijk 267 en 3206 fietsers). Deze cijfers moeten daarom met de nodige voorzichtigheid worden geïnterpreteerd.



Afbeelding 10 - Verdeling van de verschillende soorten getelde fietsen. Bron: Pro Velo

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

De **speedpedelecs** blijven relatief in de marge, hoewel hun aandeel ook dit jaar toeneemt (+2% ten opzichte van 2021). In 2022 vertegenwoordigen zij **5%** van het totaal aantal getelde fietsers. Dit bevestigt de bevindingen van Traxio, die aangeven dat er een boom is van speedpedelecs (+43,7% inschrijvingen van speedpedelecs ten opzichte van 2021, en +2,5% ten opzichte van 2020).

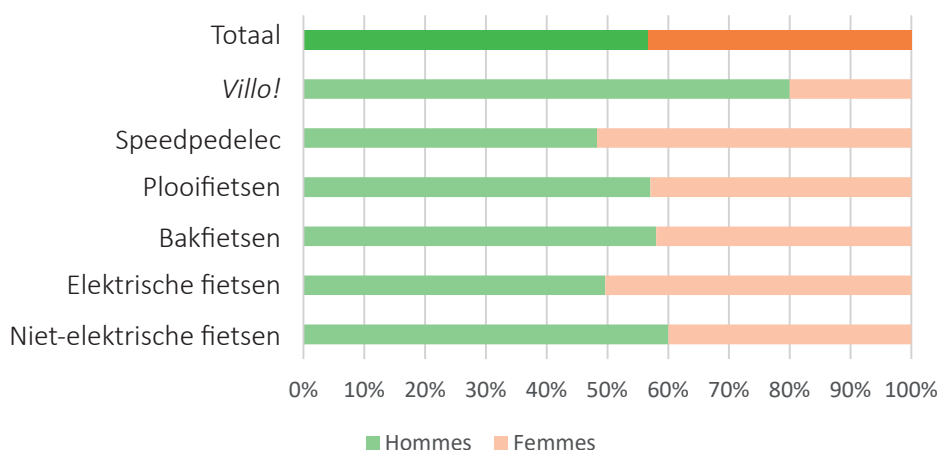
Plooi-fietsen en **bakfietsen** vertegenwoordigen respectievelijk 7% en 7% van de getelde fietsen. Voor beide categorieën betekent dit een kleine daling van 2% ten opzichte van 2021. In absolute cijfers blijven deze categorieën echter stabiel (212 bakfietsen geteld in 2022 tegenover 222 in 2021), en stijgen ze zelfs licht voor plooi-fietsen (240 plooi-fietsen geteld in 2022 tegen 223 in 2021).

En net als vorig jaar klokte *Villo!* uiteindelijk af op 2%.

HET AANDEEL MANNEN/VROUWEN NAARGELANG HET TYPE FIETS

Wat de verdeling per geslacht en per type fiets betreft, zijn **de trends relatief vergelijkbaar met die van 2021, met uitzondering van speedpedelecs**: het aandeel vrouwen is op één jaar tijd sterk gestegen op een jaar tijd, van 24% naar **52%**. We zien ook een verandering onder de *Villo!*'s, waar het aandeel vrouwen is gedaald van 42% (in 2021) naar 20% (in 2022). Gezien de geringe steekproefgrootte van deze twee vervoerswijzen (steekproefgrootte van respectievelijk 55 *Villo!*'s en 145 speedpedelecs voor ritten waargenomen tussen 8 en 9 uur 's ochtends), is **voorzichtigheid geboden bij de interpretatie van deze resultaten**.

Het aandeel vrouwen dat met een elektrische fiets of een speedpedelec rijdt (50%), blijft echter hoger dan het gemiddelde van alle geobserveerde fietsers (43%⁷ voor alle geobserveerde verplaatsingen tijdens de vroege spitsuren).



Afbeelding 11 - Het aandeel mannen/vrouwen volgens het type fiets. Bron: Pro Velo.



6. Source : <https://www.traxio.be/fr/articles/statistiques-speed-pedelecs-juin-2022/>

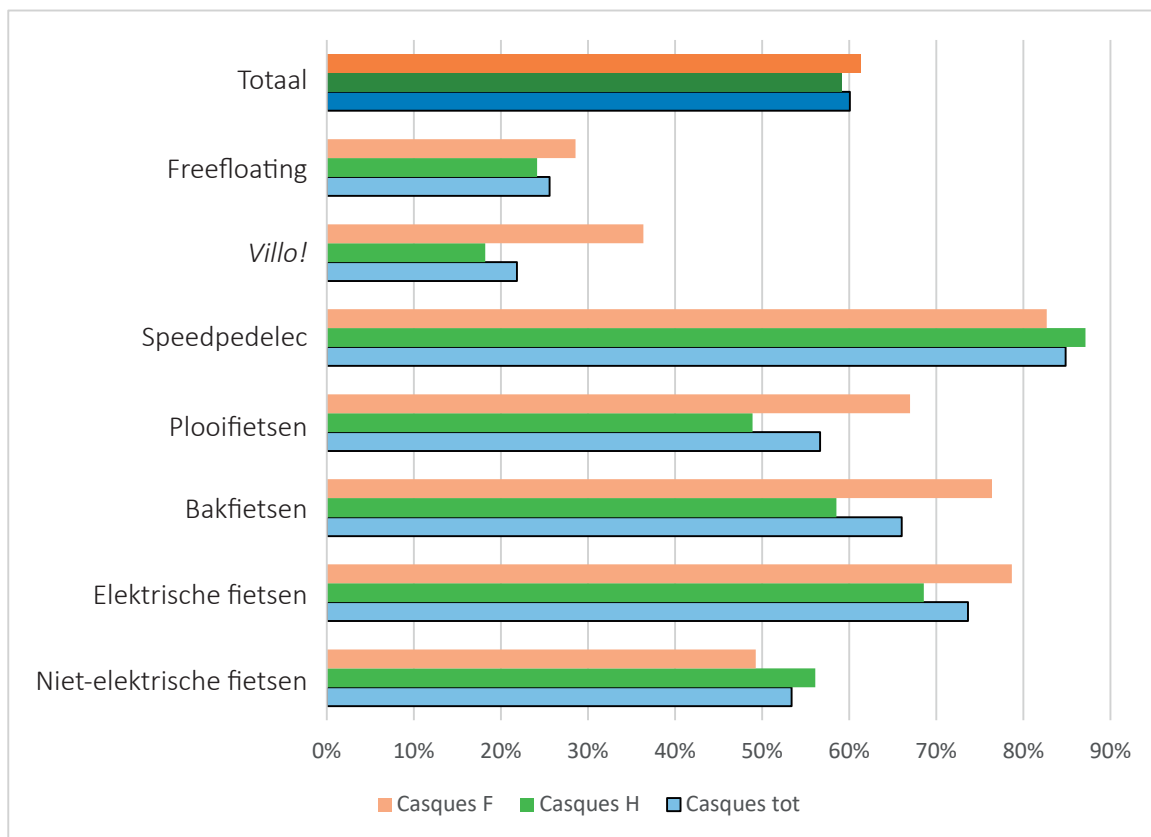
7. Opm.: de cijfers met betrekking tot het aandeel mannen/vrouwen zijn ontleend aan de tellingen die specifiek zijn voor het type fiets. Het is normaal dat ze afwijken van de cijfers van de gebruikelijke (kwantitatieve) tellingen.

FIETSERS MET EEN HELM VOLGENS HET TYPE FIETS EN GENDER

Uit de tellingen blijkt dat de trend om een fietshelm te dragen in de lift zit: 60% van de fietsers droeg een helm (tegen 56% in 2021). Het verschil tussen mannen en vrouwen lijkt af te nemen, want 61% (tegenover 60% in 2021) van de vrouwen droeg een helm, net als 59% (tegenover 53% in 2021) van de mannen.

Net als vorig jaar zien we dat **aanzienlijk meer mensen een helm dragen op een elektrische fiets**: 69% van de mannen en 79% van de vrouwen droeg een helm (tegenover 56% van de mannen en 49% van de vrouwen op een klassieke fiets⁸). Dit is 74% in totaal. Hetzelfde geldt voor **bakfietsen** (59% van de mannen en 76% van de vrouwen) en **speedpedelecs** (87% van de mannen en 83% van de vrouwen). Wat de speedpedelecs betreft, mag men niet vergeten dat het wettelijk verplicht is om een helm te dragen.

Ten slotte zien we meer vrouwen met een helm op bij alle soorten fietsen, behalve op klassieke fietsen en speedpedelecs (hoewel we bij deze laatste het resultaat met de nodige voorzichtigheid moeten bekijken, gezien de omvang van de waargenomen groep): 145 fietsers, waarvan 70 mannen.



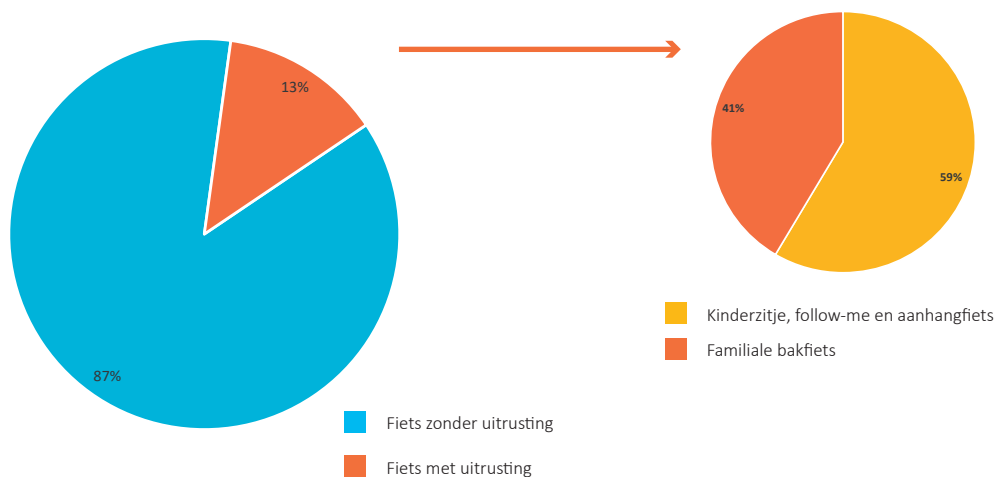
Afbeelding 12 - Helmdracht onder fietsers, afhankelijk van geslacht en type fiets. Bron: Pro Velo.

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



KINDEREN VERVOEREN

We zien ook een stijging van het aantal fietsers met voorzieningen om kinderen te vervoeren. Er werd vooral gelet op: **kinderzitjes, bakfietsen voor gezinnen, FollowMe's en aanhangfietsen**. Van het totaal aantal getelde fietsen was 13% uitgerust met voorzieningen om kinderen te vervoeren, dit is 6% minder dan in 2021. Daarvan was 41% een bakfiets die hiervoor was bestemd (bakfietsen voor gezinnen), tegenover 43% in 2021, 36% in 2020, 30% in 2019 en slechts 12% in 2018.



Afbeelding 13 - Aandeel fietsen met voorzieningen om kinderen te vervoeren. Bron: Pro Velo.

FIETSVERLICHTING BIJ HET VALLEN VAN DE AVOND

De avondtellingen werden 's avonds op vier plaatsen georganiseerd om een idee te krijgen in hoeverre fietsen correct verlicht waren. Dit zijn de resultaten van alle observaties:

- **82%** van de geobserveerde fietsen was vooraan en achteraan **correct verlicht**;
- **9%** was slechts deels uitgerust met fietsverlichting;
- **10% van de fietsen had geen voorlicht en geen achterlicht**;
- **28%** van de fietsers **droeg een fluohesje**.

Bijlage 5 bevat een tabel met de volledige resultaten.

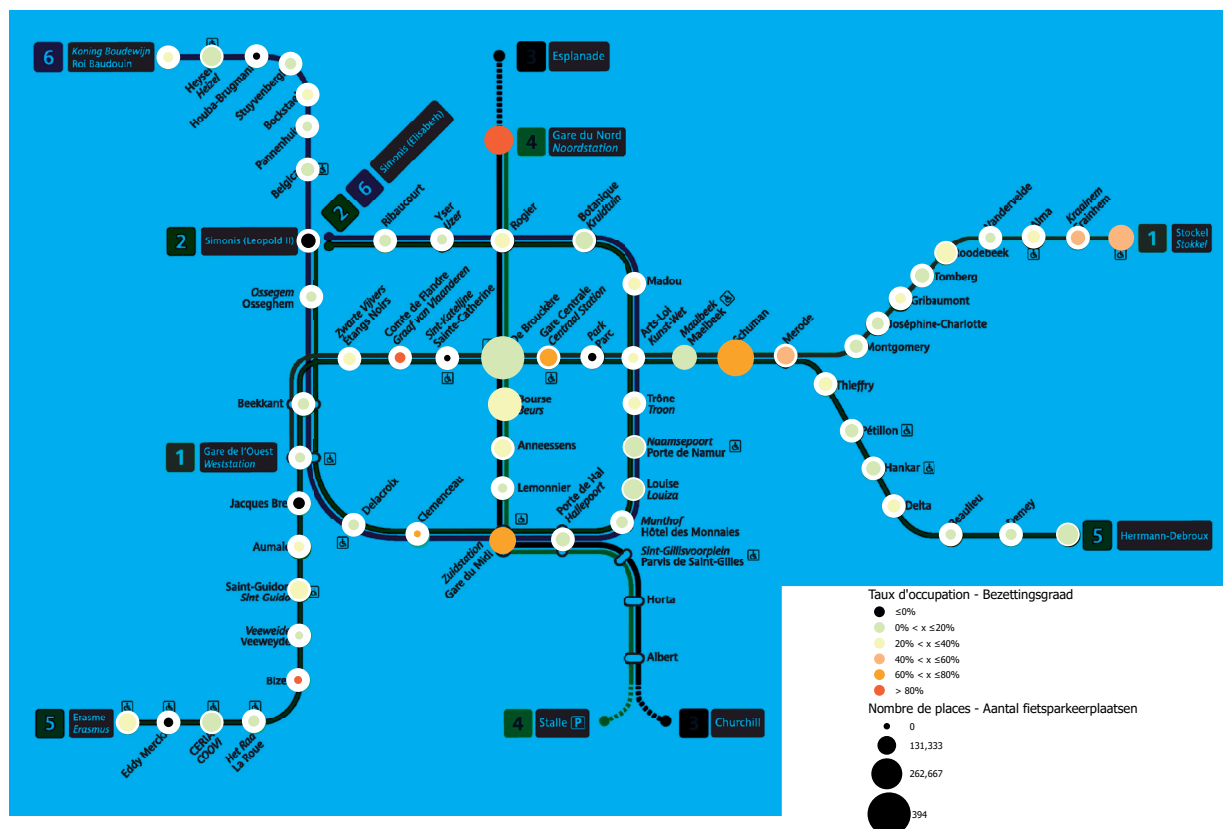
In vergelijking met 2021 is het aandeel fietsen met verlichting aanzienlijk gestegen (59% in 2020; 75% in 2021, 82% in 2022).

Tot 2019 bleek uit de genderanalyse dat vrouwen meer bezig waren met de zichtbaarheid op de fiets dan mannen. Net als de vorige jaren is het verschil wat verlichting betreft dit jaar minder groot: **82,5% van de vrouwen was in orde met de verlichting, tegenover 81,2% van de mannen. Anderzijds droeg meer dan 34% van de vrouwen een fluohesje, tegenover 24,5% van de mannen.**



PARKEREN

In de week van 28 september t.e.m. woensdag 5 oktober 2022, tussen 9.30 uur en 16 uur, werden gegevens verzameld over de bezettingsgraad van de fietsenstallingen in de buurt van de metro- en hoofdstations van het gewest. De hieronder weergegeven resultaten zijn dus gebaseerd op gegevens die tijdens een enkele, jaarlijkse passage zijn verzameld. Het is bijgevolg mogelijk dat de resultaten een vertekend beeld geven.



Afbeelding 14 - Aantal plaatsen en bezettingsgraad van fietsenstallingen in de buurt van metrostations en de belangrijkste treinstations in het Brussels Gewest. Bron: MIVB-kaart, gegevens van Pro Velo.

De gemiddelde bezettingsgraad van de fietsenstallingen bedroeg 33% (2017: 49%; 2018: 43%; 2019: 32%; 2020: 27%; 2021: 31%). 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. De resultaten voor 2020 moeten echter met enige voorzichtigheid worden geïnterpreteerd, vooral gezien het feit dat mensen minder het openbaar vervoer nemen sinds de coronacrisis⁹.

Net als in de voorgaande jaren zien we **de hoogste bezettingsgraad in de fietsenstallingen bij diverse treinstations**. Hun bezettingsgraad is gestegen ten opzichte van 2021, waarbij de meerderheid zelfs het bezettingsniveau van 2019 overtreft.

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

9. In de week van 12 oktober 2020 daalde het aantal reizigers van tram/metro/bus van MIVB naar schatting met meer dan 60% ten opzichte van het normale aantal reizigers in 2020 vóór de verspreiding van het virus.

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

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

Onder de andere drukste fietsenstallingen vinden we ook het station **Graaf van Vlaanderen** (87% tegenover 110% in 2021), waar we een daling zien van de bezettingsgraad. Deze ontwikkeling moet met enige voorzichtig worden geanalyseerd, gezien de relatief kleine steekproef op deze locatie (46 parkeerplaatsen in 2022, tegenover 40 in 2021).

Tot de minst bezette fietsenstallingen behoren, net als in 2021, de stations Het Rad (2%), Eddy Merckx (0%) en Park (0%), maar ook Sint-Guido (0%; wegens werkzaamheden, dus parkeergelegenheid ontoegankelijk tijdens onze tellingen), Simonis (0%), Jacques Brel (0%) en Houba-Brugmann (0%).

We verzamelden ook **gegevens over de manier waarop de fietsen werden vastgemaakt**. Van de 1134 geparkeerde fietsen in het centrum of op de kleine ring, was **84% (tegenover 86% in 2021, 79% in 2020)** beveiligd met een goed fietsslot en **24% (tegenover 35% in 2021 en 44% in 2019)** vastgemaakt **met het frame en een van de twee wielen**. Hoewel dit laatste cijfer laag lijkt, moet worden opgemerkt dat op veel plaatsen (vooral in de NMBS-stations) de fietsenstallingen zijn uitgerust met rekken waarmee een van de twee wielen (meestal het voorste) van de fiets kan worden vastgemaakt. Hoewel het nog steeds wordt aanbevolen om het voorwiel aan het frame te bevestigen, kan de bevestiging van het frame alleen onder deze omstandigheden als voldoende worden beschouwd.

Ook bij de fietsen die zijn gegraveerd of een sticker hebben, zijn de vaststellingen vrij afwijkend. In 2019 was 5% van de fietsen gegraveerd. Dit percentage daalde tot **minder dan 1% in 2020 en in 2022 was 1,4%** van de fietsen **gegraveerd**, wat minder is dan in 2018. Anderzijds had **4,6%** van de fietsen een **sticker**¹⁰ (dit cijfer is relatief stabiel ten opzichte van 2020 en 2021). Hierbij moet worden opgemerkt dat er sinds maart 2019 geen fietsen meer worden gegraveerd in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest na de lancering van de Brusselse antidiefstalsticker. Het is dan ook normaal dat het aandeel gegraveerde fietsen in het Gewest geleidelijk afneemt.



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



VERSLAG VAN DE PERMANENTE ENQUÊTE (NIEUW)

SAMENVATTING

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

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

METHODIEK

In 2021 en 2022 werden in totaal **446** fietsers ondervraagd (100 in 2021; 346 in 2022).

Om de enquête te verspreiden, trokken verschillende studenten het veld in om fietsers "live" te interviewen. Deze 446 interviews werden systematisch uitgevoerd van maandag tot vrijdag in oktober en november, hetzij 's ochtends (van 8 tot 11 uur), hetzij 's middags (van 15.30 tot 18.30 uur). Er moet worden opgemerkt dat in 2022 is besloten het aantal veldwerkdagen te verhogen om een grotere steekproef (346 antwoorden) te verkrijgen dan in 2021 (100 antwoorden).

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:

- Hallepoort
- Kunst-Wet
- Madou
- Jubelpark
- Kanaal Anderlecht

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

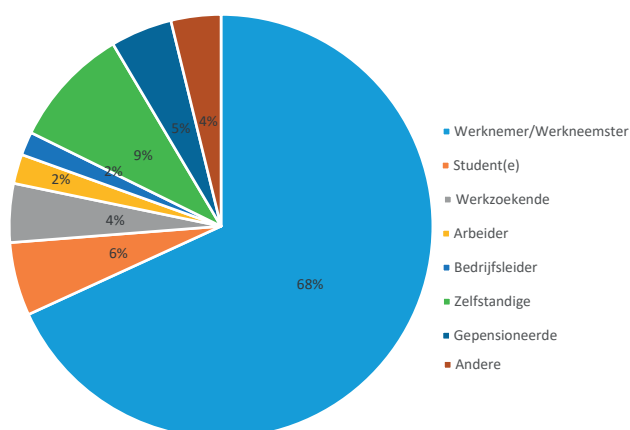
TYPE VERPLAATSING EN DETAILS VAN DE STEEKPROEF

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

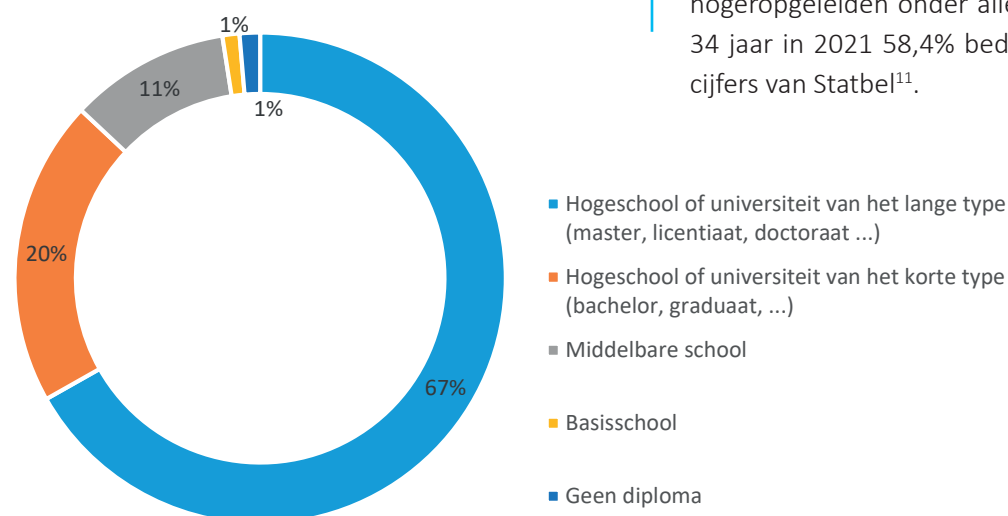
DETAILS VAN DE STEEKPROEF:

Binnen onze steekproef was **56%** van de respondenten **man** en **44% vrouw**. Net als in 2021, waren het eerder mannen die ingingen op de vraag tot een interview.

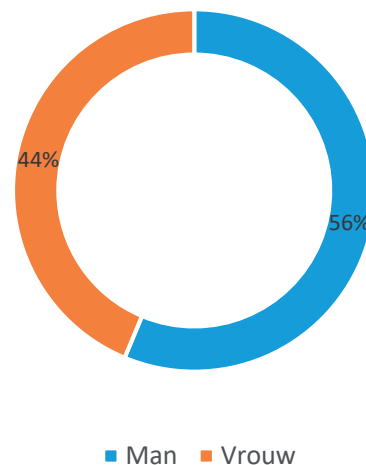
Wat de beroepsstatus betreft, gaf 68% van de respondenten aan dat ze op het moment van de enquête in loondienst werkten. Het grootste deel van de steekproef bestond uit zelfstandigen (9%), studenten (6%) en gepensioneerden (5%).



Afbeelding 16 - Beroepsstatus van de respondenten



Afbeelding 17 - Hoogste diploma of certificaat behaald door respondenten



Afbeelding 15 - Aantal respondenten per geslacht (N=446)

Wat de kwalificaties betreft, had 64% van de respondenten een diploma hoger onderwijs van het lange type. Vervolgens verklaarde 19% van de respondenten een diploma hoger onderwijs van het korte type te hebben. Dit betekent dus dat in totaal 83% van de fietsers verklaarde een diploma hoger onderwijs (kort of lang) te hebben. Dit resultaat is interessant als we weten dat het totaal percentage hogeropgeleiden onder alle Brusselaars tussen 30-34 jaar in 2021 58,4% bedroeg, volgens de laatste cijfers van Statbel¹¹.

11. <https://statbel.fgov.be/fr/themes/emploi-formation/formation-et-enseignement/niveau-dinstruction>

Om dit cijfer beter te kunnen vergelijken, hebben wij de antwoorden voor dezelfde leeftijdsgroep van 30-34 jaar (geboren tussen 1992 en 1988) geëxporteerd. Zo hadden 70 van de 30-34-jarige respondenten in onze steekproef van fietsers (N=76) een lange (N=54) of korte (N=16) opleiding in het hoger onderwijs genoten, wat neerkomt op 92% van de steekproef. Hoewel dit resultaat voorzichtig moet worden geïnterpreteerd omdat het gebaseerd is op een totaal van 76 antwoorden, lijkt het zeer hoge percentage hoogopgeleiden onder fietsers in Brussel te worden bevestigd.

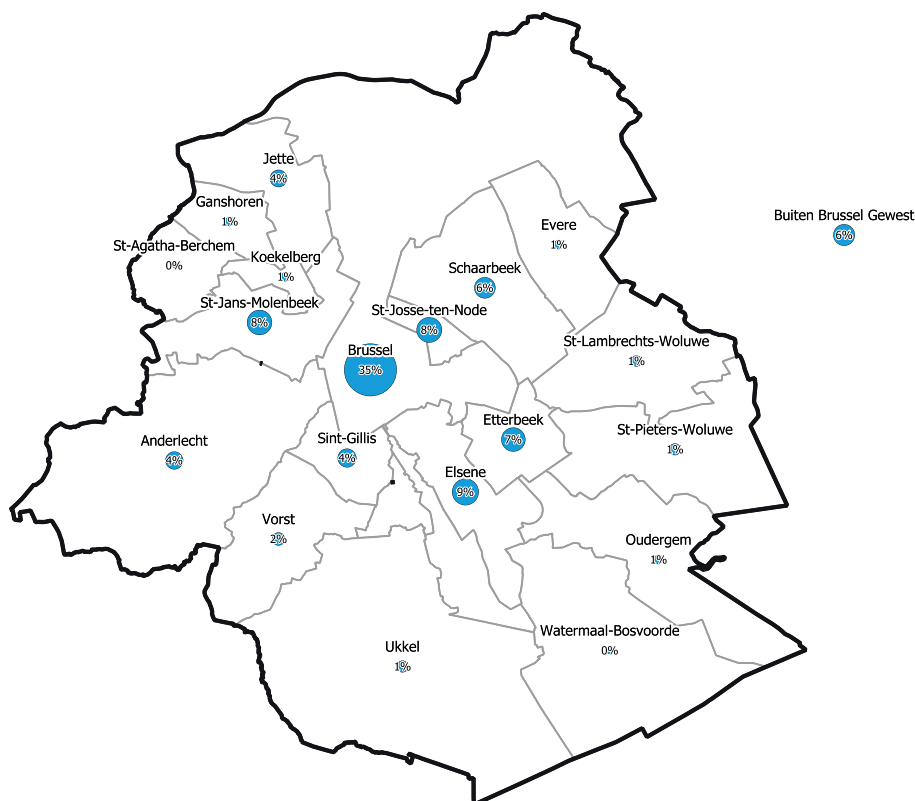
SOORT VERPLAATSING

Elke fietser werd gevraagd ons een aantal gegevens mee te delen over de verplaatsing die hij of zij per fiets maakte op het moment van het interview.

Gemeente van bestemming en vertrekpunt

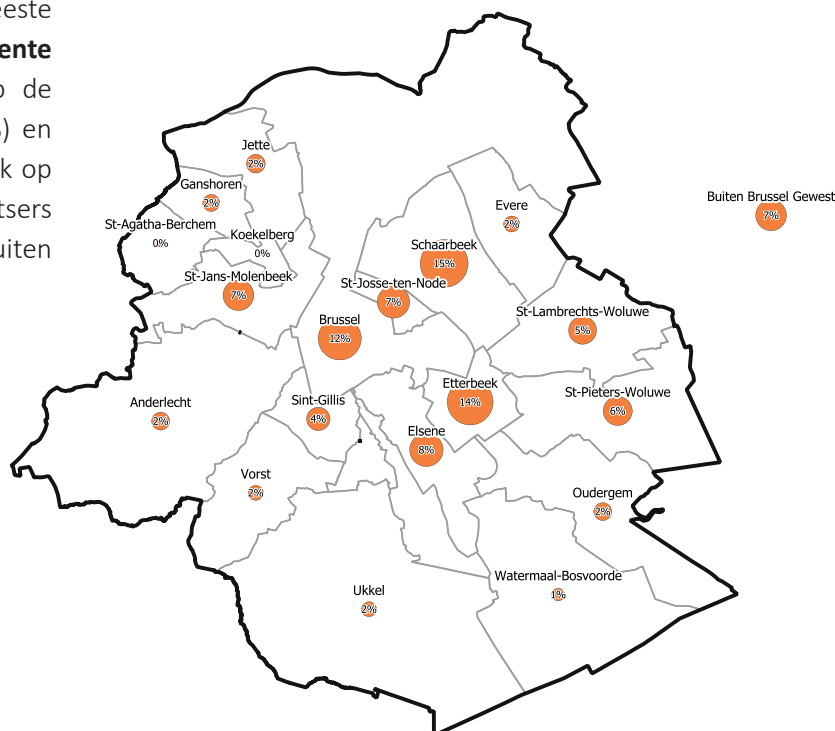
Wij zijn in de eerste plaats geïnteresseerd in het soort verplaatsing dat de respondenten maakten maken. Wat waren hun de bestemmingen en vertrekpunten? Waarom verplaatsten ze zich?

Van de ondervraagde fietsers in 2021 en 2022 gaf 35% eerst aan dat ze naar een bestemming binnen het **Brussels Hoofdstedelijk Gewest** reisden. De gemeenten Elsene (9%), Sint-Joost (8%) en Molenbeek (8%) kregen de meeste stemmen. Verder stelden we vast dat **5,8% van de ondervraagde fietsers naar een gemeente buiten Brussel reisde**.



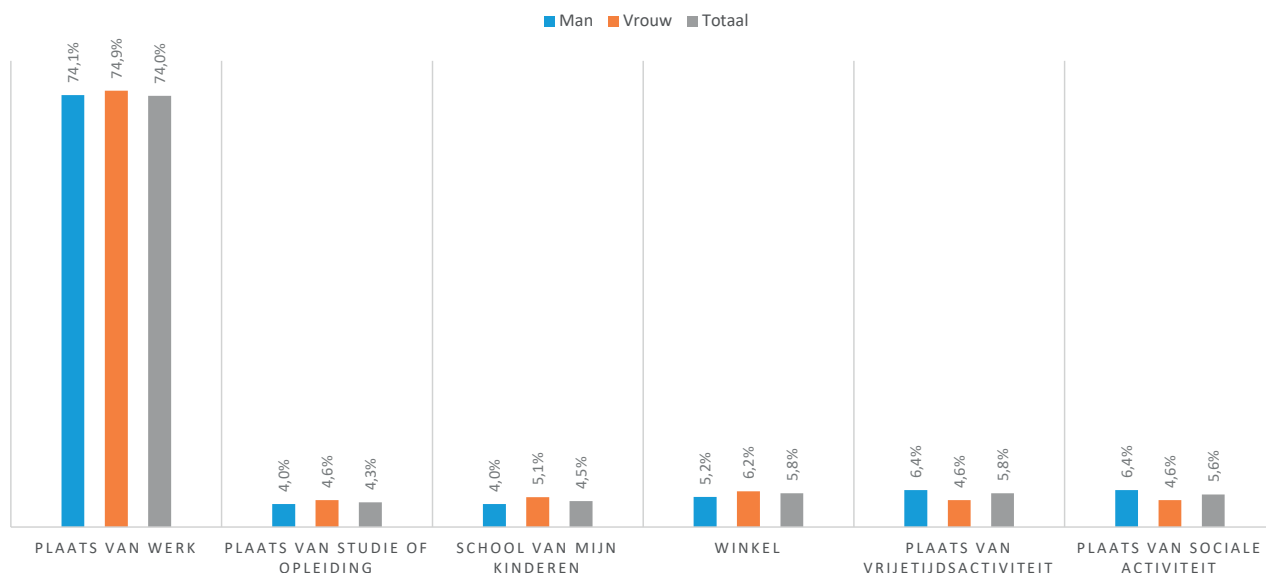
Afbeelding 18 - Naar welke gemeente in Brussel reizen de ondervraagde fietsers (bestemming)? (N = 446)

We stellen vast dat de meeste respondenten **uit de gemeente Schaerbeek** (15%) vertrokken, op de voet gevolgd door Etterbeek (13%) en Brussel-Stad (12%). We merken ook op dat 6,5% van de ondervraagde fietsers afkomstig is uit een gemeente buiten Brussel.



Afbeelding 19 - Vanuit welke gemeente in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn de ondervraagde fietsers met de fiets vertrokken (vertrekpunt)? (N = 446)

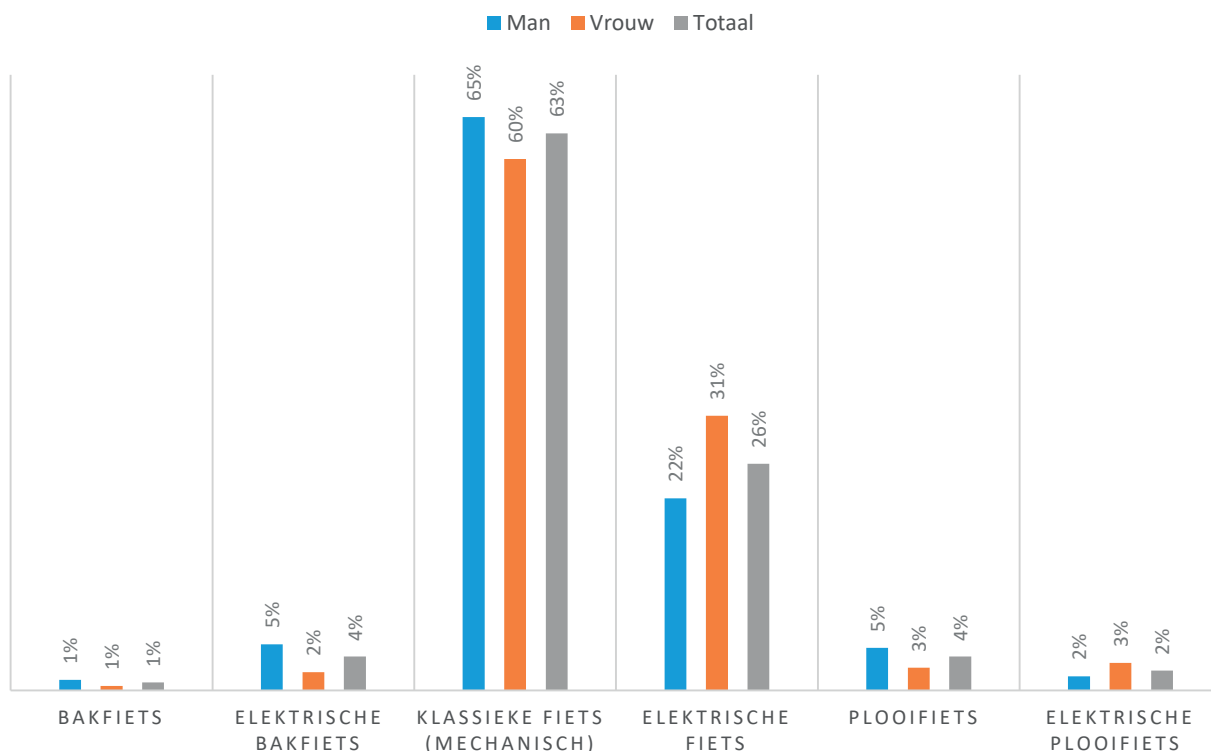
Op de vraag waarom ze zich verplaatsen, antwoordde een overweldigende meerderheid van **74% van de respondenten** dat zij de fiets gebruiken om naar hun **werk** te gaan. Tegelijkertijd zijn de andere redenen om te reizen zeer evenwichtig en variëren tussen 4 en 6% (om naar een hobby te gaan, om vrienden of familie te ontmoeten, om naar een winkel te gaan, om hun kind te vergezellen, om naar een opleidingscentrum te gaan).



Afbeelding 20 - Reden van de verplaatsing van de respondenten

FIETSTYPE

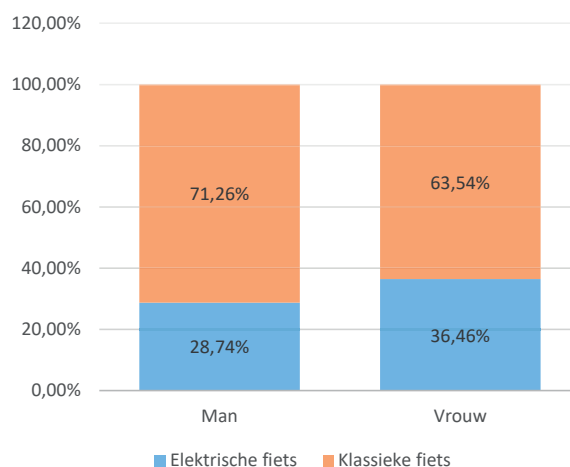
Een grote meerderheid van de ondervraagde fietsers reed met een **klassieke fiets (63%)**. De elektrische fiets (26%) bekleedde de tweede plaats als meest gebruikt fietstype onder de respondenten, gevolgd door elektrische bakfietsen (4%), plooi-fietsen (4%), elektrische plooi-fietsen (3%) en niet-elektrische bakfietsen (1%).



Afbeelding 21 – Fietstype (N = 446)

Er moet worden opgemerkt dat, als we alle soorten fietsen samen nemen, de niet-elektrische fietsen de grote winnaar zijn met **68%¹²** tegenover **32% elektrische fietsen¹³**. Dit resultaat lijkt de cijfers te bevestigen die werden verkregen bij de kwalitatieve handmatige tellingen- soorten fietsen (zie hierboven).

Hierbij moet ook worden opgemerkt dat een **groter aandeel vrouwelijke fietsers een elektrische fiets gebruikt (36%) dan mannen (29%)**, tegenover respectievelijk 64% en 71% klassieke fietsen.



Afbeelding 22 – Wat voor soort fiets gebruik je? (N = 446)

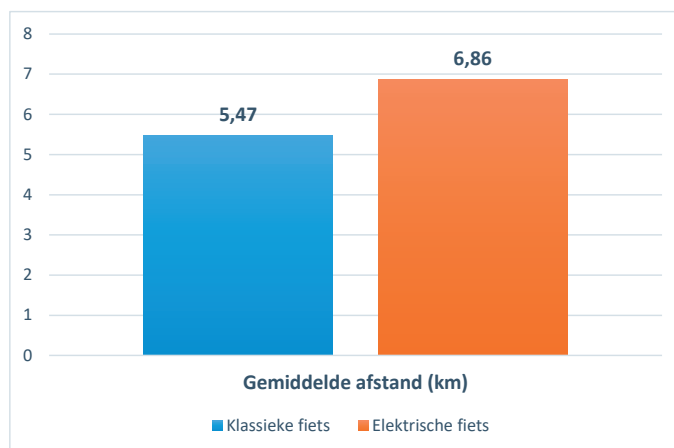
12. Het item "niet-elektrische fiets" groepeert hier de resultaten voor alle niet-elektrische fietsen (klassieke, plooi- en bakfietsen)

13. Het item "elektrische fiets" groepeert de resultaten van alle elektrische fietsen (klassieke, vouw- en bakfietsen).

AFGELEGDE AFSTAND:

Als we kijken naar de **afgelegde afstand**, dan krijgen we voor alle soorten fietsen een gemiddelde (in 2021 en 2022) van **5,9 km voor een gemiddelde reistijd** die door de respondenten wordt geschat op **23,5 minuten**¹⁴.

Het is evenwel interessant om op te merken dat de afstanden voor **elektrische** en niet-elektrische fietsen niet gelijk zijn, aangezien we een **gemiddelde afstand die bijna 25% hoger ligt** vaststellen voor verplaatsingen met een elektrische fiets:



Afbeelding 23 - Gemiddelde afgelegde afstand in km met een elektrische fiets of een klassieke fiets (N=438)

Gebruikers van elektrische fietsen leggen gemiddeld 6,86 kilometer af, terwijl gebruikers van klassieke fietsen gemiddeld 5,47 kilometer afleggen. Een afstand die gemiddeld **1,4 kilometer langer** is voor elektrische fietsen.

MODALE AANDELEN EN GEBRUIKSFREQUENTIE

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

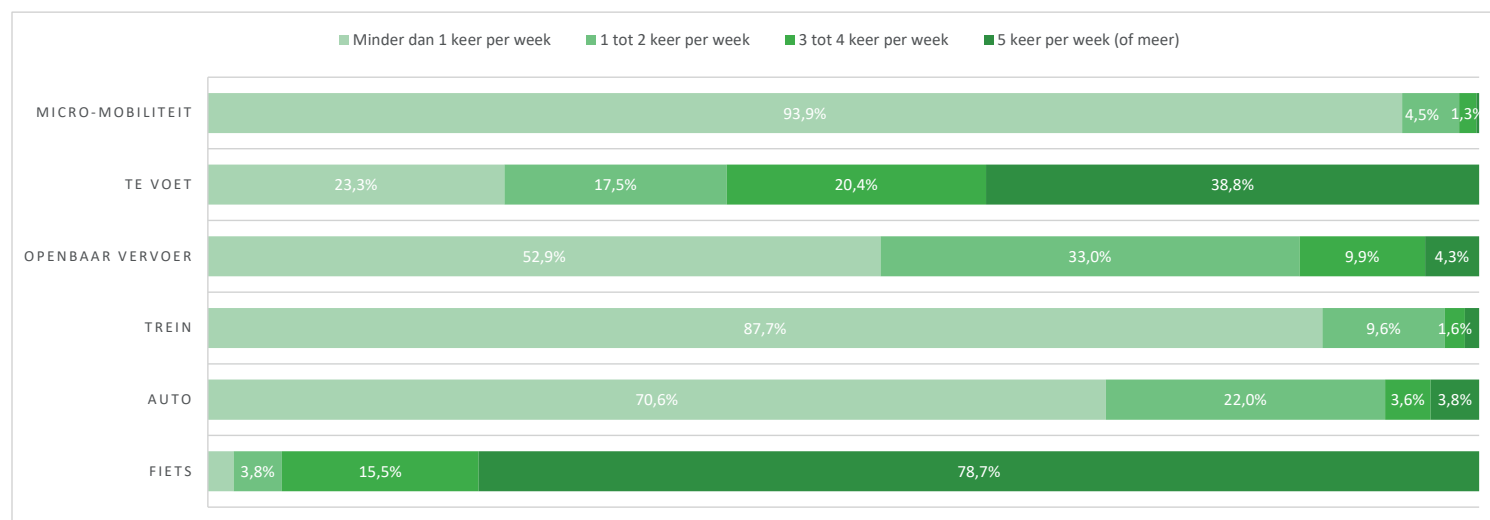
Hier zien we allereerst een groot aandeel "regelmatige" fietsers: 79% van hen verklaart **vijf keer per week of vaker op de fiets te springen**.

De tweede meest genoemde vervoerswijze is **te voet**: **39%** van de respondenten verklaart vijf keer per week of vaker te voet naar hun bestemming te gaan.

Hoewel ze minder vaak worden gebruikt, zijn het **openbaar vervoer**¹⁶ en de auto ook vrij populair, met respectievelijk **47%** en **29%** van de respondenten die zeggen **minstens één keer per week** van dit vervoermiddel gebruik te maken.

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

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



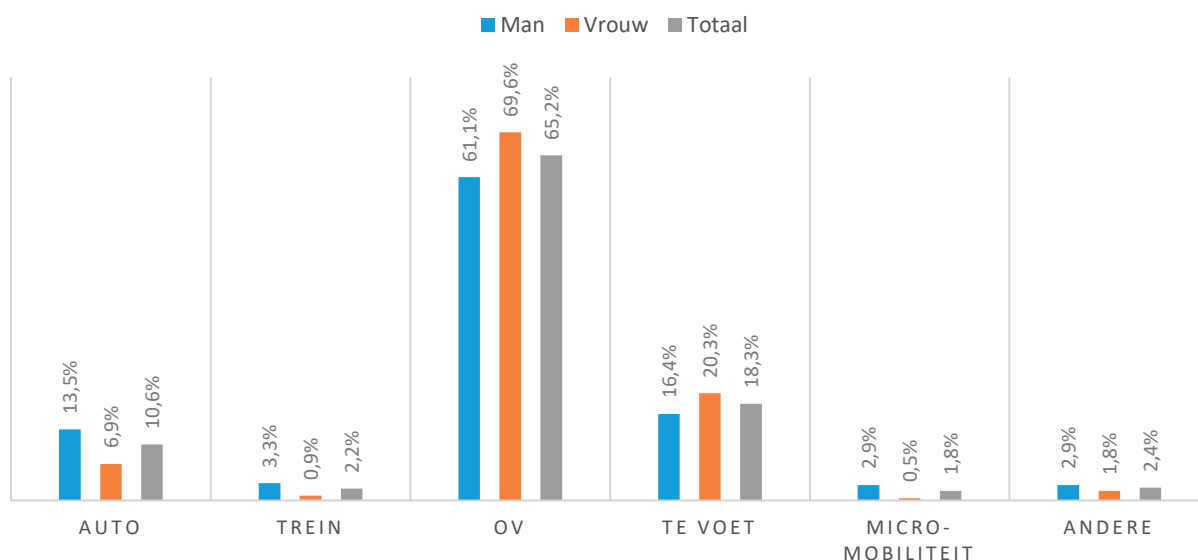
Afbeelding 24 - Hoe vaak gebruik je momenteel deze verschillende vervoersmiddelen om een nuttige verplaatsing in Brussel te maken (d.w.z. om naar het werk te gaan, naar de winkel, om je kinderen af te zetten, ...)? (N = 446)

	Gebruiksfrequentie- MANNEN (N = 249)					
	Fiets	Auto	Trein	OV	Te voet	Micromobiliteit
Minder dan 1 keer per maand	3,6%	67,1%	85,5%	54,2%	23,7%	90,8%
1 tot 2 keer per week	4,0%	24,5%	10,8%	30,9%	16,5%	6,8%
3 tot 4 keer per week	13,3%	5,2%	1,6%	10,0%	17,7%	2,0%
5 keer per week (of meer)	79,1%	3,2%	2,0%	4,8%	42,2%	0,4%
	Gebruiksfrequentie- VROUW (N = 194)					
	Fiets	Auto	Trein	OV	Te voet	Micromobiliteit
Minder dan 1 keer per maand	0,0%	74,7%	90,7%	51,5%	22,2%	97,9%
1 tot 2 keer per week	3,6%	19,1%	7,7%	35,1%	18,6%	1,5%
3 tot 4 keer per week	18,0%	1,5%	1,5%	9,8%	24,2%	0,5%
5 keer per week (of meer)	78,4%	4,6%	0,0%	3,6%	35,1%	0,0%

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

VERVOERMIDDEL TER VERVANGING VAN DE FIETS

Wij vroegen de respondenten ook voor welke vervoerswijze(n) zij zouden gekozen hebben als hun fiets niet beschikbaar was. Deze keer kreeg het **openbaar vervoer** met 65% een meerderheid van de stemmen, gevolgd door **te voet** met **18%** en de **auto** met **11%** van de antwoorden. We merken op dat we voor deze vraag ook 12 "andere" antwoorden hebben gekregen, waarbij de respondenten aangaven dat zij zouden kiezen voor een andere fiets (5), een *Villo!* (4), een scooter (2) of de verplaatsing niet zouden maken (1):



Afbeelding 25 - Als je geen fiets had, welk(e) vervoermiddel(en) zou je dan hebben gebruikt om je te verplaatsen?
(N = 446)

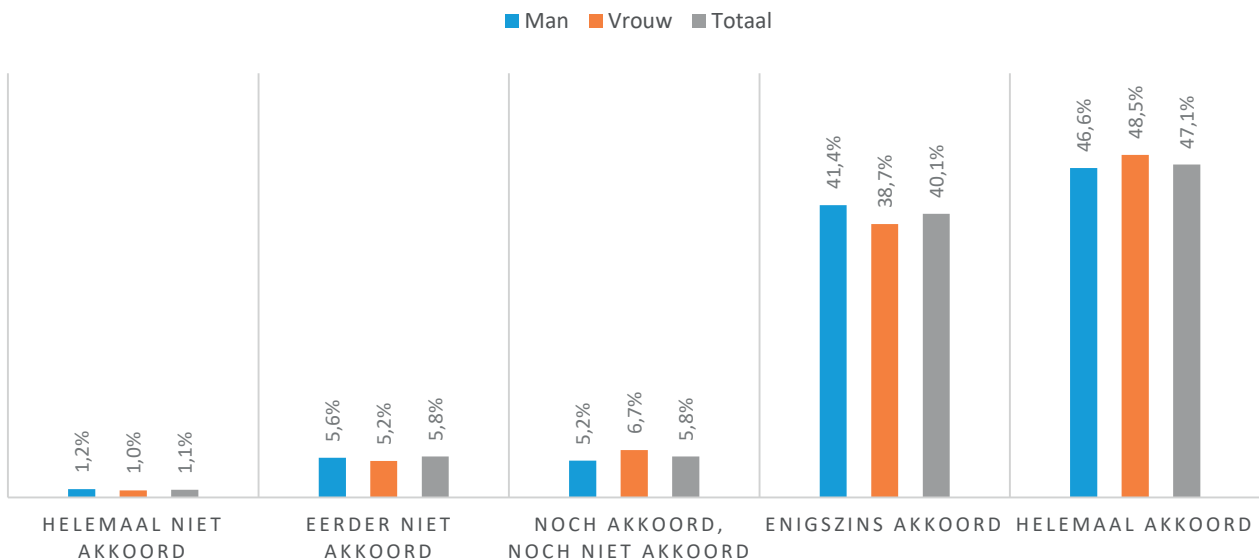
KWALITEIT VAN HET FIETSTRAJECT

De respondenten werd ook gevraagd een reeks meer "kwalitatieve" vragen te beantwoorden over wat ze denken over fietsen. Voor deze enquête gebruikten we 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 (194 antwoorden voor vrouwen en 249 antwoorden voor mannen) alvorens ze in percentages weer te geven.

GEVOEL VAN CONTINUÏTEIT VAN DE FIETSRIT:

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



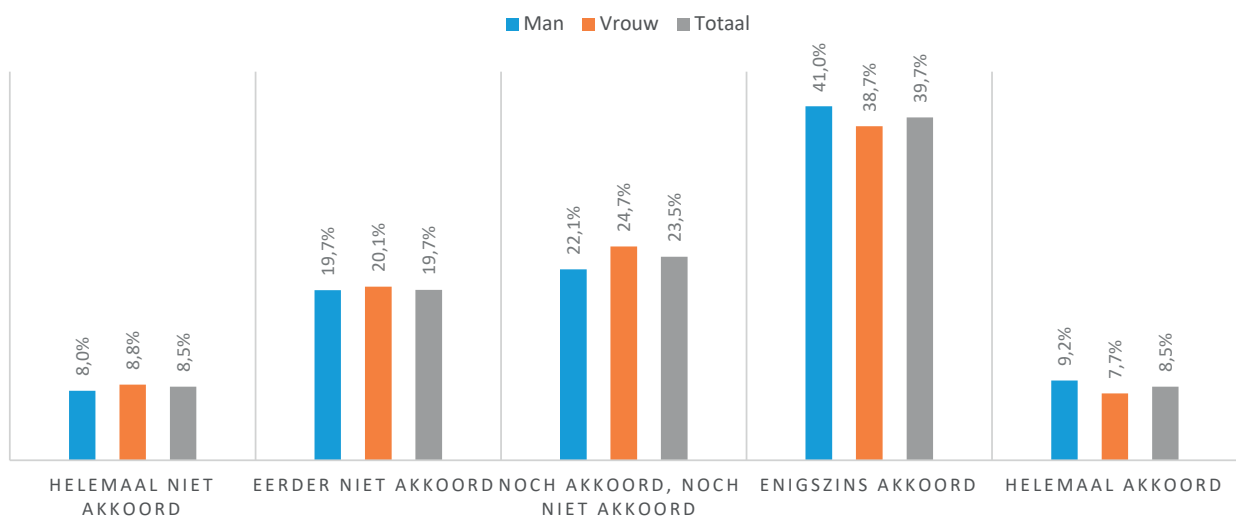
Afbeelding 26 - Ben je het eens met deze stelling? "Mijn fietstraject is snel en zonder omwegen. Ik hoef geen omweg te maken om een gevaarlijk kruispunt of een obstakel in de stad (station, kanaal, enz.) te vermijden." (N = 446)

Zoals we zien, blijkt uit de antwoorden op deze vraag een meerderheid van positieve of zelfs zeer positieve meningen. Meer dan 87% van de respondenten was het minstens **eerder eens** met deze stelling. Terwijl slechts 7% van de respondenten het (helemaal) **niet eens** lijkt te zijn met deze stelling.

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

PERCEPTIE VAN DE KWALITEIT VAN DE FIETSFRASTRUCTUUR

We vroegen fietsers ook naar hun mening over het comfort van de fietspaden in Brussel:

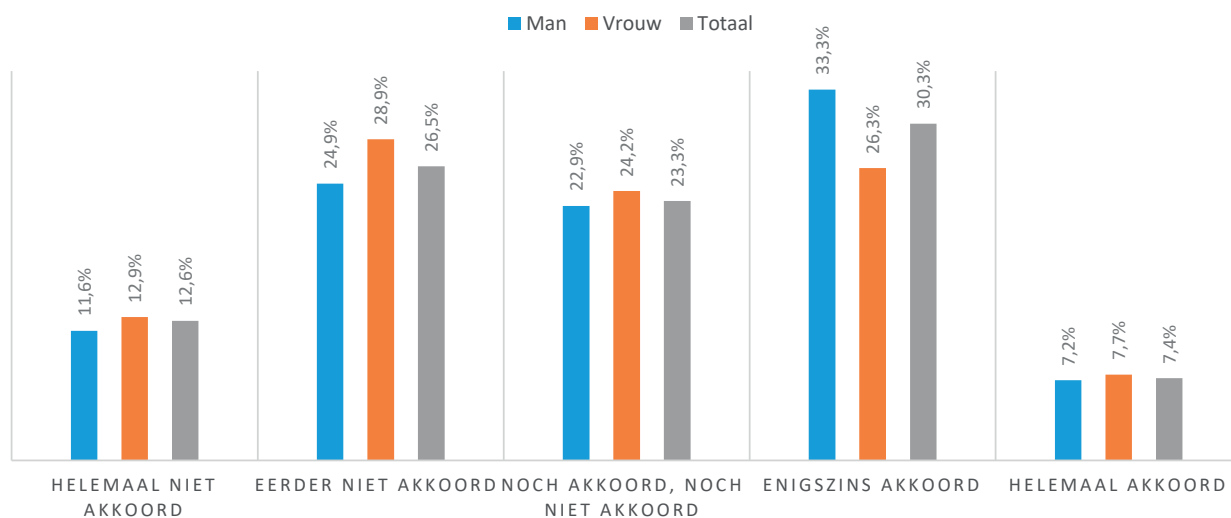


Afbeelding 27 - Ben je het eens met deze stelling? Het grootste deel van mijn fietstrajecten in Brussel lopen over fietsinfrastructuur van goede kwaliteit of in rustige zones (met zeer weinig wegverkeer). (N = 446)

Ook hier kregen we meer positieve dan negatieve antwoorden, hoewel het verschil minder groot is dan bij de vorige vraag. Zo was **48% van de respondenten het (helemaal) eens** met deze stelling, tegenover 28% die het (helemaal) oneens was met deze stelling. Ten slotte neemt 23% van de respondenten geen standpunt in (noch akkoord, noch oneens).

We zien ook weer een **gelijkaardige trend** tussen de **antwoorden van mannen en vrouwen**, met een meerderheid van 50% (zeer) positieve antwoorden voor mannen, wat iets minder is dan voor vrouwen, die toch 46% (zeer) positieve antwoorden gaven.

GEVOEL VAN VEILIGHEID OP DE FIETS



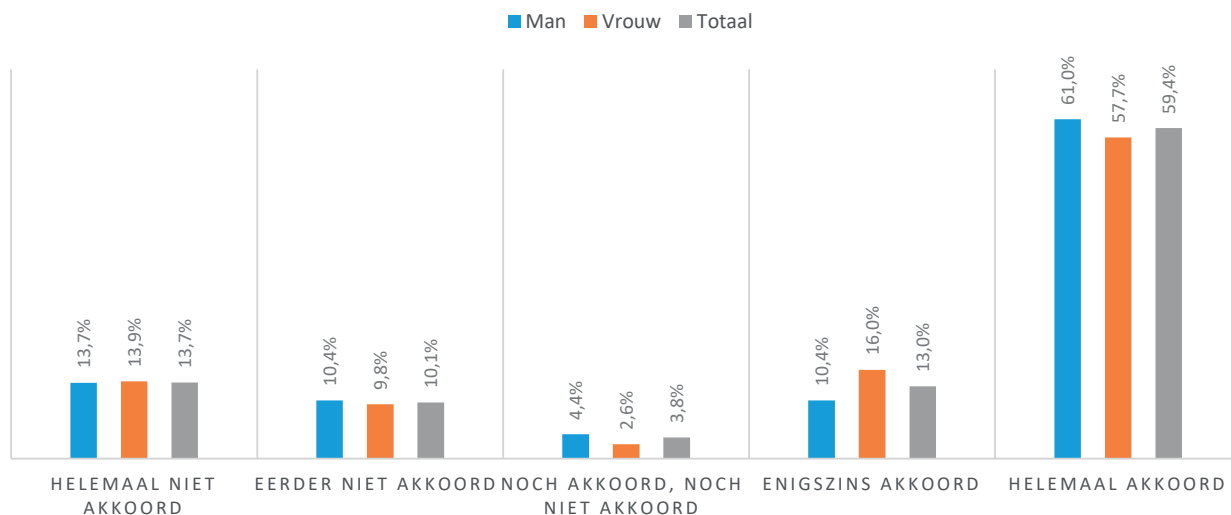
Afbeelding 28 - Ben je het eens met deze stelling? Als ik in Brussel fiets, voel ik me over het algemeen veilig. Ik ben niet bang dat ik snel betrokken zal raken bij een verkeersongeval. (N = 446)

De **resultaten** voor deze vraag over het veiligheidsgevoel op de fiets **zijn gemengd**. **39%** van de respondenten zegt zich **(helemaal) niet veilig te voelen op de Brusselse wegen met de fiets**, terwijl **38%** zegt zich (behoorlijk) **veilig** te voelen. 23% van de respondenten gaf geen mening (noch akkoord, noch oneens).

Wat het geslacht betreft, zijn de trends opnieuw relatief vergelijkbaar. We stellen echter vast dat er **meer mannen (40,5%) dan vrouwen (34%) zeggen zich (helemaal) veilig te voelen**. Tegelijk verklaarde 36,5% van de mannen zich (helemaal) niet veilig te voelen op de fiets en dit cijfer stijgt tot 42% voor vrouwen.

TOEGANG TOT VEILIG PARKEREN THUIS EN OP DE BESTEMMING

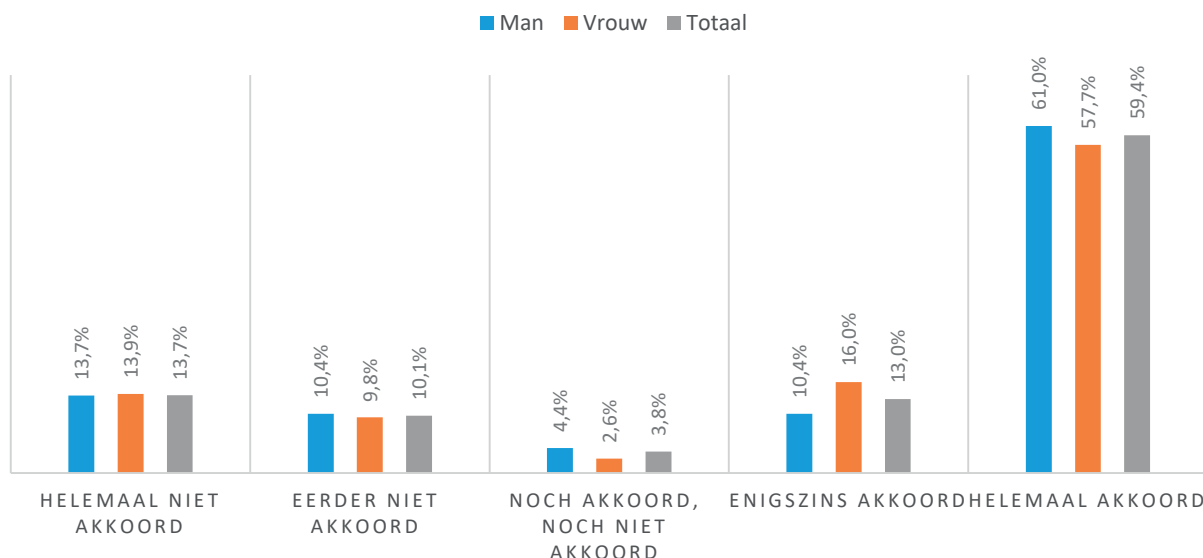
We vroegen fietsers ook naar de toegang tot veilige parkeerplaatsen dicht bij huis.



Afbeelding 29 - Ben je het eens met deze stelling? Ik heb een beveiligde fietsstalling in (de buurt van) mijn huis. (N = 446)

Van de ondervraagde fietsers zei **72%** dat ze (volledig) **toegang hadden tot een beveiligde stalling** in de buurt van hun **woning**, tegenover 24% die zei geen toegang te hebben. Deze trend is vergelijkbaar voor vrouwen en mannen, met respectievelijk 74% en 71% (zeer) positieve antwoorden.

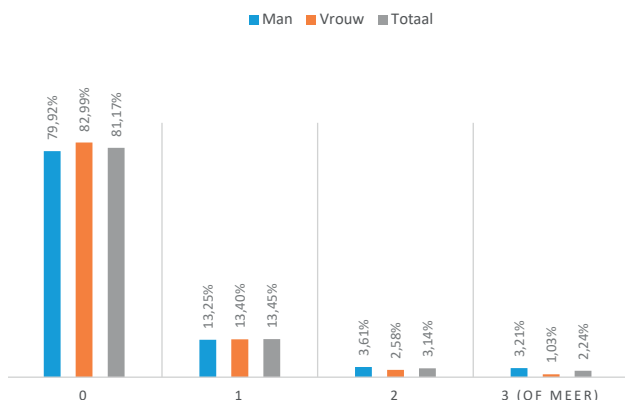
We hebben de respondenten ook gevraagd of ze **toegang hadden tot een fietsenstalling met U-bogen op hun verschillende bestemmingen in Brussel**. Deze keer gaven in totaal **50%** van de respondenten aan dat ze **(zeer) gemakkelijk een fietsenrek met U-bogen** konden vinden om te parkeren op hun verschillende bestemmingen in Brussel. 29% is het evenwel helemaal niet eens met deze stelling. Wat het geslacht betreft, lijken mannen gemiddeld meer tevreden te zijn (53%) dan vrouwen (46%).



Afbeelding 30 - 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. (N = 446)

FIETSENDIEFSTAL

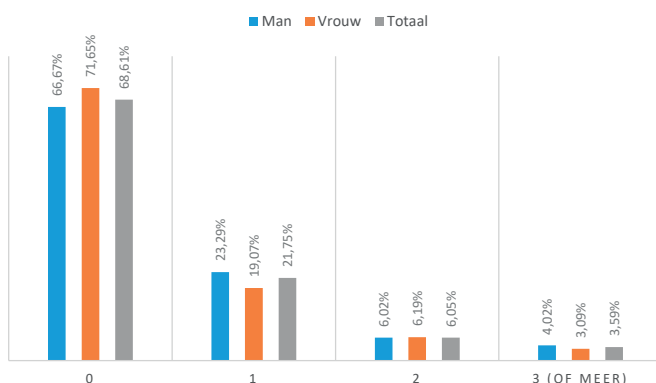
Wat fietsdiefstal betreft, vertelde **19%** van alle respondenten dat er **in de afgelopen twee jaar** minstens **één fiets van hen werd gestolen**, waarvan 5% twee (of meer) fietsen.



Afbeelding 31 - Hoe vaak werd je fiets de afgelopen twee jaar gestolen? (N = 446)

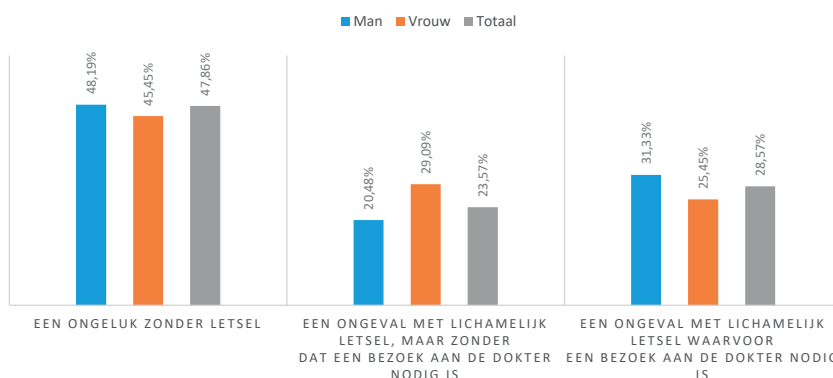
FIETSONGEVAL

32% van de respondenten verklaarde in de afgelopen twee jaar minstens één fietsongeval te hebben gehad:



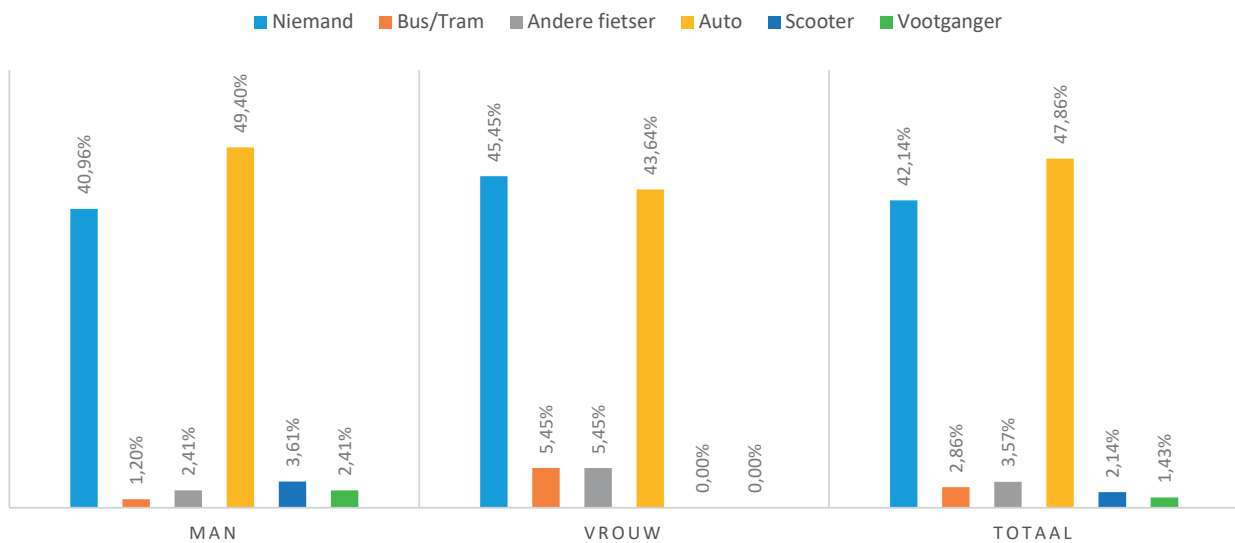
Afbeelding 32 - Hoeveel fietsongevallen (alleen of met een andere weggebruiker) heb je de afgelopen twee jaar gehad in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest? (N = 446)

Van de 140 personen die verklaarden een ongeval te hebben gehad met de fiets, veroorzaakten 73 ongevallen lichamelijk letsel, waarvan 40 een bezoek aan de dokter vereisten.



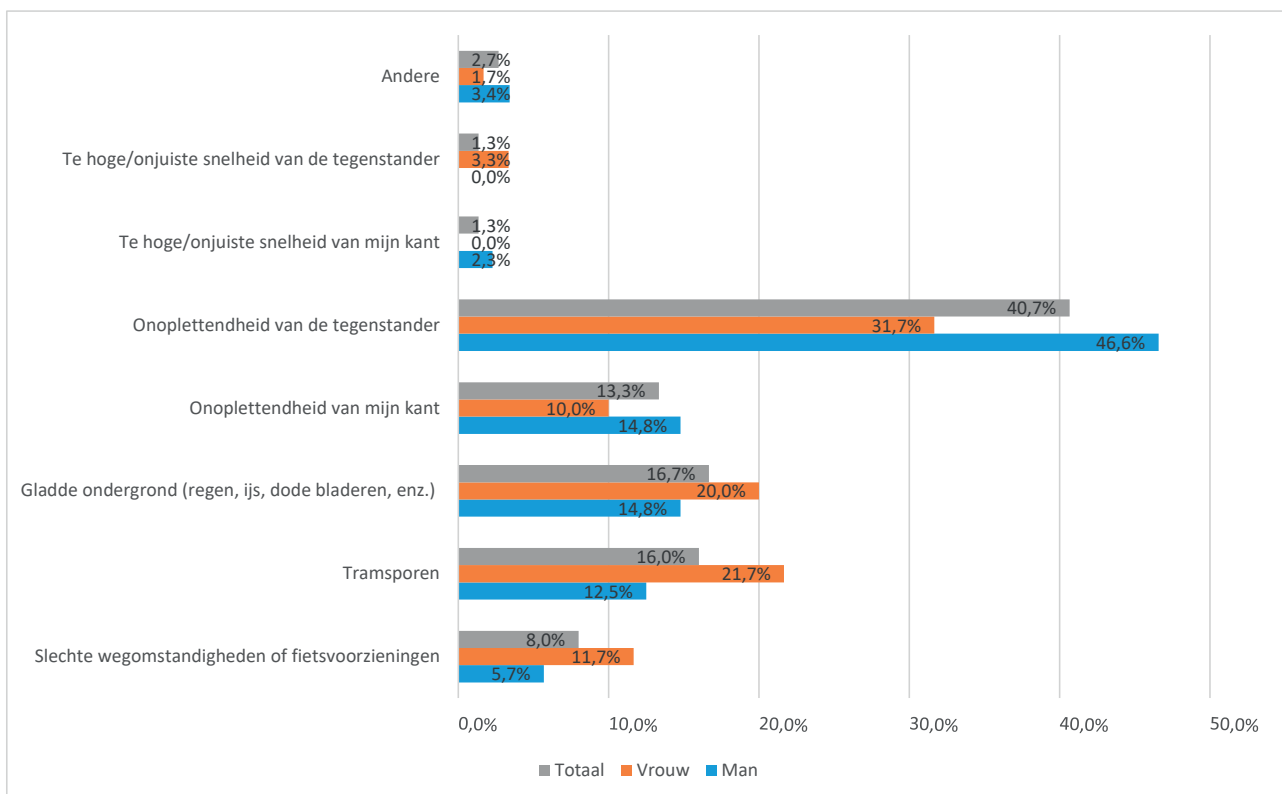
Afbeelding 32bis : Hoe ernstig was je (laatste) ongeval? (N=73)

Voor elk van de genoemde ongevallen vroegen we de respondenten om aan te geven of er mogelijk een andere weggebruiker bij het ongeval betrokken was. In **48%** van de gevallen was een **auto bij het ongeval betrokken**. Vervolgens was bij **42%** van de respondenten **niemand anders** dan de fietser zelf bij het incident betrokken. De overige weggebruikers worden veel minder vaak genoemd, namelijk het openbaar vervoer (3%), een andere fietser (3%), een micromobiel apparaat (2%) en tenslotte de voetganger (1%).



Afbeelding 33 - Welke andere weggebruiker was betrokken bij het fietsongeval? (N = 446)

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

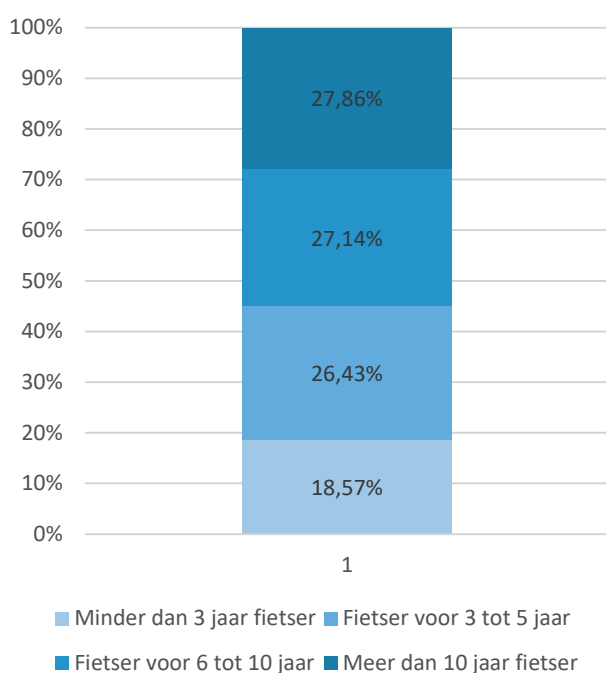


Afbeelding 33bis : Wat veroorzaakte het ongeval/de ongevallen ? (N = 140)

Het is belangrijk op te merken dat deze reacties bijzonder verschillend zijn, afhankelijk van het type tegenstander dat bij het ongeval betrokken was.

Hieronder stellen wij voor enkele van de kerncijfers van onze steekproef te bekijken. Wij wijzen de lezer er echter op dat deze resultaten gebaseerd zijn op een deelsteekproef van 140 antwoorden:

- Bij 47,9% van de door onze respondenten genoemde ongevallen was een auto betrokken.
- Van de ongevallen met een auto (N = 67) was volgens de respondenten 78% te wijten aan onoplettendheid van de tegenpartij (in dit geval de automobilist) en 10% aan onoplettendheid van de fietser zelf. Tramrails (4%) en gladde grond (4%) waren de volgende meest genoemde factoren waarmee bij het ongeval rekening moest worden gehouden.
- Van de fietsers die antwoordden dat er geen andere weggebruikers bij betrokken waren (N=59), werden "tramspooren" als eerste oorzaak genoemd, met 34% van de antwoorden. Vervolgens werd de gladde ondergrond het vaakst als probleem benoemd, met 30% van de antwoorden (regen, ijs, gevallen bladeren, enz.). Ten slotte zei 18% van de respondenten dat zij onvoorzichtig waren geweest en 18% dat het ongeval veroorzaakt werd door de slechte weginfrastructuur.



Deze resultaten koppelden we aan de fietservaring van de respondenten ("hoe lang fietsen ze al?"). Zo fietst 19% van de respondenten minder dan 2 jaar; 26% 3 tot 5 jaar; 27% 5 tot 10 jaar en tenslotte 28% meer dan 10 jaar.

Afbeelding 34 - Respondenten die een fietsongeval hebben gehad volgens het aantal jaren dat ze al fietsen. (N = 446)

BIJLAGE 1: METHODOLOGISCHE VERANDERING IN SEIZOENSGEBONDEN KWANTITATIEVE TELLINGEN

BEVINDINGEN OVER DE AANPASSING VAN DE METHODOLOGIE

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

Met de methode die in 1998 werd ontwikkeld, telden de vrijwilligers alle fietsers die een kruispunt opreden 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 de helmdracht 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 beoordeling van de kruispunten hebben we ook geprobeerd de temporele variatie in de omvang van de behouden fietsers voor elk kruispunt zo klein mogelijk te houden.

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

NIEUWE METHODE (SINDS JANUARI 2021)

I. VOORWAARDEN VOOR DE UITVOERING VAN DE TELLINGEN

Tellocaties

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

Perioden, dagen en tijdstippen van de telling

De perioden, dagen en tijdstippen van de seizoenstellingen blijven ongewijzigd. Ze worden altijd uitgevoerd tussen 8 en 9 uur op een dinsdag of donderdag (met uitzondering van feestdagen, schoolvakanties, stakingen van het openbaar vervoer en zware regen/slecht weer) vier keer per jaar (in januari, mei, september en november).

II. HOE TELLEN WE?

Terreinfiches

Voor elke tellocatie zijn er één of meer terreinfiches.

Elke fiche bevat:

- o 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 fietsersstroom¹⁷
 - die onderscheid maakt tussen verschillende tijdslots voor de telling (per kwartier)
 - die kwalitatieve gegevens aangeeft (wel of geen helm dragen; type gebruiker (m/v/kind)).

Elke teller wordt gevraagd elke waargenomen fietser voor te stellen met een symbool in het overeenkomstige vak van de tabel. Voor elke waargenomen fietser kan met het gebruikte symbool (opgenomen in de legende) het geslacht (man/vrouw) worden aangegeven, maar ook of al dan niet een helm wordt gedragen.

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 :

I	Cycliste non casqué
↑	Cycliste casqué

Total général (pg 1) =

Afbeelding 35 - Telfiche (pagina 1) voor het telpunt gelegen aan het kruispunt van de Van Arteveldestraat met de Dansaertstraat.

17. In het bovenstaande schema staat de oranje pijl F1 voor fietsers die van de Dansaertstraat komen en naar de Ortsstraat gaan via het telpunt (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.

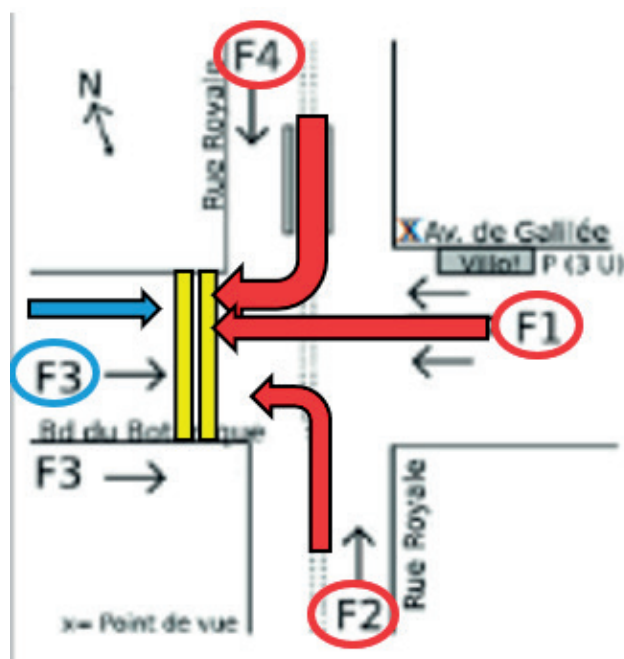
Om de opgegeven "nieuwe stromen" te isoleren (zie afbeelding 20 hieronder), hebben wij de richtingen van de "oude stromen" geselecteerd die, gecombineerd, overeenkomen met de "nieuwe stromen".

Laten we het voorbeeld nemen van de telling aan de Schaarbeekse Poort (zie afbeelding 20 tot 22 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:

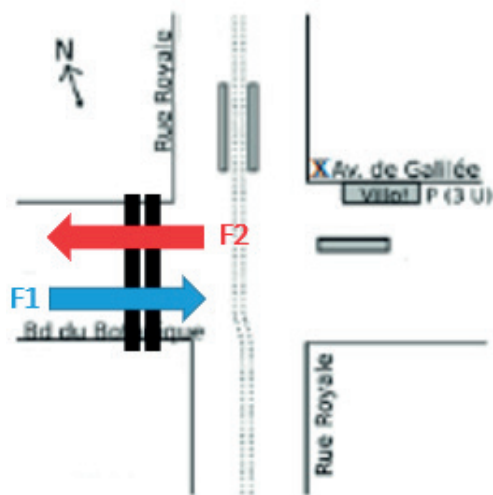
- De oude F3 in zijn geheel → die overeenkomt met de hernoemde F1-stroom
- Fietsers die rechtsaf slaan in de oude F4; Fietsers die linksaf slaan in de oude F2; Fietsers die rechtdoor gaan in de oude F1 → die samen de hernoemde F2-stroom vormen.



Afbeelding 36 - Schema van de telling aan de Schaarbeekse Poort 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	8h00-8h15	13	3	0
8h15-8h30	0	22	0	8h15-8h30	22	3	0
8h30-8h45	0	19	1	8h30-8h45	21	6	0
8h45-9h00	1	23	1	8h45-9h00	24	13	0
	1	78	4		80	25	0
	83				105		
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	8h00-8h15	0	8	6
8h15-8h30	4	1	13	8h15-8h30	0	10	12
8h30-8h45	7	1	10	8h30-8h45	0	8	14
8h45-9h00	4	2	8	8h45-9h00	0	16	7
	21	6	40		0	42	39
	67				81		

Afbeelding 37 - Selectie van de te behouden gegevens in de aantekenfiche voor de Schaerbeekse Poort (oude methode)



Afbeelding 38 - Schema van het telproces in de Schaerbeekse Poort 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.

Deze opschoning van de databank heeft echter onvermijdelijk geleid tot wijzigingen in de vergelijkende tabellen die gegevens bevatten die vóór 2021 zijn verzameld.

BIJLAGE 2: VRAGENLIJST - PERMANENTE ENQUÊTE 2021-2022

Pro Velo - Enquêtes - Enquête OBSERVATOIRE_2022

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

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

Enquête OBSERVATOIRE_2022

Er zijn 24 vragen in deze enquête.

FIETSEN

In welke gemeente is je fietstraject begonnen vandaag ? *

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

- ☐ Anderlecht
- ☐ Audergem
- ☐ 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) *

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

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

1 sur 12
Pro Velo - Enquêtes - Enquête OBSERVATOIRE_2022

27-12-22, 11:302 sur 12
<https://surveys.provelo.org/index.php?r=admin/printablesurvey/sa/ind...>

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

Waar ga je heen met je fiets ? *

❶ Meerdere antwoorden mogelijk
Kies alle voor u geldende mogelijkheden:

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

Plusieurs choix possibles

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

❶ Meerdere antwoorden mogelijk
Kies alle voor u geldende mogelijkheden:

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

Hoe lang duurt de rit (in minuten) ?

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

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

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

Wat voor soort fiets gebruik je ? *

❶ 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 ? *

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

Modaal profiel

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

*

Kies het toepasselijke antwoord voor elk onderdeel:

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

BICYCLE QUALITY

Ben je het eens met deze stelling

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

❶ 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 fietstrajet en lopen doorgaans over fietsinfrastructuur van goede kwaliteit of in rustige zones (met zeer weinig wegverkeer)

❶ 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.

❶ 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.

❶ 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).

❶ Kies één van de volgende antwoorden

Kies één van de volgende mogelijkheden:

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

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

❶ In dit veld mogen alleen cijfers ingevoerd worden.

Vul uw antwoord hier in:

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

❶ 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 ?)

❶ Kies één van de volgende antwoorden

Kies één van de volgende mogelijkheden:

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

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

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

((SECURITE4.NAOK (/index.php?r=questionAdministration/view/surveyid/188635/gid/623/qid/9440) >= "A2"))

❶ Kies één van de volgende antwoorden

Kies één van de volgende mogelijkheden:

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

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

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

((SECURITE4.NAOK (/index.php?r=questionAdministration/view/surveyid/188635/gid/623/qid/9440) >= "A2"))

❶ Meerdere antwoorden mogelijk

Kies alle voor u geldende mogelijkheden:

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

☐ Overige: **Algemene Informatie****Je bent ***

❶ Kies één van de volgende antwoorden

Kies één van de volgende mogelijkheden:

- ☐ een vrouw
- ☐ een man
- ☐ andere

Wat is je geboortejaar ?

❶ In dit veld mogen alleen cijfers ingevoerd worden.

Vul uw antwoord hier in:

Wat is je hoogst behaalde diploma of getuigschrift ? *

❶ 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 ...)
- ☐ Overige

Wat is jouw professionele situatie ?

❶ 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 ? *

❶ In dit veld mogen alleen cijfers ingevoerd worden.

Vul uw antwoord hier in:

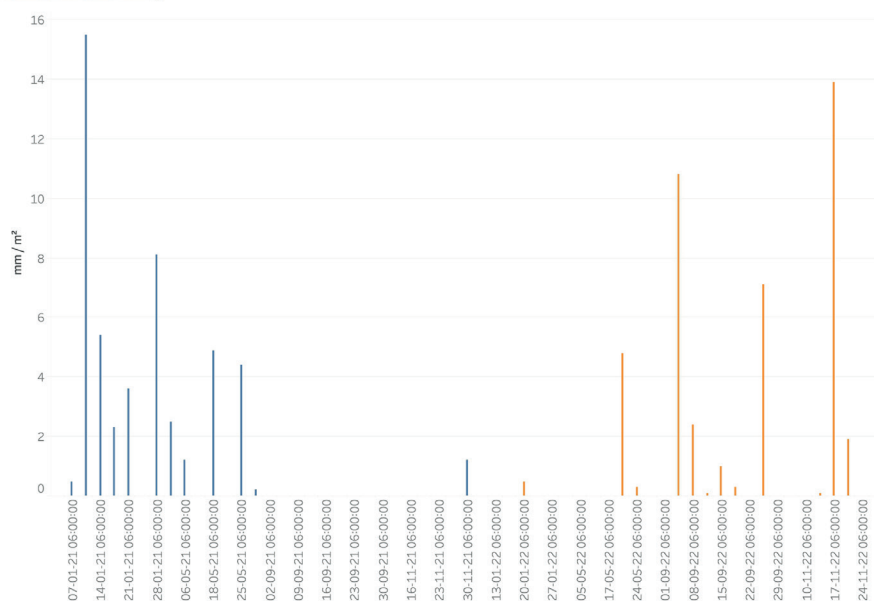
16-11-2022 – 13:45

Verzend uw enquête.

Bedankt voor uw deelname aan deze enquête.

BIJLAGE 3: GRAFIEK VAN DE CUMULATIEVE NEERSLAG VAN 6 UUR 'S OCHTENDS TOT 12 UUR 'S MIDDAGS (WERKDAGEN TIJDENS SCHOOLPERIODES; DINSDAG OF DONDERDAG)

Précipitations sur la période 6h-12h, les jours ouvrables scolaires (mardis et jeudis) des mois de janvier, mai, septembre et novembre de 2021 et 2022 (source : Institut Royal Météorologique, https://opendata.meteo.be/geonetwork/srv/eng/catalog.search#/metadata/RMI_DATA-SET_AWS_10MIN)



Afbeelding 39. Bron: Koninklijk Meteorologisch Instituut.

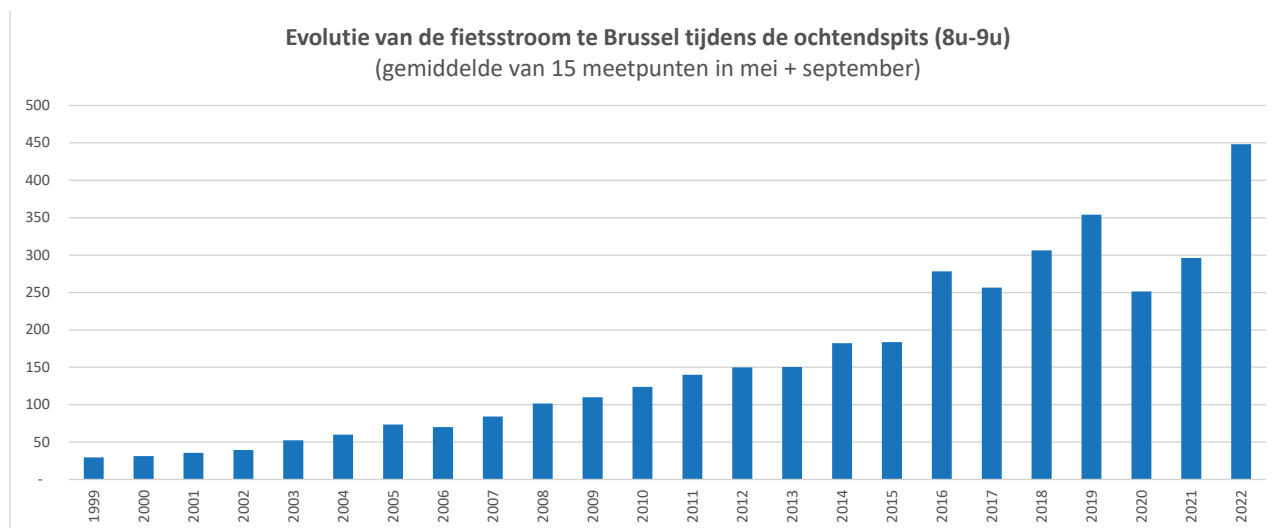
BIJLAGE 4: EVOLUTIES SINDS 1999

KWANTITATIEVE TELLINGEN

EVOLUTIES SINDS 1999

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

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



Afbeelding 40 - Evolutie van de fietsstromen (uurgemiddelde per telpunt) in Brussel tussen 1999 en 2022. Bron: Pro Velo.

DETAIL VAN DE EVOLUTIE PER TELPLAATS

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

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

Tabel 7 - Ruwe cijfers per telpunt voor de telperiodes januari, tussen 1998 en 2022. Bron: Pro Velo.

	Antwerpsepoort	Schaarbeeksepoort	Wet/Koloniën/Koning	Stefaniaplein	Vlaamsepoort	Biestebroekkaai/Paempsemlaan	Philippe Werrieplein	Van Praetlaan/Vilvoordsesteenweg	Weststation	Merode	Wavere steenweg/Maelbeeklaan	Mouterijstraat/Kroonlaan	Washingtonstraat/Waterloosesteenweg	Wetstraat/Aarlenstraat	Reyerslaan/Kerselaerenlaan/Roodebeeklaan	Woluwedal/Hymanslaan/Roodebeeklaan	Vorstlaan/Herman-Debrouxlaan	Universiteitsrond-punt	Albertplein	Ijssvogellaan/Waterwildlaan	Dansaertstraat/Van arteveldestraat	Munthof	Bockstaellaan/Bogaerdstraat	De Frélaan/Waterloosteenweg	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

Tabel 8 - Ruwe cijfers per telpunt voor de telperiodes mei, tussen 1998 en 2022. Bron: Pro Velo.

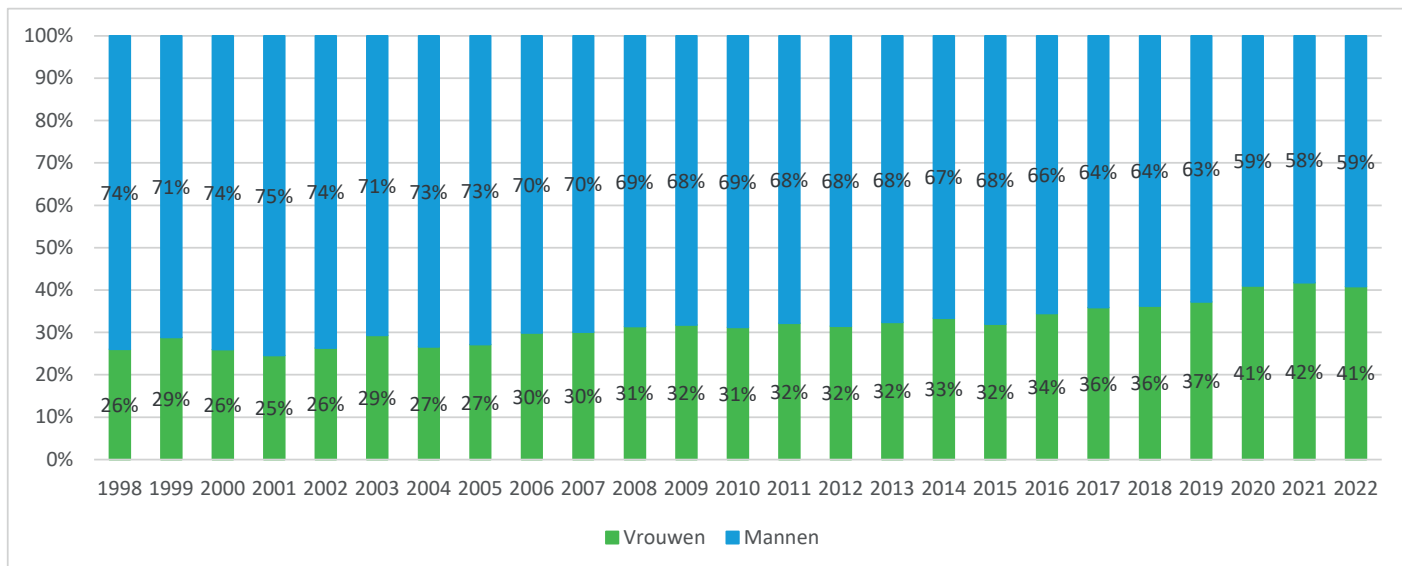
	Antwerpsepoort	Schaarbeeksepoort	Wet/kolonien/koning	Stefaniaplein	Vlaamsepoort	Biestbroeckkaai/Paempsemlaan	Philippe Werrieplein	Van Praetlaan/Vilvoordsesteenweg	Weststation	Merode	Waverse steenweg/Maelbeeklaan	Mouterijstraat/Kroonlaan	Washingtonstraat/Waterloosesteenweg	Wetsaat/Aarlenstraat	Reyerslaan/Kerselaerenlaan/Roodebeeklaan	Woluwedal/Hymanslaan/Roodebeeklaan	Vorstlaan/Herman-Debrouxlaan	Universiteitsrond-punt	Albertplein	Ijsvogellaan/Waterwildlaan	Dansaertstraat/Van arteveldestraat	Munthof	Bockstaellaan/Bogaerdstraat	De Frélaan/Waterloosteenvweg	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

Tabel 9 - Ruwe cijfers per telpunt voor de telperiodes september, tussen 1998 en 2022. Bron: Pro Velo.

	Antwerpsepoort	Schaarbeeksepoort	Wet/Koloniën/Koning	Stefaniaplein	Vlaamsepoort	Biestebroekkaai/Paempsemlaan	Philippe Werrieplein	Van Praetlaan/Vilvoordsesteenweg	Weststation	Merode	Wavere steenweg/Maelbeeklaan	Mouterijstraat/kroonlaan	Washingtonstraat/Waterloosesteenweg	Wetrsaai/Aarlenstraat	Reyerslaan/Kerselaerenlaan/ Roodebeeklaan	Woluweda/Hymanslaan/Roodebeeklaan	Vorstlaan/Herman-Debroukelaan	Universiteitsrond-punt	Albertplein	Ijvogellaan/Waterwildlaan	Dansaertstraat/Van arteveldestraat	Munthof	Bockstaellaan/Bogaerdstraat	De Frélaan/Waterloosteenweg	Louizalaan/Baljuwstraat	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

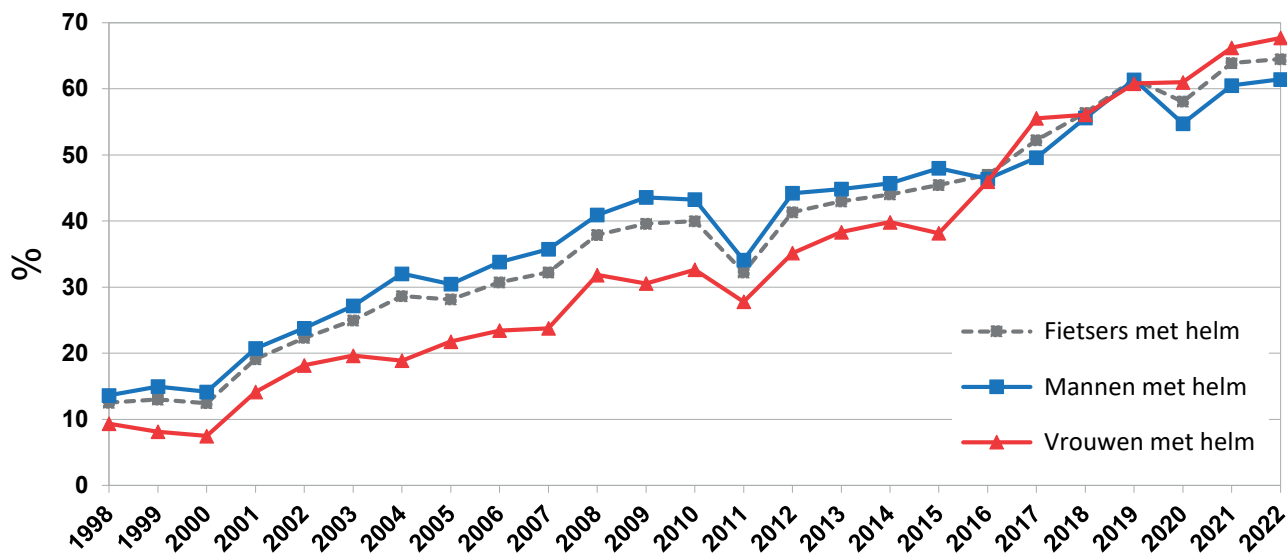
Tabel 10 - Ruwe cijfers per telpunt voor de telperiodes november, tussen 1998 en 2022. Bron: Pro Velo.

VERHOUDINGEN VAN MANNEN EN VROUWEN



Afbeelding 41 - Evolutie van het aandeel mannen/vrouwen onder de fietsers in het Brusselse Gewest sinds 1998, voor 15 telpunten, in mei en september. Bron: Pro Velo.

HELMDRACHT



Afbeelding 42 - Evolutie van het aandeel fietsers met een helm onder de fietsers, waargenomen bij kwantitatieve tellingen sinds 1998. (15 locaties; tellingen in mei en september) Bron: Pro Velo.

BIJLAGE 5: GEDETAILLEERDE RESULTATEN VAN DE TELLINGEN ROND FIETSVERLICHTING

	EC1 - Vlaamsepoort		EC2 - Antwerpsepoort		EC3 - Koning/Wetstraat		EC4 - Maelbeek/Waversesteenweg		TOTAAL	
	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%
TOTAAL VROUWEN	73	33,0%	46	36,5%	57	37,7%	81	42,6%	257	37,4%
TOTAAL MANNEN	148	67,0%	80	63,5%	94	62,3%	109	57,4%	431	62,6%
TOTAAL FIETTERS	221	100,0%	126	100,0%	151	100,0%	190	100,0%	688	100,0%
VROUWEN + MANNEN										
Correct verlicht	168	76,0%	110	87,3%	131	86,8%	153	80,5%	562	81,7%
Gedeeltelijk uitgerust met fietsverlichting	25	11,3%	7	5,6%	10	6,6%	17	8,9%	59	8,6%
Geen voorlicht en geen achterlicht	28	12,7%	9	7,1%	10	6,6%	20	10,5%	67	9,7%
Fluohesje	72	32,6%	37	29,4%	44	29,1%	40	21,1%	193	28,1%
Fluohoes	8	3,6%	7	5,6%	8	5,3%	3	1,6%	26	3,8%
Fluohesje en/of fluohoes	76	34,4%	42	33,3%	50	33,1%	41	21,6%	209	30,4%
VROUWEN										
Correct verlicht	56	76,7%	43	93,5%	49	86,0%	64	79,0%	212	82,5%
Gedeeltelijk uitgerust met fietsverlichting	8	11,0%	0	0,0%	5	8,8%	8	9,9%	21	8,2%
Geen voorlicht en geen achterlicht	9	12,3%	3	6,5%	3	5,3%	9	11,1%	24	9,3%
Fluohesje	25	34,2%	18	39,1%	21	36,8%	24	29,6%	88	34,2%
Fluohoes	0	0,0%	0	0,0%	3	5,3%	0	0,0%	3	1,2%
Fluohesje en/of fluohoes	25	34,2%	18	39,1%	24	42,1%	24	29,6%	91	35,4%
MANNEN										
Correct verlicht	112	75,7%	67	83,8%	82	87,2%	89	81,7%	350	81,2%
Gedeeltelijk uitgerust met fietsverlichting	17	11,5%	7	8,8%	5	5,3%	9	8,3%	38	8,8%
Geen voorlicht en geen achterlicht	19	12,8%	6	7,5%	7	7,4%	11	10,1%	43	10,0%
Fluohesje	47	31,8%	19	23,8%	23	24,5%	16	14,7%	105	24,4%
Fluohoes	8	5,4%	7	8,8%	5	5,3%	3	2,8%	23	5,3%
Fluohesje en/of fluohoes	51	34,5%	24	30,0%	26	27,7%	17	15,6%	118	27,4%

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

BIJLAGE 6: DETAILS ANTWOORDEN PERMANENTE ENQUÊTE

AANDEEL MANNEN VROUWEN

	Aantal respondenten		
	2022	2021	2022 & 2021
Man	197	54	251
Vrouw	149	46	195
TOTAAL	346	100	446

BEROEPSSTATUS VAN DE RESPONDENTEN

	Beroepsstatus van de respondenten		
	2022	2021	2022 & 2021
Bediende	236	68	304
Student	14	11	25
Werkzoekende	20		20
Arbeider	5	5	10
Bedrijfsleider	7	1	8
Zelfstandige	36	5	41
Gepensioneerde	14	7	21
Andere	14	3	17
Totaal	346	100	446

HOOGSTE DIPLOMA OF CERTIFICAAT BEHAALD DOOR DE RESPONDENTEN

	Hoogste diploma		
	2022	2021	2022 & 2021
Hoger onderwijs van het lange type	236	62	298
Hoger onderwijs van het korte type	66	24	90
Middelbaar	37	10	47
Basisschool	2	3	5
Andere	5	1	6
Totaal	346	100	446

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

	Totaal	2021	2022
ANDERLECHT	17	3	14
OUDERGEM	3	0	3
ANDERE (buiten Brussel)	26	6	20
SINT-AGATHA-BERCHEM	0	0	0
BRUSSEL-STAD	158	27	131
ETTERBEEK	33	8	25
EVERE	3	1	2
VORST	8	0	8
GANSHOREN	3	1	2
ELSENE	41	11	30
JETTE	16	7	9
KOEKELBERG	3	3	0
MOLENBEEK	36	10	26
SINT-GILLIS	19	7	12
SINT-JOOST	37	7	30
SCHAARBEEK	25	5	20
UKKEL	6	1	5
WATERMAAL- BOSVOORDE	1	0	1
SINT-LAMBRECHTS- WOLUWE	5	1	4
SINT-PIETERS-WOLUWE	6	2	4
	446	100	346

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

	Totaal	2021	2022
ANDERLECHT	10	4	6
OUDERGEM	10	5	5
ANDERE (buiten Brussel)	29	4	25
SINT-AGATHA-BERCHEM	2	0	2
BRUSSEL-STAD	55	11	44
ETTERBEEK	62	11	51
EVERE	9	1	8
VORST	7	1	6
GANSHOREN	9	8	1
ELSENE	34	8	26
JETTE	11	1	10
KOEKELBERG	1	1	0
MOLENBEEK	29	5	24
SINT-GILLIS	17	3	14
SINT-JOOST	32	6	26
SCHAARBEEK	67	19	48
UKKEL	7	0	7
WATERMAAL- BOSVOORDE	5	0	5
SINT-LAMBRECHTS- WOLUWE	24	7	17
SINT-PIETERS-WOLUWE	26	5	21
	446	100	346

REDENEN OM ZICH TE VERPLAATSEN

	OM TE GAAN WERKEN	STUDIE	KINDEREN	WINKELN	VRIJETIJD- ACTIVITEIT	SOCIALE ACTIVITEIT
Man	186	10	10	13	16	16
Vrouw	146	9	10	12	9	9
Totaal	330	19	20	26	26	25

SOORTEN FIETSEN PER GESLACHT

	Bakfiets	Elektrische bakfiets	Mechanische fiets	Elektrische fiets	Plooi-fiets	Elektrische plooi-fiets
Man	plooi-fiets	13	161	54	12	4
Vrouw	1	4	116	60	5	6
Andere	0	0	3	0	0	0
Totaal	4	17	280	114	17	10

PARTS MODALES ET FRÉQUENCE D'USAGE

GEBRUIKSFREQUENTIE VAN MODI						
MAN						
	Fiets	Auto	Trein	OV	Te voet	Micromobiliteit
Minder dan een keer per maand	9	167	213	135	59	226
1 tot 2 keer per week	10	61	27	77	41	17
3 tot 4 keer per week	33	13	4	25	44	5
5 keer per week (of meer)	197	8	5	12	105	1
Totaal	249	249	249	249	249	249
VROUW						
	Fiets	Auto	Trein	OV	Te voet	Micromobiliteit
Minder dan een keer per maand	0	145	176	100	43	190
1 tot 2 keer per week	7	37	15	68	36	3
3 tot 4 keer per week	35	3	3	19	47	1
5 keer per week (of meer)	152	9	0	7	68	0
Totaal	194	194	194	194	194	194
ANDERE						
	Vélo	Voiture	Train	TC	A pieds	Micro-mobilité
Minder dan een keer per maand	0	3	2	1	2	3
1 tot 2 keer per week	0	0	1	2	1	0
3 tot 4 keer per week	1	0	0	0	0	0
5 keer per week (of meer)	2	0	0	0	0	0
Totaal	3	3	3	3	3	3

VERVOERMIDDEL TER VERVANGING VAN DE FIETS

	Welk vervoermiddel vervangt de fiets op het traject?					
	Auto	Trein	OV	Te voet	Micromobiliteit	Andere
Man	37	9	168	45	8	8
Vrouw	15	2	151	44	1	4
Andere	0	0	2	1	0	0
Totaal	52	11	321	90	9	12

GEVOEL VAN CONTINUÏTEIT VAN DE FIETSRIT

	<i>Ben je het eens met deze stelling? Het grootste deel van mijn fietstrajecten in Brussel lopen over fietsinfrastructuur van goede kwaliteit of in rustige zones (met zeer weinig wegverkeer).</i>			
	Man	Vrouw	Andere	Totaal
Absoluut niet akkoord	3	2	0	5
Eerder niet akkoord	14	10	2	26
Noch akkoord, noch niet akkoord	13	13	0	26
Eerder akkoord	103	75	1	179
Helemaal akkoord	116	94	0	210
TOTAL	249	194	3	446

PERCEPTIE VAN DE KWALITEIT VAN DE FIETSFRASTRUCTUUR

	<i>Ben je het eens met deze stelling? Het grootste deel van mijn fietstrajecten in Brussel lopen over fietsinfrastructuur van goede kwaliteit of in rustige zones (met zeer weinig wegverkeer).</i>			
	Man	Vrouw	Andere	Totaal
Absoluut niet akkoord	20	17	1	38
Eerder niet akkoord	49	39	0	88
Noch akkoord, noch niet akkoord	55	48	2	105
Eerder akkoord	102	75	0	177
Helemaal akkoord	23	15	0	38
TOTAL	249	194	3	446

GEVOEL VAN VEILIGHEID OP DE FIETS

	<i>Ben je het eens met deze stelling? Als ik in Brussel fiets, voel ik me over het algemeen veilig. Ik ben niet bang dat ik snel betrokken zal raken bij een verkeersongeval.</i>			
	Man	Vrouw	Andere	Totaal
Absoluut niet akkoord	29	25	2	56
Eerder niet akkoord	62	56	0	118
Noch akkoord, noch niet akkoord	57	47	0	104
Eerder akkoord	83	51	1	135
Helemaal akkoord	18	15	0	33
Totaal	249	194	3	446

TOEGANG TOT VEILIG PARKEREN OP DE BESTEMMING

	<i>Ben je het eens met deze stelling? Ik heb een beveiligde fietsstalling in (de buurt van) mijn huis.</i>			
	Man	Vrouw	Andere	Totaal
Absoluut niet akkoord	34	27	0	61
Eerder niet akkoord	26	19	0	45
Noch akkoord, noch niet akkoord	11	5	1	17
Eerder akkoord	26	31	1	58
Helemaal akkoord	152	112	1	265
Totaal	249	194	3	446

TOEGANG TOT VEILIG PARKEREN BIJ DE WONING

	<i>Ben je het eens met deze stelling? Ik heb een beveiligde fietsstalling in (de buurt van) mijn huis.</i>			
	Man	Vrouw	Andere	Totaal
Absoluut niet akkoord	14	14	0	28
Eerder niet akkoord	48	54	1	103
Noch akkoord, noch niet akkoord	56	37	0	93
Eerder akkoord	96	63	0	159
Helemaal akkoord	35	26	2	63
Totaal	249	194	3	446

FIETSDIEFSTAL

	<i>Hoe vaak werd je fiets in de afgelopen twee jaar gestolen?</i>			
	Man	Vrouw	Andere	Totaal
0	199	161	2	362
1	33	26	1	60
2	9	5	0	14
3 (ou plus)	8	2	0	10

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	Andere	Totaal
0	166	139	1	306
1	58	37	2	97
2	15	12	0	27
3 (ou plus)	10	6	0	16

	<i>Welke andere gebruiker was betrokken bij het ongeval?</i>			
	Man	Vrouw	Andere	Totaal
Persoon	34	25	0	59
Bus/tram	1	3	0	4
Andere fietser	2	3	0	5
Auto	41	24	2	67
Step	3	0	0	3
Voetganger	2	0	0	2

	<i>Quel était le niveau de gravité de votre (dernier) accident ?</i>			
	Man	Vrouw	Autre	Total
Pas de dégât corporel	40	25	2	67
Dégât corporel sans visite chez le médecin	17	16	0	33
Dégât corporel avec visite chez le médecin	26	14	0	40

<i>Part des cyclistes ayant eu un accident en fonction de l'ancienneté</i>		
	Nombre total	Ayant eu un accident
Cycliste depuis moins de 3 années	107	26
Cycliste depuis 3 à 5 années	107	37
Cycliste depuis 6 à 10 années	111	38
Cycliste depuis plus de 10 années	121	39
Total	446	140

	<i>Tableau 10 : Quelle(s) étai(en)t la ou les causes de cet/ces accident(s) ? (N=140)</i>			
	Homme	Femme	Autre	Total
Mauvais état de la voirie ou de l'aménagement cyclable	5	7	0	12
Rails de tram	11	13	0	24
Sol glissant (pluie, verglas, feuilles mortes, etc.)	13	12	0	25
Inattention de ma part	13	6	1	20
Inattention de la part de l'opposant	41	19	1	61
Vitesse excessive/inadaptée de ma part	2	0	0	2
"Vitesse excessive/inadaptée de la part de l'opposant"	0	2	0	2
Autre	3	1	0	4



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

Pro Velo



www.provelo.org

