



# “Nieuwe fietsers”

Wat dreef mensen om op de  
fiets te springen tijdens de  
coronacrisis?

Alice de Walque  
Antoine Châtelet  
Max Engelen



BRUXELLES MOBILITÉ  
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES  
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

Pro Velo

# “Nieuwe fietsers”

Wat dreef mensen om op de fiets te springen tijdens de coronacrisis?

Alice de Walque

Antoine Châtelet

Max Engelen

## Pro Velo



BRUXELLES MOBILITÉ  
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES  
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL



# Inhoudsopgave

Abstract	4	Invloed van de coronacrisis en de lockdown	17
Inleiding	5	Evolutie van het fietsgebruik	18
Definities	6	Een gewoonte die blijft	18
Wat begrijpen we onder “nieuwe fietsers”?	6	... en die de komende jaren zo zou moeten blijven	19
Wat begrijpen we onder “coronacrisis”?	6	Wie zijn de afhakers?	19
Wat begrijpen we onder “Brussel”?	6	Een toekomst waarin elektrisch fietsen een belangrijke rol moet spelen	20
Literatuurstudie: wat weten we over de nieuwe fietsers?	7	Fietswijs	21
Gedragswijziging	7	Veranderingen in het dagelijkse leven	22
De invloed van covid op het gebruik van de fiets	7	Andere veranderingen	22
Nieuwe fietsers in Brussel	8	Een algemeen gevoel dat stilaan verbetert	23
Algemeen profiel	9	Fietsbeleid	24
Steekproef	9	Behoeften van nieuwe fietsers	26
Leeftijd	9	Conclusie	28
Gender	9	Bibliografie	31
Opleidingsniveau	9		
Beroepsstatus	10		
Woonplaats	10		
Modaal profiel	11		
Beginnen met fietsen	13		
In het zadel	13		
Uitrusting	13		
Drijfveren	15		
Duwtje in de rug?	16		

# Abstract

De coronacrisis en de verschillende lockdowns hebben ons leven flink op z'n kop gezet. We moesten binnen blijven en ons zo min mogelijk verplaatsen. Zo ontstond een ideaal scenario om te fietsen: een afname van het gemotoriseerd verkeer, de wens om de drukte van het openbaar vervoer te vermijden, behoefte aan beweging na een lange periode van stilzitten, nieuwe fietsvoorzieningen, ... En het aantal fietsers schoot in Brussel inderdaad de hoogte in na de coronacrisis: 44% meer fietsers op de Brusselse wegen tijdens de spits tussen 2021 en 2022<sup>1</sup> en 39% meer fietsers op de fietspaden over de hele periode 2021-2022<sup>2</sup>.

Met dit onderzoek willen we niet zozeer kijken naar hoeveel meer mensen in Brussel sinds covid zijn gaan fietsen, maar eerder waarom niet-fietsers zijn gaan fietsen en of ze dat zijn blijven doen. Daarom hebben we besloten om een longitudinaal onderzoek te doen (drie enquêterondes: 2022, 2023 en 2024) om de nieuwe Brusselse fietsers te volgen in hun fietsgedrag.

Voor deze enquête hebben we in 2022 220 mensen bevestigd. Dezelfde mensen werden in 2023 (N=179) en tot slot in 2024 (N=158) uitgenodigd om deel te nemen aan het onderzoek, waar 28% uiteindelijk niet op inging. Uit de enquête blijkt dat:

- 45% van de nieuwe fietsers is in 2020 beginnen fietsen, maar **70% van de respondenten overwoog al voor de coronacrisis om op de fiets te springen**.
- **89% had geen fiets** voordat ze begonnen te fietsen, waarbij de meerderheid (53%) ervoor koos om een nieuwe fiets aan te schaffen.
- 69% van deze nieuwe fietsen is elektrisch.
- De belangrijkste redenen om de fiets toch maar aan de kant te laten staan waren het gevoel dat **fietsen in Brussel gevaarlijk** is (42%), een **gebrek aan vertrouwen in het verkeer** (39%) en **schrik voor het Brusselse hellende terrein** (30%).
- 76% voelde zich gemotiveerd om te fietsen omdat het een **manier was om aan sport te doen**, terwijl 48% het zag als een manier om het **risico op besmetting te verkleinen** ten opzichte van het openbaar vervoer.
- **Minstens 71%** van de respondenten **bleef fietsen** in het Brussels Gewest tijdens de drie jaar die de enquête besloeg<sup>3</sup>.
- **72% van de respondenten uit 2024 gebruikt de fiets minstens 3 tot 4 keer per week om naar het werk te gaan**, dat is 51% van de respondenten uit de oorspronkelijke steekproef van 2022!
- **98%** van de respondenten die gedurende de drie jaar van het onderzoek in de steekproef zijn gebleven, **is van plan om de fiets te blijven gebruiken voor ten minste een deel van hun dagelijkse verplaatsingen** en **75%** is van plan om dit **voor het grootste deel van hun dagelijkse verplaatsingen te doen**.

1. Pro Velo voor Brussel Mobiliteit, handmatige telling van fietsen tussen 8 en 9 uur 's ochtends sinds 2010, <https://be.brussels/fr/transport-mobilite/enjeux-de-la-mobilite/observatoire-thematique/velo/usage-du-velo#1>.

2. Brussel Mobiliteit, automatische tellingen (24/7; fietsen + vervoersmiddelen) op een reeks fietspaden, <https://be.brussels/fr/transport-mobilite/enjeux-de-la-mobilite/observatoire-thematique/velo/usage-du-velo#1>.

3. Als we kijken naar alle respondenten sinds 2022 (N=220) en ervan uitgaan dat iedereen die tijdens het onderzoek is gestopt met de enquête ook niet meer fietst in het Brussels Gewest, kunnen we zeggen dat minstens 71% van de nieuwe fietsers (157 respondenten) in 2024 nog steeds fietst.



# Inleiding

Op 11 maart 2020 verklaarde de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) COVID-19 als een globale pandemie te beschouwen.<sup>4</sup> Hoewel men op dat moment nog niet precies wist hoe het virus zich verspreidde, was het wel duidelijk dat contacten tussen mensen te vermijden waren. Overheden wereldwijd besloten om restrictieve maatregelen in het leven te roepen om de verdere verspreiding van het coronavirus tegen te gaan. Dat had een enorme impact op de manier waarop mensen zich verplaatsten, zo ook in België en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Ten eerste veranderde de frequentie waarmee mensen zich verplaatsten drastisch. Telewerk werd verplicht, wat trajecten naar en van de werkplek bespaarde. Vrijtijdsactiviteiten en grote evenementen vonden niet langer plaats. Maar ook de manier waarop mensen zich verplaatsten verschoof. Angst voor het virus maakte dat veel mensen verkozen om zich niet met het openbaar vervoer te verplaatsen. Tegelijkertijd was er in veel steden sprake van een ware *boom* wat betreft het gebruik van de fiets. Dat was niet anders in Brussel. De vraag naar nieuwe fietsen schoot eveneens de hoogte in<sup>6&7</sup>, wat een vermoeden deed rijzen dat er een heel aantal “nieuwe fietsers” bij waren gekomen<sup>8</sup>.

Onderzoek naar motivaties om nieuwe vervoerswijzen uit te proberen is niet nieuw. Pro Velo voerde bijvoorbeeld in 2017 al een onderzoek naar de motivaties van nieuwe fietsers, wat tot belangrijke inzichten leidde. Het grote verschil met dit onderzoek is echter dat er in 2020 plots sprake was van een enorme externe factor, met name de pandemie en alle daaraan verbonden consequenties wat betreft de dagelijkse verplaatsingen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest<sup>10</sup>.

In samenspraak met Brussel Mobiliteit besloot Pro Velo bijgevolg tot een longitudinaal onderzoek naar het gebruik van de fiets bij mensen die dit vervoersmiddel hadden omarmd tijdens de eerste fasen van de covidcrisis (2020 en 2021) en hun motivaties daartoe. Dit rapport vormt het eindpunt van deze studie, waarvan de gegevensverzameling tussen oktober 2022 en december 2024 plaatsvond.

Wat dreef deze nieuwe fietsers tot het opnemen van nieuwe verplaatsingsgewoonten? Waren ze daar al langer op aan het broeden? In welke mate speelde de pandemie een beslissende rol in hun veranderde mobiliteitskeuzes? Was er sprake van een blijvende modal shift, ook na het aflopen van de restrictieve maatregelen? En hoe schatten de nieuwe fietsers zelf hun toekomstig fietsgebruik in? Deze en andere vragen zullen een antwoord krijgen in deze studie.

---

4. European Centre for Disease Prevention and Control, COVID-19, <https://www.ecdc.europa.eu/en/covid-19>.

5. Buehler & Pucher, Cycling through the COVID-19 Pandemic to a More Sustainable Transport Future: Evidence from Case Studies Of 14 Large Bicycle-Friendly Cities in Europe and North America”, Sustainability, (2022), p. 6.

6. Pro Velo voor Brussel Mobiliteit, handmatige tellingen van fietsen tussen 8 en 9 uur 's ochtends sinds 2010, <https://be.brussels/fr/transport-mobilite/enjeux-de-la-mobilite/observatoire-thematique/velo/usage-du-velo#1>.

7. Brussels Mobiliteit, automatische tellingen (24/7) op een aantal fietspaden, <https://be.brussels/fr/transport-mobilite/enjeux-de-la-mobilite/observatoire-thematique/velo/usage-du-velo#1>.

8. Traxio, De Belgische fietsmarkt in 2022, <https://www.traxio.be/media/ck0ce3sf/de-belgische-fietsmarkt-in-2022-digital.pdf>.

9. Pro Velo, Nieuwe fietsers in Brussel sinds 2015: resultaten van de enquête van 2017, (2017), <https://www.provelo.org/app/uploads/sites/2/2022/09/Rapport-NouveauxCyclistesBruxellesDepuis2015.pdf>.

10. De Haas ea, “How COVID-19 and the Dutch ‘intelligent lockdown’ change activities, work and travel behaviour: Evidence from longitudinal data in the Netherlands”, (2020), p. 1.

# Definities

## Wat verstaan we onder “nieuwe fietsers”?

Het is moeilijk om te bepalen wanneer iemand precies “begint” te fietsen. Hebben we het over de eerste, informele fietslessen op jonge leeftijd? Moet je respondenten die zich in het verleden nu en dan eens met de fiets verplaatsten bij voorbaat uitsluiten? Moet het met andere woorden gaan om een volledig nieuwe praktijk?

Wij hebben ervoor gekozen om binnen dit onderzoek “nieuwe fietsers” te definiëren als zij die zich vanaf 1 januari 2020 regelmatig zijn beginnen verplaatsen met de fiets voor hun utilitaire verplaatsingen (bv. naar hun werkplek of de supermarkt), waar zij dat voor deze datum niet of veel minder vaak deden.

## Wat verstaan we onder “de coronacrisis”?

We onderzoeken in deze studie mensen die zijn beginnen fietsen tijdens “de coronacrisis”. Aangezien het om een relatief lange periode gaat met grote variaties in de impact op de verplaatsingen van de gemiddelde bewoner en/of bezoeker van het Brussels Gewest, moeten we dit begrip in de tijd afbakenen.

Zoals eerder vermeld, tellen in het kader van deze studie de verplaatsingen van zij die vanaf 1 januari 2020 op regelmatige basis zijn beginnen fietsen. Op dat moment was er in België echter nog geen sprake van een concrete dreiging van het coronavirus. Op 15 maart 2020 ging de eerste algemene lockdown in België in, wat grote gevolgen had voor de verplaatsingsmogelijkheden van alle burgers.

In de daaropvolgende maanden schommelde de impact op de verplaatsingsmogelijkheden van de Belgen en de Brusselaars, tot ongeveer de lente van 2022, toen het merendeel van de overheidsrestricties teruggedraaid werd.

Een eerste bevraging van ons panel vond plaats in de herfst van 2022. In 2023 werden zij opnieuw gecontacteerd in dezelfde periode. De laatste set gegevens verzamelden we in het najaar van 2024.

Bovendien is het belangrijk aan te stippen dat dit rapport soms verschillende termen door elkaar gebruikt: “covid”, “de coronacrisis”, “de sanitaire crisis”, of “de pandemie” zijn hier allemaal synoniemen die grofweg dezelfde periode moeten aanduiden.

## Wat verstaan we onder “in Brussel”?

In deze studie opteerden we ervoor om de focus te leggen op mensen die in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wonen. We hebben de antwoorden van respondenten uit andere gewesten echter niet geweerd, gezien de mogelijkheid dat deze respondenten zich desondanks dikwijls met de fiets in Brussel verplaatst hebben.

Bovendien stond dit ook toe om eventuele verhuizingen van onze respondenten doorheen de tijd beter in kaart te kunnen brengen. Dat is niet onbelangrijk, aangezien een verhuis een grote impact kan hebben op de manier waarop mensen zich verplaatsen – waarover later meer.



# Literatuurstudie: wat weten we over nieuwe fietsers?

Nieuwe fietsers bestuderen is geen nieuw gegeven. Zo voerde Pro Velo in opdracht van Brussel Mobiliteit al in 2017 een onderzoek naar nieuwe fietsers in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Ook in de academische wereld is hier al aandacht aan besteed, met name sinds de coronacrisis. We beginnen onze literatuurstudie echter met een blik op het bredere fenomeen van gedragsverandering, om de nieuwe mobiliteitsgewoonten van onze respondenten beter te begrijpen.

## Gedragsverandering

Studies tonen aan dat gedragsverandering, en zeker wanneer het gaat over de manier waarop men zich dagelijks verplaatst, moeilijk te bekomen is. Er zijn verschillende theoretische modellen die hier dieper op ingaan.

- 1. Het transtheoretische model van verandering (Prochaska & DiClemente, 1983):** Dit model beschrijft het veranderingsproces in verschillende fasen, gaande van de fase van precontemplatie (waarbij de persoon nog niet aan verandering denkt) tot het volhouden van het nieuwe gedrag.
- 2. De theorie van gepland gedrag (Ajzen, 1991):** Deze theorie laat zien hoe onze houding, sociale normen en hoe we onszelf zien invloed hebben op onze plannen om iets te veranderen.
- 3. Het gewoontenmodel (Verplanken & Aarts, 1999):** Dit model legt uit dat dingen die we vaak doen, zoals de auto nemen, diep in ons zitten en dat we een duwtje nodig hebben om ze te veranderen.

De coronacrisis is in het opzicht van gedragsverandering natuurlijk een uiterst interessante context, aangezien het een enorme en zeer plotse impact had op de mogelijkheden om zich te verplaatsen. In de literatuur spreekt men over “*windows of opportunity*” die tot blijvende gedragsverandering kunnen leiden<sup>11</sup>. Andere “*windows*”, maar dan op individueel niveau, zijn bijvoorbeeld een verhuis, een nieuwe job of een verandering in samenstelling van het gezin waartoe men behoort.

Bovendien is het belangrijk om te benadrukken dat de keuzemechanismen die kunnen leiden tot gedragsverandering niet strikt rationeel van aard zijn. Mensen vertonen bijvoorbeeld uitstelgedrag, waardoor ze een korte-termijnvoorkeur (bv. het gebruik van de auto voor dagelijkse verplaatsingen) verkiezen boven een lange-termijnplan (bv. meer beginnen fietsen richting de werkplek). Mensen hechten als sociale wezens ook veel belang aan hun positie binnen een hiërarchie. Ze kunnen dus via hun gedrag een zekere sociale status opzoeken, wat

hen richting een bepaald vervoermiddel kan sturen. Er kan echter ook sociale druk optreden om een bepaald (mobiliteits) gedrag te vertonen. Ten slotte is er ook nog een grote rol weggelegd voor zogenaamde “*default effects*”, die bij het maken van complexe beslissingen een actieve keuze benadelen ten opzichte van een reeds gekende “standaadoptie”<sup>12</sup>.

## De invloed van covid op het gebruik van de fiets

Gezien de enorme impact die covid wereldwijd had, en in het bijzonder op de manier waarop en de frequentie waarmee men zich kon verplaatsen, hoeft het niet te verbazen dat er behoorlijk wat studiewerk heeft plaatsgevonden naar dit onderwerp. We geven hier een kort overzicht van enkele interessante bevindingen, zonder exhaustief te zijn.

De eerste onderzoeken werden reeds in de lente en de zomer van 2020 gepubliceerd, erg kort na de introductie van de eerste lockdownmaatregelen. Dat maakt uiteraard dat deze studies weinig data ter beschikking hadden om lange-termijntrends te identificeren. Wel valt het op hoe deze studies een grote nadruk leggen op het potentieel van actieve vervoerswijzen om aan “*social distancing*” te kunnen doen en de mogelijkheid om het mentaal welzijn op peil te houden in een lockdowncontext (De Vos, 2020).

Buehler & Pucher (2021) baseerden zich in hun onderzoek op automatische telpalen in verschillende Europese en Noord-Amerikaanse steden. Zij toonden zich erg optimistisch over het toekomstige gebruik van de fiets: meer en betere fietsinfrastructuur, de hoge verkoopcijfers van nieuwe fietsen en meer mensen die hebben kunnen proeven van de fiets als vervoermiddel worden als voornaamste redenen geciteerd.

Rerat ea (2022) vonden bewijs dat de toename aan fietsers in Lausanne en Genève voornamelijk te danken was aan de consolidatie van occasionele fietsers, aangevuld met een klein contingent nieuwe fietsers. Een Nederlandse studie (De

11. De Haas ea, p. 1.

12. Mattauch ea, “Happy or liberal? Making sense of behavior in transport policy design”, (2015), p. 3-4



Haas ea, 2020) rapporteerde dat 20% van de respondenten dacht meer te zullen fietsen in de toekomst en 30% ging ervan uit meer te zullen kunnen thuiswerken.

Adam ea (2023) keken naar de drijvende en afremmende factoren voor het gebruik van de fiets tijdens de covidcrisis in Frankrijk. Hun resultaten toonden aan dat er sprake was van een dubbele tendens:

- enerzijds een utilitair gebruik van de fiets dat toenam door de schrik om het virus op te lopen en tegelijkertijd afnam door het vele telewerken,
- en anderzijds een gebruik van de fiets in een vrijetijdscontext dat vooral toenam door het vele telewerken en de nood aan fysieke beweging.

Deze vaststelling betreffende het utilitair gebruik kwam ook terug in een Amerikaanse studie (Cusack, 2021): angst voor besmetting met het coronavirus was een voornaam drijvende kracht achter de toename in actieve vervoermodi voor woon-werkverplaatsingen in Philadelphia.

Andere studies legden eerder de focus op het beleidsmatige aspect. Kraus en Koch (2021) melden bijvoorbeeld “robuust bewijs” te hebben dat nieuwe, tijdelijke fietsvoorzieningen die geplaatst werden tijdens de eerste maanden van de covidcrisis serieuze korte-termijntoenames in het gebruik van de fiets mogelijk maakten. Deze nieuwe infrastructuur had bovendien een positieve impact op de gezondheid van de burgers die ervan kunnen genieten.

## Nieuwe fietsers in Brussel

Bovenstaande passages maken duidelijk dat veranderende mobiliteitsgewoonten bestuderen niet nieuw is, net als de impact van covid daarop. Meer zelfs, het bestuderen van nieuwe fietsers in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is evenmin een nieuwigheid.

Zo nam Pro Velo in 2017 in opdracht van Brussel Mobiliteit een bevraging af van 657 nieuwe fietsers. Dat gebeurde na een sterke stijging van het aantal fietsers in 2016 en had als doel om de motivaties en mobiliteitsgewoonten van deze groep beter te leren kennen. Hier zijn enkele belangrijke resultaten:

- De meeste respondenten waren tussen de 25 en 40 jaar oud.
- De grootste obstakels om te fietsen in Brussel waren:
  - Onveiligheid op de weg (16%)
  - Gebrek aan zelfvertrouwen in het verkeer (10%)
  - Onvoldoende fietsinfrastructuur (7%)
  - 33% van de genoemde obstakels had te maken met verkeersveiligheid.

- Maar 36% van de genoemde obstakels had niets met infrastructuur te maken:

- 18% van de mensen had er nooit aan gedacht om te gaan fietsen.
- 12% woonde niet in Brussel.
- 6% had geen fiets.

- Vooral mensen die voorheen het openbaar vervoer gebruikten (70%), maar ook een flink aantal ex-automobilisten (20%) stapten over op een ander vervoersmiddel.

- De belangrijkste redenen om over te stappen op de fiets waren:

- Het openbaar vervoer is niet efficiënt (23%)
- Files (17%)
- Een verhuis (8%)

Bas de Geus ea onderzochten in 2017, in opdracht van Brussel Mobiliteit, het fenomeen van niet-fietsers in Brussel. Ook uit deze studie kunnen we interessante lessen uit trekken, aangezien de doelgroep van nieuwe fietsers logischerwijs eerst niet-fietsers waren. Voor ons eigen onderzoek is vooral deze vaststelling van belang: het grootste verschil tussen bestaande fietsers en niet-fietsers situeert zich op psychosociaal niveau. Fietsers voelen zich namelijk blijkbaar meer gesteund door vrienden, collega's, partners en/of kinderen. Bovendien laten ze zich in hun keuze voor de fiets minder gemakkelijk van de wijs brengen (bv. in geval van regenweer, veel werk of wanneer ze hun kinderen ergens moeten oppikken). Wat betreft omgevings- en veiligheidsfactoren, rapporteerden de Geus ea weinig verschillen tussen fietsers en niet-fietsers.

De Séjournet ea publiceerden in 2022 een studie naar de impact van de restrictieve maatregelen op de stedelijke mobiliteit in Brussel. Hun analyse wijst erop dat mensen tijdens de eerste covidgolf vooral zijn beginnen fietsen in hun vrije tijd en dat dit later in toenemende mate ook het geval werd voor woon-werkverplaatsingen. Ze stelden eveneens vast dat de mate van restrictieve maatregelen geen grote invloed had op het aantal getelde fietsers. Anders gezegd, fietsen bleef aan populariteit winnen, ondanks lockdownmaatregelen. Ten slotte geven ze ook aan dat het weer een grote rol speelt in het al dan niet fietsen. Een van de mogelijke verklaringen die ze hiervoor geven zijn de nieuwe fietsers, die zich mogelijk sneller dan ervaren fietsers laten verleiden tot andere vervoersmodi wanneer het regent.

# Algemeen profiel

## Steekproef

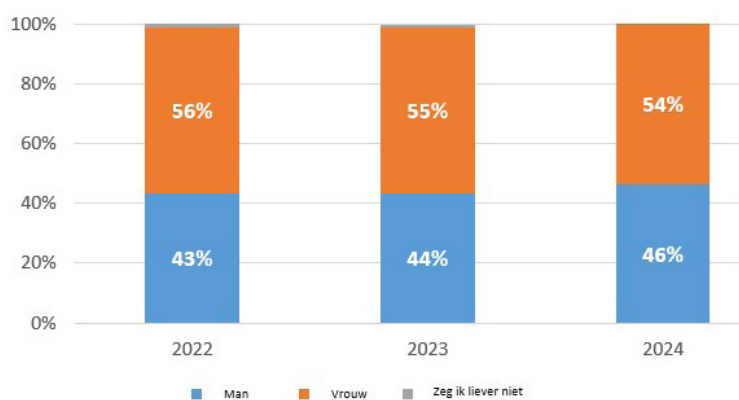
In 2022 werd de respondenten voor het eerst gevraagd een vragenlijst in te vullen. Deze deelnemers werden op verschillende manieren gerekruteerd: via de nieuwsbrieven en sociale media van Pro Velo, lokale Facebookgroepen en QR-codes die konden worden gescand tijdens interviews in het kader van het permanente onderzoek van het Fietsobservatorium in Brussel. Verschillende deelnemers werden uit deze eerste database verwijderd omdat ze aangaven dat ze al vóór 2020 in Brussel fietsten. Uiteindelijk hadden we een eerste steekproef van 220 respondenten.

Voor de tweede vragenlijst, die in 2023 werd gelanceerd, hebben 179 deelnemers uit de eerste enquête-ronde gereageerd. Voor de derde en laatste vragenlijst, die in 2024 werd gelanceerd, hebben we de antwoorden van 158 deelnemers verzameld. Dat komt neer op een **uitvalpercentage van 28%** van de respondenten ten opzichte van het eerste jaar van het onderzoek.

Dit soort uitval is helaas onvermijdelijk in langlopende onderzoeken. Uit de analyse van de beschikbare sociaal-demografische gegevens blijkt echter dat de steekproef gedurende de drie jaar van het onderzoek relatief homogeen is gebleven.

## Geslacht

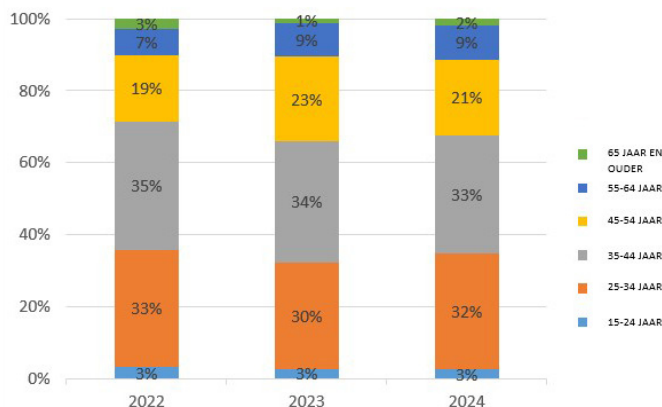
We zijn ons onderzoek begonnen met **iets meer vrouwen dan mannen**, een oververtegenwoordiging die gedurende de drie jaar constant is gebleven. In 2022 was 56% van de respondenten vrouw, tegenover 43% man (1% gaf er de voorkeur aan deze vraag niet te beantwoorden). In 2024 was dit nog steeds zo, met 54% vrouwen en 46% mannen.



Afbeelding 2 – Wie ben jij?

## Leeftijd

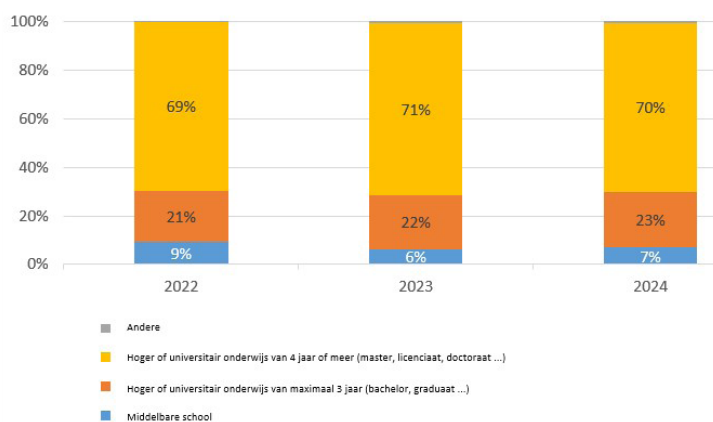
Laten we eens kijken naar de leeftijd. We zien dat **de meeste respondenten** tussen de **25 en 54 jaar** oud zijn en dat dit gedurende de drie jaar vrijwel hetzelfde is gebleven. Deze leeftijdsgroep was in 2022 en 2023 goed voor 87% van de respondenten en in 2024 voor 86%.



Afbeelding 1 – Hoe oud ben je?

## Opleidingsniveau

We zien ook dat het opleidingsniveau van de respondenten vrij stabiel is.



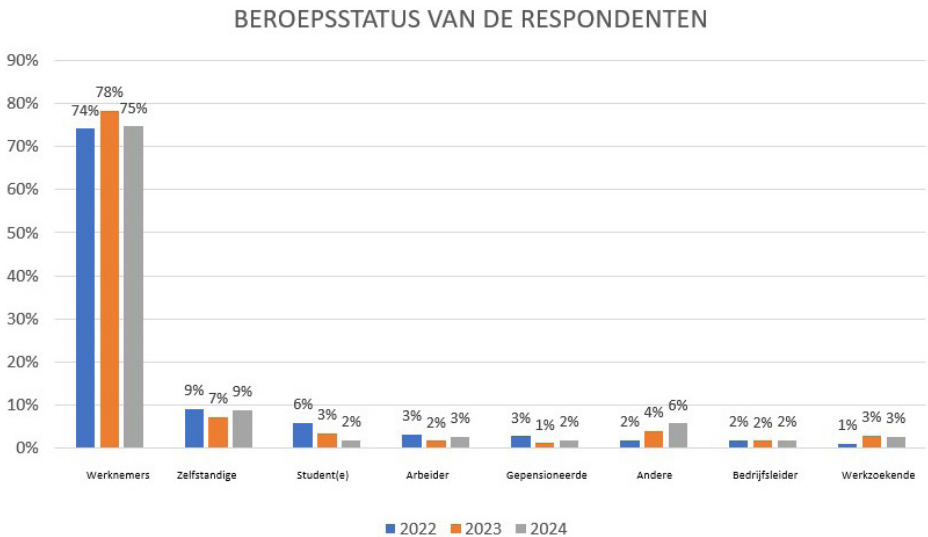
Afbeelding 3 – Wat is het hoogste diploma of certificaat dat je hebt gehaald?

Net als het profiel van de Brusselse fietsers<sup>13</sup> is onze steekproef bijzonder hoog opgeleid: 90% van de respondenten gaf aan een lange opleiding (drie of vier jaar) te hebben gevolgd. Dit komt ongeveer overeen met de cijfers die Pro Velo heeft vastgesteld in het kader van het permanente onderzoek van het Fietsobservatorium: 87% in 2022 en 92% in 2023.

Het valt wel op dat de mensen in onze steekproef over het algemeen langer hebben gestudeerd dan Brusselaars die minstens één tot drie keer per week fietsen<sup>14</sup>.

## Beroepsstatus

Ongeveer driekwart van de mensen die we spraken, werkt in loondienst (volgens het BISA is 63% van de beroepsbevolking van 15 jaar en ouder in loondienst in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest). Het aantal zelfstandigen bleef over de gehele periode iets onder de 10% hangen. We zien ook dat het aandeel studenten daalt. Deze daling kan worden verklaard door het feit dat respondenten tussen twee enquêtes van socioprofessionele categorie kunnen veranderen (een student kan tussen 2022 en 2024 bijvoorbeeld werknemer zijn geworden).



Afbeelding 4 – Wat is je beroepssituatie?

## Woonplaats

‘Een groot deel (**39%** in 2024) van de respondenten woont in **de eerder gegoede delen van het Brussels Gewest** (nl. het oosten en het zuiden). Het gaat om Ukkel (8%), Oudergem (7%), Sint-Lambrechts-Woluwe (7%), Sint-Pieters-Woluwe (7%), Elsene (4%), Watermaal-Bosvoorde (4%) en Etterbeek (3%).

Een minderheid van de respondenten (**10%** in 2024) woont in de zogenaamde **'arme sikkels'**. Hierbij gaat het om Anderlecht (4%), Laken (3%), Sint-Jans-Molenbeek (2%), Koekelberg (1%) en Sint-Joost-ten-Node (1%).

6% van de ondervraagden in 2024 zegt in de **Brusselse vijfhoek** te wonen. De gemeente **Schaarbeek** lijkt erg populair te zijn bij de respondenten: maar liefst **15%** van hen woont er in 2024. **10%** van de respondenten woont **buiten het Brussels Hoofdstedelijk Gewest**. Dat is een stijging van vier procentpunten ten opzichte van het eerste jaar van het onderzoek (6% in 2022).

13. Uit veel onderzoeken blijkt dat 'dagelijkse' fietsers meestal uit de hogere socioprofessionele categorieën komen. Zo blijkt uit het laatste Brusselse Fietsobservatorium dat '90% van de ondervraagden een diploma van hoger onderwijs heeft, waarvan 73% een opleiding van het lange type' heeft gevolgd (<https://www.provelo.org/observatoire-du-velo-en-region-de-bruxelles-capitale-2024-les-resultats/>).

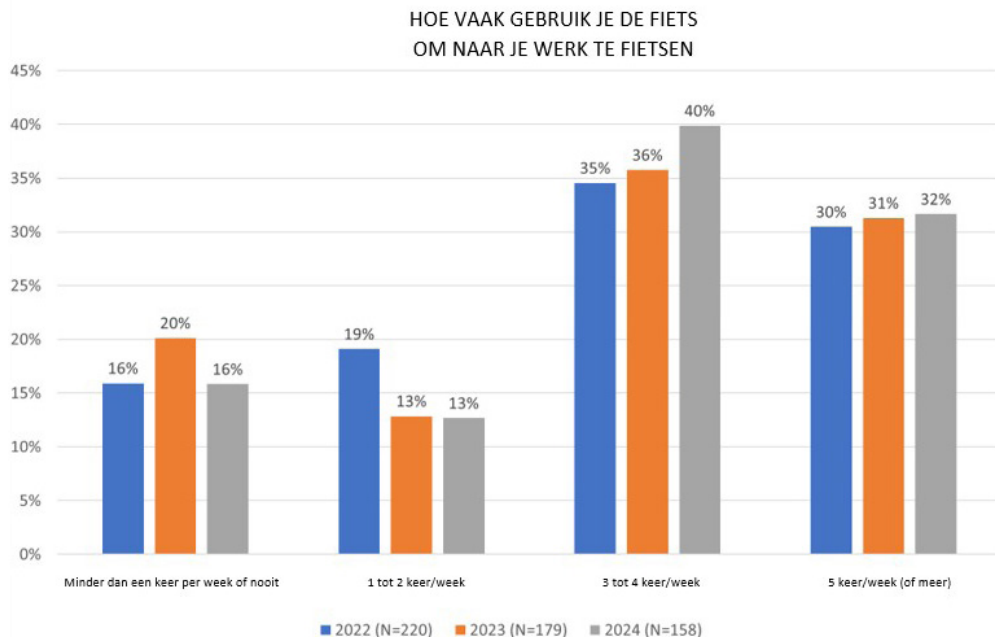
14. Bron: enquête over het mobiliteitsgedrag in 2023-2024. Aandeel van de regelmatige fietsers in Brussel met een diploma hoger onderwijs: 64%.



# Modaal profiel

Als we vervolgens kijken naar het modale profiel van de nieuwe fietsers, zien we dat dit tussen 2022 en 2024 ook niet veel is veranderd.

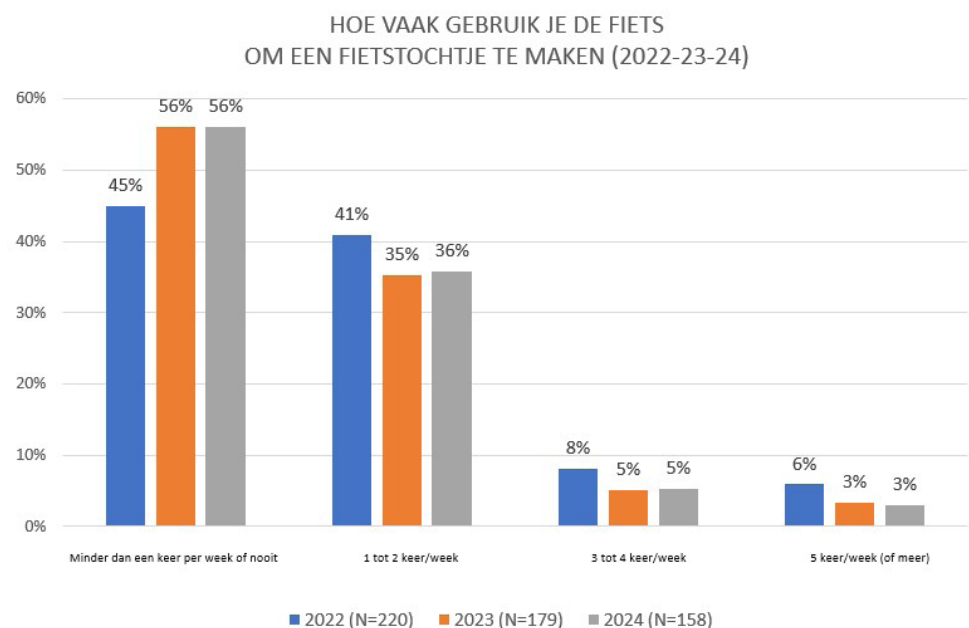
De grafiek hiernaast laat bijvoorbeeld zien dat het **aantal fietsritten naar het werk licht is gestegen**. Dit zou verklaard kunnen worden door de opheffing van de mobiliteitsbeperkingen in de loop van 2022. In 2024 ging 72% van de respondenten, ofwel 51% van de respondenten uit de oorspronkelijke steekproef van 2022, minstens 3 tot 4 keer per week met de fiets naar het werk.



Afbeelding 5 – In welke context en hoe vaak gebruik je gewoonlijk de fiets?

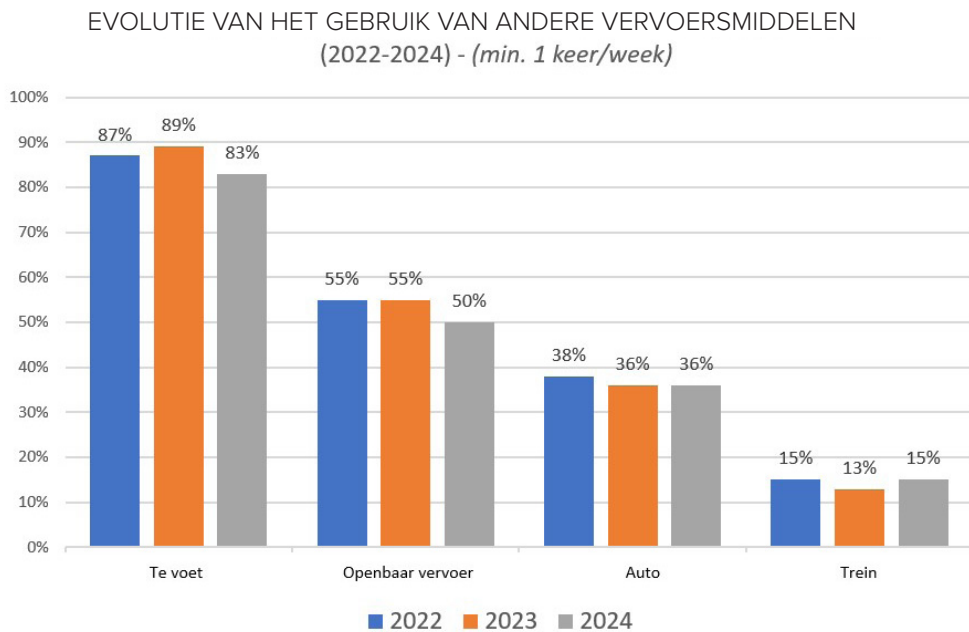
De opheffing van de strengste coronamaatregelen zou ook een verklaring kunnen zijn voor de **lichte daling** die we zien bij het fietsen voor recreatieve doeleinden (zie figuur 6). Kortom, nu het 'normale' sociale leven weer op gang kwam, hadden de Brusselaars ineens meer opties dan enkel op hun fiets te springen in hun vrije tijd.

In 2022 gaf 55% van de respondenten aan minstens één keer per week de fiets te nemen voor een ritje. In 2024 was dat 44%, wat een lichte daling betekent.



Afbeelding 6 – In welke context en hoe vaak gebruik je gewoonlijk de fiets?

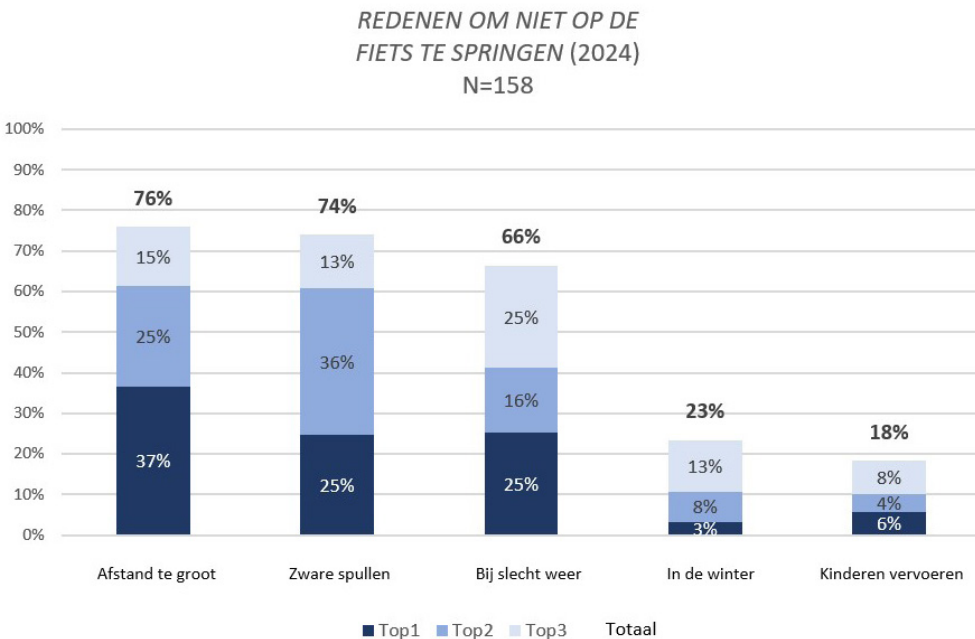
De respondenten gaven aan dat ze naast de fiets ook **andere vervoersmiddelen** gebruiken. De populairste vervoersmiddelen zijn (in afnemende volgorde): te voet, openbaar vervoer, auto en trein. Zoals je in de onderstaande grafiek kan zien, bleef het gebruik van deze vervoersmiddelen ook heel stabiel tijdens de hele onderzoeksperiode.



Afbeelding 7 – Hoe gebruik je nu andere vervoersmiddelen?

Toen we de respondenten in 2022 vroegen in welke **situaties** ze een **ander vervoersmiddel** gebruikten, kwamen drie redenen duidelijk naar voren: bij te grote **afstanden** (73%), bij het vervoeren van **zware spullen** (65%) en bij **slecht weer** (60%).

In 2024 stelden we deze vraag opnieuw aan onze groep, maar dan net iets anders: de mensen moesten hun top 3 geven. De resultaten waren bijna hetzelfde: afstand (76%), zware spullen (74%) en slecht weer (66%) waren weer de belangrijkste redenen.



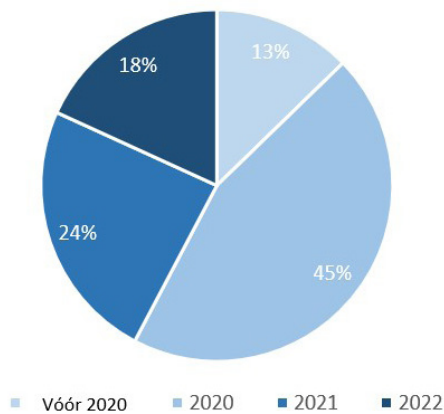
Afbeelding 8 – In welke situaties gebruik je meestal een ander vervoersmiddel dan de fiets?

# Beginnen met fietsen

## In het zadel

**Iets minder dan de helft van de respondenten (45%) is in 2020 op de fiets gesprongen**, dus meteen na de eerste golf van de pandemie en de verschillende lockdowns. Daarna volgde 2021 (24%) en ten slotte 2022 (18%). Opgemerkt moet worden dat een minderheid van de respondenten (13%) aangaf al vóór 2020 te zijn begonnen met fietsen, wat doet vermoeden dat het niet om “nieuwe fietsers” in de strikte zin van het woord gaat. Toch hebben alle respondenten een filtervraag gekregen die bepaalde of ze wel aan de enquête deel mochten nemen. Ze moesten zeggen of ze sinds 2020 'regelmatic' zijn gaan fietsen. Iemand die al voor 2020 fietste, mocht niet deelnemen aan het onderzoek. We moeten dus aannemen dat die 13% van de mensen die 'vóór 2020' antwoordden, eerder sporadisch dan regelmatig fietsten (buiten het Brussels Gewest) of dat ze zich niet meer precies herinneren wanneer ze zijn begonnen.

JAAR DAT JE OP DE FIETS SPRONG

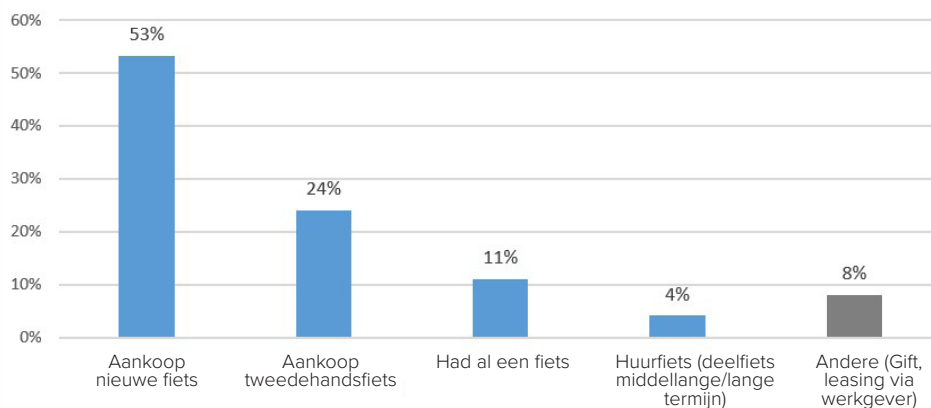


Afbeelding 9 – Wanneer ben je begonnen met fietsen in Brussel? (2022)

## Uitrusting

Als we het hebben over fietsen, komt de vraag naar de fiets zelf natuurlijk ook op. Opvallend is dat **de meeste nieuwe fietsers die we spraken, geen fiets hadden voor ze in Brussel begonnen met fietsen (89%)**. Ze kochten dus vooral een nieuwe fiets (53%) of, iets minder vaak, een tweedehands fiets (24%). Ten slotte koos een minderheid voor een gehuurde fiets, hetzij via een free-floatingstelsel, hetzij op lange termijn (4%).

WAAR HEB JE JE FIETS VANDAAN?

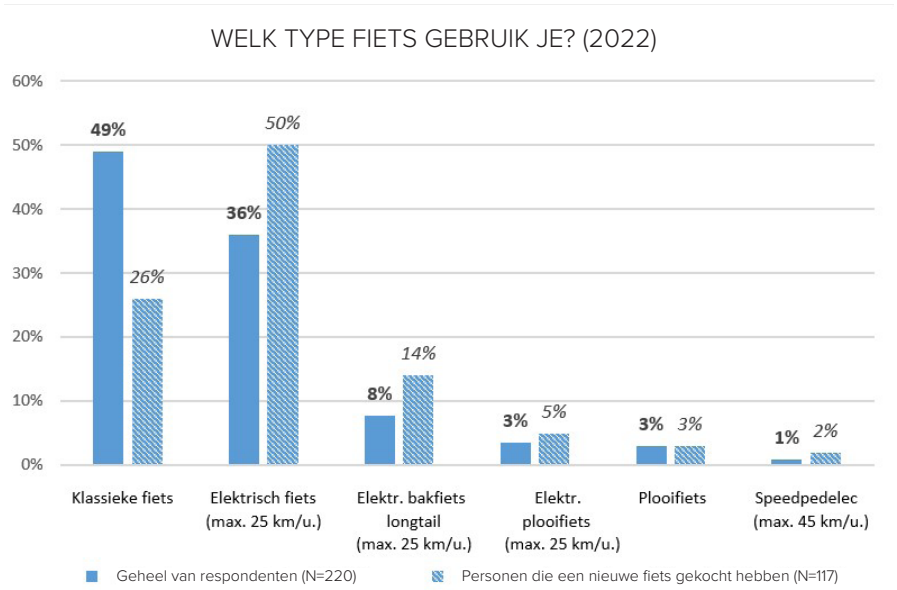


Afbeelding 10 – Waar heb je je fiets vandaan? (2022)



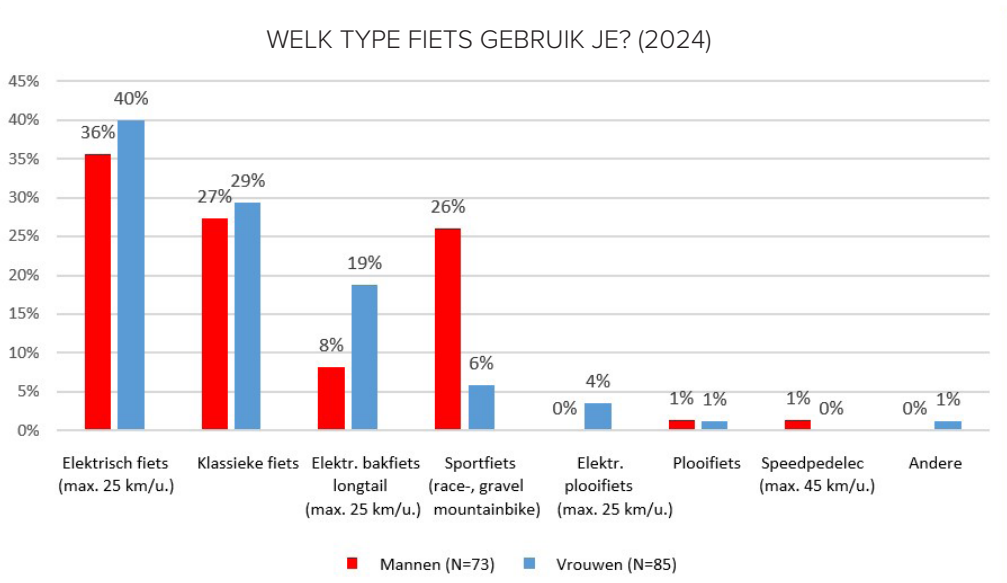
Als we het even van dichterbekijken, zien we dat **gewone fietsen (49%) bijna de helft van de fietsen van nieuwe fietsers uitmaken**, gevolgd door elektrische fietsen (36%) en bakfietsen of longtails (8%). Als we alle soorten elektrische fietsen meerekenen, zien we dat 48% van de nieuwe fietsers met een elektrische fiets is begonnen.

Toch moet worden opgemerkt dat mensen die een nieuwe fiets hebben gekocht, **duidelijk kiezen voor een elektrische fiets** (50% tegenover 26% voor klassieke fietsen), wat de grote populariteit van dit type fiets bij nieuwe fietsers in Brussel bevestigt. Er is ook een **duidelijke genderkloof op dit gebied**: 53% van de vrouwen gebruikte in 2022 een elektrische fiets, tegenover 43% van de mannen.



Afbeelding 11 – Welk type fiets gebruik je? (2022)

Deze genderkloof zien we ook terug in het type fiets dat mensen in 2024 gebruikten: vrouwen gebruiken over het algemeen meer bakfietsen dan mannen (19% tegenover 8%), terwijl mannen veel vaker een sportieve fiets hebben (26% tegenover 6% van de vrouwen).



Afbeelding 12 – Welk type fiets gebruik je? (2024)

## Drijfveren

We hebben de nieuwe fietsers ook gevraagd wat hen ertoe heeft aangezet om onlangs op de fiets te springen. Om alle mogelijkheden open te laten, werd de vraag naar hun motivatie als een open vraag gesteld, om zo meer ervaringen en verhalen te verzamelen in plaats van cijfers.

Uit de analyse van de open antwoorden blijkt dat de grootste motivatie van deze nieuwe fietsers het vooruitzicht was **om het openbaar vervoer te kunnen vermijden**, dat ze vaak te druk vinden, en dat ze beseften dat fietsen **tijd en comfort oplevert**. Sommige respondenten geven ook aan dat de coronapandemie daar nog een extra reden aan toevoegde, namelijk de angst voor besmetting door de drukte.

Ook mensen die voorheen hun dagelijkse verplaatsingen met de auto deden, geven aan dat ze tijd willen besparen: **de verkeersdrukte in Brussel** en de stress die dat met zich meebrengt, hebben hen ertoe aangezet om op de fiets te stappen. Ze vinden fietsen ook gewoon gezonder, omdat ze zo wat meer bewegen.

De laatste redenen die de respondenten noemen, zijn heel divers, gaande van het feit dat ze rekening houden met **de ecologische impact** van hun oude vervoersmiddel ten opzichte van de fiets, tot de **verbetering van de fietsinfrastructuur** in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Hoewel de meeste redenen vooral persoonlijke keuzes zijn, zegt een klein deel van de respondenten ook dat **veranderingen in hun privéleven** (verhuis, school van de kinderen ...) of werk (nieuwe job, hulp van het bedrijf om een fiets te kopen ...) hen ertoe hebben aangezet om op de fiets te springen.

Als we het over motivatie hebben, moeten we natuurlijk ook kijken naar wat mensen ervan weerhoudt om te fietsen. De twee belangrijkste redenen die de respondenten noemen, hangen samen met veiligheid: ze vonden **fietsen in Brussel te gevaarlijk** (42%) en/of voelden zich **niet op hun gemak in het verkeer** (39%). Daarna komt het feit dat ze geen fiets hebben (37%) en redenen die verband houden met de grote aantrekkingskracht van elektrische fietsen op nieuwe fietsers: opzien tegen de hellingen (30%), zweten (25%) en een onvoldoende fysieke conditie (21%).

*“De talloze veranderingen en werken aan het MIVB-netwerk. Daardoor zijn mijn verplaatsingen met bijna 20 minuten langer geworden, bovenop het ongemak van het delen van de ruimte.”*

*“Door de coronacrisis wilde ik niet meer met het openbaar vervoer reizen en omdat het mooi weer was, ben ik beginnen fietsen.”*

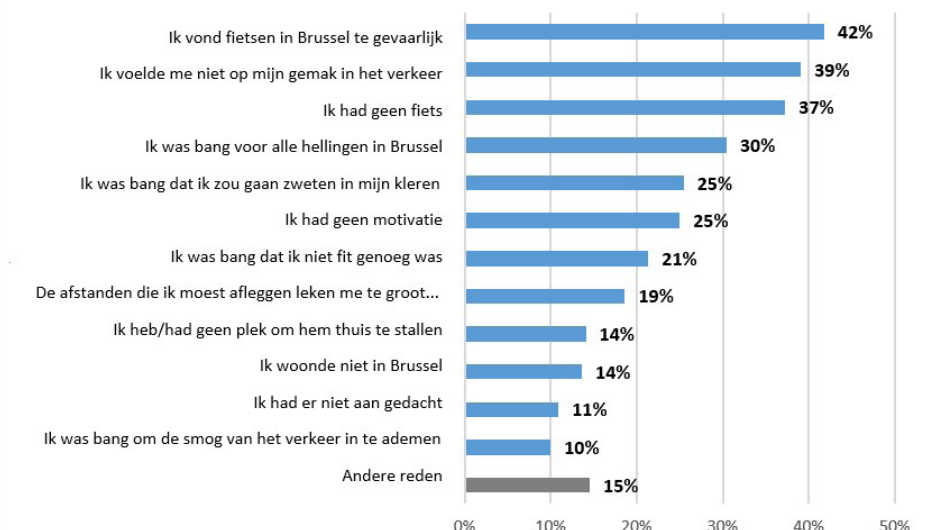
*“Heerlijk, een gevoel van vrijheid en sneller dan andere vervoersmiddelen. Ik heb een paar maanden de Villo's! gebruikt en heb daarna een tweedehandsfiets gekocht.”*

*“Gedaan met files.”*

*“Het feit dat het Brussels Gewest fietsvriendelijker is geworden of de bestaande voorzieningen heeft verbeterd.”*

*“Ik wil milieubewuster en fitter worden, en mijn auto laten staan.”*

### REDENEN OM NIET TE FIETSEN IN 2020/2021



Afbeelding 13 – Waarom gebruikte je vóór 2020/21 de fiets niet om je in Brussel te verplaatsen? (2022)

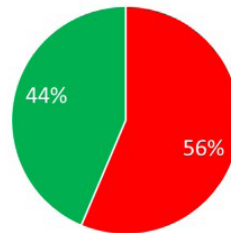
## Een duwtje in de rug?

Hoewel de hulp of invloed van een familielid of vriend in de antwoorden nauwelijks werd genoemd als motivatie om op de fiets te stappen, geeft 44% van de respondenten wel toe dat ze **door een familielid of vriend zijn geholpen of aangemoedigd**. Een minderheid (15%) zegt ook dat ze een training of opleiding hebben gevolgd om te leren fietsen (in het verkeer). In de meeste gevallen werden deze opleidingen gegeven door Pro Velo, waarbij de Bike Experience veruit het meest werd genoemd door de respondenten<sup>15</sup>.

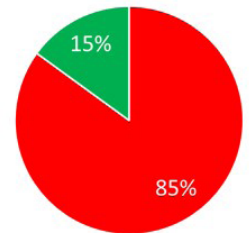
*“Ik heb deelgenomen aan Bike Experience van Pro Velo en dat heeft me enorm geholpen om beter op de hoogte te zijn van mijn rechten en mijn plaats in het verkeer in te nemen. Ik heb hierdoor een beetje meer zelfvertrouwen gekweekt.”*

*“Een opleiding van Pro Velo in de Europese instellingen. Heel erg nuttig!”*

Heb je hulp of een duwtje in de rug gekregen van vrienden of familie om te beginnen met fietsen? (N=220)



Heb je een training of opleiding gevolgd om te leren fietsen in Brussel? (N=220)



■ Nee ■ Ja

■ Nee ■ Ja

Afbeelding 14 – Heb je hulp of een duwtje in de rug gekregen van vrienden of familieleden om te beginnen met fietsen? // Heb je een training of opleiding gevolgd om te leren fietsen in Brussel? (2022)



15. Het is belangrijk om te vermelden dat de respondenten onder andere werden gerekruteerd via een database van mensen die zich hadden ingeschreven voor de nieuwsbrief van Pro Velo.

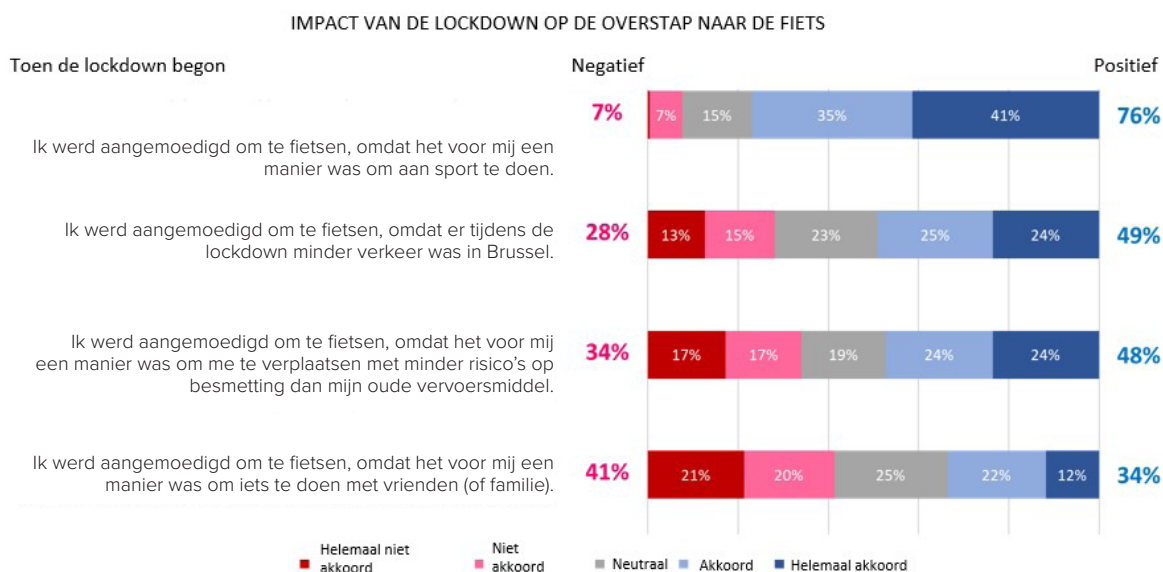


# Invloed van de coronacrisis en de lockdowns

Sommige respondenten hadden het er al spontaan over gehad: de coronacrisis en de lockdowns hebben een rol gespeeld bij hun beslissing om te gaan fietsen. Maar wat was de echte impact ervan?

Eerst en vooral lijkt het erop dat de fiets een echte **'sportieve' behoefte heeft ingevuld die was ontstaan door het gebrek aan beweging tijdens de lockdowns**: 76% van de nieuwe fietsers is ervan overtuigd dat ze op de fiets zijn gestapt om aan die behoefte te voldoen, waarvan 41% zegt zelfs *'helemaal'* overtuigd te zijn. Het feit dat er minder verkeer was in Brussel (49%) of dat andere vervoersmiddelen gezondheidsrisico's met zich meebrachten (48%) lijken in mindere mate ook een rol te hebben gespeeld.

De respondenten leggen daarentegen veel minder de nadruk op het 'sociale' aspect van fietsen tijdens de coronacrisis: slechts 34% vindt dat fietsen tijdens de lockdown voor hen een manier was om iets te doen met vrienden of familie.

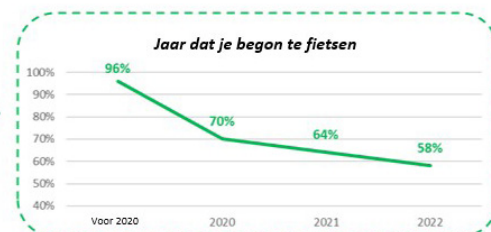
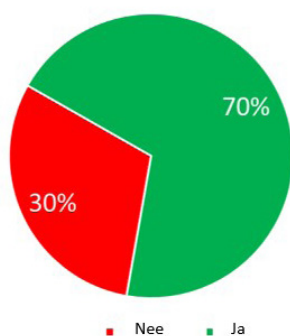


Afbeelding 15 – Welke van de onderstaande verklaringen hebben je echt aangezet om te beginnen fietsen? (2022)

Daarnaast zegt 7 op de 10 respondenten dat ze **al van plan waren om te beginnen fietsen vóór de lockdown**, dus dat de lockdown uiteindelijk slechts een **katalysator** was. We moeten dit cijfer wel een beetje in perspectief plaatsen: logisch dat de mensen die al af en toe fietsten voor de coronacrisis, al van plan waren om meer te gaan fietsen, net als zij die in 2020 zijn begonnen (70%). Dit geldt echter slechts voor 58% van de nieuwe fietsers sinds 2022, voor wie de lockdown dus een veel grotere rol heeft gespeeld bij hun beslissing om te gaan fietsen.

Ben je het eens met de volgende stelling?

Al voor de lockdown dacht ik erover om op de fiets te springen



Afbeelding 16 – Ben je het eens met deze uitspraak? Ik dacht er al over om te gaan fietsen vóór de lockdown (2022)

Uit de meeste antwoorden kwamen onderwerpen naar voren die al eerder waren genoemd in de open vraag over de motivatie, zoals minder verkeer, de behoefte aan lichaamsbeweging/buiten zijn, betere fietsvoorzieningen en een gebrek aan comfort/veiligheid in het openbaar vervoer. Tot slot werd de respondenten gevraagd om vrij op te noemen welke andere factoren in verband met de coronacrisis hun keuze om te beginnen fietsen hebben beïnvloed.

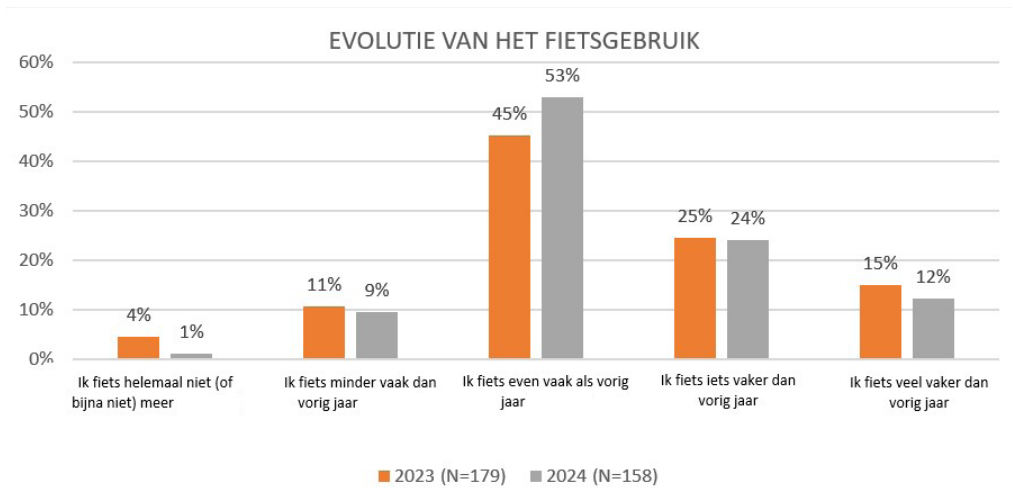
*“Sinds de lockdown kan ik de drukte in het openbaar vervoer minder goed verdragen (alleen de mensen, ik voel me er benauwd van, de bacteriën maken me niet uit).”*

# Evolutie van het fietsgebruik

## Een gewoonte die blijft

Het idee achter een onderzoek over een langere periode was om onze nieuwe fietsers drie jaar lang te volgen en zo te zien hoe hun fietsgebruik zich ontwikkelt.

Allereerst zijn bijna al onze respondenten **(96% in 2023 en 99% in 2024) gemotiveerd gebleven en zijn ze volhardend blijven fietsen (in vergelijking met het jaar ervoor)**<sup>16</sup>. Hoewel de fietsfrequentie in de meeste gevallen stabiel is gebleven (45% in 2023; 53% in 2024), merkt meer dan een derde van de respondenten **dat ze vaker fietsen dan het jaar ervoor**. Anderzijds zegt 1 op de 10 fietsers dat ze in 2024 wellicht minder vaak fietsten dan in 2023.



Afbeelding 17 – Wat is er veranderd in je fietsgedrag in Brussel ten opzichte van vorig jaar? (2023-2024)

Als we kijken naar alle respondenten sinds 2022 (N=220) en ervan uitgaan dat iedereen die tijdens het onderzoek afhaakte, niet meer fietst in het Brussels Gewest, dan kunnen we stellen dat **minstens 71% van de nieuwe fietsers in 2024 nog steeds fietst**<sup>17</sup>.

De belangrijkste redenen waarom nieuwe fietsers vaker de fiets nemen in Brussel zijn eigenlijk dezelfde als waarom ze begonnen zijn: het is een **handige en snelle vervoerswijze**, de **infrastructuur is flink verbeterd** en **het is goed voor hun gezondheid, hun portemonnee en het milieu**. Daar komt nog eens het zelfvertrouwen bij, dat vaak wordt genoemd door mensen die zeggen dat ze zich steeds meer op hun gemak voelen in het verkeer/in de stad en daardoor steeds meer fietsritten maken.

*“De vertragingen van het openbare vervoer en de tijd die elke rit met de bus/tram/metro kost (met de fiets gaat het veel sneller). Zin om meer te sporten en mijn dagelijkse ritten zijn korter en minder bergopwaarts dan vorig jaar.”*

*“Fysiek fit blijven, de prijs van brandstof en het gemak van parkeren.”*

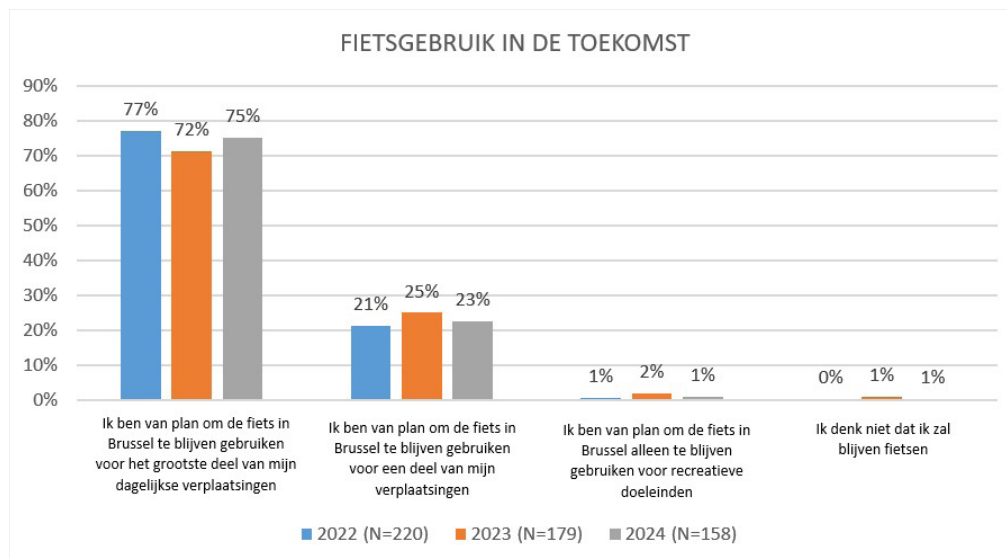
*“Nu ik eraan gewend ben, voel ik me wat meer op mijn gemak en sport ik meer (sinds juli heb ik een abonnement bij een fitnesscentrum op acht kilometer van mijn huis, waar ik met de fiets naartoe ga).”*

16. 4% van de respondenten die in 2023 deelnamen, zei dat ze helemaal niet meer fietsen in Brussel, vergeleken met het voorgaande jaar. Dus 96% is blijven fietsen in die periode.

17. In 2024 fietst nog steeds 99% van de fietsers, ook al fietsen sommigen minder dan vorig jaar. Dat betekent dat 157 van de 220 respondenten in 2022 nog steeds de fiets nemen, wat neerkomt op 71% van de nieuwe fietsers.

## ... en die de komende jaren zo zou moeten blijven

In 2024 denkt 98% van de respondenten dat ze ook in de toekomst blijven fietsen om zich te verplaatsen. 75% van de respondenten in 2024 is zelfs van plan om de fiets te gebruiken voor “het merendeel van hun dagelijkse verplaatsingen”.



Afbeelding 18 – Hoe zien je plannen eruit om de fiets de komende jaren in Brussel te gebruiken? (2022/2024)

Nog goed nieuws: als we kijken naar alle respondenten sinds 2022 (N=220), kunnen we stellen dat minstens 54%<sup>18</sup> van de nieuwe fietsers van plan is om de fiets te blijven gebruiken voor het merendeel van hun verplaatsingen in Brussel (zie afbeelding 18).

## Wie zijn de afhakers?

Bijna iedereen die is gestopt met fietsen, zegt dat dit **omwille van een bepaalde situatie is**, zoals ziekte, verhuis of zwangerschap. Dit zijn allemaal ingrijpende veranderingen die het moeilijk maken om op de fiets te springen.

Voor de mensen die van plan zijn om in de komende jaren de fiets vaarwel te zeggen, is veiligheid de belangrijkste reden: ze vinden de infrastructuur niet goed en klagen over het agressieve rijgedrag van sommige automobilisten.

*“Twee dingen: ik had in februari een flinke enkelblessure waardoor ik niet kon fietsen, en nu mijn enkel beter is, verblijf ik drie maanden in het buitenland.”*

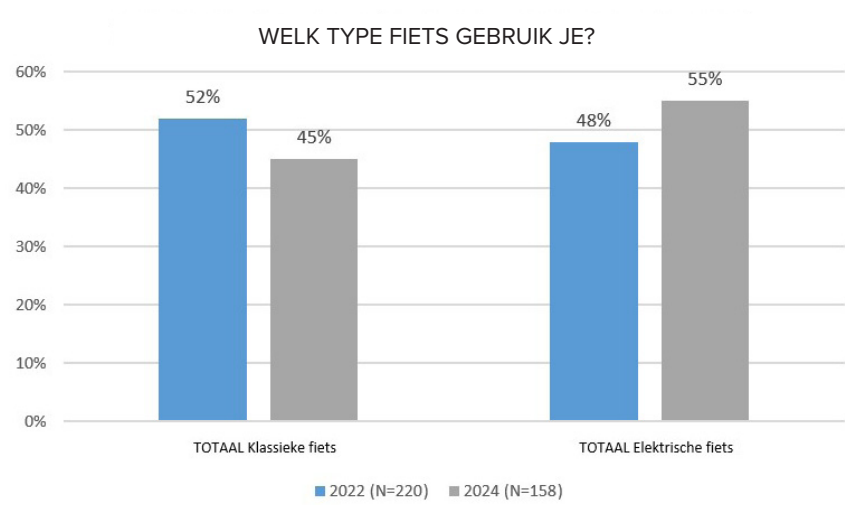
*“Het verkeer in de stad is nog steeds erg gevaarlijk, ik heb tijdens mijn hele zwangerschap niet gefietst en nu ik een baby heb, is fietsen voor mij niet meer mogelijk.”*

*“Als de infrastructuur niet beter wordt en automobilisten zo agressief blijven of nog agressiever worden, stop ik met fietsen of verhuis ik naar een stad waar het wel nog kan.”*

18. 75% van de steekproef van 2024, ofwel 119 respondenten, denkt dat ze de fiets zullen blijven gebruiken voor het grootste deel van hun verplaatsingen in Brussel. Dit is 54% (119/220) van de oorspronkelijke steekproef van 2022!

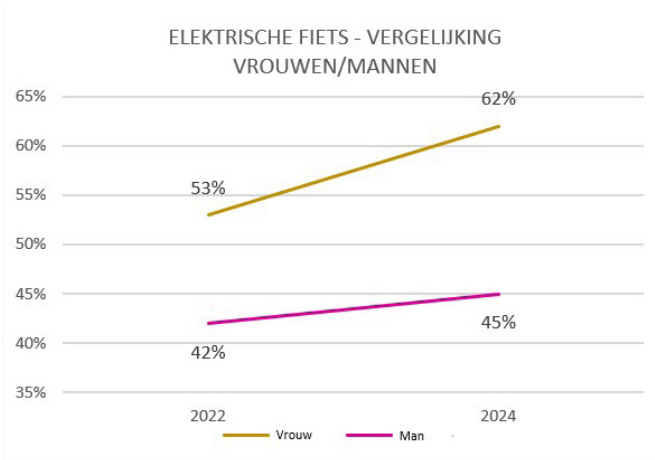
# Een toekomst waarin elektrisch rijden een belangrijke rol moet spelen

Zoals we al eerder hebben gezegd, hebben nieuwe fietsers **veel interesse in elektrische fietsen**. Van de mensen die op de fiets zijn gesprongen, is 36% in Brussel begonnen met een elektrische fiets. Deze trend wordt nog duidelijker als we het aantal elektrische fietsen in 2022 vergelijken met dat in 2024: **elektrische fietsen zijn nu in de meerderheid onder onze nieuwe fietsers** (55%, +7 procentpunten ten opzichte van 2022).



Afbeelding 19 – Welk type fiets gebruik je? (2022/2024)

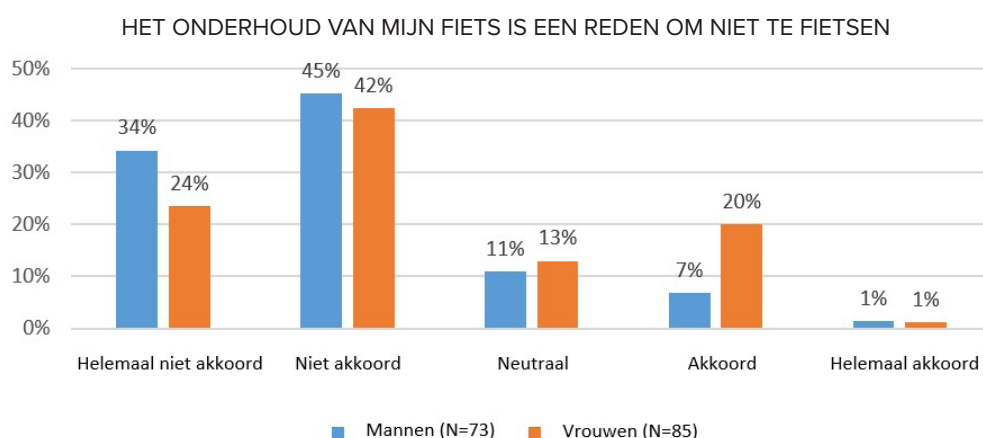
Deze elektrificatie wordt bovendien sterk gestimuleerd door **vrouwelijke fietsers**: 62% van hen gebruikt nu een elektrische fiets (+9 procentpunten ten opzichte van 2022), tegenover 45% van de mannen (+3 procentpunten).



Afbeelding 20 – Welk type fiets gebruik je? (2022/2024)

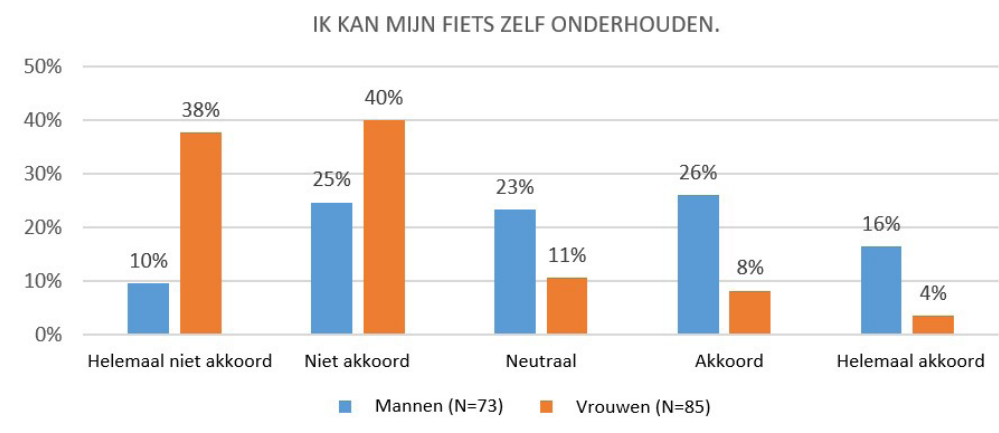
Deze reeks vragen is bedoeld om te achterhalen of fietsers hun fiets onderhouden en in hoeverre dit onderhoud een belemmering vormt om de fiets te gebruiken. En tot slot, hoe ze hun eigen vaardigheden op het gebied van fietsreparatie en hun zelfredzaamheid op dit gebied beoordelen.

Slechts 15% van de respondenten ziet het onderhoud van de fiets als een belemmering om te fietsen. Dit geldt evenwel **meer voor vrouwelijke fietsers** (21% tegenover 8% van de mannen).



Afbeelding 21 – Ben je het eens met de volgende uitspraken? Het onderhoud van mijn fiets is een belemmering om de fiets te gebruiken. (2024)

De resultaten zijn duidelijker als het gaat om het **gevoel van zelfredzaamheid bij dit onderhoud**, en de procentuele kloof tussen mannen en vrouwen wordt groter. 12% van de vrouwen zegt het gevoel te hebben dat ze hun fiets zelf kunnen onderhouden, tegenover 42% van de mannen.



Afbeelding 22 – Ben je het eens met de volgende uitspraken? Ik vind dat ik mijn fiets makkelijk zelf kan onderhouden. (2024)



# Veranderingen in het dagelijkse leven

Wat heeft er in de afgelopen drie jaar invloed gehad op het blijven fietsen of stoppen met fietsen? Theorieën over gedragsverandering benadrukken het belang van '**cruciale momenten**'. Ons gedrag heeft de neiging om in bepaalde gewoontes te vervallen, en die veranderen is best lastig. Dit geldt bij uitstek voor onze mobiliteitsgewoontes. Maar als er iets bijzonders gebeurt, zoals verhuizen of een nieuwe job, worden onze gewoontes door elkaar geschud.

Daarom hebben we de respondenten gevraagd naar deze twee gebeurtenissen: werk en verhuizen. Hoe hebben deze twee gebeurtenissen de fietsers in ons onderzoek beïnvloed om te beginnen fietsen en om te blijven fietsen?

In 2022 vond 66% van de 78 respondenten die onlangs waren verhuisd en 60% van de 61 respondenten die onlangs van job waren veranderd, dat deze verandering **een positieve invloed had op hun fietsgedrag**. In de jaren daarna kreeg een klein deel van de respondenten nog te maken met deze twee veranderingen. Dat zijn er te weinig om echte conclusies te trekken over een mogelijke impact. Meestal spelen deze drie factoren, of ze nu met de woonplaats of de werkplek te maken hebben, een rol bij de keuze van de respondenten.

1. De af te leggen afstand en de bruikbaarheid van **bestaande alternatieven**: als de **afstanden** groter worden, stappen sommigen over van wandelen naar fietsen. In dezelfde logica zal een verhuis naar de rand van de stad mensen ertoe aanzetten om te fietsen. Anderzijds kan de aanwezigheid van een metro mensen er juist van weerhouden om te fietsen.

*"Ik woon niet meer in Brussel, maar in de rand (Kraainem/Zaventem). Daarom heb ik een elektrische fiets gekocht en blijf ik met de fiets naar mijn werk gaan."*

*"Ik fiets minder vaak, omdat ik nu vlak bij een metrohalte woon."*

2. De **fietsbaarheid** van de wijk: de aanwezigheid van fietsinfrastructuur beïnvloedt het gevoel van veiligheid.

*"Vroeger fietste ik niet voorbij de kleine ring, die vrij goed is aangelegd voor fietsers. Nu moet ik door Kuregem en voel ik me niet veilig (...)."*

3. De beschikbaarheid van **veilige fietsenstallingen**: soms wordt de keuze van een woning zelfs beïnvloed door de mogelijkheid om de fiets veilig te stallen. Sommigen geven het op omdat er geen plek is om hun fiets te parkeren.

*"De fiets heeft mijn verhuis wel beïnvloed: ik heb bewust een plek gekozen met een veilige garage om mijn fiets te kunnen stallen."*

*"Ik heb nog geen fietsbox op mijn nieuwe adres, dat is echt een probleem (...)."*

*"Nu staat mijn fiets vast aan een paal op straat."*

## Andere veranderingen

Naast de invloed van deze twee gebeurtenissen, konden de deelnemers ook aangeven of andere (grote en recente) veranderingen van invloed waren geweest op hun fietsgedrag sinds ze weer waren gaan fietsen. **De komst van een kind in het gezin**, gevolgd door **fysieke problemen en ongelukken**, worden genoemd als redenen om minder te fietsen. Ongeveer dertig respondenten kregen elk jaar te maken met deze "andere" veranderingen.

*"Ik heb een baby, dus ik moet hem naar de crèche brengen. Ik doe dat met de fiets, maar via een andere, veiligere route."*

*"Mijn vrouw is zwanger, dus we gaan niet meer met z'n tweeën op de fiets, maar met de auto omdat er geen fatsoenlijk openbaar vervoer is."*

*"Om medische redenen ben ik minder alert en heb ik minder vertrouwen in mezelf op de fiets in het verkeer."*

*"Ik ben gevallen met mijn fiets. Na dat ongeluk durfde ik niet meer fietsen, dus heb ik zes maanden niet gefietst."*

Het **mobiliteitsbeleid van werkgevers** speelt ook een rol als katalysator door voorzieningen zoals fietsenstallingen en douches aan te bieden, of als belemmering als een bedrijfswagen deel uitmaakt van het mobiliteitspakket.

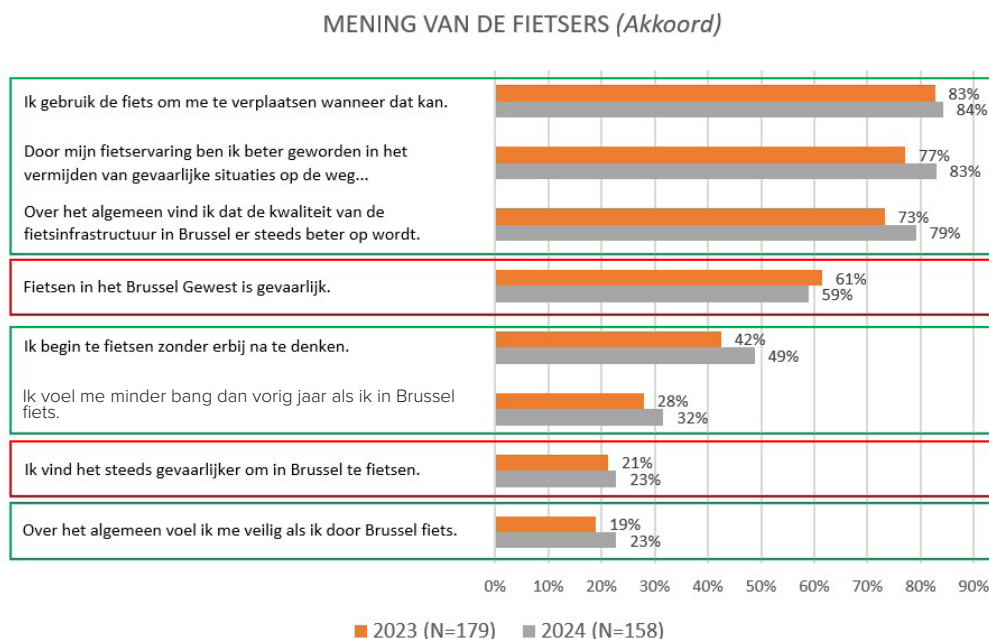
*"Bewustmakingscampagne op het werk, sportieve uitdagingen in teams georganiseerd door het werk."*

*"Omdat ik een bedrijfswagen heb, neem ik vaker de auto voor lange ritten."*

# Een algemeen gevoel dat stilaan verbetert

We hebben de deelnemers gevraagd om hun mening te geven over de volgende acht uitspraken. De onderstaande grafiek toont de subtotalen van de antwoorden “mee eens” en “helemaal mee eens”.

De groen onderstreepte uitspraken zijn positief geformuleerd, wat betekent dat een hoge mate van instemming wijst op een positieve situatie. In het geval van de rood onderstreepte uitspraken, die negatief zijn geformuleerd, wijst een hoge mate van instemming op een negatieve situatie.



Afbeelding 23 – Ben je het eens met deze stelling? (2023-2024)

Elke uitspraak krijgt in 2024 iets meer positieve reacties dan in 2023 (op één na). Deze positieve ontwikkeling kan wijzen op verbeteringen op twee niveaus:

1. door externe factoren, zoals de verbetering van de Brusselse infrastructuur,
2. door persoonlijke factoren, zoals meer ervaring met fietsen.

Drie uitspraken komen in 2024 het dichtst in de buurt van unanimititeit:

- **84%** zegt de fiets te gebruiken om zich te verplaatsen wanneer dat mogelijk is.
- **83%** zegt dat ze door te fietsen beter kunnen omgaan met gevaarlijke situaties op de weg.
- **79%** vindt dat de fietsinfrastructuur in Brussel steeds beter wordt.

*“De fietsinfrastructuur wordt beter, maar is vaak nog steeds slecht, bijvoorbeeld in de Belliardstraat.”*

*“(…) Er zijn nog steeds gevaarlijke plekken zoals Meiser of Montgomery, **ook al is het nu iets beter.** (…)”*

Twee punten zetten echter een duidelijk kanteekening bij de positieve meningen.

- Ten eerste vindt nog steeds **59% van de respondenten dat fietsen in het Brussels Gewest gevaarlijk is.**
- Slechts **23% voelt zich veilig** om in Brussel te fietsen.

Deze gevoelens komen ook duidelijk naar voren in de uitspraken van de respondenten:

*“Ik kom bijna elke dag gevaarlijke situaties tegen, ook al probeer ik te anticiperen.  
Veel automobilisten zien fietsers gewoon niet of beseffen niet hoe gevaarlijk hun gedrag is.”*

*“De **agressiviteit van automobilisten** (ik ben nog nooit zo vaak zonder reden beledigd als sinds ik fiets), het fysieke gevaar voor mij en mijn kinderen (longtailfiets).”*

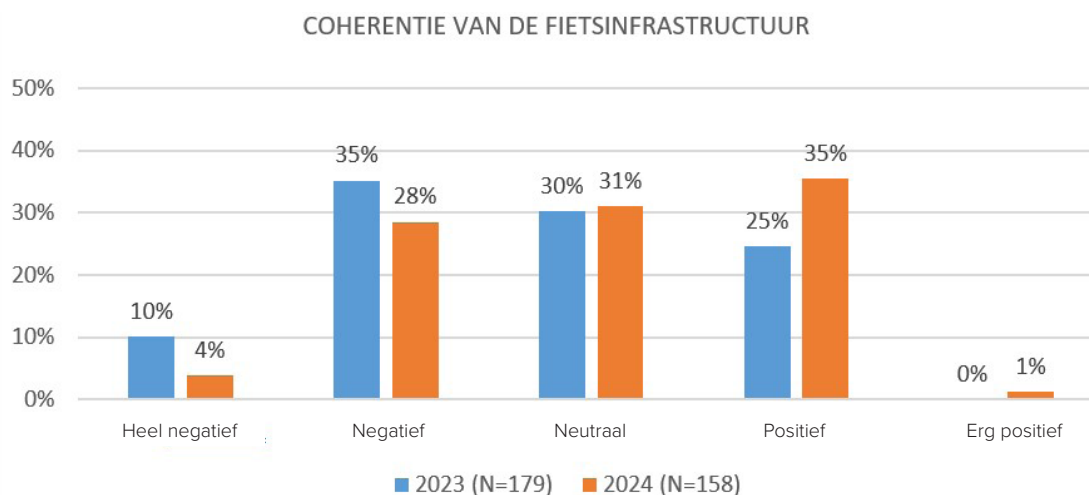
Kortom, hoewel het gevoel van veiligheid en gevaar op de fiets in Brussel een punt van zorg blijft voor de bevroegde fietsers, zijn de resultaten en de evolutie tussen 2023 en 2024 hoopgevend.



# Fietsbeleid

Laten we nu eens kijken naar een aantal specifieke aspecten van het fietsbeleid. We vroegen de respondenten om zeven criteria te beoordelen op basis van het feit of ze de ontwikkeling ervan (heel) positief of (heel) negatief vinden. Van deze zeven criteria wordt de kwaliteit van de infrastructuur het meest positief beoordeeld, met 77% positieve meningen in 2024.

Daarna vallen twee punten op. Het gaat in de eerste plaats om de coherentie van de fietsvoorzieningen en vervolgens om de interactie met andere weggebruikers.



Afbeelding 24 – Hoe beoordeel je de ontwikkeling van deze verschillende aspecten van het fietsbeleid in Brussel sinds je op de fiets bent gesprongen? (2023-2024): coherentie

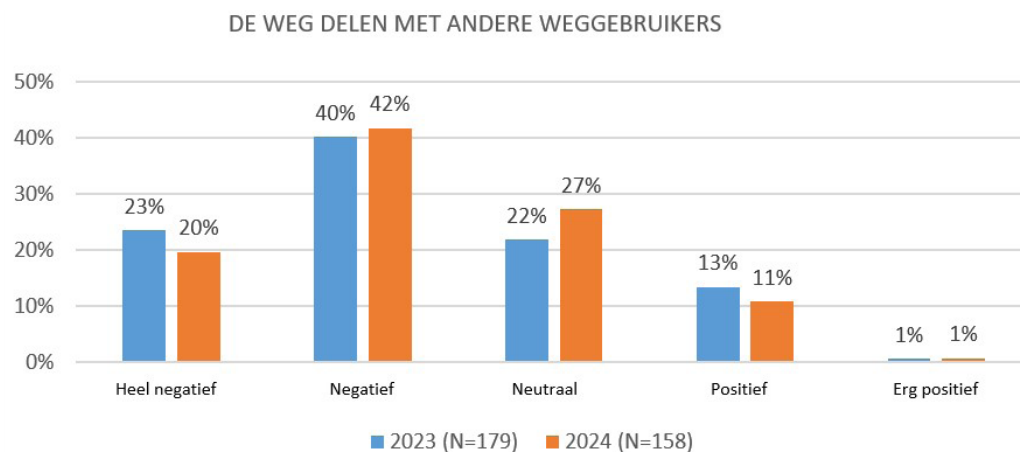
Hoewel de score nogal gemengd is (32% negatief en 36% positief in 2024), is de perceptie over de coherentie van de fietsvoorzieningen tussen 2023 en 2024 flink verbeterd, met 11% meer positieve meningen in 2024. Dit komt helemaal overeen met de 79% die het eens is met de stelling dat de kwaliteit van de fietsinfrastructuur in Brussel beter is geworden. Een deelnemer vat het zo samen:

*“(...) ondanks de recente verbeteringen zijn er nog niet genoeg fietspaden en zijn ze niet veilig genoeg (gescheiden van het autoverkeer). De fietspaden stoppen zomaar op een gegeven moment, met een gevaarlijke oversteekplaats om een nieuw fietspad te bereiken dat enkele tientallen meters verderop ligt. Er is geen logische samenhang in het netwerk (...).”*

Vervolgens krijgt de interactie met andere weggebruikers maar liefst 20% zeer negatieve beoordelingen. Ter vergelijking: het percentage zeer negatieve beoordelingen voor andere aspecten bedraagt maximaal 11%. Dit aspect krijgt ook het grootste aantal negatieve beoordelingen in totaal (~60%), zonder echte positieve ontwikkeling in 2024.

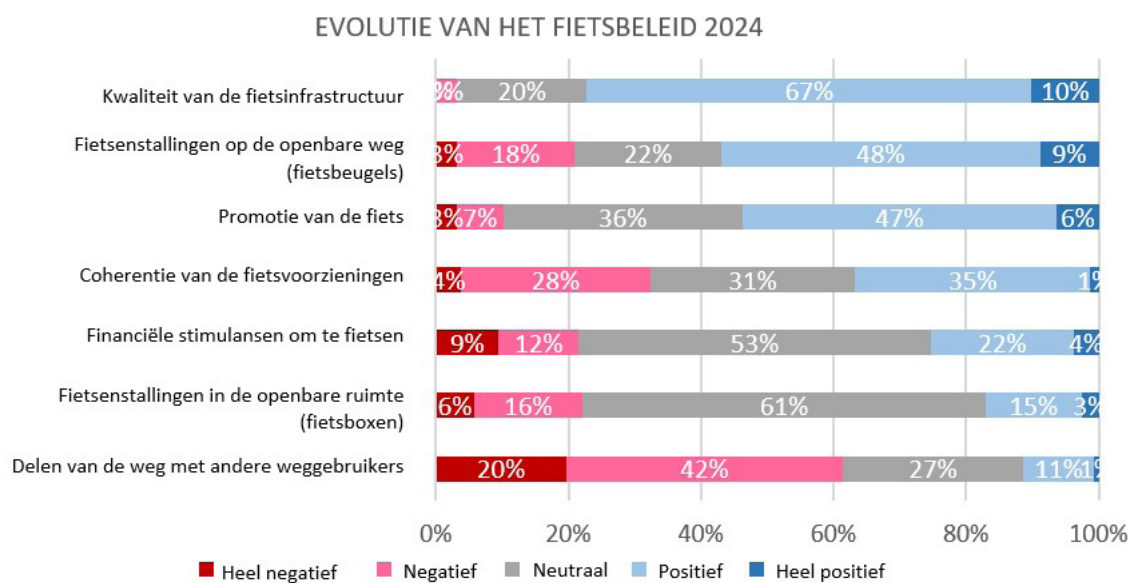
*Op veel plaatsen is de infrastructuur niet aangepast, wat ervoor zorgt dat fietsen gevaarlijk is. Andere weggebruikers zijn roekeloos en houden geen rekening met ons, zelfs niet als we voorrang hebben.”*

*“Gevaarlijk! Automobilisten letten niet op. Gevaarlijk rijgedrag van steps.  
Gedeelde fietspaden en voetpaden gaan niet goed samen, wat vervelend is voor zowel fietsers als voetgangers. (...)”*



Afbeelding 25 – Hoe beoordeel je de ontwikkeling van deze verschillende aspecten van het fietsbeleid in Brussel sinds je op de fiets bent gesprongen? (2023-2024)

Hieronder vind je de grafiek met alle criteria die de deelnemers hebben beoordeeld.



Afbeelding 26 – Hoe beoordeel je de ontwikkeling van deze verschillende aspecten van het fietsbeleid in Brussel sinds je op de fiets bent gesprongen? (n=158, 2024)



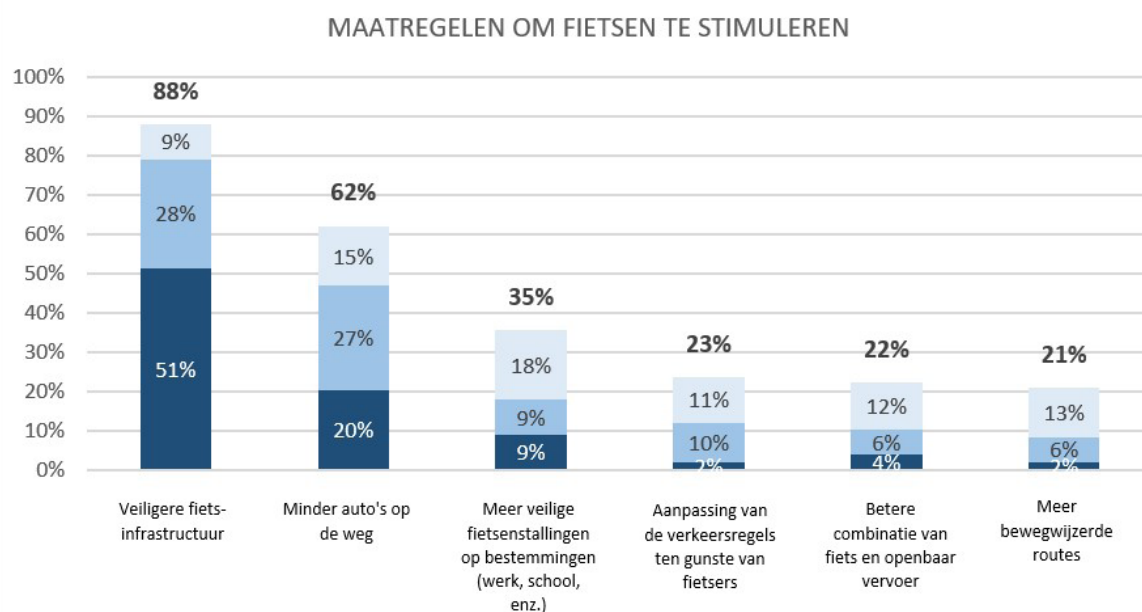
# Behoeften van nieuwe fietsers

In verband met het fietsbeleid, vroegen we fietsers welke maatregelen ze nodig of wenselijk vinden, en vroegen we hen deze in een top 3 te zetten. Elke respondent kon maar drie antwoorden kiezen en deze rangschikken.

Voor 88% van de respondenten is **veiligere fietsinfrastructuur** de belangrijkste maatregel om fietsen makkelijker te maken. 51% vond dit zelfs de allerbelangrijkste maatregel. Dit maakt nog eens duidelijk dat infrastructuur voor de respondenten echt een prioriteit is.

**Minder autoverkeer** kwam op de tweede plaats, met in totaal 62%. Op de derde plaats kwam een **groter aanbod van veilige fietsenstallingen op de plaats van bestemming** (werk, school, enz.), gekozen door 35% van de respondenten. Deze resultaten komen ook overeen met de antwoorden op de open vragen.

*“Persoonlijk voel ik me **nog niet veilig en zelfverzekerd genoeg om mijn kind mee te nemen**. Het is soms ook lastig dat je niet weet of je een veilige plek vindt om je fiets vast te zetten (gezien het aantal diefstallen **denk je twee keer na** voordat je op pad gaat).”*



Abbeelding 27 – Welke maatregelen zouden je fietsmobiliteit ten goede komen? (n = 158, 2024)

Hoewel er consensus bestaat over de drie belangrijkste maatregelen, is het moeilijker om de overige maatregelen te rangschikken, aangezien de deelnemers deze in ongeveer gelijke mate (20%) belangrijk vinden. Er zijn echter opvallende verschillen tussen mannen en vrouwen als we naar deze drie maatregelen kijken:

1. Voor mannen is het belangrijker dat de **verkeersregels worden aangepast voor fietsers**.
2. **Meer financiële steun** (van de werkgever of de overheid) is een maatregel waarbij de meningen verdeeld zijn. Maar deze maatregel krijgt de minste steun van vrouwen en is vooral populair bij mannen.
3. **Een betere combinatie van fiets en openbaar vervoer** spreekt dan weer vooral vrouwen aan, terwijl mannen dit als de minst belangrijke maatregel zien.

Het lijkt erop dat mannen en vrouwen andere ideeën hebben over hoe we meer mensen op de fiets kunnen krijgen. Je zou kunnen zeggen dat dit verschil te maken heeft met hoe mannen en vrouwen tegen de fiets aankijken.

De meeste van deze maatregelen zijn al aan bod gekomen in de vorige delen (parkeren, voorzieningen, enz.). In dit deel hebben we gekeken hoe belangrijk mensen de maatregelen vinden. Hierdoor hebben we nu een beter beeld van wat de prioriteiten zijn voor elke maatregel, tenminste volgens de respondenten. Deze resultaten weerspiegelen de huidige situatie: er is al werk verzet, waarvan de eerste resultaten langzaam zichtbaar worden, maar meer veiligheid en betere fietsinfrastructuur blijven de belangrijkste behoeften van de respondenten.



# Conclusie

Door de verzamelde resultaten te analyseren, kunnen we nu een aantal antwoorden geven op de vragen die aan de basis van dit onderzoek lagen.

Naast het feit dat de fiets tijdens de pandemie een uitweg bood, is de fiets in de jaren daarna ook populair gebleven. **Minstens 71% van de respondenten uit de eerste steekproef van 2022 bleef in de drie jaar van het onderzoek met de fiets rondrijden** in het Brussels Gewest. **Volgens de enquête van 2024 fietst 72% van de respondenten, ofwel 51% van de respondenten uit de eerste steekproef van 2022, zelfs minstens 3 tot 4 keer per week naar het werk.** Het ging dus niet om een tijdelijke trend, maar om een blijvende modal shift.

Hoewel deze shift zich in de loop van de tijd heeft doorgezet, sprongen de respondenten op de fiets in de bijzondere context van de lockdown. Voor sommigen was de lockdown slechts een katalysator om ook daadwerkelijk op de fiets te springen. Zeven op de tien waren eigenlijk al van plan om vóór 2020 te beginnen fietsen. Een ander deel van de nieuwe fietsers (58%) zegt dat de coronacrisis een beslissende rol heeft gespeeld in hun overstap.

In deze periode van inactiviteit was fietsen vooral een manier om te sporten en buiten te zijn. Daarnaast heeft de uitzonderlijke verminderde verkeersdrukke, samen met de verbeterde fietsinfrastructuur, ervoor gezorgd dat mensen vaker de fiets pakten. Tegelijkertijd hadden mensen minder vertrouwen in het openbaar vervoer vanwege het ongemak en het risico op besmetting.

De resultaten van het onderzoek geven ook een beter beeld van hoe deze modale shift tot stand is gekomen. **Een van de eerste stappen is heel simpel: toegang tot de juiste uitrusting.** Eerst moet je een fiets hebben: 89% van de respondenten had er geen voordat ze echt begonnen met fietsen. Daarnaast wijst het grote aantal respondenten (44%) dat door een familielid werd aangezet tot fietsen of hulp kreeg van een familielid, op het belang van psychosociale factoren. Het onderzoek naar het profiel van niet-fietsers (2022, Bas de Geus) maakte al duidelijk dat **de omgeving een belangrijke rol speelt bij de keuze van het vervoersmiddel.** Het overheidsbeleid moet deze lacune bij Brusselse burgers die ver van de fietscultuur af staan, helpen opvullen.

Onze respondenten die vastbesloten zijn om te gaan fietsen, hebben een profiel dat vergelijkbaar is met dat van recente mobiliteitsenquêtes onder de fietsers in Brussel - zowel qua leeftijd, opleidingsniveau, beroepssituatie als woonplaats.

Uit het onderzoek blijkt ook hoe het fietsgedrag van deze nieuwe fietsers in de loop der jaren evolueert. **Hoewel de helft van hen even vaak fietst, fietst meer dan een derde steeds vaker.** De redenen om meer te fietsen zijn vrijwel dezelfde als de redenen om te beginnen met fietsen, afgezien van de redenen die direct verband houden met de coronacrisis.

Fietsers vluchten van andere drukke vervoersmiddelen, zoals de metro of de autowegen in de hoofdstad. In vergelijking met het openbaar vervoer en de auto is de fiets handig en snel, of in ieder geval gegarandeerd zonder vertraging. De respondenten noemen vervolgens de aanzienlijke verbetering van de fietsinfrastructuur, gevolgd door de voordelen voor hun gezondheid, hun portemonnee en het milieu.

Sommige open vragen gingen verder dan deze praktische redenen en brachten ook het plezier van fietsen naar voren. Vrijheid, het plezier om actief te zijn en van het buitenleven te genieten, zijn onlosmakelijk verbonden met het praktische aspect als we kijken naar de onderliggende motivaties om te fietsen.

Als de keuze voor de fiets zo voor de hand ligt, rijst de vraag: waarom ben je niet eerder begonnen? **Enkele redenen om pas in 2020 of 2021 op de fiets te stappen, zijn onder meer dat fietsen gevaarlijk leek en dat men zich niet op zijn gemak voelde in het verkeer.** Daarnaast hadden sommigen, zoals al gezegd, gewoon geen toegang tot een fiets. Pas later komen argumenten als het hellende terrein, zweten en een slechte fysieke conditie naar voren.

Het feit dat er niet aan fietsen is gedacht, komt slechts bij 11% van onze respondenten voor, terwijl deze reden in de enquête onder nieuwe fietsers uit 2017 nog bovenaan stond. Afgezien van deze reden komen de andere resultaten van beide enquêtes overeen. Een mogelijke verklaring voor dit verschil is dat fietsen de laatste jaren steeds meer in het straatbeeld te zien is.

Het is ook interessant om na te gaan waarom sommige mensen willen stoppen met fietsen of al zijn gestopt. **De 'afhakkers' in onze steekproef noemen vooral situationele factoren**, zoals ziekte, een verhuis of een zwangerschap. Voor mensen die van plan zijn om in de komende jaren te stoppen met fietsen, is veiligheid de belangrijkste reden voor hun (gebrek aan) motivatie: ze geven zowel de infrastructuur, die ze als gebrekkig beschouwen, als het agressieve gedrag van sommige automobilisten de schuld.

Dit ambivalente gevoel komt ook naar voren in de reacties van de fietsers.

Eenzijds zegt 79% dat de kwaliteit van de fietsinfrastructuur in Brussel beter wordt. De coherentie van deze infrastructuur is het onderdeel van het fietsbeleid dat in de loop van dit onderzoek het meest positief werd beoordeeld.

Anderzijds wordt **de interactie met andere weggebruikers als het meest negatieve punt genoemd**, zonder dat er sprake is van een bemoedigende evolutie van jaar tot jaar. 59% van de respondenten vindt het nog steeds gevaarlijk om te fietsen in het Brussels Gewest. Slechts 23% voelt zich veilig op de fiets in Brussel.

Veiligheid en minder autoverkeer blijven dan ook de belangrijkste behoeften van de respondenten. Het derde punt is meer veilige fietsenstallingen op de bestemming (werk, school, enz.).

De andere maatregelen, waarvan de prioriteit lager wordt ingeschat, zorgen voor meer verdeeldheid. Zo staat vooral de verbetering van de combinatie fiets/openbaar vervoer hoog op de agenda van de vrouwelijke respondenten, terwijl mannen dit als het minst belangrijk beschouwen. Zij geven de voorkeur aan maatregelen zoals aanpassing van de verkeersregels en meer financiële steun voor fietsers.

Deze resultaten weerspiegelen de huidige situatie. De weg naar een echte fietsstad is nog lang en er zijn nog veel obstakels te overwinnen. Brussel is evenwel op de goede weg. Het werk dat al is gedaan, heeft een positieve invloed op hoe fietsers het fietsbeleid zien en op hun fietsgedrag.

Dit groeiende optimisme zie je terug in de wens van bijna alle respondenten (98% in 2024) om hun fiets in het Brussels Gewest te blijven gebruiken om zich te verplaatsen. Driekwart van hen zegt dat ze de fiets willen blijven gebruiken voor “het grootste deel van hun dagelijkse verplaatsingen”. Dit bevestigt dat de fiets, die vooral tijdens de coronacrisis populair werd als recreatiemiddel, nu ook steeds meer een vervoermiddel voor dagelijks gebruik wordt.





# Bibliografie

- Adam, Mathieu & Sayagh, David ea, “Changes in cycling practices in France during the Covid-19 pandemic. An illusory reduction in inequalities”, *Journal of Transport & Health*, (2023).
- Buehler, Ralph & Pucher, John, “COVID-19 Impacts on Cycling, 2019-2020”, *Transport Reviews*, (2021).
- Buehler, Ralph & Pucher, John, “Cycling through the COVID-19 Pandemic to a More Sustainable Transport Future: Evidence from Case Studies Of 14 Large Bicycle-Friendly Cities in Europe and North America”, *Sustainability*, (2022).
- Cusack, Meagan, “Individual, social and environmental factors associated with active transportation commuting during the COVID-19 pandemic”, *Journal of Transport & Health*, (2021).
- De Geus, Bas & Wuytens, Nils ea, “Profilingstudie over de niet-fietsers”, 2016.
- De Haas, Mathijs & Faber, Roel ea, “How COVID-19 and the Dutch ‘intelligent lockdown’ change activities, work and travel behaviour: Evidence from longitudinal data in the Netherlands”, *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, (2020).
- De Palma, André & Vosough, Shaghayegh ea, “An overview of effects of COVID-19 on mobility and lifestyle: 18 months since the outbreak”, *Transportation Research Part A*, (2022).
- De Séjournet, Alice & Macharis, Cathy ea, “Evolution of urban mobility behaviour in Brussels as a result of the COVID-19 pandemic”, *Regional Science Policy & Practice*, (2022).
- De Vos, Jonas, “The effect of COVID-19 and subsequent social distancing on travel behavior”, *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, (2020).
- Francke, Angela, “Cycling during and after the COVID-19 pandemic”, *Advances in Transport Policy and Planning*, (2022).
- Kraus, Sebastian & Koch, Nicholas, “Provisional COVID-19 Infrastructure induces large, rapid increases in cycling”, (2020).
- Lecouteux, Guilhem & Moulin, Léonard, “Cycling in the aftermath of COVID-19: An empirical estimation of the social dynamics of bicycle adoption in Paris”, *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, (2024).
- Li, Duo & Lasenby, Joan, “Investigating impacts of COVID-19 on urban mobility and emissions”, *CITIES*, (2023).
- Mattauch, Linus & Ridgway, Monica ea, “Happy or liberal? Making sense of behavior in transport policy design”, *Transportation Research Part D*, (2015).
- Pro Velo, “Les nouveaux cyclistes à Bruxelles depuis 2015 : résultats de l’enquête menée en 2017”, (2017).
- Rérat, Patrick & Haldimann, Lucas ea, “Cycling in the era of Covid-19: The effects of the pandemic and pop-up cycle lanes on cycling practices”, *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, (2022).

# “Nieuwe fietsers”

Wat dreef mensen om op de fiets te springen tijdens de coronacrisis?

Alice de Walque

Antoine Châtelet

Max Engelen



BRUXELLES MOBILITÉ  
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES  
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

Pro Velo