



FIETSOBSERVATORIUM IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

TELLINGEN EN GEGEVENSANALYSE

VERSLAG 2024

Marine De Mey
Antoine Châtelet

overheden@provelo.org

INHOUDSOPGAVE

INHOUDSOPGAVE	2
SAMENVATTING	8
INLEIDING	10
Historiek en methodologie	10
RESULTATEN VAN DE TELLING	12
Kwantitatieve tellingen	12
Seizoenstrends tussen 2023 en 2024	14
Meteorologische factor	16
Evoluties sinds 2010	17
Verhoudingen van mannen, vrouwen en kinderen	18
Helmdracht	19
Kwalitatieve tellingen	21
Soorten fietsen	21
Het aandeel mannen/vrouwen naargelang het soort fiets	22
Fietsers met een helm volgens fietstype en gender	24
Kinderen vervoeren	25
Fietsverlichting bij het vallen van de avond	27
Parkeren	28
VERSLAG VAN DE PERMANENTE ENQUÊTE	31
Samenvatting	31
Methodologie	31
Type verplaatsing en details van de steekproef	32
Details van de steekproef	32
Type verplaatsing	34
Fietstype	37
Afgelegde afstand	38
Gebruiksfrequentie van de verschillende vervoerswijzen	38
Vervoermiddel ter vervanging van de fiets	40
Kwaliteit van het fietstraject	40
Gevoel van continuïteit van de fietsrit	40
Perceptie van de kwaliteit van de fietsinfrastructuur	42
Veiligheidsgevoel op de fiets	42
Toegang tot veilig parkeren thuis en op de bestemming	43
Fietsendiefstal	44
Fietsongeval	46



BIJLAGE 1: METHODOLOGISCHE VERANDERING IN SEIZOENSGEBONDEN KWANTITATIEVE TELLINGEN	49
Bevindingen over de aanpassing van de methodologie	49
Nieuwe methode (sinds januari 2021)	50
I. Voorwaarden voor de uitvoering van de tellingen	50
II. Hoe tellen we?	50
Aanpassing en opschoning van de gegevens (van 1998 tot 2020)	51
 BIJLAGE 2: VRAGENLIJST VAN DE PERMANENTE ENQUÊTE (SINDS 2021)	 53
 BIJLAGE 3: EVOLUTIES SINDS 1999	 57
Kwantitatieve tellingen	57
Detail van de evolutie per telplaats	58
Verhoudingen van mannen, vrouwen en kinderen	62
Helmdracht	62
 BIJLAGE 4: GEDETAILLEERDE RESULTATEN VAN DE EVOLUTIE IN DE TELLINGEN SINDS 2010	 63
 BIJLAGE 5: GEDETAILLEERDE RESULTATEN VAN DE TELLINGEN ROND FIETSVERLICHTING	 64
 BIJLAGE 6: DETAILS ANTWOORDEN PERMANENTE ENQUÊTE	 65

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 8.00 en 9.00 uur 's ochtends) van de 26 telpunten, voor het hele jaar 2024 (in absolute aantallen fietsers). Bron: Pro Velo	13
Afbeelding 4: Evolutie van het gemiddeld aantal fietsers per kruispunt en per seizoen, op weekdays van 8.00 en 9.00 uur, tussen 2010 en 2024. Bron: Pro Velo.	15
Afbeelding 5: Evolutie van de weersomstandigheden voor elke telperiode tussen 2019 en 2024. Bron: Pro Velo, gebaseerd op gegevens van de klimatologische overzichten van het KMI (2024).	16
Afbeelding 6 - Evolutie van de fietsstromen (uurgemiddelde per telpunt) in Brussel tussen 2010 en 2023 - de gegevens worden ook weergegeven in een tabel in bijlage 5. Bron: Pro Velo	17
Afbeelding 7 - Evolutie van de man-vrouwverdeling van fietsers in het Brussels Gewest sinds 2010, voor de 26 telpunten en de maanden januari, mei, september en november. Bron: Pro Velo.	19
Afbeelding 8 - Evolutie van het aandeel fietsers met een helm onder de fietsers, waargenomen bij kwantitatieve tellingen sinds 2010. (26 locaties; tellingen in januari, mei, september en november) Bron: Pro Velo.	19
Afbeelding 9 - Verdeling van de verschillende soorten fietsen die in 2024 tussen 8.00 en 9.00 uur 's ochtends werden geteld. Bron: Pro Velo.	21
Afbeelding 10 - Aandeel mannen/vrouwen naar type fiets (cijfers 2024) ("STD-fiets" staat voor "standaardfiets"). Bron: Pro Velo.	23
Afbeelding 11 - Aandeel mannen/vrouwen volgens de aanwezigheid van elektrische trapondersteuning (cijfers 2024). Bron: Pro Velo.	23
Afbeelding 12 - Helmdracht onder fietsers, afhankelijk van gender en fietstype. Bron: Pro Velo.	24
Afbeelding 13 - Aandeel fietsen met voorzieningen om kinderen te vervoeren. Bron: Pro Velo.	25
Afbeelding 14 - Verdeling man/vrouw van het aantal fietsen dat is uitgerust om kinderen te vervoeren. Bron: Pro Velo	26
Afbeelding 15 - Soort fiets, uitgerust voor het vervoeren van kinderen en gebruikt volgens gender. Bron: Pro Velo.	26
Afbeelding 16 - 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 Vélo.	28
Afbeelding 17 - Gebruik van hangsloten en antidiestalmiddelen tijdens enquêtes over 'Parkeren'. Bron: Pro Velo.	29
Afbeelding 18 - Aantal respondenten per geslacht	32
Afbeelding 19 - Beroepsstatus van de respondenten	32
Afbeelding 20- Gezinssituatie van de respondenten	32
Afbeelding 21 - Hoogste diploma of getuigschrift behaald door respondenten (n = 389)	33
Afbeelding 22 - Naar welke gemeente in Brussel reizen de ondervraagde fietsers (bestemming)?	34
Afbeelding 23 - Vanuit welke gemeente in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn de ondervraagde fietsers met de fiets vertrokken (vertrekpunt)?	35

Afbeelding 24 - Reden van de verplaatsing van de respondenten	36
Afbeelding 26 - Wat voor soort fiets gebruik je?	37
Afbeelding 27 - Gemiddelde afgelegde afstand in km met een elektrische fiets of een klassieke fiets	38
Afbeelding 28 - 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.)?	39
Afbeelding 29 - Als je geen fiets had, welk(e) vervoermiddel(en) zou je dan hebben gebruikt om je te verplaatsen?	40
Afbeelding 30 - 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."	41
Afbeelding 31 - 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." - Vergelijking tussen 2022 en 2024	41
Afbeelding 32 - 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).	42
Afbeelding 33 - 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.	42
Afbeelding 34 - Ben je het eens met deze stelling?	43
Afbeelding 35 - Ben je het eens met deze stelling? Als ik me met de fiets door Brussel verplaats, vind ik gemakkelijk een fietsenstalling in de buurt van mijn verschillende bestemmingen.	43
Afbeelding 36 - Ben je het eens met deze stelling? Als ik me met de fiets door Brussel verplaats, vind ik gemakkelijk een fietsenstalling in de buurt van mijn verschillende bestemmingen. - Vergelijking tussen 2022 en 2024	43
Afbeelding 37 - Hoe vaak werd je fiets de afgelopen twee jaar gestolen?	44
Afbeelding 38 - Hoe vaak werd je fiets de afgelopen twee jaar gestolen? Vergelijking tussen 2022 en 2024	44
Afbeelding 39 - Waar stond de fiets geparkeerd op het moment van diefstal?	44
Afbeelding 40 - Was je fiets op slot op het moment van de diefstal?	45
Afbeelding 41 - Hoeveel schat je de waarde van de gestolen fiets?	45
Afbeelding 42 - Hoe hoog schat je de waarde van je gestolen fiets? // Heb je aangifte van de diefstal gedaan bij de politie?	45
Afbeelding 43 - Hoeveel fietsongevallen (alleen of met een andere weggebruiker) heb je de afgelopen twee jaar gehad in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest?	46
Afbeelding 44 - Hoe ernstig was je (laatste) ongeval?	46
Afbeelding 45 - Welke andere weggebruiker was betrokken bij het fietsongeval?	47
Afbeelding 46 - Wat veroorzaakte het ongeval/de ongevallen?	47
Afbeelding 47 - Hoeveel fietsongevallen (alleen of met een andere weggebruiker) heb je de afgelopen twee jaar gehad in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest? // Hoeveel jaar verplaats je je al met de fiets in Brussel?	48

Afbeelding 48 - Telfiche (pagina 1) voor het telpunt aan het kruispunt van de Van Arteveldestraat met de Dansaertstraat.	50
Afbeelding 49 - Diagram van de tellingen per passage op het kruispunt Schaarbeekse Poort volgens de oude methode.	51
Afbeelding 50 - Selectie van de te behouden gegevens in de aantekenfiche voor de Schaarbeekse Poort (oude methode).	52
Afbeelding 51 - Schema van het telproces per sectie in de Schaarbeekse Poort volgens de nieuwe methode.	53
Afbeelding 52 - Evolutie van de fietsstromen (uurgemiddelde per telpunt) in Brussel tussen 1999 en 2024. Bron: Pro Velo.	57
Afbeelding 53 - Evolutie van het aandeel mannen/vrouwen onder de fietsers in het Brussels Gewest sinds 1998, voor 15 telpunten, in mei en september. Bron: Pro Velo.	62
Afbeelding 55 - Evolutie van het aandeel fietsers met een helm, waargenomen bij kwantitatieve tellingen sinds 1998. (15 locaties; tellingen in mei en september)	62

TABELLEN

Tabel 1: Ruwe resultaten van de tellingen, voor elke periode (januari, mei, september en november 2024).	12
Tabel 2: Stijging tussen 2023 en 2024, per telpunt en per periode. Bron: Pro Velo	14
Tabel - 3 Verhouding tussen mannen, vrouwen en kinderen per telpunt, voor het 2024. De telplaatsen zijn gerangschikt in afnemende volgorde van het aandeel vrouwen. Bron: Pro Velo	18
Tabel 4 - Aandeel fietsers dat een helm draagt op elk van de 26 telpunten in 2024. Bron: Pro Velo	20
Tabel 5 - Aandeel elektrische fietsen in het totale aantal getelde fietsen sinds 2017. Bron: Pro Velo.	21
Tabel 6 - Naar welke gemeente in Brussel reizen de ondervraagde fietsers (bestemming)? (Uitsplitsing in tabelvorm)	34
Tabel 7 - Vanuit welke gemeente van Brussel-Hoofdstad zijn de ondervraagde fietsers met de fiets vertrokken (vertrekplaats)? (Uitsplitsing in tabelvorm)	35
Tabel 8 - 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.)? Uitsplitsing van de antwoorden volgens geslacht.	39
Tabel 9 - Ruwe cijfers per telpunt voor de telperiode januari, tussen 1998 en 2024. Bron: Pro Velo.	58
Tabel 10 - Ruwe cijfers per telpunt voor de telperiode mei, tussen 1998 en 2024. Bron: Pro Velo.	59
Tabel 11 - Ruwe cijfers per telpunt voor de telperiodes september, tussen 1998 en 2024. Bron: Pro Velo.	60
Tabel 12 - Ruwe cijfers per telpunt voor de telperiodes november, tussen 1998 en 2024. Bron: Pro Velo.	61
Tabel 13 - Jaarlijks gemiddeld aantal fietsers per uur (alle telpunten en alle telperioden samen)	63
Tabel 14 - Verlichting bij schemering op 4 telpunten. Bron: Pro Velo.	64

SAMENVATTING

In het kader van een overeenkomst met het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest is vzw Pro Velo sinds 1998 verantwoordelijk voor het **Brusselse Fietsobservatorium**. Dit waren de **doelstellingen van het observatorium voor 2024**:

- **ochtendtellingen** op 26 plaatsen in Brussel en tijdens 4 periodes in het jaar;
- vaststellingen met betrekking tot **geparkeerde fietsen** bij de belangrijkste haltes van het openbare vervoer;
- avondtellingen op vier plaatsen om de **verlichting** van de fietsen te evalueren;
- tellingen met betrekking tot de verschillende soorten fietsen (stadsfietsen, elektrische fietsen, speedpedelecs, plooi-fietsen, bakfietsen en triporteur, Villo, evenals de Villo's en free-floating bikes (fietsen zonder parkeerstation) op 8 verschillende locaties.

Sinds 2021 voert Pro Velo vzw ook een **nieuwe opdracht** uit: de 'permanente enquête'. Met deze opdracht willen we **de resultaten van het Fietsobservatorium aanvullen** met een enquête op het terrein, zodat we fietsers kunnen ondervragen over **verschillende kwalitatieve aspecten** van hun fietservaring in Brussel.

KWANTITATIEVE TELLINGEN, 'S OCHTENDS

In de loop van **2024 hebben we maar liefst 104 uur lang fietsers geteld**. De resultaten van de tellingen tonen een **algemene stijging van 4% tijdens de spitsuren ten opzichte van 2023**. Er is dus opnieuw een groei die de opwaartse trend voortzet na een scherpe daling in 2020 die vooral te wijten is aan de COVID-situatie. De **gemiddelde jaarlijkse groei** sinds 2010 bedraagt ongeveer **12,0%**¹.

Hoewel de **vier telperioden contrasterende trends laten zien, krijgen we een stijgende algemene trend - dus over het hele jaar, alle perioden samen**. De sterkste groei zien we in november (+16% vergeleken met 2023), gevolgd door september (+3%) en mei (+1%). Alleen in januari zien we een lichte daling (-5%).

KWALITATIEVE TELLINGEN, 'S OCHTENDS

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

In 2024 maakten vrouwen 40% uit van de waargenomen fietsers. De trend is dus stabiel vergeleken met vorig jaar.

Gemiddeld genomen droeg 71% van de fietsers dit jaar een helm, een nieuwe **stijging van meer dan 3 procentpunten** ten opzichte van 2023. Fietsers die een helm dragen, versterken zo opnieuw hun overwicht op fietsers zonder helm; die laatsten zijn tot 2017 in de meerderheid. Terwijl vrouwen tot 2015 veel minder geneigd leken om een helm te dragen dan mannen, is **het verschil sinds 2016 duidelijk afgenomen** tot het in 2017 tot een kantelpunt kwam. **In 2024 droeg 75% van de vrouwen een helm, tegenover 68% van de mannen.**

TELLINGEN PER "FIETSTYPE"

Uit de tellingen van het type fiets blijkt ook dat het helmgebruik hoger is dan gemiddeld onder fietsers die een elektrische fiets gebruiken (uitgezonderd speedpedelecs en Villo's): 75% van de mannen en 83% van de vrouwen (tegenover 64% van de mannen en 64% van de vrouwen op conventionele fietsen).

Bij speedpedelecs waarvoor een helm verplicht is, draagt 91% van de gebruikers een helm, 5% minder dan in 2023.

Net als in voorgaande jaren toonden deze tellingen ook:

- **meer gelijkheid tussen mannen en vrouwen** bij gebruikers van **elektrische fietsen en gezinsbakfietsen**;
- **aanzienlijk meer elektrische fietsen voor woon-werkverkeer dan voor vrijetijdsbesteding**, hoewel dit verschil kleiner wordt vergeleken met voorgaande jaren.

Ook voor deze **twee soorten verplaatsingen is het gebruik van elektrische fietsen toegenomen**: van **31% naar 40% van de geobserveerde fietsers op zondagmiddag**, en van **41% naar 48% voor woon-werkverplaatsingen**.

De **deelfietsen van Villo!** waren 's morgens goed voor **2%**

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

van het aantal waargenomen fietsers, net als de free-floating bikes. **Speedpedelecs** blijven relatief schaars. Dit jaar vertegenwoordigen zij **1%** van het totale aantal getelde fietsers. Ook dit jaar maakten plooi-fietsen 7% uit van de steekproef.

Er werden ook bakfietsen geteld, goed voor **14% van het totaal** (+2,6 procentpunten).

Van het totaal aantal getelde fietsen was **23% uitgerust met voorzieningen om kinderen te vervoeren** (dit is een stijging van 4%). Daarvan waren **61% bakfietsen**.

TELLINGEN ROND "VERLICHTING", 'S AVONDS

Tijdens de observaties met betrekking tot fietsverlichting, stelden we vast dat **79,2% van de fietsen correct is uitgerust**, 11,2% slechts gedeeltelijk in orde is en 9,6% heeft helemaal geen verlichting heeft. **23,5%** van de fietsers droeg een fluohesje en/of een fluorescerende rugzakhoes. De cijfers zijn min of meer stabiel ten opzichte van 2023 en 2022.

TELLINGEN ROND STALLINGEN

De **bezettingsgraad van fietsenstallingen en parkeerfaciliteiten** aan metrostations en de belangrijkste stations in het gewest werd geëvalueerd tijdens de zomer van 2024. De **gemiddelde bezettingsgraad** van die fietsenstallingen bedroef toen **30%**.

We keken ook naar de manier waarop de fietsen in grote stations en metrostations worden vastgemaakt. **79% van de fietsen was beveiligd met een goed slot en 29% door het frame en een van de wielen. 1,9% van de fietsen was gegraveerd** en **3,5%** van alle geobserveerde fietsen had een "**mybike.brussels**"-sticker.

PERMANENTE KWANTITATIEVE ENQUÊTE

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

- Fietsen (afgelegde afstanden, redenen van de verplaatsing, type fiets, reistijd, enz.);
- Modaal profiel (gebruiksfrequentie van andere vervoerswijzen, aantal jaren in het zadel, enz.);

- Mening over het fietsen (tevredenheid met fietsinfrastructuur, gevoel van onveiligheid, enz.);
- Ongevallen (aantal fietsongevallen in de afgelopen twee jaar, mate van ernst, mogelijke tegenpartijen, enz.).

Met deze nieuwe enquête kunnen we jaarlijks verschillende nieuwe kwalitatieve gegevens verzamelen. Zo leren we van de **389 respondenten van de enquête in 2024** bijvoorbeeld dat:

- **54%** van de respondenten **met de fiets naar het werk gaat**;
- de respondenten gemiddeld een geschatte **afstand van 6,09 kilometer** afleggen;
- **78%** van de respondenten een "**regelmatige fietser**" is en zegt minstens vijf keer per week op de fiets te springen. Slechts 4% van de respondenten zegt minder dan 3 keer per week te fietsen;
- **44%** van de respondenten **tevreden is over de kwaliteit van de fietsinfrastructuur**, terwijl **30%** aangaf **niet tevreden** te zijn;
- **18%** van de respondenten stelt dat minstens één **fiets van hen werd gestolen** in de afgelopen twee jaar;
- **26%** van de respondenten zegt in de afgelopen twee jaar minstens één **fietsongeval** te hebben gehad.

INLEIDING

HISTORIEK EN METHODOLOGIE

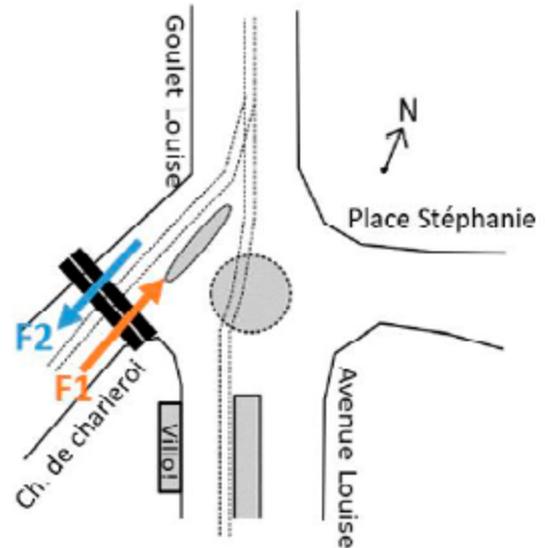
Sinds 1998 voert Pro Velo elk jaar tellingen uit op diverse plaatsen in Brussel en tijdens verschillende periodes in het jaar.

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

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

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

De seizoenstellingen (mei en september sinds 1998 voor 15 telpunten, en januari, mei, september en november sinds 2010 voor 25 telpunten) vinden plaats



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

tussen 8.00 en 9.00 uur op werkdagen (dinsdag of donderdag), om in hoofdzaak het woon-werkverkeer tijdens de ochtendspits in kaart te brengen. Niet alleen wordt elke fietser geteld op een weggedeelte, maar er worden ook een aantal bijkomende elementen geregistreerd: de rijrichting, of het een man, vrouw of kind is en of ze een helm dragen.

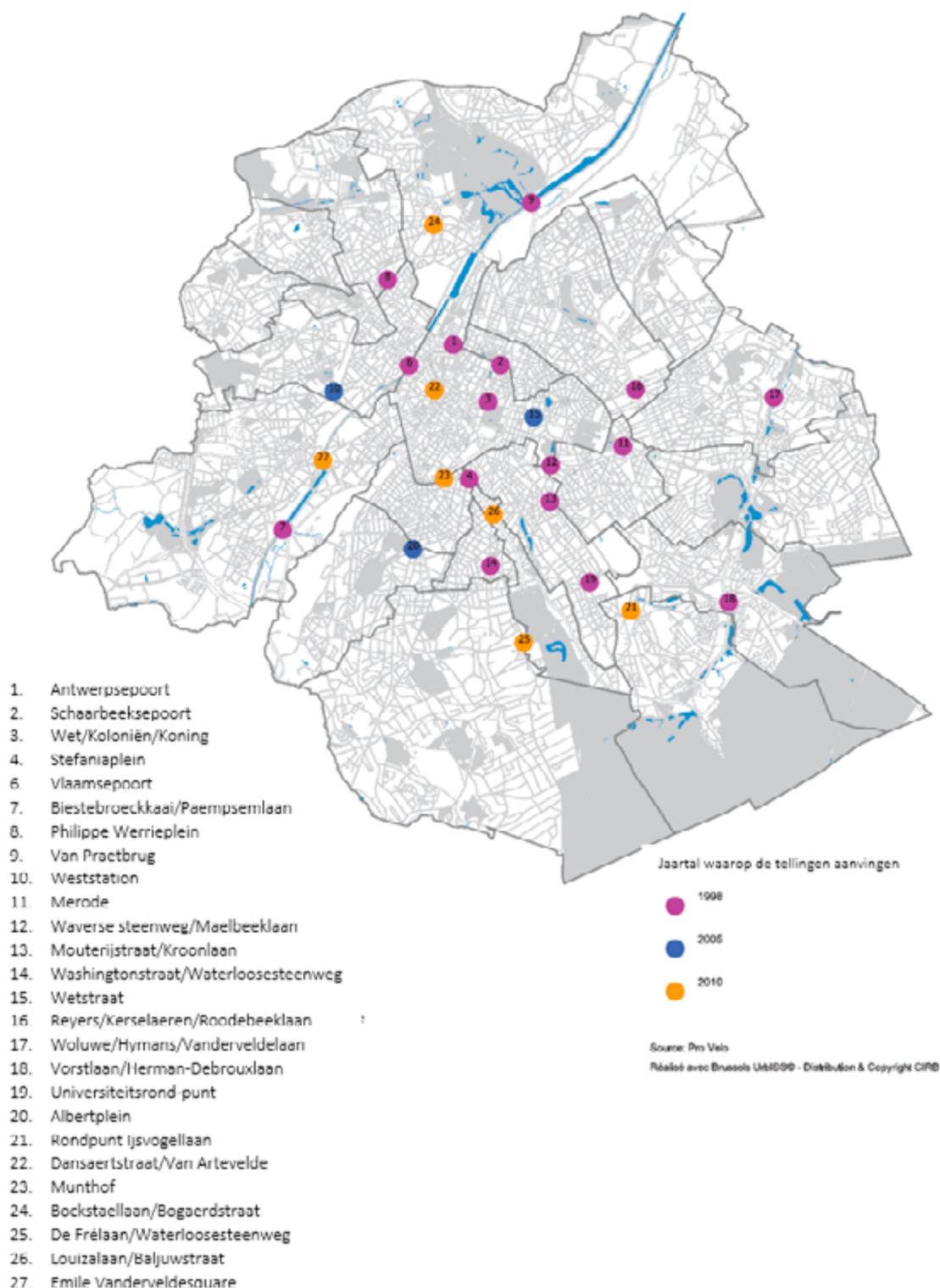
Om de structurele veranderingen in de fietsstromen zo goed mogelijk te isoleren, vinden de tellingen, waar mogelijk, plaats buiten sterk verslechterde weersomstandigheden (zoals hevige regen, sneeuw, ijzel of storm).

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 (stadfietsen, 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. In dit kader werden er ook twee tellingen uitgevoerd op een **zondagmiddag** (op 13/06/2024) op de Groene Wandeling om voornamelijk vrijetijdsverkeer in kaart te brengen.



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

RESULTATEN VAN DE TELLING

KWANTITATIEVE TELLINGEN

In de loop van **2024 hebben we maar liefst 104 uur kwantitatieve tellingen uitgevoerd**. De resultaten tonen een **algemene stijging van 4% tijdens de spitsuren (8.00 - 9.00 u.) ten opzichte van 2023**.

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

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

2024	JAN	MEI	SEPT	NOV	GEMIDDELDE
Antwerpsepoort	240	280	336	321	294
Schaarbeeksepoort	432	678	821	815	687
Wet/Koloniën/Koning	426	614	777	355	543
Stefaniaplein	359	428	549	345	420
Vlaamsepoort	563	951	850	996	840
Biestebroeckkaai/Paempsemlaan	288	407	510	447	413
Philippe Werrieplein	278	322	413	328	335
Van Praetbrug	467	581	536	546	533
Weststation	73	77	85	64	75
Merode	682	1387	1282	1061	1103
Waverse steenweg/Maelbeeklaan	414	592	593	639	560
Mouterijstraat/Kroonlaan	548	593	773	601	629
Washingtonstraat/Waterloosesteenweg	107	220	190	276	198
Wetstraat	768	1110	1276	1155	1077
Reyers/Kerselaeren/Roodebeeklaan	187	341	317	326	293
Woluwe/Hymans/Vanderveldelaan	171	344	440	203	290
Vorstlaan/Herman-Debrouxlaan	104	256	347	219	232
Universiteitsrond-punt	226	302	244	338	278
Albertplein	175	181	309	287	238
Rondpunt Ijsvogellaan	95	163	207	188	163
Dansaertstraat/Van Artevelde	284	310	431	315	335
Munthof	210	521	388	369	372
Bockstaellaan/Bogaerdstraat	144	130	199	97	143
De Frélaan/Waterloosesteenweg	64	117	141	225	137
Louizalaan/Baljuwstraat	291	457	541	578	467
Emile Vanderveldesquare	130	319	349	315	278

Tabel 1 - Ruwe resultaten van de tellingen, voor elke periode (januari, mei, september en november 2024).

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 2024, tussen 8.00 en 9.00 u.).

Gemiddelde per uur (8u-9u) voor de 26 telpunten in 2023



Afbeelding 3 - Gemiddeld aantal fietsers per uur (tussen 8.00 en 9.00 uur 's ochtends) van de 26 telpunten, voor het hele jaar 2024 (in absolute aantallen fietsers). Bron: Pro Velo

SEIZOENSTRENDS TUSSEN 2023 EN 2024

	Evolutie 2023-2024	Evolutie 2023-2024 januari	Evolutie 2023-2024 mei	Evolutie 2023-2024 september	Evolutie 2023-2024 november
Antwerpsepoort	1,4%	-3%	-2%	-15%	36%
Schaarbeeksepoort	12,4%	-2%	16%	13%	18%
Wet/Koloniën/Koning	-10,9%	-5%	-12%	3%	-35%
Stefaniaplein	14,5%	27%	4%	41%	-11%
Vlaamsepoort	2,6%	4%	-2%	-13%	25%
Biestebroecckaai/Paempsemlaan	30,9%	85%	1%	23%	55%
Philippe Werrieplein	11,8%	8%	-6%	31%	15%
Van Praetbrug	11,8%	37%	4%	-13%	38%
Weststation	-8,3%	66%	17%	-45%	3%
Merode	18,3%	-18%	13%	15%	91%
Waverse steenweg/Maelbeeklaan	2,3%	-3%	21%	2%	-8%
Mouterijstraat/Kroonlaan	14,5%	48%	1%	13%	8%
Washingtonstraat/Waterloosesteenweg	8,8%	-22%	7%	-7%	52%
Wetstraat	-9,9%	-26%	-5%	-9%	-3%
Reyers/Kerselaeren/Roodebeeklaan	-0,8%	-20%	3%	-9%	21%
Woluwe/Hymans/Vanderveldelaan	-15,9%	-27%	-8%	3%	-41%
Vorstlaan/Herman-Debrouxlaan	4,3%	-22%	-3%	33%	-5%
Universiteitsrond-punt	-6,1%	18%	-8%	-30%	8%
Albertplein	-6,8%	-13%	-43%	19%	20%
Rondpunt Ijvogellaan	-14,1%	-64%	-1%	16%	24%
Dansaertstraat/Van Artevelde	-7,3%	11%	-24%	-2%	-8%
Munthof	19,2%	-10%	51%	7%	20%
Bockstaellaan/Bogaerdstraat	62,9%	118%	46%	131%	-11%
De Frélaan/Waterloosesteenweg	20,0%	-47%	-9%	53%	97%
Louizalaan/Baljuwstraat	-4,9%	-23%	-16%	-17%	47%
Emile Vanderveldesquare	5,7%	-46%	19%	3%	53%

Tabel 2 - Stijging tussen 2023 en 2024, per telpunt en per periode. Bron: Pro Velo

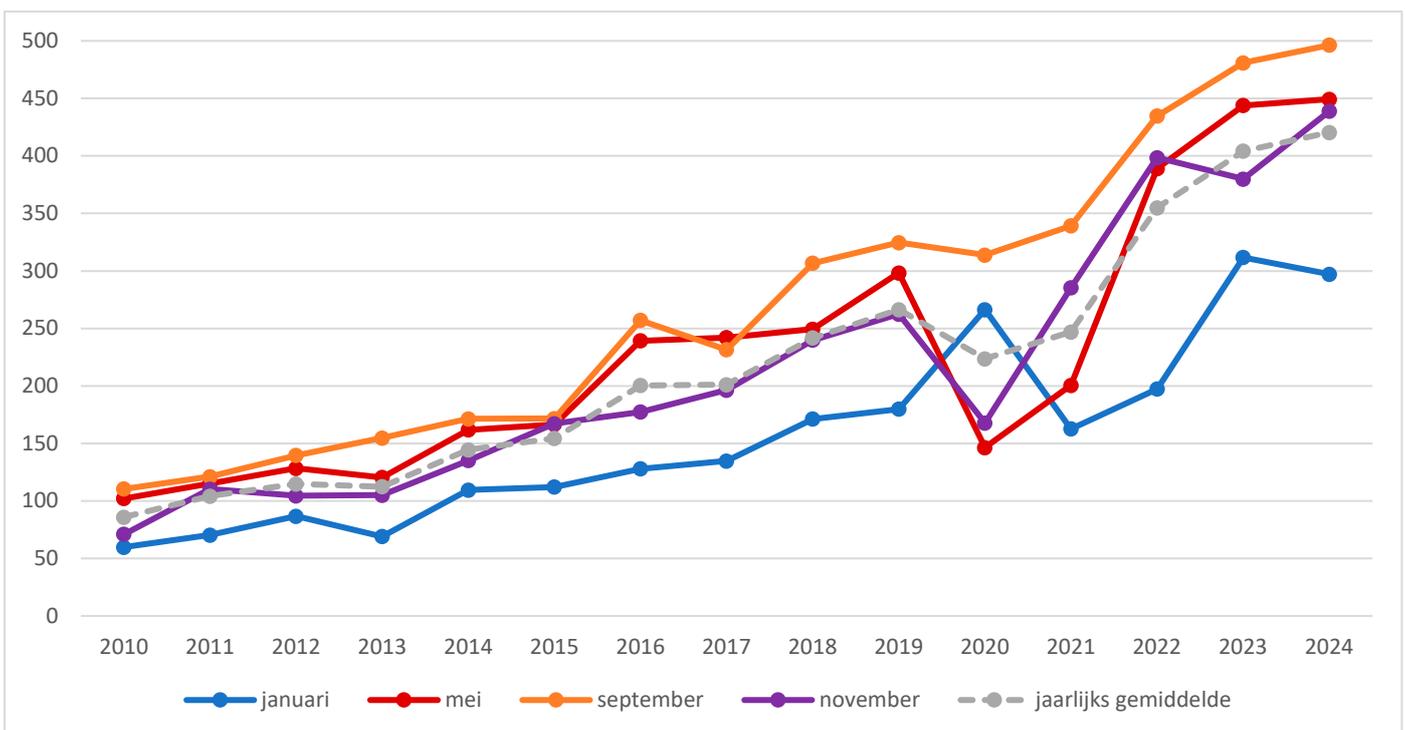
Zoals we zien in tabel 2, **vertonen de vier telperioden dan wel contrasterende trends, maar gaat de algemene trend - dus over het hele jaar, alle perioden en alle telpunten samen - in stijgende lijn.**

Een aantal telpunten laten over het hele jaar genomen echter een daling zien:

- Woluwe/Hymans/Vandervelde (-16%)
- Ronde IJsvogellaan (-14%)
- Wet/Koloniën/Koning (-11%)
- Wetstraat (-10%)
- Weststation (-8%)
- Dansaert/Van Artevelde (-7%)
- Albertplein (-7%)
- Ronde van de Universiteitslaan (-6%)
- Louise/Bailli (-5%)
- Reyers/Kerselaren/Roodebeek (-1%)

Als we het per maand bekijken, **zien we dit jaar de sterkste groei in november (+16% ten opzichte van 2023).** November kende een daling in 2023, die nu meer dan gecompenseerd wordt door de stijging van het lopende jaar. **De perioden september en mei lieten een lichte stijging zien** (respectievelijk **+3%** en **+1%** ten opzichte van 2023). Tot slot zien we in januari dan weer een daling (-5% vergeleken met 2023). In 2023 kende **januari** een zeer sterke groei (+58% vergeleken met 2022). Ondanks deze lichte daling blijft het getelde aantal fietsers ruim boven die van 2022.

Zoals te zien is in de grafiek van afbeelding 4, is er sinds 2021 nog steeds een duidelijke stijgende trend, met wisselende intensiteit afhankelijk van de periode. In 2024 registreerden we bijvoorbeeld 65% meer fietsers in januari, 51% meer in mei, 53% meer in september en 67% meer in november dan in 2019 (gemiddeld over het jaar, alle periodes samen, +57,8% vergeleken met 2019).



Afbeelding 4 - Evolutie van het gemiddeld aantal fietsers per kruispunt en per seizoen, op weekdays van 8.00 en 9.00 uur, tussen 2010 en 2024.
Bron: Pro Velo.

METEOROLOGISCHE FACTOR

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

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

Het weer kan een verklaring bieden

(maar natuurlijk niet helemaal): de grafieken hieronder laten zien dat, hoewel **januari 2024 minder dagen met neerslag** telde (15 dagen, vergeleken met 24 in 2023), de gemiddelde, minimum- en maximumtemperaturen lager waren dan in het voorgaande jaar. In Ukkel werden ook vier dagen vorst en vier dagen sneeuw waargenomen. Dit kan dus deels de daling van het aantal waargenomen fietsers verklaren.

In de maanden **mei en september** viel **veel meer neerslag** dan in 2023 (respectievelijk 23 en 18 dagen). De **temperaturen in mei** waren daarentegen **iets hoger** dan in mei 2023, terwijl de **temperaturen in september dan weer lager waren** dan het jaar daarvoor. Desondanks was er in beide maanden een lichte toename van het aantal fietsers.

Tot slot was **november 2024 beduidend minder regenachtig** dan 2023 (17 neerslagdagen, iets onder de seizoensnorm). Dit kan - verklaren waarom we meer fietsers in de straten hebben gezien. Er waren echter twee dagen met sneeuw en één dag met vorst, en de temperaturen waren iets lager dan in november 2023.



Afbeelding 5 - Evolutie van de weersomstandigheden voor elke telperiode tussen 2019 en 2024. Bron: Pro Velo, gebaseerd op gegevens van de klimatologische overzichten van het KMI (2024).²

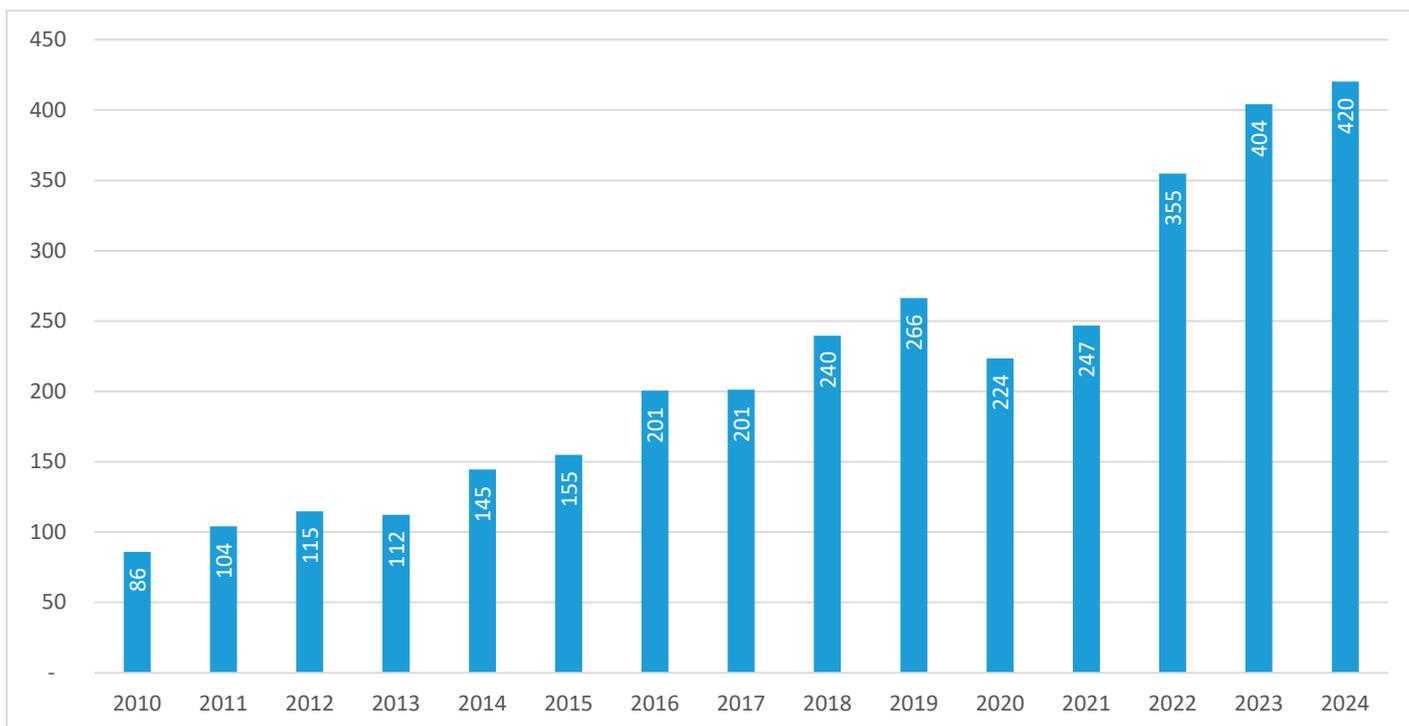
2. Koninklijk Meteorologisch Instituut. Klimatologische overzichten van 2024.

Online beschikbaar op: <https://www.meteo.be/nl/klimaat/klimaat-van-belgie/klimatologisch-overzicht/2024/januari>. Laatst bekeken op woensdag 11 december 2024.

EVOLUTIES SINDS 2010

Onderstaande grafiek (afbeelding 7) geeft de evolutie weer ten opzichte van 2010 op basis van 26 telpunten en 4 periodes (januari³, mei, september, november).

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



Afbeelding 6 - Evolutie van de fietsstromen (uurgemiddelde per telpunt) in Brussel tussen 2010 en 2023 - de gegevens worden ook weergegeven in een tabel in bijlage 5. Bron: Pro Velo

De gemiddelde jaarlijkse groei voor de periode 2010-2024⁴, rekening houdend met 26 telpunten en 4 telperiodes, **bedraagt 12,0%**. De trend is dus relatief stabiel ten opzichte van het voorgaande jaar.

Dit gemiddelde **wordt opgetrokken door de vele 'goede' jaren (2011, 2012, 2014, 2016, 2018, 2019, 2021 tot 2024)**, die de **minder 'goede' jaren van stagnatie of daling (2013, 2017, 2020) compenseren**.

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

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

VERHOUDINGEN VAN MANNEN, VROUWEN EN KINDEREN

	Plaats van de telling	%H	%F	%E
20	Albertplein	56,51%	42,33%	1,16%
17	Woluwe/Hymans/Vanderveldelaan	55,61%	42,31%	2,07%
23	Munthof	58,33%	41,20%	0,47%
8	Philippe Werrieplein	55,18%	41,09%	3,73%
12	Waverse steenweg/Maelbeeklaan	57,91%	41,02%	1,07%
13	Mouterijstraat/Kroonlaan	58,61%	40,64%	0,76%
10	Weststation	57,86%	40,47%	1,67%
6	Vlaamsepoort	55,42%	40,45%	4,14%
16	Reyers/Kerselaeren/Roodebeeklaan	57,56%	40,14%	2,31%
22	Dansaertstraat/Van Artevelde	58,43%	40,07%	1,49%
18	Vorstlaan/Herman-Debrouxlaan	58,86%	39,74%	1,40%
21	Rondpunt Ijvogellaan	59,26%	39,66%	1,07%
4	Stefaniaplein	59,96%	39,62%	0,42%
26	Louizalaan/Baljuwstraat	59,83%	39,15%	1,02%
14	Washingtonstraat/Waterloosesteenweg	56,75%	39,09%	4,16%
11	Merode	59,81%	39,01%	1,18%
15	Wetstraat	61,10%	38,78%	0,12%
19	Universiteitsrond-punt	60,54%	38,38%	1,08%
24	Bockstaellaan/Bogaerdstraat	58,25%	37,54%	4,21%
2	Schaarbeeksepoort	62,82%	37,18%	0,00%
27	Emile Vanderveldesquare	62,26%	36,93%	0,81%
7	Biestebroeckkaai/Paempsemlaan	61,92%	36,62%	1,45%
9	Van Praetbrug	62,44%	36,48%	1,08%
3	Wet/Koloniën/Koning	63,40%	36,28%	0,32%
1	Antwerpsepoort	64,74%	35,26%	0,00%
25	De Frélaan/Waterloosesteenweg	52,83%	33,46%	13,71%

Tabel - 3 Verhouding tussen mannen, vrouwen en kinderen per telpunt, voor het 2024. 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. **Zelfstandig fietsende kinderen zijn opnieuw bijzonder slecht vertegenwoordigd**: met uitzondering van het knooppunt De Fré/Waterloo (13,71%) ligt hun aandeel systematisch onder de 5%. De knooppunten Emile Bockstael, Washington/Waterloo, Vlaamsepoort en Werrieplein vormen de “top 5”, met een aandeel kinderen van 3,7% tot 4,2%.

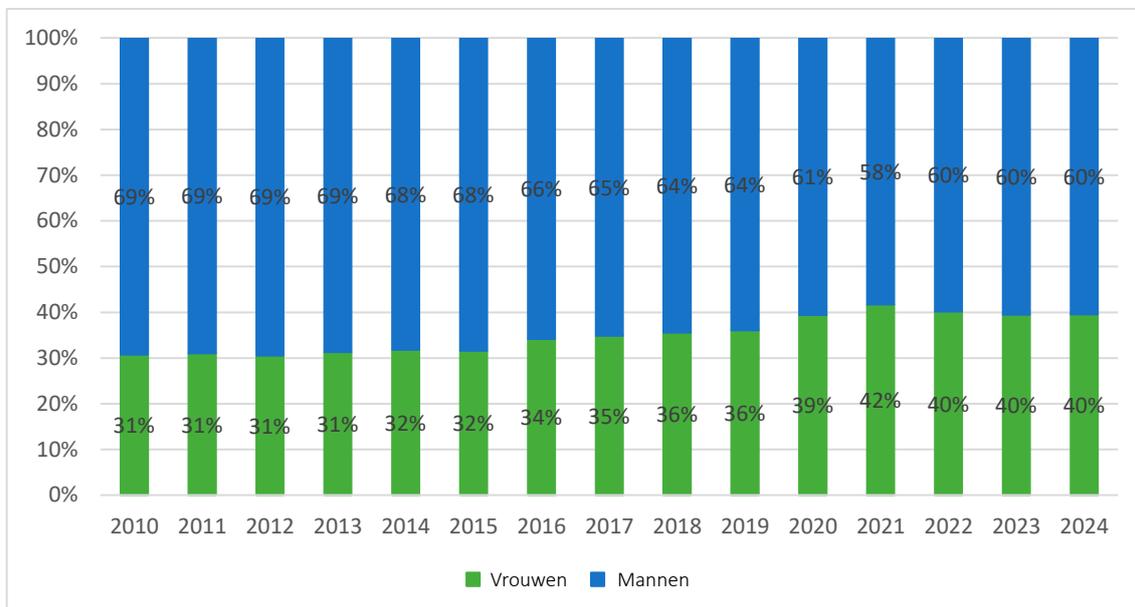
In 2024 **maken kinderen minder dan 1,45% van het totaal⁵ uit** (tegenover 1,6% in 2023). Over het geheel genomen zien we dus een daling van het aantal kinderen dat zelf fietst (ook in absolute aantallen).

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



5. De berekening is gebaseerd op het totale aantal getelde personen in 2024 (alle telperiodes en alle tellocaties samen).

Als we uitsluitend naar de volwassenen kijken (alle periodes en telpunten samen - zie afbeelding 8), zien we dat in 2024 **60% van de fietsers** die tijdens de tellingen werden waargenomen, **mannen waren en 40% vrouwen**. De trend is dus stabiel vergeleken met de afgelopen twee jaar.

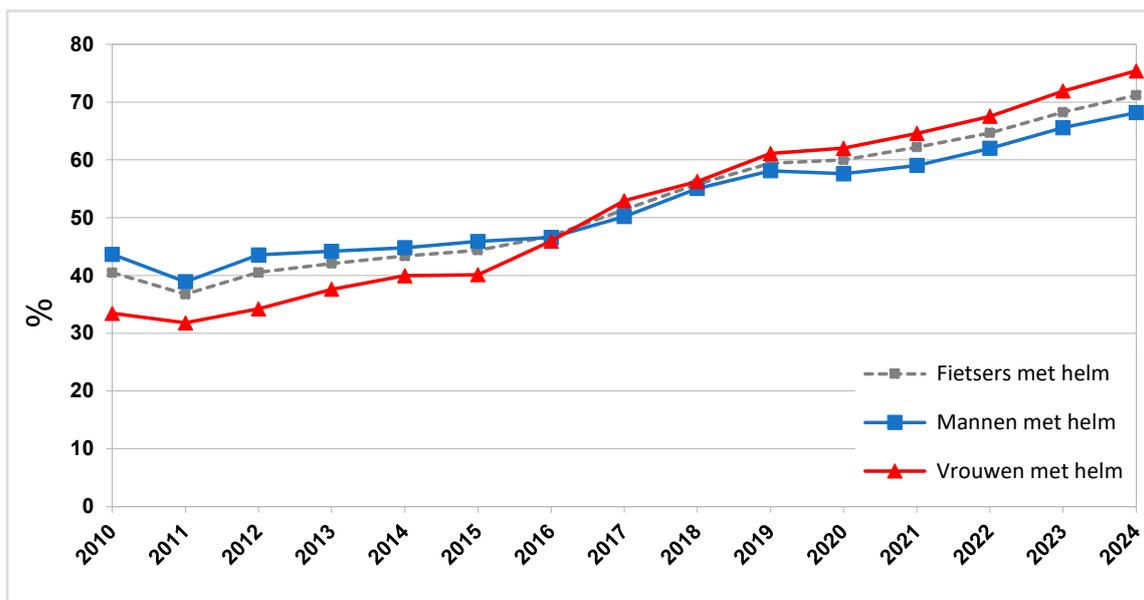


Afbeelding 7 - Evolutie van de man-vrouwverdeling van fietsers in het Brussels Gewest sinds 2010, voor de 26 telpunten en de maanden januari, mei, september en november. Bron: Pro Velo.

HELMDRACHT

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

We zien dat het aandeel fietsers met een helm in 2024 weer toeneemt ten opzichte van het voorgaande jaar.



Afbeelding 8 - Evolutie van het aandeel fietsers met een helm onder de fietsers, waargenomen bij kwantitatieve tellingen sinds 2010. (26 locaties; tellingen in januari, mei, september en november). Bron: Pro Velo.

	Lieu	% casqués
17	Carrefour Woluwe/Hymans/Vandervelde	81,3%
16	Carrefour Reyers/Cerisiers/Roodebeek	81,2%
11	Merode	80,2%
25	De Fré/ Waterloo	79,0%
18	Souverain/Herman Debroux	78,0%
27	Square Emile Vander Velde	77,6%
21	Rond-Point av du Martin Pecheur	77,2%
19	Rond-point de l'Université	75,5%
9	Pont Van Praet	75,4%
7	Q. Bietsebroeck/Pont Paepsem	74,8%
15	Rue de la Loi	73,0%
2	Porte de Schaerbeek	72,0%
13	Germoir/Couronne	71,4%
12	Ch de Wavre/Maelbeek	69,7%
26	Louise/Bailli	69,1%
3	Carrefour Loi/Colonie/Royale	69,1%
20	Place Albert	66,9%
1	Porte d'Anvers	66,0%
14	Rue Washington/ch de Waterloo	65,2%
8	Place Philippe Werrie	64,7%
23	Hotel des Monnaies	64,6%
24	Place Emile Bockstael	64,4%
6	Porte de Flandre	61,8%
4	Place Stéphanie	61,6%
10	Gare de l'Ouest	60,5%
22	Carrefour Dansaert/Van Artevelde	60,1%

Tabel 4 - Aandeel fietsers dat een helm draagt op elk van de 26 telpunten in 2024.
Bron: Pro Velo

Gemiddeld droeg iets meer dan 71% van de fietsers dit jaar een helm. Dat is een weer **stijging met 3% ten opzichte van 2023**. Uit tabel 4 blijkt dat er aanzienlijke verschillen bestaan tussen het ene kruispunt en het andere. In de helft van de telpunten draagt meer dan 70% van de fietsers een helm, en in drie daarvan is dit percentage hoger dan 80%.

Net als in 2022 en 2023 blijven de kruispunten Vanderveldeplein, IJsvogellaan, Vorst/Hermann Debroux, Woluwe/Vandervelde, Van Praetbrug, Reyers/Roodebeek en Merode in de top 9 staan, aangevuld met De Fré/Waterloo en de rotonde van de Universiteitslaan.

Het kruispunt Dansaert/Van Artevelde scoort dan weer het laagst (60,1%). In 2023 was het laagste percentage fietsers met een helm 51,8% (Stephaniaplein).

Vanuit een genderperspectief, terwijl 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 voor het eerst groter dan het aantal mannen.** In 2023 droeg 66% van de mannen een helm, tegenover 72% van de vrouwen. **In 2024 bevestigen deze cijfers de trend en zien we een stijging tot 68% voor mannen en 75% voor vrouwen.**



KWALITATIEVE TELLINGEN

Aangezien het aantal fietsers op elk kruispunt sinds de eerste jaren van het Observatorium aanzienlijk is toegenomen, wordt **de registratie van het type fiets sinds 2018 losgekoppeld van de kwantitatieve tellingen** om de betrouwbaarheid van de registratie van de kwantitatieve gegevens te behouden. In 2017 werden ook tellingen uitgevoerd om het gebruik van **elektrische fietsen** te beoordelen. Deze observaties worden uitgevoerd in juni, op een dinsdag of donderdag van 8.00 en 9.00 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 de verplaatsingen tijdens de spitsuren.

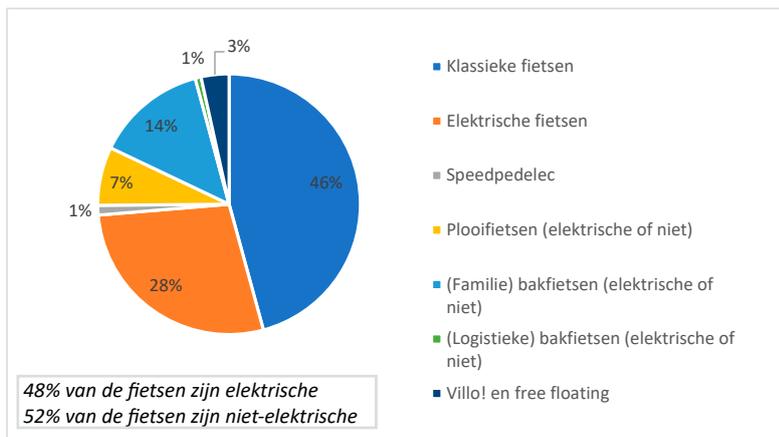
SOORTEN FIETSEN⁶

Sinds 2017 **is het aandeel elektrische fietsen in de breedste zin van het woord (dit omvat elk type fiets met een elektrische trapondersteuning van max. 25 km/u of max. 45 km/u (speedpedelec))** blijven stijgen (48%, wat een stijging is van 7% tussen 2023 en 2024). Net als in voorgaande jaren lijken deze vooral te worden gedragen voor ritten tussen 8.00 en 9.00 uur, hoewel dit verschil sinds 2017 kleiner lijkt te worden in vergelijking met voorgaande jaren. Het aandeel elektrische fietsen in het totale aantal fietsen die op zondag werden geteld, is ook toegenomen ten opzichte van 2023 (40%, een stijging van 9%). De tellingen vonden plaats op 23/06/2024. Deze waarneming komt overeen met Traxio's⁷ bevindingen over de toename van het aandeel elektrische fietsen (51% marktaandeel in 2023) onder de nieuwe fietsen die de laatste jaren werden besteld door Belgische fietsverkopers.

Aandeel elektrische fietsen in het totale aantal getelde fietsen (Villo! uitgesloten)	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Verplaatsingen tussen 8.00 en 9.00 uur	13%	12%	20% (549 VAE)	27% (678 VAE)	30% (699 VAE)	36% (1146 VAE)	41% (1406 VAE)	48% (1783 VAE)
Verplaatsing op zondagmiddag	6%	8%	14% (57 VAE)	11% (80 VAE)	24,4% (120 VAE)	26% (70 VAE)	31% (97 VAE)	40% (147 VAE)

Tabel 5 - Aandeel elektrische fietsen⁸ in het totale 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 365 en 3752 fietsers). Deze cijfers moeten daarom met de nodige voorzichtigheid worden geïnterpreteerd.



Afbeelding 9 - Verdeling van de verschillende soorten fietsen die in 2024 tussen 8.00 en 9.00 uur 's ochtends werden geteld. Bron: Pro Velo.

6. In 2017 en 2018 hebben we een afzonderlijke telling uitgevoerd voor speedpedelecs en elektrische fietsen. Vanaf 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.

7. Bron: Traxio, april 2024, <https://www.traxio.be/artikels/belgische-fietsmarkt-in-2023-pauzeknop-maar-niet-voor-de-e-bike-met-voor-het-eerst-een-marktaandeel-voor-meer-dan-50>

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

Tijdens de tellingen van het type fiets, uitgevoerd tussen 8.00 en 9.00 uur 's ochtends op een werkdag, stelden we het volgende vast:

Het aandeel van **“standaard” fietsen zonder elektrische trapondersteuning** daalt met bijna 6 procentpunten (van 51,5% in 2023 naar 45,8% in 2024), **ten gunste van “standaard” fietsen met elektrische ondersteuning**, die nu bijna 28% van alle getelde fietsen uitmaken.

Speedpedelecs blijven relatief beperkt vertegenwoordigd en hun aandeel daalt licht ten opzichte van 2023 (-2,9 procentpunt). In 2024 zullen ze ongeveer **1%** van alle geregistreerde fietsen uitmaken.

Plooi-fietsen zijn goed voor iets meer dan **7%** van alle getelde fietsen. Hun aandeel blijft dus stabiel ten opzichte van de afgelopen twee jaar.

Voor **bakfietsen**⁹ is er een aanzienlijke **stijging** (+2,6 procentpunten) ten opzichte van 2023. Ze vertegenwoordigen nu bijna **14%** van het totaal.

Tot slot waren de percentages voor Villo! en free-floating bikes beide 2%, en dus relatief stabiel vergeleken met de afgelopen twee jaar.

HET AANDEEL MANNEN/VROUWEN NAARGELANG HET SOORT FIETS

Vergelijking met 2023

Wat betreft de verdeling naar geslacht en type fiets zijn de **trends relatief vergelijkbaar met die waarnemingen in 2023, behalve bij de plooi-fietsen**, waar er een **duidelijke daling is van het aandeel vrouwen** (van 49% in 2023 naar 38% in 2024). We zien ook een lichte stijging van het aandeel vrouwen op een gezinsbakfiets (+4 procentpunten) en een standaard elektrische fiets (+3 procentpunten).

Bij de Villo's en speedpedelecs daalde het aandeel vrouwen dan weer met respectievelijk 11 en 10 procentpunten. Gezien de geringe steekproefgrootte van deze twee vervoerswijzen (steekproefgrootte van respectievelijk 63 Villo's en 45 speedpedelecs voor ritten waargenomen tussen 8.00 en 9.00 uur 's ochtends), is **voorzichtigheid geboden bij de interpretatie van deze resultaten**.

Oververtegenwoordiging van vrouwen in bepaalde categorieën

Het aandeel vrouwen dat op werkdagen tussen 8.00 en 9.00 uur met een bakfiets voor het gezin reist (50%) is hoger dan het aandeel vrouwen dat gemiddeld voor alle fietsers is waargenomen (42%¹⁰ vrouwen van alle waargenomen fietsers in de ochtendspits). Hetzelfde geldt voor de elektrische fiets (waar **50% van alle waargenomen fietsers vrouwen** zijn). Anderzijds is het aandeel mannen dat in dezelfde periode op een klassieke (niet-elektrische) fiets (64%), een speedpedelec (76%) of een bakfiets (85%) reed (aanzienlijk) hoger dan het aandeel dat voor de steekproef als geheel werd waargenomen (58%). De steekproefomvang voor deze laatste twee categorieën blijft echter zeer beperkt (27 logistieke bakfietsen en 45 speedpedelecs).

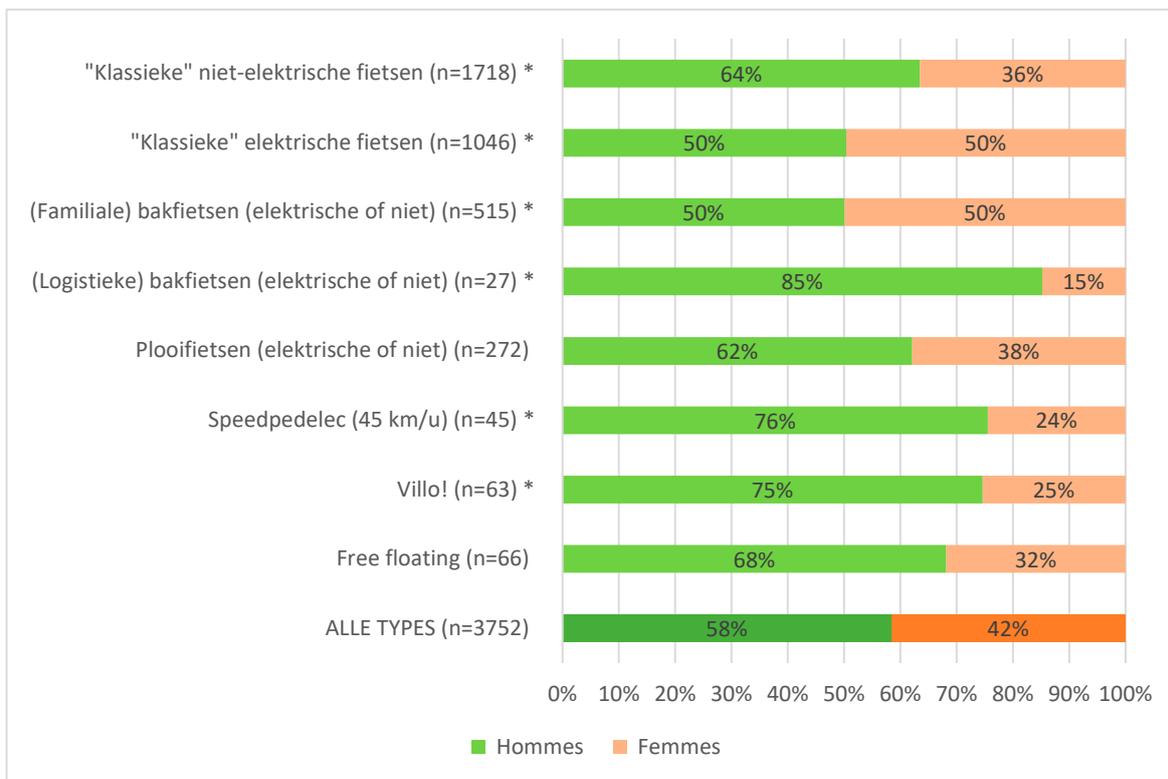
Verdeling man-vrouw op basis van elektrische fietsen

Als we tot slot de verdeling tussen mannen en vrouwen analyseren op basis van elektrische fietsen (of niet) voor alle fietstypes samen, zien we dat **48% van de elektrische fietsen door vrouwen wordt gebruikt**. Daar staat tegenover dat 36% van de klassieke fietsen door vrouwen wordt gebruikt.

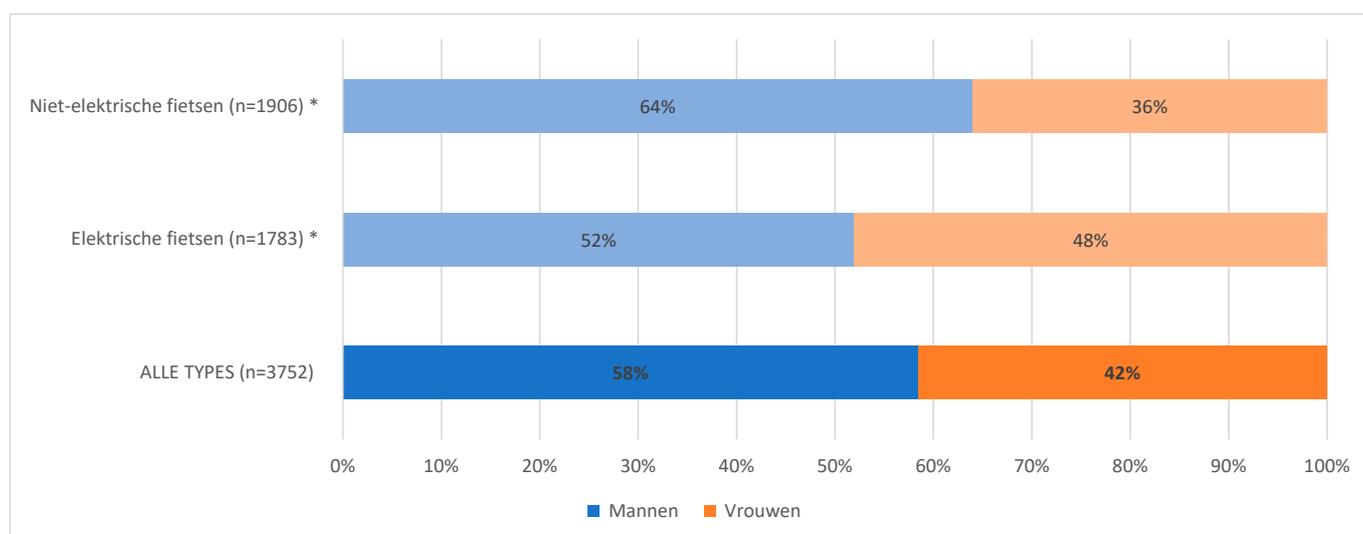
9. De term “gezinsbakfietsen” omvat zowel bakfietsen als longtails.

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

De grafieken hieronder tonen deze cijfers in detail. Een sterretje geeft aan of de verdeling man/vrouw aanzienlijk verschilt van die in de steekproef, namelijk 58% mannen en 42% vrouwen, gezien de omvang van de steekproef.



Afbeelding 10 - Aandeel mannen/vrouwen naar type fiets (cijfers 2024) ("STD-fiets" staat voor "standaardfiets"). Bron: Pro Velo.



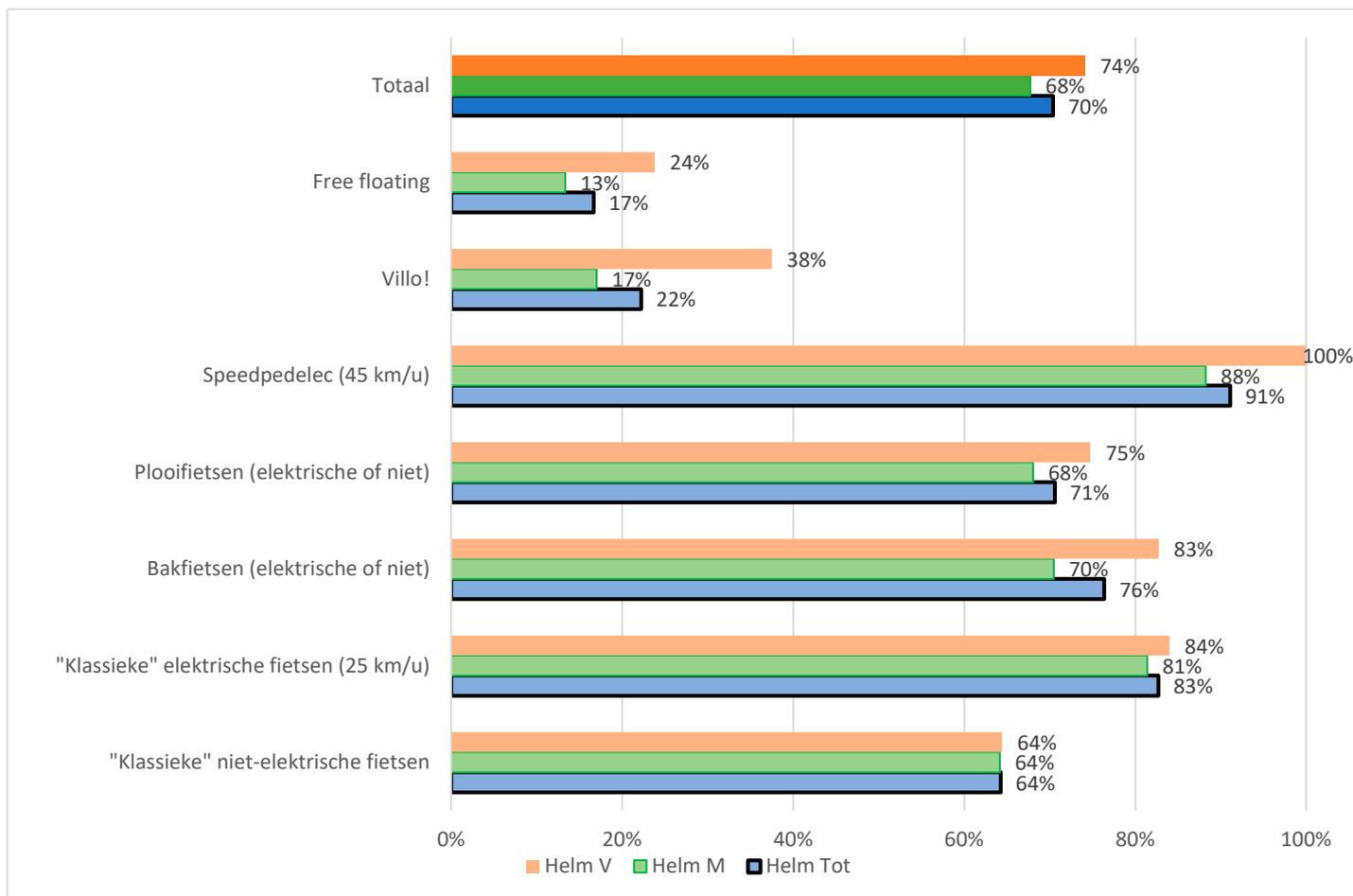
Afbeelding 11 - Aandeel mannen/vrouwen volgens de aanwezigheid van elektrische trapondersteuning (cijfers 2024). Bron: Pro Velo.

FIETSERS MET EEN HELM VOLGENS FIETSTYPE EN GENDER

Als we kijken naar alle fietsers, blijkt uit de tellingen dat de neiging om een helm te dragen toeneemt: **70% van de fietsers draagt een helm¹¹** (tegenover 67% in 2023). Deze toename lijkt groter te zijn onder vrouwen (74% van de vrouwen draagt een helm in 2024, tegenover 71% in 2023) dan onder mannen (68% draagt een helm in 2024, tegenover 64% in 2023).

Net als in voorgaande jaren zien we dat **aanzienlijk meer mensen een helm dragen op een standaard elektrische fiets (max. 25 km/u)¹²**: respectievelijk 81% van de mannen en 84% van de vrouwen (tegenover 64% mannen en 64% vrouwen die op een klassieke fiets rijden), dit is 83% in totaal. Dezelfde observatie geldt voor **bakfietsen** (70% mannen en 83% vrouwen), plooi-fietsen (68% mannen en 75% vrouwen) en **speedpedelecs¹³** (88% mannen en 100% vrouwen). Wat de speedpedelecs betreft, mag men niet vergeten dat het wettelijk verplicht is om een helm te dragen. Anderzijds zien we dat fietsers op Villo's en free-floating bikes minder vaak een helm dragen.

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



Afbeelding 12 - Helmdracht onder fietsers, afhankelijk van gender en fietstype. Bron: Pro Velo.

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

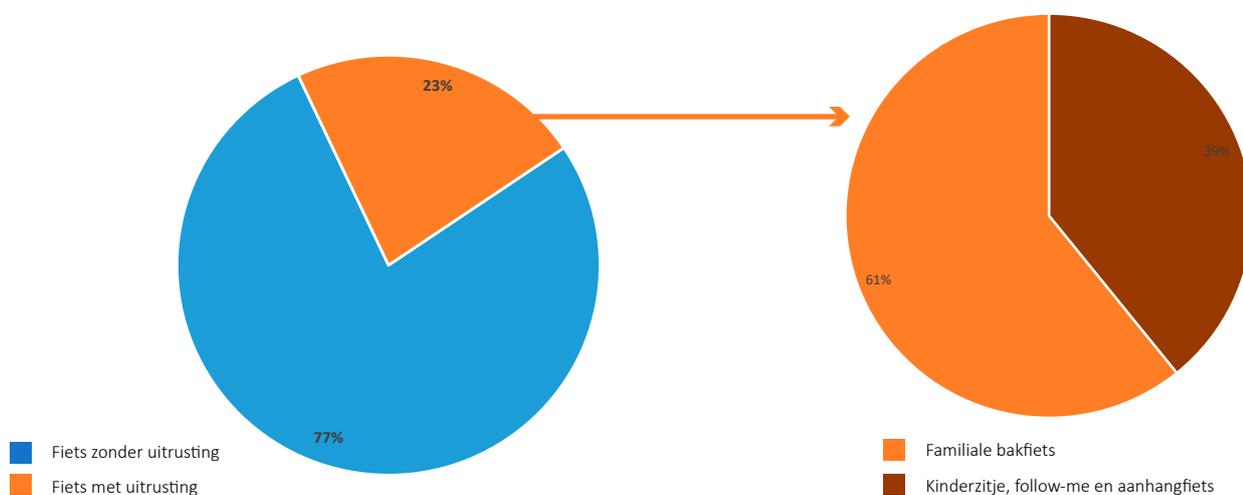
12. We houden alleen rekening met elektrische fietsen die geen speedpedelecs zijn. Helmen zijn verplicht voor speedpedelecs.

13. We herinneren eraan dat de resultaten voor speedpedelecs met enige omzichtigheid moeten worden gebruikt, gezien de omvang van de waargenomen populatie: **45 fietsers, waaronder 34 mannen en 11 vrouwen.**



KINDEREN VERVOEREN

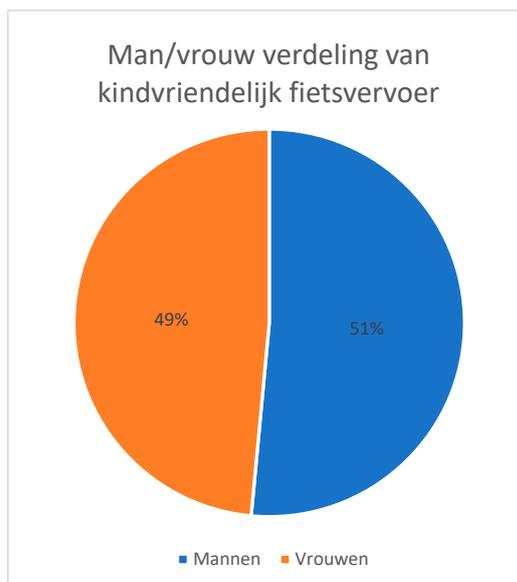
We zien ook een stijging van het aantal fietsers met voorzieningen om kinderen te vervoeren. Er werd vooral gelet op: **kinderzitjes, gezinsbakfietsen, FollowMe en een aanhangfiets**. Van alle getelde fietsen was **23% uitgerust met een voorziening om kinderen te vervoeren**, een stijging van 4 procentpunten ten opzichte van 2023¹⁴. **Daarvan was 61% een bakfiets die hiervoor was bestemd** (gezinsbakfietsen), tegenover slechts 12% in 2018.



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

14. Er zat vorig jaar een fout in onze analyses: het aandeel fietsen dat is uitgerust om kinderen te vervoeren was in 2023 19% (niet 26%), een stijging van 6 procentpunten ten opzichte van 2022.

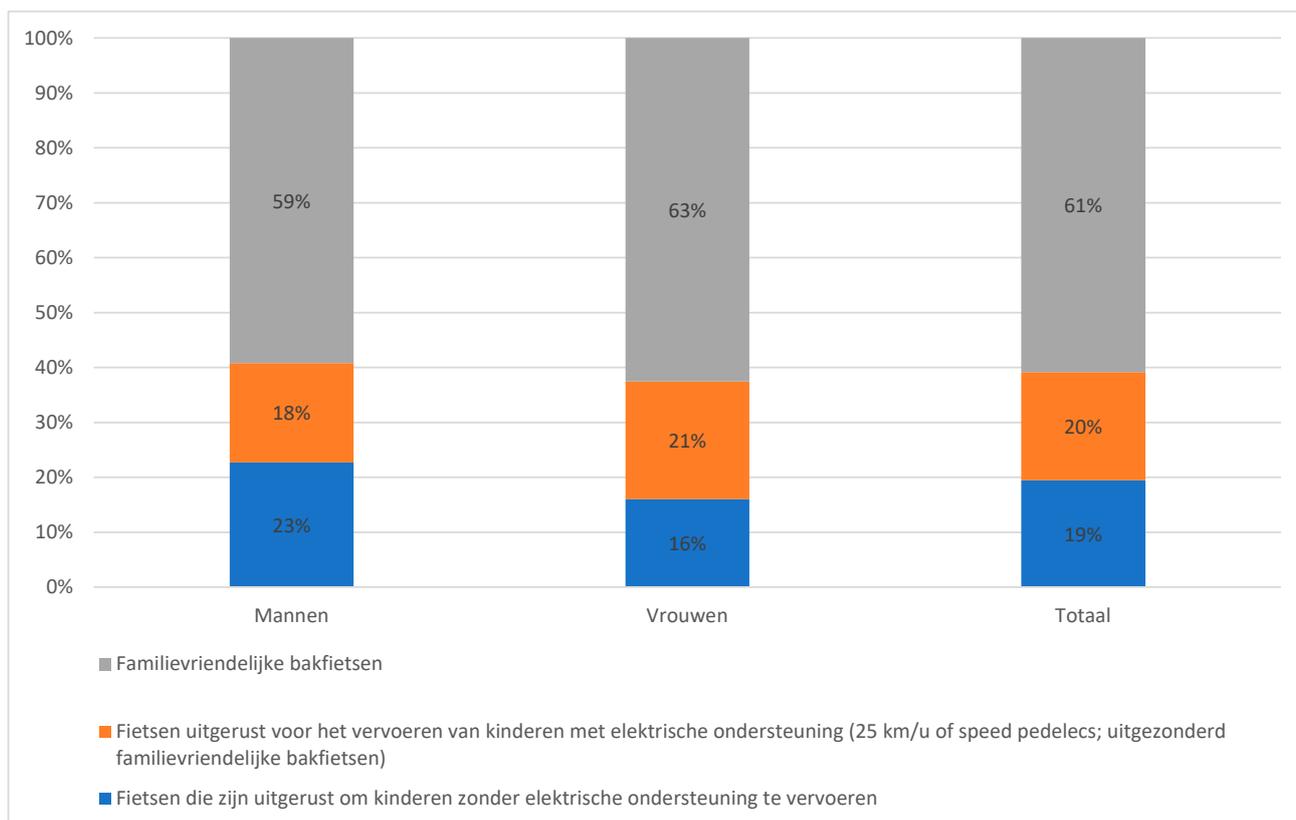
In 2024 is er vrijwel een **perfecte pariteit tussen mannen en vrouwen die op een fiets rijden die is uitgerust om kinderen te vervoeren**. Zo zien we dat 51% van deze fietsen wordt gebruikt door mannen en 49% door vrouwen.



Afbeelding 14 - Verdeling man/vrouw van het aantal fietsen dat is uitgerust om kinderen te vervoeren. Bron: Pro Velo

Vergeleken met het totale aantal getelde fietsers, geven mensen die kinderen vervoeren grotendeels de voorkeur aan een elektrische fiets. **Het aandeel elektrische fietsen is zelfs dubbel zo hoog onder mensen die een fiets gebruiken die is uitgerust om kinderen te vervoeren (81% tegenover 40%).**

Onder mensen die kinderen vervoeren blijft het aandeel mannen dat een klassieke fiets gebruikt hoger dan vrouwen (mannen: 23% ; vrouwen: 16%).



Afbeelding 15 - Soort fiets, uitgerust voor het vervoeren van kinderen en gebruikt volgens gender. Bron: Pro Velo.

FIETSVERICHTING BIJ HET VALLEN VAN DE AVOND

De avondtellingen werden 's nachts op 4 plaatsen georganiseerd om een idee te krijgen in hoeverre fietsen correcte verlicht waren. Dit zijn de resultaten van alle observaties samen:

- **79,2%** van de geobserveerde fietsen was vooraan en achteraan **correct verlicht**;
- **11,2%** was slechts deels uitgerust met fietsverlichting;
- **9,6% van de fietsen had geen voorlicht en geen achterlicht**;
- **21,6%** van de fietsers droeg een fluohesje en 3,7% een fluorescerende rugzakhoes.

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

Vergeleken met 2023 blijft het aandeel fietsen met verlichting stabiel (79,2% in 2024 vs. 80% in 2023).

Tot 2019 bleek uit de genderanalyse dat vrouwen zich meer zorgen maakten over de zichtbaarheid op de fiets dan mannen. In de afgelopen jaren was het verschil minder groot op het gebied van verlichting. Sinds 2023 zien we echter weer een aanzienlijk verschil (hoewel dit jaar iets minder): in 2024 had **83,5% van de vrouwen de verlichting op orde, tegenover 77,3% van de mannen**. Er zijn ook meer vrouwen die **een fluohesje dragen (29,1%, tegenover 18,3% van de mannen)**.



PARKEREN

Er werden gegevens over de bezettingsgraad van fietsenstallingen in de buurt van metrostations en hoofdstations van de regio verzameld op werkdagen van 23 tot maandag 30 september 2024 tussen 9.00 en 17.00 uur. De hieronder weergegeven resultaten zijn dus gebaseerd op gegevens die tijdens een enkele, jaarlijkse passage zijn verzameld. Het is dus mogelijk dat de resultaten een vertekend beeld geven.



Afbeelding 16 - 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 Vélo.

De gemiddelde bezettingsgraad van de fietsenstallingen bedraagt 30% (2019: 32%; 2020: 27%¹⁵; 2021: 31%; 2022: 33%; 2023: 34%). Na een dalende trend (-16% tussen 2018 en 2020) na de toename van het aanbod van fietsenstallingen rond stations in 2019 en 2020, is de gemiddelde bezettingsgraad van fietsenstallingen sinds 2019 relatief stabiel.

Net als in de voorgaande jaren zien we **de hoogste bezettingsgraad in de fietsenstallingen bij diverse treinstations**. Voor het merendeel is de bezettingsgraad echter gedaald ten opzichte van 2023, behalve in het station Brussel-Noord en in het station Brussel, waar sprake is van een (kleine) stijging.

- **Station Brussel-Noord** (74%; tegenover 69% in 2023; 83% in 2022; 77,5% in 2021, 69% in 2020 en 80% in 2019)
- **Station Brussel-Centraal** (70%; tegenover 91% in 2023; 78% in 2022; 75,5% in 2021, 59% in 2020 en 90% in 2019)
- **Station Brussel-Schuman** (65%; tegenover 85% in 2023; 68% in 2022, 65% in 2021, 39% in 2020 en 53% in 2019)

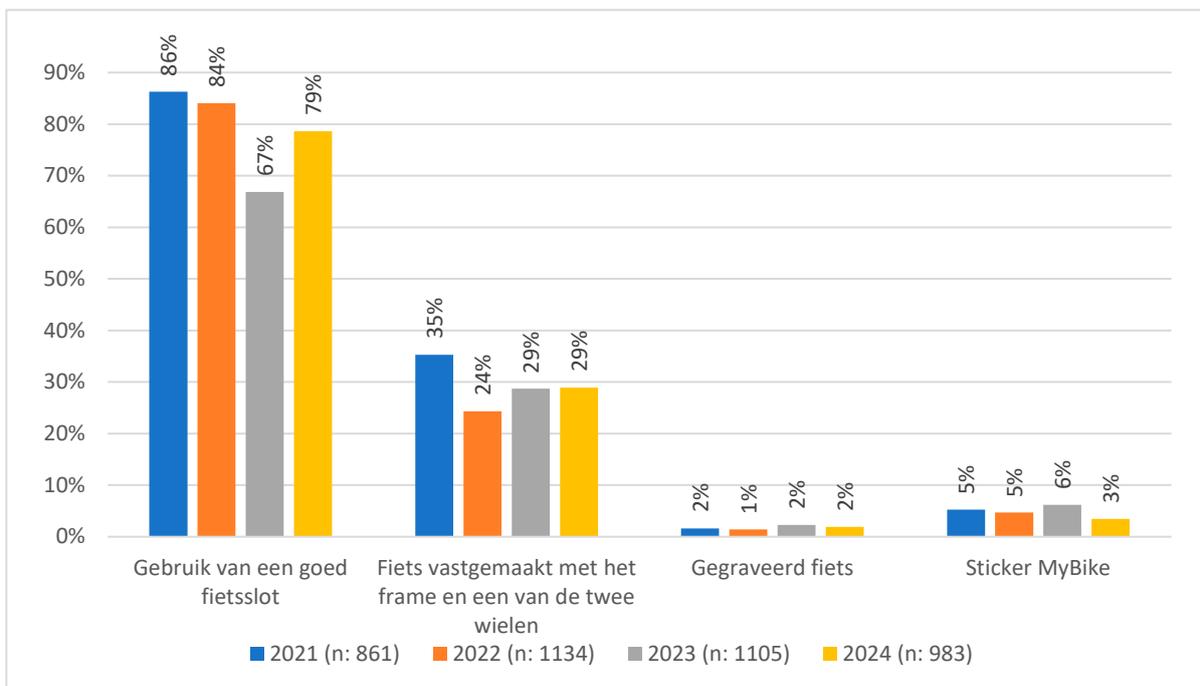
15. De resultaten voor 2020 moeten echter met enige voorzichtigheid worden geïnterpreteerd, vooral gezien mensen minder het openbaar vervoer nemen na de coronacrisis. In de week van 12 oktober 2020 daalde het aantal reizigers van tram/metro/bus van MIVB naar schatting met meer dan 60% ten opzichte van het normale aantal reizigers in 2020 vóór de verspreiding van het virus. Bron: https://www.rtbf.be/info/belgique/detail_coronavirus-la-frequentation-de-la-stib-est-tombeesous-les-60-de-celle-avant-cours-avant-le-covid?id=10617884

- **Station Brussel-Luxemburg** (59%; tegenover 75% in 2023; 69% in 2022, 47% in 2021, 56% in 2020 en 76% in 2019)
- **Station Brussel-Zuid** (59%; tegenover 57,5% in 2023; 66,5% in 2022; 60% in 2021, 60% in 2020 en 56% in 2019)

Onder de andere drukste fietsenstallingen vinden we ook het station **Graaf van Vlaanderen** (89% tegenover 70% in 2023).

De minst bezette fietsenstallingen zijn Vandervelde (1,72%), Beaulieu (1,39%) en Park (0%), evenals Clémenceau (0%), Delacroix (0%) en Houba-Brugmann (0%), net als in 2023.

We verzamelden ook gegevens over **hoe de fietsen werden vastgemaakt** (zie afbeelding 18). Van de 983 fietsen die tijdens onze tellingen in het centrum of op de binnenring geparkeerd stonden, was **79% (+10 procentpunten ten opzichte van 2023)** beveiligd met een **goed slot**¹⁶ en **29% (net als in 2023)** vastgemaakt met het **frame en een van de twee wielen**. Hoewel dit laatste cijfer laag lijkt, moet worden opgemerkt dat op veel plaatsen (vooral in de NMBS-stations) de fietsenstalling zijn uitgerust met **rekken waarmee een van de twee wielen (meestal de voorste) van de fiets kan worden vastgemaakt**. Hoewel het nog steeds wordt aanbevolen om het voorwiel aan het frame te bevestigen, kan de bevestiging van het frame alleen onder deze omstandigheden als voldoende worden beschouwd. Ook bij de fietsen die **zijn gegraveerd of een sticker hebben**, zijn de vaststellingen vrij afwijkend. In 2019 waren 5% van de fietsen gegraveerd. Dit percentage daalde **tot minder dan 1% in 2020 en in 2024 werd 1,9%** van de fietsen **gegraveerd** (tegenover 2,3% in 2023). Anderzijds had **3,5%** van de fietsen een **sticker**¹⁷ (een daling van 2,7 % ten opzichte van 2023). 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 logisch dat het aandeel gegraveerde fietsen in het Gewest geleidelijk afneemt. Anderzijds is het interessant om te zien dat slechts een klein deel van de getelde fietsen op dit moment is voorzien van een MyBike-sticker.



Afbeelding 17 - Gebruik van hangsloten en antidiefstalmiddelen tijdens enquêtes over 'Parkeren'. Bron: Pro Velo.

16. Met een "goed hangslot" bedoelen we: U-vormige hangsloten; vouwsloten en dikke kettingen bedekt met een sterk doek.

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



VERSLAG VAN DE PERMANENTE ENQUÊTE

SAMENVATTING

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

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

METHODOLOGIE

In 2024 werden in totaal **389 fietsers** geïnterviewd.

Om de enquête te verspreiden, reisden verschillende studenten naar het veld om fietsers "live" te interviewen. Deze 389 interviews werden systematisch uitgevoerd van maandag tot vrijdag tussen 20 september en 16 oktober, hetzij 's ochtends (van 8.00 tot 12.00 uur), hetzij 's middags (van 14.30 uur tot 18.30 uur).

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

- Troon
- Thurn en Taxis
- Hallepoort
- Madou
- Delta
- Kanaal
- Kunst-Wet

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

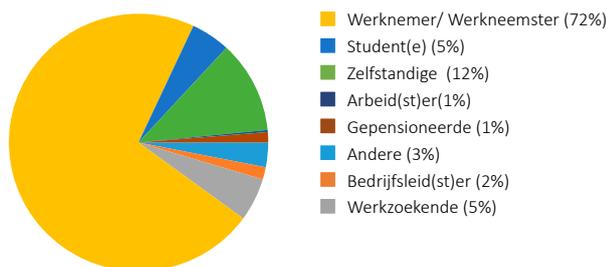
TYPE VERPLAATSING EN DETAILS VAN DE STEEKPROEF

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

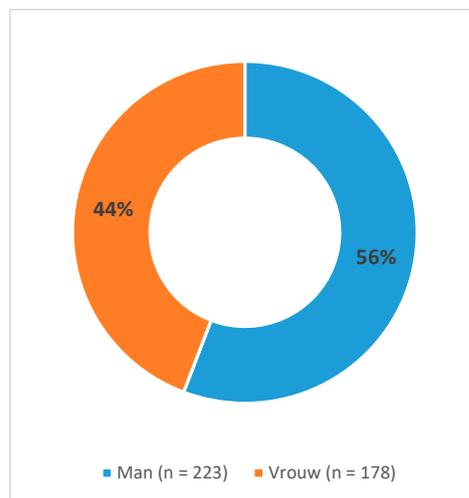
DETAILS VAN DE STEEKPROEF:

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

Wat de beroepsstatus betreft, gaf **72%** van de respondenten aan dat ze op het moment van de enquête **in loondienst werkten**. Zelfstandigen (12%), werkzoekenden (5%) en studenten (5%) waren de volgende grootste groepen in onze steekproef.

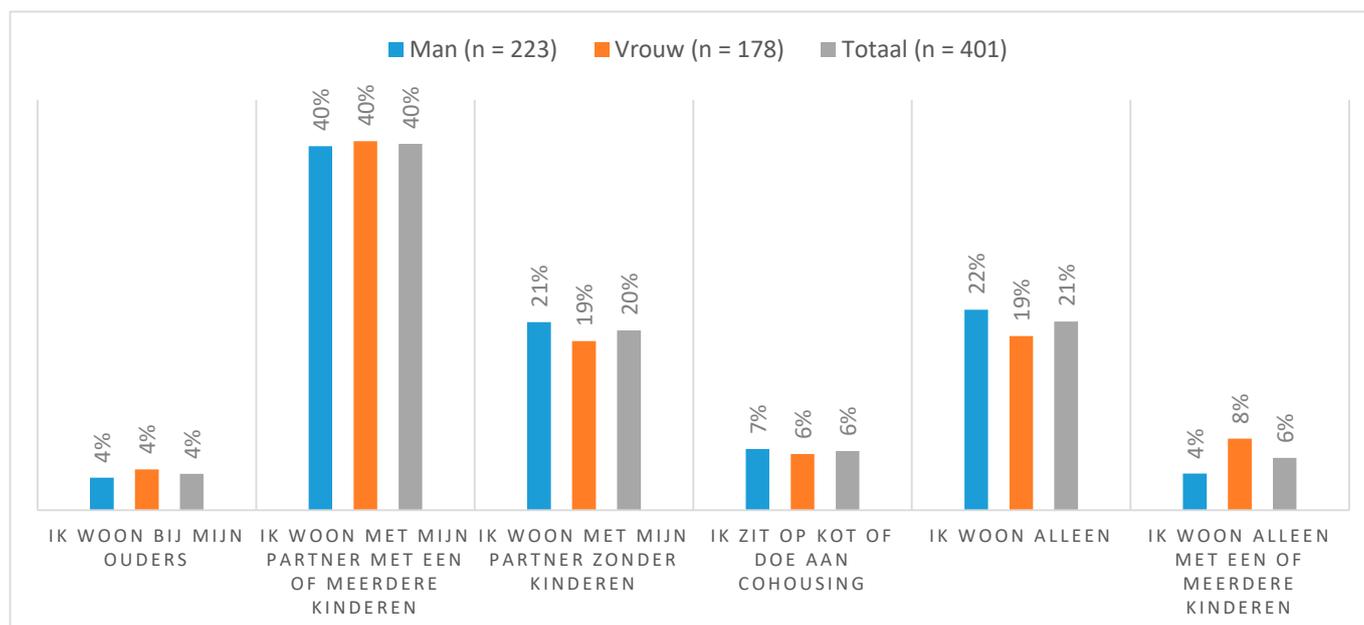


Afbeelding 20 - Beroepsstatus van de respondenten



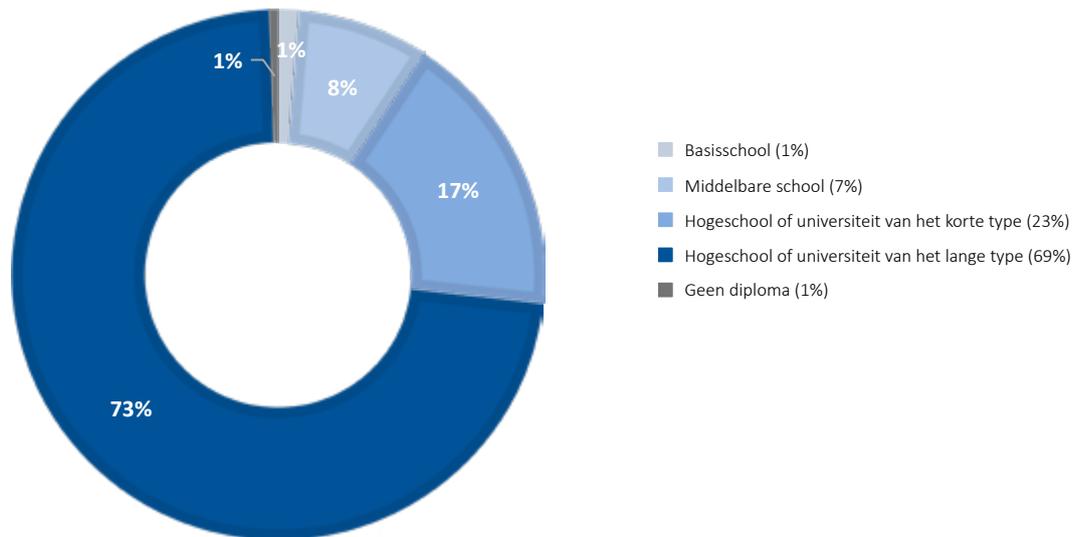
Afbeelding 18 - Aantal respondenten per geslacht

Wat de **gezinssituatie** van de respondenten betreft, woont **4 op de 10 als koppel met een of meer kinderen**, terwijl **20%** zegt **als koppel zonder kinderen** te wonen en **21% alleen woont**.



Afbeelding 20- Gezinssituatie van de respondenten

Tot slot heeft **90% van de respondenten een hogeronderwijsdiploma**, waarvan 73% van het lange type. Hoewel dit percentage respondenten met een hogeronderwijsdiploma erg hoog lijkt, is het toch iets lager dan het percentage dat in de observatie van vorig jaar werd waargenomen (92%).



Afbeelding 21 - Hoogste diploma of getuigschrift behaald door respondenten (n = 389)



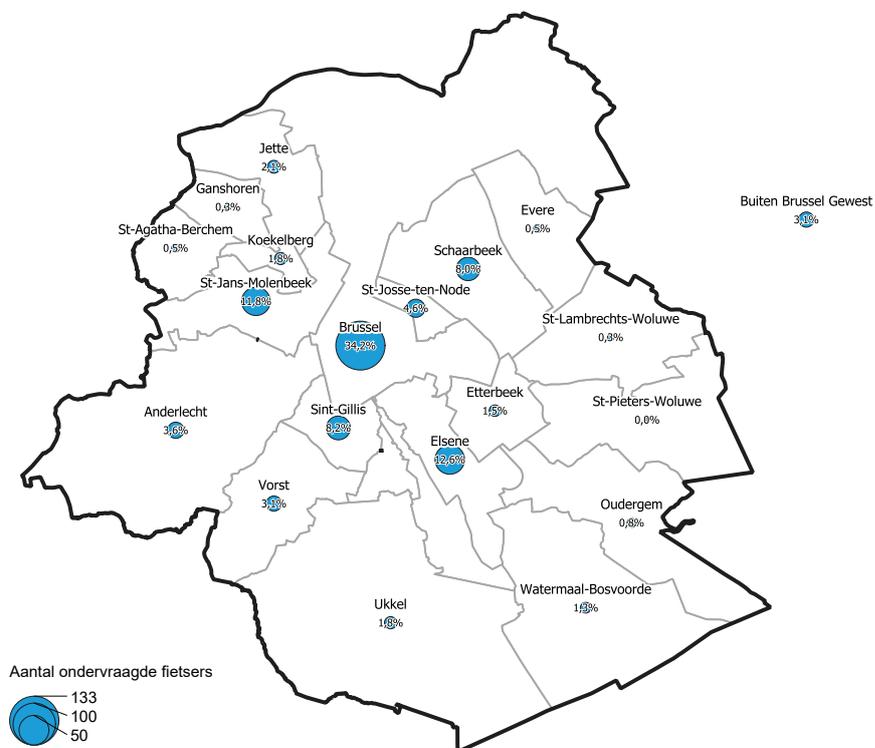
TYPE VERPLAATSING

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

Gemeente van bestemming en vertrekpunt

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

Brussel-Stad is opnieuw de belangrijkste bestemming voor de ondervraagde fietsers in 2024. 34,2% van de ondervraagde fietsers gaf aan dat hun bestemming de gemeente Brussel-Stad was, een daling ten opzichte van 2023 (-2,5 pt). De gemeenten Elsene (12,7%) en Molenbeek (17,8%) vervolledigen het podium.



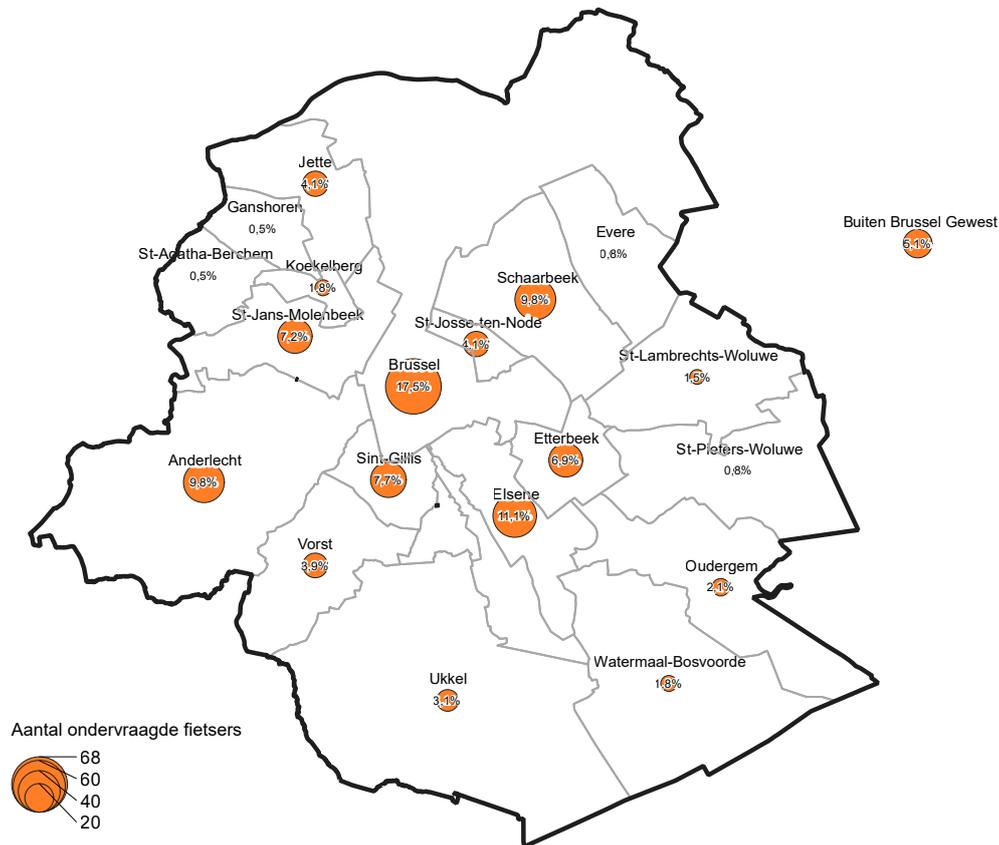
Afbeelding 22 - Naar welke gemeente in Brussel reizen de ondervraagde fietsers (bestemming)?

Gemeente van bestemming

ANDERLECHT	14	3,6%
OUDEGEM	3	0,8%
SINT-AGATHA-BERCHEM	2	0,5%
BRUSSEL-STAD	133	34,2%
ETTERBEEK	6	1,5%
EVERE	2	0,5%
VORST	12	3,1%
GANSHOREN	1	0,3%
ELSENE	49	12,6%
JETTE	8	2,1%
KOEKELBERG	7	1,8%
MOLENBEEK	46	11,8%
SINT-GILLIS	32	8,2%
SINT-JOOST	18	4,6%
SCHAARBEEK	31	8,0%
UKKEL	7	1,8%
WATERMAAL-BOSVOORDE	5	1,3%
SINT-LAMBRECHTS-WOLUWE	1	0,3%
Buiten Brussel	4	1,0%

Tabel 6 - Naar welke gemeente in Brussel reizen de ondervraagde fietsers (bestemming)? (Uitsplitsing in tabelvorm)

Ook als **plaats van vertrek** komt de Brussel-Stad op de eerste plaats (17,5%; -4 pt vergeleken met 2023), gevolgd door Elsene (11,1%), Schaarbeek (9,8%) en Anderlecht (9,8%).



Afbeelding 23 - Vanuit welke gemeente in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn de ondervraagde fietsers met de fiets vertrokken (vertrekpunt)?

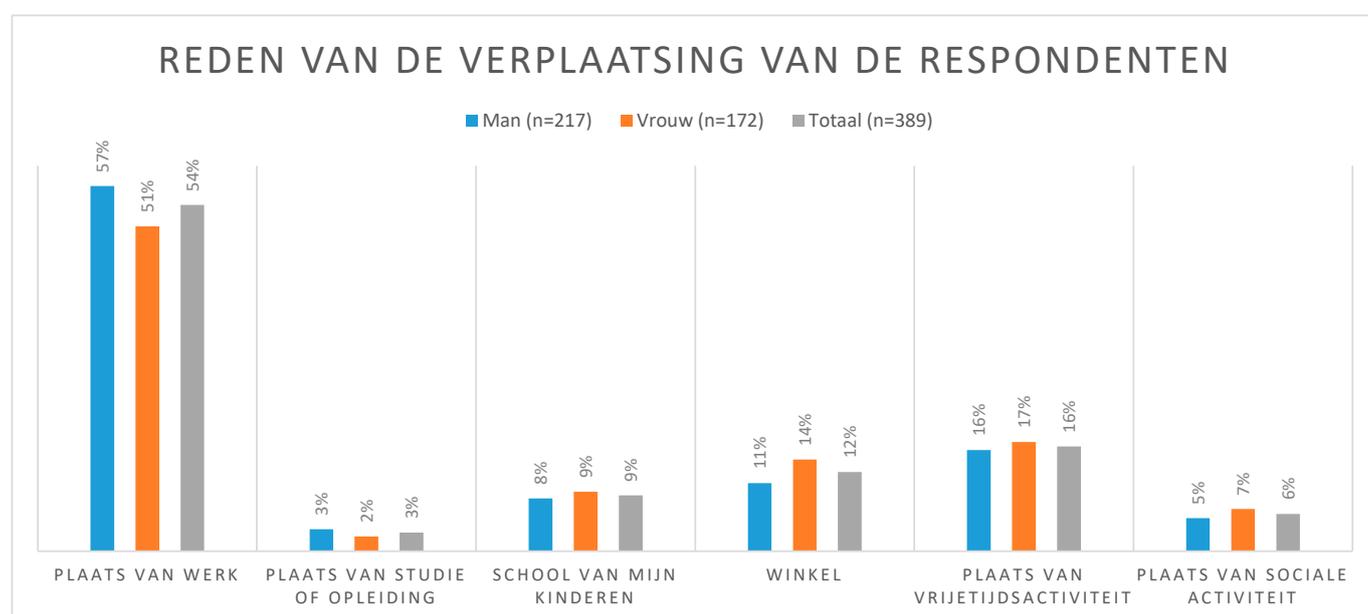
Gemeente van vertrek

ANDERLECHT	38	9,8%	KOEKELBERG	7	1,8%
OUDEGEM	8	2,1%	MOLENBEEK	28	7,2%
SINT-AGATHA-BERCHEM	2	0,5%	SINT-GILLIS	30	7,7%
BRUSSEL-STAD	68	17,5%	SINT-JOOST	16	4,1%
ETTERBEEK	27	6,9%	SCHAARBEEK	38	9,8%
EVERE	3	0,8%	UKKEL	12	3,1%
VORST	15	3,9%	WATERMAAL-BOSVOORDE	7	1,8%
GANSHOREN	2	0,5%	SINT-LAMBRECHTS-WOLUWE	6	1,5%
ELSENE	43	11,1%	SINT-PIETERS-WOLUWE	3	0,8%
JETTE	16	4,1%	Buiten Brussel	20	5,1%

Tabel 7 - Vanuit welke gemeente van Brussel-Hoofdstad zijn de ondervraagde fietsers met de fiets vertrokken (vertrekpplaats)? (Uitsplitsing in tabelvorm)

Wat betreft de reden van hun verplaatsing, hoewel net als vorig jaar **de meerderheid van de respondenten naar of van het werk reisde (54%)**- en zelfs het meest door mannen (57% vs. 51% vrouwen)- is dit aandeel duidelijk lager dan in 2023 (-20 procentpunten). Dit kan worden verklaard door het feit dat de telperiode iets is verlengd ten opzichte van voorgaande jaren (8.00-11.00 uur en 15.30-18.30 uur in 2023; tegenover 8.00-12.00 uur en 14.30-18.30 uur in 2024), op momenten dat andere redenen om zich te verplaatsen belangrijker zijn, zoals 'winkelen' of 'vrije tijd'.

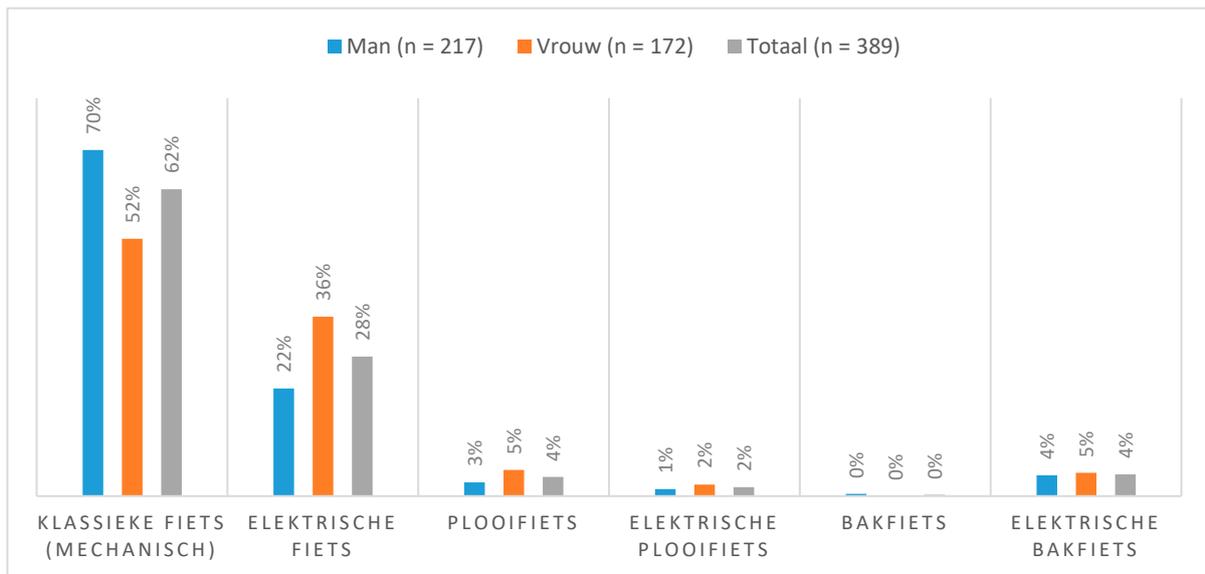
Het is vrij logisch dat de andere redenen om zich te verplaatsen zullen 'profiteren' van deze daling: **"Naar een vrijetijdsactiviteit gaan"** staat op de tweede plaats (16%, +9 punten), voor **'naar een winkel gaan'** (12%, +5 punten). Dit wordt gevolgd door "een kind brengen of ophalen" (9%), "naar een sociale activiteit gaan" (6%) en "naar school gaan" (3%).



Afbeelding 24 - Reden van de verplaatsing van de respondenten

FIETSTYPE

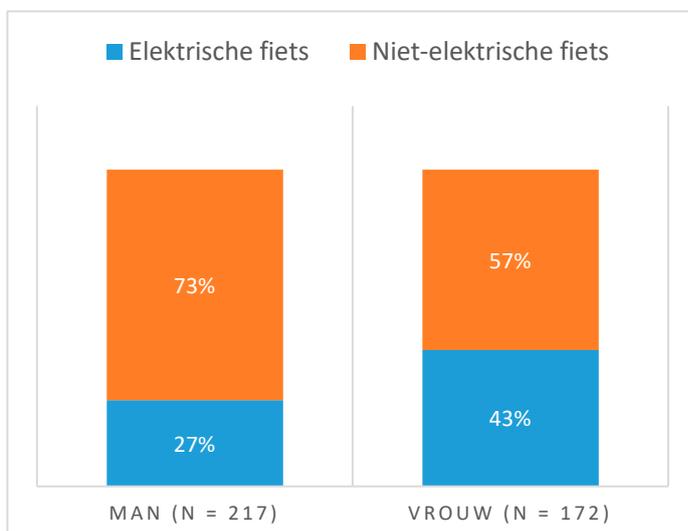
Terwijl **bijna 6 van de 10 ondervraagde fietsers een klassieke fiets gebruiken voor hun verplaatsingen**, is dit aandeel significant hoger bij mannen (70% vs. 52% vrouwen). **Elektrische fietsen komen op de tweede plaats (28%)** en zijn nog populairder bij vrouwen (36% vs. 22% mannen). Plooi-fietsen en bakfietsen (elk minder dan 6%) zijn heel wat minder populair.



Afbeelding 25 – Wat voor soort fiets gebruik je?

Als we alle soorten fietsen samen bekijken, dan zijn de niet-elektrische fietsen de grote winnaar met **64%** tegenover **36%** elektrische fietsen. Deze verhouding houdt gelijke trend met het voorgaande jaar.

Anderzijds lijkt er, in tegenstelling tot 2023 maar in lijn met de waarnemingen in 2022, een echte genderkloof te bestaan bij elektrische fietsen: verhoudingsgewijs zien we veel meer vrouwelijke fietsers op een elektrische fiets (43% tegenover 27% mannen). Deze trend wordt ook bevestigd in onze tellingen: vrouwen zijn oververtegenwoordigd op elektrische fietsen.

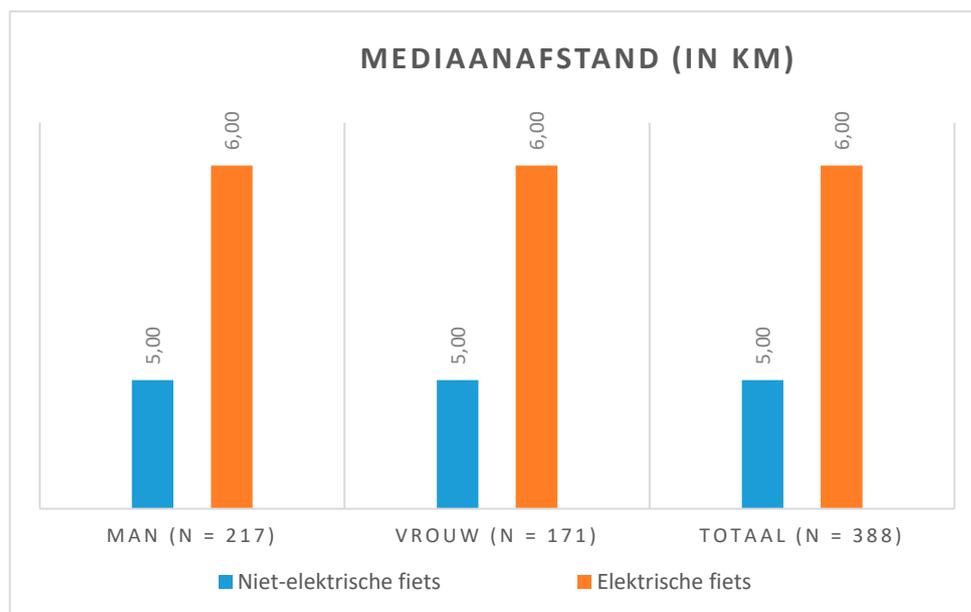


Afbeelding 26 – Wat voor soort fiets gebruik je?

AFGELEGDE AFSTAND

Wat de **afgelegde afstand** betreft, komen we deze keer uit op een gemiddelde afstand¹⁸ van 5 km (alle fietstypes samen). **De gemiddelde snelheid** berekend op basis van de geschatte reistijden van de respondenten is **15 km/u**.

We zien een grotere gemiddelde afstand onder respondenten met een elektrische fiets. Zo leggen gebruikers van **elektrische fietsen** gemiddeld **6 kilometer** af, terwijl gebruikers van **klassieke mechanische fietsen** gemiddeld **5 kilometer** afleggen.



Afbeelding 27 - Gemiddelde afgelegde afstand in km met een elektrische fiets of een klassieke fiets

GEBRUIKSFREQUENTIE VAN DE VERSCHILLENDE VERVOERSWIJZEN

We vroegen elke respondent om aan te geven **hoe vaak** ze tijdens de week andere vervoermiddelen dan de fiets gebruikten **voor nuttige verplaatsingen in Brussel** (naar het werk gaan, boodschappen doen, de kinderen afzetten, enz.).

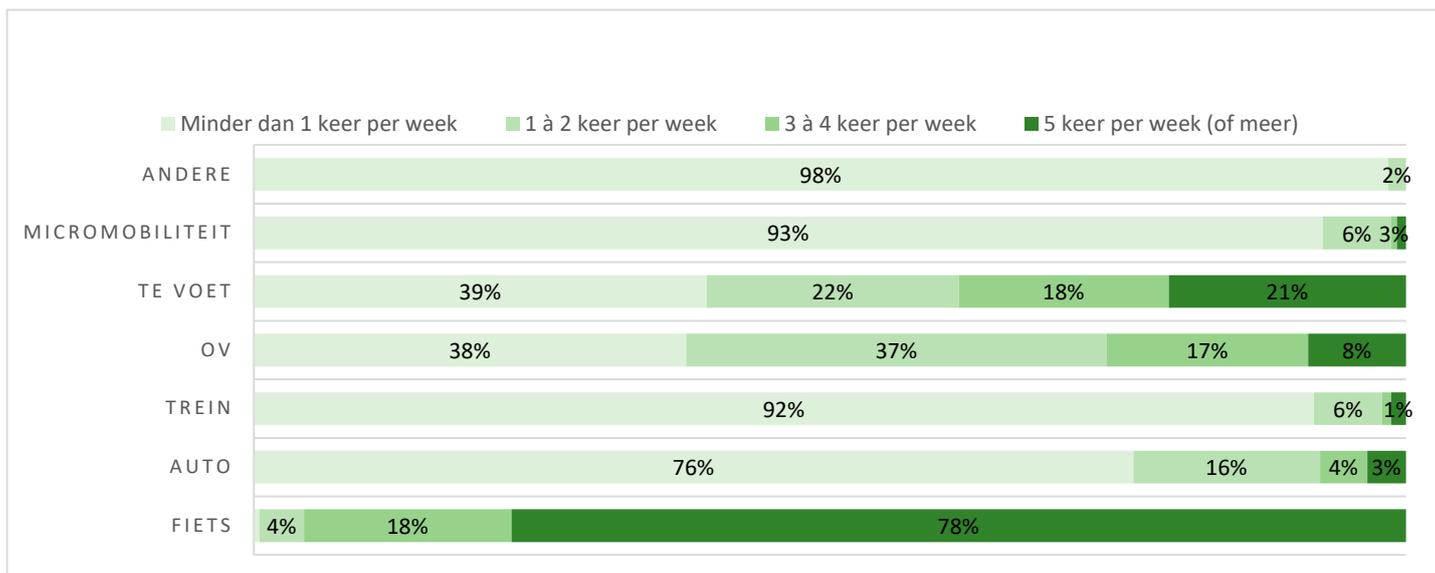
Onder de respondenten zien we allereerst een groot aandeel 'regelmatige' fietsers: **96%** van hen verklaart minstens 3 tot 4 keer per week de fiets te gebruiken, en zelfs **78% '5 keer per week of meer'**.

Net als in de voorgaande jaren is de op een na meest genoemde vervoerswijze **te voet**: **21%** van de respondenten zegt **vijf keer per week of vaker** te voet naar hun bestemming te gaan.

Hoewel ze minder vaak worden gebruikt, zijn het **openbaar vervoer**¹⁹ en de **auto** ook vrij populair, met respectievelijk **68%** en **24%** die zeggen **minstens één keer per week** van dit vervoermiddel gebruik te maken.

18. Als alle waarden (bijv. afstand, snelheid, enz.) in oplopende (of aflopende) volgorde worden gerangschikt, is de mediaan de waarde waaronder 50% van de waarden wordt gevonden.

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



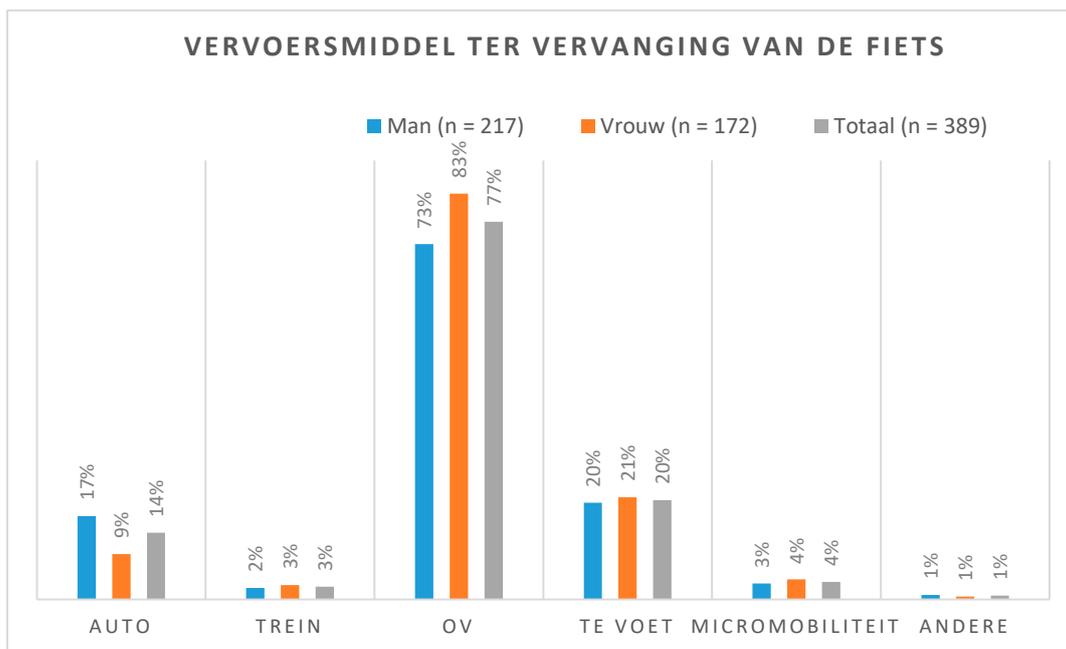
Afbeelding 28 - Hoe vaak gebruik je momenteel deze verschillende vervoersmiddelen voor een nuttige verplaatsing in Brussel (bijv. om naar het werk te gaan, naar de winkel, om je kinderen af te zetten, enz.)?

	TOTAAL (n = 389)						
	Fiets	Auto	Trein	OV	Te voet	Micromobiliteit	Andere
Minder dan 1 keer per week	1%	76%	92%	38%	39%	93%	98%
1 à 2 keer per week	4%	16%	6%	37%	22%	6%	2%
3 à 4 keer per week	18%	4%	1%	17%	18%	1%	0%
5 keer per week (of meer)	78%	3%	1%	8%	21%	1%	0%
Gebruiksfrequentie- Mannen (n=217)							
	Fiets	Auto	Trein	OV	Te voet	Micromobiliteit	Andere
Minder dan 1 keer per week	0%	69%	88%	38%	36%	91%	96%
1 à 2 keer per week	4%	20%	6%	37%	23%	6%	2%
3 à 4 keer per week	14%	5%	1%	16%	20%	0%	0%
5 keer per week (of meer)	79%	3%	1%	7%	18%	0%	0%
Gebruiksfrequentie- Vrouwen (n=172)							
	Fiets	Auto	Trein	OV	Te voet	Micromobiliteit	Andere
Minder dan 1 keer per week	1%	80%	90%	35%	40%	88%	96%
1 à 2 keer per week	3%	10%	5%	34%	19%	6%	1%
3 à 4 keer per week	22%	2%	0%	19%	15%	1%	0%
5 keer per week (of meer)	71%	4%	1%	10%	22%	2%	0%

Tabel 8 - 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.)? Uitsplitsing van de antwoorden volgens geslacht.

VERVOERMIDDEL TER VERVANGING VAN DE FIETS

Wij vroegen de respondenten ook voor welke vervoerswijze(n) zij zouden gekozen hebben als hun fiets niet beschikbaar was. Net als vorig jaar maakt de overgrote meerderheid van de respondenten gebruik van het **openbare vervoer (77%)**, maar dit aandeel is sterk gestegen ten opzichte van 2023 (+9 procentpunten). **Stappen (20%)** en **autorijden (14%)** hebben ook dit jaar opnieuw een podiumplaats.



Afbeelding 29 - Als je geen fiets had, welk(e) vervoermiddel(en) zou je dan hebben gebruikt om je te verplaatsen?

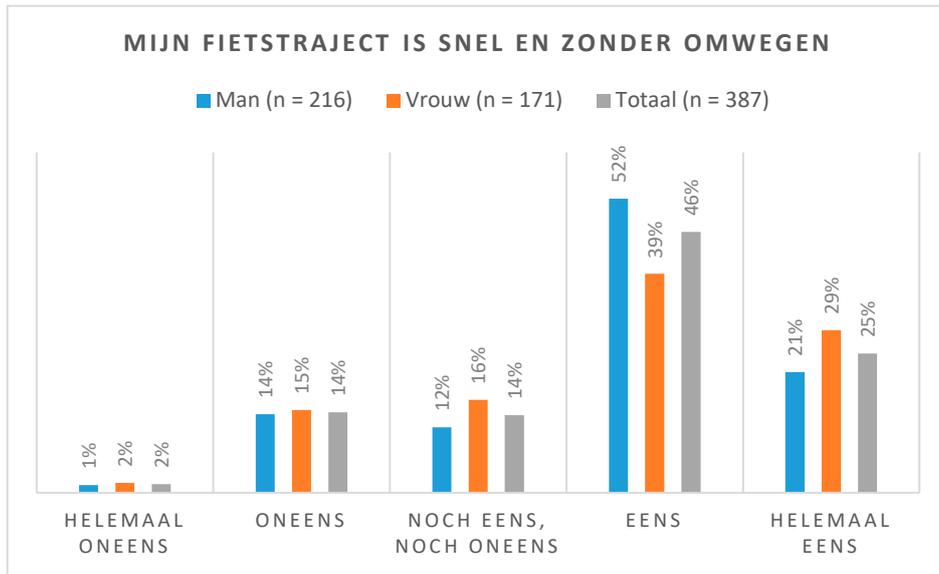
KWALITEIT VAN HET FIETSTRAJECT

De respondenten werd ook gevraagd een reeks vragen te beantwoorden over wat ze denken over et fietsen zelf. Voor deze enquête gebruikten wij een psychometrische tool, de "Likertschaal", om een houding bij personen te meten. Dankzij deze tool konden we weergeven in welke mate de respondenten akkoord gingen met de verschillende stellingen of beweringen.

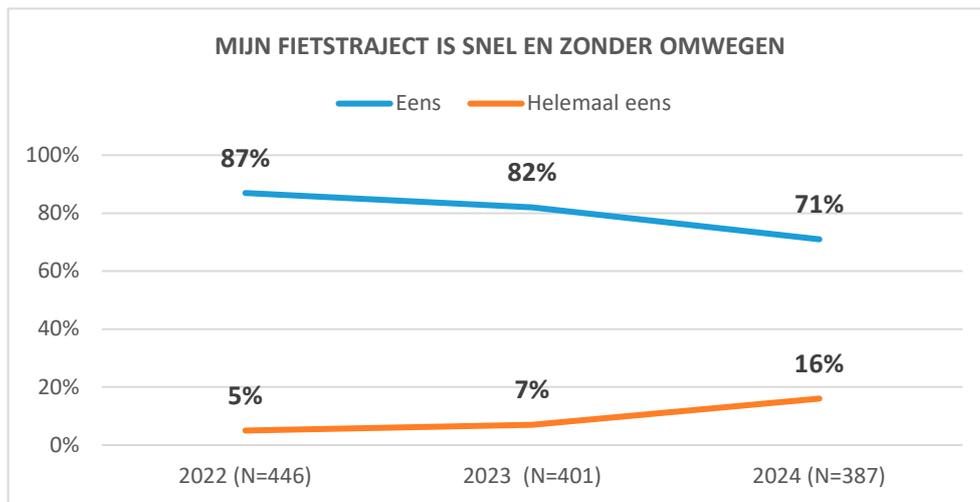
Om de onderstaande resultaten in de vorm van een histogram weer te geven, hebben we de antwoorden ingedeeld volgens geslacht (172 antwoorden van vrouwen en 217 antwoorden van mannen) alvorens ze in percentages weer te geven. Sommige respondenten gaven er de voorkeur aan bepaalde vragen niet te beantwoorden, wat verklaart waarom niet altijd dezelfde respondentenbasis wordt gehanteerd.

GEVOEL VAN CONTINUÏTEIT VAN DE 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 30 - 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."



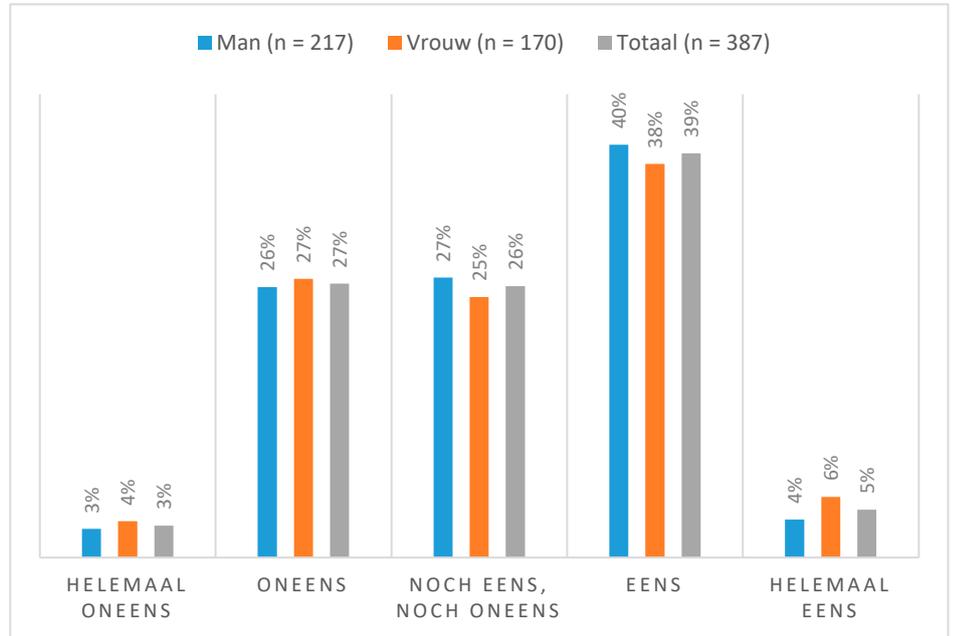
Afbeelding 31 - Ben je het eens met deze stelling? "Mijn fietstraject is snel en zonder omwegen. Ik hoef geen omweg te maken om een gevaarlijk kruispunt of een obstakel in de stad (station, kanaal, enz.) te vermijden." – Vergelijking tussen 2022 en 2024

De meerderheid van de antwoorden op deze vraag was positief tot zeer positief. Zo was **71%** van de respondenten het minstens **eerder eens** met het feit dat het fietstraject zonder omwegen is. Er dient te worden opgemerkt dat **dit aandeel sinds 2022 daalt**, met een daling van 16 punten ten opzichte van 2022. Anderzijds is 16% van de respondenten het oneens met deze stelling, een aandeel ontevreden respondenten dat sinds 2022 sterk is gestegen (+11 punten).

PERCEPTIE VAN DE KWALITEIT VAN DE FIETSFRASTRUCTUUR

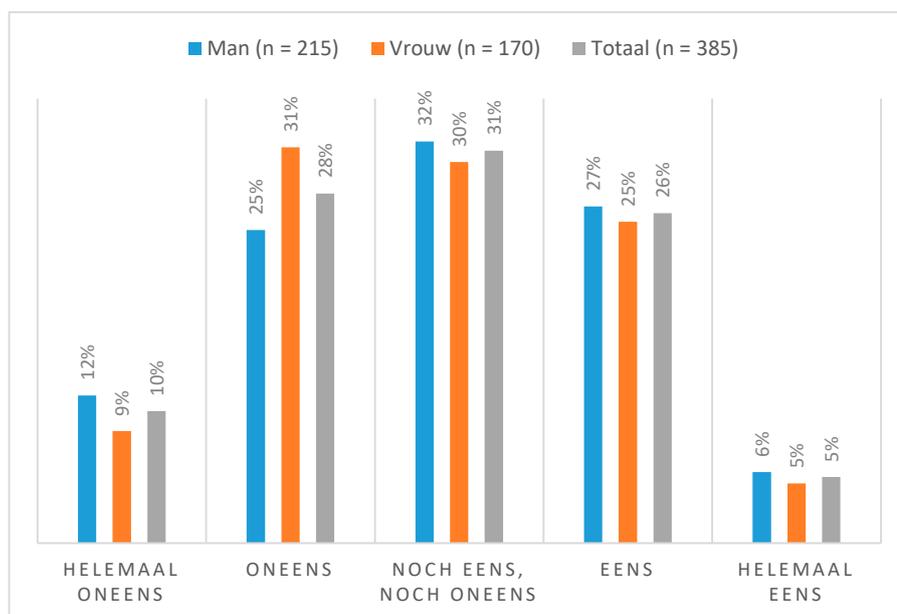
We vroegen fietsers ook naar hun perceptie van de kwaliteit van de fietsinfrastructuur op hun route.

We ontvingen ook meer positieve dan negatieve reacties over de kwaliteit van de fietsinfrastructuur, maar het lijkt erop dat deze mening minder goed is onderbouwd: **44% van de respondenten was het (helemaal) eens** met deze stelling, tegenover **30% die het (helemaal) oneens** was met deze stelling. Ten slotte neemt 26% van de respondenten geen standpunt in (noch akkoord, noch oneens). Hoewel het aandeel van de mensen die vinden dat de infrastructuur in Brussel van goede kwaliteit is, stabiel blijft in vergelijking met de vorige jaren, zijn meer mensen het oneens met deze stelling. Dit is vooral te wijten aan een verschuiving van de antwoorden van “eens noch oneens” naar “oneens”.



Afbeelding 32 - 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).

VEILIGHEIDSGEVOEL OP DE FIETS



Afbeelding 33 - Ben je het eens met deze stelling? Als ik in Brussel fiets, voel ik me over het algemeen veilig. Ik ben niet bang dat ik snel betrokken zal raken bij een verkeersongeval.

De **resultaten** over het veiligheidsgevoel op de fiets **zijn eerder gemengd**. **38%** van de respondenten zegt zich **(helemaal) niet veilig te voelen op de Brusselse wegen met de fiets** (+5% tegenover 2023), terwijl **31%** zegt zich (helemaal) **veilig te voelen**. Ten slotte neemt 31% van de respondenten geen standpunt in (noch eens, noch oneens).

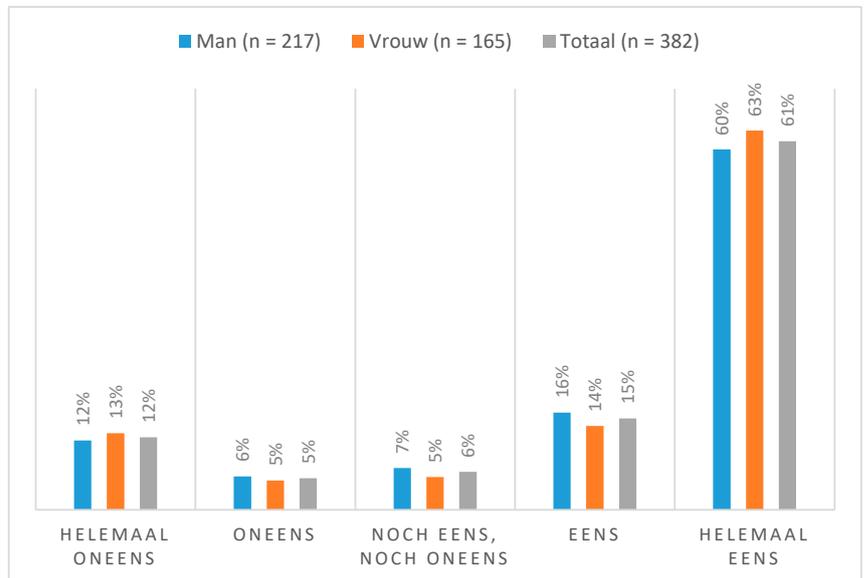
In voorgaande jaren zagen we een **gendergerelateerde trend**, waarbij meer mannen aangaven zich veiliger te voelen dan vrouwen, maar dat is **dit jaar niet meer het geval**.

TOEGANG TOT VEILIG PARKEREN THUIS EN OP DE BESTEMMING

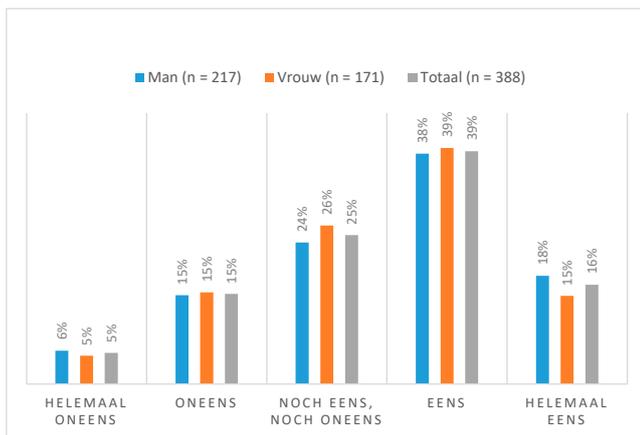
We vroegen fietsers ook naar de toegang tot veilige parkeerplaatsen dicht bij huis.

Van de ondervraagde fietsers verklaarde **74%** (+4% tegenover 2023) (volledige) **toegang te hebben tot een beveiligde stalling** in de buurt van hun **woning**, tegenover 17% die zei geen toegang te hebben.

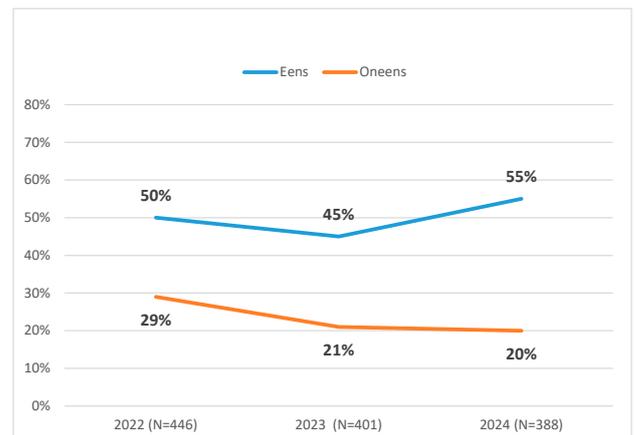
We hebben de respondenten ook gevraagd of ze **toegang hadden tot een fietsenstalling met U-bogen op hun verschillende bestemmingen in Brussel**. De meerderheid van de respondenten (55%) **vond het (heel) gemakkelijk om een fietsenstalling met U-bogen** te vinden om te parkeren op hun verschillende bestemmingen in Brussel. 20% is het evenwel (helemaal) niet eens met deze stelling. Er moet opgemerkt worden dat de **mening van fietsers over de beschikbaarheid van parkeergelegenheid buitenshuis is verbeterd sinds 2022**.



Afbeelding 34 - Ben je het eens met deze stelling?



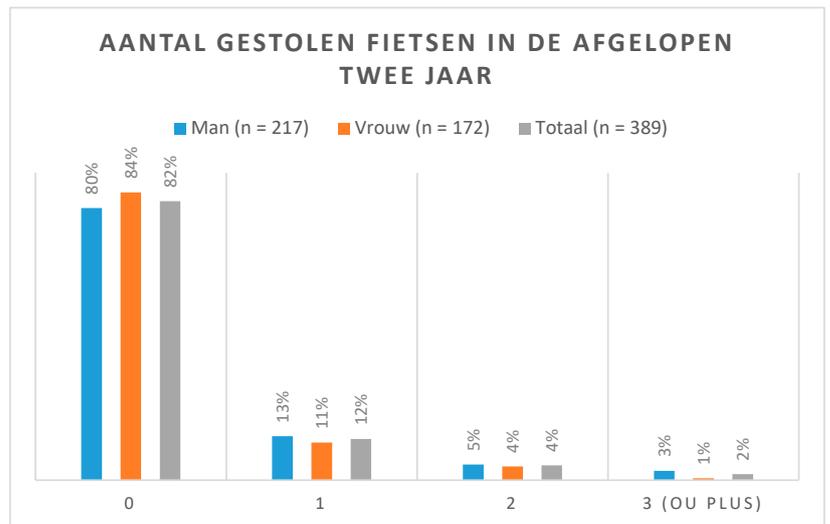
Afbeelding 35 - Ben je het eens met deze stelling? Als ik me met de fiets door Brussel verplaats, vind ik gemakkelijk een fietsenstalling in de buurt van mijn verschillende bestemmingen.



Afbeelding 36 - Ben je het eens met deze stelling? Als ik me met de fiets door Brussel verplaats, vind ik gemakkelijk een fietsenstalling in de buurt van mijn verschillende bestemmingen. – Vergelijking tussen 2022 en 2024

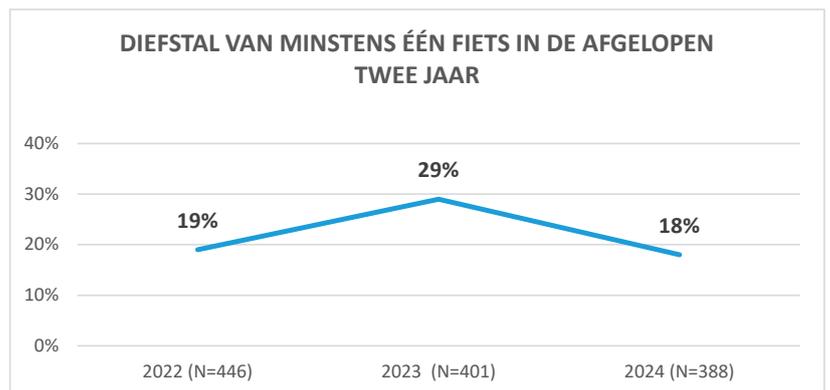
FIETSENDIEFSTAL

18% van de ondervraagde fietsers vertelde ons dat ze de afgelopen twee jaar het slachtoffer waren van ten minste één fietsdiefstal, waaronder 6% bij wie twee (of meer) fietsen waren gestolen. Bijna alle diefstallen (97%) vonden plaats in het **Brussels Hoofdstedelijk Gewest**.



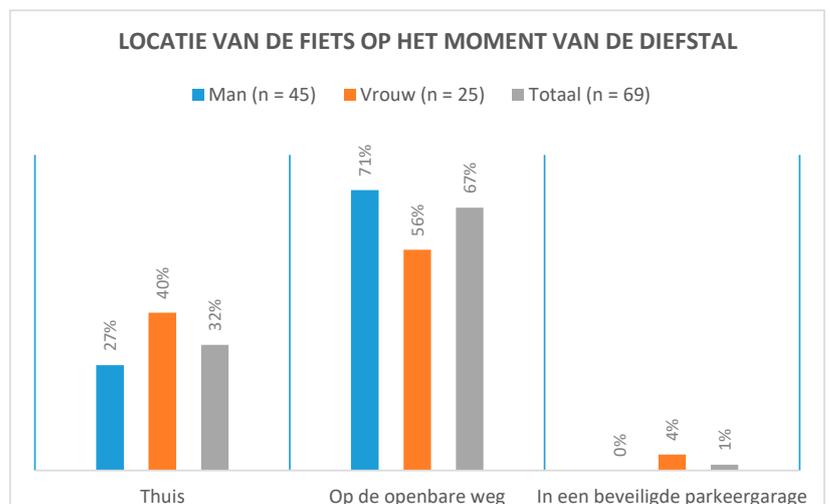
Afbeelding 37 - Hoe vaak werd je fiets de afgelopen twee jaar gestolen?

Hoewel het aantal mensen van wie een fiets werd gestolen, sterk is gedaald ten opzichte van vorig jaar (-11 procentpunten), **ligt het dicht bij het percentage dat in 2022 werd waargenomen**.



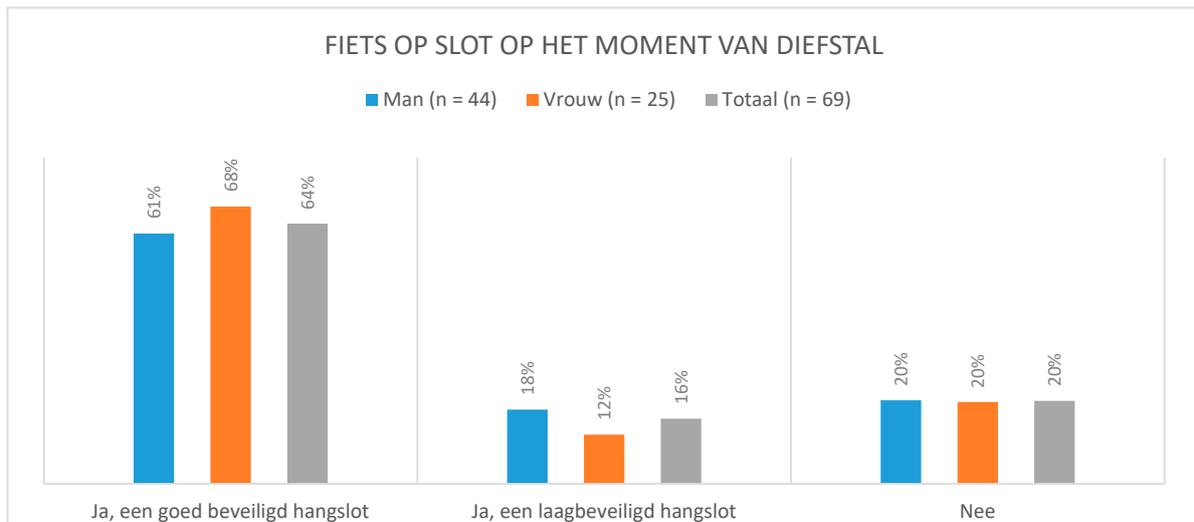
Afbeelding 38 - Hoe vaak werd je fiets de afgelopen twee jaar gestolen? – Vergelijking tussen 2022 en 2024

De meeste van deze diefstallen **vonden plaats toen de fiets op de openbare weg geparkeerd stond (67%), en in 80% van de gevallen waren deze fietsen 'beveiligd' met een slot**, waarvan 64% een kwaliteitsvol slot was²⁰. Bij slechts 20% van de diefstallen was de fiets niet vastgemaakt. Hierbij moet we opmerken dat in 41% van de diefstallen 'thuis' de fiets niet was beveiligd met een slot, tegenover met slechts 11% van de diefstallen op de openbare weg.



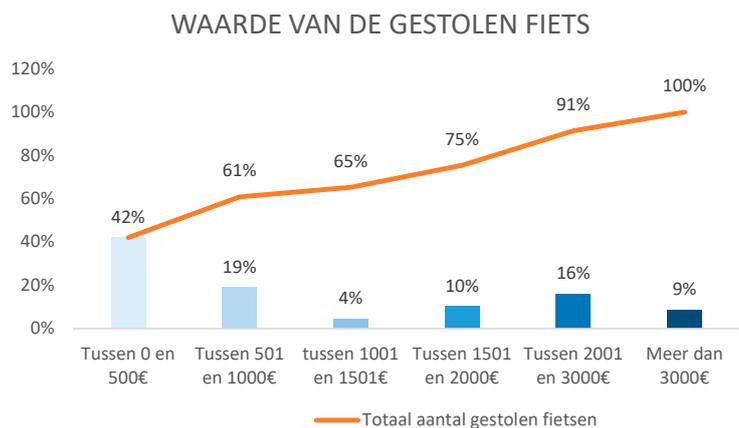
Afbeelding 39 - Waar stond de fiets geparkeerd op het moment van diefstal?

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



Afbeelding 40 - Was je fiets op slot op het moment van de diefstal?

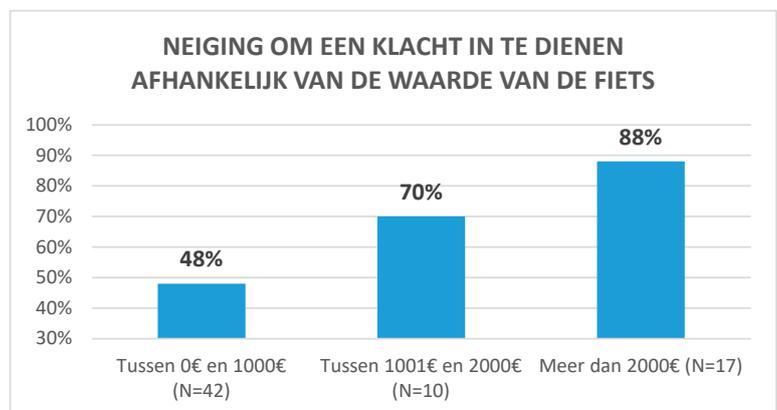
Hoewel **42% van de gestolen fietsen door hun eigenaren op minder dan 500 euro werd geschat**, is het geen uitzondering dat de prijs van een gestolen fiets **beduidend hoger ligt**. In 39% van de gevallen was de gestolen fiets meer dan 1.000 euro waard, en in 9% meer dan 3.000 euro!



Afbeelding 41 - Hoeveel schat je de waarde van de gestolen fiets?

De meerderheid van de respondenten van wie de fiets was gestolen (61%), deed aangifte op een politiebureau (39%) of online (22%). Anderzijds deed 39% van de slachtoffers geen aangifte ... **De keuze om een klacht in te dienen hangt sterk af van de waarde van de gestolen fiets.** Hoe hoger de waarde van de fiets, hoe waarschijnlijker het is dat eigenaars van een gestolen fiets een aangifte doen.

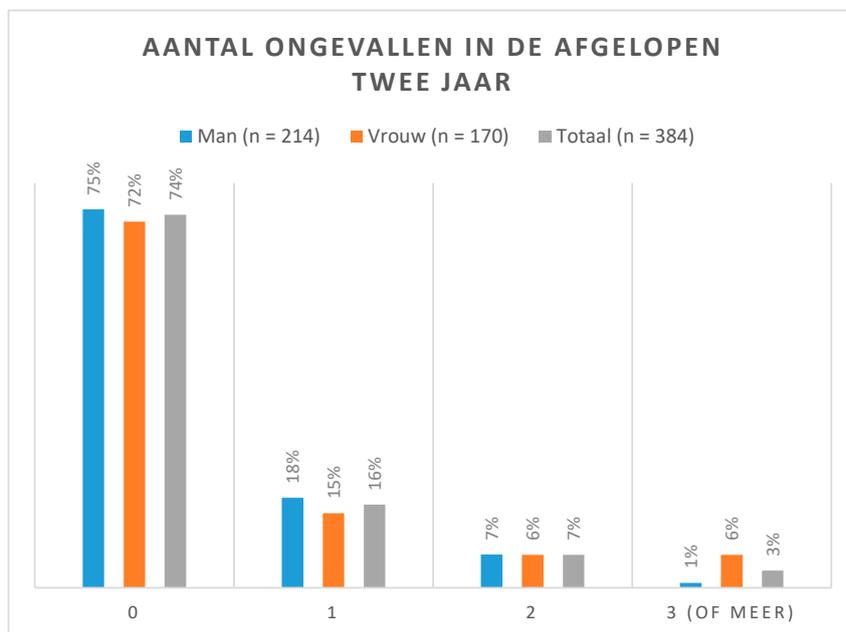
Tot slot was **39% van deze gestolen fietsen uitgerust met een ander antidiefstalbeveiligingssysteem**, zoals een gravure, een GPS-chip of een MyBike-sticker. Concreet zien we dat het MyBike-sticker het meest voorkomt (10%), gevolgd door een gravure (7%) en de GPS-tracker (1%).



Afbeelding 42 - Hoe hoog schat je de waarde van je gestolen fiets? // Heb je aangifte van de diefstal gedaan bij de politie?

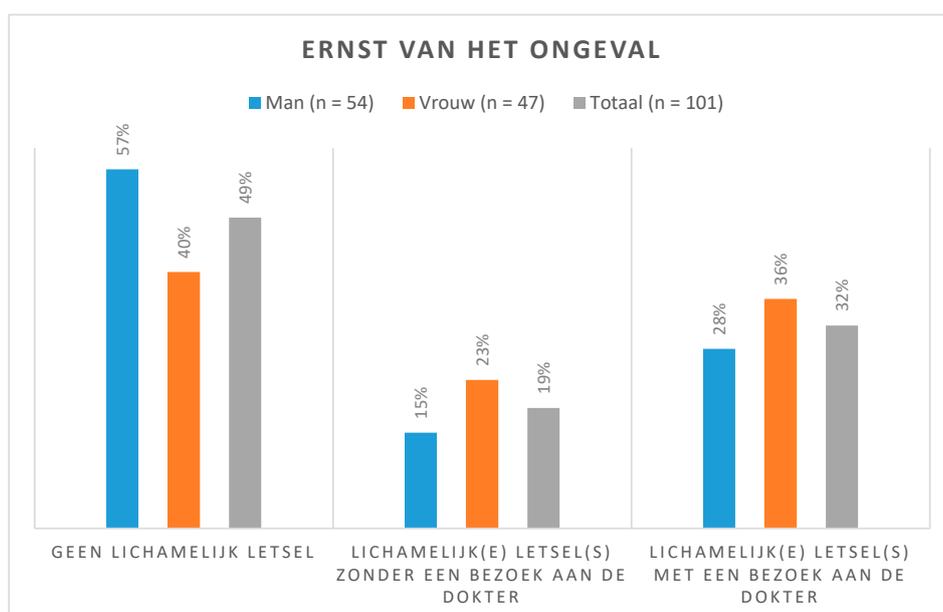
FIETSONGEVAL

Iets meer dan een kwart van de respondenten (26%) gaf aan in de afgelopen twee jaar minstens één fietsongeval te hebben gehad. Dit is een **daling van 5 %** ten opzichte van de resultaten van 2023. In tegenstelling tot vorig jaar was er geen verschil tussen de verschillende geslachten: mannen kregen evenveel ongelukken als vrouwen.



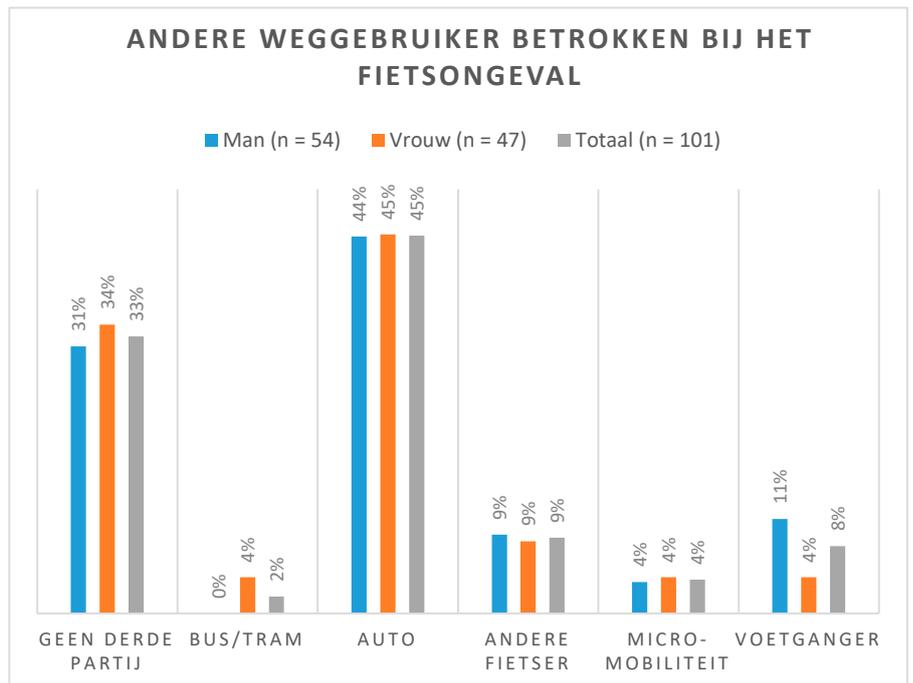
Afbeelding 43 - Hoeveel fietsongevallen (alleen of met een andere weggebruiker) heb je de afgelopen twee jaar gehad in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest?

Van de **100 respondenten** die verklaarden dat ze de afgelopen twee jaar betrokken waren geweest bij een fietsongeluk, had **iets meer dan de helft (51%) van deze ongelukken lichamelijk letsel tot gevolg**, waarvoor in 32% van de gevallen een bezoek aan de dokter nodig was. Vrouwelijke slachtoffers van ongevallen hadden vaker lichamelijk letsel dan hun mannelijke tegenhangers (60% tegenover 43%).



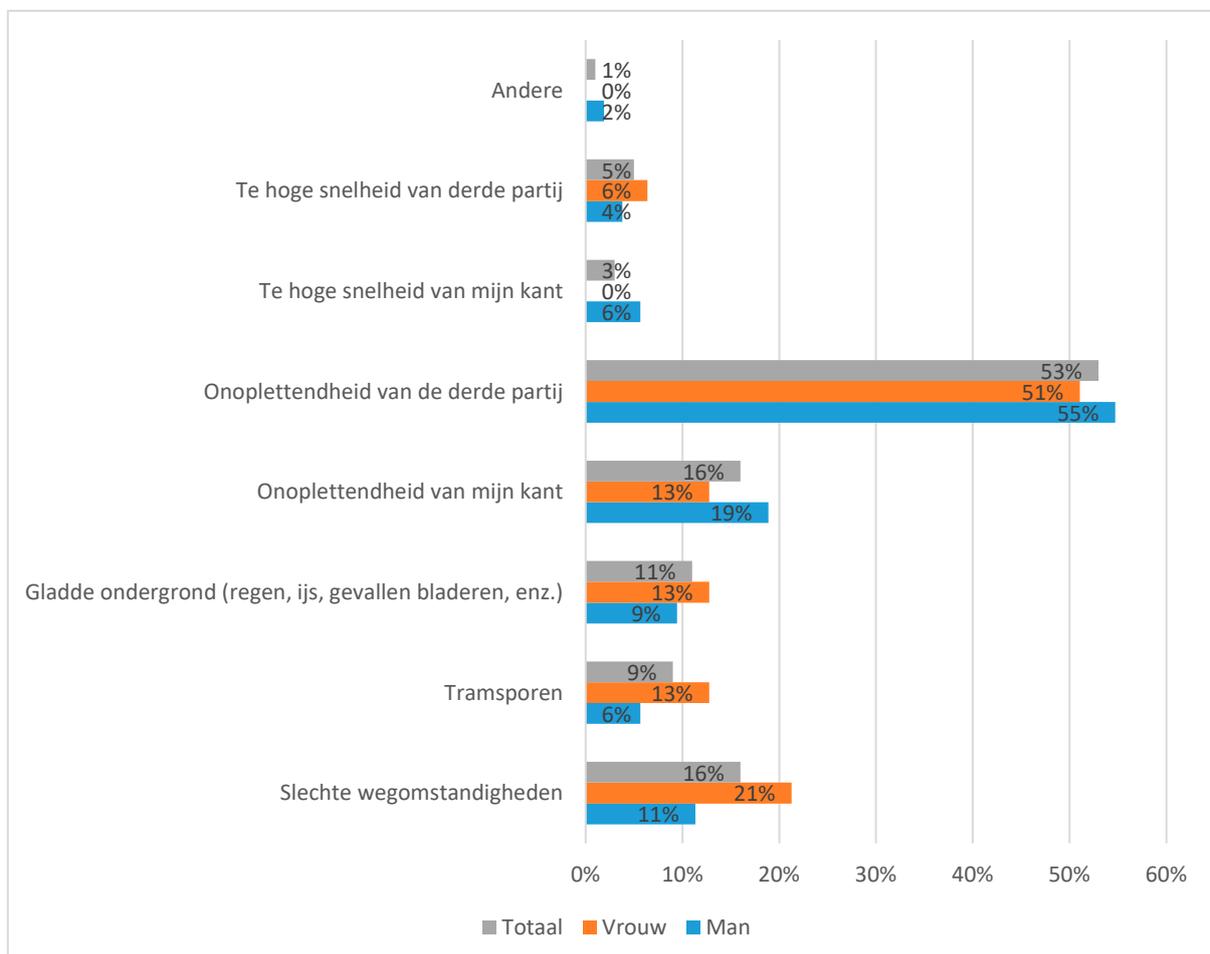
Afbeelding 44 - Hoe ernstig was je (laatste) ongeval?

Voorelkvan de genoemde ongevallen vroegen we de respondenten om aan te geven of er mogelijk een andere weggebruiker bij het ongeval betrokken was. Net als in voorgaande jaren gebeurden de **ongelukken het vaakst met een auto (45%)**, met een grote voorsprong op ongelukken met een andere fietser (9%) en met een voetganger (8%). Tot slot was **in een derde van de ongevallen** geen tegenpartij betrokken.



Afbeelding 45 - Welke andere weggebruiker was betrokken bij het fietsongeval?

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

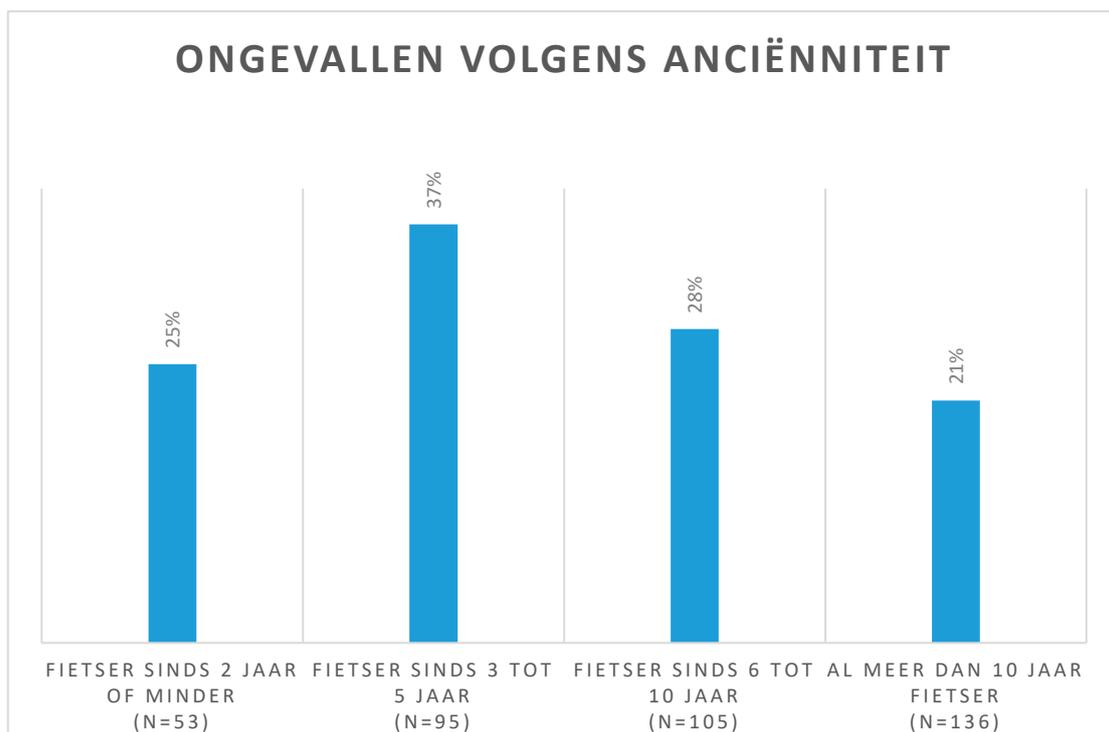


Afbeelding 46 - Wat veroorzaakte het ongeval/de ongevallen?

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

- Van de **45 ongevallen** waarbij een **auto** betrokken was, dacht **82%** van de respondenten dat het te wijten was aan **onoplettendheid van de automobilist**. Daarentegen zei **13%** van de respondenten dat de kans groter was dat het ongeluk was veroorzaakt door **hun eigen onoplettendheid**. Daarnaast werden slechte wegomstandigheden en te hoge snelheid van de automobilist (7%) vervolgens genoemd als factoren waarmee rekening moest worden gehouden bij het ongeval.
- Van de **33 fietsers die verklaarden dat ze een ongeval hadden zonder tegenpartij, werden slechte wegomstandigheden (30%), gladde ondergrond (30%) en “tramrails” (24%)** als belangrijkste oorzaken genoemd.

Deze resultaten koppelden we aan de fietservaring van de respondenten (hoe lang fietsen ze al?). Het lijkt erop dat hoe **meer ervaring mensen hebben op de fiets, hoe kleiner de kans is dat ze een ongeval krijgen**. Van de respondenten die minder dan 2 jaar fietsen, heeft 25% in de afgelopen 2 jaar een ongeval gehad (dit moet met enige voorzichtigheid worden geïnterpreteerd, omdat ze waarschijnlijk ook minder gefietst hebben in de afgelopen 2 jaar); 37% van de fietsers die 3 tot 5 jaar fietsen; 28% van de fietsers die 5 tot 10 jaar fietsen; en 21% van de fietsers die al langer dan 10 jaar fietsen.



Afbeelding 47 - Hoeveel fietsongevallen (alleen of met een andere weggebruiker) heb je de afgelopen twee jaar gehad in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest? // Hoeveel jaar verplaats je je al met de fiets in Brussel?

BIJLAGE

BIJLAGE 1: METHODOLOGISCHE VERANDERING IN SEIZOENSGBONDEN KWANTITATIEVE TELLINGEN

BEVINDINGEN OVER DE AANPASSING VAN DE METHODOLOGIE

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

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

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

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

Om dit laatste te kiezen, hebben we gezocht naar een betrouwbaar telpunt (dat fouten bij het tellen en bij de conversie van oudere gegevens beperkt) en dat de belangrijkste fietsstroom zou weergeven. Voor deze keuze hebben we ons gebaseerd op de resultaten van de jaren 2011, 2015 en 2019. Bij de herziening van elk kruispunt hebben we ook geprobeerd de tijdsgebonden variatie in de omvang van de behouden tellingen per kruispunt te minimaliseren.

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

NIEUWE METHODE (SINDS JANUARI 2021)

I. VOORWAARDEN VOOR DE UITVOERING VAN DE TELLINGEN

Tellocaties

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

Perioden, dagen en tijdstippen van de telling

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

II. HOE TELLEN WE?

Terreinfiches

Voor elke tellocatie zijn er één of meer terreinfiches.

Elke fiche bevat:

- 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 fietserstroom²¹
 - 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 of al dan niet een helm wordt gedragen.

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

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

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

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

Symboles :

↓ Cycliste non casqué

↑ Cycliste casqué

Total général (pg 1) =

Afbeelding 48 - Telfiche (pagina 1) voor het telpunt aan het kruispunt van de Van Arteveldestraat met de Dansaertstraat.

21. In het bovenstaande diagram 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.

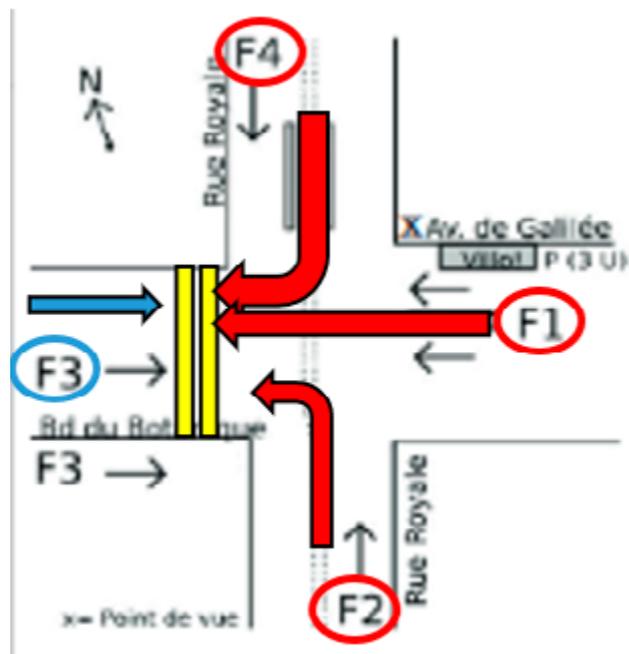
Om de opgegeven "nieuwe stromen" te isoleren (zie afbeelding 40 hieronder), hebben wij de richtingen van de "oude stromen" geselecteerd die, gecombineerd, overeenkomen met de "nieuwe stromen".

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

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

Bij de herziening hebben wij dus de volgende gegevens behouden:

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



Afbeelding 50 - Diagram van de tellingen per passage op het kruispunt 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	16	8h00-8h15	13	3	0	16
8h15-8h30	0	22	0	22	8h15-8h30	22	3	0	25
8h30-8h45	0	19	1	20	8h30-8h45	21	6	0	27
8h45-9h00	1	23	1	25	8h45-9h00	24	13	0	37
	1	78	4	83		80	25	0	105
	83					105			
Flux		Bld. Du Botanique (F3)			Flux		Rue Royale (F4)		
Provenance		Place Rogier			Provenance		Place de la Reine		
Heures	P	R	C		Heures	R	C	R	
8h00-8h15	6	2	9	17	8h00-8h15	0	8	6	14
8h15-8h30	4	1	13	18	8h15-8h30	0	10	12	22
8h30-8h45	7	1	10	18	8h30-8h45	0	8	14	22
8h45-9h00	4	2	8	14	8h45-9h00	0	16	7	23
	21	6	40	67		0	42	39	81
	67					81			

Afbeelding 50 - Selectie van de te behouden gegevens in de aantekenfiche voor de Schaerbeekse Poort (oude methode).



Afbeelding 51 - Schema van het telproces per sectie in de Schaarbeekse 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.

Door de database op te schonen, konden de **historische reeksen vanaf 1998 herberekend** worden voor tellingen in mei en september bij 15 telpunten. Daarnaast werden de **reeksen vanaf 2010 herberekend** voor tellingen in januari, mei, september en november bij 26 telpunten.

BIJLAGE 2: VRAGENLIJST VAN DE PERMANENTE ENQUÊTE (SINDS 2021)

Enquête OBSERVATOIRE_2024

Er zijn 32 vragen in deze enquête.

FIETSEN

In welke gemeente is je fietstraject begonnen vandaag ? *

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

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

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

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

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

Waar ga je heen met je fiets ? *

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

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

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

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

Hoe lang duurt de rit (in minuten) ?

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

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

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

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

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

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

Modaal profiel

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

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

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

Kies het toepasselijke antwoord voor elk onderdeel:

	Minder dan 1 keer per week	1 tot 2 keer per week	3 tot 4 keer per week	5 keer per week (of meer)
Fiets	<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"/>

Ben je het eens met deze stelling

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

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

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

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

BICYCLE QUALITY

Ben je het eens met deze stelling ?

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

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

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

Ben je het eens met deze stelling ?

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

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

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

Ben je het eens met deze stelling ?

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

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

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

Hoe vaak werd je fiets de afgelopen twee jaar gestolen? *

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

- 0
 1
 2
 3 (of meer)

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

Beantwoord deze vraag alleen als aan de volgende voorwaarden is voldaan:
Antwoord was '1' of '2' of '3 (of meer)' bij vraag ' [VOL1] (Hoe vaak werd je fiets de afgelopen twee jaar gestolen?)

Kies één van de volgende mogelijkheden:

- Ja
- Nee

Waar stond de fiets geparkeerd toen hij gestolen werd? *

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

Kies één van de volgende mogelijkheden:

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

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

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

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

Kies één van de volgende mogelijkheden:

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

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

Wat is de geschatte waarde van de gestolen fiets? *

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

Kies één van de volgende mogelijkheden:

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

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

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

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

Kies één van de volgende antwoorden

Kies één van de volgende mogelijkheden:

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

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

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

Kies één van de volgende antwoorden

Kies één van de volgende mogelijkheden:

- 0
- 1
- 2
- 3 (of meer)

Hoe ernstig was uw (laatste) ongeluk?

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

Kies één van de volgende antwoorden

Kies één van de volgende mogelijkheden:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Je bent *

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

- een vrouw
- een man
- andere

Wat is je geboortjaar ?

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

Wat is je hoogst behaalde diploma of getuigschrift ? *

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

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

Algemene Informatie

Wat is jouw professionele situatie ?

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

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

Wat is de postcode van je woonplaats ? *

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

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

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

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

Waar werd je geïnterviewd?

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

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

Verzend uw enquête.

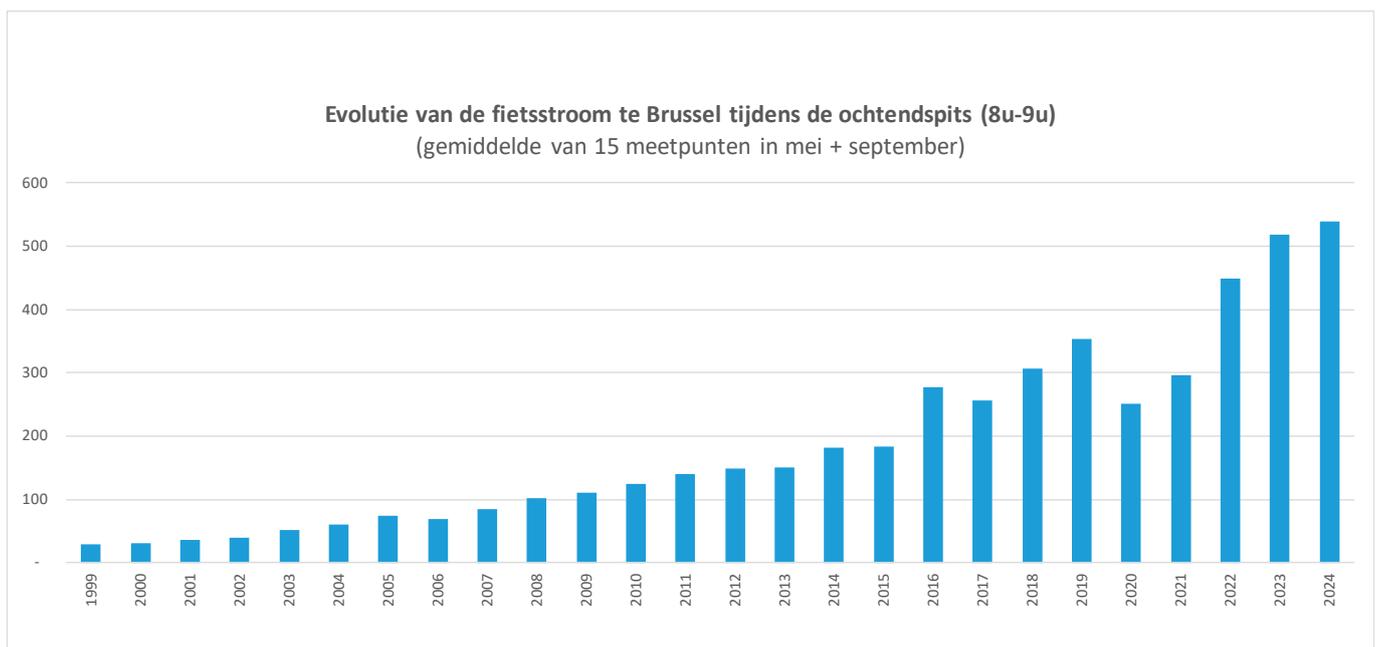
BIJLAGE 3: EVOLUTIES SINDS 1999

KWANTITATIEVE TELLINGEN

Evoluties sinds 1999

Tot 2005 werden de tellingen slechts op 15 kruispunten uitgevoerd en alleen in mei en september. De onderstaande grafiek toont de evolutie van het aantal fietsers tussen 1999 en 2024, 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 52 - Evolutie van de fietsstromen (uurgemiddelde per telpunt) in Brussel tussen 1999 en 2024. 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/Paempsemilaan	Philippe Werrieplein	Van Praetlaan/Vilvoordsesteenweg	Weststation	Mierode	Wavere steenweg/Maelbeeklaan	Mouterijstraat/Kroonlaan	Washingtonstraat/Waterloosesteenweg	Wetrsaet/Aarfenstraat	Reyerslaan/Kerselaerenlaan/Roodebeeklaan	Woluwedaal/Hymanslaan/Roodebeeklaan	Vorstlaan/Herman-Debrouxlaan	Universiteitsrond-punt	Albertplein	Ijsvogellaan/Waterwildlaan	Dansaertstraat/Van arteveldestraat	Munthof	Bockstaellaan/Bogaerdstraat	De Frélaan/Waterloosesteenweg	Louizalaan/Baljuwstraat	Emile Vandervelde-square	
JANUARI																											
1998		12		8						47	24	32			15	18	13										
1999		19		18						47	32	31			20	22	8										
2000		23		21						40	37	34			13	22	8										
2001		30		32						65	40	63			19	26	9										
2002		18		28						70	43	55			14	22	8										
2003																											
2004																											
2005		36		23						145	68	61			48	18	15										
2006		43		26						168	73	69			54	20	17										
2007		47		40						155	85	82			48	44	26										
2008		33		51						227	116	114			28	74	36										
2009		48		45						199	81	71			82	64	30										
2010	87	50	71	55	71	26	40	80	27	214	106	84	38	123	50	50	35	32	21	52	42	18	10	36	104	36	
2011	89	84	141	79	32	37	37	46	9	229	107	142	28	212	56	63	29	43	32	46	50	44	12	38	117	24	
2012	93	54	160	94	79	31	45	68	13	240	189	151	35	204	73	69	45	78	50	41	62	97	6	52	188	36	
2013	59	72	98	62	92	13	26	72	25	232	158	168	19	237	42	70	22	47	21	38	66	35	6	24	81	9	
2014	114	123	185	109	113	61	46	76	25	372	170	267	49	346	89	75	44	105	26	44	92	66	19	38	143	51	
2015	115	118	175	105	130	68	63	90	35	364	185	255	39	284	87	87	42	85	89	37	111	74	26	38	155	61	
2016	98	163	61	55	165	37	43	144	26	355	214	328	37	319	128	127	53	67	67	71	188	87	29	54	216	96	
2017	112	175	202	129	176	83	46	118	36	517	163	337	52	351	130	106	69	81	95	59	158	97	30	62	52	63	
2018	118	106	287	149	180	118	77	167	37	534	257	409	60	540	99	140	82	138	96	56	253	105	44	75	232	92	
2019	109	264	354	174	217	174	67	113	28	693	281	412	85	345	121	135	79	110	112	38	280	94	27	78	191	95	
2020	190	334	378	292	430	189	193	290	53	1.087	370	508	116	609	182	170	70	159	186	102	229	170	43	95	307	172	
2021	102	178	226	161	376	91	115	172	54	418	182	253	49	354	112	188	176	86	134	70	229	130	56	59	157	100	
2022	128	244	236	190	412	154	164	186	46	503	259	191	82	521	191	200	89	147	225	91	253	156	71	77	220	97	
2023	247	441	447	282	539	156	258	342	44	829	427	370	138	1.034	234	233	133	192	202	266	256	233	66	121	376	240	
2024	240	432	426	359	563	288	278	467	73	682	414	548	107	768	187	171	104	226	175	95	284	210	144	64	291	130	

Tabel 9 - Ruwe cijfers per telpunt voor de telperiode januari, tussen 1998 en 2024. Bron: Pro Velo.

	Antwerpsepoort	Schaarbeeksepoort	Wet/Koloniën/Koning	Stefaniaplein	Vlaamsepoort	Biestebroekkaai/Paempsemlaan	Philippe Werrieplein	Van Praetlaan/Vilvoordsesteenweg	Weststation	Merode	Waverse steenweg/Maelbeeklaan	Mouterijstraat/Kroonlaan	Washingtonstraat/Waterloosesteenweg	Wetstraat/Aarlenstraat	Reyerslaan/Kerselaerenlaan/Roodebeeklaan	Woluwedaal/Hymanslaan/Roodebeeklaan	Vorstlaan/Herman-Debrouxlaan	Universiteitsrond-punt	Albertplein	Ijsvogellaan/Waterwildlaan	Dansaertstraat/Van arteveldestraat	Munthof	Bockstaellaan/Bogaerdstraat	De Frielaan/Waterloosteenweg	Louzalaan/Baljuwstraat	Emilie Vanderveldesquare
MEI																										
1998	39	27	39	34						129	35	50	16		22	45	38	16								
1999	23	26	20	25	11	25	14	21		79	47	37	15		26	32	25	22								
2000	31	34	13	35	4	13	10	20		78	40	34	18		33	30	24	28								
2001	37	42	21	38	8	19	23	9		124	63	76	18		37	40	28	28								
2002	38	37	34	28	9	22	23	38		132	48	60	20		36	40	28	28								
2003	49	63	49	25	11	21	25	18		133	59	101	23		30	40	28	51								
2004	52	56	73	63	14	31	35	38		213	98	102	17	85	23	74	37	39								
2005	69	75	95	69	21	37	39	39	7	260	78	106	18	186	66	70	30	51	20							
2006	62	61	78	80	18	29	33	23	7	215	78	74	10	161	66	62	16	36	21							
2007	80	80	133	68	17	20	36	53	5	309	94	161	31	265	47	100	44	83	9							
2008	81	88	140	70	59	56	32	69	25	201	86	190	47	358	110	142	48	52	29							
2009	88	95	122	65	60	28	35	72	20	258	153	204	34	320	90	132	52	74	72							
2010	96	128	174	113	48	62	17	180	13	349	122	235	31	193	110	141	49	85	43	54	93	37	24	48	183	28
2011	124	155	143	105	45	85	61	124	14	469	151	310	58	224	94	119	77	68	39	63	88	59	33	41	193	46
2012	125	134	187	115	205	99	59	139	50	366	196	270	60	253	107	145	52	102	69	65	102	88	19	39	246	44
2013	129	86	207	127	154	68	43	97	29	468	163	131	28	484	90	99	74	82	29	39	99	76	29	50	181	66
2014	123	166	206	165	161	88	57	216	42	547	223	334	72	601	162	139	61	103	54	60	126	101	21	58	245	78
2015	159	181	116	172	112	88	76	194	37	589	226	357	70	511	103	147	94	120	120	79	152	127	35	80	253	103
2016	150	228	367	182	374	138	123	218	53	856	299	519	60	713	173	189	129	157	73	94	312	162	79	94	308	165
2017	162	265	327	191	356	165	139	228	53	784	288	543	91	706	182	164	124	208	93	104	355	118	69	96	331	145
2018	122	278	355	161	345	232	74	274	45	871	361	551	138	636	199	201	139	192	106	126	305	160	59	94	308	148
2019	145	392	439	261	444	260	150	355	72	1.061	459	591	140	769	231	246	192	159	149	92	318	185	62	97	290	195
2020	152	113	270	145	293	160	78	189	35	346	112	216	78	394	68	113	69	85	53	75	246	137	53	86	139	104
2021	137	256	240	99	478	124	156	232	104	472	204	334	129	308	166	196	132	172	174	124	260	208	87	82	223	117
2022	297	472	629	170	748	377	285	521	68	894	513	555	205	1.133	293	295	235	281	262	198	343	293	91	136	559	261
2023	285	582	694	410	966	403	342	556	66	1.229	489	587	205	1.163	331	373	263	327	320	164	410	345	89	129	544	269
2024	280	678	614	428	951	407	322	581	77	1.387	592	593	220	1.110	341	344	256	302	181	163	310	521	130	117	457	319

Tabel 10 - Ruwe cijfers per telpunt voor de telperiode mei, tussen 1998 en 2024. Bron: Pro Velo..

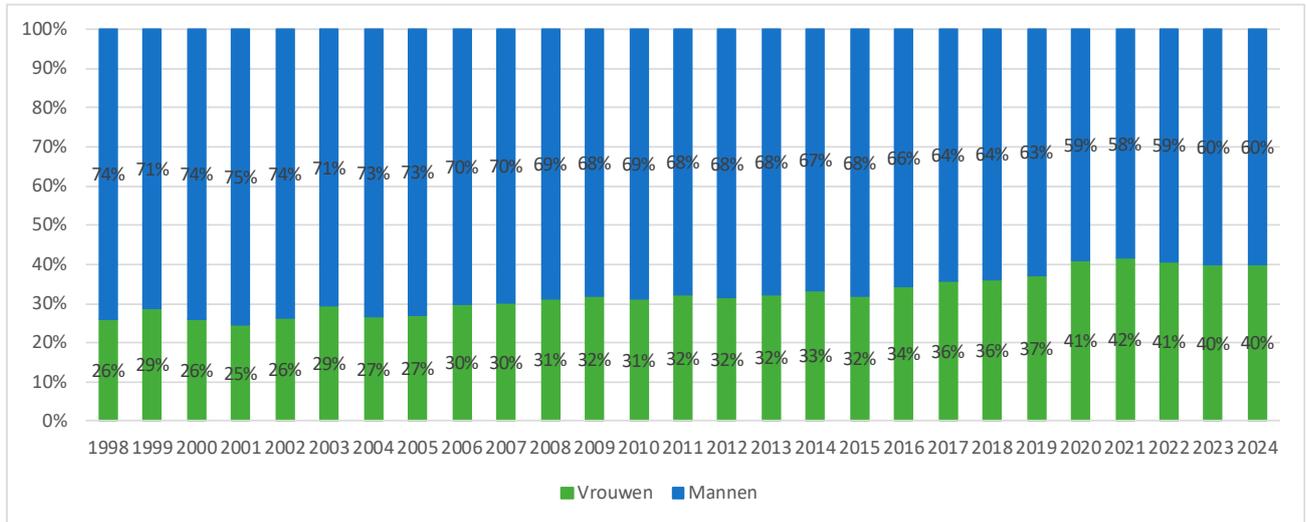
	Antwerpsepoort	Schaarbeeksepoort	Wet/Kolonien/Koning	Stefaniaplein	Vlaamsepoort	Biestbroeckkaai/Paempsemlaan	Philippe Werrieplein	Van Praetlaan/Vilvoordsesteenweg	Weststation	Merode	Waverse steenweg/Maelbeeklaan	Mouterijstraat/Kroonlaan	Waschingtonstraat/Waterloosesteenweg	Wetsaai/Aarlenstraat	Reytslaan/Kerseleerlaan/Roodebeeklaan	Woluvedal/Hymanslaan/Roodebeeklaan	Vorstlaan/Herman-Debrouxlaan	Universiteitsrond-punt	Albertplein	Ijvogellaan/Waterwildlaan	Dansaertstraat/Van arteveldestraat	Munthof	Bockstaellaan/Bogaerdstraat	De Frélaan/Waterloostenweg	Louizalaan/Baljuwstraat	Emile Vanderveldesquare
SEPTEMBER																										
1998	30	39	12	20		14	24	14		99	40	36	12		17	39	23	31								
1999	37	15	18	24	8	25	21	14		79	46	79	17		12	43	25	38								
2000	41	49	21	28	10	11	22	13		99	56	66	19		19	56	18	28								
2001	36	50	15	31	4	10	13	19		118	57	53	22		13	40	18	28								
2002	28	51	44	48	4	11	13	33		93	85	75	23		34	26	18	53								
2003	56	66	61	71	15	28	21	33		189	103	103	24		34	56	31	63								
2004	52	65	58	70	11	25	31	47		168	85	116	26	175	56	65	25	49								
2005	67	73	78	101	21	42	39	21	5	284	102	103	21	283	78	83	35	85	27							
2006	75	67	115	90	12	43	32	44	5	318	92	121	30	298	45	97	52	64	25							
2007	61	79	138	69	50	42	40	27	24	286	121	155	36	251	57	94	31	55	29							
2008	98	77	141	93	57	63	48	80	33	419	144	177	41	345	100	115	48	80	33							
2009	112	142	169	99	76	65	52	90	22	392	173	179	37	481	110	116	79	65	32							
2010	106	99	207	103	73	64	63	110	12	411	188	201	36	298	83	138	60	84	42	69	94	50	24	34	180	49
2011	155	139	118	105	170	62	52	156	23	525	149	218	54	249	72	140	69	106	32	58	80	71	35	59	184	63
2012	165	157	204	149	145	80	54	147	39	416	196	297	68	291	86	105	65	98	68	67	123	99	26	91	341	56
2013	122	169	265	165	130	94	83	208	42	527	185	285	62	430	101	154	104	112	52	56	159	115	42	35	248	74
2014	147	215	244	89	127	98	88	156	42	608	259	392	85	534	148	151	103	99	79	96	155	128	28	87	211	88
2015	162	215	248	134	223	84	76	224	36	663	213	361	59	459	111	80	78	144	58	66	209	111	54	57	275	87
2016	175	287	385	183	394	191	134	447	58	953	247	649	79	376	159	192	81	183	118	103	415	169	84	99	363	167
2017	137	341	377	179	404	152	109	193	43	623	290	573	77	646	146	147	81	161	114	91	344	126	50	90	242	286
2018	205	320	465	207	502	238	108	328	69	1.002	400	618	111	966	179	237	178	208	81	90	369	122	38	86	428	193
2019	212	347	525	224	599	272	111	362	87	935	486	670	158	865	201	273	181	246	299	123	304	165	46	131	392	235
2020	223	396	535	359	621	205	242	247	82	1.066	291	449	160	922	106	318	205	135	142	136	250	242	65	140	391	218
2021	244	469	478	145	584	288	222	427	83	997	478	537	183	888	248	267	189	193	240	204	426	251	93	111	367	206
2022	318	665	616	262	884	203	326	535	72	1.254	603	581	165	1.198	292	373	235	264	272	187	459	313	225	167	565	267
2023	393	727	754	389	975	415	316	613	154	1.116	580	683	204	1.401	347	426	261	349	259	178	438	362	86	92	649	338
2024	336	821	777	549	850	510	413	536	85	1.282	593	773	190	1.276	317	440	347	244	309	207	431	388	199	141	541	349

Tabel 11 - Ruwe cijfers per telpunt voor de telperiode september, tussen 1998 en 2024. Bron: Pro Velo.

	Antwerpsepoort	Schaarbeeksepoort	Wet/Kolonië/Koning	Stefaniaplein	Vlaamsepoort	Biestebroekkaal/Paempsemlaan	Philippe Weirteplein	Van Praetlaan/Vilvoordsesteenweg	Weststation	Merode	Wavere steenweg/Maelbeeklaan	Mouteijstraat/Kroonlaan	Washingtonstraat/Waterloosesteenweg	Wetrsaet/Aarlenstraat	Reyerslaan/Kerselaerenlaan/Roodebeeklaan	Woluwedal/Hymanslaan/Roodebeeklaan	Vorstlaan/Herman-Debrouxlaan	Universiteitsgrond-punt	Albertplein	Ijsvogellaan/Waterwildlaan	Dansaertstraat/Van arteveldestraat	Munthof	Bockstaellaan/Bogaerdstraat	De Frélaan/Waterlootoetenweg	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	
2023	236	692	542	387	796	288	284	395	62	555	691	557	182	1.186	269	345	231	314	240	152	342	308	109	114	394	206	
2024	321	815	355	345	996	447	328	546	64	1.061	639	601	276	1.155	326	203	219	338	287	188	315	369	97	225	578	315	

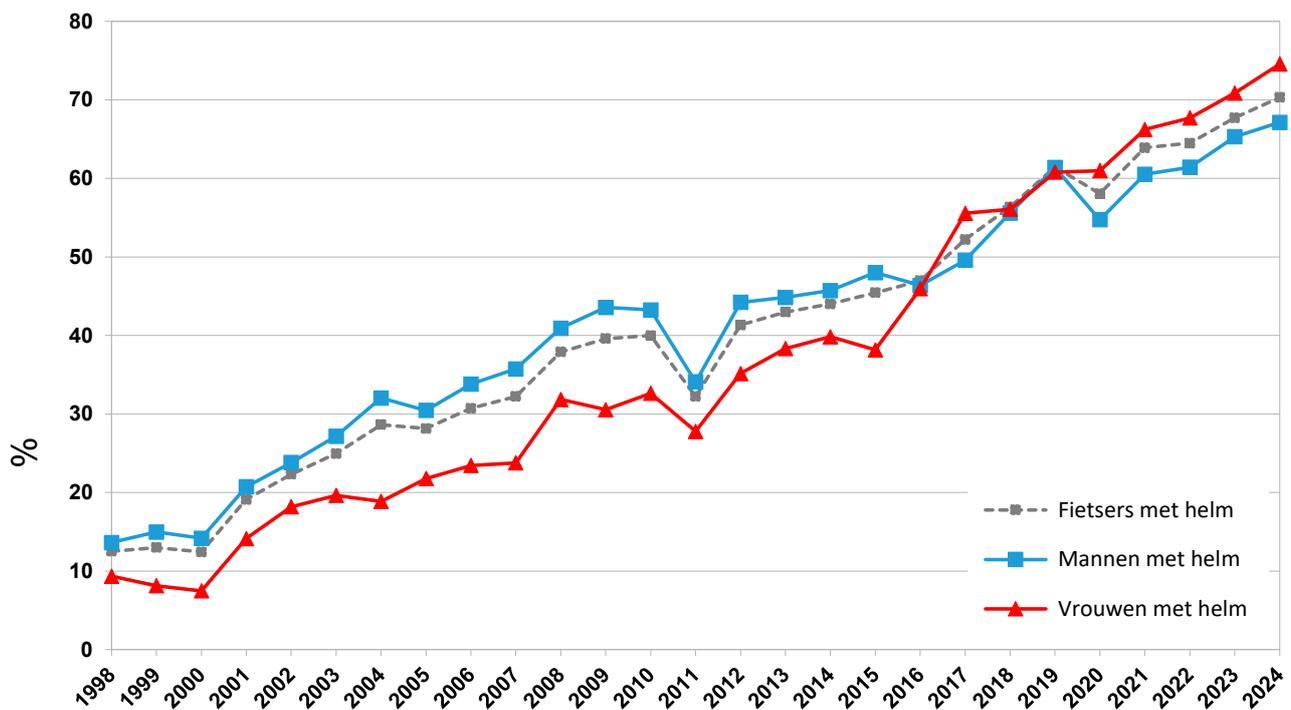
Tabel 12 - Ruwe cijfers per telpunt voor de telperiode november, tussen 1998 en 2024. Bron: Pro Velo.

VERHOUDINGEN VAN MANNEN, VROUWEN EN KINDEREN



Afbeelding 53 - Evolutie van het aandeel mannen/vrouwen onder de fietsers in het Brussels Gewest sinds 1998, voor 15 telpunten, in mei en september.
Bron: Pro Velo.

HELMDRACHT



Afbeelding 54 - Evolutie van het aandeel fietsers met een helm, waargenomen bij kwantitatieve tellingen sinds 1998. (15 locaties; tellingen in mei en september)

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

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

Jaar	Jaargemiddelde
2010	86
2011	104
2012	115
2013	112
2014	145
2015	155
2016	201
2017	201
2018	240
2019	266
2020	224
2021	247
2022	355
2023	404
2024	420

Tabel 13 - Jaarlijks gemiddeld aantal fietsers per uur (alle telpunten en alle telperioden samen)

BIJLAGE 5: GEDETAILLEERDE RESULTATEN VAN DE TELLINGEN ROND FIETSVERICHTING

	EC1 - Vlaamsepoort		EC2 - Antwerpsepoort		EC3 - Royale - Loi		EC3 - Koning/Wetstraat		TOTAAL	
	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%
TOTAAL VROUWEN	53	29,0%	26	24,1%	36	36,4%	43	33,3%	158	30,4%
TOTAAL MAANEN	130	71,0%	82	75,9%	63	63,6%	86	66,7%	361	69,6%
TOTAAL FIETSEERS	183	1	108	1	99	1	129	1	519	100,0%
VROUWEN + MANNEN										
Correct verlicht	134	73,2%	86	79,6%	87	87,9%	104	80,6%	411	79,2%
Gedeeltelijk uitgerust met fietsverlichting	32	17,5%	7	6,5%	6	6,1%	13	10,1%	58	11,2%
Geen voorlicht en geen achterlicht	17	9,3%	15	13,9%	6	6,1%	12	9,3%	50	9,6%
Fluohesje	36	19,7%	25	23,1%	29	29,3%	22	17,1%	112	21,6%
Fluohoes	3	1,6%	5	4,6%	10	10,1%	1	0,8%	19	3,7%
Fluohesje en/of fluohoes	37	20,2%	28	25,9%	35	35,4%	22	17,1%	122	23,5%
VROUWEN										
Correct verlicht	41	77,4%	23	88,5%	32	88,9%	36	83,7%	132	83,5%
Gedeeltelijk uitgerust met fietsverlichting	8	15,1%	0	0,0%	2	5,6%	4	9,3%	14	8,9%
Geen voorlicht en geen achterlicht	4	7,5%	3	11,5%	2	5,6%	3	7,0%	12	7,6%
Fluohesje	14	26,4%	8	30,8%	14	38,9%	10	23,3%	46	29,1%
Fluohoes	1	1,9%	1	3,8%	4	11,1%	0	0,0%	6	3,8%
Fluohesje en/of fluohoes	14	26,4%	8	30,8%	15	41,7%	10	23,3%	47	29,7%
MANNEN										
Correct verlicht	93	71,5%	63	76,8%	55	87,3%	68	79,1%	279	77,3%
Gedeeltelijk uitgerust met fietsverlichting	24	18,5%	7	8,5%	4	6,3%	9	10,5%	44	12,2%
Geen voorlicht en geen achterlicht	13	10,0%	12	14,6%	4	6,3%	9	10,5%	38	10,5%
Fluohesje	22	16,9%	17	20,7%	15	23,8%	12	14,0%	66	18,3%
Fluohoes	2	1,5%	4	4,9%	6	9,5%	1	1,2%	13	3,6%
Fluohesje en/of fluohoes	23	17,7%	20	24,4%	20	31,7%	12	14,0%	75	20,8%

Tabel 14 - Verlichting bij schemering op 4 telpunten. Bron: Pro Velo.

BIJLAGE 6: DETAILS ANTWOORDEN PERMANENTE ENQUÊTE

AANDEEL MANNEN VROUWEN

Aantal respondenten		
	Man	Vrouw
2024	217	173
2023	223	178
2022	197	148

WERKSTATUS VAN DE RESPONDENTEN

	Werkstatus van de respondenten			
	2024	2023	2022	2021
Werk-nemer	279	275	236	68
Student	19	24	14	11
Werk-zoekende	21	9	20	
Arbeider	1	5	5	5
Bedrijfs-leider	6	3	7	1
Zelfstandige	45	40	36	5
Gepensioneerde	5	27	14	7
Andere	12	18	14	3
Totaal	388	401	346	100

HOOGSTE DIPLOMA OF CERTIFICAAT BEHAALD DOOR DE RESPONDENTEN

	Hoogste diploma			
	2024	2023	2022	2021
Hoger onderwijs van het lange type	283	278	236	62
Hoger onderwijs van het korte type	68	94	66	24
Middelbaar	31	27	37	10
Basisschool	5	2	2	3
Andere	1	/	5	1
Total	388	401	346	100

GEZINSSITUATIE

	Gezinssituatie		
	Man	Vrouw	Totaal
Ik woon bij mijn ouders	8	8	16
Ik woon als koppel met een of meerdere kinderen	89	72	161
Ik woon als koppel zonder kinderen	46	33	79
Ik woon in een gedeelde flat	15	11	26
Ik woon alleen	49	34	83
Ik woon alleen met een of meerdere kinderen	9	14	23

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

	2024	
ANDERLECHT	14	3,6%
OUDEGEM	3	0,8%
SINT-AGATHA-BERCHEM	2	0,5%
BRUSSEL-STAD	133	34,2%
ETTERBEEK	6	1,5%
EVERE	2	0,5%
VORST	12	3,1%
GANSHOREN	1	0,3%
ELSENE	49	12,6%
JETTE	8	2,1%
KOEKELBERG	7	1,8%
MOLENBEEK	46	11,8%
SINT-GILLIS	32	8,2%
SINT-JOOST	18	4,6%
SCHAARBEEK	31	8,0%
UKKEL	7	1,8%
WATERMAAL- BOSVOORDE	5	1,3%
SINT-LAMBRECHTS- WOLUWE	1	0,3%
SINT-PIETERS-WOLUWE	12	3,1%
Buiten Brussel	4	1,0%

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

	2024	
ANDERLECHT	38	9,8%
OUDEGEM	8	2,1%
SINT-AGATHA-BERCHEM	2	0,5%
BRUSSEL-STAD	68	17,5%
ETTERBEEK	27	6,9%
EVERE	3	0,8%
VORST	15	3,9%
GANSHOREN	2	0,5%
ELSENE	43	11,1%
JETTE	16	4,1%
KOEKELBERG	7	1,8%
MOLENBEEK	28	7,2%
SINT-GILLIS	30	7,7%
SINT-JOOST	16	4,1%
SCHAARBEEK	38	9,8%
UKKEL	12	3,1%
WATERMAAL- BOSVOORDE	7	1,8%
SINT-LAMBRECHTS- WOLUWE	6	1,5%
SINT-PIETERS-WOLUWE	3	0,8%
Buiten Brussel	20	5,1%

REDENEN OM ZICH TE VERPLAATSEN

	Werk	Studie	Kind	Winkelen	Vrijtijdsbesteding	Sociale activiteit
Man	166	10	24	31	46	15
Vrouw	131	6	24	37	44	17
Totaal	297	16	48	68	90	32

SOORTEN FIETSEN PER GESLACHT

	Stadsfiets	Elektrische fiets	Plooi-fiets	Elektrische plooi-fiets	Bakfiets	Elektrische bakfiets
Man	151	47	6	3	1	9
Vrouw	89	62	9	4	0	8
Totaal	240	109	15	7	1	17

MODALE AANDELEN EN GEBRUIKSFREQUENTIE

GEBRUIKSFREQUENTIE							
Gebruiksfrequentie - Mannen (n=217)							
	FIETS	AUTO	TREIN	OV	TE VOET	MICROMOBILITEIT	ANDERE
Minder dan een keer per maand	1	154	197	84	81	204	213
1 tot 2 keer per week	9	45	14	82	51	13	4
3 tot 4 keer per week	31	12	3	35	44	0	0
5 keer per week (of meer)	176	6	3	16	41	0	0
VROUWEN (n=172)							
	FIETS	AUTO	TREIN	OV	TE VOET	MICROMOBILITEIT	ANDERE
Minder dan een keer per maand	1	143	161	62	72	157	170
1 tot 2 keer per week	6	18	9	60	34	10	2
3 tot 4 keer per week	39	4	0	33	27	2	0
5 keer per week (of meer)	126	7	2	17	39	3	0
TOTAAL (n=389)							
	FIETS	AUTO	TREIN	OV	TE VOET	MICROMOBILITEIT	ANDERE
Minder dan een keer per maand	2	297	358	146	153	361	383
1 tot 2 keer per week	15	63	23	142	85	23	6
3 tot 4 keer per week	70	16	3	68	71	2	0
5 keer per week (of meer)	302	13	5	33	80	3	0

VERVOERMIDDEL TER VERVANGING VAN DE FIETS

	Welk vervoermiddel vervangt de fiets op het traject?					
	Auto	Trein	OPENBAAR VERVOER	Te voet	Micromobiliteit	Andere
Man	37	5	158	43	7	2
Vrouw	16	5	143	36	7	1
Totaal	53	10	301	79	14	3

GEVOEL VAN CONTINUÏTEIT VAN DE FIETSRIT

	<i>Ben je het eens met deze stelling? Mijn fietstraject is snel et zonder omwegen. Ik hoef geen omweg te maken om een gevaarlijk kruispunt of een obstakel in de stad (station, kanaal, enz.) te vermijden.</i>		
	Man	Vrouw	Totaal
Absoluut niet akkoord	3	3	6
Eerder niet akkoord	30	25	55
Noch akkoord, noch niet akkoord	25	28	53
Eerder akkoord	112	66	178
Helemaal akkoord	46	49	95

PERCEPTIE VAN DE KWALITEIT VAN DE FIETSINFRASTRUCTUUR

	<i>Ben je het eens met deze stelling? Het grootste deel van mijn fietstrajecten in Brussel lopen over fietsinfrastructuur van goede kwaliteit of in rustige zones (met zeer weinig wegverkeer).</i>		
	Man	Vrouw	Totaal
Absoluut niet akkoord	6	6	12
Eerder niet akkoord	57	46	103
Noch akkoord, noch niet akkoord	59	43	102
Eerder akkoord	87	65	152
Helemaal akkoord	8	10	18

GEVOEL VAN VEILIGHEID OP DE FIETS

	<i>Ben je het eens met deze stelling? Als ik in Brussel fiets, voel ik me over het algemeen veilig. Ik ben niet bang dat ik snel betrokken zal raken bij een verkeersongeval.</i>		
	Man	Vrouw	Totaal
Absoluut niet akkoord	25	15	40
Eerder niet akkoord	53	53	106
Noch akkoord, noch niet akkoord	68	51	119
Eerder akkoord	57	43	100
Helemaal akkoord	12	8	20

TOEGANG TOT VEILIG PARKEREN OP DE BESTEMMING

	<i>Ben je het eens met deze stelling? Als ik door Brussel fiets, vind ik gemakkelijk een fietsenrek in de buurt van mijn bestemming(en).</i>		
	Man	Vrouw	Totaal
Absoluut niet akkoord	12	8	20
Eerder niet akkoord	32	26	58
Noch akkoord, noch niet akkoord	51	45	96
Eerder akkoord	83	67	150
Helemaal akkoord	39	25	64

TOEGANG TOT VEILIG PARKEREN BIJ DE WONING

	<i>Ben je het eens met deze stelling? Ik heb een beveiligde fietsstalling in (de buurt van) mijn huis</i>		
	Man	Vrouw	Totaal
Absoluut niet akkoord	25	21	46
Eerder niet akkoord	12	8	20
Noch akkoord, noch niet akkoord	15	9	24
Eerder akkoord	35	23	58
Helemaal akkoord	130	104	234

FIETSENDIEFSTAL

	<i>Hoe vaak werd je fiets in de afgelopen twee jaar gestolen?</i>		
	Man	Vrouw	Totaal
0	173	145	318
1	28	19	47
2	10	7	17
3 (of meer)	6	1	7

	<i>Waar stond de fiets gestald op het moment van diefstal?</i>		
	Man	Vrouw	Totaal
Thuis	12	10	22
Op de openbare weg	32	14	46
In een beveiligde parkeerplaats	0	1	1

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

	<i>Was je fiets vastgemaakt op het moment van de diefstal?</i>		
	Man	Vrouw	Totaal
Ja, een kwaliteitsvol slot	27	17	44
Ja, een slot van mindere kwaliteit	8	3	11
Nee	9	5	14

FIETSONGEVAL

	<i>Hoeveel fietsongevallen (alleen of met een andere gebruiker) heb je de afgelopen twee jaar gehad in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest?</i>		
	Man	Vrouw	Totaal
0	160	123	283
1	38	25	63
2	14	11	25
3 (of meer)	2	11	24

	<i>Tegenpartij bij het ongeluk</i>		
	Man	Vrouw	Totaal
Geen derde partij	17	16	33
Bus/Tram	0	2	2
Andere fietser	5	4	9
Auto	24	21	45
Micro-mobiliteit	2	2	4
Voetganger	6	2	8



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

Pro Velo



www.provelo.org

