

# De diversiteit van fietsers in de Vlaamse centrumsteden



**MOBIEL21**  
ZET MENSEN IN BEWEGING





# Basisinzichten voor een inclusief en lokaal fietsbeleid

## 1. Fietsen was nog nooit zo populair

De fiets is in Vlaanderen ontzettend populair, zeker in vergelijking met andere regio's en landen in Europa. Meer zelfs: de afgelopen jaren won de fiets nog aan populariteit, en dat zowel voor functionele als voor recreatieve verplaatsingen. Uit FietsDNA 2022<sup>1</sup>, een enquête die Fietsberaad Vlaanderen tweejaarlijks uitvoert, blijkt ook dat het aantal Vlamingen dat dagelijks en wekelijks fietst steeds verder stijgt. De fiets, zo besluit het onderzoek, is voor veel Vlamingen een "vanzelfsprekend vervoermiddel voor alle soorten verplaatsingen". Ook het recente Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 6 bevestigt deze trend<sup>2</sup>.

Dit is uiteraard een positieve vaststelling. Toch is het niet zo dat iedereen in Vlaanderen fietst. Uit FietsDNA 2022 en bijkomend onderzoek door Mobiel 21 blijkt namelijk ook dat er grote verschillen zijn tussen verschillende bevolkingsgroepen. Iemands geslacht, leeftijd en opleidingsniveau hebben bijvoorbeeld impact op hoe vaak die persoon fietst. Dit wijst erop dat 'de fietser' niet bestaat. Integendeel. Fietsers in Vlaanderen vormen een diverse en heterogene groep, met verschillen qua fietsbezit, fietsfrequentie en fietsgebruik.

## 2. Meer fietsverplaatsingen, meer diversiteit?

Vaak is fietsbeleid erop gericht om fietsen te stimuleren en het aantal verplaatsingen met de fiets te verhogen. Beleidsmakers vertrekken daarbij vanuit een algemeen beeld van 'de fietser', die aangemoedigd wordt om vaker te fietsen. Met succes want het aantal fietsverplaatsingen neemt toe.

Er bestaat echter niet zoiets als 'de fietser'. Dus rijst de vraag of deze toename in absolute aantallen ook betekent dat mensen die vandaag niet fietsen, of niet vaak fietsen, dat plots wel of vaker doen. Het risico bestaat namelijk dat het huidige fietsbeleid vooral mensen bereikt die sowieso al frequent fietsen, maar niet inspeelt op de noden van bevolkingsgroepen die ondervertegenwoordigd zijn in de fietsstatistiek. Dat zou betekenen dat het aantal fietsverplaatsingen toeneemt, zonder dat de ondervertegenwoordigde groepen aan die toename bijdragen. Anders gezegd: meer fietsverplaatsingen, maar daarom niet meer diversiteit in de groep van fietsers.

Een stijgend aantal fietsverplaatsingen kan op deze manier een groeiende ongelijkheid maskeren, waarbij bepaalde bevolkingsgroepen niet genieten van de vele voordelen die de fiets biedt. Als duurzaam, toegankelijk en relatief goedkoop vervoersmiddel heeft de fiets veel potentieel om vervoersarmoede terug te dringen. Dat potentieel kan natuurlijk enkel benut worden als fietsen zelf een inclusieve activiteit wordt, waar iedereen aan kan deelnemen. Dit vraagt op zijn beurt om een fietsbeleid dat verder kijkt dan alleen de modal split. Een beleid ook dat bewust rekening houdt met de diversiteit en heterogeniteit van Vlaamse fietsers, en de noden van bevolkingsgroepen die ondervertegenwoordigd zijn in de fietsstatistiek in het bijzonder.

Om lokale en regionale beleidsmakers hierbij te helpen, zoomen we in deze brochure in op verschillen tussen bevolkingsgroepen qua fietsbezit, fietsfrequentie en fietsgebruik. En dat aan de hand van gegevens voor de dertien Vlaamse centrumsteden. Zo vormt deze brochure een handige aanzet voor elke beleidsmaker die meer inzicht wil verwerven in de diversiteit en heterogeniteit van fietsers in Vlaanderen.

## 3. Data uit de 13 Vlaamse centrumsteden

Om de diversiteit van fietsers in kaart te brengen, gebruiken we data verzameld via de burgerbevraging van de Gemeente- en Stadsmonitor uit 2020<sup>3</sup>. Deze bevraging peilt onder meer naar het fietsbezit bij burgers en naar drie verschillende vormen van fietsgebruik: in de vrije tijd, naar het werk, en voor korte afstanden.

1 <https://fietsberaad.be/documenten/fietsdna-2022-vlaanderen-telt-meer-en-tevreden-fietsers/>

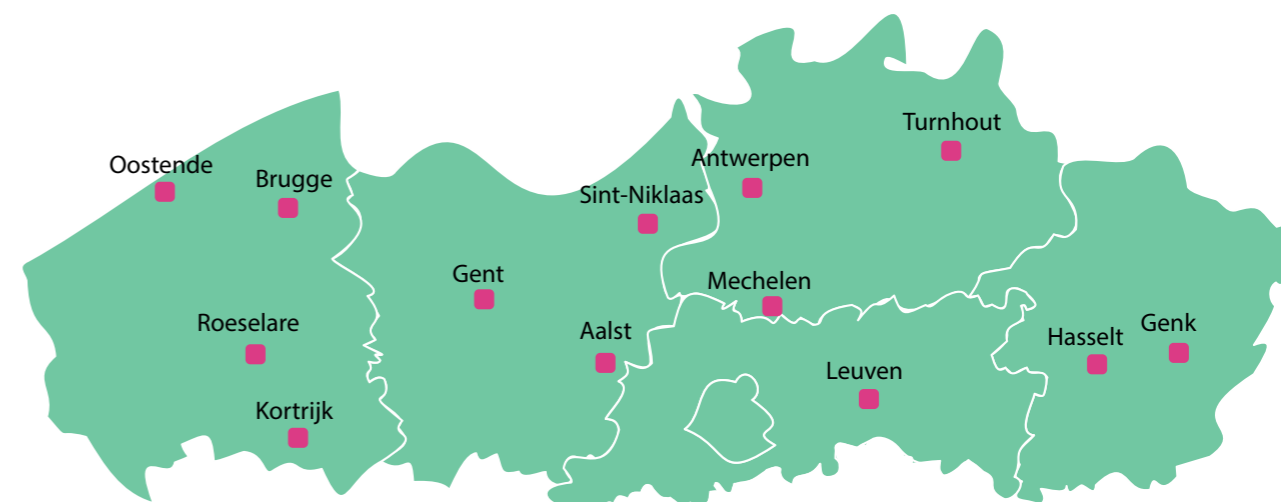
2 <https://www.vlaanderen.be/mobiliteit-en-openbare-werken/onderzoek-verplaatsingsgedrag-vlaanderen-ovg/onderzoek-verplaatsingsgedrag-vlaanderen-6>

3 <https://gemeente-stadsmonitor.vlaanderen.be/burgerbevraging>

Deze dataset heeft twee belangrijke voordelen:

- 1 Onderzoek naar ongelijkheid en inclusie binnen het fietsen beperkt zich meestal tot verschillen naar geslacht en leeftijd. De dataset van de Gemeente- en Stadsmonitor is gedetailleerder en bevat bijkomende persoonskenmerken zoals huishoudelijk inkomen, opleidingsniveau en herkomst. Dat laat ons toe de diversiteit van fietsers in Vlaanderen vanuit verschillende invalshoeken te onderzoeken.
- 2 De steekproeven van de burgerbevraging zijn representatief op gemeentelijk niveau. Dat laat een heel lokale en diepgaande analyse van fietsgebruik toe.

Deze brochure focust op de dertien centrumsteden. Hun relatief diverse bevolkingsamenstelling maakt dat ze een aangewezen startpunt zijn om de diversiteit van fietsers in Vlaanderen te onderzoeken. Bovendien spelen deze steden vaak een voortrekkersrol op het vlak van mobiliteit en fietsbeleid. Dat maakt hen tot interessante cases.







## 4. Algemeen fietsbezit en fietsgebruik in de centrumsteden

Om de diversiteit van fietsers in de centrumsteden beter te begrijpen, moeten we eerst een algemeen beeld krijgen van het fietsbezit en fietsgebruik in stedelijke omgevingen.

### 4.1. Fietsbezit in de centrumsteden

Om een fiets te gebruiken moet je niet alleen de vaardigheid hebben om te kunnen fietsen, je moet natuurlijk ook toegang hebben tot een fiets. Dat hoeft niet per se een eigen fiets te zijn. Een gezin of huishouden kan een fiets ook delen. Dat kan een traditionele fiets zijn, een elektrische fiets of een bakfiets. Steps, monowheels, bromfietsen en andere afgeleiden laten we hier buiten beschouwing.

In het algemeen ligt het fietsbezit in Vlaanderen vrij hoog: 85% van de huishoudens beschikt over minstens één fiets. In de centrumsteden ligt dat percentage iets lager: daar beschikt 83% over minstens één fiets. Ook het gemiddeld aantal fietsen per huishouden is iets hoger buiten de centrumsteden dan in de centrumsteden zelf.

Opvallend hierbij is dat huishoudens in centrumsteden en daarbuiten even vaak een gewone fiets hebben, terwijl er duidelijke verschillen zijn tussen beiden als het gaat om andere types fietsen. Buiten de centrumsteden beschikken meer mensen over een elektrische fiets (36% tegenover 26% in de centrumsteden). Omgekeerd ligt bakfietsbezit dan weer hoger in de centrumsteden (4% tegenover 2% buiten de centrumsteden).

Ten slotte zijn er ook opmerkelijke verschillen tussen de dertien centrumsteden. In Antwerpen ligt het fietsbezit het laagst: 77% van de huishoudens heeft een fiets, gevolgd door Genk (79%) en Oostende (80%). Fietsbezit is het hoogst in Mechelen (91%), Turnhout en Brugge (beide 90%).

Fiets beschikbaar in huishouden





## 4.2. Fietsgebruik in de centrumsteden

De Gemeente- en Stadsmonitor peilt naar drie verschillende vormen van fietsgebruik: recreatieve verplaatsingen in de vrije tijd, functionele verplaatsingen naar het werk, en verplaatsingen voor korte afstanden.

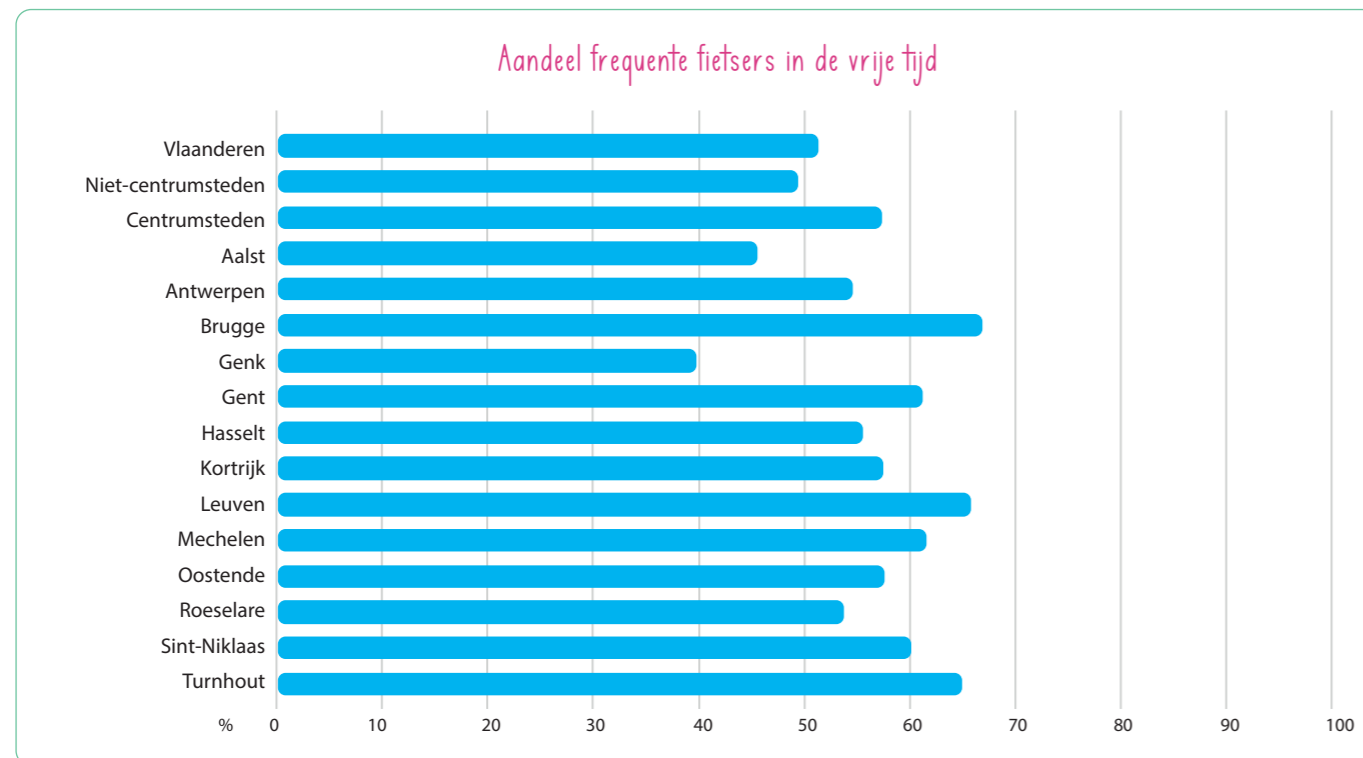
### 4.2.1. Recreatief fietsgebruik

Op basis van de gegevens uit de Gemeente- en Stadsmonitor onderscheiden we drie soorten recreatieve fietsers:

- frequente fietsers (antwoordcategorieën 'vaak' en 'zeer vaak/altijd')
- occasionele fietsers (antwoordcategorie 'af en toe')
- (bijna) niet-fietsers (antwoordcategorieën 'zelden' en 'nooit')

Het recreatief fietsgebruik in de centrumsteden ligt hoog. Meer dan de helft van de inwoners (57%) geeft aan dat ze 'vaak' of 'zeer vaak' de fiets nemen in hun vrije tijd. Buiten de centrumsteden ligt het aantal frequente fietsers in de vrije tijd lager (49%). Het aantal occasionele fietsers in de vrije tijd ligt daar dan weer hoger dan in de centrumsteden (28% tegenover 20%). Het percentage mensen dat 'zelden' of 'nooit' fietst in hun vrije tijd is ongeveer even hoog in de centrumsteden als daarbuiten (23%).

Net zoals voor fietsbezit, zijn er opmerkelijke verschillen tussen de dertien centrumsteden als het gaat over recreatief fietsgebruik. In Genk, Aalst en Antwerpen zien we het hoogste aandeel (bijna) niet-fietsers. Het aandeel frequente fietsers in de vrije tijd ligt dan weer het hoogst in Brugge, Leuven en Turnhout.



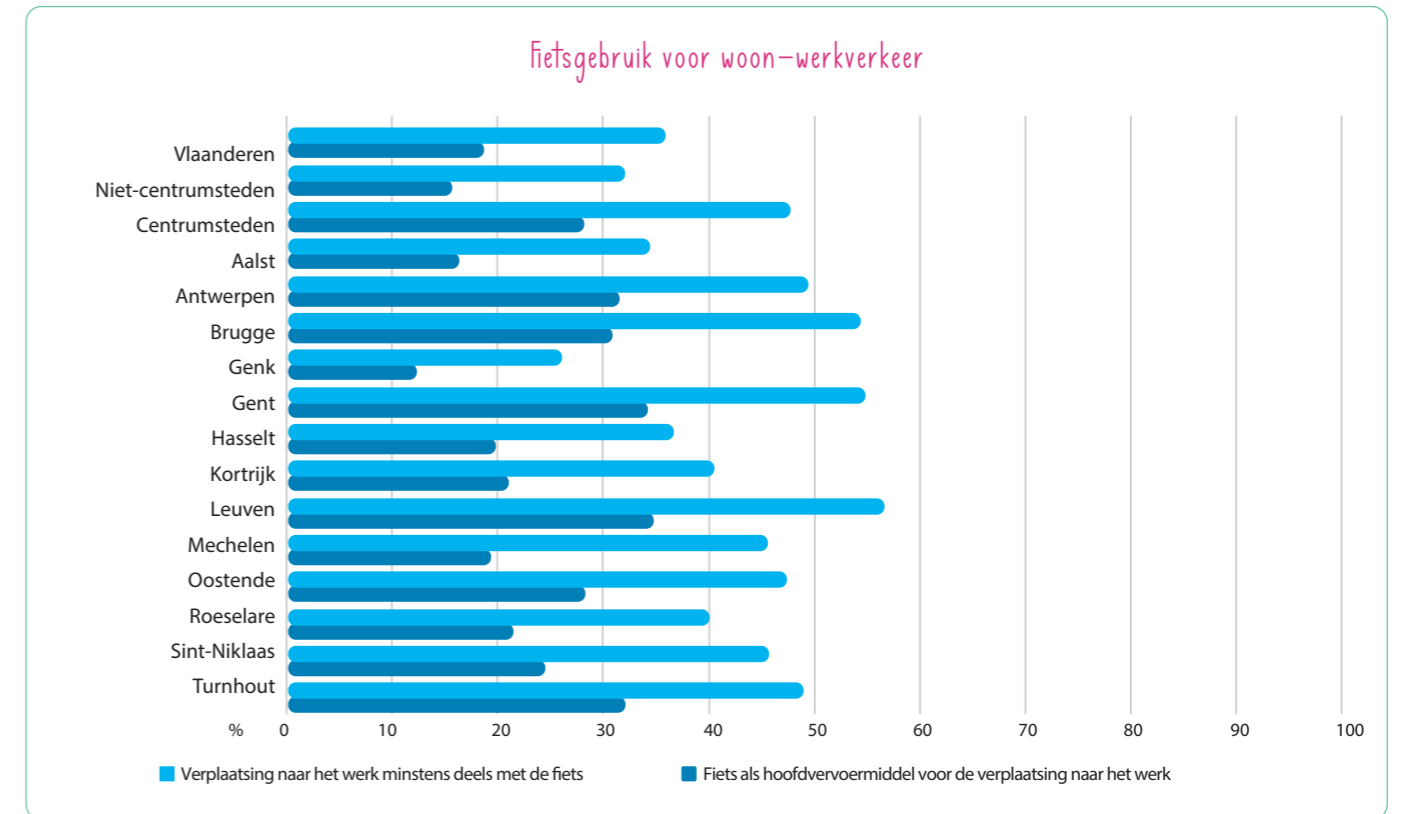
### 4.2.2. Functioneel fietsgebruik

Bij functioneel fietsgebruik gaat het om fietsverplaatsingen naar het werk. Hier zijn twee dimensies van belang. Enerzijds brengt de Gemeente- en Stadsmonitor in kaart hoeveel mensen hun woon-werkverplaatsing minstens gedeeltelijk met de fiets afleggen (en daarna bijvoorbeeld overstappen op een ander vervoermiddel zoals trein of bus). Anderzijds gaat de bevraging ook na voor hoeveel mensen de fiets het hoofdvervoermiddel is voor woon-werkverplaatsingen. De analyse houdt daarbij enkel rekening met beroepsactieve personen jonger dan 65 jaar die zich voor dat beroep dienen te verplaatsen.

Opnieuw blijkt dat het functioneel fietsgebruik, net zoals het recreatief fietsgebruik, hoger ligt in de

centrumsteden dan daarbuiten. Bijna de helft van de stedelijke inwoners legt minstens een deel van zijn of haar woon-werkverplaatsing af met de fiets. Buiten de centrumsteden is dat maar één op drie. Voor 28% van de inwoners van de centrumsteden is de fiets zelfs het hoofdvervoermiddel om op het werk te geraken. Buiten de centrumsteden is dat maar voor 15% van de mensen het geval.

Een blik op de centrumsteden toont opnieuw opvallende lokale verschillen aan. In Leuven, Gent en Brugge legt meer dan de helft van de inwoners een deel van zijn of haar woon-werkverplaatsing af met de fiets. In Aalst en Hasselt is dat maar één op drie, en in Genk zelfs maar één op vier. In Leuven, Gent en Turnhout is de fiets het hoofdvervoermiddel naar het werk voor ongeveer één op drie pendelaars. Ook in Antwerpen en Brugge ligt dit percentage nog rond de 30%. De laagste percentages vinden we opnieuw in Genk (12%) en Aalst (16%).





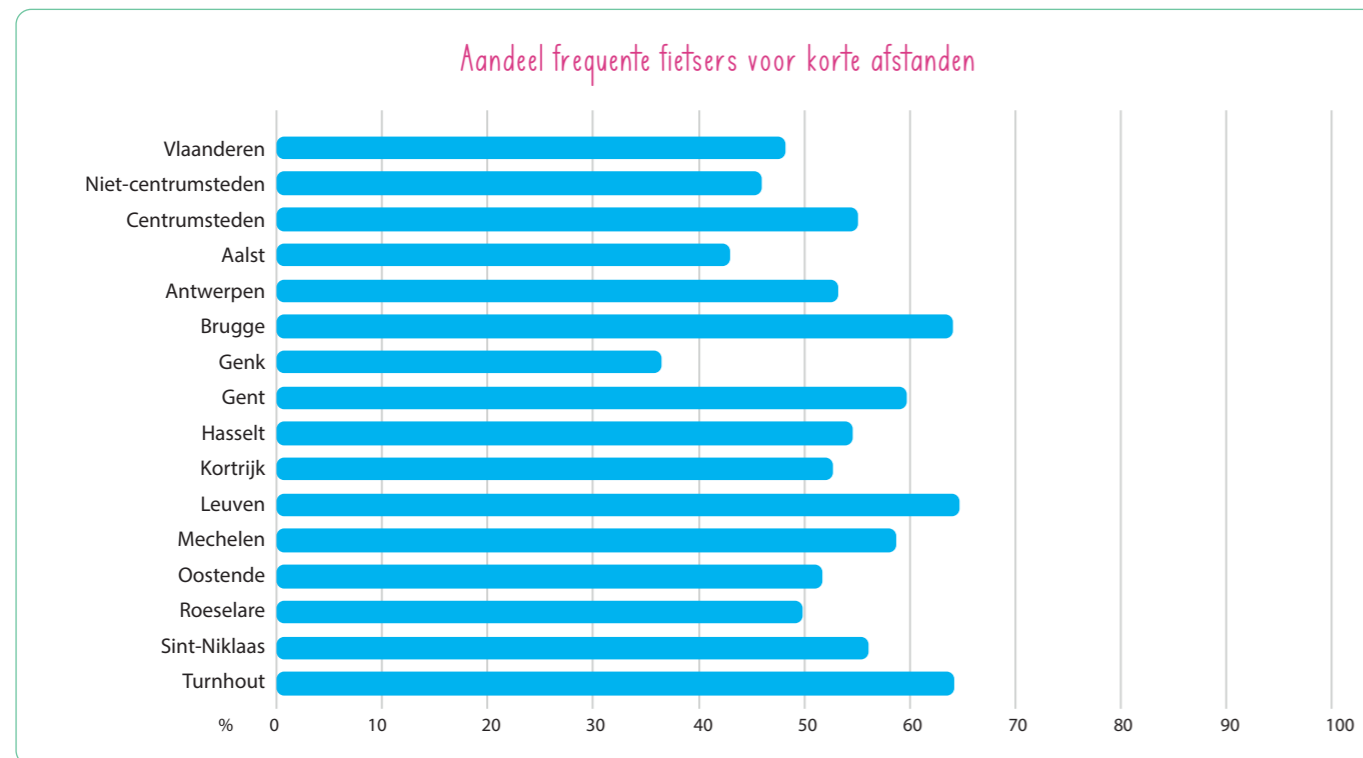
### 4.2.3. Fietsgebruik voor korte afstanden

Om na te gaan hoeveel mensen de fiets nemen voor korte afstanden, recreatief of functioneel, polst de Gemeente- en Stadsmonitor bij deelnemers hoe vaak ze de afgelopen twaalf maanden de fiets namen voor een korte afstand. Het gaat hierbij om een subjectieve inschatting van de deelnemers zelf. Wat precies 'kort' is, werd niet vooraf gedefinieerd. Ook hier onderscheiden we drie soorten fietsers op basis van de antwoorden:

- frequente fietsers (minstens wekelijks)
- occasionele fietsers (minstens maandelijks)
- (bijna) niet-fietsers (nooit of enkel bij uitzondering)

Ook hier zien we min of meer dezelfde trend als bij recreatief en functioneel fietsgebruik: het percentage wekelijkse fietsers ligt hoger in de centrumsteden (55%) dan daarbuiten (46%). Het aantal maandelijks fietsers is dan weer lager in de centrumsteden (15% tegenover 22% erbuiten).

Opnieuw tonen de cijfers grote verschillen aan tussen de centrumsteden als het gaat om fietsgebruik voor korte afstanden. Het hoogste percentage wekelijkse fietsers vinden we in Leuven, Turnhout en Brugge. Het hoogste aantal (bijna) niet-fietsers vinden we dan weer in Genk, Aalst, en in iets mindere mate ook in Antwerpen en Oostende.





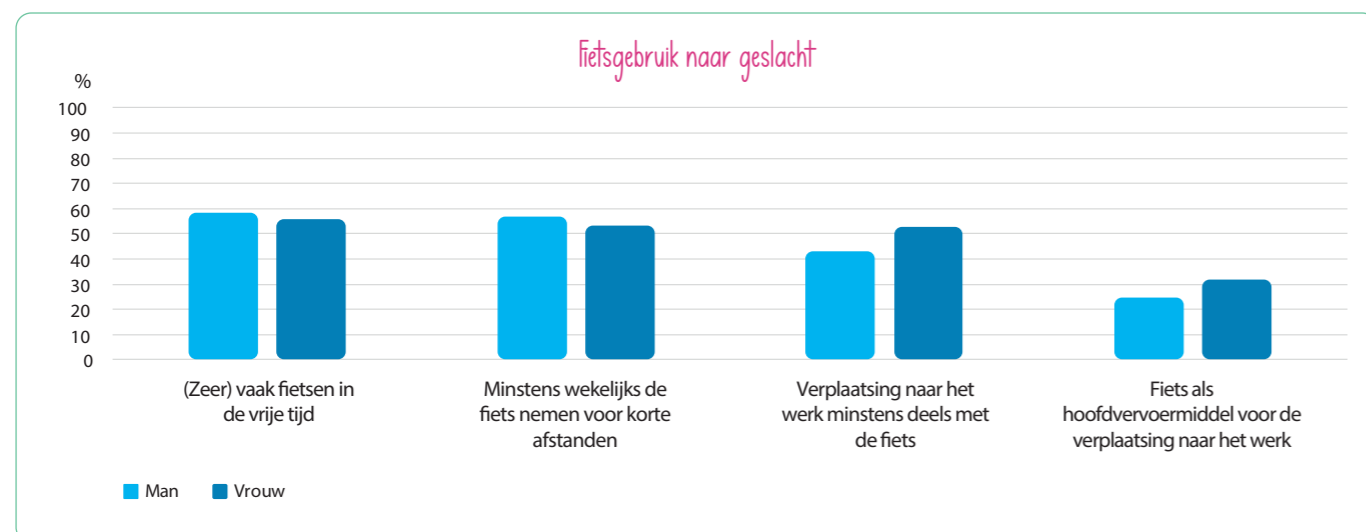
## 5. Fietsgebruik naar persoonskenmerken

Op basis van persoonskenmerken zoals geslacht, leeftijd, opleidingsniveau, inkomen en herkomst gaan we na of er een verband is tussen een bepaald persoonskenmerk aan de ene kant en fietsgebruik en fietsfrequentie aan de andere kant. In dit hoofdstuk kruisen we enkele persoonskenmerken met de drie vormen van fietsgebruik zoals beschreven in het vorige hoofdstuk. We zoomen telkens in op een specifiek persoonskenmerk. De algemene cijfers die daarbij aan bod komen, zijn een synthese van de cijfers uit de dertien centrumsteden samen. Zo komen we tot algemene inzichten in de diversiteit van fietsers in Vlaamse centrumsteden.

### Geslacht

Als we alle centrumsteden samennemen, valt op dat de verschillen tussen mannen en vrouwen wat betreft fietsgebruik relatief klein zijn.

- Vrouwen zijn iets sterker vertegenwoordigd in de groep die 'zelden' of 'nooit' fietst in de vrije tijd. Het aandeel mannen dat frequent fietst in de vrije tijd ligt dan weer iets hoger.
- Het percentage mannen dat wekelijks de fiets neemt om een korte afstand te overbruggen, ligt hoger dan het percentage vrouwen.
- Vrouwen gebruiken daarentegen wel vaker de fiets voor woon-werkverkeer dan mannen. Meer dan de helft van de vrouwen in de centrumsteden legt ten minste een deel van de woon-werkverplaatsing met de fiets af. Bij mannen is dit minder dan de helft. Voor bijna één op drie vrouwen is de fiets het hoofdvervoermiddel naar het werk, voor mannen is dit maar één op vier.



### Leeftijd

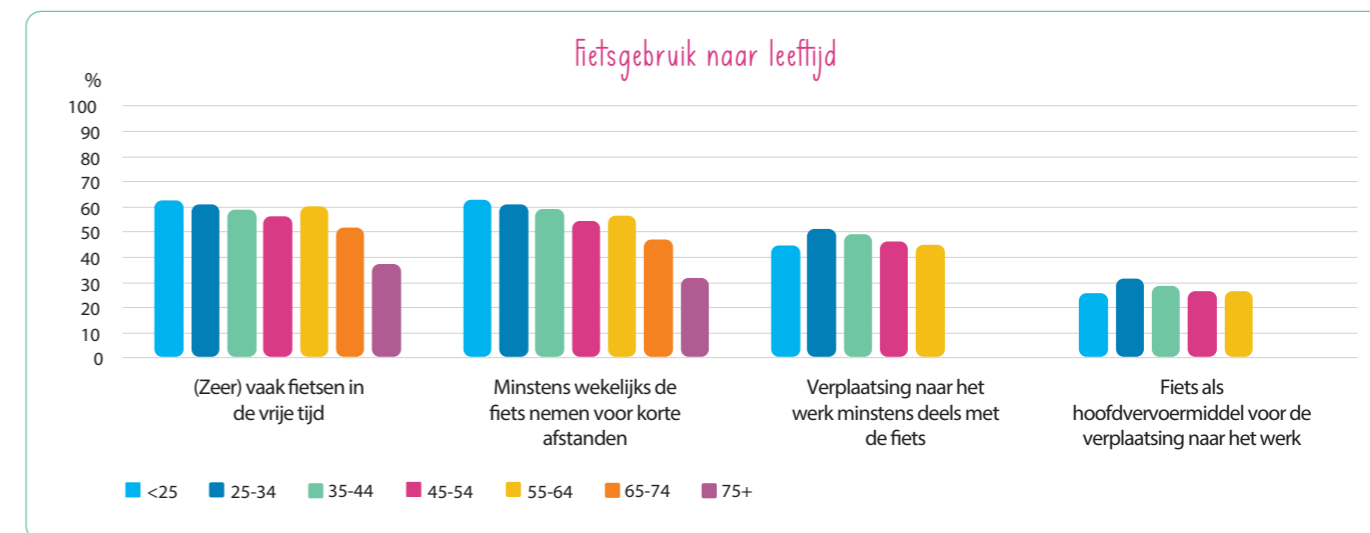
De verschillen naar leeftijd zijn duidelijker dan voor geslacht, maar wijzen niet altijd in dezelfde richting.

In het algemeen geldt: bij recreatief fietsgebruik en voor korte afstanden stijgt het percentage (bijna) niet-fietsers samen met de leeftijd. Anders gezegd: inwoners van centrumsteden gebruiken de fiets minder vaak voor recreatieve en korte verplaatsingen naarmate ze ouder worden.

Belangrijk is wel dat er nuances zijn wat betreft de fietsfrequentie. Het aandeel frequente fietsers is zowel in de vrije tijd als voor korte afstanden het hoogst in de jongste leeftijdscategorieën (jonger dan 25 jaar en tussen 25 en 34 jaar). Opvallend is dat dit, na een daling in de daaropvolgende leeftijdscategorieën, weer hoger ligt bij de leeftijdscategorie tussen 55 en 64 jaar. De leeftijdscategorieën tussen 35 en 44 jaar en 45 en 54 jaar kennen dan weer, vooral in de vrije tijd, het hoogste aandeel occasionele fietsers. Deze resultaten zouden erop kunnen wijzen dat de fietsfrequentie daalt wanneer er jongere kinderen zijn (tussen 35 en 54 jaar), daarna even terug stijgt (tussen 55 en 64 jaar), om dan na 65 jaar gevoelig terug te vallen.

Voor functionele verplaatsingen zijn de verschillen tussen de leeftijdscategorieën veel minder

uitgesproken. Enkel in de leeftijdscategorie tussen 25 en 34 jaar legt iets meer dan de helft de woon-werkverplaatsing minstens gedeeltelijk af met de fiets. Voor de andere categorieën (onder 65 jaar) ligt dat tussen 45% en 48%. Hetzelfde beeld zien we bij de fiets als hoofdvervoermiddel: bijna een derde van de 25- tot 34-jarigen gebruikt de fiets als hoofdvervoermiddel naar het werk. In de andere leeftijdscategorieën ligt dit percentage tussen 25% en 28%.

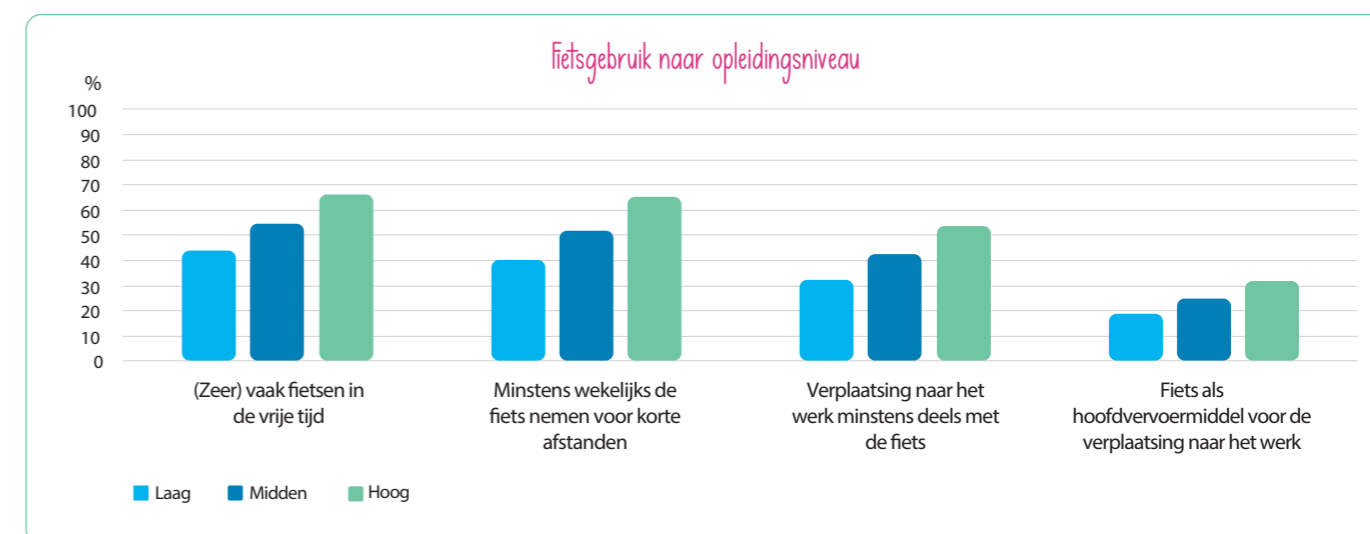


### Opleidingsniveau

Qua opleidingsniveau zijn de verschillen tussen verschillende groepen eenduidiger dan bij de meeste andere persoonskenmerken. Voor alle drie de vormen van fietsgebruik geldt: hoe hoger het opleidingsniveau, hoe hoger de fietsfrequentie.

Zo ligt het aandeel frequente fietsers onder hoogopgeleiden bij recreatieve verplaatsingen op 66% en bij korte afstanden op 64%. Onder laagopgeleiden is dit beduidend minder, respectievelijk 43% en 40%. Meer dan één op drie laagopgeleiden gebruikt de fiets 'zelden' of 'nooit' voor recreatieve verplaatsingen. Voor korte afstanden ligt dit cijfer zelfs nog hoger: maar liefst 46% van de laagopgeleiden gebruikt de fiets nooit, of enkel uitzonderlijk, om zo'n korte afstand af te leggen. Verschillen tussen hoog- en laagopgeleiden wat betreft het aandeel occasionele fietsers zijn opvallend genoeg veel kleiner of zelfs verwaarloosbaar.

Bij verplaatsingen naar het werk zien we dezelfde trend: meer dan de helft van de hoogopgeleiden legt die verplaatsing minstens gedeeltelijk af met de fiets, waarbij bijna een derde de fiets zelfs als hoofdvervoermiddel gebruikt. Bij laagopgeleiden liggen beide percentages heel wat lager, respectievelijk op 32% en 18%.







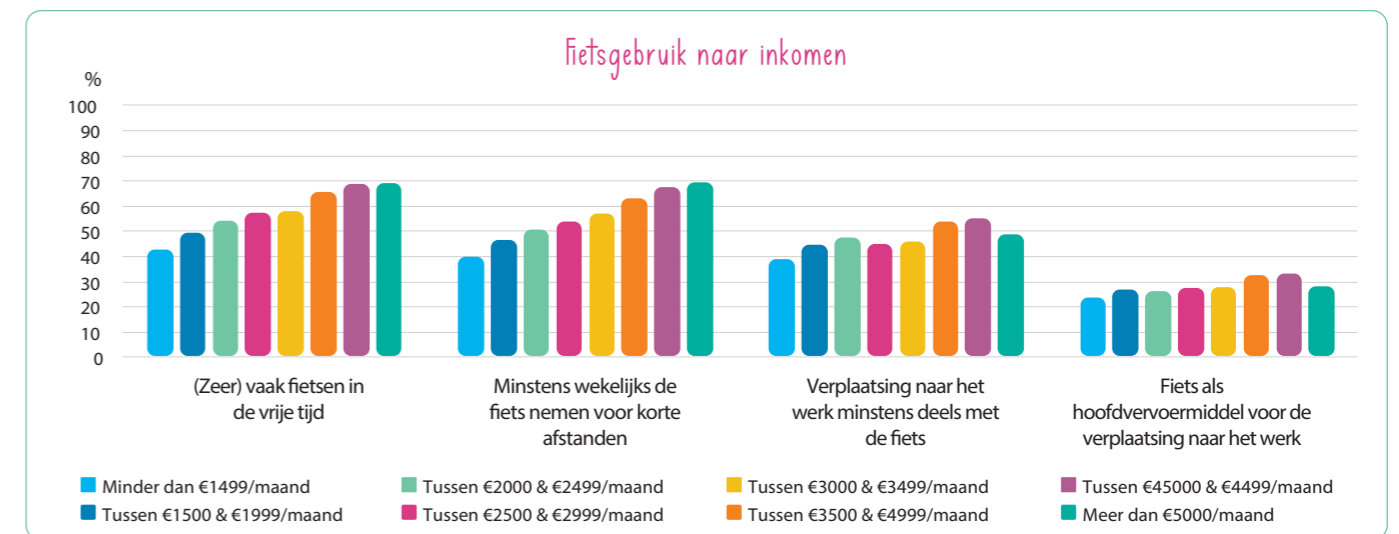
## Inkomen

Om naar de impact van inkomen te peilen, deelden we de deelnemers in acht categorieën in. De laagste categorie heeft een huishoudelijk inkomen van minder dan 1500 euro per maand, de hoogste categorie heeft een huishoudelijk inkomen van meer dan 5000 euro per maand.

Bij recreatieve en korte verplaatsingen zien we ook hier weer een duidelijk verband: hoe hoger het inkomen, hoe hoger het percentage frequente fietsers en hoe lager het percentage (bijna) niet-fietsers.

- In de drie hoogste inkomenscategorieën neemt telkens meer dan 65% frequent de fiets voor recreatieve verplaatsingen, terwijl dit in de twee laagste inkomenscategorieën minder dan de helft is. Het percentage (bijna) niet-fietsers in de vrije tijd evolueert dan weer van 38% in de laagste inkomenscategorie naar 10% in de hoogste inkomenscategorie.
- Bijna 70% van de mensen in de hoogste inkomenscategorie neemt minstens wekelijks de fiets voor korte afstanden. In de laagste inkomenscategorie is dit maar 40%. In deze categorie fietst bijna de helft nooit, of enkel uitzonderlijk, een korte afstand. In de twee hoogste inkomenscategorieën ligt dat cijfer veel lager, rond 15%.
- Opvallend: verschillen tussen inkomens wat betreft het aandeel occasionele fietsers zijn veel kleiner of zelfs onbestaande.

Bij functionele verplaatsingen naar het werk is de link met inkomen minder uitgesproken, en gaat hij niet lineair op voor alle inkomenscategorieën. Globaal genomen stijgt het aandeel pendelaars dat tenminste een deel van de woon-werkverplaatsing met de fiets aflegt naarmate ook het inkomen stijgt. Dit komt duidelijk tot uiting in de op één na hoogste inkomenscategorieën (tussen 3500 euro per maand en 5000 euro per maand). Dit zijn de twee enige inkomenscategorieën waarin meer dan de helft de fiets gebruikt om minstens een deel van de woon-werkverplaatsing af te leggen. In deze inkomenscategorieën gebruikt ongeveer één op drie de fiets zelfs als hoofdvervoermiddel naar het werk.

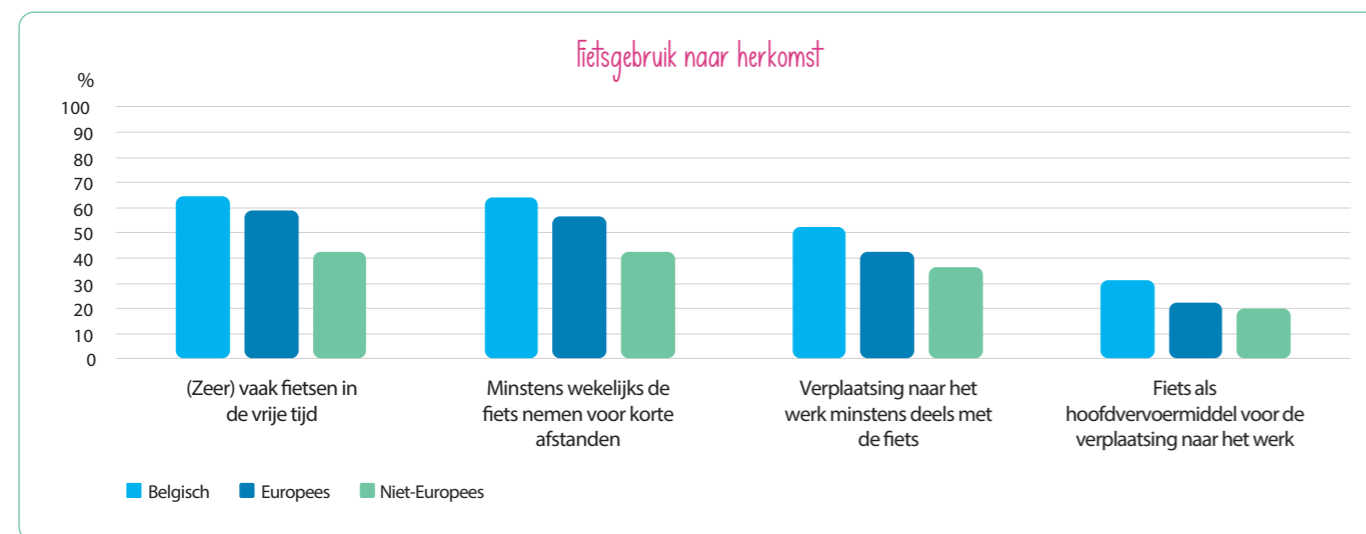




## Herkomst

Samen met opleidingsniveau is herkomst het persoonskenmerk waarbij de verschillen in fietsfrequentie het duidelijkst zijn. Voor alle drie de vormen van fietsgebruik geldt dat de fietsfrequentie het hoogst is bij personen met een Belgische herkomst, gevolgd door personen met een andere, Europese herkomst. De fietsfrequentie is het laagst bij personen met een niet-Europese herkomst.

- 63% van de mensen met een Belgische herkomst fietst frequent in de vrije tijd, tegenover 58% bij Europese herkomst en 41% bij niet-Europese herkomst.
- De cijfers voor frequent fietsgebruik voor korte afstanden zijn bijna dezelfde. We stellen vast dat 41% van de mensen met een niet-Europese herkomst nooit, of enkel uitzonderlijk, de fiets neemt voor een korte afstand. Bij Belgische herkomst ligt het aandeel (bijna) niet-fietsers op 22%, bij Europese herkomst op 30%.
- Ongeveer de helft van de mensen met een Belgische herkomst legt de woon-werkverplaatsing minstens voor een deel af met de fiets. Bij Europese herkomst daalt dit naar 41%, bij niet-Europese herkomst nog verder naar 35%. Als we kijken naar de fiets als hoofdvervoermiddel naar het werk, is er amper verschil tussen Europese en niet-Europese herkomst (ongeveer één op vijf). Mensen met Belgische herkomst gebruiken de fiets wel vaker als hoofdvervoermiddel naar het werk (ongeveer één op drie).



Enkel voor de deelnemers die de Gemeente- en Stadsmonitor online invullen, kennen we het herkomstland. Het herkomstland van deelnemers die de bevraging op papier invulden is niet opgenomen in de dataset. Om de herkomst te bepalen, vraagt de Gemeente- en Stadsmonitor naar het geboorteland van de deelnemers zelf en het geboorteland van hun ouders. Als de deelnemer voor zichzelf, voor één ouder of voor beide ouders een ander geboorteland dan België aanduidt, beschouwen we hem of haar als een deelnemer met een niet-Belgische herkomst. Hierbij maken we ook het onderscheid tussen Europese en niet-Europese herkomst.

## Wie je bent, heeft invloed op hoe je fietst

Uit bovenstaande cijfers blijkt dat er inderdaad verschillen bestaan wat betreft fietsgebruik en fietsfrequentie op basis van geslacht, leeftijd, opleidingsniveau, inkomen en herkomst.

De cijfers tonen aan dat de link tussen een persoonskenmerk en recreatief fietsgebruik min of meer dezelfde is als de link tussen datzelfde persoonskenmerk en fietsgebruik voor korte afstanden. Bij woon-werkverplaatsingen is er daarentegen vaak een andere samenhang. Voor geslacht, inkomen en leeftijd stellen we hier andere trends vast dan voor recreatief fietsgebruik of fietsgebruik voor korte afstanden.

Daarnaast is het bij enkele persoonskenmerken (bijvoorbeeld opleidingsniveau of inkomen) opmerkelijk dat het aandeel occasionele fietsers in de vrije tijd en voor korte afstanden weinig verschil vertoont tussen de verschillende categorieën. Vooral tussen frequente fietsers en de (bijna) niet-fietsers bestaan er verschillen naar opleidingsniveau of inkomen.

Al deze vaststellingen wijzen erop dat 'de fietser' dus inderdaad niet bestaat, en dat fietsers in Vlaanderen een heel diverse groep vormen. Om fietsgebruik te begrijpen en in de diepte te analyseren, is het essentieel om de samenhang tussen persoonskenmerken en verschillende vormen van fietsgebruik in rekening te brengen.





## 6. Hoe manifesteert de diversiteit van fietsers zich in de centrumsteden?

In het vorige hoofdstuk bekeken we elk persoonskenmerk apart. In dit hoofdstuk brengen we de verschillende persoonskenmerken samen per vorm van fietsgebruik (recreatief, functioneel en korte afstanden). Deze analyse maakt het mogelijk om na te gaan welke persoonskenmerken al dan niet een impact hebben op elke vorm van fietsgebruik.

In dit hoofdstuk nemen we ook twee bijkomende kenmerken op in de analyse: het bezitten van een auto en het hebben van een handicap. Deze twee kenmerken hebben een belangrijke invloed op fietsgebruik en zijn als controle toegevoegd aan de analyses. Het persoonskenmerk 'herkomst' wordt daarentegen niet opgenomen in volgende analyses, aangezien deze informatie niet voor alle deelnemers aan de Gemeente- en Stadsmonitor beschikbaar is (zie voetnoot bij Herkomst).

Onderstaande analyses zijn tot slot niet enkel uitgevoerd voor de dertien centrumsteden samen, maar ook per individuele centrumstad. Zo wordt duidelijk of de diversiteit van fietsers zich op een gelijkaardige manier manifesteert in de verschillende steden.

### Fietsen in de vrije tijd

Als we kijken naar alle centrumsteden samen, hebben alle opgenomen eigenschappen (i.e. geslacht, leeftijd, opleidingsniveau, inkomen, handicap, autobezit) een invloed op recreatief fietsgebruik. Concreet zien we bij mannen, personen zonder een handicap en personen die binnen het huishouden niet over een auto beschikken een hogere fietsfrequentie in de vrije tijd. Ook een jongere leeftijd, een hoger opleidingsniveau en een hoger inkomen leiden tot meer fietsen in de vrije tijd. Hierbij lijken een hoog opleidingsniveau en inkomen de sterkste invloed te hebben.

De resultaten variëren als we enkele centrumsteden apart bekijken. In Genk, de centrumstad met het laagste recreatief fietsgebruik, is de invloed van leeftijd bijvoorbeeld omgekeerd: hoe ouder, hoe meer fietsgebruik in de vrije tijd. In Aalst, ook een centrumstad met een relatief laag recreatief fietsgebruik, leiden enkel een hoog opleidingsniveau, een hoger inkomen en het niet hebben van een handicap tot meer fietsgebruik in de vrije tijd. De andere kenmerken hebben hier geen invloed. Nagenoeg dezelfde trend zien we in Turnhout, een stad met een relatief hoog recreatief fietsgebruik. Behalve het hebben van een handicap is in Turnhout geen enkel van de geanalyseerde kenmerken van invloed op fietsen in de vrije tijd.

### Fietsen voor korte afstanden

Ook voor korte afstanden hebben alle opgenomen kenmerken een significant effect als we alle centrumsteden samennemen. Mannen, personen in de jongere leeftijdscategorieën, personen met een hoger opleidingsniveau, personen met een hoger inkomen, personen zonder handicap en personen zonder auto hebben een grotere kans om minstens wekelijks de fiets te nemen voor korte afstanden.

Opnieuw variëren deze resultaten in de individuele steden. In Brugge, een stad waar relatief veel inwoners minstens wekelijks de fiets nemen voor korte afstanden, verdwijnen bijvoorbeeld de effecten van geslacht, leeftijd en inkomen en is de invloed van opleidingsniveau kleiner. Enkel een hoog opleidingsniveau, het niet hebben van een handicap en het niet hebben van een auto leiden hier tot een grotere kans om wekelijks de fiets te nemen voor korte afstanden. In Genk, waar een relatief groot aandeel van de inwoners zelden of nooit de fiets neemt voor korte afstanden, heeft autobezit geen invloed op het nemen van de fiets voor korte afstanden, maar is het effect van de meeste andere kenmerken iets sterker in vergelijking met alle centrumsteden samen.

### Fietsen naar het werk

Voor woon-werkverplaatsingen zijn de resultaten over alle centrumsteden samen iets anders. Zo hebben leeftijd en het hebben van een handicap geen significant effect. Dat wil zeggen dat deze kenmerken geen invloed hebben op de kans om de fiets te nemen naar het werk. De andere kenmerken hebben wel een effect. Een hoger opleidingsniveau, een hoger inkomen en het niet hebben van een auto verhogen de kans dat mensen de fiets naar het werk nemen. Opvallend is dat de invloed van geslacht omdraait: vrouwen hebben een hogere kans om de fiets te nemen voor woon-werkverplaatsingen dan mannen.

In Hasselt, waar relatief weinig mensen hun woon-werkverplaatsing minstens gedeeltelijk met de fiets afleggen, heeft behalve geslacht (vrouwen een hogere kans) en autobezit (verlaagt de kans) geen enkele van de kenmerken een invloed op die functionele verplaatsing. Hetzelfde geldt voor Brugge, waar relatief veel inwoners hun woon-werkverplaatsing minstens gedeeltelijk met de fiets afleggen. Als we kijken naar de fiets als hoofdvervoermiddel voor woon-werkverkeer, dan zien we bijvoorbeeld in Turnhout dat een hogere leeftijd hier de kans verhoogt om de fiets als hoofdvervoermiddel te nemen naar het werk, maar opleidingsniveau en inkomen dan weer niet. Voor dit soort fietsgebruik verschillen de resultaten voor Turnhout dus sterk van de resultaten voor alle centrumsteden samen.

### Duidelijke aanwijzingen voor de diversiteit van de fietser

Als we alle centrumsteden samen beschouwen, hebben de kenmerken geslacht, opleidingsniveau, inkomen en autobezit een invloed op elk van de drie typen fietsgebruik (recreatief, functioneel en korte afstanden). Ook leeftijd en handicap hebben als kenmerken een invloed op fietsen in de vrije tijd en fietsen voor korte afstanden, maar niet op fietsen naar het werk. Verder is het opmerkelijk dat het effect van geslacht verandert naargelang het type fietsgebruik.

Kortom: de aangehaalde persoonskenmerken hebben een significant effect op fietsgebruik. Daarnaast zien we dat deze effecten lokaal verschillen per centrumstad. In sommige steden verdwijnt de invloed van een bepaald kenmerk, in andere verandert de sterkte en/of de richting van het effect.

Zowel de significante effecten van persoonskenmerken op fietsgebruik, als het bestaan van verschillen tussen individuele steden, zijn duidelijke aanwijzingen voor de diversiteit van de fietsers in Vlaanderen. Als alle bevolkingsgroepen over alle steden heen in dezelfde mate zouden fietsen, zouden we deze effecten en verschillen namelijk niet zien.





## 7. Naar een inclusief en lokaal fietsbeleid

Fietsers in Vlaanderen vormen een diverse en heterogene groep, met verschillen in fietsbezit, fietsfrequentie en fietsgebruik. Niet alle bevolkingsgroepen fietsen even frequent. Niet alle bevolkingsgroepen fietsen voor dezelfde doeleinden.

In het algemeen tonen de analyses en resultaten in deze brochure aan dat persoonskenmerken een gedeeltelijke verklaring bieden voor fietsgebruik. Toch verklaren die kenmerken lang niet alles. Er zijn naast persoonskenmerken nog andere voorspellende of verklarende factoren voor fietsgebruik. Bijkomend onderzoek is nodig om na te gaan welke andere factoren fietsgebruik kunnen voorspellen en verklaren, zowel in het algemeen als voor specifieke bevolkingsgroepen in het bijzonder.

Omdat 'de fietser' niet bestaat, is het belangrijk dat ook beleidsmakers en lokale besturen hun beeld van fietsers in Vlaanderen diversifiëren en rekening houden met die diversiteit in hun mobiliteitsvisie, beleidsplannen en communicatiecampagnes. Deze brochure biedt daarvoor een eerste opstap.

Wil je dieper duiken in de diversiteit van fietsers in Vlaanderen? Check dan zeker deze recente publicaties voor meer info:

- Minder mobiel, een bewuste keuze?<sup>4</sup>
- FietsDNA 2022<sup>5</sup>
- Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen<sup>6</sup>

Een divers fietsbeleid vormgeven gebeurt uiteraard niet van vandaag op morgen. Er zijn geen pasklare oplossingen. Ook niet voor beleidsmakers. Toch kunnen zij stap voor stap op zoek gaan naar gepaste oplossingen. Daarbij komen enkele concrete vragen en handvaten van pas:

### 1 Zijn er bevolkingsgroepen in mijn gemeente die niet kunnen fietsen?

Een gebrek aan fietsvaardigheid is voor heel wat mensen een drempel om te fietsen. Gelukkig zijn er in Vlaanderen heel wat lokale initiatieven die volwassenen leren fietsen. Op het tempo en op maat van elk individu. Ook De Fietschool<sup>7</sup> organiseert, samen met gemeenten en vrijwilligers, fietslessen voor volwassenen. Die lessen kunnen gericht gepromoot worden bij bepaalde doelgroepen.

### 2 Zijn er bevolkingsgroepen in mijn gemeente die niet durven of willen fietsen?

Zelfs als mensen kunnen fietsen, beslissen ze soms om dat toch niet te doen. Beleidsmakers kunnen dan de drempels wegnemen die hen hiervan weerhouden, bijvoorbeeld door ondermaatse en onveilige fietsinfrastructuur te verbeteren, verkeersvaardigheidslessen aan te bieden of de voordelen van fietsen beter in de verf te zetten via campagnes die de diversiteit van fietsers bewust in beeld brengen.

### 3 Zijn er bevolkingsgroepen in mijn gemeente die geen fiets hebben?

De aankoop van een fiets is niet voor iedereen evident. Allerlei organisaties staan echter klaar om mensen met beperkte financiële middelen aan een kwaliteitsvolle (tweedehands)fiets te helpen. Denk daarbij aan de Fietsbib voor kinderen<sup>8</sup>, of De Fietschool voor volwassenen<sup>9</sup>. Ook samenwerking met private partners, zoals deelfietsystemen, kan ertoe leiden dat bevolkingsgroepen die geen eigen fiets hebben, toch op het zadel springen.

Door op zoek te gaan naar antwoorden op deze vragen, kunnen beleidsmakers een inclusief fietsbeleid uitrollen dat niet enkel inspeelt op de noden van mensen die al frequent fietsen, maar dat fietsers in al hun diversiteit omarmt. Zo wordt het ook mogelijk om verder te kijken dan de modal shift en fietsen heel gericht te stimuleren bij bevolkingsgroepen die op dit moment nog ondervertegenwoordigd zijn in de fietsstatistieken, of die bovengemiddeld te maken krijgen met vervoersarmoede. En dat op lokaal niveau, op basis van inzichten en data uit de eigen stad.

<sup>4</sup> <https://www.mobiel21.be/m21-onderzoekt/onderzoek-vervoersarmoede-januari2021>

<sup>5</sup> <https://fietsberaad.be/documenten/fietsdna-2022-vlaanderen-tel-meer-en-tevreden-fietsers/>

<sup>6</sup> <https://www.vlaanderen.be/mobiliteit-en-openbare-werken/onderzoek-verplaatsingsgedrag-vlaanderen-ovg/onderzoek-verplaatsingsgedrag-vlaanderen-6>

<sup>7</sup> <https://www.defietschool.be/>

<sup>8</sup> <https://fietsbib.be/>

<sup>9</sup> <https://www.defietschool.be/>

Wil jij een gedetailleerd overzicht van welke persoonskenmerken een rol spelen op het fietsgebruik in jouw stad? Contacteer dan Mobiel 21 via [info@mobiel21.be](mailto:info@mobiel21.be)







**Mobiel 21 vzw**

Vital Decosterstraat 67A, 3000 Leuven  
[www.mobiel21.be](http://www.mobiel21.be)

**Auteurs**

Merten De Kinderen en Sam Delespaul  
Mobiel 21 vzw

**Grafische vormgeving**

Annabel De Croo  
[www.grafischbedenker.be](http://www.grafischbedenker.be)

Juli 2023

Reproductie is toegestaan op voorwaarde dat de bron wordt vermeld

**MOBIEL21**  
ZET MENSEN IN BEWEGING

