



Provincie  
Antwerpen

# FIETSONDERZOEK 2017

iVOX in opdracht van

Provincie Antwerpen  
Dienst Mobiliteit en dienst Toerisme  
Departement Ruimte Erfgoed en Mobiliteit  
en departement Vrije Tijd

Maart 2018



Provincie  
Antwerpen

## Inhoud

Doelstelling.....	6
Methodologie.....	7
<i>Panelenquête</i> .....	7
<i>Fietsonderzoek</i> .....	9
Deel I : Algemeen fietsgebruik .....	12
1.1. Panelenquête .....	12
1.1.1. Bezit fietsen en andere vervoermiddelen .....	12
1.1.2. Gebruik fietsen en andere vervoermiddelen .....	21
1.1.3. Co-modaliteit fietsgebruikers.....	24
1.1.4. Motieven fietsgebruikers .....	27
1.1.5. Profielen fietsgebruikers .....	32
1.2. Fietsonderzoek .....	34
Deel II : Recreatief fietsen .....	39
2.1. Steekproefkader 'recreatief' fietsonderzoek .....	39
2.1.1. Rekrutering recreatieve fietsers.....	39
2.1.2. Socio-demografisch profiel recreatieve fietsers .....	42
2.1.3. Fietsfrequentie recreatieve fietsers .....	43
2.1.4. Profielverschillen recreatieve fietsers tussen panelenquête en fietsonderzoek.....	48
2.2. Recreatieve fietsritten.....	50
2.2.1. Type .....	50
2.2.2. Motief.....	52
2.2.3. Tijd (dagen en uren) .....	53
2.2.4. Traject.....	54
2.2.5. Afstand .....	58
2.2.6. Tijdsduur.....	59
2.2.7. Voor- en na-traject .....	59
2.2.8. Fietstype .....	60
2.2.9. Gezelschap.....	62
2.2.10. Motivaties.....	64
2.2.11. Routes en fietsknooppuntennetwerk .....	66



2.2.12.	Bestemmingen.....	70
2.2.13.	Informatiebronnen .....	77
2.2.14.	Activiteiten .....	81
2.2.15.	Bestedingen.....	84
2.2.16.	Economische impact.....	88
2.2.17.	Algemene evaluatie .....	91
2.2.18.	Detailevaluatie.....	93
2.2.19.	Routedokter.....	100
2.2.20.	Fietsvakanties.....	100
2.2.21.	Redenen niet-recreatief fietsen (panelenquête) .....	105
Deel III : Functioneel fietsen.....		107
3.1.	Steekproefkader ‘functioneel’ fietsonderzoek.....	107
3.1.1.	Rekrutering functionele fietsers.....	107
3.1.2.	Socio-demografisch profiel functionele fietsers .....	109
3.1.3.	Fietsfrequentie functionele fietsers .....	110
3.1.4.	Profielverschillen functionele fietsers tussen panelenquête en fietsonderzoek.....	113
3.2.	Functionele fietsritten.....	115
3.2.1.	Motief.....	115
3.2.2.	Frequentie .....	117
3.2.3.	Tijd (dagen en uren) .....	119
3.2.4.	Traject.....	121
3.2.5.	Afstand .....	123
3.2.6.	Snelheid .....	124
3.2.7.	Fietstype .....	126
3.2.8.	Gezelschap.....	129
3.2.9.	Informatiebronnen .....	131
3.2.10.	Gebruik fietsostrades .....	131
3.2.11.	Tevredenheid fietsostradegebruikers .....	137
3.2.12.	Infrastructuur fietsroutes .....	145
3.2.13.	Evaluatie fietsroutes.....	147
3.2.14.	Alternatieven voor de fiets.....	161
3.2.15.	Redenen niet-functioneel fietsen (panelenquête).....	168
Deel IV : Expertpanel .....		170



Conclusies.....	177
Aanbevelingen.....	182
Bijlage 1 : tabellen fietsonderzoek.....	187
Bijlage 2 : vragenlijst fietsonderzoek.....	207
Bijlage 3 : vragenlijst panelenquête .....	239

## Doelstelling

Met dit fietsonderzoek wil de provincie Antwerpen, meer bepaald de dienst Mobiliteit (DMOB) en de dienst Toerisme (DT – TPA), in functie van een globale economische impactmeting, beleids- en productontwikkeling en marketing, actueel zicht krijgen op het **fietsen in de provincie Antwerpen**. Het onderzoek maakt deel uit en bouwt verder op vorige metingen van de Provinciale Fietsbarometer (DMOB) en de studie van de Economische Impact van het fietstoerisme in de provincie Antwerpen (DT – TPA).

De Provincie Antwerpen wil haar fietsers, die fietsritten of -tochten in de provincie maken, beter leren kennen om zo een beter fietsbeleid te voeren en bij te dragen aan nog meer fietsplezier in de provincie. Het onderzoek richt zich op mensen die gebruik maken van het recreatieve en/of functionele fietsnetwerk in de provincie Antwerpen. De focus ligt dan ook zowel op het **“recreatief” fietsen** – fietsen als sport, recreatie of ontspanning - als op het **“functioneel” fietsen** of het gebruik van de fiets voor woon-werkverkeer en voor andere verplaatsingen zoals naar school, hobby-activiteit of winkel.

Onder meer volgende **onderzoeksvragen en -elementen** komen aan bod:

- het profiel (persoonlijke kenmerken en levensstijl) van
  - de niet-fietser (of bijna nooit-fietser)
  - de recreatieve fietser
    - fietstochtenmaker
    - fietsdaguitstapper
    - fietsvakantieganger
  - de functionele fietser (woon-werkverkeer, woon-schoolverkeer, woon-winkelverkeer, ...)
- het fietsgebruik/verplaatsingsgedrag
  - de fietsstromen (volumes & frequenties)
  - de locaties (herkomst – bestemming), afgelegde afstanden en tijdsbesteding
  - de routekeuzes (functionele en recreatieve fietsroutes en -netwerken)
  - de fietstypes
  - de motivaties ('drivers')
  - de drempels ('barriers')
  - de kennis / bekendheid van de fietsmogelijkheden
  - de gebruikte informatiebronnen
  - de toeristische/economische context (o.a. activiteiten en bestedingen onderweg)
- de attitudes en evaluatie van het fietsgebruik
  - de fietsverkeersinfrastructuur en -veiligheid
  - de kwaliteit van de fietsroutes en fietsknooppuntennetwerken
  - de fietservaring en -beleving (aspecten van (on)tevredenheid, ...)
  - verwachtingen en mogelijke stimuli en verbeterpunten

## Methodologie

Het fietsonderzoek 2017 omvat twee aanvullende luiken: een **online panelenquête** en een **online 'fietsonderzoek'**.

### *Panelenquête*

Een online survey werd uitgevoerd op het iVOX online research panel om:

- data te verzamelen die het mogelijk maken het socio-demografisch profiel van de recreatieve en functionele fietsers in de provincie Antwerpen in kaart te brengen. Op basis van de profielgegevens uit de panelbevraging is het mogelijk de uiteindelijk gerealiseerde steekproef van het fietsonderzoek te controleren en te wegen op basis van de socio-demografische kenmerken en profielen van de fietsers die uit de panelbevraging naar voren komen, om de representativiteit van deze steekproef te maximaliseren.
- data te verzamelen om extra informatie en inzicht te verkrijgen in het profiel, het verplaatsingsgedrag, de meningen en attitudes, en de drijfveren en drempels ervaren door zowel (recreatief en functioneel) fietsende als niet- of bijna nooit fietsende inwoners van de provincie Antwerpen

De bevraging werd in opdracht van de Provincie Antwerpen uitgevoerd via een **online enquête op het iVOX online research panel** tussen 7 en 26 juli 2017 bij een **proportioneel gestratificeerde toevalsteekproef van N=1000 inwoners 18+ uit de provincie Antwerpen**, representatief naar leeftijd, geslacht en opleiding (maximale foutenmarge bij 95% betrouwbaarheid is 3%).

De vragenlijst werd, net als deze van het fietsonderzoek, opgesteld in samenwerking met de dienst Mobiliteit en dienst Toerisme van de Provincie Antwerpen. De volledige vragenlijst, zoals voorgelegd aan de deelnemers van de enquête, is terug te vinden in bijlage.

Onderstaande tabel geeft de samenstelling van de steekproef weer.

De socio-demografische profielen van de recreatieve en functionele fietsers in de provincie Antwerpen, die op basis van deze panelenquête in kaart werden gebracht, worden beschreven in Deel I van dit rapport.

		Totaal		Verstedelijking	
				verstedelijkt	landelijk
		N	1000	(A) 633	(B) 365
Geslacht	(n)	1000	100,0%	633	365
	man	493	49,3%	51,4%	45,8%
	vrouw	507	50,7%	48,6%	54,2%
Leeftijd	(n)	1000	100,0%	633	365
	<= 34	266	26,6%	25,4%	28,5%
	35 - 54	348	34,8%	32,0%	39,9%
	55 +	386	38,6%	42,6% B	31,6%
Diploma	(n)	1000	100,0%	633	365
	Hoogstens hoger middelbaar	680	68,0%	66,6%	70,8%
	Hoger onderwijs	320	32,0%	33,4%	29,2%

Tabel 1: Steekproef panelenquête (PANELENQUETE)

NOOT: De tweedeling landelijk (ruraal) – verstedelijkt (urbaan) gebied is gebaseerd op de indelingen gebruikt door het Centrum voor Informatie over de Media (cf. CIM-Habitat indeling op basis van bevolkingsdichtheid en uitrustingsniveau van gemeenten). Het verstedelijkt gebied betreft Antwerpen + rand, Turnhout, Mechelen, Lier, Herentals, Geel en Mol).

NOOT: Statistisch significante verschillen, d.w.z. significant hogere percentages of gemiddelden worden in het rapport weergegeven door oranje gemarkeerde cellen (in tabellen) of oranje omrande cijfers (in grafieken). Ze wijzen op significante, niet louter toevallige verschillen (bij betrouwbaarheidsniveau van 95%). De verschillen zijn berekend op basis van een z-test (bij percentages) en een t-test (bij gemiddelden). Als in kolom B een cel oranje gemarkeerd is en gevolgd wordt door de letter A betekent dit dat het % in kolom B significant hoger ligt dan het overeenkomstige % in kolom A.



## *Fietsonderzoek*

Tussen **1 mei en 30 september 2017** konden **fietzers in de provincie Antwerpen** een **online enquête** invullen. Zij werden op uiteenlopende manieren voor dit fietsonderzoek gerekruteerd:

- via een flyer die op specifieke momenten en locaties werd uitgedeeld langsheen functionele fietsroutes en het fietsknooppuntennetwerk (FKNW);
- via een paneel langs bovenstaande routes met verwijzing naar de link/website voor deelname aan het onderzoek;
- via e-mail;
- via Twitter;
- via Facebook;
- via de provinciale website;
- via familie, een vriend, kennis of collega;
- op vraag van school of werkgever;
- op andere manieren en via andere kanalen, inclusief klassieke media.

Bij de spreiding in de tijd van de rekrutering via flyers werd zoveel mogelijk rekening gehouden met verschillen in week- en weekenddagen, tijdstippen van de dag, weersomstandigheden, vakantieperiodes, feest- en brugdagen. Qua locaties werd zoveel mogelijk rekening gehouden met een goede spreiding over de provincie Antwerpen, over functionele en recreatieve fietsroutes en het fietsknooppuntennetwerk (FKNW), en over landelijke gemeenten en stedelijke centra. De beschikbaarheid van de vrijwillige enquêteurs bepaalde mee de uiteindelijke selectie van rekruteringstijdstippen en -locaties.

Het invullen van de vragenlijst nam gemiddeld 17,5 minuten in beslag. De volledige vragenlijst, zoals voorgelegd aan de deelnemers van de enquête, is terug te vinden in bijlage.

De doelgroep van het onderzoek omvatte alle **mensen die om recreatieve en/of functionele doeleinden met de fiets een rit of tocht maakten in de provincie Antwerpen**. In de vragenlijst werd de fietser gevraagd te antwoorden op basis van de fietsrit of -verplaatsing die de respondent maakte toen hij/zij de flyer ontving of het paneel langs de weg opmerkte, of op basis van de laatste fietsrit of -verplaatsing die de respondent maakte vóór het invullen van de vragenlijst.

Een **afbakening tussen recreatieve en functionele fietsers** in het fietsonderzoek werd daarbij gemaakt op basis van de voornaamste reden van deze verplaatsing met de fiets:

Functionele fietsers vulden de enquête in over een rit die zij maakten:

- op weg van of naar het werk;
- op weg van of naar school;
- op weg van of naar een bus- of tramhalte;
- op weg van of naar een station;

- op weg van of naar de kinderopvang;
- op weg van of naar een vrijetijdsbesteding/hobby/sportclub;
- tijdens de werkuren, dienstverplaatsing;
- om boodschappen te doen;
- om familie / vrienden bezoeken;
- om andere redenen.

Recreatieve fietsers vulden de enquête in over een rit die ze maakten:

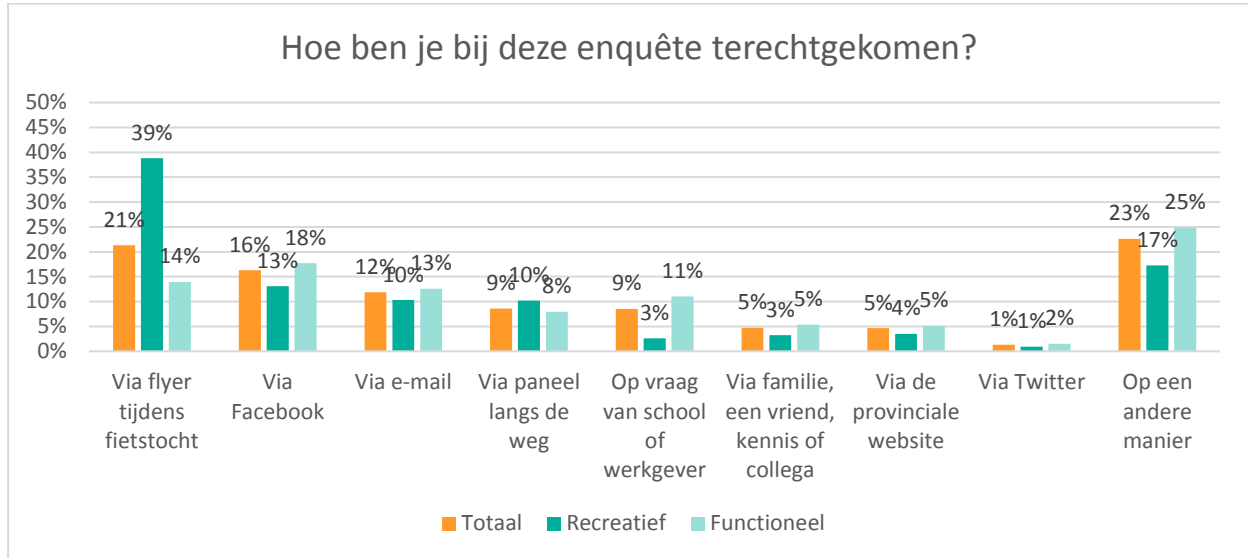
- om actief te sporten;
- als ontspanning (bv. een fietstocht, fietsvakantie ... ).

De totale respons van de enquête bedraagt **N=6094 volledig ingevulde vragenlijsten op ritniveau** (dezelfde persoon kon de vragenlijst meermaals, maar voor een andere rit, invullen). Ten opzichte van een totaal van N=9151 fietsers die op de link klikten, is dat een responsgraad van 67% (of dus een uitval van 33%). Op basis van bovengenoemde afbakening, omvat de gerealiseerde steekproef een rapportage van **N=1813 recreatieve fietsritten of -trajecten (30%)**, voor sport of ontspanning, en **N=4281 functionele fietsverplaatsingen (70%)**.



Figuur 1: Respons fietsonderzoek (FIETSONDERZOEK)

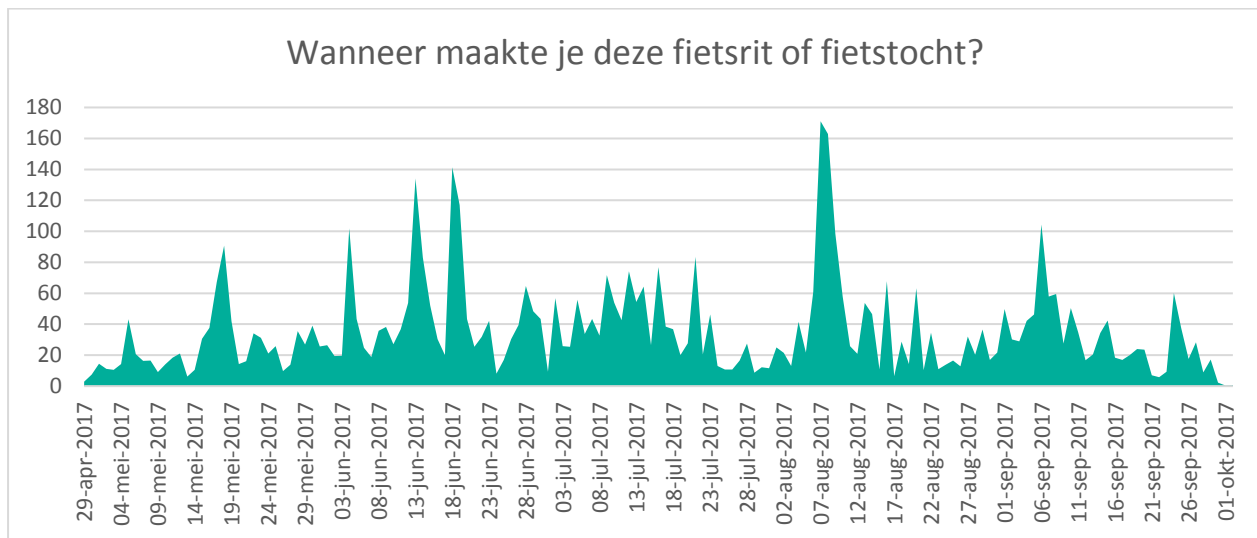
1 op de 5 respondenten werd gerekruteerd via de flyer uitgedeeld onderweg, 2 op de 5 van de recreatieve fietsers werden op die manier bij het onderzoek betrokken. Ongeveer 1 op de 10 respondenten werd gerekruteerd via een paneel langs de weg. 1 op de 3 (34%) kwam bij de enquête terecht via online kanalen (vnl. via Facebook). Fietsers die een functioneel traject aflegden, werden in hogere mate gerekruteerd via deze online kanalen (37% vs. 28% recreatief). Ook familie/vrienden, school/werkgever en diverse andere kanalen zoals communicatie omtrent het onderzoek in de media (GVA, ATV, Radio2, HLN, ...) of op andere platformen (gemeentebblad, Fietsersbond, ...) brachten respondenten tot bij de bevraging.



Figuur 2 Rekrutering fietsers (FIETSONDERZOEK)

Onderstaande figuur geeft een beeld van de spreiding van de rekrutering in de tijd. Cijfers over de spreiding qua locaties (gemeenten) van de fietsers die via de flyer of dankzij een paneel langs de route gerekruteerd werden, zijn opgenomen in bijlage.

De samenstelling van de steekproef en de overeenkomstige socio-demografische profielen van de recreatieve en functionele fietsers, worden beschreven in Deel I van dit rapport.



Figuur 3 Data fietstrajecten (FIETSONDERZOEK)

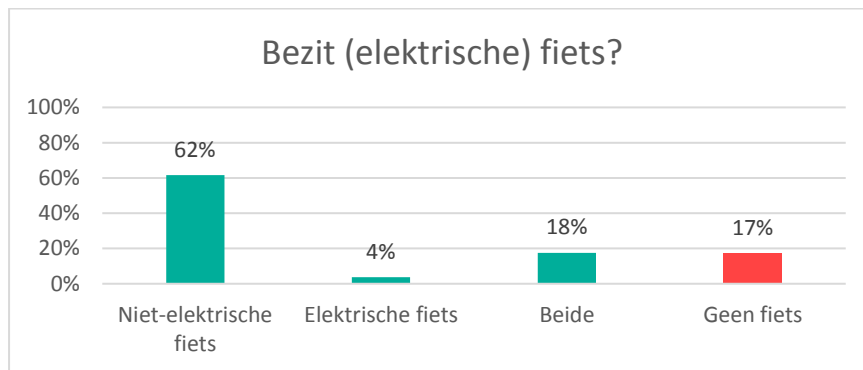
## Deel I : Algemeen fietsgebruik

### 1.1. Panelenquête

In dit deel belichten we het algemeen gebruik van de fiets in relatie tot andere vervoermiddelen door de inwoners van de provincie Antwerpen op basis van de panelenquête.

#### 1.1.1. Bezit fietsen en andere vervoermiddelen

83% van de inwoners van de provincie Antwerpen beschikt binnen het gezin over één of meerdere fietsen (gemiddeld 2 per gezin), **17% beschikt dus niet over een fiets**. Dit ligt in lijn met het meest recente onderzoek Verplaatsingsgedrag, uitgevoerd door Mobiel Vlaanderen in 2015-2016, waaruit bleek dat iets meer dan 18% van de Vlamingen geen fiets heeft (gemiddeld 2,3 per gezin). **22% beschikt op dit moment (ook) over een elektrische fiets**. In 95% van de gevallen is dit een fiets met elektrische trapondersteuning tot 25 km/u.



*Figuur 4 Bezit/beschikbaarheid fietsen in het gezin (PANELENQUETE)*

Daartegenover staat dat 88% van de inwoners van de provincie Antwerpen binnen het gezin beschikt over een personenwagen: 53% heeft één wagen en 35% meer dan één wagen ter beschikking in het gezin (gemiddeld 1,3). Ook dit stemt overeen met cijfers uit bovengenoemd onderzoek Verplaatsingsgedrag, waar 52% van de Vlamingen aangeeft over 1 en 31% over meer dan één auto te beschikken (gemiddeld 1,2). 15% van de inwoners heeft thuis in het gezin een bedrijfswagen. Het bezit van snor- of bromfietsen is beperkt tot 4%, motorfietsen tot 8%.

		Totaal	Verstedelijking	
			verstedelijkt	landelijk
		1000	633	365
Bezit niet-elektrische fietsen (kinderfietsen inbegrepen)	0	20,9%	22,6%	17,5%
	1	20,1%	23,2%	14,8%
	2	21,4%	22,6%	19,5%
	3	12,4%	11,8%	13,4%
	4	11,1%	9,1%	14,7%
	5+	14,2%	10,7%	20,1%
	gemiddeld aantal	2,3	2,0	2,8 A
Bezit elektrische fietsen	0	78,7%	82,1%	73,0%
	1	14,9%	13,6%	17,0%
	2+	6,4%	4,3%	10,0%
	gemiddeld aantal	0,3	0,2	0,4 A
Bezit snor- en bromfietsen (tot 50cc)	0	96,1%	96,0%	96,3%
	1+	3,9%	4,0%	37,0%
	gemiddeld aantal	0,1	0,1	0,1
Bezit motor(fietsen)	0	91,5%	92,1%	90,5%
	1	8,5%	7,9%	9,5%
	gemiddeld aantal	0,1	0,1	0,1
Bezit personenwagens (minibus of bestelwagen inbegrepen)	0	12,2%	16,8%	4,2%
	1	52,9%	56,9%	45,8%
	2	28,3%	22,0%	39,4%
	3+	6,6%	4,3%	10,6%
	gemiddeld aantal	1,3	1,2	1,6 A

Tabel 2: Bezit/beschikbaarheid vervoermiddelen (PANELENQUETE)

Het fiets- en autobezit verschilt naargelang de woonplaats in landelijk dan wel verstedelijkt gebied. Zowel de beschikbaarheid van fietsen als auto's ligt hoger in landelijke gemeenten. Dit kan gedeeltelijk verklaard worden door de bereikbaarheid (van werk, school, winkels, ...), maar het houdt ook verband met de samenstelling van de bevolking. In de verstedelijkte gebieden wonen significant meer oudere mensen (43% is 55-plusser t.o.v. 32% landelijk) en alleenstaanden zonder (thuiswonende) kinderen (30% vs. 21%), terwijl in landelijk gebied de vertegenwoordiging van jongere mensen en gezinnen met thuiswonende kinderen (38% ruraal tegenover 28% stedelijk) significant groter is.

Het **bezit van een fiets** ligt bijvoorbeeld al beduidend **lager bij 55-plussers**: 26% van hen heeft geen fiets ter beschikking tegenover 12% van de jongere leeftijdsgroepen. Gerelateerd hiermee ligt het fietsbezit ook opmerkelijk lager bij **lager opgeleiden** (81%) dan bij hoger opgeleiden (87%).

Het verschil zit vooral in de beschikbaarheid van gewone, niet-elektrische fietsen: 34% van de 55-plussers beschikt niet over een gewone fiets tegenover 10% van de -35-jarigen en 14% van de 35-54-jarigen. Gemiddeld is het beschikbare aantal fietsen 1,5 bij 55-plussers tegenover 2,9 bij jongere groepen. In samenhang hiermee blijkt 27% van de mensen zonder thuiswonende kinderen geen gewone fiets in huis te hebben tegenover slechts 6% van de gezinnen met kinderen thuis. 35% van de **alleenstaanden zonder thuiswonende kinderen** beschikt niet over een gewone fiets tegenover 17% van de koppels zonder thuiswonende kinderen.

Deze verschillen worden er niet helemaal door gecompenseerd, maar het **bezit van een elektrische fiets ligt wel hoger bij 55-plussers**: 27% van hen beschikt over zo'n fiets tegenover 18% van de jongere leeftijdsgroepen. Er is ook hier een verschil tussen alleenstaanden en koppels: de beschikbaarheid van een elektrische fiets is het grootst bij koppels zonder thuiswonende kinderen (27%) en het kleinst bij alleenstaanden zonder thuiswonende kinderen (14%).

De elektrische fiets lijkt daarmee op dit moment een **typisch attribuut van oudere koppels wiens kinderen 'de deur uit zijn'**. Voor (oudere) alleenstaanden (met één inkomen) kan de kostprijs van een elektrische fiets een drempel zijn, maar is mogelijk ook de behoefte aan een e-bike kleiner (geen partner als fietsgezelschap, woonplaats in de stad, ...).

In zijn totaliteit ligt het bezit van de elektrische fiets significant hoger **buiten stedelijk gebied** (27% versus 18%). De beschikbaarheid van een fiets – elektrisch of niet-elektrisch – varieert daarmee uiteindelijk van 80% van de inwoners in verstedelijkt gebied tot 88% van de inwoners daarbuiten.

De beschikbaarheid van een auto verschilt niet significant naargelang de leeftijdsgroep. Het gemiddeld aantal auto's ter beschikking ligt wel lager bij de oudste leeftijdsgroep, waar veel minder nood is aan een tweede wagen. De auto blijkt wel een grotere noodzaak voor wie meer landelijk woont (96% autobezit vs. 83% van de inwoners in verstedelijkt gebied). De auto is meer standaard bij samenwonenden en vooral in gezinnen met thuiswonende kinderen. De helft van de samenwonenden met thuiswonende kinderen beschikt bijvoorbeeld over twee wagens.

**Fiets- en autobezit gaan grotendeels hand in hand**, eerder dan elkaar uit te sluiten of te vervangen. Zo bezitten fietsers (90%) significant vaker over een auto dan niet-fietsers (80%) en beduidend vaker over twee of meer auto's dan niet-fietsers (38% vs. 28%).

		Totaal		Geslacht		Leeftijd			Diploma	
				man	vrouw	<= 34	35 - 54	55 +	Hoogstens hoger middelbaar	Hoger onderwijs
		N	1000	(A) 493	(B) 507	(A) 266	(B) 348	(C) 386	(A) 680	(B) 320
Bezit een eigen (elektrische of niet-elektrische) fiets?	(n)	1000	100,0%	493	507	266	348	386	680	320
	Ja	829	82,9%	84,1%	81,7%	89,7% C	87,2% C	74,2%	81,1%	86,6% A
	Nee	171	17,1%	15,9%	18,3%	10,3%	12,8%	25,8% A B	18,9% B	13,4%

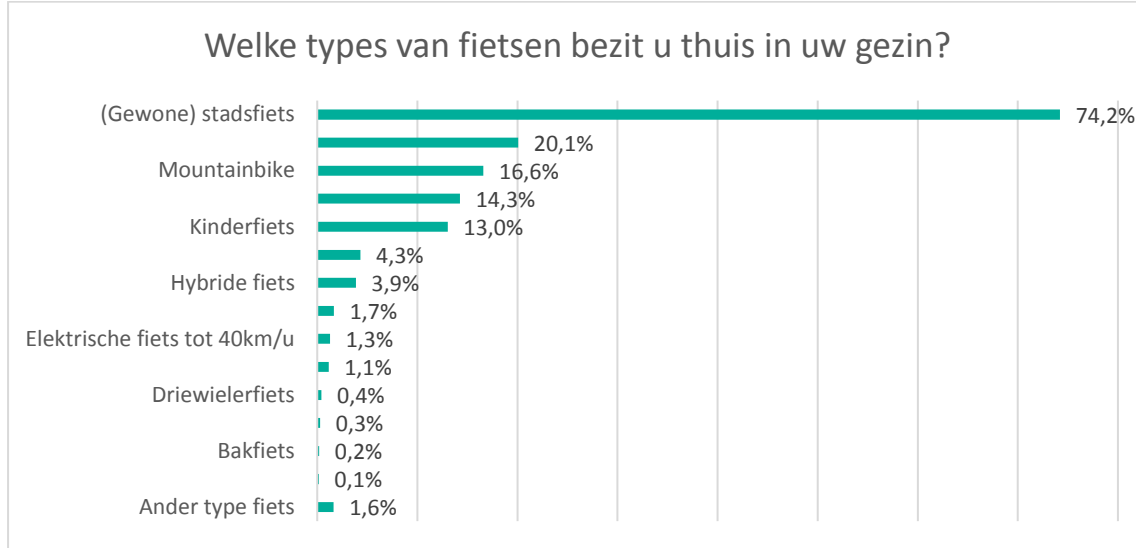
		Totaal		Verstedelijking (2 niveaus)		Sociale groep		Sociale groep			
				verstedelijkt	landelijk	1-4	5-8	1-2	3-4	5-6	7-8
		N	1000	(A) 633	(B) 365	(A) 604	(B) 396	(A) 291	(B) 313	(C) 192	(D) 204
Bezit een eigen (elektrische of niet-elektrische) fiets?	(n)	1000	100,0%	633	365	604	396	291	313	192	204
	Ja	829	82,9%	79,9%	88,1% A	86,5% B	77,3%	89,4% C D	83,8%	80,3%	74,4%
	Nee	171	17,1%	20,1% B	11,9%	13,5%	22,7% A	10,6%	16,2%	19,7% A	25,6% A

Tabel 3: Bezit/beschikbaarheid fietsen in het gezin (PANELENQUETE)

NOOT: Met sociale groepen is de verdeling van de bevolking bedoeld (Bron: CIM) op basis van een ratio berekend op het beroep van de voornaamste verantwoordelijke voor het gezinsinkomen (VVI) en zijn opleidingsniveau. De bevolking wordt gerangschikt in functie van de waarde die de combinatie van deze twee variabelen oplevert om vervolgens opgedeeld te worden in acht ongeveer gelijke groepen. De groep die overeenstemt met het gebied van de hoogste waarden (en bijgevolg het hoogste professionele en/of opleidingsniveau) wordt "groep 1" genoemd terwijl "groep 8" de groep is die overeenstemt met de laagste waarden.

**Hoe lager de sociale groep van respondenten, hoe lager het fietsbezit**, gaande van 89% in de hoogste sociale groepen (1 en 2) tot 67% in de laagste (7 en 8) als het enkel om niet-elektrische fietsen gaat en 74% als beide types fietsen in rekening worden gebracht. (Het autobezit is minder sterk gelinkt aan sociale groepen, behalve dat het bij de laagste sociale groepen 7 en 8 (82%) significant lager ligt dan bij de hogere groepen 1 t/m 6 (90%)).

Deze cijfers tonen dat er wel degelijk een **probleem van toegankelijkheid** inzake fietsen bestaat. De meest 'kwetsbare' groep van niet-fietsers, zowel functioneel als recreatief, bestaat daarbij uit **oudere, lager opgeleide, vaak alleenstaande mensen die vooral in (ver)stedelijk(t) gebied** zijn terug te vinden. Daarnaast lijkt ook een belangrijke groep van **leeftijdsgenoten (55-plussers), in 'gezinsverband' (seniorenkoppel zonder thuiswonende kinderen) en vooral in landelijke gemeenten, de stap naar (meer) fietsen te hebben gezet, dankzij de e-bike**, die fietsen toegankelijker lijkt te maken voor een bredere groep.



*Figuur 5 Bezit/beschikbaarheid fietsen in het gezin: type fietsen (PANELENQUETE)*

Wat de verschillende types beschikbare (niet-elektrische) fietsen betreft, geven mannen significant vaker aan te beschikken over een mountainbike, een racefiets of een hybride fiets dan vrouwen. Naar leeftijd zijn er weinig opvallende verschillen, behalve dat bij de oudste leeftijdsgroep mountainbikes en logischerwijze ook kinderfietsen minder voorkomen in het gezin. Het bezit van mountainbikes en racefietsen is ook groter bij wie landelijk woont.

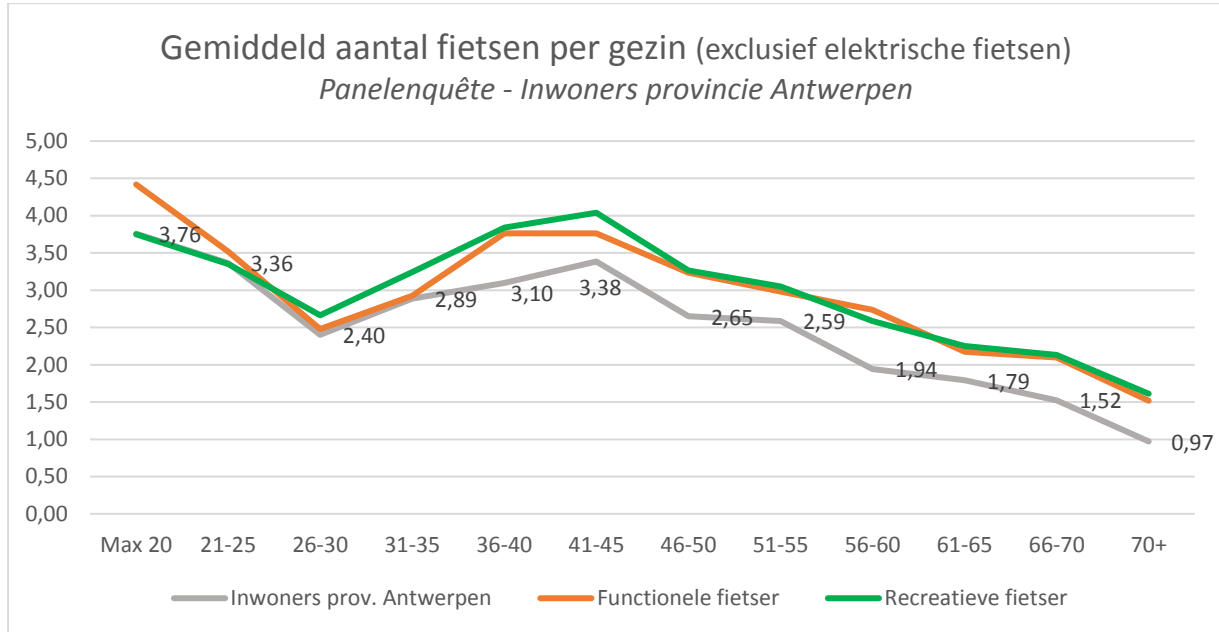
7% van de inwoners van de provincie Antwerpen heeft binnen het gezin een abonnement op fietsdelen. Fietsdelen is vooral een stedelijk gegeven (10% vs. 3% van wie landelijk woont). In een kwart van de gezinnen krijgt minstens één gezinslid een fietsvergoeding. 16% van de respondenten – of 23% van de (functionele) fietsgebruikers - geeft aan zelf een fietsvergoeding te krijgen. **2 op de 3 respondenten die dagelijks de fiets gebruiken voor hun woon-werkverplaatsing, geven aan een fietsvergoeding te genieten.**

	Ja, ik zelf	Ja, iemand anders in mijn gezin	Neen
Een bedrijfsfiets/leasefiets	1%	1%	99%
Een bedrijfswagen	8%	9%	85%
Een abonnement voor bus, tram of metro	26%	17%	64%
Een treinabonnement	8%	5%	88%
Een fietsvergoeding	16%	11%	75%
Een abonnement op fietsdelen	6%	3%	93%
Een abonnement op autodelen	1%	0%	99%

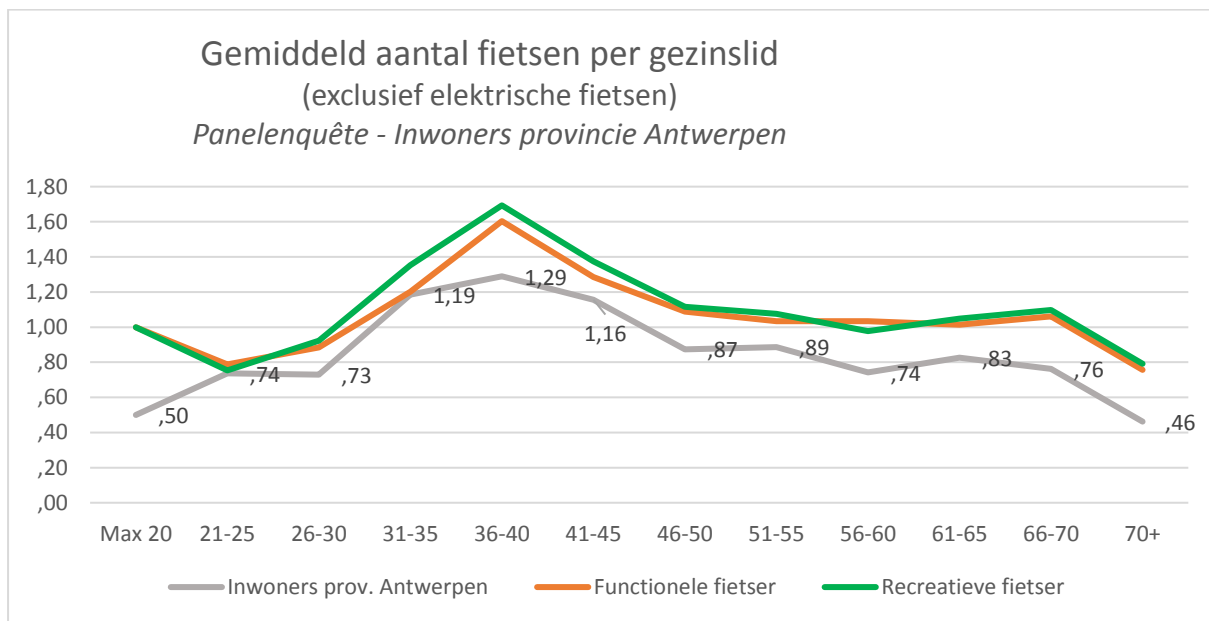
*Tabel 4: Bezit/beschikbaarheid bedrijfsfiets, -wagen en vervoersabonnements (PANELENQUETE)*



Impact van leeftijd op fietsbezit

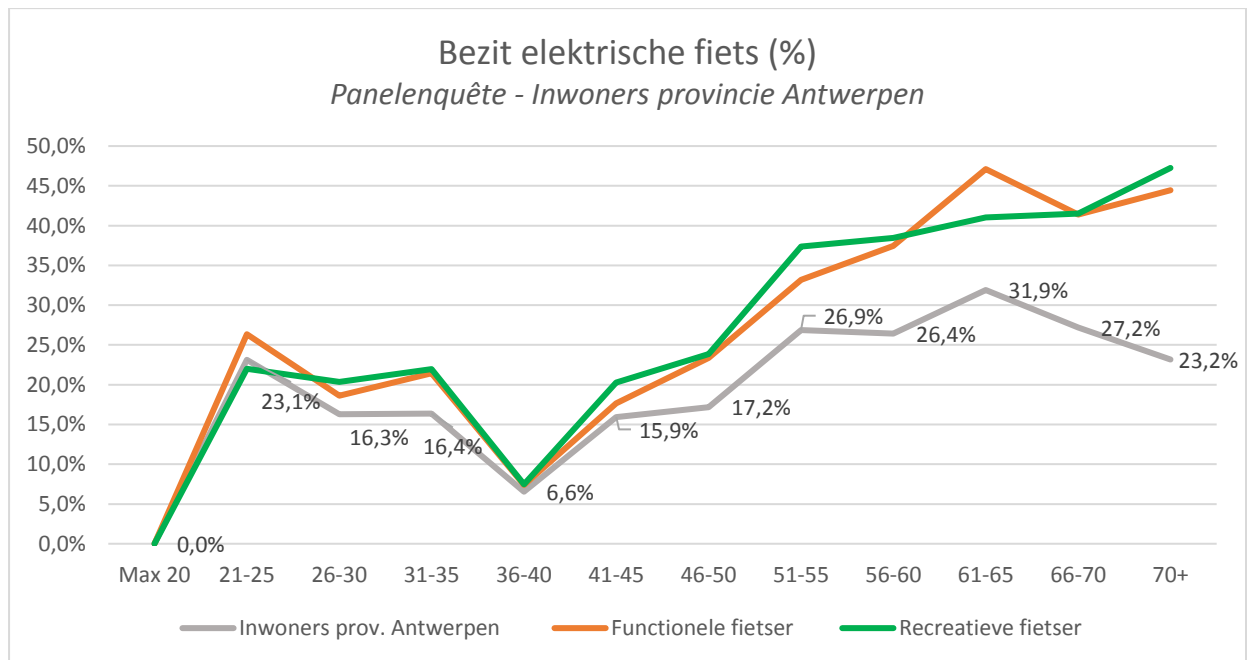


Figuur 6 Gemiddeld aantal fietsen per gezin (PANELENQUETE)



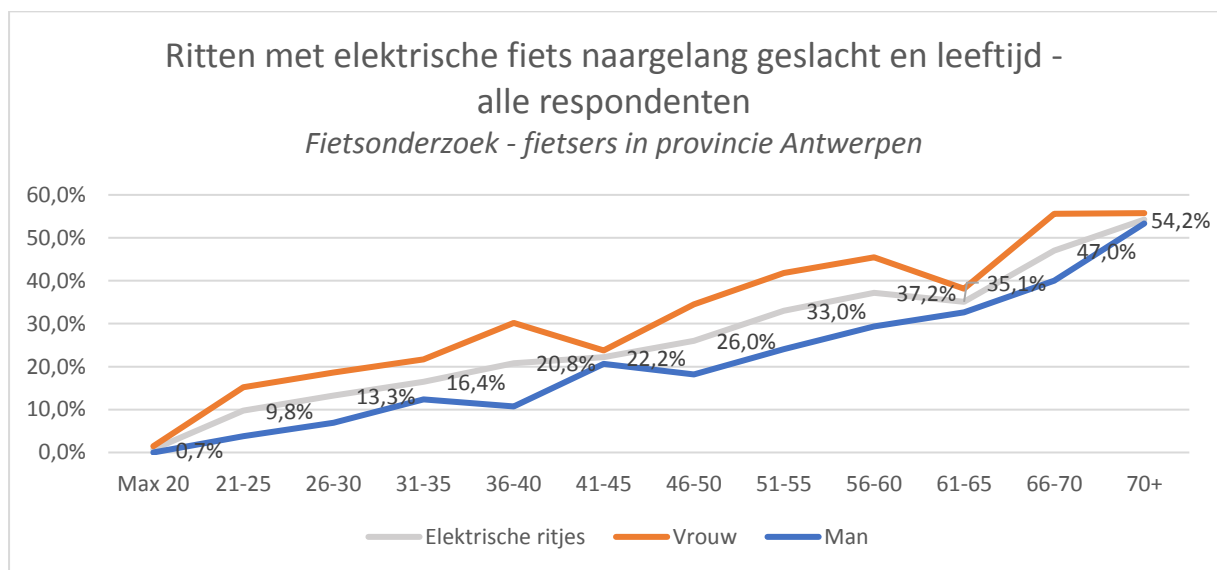
Figuur 7 Gemiddeld aantal fietsen per gezinslid (PANELENQUETE)

Het (niet-elektrisch) fietsbezit werd binnen de panelenquête gemeten op gezinsniveau. Hieruit blijkt dat Antwerpenaren jonger dan 21 jaar (gemiddeld 3,76 fietsen per gezin) en tussen 41 en 45 jaar (gemiddeld 3,38 fietsen per gezin) de meeste fietsen in huis hebben. Dit gemiddelde neemt na 45 jaar stelselmatig af. De recreatieve en functionele Antwerpse fietsers volgen hier een gelijkaardige trend. Aangezien het aantal fietsen binnen een gezin sterk afhankelijk is van de gezinsgrootte, werd er een correctie uitgevoerd voor de gezinsgrootte (aantal fietsen per gezin / gezinsgrootte), wat ons een gemiddeld aantal fietsen per gezinslid oplevert. **De trendlijn geeft een stelselmatige stijging weer van het fietsbezit tot 40 jaar, met een opvallende daling in het fietsbezit vanaf 46 jaar.** De recreatieve en functionele fietser volgen dezelfde trend. Opvallend is hoe het niet-elektrisch fietsbezit tussen de recreatieve fietser en functionele fietser zeer gelijklopend is: recreatieve fietsers hebben per gezinslid niet meer fietsen tot hun beschikking dan de functionele fietser, ongeacht de leeftijd. Concluderend kan men dus stellen dat het (niet-elektrisch) fietsbezit significant toeneemt tussen 31 en 40 jaar. Het gemiddeld aantal fietsen per gezinslid bereikt dan een hoogtepunt (1.29 fietsen per gezinslid voor 36-40 jarigen). Vervolgens neemt het fietsbezit stelselmatig af, met een dieptepunt van 0.46 fietsen per gezinslid onder 70+'ers. Zowel functionele als recreatieve fietsers volgen dezelfde trend.

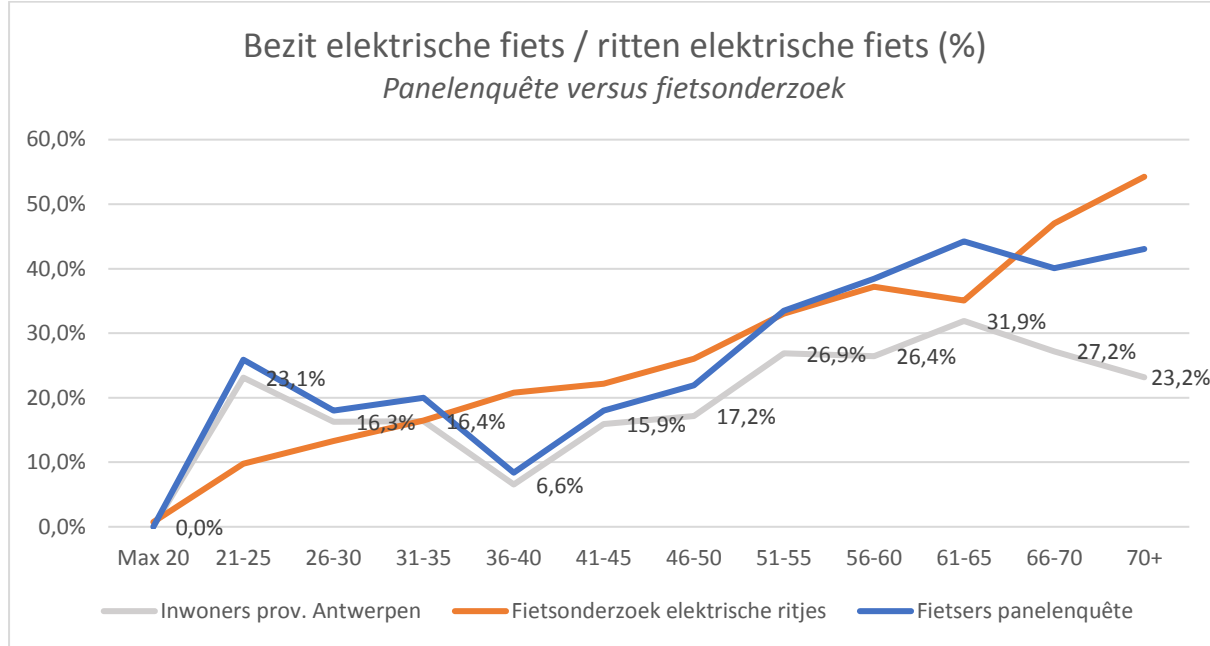


*Figuur 8 Bezit elektrische fiets (PANELENQUETE)*

Uit de panelenquête blijkt dat het **bezit van een elektrische fiets toeneemt met de leeftijd**. Toch dient opgemerkt te worden dat **de relatief jonge respondenten (21-30 jaar) vaker een elektrische fiets bezitten dan de respondenten tussen 36 en 50 jaar oud**. Vanaf 51 neemt het aandeel respondenten met een elektrische fiets weer toe, waarna het stelselmatig blijft stijgen tot de leeftijdsgroep 60-65 jaar waar het aandeel elektrische fietsen een piek bereikt van 32%. Na 65 jaar neemt het aandeel elektrische fietsen weer een dip, wat men kan verklaren door de lagere algemene fietsfrequentie van deze leeftijdsgroepen. Meer dan de helft (51,3%) van de 70+'ers binnen de panelenquête geeft immers aan nooit gebruik te maken van een fiets.



*Figuur 9 Gebruik elektrische fiets (FIETSONDERZOEK)*



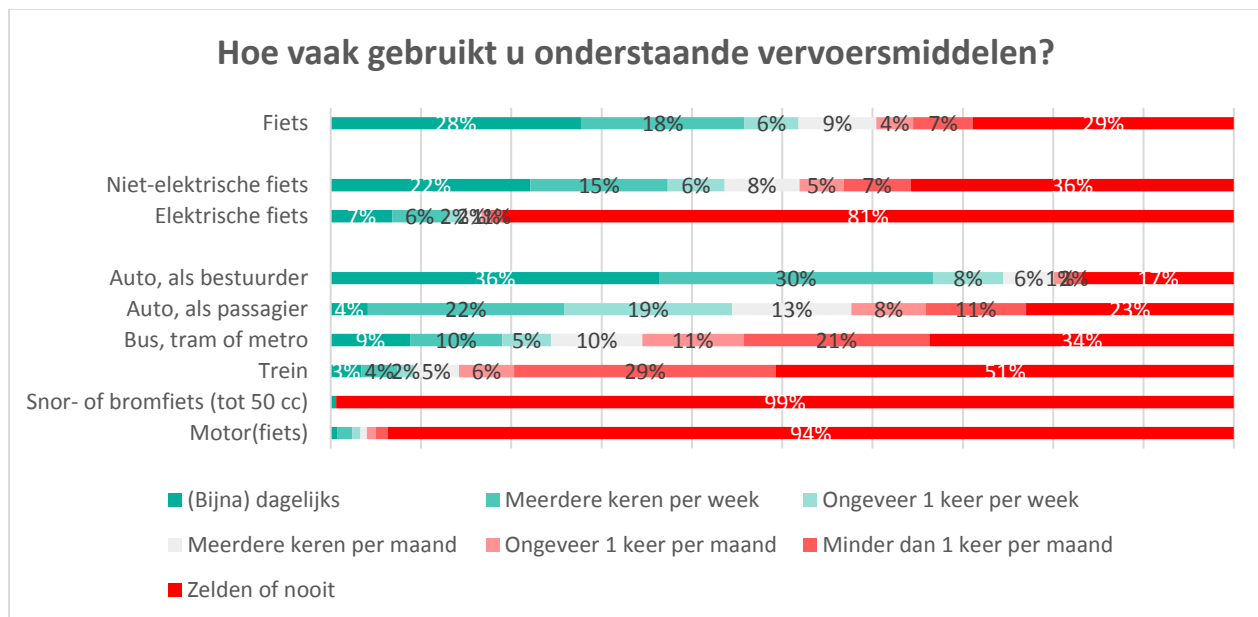
Figuur 10 Bezit en gebruik elektrische fiets (PANELENQUETE / FIETSONDERZOEK)

Uit het fietsonderzoek blijkt dat het **gebruik van een elektrische fiets toeneemt met de leeftijd**. Het valt echter op dat de ritten in het fietsonderzoek een meer eenduidig beeld schetsen dan de gegevens uit de panelenquête. **Naarmate de leeftijd toeneemt, neemt het aandeel fietsritten uitgevoerd met een elektrische fiets stelselmatig toe. Er is hier geen dip merkbaar vanaf 36 jaar: de stijging is constant en lineair.** Hoewel tot 40 jaar het aandeel ritten met een elektrische fiets niet significant stijgt, is er vanaf 41 jaar telkens een significante stijging merkbaar. Vooral vanaf 51 jaar neemt het aandeel ritten met een elektrische fiets sterk toe (33%). Meer dan de helft van de ritjes van 70+'ers (54%) werden gereden met een elektrische fiets. Men kan dus **concluderen** dat een elektrische fiets onder de inwoners van de provincie Antwerpen vooral populair wordt vanaf **51 jaar**. Ook binnen het fietsonderzoek merken we een opvallende stijging op vanaf 51 jaar, hoewel de stijgende trend hier al begint vanaf **41 jaar**. In dit opzicht **compenseert de elektrische fiets** deels voor het lager aantal niet-elektrische fietsen binnen de oudere leeftijdsgroepen. **Gegeven het feit dat de elektrische fiets vooral populair is onder vrouwen tussen 56-60 jaar, net wanneer de genderkloof in fietsgebruik zich lijkt te manifesteren, heeft de elektrische fiets niet enkel een compenserend effect voor de leeftijds kloof, maar ook voor de reeds eerder vermelde genderkloof.** Het stimuleren van de aankoop en het gebruik van de elektrische fiets kan in dit opzicht ongelijkheden in fietsgebruik wegwerken.

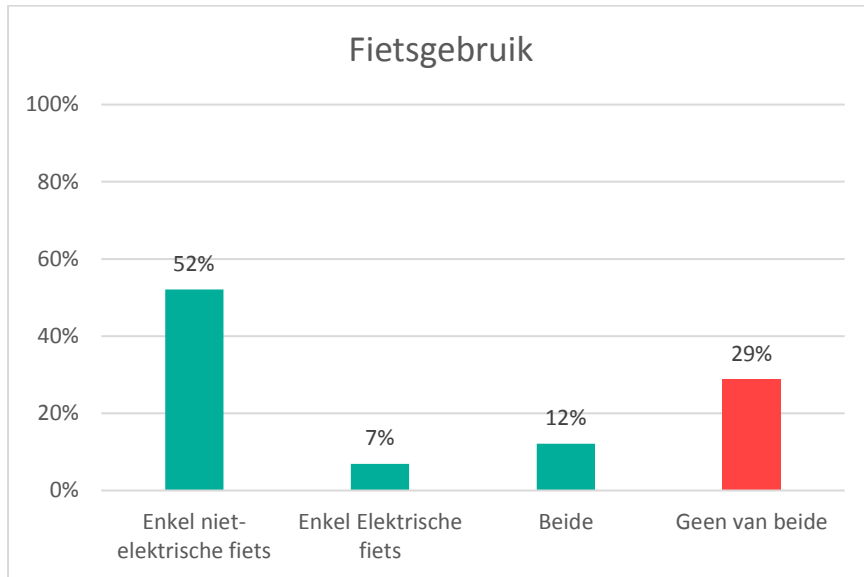
### 1.1.2. Gebruik fietsen en andere vervoermiddelen

29% van de meerderjarige bevolking in de provincie Antwerpen **fietst** zelden of nooit. 28% geeft aan bijna dagelijks de fiets te gebruiken, 52% minstens wekelijks. 46% is een frequente fietser (meerdere keren per week), Bijna **1 op de 5** inwoners is **gebruiker van een elektrische fiets**.

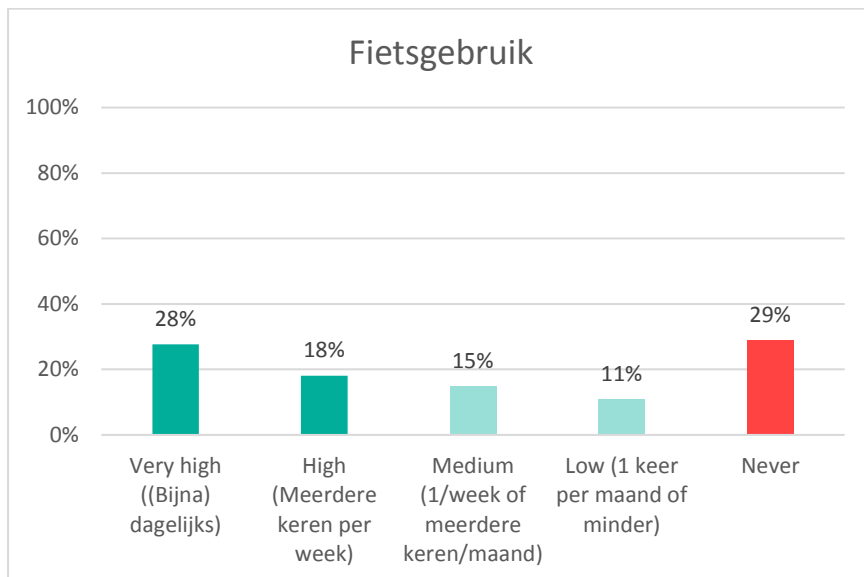
Ter vergelijking zien we dat 36% dagelijks zelf met de auto rijdt, 66% zit meerdere dagen per week achter het stuur en is dus - een frequente autobestuurder, terwijl 17% geen autobestuurder is. 38% zit quasi-dagelijks in de wagen als bestuurder of passagier, 74% frequent (meerdere keren per week). Slechts 5% zegt zelden of nooit de auto te gebruiken.



Figuur 11 Gebruik vervoermiddelen (PANELENQUETE)



*Figuur 12 Gebruik fiets : elektrisch vs. niet-elektrisch (PANELENQUETE)*



*Figuur 13 Gebruik fiets : frequentie (PANELENQUETE)*

De leeftijdsgroep van **55-plussers** is qua fietsgebruik erg verdeeld. Enerzijds is het aandeel **gebruikers van een elektrische fiets** in deze leeftijdsgroep het hoogst (25%), anderzijds behoren tot deze groep ook het grootst aantal **niet-fietsers** (39%).

Opmerkelijk is het **verschil tussen mannen en vrouwen**. Mannen fietsen meer frequent: 1 op de 3 mannen fietst quasi-dagelijks, bijna 1 op de 3 vrouwen fietst zelden of nooit. Bijna evenveel vrouwen als mannen fietsen recreatief, en vrouwen zijn relatief grotere gebruikers van een e-bike. De genderkloof manifesteert zich **op het vlak van het functionele fietsen**: 36% van de vrouwen geeft aan dat niet te doen tegenover 29% van de mannen.

		Totaal		Geslacht		Leeftijd			Diploma	
				man	vrouw	<= 34	35 - 54	55 +	Hoogstens hoger middelbaar	Hoger onderwijs
		N	1000	(A) 493	(B) 507	(A) 266	(B) 348	(C) 386	(A) 680	(B) 320
Fietsgebruik	(n)	1000	100%	493	507	266	348	386	680	320
	Enkel niet-elektrische fiets	521	52%	56,7% B	47,6%	66,0% C	58,9% C	36,4%	48,6%	59,6% A
	Enkel Elektrische fiets	69	7%	5,7%	8,0%	2,5%	5,5%	11,1% A B	8,2% B	4,2%
	Beide	121	12%	12,0%	12,2%	11,3%	10,8%	13,8%	12,3%	11,8%
	Geen van beide	289	29%	25,5%	32,2% A	20,1%	24,8%	38,7% A B	31,0% B	24,5%
Frequentie fietsen (algemeen)	(n)	1000	100%	493	507	266	348	386	680	320
	Very high ((Bijna) dagelijks)	277	28%	32,7% B	22,8%	30,8%	27,5%	25,6%	27,0%	29,1%
	High (Meerdere keren per week)	181	18%	19,0%	17,2%	17,6%	18,3%	18,2%	17,9%	18,6%
	Medium (1/week of meerdere keren/maand)	147	15%	13,0%	16,3%	17,5% C	17,9% C	9,7%	13,9%	16,3%
	Low (1 keer per maand of minder)	107	11%	9,8%	11,6%	13,9% C	11,4%	7,8%	10,3%	11,6%
	Never	289	29%	25,5%	32,2% A	20,1%	24,8%	38,7% A B	31,0% B	24,5%

Tabel 5: Gebruik fiets : socio-demografische verschillen (PANELENQUETE)

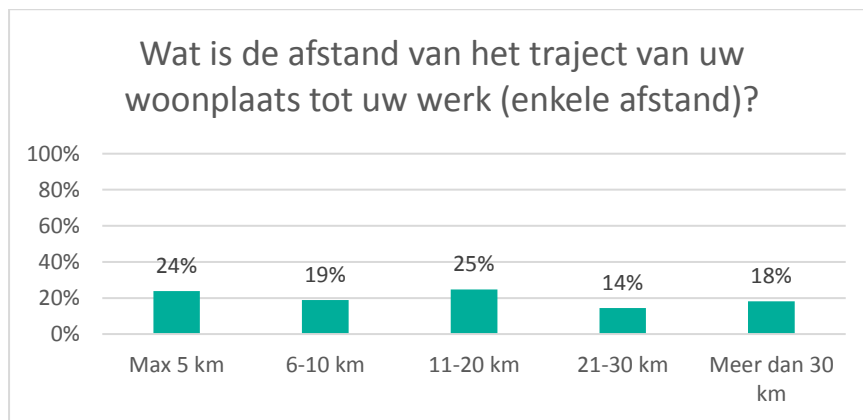
De plaats waar iemand woont en de bereikbaarheid van specifieke bestemmingen (school, werk, winkel) bepaalt mee het gebruik van vervoersmiddelen (fiets, openbaar vervoer, auto of andere vervoersmodi).

Zo ligt het gebruik van de auto als bestuurder hoger (92%) bij wie landelijk woont in vergelijking met verstedelijkt gebied (78%), Voor het gebruik van het openbaar vervoer geldt het omgekeerde (73% gebruikers van bus, tram of metro in stedelijk gebied vs. 55% van wie landelijk woont).

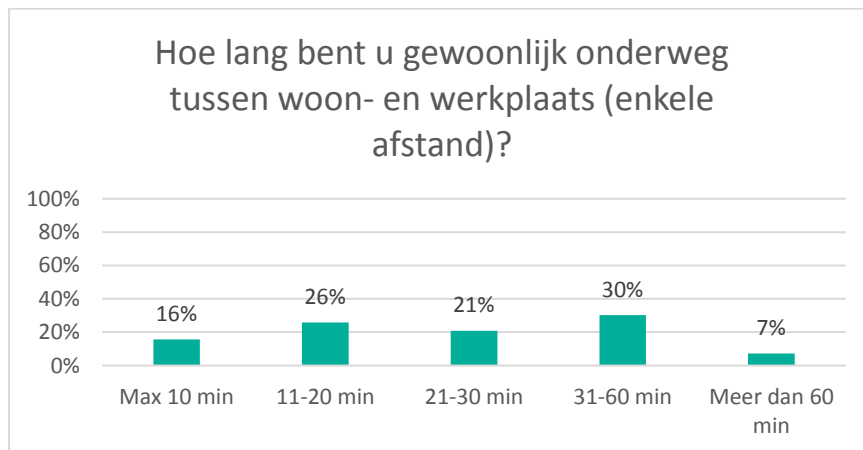
In samenhang met het eerder vastgestelde leeftijdsverschil ligt het gebruik van de fiets hoger bij de groep mensen die landelijk woont (77%) dan bij wie in verstedelijkt gebied woont (68%). De groep van dagelijkse fietsers is groter in verstedelijkt gebied (30%) dan in landelijke gemeenten (24%).

### 1.1.3. Co-modaliteit fietsgebruikers

54% van de inwoners van de provincie Antwerpen 18+ werkt (deeltijds of voltijds) en pendelt in 2 op de 3 gevallen elke weekwerkdag tussen thuis en werk. De gemiddeld af te leggen afstand is 19 km, de gemiddelde tijdsduur om er te geraken is 32 minuten (enkele afstand). 84% van de werkenden zegt (bijna) altijd dezelfde vervoermiddelen te gebruiken voor dit woon-werkverkeer. 75% geeft aan (bijna) altijd heen en terug hetzelfde traject te volgen (21% doet dat meestal).



Figuur 14 Co-modaliteit : afstand woon-werkverkeer (PANELENQUETE)

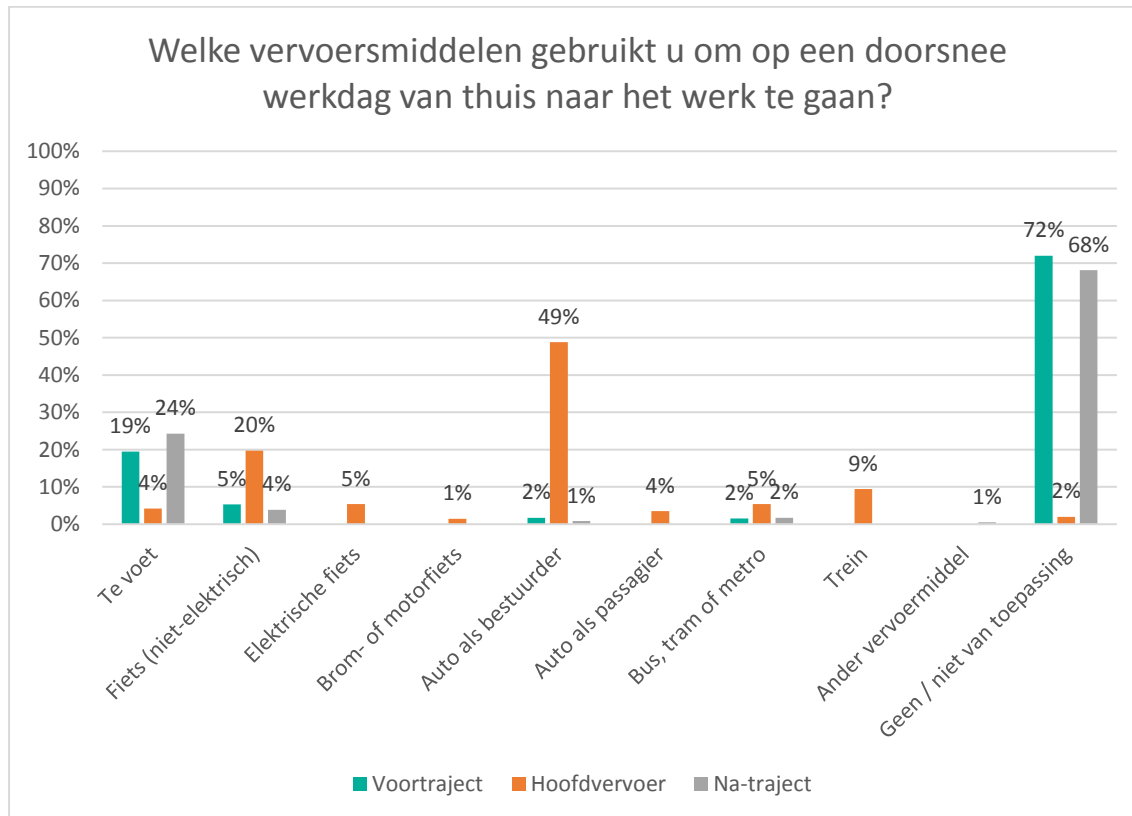


Figuur 15 Co-modaliteit : tijdsduur woon-werkverkeer (PANELENQUETE)



Iets meer dan de helft van de werkenden (50% als bestuurder en 3% als passagier) gebruikt de auto als hoofdvervoermiddel – waarmee men het grootste deel van de afstand tussen thuis en werk aflegt. 14% gebruikt het openbaar vervoer als hoofdverplaatsingswijze.

De fiets wordt voor **25% van het woon-werkverkeer als hoofdvervoermiddel** gebruikt (20% gewone fiets en 5% e-bike). 5% gebruikt de fiets voor voortrajecten en na-trajecten.



*Figuur 16 Co-modaliteit : vervoersmiddelen woon-werkverkeer (PANELENQUETE)*

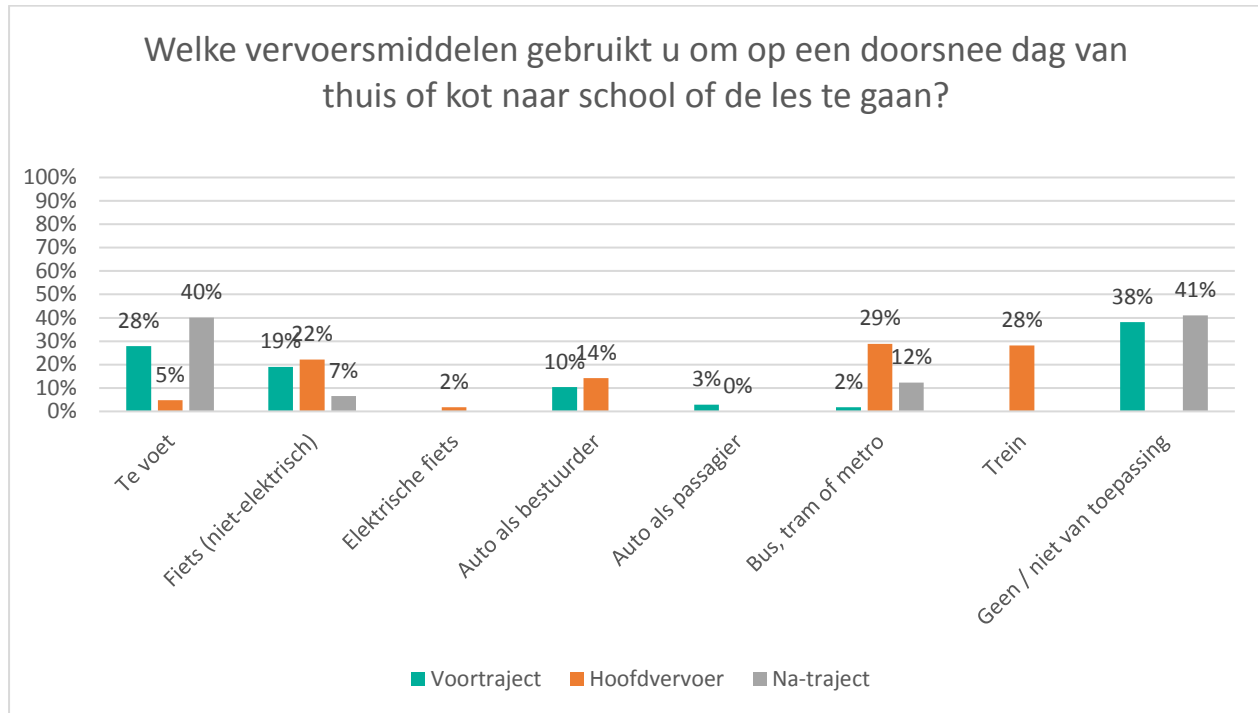
De gemiddelde afstand die moet worden afgelegd voor het woon-werktraject met de fiets als hoofdvervoermiddel is **7 km (gewone fiets) en 10 km (e-bike)**. Bij de wagen (als bestuurder) gaat het om 23 km, met de trein 41 km. Bij gebruik van de fiets als hoofdvervoermiddel, legt men in 1 op de 5 gevallen een voor- en/of na-traject af (bijna steeds te voet).

De fiets zelf – enkel een gewone fiets, zelden of nooit een e-bike - wordt gebruikt als vervoermiddel voor voortrajecten en na-trajecten bij langere woon-werktrajecten met een gemiddelde afstand van 37 km. Het gaat meestal om een fietstraject aansluitend bij het openbaar vervoer als hoofdvervoermiddel, meer bepaald een verplaatsing van of naar een treinstation (77%) of een bus- of tramstation (7%).

		Aantal gebruikers voor woon-werkverkeer		Wat is de afstand van het traject van uw woonplaats tot uw werk (enkele afstand)?	Hoe lang bent u gewoonlijk onderweg tussen woon- en werkplaats (enkele afstand)?
				N	%
Hoofdvervoer	Te voet	23	4%	1.8	10.5
	Fiets (niet-elektrisch)	106	20%	6.9	21.9
	Elektrische fiets	29	5%	9.7	26.3
	Brom- of motorfiets	8	2%	34.1	38.0
	Auto als bestuurder	262	49%	23.1	32.2
	Auto als passagier	19	4%	13.5	24.1
	Bus, tram of metro	29	5%	10.5	39.1
	Trein	50	9%	40.8	66.9

Tabel 6: Co-modaliteit : afstand en tijdsduur per vervoermiddel woon-werkverkeer (PANELENQUETE)

5% van de meerderjarige inwoners van de provincie Antwerpen is student en pendelt in 90% van de gevallen 4 tot 5 keer per week van thuis of kot naar school of lessen. De gemiddeld af te leggen afstand is 17 km, de gemiddelde tijdsduur om er te geraken is 36 minuten (enkele afstand). Deze cijfers zijn met enig voorzichtigheid te benaderen omwille van de kleine groep in de steekproef (N=48) waarvan een groot deel pendelstudenten lijken te zijn (ruim 2 op de 3 studenten geven aan zich over meer dan 5 km te verplaatsen).



*Figuur 17 Co-modaliteit : vervoersmiddelen woon-schoolverkeer (PANELENQUETE)*

85% van de studenten zegt hiervoor (bijna) altijd hetzelfde vervoermiddel te gebruiken en heen en terug hetzelfde traject te volgen. Het belangrijkste hoofdvervoermiddel voor de student is het openbaar vervoer (57%), in tweede instantie is dat de fiets. Een kwart van de studenten gebruikt de fiets als hoofdvervoermiddel, normaal zonder ander vervoermiddel voor of na. 1 op de 5 van de studenten gebruikt de fiets voor voortrajecten, overwegend om de trein te nemen waarmee ze naar de les pendelen.

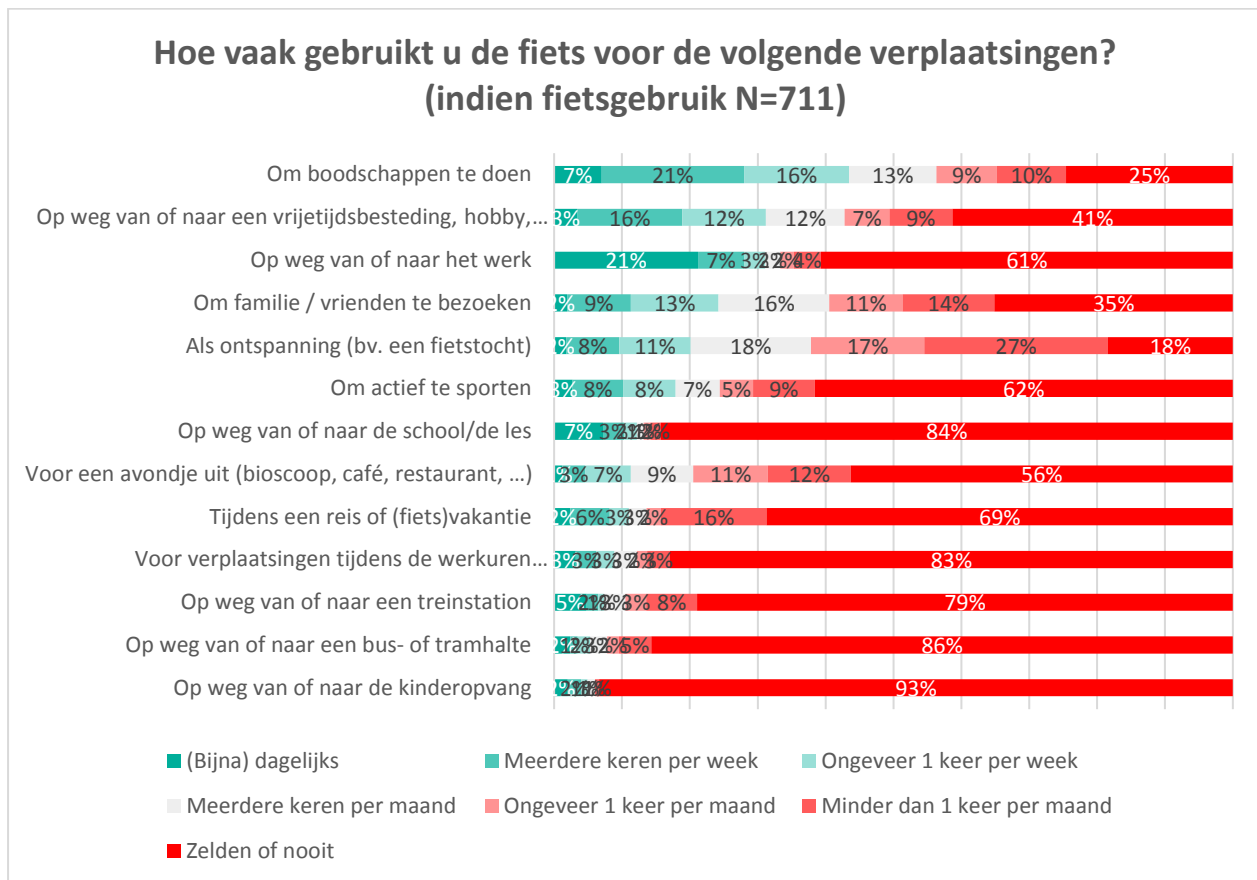
De gemiddelde afstand die wordt afgelegd met de fiets als hoofdvervoermiddel is 3,7 km. Met bus of tram is dat 13 km, met de trein 39 km. Bij gebruik van de fiets voor het voortraject moet gemiddeld een afstand van 25 km worden overbrugd.

#### 1.1.4. Motieven fietsgebruikers

**39% van de fietsers** (totale N=711) gebruikt de fiets minstens af en toe voor **verplaatsingen van en naar het werk**, iets wat 28% frequent (meerdere keren per week tot bijna dagelijks) doet. **1 op de 5 fietsers** zegt uiteindelijk **dagelijks de fiets te nemen voor woon-werkverkeer**.

Dit betekent dat **28% van de werkende bevolking 18j+** in de provincie Antwerpen zegt zich bijna dagelijks en ongeveer 4 op de 10 zich minstens één keer per week met de fiets naar het werk te verplaatsen (37% meerdere keren per week).

Een kwart van de werkenden geeft aan op doorsnee werkdagen de fiets als hoofdvervoer te gebruiken (20% niet-elektrisch en 5% elektrisch). Daarnaast geeft 13% (2% met elektrische fiets) aan op een doorsnee werkdag de fiets te nemen voor het voor- en na-traject (bv. naar het station om daar de trein te nemen naar het werk). De auto overheerst het woon-werkverkeer: voor 53% van de werkenden is de wagen op een doorsnee werkdag het hoofdvervoermiddel voor woon-werkverkeer (50% als bestuurder, 3% als passagier), terwijl nog eens 20% de auto gebruikt voor het voor- of na-traject (hoofdzakelijk opnieuw als bestuurder).



*Figuur 18 Motieven fietsgebruik (PANELENQUETE)*

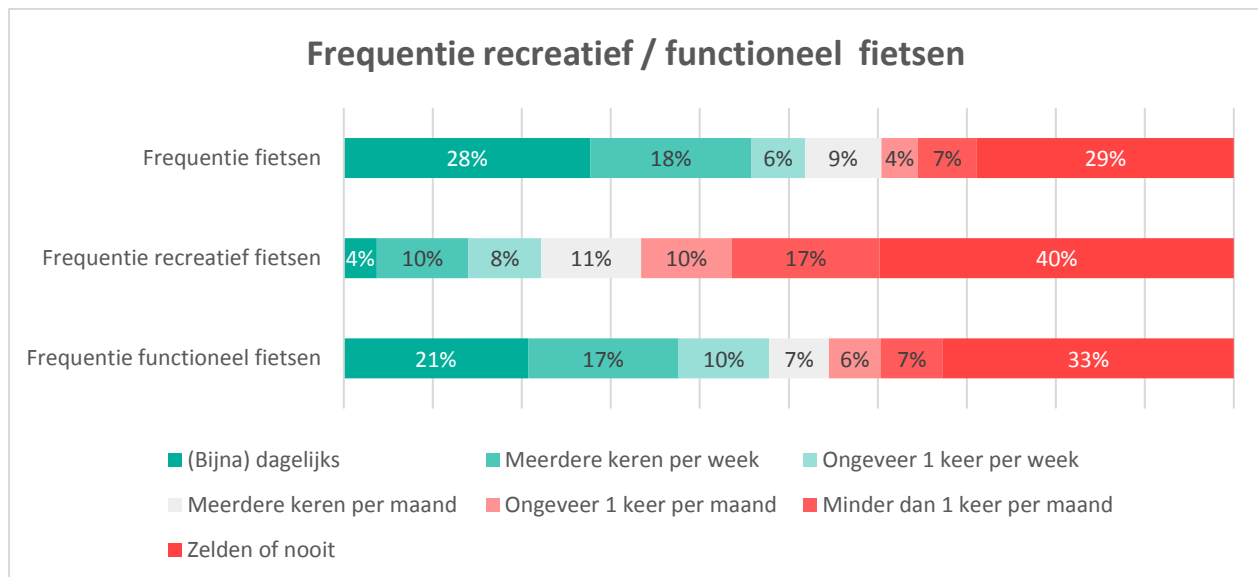
Bij de **studenten (18+)** gebruikt **47% de fiets om naar school of de les te gaan, 1 op de 5 doet dat dagelijks**, 32% op regelmatige basis (meerdere keren per week). Volgens een kwart is de fiets het hoofdvervoermiddel op een doorsnee school- of lesdag (22% niet-elektrisch en ook hier 2% met elektrische fiets).

De belangrijkste motieven voor ‘functionele’ verplaatsingen met de fiets zijn, naast woon-werkverkeer, vooral boodschappen doen, zich verplaatsen voor vrijetijdsactiviteiten, en om familie of vrienden te bezoeken. Gevraagd naar de vervoersmiddelen die men doorgaans

gebruikt voor dit soort verplaatsingen, blijkt **de fiets meestal op de tweede plaats te komen als vervoermiddel, steeds (ver) na de auto**. Zo zegt 36% van de bevolking vaak de fiets te gebruiken om boodschappen te doen, maar 74% verwijst hiervoor ook naar de auto. Een kwart van de mensen doet boodschappen vaak ook te voet. Voor verplaatsingen naar vrijetijds-, hobby- en sportactiviteiten en bezoeken aan familie of vrienden is de fiets in 1 op de 3 gevallen het vervoermiddel dat gebruikt wordt. Terwijl 'slechts' 43% de eerste soort verplaatsingen regelmatig ook met de auto doet, geeft 80% aan dat ze voor familie- en vriendenbezoeken doorgaans de auto gebruiken. Voor een avondje uit moet de fiets (23%) het afleggen tegen de auto (67%), maar ook tegen het openbaar vervoer (30%).

**38% van de fietsers** (totale N=711) geeft aan de fiets wel eens te gebruiken om **actief te sporten**, ongeveer 1 op de 5 fietsers doet dat op wekelijkse basis. **82%** zegt de fiets wel eens te gebruiken om **als ontspanning** bv. een fietstocht te maken, ook dit doet 1 op de 5 op wekelijkse basis. **30%** fietst wel eens **tijdens een reis of vakantie**.

Samengevat betekent dit dat **60% van de meerderjarige bevolking van de provincie Antwerpen** kan beschouwd worden als een **recreatieve fietser** (fietst vaker dan 'zelden of nooit' recreatief), waarbij 22% aangeeft wekelijks recreatief te fietsen, en dat **67%** een **functionele fietser** is (fietst vaker dan 'zelden of nooit' functioneel), net niet de helft op wekelijkse basis en **21% zo goed als dagelijks** (vnl. van en naar werk of school).



*Figuur 19 Recreatief / functioneel fietsgebruik : frequentie (PANELENQUETE)*

Dat betekent ook dat er een zeer sterke **overlapping bestaat tussen recreatief en functioneel fietsen**: 94% van wie recreatief fietst, gebruikt de fiets ook voor functionele doeleinden, en omgekeerd, neemt 84% van de functionele fietsgebruikers de fiets ook wel eens voor een sportieve tocht of als ontspanning.

De eerder genoemde socio-demografische verschillen, wat de gebruiksfrequentie van fietsen betreft, gelden dan ook grotendeels bij een opsplitsing volgens motief. Mannen fietsen vaker recreatief en functioneel dan vrouwen, 55-plussers fietsen het minst, maar met dien verstande dat er een **duidelijk afgebakende groep van ca. 20% 55-plussers is die er zeer frequent met de fiets op uittrekt voor een fietstocht- of daguitstap.**

		Totaal		Geslacht		Leeftijd			Diploma	
				man	vrouw	<= 34	35 - 54	55 +	Hoogstens hoger middelbaar	Hoger onderwijs
				(A) 493	(B) 507	(A) 266	(B) 348	(C) 386	(A) 680	(B) 320
		N	1000							
Frequentie functioneel fietsen	(n)	1000	100%	493	507	266	348	386	680	320
	Very high ((Bijna) dagelijks)	207	21%	24,1% B	17,5%	27,5% C	25,9% C	11,4%	20,1%	22,2%
	High (Meerdere keren per week)	169	17%	17,8%	16,1%	16,6%	13,7%	20,0%	16,2%	18,4%
	Medium (1/week of meerdere keren/maand)	169	17%	16,9%	16,9%	16,0%	17,4%	17,0%	17,2%	16,1%
	Low (1 keer per maand of minder)	128	13%	12,2%	13,4%	16,6% C	14,6% C	8,5%	11,7%	15,2%
	Never	327	33%	29,1%	36,1% A	23,2%	28,4%	43,0% A B	34,8% B	28,2%
Frequentie recreatief fietsen	(n)	1000	100%	493	507	266	348	386	680	320
	High (minstens meerdere keren per week)	140	14%	17,4% B	10,7%	9,0%	11,9%	19,3% A B	15,1%	11,5%
	Medium (1/week of meerdere keren/maand)	194	19%	19,2%	19,6%	13,4%	24,8% A	18,6%	20,3%	17,4%
	Low (1 keer per maand of minder)	268	27%	25,3%	28,4%	40,5% B C	27,4% C	16,9%	23,6%	33,8% A
	Never	398	40%	38,2%	41,4%	37,2%	35,9%	45,2% B	41,0%	37,2%

**Tabel 7: Recreatief en functioneel fietsgebruik : socio-demografische verschillen (PANELENQUETE)**

Dat gegeven weerspiegelt zich ook in een **significant hogere frequentie van recreatief fietsen bij gebruikers van een elektrische fiets**: 30% van hen maakt meerdere keren per week een recreatieve fietsrit.

		Totaal		Fietsgebruik			
				Enkel niet-elektrische fiets	Enkel Elektrische fiets	Beide	Geen van beide
		N	1000	(A) 521	(B) 69	(C) 121	(D) 289
Frequentie functioneel fietsen	(n)	1000	100%	521	69	121	289
	Very high ((Bijna) dagelijks)	207	21%	28,1%	23,5%	37,1%	0%
	High (Meerdere keren per week)	169	17%	22,1%	26,1%	29,6%	0%
	Medium (1/week of meerdere keren/maand)	169	17%	24,4%	28,3%	18,4%	0%
	Low (1 keer per maand of minder)	128	13%	19,4%	15,9%	13,0%	0%
	Never	327	33%	6,0%	6,2%	1,8%	100,0%
Frequentie recreatief fietsen	(n)	1000	100%	521	69	121	289
	High (minstens meerdere keren per week)	140	14%	15,6%	30,9% A	30,7% A	0%
	Medium (1/week of meerdere keren/maand)	194	19%	27,2%	31,1%	25,2%	0%
	Low (1 keer per maand of minder)	268	27%	40,2%	28,3%	32,8%	0%
	Never	398	40%	17,0%	9,8%	11,2%	100,0%

Tabel 8: Recreatief en functioneel fietsgebruik : type fiets (PANELENQUETE)

Belangrijk is ook de vaststelling dat 35% van wie in **stedelijk gebied** woont, aangeeft de fiets niet te gebruiken voor functionele verplaatsingen, tegenover 29% in **landelijk gebied**. Deze **kloof** wordt groter als het om **recreatief fietsen** gaat: 44% van de ‘stedelingen’ doet dit zelden of nooit tegenover 32% van wie in een landelijke gemeente woont.

Wat functioneel fietsen betreft, zijn er wel verschillen in motief (en frequentie) naargelang mensen **in de meer verstedelijkte gebieden** wonen of daarbuiten. Het gebruik van de fiets voor **woon-werkverkeer** ligt onder de functionele fietsers beduidend hoger bij wie stedelijk woont (46%) dan bij wie landelijk woont (35%). Andere verschillen op dit vlak zijn er m.b.t. het gebruik van de fiets op weg van of naar het station (25% vs. 18%) en voor verplaatsingen voor een avondje uit (49% vs. 41%). Het verschil m.b.t. woon-schoolverkeer (18% indien stedelijke woonplaats vs. 14% indien landelijke woonplaats) is niet groot.

Het gevolg is dat er onder de functionele fietsers meer dagelijkse fietsgebruikers zijn die in stedelijk gebied wonen (34%) dan daarbuiten (25%). Woon-werkverkeer per fiets komt minder frequent voor dan diverse **andere, niet-dagelijkse functionele fietsverplaatsingen** (bv. boodschappen doen) bij wie **in meer landelijke gemeenten** woont. Globaal geeft 26% van de functionele fietsers, of 18% van de totale bevolking 18+, aan dat ze dagelijks van en naar het werk fietsen.

Stedelingen fietsen dan wel minder vaak recreatief (zie boven), onder de recreatieve fietsers blijken er geen significante verschillen te zijn wat betreft frequentie en motief (actieve sportbeleving of ontspanning) naargelang de woonplaats.

### 1.1.5. Profielen fietsgebruikers

Bovenstaande cijfers resulteren in onderstaande profielgegevens van de – recreatieve en functionele – fietser in de provincie Antwerpen. De doorsnee fietser is **mannelijk, eerder jong en hoog opgeleid (hogere sociale groepen)**, en woont eerder buiten verstedelijkt gebied in gezinsverband met kinderen; hij gebruikt de fiets functioneel, voor woon-werkverkeer, maar brocht er een recreatief verlengstuk aan, voornamelijk als actieve sportbeleving.

		Totaal		Fietser?		RECREATIEF		FUNCTIONEEL	
		N	1000	Ja	Nee	N	602	N	673
Geslacht	(n)	1000	100,0%	711	289	602	100,0%	673	100,0%
	man	493	49,3%	51,6% B	43,5%	305	50,6%	349	51,9%
	vrouw	507	50,7%	48,4%	56,5% A	297	49,4%	324	48,1%
Leeftijd	(n)	1000	100,0%	711	289	602	100,0%	673	100,0%
	<= 34	266	26,6%	29,9% B	18,5%	167	27,7%	204	30,3%
	35 - 54	348	34,8%	36,9% B	29,8%	223	37,1%	249	37,0%
	55 +	386	38,6%	33,3%	51,7% A	212	35,2%	220	32,7%
	GEMIDDELDE LEEFTIJD	1000	49,7	47,7	54,5	602	48,5	673	47,5
Diploma	(n)	1000	100,0%	711	289	602	100,0%	673	100,0%
	Hoogstens hoger middelbaar	680	68,0%	66,0%	72,9% A	401	66,7%	444	65,9%
	Hoger onderwijs	320	32,0%	34,0% B	27,1%	201	33,3%	230	34,1%
Beroepssituatie	Werkend, in loondienst of als zelfstandige	542	54,2%	59,1% B	41,9%	355	59,2%	397	59,1%
	Werkzoekend	33	3,3%	2,7%	4,9%	18	3,0%	18	2,6%
	Huisvrouw of huisman	43	4,3%	3,4%	6,6% A	18	3,0%	22	3,3%
	Student of scholier	72	7,2%	8,2% B	4,7%	43	7,2%	57	8,5%
	(Brug)gepensioneerd	249	24,9%	21,2%	34,1% A	134	22,4%	142	21,1%
	Andere	61	6,1%	5,3%	7,8%	32	5,4%	36	5,4%
Gezinssituatie	(n)	1000	100,0%	711	289	602	100,0%	673	100,0%
	Alleenstaand zonder thuiswonende kinderen	265	26,5%	22,8%	35,7% A	129	21,5%	156	23,2%
	Alleenstaand met thuiswonende kind(eren)	47	4,7%	5,4%	2,8%	32	5,3%	35	5,3%
	Samenwonend zonder thuiswonende kinderen	418	41,8%	40,8%	44,2%	248	41,2%	271	40,3%
	Samenwonend met thuiswonende kind(eren)	268	26,8%	31,0% B	16,7%	192	31,9%	210	31,2%
Woonplaats	(n)	1000	100,0%	711	289	602	100,0%	673	100,0%
	Verstedelijkt	633	63,4%	60,5%	70,6% A	354	58,9%	411	61,2%
	Landelijk	365	36,6%	39,5% B	29,4%	247	41,1%	261	38,8%

Tabel 9: Socio-demografisch profiel fietsers (PANELENQUETE)



De niet-fietsers zijn vaak oudere, lager opgeleide, vaak alleenstaande mensen die vooral in (ver)stedelijk(t) gebied wonen (lagere sociale groepen).

			Totaal		Leeftijd		
					<= 34	35 - 54	55 +
			N	1000	266	348	386
Fietsgebruik	Niet-fietsers	man	126	43,5%	55,7% C	50,1%	35,4%
		vrouw	163	56,5%	44,3%	49,9%	64,6% A
	Fietser	man	367	51,6%	49,5%	50,9%	54,3%
		vrouw	344	48,4%	50,5%	49,1%	45,7%
	Recreatief fietser	man	305	50,6%	47,8%	50,0%	53,5%
		vrouw	297	49,4%	52,2%	50,0%	46,5%
	Functioneel fietser	man	349	51,9%	50,1%	51,3%	54,1%
		vrouw	324	48,1%	49,9%	48,7%	45,9%

Tabel 10: Geslacht- en leeftijdsverdeling fietsers (PANELENQUETE)

Er zijn meer mannen dan vrouwen die fietsen, zowel recreatief als functioneel, maar de M/V-verdeling verschilt naargelang de leeftijdsgroep. Bij de jongste leeftijdsgroep zijn er naar verhouding meer mannen dan vrouwen die niet fietsen, terwijl de verhouding helemaal omkeert bij de oudste leeftijdsgroep: bijna 2 op de 3 niet-fietsende 55-plussers zijn vrouwen.

Onder de recreatieve fietsers zijn er relatief meer jongere vrouwen en meer oudere mannen (en een gelijke M/V-verdeling bij de middelste leeftijdsgroep). De recreatieve fietsfrequentie ligt wel veel hoger bij mannen enerzijds en bij 55-plussers anderzijds. Als de definitie van een recreatieve fietser verstrengd zou worden op basis van de fietsfrequentie, zijn het vooral jongere vrouwen die niet meer in aanmerking komen, omdat ze eerder sporadisch recreatief fietsen in tegenstelling tot jonge mannen (de typische fietser voor actieve sportbeleving) en oudere fietsers (fietsen als ontspanning).

Onder de functionele fietsers is er een meer gelijke M/V-verdeling bij jongere fietsers, maar neemt het overwicht van de mannelijke fietsers wel toe met de leeftijd. Mannen (30%) en vrouwen (26%) blijken in vrij gelijke mate de fiets te gebruiken voor woon-werkverkeer. Het enig significante verschil qua 'fietsmotief' tussen mannen (3%) en vrouwen (7%) is het gebruik van de fiets op weg van of naar de kinderopvang.

Uit de data blijkt dus dat er **bij de jonge mensen geen genderkloof** inzake fietsen is (al fietsen mannen vooral recreatief meer frequent), maar dat **het M/V-verschil wel groter wordt met de leeftijd**, zowel voor recreatief als functioneel fietsen. Tegelijk is er een zekere **tegenbeweging door het succes van de e-bike bij vooral de vrouwelijke 55-plussers**.

## 1.2. Fietsonderzoek

Een vergelijking van de **steekproefsamenstelling van het fietsonderzoek** ‘in het veld’ met de profielbeschrijving van de recreatieve en functionele fietsers op basis van de panelenquête wees op een **aantal duidelijke verschillen**, met als belangrijkste:

- Een oververtegenwoordiging van hoger opgeleiden (en vnl. 35-54-jarigen) onder de functionele fietsers in het fietsonderzoek i.v.m. de panelenquête, minstens gedeeltelijk te wijten aan een ruime vertegenwoordiging van het woon-werkverkeer per fiets op trajecten van en naar de stad Antwerpen.
- Een oververtegenwoordiging van de oudste leeftijdsgroep (en vnl. mannen) onder de recreatieve fietsers in het fietsonderzoek i.v.m. de panelenquête, mogelijk gedeeltelijk te wijten aan de rekruteringsmethode, waarbij o.a. op ‘topdagen’ intensief geflyerd werd langs het FKNW, aan het feit dat de meest frequente recreatieve fietsers – voornamelijk 55-plussers – ook het meeste kans hadden om gerekruteerd te worden (flyers krijgen, panelen zien, ...), en aan een mogelijk hogere betrokkenheid t.a.v. het onderzoek bij diezelfde groep van fervente fietsrecreanten.
- Een scheeftrekking in het fietsonderzoek ten voordele van zeer frequente fietsers en (bijna-) dagelijks afgelegde fietstrajecten, eveneens voor een stuk eigen aan de gehanteerde methode (rekrutering) en gerelateerd aan een grotere mate van betrokkenheid bij het onderwerp van het onderzoek.

RECREATIEF FIETSEN	Man	Vrouw	< 34	35-54	55+	Lager opgeleid	Hoger opgeleid
Fiets-onderzoek	63%	37%	7%	24%	69%	56%	44%
Panel-enquête	51%	49%	28%	37%	35%	67%	33%

FUNCTIEEL FIETSEN	Man	Vrouw	< 34	35-54	55+	Lager opgeleid	Hoger opgeleid
Fiets-onderzoek	50%	50%	24%	46%	30%	36%	64%
Panel-enquête	52%	48%	30%	37%	33%	66%	34%

Tabel 11: Vergelijking PANELENQUETE en FIETSONDERZOEK (ongewogen)

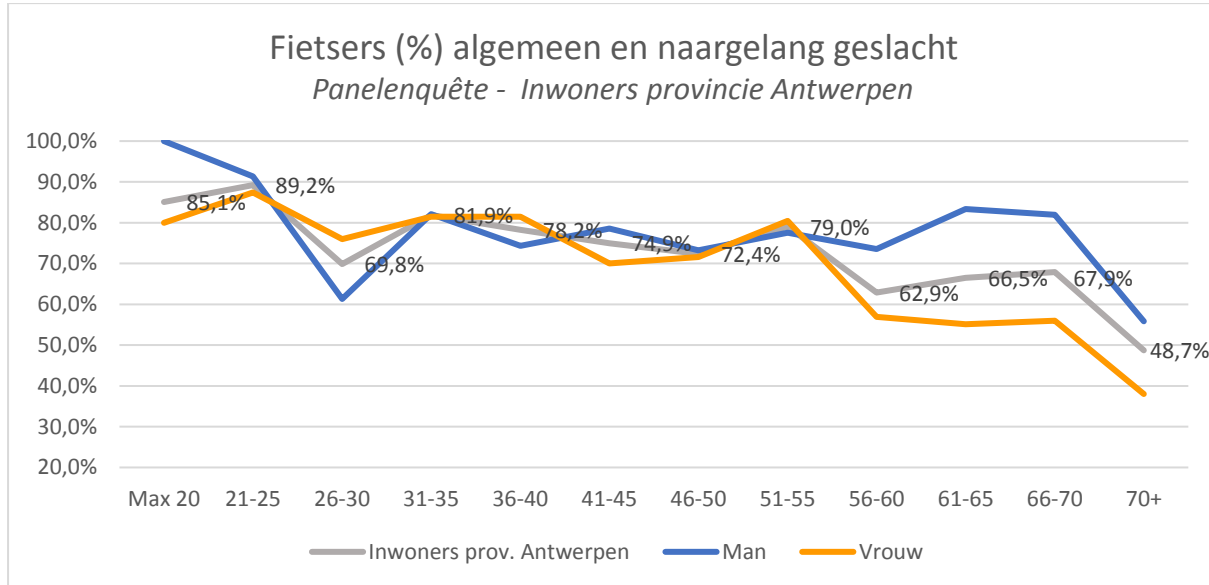
Op basis van deze informatie werd de steekproef van recreatieve resp. functionele fietsers in het fietsonderzoek **gecorrigeerd door een weging op basis van geslacht, leeftijd en opleiding**, overeenkomstig de profielkenmerken van beide groepen fietsers volgens de panelenquête.

Na deze wegingscorrectie kan het profiel van de fietsers in het fietsonderzoek beschreven worden zoals in onderstaande tabel, waarbij meteen ook duidelijke significante verschillen tussen de functionele en recreatieve fietsers in het fietsonderzoek naar voren komen (voor meer details: zie Deel II respectievelijk Deel III van dit rapport).

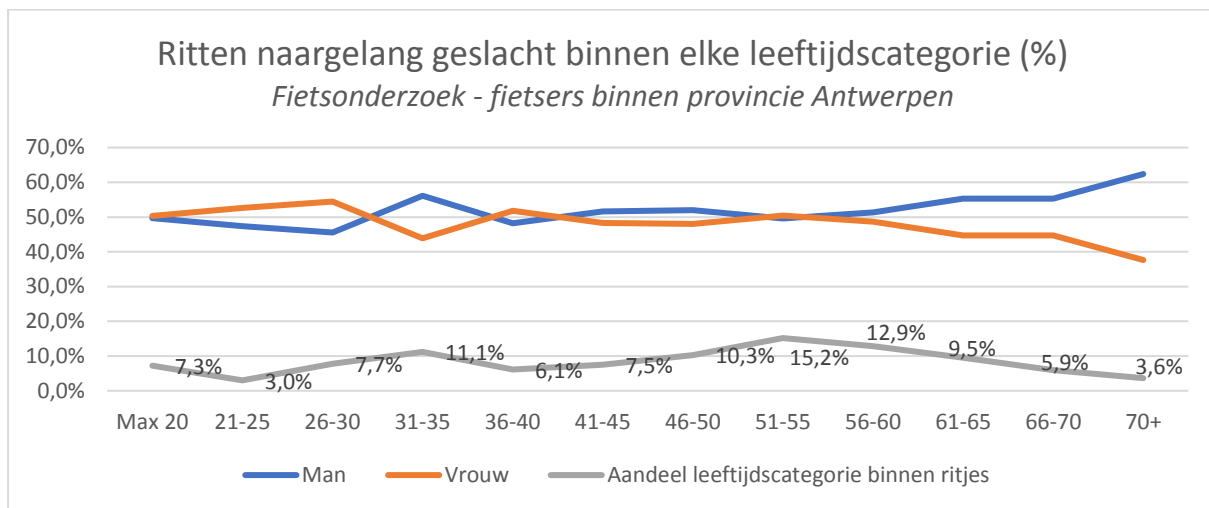
		Totaal		RECREATIEF		FUNCTIONEEL	
		N	6094	N	1813	N	4281
Ik ben een...	(n)	6094	100,0%	1813	100%	4281	100%
	Man	3159	51,8%	937	52%	2221	52%
	Vrouw	2936	48,2%	876	48%	2060	48%
Wat is je leeftijd?	(n)	6094	100,0%	1813	100%	4281	100%
	17 jaar of jonger	364	6,0%	45	3%	319	8%
	18 - 24 jaar	210	3,4%	43	2%	166	4%
	25 - 39 jaar	1496	24,5%	382	21%	1114	26%
	40 - 49 jaar	1019	16,7%	295	16%	724	17%
	50 - 64 jaar	2327	38,2%	717	40%	1609	38%
	65 jaar en ouder	680	11,2%	332	18%	348	8%
Wat is je leeftijd?	(n)	6094	100,0%	1813	100%	4281	100%
	<= 34 jaar	1698	27,9%	401	22%	1297	30%
	35 - 54 jaar	2310	37,9%	725	40%	1585	37%
	55+ jaar	2086	34,2%	688	38%	1398	33%
	GEMIDDELDE LEEFTIJD	6094	46,4	1813	49,9	4281	44,9
Wat is het hoogste onderwijsniveau dat je voltooid hebt of momenteel volgt?	(n)	6094	100,0%	1813	100%	4281	100%
	Hoogstens lager secundair	1180	19,4%	425	23%	755	18%
	Hoogstens hoger secundair	2819	46,3%	753	42%	2066	48%
	Hoger onderwijs	2096	34,4%	636	35%	1460	34%
Wat is je beroepsstatuut?	(n)	6094	100,0%	1813	100%	4281	100%
	Werkend, in loondienst of als zelfstandige	4034	66,2%	1074	59%	2960	69%
	Werkzoekend	130	2,1%	37	2%	93	2%
	Huisvrouw of huisman	210	3,5%	100	6%	110	3%
	Student of scholier	485	8,0%	67	4%	418	10%
	(Brug)gepensioneerd	977	16,0%	445	25%	532	12%
	Andere	258	4,2%	91	5%	167	4%
Wat is de samenstelling van je gezin?	(n)	6094	100,0%	1813	100%	4281	100%
	Alleenstaand zonder kinderen	875	14,4%	230	12,7%	646	15,1%
	Alleenstaand met kind(eren)	324	5,3%	86	4,7%	239	5,6%
	Koppel zonder kinderen	1633	26,8%	537	29,6%	1096	25,6%
	Koppel met kind(eren)	2894	47,5%	865	47,7%	2030	47,4%
	Andere situatie	369	6,1%	97	5,4%	272	6,3%
Wat is de postcode van de gemeente waar je woont?	(n)	6094	100%	1813	100%	4281	100%
	Provincie Antwerpen	5737	95%	1625	90%	4112	96%
	Buiten provincie Antwerpen	357	5%	188	10%	169	4%
Wat is de postcode van de gemeente waar je woont?	(n)	6094	100%	1813	100%	4281	100%
	Verstedelijk	3308	55%	810	45%	2498	58%
	Landelijk	2741	45%	972	55%	1769	42%

Tabel 12: Socio-demografisch profiel fietsers (FIETSONDERZOEK)

### Genderkloof in fietsgebruik?



Figuur 20 Fietsgebruik naar geslacht en leeftijd (PANELENQUETE)

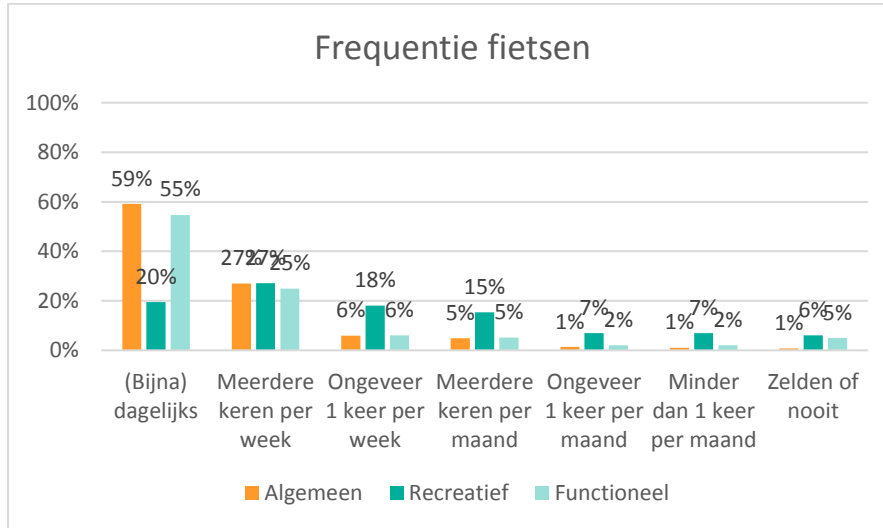


Figuur 21 Fietsgebruik naar geslacht en leeftijd (FIETSONDERZOEK)

	Leeftijd											
	Max 20	21-25	26-30	31-35	36-40	41-45	46-50	51-55	56-60	61-65	66-70	70+
	(A) 442	(B) 182	(C) 471	(D) 678	(E) 370	(F) 455	(G) 627	(H) 924	(I) 784	(J) 579	(K) 362	(L) 221
(n)	442	182	471	678	370	455	627	924	784	579	362	221
Man	49,6%	47,4%	45,5%	56,2% C	48,2%	51,7%	52,0%	49,6%	51,3%	55,3%	55,3%	62,4% C H
Vrouw	50,4%	52,6%	54,5% D L	43,8%	51,8%	48,3%	48,0%	50,4% L	48,7%	44,7%	44,7%	37,6%

Tabel 13: Fietsgebruik naar geslacht en leeftijd (FIETSONDERZOEK)

Net als de panelenquête wijst ook het fietsonderzoek op een **genderkloof** wat betreft het fietsgebruik. **Hoewel vrouwen tussen 26 en 30-jarige leeftijd iets vaker fietser zijn (panelenquête) en sterker gerepresenteerd zijn in het aantal ritten (fietsonderzoek) dan mannen**, keert de genderkloof zich later om ten nadele van de vrouwen. Daar waar tussen 36- en 55-jarige leeftijd de genderkloof in beide onderzoeken verdwijnt, wordt er een nieuwe **genderkloof geïntroduceerd vanaf 56 jaar, waarbij mannen vaker fietser zijn (panelenquête) en ook sterker zijn gerepresenteerd in het aantal ritten (fietsonderzoek) dan vrouwen**. 62,4% van de fietsritten van +70-jarigen in het fietsonderzoek werd gereden door een man.



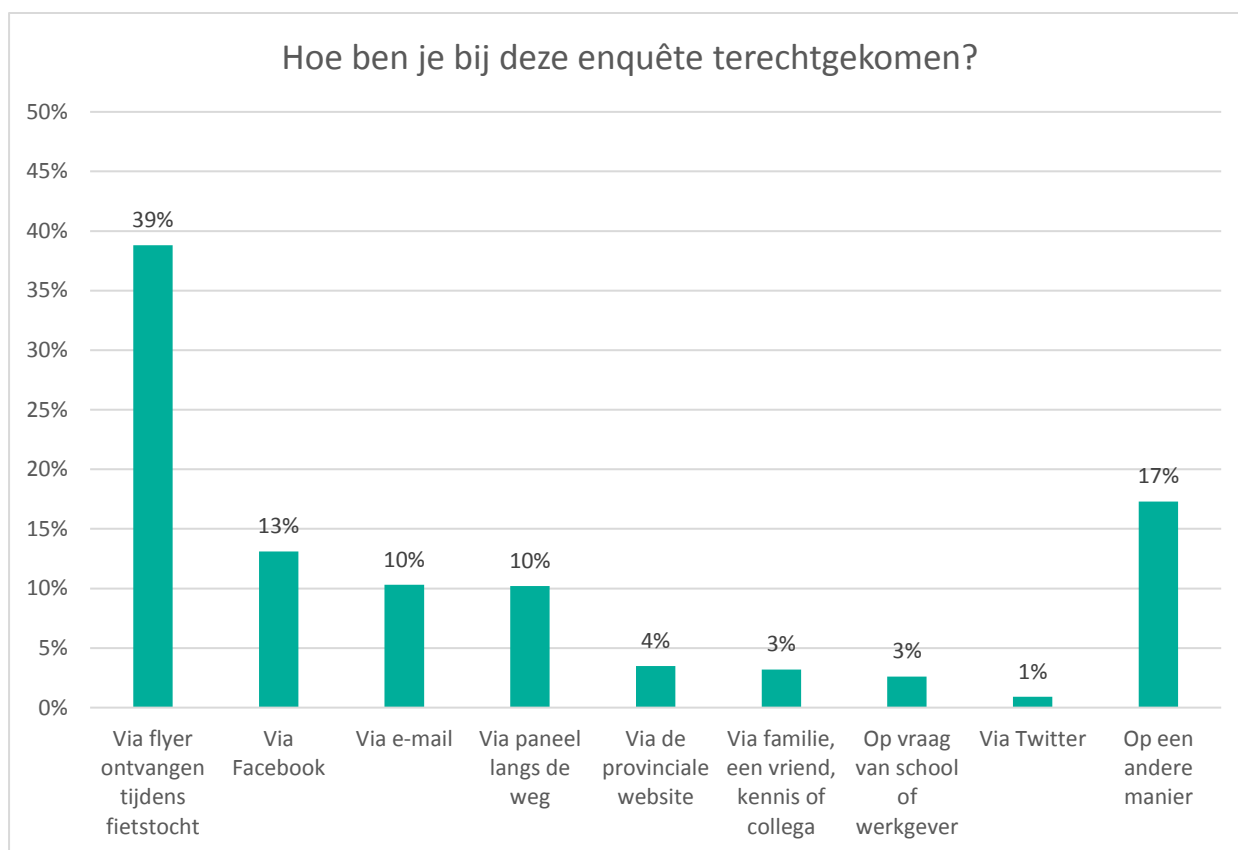
Figuur 22 Fietsfrequentie fietsers (FIETSONDERZOEK)

Bij de interpretatie van de resultaten van het fietsonderzoek in dit rapport blijft het belangrijk om rekening te houden met het gegeven dat de **recreatieve en functionele fietstrajecten waarover wordt gerapporteerd, in grote mate afgelegd werden door respondenten die vrij intensief de fiets gebruiken**. 6 op de 10 respondenten in het fietsonderzoek fietsen (bijna) dagelijks, tegenover 4 op de 10 van de fietsers 18+ die in de provincie Antwerpen wonen (panelenquête). 55% van de functionele fietsers geeft aan bijna dagelijks de fiets voor functionele doeleinden te gebruiken (tegenover 31% van de functionele fietsers in de panelenquête) en 20% van de recreatieve fietsers geeft aan bijna dagelijks een recreatieve fietstocht te maken (tegenover 7% van de recreatieve fietsers in de panelenquête).

## Deel II : Recreatief fietsen

### 2.1. Steekproefkader 'recreatief' fietsonderzoek

#### 2.1.1. Rekrutering recreatieve fietsers



*Figuur 23 Rekrutering recreatieve fietsers (FIETSONDERZOEK)*

39% van de recreatieve fietsers is bij de enquête terechtgekomen via de flyer-acties, 10% via de panelen geplaatst langs de weg, 28% werd online gerekruteerd, en 23% via diverse andere kanalen zoals op persoonlijk aangeven van familie, vrienden of collega's, op vraag van school of werkgever of op een andere manier (overwegend op basis van communicatie omtrent het onderzoek in de media of via andere platformen).

	Totaal		Geslacht		Leeftijd			Opleiding		Woonplaats	
			Man	Vrouw	<= 34 jaar	35 - 54 jaar	55+ jaar	Lager opgeleid	Hoger opgeleid	Provincie Antwerpen	Buiten provincie Antwerpen
	N	1813	(A) 937	(B) 876	(A) 401	(B) 725	(C) 688	(A) 1178	(B) 636	(A) 1625	(B) 188
Flyer	704	39%	33,1%	45,0% A	26,6%	39,4% A	45,3% A	41,2% B	34,3%	34,6%	74,9% A
Paneel	185	10%	10,5%	9,9%	13,8% C	11,1% C	7,2%	8,4%	13,6% A	10,9% B	4,4%
Online	505	28%	31,6% B	23,8%	35,1% B C	25,8%	25,7%	25,6%	32,0% A	29,4% B	14,3%
Andere	419	23%	24,8%	21,3%	24,5%	23,6%	21,8%	24,8% B	20,1%	25,1% B	6,4%

Tabel 14: Rekrutering recreatieve fietsers (FIETSONDERZOEK)

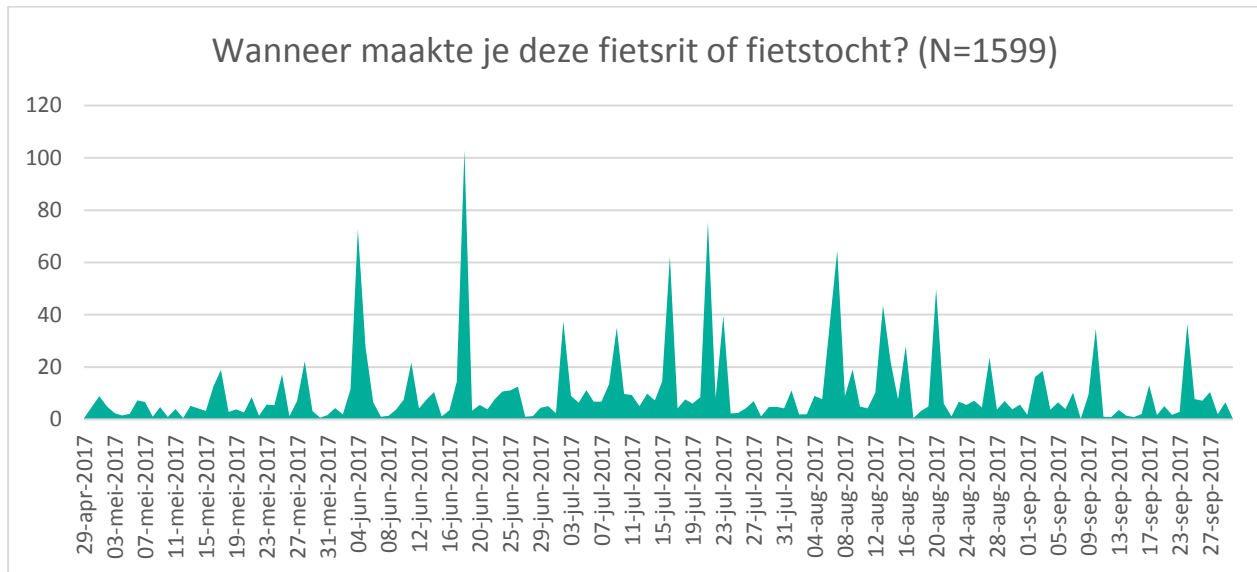
Er werden significant **meer recreatieve fietsers uit de jongste leeftijdsgroep gerekruteerd via online kanalen** (in het bijzonder via Facebook: 23% van de respondenten jonger dan 35 jaar) en via panelen langs de weg, terwijl **via de flyer-acties eerder recreatieve fietsers uit de oudste leeftijdsgroep** werden bereikt (tot 45% van de 55-plussers).

Driekwart van de recreatieve fietsers afkomstig van buiten de Provincie Antwerpen kwam bij de enquête terecht via de onderweg uitgedeelde flyers.

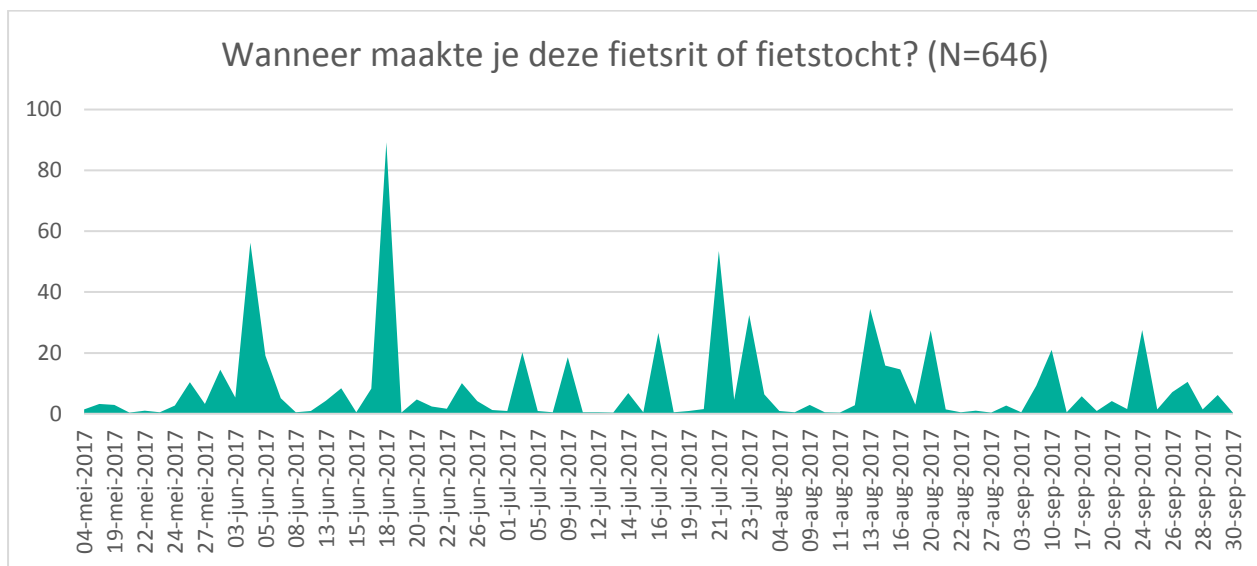
Van de respondenten die aangeven **frequent (meermaals per week) recreatief te fietsen**, werd de grootste groep (43%) bereikt **via de flyers**, terwijl het grootste deel (eveneens 43%) van de respondenten die aangeven slechts sporadisch, d.w.z. minder dan maandelijks, recreatief te fietsen, **via Facebook of andere online kanalen** bij de enquête terecht kwam.

47% van de recreatieve fietsers die een fietsrit maakten via het FKNW geven aan via een flyer bij de enquête terecht te zijn gekomen tegenover 28% van de recreatieve fietsers die geen fietstraject via het FKNW aflegde. Een overzicht van de locaties waar de flyer ontvangen werd of het paneel werd opgemerkt, is te vinden in bijlage.





Figuur 24: Data recreatieve fietstrajecten (FIETSONDERZOEK)



Figuur 25: Data recreatieve fietstrajecten van respondenten gerekruteerd via flyer (FIETSONDERZOEK)

12% van alle recreatieve fietsers en 8% van de recreatieve fietsers gerekruteerd via een flyer konden niet precies aangeven op welke dag ze de fietsrit maakten waarover ze in het onderzoek rapporteerden. 53% van de respondenten gerekruteerd via flyer, ontvingen deze flyer tijdens een fietsrit op een zondag.

### 2.1.2. Socio-demografisch profiel recreatieve fietsers

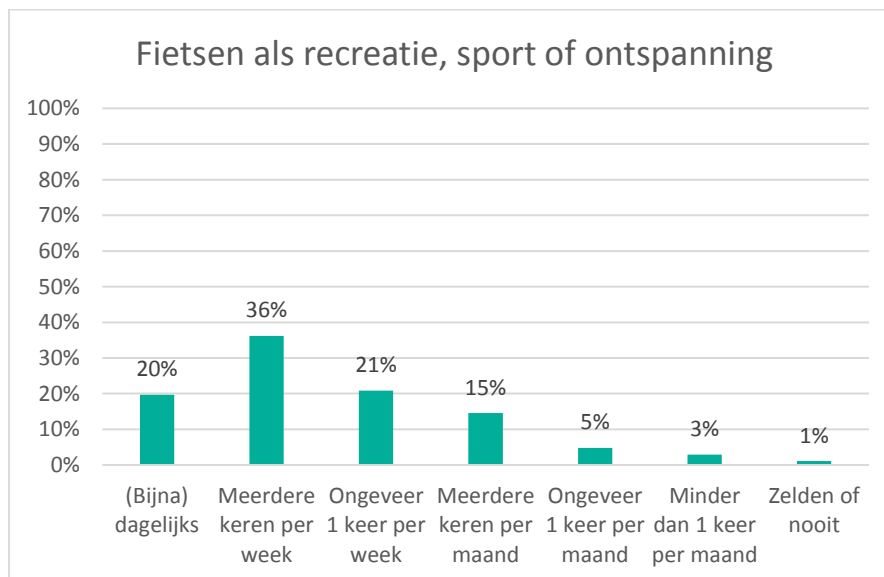
		Totaal		Motief fietsrit	
				Om actief te sporten	Als ontspanning
		N	1813	(A) 453	(B) 1360
Ik ben een...	(n)	1813	100,0%	453	1360
	Man	937	51,7%	70,7% B	45,3%
	Vrouw	876	48,3%	29,3%	54,7% A
Wat is je leeftijd?	(n)	1813	100,0%	453	1360
	17 jaar of jonger	45	2,5%	4,9% B	1,6%
	18 - 24 jaar	43	2,4%	2,7%	2,3%
	25 - 39 jaar	382	21,1%	34,5% B	16,6%
	40 - 49 jaar	295	16,3%	18,5%	15,5%
	50 - 64 jaar	717	39,5%	30,2%	42,7% A
	65 jaar en ouder	332	18,3%	9,2%	21,3% A
Wat is je leeftijd?	(n)	1813	100,0%	453	1360
	<= 34 jaar	401	22,1%	36,2% B	17,4%
	35 - 54 jaar	725	40,0%	44,0% B	38,7%
	55+ jaar	688	37,9%	19,9%	43,9% A
	GEMIDDELDE LEEFTIJD	1813	49,9	43,6	52,0 A
Wat is het hoogste onderwijsniveau dat je voltooid hebt of momenteel volgt?	(n)	1813	100,0%	453	1360
	Hoogstens lager secundair	425	23,4%	15,6%	26,0% A
	Hoogstens hoger secundair	753	41,5%	39,5%	42,2%
	Hoger onderwijs	636	35,0%	44,8% B	31,8%
Wat is je beroepsstatuut?	(n)	1813	100,0%	453	1360
	Werkend, in loondienst of als zelfstandige	1074	59,2%	76,7% B	53,4%
	Werkzoekend	37	2,0%	0,5%	2,5% A
	Huisvrouw of huisman	100	5,5%	1,5%	6,9% A
	Student of scholier	67	3,7%	4,2%	3,5%
	(Brug)gepensioneerd	445	24,5%	12,7%	28,5% A
	Andere	91	5,0%	4,4%	5,2%
Wat is de samenstelling van je gezin?	(n)	1813	100,0%	453	1360
	Alleenstaand zonder kinderen	230	12,7%	16,8% B	11,3%
	Alleenstaand met kind(eren)	86	4,7%	3,6%	5,1%
	Koppel zonder kinderen	537	29,6%	28,0%	30,1%
	Koppel met kind(eren)	865	47,7%	46,6%	48,0%
	Andere situatie	97	5,4%	5,0%	5,5%
Herkomst	(n)	1813	100,0%	453	1360
	Provincie Antwerpen	1625	89,6%	97,0% B	87,2%
	Buiten provincie Antwerpen	188	10,4%	3,0%	12,8% A
Woonplaats	(n)	1813	100,0%	453	1360
	Verstedelijk	810	45,4%	51,7% B	43,3%
	Landelijk	972	54,5%	48,3%	56,7% A

Tabel 15: Socio-demografisch profiel recreatieve fietsers (FIETSONDERZOEK)

De **gemiddelde leeftijd van de recreatieve fietsers in het fietsonderzoek is 50 jaar**, variërend van 43,6 jaar bij de actieve sporters tot 52 jaar bij de fietsers 'ter ontspanning'. Naar verhouding zijn de recreatieve fietsers in dit onderzoek jonger dan bij vorige studies in 2006 en 2012 toen de gemiddelde leeftijd van de respondenten 55 jaar was. Met name de leeftijdsgroep 25-39j is significant groter dan in 2012 (21% i.p.v. 12% in 2012) en de leeftijdsgroep +65j significant kleiner (18% i.p.v. 26%).

Respondenten afkomstig van buiten de Provincie Antwerpen (10% van de totale steekproef) zijn significant vaker vrouwelijk en van hogere leeftijd. 55% van deze respondenten zijn vrouwen (tegenover 48% gemiddeld) en 51% zijn 55-plussers (t.o.v. 38% gemiddeld). De gemiddelde leeftijd binnen deze groep bedraagt 54 jaar tegenover 49 jaar bij de respondenten die in de Provincie Antwerpen wonen. Een kwart van de respondenten met een woonplaats buiten de Provincie Antwerpen (2,4% van de totale steekproef) woont in Nederland.

### 2.1.3. Fietsfrequentie recreatieve fietsers



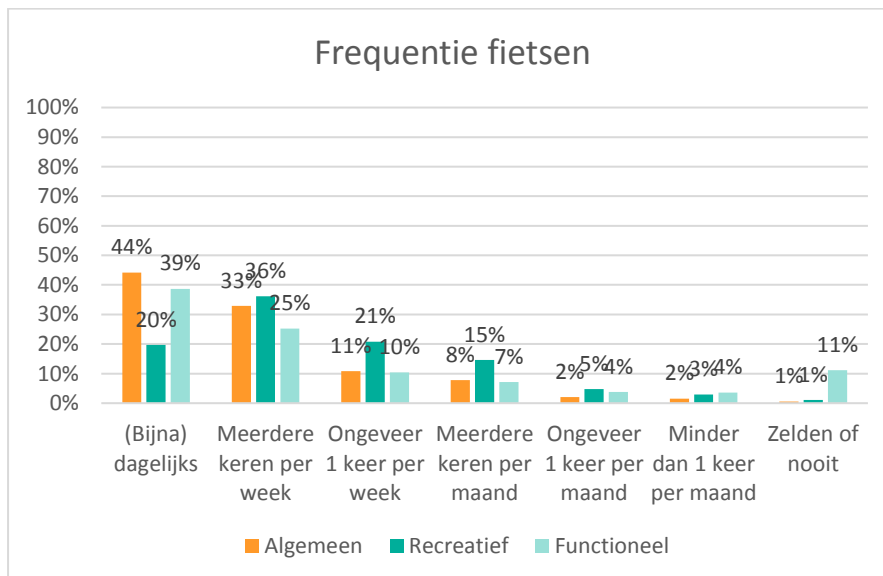
*Figuur 26 Fietsfrequentie recreatieve fietsers – recreatief (FIETSONDERZOEK)*

77% van de respondenten die in het onderzoek rapporteren over een recreatief fietstraject, maken minstens 1 keer per week een recreatieve fietsrit, 1 op de 5 doet dat bijna dagelijks en nog eens 36% meerdere keren per week. Zoals aangegeven betekent dit een **oververtegenwoordiging van frequente fietsers in het fietsonderzoek**. Op basis van de panelenquête blijkt bv. 'slechts' 37% van de recreatieve fietsers dat wekelijks te doen, en 7% op bijna-dagelijkse basis.

	Totaal		Geslacht		Leeftijd			Opleiding		Woonplaats	
			Man	Vrouw	<= 34 jaar	35 - 54 jaar	55+ jaar	Lager opgeleid	Hoger opgeleid	Provincie Antwerpen	Buiten provincie Antwerpen
	N	1813	(A) 937	(B) 876	(A) 401	(B) 725	(C) 688	(A) 1178	(B) 636	(A) 1625	(B) 188
(Bijna) dagelijks	357	20%	22,1% B	17,1%	14,2%	14,9%	27,8% A B	22,9% B	13,6%	19,4%	21,8%
Meerdere keren per week	656	36%	41,8% B	30,1%	31,6%	34,4%	40,8% A B	37,2%	34,3%	36,8%	31,2%
Meerdere keren per maand	642	35%	30,2%	41,0% A	37,7% C	41,9% C	27,2%	33,0%	39,9% A	34,7%	41,6%
Minder vaak	159	9%	5,9%	11,8% A	16,5% B C	8,8% C	4,2%	6,9%	12,2% A	9,2%	5,4%

Tabel 16: Fietsfrequentie recreatieve fietsers (FIETSONDERZOEK)

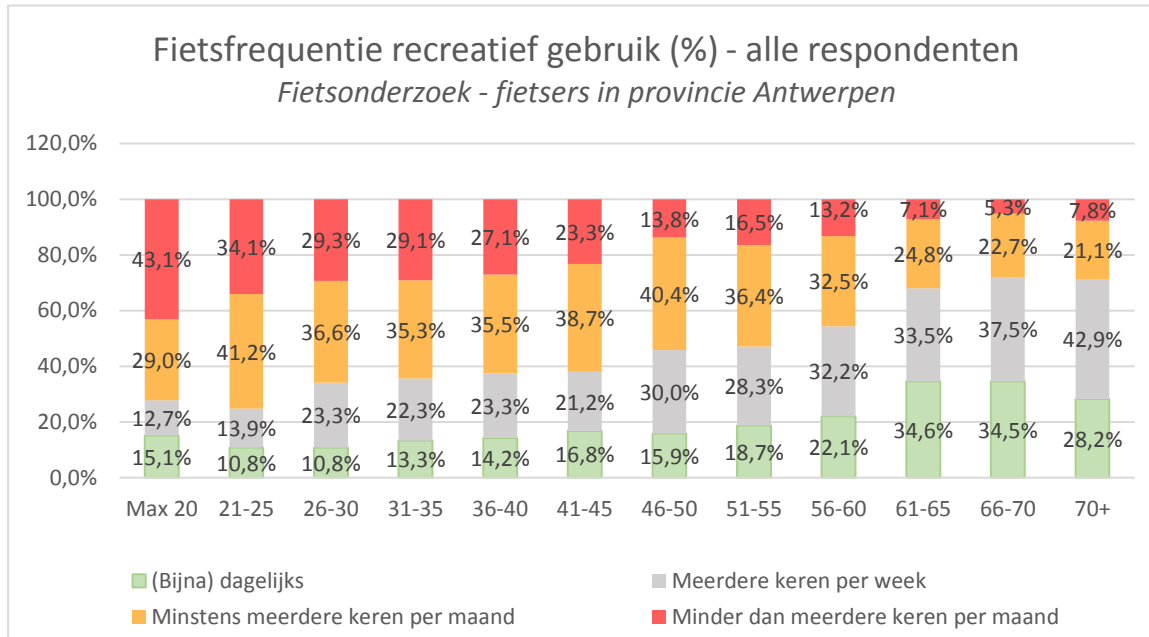
De frequentie waarmee de respondenten recreatief fietsen verschilt sterk tussen mannen en vrouwen en naargelang de leeftijd (55-plusser of niet). 70% van wie een fietsrit aflegde om actief te sporten, fietst meerdere keren per week om recreatieve redenen, tegenover 50% van wie een fietsrit aflegde als ontspanning. Er is geen significant verschil in recreatieve fietsfrequentie naargelang gebruik van elektrische en niet-elektrische fietsen.



Figuur 27 Fietsfrequentie recreatieve fietsers – algemeen (FIETSONDERZOEK)

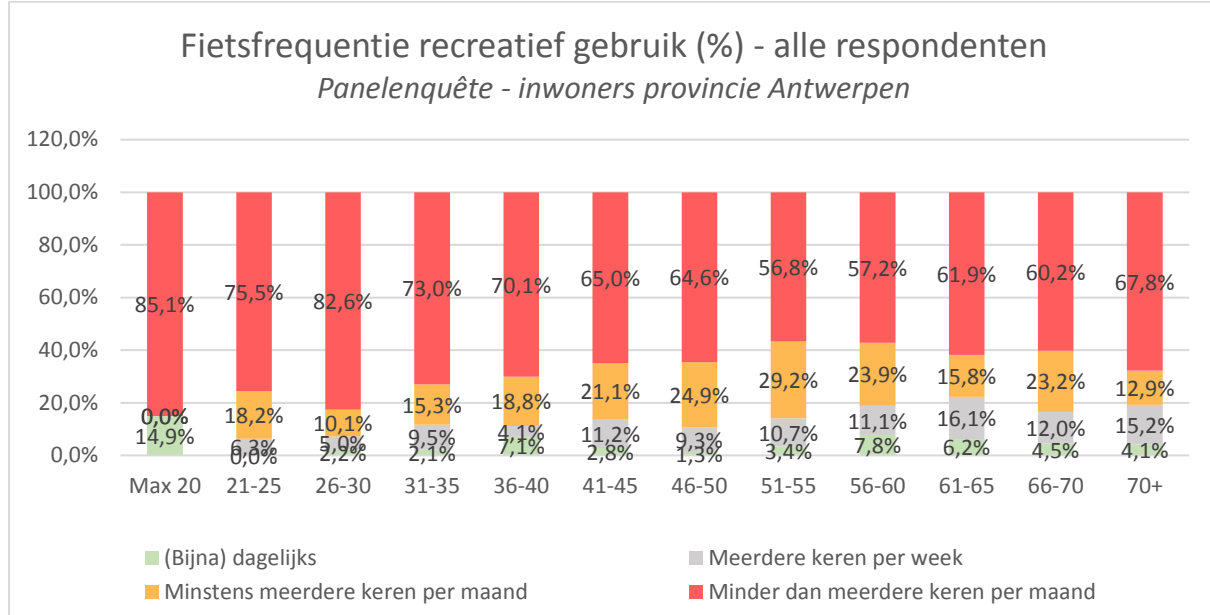
**Recreatief en functioneel fietsen gaan hand in hand:** drie kwart van de recreatieve fietsers gebruikt de fiets ook wekelijks voor functionele verplaatsingen, 4 op de 10 zelfs zo goed als dagelijks.

*Impact van leeftijd op fietsfrequentie*



*Figuur 28 Fietsfrequentie recreatief naar leeftijd (FIETSONDERZOEK)*

Onder fietsers binnen de provincie Antwerpen neemt, over het algemeen, de frequentie van recreatief fietsen toe naarmate de leeftijd stijgt. Vooral **na 45 jaar is er een daling zichtbaar van het aantal fietsers die minder dan meerdere keren per maand de fiets recreatief gebruiken**. Vanaf 60 jaar zien we een opmerkelijke stijging in de frequentie – (bijna) dagelijks – van recreatieve fietstochten. **Fietsers in de provincie Antwerpen tussen 61 en 70 maken het vaakst recreatieve fietsritten.**



Figuur 29 Fietsfrequentie recreatief naar leeftijd (PANELENQUETE)

Uit de panelenquête blijkt dat deze oudere leeftijdsgroep niet meer of minder fietstochten maakt dan de overige leeftijdsgroepen: zowat 4 op de 10 maken minstens meerdere keren per maand een recreatieve fietstocht, een frequentie die gelijkaardig is aan de frequentie binnen de leeftijdsgroepen van 41 tot 60 jaar en een stuk hoger ligt dan de frequentie van recreatieve fietsritten bij fietsers jonger dan 41 jaar. Uit de panelenquête komt dus een minder uitgesproken beeld naar voren: **vanaf een leeftijd van 40+ zien we een stijging in het recreatieve fietsgebruik.**

In het onderzoek wordt verder een onderscheid gemaakt tussen drie types van recreatieve fietsers en fietsritten:

- **Fietstocht:** een recreatieve tocht per fiets die vertrekt vanuit de woon-, verblijf- of vakantieplaats (uitgezonderd fietsvakanties).
- **Fietsdaguitstap:** een recreatieve daguitstap met fietsen als hoofddoel waarbij het startpunt van de fietstocht ligt op een afstand meer dan 20km van de woon-, verblijf- of vakantieplaats (uitgezonderd fietsvakanties) én waarbij de uitstap eveneens minimum vier uur duurt (reistijd van en naar start- en eindpunt inbegrepen).
- **Fietsvakantie:** een vakantie met fietsen als hoofddoel en minimaal één overnachting.

Onderstaande tabel geeft het gemiddeld aantal fietstochten, -daguitstappen en -vakanties dat door de recreatieve fietsrespondenten in de voorbije 12 maanden zijn gemaakt, in het algemeen en binnen de provincie Antwerpen. Daaruit blijkt dat er gemiddeld ongeveer één fietsvakantie per jaar en één fietsdaguitstap per maand worden gemaakt.

Hoe vaak maakte je, bij benadering, de voorbije 12 maanden ...	N	Gemiddeld aantal
fietsvakanties	1060	1,3
fietsvakanties in de provincie Antwerpen	1063	0,7
fietsdaguitstappen	1217	12,0
fietsdaguitstappen in de provincie Antwerpen	1267	9,3
fietstochten	1490	42,1
fietstochten in de provincie Antwerpen	1577	35,4

Tabel 17: Type recreatieve fietsers (FIETSONDERZOEK)

#### 2.1.4. Profielverschillen recreatieve fietsers tussen panelenquête en fietsonderzoek

		Profielen recreatieve fietsers	
		Recreatieve fietsers (fietsonderzoek)	Recreatieve fietsers (panelenquête)
		(A) 1813	(B) 602
Ik ben een...	(n)	1813	602
	Man	52%	51%
	Vrouw	48%	49%
Wat is je leeftijd?	(n)	1813	602
	<= 34 jaar	22%	28% A
	35 - 54 jaar	40%	37%
	55+ jaar	38%	35%
Leeftijd	(n)	1813	602
	Max 20	3% B	1%
	21-25	2%	7% A
	26-30	8%	9%
	31-35	11%	11%
	36-40	4%	6,0% A
	41-45	6%	7%
	46-50	12%	11%
	51-55	19% B	15%
	56-60	10% B	7%
	61-65	11% B	7%
	66-70	9,2%	11%
	70+	6,5%	9% A
Opleiding	(n)	1813	602
	Lager opgeleid	65%	67%
	Hoger opgeleid	35%	33%
Gezins- samenstelling	(n)	1813	602
	Aleenstaand zonder kind(eren)	12,7%	22% A
	Alleenstaand met kind(eren)	5%	5%
	Koppel zonder kind(eren)	29,6%	41% A
	Koppel met kind(eren)	48% B	32%
Andere situatie	5% B	0%	
Alleenstaand of koppel?	(n)	1813	602
	Alleenstaand	17%	27% A
	Koppel	77% B	73%
	Andere situatie	5% B	0%
Beroep	(n)	1813	602
	Werkend, in loondienst of als zelfstandige	59%	59%
	Werkzoekend	2%	3%
	Huisvrouw/huisman	6% B	3%
	Student/scholier	3,7%	7% A
	(Brug)gepensioneerd	25%	22%
	Andere	5%	6%



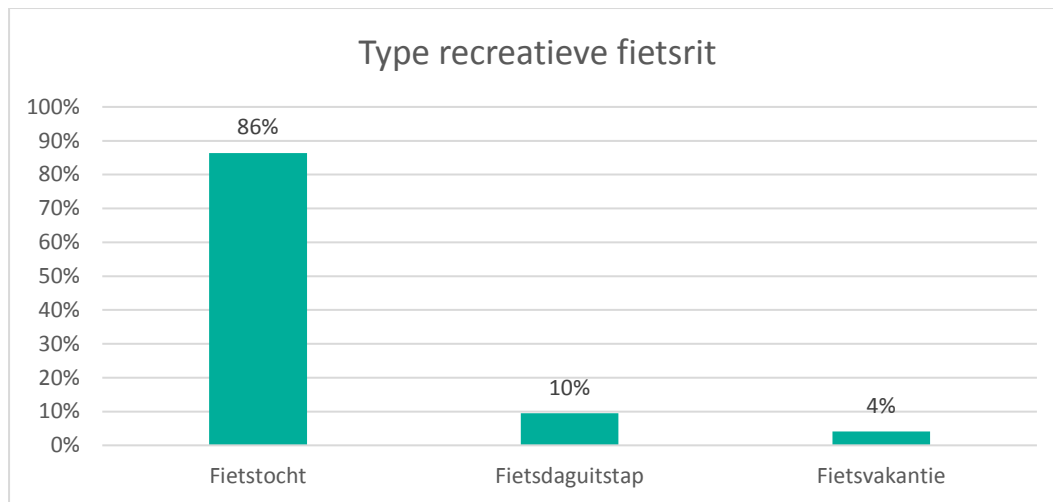
Verstedelijking (2 niveaus)	(n)	1781	601
	verstedelijkt	45%	59% A
	landelijk	55% B	41%
Frequentie recreatieve fietsritten	(n)	1813	602
	(Bijna) dagelijks	20% B	6%
	Meerdere keren per week	36% B	17%
	Minstens meerdere keren per maand	35,4%	32%
	Minder dan meerdere keren per maand	9%	45% A
Frequentie functionele fietsritten	(n)	1813	602
	(Bijna) dagelijks	39% B	29%
	Meerdere keren per week	25%	24%
	Minstens meerdere keren per maand	18%	23% A
	Minder dan meerdere keren per maand	19%	23% A
Bezit (panel) of rit (fietsonderzoek) met elektrische fiets	(n)	1813	602
	Geen elektrische fiets	72%	70%
	Elektrische fiets	28%	30%

**Tabel 18: Profielverschillen recreatieve fietsers (FIETSONDERZOEK / PANELENQUETE))**

Het profiel van de recreatieve fietser uit het panelenquête enerzijds en het fietsonderzoek anderzijds werd vergeleken aan de hand van enkele socio-demografische variabelen en de belangrijkste variabelen omtrent fietsgedrag. **Verschillen op socio-demografisch vlak zijn aanwezig, maar de verschillen zijn veelal klein.** De groep **recreatieve fietsers** uit de panelenquête is jonger ( $= < 34$  jaar) dan hetzelfde type fietser uit het fietsonderzoek. Vooral 50+'ers zijn iets vaker aanwezig als recreatieve fietser binnen het fietsonderzoek. Dit leeftijdsverschil heeft, niet verrassend, ook een impact op de gezinssamenstelling: de recreatieve fietser uit de panelenquête is iets vaker alleenstaand zonder kind(eren), terwijl hetzelfde type fietser uit het fietsonderzoek vaker koppels met kind(eren) bevat. Hierbij aansluitend is de recreatieve fietser binnen de panelenquête iets meer student/scholier in vergelijking met het fietsonderzoek. De recreatieve fietser binnen het fietsonderzoek heeft ook een hogere kans om landelijk te wonen, terwijl hetzelfde type fietser binnen de panelenquête eerder stedelijk woont. **De verschillen op vlak van fietsgedrag zijn meer uitgesproken.** Over het algemeen fietst zowel de recreatieve fietser binnen het fietsonderzoek een stuk frequenter dan de fietser binnen de panelenquête. Ook dit hoeft niet te verbazen: meer frequentie fietsers hebben immers een hogere kans om gerekruteerd te worden op het veld dan de minder frequente fietser. Het aandeel elektrische fietsen verschilt daarentegen niet tussen de twee steekproeven.

## 2.2. Recreatieve fietsritten

### 2.2.1. Type



*Figuur 30 Type recreatieve fietsritten (FIETSONDERZOEK)*

**86% van de fietstrajecten werd afgelegd in het kader van een fietstocht** – een verplaatsing met als hoofddoel ‘fietsen’, vertrekkend binnen een straal van 20 km van de woon- of tijdelijke verblijfplaats. Slechts **10% van de trajecten is een fietsdaguitstap**, waarbij eerst een verplaatsing werd gemaakt van meer dan 20 km van de woon- of tijdelijke verblijfplaats en met een minimumduur van 4 uren, met ‘fietsen’ als hoofddoel. In 4% van de gevallen ging het om een fietsrit die deel uitmaakte van een vakantie met ‘fietsen’ als hoofddoel en met minimaal één overnachting op een tijdelijke verblijfplaats. 45% van deze fietsvakantiegangers overnachtte op deze vakantie in de provincie Antwerpen.

Terwijl in **vergelijking met de studie in 2012** het % fietsvakantiegangers identiek is (4%), is er een **opvallend verschil** wat betreft fietstochtenmakers (in 2012 56%, nu 86%) respectievelijk fietsdaguitstappers (in 2012 40%, nu 10%).

De rekrutering voor de face-to-face bevraging in 2012 gebeurde in de buurt van zes specifieke locaties (fietsknooppunten) op acht verschillende dagen in de periode tussen half mei en eind juni, waarvan vijf vrije weekend- of brugdagen en drie werkdagen. De rekrutering voor de huidige online bevraging gebeurde op een eerdere continue wijze, van begin mei tot einde september, gedeeltelijk (39%) wel via flyer-acties op specifieke momenten en locaties, maar daarnaast dus vooral ook op meer doorlopende wijze via online en andere kanalen.

Deze verschillen in onderzoeksmethodiek en rekrutering hebben er minstens voor een deel toe geleid dat er ook duidelijke verschillen zijn qua profiel van de fietsrecreanten in beide

onderzoeken. Zo is de onderzoeksgroep in het huidige onderzoek gemiddeld jonger en bestaat ze uit relatief meer werkenden en minder gepensioneerden. Ook het aandeel van inwoners uit de provincie Antwerpen zelf is hoger dan in 2012 (90% vs. 84%).

Daarnaast was de vraagstelling om het type fietser te achterhalen in beide onderzoeken ook niet volstrekt identiek, en bovendien is er geen zekerheid of de definities van deze types ook steeds correct werden geïnterpreteerd door de bevroegde personen.

Dit alles verklaart mogelijk en althans voor een deel de vastgestelde verschillen in de verhouding tussen fietstochten en daguitstappen in beide onderzoeken. Het blijft echter moeilijk uit te maken of er niet ook daadwerkelijk een trend is, en hoe sterk die trend is, naar verhoudingsgewijs minder fietsdaguitstappen en dus minder verplaatsingen naar een verder van de eigen verblijfplaats gelegen startpunt om aan een fietsrit te beginnen.

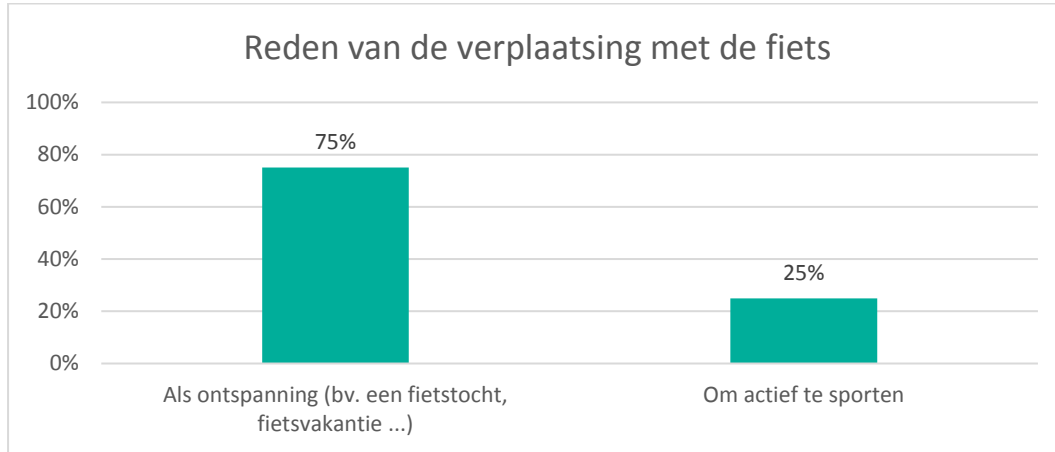
	Totaal		Geslacht		Leeftijd			Opleiding		Woonplaats	
			Man	Vrouw	<= 34 jaar	35 - 54 jaar	55+ jaar	Lager opgeleid	Hoger opgeleid	Provincie Antwerpen	Buiten provincie Antwerpen
	N	1813	(A) 937	(B) 876	(A) 401	(B) 725	(C) 688	(A) 1178	(B) 636	(A) 1625	(B) 188
(n)	1769	98%	909	860	385	709	676	1146	624	1591	179
Fietstocht	1529	86%	89,0% B	83,6%	92,6% B C	86,7%	82,6%	83,9%	90,9% A	89,0% B	62,9%
Fietsdaguitstap	167	10%	7,4%	11,6% A	3,2%	9,3% A	13,2% A	11,2% B	6,2%	7,9%	23,8% A
Fietsvakantie	73	4%	3,6%	4,8%	4,2%	4,1%	4,2%	4,9% B	2,8%	3,1%	13,3% A

Tabel 19: Type recreatieve fietsritten (FIETSONDERZOEK)

De fietstochten (in het huidige onderzoek) werden vaker gemaakt door jongere (hoger opgeleide) mannen, die ook vaker aangeven dat de reden van hun verplaatsing actief sporten is en niet fietsen als (louter) ontspanning. 96% van de verplaatsingen afgelegd om actief te sporten, zijn fietstochten, tegenover 83% van de fietsverplaatsingen ter ontspanning: 11% van deze laatste soort fietsverplaatsingen kadert in een fietsdaguitstap, 5% in een fietsvakantie. 89% van de recreatieve fietsverplaatsingen afgelegd door inwoners van de provincie zijn fietstochten, tegenover 63% van de verplaatsingen afgelegd door respondenten van buiten de provincie, die vaker fietsdaguitstappen (24%) en fietsritten in het kader van fietsvakanties (13%) aflegden.

De e-bike wordt significant vaker gebruikt bij daguitstappen (16% vs. 7% gewone fiets) en minder bij fietstochten (80% vs. 89%).

## 2.2.2. Motief



Figuur 31 Motief recreatieve fietsritten (FIETSONDERZOEK)

Exact drie kwart van de recreatieve fietstrajecten werden afgelegd als ontspanning, 25% om actief te sporten. Actief sporten is significant vaker de reden van de fietstocht bij jongere mannen: 41% van de -35-jarigen, 34% van de mannen (tegenover 15% van de vrouwen) en 32% van de hoger opgeleiden legde een traject af om actief te sporten. Meer dan 90% van de fietsdaguitstappen (91%) en fietsvakantieritten (94%) werden afgelegd als ontspanning, terwijl 73% van de fietstochten als ontspanning en 27% als actieve sportbeoefening werden afgelegd.

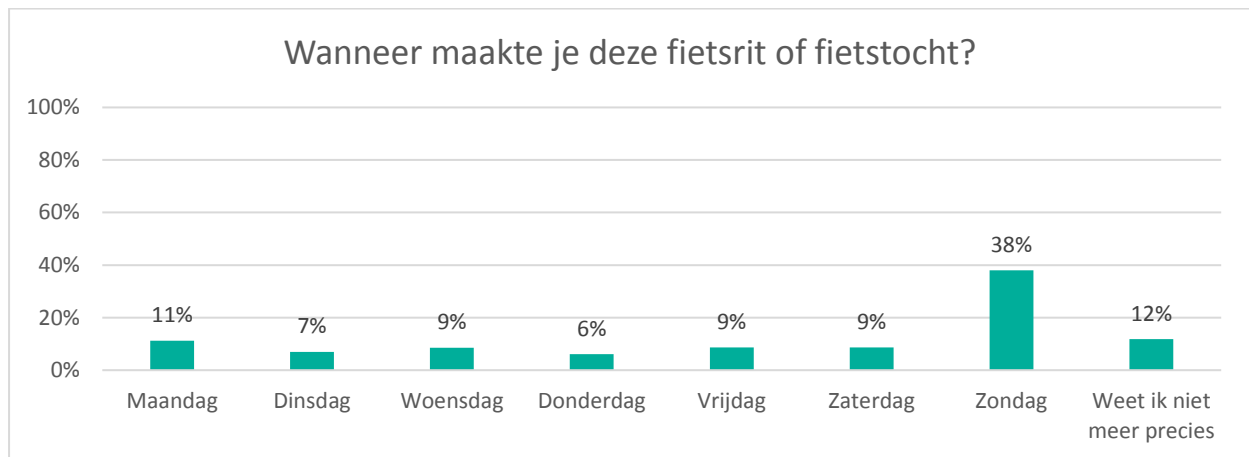
Hoe hoger de leeftijd, hoe meer gefietst wordt 'ter ontspanning' en hoe meer met een e-bike recreatief wordt gefietst. Beide aspecten vallen dan ook gedeeltelijk samen: van liefst 98% van de trajecten afgelegd met een e-bike was 'ontspanning' het doel.

	Totaal		Geslacht		Leeftijd			Opleiding		Woonplaats	
			Man	Vrouw	<= 34 jaar	35 - 54 jaar	55+ jaar	Lager opgeleid	Hoger opgeleid	Provincie Antwerpen	Buiten provincie Antwerpen
	N	1813	(A) 937	(B) 876	(A) 401	(B) 725	(C) 688	(A) 1178	(B) 636	(A) 1625	(B) 188
Als ontspanning	1360	75%	65,8%	84,9% A	59,1%	72,5% A	86,9% A B	78,8% B	68,0%	72,9%	92,8% A
Om actief te sporten	453	25%	34,2% B	15,1%	40,9% B C	27,5% C	13,1%	21,2%	32,0% A	27,1% B	7,2%

Tabel 20: Motief recreatieve fietsritten (FIETSONDERZOEK)

### 2.2.3. Tijd (dagen en uren)

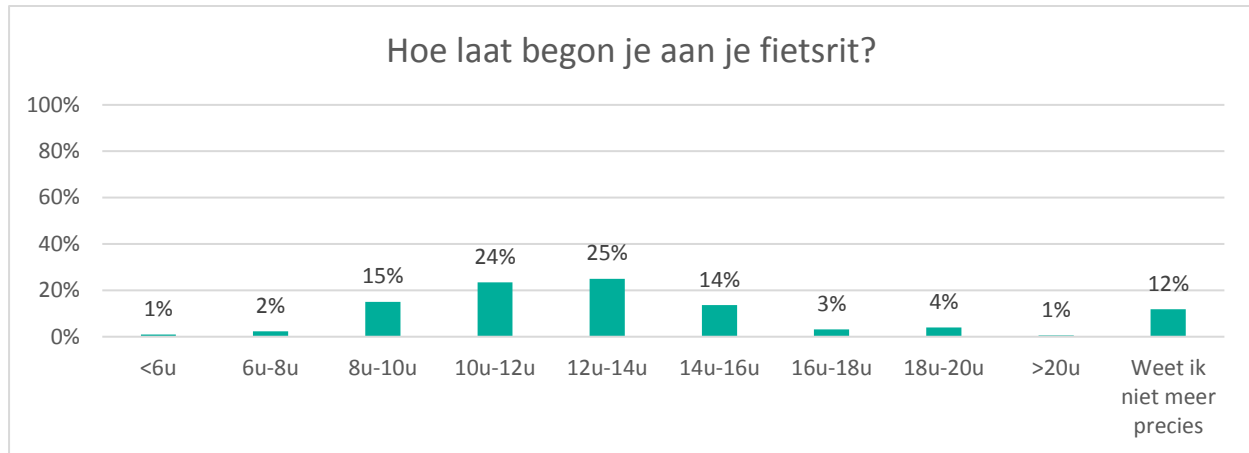
47% van de recreatieve fietsritten werd afgelegd in het weekend, 38% op een zondag. Wie minder vaak recreatief fietst, haalt de fiets ook vaker alleen in het weekend boven voor een fietsritje. Er is **geen relatie vast te stellen tussen tijdstip (weekdag of weekend) en motief (sport of ontspanning)** van de fietsrit. Actieve sporters fietsen wel vaker op vroegere uren (30% vóór 10u en 13% na 16u), terwijl 2 op de 3 fietsritten afgelegd als ontspanning tussen 10u en 16u werden afgelegd (25% vertrek tussen 10u en 12u en 27% vertrek tussen 12u en 14u). In totaal vertrok dan ook bijna de helft (49%) van de recreatieve fietsritten tussen 10u en 14u.



Figuur 32 Dagen recreatieve fietsritten (FIETSONDERZOEK)

	Totaal		Geslacht		Leeftijd			Opleiding		Woonplaats	
			Man	Vrouw	<= 34 jaar	35 - 54 jaar	55+ jaar	Lager opgeleid	Hoger opgeleid	Provincie Antwerpen	Buiten provincie Antwerpen
			(A) 937	(B) 876	(A) 401	(B) 725	(C) 688	(A) 1178	(B) 636	(A) 1625	(B) 188
Weekdag	752	42%	44,4% B	38,4%	34,5%	37,8%	49,5% A B	42,6%	39,4%	42,5% B	32,8%
Weekend	847	47%	43,3%	50,3% A	49,3%	49,0%	42,7%	46,0%	47,9%	45,8%	54,7% A
Weet ik niet meer precies	214	12%	12,3%	11,3%	16,2% C	13,2% C	7,8%	11,3%	12,7%	11,7%	12,5%

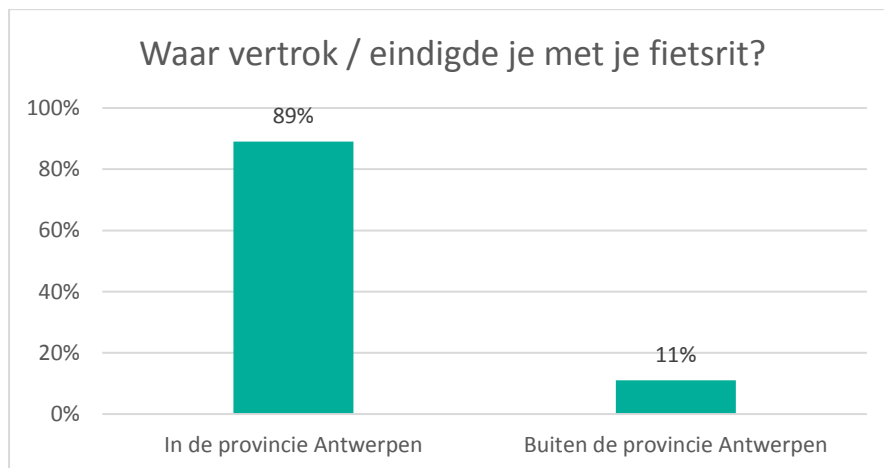
Tabel 21: Dagen recreatieve fietsritten (FIETSONDERZOEK)



Figuur 33 Uren recreatieve fietsritten (FIETSONDERZOEK)

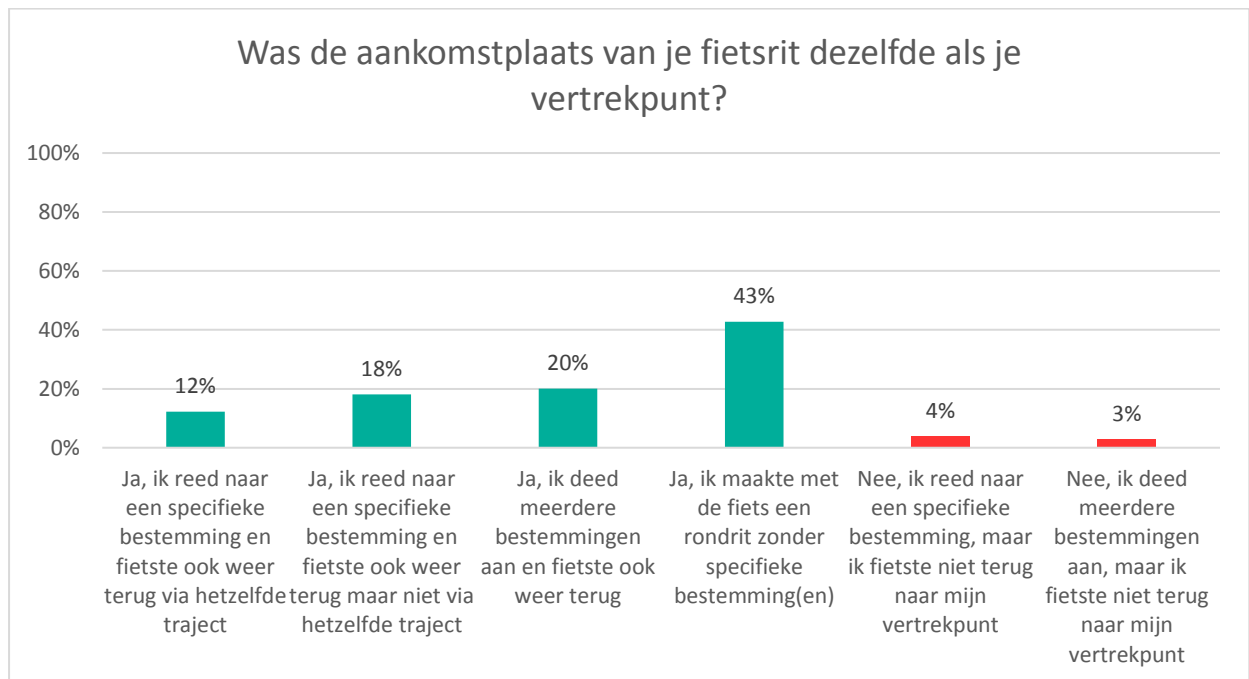
#### 2.2.4. Traject

Bijna 9 op de 10 recreatieve fietsritten vertrokken in de provincie Antwerpen en eindigden er ook, 87% van de ritten als ontspanning en 94% van de ritten om actief te sporten. 64% van de respondenten die buiten de provincie Antwerpen wonen, startten hun fietstraject van buiten de provincie, hoofdzakelijk vanuit Vlaams-Brabant en Nederland. 22% van de fietsdaguitstappers en 33% van de fietsvakantiegangers startten buiten de provincie tegenover slechts 8% van de fietstochtenmakers.



Figuur 34 Start- en eindpunt recreatieve fietsritten (FIETSONDERZOEK)

In 93% van de gevallen was de aankomstplaats dezelfde als het vertrekpunt van de fietsrit. Vaak werd een rondrit zonder specifieke bestemmingen gemaakt (43%), iets wat meer typisch is voor de ritten om actief te sporten (59%) dan voor de ritten als ontspanning (38%). In tweede instantie werden vooral fietsritten naar een specifieke bestemming gemaakt, al dan niet met heen- en terugrit via hetzelfde traject (30%). Niet terugkeren naar het vertrekpunt gebeurde zelden (slechts 2% van de fietstochten en -daguitstappen), tenzij het ging om fietsvakanties (47% van de ritten in dat kader).

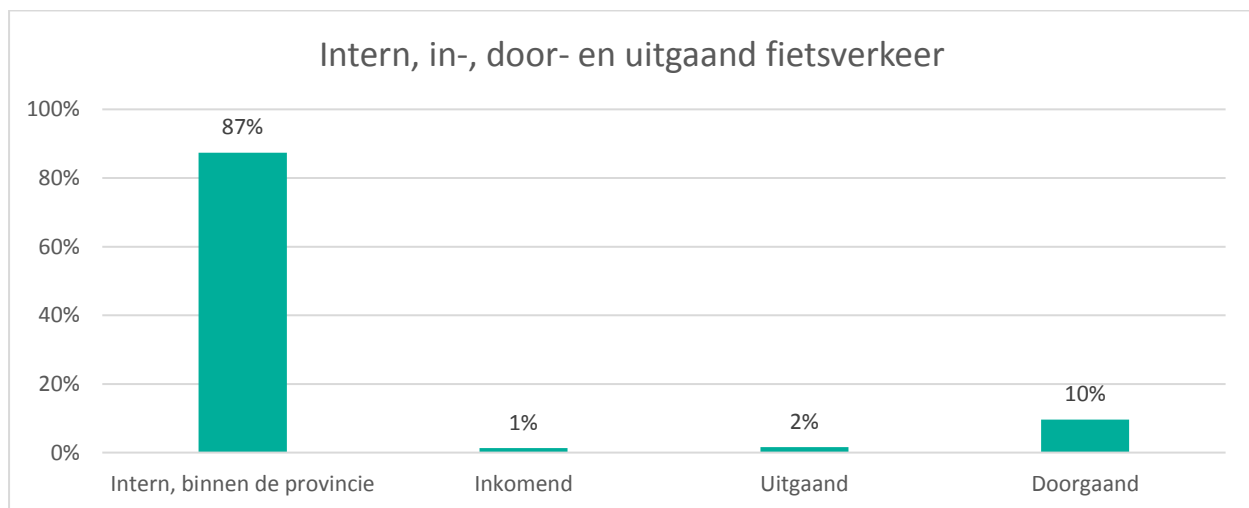


*Figuur 35 Trajectsoort recreatieve fietsritten (FIETSONDERZOEK)*

Finaal geeft dat onderstaand beeld van het **intern (87%)**, in-, door- en uitgaand recreatief fietsverkeer voor de provincie Antwerpen, waarbij 'intern' fietsverkeer evenwel ook de fietsritten omvat waarbij de recreatieve fietser startte en eindigde in de provincie Antwerpen, maar mogelijk ook in naburige provincies of in Nederland is gepasseerd. Het pure interne fietsverkeer door eigen inwoners die binnen de provincie Antwerpen zijn gebleven, kan niet worden becijferd.

Terwijl 94% van de actieve fietsritten startten en eindigden binnen de provincie Antwerpen, was dat voor 85% van de fietsritten ter ontspanning het geval. Het verschil zit vooral in een beduidend hoger aandeel 'doorgaand' verkeer onder de ontspanningsritten (12% tegenover slechts 4% van de ritten als actieve sportbeleving) en in mindere mate ook een hoger aandeel uitgaande ritten als ontspanning (2%) dan als actieve sportactiviteit (0,3%).

Drie kwart van de fietsdaguitstappen zijn 'intern' fietsverkeer, 21% van deze ritten zijn 'doorgaand' fietsverkeer (lusvormige routes waarvan een deel door de provincie Antwerpen is afgelegd). 45% van de fietsritten in het kader van een fietsvakantie startten en eindigden binnen de provincie Antwerpen, terwijl 22% 'doorgaand' fietsverkeer betrof. Bijna een kwart (23%) betrof uitgaande ritten met een bestemming buiten de provincie, slechts 10% was inkomend verkeer.



*Figuur 36 Interne, in-, door- en uitgaande recreatieve fietsritten (FIETSONDERZOEK)*

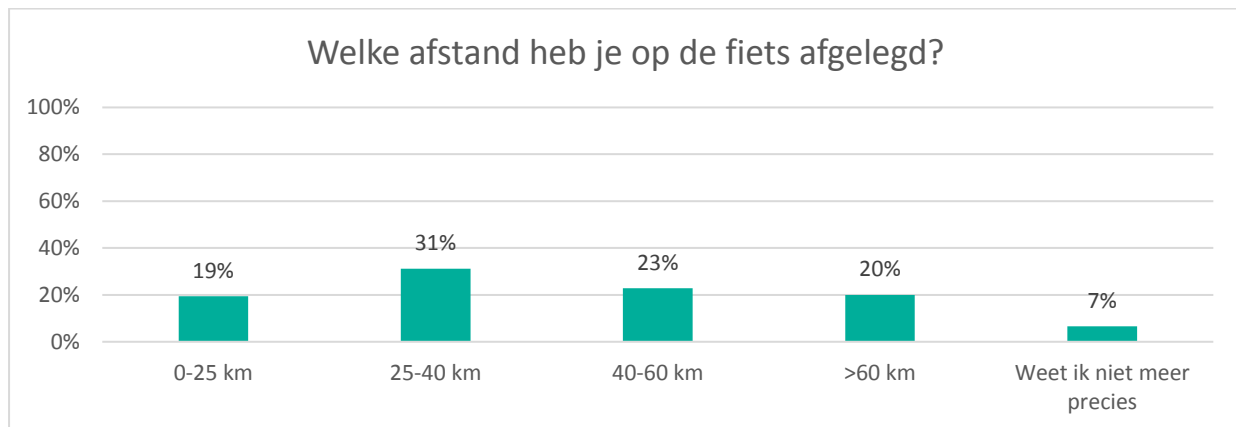


		Totaal		Motief fietsrit		Type fietsrit		
				Om actief te sporten	Als ontspanning	Fietstocht	Fietsdaguitstap	Fietsvakantie
		N	1813	(A) 453	(B) 1360	(A) 1529	(B) 167	(C) 73
Waar vertrok je met je fietsrit?	(n)	1813	100%	453	1360	1529	167	73
	In de provincie Antwerpen	1615	89%	94,4% B	87,3%	91,7% B C	77,9%	67,3%
	Buiten de provincie Antwerpen	199	11%	5,6%	12,7% A	8,3%	22,1% A	32,7% A
Was de aankomstplaats van je fietsrit dezelfde als je vertrekpunt?	(n)	1813	100%	453	1360	1529	167	73
	Ja, ik reed naar een specifieke bestemming en fietste ook weer terug via hetzelfde traject	222	12%	13,1%	11,9%	13,8% B C	4,7%	1,1%
	Ja, ik reed naar een specifieke bestemming en fietste ook weer terug maar niet via hetzelfde traject	328	18%	13,8%	19,5% A	18,2%	22,2%	12,4%
	Ja, ik deed meerdere bestemmingen aan en fietste ook weer terug	365	20%	9,9%	23,5% A	20,0%	20,3%	19,1%
	Ja, ik maakte met de fiets een rondrit zonder specifieke bestemming(en)	777	43%	58,6% B	37,5%	43,6% C	48,4% C	20,4%
	Nee, ik reed naar een specifieke bestemming, maar ik fietste niet terug naar mijn vertrekpunt	69	4%	3,8%	3,9%	2,4%	2,3%	25,4% A B
	Nee, ik deed meerdere bestemmingen aan, maar ik fietste niet terug naar mijn vertrekpunt	53	3%	0,7%	3,7% A	2,0%	2,0%	21,6% A B
	(n)	1813	100%	453	1360	1529	167	73
Waar eindigde je met je fietsrit?	In de provincie Antwerpen	1605	89%	95,1% B	86,3%	91,8% B C	76,5% C	54,4%
	Buiten de provincie Antwerpen	204	11%	4,2%	13,6% A	8,2%	23,5% A	44,3% A B
	Weet ik niet meer precies	4	0%	0,7% B	0,1%	0%	0%	1,3%
	(n)	1809	100%	450	1359	1529	167	72
Intern, in-, door- en uitgaand fietsverkeer	Intern, binnen de provincie	1582	87%	94,0% B	85,2%	91,1% B C	75,6% C	44,9%
	Inkomend	24	1%	1,8%	1,2%	0,7%	0,9%	10,2% A B
	Uitgaand	30	2%	0,3%	2,1% A	0,6%	2,3% A	23,3% A B
	Doorgaand	174	10%	3,9%	11,5% A	7,6%	21,2% A	21,6% A

Tabel 22: Trajecten recreatieve fietsritten (FIETSONDERZOEK)

### 2.2.5. Afstand

De gemiddelde afstand afgelegd op de recreatieve fietsritten is **48,3 km**, variërend van 45 km bij de jongste leeftijdsgroep tot 50 km bij de 55-plussers. Op fietsritten om actief te sporten wordt gemiddeld 60 km afgelegd tegenover gemiddeld 44 km op fietsritten als ontspanning. De gemiddelde afstand varieert verder van 46 km voor fietstochten, over 56 km voor fietsdaguitstappen, tot 74 km voor fietsritten gemaakt op fietsvakantie. De gemiddelde afstand afgelegd op trajecten langs het FKNW is 51,5 km. In de studie in 2012 bedroeg de gemiddeld afgelegde afstand 44,6 km: de gemiddelde afstand van de fietstochten was kleiner (35 km), die van de daguitstappen nagenoeg identiek (57 km).



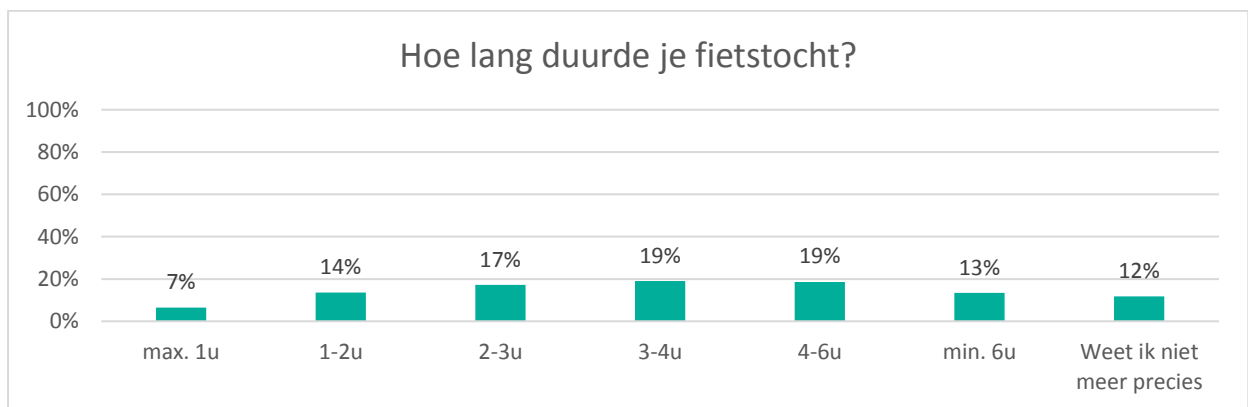
Figuur 37 Afstand recreatieve fietsritten (FIETSONDERZOEK)

	Totaal		Motief fietsrit		Type fietsrit		
			Om actief te sporten	Als ontspanning	Fietstocht	Fietsdaguitstap	Fietsvakantie
	N	1813	(A) 453	(B) 1360	(A) 1529	(B) 167	(C) 73
(n)	1813	100%	453	1360	1529	167	73
0-25 km	352	19%	11,2%	22,1% A	22,4% B C	2,3%	0,5%
25-40 km	566	31%	22,0%	34,3% A	31,5% C	37,1% C	13,0%
40-60 km	413	23%	25,0%	22,1%	21,1%	34,1% A	31,0%
>60 km	362	20%	37,7% B	14,1%	18,4%	23,6%	49,9% A B
Weet ik niet meer precies	120	7%	4,1%	7,4% A	6,6%	2,9%	5,7%
GEMIDDELDE	1813	48,3	60,5 B	44,1	46,3	55,7 A	74,4 A B

Tabel 23: Afstand recreatieve fietsritten (FIETSONDERZOEK)

### 2.2.6. Tijdsduur

De **gemiddelde tijdsduur van de recreatieve fietsritten is 3u48min**, variërend van ca. 3u bij de jongste leeftijdsgroep tot 4u30min bij de 55-plussers, die ook vaker een fietsdaguitstap (als ontspanning) maken dan een (kortere) sportieve fietstocht. Fietsritten om actief te sporten duren significant vaker 1u tot 4u (gemiddeld iets minder dan 3u), fietsritten als ontspanning vaker meer dan 4u (gemiddeld iets meer dan 4u). Fietstochten om actief te sporten worden (uiteeraard) sneller afgelegd, aan een gemiddelde snelheid boven 20km/h. Wanneer trajecten worden gevolgd langs het FKNW is de tijdsduur van de fietsrit gemiddeld hoger (4u25min). De gemiddelde tijdsduur loopt op van 3u32min voor een fietstocht tot 5u03min voor een fietsdaguitstap (met per definitie een duurtijd van minimum 4 uur) tot 6u31min bij een fietsrit in het kader van een fietsvakantie.

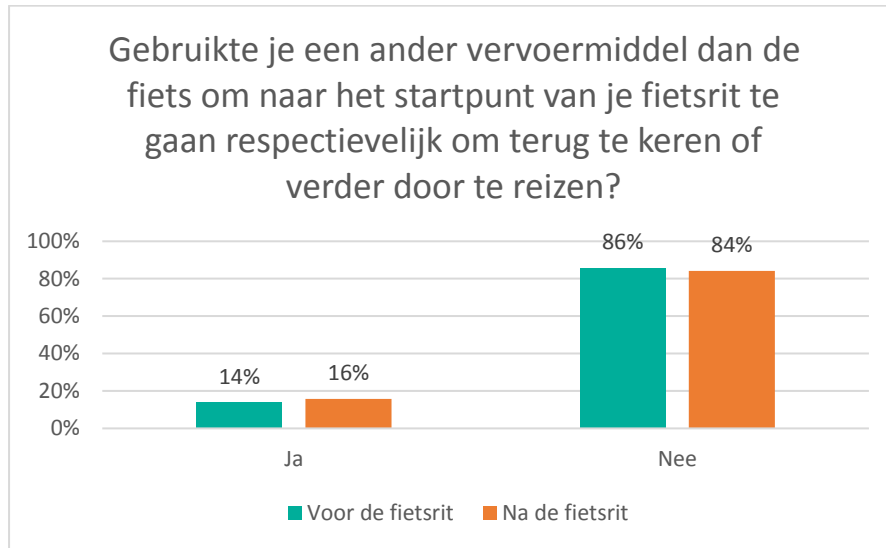


*Figuur 38 Tijdsduur recreatieve fietsritten (FIETSONDERZOEK)*

### 2.2.7. Voor- en na-traject

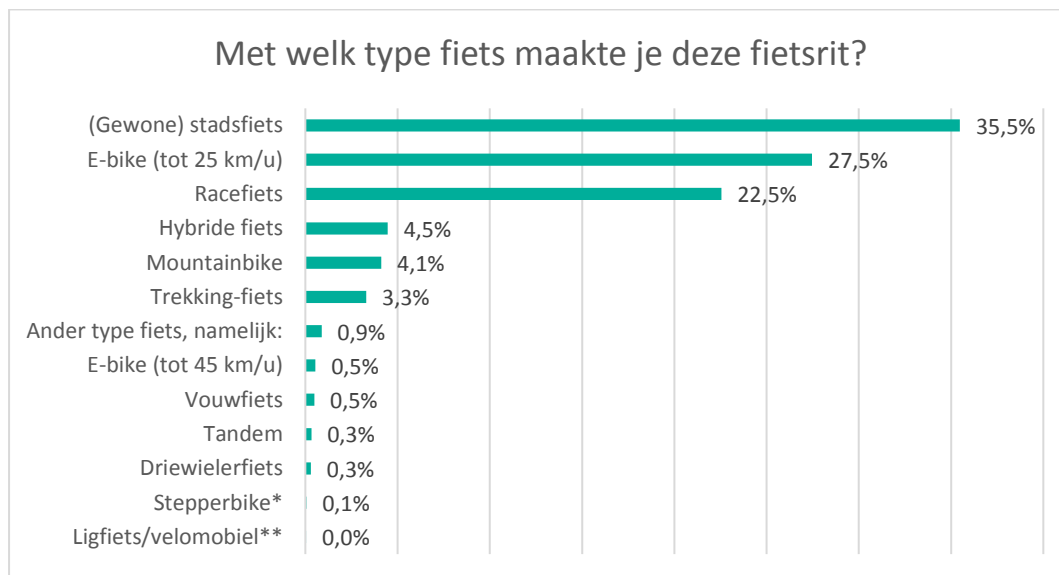
In ongeveer 85% van de gevallen wordt vertrokken en geëindigd of teruggekeerd met de fiets. Als een ander vervoermiddel wordt gebruikt om zich naar het startpunt van een recreatieve fietsrit te verplaatsen of om nadien naar huis terug te keren of verder door te reizen naar een bepaalde eindbestemming, gaat het in 9 op de 10 gevallen om de auto.

Voor 30% van de fietsritten gemaakt door respondenten van buiten de provincie Antwerpen werd eerst een verplaatsing gemaakt met de auto of een ander vervoermiddel (t.o.v. 12% bij inwoners van de provincie). Opvallend is dat **bij bijna 4 op de 5 fietsdaguitstappen (78%) eerst een verplaatsing met een ander vervoermiddel – in praktisch alle gevallen de auto - wordt gemaakt** (t.o.v. 7% bij fietstochten).



*Figuur 39 Voor- en na-trajecten recreatieve fietsritten (FIETSONDERZOEK)*

### 2.2.8. Fietstype

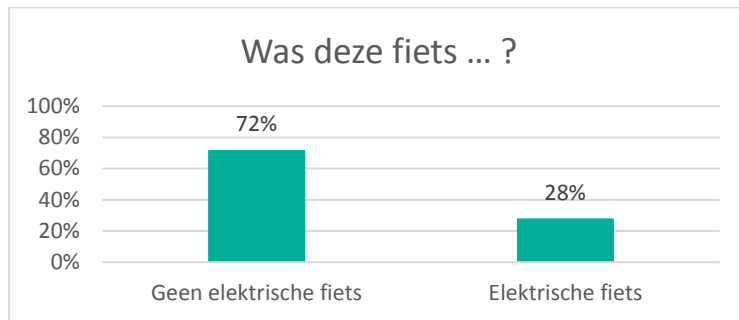


*Figuur 40 Fietstype recreatieve fietsritten (FIETSONDERZOEK)*

96% van de recreatieve fietsritten werden afgelegd door respondenten op een eigen fiets, **van huur-, deel- of bedrijfsfietsen is nauwelijks sprake**. In iets meer dan een derde van de gevallen ging het om een (gewone) stadsfiets (in het onderzoek in 2012 was dit nog 54%). Bijna een kwart van de fietsritten (23%) werd afgelegd met een racefiets, vnl. door jonge,

mannelijke frequente fietsers die een traject aflegden om actief te sporten: **2 op de 3 fietsritten (68%) met actief sporten als motief werden afgelegd met een racefiets**. In de studie in 2012 ging het in bijna een derde van de gevallen om het gebruik van een racefiets.

Belangrijk is de vaststelling dat in het fietsonderzoek 2017 **28% van de recreatieve fietsritten afgelegd werd met een elektrische fiets** (quasi altijd met elektrische trapondersteuning tot 25km/u), **terwijl in 2012 nog maar 4,5% de e-bike opgaf als type**.



*Figuur 41 Elektrische / Niet-elektrische fiets recreatieve fietsritten (FIETSONDERZOEK)*

**Vooral oudere, vaak vrouwelijke respondenten** legden trajecten af met een elektrische fiets. Het gebruik van de e-bike neemt toe van 7% bij -35-jarigen tot 46% van de 55-plussers.

De elektrische fiets wordt meer ingezet bij fietsdaguitstappen (46%), wat zich weerspiegelt in een hogere gemiddelde duurtijd van de fietsrit. De gemiddelde afstand afgelegd met de elektrische fiets (45 km) ligt wel lager dan met niet-elektrische fietsen (50 km), maar dit wordt grotendeels verklaard door het feit dat 98% van de actieve sportritten wordt afgelegd met een niet-elektrische fiets (overwegend racefiets). Toch is het ook zo dat de gemiddelde afstand afgelegd op fietsritten ter ontspanning niet significant hoger ligt bij e-bikes (45,6 km) dan bij gewone fietsen (43,2 km).

Parallel met het **groter gebruik van e-bikes op fietsdaguitstappen**, blijkt de elektrische fiets ook meer gebruikt te worden **door (dag)fietsstoeristen van buiten de provincie** en dus ook vaker ook in 'doorgaand' verkeer (16% vs. 7% niet-elektrische fietsen). E-bikes (20%) worden ook **vaker in/op de auto geladen om een fietsrit te gaan maken** dan niet-elektrische fietsen (12%).

	Totaal		Geslacht		Leeftijd			Opleiding	
			Man	Vrouw	<= 34 jaar	35 - 54 jaar	55+ jaar	Lager opgeleid	Hoger opgeleid
	N	1813	(A) 937	(B) 876	(A) 401	(B) 725	(C) 688	(A) 1178	(B) 636
Geen elektrische fiets	1306	72%	78,8% B	64,7%	92,9% B C	77,2% C	54,3%	65,9%	83,3% A
Elektrische fiets	508	28%	21,2%	35,3% A	7,1%	22,8% A	45,7% A B	34,1% B	16,7%

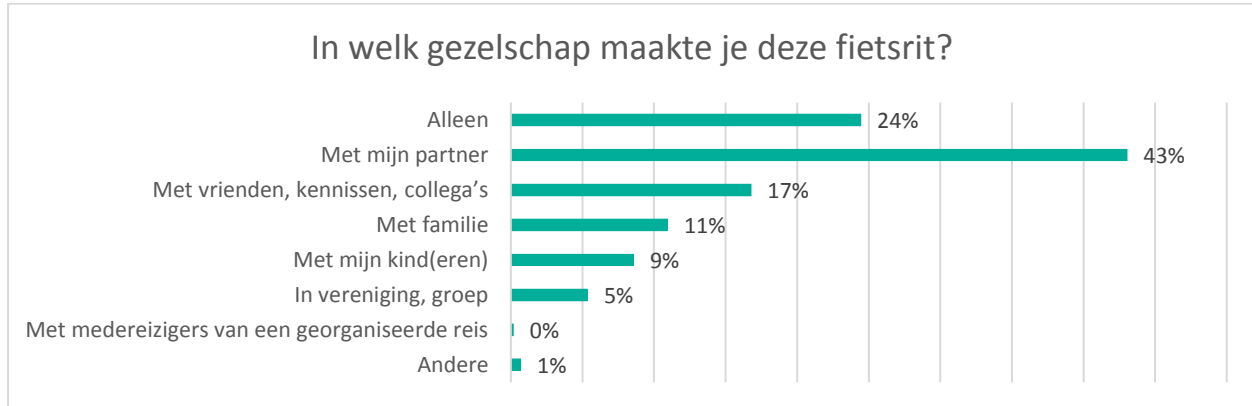
	Totaal		Woonplaats		Motief fietsrit		Type fietsrit		
			Provincie Antwerpen	Buiten provincie Antwerpen	Om actief te sporten	Als ontspanning	Fietstocht	Fietsdaguitstap	Fietsvakantie
	N	1813	(A) 1625	(B) 188	(A) 453	(B) 1360	(A) 1529	(B) 167	(C) 73
Geen elektrische fiets	1306	72%	73,3% B	60,6%	97,6% B	63,5%	73,9% B	53,8%	70,6% B
Elektrische fiets	508	28%	26,7%	39,4% A	2,4%	36,5% A	26,1%	46,2% A C	29,4%

Tabel 24: Fietstype recreatieve fietsritten

### 2.2.9. Gezelschap

Een kwart van de recreatieve fietstrajecten werd alleen afgelegd, 76% in gezelschap. In het laatste geval gaat het vooral om de partner (43%) en vrienden (17%). In vergelijking met 2012 is dit wel een omslag: meer fietsen met partner (27% in 2012) en minder alleen (50% in 2012). Recreatief fietsen met kinderen (9%) is beperkt, wat ook in het onderzoek in 2012 werd vastgesteld.

Globaal bestaat het fietsgezelschap bij de recreatieve ritten in 1 op de 3 gevallen uit meer dan twee personen, en in 1 op de 10 gevallen uit een 'groep' van meer dan vijf personen.



Figuur 42 Gezelschap recreatieve fietsritten (FIETSONDERZOEK)

Slechts 53% van de fietsritten om actief te sporten werd in gezelschap gemaakt tegenover 83% van de fietsritten als ontspanning, die vooral vaker in gezinsverband worden gemaakt.

De **e-bike** past in dat kader en wordt in 85% van de gevallen gebruikt in gezelschap, en vooral significant vaker in het gezelschap van de partner (66%) dan niet-elektrische fietsen (72% in gezelschap, 53% met partner).

	Totaal		Motief fietsrit		Type fietsrit		
			Sport	Ontspanning	Fietstocht	Fietsdaguitstap	Fietsvakantie
	N	1813	(A) 453	(B) 1360	(A) 1529	(B) 167	(C) 73
Alleen	444	25%	47,3% B	16,8%	27,6% B C	6,0%	0,5%
Met mijn partner	781	57%	26,6%	63,4% A	57,5%	61,5%	50,7%
Met vrienden, kennissen, collega's	305	22%	30,2% B	20,6%	20,8%	26,8%	31,2%
Met familie	199	15%	16,2%	14,2%	13,7%	17,4%	17,5%
Met mijn kind(eren)	156	11%	7,6%	12,2% A	12,9% B	1,8%	9,0% B
In vereniging, groep	98	7%	19,1% B	4,6%	7,1%	3,0%	15,6% A B
Met medereizigers van een georganiseerde reis	4	0%	0%	0,3%	0,3%	0%	0%
Andere	13	1%	3,0% B	0,5%	1,0%	0,9%	0%

Tabel 25: Gezelschap recreatieve fietsritten (FIETSONDERZOEK)

### 2.2.10. *Motivaties*

Recreatief fietsen moet in de eerste plaats **een zorgeloos genieten zijn van een comfortabel fietstraject in een mooie omgeving**. Dat geldt bijna voor iedereen zonder onderscheid. Fietsen voor de fysieke uitdaging, gezondheid en conditie is wel een evenwaardige drijfveer als fietsen om tot rust te komen, weg van de dagelijkse drukte. De eerstgenoemde motivatie is sterker aanwezig bij oudere fietsers, de laatstgenoemde bij jongere fietsers. Beide motivaties leven wel sterker onder de actieve sporter, ook het fietsen om tot rust te komen.

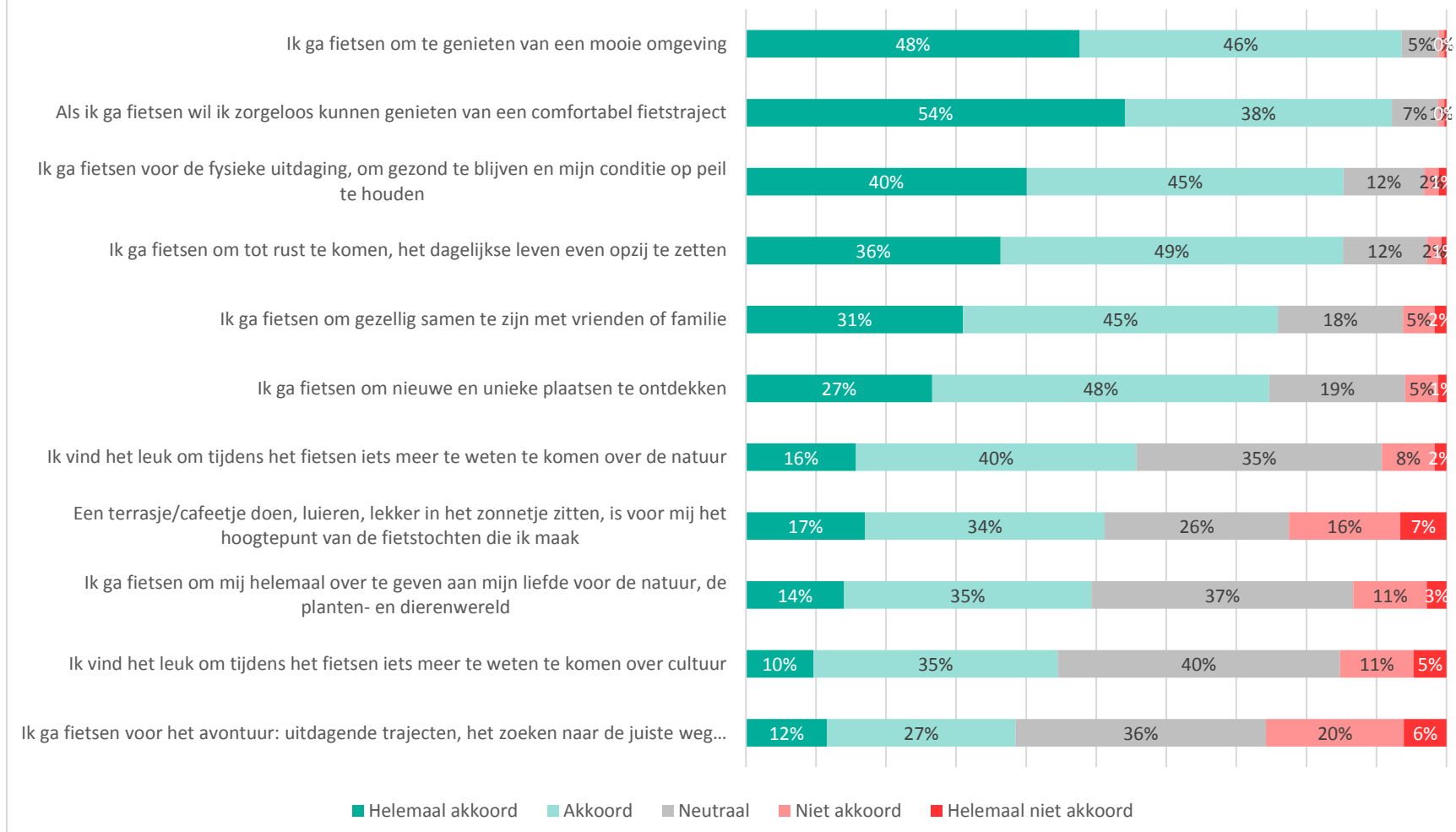
Drie kwart van de fietsers geeft ook aan te fietsen om gezellig samen te zijn met anderen enerzijds en om nieuwe en unieke plaatsen te ontdekken anderzijds. Dit zijn typisch motivaties die sterker leven onder wie fietst als ontspanning dan onder wie fietst als actieve sportbeleving. In samenhang daarmee komen beide motivaties ook sterker naar boven bij fietsritten met een elektrische fiets en langs het FKNW.

**De focus van de recreatieve fietstochten ligt in elk geval op de fietservaring zelf, hetzij als actieve sportbeleving hetzij als zorgeloze ontspanning**, en minder op het mogelijke randgebeuren. Kennis opdoen over natuur en cultuur is leuk en interessant volgens ongeveer de helft van de fietsers, maar is van secundair belang, zeker voor de actieve sporter. 55-plussers vinden dit wel stevast een belangrijker aspect van hun fietsbeleving dan de jongste leeftijdsgroep.

De helft van de fietsers vindt het cafeetje of terrasje onderweg als rustpunt (in de zon) het hoogtepunt van de fietstochten die ze maken, een kwart gaat hier niet mee akkoord. 59% van de 'ontspanningsfietsers' is het hiermee eens tegenover 28% van de 'sportfietsers'. Deels in samenhang daarmee is dit rust- of pauzepunt ook belangrijker bij fietsritten met een elektrische fiets en langs het FKNW.



## In welke mate ga je akkoord met de volgende uitspraken?

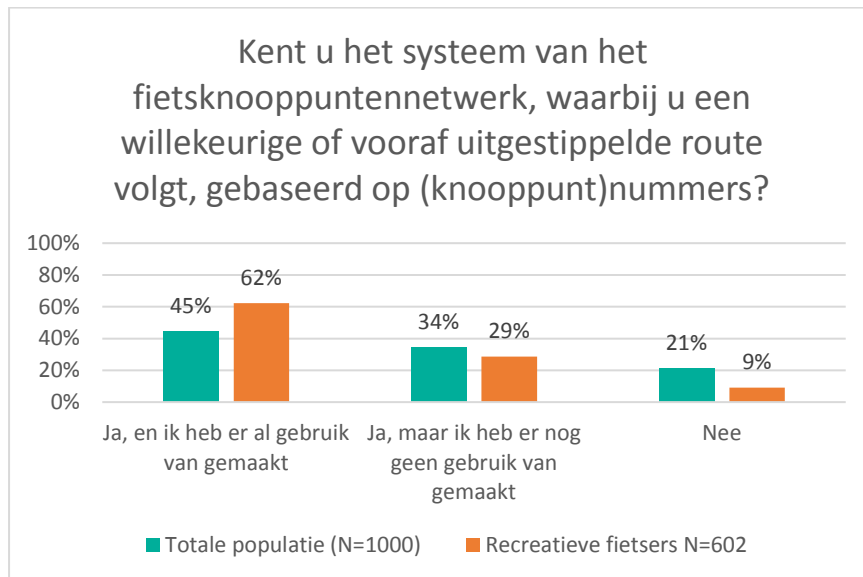


*Figuur 43 Motivaties recreatieve fietsritten (FIETSONDERZOEK)*

## 2.2.11. Routes en fietsknooppuntennetwerk

### Panelenquête

**8 op de 10 inwoners van de provincie Antwerpen en 9 op de 10 recreatieve fietsers**, en toch ook nog 58% van de niet-fietsers kennen het systeem van het FKNW. 45% van de totale populatie, 56% van de fietsers en 62% van de recreatieve fietsers heeft er ook al eens gebruik van gemaakt. **70% van wie minstens één keer per maand recreatief fietst, heeft het FKNW al gebruikt.**



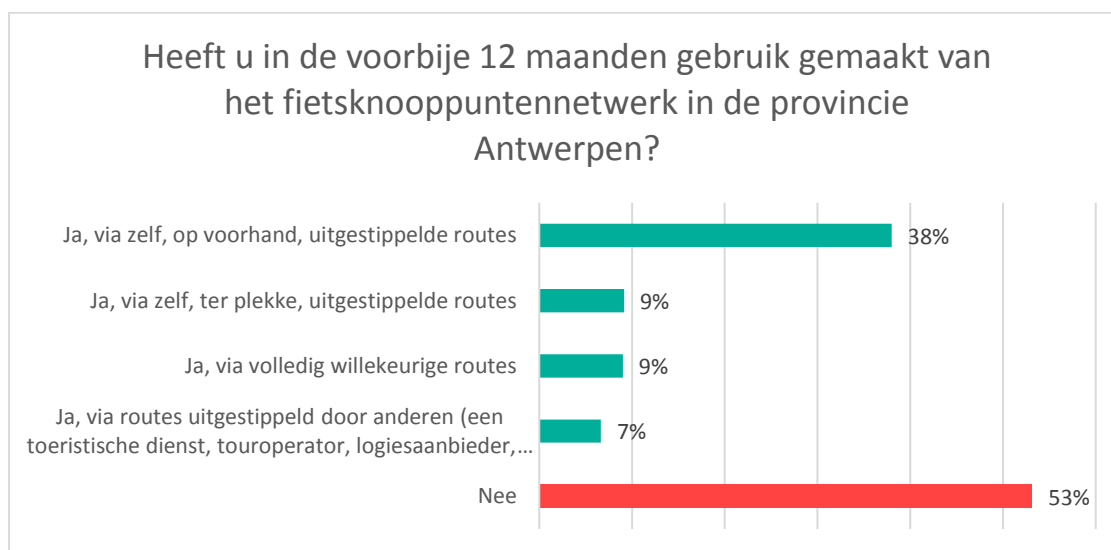
*Figuur 44 Kennis en gebruik FKNW (PANELENQUETE)*

Mannelijke en oudere recreatieve fietsers zijn de grootste gebruikers van het systeem van fietsknooppunten. Het gebruik is ook significant hoger onder de gebruikers van een elektrische fiets: 80% van wie (enkel) met een elektrische fiets rijdt, heeft het systeem van het FKNW al gebruikt. Kennis en gebruik van het FKNW verschillen niet tussen wie fietst als actieve sportbeleving en wie dat niet doet, maar is wel significant hoger bij wie fietsvakanties maakt t.o.v. wie dat niet doet (74% vs. 56%).

		Totaal		Geslacht		Leeftijd			Diploma	
				man	vrouw	<= 34	35 - 54	55 +	Hoogstens hoger middelbaar	Hoger onderwijs
				(A) 493	(B) 507	(A) 266	(B) 348	(C) 386	(A) 680	(B) 320
		N	1000							
TOTAAL	(n)	1000	100%	493	507	266	348	386	680	320
	Ja, en ik heb er al gebruik van gemaakt	447	45%	47,8% B	41,6%	45,4%	45,8%	43,2%	39,7%	55,3% A
	Ja, maar ik heb er nog geen gebruik van gemaakt	343	34%	31,3%	37,2%	35,9%	35,0%	32,4%	35,6%	31,3%
	Nee	210	21%	20,9%	21,2%	18,6%	19,2%	24,4%	24,6% B	13,4%
RECREATIEVE FIETSERS	(n)	602	100%	305	297	167	223	212	401	201
	Ja, en ik heb er al gebruik van gemaakt	374	62%	65,9%	58,4%	55,8%	61,4%	68,1% A	57,5%	71,6% A
	Ja, maar ik heb er nog geen gebruik van gemaakt	172	29%	24,6%	32,6% A	32,2%	29,6%	24,7%	31,6% B	22,5%
	Nee	55	9%	9,5%	8,9%	12,0%	9,0%	7,2%	10,8%	6,0%

Tabel 26: Kennis en gebruik FKNW (PANELENQUETE)

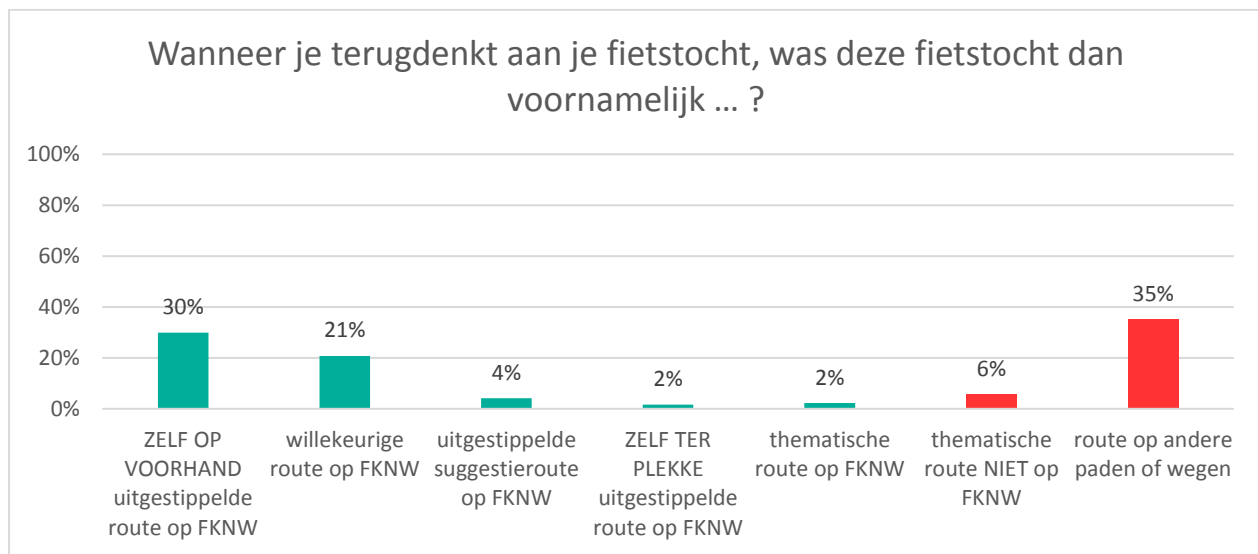
47% van de recreatieve fietsers, of 28% van de totale populatie, heeft in de voorbije 12 maanden gebruik gemaakt van het FKNW in de provincie Antwerpen, voornamelijk via zelf, op voorhand uitgestippelde routes, en bv. eerder zelden op basis van door derden uitgewerkte routes. Wel blijken fietsers die fietsen om actief te sporten frequenter ook willekeurige, ter plekke uitgestippelde routes of routes gesuggereerd door derden te gebruiken dan wie louter ter ontspanning fietst.



Figuur 45 Gebruik FKNW in de provincie Antwerpen (PANELENQUETE)

## Fietsonderzoek

Net geen **6 op de 10 recreatieve fietsritten** volgden minstens gedeeltelijk een route **op het fietsknooppuntenwerk (FKNW)**. 21% volgde een willekeurige route op het FKNW, 36% een uitgestippelde route, en 2% een thematische route op het FKNW. De overgrote meerderheid (84%) van wie een uitgestippelde/uitgewerkte route op het FKNW volgde, **stippelde deze route zelf op voorhand uit**.



*Figuur 46 Routes recreatieve fietsritten (FIETSONDERZOEK)*

Op de fietstochten afgelegd door actieve sporters – meestal jongere, mannelijke fietsers met een (niet-elektrische) racefiets – werden minder routes op het FKNW afgelegd (46%) en meer routes langs andere (auto)wegen (51%) dan voor de ‘ontspannende’ ritten (63% langs FKNW, 30% langs andere paden en routes).

Het gebruik van het FKNW neemt toe met de leeftijd - tot 2 op de 3 van de 55-plussers - en dan met name het gebruik van de zelf op voorhand uitgestippelde routes op het FKNW (17% bij de jongste, 37% bij de oudste leeftijdsgroep).

82% van de fietsdaguitstappen en 92% van de fietsvakantieritten liepen langs het FKNW, wat deels samenhangt met het gegeven dat 84% van de fietstrajecten afgelegd door fietsers van buiten de provincie Antwerpen via routes op het FKNW verliepen.

De e-bike wordt meer gebruikt op routes langs het FKNW (69%).

	Totaal		Geslacht		Leeftijd			Herkomst	
			Man	Vrouw	<= 34 jaar	35 - 54 jaar	55+ jaar	Provincie Antwerpen	Buiten provincie Antwerpen
	N	1813	(A) 937	(B) 876	(A) 401	(B) 725	(C) 688	(A) 1625	(B) 188
FKNW	1065	59%	53,8%	64,0% A	47,6%	57,4% A	66,5% A B	55,8%	83,5% A
Niet FKNW	749	41%	46,2% B	36,0%	52,4% B C	42,6% C	33,5%	44,2% B	16,5%

	Totaal		Motief fietsrit		Type fietsrit			Was deze fiets ... ?	
			Om actief te sporten	Als ontspanning	Fietstocht	Fietsdag-uitstap	Fietsvakantie	Geen elektrische fiets	Elektrische fiets
	N	1813	(A) 453	(B) 1360	(A) 1529	(B) 167	(C) 73	(A) 1306	(B) 508
FKNW	1065	59%	45,9%	63,0% A	54,0%	82,1% A	92,5% A	54,6%	69,2% A
Niet FKNW	749	41%	54,1% B	37,0%	46,0% B C	17,9%	7,5%	45,4% B	30,8%

Tabel 27: Routes recreatieve fietsritten (FIETSONDERZOEK)

Slechts in 18% van de gevallen werd het geplande traject van de op het FKNW uitgestippelde routes tijdens het fietsen nog gewijzigd. De redenen hiervoor zijn zeer uiteenlopend. De meest vermelde redenen zijn een verlenging van de fietsrit (geplande route was te kort, er was nog zin en tijd voor een langere rit) en het zoeken naar een eet- of drankgelegenheden in de buurt van het netwerk.

Diverse thematische routes werden gevolgd (Aardbeienroute, Diamantroute, ...). De belangrijkste redenen om een themaroute te kiezen, zijn het gemak van een kant-en-klare fietstocht (35%) en de garantie voor de inhoudelijke kwaliteit van de fietstocht die een themaroute biedt (30%). De interesse voor het specifieke thema zelf speelt een relatief kleinere rol (23%).

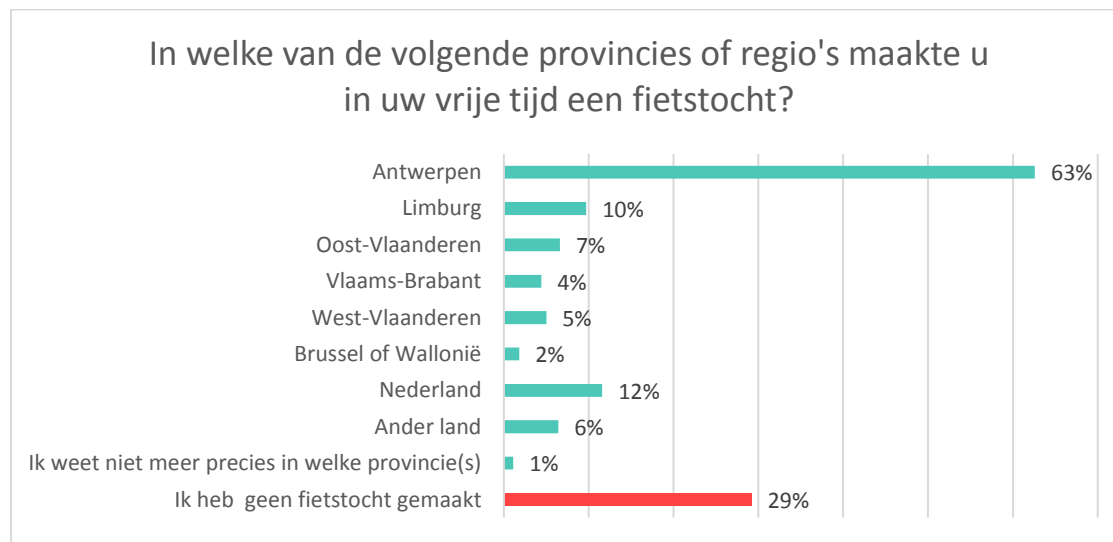
## 2.2.12. Bestemmingen

### Panelenquête

#### Fietstochten

Van de fietsers in de provincie Antwerpen geeft 71% aan dat ze de voorbije 12 maanden een fietstocht hebben gemaakt – d.w.z. een recreatieve tocht per fiets die vertrekt vanuit de woon-, verblijf- of vakantieplaats (uitgezonderd fietsvakanties) - 63% zegt een fietstocht te hebben gemaakt in de provincie Antwerpen. Meer mannelijke recreatieve fietsers (75%, en 67% in de provincie Antwerpen) dan vrouwelijke (67%, en 58% in de provincie Antwerpen) maakten fietstochten. Wie fietst om actief te sporten heeft veel vaker fietstochten gemaakt, en dit zowel in de provincie Antwerpen als in alle andere Vlaamse provincies en Nederland.

**Gemiddeld legden die fietstochtenmakers de afgelopen 12 maanden 24 fietstochten af, of gemiddeld één om de twee weken;** bij mannen is dat gemiddelde 32, bij vrouwen 12. Het gemiddelde loopt op van 5 bij de -35-jarigen, over 21 bij 35-54j tot 33 bij 55-plussers. Binnen de provincie Antwerpen is het gemiddelde 16 fietstochten (20 bij mannen, 10 bij vrouwen), naar leeftijd oplopend van 9, over 13 tot 24.



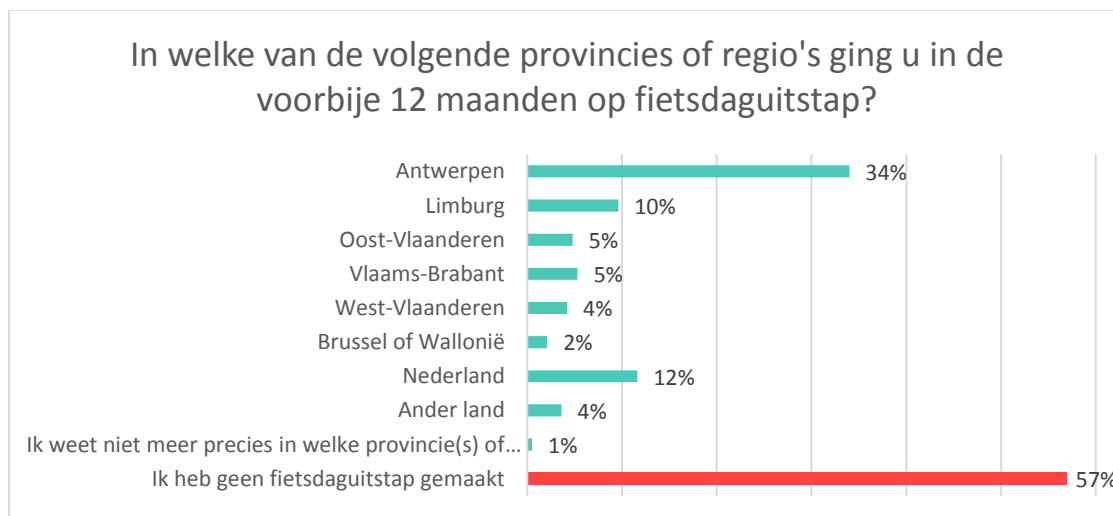
*Figuur 47 Fietstochten gemaakt door recreatieve fietsers (PANELENQUETE)*

## Fietsdaguitstappen

43% van alle recreatieve fietsers en 52% van de 'actieve sporters' zegt de voorbije 12 maanden een fietsdaguitstap te hebben gemaakt - d.w.z. een recreatieve daguitstap met fietsen als hoofddoel waarbij het startpunt van de fietstocht ligt op een afstand meer dan 20km van de woon-, verblijf- of vakantieplaats (uitgezonderd fietsvakanties) én waarbij de uitstap eveneens minimum vier uur duurt (reistijd van en naar start- en eindpunt inbegrepen) - 34% (resp. 44%) geeft daarbij aan dat de fietstocht plaats vond in de provincie Antwerpen. Het percentage fietsdaguitstappers in het algemeen én in de provincie Antwerpen is groter bij de mannelijke recreatieve fietsers (52% en 42% in de provincie Antwerpen, tegenover 34% en 26% bij de vrouwen) en de 55-plussers (56% en 46% in de provincie Antwerpen), vaak met elektrische fiets.

**Gemiddeld gaat het om 12 fietsdaguitstappen op jaarbasis of 1 per maand (exclusief niet-fietsdaguitstappers).** Het aantal fietsdaguitstappen neemt toe met de leeftijd, van 3,5 bij de jongste leeftijdsgroep, over 10 bij de 35-54-jarigen, tot 17 bij de 55-plussers. Binnen de provincie Antwerpen is het gemiddelde 9 fietsdaguitstappen, naar leeftijd oplopend van 3, over 6,5 tot 13.

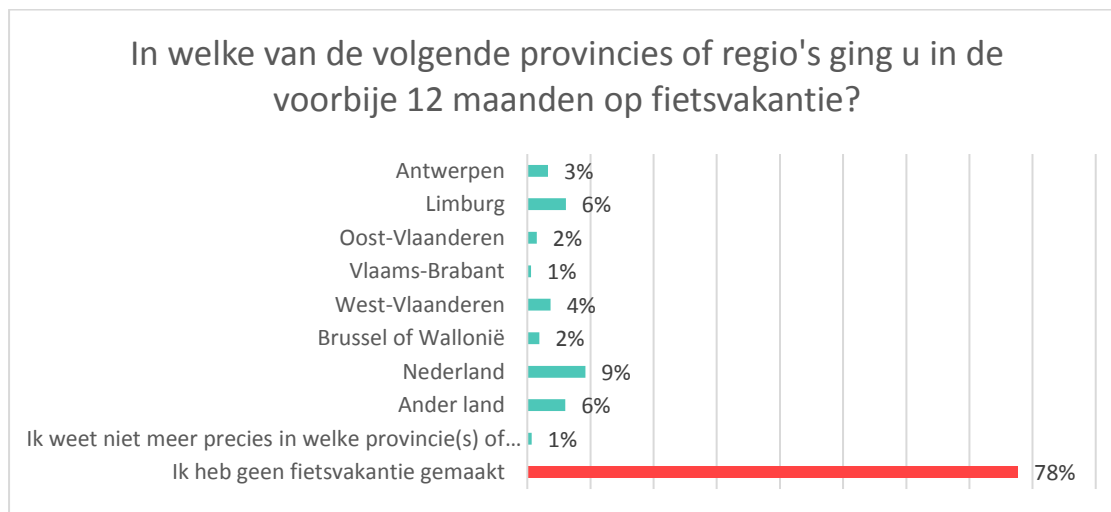
Verrekend naar alle recreatieve fietsers (inclusief niet-fietsdaguitstappers) betekent dit dat gemiddeld door recreatieve fietsers in de voorbije 12 maanden 3,2 fietsdaguitstappen werden gemaakt in het algemeen en gemiddeld 2,7 in de provincie Antwerpen.



*Figuur 48 Fietsdaguitstappen gemaakt door recreatieve fietsers (PANELENQUETE)*

## Fietsvakanties

Van de recreatieve fietsers uit de provincie Antwerpen zegt 22% de voorbije 12 maanden een fietsvakantie te hebben gemaakt, 3% maakte deze fietsvakantie in de provincie Antwerpen. Hoe hoger de leeftijd, hoe groter de groep fietsvakantiegangers, van slechts 12% van de -35-jarigen tot 31% van de 55-plussers. Het aantal gemaakte fietsvakanties per fietsvakantieganger is 1,7, een gemiddelde dat zelf ook weer (iets) hoger ligt bij de 55-plussers. 30% van wie fietst om actief te sporten, zegt een fietsvakantie te hebben gemaakt (5% in de provincie Antwerpen).



*Figuur 49 Fietsvakanties gemaakt door recreatieve fietsers (PANELENQUETE)*

Samengevat geven 2 op de 3 van de fietsers – of 39% van de totale populatie - aan dat ze de voorbije 12 maanden een fietstocht, -daguitstap of -vakantie hebben gemaakt in de provincie Antwerpen.

De **voornaamste redenen om dat niet te doen** zijn dat men er geen tijd voor heeft – een argument dat vooral bij de niet-55-plussers te horen valt - of in de vrije tijd andere activiteiten verkiest om te doen (o.a. wandelen). **Dat het er te onveilig of gevaarlijk is om te fietsen speelt een minder grote rol, en slechts heel weinigen vinden dat de provincie Antwerpen te weinig te bieden zou hebben om een leuke fietstocht te maken.**





*Figuur 50 Redenen niet-recreatief fietsen in de provincie Antwerpen (PANELENQUETE)*

De **belangrijkste stimulansen** hebben betrekking op de **infrastructuur** (staat van de fietspaden, fietsvriendelijkheid van de wegen, veiligheid van de fietsroutes), maar 28% geeft ook aan niet van plan te zijn recreatieve fietstochten in de provincie Antwerpen te gaan ondernemen. 18% van de -55-jarigen stipt “als ik beter geïnformeerd zou zijn over waar ik kan gaan fietsen” als reden aan (tegenover slechts 4% van de 55-plussers). De belangrijkste “andere reden” die vermeld wordt, is meer (vrije) tijd hebben om recreatief te gaan fietsen.



*Figuur 51 Stimulansen recreatief fietsen in de provincie Antwerpen (PANELENQUETE)*

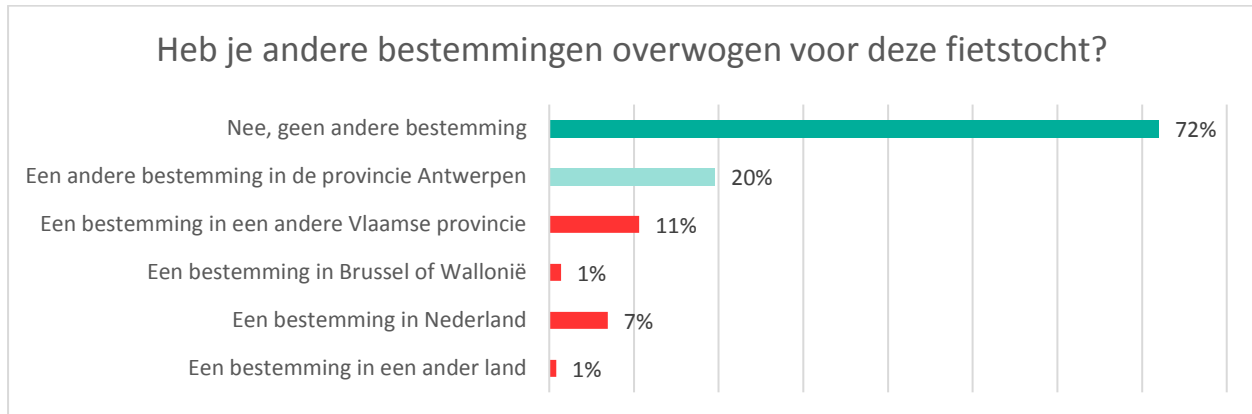
## Fietsonderzoek

De voornaamste reden om te kiezen voor een fietsrit in de provincie Antwerpen is de **ligging dichtbij de eigen woonplaats** (zie ook groot aantal fietstochten en gering aantal fietsritten met voor- en na-trajecten), een reden die belangrijker is bij jongere fietsers en actieve sporters. Liefde voor de streek, met aantrekkelijke landschappen en mooie natuur, geldt vervolgens als tweede voornaamste drijfveer, waarvan het belang toeneemt met de leeftijd en bij fietsen als ontspanning. **De kwaliteit van het Antwerpse FKNW scoort relatief hoog in het lijstje van keuzeredenen.** Onder “andere redenen” worden onder meer vermeld: het mooie weer, de ontspanning op rustige fietswegen (bv. langs de dijken), het volgen van door een groep of fietsclub uitgestippelde fietstochten of georganiseerde trainingen, en vooral de combinatie met allerlei andere doelen of activiteiten (zoals een familiebezoek of festiviteit met optreden, gratis waterbus, ...).

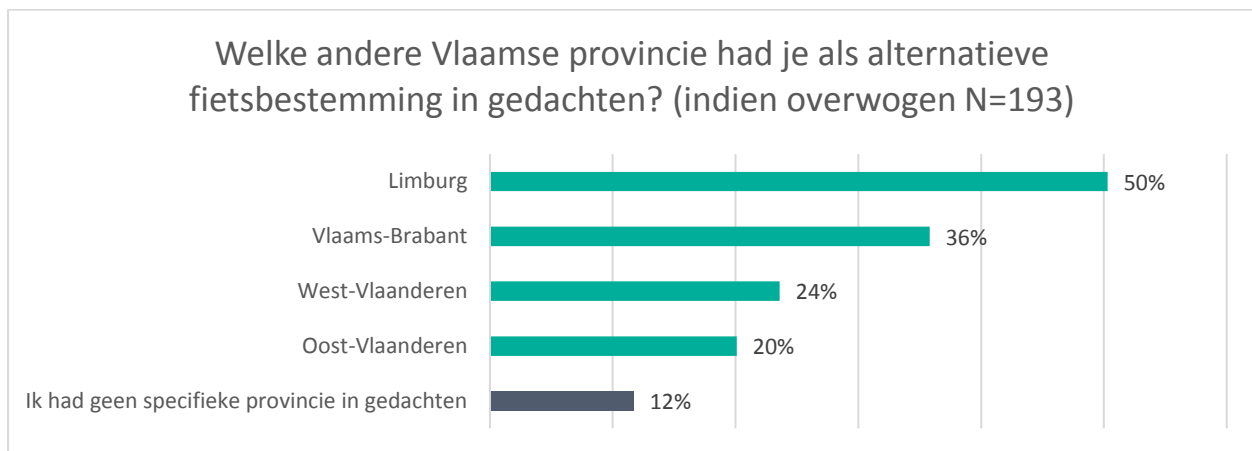


*Figuur 52 Keuzeredenen bestemming recreatieve fietsritten (FIETSONDERZOEK)*

72% overwoog voor deze fietsrit geen andere bestemming, 28% overwoog dat wel, maar dan nog hoofdzakelijk een andere bestemming in de provincie Antwerpen. Slechts 11% overwoog te gaan fietsen in een andere Vlaamse provincie - met Limburg als favoriete keuze in de helft van de gevallen - of in Nederland (7%).



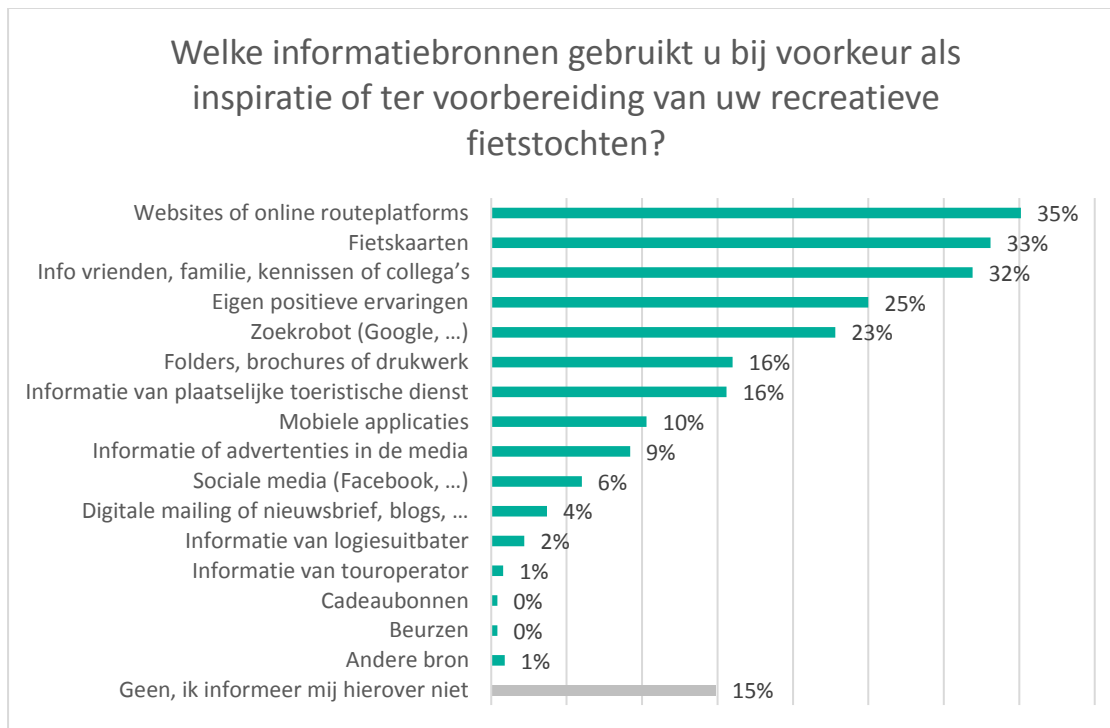
*Figuur 53 Alternatieve bestemmingen recreatieve fietsritten (FIETSONDERZOEK)*



*Figuur 54 Alternatieve provincies recreatieve fietsritten (FIETSONDERZOEK)*

## 2.2.13. Informatiebronnen

### Panelenquête



*Figuur 55 Informatiebronnen recreatieve fietsritten (PANELENQUETE)*

De recreatieve fietser verlaat zich op diverse bronnen, met als uitschieters **online info (sites, routeplatforms, Google, ...), fietskaarten en 'mondelijke' info van kennissen**. Hoe jonger de fietser, hoe belangrijker online kanalen inclusief mobiele apps en sociale media. De oudere generatie steunt relatief meer op print kanalen, in het bijzonder fietskaarten (44%).

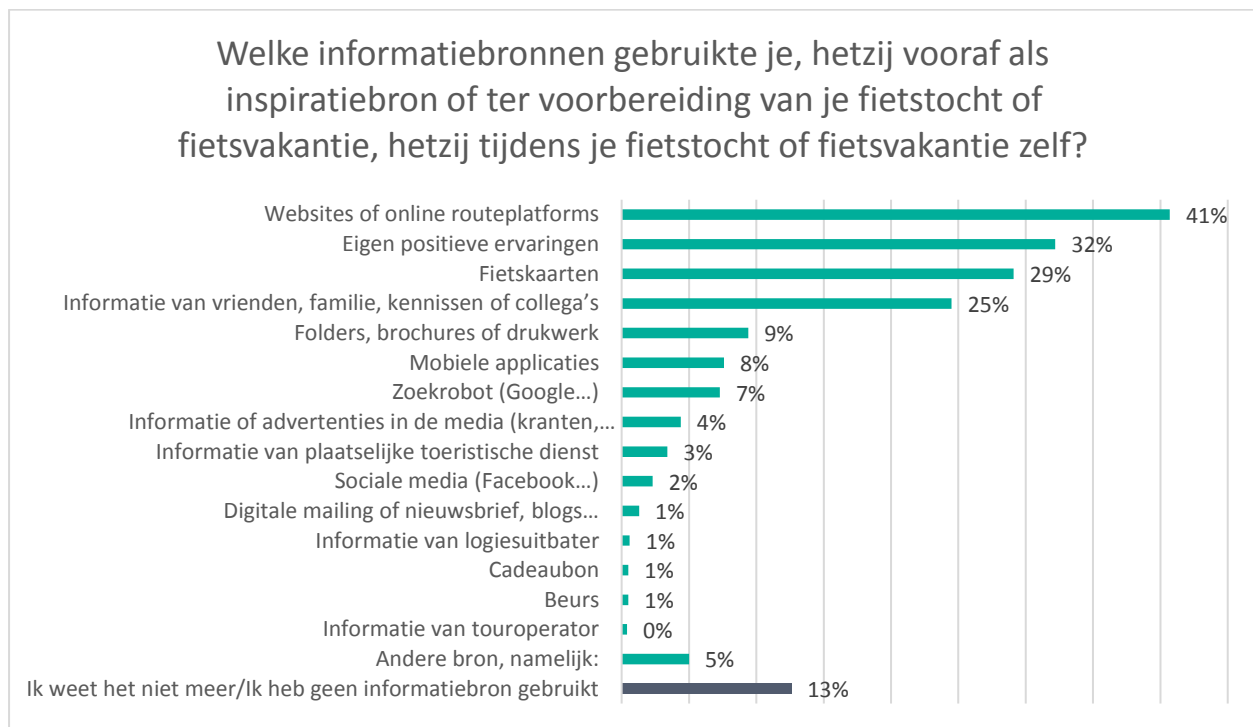
**Gebruikers van het FKNW informeren zich veel meer, en doen dat het meest intensief via online platforms en fietskaarten.** 1 op de 5 onder hen gebruikt ook info van toeristische diensten. De actieve sportfietser steunt relatief meer op intuïtieve bronnen zoals eigen ervaringen en zoeken op het internet dan andere recreatieve fietsers. De fietsvakantieganger gebruikt relatief meer fietskaarten, mobiele apps en informatie van toeristische diensten en logiesuitbaters.

	Leeftijd			Kennis en gebruik FKNW			Om actief te sporten		Tijdens een reis of (fiets)vakantie	
	<= 34	35 - 54	55 +	Kennen en gebruiken	Kennen en niet gebruiken	Niet kennen	Ja	Nee	Ja	Nee
	(A) 266	(B) 348	(C) 386	(A) 447	(B) 343	(C) 210	(A) 273	(B) 727	(A) 223	(B) 777
	167	223	212	374	172	55	273	329	223	379
Websites of online routeplatforms	39,4% C	39,4% C	27,2%	42,6% B C	22,6%	23,6%	39,0%	31,9%	39,4%	32,6%
Fietskaarten	20,8%	31,8% A	44,3% A B	48,0% B C	10,0%	4,4%	36,0%	30,8%	43,6% B	27,0%
Informatie van vrienden, familie, kennissen of collega's	33,3%	32,2%	30,6%	34,3%	28,6%	26,6%	28,1%	35,1%	31,2%	32,3%
Eigen positieve ervaringen	22,6%	20,8%	31,2% B	27,0%	22,3%	19,4%	30,8% B	20,1%	30,0% B	22,0%
Zoekrobot (Google, ...)	29,3% C	25,9% C	14,2%	23,7%	24,0%	12,4%	26,5% B	19,7%	19,9%	24,4%
Folders, brochures of drukwerk	11,3%	14,9%	20,7% A	17,6%	14,4%	9,8%	11,7%	19,4% A	17,4%	15,1%
Informatie van plaatselijke toeristische dienst	15,4%	13,9%	17,5%	19,9% B	7,9%	9,8%	19,4% B	12,4%	21,7% B	11,9%
Mobiele applicaties	16,8% C	11,6% C	3,9%	10,8%	11,3%	4,4%	13,0%	8,2%	15,3% B	7,4%
Informatie of advertenties in de media	7,3%	8,7%	11,4%	9,3%	9,2%	8,6%	8,3%	10,1%	7,2%	10,4%
Sociale media (Facebook, ...)	11,1% C	6,0%	1,9%	4,0%	9,3% A	8,5%	6,3%	5,6%	5,4%	6,3%
Digitale mailing of nieuwsbrief, blogs, ...	0,8%	4,9%	4,8%	4,6%	2,3%	2,4%	4,9%	2,7%	3,1%	4,1%
Informatie van logiesuitbater	1,7%	2,2%	2,6%	2,9%	0,5%	2,4%	3,3%	1,3%	4,3% B	1,0%
Informatie van touroperator	2,2%	0%	0,7%	0,6%	0,9%	2,4%	1,3%	0,4%	2,3%	0%
Cadeaubonnen	0%	1,2%	0%	0,3%	0,5%	1,5%	0,2%	0,7%	0,6%	0,4%
Beurzen	0%	0,7%	0,4%	0,4%	0,5%	0%	0,6%	0,3%	0,7%	0,2%
Andere bron, namelijk:	0%	1,3%	1,1%	0,8%	1,3%	0%	0,8%	1,0%	1,0%	0,9%
Geen, ik informeer mij hierover niet	16,9%	14,0%	14,2%	5,2%	29,2% A	36,3% A	12,5%	16,9%	7,8%	19,0% A

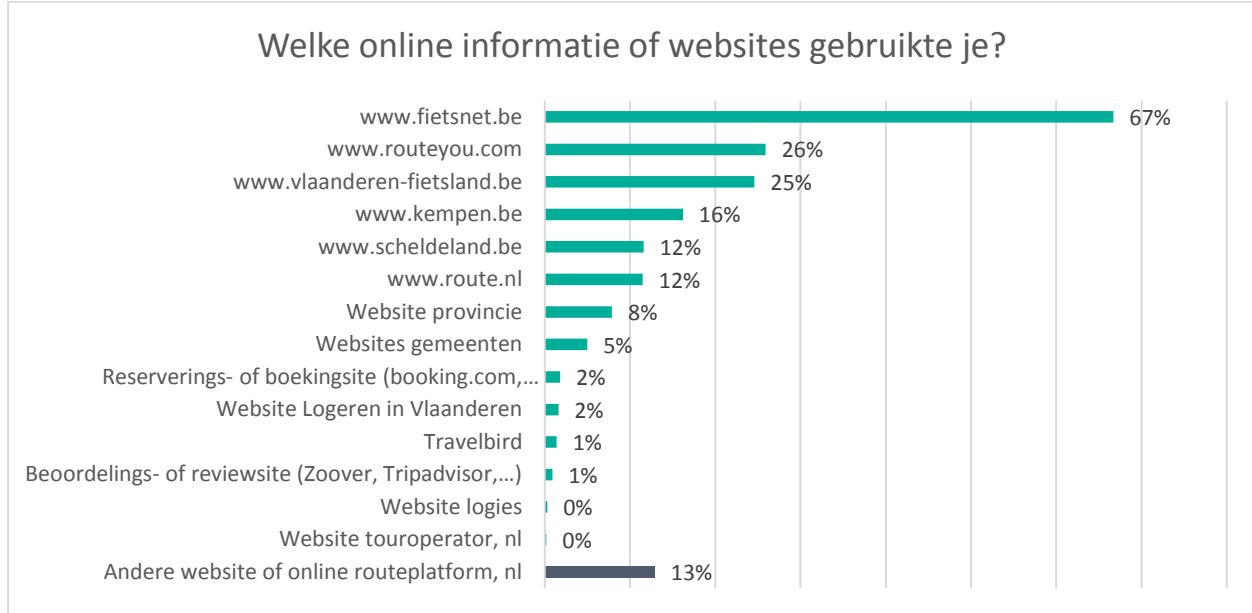
Tabel 28: Informatiebronnen recreatieve fietsritten (PANELENQUETE)

## Fietsonderzoek

De belangrijkste informatiebron voor respondenten uit het onderzoek wanneer zij recreatieve fietsritten maken, zijn **websites of online routeplatforms (41%)**. Vooral [fietsnet.be](https://fietsnet.be) blijkt bijzonder populair (67%), daarna volgen routeyou.com (26%) en vlaanderen-fietsland.be (25%). Eigen ervaringen en **mond-aan-mondreclame** via familie, vrienden of collega's vormden in een kwart tot een derde van de gevallen de inspiratie- of informatiebron. Het lijstje van belangrijkste bronnen wordt vervolledigd door de **fietskaarten** (29%) met inbegrip van de FKNW infoborden. 9% geeft aan folders of brochures te hebben gebruikt (in de helft van de gevallen 'Knooppunter') en 8% mobiele applicaties (zowel Fiets!-app als Fiets-gps, of andere applicaties zoals Google Maps). Het gebruik van sociale media en klassieke (print) media is erg beperkt. In totaal geeft slechts 13% aan geen informatiebron te hebben gebruikt (of het niet meer te weten).



*Figuur 56 Informatiebronnen recreatieve fietsritten (FIETSONDERZOEK)*



*Figuur 57 Online informatie recreatieve fietsritten (FIETSONDERZOEK)*

Om **fietsdaguitstappen en fietsvakanties** te plannen wordt vaker gebruik gemaakt van **online informatie en routeplanners**. Bij fietsritten om actief te sporten wordt meer gefietst op het gevoel, zonder informatie of op basis van eigen positieve ervaringen. Het gebruik van fietskaarten neemt toe met de leeftijd (van 18% bij de -35 jarigen tot 40% van de 55-plussers), terwijl bij de tochten van de jongere fietsers relatief meer gebruik wordt gemaakt van info en inspiratie van vrienden, al dan niet via sociale media, alsook van Google en mobiele apps. 55-plussers gebruiken meer klassieke informatiebronnen zoals printmedia (fietskaarten, folders, suggesties uit artikels in kranten en tijdschriften) en info van plaatselijke toeristische diensten. **Wanneer routes worden gevolgd op het FKNW wordt sterk geteerd op planning via gedrukte fietskaarten of online routeplatforms.**

E-bikers gebruiken in grotere mate de verschillende informatie(bronnen) en vooral vaker fietskaarten (37%), folders of brochures (13%) en info in kranten e.d. (8%). Hun gebruik van websites of online routeplatforms zoals fietsnet.be is niet groter, maar wel anders: minder routeyou.com en meer vlaanderen-fietsland.be en de regio'sites kempen.be en scheldeland.be.



	Leeftijd			Type fietsrit			Gebruik FKNW	
	<= 34 jaar	35 - 54 jaar	55+ jaar	Fietstocht	Fietsdaguitstap	Fietsvakantie	Ja	Nee
	(A) 401	(B) 725	(C) 688	(A) 1529	(B) 167	(C) 73	(A) 1065	(B) 749
Websites of online routeplatforms	39,7%	43,6%	38,2%	38,0%	58,9% A	64,0% A	51,7% B	25,0%
Eigen positieve ervaringen	28,1%	32,6%	34,2%	33,7% C	25,7%	18,8%	28,2%	37,9% A
Fietskaarten	18,2%	24,6% A	40,1% A B	27,1%	36,2% A	55,0% A B	40,0% B	13,5%
Informatie van vrienden, familie, kennissen of collega's	30,7% B C	21,6%	24,0%	23,2%	32,9% A	26,4%	24,3%	24,8%
Folders, brochures of drukwerk	5,4%	9,4%	11,7% A	8,8%	12,4%	10,2%	11,2% B	6,8%
Mobiele applicaties	10,7% C	7,9%	5,4%	7,7%	5,9%	7,6%	8,0%	7,0%
Zoekrobot (Google...)	10,0% B	5,8%	7,4%	6,5%	9,8%	9,6%	7,8%	6,7%
Informatie of advertenties in de media	0,8%	4,8% A	6,1% A	3,6%	9,2% A	8,2%	5,1%	3,4%
Informatie van plaatselijke toeristische dienst	2,3%	2,6%	5,0% B	3,4%	3,0%	6,3%	4,1%	2,5%
Sociale media (Facebook...)	4,0% C	2,2%	1,3%	1,6%	5,8% A	5,1%	2,1%	2,5%
Digitale mailing of nieuwsbrief, blogs...	0%	0,9%	2,6% B	1,2%	1,6%	3,0%	1,6%	0,9%
Informatie van logiesuitbater	0%	0,5%	1,0%	0,3%	0,3%	7,4% A B	0,8%	0,3%
Cadeaubon	0,8%	0%	1,0%	0,6%	0,3%	0%	0,7%	0,3%
Beurs	0%	0,4%	0,9%	0,4%	1,1%	1,3%	0,5%	0,4%
Informatie van touroperator	0%	0,4%	0,5%	0,1%	2,8% A	0,5%	0,4%	0,3%
Andere bron	5,5%	4,7%	5,2%	4,9%	4,0%	7,7%	3,6%	7,0% A
Ik weet het niet meer/ik heb geen informatiebron gebruikt	18,0% C	13,4% C	8,7%	14,5% B C	1,5%	1,7%	6,7%	21,1% A

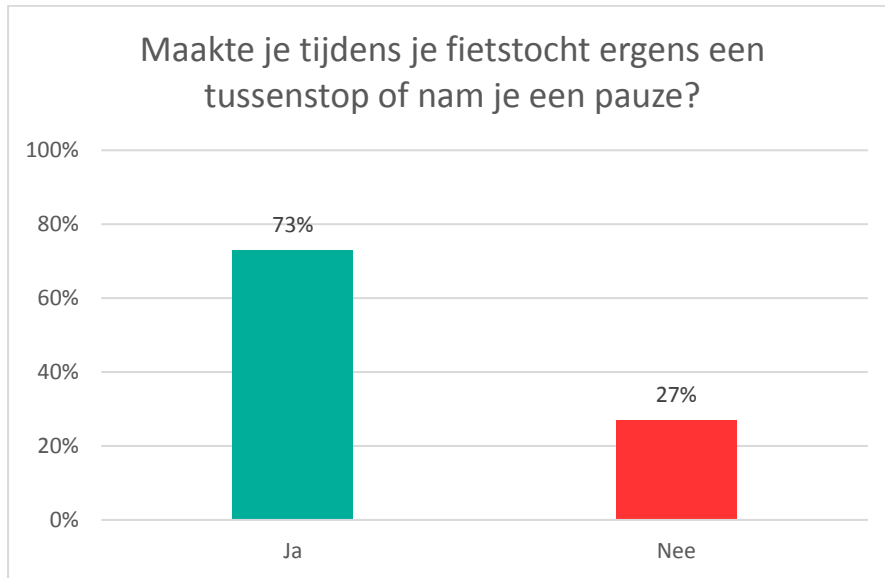
Tabel 29: Informatiebronnen recreatieve fietsritten (FIETSONDERZOEK)

### 2.2.14. Activiteiten

Op net geen drie kwart van de fietsritten werd een tussenstop gemaakt of een pauze genomen. Op fietsritten als ontspanning, zeker als ze afgelegd worden met elektrische fiets en via het FKNW, gebeurt dat in meer dan 8 op de 10 gevallen (83% tegenover 43% van de fietsritten als actieve sport). Op 95% van de fietsdaguitstappen en fietsvakantieritten wordt een tussenstop ingelast.

In samenhang met deze verschillen tussen types fietsritten, blijkt **op 84% van de fietsritten afgelegd door 55-plussers een tussenstop te worden gemaakt** tegenover 62% bij -35-jarigen en 69% bij 35-54-jarigen. 88% van de fietsers van buiten de provincie Antwerpen maakten een tussenstop of pauze tegenover 71% van de fietsers uit de provincie Antwerpen.

Liefst 88% van de e-bikers maakte een tussenstop tijdens de fietsrit, vooral om iets te drinken of te eten in een lokale horecazaak.



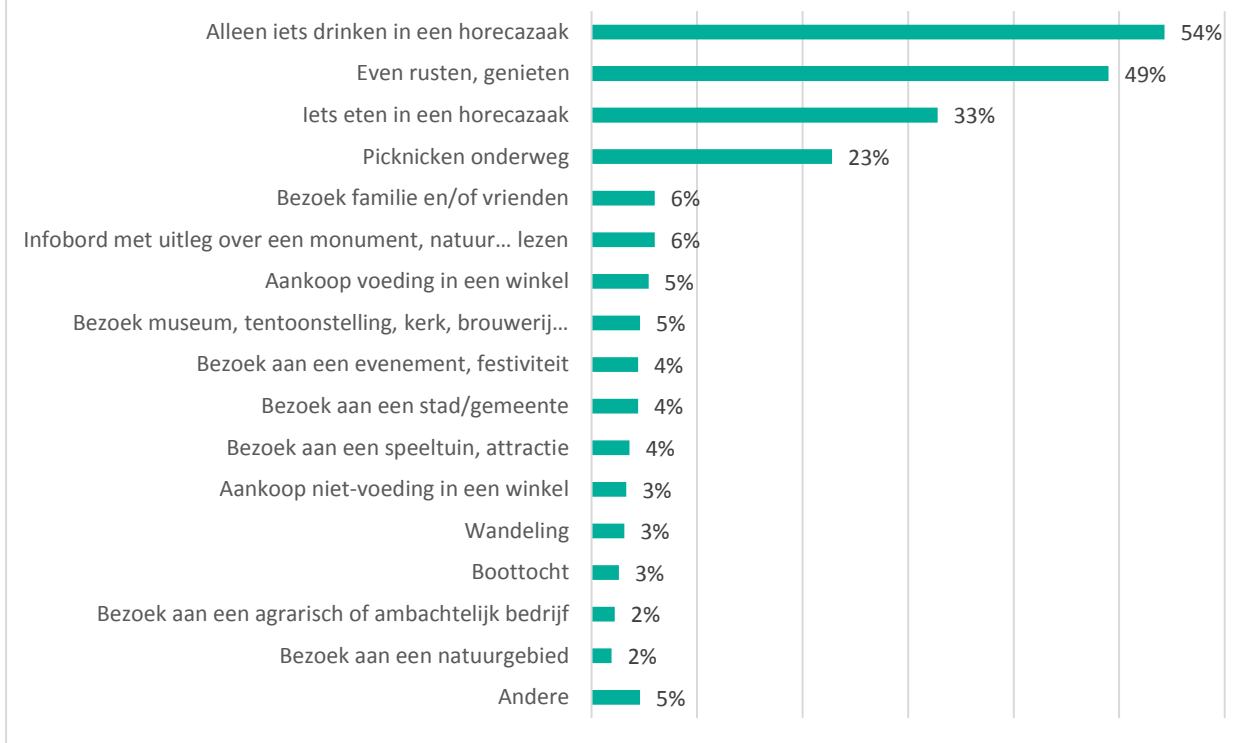
Figuur 58 Tussenstop of pauze recreatieve fietsritten (FIETSONDERZOEK)

	Motief fietsrit		Type fietsrit			Was deze fiets ... ?		Gebruik FKNW	
	Om actief te sporten	Als ontspanning	Fietstocht	Fietsdag-uitstap	Fietsvakantie	Geen elektrische fiets	Elektrische fiets	Ja	Nee
	(A) 453	(B) 1360	(A) 1529	(B) 167	(C) 73	(A) 1306	(B) 508	(A) 1065	(B) 749
Stop	42,5%	83,1% A	69,6%	94,7% A	94,7% A	67,3%	87,6% A	81,0% B	61,6%
Geen stop	57,5% B	16,9%	30,4% B C	5,3%	5,3%	32,7% B	12,4%	19,0%	38,4% A

Tabel 30: Tussenstop of pauze recreatieve fietsritten (FIETSONDERZOEK)

Veruit de meeste pauzes zijn ofwel om iets te drinken in een horecazaak (54% van de ritten met een tussenstop) – een activiteit die meer voorkomt naarmate de fietser ouder is (39% van -35jarigen vs. 64% van 55-plussers) - ofwel om gewoon even te rusten en te genieten (49%). De derde belangrijke reden is om iets te eten, hetzij in een horecazaak (33%), hetzij via een picknick (23%). Dit komt vaker voor bij fietsdaguitstappen (47% resp. 39%) en bij fietsvakantieritten (63% resp. 44%). Een **horecabezoek** komt vaker voor bij fietsritten langs het FKNW (57% iets drinken, 37% iets eten).

### Welke activiteiten heb je ondernomen tijdens je fietstocht of naar aanleiding van een stop of pauze tijdens je fietstocht?



Figuur 59 Activiteiten recreatieve fietsritten (FIETSONDERZOEK)

	Motief fietsrit		Type fietsrit			Was deze fiets ... ?		Gebruik FKNW	
	Om actief te sporten	Als ontspanning	Fietstocht	Fietsdag-uitstap	Fiets-vakantie	Geen elektrische fiets	elektrische fiets	Ja	Nee
	(A) 453	(B) 1360	(A) 1529	(B) 167	(C) 73	(A) 1306	(B) 508	(A) 1065	(B) 749
Alleen iets drinken in een horecazaak	49,0%	55,2%	55,1%	55,0%	43,0%	51,9%	59,0% A	57,2% B	48,8%
Even rusten, genieten	41,6%	50,2% A	47,2%	54,2%	66,4% A	48,1%	50,8%	50,1%	46,9%
Iets eten in een horecazaak	16,8%	35,5% A	28,8%	47,4% A	63,0% A	29,9%	38,4% A	37,3% B	24,3%
Picknicken onderweg	11,5%	24,7% A	18,7%	39,3% A	44,0% A	21,8%	24,8%	28,2% B	12,8%

Tabel 31: Activiteiten recreatieve fietsritten (FIETSONDERZOEK)

Een kwart van de recreatieve fietsritten werd alleen afgelegd. 42% van wie alleen fietste, maakte tijdens de rit een tussenstop, tegenover meer dan 8 op de 10 van de ritten gemaakt in gezelschap van partner, gezin of vriendengroep.

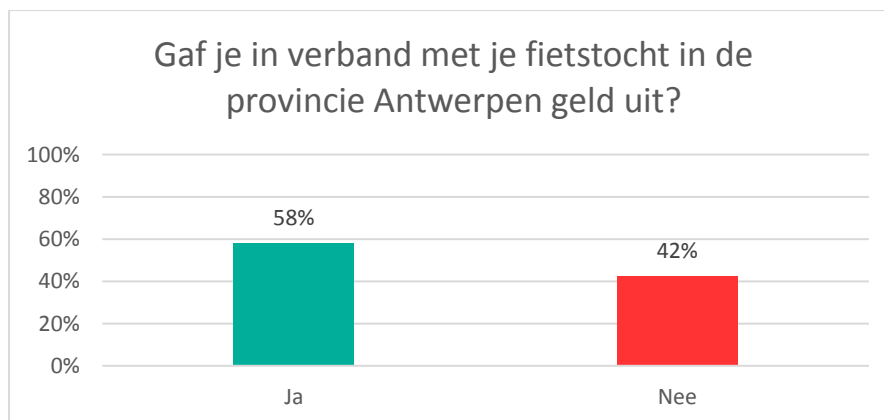
		Uit hoeveel personen bestond je fietsgezelschap (inclusief jezelf)?					
		Totaal	1 persoon (alleen)	2 personen	3 tot 5 personen	meer dan 5 personen	
Maakte je tijdens je fietstocht ergens een tussenstop of nam je een pauze?	Ja	1324	73,0%	42,4%	81,3% A	88,6% A B D	78,1% A
	Nee	490	27,0%	57,6% B C D	18,7% C	11,4%	21,9% C

Tabel 32: Activiteiten volgens grootte gezelschap recreatieve fietsritten (FIETSONDERZOEK)

### 2.2.15. Bestedingen

**Tijdens bijna 6 op de 10 fietsritten (58%) werd geld uitgegeven.** Tijdens de fietsritten gericht op ontspanning, zeker als ze afgelegd werden met elektrische fiets en via het FKNW, werd in net geen 2 op de 3 gevallen (66%) geld besteed, terwijl dat bij de fietsritten als actieve sportbeleving in 1 op de 3 gevallen (34%) voorkwam. Geldbestedingen komen vaak voor bij fietsdaguitstappen (84%), maar minder bij fietsvakantieritten (67%).

In samenhang met deze verschillen tussen types fietsritten en de activiteiten waarvoor onderweg een tussenstop wordt gemaakt, blijkt geldbesteding toe te nemen met de leeftijd (van 43% van de jongste groep tot 72% van de 55-plussers). 73% van de fietsers van buiten de provincie Antwerpen gaf tijdens de trip (relatief vaak een daguitstap) geld uit tegenover 56% van de fietsers uit de provincie Antwerpen.



Figuur 60 Gelduitgave recreatieve fietsritten (FIETSONDERZOEK)

	Motief fietsrit		Type fietsrit			Was deze fiets ... ?		Gebruik FKNW	
	Om actief te sporten	Als ontspanning	Fiets-tocht	Fiets-daguitstap	Fiets-vakantie	Geen elektrische fiets	Elektrische fiets	Ja	Nee
	(A) 453	(B) 1360	(A) 1529	(B) 167	(C) 73	(A) 1306	(B) 508	(A) 1065	(B) 749
Besteding	33,8%	65,8% A	54,7%	83,0% A C	67,2%	51,3%	74,4% A	64,5% B	48,3%
Geen besteding	66,2% B	34,2%	45,3% B	17,0%	32,8% B	48,7% B	25,6%	35,5%	51,7% A

	Leeftijd			Herkomst	
	<= 34 jaar	35 - 54 jaar	55+ jaar	Provincie Antwerpen	Buiten provincie Antwerpen
	(A) 401	(B) 725	(C) 688	(A) 1625	(B) 188
Besteding	42,5%	52,7% A	72,1% A B	56,0%	73,3% A
Geen besteding	57,5% B C	47,3% C	27,9%	44,0% B	26,7%

Tabel 33: Gelduitgave recreatieve fietsritten (FIETSONDERZOEK)

Op een kwart van de recreatieve fietsritten die alleen werden afgelegd, werd geld besteed. Bij de ritten in gezelschap varieert dit van 63% ingeval men fietste met 2 personen (respondent en partner) tot drie kwart van de ritten ingeval men fietste met 3 of meer personen (in familieverband of vriendengroep).

Terwijl drie kwart van de e-bikers geld uitgaf onderweg (vnl. aan horeca), is dat maar het geval voor de helft van de gebruikers van een gewone fiets.

		Uit hoeveel personen bestond je fietsgezelschap (inclusief jezelf)?					
		Totaal	1 persoon (alleen)	2 personen	3 tot 5 personen	meer dan 5 personen	
Gaf je in verband met je fietstocht in de provincie Antwerpen geld uit?	Ja	1048	57,8%	25,0%	63,0% A	74,6% A B	78,1% A B
	Nee	765	42,2%	75,0% B C D	37,0% C D	25,4%	21,9%

Tabel 34: Geld uitgegeven volgens grootte gezelschap recreatieve fietsritten (FIETSONDERZOEK)

De gemiddelde besteding per persoon per recreatieve fietsrit bedraagt €7,56 waarvan het grootste deel (87%) gaat naar eten (61%) en drank (26%) in de lokale horecazaken. In het onderzoek in 2012 werd een gemiddelde besteding per persoon van €8,54 opgetekend, waarvan insgelijks circa 86% afkomstig was van horecabezoek. Fietstochtenmakers (waaronder relatief veel actieve sporters) besteden gemiddeld €6,27 (tegenover €7,14 in 2012) en drukken door hun sterke vertegenwoordiging (84% van de recreatieve fietsritten) sterk het algemeen gemiddelde. Fietsdaguitstappers besteden, behalve aan eten en drank in lokale horecazaken, vooral meer aan toegangsgelden voor bezoeken, drank en voeding voor onderweg (bv. picknick) en vervoerskosten, en komen daarmee aan een gemiddelde besteding van €17,18 per persoon, wat meer dan het dubbele is ten opzichte van 2012 (€8,55). De grootste uitgaven, vooral aan eten en drankjes in lokale horecazaken, worden gedaan door oudere fietsers die ter ontspanning en relatief vaak met e-bike recreatieve tochten en daguitstappen ondernemen langs het FKNW.

Gemiddelde bestedingen per persoon per dag (per recreatieve fietsrit) inclusief niet-besteders in EURO	Totaal	Leeftijd			Herkomst		Motief fietsrit		Gebruik FKNW	
		<= 34 jaar	35 - 54 jaar	55+ jaar	Provincie Antwerpen	Buiten provincie Antwerpen	Om actief te sporten	Als ontspanning	Ja	Nee
		1813	401	725	688	1625	188	453	1360	1065
Entree(kaartjes), toegangsgelden attracties	,21	,26	,19	,20	,18	,46	,16	,22	,19	,23
Souvenirs	,06	,00	,02	,15	,04	,30	,03	,08	,09	,02
Iets eten en drinken in lokale horecazaak	4,59	1,99	4,79	5,90	4,04	9,48	1,22	5,74	6,01	2,61
Enkel iets drinken in een lokale horecazaak	1,96	,78	1,90	2,72	1,83	3,17	1,16	2,24	2,40	1,36
Dranken en/of voeding in een winkel	,31	,21	,39	,29	,26	,73	,14	,37	,30	,33
Aankoop streekproducten	,07	,04	,04	,13	,08	,04	,00	,10	,08	,06
Fietskaart(en), themaroutekaart(en)	,06	,04	,05	,09	,07	,02	,04	,07	,09	,02
Huur van een fiets	,05	,12	,02	,03	,05	,06	,02	,06	,07	,03
Vervoerskosten, gemaakt in deze regio/provincie	,09	,18	,04	,08	,05	,45	,08	,09	,12	,05
Parkeren	,01	,00	,02	,00	,01	,01	,03	,00	,02	,00
Andere kosten	,15	,12	,06	,26	,16	,03	,12	,16	,16	,13
<b>TOTAAL</b>	<b>7,56</b>	<b>3,74</b>	<b>7,51</b>	<b>9,85</b>	<b>6,75</b>	<b>14,73</b>	<b>3,01</b>	<b>9,12</b>	<b>9,52</b>	<b>4,83</b>

Tabel 35: Gemiddelde bestedingen per persoon per recreatieve fietsrit (1) (FIETSONDERZOEK)

Een groot verschil is merkbaar tussen dagfietsers van binnen en buiten de provincie, al heeft dat veel te maken met het relatief veel grotere aantal 'actieve sporters' en fietstochtenmakers onder de dagfietsers die in de provincie wonen (28% resp. 92%) dan onder de dagfietstoeristen van buiten de provincie (8% resp. 68%). De gemiddelde besteding van de fietsdaguitstappers van binnen de provincie ligt met €13,41 immers in de lijn van de

gemiddelde besteding van de dagjestoeristen van buiten de provincie (€13,91). Ter vergelijking: de dagfietsers uit de provincie besteedden in 2012 gemiddeld €7,02 per persoon (nu €6,57) en de dagfietsers van buiten de provincie €12,20 (nu €13,91).

De fietsvakantiegangers besteedden gemiddeld €15,57 tijdens de fietsrit waarover ze rapporteerden, en geven aan dat ze gemiddeld voor hun fietsvakantie nog €61,86 per persoon per nacht besteden aan verblijfskosten (accommodatie en maaltijden) en €31,47 aan andere kosten en uitgaven tijdens de fietsvakantie. Daarmee komt het gemiddelde (€108,90) duidelijk hoger uit dan in 2012 (€76,75).

Gemiddelde bestedingen per persoon per dag (per recreatieve fietsrit) inclusief niet-besteders in EURO	Tot.	Type fietsrit (1)			Type fietsrit (2)		
		Fietstocht	Fietsdag-uitstap	Fietsvakantie	Dagfietser, bewoner van provincie	Dagfietser, van buiten provincie	Fietsvakantieganger
		1813	1529	167	73	1576	164
Entree(kaartjes), toegangsgelden attracties	,21	,18	,58	,22	,18	,52	,22
Souvenirs	,06	,03	,25	,33	,04	,21	,33
Iets eten en drinken in lokale horecazaak	4,59	3,76	10,60	11,34	3,88	8,70	11,34
Enkel iets drinken in een lokale horecazaak	1,96	1,74	3,71	2,84	1,82	3,03	2,84
Dranken en/of voeding in een winkel	,31	,23	,88	,52	,25	,83	,52
Aankoop streekproducten	,07	,08	,10	,00	,08	,04	,00
Fietskaart(en), themaroutekaart(en)	,06	,05	,11	,16	,06	,01	,16
Huur van een fiets	,05	,02	,09	,00	,05	,06	,00
Vervoerskosten, gemaakt in deze regio/provincie	,09	,04	,62	,12	,05	,48	,12
Parkeren	,01	,00	,00	,03	,01	,00	,03
Andere kosten	,15	,15	,24	,00	,16	,03	,00
<b>TOTAAL</b>	<b>7,56</b>	<b>6,27</b>	<b>17,18</b>	<b>15,57</b>	<b>6,57</b>	<b>13,91</b>	<b>15,57</b>
Verblijfskosten pp. per nacht				61,86			61,86
Andere kosten pp. per dag				31,47			31,47
<b>TOTAAL incl. verblijfs- en andere kosten</b>				<b>108,90</b>			<b>108,90</b>

Tabel 36: Gemiddelde bestedingen per persoon per recreatieve fietsrit (2) (FIETSONDERZOEK)

## 2.2.16. Economische impact

Op basis van gegevens van de telsingangen – tussen december 2016 en november 2017 werd op 11 verschillende plaatsen gemeten (daggemiddelde per teller = 512) - is vastgesteld dat er op één jaar tijd, **over het ganse 2850 km lange FKNW in de provincie Antwerpen, 7,6 miljoen recreatieve fietsritten** werden gemaakt, te verdelen, volgens de resultaten van dit onderzoek, tussen 87% dagfietsers uit de provincie, 9% dagfietsers van buiten de provincie en 4% fietsvakantiegangers. Op basis van bovenstaande gemiddelde bestedingen per persoon per dag geeft dit onderstaande totale bestedingen. Ter vergelijking: in 2012 werden de totale bestedingen geraamd op € 71,5 miljoen op basis van een totaal van 6,8 miljoen recreatieve fietsritten.

Type fietser	Aantal fietsritten per jaar	Gemiddelde bestedingen p.p.p.d.	Totale bestedingen
Dagfietsers, bewoners van provincie	6.605.008	€ 6,57	€ 43.400.036
Dagfietsers, van buiten de provincie	688.757	€ 13,91	€ 9.580.730
Fietsvakantiegangers	307.533	€ 108,90	€ 33.490.921
<b>Totaal</b>	<b>7.601.299</b>		<b>€ 86.471.688</b>

Tabel 37: Totale bestedingen (FIETSONDERZOEK)

Deze totale bestedingen vormen de basis voor het berekenen van de totale economische waarde van het recreatieve fietstoerisme in de provincie Antwerpen. Deze gegevens worden daarvoor ingevoerd in een speciaal voor de provincie ontwikkeld **input-outputmodel** waarin de relaties tussen verschillende economische bedrijfstakken worden beschreven om zo de effecten op omzet, toegevoegde waarde en werkgelegenheid te berekenen. Het I/O-model beschrijft m.a.w. de relaties of samenhang tussen de bestedingen (input) en de productie (output) die daarvoor in verschillende economische bedrijfssectoren nodig is, en houdt op die manier rekening met zowel directe als indirecte economische effecten. Het model geeft een antwoord op de vraag hoeveel output er in elke sector van de economie nodig is, om ervoor te zorgen dat er producten en diensten aan fietsrecreanten in de provincie Antwerpen kunnen worden geleverd, in de vorm van huurfietsen, fietskaarten, horeca, souvenirs, enz.

In dit model worden daarom de bestedingen (input) van het recreatieve fietstoerisme in de provincie Antwerpen per categorie (bv. fietskaarten, eten en drinken, verblijfskosten, ...) toegewezen aan de verschillende relevante economische sectoren (indeling o.b.v. NACE-codes). Voorbeelden hiervan zijn de aankoop van een fietskaart, die wordt toegekend aan de sector van groot- en detailhandelszaken, of de eten en drinken in een horecazaak onderweg, wat wordt toegekend aan de sector die accommodatie en maaltijden verschaft.



Belangrijk is dat **alleen bestedingen die extra output genereren voor de provincie Antwerpen** daarbij in rekening worden gebracht als input voor het model, dus **enkel de bestedingen van fietstoeristen van buiten de provincie** (€ 43,1 miljoen in 2017 vs. € 31,8 miljoen in 2012). Het zijn deze bestedingen die, door het fietstoerisme van niet-inwoners, extra inkomsten genereren voor de economie van de provincie Antwerpen. In het I/O-model worden deze bestedingen omgezet van marktprijzen (totaal € 43, 1 miljoen) naar basisprijzen (totaal € 34,9 miljoen) door aftrek van handels- en transportmarges en netto product-gebonden belastingen.

Onder staande tabel toont per sector (in basisprijzen) de totale economische effecten gegenereerd door de bestedingen van de fietstoeristen op (extra) output of productie, toegevoegde waarde en werkgelegenheid (nodig om die toegevoegde waarde te realiseren en berekend door toepassing van sector-gebonden arbeidsproductiviteitscijfers).

ECONOMISCHE SECTOREN	OUTPUT	% TW	TOEGEVOEGDE WAARDE	Werk- gelegenheid/ € 1 miljoen output	WERK- GELEGENHEID (FTE)
Landbouw, bosbouw, visserij	€ 319.426	35%	€ 110.731	11,53	3,68
Delfstoffen	€ 8.194	41%	€ 3.324	2,81	0,02
Industrie	€ 12.367.357	24%	€ 2.918.029	3,21	39,69
Energie en afvalbeheer	€ 831.657	48%	€ 397.039	3,04	2,53
Bouwnijverheid	€ 285.278	29%	€ 82.695	5,75	1,64
Groot- en detailhandel	€ 3.264.577	49%	€ 1.586.507	7,85	25,64
Verschaffen accommodatie en maaltijden	€ 28.491.220	39%	€ 10.970.483	13	370,50
Vervoer en opslag	€ 2.244.827	39%	€ 869.737	4,85	10,89
Financiële diensten en verzekeringen	€ 739.187	50%	€ 370.463	4,64	3,43
Onroerend goed	€ 1.204.438	71%	€ 856.383	0,54	0,66
(Zakelijke) dienstverlening	€ 4.592.909	47%	€ 2.163.871	7,95	36,50
Openbaar bestuur	€ 14.006	76%	€ 10.616	17,46	0,24
Onderwijs	€ 26.791	90%	€ 24.183	18,51	0,50
Gezondheidszorg en welzijn	€ 32.307	61%	€ 19.760	8,42	0,27
Verenigingen	€ 175.159	55%	€ 96.327	12,45	2,18
Kunst, amusement en recreatie	€ 830.352	45%	€ 373.418	4,79	3,97
Huishoudens als werkgever	€ -	100%	€ -	104,73	0,00
<b>TOTAAL</b>	<b>€ 55.427.685</b>		<b>€ 20.853.566</b>		<b>502,35</b>

Tabel 38: Totale (directe en indirecte) economische effecten (FIETSONDERZOEK)

In totaal leidt fietstoerisme in de provincie Antwerpen, direct en indirect in alle sectoren van de economie, tot de volgende economische effecten:

Totale bestedingen fietsers	€ 86,5 miljoen
waarvan extra (fietstoerisme van buiten de provincie) :	€ 43,1 miljoen
Extra output door fietstoerisme	€ 55,4 miljoen
Extra toegevoegde waarde door fietstoerisme	€ 20,9 miljoen
Extra werkgelegenheid door fietstoerisme	<b>502 voltijdse banen</b>

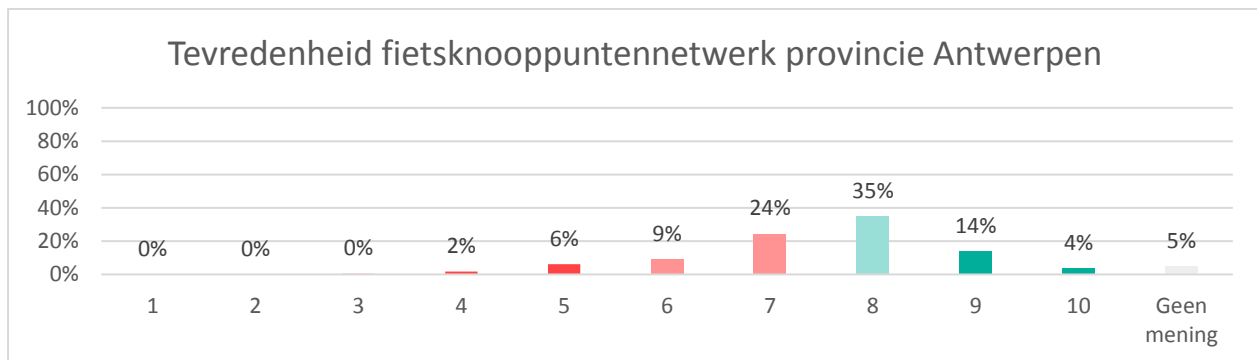
Tabel 39: Economische impact (FIETSONDERZOEK)

Noot: Meer informatie over de specifieke I/O-tabel die voor de provincie Antwerpen ontwikkeld werd door de Universiteit van Wageningen, is terug te vinden in de studie "De paden op, de lanen in. Herhaalonderzoek naar de economische impact van het fietstoerisme in de provincie Antwerpen 2012".

## 2.2.17. Algemene evaluatie

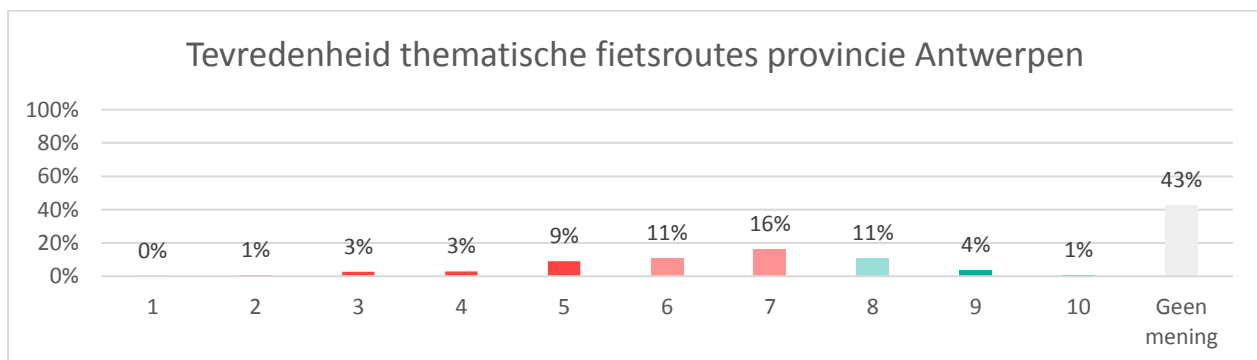
### Panelenquête

De gemiddelde score op 10 voor de **tevredenheid van de gebruikers (N=374) over het FKNW is 7,5/10**. Deze goede score wordt behaald omdat 53% duidelijk tevreden is en een minimumscore van 8 geeft, en bijna 1 op de 5 zelfs een ‘ambassadeur’ (score 9 of 10) kan genoemd worden. Slechts 8% is negatief in zijn of haar oordeel (score max. 5).



*Figuur 61 Tevredenheid FKNW (PANELENQUETE)*

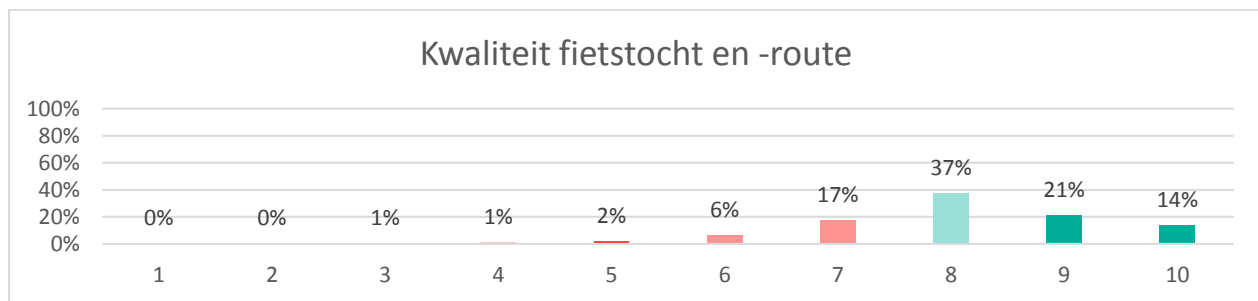
De thematische fietsroutes scoren met een gemiddelde van 6,5 minder goed, maar deze score kan beïnvloed zijn door respondenten die geen thematische fietsroutes gebruiken, maar toch een score hebben gegeven i.p.v. ‘geen mening’.



*Figuur 62 Tevredenheid thematische fietsroutes (PANELENQUETE)*

## Fietsonderzoek

Met een **gemiddelde van 8,0 op 10** scoren de afgelegde fietstochten en -routes op recreatief vlak hoog. Meer dan 1 op de 3 fietsers geeft minimaal een 9 op 10, slechts 4% geeft een 5/10 of minder. De voornaamste redenen van ontevredenheid van deze laatste groep (N=71) hebben vooral te maken met (fiets)paden en -wegen in slechte staat, onduidelijke of ontbrekende bewegwijzering, onveilige wegen en verkeerssituaties, en druk verkeer.



*Figuur 63 Tevredenheid recreatieve fietsritten (FIETSONDERZOEK)*

**Hoe hoger de leeftijd, hoe groter de tevredenheid**, die varieert van 7,5/10 bij de jongste tot 8,4/10 bij de oudste leeftijdsgroep. Actieve 'sporttrajecten' (7,8) scoren ook significant lager dan 'ontspanningstrajecten' (8,1). In samenhang met deze voorgaande vaststellingen, is de score bij gebruik van een elektrische fiets (8,2) ook hoger dan bij een niet-elektrische (8,0), en scoren trajecten die deels via het FKNW lopen (8,3/10) ook duidelijk beter dan andere trajecten (7,7 op 10). Belangrijk is ook dat de tevredenheid met een score van 7,6/10 significant lager is bij wie minder vaak recreatief fietst (max. één keer per maand).

	Leeftijd			Motief fietsrit		Was deze fiets ... ?		Gebruik FKNW	
	<= 34 jaar	35 - 54 jaar	55+ jaar	Om actief te sporten	Als ontspanning	Geen elektrische fiets	Elektrische fiets	Ja	Nee
	(A) 401	(B) 725	(C) 688	(A) 453	(B) 1360	(A) 1306	(B) 508	(A) 1065	(B) 749
Niet goed: 1-5/10	6,3% B	3,0%	3,4%	5,7% B	3,3%	4,0%	3,7%	2,3%	6,1% A
Minder goed : 6-7/10	34,3% B C	27,4% C	13,3%	30,2% B	21,4%	23,8%	23,1%	19,0%	30,1% A
Goed : 8/10	42,7% C	37,3%	34,0%	35,9%	37,7%	39,1% B	32,5%	37,1%	37,4%
Zeer goed : 9-10/10	16,7%	32,3% A	49,2% A B	28,1%	37,6% A	33,2%	40,7% A	41,6% B	26,3%
Gemiddelde score /10	7,5	8,0 A	8,4 A B	7,8	8,1 A	8,0	8,2 A	8,3 B	7,7

*Tabel 40: Tevredenheid recreatieve fietsritten (FIETSONDERZOEK)*

## 2.2.18. *Detailevaluatie*

### Panelenquête

Over het **belang van een goede en veilige fietsinfrastructuur** bestaat er geen twijfel: hoge kwaliteit van de fietspaden (staat en onderhoud), voldoende brede fietspaden, veilige oversteekplaatsen en de mogelijkheid om rustig te fietsen (geen druk fiets- noch autoverkeer) zijn aspecten die de overgrote meerderheid van de recreatieve fietsers (heel erg) belangrijk vinden. Meer dan 90% van de gebruikers van het FKNW benadrukken het belang van elk van deze aspecten.

Een dergelijk groot belang wordt voor het overige alleen nog aan de aantrekkelijkheid van het landschap (86%) en de bewegwijzering (bordjes routes en knooppunten) (75%) gehecht.

70% van de recreatieve fietsers (en 74% van de gebruikers van het FKNW) vindt het ook wel belangrijk om iets te kunnen drinken in lokale horecazaken onderweg (of op het eindpunt) van hun fietstochten. De aanwezigheid van horeca is wat minder belangrijk voor de actieve sporter.

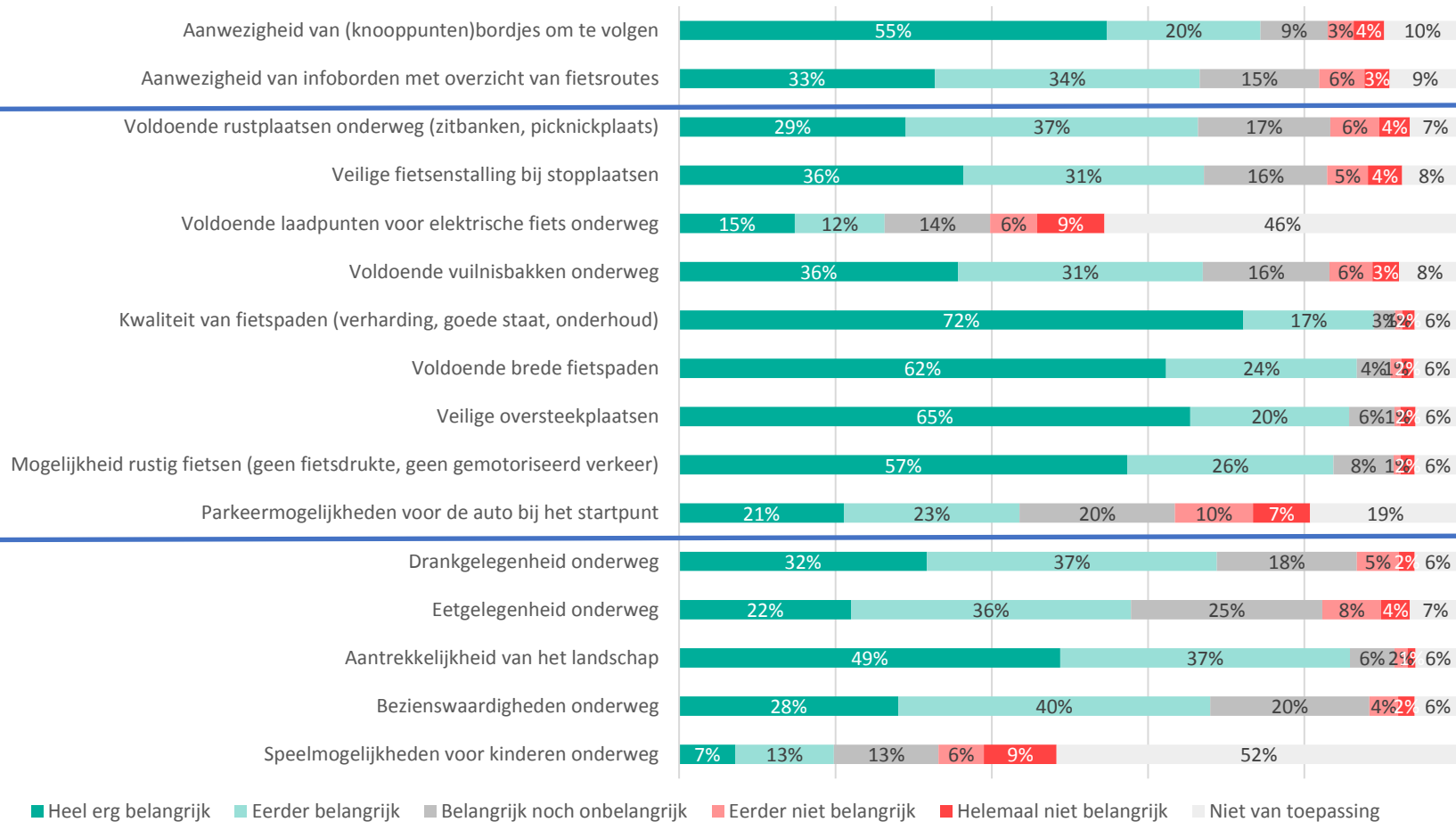
Parkeermogelijkheden voor de auto zijn minder cruciaal dan andere aspecten, maar wordt bv. toch door 56% van de 55-plussers als belangrijk aanzien.

De enige andere significante verschillen naar leeftijd betreffen de bewegwijzering: oudere fietsers volgen meer aangeduide fietsroutes op het FKNW en beklemtonen daardoor ook in sterkere mate het belang van goede en voldoende bewegwijzering dan jongere fietsers. Overeenkomstig hiermee, blijkt dat gebruikers van het FKNW inderdaad veel meer belang hechten aan bewegwijzering (88% m.b.t. aanwezigheid bordjes, 75% m.b.t. aanwezigheid overzichtspanelen) dan niet-gebruikers.

Wie een elektrische fiets gebruikt, hecht een groter belang aan veilige fietsenstallingen op stopplaatsen (84%) en uiteraard ook aan voldoende oplaadpunten (56%), maar ook aan drankgelegenheden (85%).

83% van de recreatieve fietsers en 89% van de FKNW-gebruikers vindt het belangrijk om rustig te kunnen fietsen, zonder druk autoverkeer maar ook in de zin dat snelle en langzame fietsers rekening houden met elkaar. Gebruikers van elektrische en niet-elektrische fietsen verschillen niet van elkaar in deze optiek van conflictvrij fietsen.

## Hoe belangrijk vindt u onderstaande aspecten als u een recreatieve fietstocht maakt?



Figuur 64 Belang aspecten recreatieve fietsritten (PANELENQUETE)

## Fietsonderzoek

Op het vlak van bewegwijzering is de tevredenheid groot, en is er eigenlijk alleen de verwachting om meer voldoende infoborden te voorzien met overzichten van de fietsroutes.

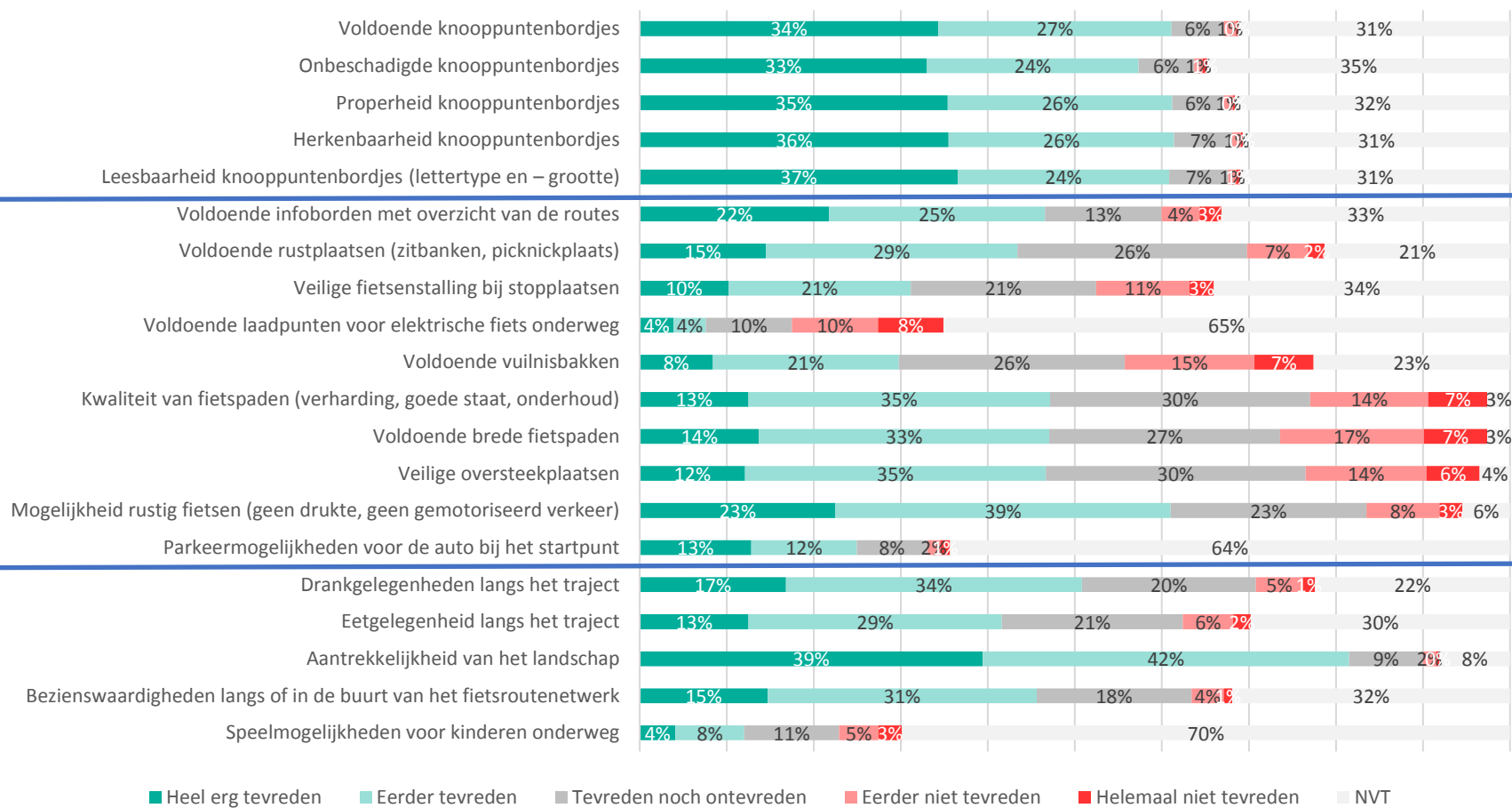
Ook de voorzieningen qua horeca en belevingsmogelijkheden zoals bezienswaardigheden onderweg scoren zeer goed. Ruim 80% is tevreden wat de aantrekkelijkheid van het landschap betreft. Bij respondenten voor wie dat relevant is, bestaat er wel enige onvrede over de speelmogelijkheden voor kinderen onderweg.

De **belangrijkste punten van kritiek (20% à 25% ontevredenheid) betreffen de infrastructuur:** de kwaliteit van de fietspaden, de breedte van de fietspaden en de veiligheid van oversteekplaatsen. Op elk van deze infrastructurele aspecten is er significant meer ontevredenheid (25% à 30%) bij respondenten die fietstrajecten aflegden die niet via het FKNW liepen; 35% à 40% van deze groep is daar wel tevreden over tegenover meer dan de helft van de respondenten die het FKNW gebruikten.

2 op de 3 respondenten die via het FKNW fietsten, zijn tevreden over de mogelijkheid om rustig te fietsen, o.a. zonder conflict tussen snelle en langzame en tussen elektrische en niet-elektrische fietsers.

Op rustplaatsen kan de aanwezigheid van veilige fietsstallingen en vooral de properheid dankzij voldoende vuilbakken beter. En 37% van de respondenten die elektrisch fietsen, klaagt over de beschikbaarheid van laadpunten.

## Wanneer je terugdenkt aan jouw fietsrit, hoe zou je dan onderstaande aspecten beoordelen inzake tevredenheid?

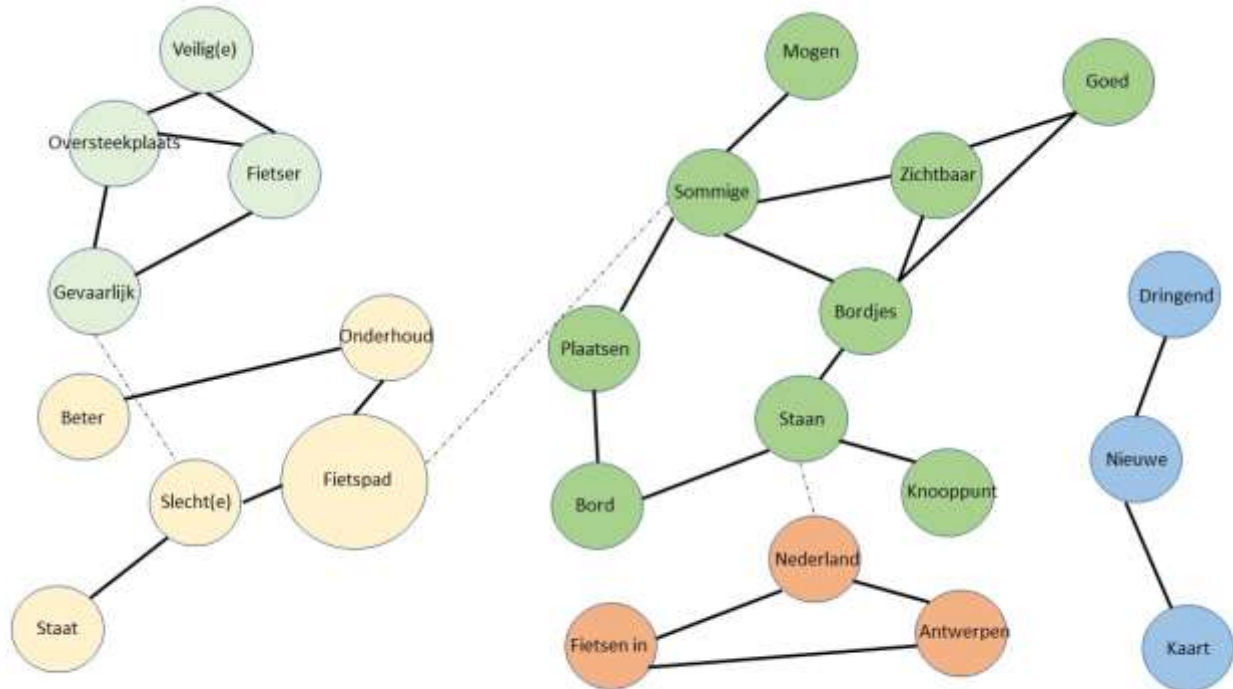


Figuur 65 Detailevaluatie recreatieve fietsritten (FIETSONDERZOEK)





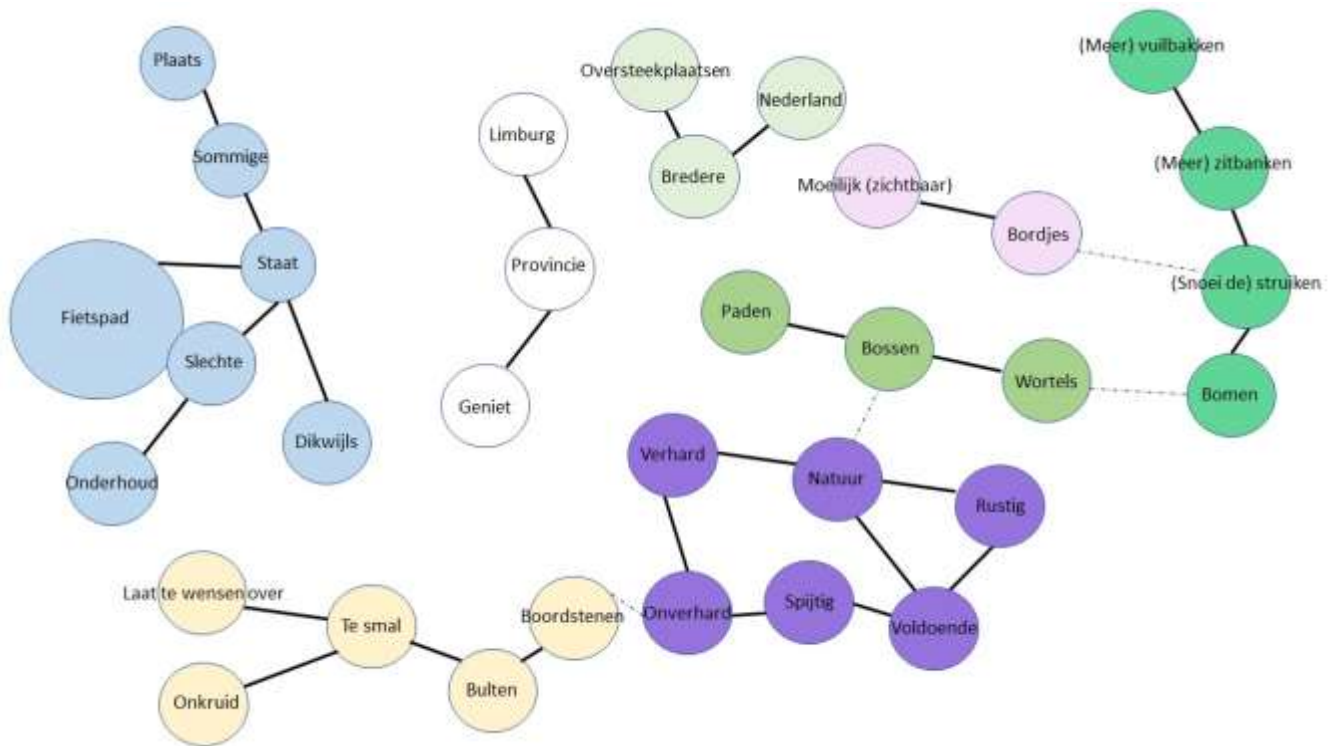
Een deel van de recreatieve fietsrespondenten (N=387, of 21%) formuleerde in een open vraag nog andere opmerkingen in verband met hun afgelegde fietsroute of m.b.t. het FKNW in de provincie in het algemeen. Daaruit blijkt er wel wat onvrede te zijn wat betreft **de staat en het onderhoud van de fietspaden, de zichtbaarheid van de FKNW-bordjes, en gevaarlijke oversteekplaatsen.**



*Figuur 68 Co-occurrence network: Andere opmerkingen m.b.t. FKNW? (N=387) (FIETSONDERZOEK)*

NOOT: Voor de verwerking van de open antwoorden werd gebruik gemaakt van KH Coder, een softwareprogramma voor kwantitatieve inhoudsanalyse of tekst data mining. Het 'co-occurrence network' geeft de meest voorkomende (ant)woorden, waarbij de grootte van de 'nodes' een indicatie geeft van de frequentie of mate van voorkomen. De verbindingslijnen geven aan welke woorden het meest frequent samen voorkomen ('co-occurrence'), op basis waarvan binnen de woordenwolk clusters worden gevormd (aangegeven in verschillende kleuren).

In een open slotvraag gaven N=683 recreatieve fietsrespondenten nog diverse opmerkingen mee over fietsen in de provincie Antwerpen. Een deel gaf uiting aan zijn of haar algemene tevredenheid, anderen namen de gelegenheid te baat om een aantal kleinere en grotere problemen in de verf te zetten, zoals **de slecht onderhouden staat van de fietspaden op sommige plaatsen** en een **gebrek aan sommige voorzieningen** (bv. vuilbakken bij zitbanken op rustplaatsen). Opmerkelijk zijn echter vooral de relatief talrijke verwijzingen naar andere voorbeelden, met name **Nederland (bredere fietspaden en oversteekplaatsen)** en de **provincie Limburg** (zie associatie met ‘genieten’).

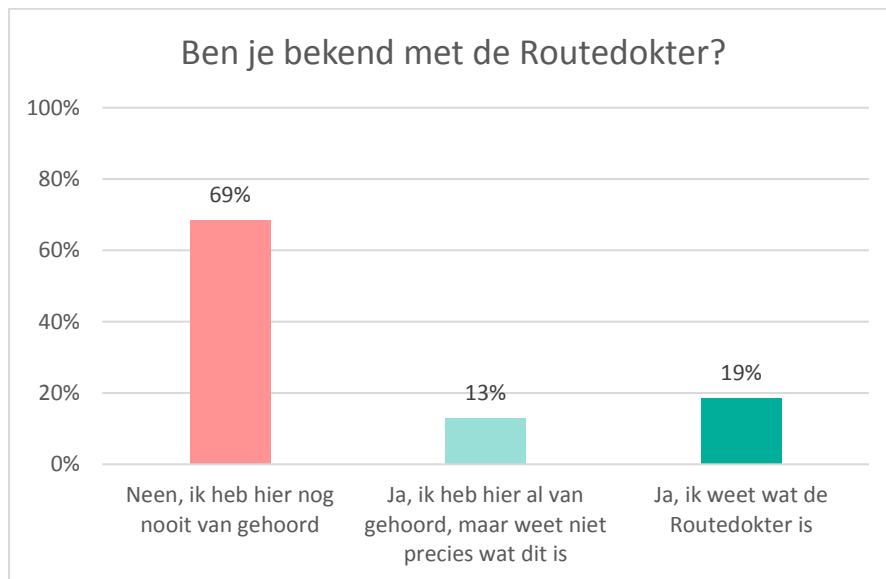


*Figuur 69 Co-occurrence network: Algemene opmerkingen m.b.t. fietsen? (N=683) (FIETSONDERZOEK)*



### 2.2.19. Routedokter

**1 op de 5 recreatieve fietsrespondenten zegt bekend te zijn met de Routedokter.** 6% heeft de Routedokter al eens gebruikt voor het opzoeken van informatie over permanente of tijdelijke wijzigingen aan de routes, 8% om een melding te doen.



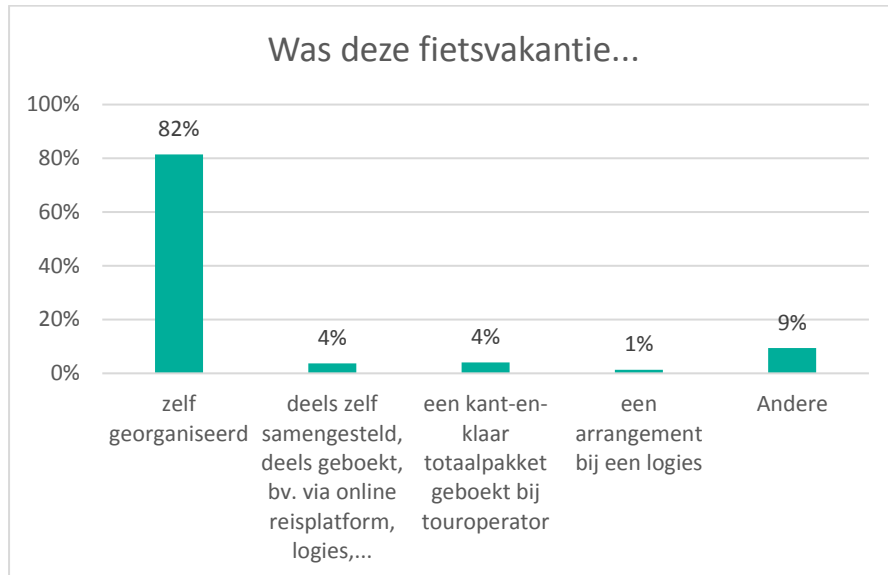
*Figuur 70 Routedokter recreatieve fietsritten (FIETSONDERZOEK)*

De Routedokter is beter bekend met de leeftijd: 10% van de -35-jarigen t.o.v. 25% van de 55-plussers, van wie 12% al eens een melding deed.

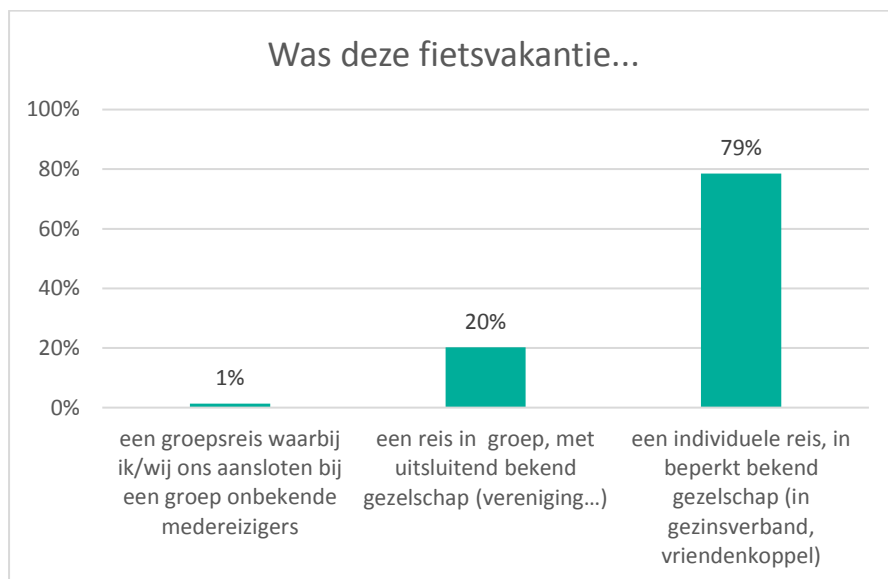
### 2.2.20. Fietsvakanties

In totaal werden 73 fietsritten (4%) in het fietsonderzoek gemaakt in het kader van een fietsvakantie (met fietsen als hoofddoel) door Nederlandstalige respondenten. Bij N=37 van deze ritten werd gelogeed in de provincie Antwerpen. 1 op de 3 van de respondenten op fietsvakantie is inwoner van de provincie Antwerpen zelf. Volgende resultaten moeten met enige omzichtigheid worden benaderd omwille van deze kleine N-waarden.

In 8 op de 10 gevallen ging het om een zelf georganiseerde en “individuele” fietsvakantie. De fietsvakanties worden steeds in gezelschap ondernomen, 51% ervan met partner, 31% in gezelschap van vrienden.

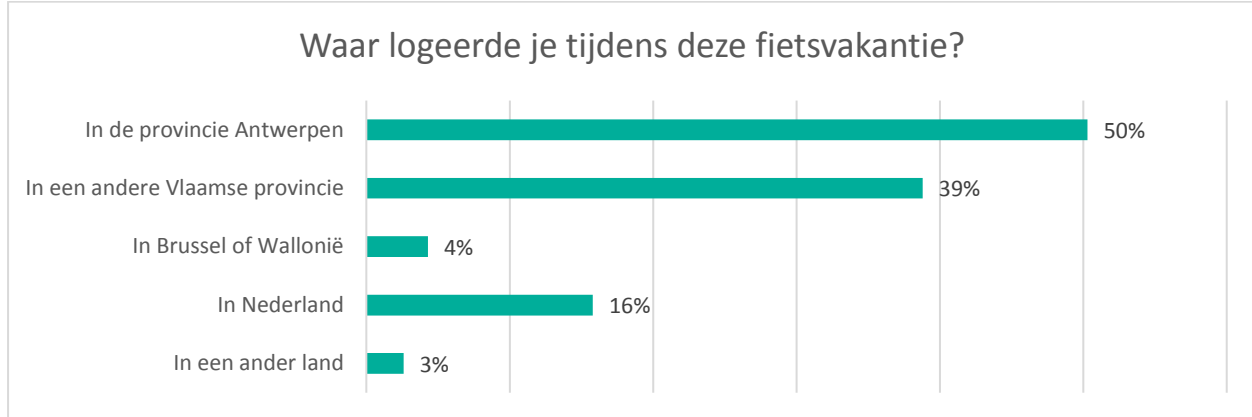


*Figuur 71 Soort fietsvakantie (1) (FIETSONDERZOEK)*



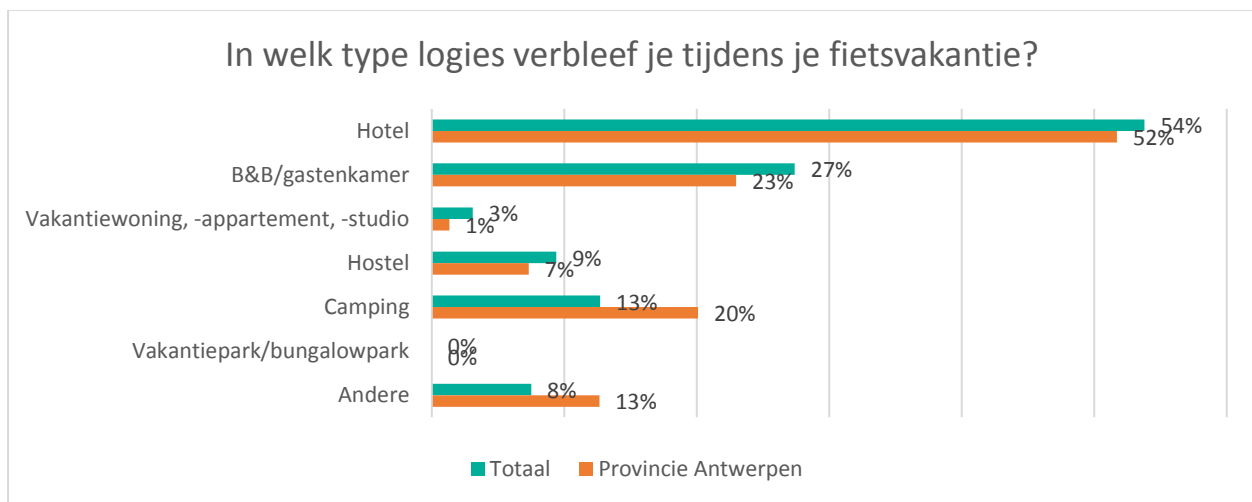
*Figuur 72 Soort fietsvakantie (2) (FIETSONDERZOEK)*

De helft van de fietsvakantiegangers logeerde in de provincie Antwerpen. Gemiddeld worden er tijdens de fietsvakanties 3,1 overnachtingen gemaakt; bij fietsvakanties waarbij gelogeed werd in de provincie Antwerpen is het gemiddeld aantal overnachtingen 2,9. Daarbij werd in gemiddeld 2,2 verschillende accommodaties verbleven (idem voor fietsvakanties met logement in de provincie).



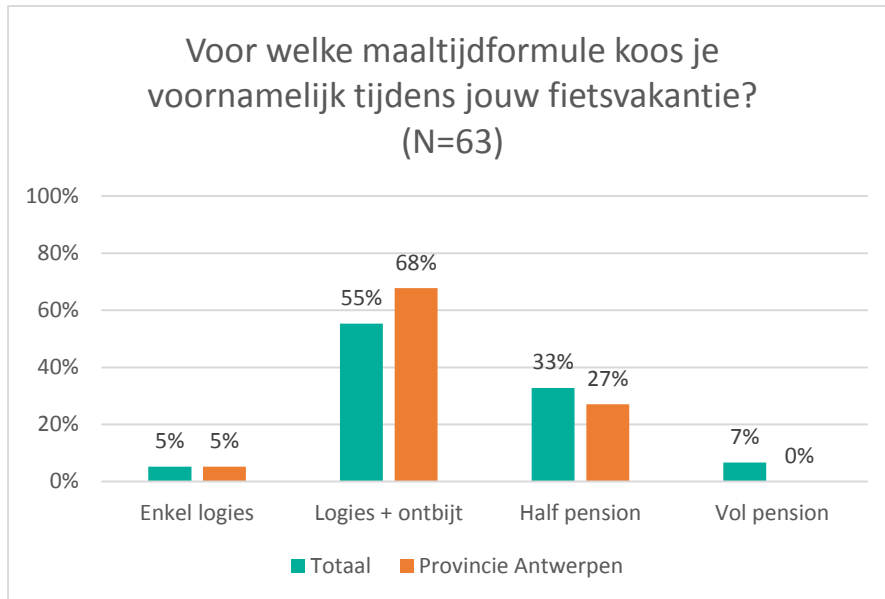
*Figuur 73 Plaats logies fietsvakantie (FIETSONDERZOEK)*

Tijdens de helft van de fietsvakanties werd op hotel verbleven. Bij fietsvakanties met logement in de provincie Antwerpen werd in 1 op de 5 gevallen gekampeerd. ('Andere' type logies is bijna steeds 'bij familie').

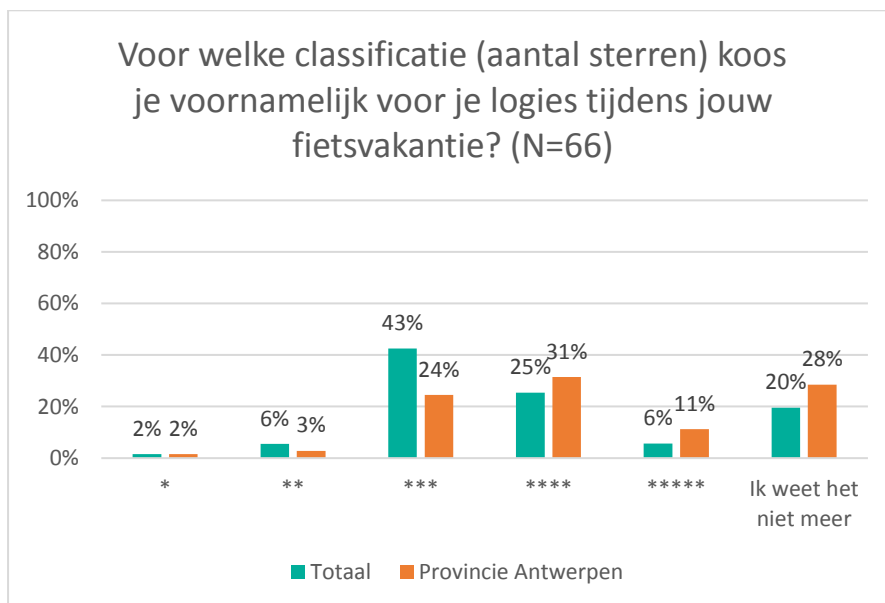


*Figuur 74 Type logies fietsvakantie (FIETSONDERZOEK)*

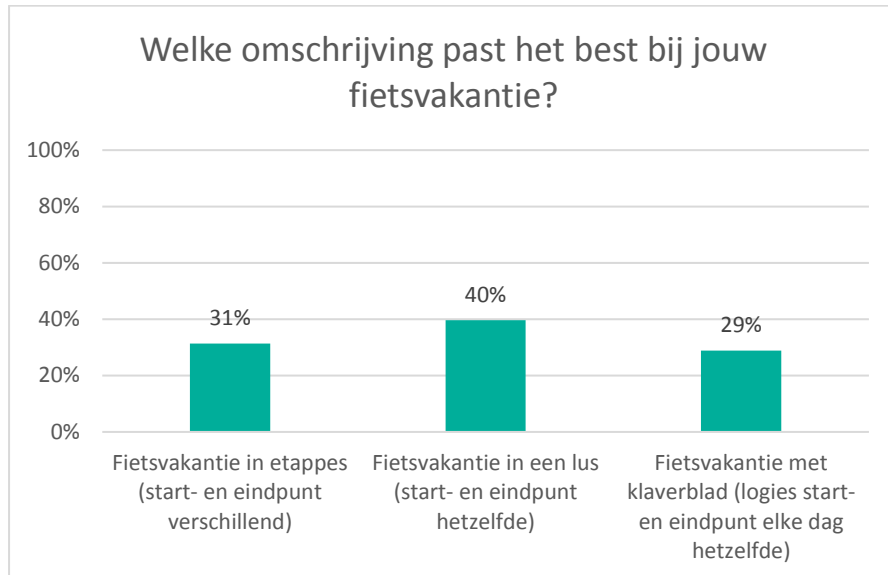
Meestal werd gekozen voor logies met ontbijt (55%), in de provincie Antwerpen bij 2 op de 3 verblijven. De gekozen logies in de provincie Antwerpen hebben significant vaker een hogere classificatie, maar dat is mogelijk gedeeltelijk te wijten aan een significant hoger aantal verblijven op een camping (20% van de logies op fietsvakanties met overnachting in de provincie Antwerpen t.o.v. 5% bij fietsvakanties zonder logies in de provincie).



Figuur 75 Maaltijdformule logies fietsvakantie (FIETSONDERZOEK)



Figuur 76 Classificatie logies fietsvakantie (FIETSONDERZOEK)



*Figuur 77 Traject fietsvakantie (FIETSONDERZOEK)*

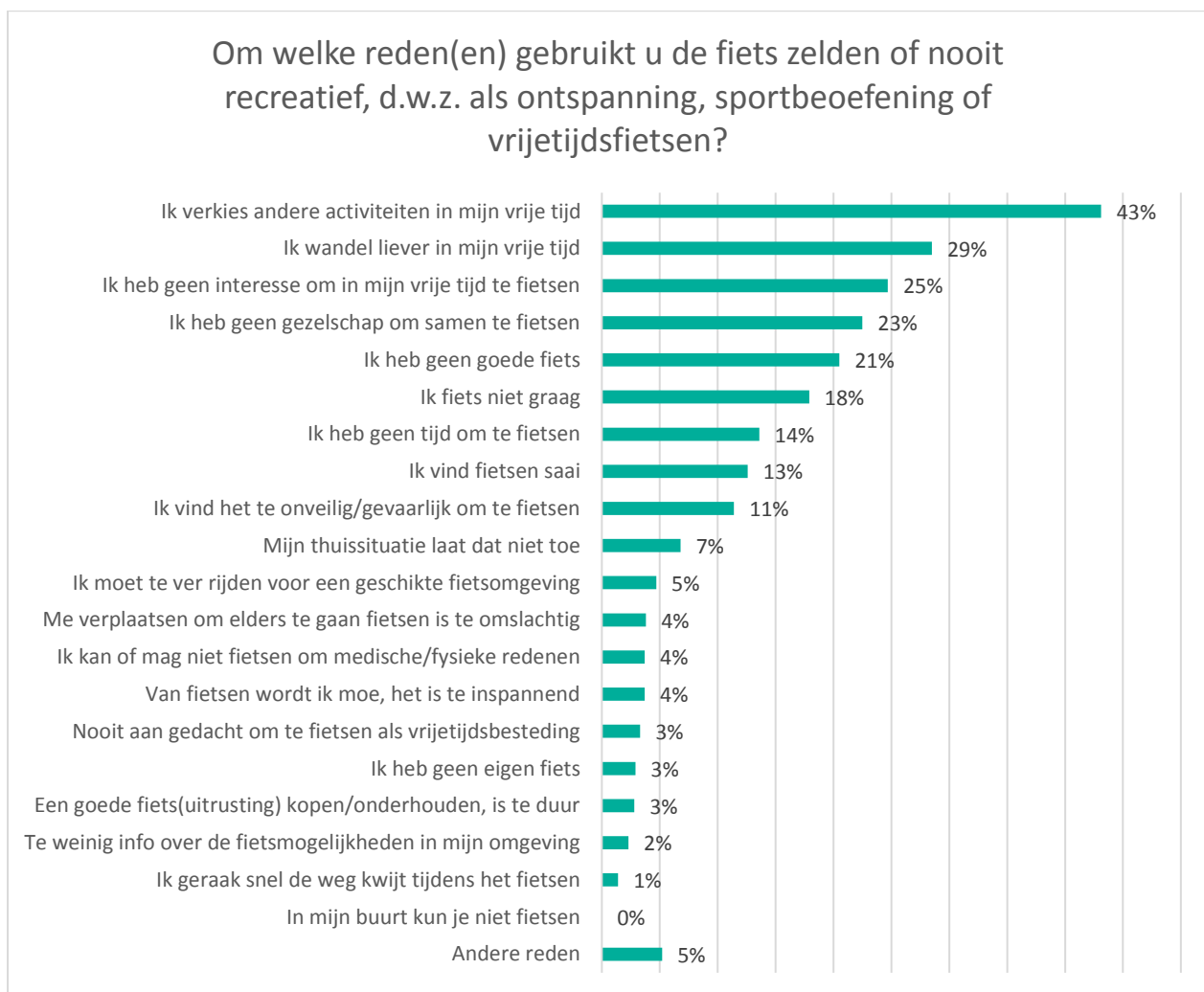
Volgens de fietsvakantiegangers fietsten ze gemiddeld 64 km per dag tijdens hun fietsvakantie. Het soort traject verschilde sterk van respondent tot respondent (etappes, lus of klaverblad), maar in maar liefst 93% van de gevallen werd gebruik gemaakt van het FKNW.

De verblijfskosten op fietsvakanties met logement in de provincie Antwerpen bedroegen gemiddeld €61,86 per persoon per nacht. Alle andere kosten bedroegen gemiddeld €31,47, zodat de totale kosten van de fietsvakanties op gemiddeld €93,33 per persoon per dag uitkomen.



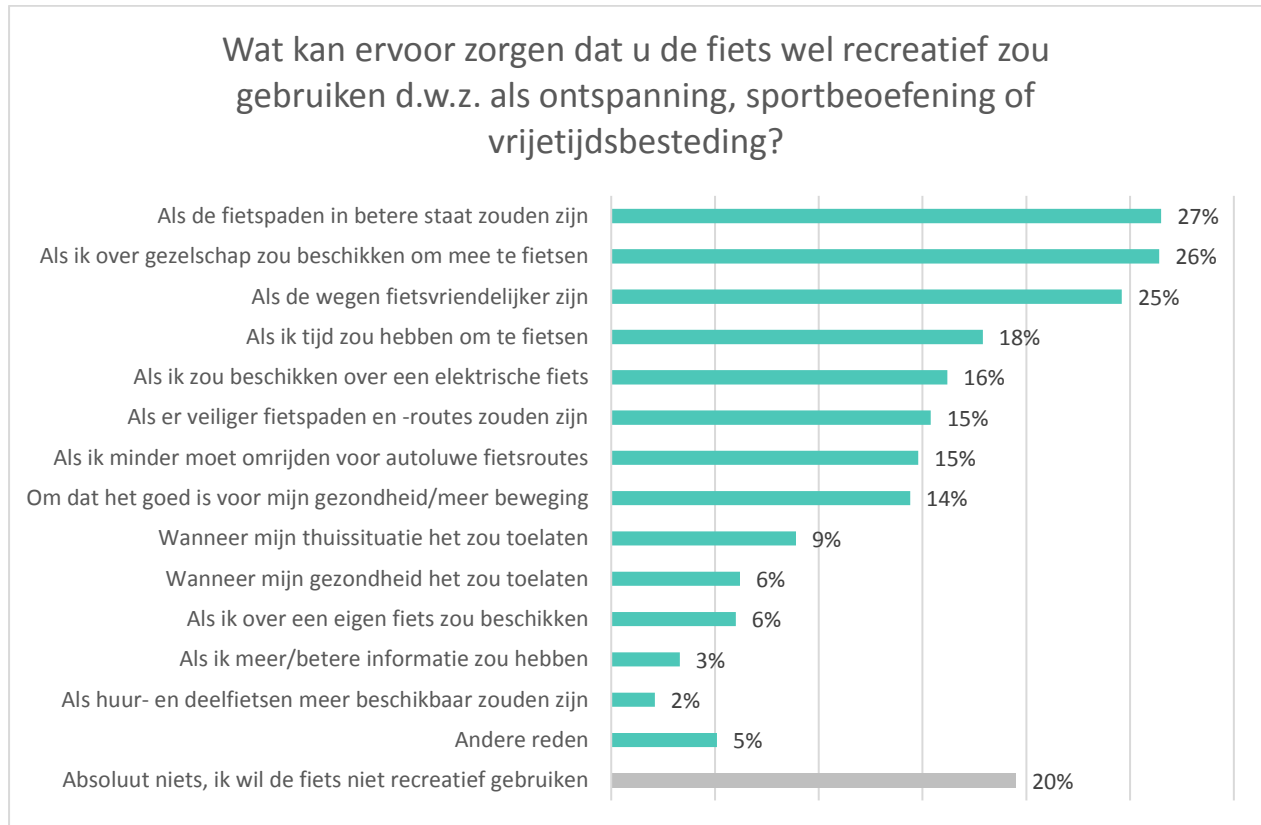
### 2.2.21. Redenen niet-recreatief fietsen (panelenquête)

29% van de bevolking 18+ van de provincie Antwerpen rijdt zelden of nooit met de fiets, en nog eens 11% fietst wel, maar enkel voor functionele verplaatsingen, niet recreatief. De voornaamste reden daarvoor is dat **men in de vrije tijd, liever andere activiteiten verkiest zoals bv. wandelen**. Opvallend is dat een kwart een gebrek aan gezelschap opgeeft als reden. Een kleine groep vindt het te gevaarlijk, vindt geen geschikte en veilige omgeving in de buurt of vindt een verplaatsing om elders te gaan fietsen te omslachtig.



*Figuur 78 Redenen niet-recreatief gebruik van de fiets (PANELENQUETE)*

Om de stap naar recreatief fietsen te zetten, lijken **gezelschap hebben** enerzijds en een betere, **fietsvriendelijker infrastructuur** anderzijds de belangrijkste voorwaarden.

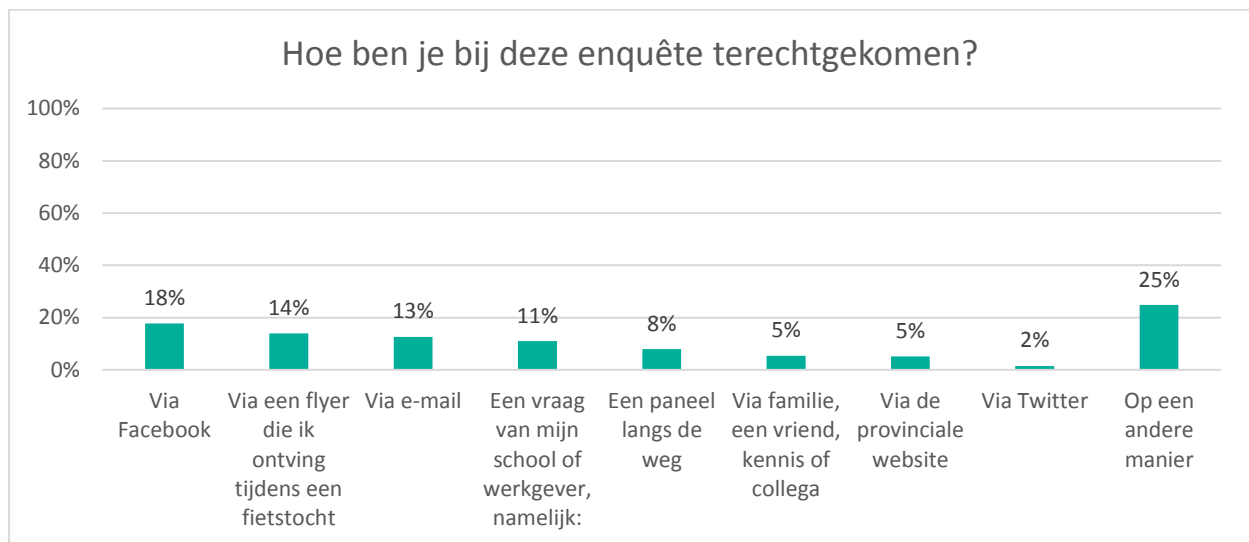


*Figuur 79 Stimulansen recreatief gebruik van de fiets (PANELENQUETE)*

## Deel III : Functioneel fietsen

### 3.1. Steekproefkader ‘functioneel’ fietsonderzoek

#### 3.1.1. Rekrutering functionele fietsers



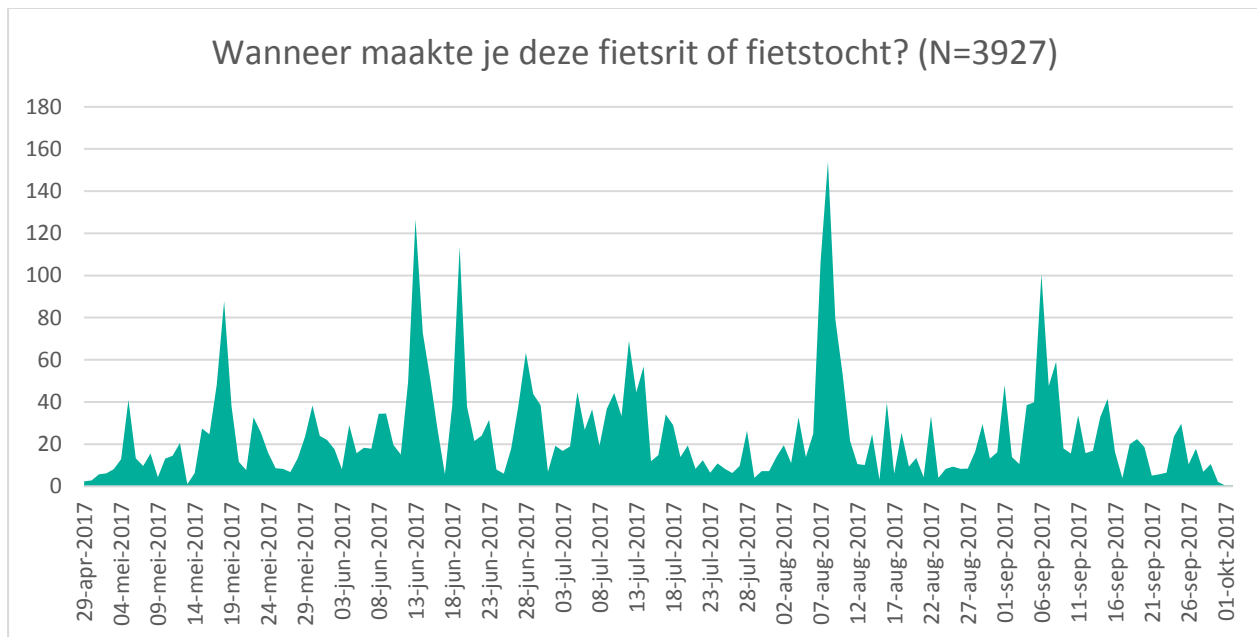
*Figuur 80 Rekrutering functionele fietsers (FIETSONDERZOEK)*

37% van de respondenten die een ‘functionele’ fietsrit maakten, is bij de enquête terechtgekomen via **online kanalen** (18% via Facebook), 14% via de flyer en 8% via de panelen geplaatst langs de weg. Naast op aangeven van familie of vrienden (5%), geeft 11% aan te hebben deelgenomen aan het onderzoek op vraag van school of werkgever. Een kwart van de respondenten verwijst naar diverse andere manieren zoals communicatie omtrent het onderzoek in de media of via andere platformen.

65% van de respondenten die een traject aflegden van of naar school, kwam **op vraag van de school** bij de enquête terecht. Voor woon-werktrajecten nam 8% deel **op vraag van de werkgever**. Respondenten die aangaven te fietsen op een fietsostrade voor de fietsrit waarover ze rapporteren, zijn significant vaker bij de enquête terecht gekomen via de flyer (24%) en de panelen (20%) onderweg. 1 op de 3 deelnemers die wonen buiten de provincie Antwerpen zijn bij de enquête terechtgekomen dankzij de flyer.

	Geslacht		Leeftijd			Opleiding		Motief fietsrit		
	Man	Vrouw	<= 34 jaar	35 - 54 jaar	55+ jaar	Lager opgeleid	Hoger opgeleid	Op weg van of naar het werk	Op weg van of naar school	Andere
	(A) 2221	(B) 2060	(A) 1297	(B) 1585	(C) 1398	(A) 2821	(B) 1460	(A) 2343	(B) 275	(C) 1595
(n)	2221	2060	1297	1585	1398	2821	1460	2343	275	1595
Facebook	14,7%	20,9% A	21,0% C	21,4% C	10,4%	16,9%	19,2%	18,0% B	5,1%	19,4% B
Flyer	14,1%	13,8%	11,1%	14,5% A	16,0% A	14,6%	12,8%	14,1%	8,9%	14,6% B
E-mail	14,2% B	10,8%	6,0%	11,4% A	20,0% A B	12,3%	13,1%	11,7%	7,8%	14,4% A B
Vraag school of werkgever	11,8%	10,2%	22,1% B C	7,6% C	4,6%	12,9% B	7,3%	8,1% C	64,5% A C	6,0%
Paneel	9,0% B	6,8%	8,3% C	9,4% C	5,9%	6,5%	10,8% A	10,4% B C	1,0%	5,4% B
Familie of vrienden	5,0%	5,7%	7,4% B C	4,4%	4,6%	4,9%	6,2%	5,3%	6,8%	5,3%
Provinciale website	5,5%	4,7%	3,8%	4,9%	6,6% A	5,3%	4,8%	5,4% B	1,4%	5,4% B
Twitter	1,9% B	1,1%	1,9%	1,6%	1,1%	0,9%	2,8% A	1,7%	0%	1,5%
Andere	23,8%	26,0%	18,3%	24,9% A	30,8% A B	25,7%	23,1%	25,2% B	4,5%	28,0% B

Tabel 41: Rekrutering functionele fietsers (FIETSONDERZOEK)



Figuur 81: Data functionele fietstrajecten (FIETSONDERZOEK)

8% van de functionele fietsrespondenten kon niet precies aangeven op welke dag de fietsrit werd gemaakt.

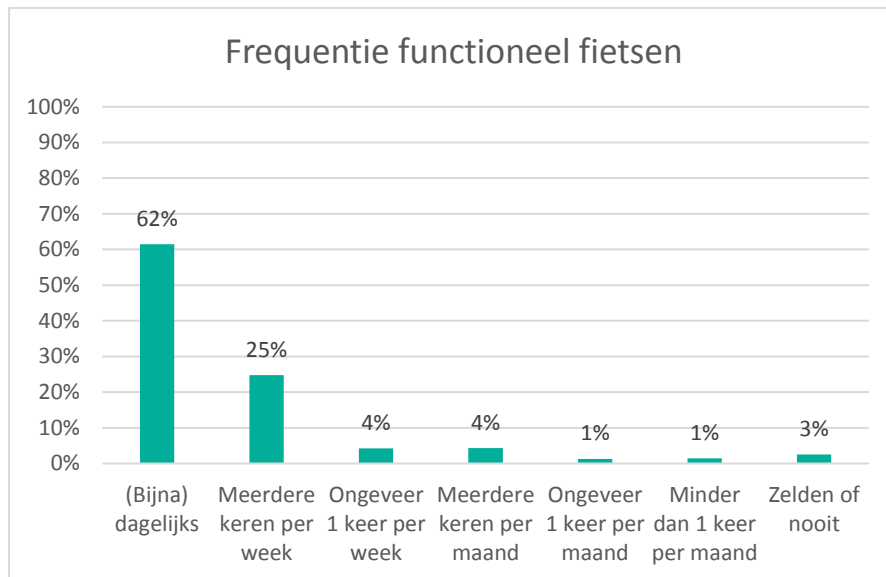
### 3.1.2. Socio-demografisch profiel functionele fietsers

		Totaal		Motief fietsrit		
				Werk	School	Andere
		N	4281	(A) 2343	(B) 275	(C) 1595
Ik ben een...	(n)	4281	100%	2343	275	1595
	Man	2221	52%	56,2% B C	44,9%	47,4%
	Vrouw	2060	48%	43,8%	55,1% A	52,6% A
Wat is je leeftijd?	(n)	4281	100%	2343	275	1595
	17 jaar of jonger	319	8%	0,3%	82,4% A C	5,0% A
	18 - 24 jaar	166	4%	2,8%	16,4% A C	3,3%
	25 - 39 jaar	1114	26%	34,6% B C	1,2%	17,3% B
	40 - 49 jaar	724	17%	22,1% C	0%	11,9%
	50 - 64 jaar	1609	38%	39,8%	0%	41,4%
	65 jaar en ouder	348	8%	0,4%	0%	21,1% A
Wat is je leeftijd?	(n)	4281	100%	2343	275	1595
	<= 34 jaar	1297	30%	28,6% C	100,0%	20,7%
	35 - 54 jaar	1585	37%	48,2% C	0%	26,8%
	55+ jaar	1398	33%	23,2%	0%	52,5% A
	GEMIDDELDE LEEFTIJD	4281	44,9	44,1 B	16,6	51,1 A B
Wat is het hoogste onderwijsniveau dat je voltooid hebt of momenteel volgt?	(n)	4281	100%	2343	275	1595
	Hoogstens lager secundair	755	18%	10,9%	45,4% A C	22,9% A
	Hoogstens hoger secundair	2066	48%	47,4%	49,0%	49,0%
	Hoger onderwijs	1460	34%	41,7% B C	5,5%	28,1% B
Wat is je beroepsstatuut?	(n)	4281	100%	2343	275	1595
	Werkend, in loondienst of als zelfstandige	2960	69%	95,5% C	0%	43,0%
	Werkzoekend	93	2%	0,3%	0%	5,3% A
	Huisvrouw of huisman	110	3%	0,1%	0%	6,2% A
	Student of scholier	418	10%	1,4%	100,0%	7,0% A
	(Brug)gepensioneerd	532	12%	0,3%	0%	32,1% A
	Andere	167	4%	2,4%	0%	6,4% A
Wat is de samenstelling van je gezin?	(n)	4281	100%	2343	275	1595
	Alleenstaand zonder kinderen	646	15%	14,4%	9,8%	17,4% A B
	Alleenstaand met kind(eren)	239	6%	4,8%	7,8%	6,1%
	Koppel zonder kinderen	1096	26%	23,7%	0%	33,4% A
	Koppel met kind(eren)	2030	47%	54,4% C	57,7% C	34,7%
	Andere situatie	272	6%	2,7%	24,6% A C	8,4% A
Wat is de postcode van de gemeente waar je woont?	(n)	4281	100%	2343	275	1595
	Provincie Antwerpen	4112	96%	96,0%	97,4%	95,8%
	Buiten provincie Antwerpen	169	4%	4,0%	2,6%	4,2%
Wat is de postcode van de gemeente waar je woont?	(n)	4281	100%	2343	275	1595
	Verstedelijkt	2452	58%	61,2% C	66,5% C	52,9%
	Landelijk	1746	42%	38,8%	33,5%	47,1% A B

Tabel 42: Socio-demografisch profiel functionele fietsers (FIETSONDERZOEK)

De gemiddelde leeftijd van de respondenten is 45 jaar. De gemiddelde leeftijd van de respondenten die over woon-werkverkeer rapporteren, is 44 jaar, die over woon-schoolverkeer rapporteren, is 16 jaar. Als het gaat om diverse andere verplaatsingen, is de gemiddelde leeftijd 51 jaar.

### 3.1.3. Fietsfrequentie functionele fietsers



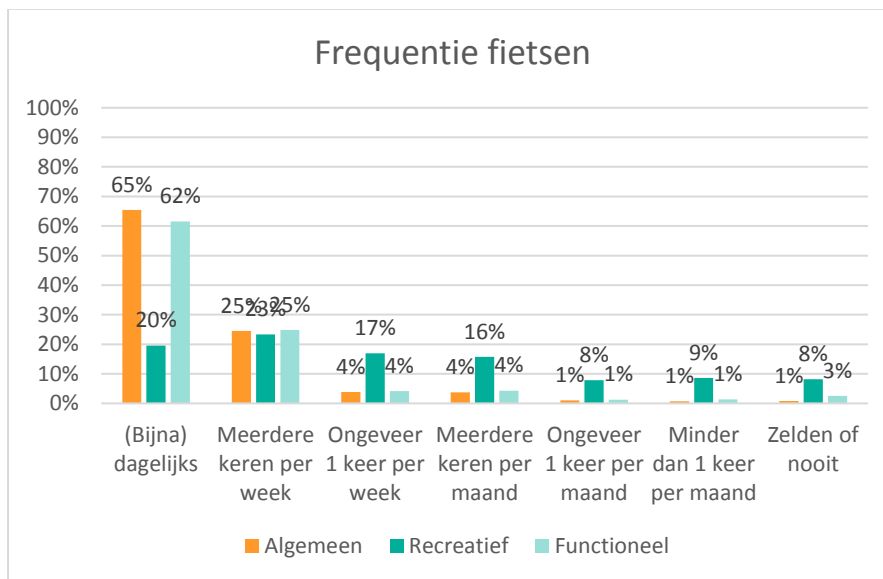
*Figuur 82 Fietsfrequentie functionele fietsers – functioneel (FIETSONDERZOEK)*

62% van de respondenten, die rapporteren over een functioneel fietstraject, rijdt (bijna) dagelijks met de fiets voor dit soort functionele verplaatsingen, 9 op de 10 fietst wekelijks. Zoals aangegeven betekent dit **een oververtegenwoordiging van zeer frequente (bijna-dagelijkse) fietsers in het fietsonderzoek**. Op basis van de panelenquête blijkt bv. ‘slechts’ 31% van de functionele fietsers dat bijna dagelijks te doen.

	Geslacht		Leeftijd			Opleiding		Motief fietsrit		
	Man	Vrouw	<= 34 jaar	35 - 54 jaar	55+ jaar	Lager opgeleid	Hoger opgeleid	Werk	School	Andree
	(A) 2221	(B) 2060	(A) 1297	(B) 1585	(C) 1398	(A) 2821	(B) 1460	(A) 2343	(B) 275	(C) 1595
(Bijna) dagelijks	61,6%	61,4%	68,9% B C	60,6% C	55,7%	60,1%	64,2% A	66,5% C	86,8% A C	49,8%
Meerdere keren per week	24,0%	25,8%	18,9%	26,7% A	28,2% A	24,9%	24,7%	25,2% B	7,6%	26,8% B
Minder vaak	14,4%	12,8%	12,2%	12,7%	16,1% A B	15,0% B	11,1%	8,2%	5,6%	23,3% A B

Tabel 43: Fietsfrequentie functionele fietsers (FIETSONDERZOEK)

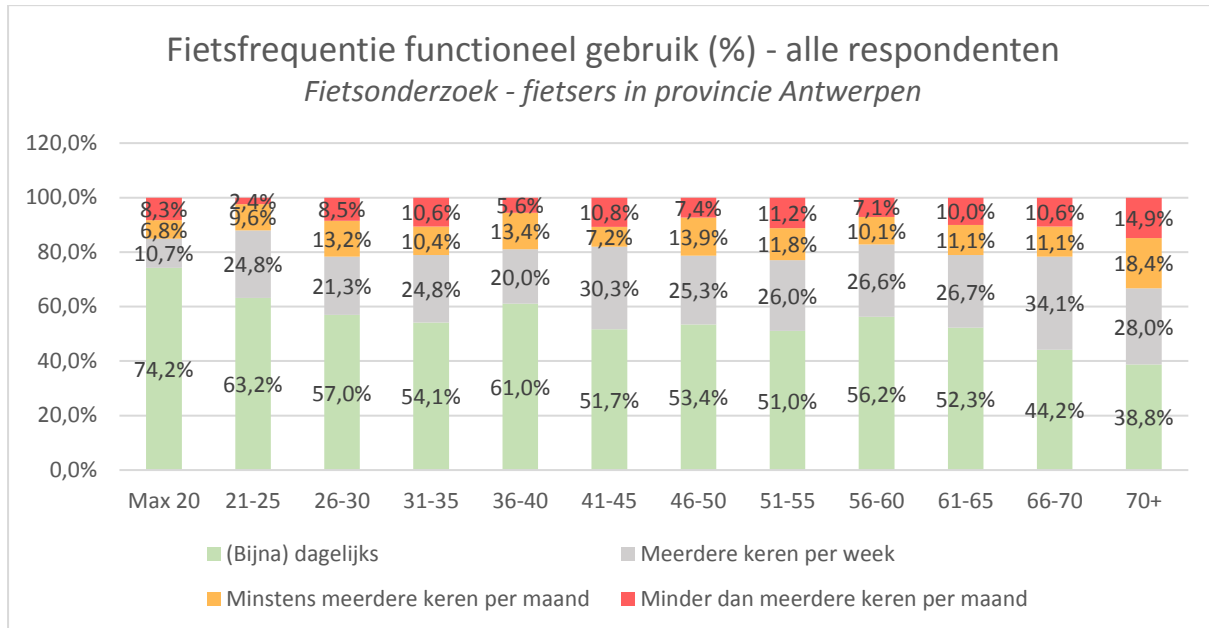
Van de jongeren en jong volwassenen fietsen 7 op de 10 dagelijks, bij de 55-plussers is dat net geen 6 op de 10. Dit verschil heeft alles te maken met de (bijna) dagelijkse frequentie waarmee in de jongere leeftijdsgroepen de fiets gebruikt wordt voor woon-school- en woon-werkverkeer.



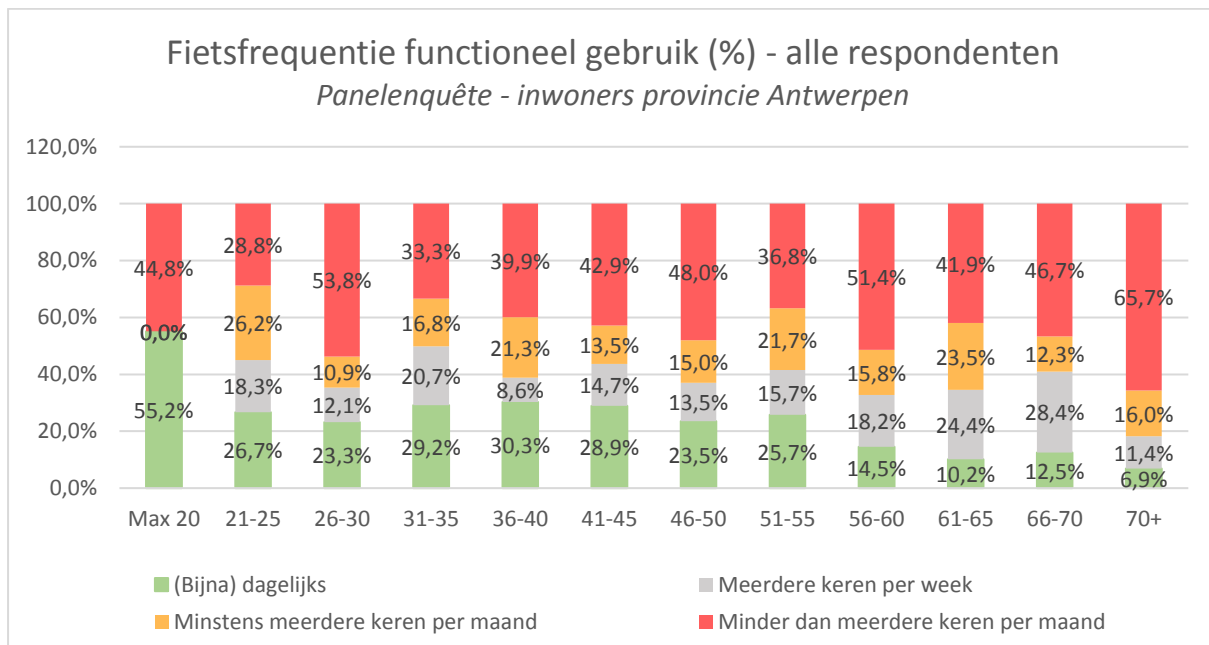
Figuur 83 Fietsfrequentie functionele fietsers – algemeen (FIETSONDERZOEK)

### Impact van leeftijd op fietsfrequentie

Ritten voor functionele doeleinden zijn zeer frequent onder jongeren (max. 20 jaar). 3 op de 4 respondenten jonger dan 21 jaar maken bijna dagelijks een functionele rit. Dit percentage daalt en stabiliseert zich uiteindelijk rond 50% voor respondenten tussen de 41 en 65 jaar, waarna de frequentie van functionele ritten weer een dip kent. 39% van de fietsers in de provincie Antwerpen ouder dan 70, maakt nog (bijna) elke dag een functionele fietsrit.



Figuur 84 Fietsfrequentie functioneel naar leeftijd (FIETSONDERZOEK)



Figuur 85 Fietsfrequentie functioneel naar leeftijd (PANELENQUETE)

De panelenquête geeft echter aan dat vooral vanaf 56 jaar er een duidelijke daling is in het aandeel respondenten die (bijna) dagelijks een functionele fietstocht ondernemen.



### 3.1.4. Profielverschillen functionele fietsers tussen panelenquête en fietsonderzoek

		Profielen functionele fietsers	
		Functionele fietsers (fietsonderzoek)	Functionele fietsers (panelenquête)
		(A) 4281	(B) 673
Ik ben een...	(n)	4281	673
	Man	52%	52%
	Vrouw	48%	48%
Wat is je leeftijd?	(n)	4281	673
	<= 34 jaar	30%	30%
	35 - 54 jaar	37%	37%
	55+ jaar	33%	33%
Leeftijd	(n)	4281	673
	Max 20	9% B	1,1%
	21-25	3%	8% A
	26-30	8%	10% A
	31-35	11%	12%
	36-40	7%	6%
	41-45	8%	7%
	46-50	10%	10%
	51-55	14%	14%
	56-60	14% B	6%
	61-65	9%	7%
	66-70	5%	11% A
	70+	2%	8% A
Opleiding	(n)	4281	673
	Lager opgeleid	66%	66%
	Hoger opgeleid	34%	34%
Gezinssamenstelling	(n)	4281	673
	Alleenstaand zonder kind(eren)	15%	23% A
	Alleenstaand met kind(eren)	6%	5%
	Koppel zonder kind(eren)	26%	40% A
	Koppel met kind(eren)	47% B	31%
Andere situatie	6% B	0%	
Alleenstaand of koppel?	(n)	4281	673
	Alleenstaand	21%	28% A
	Koppel	73%	72%
	Andere situatie	6% B	0%
Beroep	(n)	4281	673
	Werkend, in loondienst of als zelfstandige	69% B	59%
	Werkzoekend	2%	3%
	Huisvrouw/huisman	3%	3%
	Student/scholier	10%	9%
(Brug)gepensioneerd	12%	21% A	

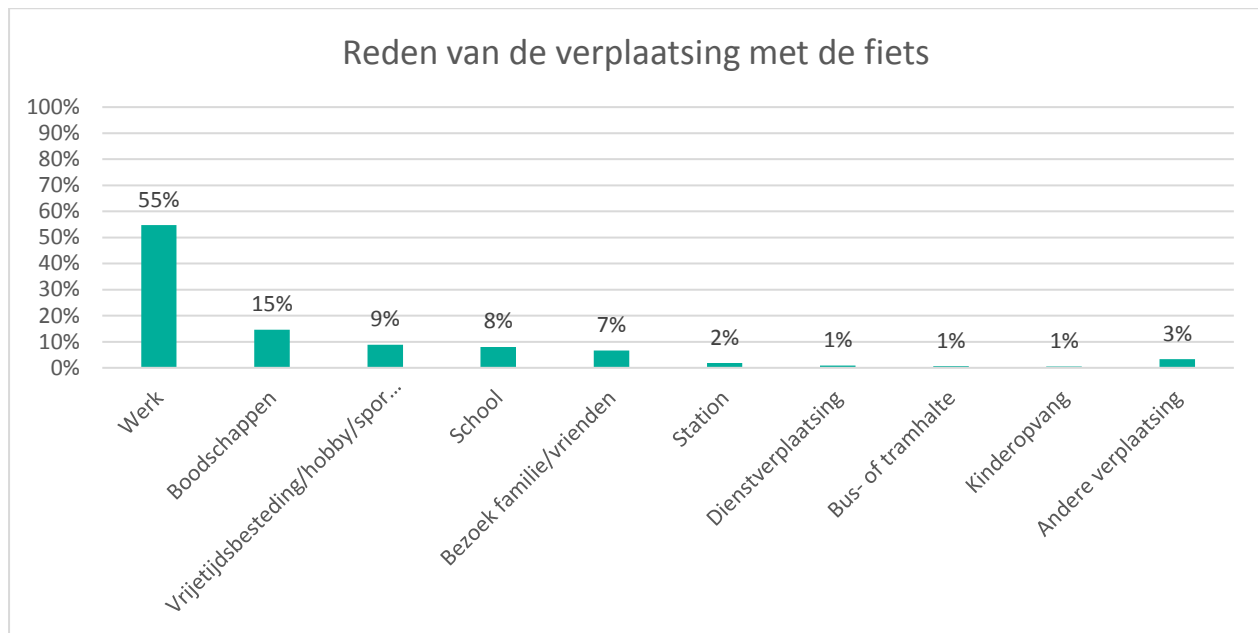
	Andere	4%	6% A
Verstedelijking (2 niveaus)	(n)	4260	673
	verstedelijkt	59%	61%
	landelijk	42%	39%
Frequentie recreatieve fietsritten	(n)	4281	673
	(Bijna) dagelijks	20% B	6%
	Meerdere keren per week	23% B	15%
	Minstens meerdere keren per maand	33% B	29%
	Minder dan meerdere keren per maand	25%	51% A
Frequentie functionele fietsritten	(n)	4281	673
	(Bijna) dagelijks	61,5% B	31%
	Meerdere keren per week	25%	25%
	Minstens meerdere keren per maand	9%	25% A
	Minder dan meerdere keren per maand	5%	19% A
Bezit (panel) of rit (fietsonderzoek) met elektrische fiets	(n)	4281	673
	Geen elektrische fiets	74%	71%
	Elektrische fiets	26%	29%

Tabel 44: Profielverschillen functionele fietsers (FIETSONDERZOEK / PANELENUQUETE)

Het profiel van de functionele fietser uit de panelenquête en het fietsonderzoek werd vergeleken aan de hand van enkele socio-demografische variabelen en de belangrijkste variabelen omtrent fietsgedrag. **Verschillen op socio-demografisch vlak zijn aanwezig, maar zijn veelal klein.** Een gelijkaardige maar minder uitgesproken vertekening dan bij de recreatieve fietsers zien we terug bij de **functionele fietsers**. De functionele fietser in het fietsonderzoek is vaker jonger dan 21, terwijl hetzelfde type fietser in de panelenquête vaker tussen 21 en 30 jaar oud is. Ook 56-60 jarigen zijn vaker functionele fietsers in het fietsonderzoek, terwijl de panelenquête meer senioren (65+) bevat die functionele fietsers zijn. Wat betreft gezinssamenstelling bevat de groep functionele fietsers in het fietsonderzoek meer koppels met kinderen, terwijl de panelenquête meer functionele fietsers bevat die alleenstaand zijn of een koppel vormen zonder kind(eren). Wel een opvallend verschil zien we terug bij de beroepssituatie van de functionele fietsers: in de panelenquête zijn zij vaker (brug)gepensioneerd, terwijl het fietsonderzoek voor bijna 70% uit werkenden bestaat. Dit kan mogelijk verklaard worden door de manier waarop de fietsers over het fietsonderzoek geïnformeerd werden met name via sociale media. **De verschillen op vlak van fietsgedrag zijn meer uitgesproken.** Over het algemeen fietst de functionele fietser, net als de recreatieve fietser, in het fietsonderzoek frequenter dan de fietser in de panelenquête. Meer frequente fietsers tonen een grotere betrokkenheid en interesse wellicht ook meer bereidheid om tijd te spenderen aan een enquête. Het aandeel elektrische fietsen verschilt daarentegen niet tussen de twee steekproeven.

## 3.2. Functionele fietsritten

### 3.2.1. Motief



Figuur 86 Motief functionele fietsritten (FIETSONDERZOEK)

Respondenten in het fietsonderzoek gaven aan dat 55% van hun functionele fietstrajecten woon-werkverkeer is en 8% woon-schoolverkeer. De voornaamste andere functionele verplaatsingen (in totaal 37%) betreffen boodschappen, hobby-activiteiten en bezoeken aan familie of vrienden.

In de panelenquête blijkt het aandeel woon-werkverkeer kleiner, maar het aandeel woon-winkelverkeer en vrijetijdsverplaatsingen groter. Volgens de panelenquête gebruikt 42% van de functionele fietsers immers wel eens de fiets naar het werk, terwijl dat voor boodschappen en vrijetijdsactiviteiten respectievelijk 80% en 62% is.

De fietsenquête werd veel ingevuld door jongere, hoger opgeleide personen, vaak mannen die vooral van en naar het werk fietsen. Zij leggen dit **woon-werktraject** zeer frequent af, meerdere keren per week tot (bijna) dagelijks. Met een aandeel van 68% van de **dagelijks** afgelegde trajecten zijn deze ritten oververtegenwoordigd in het onderzoek, gezien 55% van de fietsritten in de steekproef woon-werkverplaatsingen zijn. Fietsritten van en naar school werden meer gerapporteerd door meisjes.

De andere, minder dagdagelijkse verplaatsingen komen vaker voor bij oudere respondenten, die ook minder frequent een functionele verplaatsing met de fiets maken of hoeven te maken.

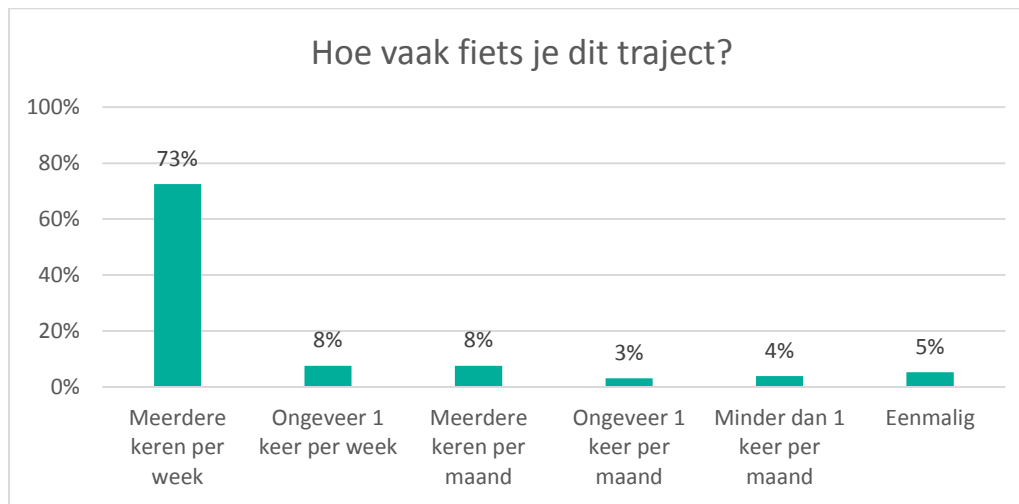
**De woonplaats van de respondenten in eerder stedelijk of landelijk gebied, heeft invloed op het fietsgebruik.** Respondenten die landelijk wonen fietsen minder naar het werk of naar school dan de stedelijke fietsers. Maar de stedelijke fietsers gebruiken de fiets minder voor andere functionele verplaatsingen zoals boodschappen doen, vrijetijdsactiviteiten, bezoeken, ...dan de landelijke fietsers.

	Geslacht		Leeftijd			Opleiding		Hoe vaak fiets je dit traject?		Woonplaats	
	Man	Vrouw	<= 34 jaar	35 - 54 jaar	55+ jaar	Lager	Hoger	Dagelijks	Niet-dagelijks	Stedelijk	Landelijk
	(A) 2221	(B) 2060	(A) 1297	(B) 1585	(C) 1398	(A) 2821	(B) 1460	(A) 3104	(B) 1177	(A) 2498	(B) 1769
Werk	59,3% B	49,8%	51,6% C	71,3% A C	38,9%	48,4%	66,9% A	68,0% B	19,7%	57,3% B	51,4%
Boodschappen	12,1%	17,4% A	4,9%	10,6% A	28,2% A B	16,8% B	10,4%	11,3%	23,6% A	13,1%	16,8% A
Vrijetijdsbesteding/hobby/sportclub	8,9%	9,0%	8,1%	5,9%	13,2% A B	9,5%	7,9%	4,2%	21,5% A	8,0%	10,2% A
School	6,7%	9,5% A	23,0% B C	1,8%	1,2%	10,9% B	2,4%	9,7% B	3,7%	9,1% B	6,4%
Bezoek familie/vrienden	6,0%	7,3%	5,5%	3,8%	10,7% A B	7,1%	5,6%	2,2%	18,1% A	5,4%	8,2% A
Station	2,0%	1,5%	2,1%	1,8%	1,5%	1,5%	2,3%	1,9%	1,5%	1,8%	1,7%
Dienstverplaatsing	0,7%	1,2%	0,8%	1,3%	0,6%	0,9%	1,0%	0,6%	1,9% A	1,2% B	0,5%
Bus- of tramhalte	0,3%	1,0% A	1,1%	0,4%	0,6%	0,8% B	0,3%	0,7%	0,5%	0,5%	0,9%
Kinderopvang	0,5%	0,4%	0,5%	0,6%	0,4%	0,4%	0,6%	0,5%	0,4%	0,6%	0,3%
Andere verplaatsing	3,5%	3,0%	2,6%	2,6%	4,6% A B	3,7% B	2,5%	1,0%	9,2% A	3,1%	3,6%

Tabel 45: Motief functionele fietsritten (FIETSONDERZOEK)

### 3.2.2. Frequentie

Bijna drie kwart van de respondenten fietsen hun traject meerdere keren per week tot bijna dagelijks, zij fietsen dan voornamelijk naar school of naar het werk: **90% van de woon-werk en woon-school fietstrajecten worden op vaste, reguliere basis afgelegd.**

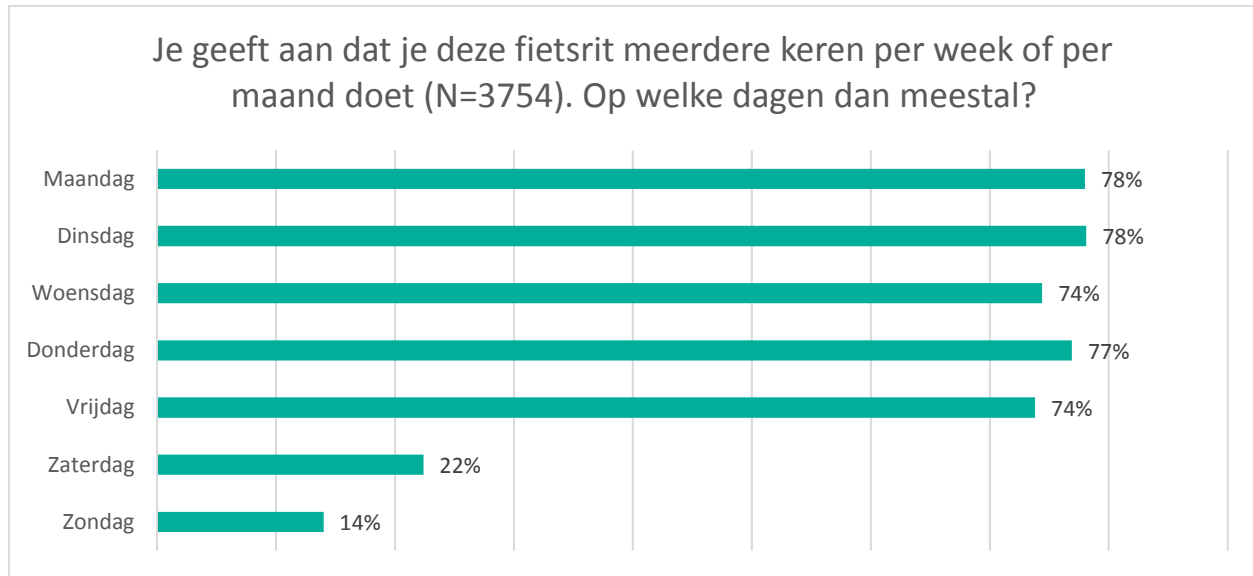


Figuur 87 Frequentie functionele fietsritten (FIETSONDERZOEK)

	Totaal		Leeftijd			Motief fietsrit		
			<= 34 jaar	35 - 54 jaar	55+ jaar	Op weg van of naar het werk	Op weg van of naar school	Andere functionele verplaatsing
			(A) 1297	(B) 1585	(C) 1398	(A) 2343	(B) 275	(C) 1595
(n)	4281	100%	1297	1585	1398	2343	275	1595
Meerdere keren per week	3104	73%	76,7% C	78,1% C	62,3%	90,1% C	90,3% C	43,4%
Ongeveer 1 keer per week	327	8%	6,0%	6,2%	10,8% A B	3,7%	4,4%	13,9% A B
Meerdere keren per maand	324	8%	6,5%	5,5%	10,8% A B	3,9%	3,6%	13,6% A B
Ongeveer 1 keer per maand	133	3%	2,2%	2,7%	4,3% A	0,6%	0%	7,4% A
Minder dan 1 keer per maand	168	4%	3,8%	3,4%	4,7%	0,8%	0%	9,2% A
Eenmalig	226	5%	4,8%	4,1%	7,1% A B	0,8%	1,7%	12,5% A B

Tabel 46: Frequentie functionele fietsritten (FIETSONDERZOEK)

Maandag, dinsdag en donderdag zijn de piekdagen om met de fiets woon-werktrajecten af te leggen. Het zijn eveneens de piekdagen op de fietsostrades.



*Figuur 88 Reguliere dagen functionele fietsritten (FIETSONDERZOEK)*

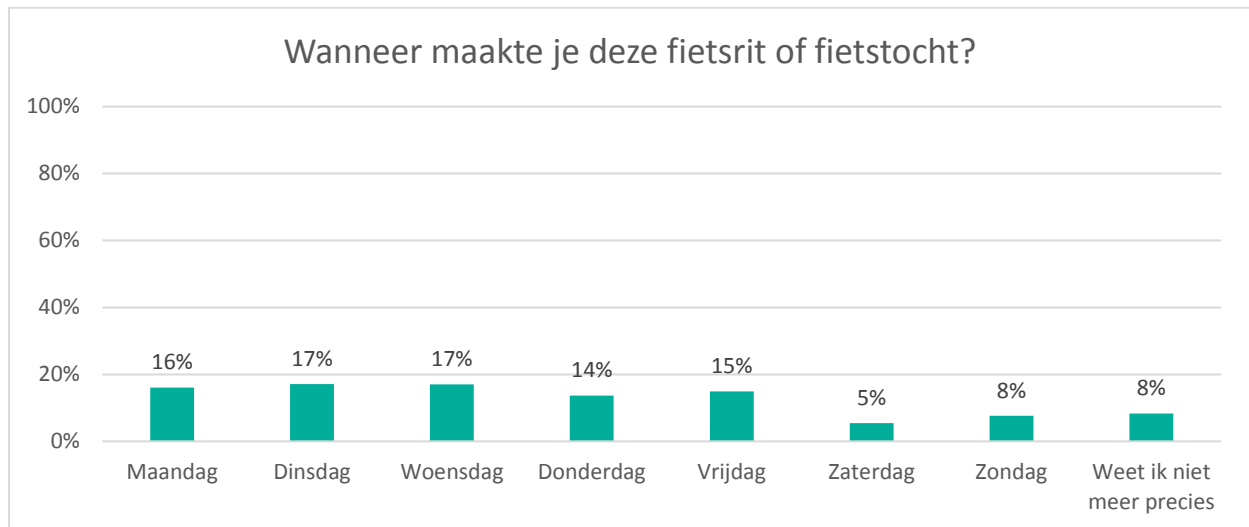
	Leeftijd			Motief fietsrit			Gebruik(te) je voor deze fietsrit een fietsstrade?		
	<= 34 jaar	35 - 54 jaar	55+ jaar	Op weg van of naar het werk	Op weg van of naar school	Andere functionele verplaatsing	Ja	Nee	Weet niet
	(A) 1297	(B) 1585	(C) 1398	(A) 2343	(B) 275	(C) 1595	(A) 979	(B) 2948	(C) 354
(n)	1157	1424	1173	2290	270	1131	872	2569	314
Maandag	82,1% C	82,4% C	68,8%	88,5% C	93,9% A C	52,6%	81,7% B	76,4%	81,3%
Dinsdag	82,8% C	81,9% C	68,9%	89,1% C	94,4% A C	52,1%	82,6% B	76,5%	79,1%
Woensdag	81,4% B C	77,1% C	64,1%	83,2% C	93,8% A C	52,4%	74,3%	73,8%	79,3%
Donderdag	80,5% C	79,9% C	69,7%	87,7% C	92,6% C	51,4%	80,2% B	75,7%	76,9%
Vrijdag	83,8% B C	77,2% C	59,7%	81,8% C	94,6% A C	52,1%	75,4%	72,6%	78,9% B
Zaterdag	17,2%	19,3%	31,2% A B	12,9% B	7,0%	46,4% A B	15,4%	24,9% A	20,9%
Zondag	10,6%	12,8%	18,8% A B	7,4%	3,6%	30,3% A B	11,2%	15,1% A	12,7%

*Tabel 47: Reguliere dagen functionele fietsritten (FIETSONDERZOEK)*

### 3.2.3. Tijd (dagen en uren)

Het merendeel (73%) van de functionele fietsritten waarover de respondenten rapporteerden zijn trajecten die door frequente fietsers heel regelmatig (meerdere keren per week tot bijna dagelijks) worden afgelegd, vnl. in het kader van woon-werk en woon-schoolverkeer. Dit weerspiegelt zich in een zeer gelijkmatige verdeling van de fietsritten over de verschillende weekdays. 13% van de functionele fietsverplaatsingen vond plaats in het weekend.

Opvallend is dat respondenten bij een groter aantal fietsritten voornamelijk op maandag en dinsdag gebruik maakt van de fietsostrades, dit in vergelijking met de rest van de week.

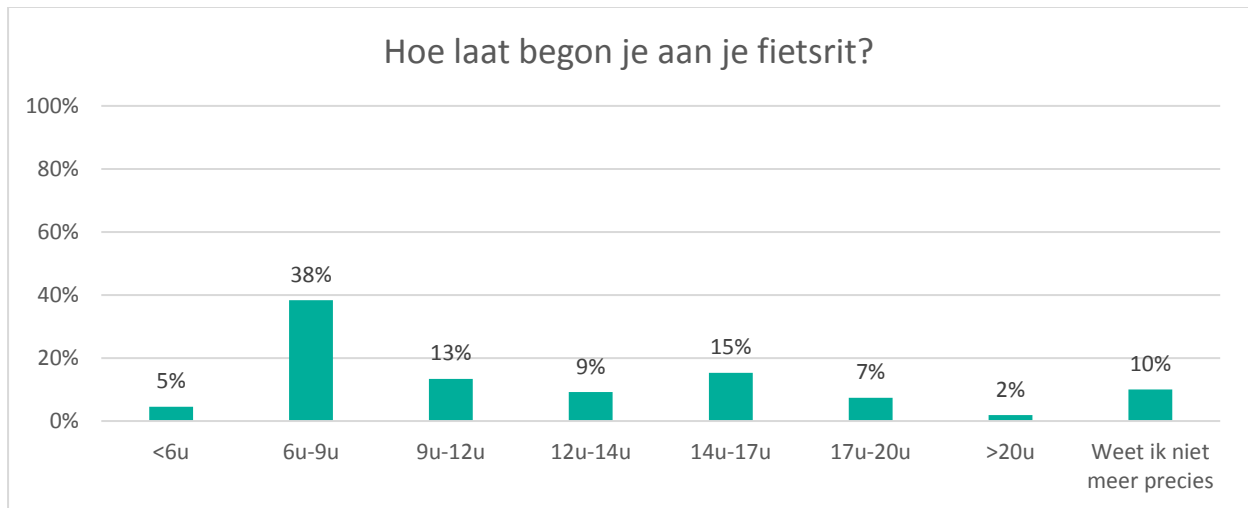


Figuur 89 Dagen functionele fietsritten (FIETSONDERZOEK)

	Totaal		Motief fietsrit			Hoe vaak fiets je dit traject?		Gebruik(te) je voor deze fietsrit een fietsstrade?		
			Werk	School	Andere	Dagelijks	Niet-dagelijks	Ja	Nee	Weet niet
	N	4281	(A) 2343	(B) 275	(C) 1595	(A) 3104	(B) 1177	(A) 979	(B) 2948	(C) 354
Maandag	689	16%	17,7% C	19,5% C	13,5%	16,7%	14,4%	22,7% B C	14,4%	12,3%
Dinsdag	732	17%	20,1% B C	8,8%	14,5% B	18,6% B	13,1%	20,8% B	16,1%	15,1%
Woensdag	728	17%	17,2%	25,1% A C	15,2%	18,2% B	13,9%	12,0%	18,5% A	18,7% A
Donderdag	586	14%	16,7% B C	5,9%	10,2%	15,0% B	10,1%	12,4%	14,0%	14,3%
Vrijdag	639	15%	15,4% C	29,1% A C	11,5%	16,5% B	10,8%	11,9%	16,0% A	14,6%
Zaterdag	229	5%	2,5%	1,7%	10,5% A B	3,8%	9,5% A	3,2%	5,8% A	7,3% A
Zondag	323	8%	2,2%	2,4%	16,6% A B	3,7%	17,7% A	8,0%	7,3%	8,6%
Weet ik niet meer precies	354	8%	8,3%	7,6%	8,1%	7,4%	10,4% A	8,9%	8,0%	9,1%

Tabel 48: Dagen functionele fietsritten (FIETSONDERZOEK)

Een kwart van de gerapporteerde fietstrips startten tussen 6u en 8u en 4 op de 10 startten tussen 6u en 9u. Meestal gaat het over woon-werk en woon-schoolverkeer. Deze trajecten legt men meermaals per week af. **De fietsostrades worden vooral gebruikt voor woon-werk en woon-schoolverkeer en minder voor andere motieven.**



Figuur 90 Uren functionele fietsritten (FIETSONDERZOEK)

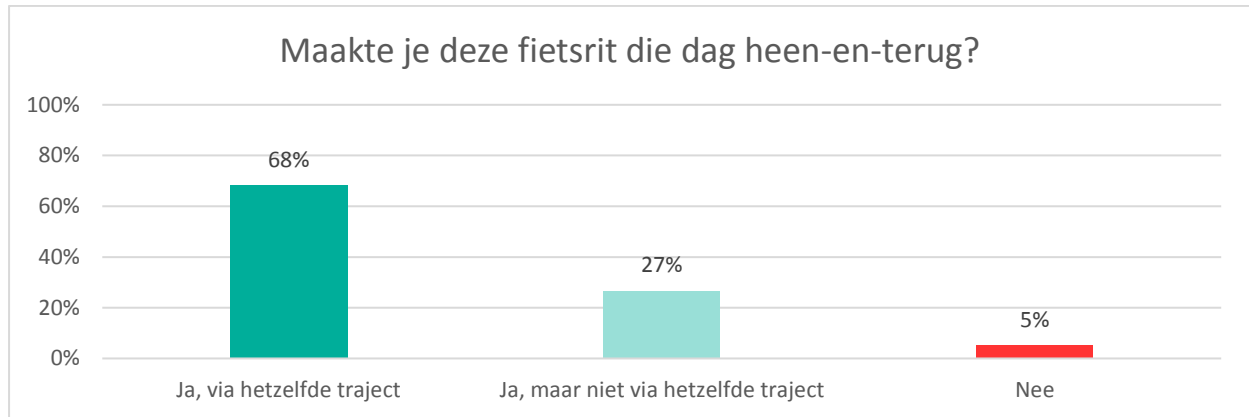
	Totaal		Gebruik fietsostrade			Motief fietsrit			Hoe vaak fiets je dit traject?	
			Ja	Nee	Weet niet	Werk	School	Andere	Dagelijks	Niet-dagelijks
	N	4281	(A) 979	(B) 2948	(C) 354	(A) 2343	(B) 275	(C) 1595	(A) 3104	(B) 1177
<6u	194	5%	4,8%	4,6%	3,3%	5,2% B	1,2%	4,3% B	4,4%	4,9%
6u-9u	1640	38%	46,7% B	35,1%	41,5%	55,4% B C	45,9% C	11,8%	46,6% B	16,4%
9u-12u	572	13%	8,9%	15,1% A	10,8%	4,4%	6,3%	28,0% A B	10,0%	22,1% A
12u-14u	396	9%	10,4%	8,7%	10,3%	4,1%	12,8% A	16,2% A	6,5%	16,4% A
14u-17u	656	15%	13,6%	15,5%	19,0% A	14,7%	22,5% A C	14,7%	15,5%	14,9%
17u-20u	315	7%	7,0%	7,7%	5,2%	7,5% B	0,6%	8,5% B	7,1%	7,9%
>20u	83	2%	1,0%	2,3% A	1,7%	2,1%	0%	2,1%	1,7%	2,7% A
Weet ik niet meer precies	426	10%	7,7%	10,9% A	8,2%	6,6%	10,8% A	14,4% A	8,2%	14,6% A

Tabel 49: Uren functionele fietsritten (FIETSONDERZOEK)



### 3.2.4. Traject

In 95% van de gevallen vertrok de fietsrit binnen de provincie Antwerpen en eindigde die daar ook. Eveneens in 95% van de gevallen werd de fietsrit die dag heen-en-terug afgelegd. 3 op de 4 fietsers kozen voor de terugrit hetzelfde traject als voor de heenrit.



*Figuur 91 Heen- en terugrit functionele fietsritten (FIETSONDERZOEK)*

Globaal geldt dat bij 78% van de woon-werkritten en 82% van woon-schoolritten hetzelfde traject wordt gevolgd, en overeenkomstig daarmee wordt **bij ongeveer drie kwart van de quasi-dagelijks afgelegde trajecten en van de trajecten via een fietssostrade heen en terug dezelfde weg** gevolgd.

	Totaal		Motief fietsrit			Hoe vaak fiets je dit traject?		Gebruik(te) je voor deze fietsrit een fietsstrade?		
			Werk	School	Andere	Dagelijks	Niet-dagelijks	Ja	Nee	Weet niet
	N	4281	(A) 2343	(B) 275	(C) 1595	(A) 3104	(B) 1177	(A) 979	(B) 2948	(C) 354
Ja, via hetzelfde traject	2918	68%	78,1% C	82,6% C	50,8%	74,3% B	52,0%	76,7% B	64,9%	72,0% B
Ja, maar niet via hetzelfde traject	1145	27%	17,9%	14,5%	42,0% A B	22,1%	38,9% A	17,8%	30,2% A C	22,4%
Nee	218	5%	4,0%	2,9%	7,2% A B	3,6%	9,0% A	5,5%	4,9%	5,6%

*Tabel 50: Heen-en terugrit functionele fietsritten (FIETSONDERZOEK)*

Met 23% van de functionele fietsritten zijn de trajecten die startten en aankwamen in de stad Antwerpen veruit het meest vertegenwoordigd. Het gaat er vaak om woon-werktrajecten (24%), en ook om andere verplaatsingen (21%), maar relatief weinig om fietsende schooljeugd (14%).

	Aantal	Afstand		Motief fietsrit			Was deze fiets ... ?		Quasi-dagelijks afgelegd traject	Altijd met de fiets afgelegd traject	Gebruik fietssostrade?		
		gem. in km	gem. in min.	Werk	School	Andere	Geen elektrische fiets	Elektrische fiets			Ja	Nee	Weet niet
Antwerpen - Antwerpen	950	9,5	41,8	59,8%	4,1%	36,0%	78,5%	21,5%	74,2%	58,9%	16,2%	75,9%	7,9%
Turnhout - Turnhout	176	6,6	41,0	38,6%	10,2%	51,2%	88,3%	11,7%	78,5%	65,3%	2,5%	82,3%	15,2%
Mortsel - Antwerpen	73	9,0	35,8	75,5%	6,7%	17,8%	87,4%	12,6%	88,1%	59,1%	80,2%	18,1%	1,8%
Geel - Geel	72	12,2	61,6	32,9%	8,8%	58,4%	78,3%	21,7%	77,3%	52,8%	,0%	95,8%	4,2%
Mechelen - Mechelen	69	9,3	43,0	24,1%	19,9%	56,0%	89,7%	10,3%	72,9%	59,4%	24,3%	75,7%	,0%
Schoten - Schoten	58	8,9	36,7	52,3%	5,7%	42,1%	91,3%	8,7%	73,8%	55,3%	6,1%	88,6%	5,3%
St-K.-Waver - St-K.-Waver	51	11,1	54,6	29,9%	17,1%	53,0%	73,7%	26,3%	71,6%	37,5%	30,6%	68,8%	,7%
Zwijndrecht - Zwijndrecht	51	10,1	47,3	29,7%	,0%	70,3%	89,0%	11,0%	72,8%	35,2%	4,6%	91,1%	4,3%
Antwerpen - Mortsel	41	7,4	32,4	74,9%	5,4%	19,7%	85,9%	14,1%	85,9%	65,7%	41,0%	56,4%	2,6%
Prov. Oost-VL - Prov. Oost-VL	40	16,6	67,0	31,5%	4,1%	64,4%	74,5%	25,5%	61,6%	39,4%	6,1%	75,8%	18,1%
Schoten - Antwerpen	40	12,2	34,1	84,7%	9,6%	5,8%	68,2%	31,8%	93,3%	55,9%	20,5%	77,7%	1,8%
Edegem - Edegem	39	9,1	37,4	19,1%	51,3%	29,6%	84,8%	15,2%	83,0%	71,7%	11,4%	69,2%	19,4%
Beerse - Beerse	37	12,8	76,3	18,1%	9,0%	72,9%	63,5%	36,5%	67,5%	38,2%	,0%	90,5%	9,5%
Olen - Olen	35	6,7	48,2	29,0%	,0%	71,0%	84,0%	16,0%	57,1%	37,9%	,9%	99,1%	,0%
Lier - Lier	33	13,4	46,2	21,2%	9,9%	68,9%	90,3%	9,7%	73,2%	71,5%	13,2%	86,8%	,0%
Kalmthout - Kalmthout	33	12,4	61,8	17,3%	11,8%	70,9%	85,0%	15,0%	68,5%	36,8%	51,4%	48,6%	,0%
Heist-o/d-Berg - Heist-o/d-Berg	30	10,5	39,8	25,7%	,0%	74,3%	83,1%	16,9%	51,4%	46,0%	,0%	100,0%	,0%
Antwerpen - Schoten	29	10,9	40,2	70,7%	5,7%	23,7%	69,6%	30,4%	83,6%	38,7%	16,2%	74,0%	9,8%
Zoersel - Zoersel	29	12,2	65,0	9,2%	,0%	90,8%	74,0%	26,0%	30,3%	42,0%	1,2%	98,8%	,0%
Mortsel - Mortsel	29	7,4	48,2	39,1%	5,7%	55,1%	91,4%	8,6%	62,6%	70,2%	21,5%	65,5%	13,0%
Brasschaat - Brasschaat	28	16,9	58,4	41,8%	13,8%	44,4%	49,7%	50,3%	66,0%	60,0%	15,9%	74,9%	9,1%
Prov. A'pen (weet niet waar)	27	24,9	66,6	2,1%	34,1%	63,8%	79,8%	20,2%	50,4%	41,6%	16,8%	67,3%	15,8%
Vosselaar - Vosselaar	26	16,5	79,4	16,6%	8,5%	75,0%	68,5%	31,5%	58,9%	54,3%	,0%	76,9%	23,1%
Essen - Essen	25	17,2	68,0	17,8%	,0%	82,2%	43,6%	56,4%	58,5%	44,2%	55,5%	44,5%	,0%
Mol - Mol	25	15,2	63,5	32,4%	,0%	67,6%	67,5%	32,5%	47,4%	52,5%	,0%	72,9%	27,1%
Westerlo - Westerlo	25	21,5	68,3	38,0%	,0%	62,0%	58,5%	41,5%	36,6%	47,9%	,0%	84,5%	15,5%

Tabel 51: Meest afgelegde trajecten functionele fietsritten (FIETSONDERZOEK)

### 3.2.5. Afstand

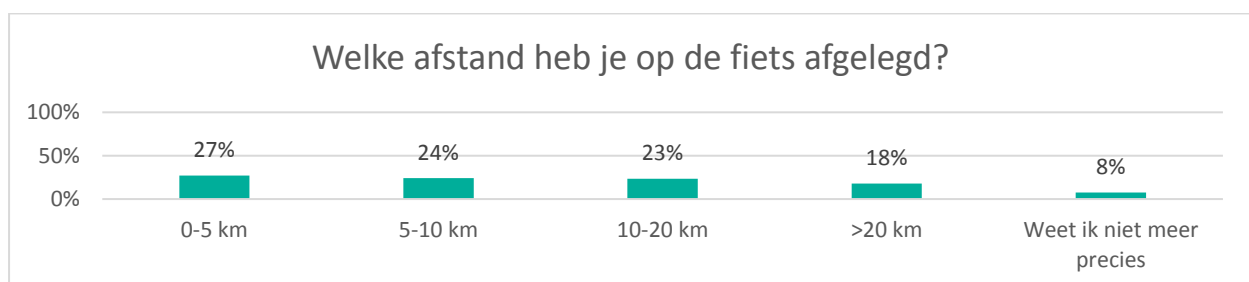
In de vragenlijst werd aan de respondenten gevraagd een inschatting te geven van de afgelegde afstand in kilometer van vertrek tot bestemming, zonder mogelijke verplaatsingen naar het vertrekpunt of na afloop van het fietstraject. De berekening van de gemiddeld afgelegde afstanden is gebaseerd op eigen rapporteringen en inschattingen van de respondenten. In principe gaat het om de afgelegde afstand in enkele richting, maar het is niet uitgesloten dat respondenten soms een volledig traject (bv. van en naar de winkel) in rekening brachten.

De **gemiddelde afstand afgelegd op de functionele fietsritten is 13,6 km**, variërend van 7 km voor schoolverkeer tot 14,2 km voor woon-werktrajecten en 13,8 km voor andere verplaatsingen. De gemiddelde afstand van de quasi-dagelijks afgelegde trajecten is 12,2 km (13,6 km voor dagelijks woon-werkverkeer) tegenover 17,5 km voor minder frequente fietsverplaatsingen.

De gemiddelde afstand afgelegd door mannelijke fietsers ligt met 15,8 km beduidend hoger dan bij vrouwelijke fietsers (11,1 km). De gemiddelde afstand ligt ook **hoger bij gebruik van een elektrische fiets** (17,4 km vs. 12,3 km voor een niet-elektrische fiets) en bij gebruik van **fietsostrades** (17,7 km vs. 11,9 km bij niet-gebruik).

De afgelegde afstand verschilt tussen fietsers die in een landelijk gelegen gemeente wonen (15,8 km) tegenover wie in meer verstedelijkt gebied woont (12 km). Hier speelt het doel of motief van de rit wel een rol. Woon-werk trajecten worden door landelijk wonende respondenten minder vaak met de fiets afgelegd, maar de gemiddelde afstand ligt duidelijk hoger (17,1 km vs. 12,4 km bij stedelijke bewoners). Hetzelfde geldt voor fietsen naar school: gemiddeld 9 km in landelijke gebieden tegenover 5,9 km in verstedelijkt gebied. Het verschil voor andere functionele verplaatsingen (die meer voorkomen bij landelijk wonende respondenten) is iets kleiner: 15 km (landelijk) versus 12,5 km (stedelijk).

**Het hoogste aandeel fietsostrade-fietsers en elektrisch ondersteunde fietsers bevindt zich in de afstandscategorieën vanaf 10 km.**



*Figuur 92 Afstand functionele fietsritten (FIETSONDERZOEK)*

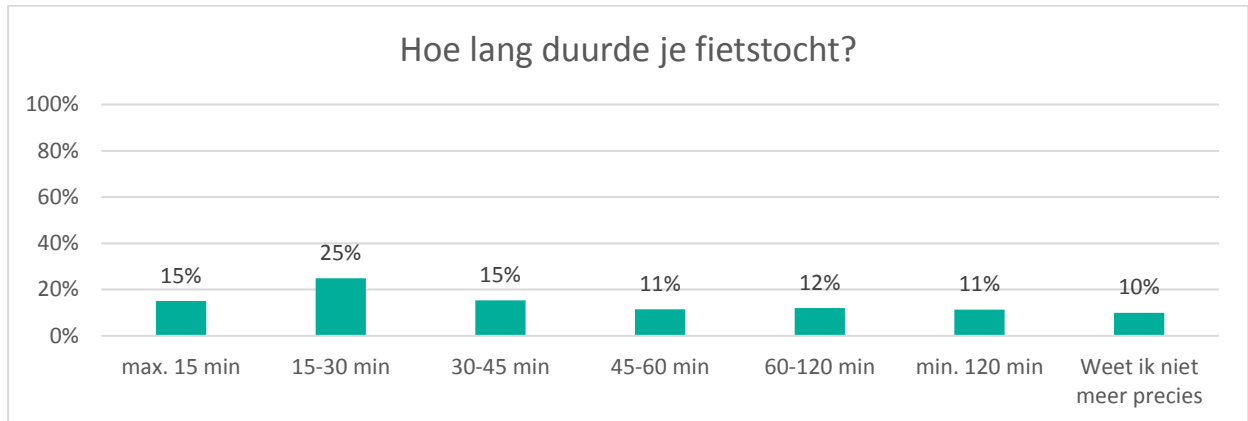
	Motief fietsrit			Hoe vaak fiets je dit traject?		Was deze fiets ... ?		Gebruik fietsostrade?		
	Werk	School	Andere	Dagelijks	Niet-dagelijks	Geen elektrische fiets	Elektrische fiets	Ja	Nee	Weet niet
	(A) 2343	(B) 275	(C) 1595	(A) 3104	(B) 1177	(A) 3163	(B) 1118	(A) 979	(B) 2948	(C) 354
0-5 km	20,4%	40,5% A	33,7% A	28,8% B	22,2%	31,7% B	13,6%	12,1%	33,0% A C	18,8% A
5-10 km	26,6% C	29,4% C	20,1%	25,6% B	20,5%	25,0% B	21,9%	22,1%	25,1%	22,9%
10-20 km	29,8% B C	13,1%	16,5%	24,5% B	20,7%	19,7%	33,9% A	33,3% B C	20,0%	24,9%
>20 km	20,3% B C	1,1%	17,0% B	14,7%	25,8% A	15,3%	24,6% A	28,8% B	13,4%	23,4% B
Weet ik niet meer precies	2,9%	16,0% A	12,7% A	6,4%	10,8% A	8,2% B	5,9%	3,7%	8,6% A	10,1% A
Gemiddelde	14,2 B	7,0	13,8 B	12,2	17,5 A	12,3	17,4 A	17,7 B	11,9	16,4 B

Tabel 52: Afstand functionele fietsritten (FIETSONDERZOEK)

### 3.2.6. Snelheid

In de vragenlijst werd aan de respondenten gevraagd naar vertrek- en aankomstuur van de fietsrit. De berekening van de tijdsduur en fiets snelheid is hierop gebaseerd. Zoals aangegeven, gaat het in principe om afstanden en tijdsduur van fietsritten in enkele richting. Uit de analyse van de gerapporteerde vertrek- en aankomsturen bleek evenwel dat ca. 10% van de respondenten de volledige tijdsspanne van een activiteit (bv. boodschappen doen) in rekening brachten. De opgegeven tijdsspanne werd in die gevallen afgetopt om een meer realistische berekening te maken, maar er dient rekening gehouden te worden met een zekere overschatting van de tijdsduur. Dit doet evenwel niets af aan de exploratie van mogelijk verschillen tussen groepen (M/V enz.).

De **gemiddelde tijdsduur van de functionele fietsritten is 49 min.**, variërend van 31 min. bij de schoolgaande jeugd en 42 min. bij de woon-werktrajecten tot 64 min. voor andere verplaatsingen. Overeenkomstig daarmee is de gemiddelde duur van quasi-dagelijkse trajecten 43 min. tegenover 66 min. bij de minder frequente ritten. **Wie dagelijks met de fiets naar het werk gaat, doet daar gemiddeld 40 min. over.** De gemiddelde duur van trajecten met elektrische fiets is 58 min. vs. 46 min. voor trajecten met niet-elektrische fiets. De gemiddelde duur van trajecten via fietsostrades is 54 min., tegenover 47 min. voor ritten waarbij geen gebruik wordt gemaakt van fietsostrades.



Figuur 93 Tijdsduur functionele fietsritten (FIETSONDERZOEK)

	Motief fietsrit			Hoe vaak fiets je dit traject?		Was deze fiets ... ?		Gebruik fietsstrade?		
	Werk	School	Andere	Dagelijks	Niet-dagelijks	Geen elektrische fiets	Elektrische fiets	Ja	Nee	Weet niet
	(A) 2343	(B) 275	(C) 1595	(A) 3104	(B) 1177	(A) 3163	(B) 1118	(A) 979	(B) 2948	(C) 354
max. 15 min	12,7%	30,6% A C	15,6% A	16,3% B	11,3%	18,0% B	6,5%	5,8%	18,5% A C	10,5% A
15-30 min	30,1% C	33,7% C	15,6%	28,2% B	16,3%	26,4% B	20,8%	22,0%	25,8%	25,6%
30-45 min	20,5% B C	12,6% C	8,1%	17,5% B	9,8%	13,8%	19,7% A	21,1% B C	13,6%	14,3%
45-60 min	15,3% B C	6,0%	7,0%	12,2% B	9,3%	10,4%	14,3% A	16,6% B	9,3%	14,4% B
60-120 min	11,1% B	3,2%	15,1% A B	11,5%	13,2%	10,9%	15,0% A	15,8% B	10,6%	12,7%
min. 120 min	3,7%	3,2%	24,2% A B	6,0%	25,5% A	10,0%	15,1% A	10,9%	11,1%	14,2%
Weet ik niet meer precies	6,6%	10,8% A	14,4% A	8,2%	14,6% A	10,4%	8,6%	7,7%	10,9% A	8,2%
Gem.	42,1 B	31,1	64,3 A B	43,1	66,4 A	46,1	57,6 A	54,3 B	46,9	53,6 B

Tabel 53: Tijdsduur functionele fietsritten (FIETSONDERZOEK)

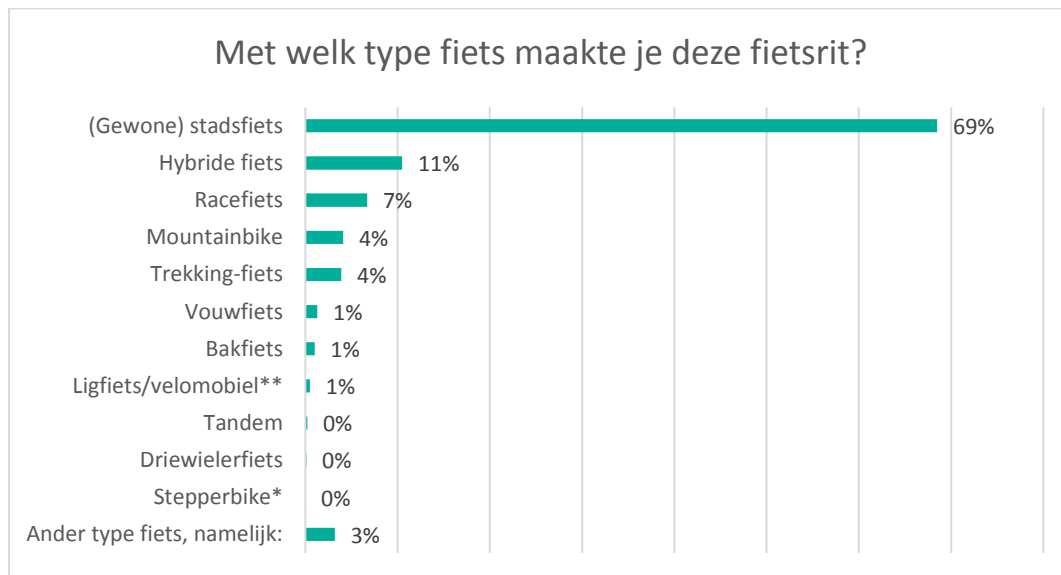
Verrekend naar snelheid betekent dit dat **de functionele fietser een gemiddelde snelheid zou halen van 16,6 km/u, oplopend tot 20 km/u bij woon-werkverkeer. De snelheid bij trajecten met gebruik van fietsostrades bedraagt gemiddeld net geen 20 km/u.** Fietsritten worden met een elektrische fiets sneller afgelegd, maar het verschil is uiteindelijk niet erg groot (18 km/u versus 16 km/u). Een mogelijke verklaring hiervoor is dat ook met niet-elektrische fietsen (bv. racefietsen op fietsostrades) hoge snelheden worden gehaald.

	Totaal		Geslacht		Motief fietsrit			Elektrische fiets?		Gebruik fietsostrade?			Woonplaats	
			M	V	Werk	School	Andere	Nee	Ja	Ja	Nee	Weet niet	Stedelijk	Landelijk
	N	4281	(A) 2221	(B) 2060	(A) 2343	(B) 275	(C) 1595	(A) 3163	(B) 1118	(A) 979	(B) 2948	(C) 354	(A) 2498	(B) 1769
Gemiddelde fietssnelheid	3855	16,6	18,7	14,0	20,2	13,6	12,9	16,0	18,1	19,6	15,2	18,4	15,9	17,3

Tabel 54: Snelheid functionele fietsritten (FIETSONDERZOEK)

### 3.2.7. Fietstype

96% van de functionele fietsritten werd afgelegd op een eigen fiets. In 7 op de 10 gevallen ging het om een (gewone) stadsfiets.



Figuur 94 Fietstype functionele fietsritten (FIETSONDERZOEK)

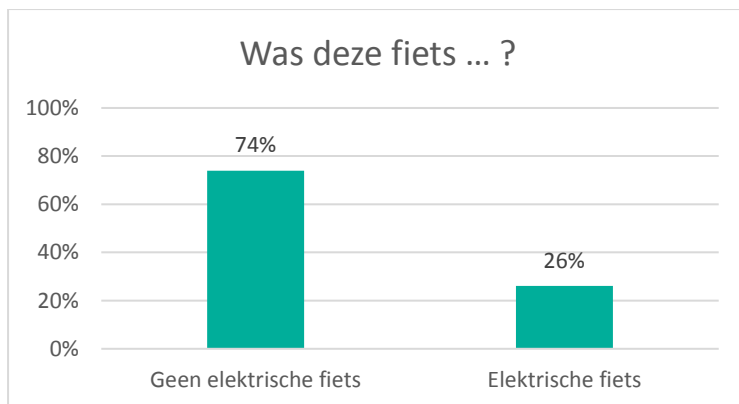
Wie dagelijks, en vaak via fietsostrades van en naar het werk fietst, kiest vaker voor een trekking-, race- of hybride fiets. Er is een zeer groot verschil tussen mannen en vrouwen wat betreft het gebruik van deze alternatieve en/of nieuwere types van fietsen. Racefietsen en mountainbikes worden bijna niet door 55-plussers gebruikt.

	Motief fietsrit			Geslacht		Was deze fiets ... ?		Gebruik fietsstrade?		
	Werk	School	Andere	Man	Vrouw	Geen elektrisch e fiets	Elektrisch e fiets	Ja	Nee	Weet niet
	(A) 2343	(B) 275	(C) 1595	(A) 2221	(B) 2060	(A) 3163	(B) 1118	(A) 979	(B) 2948	(C) 354
(Gewone) stadsfiets	59,9%	87,6% A C	77,8% A	56,4%	81,5% A	69,5% B	65,5%	57,4%	72,3% A	67,2% A
Hybride fiets	12,8% C	0%	8,9%	12,9% B	7,9%	7,9%	17,9% A	12,6% B	9,9%	9,3%
Racefiets	10,7% B C	2,4%	1,8%	11,8% B	1,2%	9,0% B	0,1%	12,4% B	4,6%	8,5% B
Mountainbike	5,1% C	5,6% C	2,3%	7,4% B	0,5%	4,8% B	2,0%	3,1%	4,1%	6,5% A
Trekking-fiets	4,8% B C	1,2%	3,1%	5,2% B	2,4%	4,3% B	2,7%	6,6% B C	3,3%	1,4%
Vouwfiets	1,1%	3,2% A	1,3%	1,2%	1,5%	1,3%	1,4%	1,3%	1,2%	1,8%
Bakfiets	0,9%	0%	1,0%	0,8%	1,2%	0,8%	1,5%	0,7%	1,1%	1,0%
Ligfiets/velomobiel	0,7%	0%	0,5%	1,0% B	0,0%	0,7%	0,2%	0,8%	0,4%	0,8%
Tandem	0,0%	0%	0,2% A	0,1%	0,3%	0,1%	0,4%	0,4%	0,1%	0%
Driewielerfiets	0,1%	0%	0,3%	0,3% B	0,0%	0,2%	0%	0,2%	0,2%	0%
Stepperbike*	0,1%	0%	0%	0%	0,1%	0%	0,2%	0,2%	0%	0%
Ander type fiets	3,8%	0%	2,8%	2,9%	3,5%	1,4%	8,1% A	4,2%	2,8%	3,4%

Tabel 55: Fietstype functionele fietsritten (FIETSONDERZOEK)

Er zijn geen verschillen tussen stedelijk en landelijk wonende respondenten wat het gebruik van de bovenstaande types van fietsen betreft. Wel merken we een verschil qua gebruik van een e-bike. **32% van de functionele fietsrespondenten uit landelijke gemeenten t.o.v. 22% uit meer stedelijk gebied gebruikten een elektrische fiets op het traject.**

In totaal werd **een kwart van de functionele fietsritten afgelegd met een elektrische fiets**, namelijk 23% met elektrische trapondersteuning tot 25km/u, **3% met elektrische trapondersteuning tot 45km/u.**



Figuur 95 Elektrische / Niet-elektrische fiets functionele fietsritten (FIETSONDERZOEK)

Trajecten met een **elektrische fiets** komen vaker voor bij **vrouwen** (31%) dan bij mannen (21%) en nemen toe met de leeftijd, van 12% bij de jongste leeftijdsgroep tot drie keer zoveel bij de **55-plussers**.

	Totaal		Geslacht		Leeftijd			Opleiding	
			Man	Vrouw	<= 34 jaar	35 - 54 jaar	55+ jaar	Lager opgeleid	Hoger opgeleid
	N	4281	(A) 2221	(B) 2060	(A) 1297	(B) 1585	(C) 1398	(A) 2821	(B) 1460
Geen elektrische fiets	3163	74%	78,4% B	69,0%	87,9% B C	71,6% C	63,5%	71,4%	78,6% A
Elektrische fiets	1118	26%	21,6%	31,0% A	12,1%	28,4% A	36,5% A B	28,6% B	21,4%

	Totaal		Motief fietsrit			Hoe vaak fiets je dit traject?		Gebruik fietsostrade?		
			Werk	School	Andere	Dagelijks	Niet-dagelijks	Ja	Nee	Weet niet
	N	4281	(A) 2343	(B) 275	(C) 1595	(A) 3104	(B) 1177	(A) 979	(B) 2948	(C) 354
Geen elektrische fiets	3163	74%	70,2%	99,1% A C	74,7% A	73,3%	75,4%	71,7%	74,8%	72,2%
Elektrische fiets	1118	26%	29,8% B C	0,9%	25,3% B	26,7%	24,6%	28,3%	25,2%	27,8%

Tabel 56: E-bike / Niet e-bike functionele fietsritten (FIETSONDERZOEK)

De gemiddeld afgelegde afstanden variëren sterk naargelang het type fiets. Uitschieters naar boven toe zijn de snelle race- en ligfietsen (> 20 km), naar onderen toe zijn dat de vouw- en bakfiets (ca. 8 km). Globaal gezien komt de gewone stadsfiets meer in aanmerking voor kortere trajecten (circa 10 km), en voor niet-werkgerelateerde verplaatsingen. **Hybride fietsen, trekking-fietsen, racefietsen e.d. komen veel meer in aanmerking voor langere verplaatsingen (20 à 25 km), vaak door een mannelijk publiek, voor woon-werkverkeer en met gebruik van fietsostrades.**

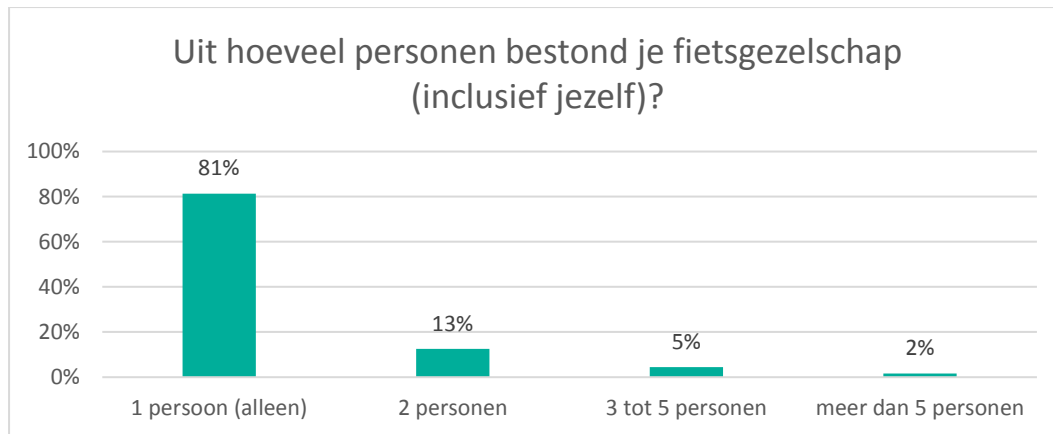
		Gemiddeld afgelegde afstand	
		N	KM
Was deze fiets ... ?	Geen elektrische fiets	3163	12,3
	Elektrische fiets	1118	17,4
Met welk type fiets maakte je deze fietsrit?	(Gewone) stadsfiets	2931	11,1
	Hybride fiets	449	15,9
	Racefiets	286	26,8
	Mountainbike	174	18,2
	Trekking-fiets	166	17,5
	Ander type fiets	137	21,0
	Vouwfiets	56	8,3
	Bakfiets	43	8,6
	Ligfiets/velomobiel**	23	20,3

Tabel 57: Afstand per fietstype functionele fietsritten (FIETSONDERZOEK)



### 3.2.8. Gezelschap

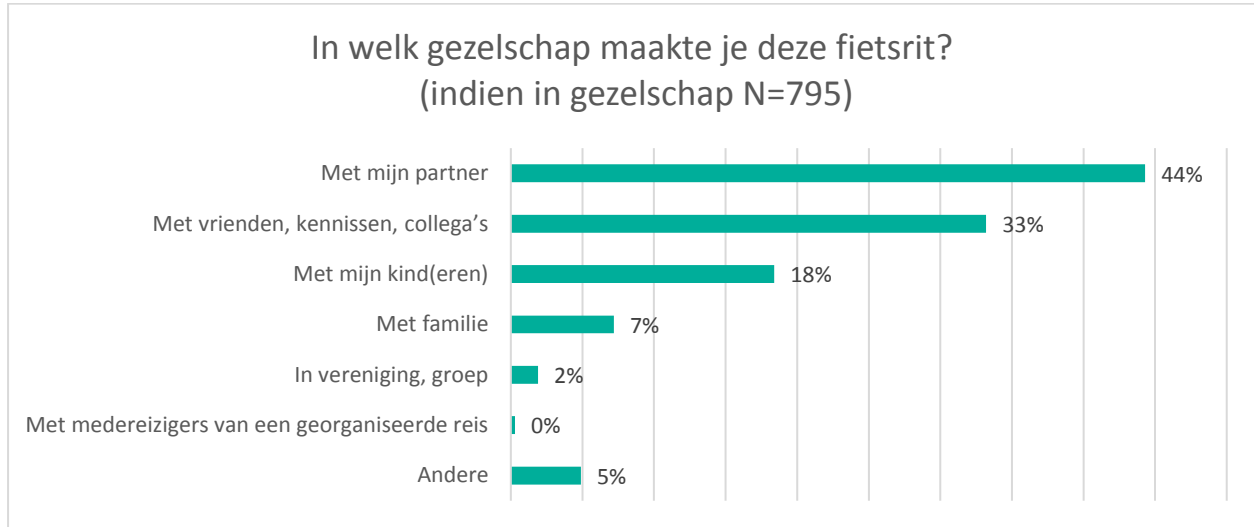
**8 op de 10 functionele fietsverplaatsingen worden alleen afgelegd.** Dat geldt voor 94% van de woon-werkverplaatsingen en 57% van de woon-schoolverplaatsingen. 43% van de woon-schooltrajecten werden door scholieren en studenten afgelegd in groepjes, samen met vrienden. 1 op de 3 functionele fietstrajecten, voor andere doeleinden dan werk of school, worden afgelegd in gezelschap, en dat overwegend van de partner.



Figuur 96 Gezelschap functionele fietsritten (FIETSONDERZOEK)

	Totaal		Motief fietsrit			Hoe vaak fiets je dit traject?	
			Werk	School	Andere	Dagelijks	Niet-dagelijks
	N	4281	(A) 2343	(B) 275	(C) 1595	(A) 3104	(B) 1177
1 persoon (alleen)	3486	81%	94,3% B C	56,9%	68,5% B	88,4% B	63,0%
2 personen	533	13%	4,3%	23,4% A	22,1% A	7,8%	24,8% A
3 tot 5 personen	192	5%	1,4%	14,8% A C	6,0% A	3,2%	7,9% A
meer dan 5 personen	69	2%	0,1%	4,9% A	3,3% A	0,6%	4,3% A

Tabel 58: Gezelschap functionele fietsritten (FIETSONDERZOEK)



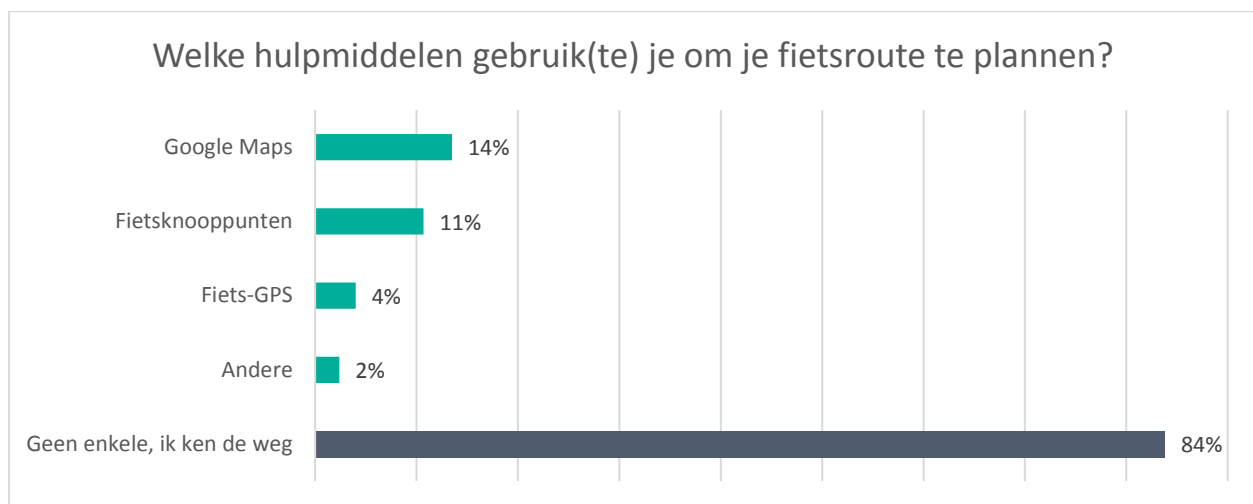
Figuur 97 Gezelschap functionele fietsritten (2) (FIETSONDERZOEK)

	Totaal		Motief fietsrit			Hoe vaak fiets je dit traject?	
			Werk	School	Andere	Dagelijks	Niet-dagelijks
	N	4281	(A) 2343	(B) 275	(C) 1595	(A) 3104	(B) 1177
	795	19%	135	118	502	359	436
Met mijn partner	352	44%	27,5% B	4,6%	60,4% A B	25,5%	59,8% A
Met vrienden, kennissen, collega's	263	33%	46,7% C	87,0% A C	19,0%	47,3% B	21,5%
Met mijn kind(eren)	146	18%	30,0% C	0%	16,3%	23,4% B	14,4%
Met familie	57	7%	1,6%	9,3% A	8,0% A	5,3%	8,8%
In vereniging, groep	15	2%	0%	0%	3,0%	0%	3,5%
Met medereizigers van een georganiseerde reis	2	0%	0%	0%	0,4%	0%	0,5%
Andere	39	5%	3,8%	5,1%	4,8%	5,5%	4,5%

Tabel 59: Gezelschap functionele fietsritten (2) (FIETSONDERZOEK)

### 3.2.9. Informatiebronnen

Als er hulpmiddelen nodig zijn om de fietsroute te plannen (16%), dan is dat voornamelijk voor andere verplaatsingen (20%) dan de **meer gekende, routinematige verplaatsingen** naar school (10%) of werk (15%). Als het voor woon-werktrajecten toch nodig is, wordt vooral Google Maps gebruikt (15%). Als het voor andere verplaatsingen is, worden vooral de **fietsknooppunten** gebruikt (18%). Bij 1 op de 5 trajecten, waarbij gebruik werd gemaakt van een fietsstrade, werden hulpmiddelen ingezet om de fietsroute te plannen.

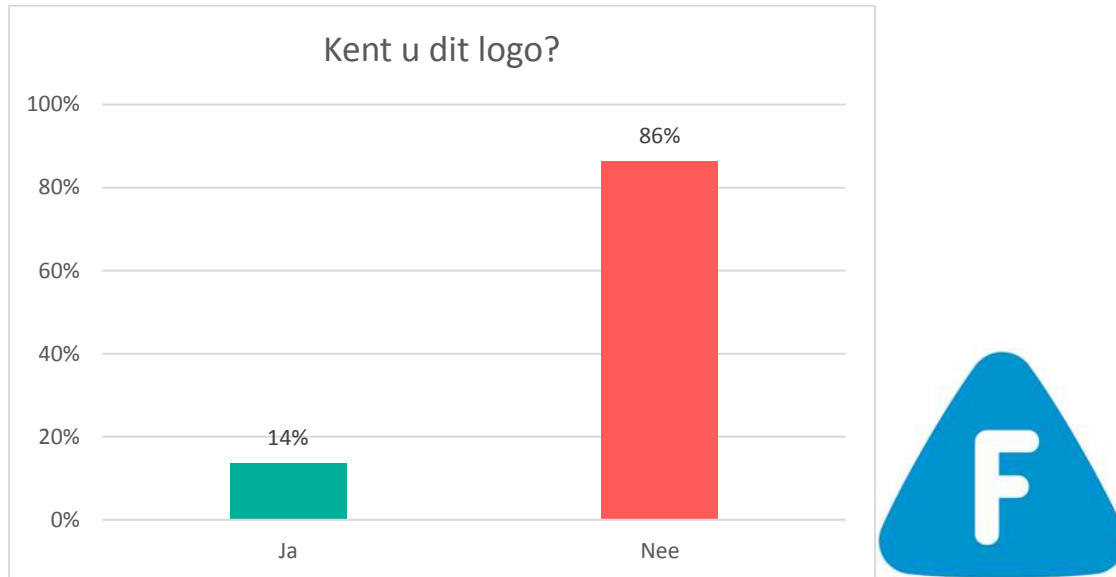


*Figuur 98 Informatiebronnen functionele fietsritten (FIETSONDERZOEK)*

### 3.2.10. Gebruik fietsostrades

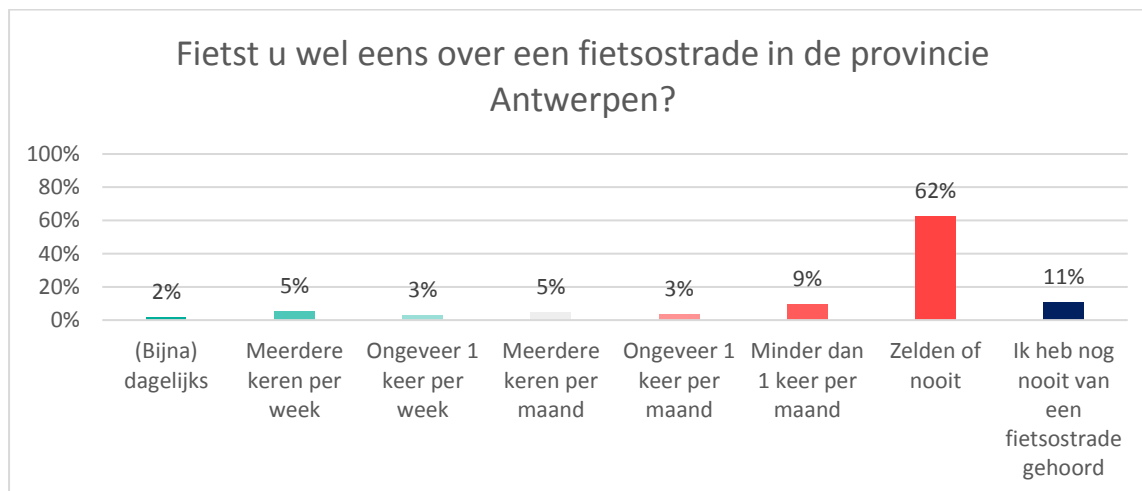
#### Panelenquête

Het logo van de fietsostrades is bekend bij 14% van de functionele fietsers, en die kennis is groter bij mannen (17%) dan bij vrouwen (10%). Hoe vaker men fietst, ook recreatief, hoe hoger de bekendheid. **30% van de functionele fietsers die al eens een fietsstrade gebruikten, weet dat dit het overeenkomstige logo is.**



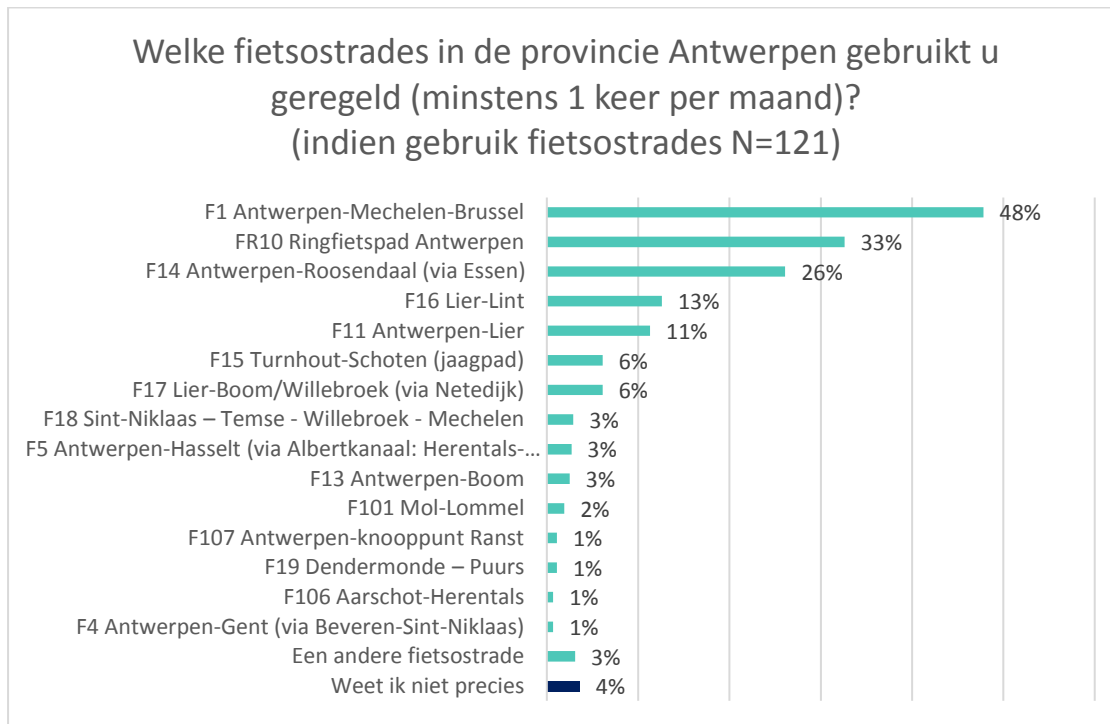
*Figuur 99 Kennis logo fietsostrades bij functionele fietsers (PANELENQUETE)*

In totaliteit zegt 27% van de functionele fietsers dat ze wel eens een fietsstrade in de provincie Antwerpen gebruiken. 6 op de 10 komt er zelden of nooit, en 1 op de 10 heeft er nog nooit van gehoord (7% van de mannen, 14% van de vrouwen). Ook het gebruik verschilt tussen mannen (33%) en vrouwen (21%). De gebruiksfrequentie van de fietsstrade ligt logischerwijze hoger naarmate men vaker fietst. Zo gebruikt 37% van wie dagelijks met de fiets naar het werk gaat, een fietsstrade. Het gebruik ligt hoger bij fietsers die in meer stedelijk gebied wonen (31%) dan bij fietsers die in landelijke gemeenten wonen (22%).



*Figuur 100 Gebruik fietsostrades door functionele fietsers (PANELENQUETE)*

De helft van de functionele fietsers die fietsostrades gebruiken, rijden geregeld (minstens één keer per maand) langs de **F1 Antwerpen-Mechelen-Brussel**. De FR10 en F14 vervolledigen de top 3.



*Figuur 101 Regelmatig gebruikte fietsostrades door functionele fietsers (PANELENQUETE)*

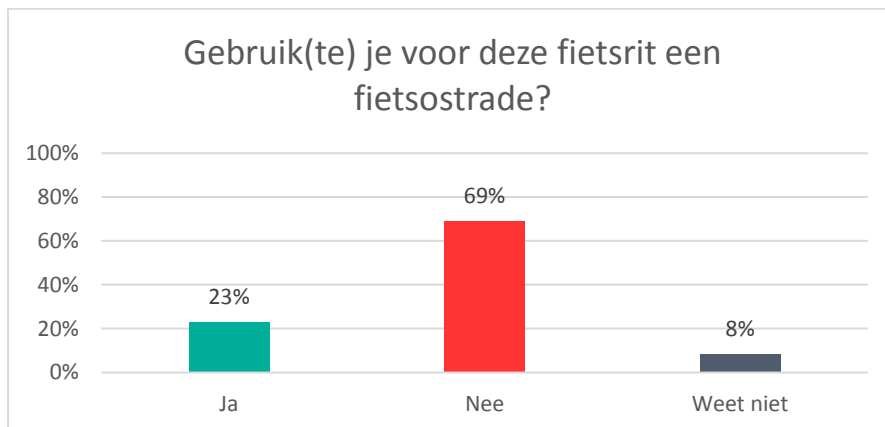
## Fietsonderzoek

**27% van de respondenten kent het logo van de fietsostrades.** Die kennis is groter bij mannen (34%) dan bij vrouwen (20%) en bij hoger opgeleiden (32%) dan bij lager opgeleiden (25%), en neemt toe met de frequentie van fietsen. Opvallend is dat **46% van wie een traject langs een fietsostrade volgde**, het logo herkent en dat er geen verschil is tussen diegenen die aangeven dat ze dat traject meerdere keren per week volgen ten opzichte van diegenen die dat minder frequent doen.



*Figuur 102 Kennis logo fietsostrades functionele fietsritten (FIETSONDERZOEK)*

Op 23% van de gerapporteerde trajecten werd een fietsstrade gebruikt, zonder significant verschil tussen stedelijk en landelijk wonende respondenten.



*Figuur 103 Gebruik fietsstrade functionele fietsritten (FIETSONDERZOEK)*

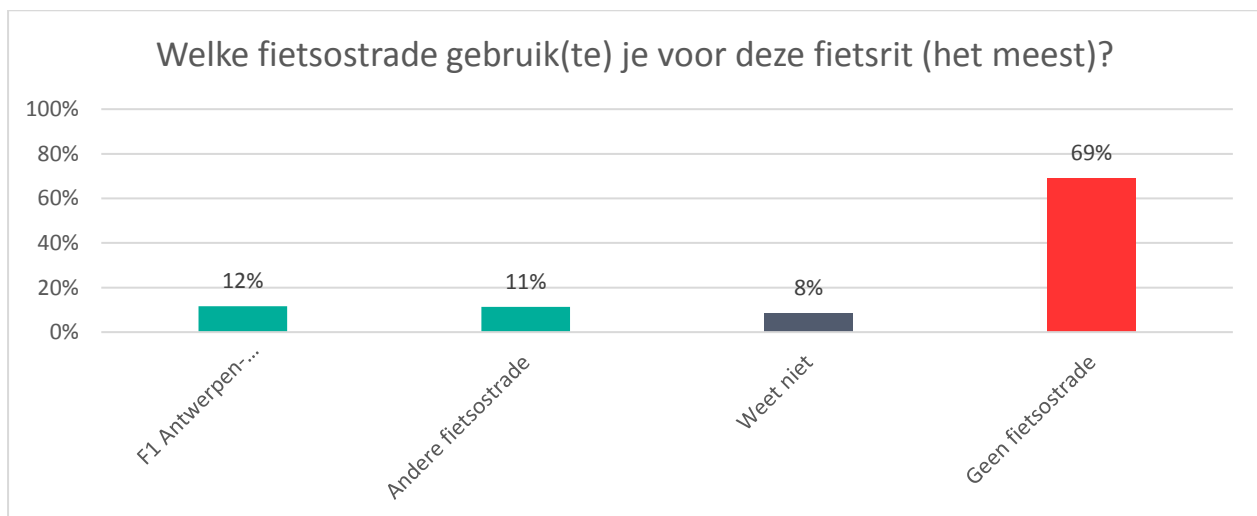
**Fietsostrades** worden meer gebruikt op **woon-werktrajecten** (29%), en in samenhang daarmee door **hoger opgeleide mannen uit de leeftijdscategorie 35-54 jaar**. Het gebruik is hoger (33%) wanneer het woon-werktraject minder vaak wordt gevolgd dan wanneer dit traject quasi-dagelijks wordt gevolgd (29%). Op de trajecten via fietsostrades is het gebruik van **elektrische fietsen** relatief gezien iets hoger.

	Totaal		Geslacht		Leeftijd			Opleiding	
			Man	Vrouw	<= 34 jaar	35 - 54 jaar	55+ jaar	Lager opgeleid	Hoger opgeleid
	N	4281	(A) 2221	(B) 2060	(A) 1297	(B) 1585	(C) 1398	(A) 2821	(B) 1460
(n)	4281	100%	2221	2060	1297	1585	1398	2821	1460
Ja	979	23%	25,7% B	19,9%	21,6%	25,6% A C	21,0%	19,8%	28,8% A
Nee	2948	69%	65,6%	72,4% A	65,4%	67,6%	73,5% A B	70,8% B	65,0%
Weet niet	354	8%	8,7%	7,8%	13,0% B C	6,8%	5,5%	9,4% B	6,2%

	Totaal		Motief fietsrit			Hoe vaak fiets je dit traject?		Was deze fiets ... ?	
			Werk	School	Andere	Dagelijks	Niet-dagelijks	Geen elektrische fiets	Elektrische fiets
	N	4281	(A) 2343	(B) 275	(C) 1595	(A) 3104	(B) 1177	(A) 3163	(B) 1118
(n)	4281	100%	2343	275	1595	3104	1177	3163	1118
Ja	979	23%	29,3% B C	12,1%	15,1%	23,6%	20,9%	22,2%	24,8%
Nee	2948	69%	62,5%	66,5%	78,6% A B	68,1%	70,9%	69,7% B	66,4%
Weet niet	354	8%	8,2%	21,4% A C	6,3%	8,3%	8,2%	8,1%	8,8%

Tabel 60: Gebruik fietsostrades functionele fietsritten (FIETSONDERZOEK)

De helft van de trajecten via een fietsostrade, verliep via de fietsostrade **F1 Antwerpen-Mechelen-Brussel**.

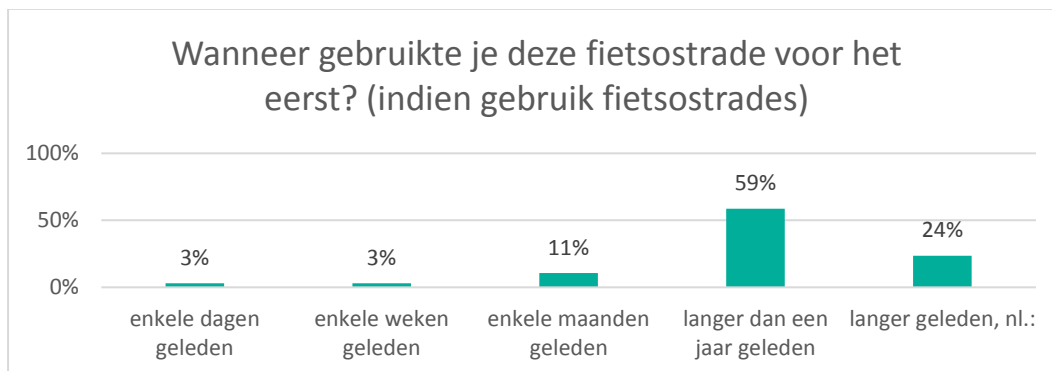


Figuur 104 Meest gebruikte fietsostrades functionele fietsritten (FIETSONDERZOEK)

	Totaal	
	N	979
F1 Antwerpen-Mechelen-Brussel	496	50,7%
F14 Antwerpen-Roosendaal (via Essen)	140	14,3%
FR10 Ringfietspad Antwerpen	118	12,0%
F11 Antwerpen-Lier	63	6,4%
F5 Antwerpen-Hasselt (via Albertkanaal: Herentals-Tessenderlo)	15	1,5%
F15 Turnhout-Schoten (jaagpad)	14	1,4%
F106 Aarschot-Herentals	13	1,3%
F13 Antwerpen-Boom	12	1,2%
F18 Sint-Niklaas – Temse - Willebroek - Mechelen	10	1,1%
F17 Lier-Boom/Willebroek (via Netedijk)	10	1,0%
F16 Lier-Lint	9	0,9%
F4 Antwerpen-Gent (via Beveren-Sint-Niklaas)	7	0,8%
F107 Antwerpen-knooppunt Ranst	4	0,4%
F101 Mol-Lommel	2	0,2%
F19 Dendermonde – Puurs	2	0,2%
Een andere fietsostrade	64	6,5%

Tabel 61: Meest gebruikte fietsostrades functionele fietsritten (FIETSONDERZOEK)

In 83% van de gevallen werd de meest gebruikte fietsostrade al langer dan een jaar geleden voor het eerst gebruikt.



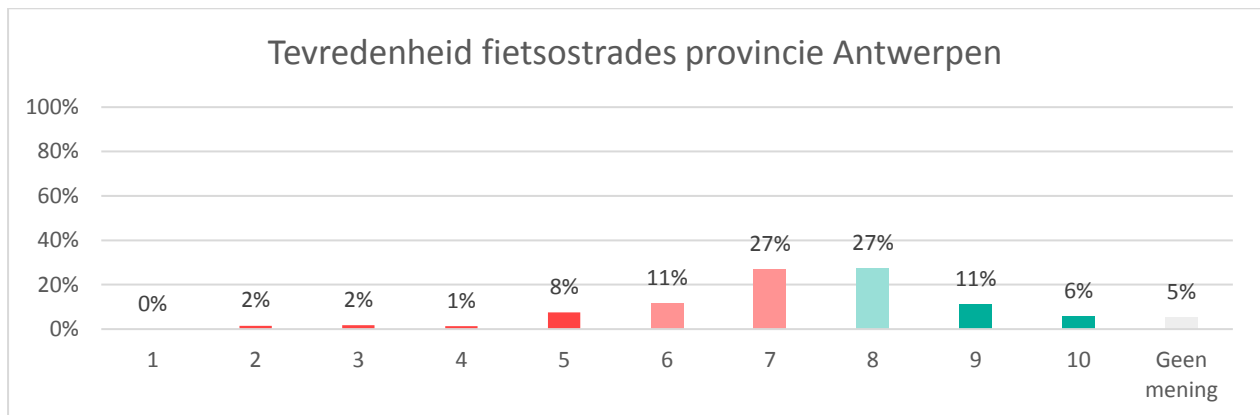
Figuur 105 Ervaring gebruik fietsostrades functionele fietsritten (FIETSONDERZOEK)



### 3.2.11. Tevredenheid fietsostradegebruikers

#### Panelenquête

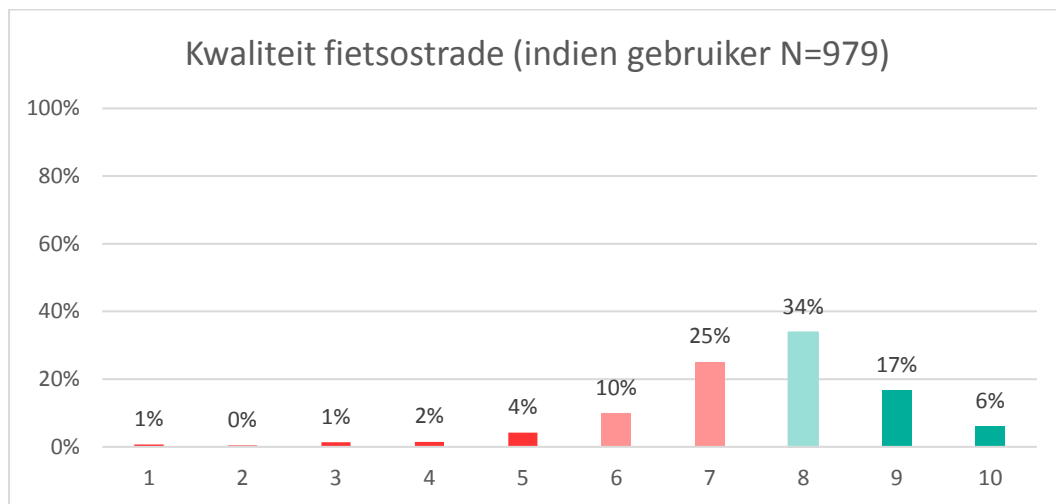
De gemiddelde tevredenheidsscore voor de fietsostrades in de provincie Antwerpen, volgens de gebruikers ervan (N=184), bedraagt **6,8** op een schaal van **1** tot **10**. 44% is tevreden (min. 8 op 10), 13% velt een negatief oordeel (score lager dan 6).



*Figuur 106 Evaluatie gebruik fietsostrades (PANELENQUETE)*

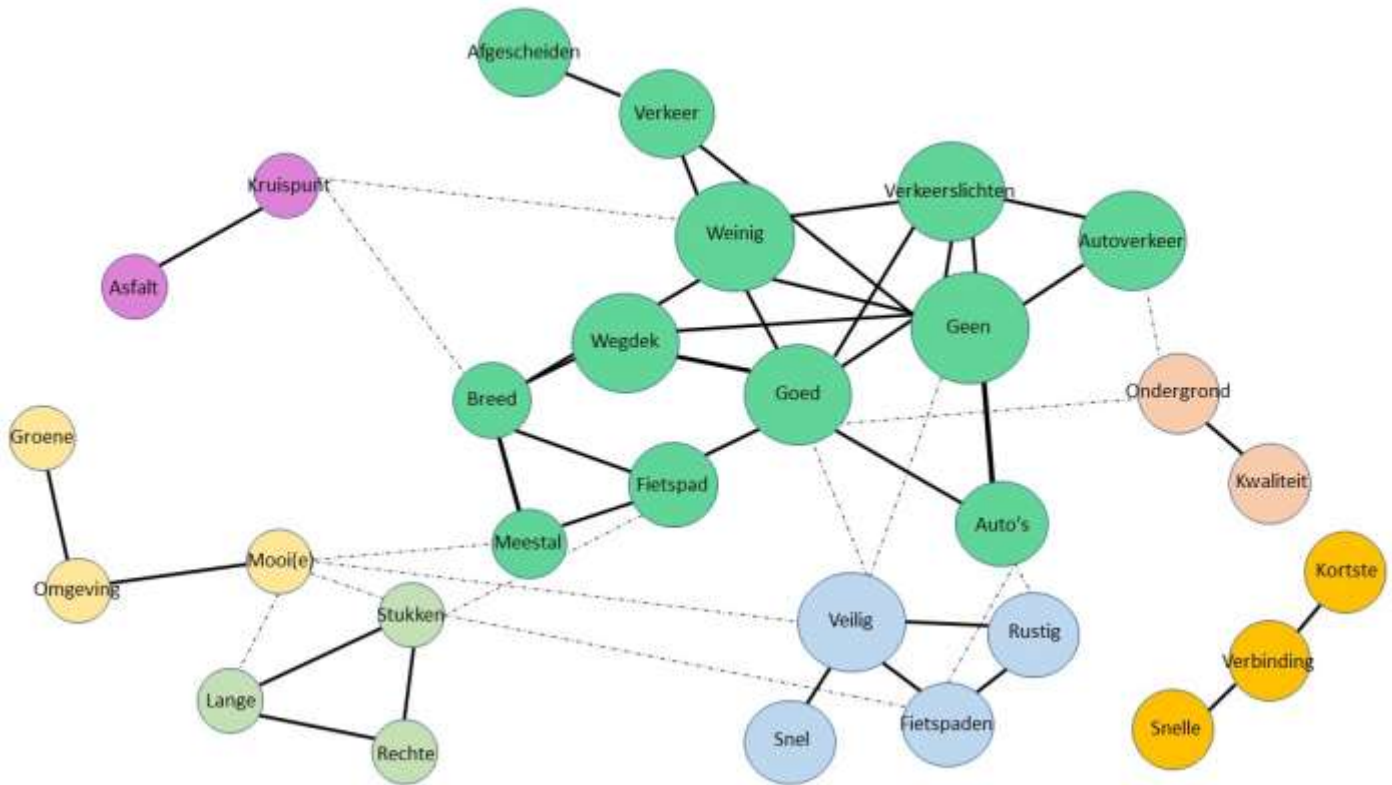
## Fietsonderzoek

De gemiddelde evaluatiescore van de fietsostrades op een schaal van 1 tot 10 is met 7,5 vrij hoog. 23% geeft minstens 9 op 10, slechts 8% is met een score lager dan 6/10 duidelijk ontevreden over de kwaliteit van de fietsostrades. Vrouwen en 55-plussers zijn milder in hun oordeel, maar verder zijn er geen significante verschillen qua gemiddelde score naargelang reden en frequentie van de verplaatsing, gebruik van elektrische of niet-elektrische fiets, woonplaats (stedelijk – landelijk), enz. De meest gebruikte fietsostrade F1 scoort wel net iets beter dan het gemiddelde voor alle andere fietsostrades samen (7,6 en 6% <6/10 vs. 7,4 en 10% <6/10). Sommige fietsostrades zoals F17 en F106 scoren beduidend minder goed. Het (te) kleine aantal trajecten in de steekproef langs het merendeel van de fietsostrades laat geen betrouwbare conclusies toe.



*Figuur 107 Evaluatie gebruik fietsostrades functionele fietsritten (FIETSONDERZOEK)*





*Figuur 109 Co-occurrence network: Troeven fietsostrades? (N=903)  
(FIETSONDERZOEK)*

Dat men (meestal) **over een goed en breed wegdek kan fietsen, afgescheiden van het autoverkeer en met weinig kruisingen en verkeerslichten**, zijn de belangrijkste troeven van de fietsostrades volgens de functionele fietsgebruikers. Dat het de snelste / kortste verbinding is om op de bestemming te geraken, **via lange rechte stukken op een kwalitatief goede ondergrond (asfalt)**, is een zeer belangrijke troef. Dat de omgeving vaak ook mooi en groen is, is meer dan goed meegenomen. Zo kan je **veilig, snel én rustig fietsen**, en heb je de drie kerntroeven van de fietsostrade.

NOOT: Voor de verwerking van de open vragen werd gebruik gemaakt van KH Coder, een softwareprogramma voor kwantitatieve inhoudsanalyse of tekst data mining. Het 'co-occurrence network' geeft de meest voorkomende (ant)woorden, waarbij de grootte van de 'nodes' een indicatie geeft van de frequentie of mate van voorkomen. De verbindingslijnen geven aan welke woorden het meest frequent samen voorkomen ('co-occurrence'), op basis waarvan binnen de woordenwolk clusters worden gevormd (aangegeven in kleuren).

Mannelijke fietsers associëren fietsostrades vaker met snel, comfortabel en direct fietsen, terwijl vrouwelijke fietsers in grotere mate verwijzen naar mooi (natuur), rustig en gemakkelijk fietsen. Jongere fietsers beklemtonen meer de mogelijkheden om op lange rechte stukken goed door te rijden (nieuw, perfect, ...), oudere fietsers verwijzen wat meer naar het comfort (proper, autovrij, geen voetgangers of kruispunten, ...). Ook naargelang de woonplaats verschillen de associaties. **Wie landelijk woont verwijst naar de kentoeven (veilig, rustig, snel, kort, ...), respondenten uit stedelijk gebied beklemtonen de verschillen met de 'stadsinfrastructuur' (voorrang, breed, comfortabel, asfalt, ...).**

Antwoorden geassocieerd met MAN				Antwoorden geassocieerd met VROUW			
		Totaal N	Man N			Totaal N	Vrouw N
1	kruising	16	14	1	fiets	83	53
2	snelle	38	29	2	verkeerslicht	107	65
3	kwaliteit	32	25	3	snelst	10	9
4	verkeer	75	52	4	licht	59	37
5	autos	11	10	5	allen	8	7
6	comfortabel	21	17	6	fietspad	124	69
7	direct	9	8	7	naast	16	12
8	snel	135	85	8	natuur	30	20
9	onderhoud	23	17	9	rustig	127	70
10	band	11	9	10	geen	288	146
11	relatief	14	11	11	gemak	12	9
12	verbinding	56	37	12	kunnen	12	9
13	kortst	38	26	13	groot	6	5
14	bijna	7	6	14	stoplicht	16	11
15	2	7	6	15	genoeg	29	18

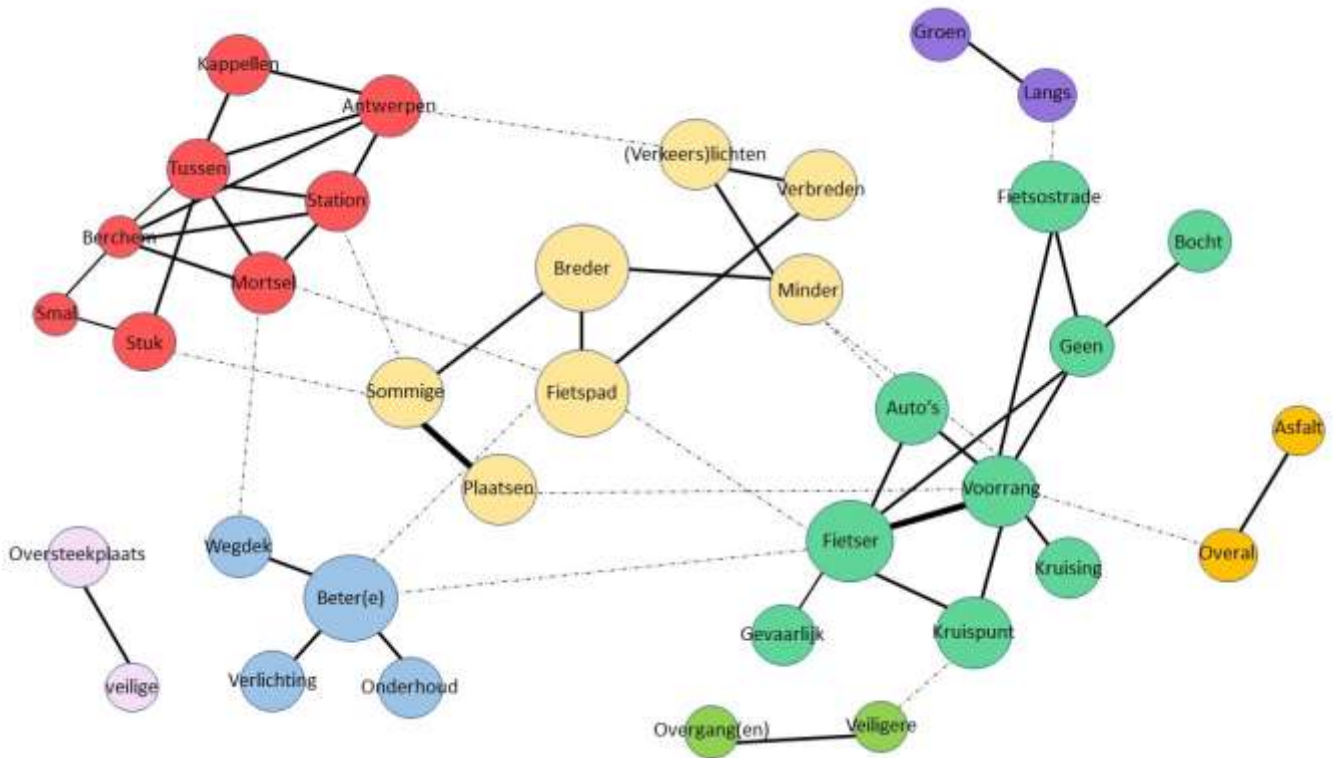
Antwoorden geassocieerd met -35-JARIGEN				Antwoorden geassocieerd met 55-PLUSERS			
		Totaal N	-35-jarigen N			Totaal N	55-plussers N
1	licht	59	26	1	kruispunt	47	33
2	plaats	15	9	2	voetganger	8	7
3	doorrijd	7	5	3	verkeerslicht	107	65
4	breed	141	44	4	autovrij	32	22
5	duidelijk	18	9	5	ruimte	13	10
6	stuk	35	14	6	snel	135	79
7	lang	42	16	7	degelijk	6	5
8	geasfalteerd	6	4	8	direct	9	7
9	bom	4	3	9	mooi	61	37
10	perfect	4	3	10	korter	11	8
11	nieuw	4	3	11	comfortabel	21	14
12	fietspad	124	37	12	afstand	16	11
13	recht	52	18	13	proper	5	4
14	stoplicht	16	7	14	wegligging	5	4
15	goed	225	60	15	beperkt	5	4

Antwoorden geassocieerd met STEDELIJK				Antwoorden geassocieerd met LANDELIJK			
		Totaal N	Stedelijk N			Totaal N	Landelijk N
1	voorrang	26	23	1	rustig	127	61
2	glad	14	13	2	veilig	2366	105
3	breed	141	100	3	pad	8	6
4	comfortabel	21	18	4	rustiger	7	5
5	stoplicht	16	14	5	plat	7	5
6	licht	59	44	6	autovrij	32	17
7	wegdek	107	76	7	korter	11	7
8	gemotoriseerd	9	8	8	sneller	38	19
9	asfalt	33	25	9	buurt	4	3
10	rechtdoor	23	18	10	veiliger	16	9
11	minder	26	20	11	put	12	7
12	del	8	7	12	berchem	6	4
13	kruis	8	7	13	gelegen	6	4
14	plaats	15	12	14	ruim	6	4
15	verkeerslicht	107	73	15	fietsweg	6	4

Tabel 63: Co-occurrence analyse: Troeven fietsostrades? (2) (N=903)  
(FIETSONDERZOEK)





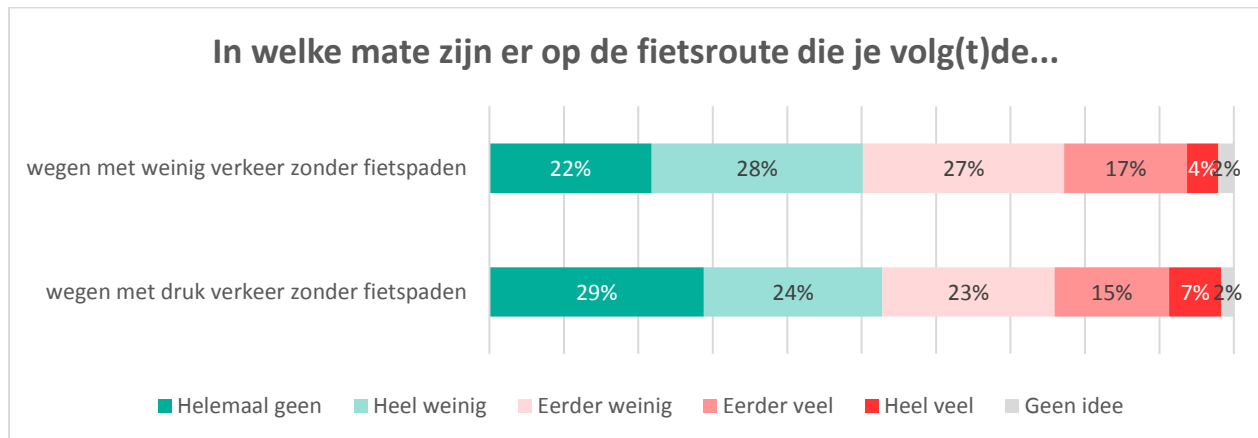
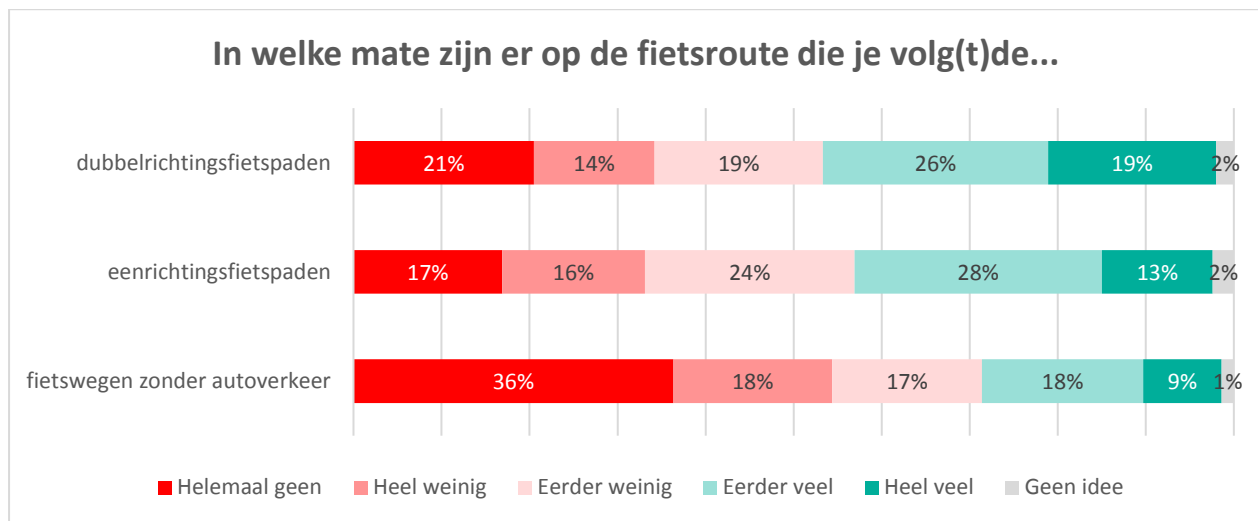


Figuur 111 Co-occurrence network: Verbeterpunten fietsostrades? (N=847)  
(FIETSONDERZOEK)



### 3.2.12. Infrastructuur fietsroutes

27% van de trajecten verloopt grotendeels langs fietswegen zonder autoverkeer, maar op 36% van de trajecten is er altijd en overal autoverkeer. Op 45% van de fietsroutes zijn er veel dubbelrichtingsfietspaden - maar op 21% helemaal geen - terwijl er op 41% ook veel eenrichtingsfietspaden zijn - maar op 17% helemaal geen. Ruim 1 op de 5 fietsroutes loopt vooral langs wegen zonder fietspaden, soms met weinig, soms met veel druk autoverkeer. In de helft van de gevallen zijn er (al dan niet drukke) wegen zonder fietspaden.



*Figuur 112 Infrastructuur fietsroutes functionele fietsritten (FIETSONDERZOEK)*

Een belangrijk deel van de woon-werktrajecten verloopt via fietsostrades met dubbelrichtingsfietspaden, waardoor de proportie fietsroutes met weinig of geen autoverkeer relatief hoger uitvalt dan bij de andere fietsdoelgroepen. Vele trajecten voor andere verplaatsingen dan werk of school lopen bijvoorbeeld wel frequent langs wegen zonder fietspaden met soms druk autoverkeer. Belangwekkend is de vaststelling dat **42% van de trajecten van en naar school helemaal geen fietswegen zonder autoverkeer aandoet** en dat men bij ongeveer 1 op de 5 woon-schoolroutes geen fietspaden kan volgen.

		Motief fietsrit			Hoe vaak fiets je dit traject?		Was deze fiets ... ?		Gebruik fietsostrade?		
		Werk	School	Ander e	Dagelij ks	Niet-dagelij ks	Geen elektrisc he fiets	Elektrisc he fiets	Ja	Nee	Weet niet
		(A) 2343	(B) 275	(C) 1595	(A) 3104	(B) 1177	(A) 3163	(B) 1118	(A) 979	(B) 2948	(C) 354
Dubbelrichtin gs- fietspaden	Helema al geen	15,4%	23,8% A	27,0% A	20,8%	19,5%	22,6% B	14,4%	2,0%	28,1% A C	7,9% A
	Weinig	31,1%	37,9%	34,9% A	31,7%	35,8% A	32,4%	33,9%	17,1%	37,8% A	34,6% A
	Veel	52,4% B C	35,4%	34,8%	46,0% B	41,3%	42,8%	50,2% A	78,8% B C	32,0%	56,4% B
	Geen idee	1,1%	2,9% A	3,4% A	1,5%	3,4% A	2,2%	1,5%	2,0%	2,1%	1,2%
Eenrichtings- fietspaden	Helema al geen	14,3%	19,2%	19,6% A	17,0%	16,5%	17,7% B	14,5%	18,4%	16,5%	15,8%
	Weinig	42,5% B C	31,6%	38,4%	40,1%	39,8%	38,9%	43,0% A	55,7% B C	34,0%	46,2% B
	Veel	41,6%	46,2% C	38,5%	41,0%	39,9%	41,0%	40,0%	23,0%	47,3% A C	35,1% A
	Geen idee	1,6%	3,1%	3,5% A	1,8%	3,8% A	2,4%	2,4%	2,9%	2,2%	2,9%
fietswegen zonder autoverkeer	Helema al geen	31,4%	41,6% A	42,5% A	37,6% B	32,9%	37,2% B	33,9%	6,4%	48,0% A C	21,3% A
	Weinig	37,5% C	34,8%	31,5%	34,0%	37,8% A	34,9%	35,5%	39,4% B	33,2%	38,5%
	Veel	30,5% B C	21,8%	23,3%	27,3%	27,0%	26,3%	29,9% A	52,6% B C	17,3%	40,0% B
	Geen idee	0,6%	1,9%	2,6% A	1,1%	2,3% A	1,7% B	0,8%	1,5%	1,6%	0,2%
wegen met weinig verkeer zonder fietspaden	Helema al geen	20,6%	20,9%	23,7%	22,4%	20,2%	22,5%	19,8%	14,4%	24,3% A	22,0% A
	Weinig	59,8% C	54,2%	49,4%	55,9%	54,2%	54,2%	59,0% A	67,1% B C	51,6%	55,3%
	Veel	18,5%	20,9%	23,8% A	19,8%	22,9% A	21,2%	19,3%	15,6%	22,3% A	21,4% A
	Geen idee	1,1%	4,0% A	3,1% A	1,8%	2,8% A	2,1%	1,9%	2,9%	1,9%	1,4%
wegen met druk verkeer zonder fietspaden	Helema al geen	27,9%	42,7% A C	27,2%	29,5%	26,9%	29,9% B	25,5%	28,2%	28,1%	35,9% A B
	Weinig	50,7% B C	34,5%	44,5% B	46,3%	49,1%	45,3%	52,3% A	55,9% B C	44,0%	48,3%
	Veel	20,4%	20,7%	25,4% A	22,9%	21,1%	23,2%	20,3%	13,3%	26,3% A C	14,9%
	Geen idee	1,0%	2,0%	2,9% A	1,3%	2,9% A	1,7%	1,9%	2,5%	1,6%	0,9%

Tabel 64: Infrastructuur fietsroutes functionele fietsritten (FIETSONDERZOEK)

### 3.2.13. *Evaluatie fietsroutes*

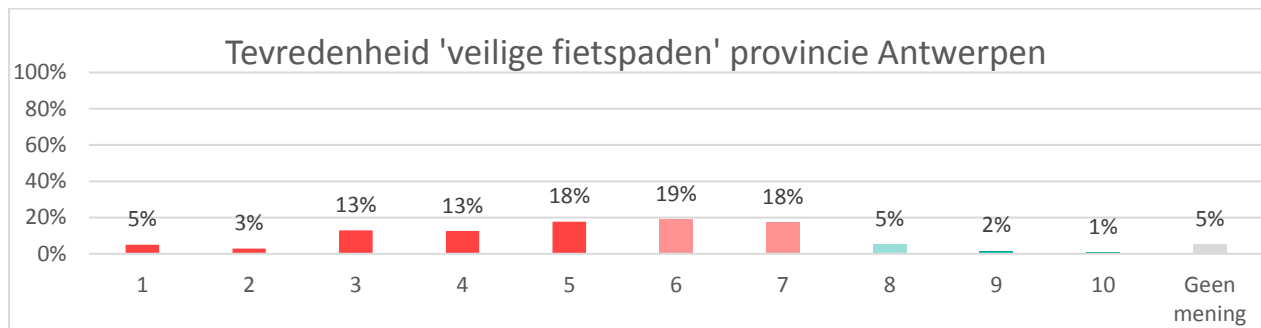
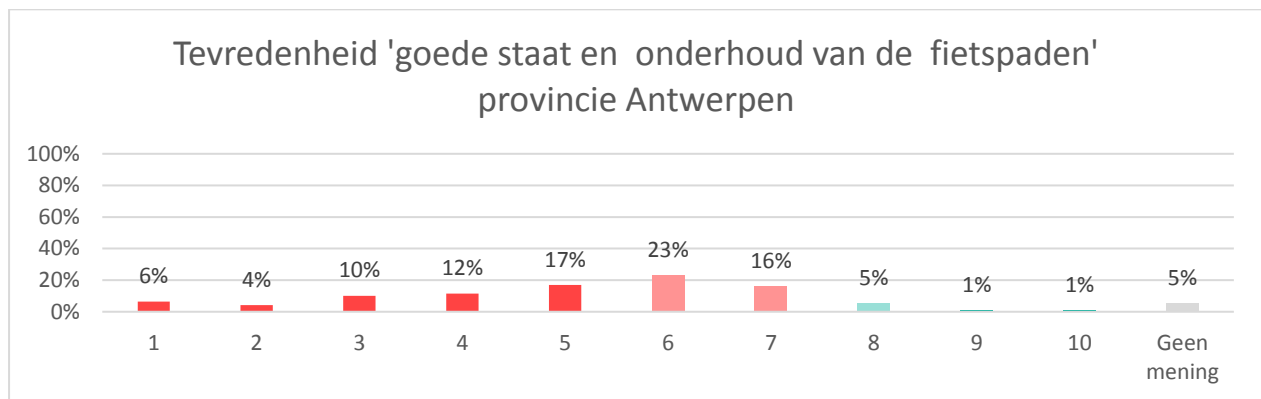
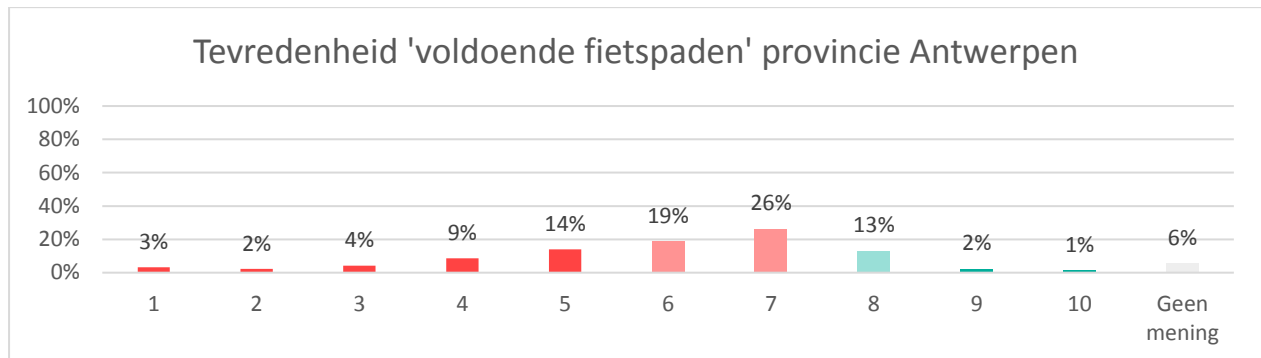
#### Panelenquête

**De fietsinfrastructuur van de provincie Antwerpen scoort gemiddeld laag bij de (functionele) fietser.** De gemiddelde score op 10 voor ‘voldoende fietspaden’ is **6,0** (16% is heel tevreden, maar 1 op de 3 geeft een score lager dan 6 op 10). De **goede staat en onderhoud van de fietspaden en de veiligheid ervan** halen slechts een gemiddelde tevredenheidsscore van **5,1/10**. Nagenoeg de helft van de fietsers in de provincie Antwerpen geeft max. 5 op 10 en 1 op de 3 zelfs minder dan 5 op 10, om de ontevredenheid uit te drukken. Dat lijkt zich uiteindelijk ook te weerspiegelen in een gemiddelde score van 5,8 voor de fietsinfrastructuur in de provincie Antwerpen.

Frequente en minder frequente fietsers geven gemiddeld dezelfde evaluatiescores. De specifieke groep van dagelijkse woon-werkfietsers geeft ook deze scores, al zakt het gemiddelde voor veiligheid van de fietspaden bij deze groep wel nog tot 4,9/10.

De gemiddelde evaluatiescores voor de fietsinfrastructuur liggen iets hoger bij de gebruikers van fietsostrades.

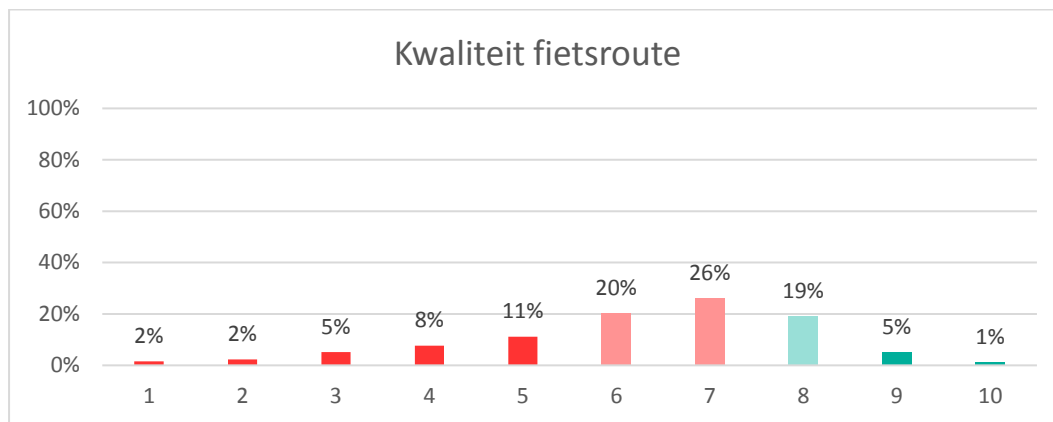
**Tussen stedelijk en landelijk wonende fietsers tenslotte zijn er qua evaluatie geen grote verschillen**, al liggen de scores voor ‘voldoende fietspaden’ en ‘goede staat en onderhoud van de fietspaden’ ietsje hoger bij de landelijk wonende fietser.



*Figuur 113 Evaluatie fietsinfrastructuur (PANELENQUETE)*

## Fietsonderzoek

De kwaliteit van de gevolgde fietsroutes haalt een lage gemiddelde score van 6,3 op 10. Slechts een kwart is met minstens 8 op 10 echt tevreden over de (frequent) gevolgde fietsroute, slechts 7% geeft een absolute tevredenheidsscore van 9 op 10. Omgekeerd, geeft ruim een kwart (28%) de gevolgde fietsroute een onvoldoende (score lager dan 6/10). De gemiddelde tevredenheid verschilt niet naargelang de reden van de verplaatsing werk, school of een andere verplaatsing is. Wel blijkt over de quasi-dagelijkse gevolgde trajecten (6,2/10) meer wrevel te bestaan dan over de meer sporadisch gebruikte routes (6,5/10). De kwaliteit van de gebruikte fietsroute scoort ook net iets beter bij fietsers die meer landelijk wonen (6,4) dan bij wie in meer stedelijke gebieden woont (6,2). Het grootste verschil in tevredenheid bestaat er tussen routes die langs fietsostrades lopen (6,9/10) en trajecten die dat niet doen (6,0/10).



Figuur 114 Evaluatie fietsroutes functionele fietsritten (FIETSONDERZOEK)

	Motief fietsrit			Hoe vaak fiets je dit traject?		Was deze fiets ... ?		Gebruik fietsostrade		
	Werk	School	Andere	Dagelijks	Niet-dagelijks	Geen elektrische fiets	Elektrische fiets	Ja	Nee	Weet niet
	(A) 2343	(B) 275	(C) 1595	(A) 3104	(B) 1177	(A) 3163	(B) 1118	(A) 979	(B) 2948	(C) 354
(n)	2343	275	1595	3104	1177	3163	1118	979	2948	354
Niet goed: 1-5/10	27,9%	27,8%	27,2%	28,8% B	25,1%	27,4%	28,9%	13,9%	33,2% A C	21,4% A
Minder goed : 6-7/10	48,3% C	46,2%	44,4%	47,1%	44,9%	46,6%	46,2%	50,2% B	44,9%	50,1%
Goed : 8/10	18,2%	20,7%	20,5%	18,5%	21,3% A	19,7%	17,9%	26,0% B	16,4%	24,3% B
Zeer goed : 9-10/10	5,7%	5,2%	7,9% A	5,6%	8,7% A	6,3%	7,0%	9,9% B C	5,6%	4,2%
Gemiddelde score /10	6,2	6,3	6,3	6,2	6,5 A	6,3	6,3	6,9 B C	6,0	6,5 B

Tabel 65: Evaluatie fietsroutes functionele fietsritten (FIETSONDERZOEK)





Figuur 115 Open vraag: Troeven goede fietsinfrastructuur? (N=3930)  
(FIETSONDERZOEK)

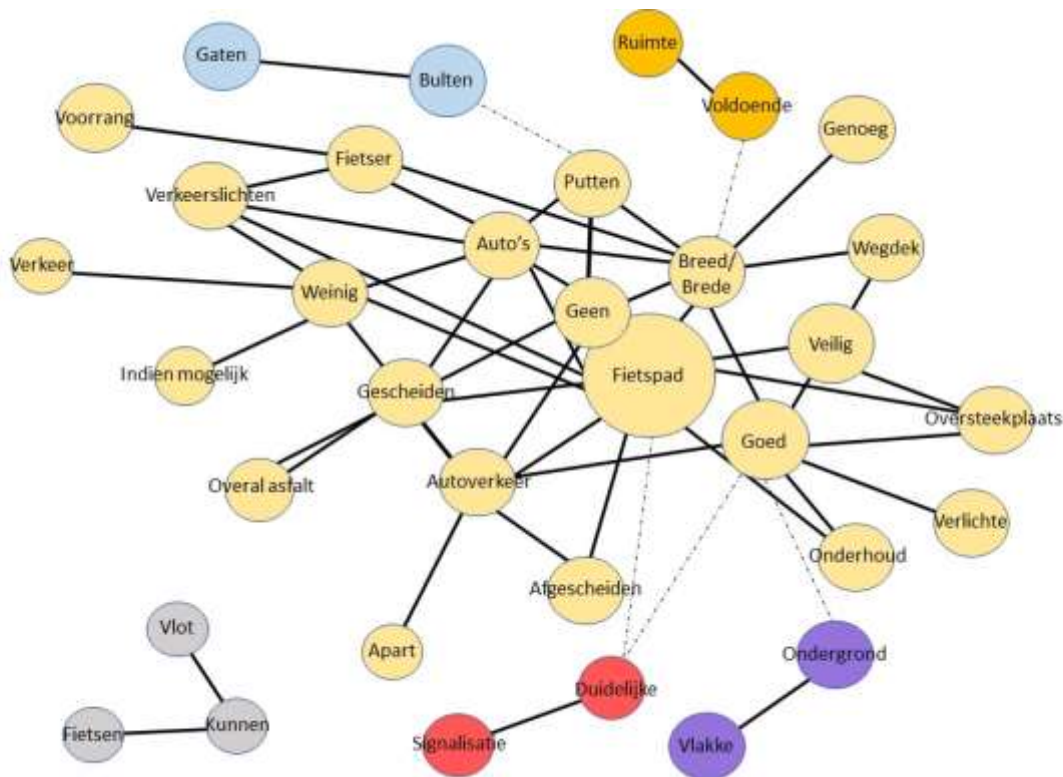


Figuur 116 Open vraag: Verbeterpunten kwaliteit fietsroutes? (N=3810)  
(FIETSONDERZOEK)

	Aantal	Motief fietsrit			Quasi-dagelijks afgelegd traject	Gebruik fietsostrade	Kwaliteit fietsostrade	Kwaliteit fietsroute				
		Werk	School	Andere				Gemiddelde score /10	Niet goed: 1-5/10	Minder goed : 6-7/10	Goed : 8/10	Zeer goed : 9-10/10
Antwerpen - Antwerpen	950	59,8%	4,1%	36,0%	74,2%	16,2%	7,8	6,0	32,7%	44,6%	17,7%	5,0%
Turnhout - Turnhout	176	38,6%	10,2%	51,2%	78,5%	2,5%	7,6	5,9	28,8%	55,9%	12,1%	3,3%
Mortsel - Antwerpen	73	75,5%	6,7%	17,8%	88,1%	80,2%	7,4	6,8	16,2%	51,3%	29,5%	3,0%
Geel - Geel	72	32,9%	8,8%	58,4%	77,3%	,0%	.	5,2	45,3%	38,2%	13,1%	3,4%
Mechelen - Mechelen	69	24,1%	19,9%	56,0%	72,9%	24,3%	8,0	6,8	24,6%	34,1%	23,4%	17,8%
Schoten - Schoten	58	52,3%	5,7%	42,1%	73,8%	6,1%	6,6	6,2	30,8%	45,8%	14,4%	9,0%
St-K.-Waver - St-K.-Waver	51	29,9%	17,1%	53,0%	71,6%	30,6%	8,6	6,8	17,4%	45,9%	21,2%	15,5%
Zwijndrecht - Zwijndrecht	51	29,7%	,0%	70,3%	72,8%	4,6%	7,8	6,2	30,6%	46,2%	20,1%	3,2%
Antwerpen - Mortsel	41	74,9%	5,4%	19,7%	85,9%	41,0%	7,1	6,9	10,1%	52,1%	34,3%	3,5%
Prov. Oost-VL - Prov. Oost-VL	40	31,5%	4,1%	64,4%	61,6%	6,1%	5,7	6,7	15,4%	53,4%	30,3%	,9%
Schoten - Antwerpen	40	84,7%	9,6%	5,8%	93,3%	20,5%	6,8	5,8	37,1%	47,6%	15,3%	,0%
Edegem - Edegem	39	19,1%	51,3%	29,6%	83,0%	11,4%	7,5	6,3	29,7%	40,1%	20,6%	9,6%
Beerse - Beerse	37	18,1%	9,0%	72,9%	67,5%	,0%	.	5,1	57,2%	34,7%	5,2%	2,9%
Olen - Olen	35	29,0%	,0%	71,0%	57,1%	,9%	7,0	6,1	34,8%	47,1%	16,0%	2,1%
Lier - Lier	33	21,2%	9,9%	68,9%	73,2%	13,2%	7,3	5,6	37,2%	46,6%	16,2%	,0%
Kalmthout - Kalmthout	33	17,3%	11,8%	70,9%	68,5%	51,4%	7,9	7,2	7,8%	44,9%	27,7%	19,5%
Heist-o/d-Berg - Heist-o/d-Berg	30	25,7%	,0%	74,3%	51,4%	,0%	.	5,5	35,6%	58,5%	5,9%	,0%
Antwerpen - Schoten	29	70,7%	5,7%	23,7%	83,6%	16,2%	7,3	6,3	27,1%	59,3%	4,4%	9,2%
Zoersel - Zoersel	29	9,2%	,0%	90,8%	30,3%	1,2%	8,0	6,4	29,9%	38,8%	24,8%	6,5%
Mortsel - Mortsel	29	39,1%	5,7%	55,1%	62,6%	21,5%	7,3	6,5	28,9%	30,5%	31,8%	8,8%
Brasschaat - Brasschaat	28	41,8%	13,8%	44,4%	66,0%	15,9%	6,9	6,5	32,7%	32,6%	19,3%	15,4%
Prov. A'pen (weet niet waar)	27	2,1%	34,1%	63,8%	50,4%	16,8%	7,5	5,9	44,3%	40,6%	8,9%	6,1%
Vosselaar - Vosselaar	26	16,6%	8,5%	75,0%	58,9%	,0%	.	6,6	20,8%	40,3%	32,7%	6,2%
Essen - Essen	25	17,8%	,0%	82,2%	58,5%	55,5%	7,6	6,5	12,5%	66,1%	21,4%	,0%
Mol - Mol	25	32,4%	,0%	67,6%	47,4%	,0%	.	6,4	25,4%	40,5%	26,5%	7,5%
Westerlo - Westerlo	25	38,0%	,0%	62,0%	36,6%	,0%	.	6,3	30,4%	58,5%	5,5%	5,6%

Tabel 66: Evaluatie trajecten functionele fietsritten (FIETSONDERZOEK)

In een open vraag werd de functionele fietsrespondenten gevraagd wat voor hen de troeven zijn en wat ze verstaan onder goede fietsinfrastructuur. Onderstaande figuur synthetiseert in een 'co-occurrence network' alle antwoorden gegeven door N=3930 respondenten.

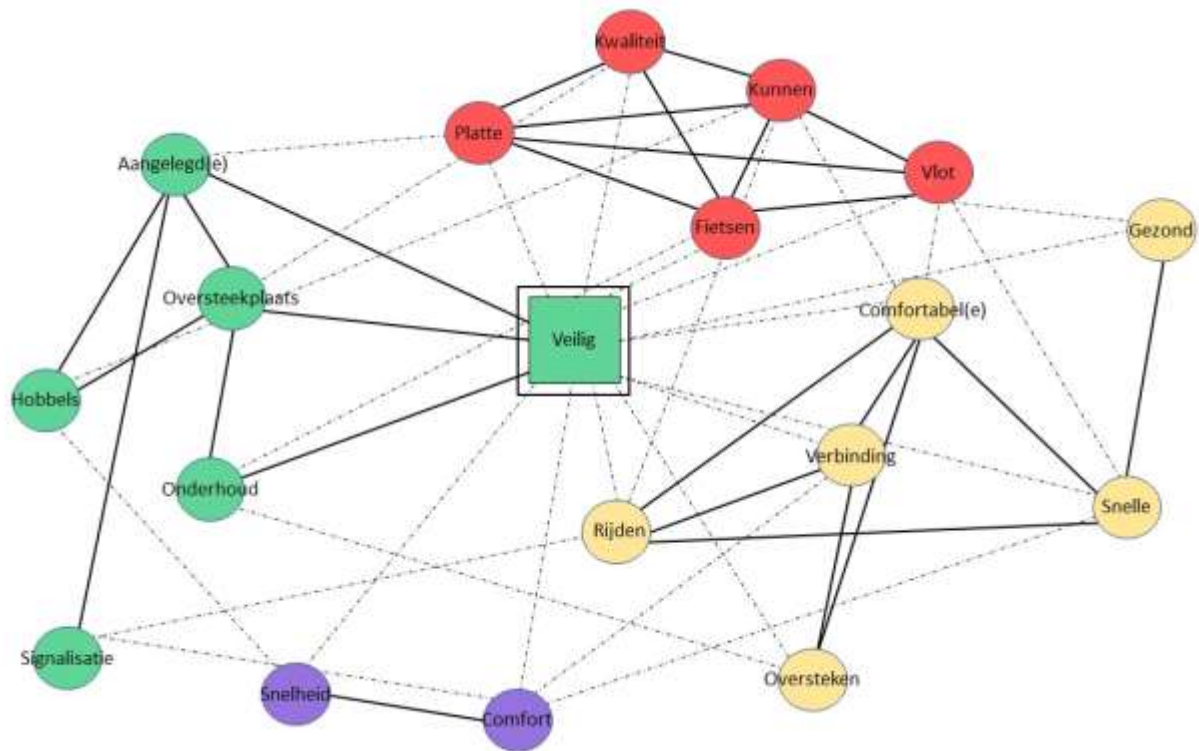


*Figuur 117 Co-occurrence network: Troeven goede fietsinfrastructuur? (N=3930) (FIETSONDERZOEK)*

De belangrijkste associatie van de fietsers met **goede fietsinfrastructuur** is de **aanwezigheid van goede en veilige fietspaden**. Daarmee wordt vooral **de aard, de staat en het onderhoud** van de fietspaden bedoeld, die **voldoende breed** moeten zijn en een **comfortabele ondergrond** moeten hebben (vlak, geasfalteerd, geen putten, ...). Daarnaast wordt de link gelegd met veiligheid in termen van **geen of zo weinig mogelijk autoverkeer**, fietspaden die **afgescheiden** zijn van autoverkeer, de nood aan **veilige, goed verlichte oversteekplaatsen**, en een **duidelijke signalisatie**. De fietsers vinden het belangrijk **voldoende ruimte** te hebben, om vlot te kunnen fietsen, aan een **comfortabele snelheid**. Opvallend is dat in deze context er nauwelijks wordt verwezen naar het (veilig) stallen van fietsen.

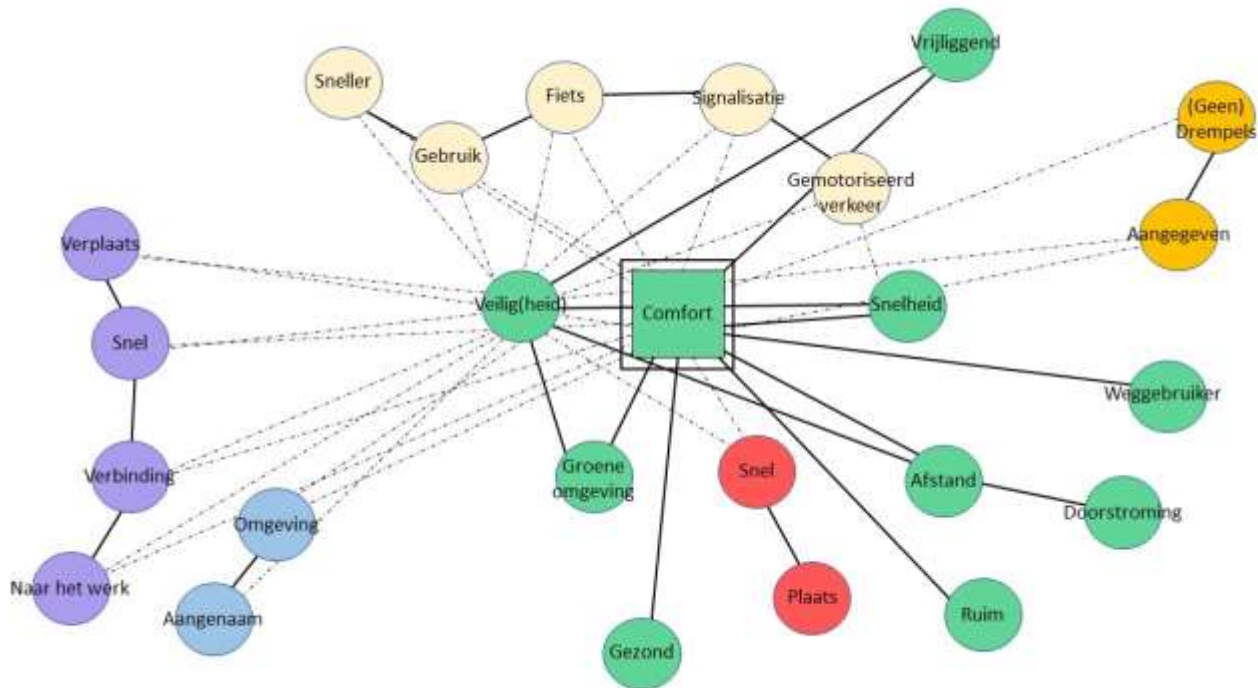


Wanneer specifiek wordt ingezoomd op ‘veiligheid’, blijken er vier woordenclusters gelinkt te zijn met dit concept. De gemeenschappelijke noemer lijkt te zijn dat veilig fietsen gekoppeld wordt aan comfortabel fietsen en de mogelijkheid om via een kwaliteitsvol netwerk van fietspaden en -verbindingen vlot te kunnen fietsen en snel de beoogde bestemming te kunnen bereiken.



Figuur 118 Co-occurrence network: Veiligheid fietsinfrastructuur (N=3930) (FIETSONDERZOEK)

Bekeken vanuit het perspectief van ‘fietscomfort’ duiken in eerste instantie de woorden ‘veilig’ en ‘snel’ op. Comfortabel fietsen betekent **snelle verbindingen en doorstromingen** voor woon-werk en andere verplaatsingen, met **een maximum aan ruimte en een minimum aan hindernissen** – of een **goede signalisatie** als er hindernissen zijn (bv. drempels). Veiligheid heeft dus niet enkel te maken met de directe relatie (liefst scheiding) tussen fiets- en autoverkeer, maar ook met het comfort van de fietswegen zelf en het signaleren en beperken van gevaarlijke hindernissen. Niet onbelangrijk is dat **comfort inzake fietsen ook wordt gekoppeld aan een aangename omgeving, groen en gezondheid**.



Figuur 119 Co-occurrence network: Comfort fietsinfrastructuur (N=3930) (FIETSONDERZOEK)

Wat de troeven van goede fietsinfrastructuur betreft, zijn er geen opvallende verschillen in woordgebruik tussen verschillende leeftijdsgroepen of naargelang de woonplaats (stedelijk of landelijk). Wel is het **vocabularium van mannen en vrouwen verschillend**. Mannelijke fietsers benadrukken het comfortabel fietsen, op een goed aangelegd, geasfalteerd wegdek, afgescheiden van het autoverkeer. Vrouwelijke fietsers verwijzen explicieter naar aspecten van verkeersveiligheid zoals oversteekplaatsen, zichtbaarheid en duidelijke signalisatie.

Antwoorden geassocieerd met MAN				Antwoorden geassocieerd met VROUW			
		Totaal N	Man N			Totaal N	Vrouw N
1	asfalt	277	200	1	fietspad	2144	1233
2	gescheiden	467	296	2	put	389	235
3	comfort	63	53	3	oversteek- plaats	253	159
4	kruispunt	214	140	4	apart	207	133
5	gezond	62	48	5	breed	896	504
6	verkeer	271	170	6	duidelijk	336	204
7	comfortabel	103	72	7	aangegeven	40	31
8	kruising	67	50	8	zichtbaar	69	49
9	scheiding	47	35	9	glad	123	79
10	beton	46	34	10	bobbel	22	18

Antwoorden geassocieerd met E-BIKERS			
		Totaal N	E-bike N
1	bobbel	22	13
2	put	389	125
3	breder	27	14
4	tunnel	18	10
5	tak	18	10
6	vlak	237	78
7	ongelijk	5	4
8	spoor	7	5
9	morsel	7	5
10	bult	101	37
11	putdeksel	17	9
12	donker	12	7
13	verlicht	230	74
14	oneffen	50	20
15	kruis	35	15
16	hindernis	38	16
17	voorbijsteken	8	5
18	asfaltweg	8	5

Tabel 67: Co-occurrence analyse: Troeven goede fietsinfrastructuur? (N=3930)  
(FIETSONDERZOEK)

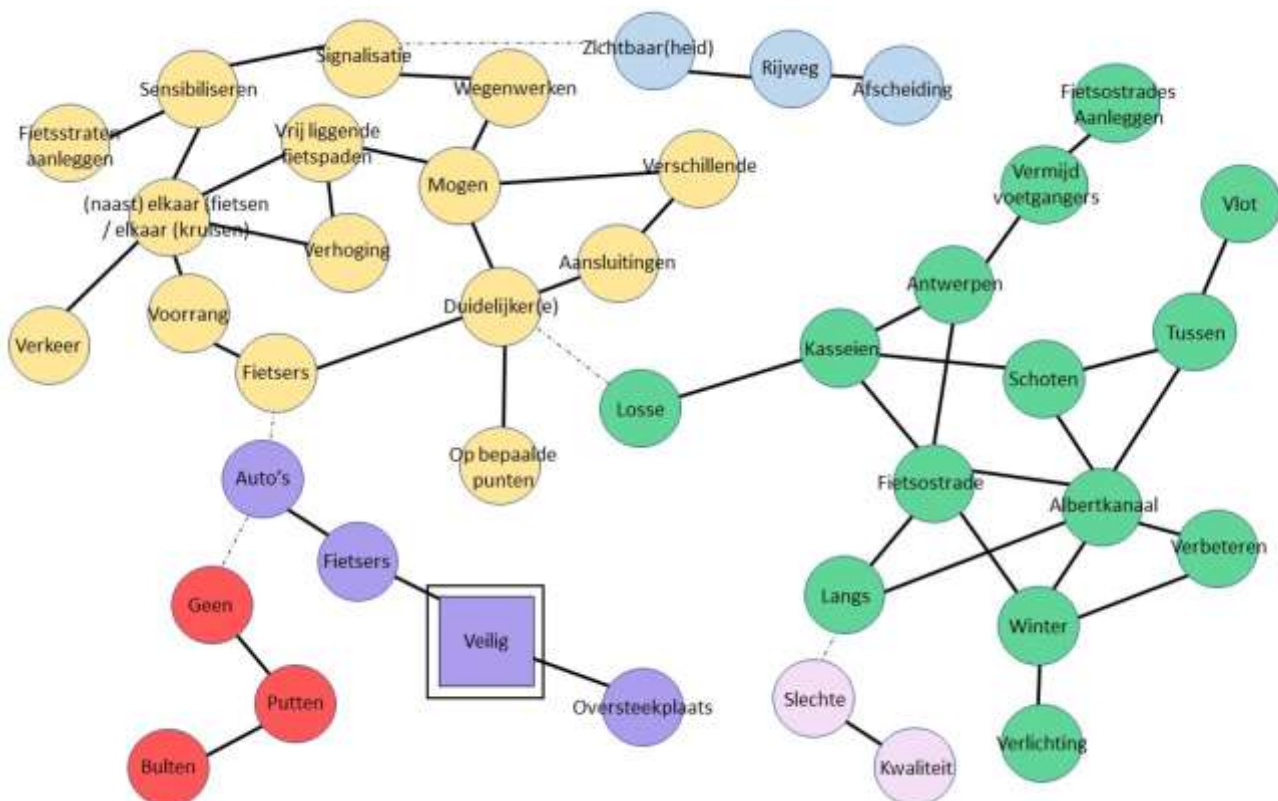
Heel opvallend is dat gebruikers van een elektrische fiets significant vaker verwijzen naar hindernissen op hun fietsroutes.



De centrale woorden en woordcluster zijn duidelijk. De **vraag naar betere fietspaden overheerst**, met verwijzingen naar:

- geen/minder autoverkeer (meer afscheiding);
- minder kruispunten/veiliger oversteeekplaatsen en duidelijker signalisatie (incl. afstelling van de verkeerslichten);
- een verbetering van de kwaliteit van het fietswegdek: asfalt in plaats van klinkers of kasseien, een vlakke ondergrond in plaats van oneffenheden (hobbels en putten), en een goed onderhoud ervan;
- een duidelijke afscheiding tussen fietsers en voetgangers wordt op de agenda gezet.

Er zijn opnieuw weinig verwijzingen naar (problemen i.v.m.) het stallen van de fiets; het woord 'parkeren' komt wel voor, maar dan in de context van geparkeerde auto's die hinderlijk zijn voor de fietser.



Figuur 121 Co-occurrence network: Verbeterpunten veiligheid (N=3810) (FIETSONDERZOEK)

De sterkste associatie met 'veiligheid' betreft de relatie tussen auto's en fietsers, en vooral de kwaliteit van de oversteekplaatsen en -punten.

Net als bij de troeven verwijzen mannelijke fietsers ook bij de verbeterpunten vaker naar 'hardere' aspecten van infrastructuur ('asfalteren i.p.v. klinkers leggen') dan vrouwen die o.a. de woorden 'fietspad', 'duidelijk' en 'veilig' significant vaker in de mond nemen.

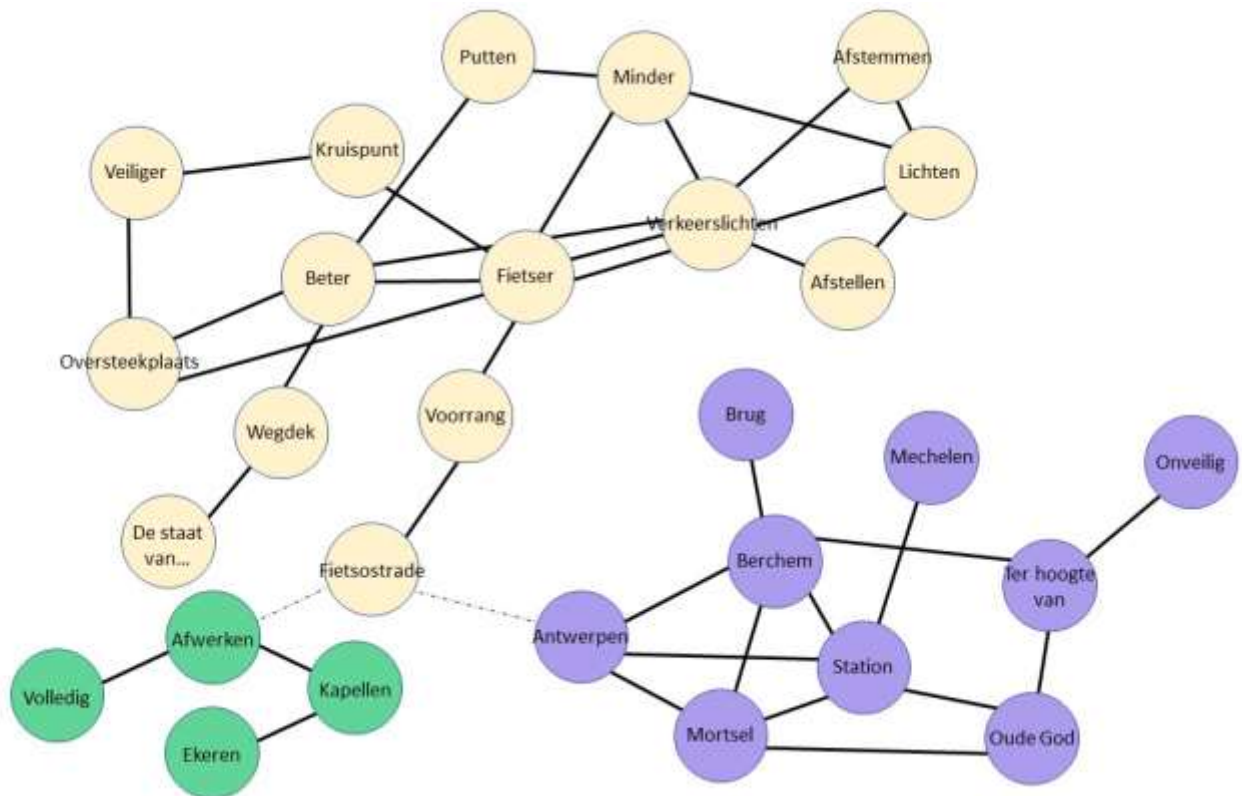
**De focus ligt ook verschillend naargelang de woonplaats.** De fietser die woont in stedelijk gebied verwijst opvallend meer naar de problematiek van kruispunten, signalisatie en verkeerslichten, en typische stadsgebonden aspecten die als hindernissen voor de fietser worden ervaren (kasseien, tramsporen, ...). Wie landelijk woont maakt zich vaker zorgen over de staat en het onderhoud van de fietswegen in zijn of haar gemeente of op het jaagpad langs kanalen (snoeien van bermen en struiken, boomwortels die een gevaar vormen op het wegdek, ...).

Antwoorden geassocieerd met STEDELIJK				Antwoorden geassocieerd met LANDELIJK			
		Totaal N	Stedelijk N			Totaal N	Landelijk N
1	verkeerslicht	256	196	1	onderhoud	304	153
2	kassei	75	65	2	fietsweg	41	26
3	fietser	535	376	3	snoei	34	22
4	minder	256	188	4	band	48	29
5	afstellen	67	56	5	berm	23	16
6	licht	136	103	6	gemeente	11	9
7	kruispunt	253	181	7	jaagpad	18	13
8	voetganger	86	67	8	boomwortel	19	13
9	richting	91	70	9	winter	29	18
10	reken	27	24	10	pad	52	29
11	ruimte	39	33	11	vernieuwen	48	27
12	tramspoor	22	20	12	haag	9)	7
13	straten	115	86	13	asfalt	9	7
14	elkaar	38	32	14	momenteel	9	7
15	alle	37	31	15	verlicht	147	71
16	duidelijk	132	96	16	onkruid	28	17
17	30	24	21	17	grondig	6	5
18	groen	82	62	18	zwindrecht	6	5
19	stad	64	49	19	fietsoversteek	6)	5
20	wachten	22	19	20	ontbreken	13	9
21	rood	60	46	21	geasfalteerd	13	9
22	lei	13	12	22	kanaal	13	9
23	oversteekplaats	209	144	23	wortel	17	11
24	signalisatie	55	42	24	struik	17	11
25	duidelijker	54	41	25	snelheid	48	26

Tabel 68: Co-occurrence analyse: Verbeterpunten fietsroutes? (N=3810)  
(FIETSONDERZOEK)

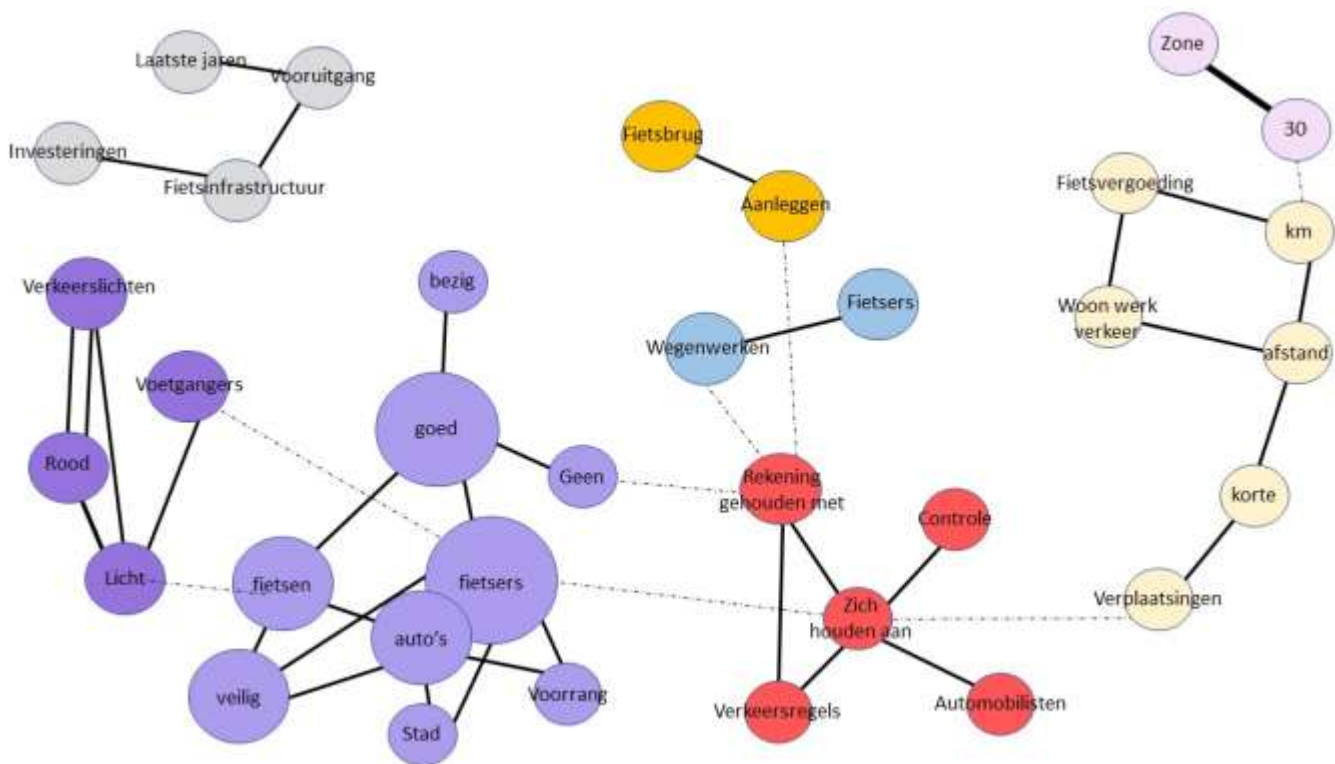


De fietsers die een **woon-werkverplaatsing** aflegden, verwijzen vaker dan andere fietsers naar de veiligheid op **kruispunten en oversteekplaatsen** (inclusief de afstemming of afstelling van de verkeerslichten) en in het bijzonder naar **gevaarlijke situaties in stationsomgevingen** (bv. naar aanleiding van werken aan Berchem station).



*Figuur 122 Co-occurrence network: Verbeterpunten woon-werkroutes (N=3810) (FIETSONDERZOEK)*

In een open slotvraag naar algemene opmerkingen over fietsen in de provincie Antwerpen, gaven N=2067 functionele fietsrespondenten vooral nog hun bekommernis mee over het **moeilijk samenleven van alle weggebruikers (autobestuurders, fietsers en voetgangers) in de stad**. Zo vraagt een deel van de fietsers meer controles om te zorgen dat automobilisten zich houden aan de verkeersregels (bv. zone 30) en de **fietsers voorrang verlenen**. Andere respondenten wijzen op het belang van de fietsvergoeding om het fietsen te stimuleren. Verder is er erkenning dat er inspanningen worden geleverd, maar **investeren in fietsinfrastructuur blijft noodzakelijk om de veiligheid te verhogen**.



*Figuur 123 Co-occurrence network: Algemene opmerkingen fietsen? (N=2067) (FIETSONDERZOEK)*



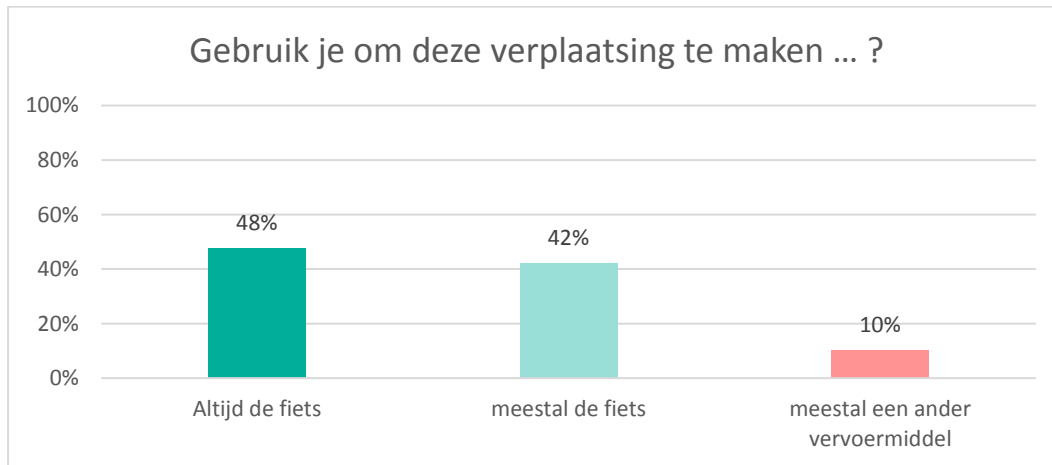


Volgens 6 op de 10 van de fietsers die quasi-dagelijks het woon-werktraject volgen, is de fiets het snelste vervoermiddel om dat te doen. Omgekeerd is volgens 6 op de 10, van diegenen die minder frequent het woon-werktraject fietsen, de fiets net niet het snelste vervoermiddel.

	Motief fietsrit			Hoe vaak fiets je dit traject?		Was deze fiets ... ?		Gebruik fietssostrade?		
	Werk	School	Andere	Dagelijks	Niet-dagelijks	Geen elektrische fiets	Elektrische fiets	Ja	Nee	Weet niet
	(A) 2343	(B) 275	(C) 1595	(A) 3104	(B) 1177	(A) 3163	(B) 1118	(A) 979	(B) 2948	(C) 354
Ja	57,1%	53,6%	58,2%	62,4% B	45,1%	58,8% B	54,2%	52,7%	60,3% A C	49,3%
Neen	39,3%	42,7%	35,7%	33,9%	48,3% A	37,1%	40,1%	40,9% B	36,2%	43,5% B
Weet niet	3,6%	3,6%	6,1% A	3,7%	6,6% A	4,1%	5,8% A	6,4% B	3,5%	7,2% B

Tabel 69: Snelste vervoermiddel functionele fietsritten (FIETSONDERZOEK)

Net niet de helft gebruikt voor het gerapporteerde traject altijd de fiets, 90% meestal. Dat geldt vooral voor de woon-werktrajecten (50%) en de woon-schootrajecten (67%).



Figuur 126 Gebruik alternatieven functionele fietsritten (FIETSONDERZOEK)

Van de respondenten die meerdere keren per week de fiets nemen naar het werk, neemt 53% altijd de fiets.

	Motief fietsrit			Hoe vaak fiets je dit traject?		Was deze fiets ... ?		Gebruik fietssostrade?		
	Werk	School	Andere	Dagelijks	Niet-dagelijks	Geen elektrische fiets	Elektrische fiets	Ja	Nee	Weet niet
	(A) 2343	(B) 275	(C) 1595	(A) 3104	(B) 1177	(A) 3163	(B) 1118	(A) 979	(B) 2948	(C) 354
Altijd de fiets	49,6% C	67,2% A C	41,6%	53,9% B	30,9%	50,1% B	40,5%	44,9%	49,2% C	41,6%
Meestal de fiets	40,5% B	29,3%	46,1% A B	41,9%	42,6%	39,4%	49,8% A	43,7%	41,2%	45,0%
Meestal een ander vervoermiddel	9,9% B	3,5%	12,3% B	4,1%	26,5% A	10,5%	9,7%	11,5%	9,5%	13,5%

Tabel 70: Gebruik alternatieve functionele fietsritten (FIETSONDERZOEK)

Een belangrijke vaststelling bij het voorgaande is dat er een duidelijk verschil is naargelang de woonplaats: **68% van de fietsrespondenten uit verstedelijkt gebied geven aan dat de fiets volgens hen het snelste vervoermiddel is voor de door hen gemaakte verplaatsing tegenover slechts 43% van wie landelijk woont.** Dat verklaart minstens voor een deel dat 54% van de fietsers uit meer stedelijke gebieden zeggen altijd de fiets te gebruiken voor het betreffende traject. Bij de fietsers uit landelijke gemeenten is dat 38%, en bovendien geeft een grotere groep onder hen (13%) ook aan dat ze voor het gegeven traject meestal niet de fiets gebruiken.

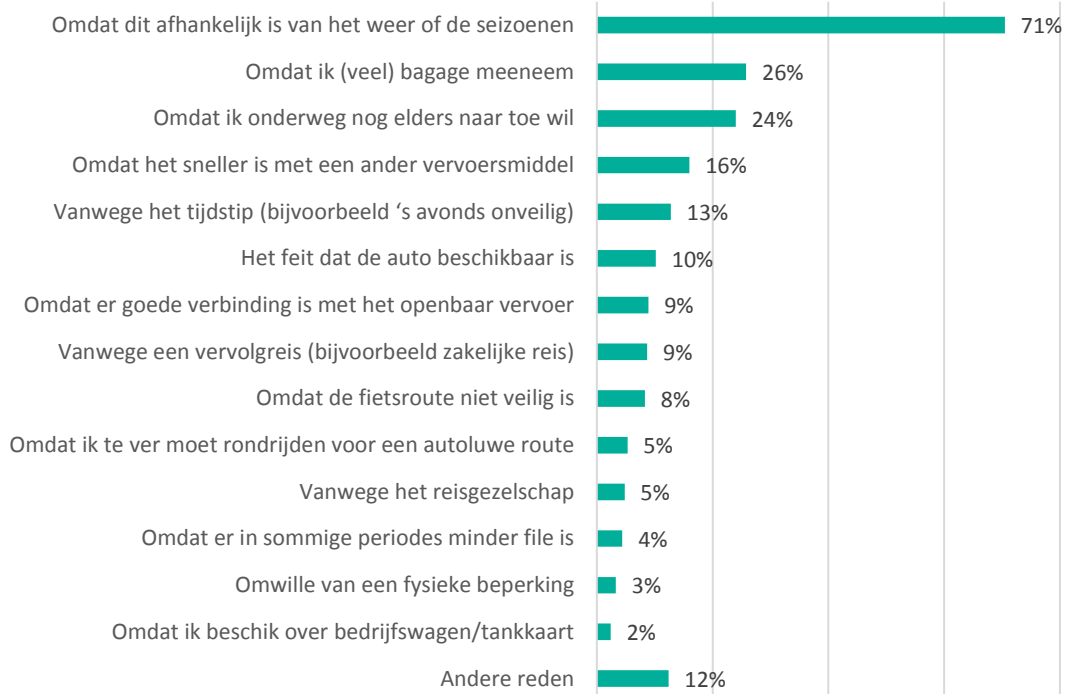
		Totaal		Woonplaats	
		N	4281	verstedelijkt	landelijk
				(A) 2498	(B) 1769
Is de fiets volgens jou het snelste vervoermiddel voor de verplaatsing die je maakt(e)?	(n)	4281	100,0%	2498	1769
	Ja	2467	57,6%	67,9% B	43,4%
	Neen	1622	37,9%	27,6%	52,2% A
	Weet niet	192	4,5%	4,5%	4,4%
Gebruik je om deze verplaatsing te maken ... ?	(n)	4281	100,0%	2498	1769
	altijd de fiets	2038	47,6%	54,2% B	38,3%
	meestal de fiets	1802	42,1%	37,4%	48,8% A
	meestal een ander vervoermiddel	441	10,3%	8,5%	12,8% A

Tabel 71: Gebruik fiets of alternatief volgens woonplaats (FIETSONDERZOEK)

De belangrijkste reden om de fiets te laten staan, is het weer of de seizoenen, gevolgd door praktische redenen zoals de mee te nemen bagage of boodschappen en omdat men onderweg nog elders naar toe moet (kinderen op school, boodschappen na het werk, ...). 16% van wie niet altijd de fiets neemt, geeft aan dat ze de fiets soms of meestal laten staan omdat een ander vervoermiddel sneller is. Slechts 5% gebruikt de fiets niet omdat ze te ver moeten rondrijden voor een comfortabele, autoluwe route. 8% zegt dat de fietsroute niet veilig genoeg is.



Wat zijn de belangrijkste redenen waarom je soms of meestal voor een ander vervoermiddel dan de fiets kiest om deze verplaatsing te maken?



*Figuur 127 Redenen gebruik alternatieven functionele fietsritten (FIETSONDERZOEK)*

	Totaal		Wat is je leeftijd?			Motief fietsrit			Hoe vaak fiets je dit traject?	
			<= 34 jaar	35 - 54 jaar	55+ jaar	Werk	School	Andere	Dagelijks	Niet-dagelijks
	N	4281	(A) 1297	(B) 1585	(C) 1398	(A) 2343	(B) 275	(C) 1595	(A) 3104	(B) 1177
	2243	52%	598	895	750	1182	90	932	1429	814
Omdat dit afhankelijk is van het weer of de seizoenen	1581	71%	66,7%	69,8%	74,4% A	71,5%	65,9%	69,3%	71,0%	69,7%
Omdat ik (veel) bagage meeneem	578	26%	29,0% B	23,1%	26,4%	20,7%	31,2%	31,5% A	26,3%	24,9%
Omdat ik onderweg nog elders naar toe wil (bv. iemand afhalen of een boodschap doen)	539	24%	19,7%	26,9% A	24,1%	29,4% B C	4,9%	18,8% B	26,8% B	19,3%
Omdat het sneller is met een ander vervoersmiddel dan de fiets	359	16%	19,1% C	16,4%	13,0%	15,0%	19,2%	17,4%	13,2%	20,9% A
Vanwege het tijdstip (bijvoorbeeld 's avonds onveilig gevoel)	286	13%	13,2%	13,0%	12,2%	11,9%	18,9%	13,8%	11,3%	15,3% A
Het feit dat de auto beschikbaar is	228	10%	13,8% C	10,6% C	6,9%	8,7%	15,8%	11,1%	8,2%	13,6% A
Omdat er een goede verbinding is met het openbaar vervoer	200	9%	12,1% B	5,8%	10,1% B	8,0%	11,9%	9,9%	7,7%	11,2% A
Vanwege een vervolgreis (bijvoorbeeld zakelijke reis)	195	9%	11,0% C	9,7% C	5,6%	12,9% C	7,0%	3,6%	11,3% B	4,1%
Omdat de fietsroute niet veilig is	186	8%	7,9%	7,2%	9,9%	7,2%	5,8%	10,1% A	7,6%	9,5%
Omdat ik te ver moet rondrijden voor een comfortabele, autoluwe route	118	5%	4,4%	5,8%	5,4%	5,7%	6,7%	4,9%	4,0%	7,5% A
Vanwege het reisgezelschap	107	5%	8,4% B C	3,2%	3,7%	2,2%	8,5% A	7,7% A	3,3%	7,4% A
Omdat er in sommige periodes minder file is	98	4%	5,5%	4,3%	3,6%	7,0% C	2,4%	1,3%	5,3% B	2,8%
Omwille van een fysieke beperking	74	3%	1,4%	3,9% A	4,1% A	1,8%	3,7%	5,1% A	2,8%	4,2%
Omdat ik beschik over een bedrijfswagen, tankkaart, voldoende gratis parking op het werk...	55	2%	3,4% C	2,6%	1,4%	4,0% C	0%	0,8%	2,3%	2,8%
Andere reden	277	12%	10,8%	15,3% A C	10,2%	14,6% B C	3,9%	10,4%	12,7%	11,8%

Tabel 72: Redenen gebruik alternatieven functionele fietsritten (FIETSONDERZOEK)

De belangrijkste **stimulansen** om toch vaker de fiets te nemen zijn de baten voor de **eigen gezondheid (meer beweging) en het milieu** – twee beweegredenen die vooral spelen bij 55-plussers - samen met de **infrastructuur (betere wegen) en de veiligheid en fietsvriendelijkheid** daarvan. Om files te vermijden, is voor 18% een drijfveer. 13% à 14% zou meer de fiets gebruiken als ze een **elektrische fiets** zouden hebben, maar ook als ze een **fietsvergoeding** zouden krijgen. Meer dan een derde van de jongeren die naar school fietsen, zegt dat ze dit vaker zouden doen als ze er met de fiets het snelst zouden geraken, 11% verwijst naar betere faciliteiten voor fietsers op school. Meer dan 1 op de 5 fietsers naar het werk geeft aan vaker de fiets te willen nemen om files te vermijden en/of indien er een (hogere) fietsvergoeding tegenover zou staan (en 5% indien er een bedrijfsfiets ter beschikking zou zijn).



*Figuur 128 Stimulansen gebruik alternatieve functionele fietsritten (FIETSONDERZOEK)*

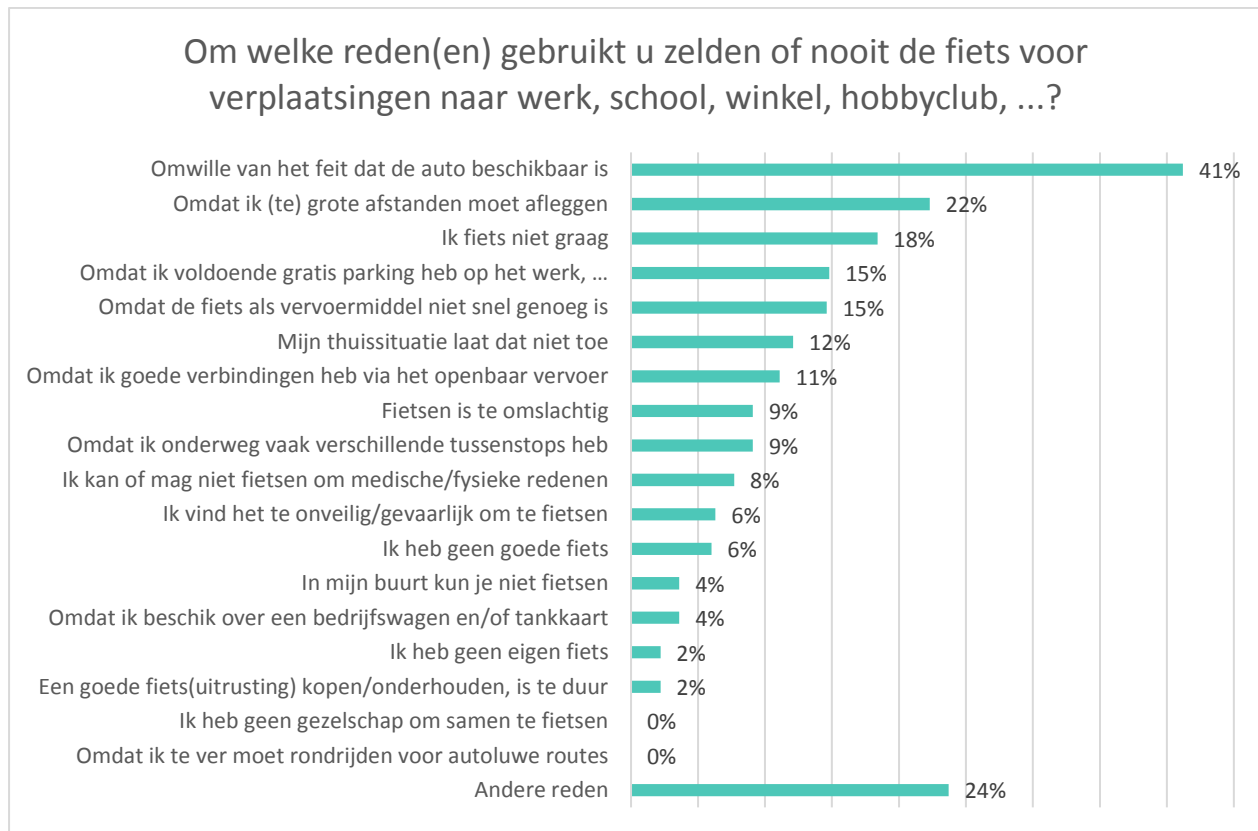


	Totaal		Wat is je leeftijd?			Motief fietsrit			Hoe vaak fiets je dit traject?	
			<= 34 jaar	35 - 54 jaar	55+ jaar	Werk	School	Andere	Dagelijks	Niet-dagelijks
	N	4281	(A) 1297	(B) 1585	(C) 1398	(A) 2343	(B) 275	(C) 1595	(A) 3104	(B) 1177
	2243	52%	598	895	750	1182	90	932	1429	814
Omdat het goed is voor mijn gezondheid, om meer beweging te hebben	664	30%	22,4%	26,2%	39,3% A B	24,6% B	13,4%	37,1% A B	24,8%	38,1% A
Als het wegdek beter is	615	27%	29,9%	28,3%	24,4%	29,4%	30,4%	25,0%	29,1% B	24,5%
Als de wegen fietsvriendelijker zijn	577	26%	24,1%	26,1%	26,5%	26,7%	17,4%	25,6%	26,8%	23,8%
Om bij te dragen aan een beter milieu	555	25%	23,3%	20,7%	30,8% A B	19,9%	26,9%	30,7% A	23,7%	26,6%
Als de fietsroute veiliger zou zijn	524	23%	24,6%	23,0%	22,8%	23,4%	27,8%	22,6%	24,6%	21,1%
Als ik met de fiets het snelst zou zijn	412	18%	25,3% B C	17,5%	13,8%	17,9%	35,1% A C	18,1%	16,8%	21,0% A
Om files te vermijden	399	18%	16,8%	18,3%	18,0%	22,2% C	18,6%	11,6%	19,3% B	15,1%
Als ik zou beschikken over een elektrische fiets	324	14%	16,0% C	16,9% C	10,3%	14,1%	20,5%	14,4%	11,9%	19,0% A
Als ik er (meer) fietsvergoeding voor krijg	288	13%	18,1% C	16,3% C	4,6%	21,0% B C	9,4% C	2,7%	16,7% B	6,0%
Om geld te besparen	217	10%	12,3% B	8,2%	9,3%	7,2%	9,4%	12,7% A	8,1%	12,5% A
Ik wil de fiets niet (nog) vaker gebruiken voor deze verplaatsing	175	8%	7,5%	9,1%	6,4%	8,6%	1,8%	7,5%	9,3% B	5,2%
Als ik minder ver moet rondrijden voor een comfortabele, autoluwe route	145	6%	6,4%	7,0%	5,9%	6,4%	8,0%	6,2%	5,4%	8,3% A
Als er op school of het werk meer faciliteiten zouden zijn voor fietsers (bv. douche)	76	3%	4,8% C	4,4% C	1,1%	4,2% C	11,0% A C	1,6%	3,4%	3,4%
Als ik mijn auto niet meer gratis en/of dicht bij het werk kan parkeren	61	3%	2,5%	3,2%	2,3%	4,2% C	0%	1,2%	3,2%	1,9%
Als ik zou beschikken over een bedrijfsfiets	58	3%	2,6%	3,7% C	1,2%	4,6% C	0%	0,4%	3,3% B	1,4%
Als de volledige route goed aangegeven is	45	2%	0,6%	1,8%	3,4% A	1,0%	0%	3,6% A	1,1%	3,5% A
Andere reden	176	8%	5,5%	8,2%	9,2% A	8,3%	4,9%	7,6%	7,8%	7,9%

Tabel 73: Stimulansen gebruik alternatieve functionele fietsritten (FIETSONDERZOEK)

### 3.2.15. Redenen niet-functioneel fietsen (panelenquête)

29% van de bevolking 18+ van de provincie Antwerpen rijdt zelden of nooit met de fiets, en nog eens 4% fietst wel, maar niet voor functionele verplaatsingen. De voornaamste reden daarvoor, zo blijkt uit de panelenquête, is de loutere **beschikbaarheid van de auto, voor een stuk gekoppeld aan af te leggen afstanden.**



*Figuur 129 Redenen niet-functioneel gebruik van de fiets (PANELENQUETE)*

1 op de 3 geeft aan absoluut niet te overwegen de fiets te willen gebruiken voor functionele verplaatsingen. De verplaatsing met de fiets naar werk of school zou mogelijk wel gemaakt worden indien de **afstand kleiner / snelheid groter** zou zijn met de fiets. Het besef dat fietsen gezond is en goed om meer beweging te hebben, is ook een belangrijke drijfveer.





Figuur 130 Stimulansen functioneel gebruik van de fiets (PANELENQUETE)

## Deel IV : Expertpanel

Aansluitend op het fietsonderzoek en de panelenquête werd op 5 december 2017 door de provincie Antwerpen een **workshop of panelgesprek** georganiseerd met medewerkers van de dienst Mobiliteit (DMOB) en de dienst Toerisme (DT – TPA) van de provincie Antwerpen en **met volgende experts** uit andere overheden en belangenorganisaties:

- Caroline Ruebens, European Cyclist Federation
- Stijn Wens, Antwerpenize
- Lieve Jacobs, Antwerpenize
- Stef Leroy, Fietsersbond
- Jeroen Bulckaen, Agentschap Wegen en Verkeer
- Stijn Rybels, UA
- Emilie Couwenberg, stad Antwerpen
- Theo Vanderburgh, fiets- & wandelbeurs

Het doel van dit expertpanel was om, vanuit een reflectie op de resultaten van het fietsonderzoek, te peilen naar de visies op de huidige **trends** inzake fietsen (in de provincie Antwerpen), de **beleidsuitdagingen en onderzoeksnoden** die daaruit voort vloeien, en de verwachtingen die leven m.b.t. de **rol van de provincie Antwerpen** in het stimuleren van het functioneel en recreatief fietsen binnen de provincie in de toekomst.

In de onderstaande 10 punten volgt een bondige samenvatting van het expertpanel.

## 1. Fietsen als onderdeel van algemene ‘paradigma shift’

Er is sprake van een ‘**paradigma shift**’. Denkbeelden zijn veranderd, mensen staan op een andere manier in het leven; dingen die vroeger gewoon waren, worden nu opnieuw in vraag gesteld. Ook inzake **mobiliteit** worden basisideeën en -gewoonten **in vraag gesteld** zoals het gebruik van de auto en de manier waarop we ons o.a. naar het werk verplaatsen. Ook fietsen is een onderdeel van deze veranderende kijk op het leven. Fietsen wordt belangrijker en komt steeds meer op. Ook **deelfietsen** is, als onderdeel van een bredere groei van de deeleconomie, aan een opmars bezig.

Deze **opmars van de fiets, en ook het deelfietsen**, is echter vooral een **stedelijk gegeven**. In landelijke gebieden kent de auto nog steeds veel succes. Dat vertaalt zich in **verkeersonveiligheid** omdat mensen van aan de rand met de auto naar de stad komen. De beschikbare ruimte is (te) klein en dat leidt tot conflicten.

Tegelijkertijd met deze maatschappelijke trends, leeft het gevoel dat er ook vanuit de politiek meer aandacht uitgaat naar de fiets, met **een belangrijker plaats in het mobiliteitsbeleid** als gevolg.

## 2. Drempels, drijfveren en stimulansen voor niet-fietsers

Ook al is de fiets aan een opmars bezig, blijft er een belangrijke groep mensen – volgens het fietsonderzoek ongeveer 3 op de 10 inwoners van de provincie Antwerpen – die de fiets niet gebruiken. Wat kan **niet-fietsers** overtuigen om de fiets te gebruiken?

Terwijl de positieve impact op milieu en gezondheid een belangrijke beweegreden is voor de fietser (ook volgens Europees onderzoek), hebben niet-fietsers daar niet zoveel boodschap aan. De **nabijheid en bereikbaarheid van bestemmingen** speelt een veel belangrijkere rol in de keuze van vervoermiddelen en het vasthouden aan de auto.

Het gebrek aan **goede en veilige fietsinfrastructuur** wordt door niet-fietsers zelf vaak naar voren geschoven om de fiets niet te gebruiken, maar dit lijkt ook enigszins een boutade geworden. Is er wel voldoende **kennis over de mogelijkheden** om de fiets als alternatief te gebruiken?

Er moet ook gekeken worden naar de **uitval: waarom stoppen mensen met fietsen?** De antwoorden op die vraag kunnen zeer belangrijke inzichten opleveren.

Is fietsbezit en -gebruik ook een **kwestie van toegankelijkheid?** Socio-demografische en -economische achtergrond speelt een rol in fietsbezit en -gebruik, deels ook gelinkt aan verschillen tussen stedelijke en landelijke populaties, maar hoe meer er gefietst wordt, hoe minder belangrijk socio-demografische achtergrond wordt of hoe meer nivellering er optreedt doordat steeds meer (verschillende) mensen in het fietsverhaal worden meegetrokken.

Maatregelen zoals een **fietsvergoeding** kunnen hierbij ook een rol spelen om mensen te stimuleren de fiets te nemen.

### 3. Technische fietsinnovaties creëren nieuwe uitdagingen

Een belangrijke trend is de technologische evolutie, met **technische innovaties** en een groei in het aantal verschillende **types van fietsen** als gevolg, zoals in het bijzonder de e-bike – inclusief de speed pedelec – maar ook hybride fietsen, trekking-fietsen, bakfietsen, vouw- en ligfietsen, enz.

Een resultante hier is een groeiende vraag naar **meer ruimte**, zowel voor stalling thuis als voor gebruik op het openbare domein, en de noodzaak om **conflictueuze verkeerssituaties** te vermijden. De **huidige fietsinfrastructuur voldoet niet**.

Omdat mensen in toenemende mate verschillende types van fietsen bezitten en gebruiken, is het belangrijk in kaart te brengen welke **soorten van verplaatsingen** worden gedaan met welke **types van fietsen**, en wat de **specifieke noden** zijn inzake ruimte, snelheid, stallingen, enz. die daaraan gelinkt kunnen worden.

### 4. Nood aan meer communicatie, afstemming en uitwisseling van informatie en kennis tussen verschillende overheden (en belangenorganisaties)

Die afstemming of coördinatie is bijvoorbeeld noodzakelijk m.b.t. de verschillende **meldpunten**, zoals het meldpunt van de provincie Antwerpen en het nieuwe “Meldpunt Wegen” van het Agentschap Wegen en Verkeer van de Vlaamse Overheid.

De informatie die via meldpunten door **lokale mensen over concrete trajecten** wordt meegegeven, is vitaal, maar moet meer worden gekoppeld en uitgewisseld.

Ook voor het **onderzoek** dat wordt verricht, zoals het Fietsonderzoek van de provincie Antwerpen, is meer (voorafgaandelijke) afstemming en samenwerking noodzakelijk.

### 5. Nood aan (bottom-up) informatie op trajectniveau

Samen met de nood aan bottom-up meldingen, is er ook in bredere zin **behoefte aan informatie op trajectniveau** over onder meer:

- Waarom kiezen fietsers voor de routes die ze nu fietsen?
- Zijn de met de fiets afgelegde trajecten planmatig uitgestippelde of instinct- of routinematig gevolgde routes?
- Worden fietsers verondersteld te fietsen langs de fietspaden die beleidsmatig prioritair zijn?
- Zijn de routes waarlangs nu (veel) gefietst worden, ook daadwerkelijk de routes met veel fietspotentieel, of net niet?
- Waarom wordt voor bepaalde trajecten wel/niet voor de fiets gekozen?
- Wat inspireert mensen om te fietsen en dan voor een bepaald traject te kiezen?

- Welke soort verplaatsing wordt met de fiets gemaakt, met welke soort fiets en wat zijn dan de noden?

Hierbij aansluitend is ook bijkomend onderzoek nodig naar het – stimulerend - **effect van (de nabijheid van) fietsostrades** op het fietsen. Wat hebben de fietsostrades nu concreet veranderd?

## 6. Ruimtelijke component als factor in het fietsbeleid: stedelijk - landelijk

Enerzijds zijn **nabijheid en bereikbaarheid** cruciale aspecten (drijfveren of juist drempels), die vooral in de tegenstelling **stedelijk-landelijk** tot uiting komen.

Belangrijke vragen in dit verband zijn bijvoorbeeld:

- waar wonen fietsers en niet-fietsers?
- hoe ver wonen ze van hun werk of andere bestemmingen (scholen, winkels, ...)?
- welke afstand(en) moeten er worden afgelegd?
- hoeveel kilometer is te ver om de fiets te gebruiken?
- waarom met de auto naar de supermarkt i.p.v. met de fiets naar de buurtwinkel?

In dit kader is het belangrijk om niet alleen te kijken naar de **bereikbaarheid van de stad** (bv. om er met de fiets te gaan werken), maar ook omgekeerd, naar de **bereikbaarheid vanuit de stad** om landelijk bv. recreatief te gaan fietsen.

Evenzeer van belang is het om ermee rekening te houden dat **fietsbezit** en het bezit van specifieke types van fietsen op zich al afhankelijk is van iemands **woonplaats** (stedelijk vs. landelijk gebied, afhankelijk van district, ...).

## 7. Ruimtelijke component als factor in het fietsbeleid: ruimte voor de fiets

Anderzijds betreft de ruimtelijke component ook specifiek de **fysieke ruimte voor de fiets** en in het bijzonder **het stallen van de fiets**.

Belangrijke vragen in dit verband zijn bijvoorbeeld:

- hoe wonen fietsers en niet-fietsers?
- is er wel ruimte voor een eigen fiets?
- (waar) kan men de fiets kwijt, zowel thuis (in rijhuizen, op de stoep in de stad, ...) als op bestemming?
- zijn er fietsenstallingen voorzien en zijn deze veilig – zeker voor e-bikers een relevante vraag?
- wordt er met verschillende types van stallingen ingespeeld op het bezit van verschillende types van fietsen (bv. bakfiets, e-bike, ...)?
- in hoeverre is het ontbreken van fietsenstallingen een reden om niet te fietsen?
- In hoeverre is het gebrek aan een veilige en comfortabele plaats om de fiets te stallen voor stedelingen een drempel om voor de fiets te kiezen?

- wat zijn de ervaringen en cijfers inzake fietsendiefstal (bv. kostprijs van bewaakte versus onbewaakte fietsenstallingen)?

-

## 8. Belang van keten- en combi- of co-mobiliteit

Ketenmobiliteit zoals de combinatie van fiets en openbaar vervoer is een erg belangrijke piste in de zoektocht naar oplossingen voor mobiliteitsproblemen.

Om (meer) mensen (vaker) uit de auto te halen, zijn **optimale trajectcombinaties** van bv. fiets en trein noodzakelijk, maar evengoed mogelijke combinaties van auto (tot aan de rand) en vouwfiets (binnen de stad). Dit veronderstelt vlotte overschakelingen (bv. mogelijkheden om de fiets te stallen in een fietsvriendelijke stationsomgeving, vlotte aansluitingen en verbindingen van bus, tram of trein, ...), die leiden tot **“totaaltrajecten”** in plaats van aparte deeltrajecten (bv. fietsen-treinen-fietsen).

Het combineren van de fiets met andere vervoermiddelen is op dit moment nog (te) beperkt (zoals ook recent onderzoek van de Stad Antwerpen heeft uitgewezen). De provincie Antwerpen zou een meer coördinerende rol kunnen opnemen om hieraan te werken: door een sterkere uitbouw van **fietsinfrastructuur en -faciliteiten** (zoals veilige fietsenstallingen), van het **openbaar vervoer** en van de **integratie van beide types van vervoermiddelen** (bv. kaarten met fietsroutes waarin het openbaar vervoer is opgenomen; gemak om fiets mee te nemen op de trein, ...). Ook de ontwikkeling van fietsvriendelijke en veilige stationsomgevingen waar wonen, werken, winkelen, horeca, cultuur, ... worden samengebracht, is een piste.

Daarnaast is het ook van belang te **sensibiliseren en de kennis van oplossingen en alternatieven via ketenmobiliteit te vergroten**, want “vanaf het moment dat je een auto hebt, denk je vaak niet na over andere mogelijkheden”.

Dit alles vergt meer en beter inzicht in de bestaande (meest gebruikte) en de potentiële (alternatieve) verkeersassen en vervoerstromen (autocorridors, fietsassen, ...).

Ook in dit verband moet rekening gehouden worden met de ruimtelijke component en de tegenstelling **stedelijk - landelijk**: mensen in de stad hebben meer mogelijkheden (bv. deelfietsen), maar hebben ze ook meer en/of andere behoeften inzake ketenmobiliteit? En welke mogelijkheden hebben zij dan om via een combinatie van vervoermodi in landelijke buitengebieden recreatief te gaan fietsen?

## 9. Goede en veilige fietsinfrastructuur definiëren en in kaart brengen

Onveiligheid is vaak een argument om niet te fietsen. Hoe kunnen we de term “(on)veilig” beter duiden? Of omgekeerd, **wat begrijpen mensen onder fietsveiligheid en -comfort?**

Goede, comfortabele en veilige fietsinfrastructuur is niet voor iedereen hetzelfde, en ook hier speelt het onderscheid tussen infrastructuur binnen en buiten stedelijk gebied. Fietsen is onveilig als er geen fietspaden zijn en er op de rijbaan moet worden gefietst, maar dat is een ander probleem of een probleem van een andere orde dan een missing link op een fietsostrade, of een fietsinfrastructuur die voor sommigen niet voldoet omdat er een kasseiweg is of omdat er tramsporen zijn. Een bepaalde fietsroute of -as zal ook nooit helemaal fiets(on)vriendelijk zijn. Er moet m.a.w. meer onderscheid gemaakt worden in **types van problemen**. Dit onderstreept ook het belang van een **databank** waarin fietsers zelf data kunnen invoeren: problemen, wegomleidingen, missing links, ...

Wat mensen – zowel fietsers als niet-fietsers – verwachten van de fietsinfrastructuur is een belangrijk uitgangspunt voor het fietsbeleid. Een vraag die wordt gesteld, is echter of de bevoegde overheden – en in het bijzonder de provincie Antwerpen - geen te hoge verwachtingen scheppen? Rijmen de verwachtingen wel met wat effectief en realistisch kan worden aangeboden? En klopt de communicatie of promotie wel? **Worden er geen valse verwachtingen gecreëerd?** De indruk leeft dat de (beeld)communicatie de zaken soms mooier voorstelt dan ze zijn. Een voorbeeld hiervan zijn de fietsostrades, waarvan mensen naar het voorbeeld van de autostrades verwachten dat ze heel snel aan één stuk door kunnen rijden, maar is dat wel effectief zo?

Ook de **afstemming tussen het lokale en het bovenlokale bestuursniveau** is in dat opzicht belangrijk, want om van de voordelen van de fietsostrade te kunnen genieten, “moet je je eerst vaak in bochten wringen om op een fietsostrade te geraken.” Het loont de moeite om ook bij **lokale besturen**, al dan niet via een enquête, te peilen naar hun visies en verwachtingen m.b.t. fietsinfrastructuur en beleid.

Het is in elk geval **belangrijk om de verwachtingen van mensen zeer goed af te toetsen**. Het voorbeeld wordt gegeven van veiligheid, wat in essentie een zeer subjectief gegeven is. Wat is (on)veilige infrastructuur? Houdt dit bv. ook rekening met sociale onveiligheid?

Dat brengt de discussie terug bij het belang aan (bottom-up) feedback, informatie en communicatie vanwege de fietsers naar het beleid toe, maar ook onder fietsers onderling. **Sociale communicatie**, via platformen zoals Routeyou, is belangrijk, onder meer om de kennis van mensen over betere en veiligere alternatieven (bv. autoluwe ‘doorsteek’ naar een fietsostrade of op een bepaalde route) te vergroten. Samenwerking om deze kennis en gegevens te delen is cruciaal voor alle betrokken partijen.

## 10. Het creëren van een fiets “welkom”-gevoel en -cultuur

De **ideale fietsprovincie** is een provincie waar fietsers zich echt **welkom voelen als fietser**.

Om dat welkomgevoel te creëren, moet op velerlei manieren en vlakken tegelijk **gedacht en gewerkt worden vanuit het perspectief van de fietser**. Het gaat erom de aandacht voor fietsen te stimuleren en te cultiveren, en mee te nemen in andere beleidsdomeinen en -beslissingen.

Voorbeelden zijn:

- Fietsenstallingen plaatsen (veilig-bewaakt-droog)
- Fietspomp of reparatiekit bij evenementen
- Goede infrastructuur
- Goede verkeerslichtregeling
- Inrichting van openbaar domein (bv. provinciale domeinen voorzien van lockers, beveiligde stallingen, automaat waar je fietsband kunt kopen, hersteldienst)
- Fietsvriendelijke horecazaken
- Evenement-subsidies koppelen aan fiets=welkom
- Voldoende publieke stallingen voorzien voor het parkeren van de fiets in de stad
- De overstap tussen fiets en openbaar vervoer makkelijker maken (bv. waterbus)
- Lokale organisaties bij de organisatie van elk evenement aanzetten tot gepaste maatregelen ten voordele van de fietser
- Het bedrijfsleven engageren om via kleine incentives of bepaalde faciliteiten (overdekte fietsstalling, douchemogelijkheid, ...) werknemers meer op de fiets te krijgen
- .../...

Eén van de resultaten hiervan zou op termijn kunnen of moeten zijn dat de fietser er altijd en overal mag van uitgaan dat er specifieke voorzieningen zijn en er aan de fietser gedacht is, met dezelfde evidentie waarmee de autobestuurder momenteel altijd en overal kan rekenen op voldoende parkeermogelijkheden, tankstations, enz. Het **“ruimtelijk vocabularium” van die fietscultuur** (stalling, pomp, locker, laadpunt, ...) moet een **vanzelfsprekendheid of verworvenheid** worden. De provinciale domeinen kunnen hierin een voortrekkersrol opnemen door dit soort faciliteiten te verzekeren.

Door in beleid en communicatie zowel dit **culturele aspect** te ontwikkelen en uit te dragen als aan noodzakelijke **(infra)structurele en ruimtelijke aspecten** te werken (zoals ketenmobiliteit), kan de provincie Antwerpen zelf een voortrekkersrol opnemen op weg naar de ideale fietsprovincie waarin elke fietser zich veilig én welkom voelt.



## Conclusies

**7 op de 10** inwoners van de provincie Antwerpen gebruiken de fiets, **28% op dagelijkse basis**. In zijn totaliteit (functioneel en recreatief fietsen samen), fietsen mannen en jongere mensen in grotere mate en op meer frequente basis dan vrouwen en ouderen.

Er is **een sterke overlapping tussen functioneel en recreatief fietsen**. De typische woon-werkfietser bv. is relatief jong, mannelijk en hoog opgeleid. Dat is meteen ook het typische profiel van de recreatieve fietser die fietst als actieve sportbeleving, om te werken aan de gezondheid (meer beweging, conditie, ...), maar ook om stoom af te laten en even tot rust te komen tijdens de werkweek of in het weekend.

Er zijn echter **ook belangrijke verschillen qua profiel** tussen functionele en recreatieve fietsers. Met name onder de **recreatieve fietsers** die gaan fietsen als ontspanning, nemen de oudere generatie en zeker **ook de vrouwelijke 55-plussers** een belangrijke plaats in.

**Binnen deze oudere leeftijdsgroep** blijkt er eigenlijk een opvallende **tweedeling** te bestaan tussen een relatief grote groep van niet-fietsers (ongeveer 4 op de 10) en een groep van erg fervente fietsers (ongeveer 2 op de 10), die er elke week, en vaak meerdere keren per week, met de fiets op uit trekken om zorgeloos te genieten van de omgeving, het gezelschap en een fijne tussenstop. Er zijn **onder de 55-plussers** dus **meer niet-fietsers** dan binnen de jongere leeftijdsgroepen, **maar tegelijkertijd** stellen we vast dat de **frequentie van recreatief fietsen** ontegensprekelijk **toeneemt met de leeftijd**.

De **opkomst van de elektrische fiets** – in het fietsonderzoek 2012 nog 4,5% - kan hier niet los van gezien worden. Terwijl 1 op de 5 inwoners van de provincie Antwerpen een e-bike gebruikt, is dat onder de 55-plussers al 25%, met een gelijkwaardige verhouding tussen mannen en vrouwen. En terwijl 3 op de 10 e-bike gebruikers frequent (wekelijks) recreatief gaan fietsen, werd maar liefst 46% van de fietsdaguitstappen in het fietsonderzoek afgelegd met een e-bike.

Een aantal elementen zijn daardoor zeer sterk met elkaar verbonden als het gaat om de **recreatieve fietsbeleving als ontspanning in de provincie Antwerpen**, maar wellicht ook daarbuiten:

- het gebruik van een **elektrische fiets** die recreatief fietsen vooral voor een ouder, vrouwelijk publiek toegankelijker lijkt te hebben gemaakt;
- het gebruik van het **FKNW** dat comfortabele fietsmogelijkheden biedt, inclusief lokale horecazaken in de buurt;
- de beleving van recreatief fietsen als **gezelschapsgebeuren**, o.a. als uitgelezen activiteit voor jonge senioren (koppels zonder thuiswonende kinderen);
- de appreciatie voor wat de provincie Antwerpen als **fietsomgeving** te bieden heeft aan aantrekkelijk landschap en mooie natuur.

Aan dit amalgaam van elementen (55-plussers, FKNW, e-bike, fietsen in gezelschap, ...) lijkt ook een patroon van **hogere bestedingen** gekoppeld (i.v.m. andere recreatieve fietsritten zoals fietstochten door 'actieve sporters'), die voor 87% voortvloeien uit de tussen- of eindstops in lokale horecazaken.

Een opmerkelijke vaststelling – en verschuiving i.v.m. het fietsonderzoek in 2012 – is in dit verband wel de **stijging van de fietstochten ten opzichte van de fietsdaguitstappen** (slechts 10% van de fietsritten). Daarnaast is er ook het gegeven dat een zeer groot deel van de fietstrajecten tot het provincie-interne fietsverkeer behoort, en er ook slechts **ongeveer 10% inkomend of doorgaand fietsverkeer, gegenereerd door fietstoeristen van buiten de provincie**, werd opgetekend. Op zich een element dat druk zet op de totale bestedingen inzake het fietstoerisme in de provincie Antwerpen.

De **tevredenheid over het FKNW en de gevolgde routes is hoog**. De bekendheid van het systeem en het **gebruik** van het FKNW zijn intussen ook sterk ingeburgerd. Daarbij valt op dat in hoge mate gekozen wordt voor **zelf, vooraf met fietskaarten of online routeplanners uitgestippelde routes**, veel meer dan dat er bv. themaroutes worden gevolgd of suggesties van routes uitgetekend door derden (bv. toeristische diensten). Ook fietsvakanties - waarvoor in het fietsonderzoek op liefst 93% van de trajecten het FKNW werd gebruikt – zijn overwegend zelf, individueel uitgedokterde trips.

Terwijl de actieve sporters meer op eigen gevoel en ervaring fietsen, gebruiken de 'ontspanningsfietsers' een **veelheid aan informatie- en inspiratiebronnen**. Informatie is zeer belangrijk, getuige het feit dat **85% van de recreatieve fietsrespondenten**, zowel in de panelenquête als in het fietsonderzoek, **aangeven dat ze informatiebronnen gebruik(t)en voor hun fietsrit(ten)**. Online sites en routeplatforms, fietskaarten, en 'mond-aan-mondreclame' (tips van familie of vrienden) spelen de hoofdrol. Zowel de jongere als de oudere recreatieve fietser gebruikt online informatiekanalen het meest, maar terwijl de **jongere leeftijdsgroep** relatief meer steunt op **sociale media, mobiele apps** e.d., gebruiken de **oudere recreatieve fietsers** nog vaak meer **klassieke media en print** kanalen zoals folders en brochures om zich te informeren. Een gediversifieerde aanpak inzake communicatie is wenselijk.

Gevraagd naar het **belang** van diverse aspecten van het recreatief fietsen in de provincie Antwerpen blijkt de top 3 te bestaan uit: **fietsvriendelijke en -veilige infrastructuur, aantrekkelijke fietsomgeving, en adequate bewegwijzering (op het FKNW)**. Wat de laatste twee aspecten betreft, zit het volgens de fietsrespondenten wel goed. De aanwezigheid, breedte, staat en onderhoud van de fietspaden en -wegen, die veilig zijn (oversteekplaatsen) en waarop je rustig kan fietsen (zonder druk/snel fiets- en autoverkeer), moet een voortdurend aandachtspunt en streven van het fietsbeleid in de provincie zijn en blijven. Ook de aanwezigheid van veilige fietsstallingen en de properheid van rust- en stopplaatsen worden door de recreatieve fietsrespondenten op de agenda gezet.

De redenen waarom mensen niet of niet vaker recreatief fietsen (in de provincie Antwerpen) heeft veel te maken met ofwel een keuze voor andere vrijetijdsactiviteiten die men liever doet, ofwel een gebrek aan gezelschap om te fietsen. Het probleem om meer mensen aan

het fietsen te krijgen, ligt volgens dit onderzoek niet aan een gebrek aan aanbod van aantrekkelijke fietsmogelijkheden of een gebrek aan informatie daarover. Het lijkt wel gestimuleerd te kunnen worden door een **betere infrastructuur qua fietspaden en fietsvriendelijke wegen**.

Dat brengt ons bij de **functionele fietser** in de provincie Antwerpen. **1 op de 5** inwoners van de provincie gebruikt **dagelijks** de fiets voor één of meer 'functionele verplaatsingen zoals werk, school of boodschappen, 2 op de 5 fietst meerdere keren per week 'functioneel', en **net niet de helft wekelijks**. **28% van de werkenden** gebruikt de fiets **dagelijks** voor zijn of haar **woon-werkverplaatsing**, 37% meerdere keren per week. Exact een kwart van de werkenden geeft aan dat de fiets zijn of haar hoofdvervoermiddel is om naar het werk te gaan op een doorsnee werkdag.

Functioneel fietsen lijkt een **vrij routinematig** gebeuren, althans te oordelen naar de **trajecten** van de functionele fietsrespondenten in het onderzoek, die in 7 op de 10 gevallen (8 op de 10 trajecten inzake woon-werk- en woon-schoolverkeer) hetzelfde traject heen en terug fietsen, en dit dus vaak (bijna) dagelijks. 5 op de 10 zegt altijd de fiets te gebruiken voor het afgelegde traject, 90% meestal (tenzij het slecht weer is ...).

De **elektrische fiets** heeft zich ook doorgezet voor functioneel fietsgedrag. Op 30% van de woon-werktrajecten in het onderzoek werd een e-bike gebruikt, net als op 25% van de trajecten afgelegd voor andere functionele verplaatsingen, vaak door (vrouwelijke) 55-plussers. Het is echter niet zo dat e-bikes meer gebruikt worden op trajecten langs fietsostrades dan op andere trajecten.

27% van de 'functionele' fietsers en 37% van wie dagelijks naar het werk fietst, volgt een traject langs een **fietsostrade**. Terwijl de **algemene beoordeling** van de fietsostrades door de gebruikers nog **vrij positief** is en de afgelegde trajecten positiever beoordeeld worden als ze via een fietsostrade verliepen, is de **beoordeling over de functionele fietsverplaatsingen, -routes en -infrastructuur zeer streng en kritisch** (6,3/10). Een aantal cijfers maken dit duidelijk:

- 36% van de afgelegde trajecten verliep altijd en overal op wegen met autoverkeer;
- 1 op de 5 fietsroutes verliep vooral langs wegen zonder fietspaden;
- in 1 op de 2 gevallen liep de route langs wegen zonder fietspaden;
- op 42% van de woon-schooltrajecten zijn er geen wegen zonder autoverkeer;
- op 1 op de 5 woon-schoolroutes zouden geen fietspaden gevolgd kunnen worden.

**De evaluatiescores voor 'voldoende fietspaden' (6/10), voor 'staat en onderhoud van de fietspaden' (5,1) en 'veilige fietspaden' (5,1) in het onderzoek zijn navenant.**

Hoewel de **beschikbaarheid van de auto** en de (gepercipieerde) noodzaak om de auto te gebruiken omwille van te overbruggen afstanden, als belangrijkste redenen worden aangehaald om niet (vaker) de fiets te gebruiken, komt, behalve een betere gezondheid en milieu, een **verbeterde fietsinfrastructuur** ook hier naar boven als een potentiële hefboom voor het fietsgebruik. Organisaties en ondernemingen kunnen de hefboom versterken, door middel van fietsvergoedingen, faciliteiten voor fietsers, e.d.

<b>KERNCIJFERS FIETSONDERZOEK 2017</b>	
<b>ALGEMEEN</b>	
Bezit fietsen in het gezin	83% van de inwoners provincie A'pen
Bezit e-bikes in het gezin	22%
Gebruik fiets	71%
Gebruik e-bike	19%
Frequentie fietsen:	
Dagelijks	28%
Frequent (meerdere keren per week)	46%
Gemiddelde leeftijd fietser	48 jaar
Gemiddelde leeftijd niet-fietser	55 jaar
<b>RECREATIEF FIETSEN</b>	
Recreatieve fietsers	60%
Frequentie recreatief fietsen:	
Maandelijks	43%
Wekelijks	22%
Frequent (meerdere keren per week)	14%
Gemiddelde afstand:	
Fietsrit	48 km
Fietsrit via FKNW	51 km
Kennis FKNW	81%
Gebruik FKNW:	
in % van inwoners provincie A'pen	45%
in % van recreatieve fietsers	62%
in % van recreatieve fietsers met e-bike	80%
Gebruik FKNW in de voorbije 12 maanden in de provincie Antwerpen:	
in % van inwoners provincie A'pen	28%
in % van recreatieve fietsers	47%
in % van recreatieve fietsers met e-bike	57%
Gebruik thematische routes (in % van de recreatieve fietsers)	8%
Tevredenheid FKNW	7,5 / 10
Tevredenheid recreatieve fietsroute	8,0 / 10
% fietsritten met bestedingen	58%
% fietsritten met bestedingen op FKNW	65%
% besteed aan horeca	87%
Gemiddelde besteding pp.	€7,56
Gemiddelde besteding pp. op FKNW	€9,52

Gemiddelde besteding pp. Fietstochtenmaker	€6,27
Fietsdaguitstapper	€17,18
Fietsvakantieganger	€108,90
Dagfietser – inwoner provincie A'pen	€6,57
Dagtoerist – van buiten provincie A'pen	€13,91
Totale bestedingen fietsers waarvan extra (fietstoerisme van buiten de provincie):	€ 86,5 miljoen € 43,1 miljoen
Extra output door fietstoerisme	€ 55,4 miljoen
Extra toegevoegde waarde door fietstoerisme	€ 20,9 miljoen
Extra werkgelegenheid door fietstoerisme	502 voltijdse banen
<b>FUNCTIONEEL FIETSEN</b>	
Functionele fietsers	67%
Frequentie functioneel fietsen:	
Dagelijks	21%
Frequent (meerdere keren per week)	38%
Woon-werkverkeer met de fiets:	
Dagelijks	28% van de werkenden
Meerdere keren per week	37% van de werkenden
Gemiddelde afstand:	
Fietsrit	13,6 km
Fietsrit woon-werk	14,2 km
Fietsrit woon-school	7,0 km
Fietsrit overige functionele verplaatsing	13,8 km
Fietsrit via fietsostrade	17,7 km
Gemiddelde duurtijd:	
Fietsrit	49 minuten
Fietsrit woon-werk	42 minuten
Fietsrit woon-school	31 minuten
Fietsrit via fietsostrade	54 minuten
Kennis logo fietsostrade:	
in % van de functionele fietsers	14%
in % van de gebruikers van fietsostrades	30%
Gebruik fietsostrades:	
in % van de functionele fietsers	27%
in % van de dagelijks woon- werkfietsers	37%
Tevredenheid fietsostrades	7,5 / 10

## Aanbevelingen

Op basis van de resultaten en conclusies van de panelenquête, het fietsonderzoek en het expertpanel stellen we onderstaande aanbevelingen voor. Een aantal daarvan bouwen voort op de aanbevelingen die in de studie van 2012 werden geformuleerd in een poging de ideale fietsprovincie uit te tekenen.

**1. Werken aan een goede, comfortabele en veilige fietsinfrastructuur** is en blijft een cruciale uitdaging voor de toekomst.

De aanbeveling “investeren in de kwaliteit en het onderhoud van de fietspaden is noodzakelijk voor de kwaliteitsverbetering van het totale fietsproduct” uit het fietsonderzoek in 2012 blijft overeind. Aandacht voor de staat en het onderhoud van fietspaden en -wegen is nodig om recreatief fietsen en het fietstoerisme in de provincie Antwerpen blijvend te ontwikkelen.

De groei van het aantal fietsers en van het aantal (technisch) verschillende types van fietsen (elektrisch en anderszins) enerzijds en de plaats van de fietser binnen het ruimere en steeds complexere mobiliteitsvraagstuk, maakt dat de (infra)structurele problematiek veel groter geworden is.

De bedenkingen die (functionele) fietsers in het fietsonderzoek 2017 formuleren, wijzen op een aantal prangende noden, zoals conflictvrije kruispunten, afscheiding tussen auto- en fietsverkeer, eenduidig leesbare signalisatie, ... Het gaat hierbij niet alleen om de ruimte voor en de verhoudingen tussen voetgangers, fietsers en automobilisten, maar ook om het veilig, respectvol en conflictvrij samen fietsen van gebruikers van allerlei soorten fietsen - van de bakfiets tot de speed pedelec - op fietspaden en fietsostrades.

Dit maakt dat van een ‘integraal fietsbeleid’ ook meer moet worden opgeschoven naar een ‘**integraal mobiliteitsbeleid**’ of zelfs meer dan dat, omdat het hier ook gaat om vraagstukken inzake stadsontwikkeling en ruimtelijke ordening, de herinrichting van de publieke ruimte, milieu, gezondheid en levenskwaliteit, ...

Dit vraagt meer dan ooit samenwerking en overleg met diverse betrokken partners: Vlaamse overheid, lokale besturen, vervoersmaatschappijen, mobiliteitsorganisaties, vakspecialisten, burgerbewegingen, ...

**2. Binnen een dergelijk overkoepelend mobiliteitsbeleid is het belangrijk om in te zetten op diverse mogelijke vormen van deel- en ketenmobiliteit** waarbij de fiets gecombineerd wordt met andere vervoermiddelen, in het bijzonder met het openbaar vervoer (trein, bus of tram).



Zoals in het expertpanel werd aangegeven, zou de provincie een coördinerende rol kunnen opnemen t.o.v. diverse betrokken partners om soepele mobiliteitsoplossingen, vlotte overschakelingen en optimale trajectcombinaties vorm te geven.

Er werd gewezen op de noodzakelijke voorziening van fietsfaciliteiten zoals veilige fietsenstallingen (o.a. in fietsvriendelijke en veilige stationsomgevingen) en op de integratie en afstemming van verschillende types van vervoermiddelen (bv. kaarten met fietsroutes waarin het openbaar vervoer is opgenomen; het gemak om de fiets mee te nemen op de trein, vlotte verbindingen voor fiets-trein-fiets combinaties, ...). Overigens kan ketenmobiliteit ook in de vorm van combinaties tussen auto en fiets, bv. op een traject van landelijke gemeenten tot randparkings waar overgestapt wordt op een deelfiets of eigen (elektrische) vouwfiets.

De uitbouw van ketenmobiliteit – in combinatie met systemen om vervoermodi te delen – is een belangrijk element in de **verbinding tussen stedelijke en landelijke gebieden**, zowel qua bereikbaarheid van de stad (bv. woon-werkverkeer) als voor de ontsluiting van het ‘platteland’ voor stedelingen om er recreatief te fietsen.

Via communicatie (een mobiliteitsinformatiesysteem ?) zal de kennis over al dit soort van oplossingen en alternatieven bij gebruikers moeten worden opgebouwd. Dat vereist ook een grondig inzicht in en inventarisatie van de bestaande (meest gebruikte) en potentiële (alternatieve) trajectverbindingen tussen stad en landelijke buitengebieden.

### 3. Een fietsbeleid voor de toekomst moet **rekening houden met de grote en groeiende diversiteit aan types van fietsen, zowel elektrisch als niet-elektrisch.**

Aan de verschillende types van fietsen zijn verschillende soorten verplaatsingen en trajecten verbonden en zijn verschillende noden inzake ruimte, snelheid, veiligheid, infrastructuur, stalling, enz. gekoppeld. Dat betekent dat een gediversifieerde aanpak nodig is om de huidige fietsinfrastructuur daarop af te stemmen en conflictueuze fietsverkeerssituaties te vermijden.

Een bijzonder aandachtspunt is **de ruimte en de mogelijkheden om de fiets (veilig) te stallen**, zowel thuis (bv. een bakfiets op de stoep van een rijhuis in de stad ?) als op het openbare domein (bv. stationsomgeving, bij evenementen, ...). Een gebrek aan veilige en comfortabele plaatsen om de fiets te stallen, kan een drempel vormen voor fietsbezit en -gebruik. Wie naar een bepaalde bestemming fietst, wil ervan uit kunnen gaan de fiets gemakkelijk kwijt te kunnen en bij vertrek ook weer terug te vinden. Ook recreatieve e-bikers bijvoorbeeld maken zich zorgen over het veilig stallen van hun e-bike.

### 4. In een blijvende zoektocht naar maatregelen om **fietsen laagdrempelig te maken en te stimuleren**, kan de provincie mogelijk op diverse manieren een rol spelen.

Bijkomend onderzoek over niet-fietsers kan belangrijke input geven om actiegericht te werken, evenals onderzoek naar mogelijke uitval: waarom stoppen mensen met fietsen?

Mogelijkerwijze kunnen, samen met bedrijven of partners, campagnes of experimenten worden opgezet waarbij mensen worden aangezet om fietsverplaatsingen (bv. met deelfietsen), al dan niet in combinatie met andere vervoermodi, uit te testen.

Met het bedrijfsleven kunnen ook andere stimuli overlegd worden, zoals de fietsvergoeding of het ruimere mobiliteitsbudget, het aanbieden van (elektrische) bedrijfsfietsen, bedrijfsfaciliteiten voor fietsers (overdekte stalling, douche, lockers, reparatiekits, ...), aanpassingen van werkuren om de spits te mijden, ...

Uit het fietsonderzoek is gebleken dat het fietsbezit en -gebruik tot op zekere hoogte een **kwestie van toegankelijkheid** is en gelinkt is aan geslacht, leeftijd en andere sociaal-demografische parameters. Een 'kwetsbare' groep lijken vooral oudere, alleenstaande stedelingen uit lagere sociale groepen. Zijn financiële tegemoetkomingen of subsidies voor de aankoop van eigen fietsen hier een vruchtbare piste, of biedt de deeleconomie meer mogelijkheden? Ook over het fiets- en mobiliteitsgedrag van allochtonen is meer inzicht noodzakelijk.

##### 5. Een belangrijke onderzoeksvraag betreft **het promoten van het fietstoerisme in de provincie Antwerpen.**

Het uitgevoerde fietsonderzoek focuste op de fietstochten en -daguitstappen gemaakt inwoners van de provincie Antwerpen en geeft slechts een gefragmenteerd beeld van het werkelijk inkomende, doorstromende en uitgaande fietsverkeer. In welke mate, waarom en naar waar steken inwoners van de provincie Antwerpen de provinciegrenzen over om (recreatief) te fietsen? In welke mate kiezen fietsers van buiten de provincie voor de provincie Antwerpen, en waarom (niet)? Wat met fietsvakanties en niet-Nederlandstalige fietstoeristen? Breder onderzoek (met respondenten uit Nederland en de andere Vlaamse provincies) kan belangrijke en meer adequate informatie over het fietstoerisme in de provincie Antwerpen opleveren. Op basis daarvan kunnen gepaste strategieën – en al dan niet ook samenwerkingsconstructies met andere provincies - worden ontwikkeld om dit fietstoerisme te bevorderen.

Onder de recreatieve fietsers blijkt zich een duidelijk onderscheid af te tekenen tussen de (voornamelijk mannelijke, jongere) actieve sportfietsers en de ontspanningsfietsers. De meest intensieve fietsers binnen die laatste zijn de mannelijke én vrouwelijke senioren - koppels met niet langer thuiswonende kinderen – die er met de e-bike regelmatig op uittrekken om langs het FKNW te genieten van het fietsen en de lokale horecazaken.

Opvallend is het **doorgedreven en gediversifieerde gebruik van offline en online informatiebronnen** door de recreatieve fietsers, om vaak zelf het uitstippelen van fietsroutes en -trajecten in handen te nemen (vastgelegde thematische routes zijn minder populair). Zowel de jongere als de oudere recreatieve fietser gebruikt online informatiekanalen het meest, maar terwijl de jongere leeftijdsgroep relatief meer steunt op sociale media, mobiele apps e.d., gebruiken de oudere recreatieve fietsers nog vaak meer klassieke media en print kanalen zoals folders en brochures om zich te informeren. Een gediversifieerde aanpak



inzake communicatie is wenselijk, maar in lijn met de aanbevelingen van het onderzoek in 2012 zijn zowel de informatievoorziening op fietsroutekaarten als via diverse online routeplatforms primordiaal.

6. Er is nood aan meer communicatie, **afstemming en uitwisseling van informatie en kennis tussen verschillende overheden en belangenorganisaties.**

In het fietsonderzoek in 2012 werd reeds gepleit voor meer kennisverzameling en -deling, o.a. via de ontwikkeling van een kennisdatabank. Er dient op die ingeslagen weg verder gewerkt te worden, maar een te versnipperde inventarisatie moet worden vermeden.

In het expertpanel werd in dit verband verwezen naar een noodzakelijke afstemming of coördinatie van de verschillende meldpunten, zoals het meldpunt van de provincie Antwerpen en het nieuwe “Meldpunt Wegen” van het Agentschap Wegen en Verkeer van de Vlaamse Overheid. De informatie die via meldpunten door fietsers over concrete routes en trajecten (onderhoudsproblemen, onveilige situaties, wegomleidingen, missing links, ...) wordt meegegeven, is vitaal, maar moet meer en beter worden gekoppeld.

Ook voor onderzoek dat wordt verricht, is meer (voorafgaandelijke) afstemming en samenwerking tussen betrokken partijen noodzakelijk. Voor de afstemming tussen het lokale en het bovenlokale bestuursniveau werd eveneens voorgesteld om bij de lokale besturen, al dan niet via een enquête, te peilen naar hun visies en verwachtingen m.b.t. fietsinfrastructuur en beleid.

Naast de feedback vanwege fietsers naar het beleid toe, is ook de onderlinge, **sociale communicatie tussen fietsers** meer dan ooit van belang, via platformen zoals Routeyou en met integratie van sociale media en slimme mobiele apps (genre ‘Waze’). Het gaat dan niet alleen om reviews en aanbevelingen van leuke fietsroutes, maar ook en zeker om de kennisdeling over betere en veiligere alternatieven (bv. autoluwe ‘doorsteek’ naar een fietsostrade). Aangezien begrippen als fietsveiligheid en -comfort vaak zeer subjectief zijn, is het belangrijk om de verwachtingen van mensen zeer goed af te toetsen via dit soort kanalen.

7. Afsluitend en overkoepelend lijkt het, in overeenstemming met het beeld van de ideale fietsprovincie dat werd geschetst in het expertpanel, aangewezen dat de provincie een beleidsactieplan ontwikkeld om **een fiets “welkom”-gevoel en -cultuur te creëren**, wat op termijn ook kan afstralen tot buiten de eigen provinciegrenzen.

Dit betekent dat de noden van de fietser reflexmatig worden meegenomen en een evidentie worden in beslissingen op andere beleidsdomeinen, bij ingrepen in de publieke ruimte, bij de organisatie van evenementen, ... Vanuit de provincie als voortrekker kan getart worden met een “ruimtelijk vocabularium” van die fietscultuur, de opmaak van een lijst van evidente fietsvoorzieningen (fietsstalling, pomp, locker, laadpunt, ...) en een inventarisatie van mogelijke initiatieven of beleidsmaatregelen in dit kader (bv. subsidies voor evenementen afhankelijk maken van voorzieningen voor fietsers en andere zachte weggebruikers).

Daaraan kunnen ook initiatieven op het vlak van **communicatie en verkeerseducatie** (in scholen en elders) gekoppeld worden om (h)erkenning te winnen en het draagvlak te vergroten.

## Bijlage 1 : tabellen fietsonderzoek

Gemeente	N steekproef	% steekproef	Inwoners	% binnen Antwerpen	% respondenten van prov. Antwerpen	% steekproef binnen provincie Antwerpen	Vershil steekproef - populatie
Aartselaar	34	0,56	14222	0,77	94,0%	0,60	-0,18
Antwerpen	1420	23,29	520504	28,35		24,77	-3,58
Boechout	49	0,80	12908	0,70		0,85	0,15
Boom	18	0,29	17788	0,97		0,31	-0,66
Borsbeek	33	0,55	10581	0,58		0,58	0,01
Brasschaat	71	1,17	37792	2,06		1,24	-0,82
Brecht	60	0,98	28786	1,57		1,04	-0,53
Edegem	94	1,54	21835	1,19		1,64	0,45
Essen	77	1,26	18792	1,02		1,35	0,32
Hemiksem	35	0,57	11233	0,61		0,60	-0,01
Hove	64	1,06	8152	0,44		1,12	0,68
Kalmthout	69	1,13	18490	1,01		1,20	0,20
Kapellen	88	1,45	26750	1,46		1,54	0,08
Kontich	97	1,60	20952	1,14		1,70	0,56
Lint	71	1,16	8781	0,48		1,23	0,75
Mortsel	154	2,52	25588	1,39		2,68	1,29
Niel	14	0,23	10236	0,56		0,24	-0,32
Ranst	46	0,75	18981	1,03		0,80	-0,23
Rumst	60	0,99	15083	0,82		1,05	0,23
Schelle	20	0,32	8357	0,46		0,34	-0,11
Schilde	23	0,38	19516	1,06		0,41	-0,65
Schoten	152	2,49	34273	1,87		2,65	0,78
Stabroek	74	1,22	18498	1,01		1,30	0,29
Wijnegem	44	0,72	9659	0,53		0,76	0,24
Wommelgem	63	1,03	12785	0,70		1,09	0,40
Wuustwezel	30	0,50	20459	1,11		0,53	-0,58
Zandhoven	57	0,93	12843	0,70		0,99	0,29
Zoersel	81	1,33	21857	1,19		1,42	0,23
Zwijndrecht	100	1,65	18985	1,03		1,75	0,72
Malle	36	0,58	15257	0,83		0,62	-0,21
Berlaar	27	0,45	11385	0,62		0,48	-0,14
Bonheiden	45	0,74	14826	0,81		0,79	-0,02
Bornem	43	0,71	21129	1,15		0,75	-0,40
Duffel	83	1,36	17302	0,94		1,45	0,51
Heist-op-den-Berg	83	1,37					
Lier	125	2,05	42416	2,31		1,45	-0,86
Mechelen	172	2,83	35244	1,92		2,18	0,26
Nijlen	172	2,83	85665	4,67		3,01	-1,66
Nijlen	59	0,97	22693	1,24		1,03	-0,20
Putte	37	0,60	17379	0,95		0,64	-0,30
Puurs	27	0,45	17184	0,94		0,48	-0,46
Sint-Amands	28	0,46	8418	0,46		0,49	0,03
Sint-Katelijne-Waver	140	2,29	20681	1,13		2,44	1,31
Willebroek	40	0,66	26088	1,42		0,70	-0,72
Arendonk	43	0,70	13261	0,72		0,75	0,02
Baarle-Hertog	8	0,13	2695	0,15		0,13	-0,01
Balen	59	0,97	22356	1,22		1,03	-0,19
Beerse	98	1,61	17907	0,98		1,71	0,73
Dessel	34	0,56	9527	0,52		0,59	0,07
Geel	140	2,30	39560	2,15		2,45	0,29



Grobbendonk	48	0,79	11237	0,61		0,84	0,22
Herentals	71	1,16	27800	1,51		1,23	-0,28
Herenthout	19	0,30	8845	0,48		0,32	-0,16
Herselt	59	0,97	14408	0,78		1,04	0,25
Hoogstraten	46	0,76	21300	1,16		0,81	-0,35
Hulshout	34	0,56	10328	0,56		0,60	0,04
Kasterlee	39	0,64	18501	1,01		0,68	-0,33
Lille	25	0,41	16406	0,89		0,44	-0,46
Meerhout	15	0,24	10256	0,56		0,26	-0,30
Merksplas	15	0,25	8626	0,47		0,26	-0,21
Mol	77	1,26	36151	1,97		1,34	-0,63
Olen	90	1,48	12381	0,67		1,58	0,90
Oud-Turnhout	27	0,45	13447	0,73		0,48	-0,25
Ravels	49	0,80	14810	0,81		0,85	0,05
Retie	55	0,90	11184	0,61		0,96	0,35
Rijkevorsel	22	0,36	11879	0,65		0,38	-0,26
Turnhout	323	5,30	43467	2,37		5,64	3,27
Vorselaar	40	0,65	7778	0,42		0,69	0,27
Vosselaar	58	0,95	11005	0,60		1,01	0,41
Westerlo	66	1,08	24688	1,34		1,15	-0,19
Laakdal	28	0,46	15874	0,86		0,49	-0,38
Jette	0	0,01					
Schaarbeek	1	0,02					
Watermaal- Bosvoorde	1	0,02					
Asse	1	0,01					
Beersel	1	0,01					
Grimbergen	2	0,04					
Halle	3	0,06					
Kampenhout	3	0,05					
Kapelle-op-den- Bos	1	0,02					
Londerzeel	3	0,06					
Meise	2	0,03					
Merchtem	1	0,01					
Zemst	8	0,14					
Roosdaal	2	0,03					
Kraainem	1	0,01					
Aarschot	15	0,25					
Begijnendijk	8	0,13					
Bertem	0	0,01					
Bierbeek	1	0,02					
Boortmeerbeek	7	0,12					
Boutersem	1	0,02					
Diest	1	0,02					
Geetbets	3	0,05					
Haacht	7	0,11					
Holsbeek	0	0,01					
Huldenberg	1	0,02					
Keerbergen	4	0,07					
Kortenberg	0	0,01					
Landen	2	0,03					
Leuven	6	0,09					
Oud-Heverlee	0	0,01					
Tremelo	6	0,11					
Scherpenheuvel- Zichem	3	0,05					
Oostkamp	1	0,02					
Diksmuide	3	0,05					
Poperinge	1	0,02					
Wervik	1	0,02					



Zonnebeke	2	0,03					
Kortrijk	1	0,02					
Menen	1	0,02					
Middelkerke	1	0,01					
Oudenburg	1	0,01					
De Haan	0	0,01					
Hooglede	1	0,02					
Ingelmunster	0	0,01					
Meulebeke	1	0,02					
Oostrozebeke	1	0,02					
Tielt	3	0,04					
Wingene	1	0,02					
De Panne	1	0,01					
Koksijde	2	0,03					
Veurne	3	0,05					
Aalst	2	0,03					
Denderleeuw	2	0,04					
Ninove	1	0,02					
Erpe-Mere	3	0,05					
Berlare	0	0,01					
Buggenhout	0	0,01					
Dendermonde	3	0,04					
Hamme	8	0,13					
Lebbeke	0	0,01					
Waasmunster	1	0,02					
Wichelen	1	0,01					
Zele	1	0,02					
Maldegem	3	0,04					
Zelzate	1	0,02					
Evergem	0	0,01					
Gavere	0	0,01					
Gent	10	0,17					
Lochristi	0	0,01					
Merelbeke	0	0,01					
Nevele	1	0,01					
Zomergem	0	0,01					
Maarkedal	0	0,01					
Beveren-Waas	34	0,56					
Kruikebeke	16	0,26					
Lokeren	8	0,12					
Sint-Gillis-Waas	2	0,03					
Sint-Niklaas	16	0,26					
Stekene	6	0,09					
Temse	17	0,28					
Eupen	2	0,03					
Kelmis/La Calamine	1	0,01					
Limbourg	0	0,01					
Pepinster	1	0,02					
Verviers	1	0,02					
Plombières	1	0,02					
Beringen	3	0,05					
Genk	0	0,01					
Leopoldsburg	1	0,01					
Lummen	3	0,05					
Tessenderlo	0	0,01					
Zonhoven	0	0,01					
Ham	1	0,02					
Bree	6	0,09					
Lommel	11	0,19					
Neerpelt	2	0,03					
Overpelt	6	0,10					

Peer	3	0,05					
Hamont-Achel	1	0,01					
Houthalen- Helchteren	1	0,02					
Meeuwen- Gruitrode	2	0,04					
Dilsen-Stokkem	1	0,02					
Bilzen	1	0,01					
Beauraing	2	0,03					
Hastière	3	0,05					
Namur	1	0,01					
La Bruyère	1	0,01					
Gembloux	0	0,01					

Tabel 74: Deelnemers fietsonderzoek – algemeen (FIETSONDERZOEK)

Gemeente	N steekproef	% steekproef	Inwoners	% binnen Antwerpen	%	%steekproef binnen provincie Antwerpen	Vershil steekproef - populatie
Aartselaar	10	0,56%	14222	0,77%	91,14%	0,61%	-0,16%
Antwerpen	272	15,26%	520504	28,35%		16,74%	-11,61%
Boechout	5	0,27%	12908	0,70%		0,30%	-0,40%
Boom	7	0,37%	17788	0,97%		0,41%	-0,56%
Borsbeek	7	0,42%	10581	0,58%		0,46%	-0,12%
Brasschaat	16	0,93%	37792	2,06%		1,01%	-1,04%
Brecht	18	0,99%	28786	1,57%		1,09%	-0,48%
Edegem	22	1,23%	21835	1,19%		1,35%	0,16%
Essen	23	1,30%	18792	1,02%		1,43%	0,40%
Hemiksem	6	0,32%	11233	0,61%		0,35%	-0,26%
Hove	14	0,81%	8152	0,44%		0,88%	0,44%
Kalmthout	13	0,73%	18490	1,01%		0,80%	-0,21%
Kapellen	24	1,37%	26750	1,46%		1,50%	0,05%
Kontich	31	1,74%	20952	1,14%		1,91%	0,77%
Lint	8	0,45%	8781	0,48%		0,49%	0,01%
Mortsel	21	1,17%	25588	1,39%		1,29%	-0,11%
Niel	6	0,35%	10236	0,56%		0,38%	-0,17%
Ranst	16	0,91%	18981	1,03%		1,00%	-0,04%
Rumst	14	0,76%	15083	0,82%		0,83%	0,01%
Schelle	3	0,17%	8357	0,46%		0,18%	-0,27%
Schilde	13	0,75%	19516	1,06%		0,82%	-0,24%
Schoten	21	1,16%	34273	1,87%		1,27%	-0,59%
Stabroek	12	0,66%	18498	1,01%		0,73%	-0,28%
Wijnegem	9	0,48%	9659	0,53%		0,53%	0,00%
Wommelgem	28	1,58%	12785	0,70%		1,73%	1,04%
Wuustwezel	13	0,72%	20459	1,11%		0,79%	-0,32%
Zandhoven	17	0,95%	12843	0,70%		1,04%	0,34%
Zoersel	28	1,55%	21857	1,19%		1,70%	0,51%
Zwijndrecht	11	0,63%	18985	1,03%		0,69%	-0,34%
Malle	19	1,09%	15257	0,83%		1,19%	0,36%
Berlaar	10	0,57%	11385	0,62%		0,63%	0,01%
Bonheiden	9	0,50%	14826	0,81%		0,55%	-0,25%
Bornem	19	1,08%	21129	1,15%		1,19%	0,03%
Duffel	25	1,42%	17302	0,94%		1,56%	0,62%
Heist-op-den-Berg	31	1,73%	42416	2,31%		1,90%	-0,41%
Lier	38	2,10%	35244	1,92%		2,31%	0,39%
Mechelen	48	2,69%	85665	4,67%		2,95%	-1,71%
Nijlen	16	0,89%	22693	1,24%		0,98%	-0,26%
Putte	23	1,27%	17379	0,95%		1,39%	0,45%
Puurs	7	0,37%	17184	0,94%		0,41%	-0,53%



Sint-Amands	12	0,69%	8418	0,46%		0,75%	0,30%
Sint-Katelijne-Waver	41	2,32%	20681	1,13%		2,54%	1,42%
Willebroek	17	0,93%	26088	1,42%		1,02%	-0,40%
Arendonk	17	0,93%	13261	0,72%		1,02%	0,30%
Barleherthog	0	0,00%	0	0,15%		0,00%	-0,15%
Balen	30	1,68%	22356	1,22%		1,84%	0,62%
Beerse	27	1,50%	17907	0,98%		1,64%	0,67%
Dessel	14	0,81%	9527	0,52%		0,89%	0,37%
Geel	47	2,66%	39560	2,15%		2,92%	0,77%
Grobbendonk	31	1,73%	11237	0,61%		1,90%	1,29%
Herentals	36	2,01%	27800	1,51%		2,20%	0,69%
Herenthout	6	0,35%	8845	0,48%		0,38%	-0,10%
Herselt	25	1,41%	14408	0,78%		1,55%	0,76%
Hoogstraten	24	1,36%	21300	1,16%		1,49%	0,33%
Hulshout	8	0,48%	10328	0,56%		0,52%	-0,04%
Kasterlee	23	1,29%	18501	1,01%		1,41%	0,40%
Lille	10	0,57%	16406	0,89%		0,62%	-0,27%
Meerhout	10	0,54%	10256	0,56%		0,60%	0,04%
Merksplas	7	0,41%	8626	0,47%		0,45%	-0,02%
Mol	46	2,57%	36151	1,97%		2,83%	0,86%
Olen	19	1,08%	12381	0,67%		1,18%	0,51%
Oud-Turnhout	6	0,31%	13447	0,73%		0,34%	-0,39%
Ravels	18	1,00%	14810	0,81%		1,09%	0,29%
Retie	31	1,76%	11184	0,61%		1,93%	1,32%
Rijkevorsel	12	0,67%	11879	0,65%		0,73%	0,09%
Turnhout	97	5,45%	43467	2,37%		5,98%	3,62%
Vorselaar	18	1,00%	7778	0,42%		1,10%	0,68%
Vosselaar	14	0,76%	11005	0,60%		0,84%	0,24%
Westerlo	35	1,95%	24688	1,34%		2,14%	0,80%
Laakdal	11	0,63%	15874	0,86%		0,69%	-0,17%
Jette	0	0,02%					
Watermaal-Bosvoorde	1	0,06%					
Asse	1	0,05%					
Beersel	1	0,04%					
Grimbergen	2	0,13%					
Halle	3	0,16%					
Kampenhout	3	0,18%					
Kapelle-op-den-Bos	1	0,06%					
Londerzeel	1	0,07%					
Meise	1	0,07%					
Merchtem	1	0,03%					
Zemst	4	0,23%					
Aarschot	7	0,41%					
Begijnendijk	4	0,21%					





Bertem	0	0,02%		
Boortmeerb eek	5	0,28%		
Boutersem	1	0,03%		
Diest	1	0,07%		
Geetbets	3	0,18%		
Haacht	4	0,24%		
Holsbeek	0	0,03%		
Huldenberg	1	0,07%		
Keerbergen	1	0,05%		
Leuven	3	0,18%		
Oud- Heverlee	0	0,02%		
Tremelo	2	0,09%		
Scherpenhe uvel- Zichem	1	0,05%		
Oostkamp	1	0,05%		
Diksmuide	3	0,18%		
Poperinge	1	0,08%		
Wervik	1	0,05%		
Kortrijk	1	0,06%		
Menen	1	0,05%		
Middelkerk e	1	0,03%		
Oudenburg	1	0,03%		
Meulebeke	1	0,05%		
Oostrozebe ke	1	0,08%		
Tielt	3	0,15%		
Wingene	1	0,05%		
Veurne	3	0,16%		
Aalst	1	0,06%		
Ninove	1	0,05%		
Erpe-Mere	1	0,03%		
Hamme (O.- VI.)	8	0,44%		
Waasmunst er	1	0,04%		
Wichelen	0	0,02%		
Maldegem	3	0,15%		
Zelzate	1	0,04%		
Evergem	0	0,03%		
Gent	4	0,21%		
Zomergem	0	0,02%		
Maarkedal	0	0,03%		
Beveren- Waas	6	0,32%		
Kruikebeke	3	0,16%		
Lokeren	4	0,23%		
Sint-Niklaas	5	0,26%		
Temse	7	0,39%		
Kelmis/La Calamine	1	0,03%		
Limbourg	0	0,02%		
Pepinster	1	0,07%		
Verviers	1	0,05%		
Plombières	1	0,08%		
Beringen	3	0,14%		
Genk	0	0,03%		
Leopoldsbu rg	1	0,03%		



Lummen	3	0,18%		
Ham	1	0,08%		
Bree	6	0,31%		
Lommel	7	0,42%		
Overpelt	4	0,23%		
Peer	3	0,18%		
Hamont- Achel	1	0,03%		
Meeuwen- Gruitrode	1	0,03%		
Dilsen- Stokkem	1	0,05%		
Bilzen	1	0,03%		
Beauraing	2	0,11%		
Hastière	3	0,18%		
Namur	1	0,03%		
La Bruyère	1	0,03%		
Total	1782	100		
System	31			
	1813			

Tabel 75: Deelnemers fietsonderzoek – recreatief (FIETSONDERZOEK)

Gemeente	N steekproef	% steekproef	Inwoners	% binnen Antwerpen	% respondent en van prov. Antwerpen	% steekproef binnen provincie Antwerpen	Vershil steekproef - populatie
Aartselaar	24	0,57%	14222	0,77%	96,26%	0,59%	-0,19%
Antwerpen	1148	26,90%	520504	28,35%		27,94%	-0,40%
Boechout	44	1,03%	12908	0,70%		1,07%	0,36%
Boom	11	0,26%	17788	0,97%		0,27%	-0,70%
Borsbeek	26	0,61%	10581	0,58%		0,63%	0,05%
Brasschaat	55	1,28%	37792	2,06%		1,33%	-0,73%
Brecht	42	0,98%	28786	1,57%		1,02%	-0,55%
Edegem	72	1,69%	21835	1,19%		1,76%	0,57%
Essen	54	1,26%	18792	1,02%		1,31%	0,29%
Hemiksem	29	0,68%	11233	0,61%		0,70%	0,09%
Hove	50	1,17%	8152	0,44%		1,22%	0,77%
Kalmthout	56	1,31%	18490	1,01%		1,36%	0,36%
Kapellen	64	1,49%	26750	1,46%		1,55%	0,09%
Kontich	66	1,55%	20952	1,14%		1,61%	0,47%
Lint	63	1,47%	8781	0,48%		1,52%	1,05%
Mortsel	133	3,11%	25588	1,39%		3,23%	1,84%
Niel	8	0,18%	10236	0,56%		0,18%	-0,37%
Ranst	30	0,70%	18981	1,03%		0,72%	-0,31%
Rumst	47	1,10%	15083	0,82%		1,14%	0,32%
Schelle	17	0,39%	8357	0,46%		0,41%	-0,05%
Schilde	10	0,24%	19516	1,06%		0,25%	-0,82%
Schoten	131	3,07%	34273	1,87%		3,19%	1,32%
Stabroek	63	1,47%	18498	1,01%		1,53%	0,52%
Wijnegem	35	0,82%	9659	0,53%		0,86%	0,33%
Wommelgem	34	0,81%	12785	0,70%		0,84%	0,14%
Wuustwezel	17	0,41%	20459	1,11%		0,43%	-0,69%
Zandhoven	40	0,94%	12843	0,70%		0,97%	0,27%
Zoersel	54	1,26%	21857	1,19%		1,31%	0,12%
Zwijndrecht	89	2,09%	18985	1,03%		2,17%	1,14%
Malle	16	0,38%	15257	0,83%		0,39%	-0,44%
Berlaar	17	0,40%	11385	0,62%		0,42%	-0,20%
Bonheiden	36	0,85%	14826	0,81%		0,89%	0,08%
Bornem	24	0,56%	21129	1,15%		0,58%	-0,57%
Duffel	58	1,35%	17302	0,94%		1,41%	0,46%
Heist-op-den-Berg	52	1,23%	42416	2,31%		1,28%	-1,03%
Lier	87	2,05%	35244	1,92%		2,13%	0,21%
Mechelen	124	2,92%	85665	4,67%		3,03%	-1,63%
Nijlen	43	1,01%	22693	1,24%		1,05%	-0,18%
Putte	14	0,33%	17379	0,95%		0,34%	-0,60%
Puurs	21	0,49%	17184	0,94%		0,51%	-0,43%
Sint-Amands	16	0,37%	8418	0,46%		0,39%	-0,07%
Sint-Katelijne-Waver	98	2,31%	20681	1,13%		2,40%	1,27%
Willebroek	23	0,55%	26088	1,42%		0,57%	-0,85%
Arendonk	26	0,61%	13261	0,72%		0,64%	-0,08%
Baarle-Hertog	8	0,18%	2695	0,15%		0,19%	0,04%
Balen	29	0,68%	22356	1,22%		0,70%	-0,51%
Beerse	71	1,67%	17907	0,98%		1,73%	0,76%
Dessel	19	0,46%	9527	0,52%		0,47%	-0,05%
Geel	93	2,18%	39560	2,15%		2,26%	0,11%



Grobbendonk	17	0,40%	11237	0,61%		0,42%	-0,20%
Herentals	35	0,82%	27800	1,51%		0,85%	-0,66%
Herenthout	12	0,29%	8845	0,48%		0,30%	-0,18%
Herselt	34	0,80%	14408	0,78%		0,83%	0,05%
Hoogstraten	22	0,52%	21300	1,16%		0,54%	-0,62%
Hulshout	26	0,61%	10328	0,56%		0,63%	0,07%
Kasterlee	16	0,37%	18501	1,01%		0,39%	-0,62%
Lille	15	0,35%	16406	0,89%		0,36%	-0,53%
Meerhout	5	0,12%	10256	0,56%		0,13%	-0,43%
Merksplas	8	0,18%	8626	0,47%		0,19%	-0,28%
Mol	31	0,72%	36151	1,97%		0,75%	-1,22%
Olen	71	1,67%	12381	0,67%		1,74%	1,06%
Oud-Turnhout	22	0,51%	13447	0,73%		0,53%	-0,20%
Ravels	31	0,73%	14810	0,81%		0,76%	-0,05%
Retie	24	0,55%	11184	0,61%		0,57%	-0,03%
Rijkevorsel	10	0,24%	11879	0,65%		0,25%	-0,40%
Turnhout	226	5,29%	43467	2,37%		5,50%	3,13%
Vorselaar	22	0,51%	7778	0,42%		0,53%	0,11%
Vosselaar	44	1,04%	11005	0,60%		1,08%	0,48%
Westerlo	31	0,73%	24688	1,34%		0,76%	-0,59%
Laakdal	17	0,39%	15874	0,86%		0,41%	-0,46%
Schaarbeek	1	0,02%					
Halle	1	0,01%					
Londerzeel	2	0,05%					
Meise	0	0,01%					
Zemst	4	0,10%					
Roosdaal	2	0,04%					
Kraainem	1	0,01%					
Aarschot	8	0,19%					
Begijnendijk	4	0,10%					
Bierbeek	1	0,02%					
Boortmeerbeek	2	0,05%					
Boutersem	1	0,02%					
Haacht	2	0,06%					
Keerbergen	4	0,08%					
Kortenberg	0	0,01%					
Landen	2	0,04%					
Leuven	2	0,06%					
Tremelo	5	0,11%					
Scherpenheuvel-Zichem	2	0,06%					
Oostkamp	0	0,01%					
Zonnebeke	2	0,04%					
De Haan	0	0,01%					
Hooglede	1	0,02%					
Ingelmunster	0	0,01%					
De Panne	1	0,01%					
Koksijde	2	0,04%					
Aalst	1	0,01%					
Denderleeuw	2	0,05%					
Erpe-Mere	2	0,06%					
Berlare	0	0,01%					
Buggenhout	0	0,01%					
Dendermonde	3	0,06%					
Hamme (O.-VI.)	0	0,01%					
Lebbeke	0	0,01%					

Waasmunster	0	0,01%					
Wichelen	0	0,01%					
Zelee	1	0,02%					
Zelzate	0	0,01%					
Gavere	0	0,01%					
Gent	7	0,16%					
Lochristi	0	0,01%					
Merelbeke	0	0,01%					
Nevele	1	0,02%					
Beveren-Waas	28	0,66%					
Kruibeke	13	0,30%					
Lokeren	3	0,08%					
Sint-Gillis-Waas	2	0,04%					
Sint-Niklaas	11	0,27%					
Stekene	6	0,13%					
Temse	10	0,24%					
Eupen	2	0,04%					
Beringen	0	0,01%					
Leopoldsburg	0	0,01%					
Tessenderlo	0	0,01%					
Zonhoven	0	0,01%					
Lommel	4	0,09%					
Neerpelt	2	0,05%					
Overpelt	2	0,05%					
Houthalen-Helchteren	1	0,02%					
Meeuwen-Gruitrode	2	0,04%					
Gembloux	0	0,01%					
Total	4266	1					
		0,0034344					
System	15	12					
	4281	100					

Tabel 76: Deelnemers fietsonderzoek – functioneel (FIETSONDERZOEK)

FLYER	TYPE FIETSER		
	Totaal	Recreatief	Functioneel
	N	N	N
Aartselaar	2	0	2
Antwerpen	250	48	202
Arendonk	18	16	2
Baarle-Hertog	5	3	2
Balen	2	2	0
Beerse	13	5	8
Berlaar	0	0	0
Boechout	3	0	3
Bonheiden	5	3	2
Boom	5	5	0
Bornem	68	39	29
Borsbeek	1	1	0
Brasschaat	0	0	0
Brecht	0	0	0
Dessel	12	10	2
Duffel	39	33	6
Edegem	2	0	2
Essen	1	1	0
Geel	11	9	2
Grobbendonk	27	23	4
Heist-op-den-Berg	0	0	0
Hemiksem	3	3	0
Herentals	4	4	0
Herenthout	0	0	0
Herselt	42	16	26
Hoogstraten	46	34	11
Hove	41	8	33
Hulshout	6	4	2
Kalmthout	34	19	15
Kapellen	35	13	22
Kasterlee	11	11	0
Kontich	1	0	1
Laakdal	0	0	0
Lier	33	27	7
Lille	0	0	0
Lint	0	0	0
Malle	0	0	0
Mechelen	84	43	41
Meerhout	0	0	0
Merksplas	4	4	0
Mol	95	75	20

Mortsel	11	1	10
Niel	0	0	0
Nijlen	1	0	1
Olen	3	0	3
Oud-Turnhout	0	0	0
Putte	0	0	0
Puurs	0	0	0
Ranst	13	10	3
Ravels	1	1	0
Retie	43	36	7
Rijkevorsel	7	7	0
Rumst	22	15	6
Schelle	2	1	1
Schilde	11	11	0
Schoten	0	0	0
Sint-Amands	5	1	4
Sint-Katelijne-Waver	0	0	0
Stabroek	0	0	0
Turnhout	185	96	89
Vorselaar	0	0	0
Vosselaar	0	0	0
Westerlo	23	11	12
Wijnegem	0	0	0
Willebroek	1	1	0
Wommelgem	3	0	3
Wuustwezel	1	1	0
Zandhoven	9	7	2
Zoersel	2	2	0
Zwijndrecht	0	0	0
Weet ik niet meer precies	58	44	13

Tabel 77: Rekrutering fietsers via flyers (FIETSONDERZOEK)

PANEEL	TYPE FIETSER		
	Totaal	Recreatief	Functioneel
	N	N	N
Aartselaar	1	1	0
Antwerpen	156	32	124
Arendonk	4	1	3
Baarle-Hertog	0	0	0
Balen	0	0	0
Beerse	2	0	2
Berlaar	0	0	0
Boechout	0	0	0
Bonheiden	0	0	0
Boom	4	3	1
Bornem	7	1	5
Borsbeek	0	0	0
Brasschaat	0	0	0
Brecht	0	0	0
Dessel	0	0	0
Duffel	11	6	5
Edegem	2	1	1
Essen	0	0	0
Geel	3	3	0
Grobbendonk	9	6	3
Heist-op-den-Berg	1	1	0
Hemiksem	0	0	0
Herentals	4	3	1
Herenthout	0	0	0
Herselt	17	5	12
Hoogstraten	15	11	4
Hove	58	4	54
Hulshout	4	1	3
Kalmthout	4	1	3
Kapellen	14	7	6
Kasterlee	7	4	3
Kontich	4	1	3
Laakdal	0	0	0
Lier	9	4	5
Lille	0	0	0
Lint	3	3	0
Malle	0	0	0
Mechelen	53	23	31
Meerhout	0	0	0
Merksplas	0	0	0
Mol	5	1	4



Mortsel	12	0	12
Niel	0	0	0
Nijlen	0	0	0
Olen	0	0	0
Oud-Turnhout	0	0	0
Putte	0	0	0
Puurs	3	3	0
Ranst	13	12	0
Ravels	0	0	0
Retie	3	3	0
Rijkevorsel	0	0	0
Rumst	13	5	8
Schelle	0	0	0
Schilde	0	0	0
Schoten	0	0	0
Sint-Amands	0	0	0
Sint-Katelijne-Waver	2	0	2
Stabroek	0	0	0
Turnhout	46	15	31
Vorselaar	0	0	0
Vosselaar	0	0	0
Westerlo	14	7	7
Wijnegem	0	0	0
Willebroek	1	1	0
Wommelgem	0	0	0
Wuustwezel	0	0	0
Zandhoven	0	0	0
Zoersel	0	0	0
Zwijndrecht	0	0	0
Weet ik niet meer precies	22	16	6

Tabel 78: Rekrutering fietsers via panelen (FIETSONDERZOEK)



In welke gemeente ontving je deze flyer?

	N	%
Antwerpen	48	6,8
Arendonk	16	2,2
Baarle-Hertog	3	,4
Balen	2	,3
Beerse	5	,7
Bonheiden	3	,4
Boom	5	,8
Bornem	39	5,6
Borsbeek	1	,1
Dessel	10	1,4
Duffel	33	4,7
Essen	1	,1
Geel	9	1,3
Grobbendonk	23	3,3
Hemiksem	3	,5
Herentals	4	,5
Herselt	16	2,2
Hoogstraten	34	4,9
Hove	8	1,1
Hulshout	4	,5
Kalmthout	19	2,6
Kapellen	13	1,9
Kasterlee	11	1,6
Kontich	0	,0
Lier	27	3,8
Mechelen	43	6,1
Merksplas	4	,6
Mol	75	10,6
Mortsel	1	,1
Oud-Turnhout	0	,0
Ranst	10	1,4
Ravels	1	,1
Retie	36	5,1
Rijkevorsel	7	1,0
Rumst	15	2,2
Schelle	1	,2
Schilde	11	1,5
Sint-Amands	1	,1
Sint-Katelijne-Waver	0	,1
Turnhout	96	13,6
Westerlo	11	1,6
Willebroek	1	,2

Wuustwezel	1	,1
Zandhoven	7	1,0
Zoersel	2	,3
Weet ik niet meer precies	44	6,3
Totaal	704	100,0

Tabel 79: Rekrutering recreatieve fietsers via flyers (FIETSONDERZOEK)

Waar ben je het paneel langs de weg tegengekomen?

	N	%
Aartselaar	1	,3
Antwerpen	32	17,3
Arendonk	1	,3
Boom	3	1,6
Bornem	1	,8
Duffel	6	3,5
Edegem	1	,4
Geel	3	1,8
Grobbendonk	6	3,1
Heist-op-den-Berg	1	,3
Herentals	3	1,6
Herselt	5	2,8
Hoogstraten	11	6,0
Hove	4	2,1
Hulshout	1	,5
Kalmthout	1	,5
Kapellen	7	4,0
Kasterlee	4	2,4
Kontich	1	,4
Lier	4	2,2
Lint	3	1,6
Mechelen	23	12,2
Mol	1	,7
Puurs	3	1,7
Ranst	12	6,7
Retie	3	1,6
Rumst	5	2,5
Turnhout	15	8,0
Westerlo	7	3,9
Willebroek	1	,7
Weet ik niet meer precies	16	8,8
Totaal	185	100,0

Tabel 80: Rekrutering recreatieve fietsers via panelen (FIETSONDERZOEK)

FIETSTRAJECT	Aantal	Afstand	Duurtijd	Motief fietsrit		Was deze fiets ... ?		Gebruik FKNW?	
		gem. in km	gem. in min.	Om actief te sporten	Als ontspanning	Geen e-bike	E-bike	Ja	Nee
Antwerpen - Antwerpen	208	44,3	198,9	38,3%	61,7%	84,8%	15,2%	49,0%	51,0%
Turnhout - Turnhout	88	43,1	207,1	13,0%	87,0%	70,2%	29,8%	71,1%	28,9%
Mol - Mol	59	47,2	246,2	32,1%	67,9%	71,1%	28,9%	64,6%	35,4%
Hoogstraten - Hoogstraten	48	45,0	304,2	6,1%	93,9%	64,3%	35,7%	68,3%	31,7%
Mechelen - Mechelen	47	41,9	162,8	37,3%	62,7%	78,1%	21,9%	62,5%	37,5%
Lier - Lier	46	48,7	245,3	28,2%	71,8%	62,4%	37,6%	61,1%	38,9%
Provincie Vlaams-Brabant - Provincie Vlaams-Brabant	44	58,4	309,7	18,1%	81,9%	63,5%	36,5%	77,0%	23,0%
Geel - Geel	42	45,7	181,0	36,2%	63,8%	71,8%	28,2%	45,3%	54,7%
Nederland - Nederland	42	53,1	305,8	8,5%	91,5%	43,3%	56,7%	69,7%	30,3%
Sint-Katelijne-Waver - Sint-Katelijne-Waver	37	50,8	208,4	29,6%	70,4%	63,5%	36,5%	60,5%	39,5%
Provincie Limburg - Provincie Limburg	33	64,8	262,6	9,6%	90,4%	28,5%	71,5%	83,5%	16,5%
Kontich - Kontich	32	34,1	160,2	22,9%	77,1%	63,4%	36,6%	44,3%	55,7%
Kasterlee - Kasterlee	30	58,3	252,7	58,5%	41,5%	80,1%	19,9%	71,9%	28,1%
Retie - Retie	30	46,3	278,9	17,2%	82,8%	61,7%	38,3%	53,2%	46,8%
Herselt - Herselt	29	60,3	245,3	38,9%	61,1%	85,7%	14,3%	37,2%	62,8%
Herentals - Herentals	28	47,6	227,2	29,5%	70,5%	60,6%	39,4%	57,7%	42,3%
Provincie Oost-Vlaanderen - Provincie Oost-Vlaanderen	27	47,5	287,2	3,8%	96,2%	72,2%	27,8%	71,7%	28,3%
Duffel - Duffel	26	31,1	163,7	25,5%	74,5%	81,0%	19,0%	48,6%	51,4%
Balen - Balen	25	48,3	257,5	14,9%	85,1%	73,6%	26,4%	73,9%	26,1%
Zoersel - Zoersel	24	56,3	248,0	14,5%	85,5%	64,6%	35,4%	61,9%	38,1%
Westerlo - Westerlo	24	47,3	238,4	15,2%	84,8%	91,9%	8,1%	51,4%	48,6%
Zandhoven - Zandhoven	22	48,1	272,5	34,1%	65,9%	84,1%	15,9%	25,8%	74,2%
Grobbendonk - Grobbendonk	22	32,7	161,6	8,5%	91,5%	76,5%	23,5%	47,2%	52,8%
Heist-op-den-Berg - Heist-op-den-Berg	21	55,9	303,5	10,9%	89,1%	69,2%	30,8%	36,3%	63,7%
Dessel - Dessel	21	58,0	218,6	24,1%	75,9%	48,0%	52,0%	44,7%	55,3%
Essen - Essen	20	57,3	252,7	34,8%	65,2%	91,3%	8,7%	35,0%	65,0%

Tabel 81: Populairste trajecten recreatieve fietsritten (FIETSONDERZOEK)

FIETSTRAJECT	Aantal	Motief fietsrit		Gebruik FKNW?		Kwaliteit fietstocht en -route				
		Om actief te sporten	Als ontspanning	Ja	Nee	Gem. score /10	Niet goed 1-5/10	Minder goed 6-7/10	Goed 8/10	Zeer goed 9-10/10
Antwerpen - Antwerpen	208	38,3%	61,7%	49,0%	51,0%	7,5	9,3%	29,2%	44,2%	17,3%
Turnhout - Turnhout	88	13,0%	87,0%	71,1%	28,9%	8,1	,0%	31,2%	30,9%	37,9%
Mol - Mol	59	32,1%	67,9%	64,6%	35,4%	8,1	1,6%	25,2%	35,0%	38,1%
Hoogstraten - Hoogstraten	48	6,1%	93,9%	68,3%	31,7%	8,3	,0%	19,6%	38,1%	42,2%
Mechelen - Mechelen	47	37,3%	62,7%	62,5%	37,5%	8,6	,0%	14,8%	27,8%	57,4%
Lier - Lier	46	28,2%	71,8%	61,1%	38,9%	7,8	7,4%	14,0%	45,6%	33,1%
Provincie Vlaams-Brabant – Provincie Vlaams-Brabant	44	18,1%	81,9%	77,0%	23,0%	8,2	3,3%	16,1%	44,5%	36,1%
Geel - Geel	42	36,2%	63,8%	45,3%	54,7%	7,9	1,2%	37,1%	29,7%	32,0%
Nederland - Nederland	42	8,5%	91,5%	69,7%	30,3%	8,4	2,2%	11,3%	44,1%	42,4%
Sint-Katelijne-Waver - Sint-Katelijne-Waver	37	29,6%	70,4%	60,5%	39,5%	7,9	2,6%	34,8%	28,8%	33,9%
Provincie Limburg - Provincie Limburg	33	9,6%	90,4%	83,5%	16,5%	7,6	18,3%	14,6%	40,9%	26,2%
Kontich - Kontich	32	22,9%	77,1%	44,3%	55,7%	8,1	,0%	23,6%	48,3%	28,1%
Kasterlee - Kasterlee	30	58,5%	41,5%	71,9%	28,1%	8,3	,0%	22,9%	43,0%	34,1%
Retie - Retie	30	17,2%	82,8%	53,2%	46,8%	8,3	,0%	18,2%	48,4%	33,5%
Herselt - Herselt	29	38,9%	61,1%	37,2%	62,8%	8,1	3,2%	19,4%	45,1%	32,2%
Herentals - Herentals	28	29,5%	70,5%	57,7%	42,3%	8,1	,0%	17,5%	56,5%	26,0%
Provincie Oost-Vlaanderen – Provincie Oost-Vlaanderen	27	3,8%	96,2%	71,7%	28,3%	8,2	,0%	16,3%	55,3%	28,4%
Duffel - Duffel	26	25,5%	74,5%	48,6%	51,4%	7,7	3,7%	37,7%	46,3%	12,3%
Balen - Balen	25	14,9%	85,1%	73,9%	26,1%	7,9	,0%	36,8%	28,3%	34,9%
Zoersel - Zoersel	24	14,5%	85,5%	61,9%	38,1%	8,4	,0%	20,2%	39,4%	40,4%
Westerlo - Westerlo	24	15,2%	84,8%	51,4%	48,6%	8,8	,0%	4,1%	37,8%	58,1%
Zandhoven - Zandhoven	22	34,1%	65,9%	25,8%	74,2%	8,1	,0%	24,5%	40,9%	34,7%
Grobbendonk - Grobbendonk	22	8,5%	91,5%	47,2%	52,8%	9,1	2,3%	5,5%	6,6%	85,6%
Heist-op-den-Berg - Heist-op-den-Berg	21	10,9%	89,1%	36,3%	63,7%	8,0	4,5%	20,3%	37,5%	37,7%
Dessel - Dessel	21	24,1%	75,9%	44,7%	55,3%	8,4	4,6%	2,4%	54,3%	38,7%
Essen - Essen	20	34,8%	65,2%	35,0%	65,0%	7,9	16,0%	13,3%	30,2%	40,5%

Tabel 82: Evaluatie trajecten recreatieve fietsritten (FIETSONDERZOEK)

INFORMATIEBRONNEN		
<b>Infobronnen</b>		
	1813	100,0%
Websites of online routeplatforms	738	40,7%
Eigen positieve ervaringen	584	32,2%
Fietskaarten	527	29,1%
Informatie van vrienden, familie, kennissen of collega's	444	24,5%
Folders, brochures of drukwerk	171	9,4%
Mobiele applicaties	138	7,6%
Zoekrobot (Google...)	133	7,3%
Informatie of advertenties in de media (kranten, tijdschriften, radio of TV)	80	4,4%
Informatie van plaatselijke toeristische dienst	62	3,4%
Sociale media (Facebook...)	41	2,3%
Digitale mailing of nieuwsbrief, blogs...	24	1,3%
Informatie van logiesuitbater	11	0,6%
Cadeaubon	10	0,5%
Beurs	9	0,5%
Informatie van touroperator	7	0,4%
Andere bron, namelijk:	92	5,0%
Ik weet het niet meer/lk heb geen informatiebron gebruikt	229	12,6%
<b>Websites of online routeplatforms</b>		
	738	40,7%
www.fietsnet.be	492	66,7%
www.routeyou.com	191	25,9%
www.vlaanderen-fietsland.be	182	24,6%
www.kempen.be	119	16,2%
www.scheldeland.be	86	11,6%
www.route.nl	85	11,5%
Website provincie	58	7,9%
Websites gemeenten	37	5,0%
Reserverings- of boekingsite (booking.com, weekendjeweg,...)	13	1,8%
Website Logeren in Vlaanderen	12	1,6%
Travelbird	10	1,4%
Beoordelings- of reviewsite (Zoover, Tripadvisor,...)	7	0,9%
Website logies	2	0,3%
Website touroperator, nl	2	0,2%
Andere website of online routeplatform	95	12,9%
<b>Mobiele applicaties</b>		
	138	7,6%
Fiets gps	62	45,4%
Fiets!-app	41	29,6%
FietsKompas-app	2	1,4%
Andere mobiele applicatie	46	33,6%

<b>Folders, brochures of drukwerk</b>		
	171	9,4%
Knooppunter	91	53,5%
Brochure van toeristische regio of provincie	76	44,5%
Gedrukte nieuwsbrief of infoblad	37	21,8%
Boek Logeren in Vlaanderen Vakantieland	23	13,5%
Brochure of routeboekje van touroperator	6	3,3%
Andere gedrukte publicatie	19	11,0%
<b>Fietskaarten</b>		
	527	29,1%
Fietskaart Kempen	335	63,5%
Fietskaart Scheldeland	128	24,2%
Infobord langs het fietsknooppuntennetwerk	125	23,8%
Flyer themaroute	30	5,7%
Andere (fiets)kaart	91	17,2%
<b>Media</b>		
	80	4,4%
Artikel, reportage, bijlage, advertentie in krant	53	66,8%
Artikel, reportage, bijlage, advertentie in tijdschrift	45	55,9%
Televisieprogramma of spot	15	19,2%
Radioprogramma of spot	8	9,5%

Tabel 83: Informatiebronnen recreatieve fietsers (FIETSONDERZOEK)



## Bijlage 2 : vragenlijst fietsonderzoek

### Fietsonderzoek Provincie Antwerpen

Beste fietser

Hartelijk dank voor je interesse in het Fietsonderzoek van de Provincie Antwerpen! Onlangs maakte je een fietsrit of -tocht in onze provincie. De provincie wil haar fietsers graag beter leren kennen om zo een **beter fietsbeleid** te voeren, en dit zowel voor het fietsen als sport, recreatie of ontspanning als voor andere verplaatsingen zoals school, werk of winkel. Jouw antwoorden op deze vragenlijst dragen bij aan nog meer en **beter fietsplezier** in de provincie Antwerpen!

Het invullen van de vragenlijst duurt een 10-tal minuutjes.

Voor de kwaliteit van het onderzoek is het belangrijk dat slechts 1 persoon per fietsgezelschap de vragenlijst invult. Deze persoon moet minimum 16 jaar zijn.

Met je deelname maak je kans op één van de **prijzen**, waaronder het winnen van **een elektrische fiets of een fietsweekend voor twee personen**.

Wij danken je alvast voor je medewerking aan ons fietsonderzoek.

Heb je een vraag over deze vragenlijst of over het fietsonderzoek? Neem dan contact op met Steunpunt fiets, Koningin Elisabethlei 22, 2018 Antwerpen, tel. 03 240 66 25 of [fietsen@provincieantwerpen.be](mailto:fietsen@provincieantwerpen.be)

**DEEL 1: START ENQUÊTE – DMOB + TPA**

---

**1. a) Hoe ben je bij deze enquête terechtgekomen?**

- Via een flyer die ik ontving tijdens een fietstocht → **1b**
- Een paneel langs de weg → **1c**
- Via e-mail → **1d**
- Via Twitter → **1d**
- Via Facebook → **1d**
- Via de provinciale website → **1d**
- Via familie, een vriend, kennis of collega → **1d**
- Een vraag van mijn school of werkgever → **1d**
- Op een andere manier, namelijk..... → **1d**

**b) Indien 'via flyer' in 1a :**

**In welke gemeente ontving je deze flyer?**

< alfabetische dropdown lijst met gemeenten + categorie 'weet ik niet meer precies' >

We zijn benieuwd naar je fietsgebruik. Baseer je voor de volgende vragen op de fietsrit die je maakte toen je de flyer kreeg.

**c) Indien 'via paneel' in 1a :**

**Waar ben je het paneel langs de weg tegengekomen?**

< alfabetische dropdown lijst met gemeenten + categorie 'weet ik niet meer precies' >

We zijn benieuwd naar je fietsgebruik. Baseer je voor de volgende vragen op de fietsrit die je maakte toen je het paneel langs de weg opmerkte.

**d) Elk ander antwoord in vraag 1a:**

We zijn benieuwd naar je fietsgebruik. Baseer je voor de volgende vragen op de rit of verplaatsing die je laatst maakte met de fiets.

**2. a) Wat was de reden van deze verplaatsing met de fiets?**

Meerdere antwoorden mogelijk.

- |   |             |
|---|-------------|
| <input type="checkbox"/> Op weg van of naar het werk                                | Functioneel |
| <input type="checkbox"/> Op weg van of naar school                                  | Functioneel |
| <input type="checkbox"/> Op weg van of naar een bus- of tramhalte                   | Functioneel |
| <input type="checkbox"/> Op weg van of naar een station                             | Functioneel |
| <input type="checkbox"/> Op weg van of naar de kinderopvang                         | Functioneel |
| <input type="checkbox"/> Op weg van of naar een vrijetijdsbesteding/hobby/sportclub | Functioneel |
| <input type="checkbox"/> Verplaatsing tijdens de werkuren, dienstverplaatsing       | Functioneel |
| <input type="checkbox"/> Om boodschappen te doen                                    | Functioneel |
| <input type="checkbox"/> Om familie / vrienden bezoeken                             | Functioneel |
| <input type="checkbox"/> Om actief te sporten                                       | Recreatief  |
| <input type="checkbox"/> Als ontspanning (bv. een fietstocht, fietsvakantie ... )   | Recreatief  |
| <input type="checkbox"/> Andere, namelijk, .....                                    | Functioneel |

*Indien meerdere redenen aangeduid (enkel aangeduide redenen worden getoond):*

**b) Welke van deze was de voornaamste reden van deze verplaatsing met de fiets?**

Slechts één antwoord mogelijk.

< antwoord is bepalend voor in te vullen vragenlijstdelen : functioneel (deel 2 + 3 + 6 + 7) OF recreatief (deel 2 + 4/5 + 6 + 7) >

DEEL 2: ALGEMEEN LUIK VRAGENLIJST FUNCTIONEEL + RECREATIEF – DMOB + TPA

---

TIJD, PLAATS EN AFSTAND

**3. Wanneer maakte je deze fietsrit of fietstocht?**

Gelieve hieronder de datum als volgt in te vullen: dd-mm-jjjj.

Bijvoorbeeld: 23-05-2017.

\_\_-\_\_-\_\_\_\_

O Weet ik niet meer precies

**4. a) Hoe laat begon je aan je fietsrit?**

Het gaat enkel om het fietstraject zelf. De eventuele verplaatsing naar het vertrekpunt van je fietsrit telt niet mee.

Gelieve je antwoord als volgt te noteren: uu:mm.

Bijvoorbeeld: 09:00 of 14:30.

\_\_:\_\_uur

O Weet ik niet meer precies

**b) Hoe laat beëindigde je je fietsrit?**

Het gaat enkel om het fietstraject zelf. De eventuele verplaatsing na afloop van je fietsrit telt niet mee.

Gelieve je antwoord als volgt te noteren: uu:mm.

Bijvoorbeeld: 09:00 of 14:30.

\_\_:\_\_uur

O Weet ik niet meer precies

**5. a) Waar vertrok je met je fietsrit?**

- In de provincie Antwerpen
- In de provincie Limburg
- In de provincie Oost-Vlaanderen
- In de provincie Vlaams-Brabant
- In de provincie West-Vlaanderen
- In Brussel of Wallonië
- In Nederland
- In een ander land
- Weet ik niet meer precies

Voor elke provincie:

**b) Waar was het startpunt van je fietsrit?**

< alfabetische dropdown lijst met gemeenten + categorie 'weet ik niet meer precies' >

Indien functionele verplaatsing:

**c) Weet je nog het adres/de straat waar je vertrokken bent?**

< open tekstveld, niet verplicht in te vullen >

*Indien recreatieve verplaatsing:*

**6. a) Was de aankomstplaats van je fietsrit dezelfde als je vertrekpunt?**

- Ja, ik reed naar een specifieke bestemming en fietste ook weer terug
- Ja, ik deed meerdere bestemmingen aan en fietste ook weer terug
- Ja, ik maakte met de fiets een rondrit zonder specifieke bestemming(en)
- Nee, ik reed naar een specifieke bestemming, maar ik fietste niet terug naar mijn vertrekpunt
- Nee, ik deed meerdere bestemmingen aan, maar ik fietste niet terug naar mijn vertrekpunt

*Indien ja, heen-en-terug (eerste antwoordoptie in vraag 6a):*

**6.b) Volgde je voor de heen- en terugrit hetzelfde traject met de fiets?**

- Ja
- Nee

*Indien functionele verplaatsing:*

**7. a) Was de aankomstplaats van je fietsrit dezelfde als je vertrekpunt?**

- Ja
- Nee

**7.b) Maakte je deze fietsrit die dag heen-en-terug?**

- Ja
- Nee

*Indien ja, heen-en-terug:*

**7.c) Volgde je voor de heen- en terugrit hetzelfde traject met de fiets?**

- Ja
- Nee

Indien vraag 6 (recreatief) of 7 (functioneel) = nee, vertrek- en aankomstplaats zijn niet dezelfde:

**8. a) Waar eindigde je met je fietsrit?**

- In de provincie Antwerpen
- In de provincie Limburg
- In de provincie Oost-Vlaanderen
- In de provincie Vlaams-Brabant
- In de provincie West-Vlaanderen
- In Brussel of Wallonië
- In Nederland
- In een ander land
- Weet ik niet meer precies

Voor elke provincie:

**b) Waar was de aankomstplaats van je fietsrit?**

< alfabetische dropdown lijst met gemeenten + categorie 'weet ik niet meer' >

Indien functionele verplaatsing:

**c) Weet je nog het adres/de straat waar je jouw fietsrit beëindigde?**

< open tekstveld, niet verplicht in te vullen >

**9. Welke afstand heb je op de fiets afgelegd?**

Gelieve hieronder een schatting te geven van de fietsafstand in kilometer van vertrek tot bestemming, afgerond tot op één getal na de komma. Het gaat enkel om het fietstraject zelf. De eventuele verplaatsingen naar het vertrekpunt of na afloop van je fietsrit tellen niet mee.

XXX,X kilometer

Ik heb absoluut geen idee

## VERVOERMIDDEL VOOR- EN NA-TRAJECTEN

**10.a) Gebruikte je een ander vervoermiddel dan de fiets om naar het startpunt van je fietsrit te gaan?**

- Ja → ga naar 10b
- Nee → ga naar 11

**b) Met welk(e) vervoermiddel(en) ging je naar het startpunt van je fietsrit?**

Meerdere antwoorden mogelijk.

- Auto
- Te voet
- Openbaar vervoer: bus of tram
- Openbaar vervoer: trein
- Ander vervoermiddel, namelijk: .....

**11. a) Gebruikte je na je fietsrit een ander vervoermiddel dan de fiets om naar je woon- of verblijfplaats terug te keren of om verder door te reizen naar je eindbestemming (bv. werk, school, ...)?**

- Ja → ga naar 11b
- Nee → ga naar 12

**b) Met welk(e) vervoermiddel(en) keerde je na je fietsrit naar je woon- of verblijfplaats terug of reisde je verder naar je eindbestemming?**

Meerdere antwoorden mogelijk.

- Auto
- Te voet
- Openbaar vervoer: bus of tram
- Openbaar vervoer: trein
- Ander vervoermiddel, namelijk: .....

## TYPE FIETS

### 12.a) Was de fiets die je gebruikte voor deze fietsrit ... ?

- Een eigen fiets
- Een deelfiets (zoals bv Vélo, Bluebike, ...)
- Een gehuurde fiets (betaald: via fietsverhuur, logies, ...)
- Een geleende fiets (gratis: via familie, vriend, kennis, collega, logies, ...)
- Een bedrijfsfiets/leasefiets

### b) Was deze fiets .... ?

- Een fiets met elektrische trapondersteuning tot 25km/u
- Een fiets met elektrische trapondersteuning tot 45km/u
- Geen elektrische fiets

### c) Met welk type fiets maakte je deze fietsrit?

- (Gewone) stadsfiets
- Hybride fiets
- Mountainbike
- Racefiets
- Tandem
- Bakfiets
- Stepperbike\*
- Trekking-fiets
- Vouwfiets
- Ligfiets/velomobiel\*
- Driewielerfiets
- Ander type fiets, namelijk:...

\* Een stepperbike is een combinatie tussen een fiets en een step waarbij je heen en weer stept op voetplanken en je lichaam rechtop blijft.

\* Een velomobiel is een fiets die (vrijwel) geheel overdekt is en meestal op drie wielen rijdt. De meeste velomobielen hebben een houding en aandrijving die overeenkomt met ligfietsen.

## GEZELSCHAP

### 13. a) Maakte je deze fietsrit ... ?

- Alleen → ga naar 14
- In gezelschap

#### b) In welk gezelschap maakte je deze fietsrit?

Meerdere antwoorden mogelijk.

- Met mijn partner
- Met mijn kind(eren)
- Met familie
- Met vrienden, kennissen, collega's
- In vereniging, groep
- Met medereizigers van een georganiseerde reis
- Andere, namelijk: ...

#### b) Uit hoeveel personen bestond je fietsgezelschap (inclusief jezelf)?

Gelieve hieronder het aantal personen in te vullen, jezelf meegerekend.

Geef een schatting indien je in een grote groep fietste.

xxx personen

#### c) Hoeveel personen van het gezelschap waarin je fietste (inclusief jezelf), zijn ...

Gelieve hieronder per leeftijdsgroep het aantal personen in te vullen, jezelf meegerekend.

jonger dan 6 jaar	XX	personen
6 t/m 12 jaar	XX	personen
13 t/m 17 jaar	XX	personen
18 t/m 24 jaar	XX	personen
25 t/m 39 jaar	XX	personen
40 t/m 49 jaar	XX	personen
50 t/m 64 jaar	XX	personen
65 t/m 74 jaar	XX	personen
75 jaar of ouder	XX	personen



DEEL 3: INDIEN FUNCTIONELE FIETSVERPLAATSING – DMOB

---

KENMERKEN RIT

14. Hoe vaak fiets je dit traject?

- Meerdere keren per week
- Ongeveer 1 keer per week
- Meerdere keren per maand
- Ongeveer 1 keer per maand
- Minder dan 1 keer per maand
- Eenmalig

*Indien minstens meerdere keren per maand:*

15. Je geeft aan dat je deze fietsrit meerdere keren per week of per maand doet?  
Op welke dagen is dat dan meestal?

Meerdere antwoorden mogelijk.

- Maandag
- Dinsdag
- Woensdag
- Donderdag
- Vrijdag
- Zaterdag
- Zondag

16. a) Ken je onderstaand logo?



- Ja
- Nee

16 b) Gebruik(te) je voor deze fietsrit een fietsstrade?

- Ja (→ ga eerst naar deel Fietsstrade)
- Nee (→ ga direct naar deel Fietsroute)
- Weet niet (→ ga direct naar deel Fietsroute)

## FIETSOSTRADE

### 17. Welke fietsostrade gebruik(te) je voor deze fietsrit (het meest)?

< kaart tonen : <http://www.provant.be/mobiliteit/fietsen/fietsostrades/> >

Slechts één antwoord mogelijk.

- F1 Antwerpen-Mechelen-Brussel
- F101 Mol-Lommel
- F106 Aarschot-Herentals
- F107 Antwerpen-knooppunt Ranst
- F11 Antwerpen-Lier
- F13 Antwerpen-Boom
- F14 Antwerpen-Roosendaal (via Essen)
- F15 Turnhout-Schoten (jaagpad)
- F16 Lier-Lint
- F17 Lier-Boom/Willebroek (via Netedijk)
- F18 Sint-Niklaas – Temse - Willebroek - Mechelen
- F19 Dendermonde – Puurs
- F4 Antwerpen-Gent (via Beveren-Sint-Niklaas)
- F5 Antwerpen-Hasselt (via Albertkanaal: Herentals-Tessenderlo)
- FR10 Ringfietspad Antwerpen
- Een andere fietsostrade, namelijk: ...

### 18. Wanneer gebruikte je deze fietsostrade voor het eerst?

- enkele dagen geleden
- enkele weken geleden
- enkele maanden geleden
- langer dan een jaar geleden
- langer geleden, nl. X jaar geleden

### 19. Als je de kwaliteit van de fietsostrade beoordeelt op een schaal van 1 (heel slecht) tot 10 (uitstekend), welke score geef je dan?

1 – Heel slecht	2	3	4	5	6	7	8	9	10 – Uitstekend
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

### 20. Wat zijn voor jou de troeven van de fietsostrade?

Geef maximum 3 antwoorden.

.....  
.....  
.....

Niets bepaald

### 21. Wat moet er volgens jou gebeuren om de kwaliteit van de fietsostrade te verbeteren?

Geef maximum 3 antwoorden.

.....  
.....  
.....

Niets bepaald

## FIETSROUTE

**22. In welke mate zijn er op de fietsroute die je volg(t)de ...**

	Helemaa I geen	Heel weinig	Eerder weinig	Eerder veel	Heel veel	Geen idee
dubbelrichtingsfietspaden						
eenrichtingsfietspaden						
fietswegen zonder autoverkeer						
wegen met weinig verkeer zonder fietspaden						
wegen met druk verkeer zonder fietspaden						

**23. Als je de kwaliteit van je fietsroute beoordeelt op een schaal van 1 (heel slecht) tot 10 (uitstekend), welke score geef je dan?**

1 – Heel slecht	2	3	4	5	6	7	8	9	10 – Uitstekend
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**24. Wat zijn voor jou de troeven van goede fietsinfrastructuur?**

Geef maximum 3 antwoorden.

.....  
.....  
.....

Niets bepaald

**25. Wat moet er volgens jou veranderen om de kwaliteit van deze fietsroute te verbeteren?**

Geef maximum 3 antwoorden.

.....  
.....  
.....

Niets bepaald

**26. Welke hulpmiddelen gebruik(te) je om je fietsroute te plannen?**

Meerdere antwoorden mogelijk.

- Geen enkele, ik ken de weg
- Fietsknooppunten
- Fiets-GPS
- Google Maps
- Andere, namelijk: ....

## ALTERNATIEVEN VOOR FIETS

27. Is de fiets volgens jou het snelste vervoermiddel voor de verplaatsing die je maakt(e)?

- Ja
- Neen
- Weet niet

28. Gebruik je om deze verplaatsing te maken ... ?

- (Bijna) altijd de fiets -> **ga naar vraag 31**
- Meestal de fiets -> **ga naar vraag 29 en 30**
- Meestal een ander vervoermiddel -> **ga naar vraag 29 en 30**

29. Wat zijn de **belangrijkste** redenen waarom je soms of meestal voor een ander vervoermiddel dan de fiets kiest om deze verplaatsing te maken?

Gelieve de 3 belangrijkste redenen aan te duiden. <3 niet verplicht, 1 wel>

- Omdat de fietsroute niet veilig is
- Omdat ik te ver moet rondrijden voor een comfortabele, autoluwe route
- Omdat dit afhankelijk is van het weer of de seizoenen
- Omdat er in sommige periodes minder file is
- Het feit dat de auto beschikbaar is
- Omdat ik beschik over een bedrijfswagen, tankkaart, voldoende gratis parking op het werk, ...
- Omdat het sneller is dan op de fiets
- Omdat er een goede verbinding is met het openbaar vervoer
- Omdat ik (veel) bagage meeneem
- Omwille van een fysieke beperking
- Vanwege het reisgezelschap
- Vanwege het tijdstip (bijvoorbeeld 's avonds onveilig gevoel)
- Vanwege een vervolgreis (bijvoorbeeld zakelijke reis)
- Omdat ik onderweg nog elders naar toe wil (bv. iemand afhalen of een boodschap doen)
- Andere reden, namelijk...

30. Wanneer of waarom zou je (nog) vaker de fiets nemen om deze verplaatsing te maken?

Gelieve de 3 belangrijkste redenen aan te duiden. <3 niet verplicht, 1 wel>

- Als de fietsroute veiliger zou zijn
- Als ik minder ver moet rondrijden voor een comfortabele, autoluwe route
- Als ik met de fiets het snelst zou zijn
- Als de volledige route goed aangegeven is
- Als ik er (meer) fietsvergoeding voor krijg
- Als ik zou beschikken over een elektrische fiets
- Als ik zou beschikken over een bedrijfsfiets
- Om dat het goed is voor mijn gezondheid, om meer beweging te hebben
- Als het wegdek beter is
- Als de wegen fietsvriendelijker zijn
- Om geld te besparen
- Om bij te dragen aan een beter milieu
- Als ik mijn auto niet meer gratis en/of dicht bij het werk kan parkeren
- Om files te vermijden
- Als er op school of het werk meer faciliteiten zouden zijn voor fietsers (bv. douche)
- Andere reden, namelijk.....
- Ik wil de fiets niet (nog) vaker gebruiken voor deze verplaatsing

**DEEL 4: INDIEN RECREATIEVE FIETSVERPLAATSING – TPA**

---

**TYPE RECREATIEVE FIETSER**

**31. Maakte je fietstocht deel uit van een vakantie, met minimaal 1 overnachting op een tijdelijke verblijfplaats (bv. hotel, B&B, vakantiewoning, camping, ...)?**

- Ja, van een fietsvakantie (fietsen was het hoofddoel van de vakantie)
- Ja, van een gewone vakantie (fietsen was niet het hoofddoel van de vakantie)
- Neen

*Indien JA:*

**31a. Overnachtte je op deze vakantie in de provincie Antwerpen?**

- Ja
- Neen
- Weet niet

*Indien JA, gewone vakantie:*

**31b. Wat is het meest van toepassing op je fietstocht?**

- Ik vertrok binnen een straal van 20 km van mijn vakantieverblijfplaats om een fietstocht te maken
- Ik verplaatste me meer dan 20 km van mijn vakantieverblijfplaats om een fietstocht te maken

*Indien NEEN:*

**31c. Wat is het meest van toepassing op je fietstocht?**

- Ik vertrok binnen een straal van 20 km van mijn woon- of verblijfplaats om een fietstocht te maken
- Ik verplaatste me meer dan 20 km van mijn woon- of verblijfplaats om een fietstocht te maken

*Indien optie 2 in 31b of 31c:*

**31d. Hoeveel tijd besteedde je in totaal aan deze uitstap, inclusief de reistijd van en naar het start- en eindpunt van je fietstocht?**

- Minder dan 4 uur
- 4 uur of meer

## TYPE FIETSTOCHT

### 32. Wanneer je terugdenkt aan je fietstocht, was deze fietstocht dan voornamelijk ...

Slechts één antwoord mogelijk.

- een willekeurige route op het fietsknooppuntennetwerk → *vraag 37*
- een uitgestippelde/uitgewerkte route op het fietsknooppuntennetwerk → *vraag 33*
- een thematische route op het fietsknooppuntennetwerk → *vraag 36*
- een thematische route, maar niet op het fietsknooppuntennetwerk → *vraag 36*
- ene route op andere paden of wegen → *vraag 37*

#### TOELICHTING

- een fietsknooppuntennetwerk volgt knooppuntnummers; men volgt willekeurig de nummers of de uitgestippelde/uitgewerkte routebeschrijving is gebaseerd op nummers
- een thematische route op het fietsknooppuntennetwerk; men volgt een vooraf uitgestippelde route rond een bepaald thema uit een folder, gebaseerd op nummers
- een thematische route, maar niet op het fietsknooppuntennetwerk; men volgt andere bordjes of baseert zich op een route rond een bepaald thema uit een folder; de routebeschrijving is niet gebaseerd op nummers

### 33. Hoe zou je jouw fietstocht via het knooppuntennetwerk het best omschrijven?

- Een ZELF uitgestippelde route, TER PLEKKE uitgestippeld
- Een ZELF uitgestippelde route, OP VOORHAND uitgestippeld
- Een suggestieroute, uitgestippeld door een toeristische dienst, logies, touroperator of andere organisatie
- Andere, namelijk ...

### 34. Wijzigde je het geplande traject nog tijdens het fietsen door andere knooppunten te volgen dan gepland?

- Ja → *vraag 35*
- Neen → *vraag 37*

### 35. Wat was de belangrijkste reden voor de wijziging van je traject?

Slechts één antwoord mogelijk.

- Problemen op het traject: wegwerkzaamheden
- Problemen op het traject: staat van het wegdek (gaten, overdreven modderig, ...)
- Fietsrit was te kort: nog tijd over voor een langere fietstocht
- Fietsrit was te kort: nog zin om wat meer te fietsen
- Fietsrit bleek te lang door tijdsnood
- Fietsrit bleek te lang omwille van vermoeidheid
- Vergist, bordjes niet gezien, bordjes weg
- Slechte weersomstandigheden (onverwachte regen, wind, ...)
- Pech met de fiets
- Voorziene stopplaats (café, restaurant, ...) langs het netwerk was gesloten

- Eet- of drankgelegenheid en/of speelplein gezocht in de buurt van het fietsnetwerk
- Kinderen werden lastig
- Alternatief traject sprak meer aan
- Andere reden, namelijk...

**36.a) Welke themafietsroute volgde je?**

.....

Weet ik niet meer precies

**b) Om welke reden(en) koos je voor een themaroute?**

Meerdere antwoorden mogelijk.

- Dichtbij woon- of verblijfplaats
- Gemakkelijk: kant-en-klare fietstocht
- Garantie voor de inhoudelijke kwaliteit van de route (mooie omgeving, bezienswaardigheden, beleving)
- Interesse voor het specifieke thema
- Zo aangeboden door het logies
- Andere, namelijk ...

**MOTIEVEN**

**37. In welke mate ga je akkoord met de volgende uitspraken?**

< items roteren >

	Helemaal niet akkoord	Niet akkoord	Neutraal	Akkoord	Helemaal akkoord
Ik ga fietsen om gezellig samen te zijn met vrienden of familie	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik ga fietsen om tot rust te komen, het dagelijkse leven even opzij te zetten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik ga fietsen om te genieten van een mooie omgeving	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik ga fietsen om nieuwe en unieke plaatsen te ontdekken	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik ga fietsen voor de fysieke uitdaging, om gezond te blijven en mijn conditie op peil te houden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik vind het leuk om tijdens het fietsen iets meer te weten te komen over de natuur	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik vind het leuk om tijdens het fietsen iets meer te weten te komen over cultuur	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Een terrasje/cafeetje doen , luieren, lekker in het zonnetje zitten, is voor mij het hoogtepunt van de fietstochten die ik maak	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik ga fietsen om mij helemaal over te geven aan mijn liefde voor de natuur, de planten- en dierenwereld	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Als ik ga fietsen wil ik zorgeloos kunnen genieten van een comfortabel fietstraject	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik ga fietsen voor het avontuur: uitdagende trajecten, het zoeken naar de juiste weg, ...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>



## KEUZE LOCATIE FIETSTOCHT

### 38. Waarom koos je die dag voor een fietstocht in de provincie Antwerpen?

Meerdere antwoorden mogelijk.

- Dichtbij woonplaats
- Dichtbij (vakantie)verblijfplaats
- Aanbevolen fietstocht (bv; in een artikel, op online routeplatform, door logies, ...)
- Nieuwe streek ontdekken
- Ervaring met deze streek, ik hou van deze streek
- Kwaliteit van het Antwerpse fietsroutenetwerk
- Aantrekkelijk landschap en mooie natuur om door te fietsen
- Aantrekkelijke dorpskernen of stadjes in de regio
- Afwisseling in het fietslandschap
- Interessante historische gebouwen in de regio
- Interessante musea in de regio
- Kindvriendelijk inzake fietsen
- Leuke horecagelegenheden
- Maakte onderdeel uit van het geboekte arrangement
- Andere, namelijk....

### 39. a) Heb je andere fietsbestemmingen overwogen voor deze fietstocht?

- Ja
- Nee → *vraag 40*

### b) Welke andere fietsbestemming heb je overwogen?

Meerdere antwoorden mogelijk.

- Een andere bestemming in de provincie Antwerpen
- Een bestemming in een andere Vlaamse provincie
- Een bestemming in Brussel of Wallonië
- Een bestemming in Nederland
- Een bestemming in een ander land, namelijk: ...

*Indien een bestemming in een andere Vlaamse provincie:*

### c) Welke andere Vlaamse provincie had je als alternatieve fietsbestemming in gedachten?

Meerdere antwoorden mogelijk.

- Oost-Vlaanderen
- Vlaams-Brabant
- Limburg
- West-Vlaanderen
- Ik had geen specifieke provincie in gedachten

## INFORMATIEBRONNEN

### 40. Welke informatiebronnen gebruikte je, hetzij vooraf als inspiratie of ter voorbereiding van je fietstocht of fietsvakantie, hetzij tijdens je fietstocht of fietsvakantie zelf?

Meerdere antwoorden mogelijk.

- Informatie van vrienden, familie, kennissen of collega's
- Websites of online routeplatforms -> **40b**
- Sociale media (Facebook, ...)
- Digitale mailing of nieuwsbrief, blogs, ...
- Zoekrobot (Google, ...)
- Mobiele applicaties -> **40c**
- Folders, brochures of drukwerk -> **40d**
- Fietskaarten -> **40e**
- Informatie of advertenties in de media (kranten, tijdschriften, radio of TV) -> **40f**
- Eigen positieve ervaringen
- Informatie van logiesuitbater
- Informatie van touroperator
- Informatie van plaatselijke toeristische dienst
- Cadeaubon
- Beurs
- Andere bron, nl. ....
- Ik weet het niet meer / Ik heb geen informatiebron gebruikt

#### b) Welke online informatie of websites gebruikte je?

Meerdere antwoorden mogelijk.

- www.kempen.be
- www.scheldeland.be
- www.routeyou.com
- www.fietsnet.be
- www.vlaanderen-fietsland.be
- www.route.nl
- Travelbird
- Website logies
- Website touroperator, nl.....
- Website Logeren in Vlaanderen
- Website provincie
- Websites gemeenten
- Reserverings- of boekingsite (booking.com, weekendjeweg,...)
- Beoordelings- of reviewsite (Zoover, Tripadvisor,...)
- Andere website of online routeplatform, nl. ....

#### c) Welke mobiele applicaties gebruikte je?

Meerdere antwoorden mogelijk.

- Fiets!-app
- FietsKompas-app
- Fiets gps
- Andere mobiele applicatie, nl. ....

#### d) Welke folders, brochures of drukwerk gebruikte je?



Meerdere antwoorden mogelijk.

- Boek Logeren in Vlaanderen Vakantieland
- Brochure of routeboekje van touroperator
- Brochure van toeristische regio of provincie
- Gedrukte nieuwsbrief of infoblad
- Knooppunter
- Andere gedrukte publicatie, nl. ....

**e) Welke fietskaarten gebruikte je?**

Meerdere antwoorden mogelijk.

- Fietskaart Kempen
- Fietskaart Scheldeland
- Infobord langs het fietsknooppuntennetwerk
- Flyer themaroute
- Andere (fiets)kaart, nl. ....

**f) Om welke media ging het?**

Meerdere antwoorden mogelijk.

- Televisieprogramma of spot, nl. ...
- Radioprogramma of spot, nl. ...
- Artikel, reportage, bijlage, advertentie in krant, nl. ...
- Artikel, reportage, bijlage, advertentie in tijdschrift, nl. ...

## ACTIVITEITEN

41. **Maakte je tijdens je fietstocht ergens een tussenstop of nam je een pauze?**

- Ja
- Nee → *vraag 43*

42. **Welke activiteiten heb je ondernomen tijdens je fietstocht of naar aanleiding van een stop of pauze tijdens je fietstocht?**

Meerdere antwoorden zijn mogelijk.

- Iets eten in een horecazaak
- Alleen iets drinken in een horecazaak
- Even rusten, genieten
- Picknicken onderweg
- Aankoop voeding in een winkel
- Aankoop niet-voeding in een winkel
- Bezoek museum, tentoonstelling, kerk, brouwerij, ...
- Bezoek aan een speeltuin, attractie
- Bezoek aan een evenement, festiviteit
- Bezoek aan een stad/gemeente (enkel indien echt tijd genomen voor een bezoek, niet enkel doorheen gefietst)
- Bezoek aan (het onthaal of bezoekerscentrum van) een natuurgebied (niet enkel doorheen gefietst)
- Bezoek aan een agrarisch of ambachtelijk bedrijf
- Boottocht
- Wandeling
- Bezoek familie en/of vrienden
- Infobord met uitleg over een monument, natuur,... lezen
- Andere, namelijk....

## BESTEDINGEN

43. Gaf je in verband met je fietstocht in de provincie Antwerpen geld uit?

- Ja  
 Neen → *vraag 45*

44. Hoeveel geld besteedde je in het kader van deze fietstocht aan de volgende activiteiten? Gelieve een schatting te maken van jouw (gezins)uitgaven als je het exacte bedrag niet meer weet.

	Gemaakte kosten in euro ?	Voor hoeveel personen ?	Geen idee
Entree(kaartjes), toegangsgelden attracties	XXX	XXX	0
Souvenirs			
Iets eten en drinken in lokale horecazaak			
Enkel iets drinken in een lokale horecazaak			
Dranken en/of voeding in een winkel			
Aankoop streekproducten			
Fietskaart(en), themaroutekaart(en)			
Huur van een fiets			
Vervoerskosten, gemaakt in deze regio/provincie			
Parkeren			
Andere kosten			

Indien andere kosten:

**b) Kan je aangeven welke andere kosten je tijdens deze fietstocht maakte?**

**TEVREDENHEID**

45. In welke mate ben je tevreden over je fietstocht en de fietsroute die je volgde? Geef je oordeel op een schaal van 1 (helemaal niet tevreden) tot 10 (heel erg tevreden).

<b>1 – Helemaal niet tevreden</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10 – Heel erg tevreden</b>
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Indien score <6/10

46. **Waarom ben je niet (echt) tevreden over de fietstocht die je maakte?**

Geen specifieke reden

47. **Wanneer je terugdenkt aan jouw fietsrit, hoe zou je dan onderstaande aspecten beoordelen inzake tevredenheid?**

Als een aspect niet relevant is voor jou of je fietstocht, duid dan NVT (niet van toepassing) aan.

- 1 = helemaal niet tevreden
- 2 = eerder niet tevreden
- 3 = tevreden noch ontevreden
- 4 = eerder tevreden
- 5 = heel erg tevreden
- NVT = niet van toepassing

Aspect	1	2	3	4	5	NVT
<b>BEWEGWIJZERING</b>						
Voldoende knooppuntenbordjes	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Onbeschadigde knooppuntenbordjes	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Properheid knooppuntenbordjes	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Herkenbaarheid knooppuntenbordjes	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Leesbaarheid knooppuntenbordjes (lettertype en – grootte)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Voldoende infoborden met overzicht van de routes	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
<b>INFRASTRUCTUUR</b>						
Voldoende rustplaatsen (zitbanken, picknickplaats)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Veilige fietsenstalling bij stopplaatsen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Voldoende laadpunten voor elektrische fiets onderweg	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Voldoende vuilnisbakken	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kwaliteit van fietspaden (verharding, goede staat, onderhoud)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Voldoende brede fietspaden	0	0	0	0	0	0
Veilige oversteekplaatsen	0	0	0	0	0	0
Mogelijkheid rustig fietsen (drukke, snelle en langzame fietsers die rekening houden met elkaar, geen gemotoriseerd verkeer)	0	0	0	0	0	0
Parkeermogelijkheden voor de auto bij het startpunt	0	0	0	0	0	0
<b>HORECA EN BELEVING</b>						
Drankgelegenheden lang het traject	0	0	0	0	0	0
Eetgelegenheid langs het traject	0	0	0	0	0	0
Aantrekkelijkheid van het landschap	0	0	0	0	0	0
Bezienswaardigheden langs of in de buurt van het fietsroutenetwerk	0	0	0	0	0	0
Speelmogelijkheden voor kinderen onderweg	0	0	0	0	0	0

48. Heb je nog opmerkingen in verband met bovenstaande aspecten of in het algemeen met betrekking tot het fietsknooppuntennetwerk in de provincie Antwerpen?

- Neen
- Ja, namelijk: ...

49. a) Ben je bekend met de Routedokter?

- Neen, ik heb hier nog nooit van gehoord
- Ja, ik heb hier al van gehoord, maar weet niet precies wat dit is
- Ja, ik weet wat de Routedokter is -> **vraag 49b**

b) Waarvoor gebruikte je de Routedokter al?

- Voor het opzoeken van informatie over permanente of tijdelijke wijzigingen aan de routes
- Om een melding te doen
- Anders, nl....

**DEEL 5: INDIEN FIETSVAKANTIES – TPA**

---

Je gaf aan dat jouw fietstocht deel uit maakt(e) van een fietsvakantie. We willen nu graag enkele vragen stellen over deze fietsvakantie.

**50. a) Was deze fietsvakantie ...?**

- zelf georganiseerd
- deels zelf samengesteld, deels geboekt, bv. via online reisplatform, logies, ...
- een kant-en-klaar totaalpakket geboekt bij touroperator
- een arrangement bij een logies

**b) Was deze fietsvakantie ... ?**

- een groepsreis waarbij ik/wij ons aansloten bij een groep onbekende medereizigers
- een reis in groep, met uitsluitend bekend gezelschap (vereniging, ...)
- een individuele reis, in beperkt bekend gezelschap (in gezinsverband, vriendenkoppel)

*Indien boeking bij touroperator in vraag 50a:*

**c) Wat zat inbegrepen in je boeking bij de touroperator?**

Meerdere antwoorden mogelijk.

- Logies
- Ontbijt
- Halfpension
- Volpension
- Gebruik fietsen
- Routeboekje
- Toegangsgelden bezienswaardigheden
- Bagagevervoer
- Verzekering van de fiets
- Herstelservice
- Andere, nl. ....

*Indien deels zelf samengesteld, deels geboekt in vraag 50a:*

**d) Waar boekte je jouw fietsvakantie?**

Weet ik niet meer precies



**51. Waar logeerde je tijdens deze fietsvakantie?**

Meerdere antwoorden mogelijk.

- In de provincie Antwerpen
- In een andere Vlaamse provincie
- In Brussel of Wallonië
- In Nederland
- In een ander land, namelijk: ...

**52. Hoeveel overnachtingen maakte je tijdens deze fietsvakantie?**

XX nachten

**53. In hoeveel verschillende accommodaties verbleef je tijdens deze fietsvakantie?**

XX accommodaties

**54. a) In welk type logies verbleef je tijdens je fietsvakantie?**

Meerdere antwoorden mogelijk.

- Hotel
- B&B / gastenkamer
- Vakantiewoning, -appartement, -studio
- Hostel
- Camping
- Vakantiepark/bungalowpark
- Andere, namelijk: ...

*Indien hotel, B&B, vakantiewoning, hostel:*

**b) Voor welke maaltijdformule koos je voornamelijk tijdens jouw fietsvakantie?**

- Enkel logies
- Logies + ontbijt
- Half pension
- Vol pension

*Indien hotel, B&B, vakantiewoning, camping:*

**c) Voor welke classificatie (aantal sterren) koos je voornamelijk voor je logies tijdens jouw fietsvakantie?**

- \*
- \*\*
- \*\*\*
- \*\*\*\*
- \*\*\*\*\*

**55. Hoeveel kilometer fietste je gemiddeld per dag tijdens deze fietsvakantie?**

XX kilometer

**56. Welke omschrijving past het best bij jouw fietsvakantie?**

- Het betrof een fietsvakantie waarbij telkens van punt A naar punt B verder werd gefietst, en waarbij ik/we op het einde van de reis niet opnieuw eindigde(n) bij het startpunt
- Het betrof een fietsvakantie waarbij de vakantie startte en eindigde bij hetzelfde punt (lus)
- Het betrof een fietsvakantie waarbij ik/we elke dag vanuit hetzelfde logies vertrok om 's avonds weer in hetzelfde logies te eindigen (klaverblad)

**57. Hoeveel kostte deze fietsvakantie? Gelieve een schatting te maken als je het exacte bedrag niet meer weet.**

Verblijfskosten (logies, incl. maaltijden die bij het logies in de prijs inbegrepen zijn): XXXX euro

Alle andere kosten en bestedingen tijdens uw fietsvakantie: XXXX euro

Ik heb absoluut geen idee

*Indien kosten ingevuld:*

**58. Op hoeveel personen hebben de vermelde bedragen betrekking?**

XX personen

**DEEL 6: FIETS ALS ALGEMEEN VERPLAATSMIDDEL FUNCTIONEEL + RECREATIEF – DMOB + TPA**

59. Bij de vorige vragen had je een bepaalde fietsrit voor ogen. Hoe vaak gebruik je de fiets in het algemeen?

	Fietsen als recreatie, sport of ontspanning	Voor andere verplaatsingen (werk, school, winkel, hobbyclub, ...)
(Bijna) dagelijks		
Meerdere keren per week		
Ongeveer 1 keer per week		
Meerdere keren per maand		
Ongeveer 1 keer per maand		
Minder dan 1 keer per maand		
Zelden of nooit		

60. Hoe vaak maakte je, bij benadering ...

	fietsvakanties	fietsdaguitstappen	fietsstochten
de voorbije 12 maanden			
de voorbije 12 maanden <u>in de provincie Antwerpen</u>			

**TOELICHTING**

- Fietsvakantie: vakantie met **fietsen als hoofddoel** en **minimaal één overnachting**
- Fietsdaguitstap: recreatieve daguitstap met fietsen als hoofddoel waarbij het **startpunt van de fietstocht ligt op een afstand meer dan 20km van de woon-, verblijf- of vakantieplaats (uitgezonderd fietsvakanties)** én de uitstap eveneens **minimum vier uur duurt** (reistijd van en naar start- en eindpunt inbegrepen)
- Fietstocht: recreatieve tocht per fiets die vertrekt vanuit de woon-, verblijf- of vakantieplaats (uitgezonderd fietsvakanties)

**DEEL 7: SOCIODEMOGRAFISCH PROFIEL FUNCTIONEEL + RECREATIEF – DMOB + TPA**

---

61. Ik ben een...

- Vrouw
- Man

62. In welk jaar ben je geboren?

-----

63. Wat is de postcode van de gemeente waar je woont?

BE: -----

NL: -----

Ik woon in een ander land, namelijk: ...

64. Wat is de samenstelling van je gezin?

- Alleenstaand zonder kinderen
- Alleenstaand met kind(eren)
- Koppel zonder kinderen
- Koppel met kind(eren)
- Andere situatie, namelijk.....

*Indien kind(eren):*

65. Hoeveel nog thuiswonende kinderen heb je?

XX thuiswonende kinderen

*Indien 1 thuiswonend kind:*

**Wat is de leeftijd van je kind: XX jaar**

*Indien meerdere thuiswonende kinderen:*

**Wat is de leeftijd van het jongste, nog thuiswonende kind: XX jaar**

**Wat is de leeftijd van het oudste, nog thuiswonende kind: XX jaar**

*Indien België:*

66. A) Wat is het hoogste onderwijsniveau (België) dat je voltooid hebt of momenteel volgt?

- Geen opleiding
- Lagere school / basisonderwijs
- Lager secundair onderwijs
- Hoger secundair onderwijs
- Hoger niet-universitair onderwijs (A1, graduaat, bachelor)
- Universitair of gelijkgesteld onderwijs

*Indien Nederland:*

**B) Wat is het hoogste onderwijsniveau (Nederland) dat je voltooid hebt of momenteel volgt?**

- Geen of basisonderwijs (lager onderwijs)
- VBO (voorbereidend beroepsonderwijs)
- MAVO (middelbaar algemeen voortgezet onderwijs)
- VMBO (voorbereidend middelbaar beroepsonderwijs)
- MBO (middelbaar beroepsonderwijs)
- HAVO (hoger algemeen voortgezet onderwijs)
- VWO (voorbereidend wetenschappelijk onderwijs)
- HBO (hoger beroepsonderwijs)
- WO (wetenschappelijk onderwijs)

**67. Wat is je beroepsstatuut?**

- Werkend, in loondienst of als zelfstandige
- Werkzoekend
- Huisvrouw of huisman
- Student of scholier
- (Brug)gepensioneerd
- Andere, namelijk.....

65. Heb je nog algemene opmerkingen over het fietsen in de provincie Antwerpen of andere algemene opmerkingen die je graag wilt meegeven?

< niet verplicht >

.....

**Bedankt om alle vragen in te vullen! Wil je kans maken om één van de prijzen die we wegschenken te winnen, geef dan nu nog je naam en e-mailadres in. Deze gegevens worden afzonderlijk van je antwoorden verwerkt. De provincie doet de loting na afronding van het onderzoek (najaar 2017) en contacteert de winnaars persoonlijk.**

**Jouw gegevens**

Naam: .....

Voornaam: .....

E-mail: .....

- Ik wens op de hoogte te blijven van de resultaten van dit onderzoek (voorjaar 2018).

Heb je vragen over dit onderzoek? Contacteer dan Steunpunt fiets, Koningin Elisabethlei 22, 2018 Antwerpen, tel. 03 240 66 25 of [fietsen@provincieantwerpen.be](mailto:fietsen@provincieantwerpen.be)

Informatie over de fietsostrades vind je op [www.provincieantwerpen.be/fietsostrades](http://www.provincieantwerpen.be/fietsostrades)

**Mogen we je opnemen in onze databanken die we gebruiken voor communicatie en marktonderzoeksdoeleinden?**

- Ja, geen probleem  
 Neen, liever niet

**De gebruiker heeft te allen tijde het recht van toegang, verbetering of schrapping (wet op de privacy 8.12.92).**

## Bijlage 3 : vragenlijst panelenquête

### DEEL 1 : BESCHIKBAARHEID / BEZIT VERVOERMIDDELEN & FIETSEN

1. Hoeveel voertuigen bezit u thuis in uw gezin?

Vraagtype: open – numeriek (3 digits)

Randomiseer: nee

Filter: geen

Niet-elektrische fietsen (kinderfietsen inbegrepen) :	XXX
Elektrische fietsen :	XXX
Snor- of bromfietsen (tot 50 cc):	XXX
Motor(fietsen):	XXX
Personenwagens (minibus of bestelwagen inbegrepen) :	XXX

2. Welke types van fietsen bezit u thuis in uw gezin?

Meerdere antwoorden mogelijk.

Vraagtype: gesloten – multiple

Randomiseer: nee

Filter: indien elektrische of niet-elektrische fietsen in vraag 1

**Verbergen indien geen elektrische fietsen:**

- Een fiets met elektrische trapondersteuning tot 25km/u
- Een fiets met elektrische trapondersteuning tot 45km/u

**Verbergen indien geen niet-elektrische fietsen:**

- Kinderfiets
- (Gewone) stadsfiets
- Hybride fiets
- Mountainbike
- Racefiets
- Tandem
- Bakfiets
- Stepperbike\*
- Trekking-fiets
- Vouwfiets
- Ligfiets/velomobiel\*
- Driewielerfiets
- Ander type fiets, namelijk:...

\* Een stepperbike is een combinatie tussen een fiets en een step waarbij je heen en weer stept op voetplanken en je lichaam rechtop blijft.

\* Een velomobiel is een fiets die (vrijwel) geheel overdekt is en meestal op drie wielen rijdt. De meeste velomobielen hebben een houding en aandrijving die overeenkomt met ligfietsen.

3. Beschikt u thuis in uw gezin over ...  
Meerdere antwoorden mogelijk.

Vraagtype: matrix – meerdere antwoorden per rij

Randomiseer: nee

Filter: geen

	Ja, ik zelf	Ja, iemand anders in mijn gezin	Neen
Een bedrijfsfiets/leasefiets	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	0
Een bedrijfswagen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	0
Een abonnement voor bus, tram of metro	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	0
Een treinabonnement	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	0
Een fietsvergoeding	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	0
Een abonnement op fietsdelen (zoals bv. Velo, Bluebike, ...)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	0
Een abonnement op autodelen (zoals bv. Cambio, Zen Car, ...)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	0

## DEEL 2 : VERPLAATSINGEN / GEBRUIK VERVOERMIDDELEN EN FIETSEN

4. Hoe vaak gebruikt u onderstaande vervoermiddelen?

Vraagtype: matrix – één antwoord per rij

Randomiseer: nee

Filter: geen

	(Bijna) dagelijks	Meerder e keren per week	Ongeve r 1 keer per week	Meerder e keren per maand	Ongeve r 1 keer per maand	Minder dan 1 keer per maand	Zelden of nooit
Niet-elektrische fiets	0	0	0	0	0	0	0
Elektrische fiets	0	0	0	0	0	0	0
Snor- of bromfiets (tot 50 cc)	0	0	0	0	0	0	0
Motor(fiets)	0	0	0	0	0	0	0
Auto, als bestuurder	0	0	0	0	0	0	0
Auto, als passagier	0	0	0	0	0	0	0
Bus, tram of metro	0	0	0	0	0	0	0
Trein	0	0	0	0	0	0	0



5. Bent u ... ?

Vraagtype: matrix – single

Randomiseer: nee

Filter: geen

- Voltijds werkend -> vraag 6
- Deeltijds werkend -> vraag 6
- Werkzoekend -> vraag 18
- Huisvrouw/huisman -> vraag 18
- (Brug)gepensioneerd -> vraag 18
- Leerling of student -> vraag 12
- Andere, namelijk: ... -> vraag 18

6. Waar werkt u?

Gelieve de postcode te geven van de stad of gemeente waar u werkt.

Vraagtype: numeriek veld postcode (4 digits)

Filter: indien werkend

7. Hoeveel dagen per week legt u het traject naar uw werk af?

Vraagtype: dropdown 1-7

Filter: indien werkend

8. Wat is de afstand van het traject van uw woonplaats tot uw werk (enkele afstand)?

Gelieve een schatting te geven als u het niet precies weet.

Vraagtype: numeriek veld XXX kilometer (3 digits)

Filter: indien werkend

9. Hoe lang bent u gewoonlijk onderweg tussen woon- en werkplaats (enkele afstand)?

Gelieve een schatting te geven als u het niet precies weet.

Vraagtype: numeriek veld XXX minuten (3 digits)

Filter: indien werkend

**10.** Welke vervoersmiddelen gebruikt u om op een doorsnee werkdag van thuis naar het werk te gaan?

Gelieve een onderscheid te maken tussen de hoofdverplaatsingswijze waarmee u de grootste afstand aflegt naar het werk, en de vervoersmiddelen die u eventueel gebruikt voor het voor- en na-traject.

Voorbeeld: u neemt thuis de fiets naar het station (=voortraject) om daar de trein (=hoofdtraject) te nemen en vervolgens het laatste stuk naar het werk te voet af te leggen (=na-traject).

Vraagtype: matrix – één antwoord per kolom

Randomiseer: nee

Filter: indien werkend

	Voortraject	Hoofdvervoer	Na-traject
Te voet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fiets (niet-elektrisch)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Elektrische fiets	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Brom- of motorfiets	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Auto als bestuurder	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Auto als passagier	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bus, tram of metro	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Trein	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ander vervoermiddel	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Geen / niet van toepassing	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**11.** Op een doorsnee werkdag ...

Vraagtype: matrix – één antwoord per rij

Randomiseer: nee

Filter: indien werkend

	(Bijna) altijd	Meestal	Af en toe	Zelden of nooit
leg ik tussen mijn woon- en werkplaats heen en terug hetzelfde traject af	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
gebruik ik tussen mijn woon- en werkplaats heen en terug dezelfde vervoermiddelen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

→ [Ga naar vraag 18](#)

12. Waar gaat u naar school of studeert u?

Gelieve de postcode te geven van de stad of gemeente waar u naar school gaat of studeert.

Vraagtype: numeriek veld postcode (4 digits)

Filter: indien studerend

13. Hoeveel dagen per week legt u het traject van thuis of kot naar uw school of lessen af?

Vraagtype: dropdown 1-7

Filter: indien studerend

14. Wat is de afstand van het traject van thuis of kot tot uw school of lessen (enkele afstand)?

Gelieve een schatting te geven als u het niet precies weet.

Vraagtype: numeriek veld XXX kilometer (3 digits)

Filter: indien studerend

15. Hoe lang bent u gewoonlijk onderweg van thuis of kot naar uw school of lessen (enkele afstand)?

Gelieve een schatting te geven als u het niet precies weet.

Vraagtype: numeriek veld XXX minuten (3 digits)

Filter: indien studerend

**16.** Welke vervoersmiddelen gebruikt u om op een doorsnee dag van thuis of kot naar school of de les te gaan?

Gelieve een onderscheid te maken tussen de hoofdverplaatsingswijze waarmee u de grootste afstand aflegt naar school of de les, en de vervoersmiddelen die u eventueel gebruikt voor het voor- en na-traject.

Voorbeeld: u neemt thuis de fiets naar het station (=voortraject) om daar de trein (=hoofdtraject) te nemen en vervolgens het laatste stuk naar de school te voet af te leggen (=na-traject).

Vraagtype: matrix – meerdere antwoorden per rij, één antwoord per kolom

Randomiseer: nee

Filter: indien studerend

	Voortraject	Hoofdvervoer	Na-traject
Te voet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fiets (niet-elektrisch)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Elektrische fiets	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Brom- of motorfiets	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Auto als bestuurder	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Auto als passagier	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bus, tram of metro	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Trein	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ander vervoermiddel	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Geen / niet van toepassing	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**17.** Op een doorsnee school- of lesdag ...

Vraagtype: matrix – één antwoord per rij

Randomiseer: nee

Filter: indien studerend

	(Bijna) altijd	Meestal	Af en toe	Zelden of nooit
leg ik van thuis of kot naar school of les heen en terug hetzelfde traject af	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
gebruik ik van thuis of kot naar school of les heen en terug dezelfde vervoersmiddelen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

→ Ga naar vraag 18

18. Welke vervoermiddelen gebruikt u doorgaans voor de volgende verplaatsingen?  
Meerdere antwoorden mogelijk.

Vraagtype: matrix – meerdere antwoorden per rij

Randomiseer: nee

Filter: geen

	Te voet	Fiets	Brom- of motorfiets	Auto	Openbaar vervoer	Ander vervoermiddel	NVT voor mij
Op weg van of naar de kinderopvang	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Op weg van of naar een vrijetijdsbesteding, hobby, sportclub, ...	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Voor verplaatsingen tijdens de werkuren (dienstverplaatsingen)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Om boodschappen te doen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Om familie / vrienden te bezoeken	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Voor een avondje uit (bioscoop, café, restaurant, ...)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

19. Hoe vaak gebruikt u de fiets voor de volgende verplaatsingen?

Vraagtype: matrix – één antwoord per rij

Randomiseer: nee

Filter: indien gebruik (elektrische of niet-elektrische) fiets is NIET “zelden of nooit” in vraag 4

	(Bijna) dagelijks	Meerdere keren per week	Ongeveer 1 keer per week	Meerdere keren per maand	Ongeveer 1 keer per maand	Minder dan 1 keer per maand	Zelden of nooit
Op weg van of naar het werk	o	o	o	o	o	o	o
Op weg van of naar de school/de les	o	o	o	o	o	o	o
Op weg van of naar een bus- of tramhalte	o	o	o	o	o	o	o
Op weg van of naar een treinstation	o	o	o	o	o	o	o
Op weg van of naar de kinderopvang	o	o	o	o	o	o	o
Op weg van of naar een vrijetijdsbesteding, hobby, sportclub, ...	o	o	o	o	o	o	o
Voor verplaatsingen tijdens de werkuren (dienstverplaatsingen)	o	o	o	o	o	o	o
Om boodschappen te doen	o	o	o	o	o	o	o
Om familie / vrienden te bezoeken	o	o	o	o	o	o	o
Voor een avondje uit (bioscoop, café, restaurant, ...)	o	o	o	o	o	o	o
Om actief te sporten	o	o	o	o	o	o	o
Als ontspanning (bv. een fietstocht)	o	o	o	o	o	o	o
Tijdens een reis of (fiets)vakantie	o	o	o	o	o	o	o

### DEEL 3 : FUNCTIONEEL FIETSEN

20. Kent u onderstaand logo?

Vraagtype: gesloten – single

Randomiseer: nee

Filter: indien gebruik (elektrische of niet-elektrische) fiets is NIET “zelden of nooit” in vraag 4



- Ja
- Nee

21. Fietst u wel eens over een fietsostrade in de provincie Antwerpen?

Vraagtype: gesloten – single

Randomiseer: nee

Filter: indien gebruik (elektrische of niet-elektrische) fiets is NIET “zelden of nooit” in vraag 4

- (Bijna) dagelijks
- Meerdere keren per week
- Ongeveer 1 keer per week
- Meerdere keren per maand
- Ongeveer 1 keer per maand
- Minder dan 1 keer per maand
- Zelden of nooit
- Ik heb nog nooit van een fietsostrade gehoord

22. Welke fietsostrades in de provincie Antwerpen gebruikt u geregeld (minstens 1 keer per maand)?

Meerdere antwoorden zijn mogelijk.

Vraagtype: gesloten – multiple

Randomiseer: nee

Filter: indien minstens 1 keer per maand in vraag 21

< kaart tonen : <http://www.provant.be/mobiliteit/fietsen/fietsostrades/> >

- F1 Antwerpen-Mechelen-Brussel
- F101 Mol-Lommel
- F106 Aarschot-Herentals
- F107 Antwerpen-knooppunt Ranst
- F11 Antwerpen-Lier
- F13 Antwerpen-Boom
- F14 Antwerpen-Roosendaal (via Essen)
- F15 Turnhout-Schoten (jaagpad)
- F16 Lier-Lint
- F17 Lier-Boom/Willebroek (via Netedijk)
- F18 Sint-Niklaas – Temse - Willebroek - Mechelen
- F19 Dendermonde – Puurs
- F4 Antwerpen-Gent (via Beveren-Sint-Niklaas)
- F5 Antwerpen-Hasselt (via Albertkanaal: Herentals-Tessenderlo)
- FR10 Ringfietspad Antwerpen
- Een andere fietsostrade, namelijk: ...
- Weet ik niet precies

### DEEL 4 : NIET FUNCTIONEEL FIETSEN

23. Om welke reden(en) gebruikt u zelden of nooit de fiets **voor verplaatsingen naar werk, school, winkel, hobbyclub, ...?**

Gelieve de 3 belangrijkste redenen aan te duiden. <3 niet verplicht, 1 wel>

Vraagtype: gesloten – multiple

Randomiseer: ja

Filter: functioneel gebruik (alle opties behalve actief sporten, als ontspanning en tijdens een reis) is “zelden of nooit” in vraag 19

- Ik heb geen eigen fiets
- Ik heb geen goede fiets
- Een goede fiets(uitrusting) kopen/onderhouden, is te duur
- Ik fiets niet graag
- Fietsen is te omslachtig
- Ik vind het te onveilig/gevaarlijk om te fietsen
- Ik heb geen gezelschap om samen te fietsen
- Ik kan of mag niet fietsen om medische/fysieke redenen
- Mijn thuissituatie laat dat niet toe
- In mijn buurt kun je niet fietsen
- Omdat ik te ver moet rondrijden voor comfortabele, autoluwe routes
- Omwille van het feit dat de auto beschikbaar is
- Omdat ik beschik over een bedrijfswagen en/of tankkaart
- Omdat ik voldoende gratis parking heb op het werk, ...
- Omdat ik (te) grote afstanden moet afleggen
- Omdat de fiets als vervoermiddel niet snel genoeg is
- Omdat ik goede verbindingen heb via het openbaar vervoer
- Omdat ik onderweg vaak verschillende tussenstops heb (bv. kinderopvang op weg naar het werk)
- Andere reden, namelijk ...

24. Wat kan ervoor zorgen dat u de fiets wel zou gebruiken voor verplaatsingen naar werk, school, winkel, hobbyclub, ...?

Gelieve de 3 belangrijkste redenen aan te duiden. <3 niet verplicht, 1 wel>

Vraagtype: gesloten – multiple

Randomiseer: ja

Filter: functioneel gebruik (alle opties behalve actief sporten, als ontspanning en tijdens een reis) is “zelden of nooit” in vraag 19

- Als er veiliger fietspaden en -routes zouden zijn
- Als ik minder ver zou moeten omrijden voor comfortabele, autoluwe fietsroutes
- Als ik met de fiets het snelst op mijn bestemming zou zijn
- Als ik er (meer) fietsvergoeding voor krijg
- Als ik zou beschikken over een elektrische fiets
- Als ik zou beschikken over een bedrijfsfiets
- Omdat het goed is voor mijn gezondheid, om meer beweging te hebben
- Als de fietspaden in betere staat zouden zijn
- Als de wegen fietsvriendelijker zijn
- Om geld te besparen
- Om bij te dragen aan een beter milieu
- Als ik geen bedrijfswagen zou hebben
- Als ik mijn auto niet meer gratis en/of dicht bij het werk kan parkeren
- Als ik geen andere tussenstops zou moeten maken
- Om files te vermijden
- Als er op school of het werk meer faciliteiten zouden zijn voor fietsers (bv. douche)
- Als er meer of beter beveiligde fietsstallingen zouden zijn
- Als huur- en deelfietsen meer beschikbaar zouden zijn
- Als ik op fietsafstand van huis zou werken of schoollopen
- Als ik over een eigen fiets zou beschikken
- Als ik over gezelschap zou beschikken om mee te fietsen
- Wanneer mijn gezondheid het zou toelaten
- Wanneer mijn thuissituatie het zou toelaten
- Andere reden, namelijk...
- Absoluut niets, ik wil de fiets niet gebruiken voor dit soort verplaatsingen

-



DEEL 5 : RECREATIEF FIETSEN

25.A

In welke van de volgende provincies of regio's ging u in de voorbije 12 maanden op **fietsvakantie**, d.w.z. een vakantie met **fietsen als hoofddoel** en **minimaal één overnachting**?

Vraagtype: gesloten – multiple

Randomiseer: nee

Filter: recreatief gebruik (actief sporten, als ontspanning of tijdens een reis) is NIET “zelden of nooit” in vraag 19

- Antwerpen
- Limburg
- Oost-Vlaanderen
- Vlaams-Brabant
- West-Vlaanderen
- Brussel of Wallonië
- Nederland
- Ander land
- Ik heb een fietsvakantie gemaakt, maar ik weet niet meer precies in welke provincies of regio's
  - Ik heb in de voorbije 12 maanden geen fietsvakantie gemaakt

25.B

Hoe vaak ging u in de voorbije 12 maanden op fietsvakantie ...

Vraagtype: open – numeriek (3 digits)

Randomiseer: nee

Filter: indien antwoord is NIET “geen” in vraag 25A

Antwoordfilter: in de provincie Antwerpen verbergen indien Antwerpen niet aangevinkt in vraag 25A

**in het algemeen**

**in de provincie Antwerpen**


26.A

In welke van de volgende provincies of regio's maakte u in de voorbije 12 maanden een **fietsdaguitstap**?

Met een fietsdaguitstap bedoelen we een recreatieve daguitstap met fietsen als hoofddoel waarbij het **startpunt** van de fietstocht ligt op een afstand **meer dan 20km** van de woon-, verblijf- of vakantieplaats (**uitgezonderd fietsvakanties**) én waarbij de uitstap eveneens **minimum vier uur** duurt (reistijd van en naar start- en eindpunt inbegrepen).

Vraagtype: gesloten – multiple

Randomiseer: nee

Filter: recreatief gebruik (actief sporten, als ontspanning of tijdens een reis) is NIET “zelden of nooit” in vraag 19

- Antwerpen
- Limburg
- Oost-Vlaanderen
- Vlaams-Brabant
- West-Vlaanderen
- Brussel of Wallonië
- Nederland
- Ander land
- Ik heb fietsdaguitstappen gemaakt, maar ik weet niet meer precies in welke provincies of regio's
  - Ik heb in de voorbije 12 maanden geen fietsdaguitstap gemaakt

26.B

Hoe vaak maakte u in de voorbije 12 maanden een fietsdaguitstap ...

Vraagtype: open – numeriek (3 digits)

Randomiseer: nee

Filter: indien antwoord is NIET “geen” in vraag 26A

Antwoordfilter: in de provincie Antwerpen verbergen indien Antwerpen niet aangevinkt in vraag 26A

**in het algemeen**

**in de provincie Antwerpen**


27.A

In welke van de volgende provincies of regio's maakte u in de voorbije 12 maanden in uw vrije tijd een **fietstocht**?

Met een fietstocht bedoelen we een recreatieve tocht per fiets die vertrekt vanuit de woon-, verblijf- of vakantieplaats (uitgezonderd fietsvakanties).

Vraagtype: gesloten – multiple

Randomiseer: nee

Filter: recreatief gebruik (actief sporten, als ontspanning of tijdens een reis) is NIET “zelden of nooit” in vraag 19

- Antwerpen
- Limburg
- Oost-Vlaanderen
- Vlaams-Brabant
- West-Vlaanderen
- Brussel of Wallonië
- Nederland
- Ander land
- Ik heb fietstochten gemaakt, maar ik weet niet meer precies in welke provincies of regio's
- Ik heb in de voorbije 12 maanden geen fietstocht gemaakt

27.B

Hoe vaak maakte u in de voorbije 12 maanden in uw vrije tijd een fietstocht ...

Vraagtype: open – numeriek (3 digits)

Randomiseer: nee

Filter: indien antwoord is NIET “geen” in vraag 27A

Antwoordfilter: in de provincie Antwerpen verbergen indien Antwerpen niet aangevinkt in vraag 27A

**in het algemeen**

**in de provincie Antwerpen**


28. Om welke reden(en) hebt u in de afgelopen 12 maanden geen recreatieve fietstochten, fietsdaguitstappen of fietsvakanties gedaan **in de provincie Antwerpen**?

Gelieve de 3 belangrijkste redenen aan te duiden. <3 niet verplicht, 1 wel>

Vraagtype: gesloten – multiple

Randomiseer: ja

Filter: indien provincie Antwerpen niet aangevinkt in vraag 25A en 26A en 27A

- Ik heb geen goede fiets om fietstochten te maken



- Ik heb geen gezelschap om samen te gaan fietsen
- Mijn persoonlijke/thuissituatie laat dat niet toe
- Ik kan of mag niet fietsen om medische/fysieke redenen
- Ik fiets niet graag
- Ik heb er geen tijd voor
- Ik verkies wandelen in mijn vrije tijd
- Ik verkies andere activiteiten in mijn vrije tijd
- Er zijn geen goede/leuke fietsroutes in de provincie Antwerpen
- De provincie Antwerpen spreekt me niet aan om te gaan fietsen
- Ik heb geen idee/informatie over waar ik zou gaan fietsen in de provincie Antwerpen
- Ik verkies te gaan fietsen in andere Vlaamse provincies of regio's
- Ik heb geen zin om in de provincie Antwerpen te gaan fietsen
- Elders gaan fietsen is te omslachtig/duur
- Ik kan mijn fiets niet of moeilijk verplaatsen naar de provincie Antwerpen
- Een fiets huren is te duur
- Ik vind het er te onveilig/gevaarlijk om te fietsen
- Ik moet te ver rijden voor comfortabele, autoluwe routes
- Andere reden, namelijk: .../...

29. Wat kan u ervan overtuigen om in de toekomst recreatieve fietstochten, fietsdaguitstappen of fietsvakanties te maken **in de provincie Antwerpen**?

Gelieve de 3 belangrijkste redenen aan te duiden. <3 niet verplicht, 1 wel>

Vraagtype: gesloten – multiple

Randomiseer: ja

Filter: indien provincie Antwerpen niet aangevinkt in vraag 25A en 26A en 27A

- Als de fietsroutes veiliger zouden zijn
- Als ik minder ver moet rijden voor comfortabele, autoluwe routes
- Als de volledige routes goed aangegeven zijn
- Als ik zou beschikken over een elektrische fiets
- Omdat het goed is voor mijn gezondheid, om meer beweging te hebben
- Als de fietspaden in betere staat zouden zijn
- Als de wegen fietsvriendelijker zijn
- Als ik beter geïnformeerd zou zijn over waar ik kan fietsen
- Als ik zou weten waar je fietsen kan huren
- Als een fiets huren goedkoper zou zijn
- Andere reden, namelijk.....
- Niets, ik ben helemaal niet van plan fietstochten te maken in de provincie Antwerpen

30. Kent u het systeem van de fietsknooppuntennetwerken, waarbij u een willekeurige of vooraf uitgestippelde route volgt, gebaseerd op (knooppunt)nummers?

Vraagtype: gesloten - single

Randomiseer: nee

Filter: geen

- Ja, en ik heb er al gebruik van gemaakt
- Ja, maar ik heb er nog geen gebruik van gemaakt
- Nee

31. Heeft u al gebruik gemaakt van het fietsknooppuntennetwerk **in de provincie Antwerpen?**

Meerdere antwoorden zijn mogelijk.

Vraagtype: gesloten - multiple

Randomiseer: nee

Filter: indien Ja, en ik heb er al gebruik van gemaakt in vraag 30 en provincie Antwerpen aangevinkt in vraag 25A of 26A of 27A

- Ja, via volledig willekeurige routes
- Ja, via zelf, ter plekke, uitgestippelde routes
- Ja, via zelf, op voorhand, uitgestippelde routes
- Ja, via routes uitgestippeld door anderen (een toeristische dienst, touroperator, logiesaanbieder, uit een folder, magazine...)
- Nee

32. Om welke reden heeft u nog geen gebruik gemaakt van het fietsknooppuntennetwerk **in de provincie Antwerpen?**

Gelieve de 3 belangrijkste redenen aan te duiden. <3 niet verplicht, 1 wel>

Vraagtype: gesloten - multiple

Randomiseer: ja

Filter: indien nee in vraag 31

- Ik wist niet dat de provincie Antwerpen over een fietsknooppuntennetwerk beschikte
- Ik ben er nog niet toe gekomen er gebruik van te maken
- Ik vind de provincie Antwerpen niet leuk om te fietsen
- Ik vind dat er geen mooie routes zijn in de provincie Antwerpen
- Ik bepaal liever zelf langs waar ik fiets, in plaats van een route te volgen
- Ik verkies andere, betere manieren om mijn fietstrajecten te bepalen
- Ik vind dat een fietsknooppuntennetwerk geen voordelen biedt
- Ik vind het systeem van fietsknooppunten geen goed systeem
- Op de knooppuntenummers/bordjes kan je niet vertrouwen
- Knooppuntennetwerken leiden je niet langs de mooiste routes
- Ik ken het systeem van fietsknooppunten onvoldoende
- Ik weet niet waar ik de nodige informatie kan vinden om er gebruik van te maken
- De beschikbare informatie (kaarten, routeplanners,... ) is niet duidelijk of gebruiksvriendelijk
- Andere mensen (vrienden, familie,...) hebben het mij afgeraden
- Om een andere reden, namelijk ....

33. In welke mate vindt u onderstaande aspecten belangrijk als u een recreatieve fietstocht maakt? Als een aspect niet relevant is voor u, duid dan NVT (niet van toepassing) aan.

Vraagtype: matrix – één antwoord per rij

Randomiseer: nee

Filter: recreatief gebruik (actief sporten, als ontspanning of tijdens een reis) is NIET "zelden of nooit" in vraag 19

1 = helemaal niet belangrijk, 2 = eerder niet belangrijk, 3 = belangrijk noch onbelangrijk,  
4 = eerder belangrijk, 5 = heel erg belangrijk, NVT = niet van toepassing

Aspect	1	2	3	4	5	NVT
<b>BEWEGWIJZERING</b>						
Aanwezigheid van (knooppunten)bordjes om te volgen	0	0	0	0	0	0
Aanwezigheid van infoborden met overzicht van fietsroutes	0	0	0	0	0	0
<b>INFRASTRUCTUUR</b>						
Voldoende rustplaatsen onderweg (zitbanken, picknickplaats)	0	0	0	0	0	0
Veilige fietsenstalling bij stopplaatsen	0	0	0	0	0	0
Voldoende laadpunten voor elektrische fiets onderweg	0	0	0	0	0	0
Voldoende vuilnisbakken onderweg	0	0	0	0	0	0
Kwaliteit van fietspaden (verharding, goede staat, onderhoud)	0	0	0	0	0	0
Voldoende brede fietspaden	0	0	0	0	0	0
Veilige oversteekplaatsen	0	0	0	0	0	0
Mogelijkheid rustig fietsen (drukke, snelle en langzame fietsers die rekening houden met elkaar, geen gemotoriseerd verkeer)	0	0	0	0	0	0
Parkeermogelijkheden voor de auto bij het startpunt	0	0	0	0	0	0
<b>HORECA EN BELEVING</b>						
Drankgelegenheid onderweg	0	0	0	0	0	0
Eetgelegenheid onderweg	0	0	0	0	0	0
Aantrekkelijkheid van het landschap	0	0	0	0	0	0
Bezienswaardigheden onderweg	0	0	0	0	0	0
Speelmogelijkheden voor kinderen onderweg	0	0	0	0	0	0

34. Welke informatiebronnen gebruikt u bij voorkeur als inspiratie of ter voorbereiding van uw recreatieve fietstochten?

Gelieve uw 3 favoriete bronnen aan te duiden. <3 niet verplicht, 1 wel>

Vraagtype: gesloten – multiple

Randomiseer: ja

Filter: recreatief gebruik (actief sporten, als ontspanning of tijdens een reis) is NIET “zelden of nooit” in vraag 19

- Informatie van vrienden, familie, kennissen of collega's
- Websites of online routeplatforms
- Sociale media (Facebook, ...)
- Digitale mailing of nieuwsbrief, blogs, ...
- Zoekrobot (Google, ...)
- Mobiele applicaties
- Folders, brochures of drukwerk
- Fietskaarten
- Informatie of advertenties in de media (kranten, tijdschriften, radio of TV)
- Eigen positieve ervaringen
- Informatie van logiesuitbater
- Informatie van touroperator
- Informatie van plaatselijke toeristische dienst
- Cadeaubonnen
- Beurzen
- Andere bron, nl. ....
- Geen van bovenstaande, ik informeer mij hierover niet

DEEL 6 : NIET RECREATIEF FIETSEN

35. Om welke reden(en) gebruikt u de fiets zelden of nooit recreatief d.w.z. **als ontspanning, sportbeoefening of vrijetijdsbesteding?**

Gelieve de 3 belangrijkste redenen aan te duiden. <3 niet verplicht, 1 wel>

Vraagtype: gesloten - multiple

Randomiseer: ja

Filter: recreatief gebruik (actief sporten, als ontspanning en tijdens een reis) is “zelden of nooit” in vraag 19

- Ik heb geen eigen fiets
- Ik heb geen goede fiets
- Een goede fiets(uitrusting) kopen/onderhouden, is te duur
- Ik fiets niet graag
- Ik vind het te onveilig/gevaarlijk om te fietsen
- Ik heb geen gezelschap om samen te fietsen
- Ik kan of mag niet fietsen om medische/fysieke redenen
- Mijn thuissituatie laat dat niet toe
- In mijn buurt kun je niet fietsen
- Me verplaatsen om elders te gaan fietsen is te omslachtig of te duur
- Ik moet te ver rijden voor een geschikte/veilige fietsomgeving
- Ik vind fietsen saai
- Van fietsen wordt ik moe, het is te inspannend
- Ik heb geen interesse om in mijn vrije tijd te fietsen
- Ik heb geen tijd om te fietsen
- Ik wandel liever in mijn vrije tijd
- Ik verkies andere activiteiten in mijn vrije tijd
- Ik geraak snel de weg kwijt tijdens het fietsen
- Ik heb te weinig informatie over de fietsmogelijkheden in mijn omgeving
- Ik heb er nog nooit aan gedacht om te fietsen als vrijetijdsbesteding
- Andere reden, namelijk: .../...



36. Wat kan ervoor zorgen dat u de fiets wel zou recreatief gebruiken d.w.z. **als ontspanning, sportbeoefening of vrijetijdsbesteding?**

Gelieve de 3 belangrijkste redenen aan te duiden. <3 niet verplicht, 1 wel>

Vraagtype: gesloten – multiple

Randomiseer: ja

Filter: recreatief gebruik (actief sporten, als ontspanning en tijdens een reis) is “zelden of nooit” in vraag 19

- Als er veiliger fietspaden en -routes zouden zijn
- Als ik minder ver zou moeten omrijden voor comfortabele, autoluwe fietsroutes
- Als ik zou beschikken over een elektrische fiets
- Om dat het goed is voor mijn gezondheid, om meer beweging te hebben
- Als de fietspaden in betere staat zouden zijn
- Als de wegen fietsvriendelijker zijn
- Als huur- en deelfietsen meer beschikbaar zouden zijn
- Als ik over een eigen fiets zou beschikken
- Als ik over gezelschap zou beschikken om mee te fietsen
- Wanneer mijn gezondheid het zou toelaten
- Wanneer mijn thuissituatie het zou toelaten
- Als ik tijd zou hebben om te fietsen
- Als ik meer/betere informatie zou hebben over de fietsmogelijkheden in mijn omgeving
- Andere reden, namelijk...
- Absoluut niets, ik wil de fiets niet recreatief gebruiken

**DEEL 5 : EVALUATIE**

37. In welke mate bent u **in de provincie Antwerpen** tevreden over ...?

Geef uw oordeel op een schaal van 1 (helemaal niet tevreden) tot 10 (heel erg tevreden).

Vraagtype: matrix – één antwoord per rij

Randomiseer: nee

Filter: indien gebruik (elektrische of niet-elektrische) fiets is NIET “zelden of nooit” in vraag 4

	1 – Helemaal niet tevreden	2	3	4	5	6	7	8	9	10 – Heel erg tevreden	Geen mening
Voldoende fietspaden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Goede staat en onderhoud van de fietspaden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Veilige fietspaden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fietsknooppuntennetwerk	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Thematische fietsroutes	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fietsostrades	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Inspanningen van de provincie qua fietsbeleid	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

DEEL 8 : MEDIAPROFIEL

38. Welke kranten leest u regelmatig d.w.z. minstens één keer per maand op papier?

Meerdere antwoorden zijn mogelijk.

Vraagtype: gesloten – multiple

Randomiseer: ja

Filter: geen

- De Morgen
- De Standaard
- De Tijd
- De Zondag
- Gazet van Antwerpen
- Het Belang van Limburg
- Het Laatste Nieuws / De Nieuwe Gazet
- Het Nieuwsblad / De Gentenaar
- Metro
- Andere krant, namelijk: .....
- Ik lees geen kranten op papier

39. Welke tijdschriften leest u regelmatig d.w.z. minstens één keer per maand?

Meerdere antwoorden zijn mogelijk.

Vraagtype: gesloten – multiple

Randomiseer: ja

Filter: geen

- Dag Allemaal
- De Morgen Magazine
- De Standaard Magazine
- Feeling
- Flair
- Goed Gevoel
- Humo
- Knack
- Knack Focus
- Weekend Knack
- Libelle
- MO\*Magazine
- Nest
- Nieuwsblad Magazine
- Nina
- Plus Magazine
- Sport/Voetbalmagazine
- Story
- Trends
- TeVe-Blad
- TV Familie
- Ander tijdschrift, namelijk: .....
- Ik lees geen tijdschriften

40. Hoe vaak kijkt u gedurende minstens 10 minuten naar de volgende televisiezenders?

Vraagtype: matrix – één antwoord per rij

Randomiseer: ja

Filter: geen

	7 dagen op 7	5 of 6 dagen per week	3 of 4 dagen per week	1 of 2 dagen per week	Minder dan 1 dag per week	Nooit
Eén	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Canvas	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
VTM	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Q2	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vier	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vijf	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Zes	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vitaya	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Caz	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
ATV	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

41. Hoe vaak luistert u gedurende minstens 10 minuten naar de volgende radiozenders?

Vraagtype: matrix – één antwoord per rij

Randomiseer: ja

Filter: geen

	7 dagen op 7	5 of 6 dagen per week	3 of 4 dagen per week	1 of 2 dagen per week	Minder dan 1 dag per week	Nooit
Radio 1	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Radio 2	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Klara	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Studio Brussel	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
MNM	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Q-Music	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Nostalgie	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Joe	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
TOP radio	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Radio Contact	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

42. Welke Vlaamse nieuwsmedia(sites) raadpleegt u regelmatig d.w.z. minstens één keer per maand?

Meerdere antwoorden zijn mogelijk.

Vraagtype: gesloten – multiple

Randomiseer: ja

Filter: geen

- deredactie.be
- demorgen.be
- standaard.be
- gva.be
- hbvl.be
- hln.be
- knack.be
- nieuwsblad.be
- tijd.be
- atv.be
- vtm.be
- sporza.be
- www.radio2.be
- Andere nieuwsmediasite, namelijk: .....
- Ik raadpleeg geen Vlaamse nieuwsmedia online

43. Welke sociale media gebruikt u actief?

Meerdere antwoorden zijn mogelijk.

Vraagtype: gesloten – multiple

Randomiseer: ja

Filter: geen

- Facebook
- Twitter
- Instagram
- Pinterest
- Snapchat
- Google+
- YouTube
- Whatsapp
- LinkedIn
- Andere sociale media , namelijk: .....
- Ik ben niet actief op sociale media

## DEEL 9 : SOCIO-DEMOGRAFISCH PROFIEL

### Bekende panelgegevens:

- Postcode woonplaats
- Geslacht
- Leeftijd (geboortejaar)
- Opleiding (hoogst behaalde diploma)
- Gezinssituatie (samenstelling en grootte)
- Beroepssituatie
- Sociale groep

44. Wat is de samenstelling van uw gezin?

Vraagtype: gesloten – enkelvoudig

Randomiseer antwoordmogelijkheden: nee

Vraagfilter: geen

- Alleenstaand zonder thuiswonende kinderen
- Alleenstaand met thuiswonende kind(eren)
- Samenwonen zonder thuiswonende kinderen
- Samenwonend met thuiswonende kind(eren)
- Andere situatie, namelijk.....

45. Hoeveel nog thuiswonende kinderen heeft u?

Vraagtype: numeriek veld (2 digits)

Vraagfilter: indien kind(eren)

- XX thuiswonende kinderen tussen 0 en 6 jaar
- XX thuiswonende kinderen tussen 7 en 12 jaar
- XX thuiswonende kinderen tussen 13 en 17 jaar
- XX thuiswonende kinderen van 18 jaar of ouder

## DEEL 10 : SLOTVRAAG

46. Heeft u nog andere opmerkingen, suggesties of tips in verband met het fietsen in de provincie Antwerpen, die in deze vragenlijst nog niet aan bod kwamen?

Vraagtype: open - tekstveld (500 karakters)

Filter: geen