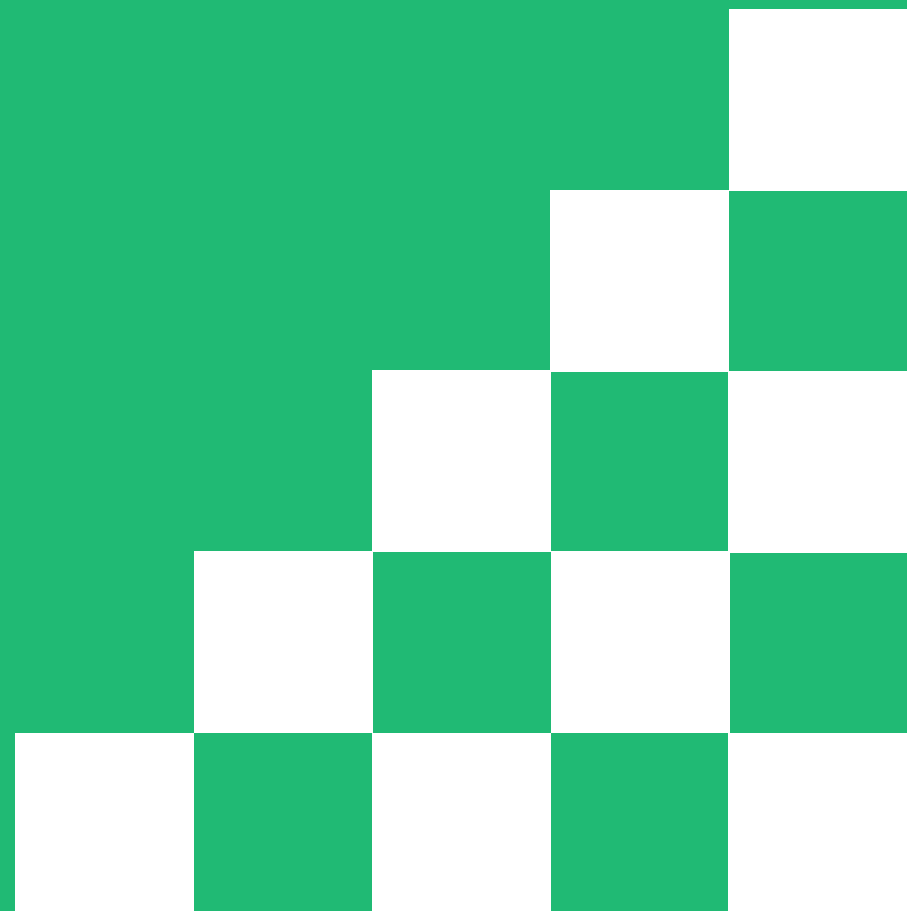


Hoe kunnen we fietsers vanaf 55 jaar ondersteunen om zo lang mogelijk (veilig) te blijven fietsen?

Resultaten gedragsbevraging: november 2024 - januari 2025

VSV

veilig verkeer



Samenvatting

Waarom deze bevraging?

Fietsen is een eenvoudige manier om gezond ouder te worden. Het helpt om langer zelfstandig, mobiel en betrokken te blijven. Anderzijds zien we de laatste jaren in de ongevallenstatistieken we een grote stijging van het aantal ongevallen met de (elektrische) fiets bij personen vanaf 55 jaar.

Met deze bevraging willen we een bijdrage leveren aan de vraag hoe we fietsers kunnen ondersteunen om zo lang mogelijk veilig en zelfstandig te (blijven) fietsen.

Hoe hebben we dat gedaan?

Een online bevraging bij een representatief staal van **2072 55-84 jarigen uit Vlaanderen die minstens enkele dagen per jaar fietsen**. De keuze om vanaf 55 jaar te bevragen, is ingegeven vanuit de ongevallencijfers. Daarnaast laat het ons ook toe om te kijken naar mogelijke factoren die een rol spelen in fietsgebruik nog voor de pensioenleeftijd.

Wat hebben we gevonden?

- 1 op de 30 had het voorbije jaar een **fietsongeval** waarbij medische verzorging nodig was. Bij 2 op de 3 duurde het tot enkele weken of meer vooraleer ze hun ritme konden hernemen. Het risico op een ongeval is hoger op de koersfiets en bij personen ouder dan 67 jaar op de elektrische fiets.
- 2 op de 3 zegt af en toe **in een gevaarlijke situatie terecht te komen**, 1 op de 5 voelt zich daardoor regelmatig onveilig. Bij vrouwen, in stedelijke gebieden en zij die vaak fietsen is dit 1 op de 4. Personen met een speedpedelec en e-step zorgen vaak voor een onveilig gevoel.
- Fietsers vanaf 55 jaar zijn kritisch voor de **fietsinfrastructuur**. Slechts 14% vindt dat er veel brede fietspaden in de buurt zijn. Ook vindt meer dan de helft dat er veel oneffenheden en hobbels op de fietspaden zijn. 1 op de 3 vindt dat er (heel) veel gevaarlijke oversteekplaatsen zijn in hun buurt.
- **Wat heeft een invloed op het fietsgebruik?**
 1. Hoe meer voorzieningen er in de buurt zijn, hoe meer men fietst. Minder dan de helft van de fietsers vinden dat er veel winkels, bakkers en andere voorzieningen zijn in de buurt.
 2. Fietsers die minder vaak fietsen, ervaren meer uithoudingsproblemen en moeilijkheden met houden van het evenwicht bij het op- en afstappen. 1 op de 4 ervaart af en toe moeilijkheden met de uithouding, 1 op de 5 met het bewaren van het evenwicht.
 3. Fietsers die nu frequent (elektrisch) fietsen, waren 10 jaar geleden ook frequente fietsers. Het is een minderheid die vroeger weinig fietste en nu de fiets heeft ontdekt.

Samenvatting

Veiligheidsmaatregelen

- **Fietshelm:** 7 op de 10 heeft een helm en 4 op de 10 draagt die (bijna) elke rit. Wanneer ze dit niet doen, is dit vooral omdat ze er geen hebben of uit praktische overwegingen, want de bereidheid om een helm te dragen is hoog.
- **Fietsopleiding:** 2 op de 3 heeft interesse in een cursus over de wijzigingen in de verkeersregels. De interesse in een cursus om de fietsvaardigheid op de (elektrische) fiets te oefenen is een pak lager, met slechts 1 op de 4 die hier interesse voor heeft.

Aanbevelingen

Vooraf oudere personen (vanaf ongeveer 70 jaar) met de elektrische fiets vragen bijzondere aandacht. Ze hebben een hoger ongevalrisico en rapporteren ook vaker moeilijkheden om o.a. hun fiets onder controle te kunnen houden (evenwicht).

Mogelijke maatregelen zijn daarom:

- Al **vroeg genoeg inzetten op fietspromotie** (al voor de pensioenleeftijd). Wie 10 jaar geleden vaak fietste, doet dit op latere leeftijd vaak nog en op die manier onderhouden fietsers hun vaardigheden.
- Promoten van **evenwichts- en krachtoefeningen**, die helpen om de fiets onder controle te houden. Dit kan door laagdrempelige oefeningen te integreren in het bestaande aanbod van fietsopleidingen en communicatie.
- De bestaande **fietsopleidingen** verder promoten. Slechts 8% heeft een cursus gevolgd en er bestaat wat argwaan tegenover deze trainingen. Terwijl deze opleidingen wel een belangrijke taak hebben om fietsers meer vertrouwen te geven in hun eigen fietsvaardigheden.
- Aan de wegbeheerders vragen we om te blijven inzetten op kwalitatieve **veilige en comfortabele fietsroutes**. Dit draagt bij aan het algemene veiligheidsgevoel, maar ook zal ook zorgen voor minder conflicten tussen snelle en tragere fietsers.
- **Snelle fietsers (en andere weggebruikers) bewustmaken van hun effect op het veiligheidsgevoel van oudere fietsers** (via een communicatiecampagne), want vooral in de buurt van personen op de speedpedelec en e-step voelt men zich onveilig.
- Blijven promoten van de **fietshelm**, waarbij we vooral focussen op het aankopen van een helm (want wie er één heeft, draagt die ook frequent). Daarnaast tonen we aan dat het dragen van een helm niet onhandig hoeft te zijn.

Inhoud

1. Doelstellingen en methodologie
2. Fietsbezit en - gebruik
3. Fietsveiligheid: fietsongevallen en gevoel van veiligheid
4. Welke uitdagingen ervaren fietsers: omgeving en fysieke moeilijkheden?
5. Hoe staan fietsers tegenover veiligheidsmaatregelen?
6. Aanbevelingen

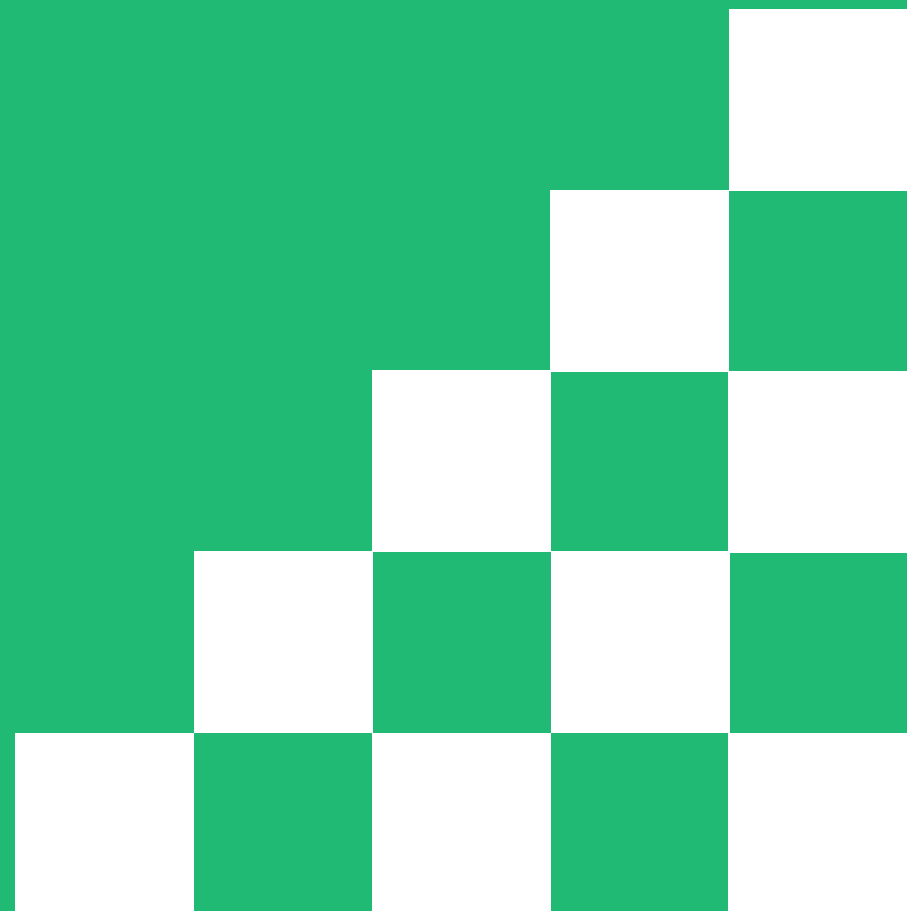
VSV

veilig verkeer

1. Doelstellingen en methodologie

VSV

veilig verkeer



Doelstelling

"Ik vind fietsen zo fijn, je vergeet alle zorgen die je hebt met de wind die door je haar komt, ik voel me daarom ook echt heel vaak enorm relaxed tijdens het fietsen." (Vrouw van 73 jaar)

Fietsen is een eenvoudige manier om gezond ouder te worden. Het helpt om langer zelfstandig, mobiel en betrokken te blijven.

Anderzijds zien we de laatste jaren in de ongevallenstatistieken dat het aantal ongevallen met de (elektrische) fiets bij personen vanaf 55 jaar toeneemt.

Met deze bevraging willen we een bijdrage leveren aan de vraag hoe we fietsers kunnen ondersteunen om zo lang mogelijk veilig en zelfstandig te (blijven) fietsen.

Concreet gaan we dieper in op:

1. Welke omgevings- en persoonlijke uitdagingen ondervinden fietsers?
2. Welke omgevings- en persoonlijke factoren beïnvloeden de fietsfrequentie?
3. Hoe staan fietsers tegenover veiligheidsmaatregelen, zoals de helm, achteruitkijkspiegel, fietstraining...?

Methodologie

STEEKPROEFBESCHRIJVING



N : 2072

55-84 jarigen uit Vlaanderen **die minstens enkele dagen per jaar fietsen.**

QUOTA



- Geslacht
- Leeftijd
- Provincie

DATA COLLECTIE METHODE



Online bevraging

VELDWERK PERIODE



21/11/2024 – 06/01/2025

Werving deelnemers

Voortraject en samenwerking

Voorafgaand aan het onderzoek werd er een verkennende literatuurstudie uitgevoerd. Dit vormde de basis voor een eerste versie van de vragenlijst. De bevindingen uit de literatuur en voorstel vragenlijst werden voorgelegd aan verschillende experts:

- Vlaamse Seniorenraad
- UHasselt
- een geriater
- OKRA (grootste seniorenvereniging in Vlaanderen)
- Raak VZW (sociaal-culturele vereniging voor volwassenen)

Werving van deelnemers

Deelnemers werden geworven via de eigen kanalen van de VSV, zoals de nieuwsbrief, socialemediakanalen en de Kleinste Verkeersquiz. Daarnaast ondersteunden ook OKRA en Raak VZW de verspreiding van de vragenlijst. De Vlaamse Ouderenraad verspreidde de vragenlijst eveneens naar haar lokale contacten.

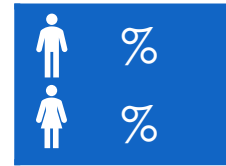
→ Representativiteit

Hoewel de steekproef representatief is naar leeftijd, geslacht en geografie, moet er een belangrijke kanttekening worden gemaakt: de resultaten zijn mogelijks wel vertekend omdat vooral actieve 55-plussers deelnamen, met interesse in het thema mobiliteit. Deze groep is over het algemeen mobieler, fietst vaker en beschikt vaker over een rijbewijs dan het gemiddelde van de Vlaamse 55+ populatie.

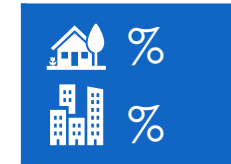
Symbolen in het rapport

Symbolen maken zichtbaar hoe bepaalde groepen zich onderling verhouden, aanvullend op de grafieken

- Significante verschillen tussen mannen en vrouwen:

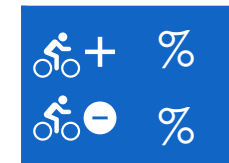


- Significante verschillen tussen landelijke en stedelijke gebieden:

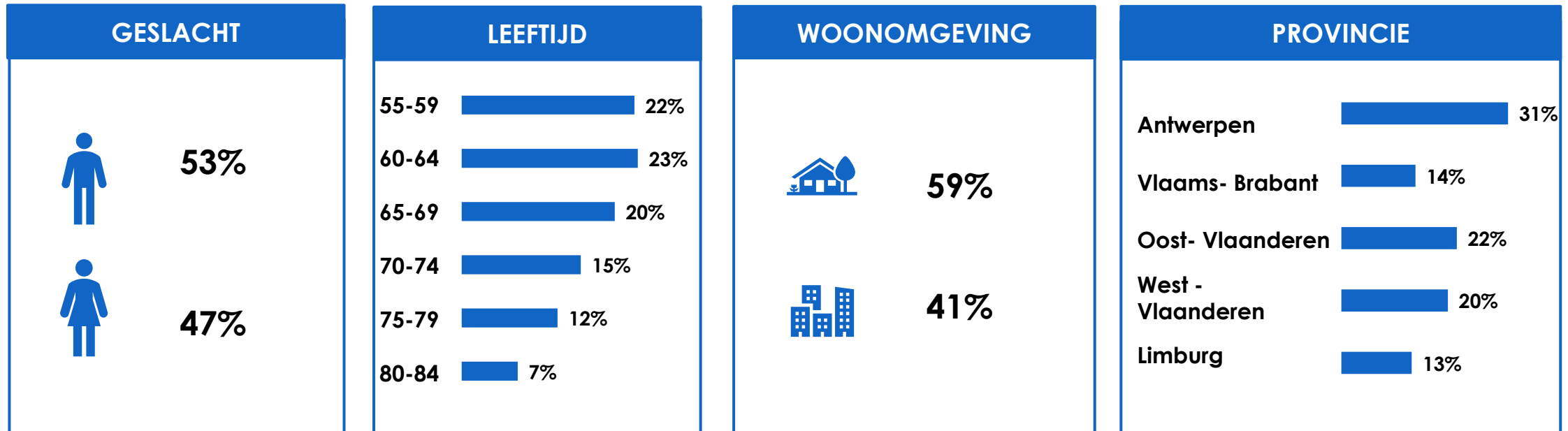


- Fietsfrequentie is opgedeeld in 2 groepen:
 - 'frequente fietsers' die dagelijks of 4 à 5 dagen per week fietsen,
 - 'minder frequente fietsers' die 1 tot 3 dagen per week of minder fietsen.

Dit onderscheid wordt weergegeven met het volgende symbool:



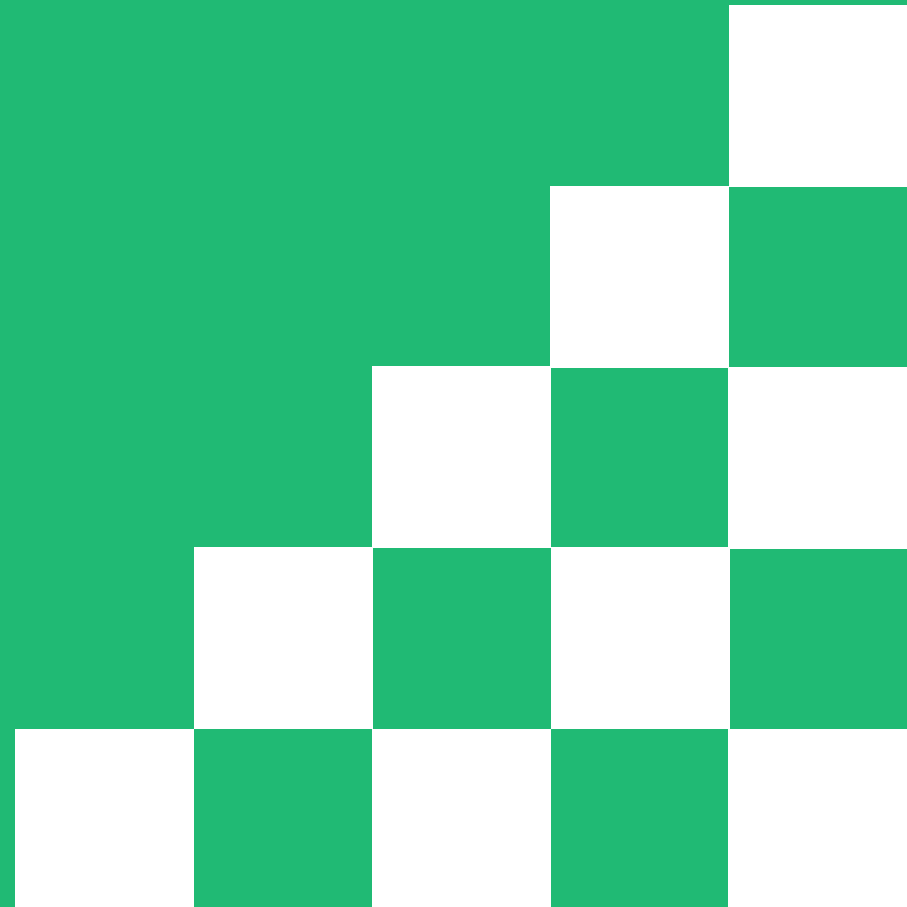
Profiel fietsers



2. Fietsbezit en -gebruik

VSV

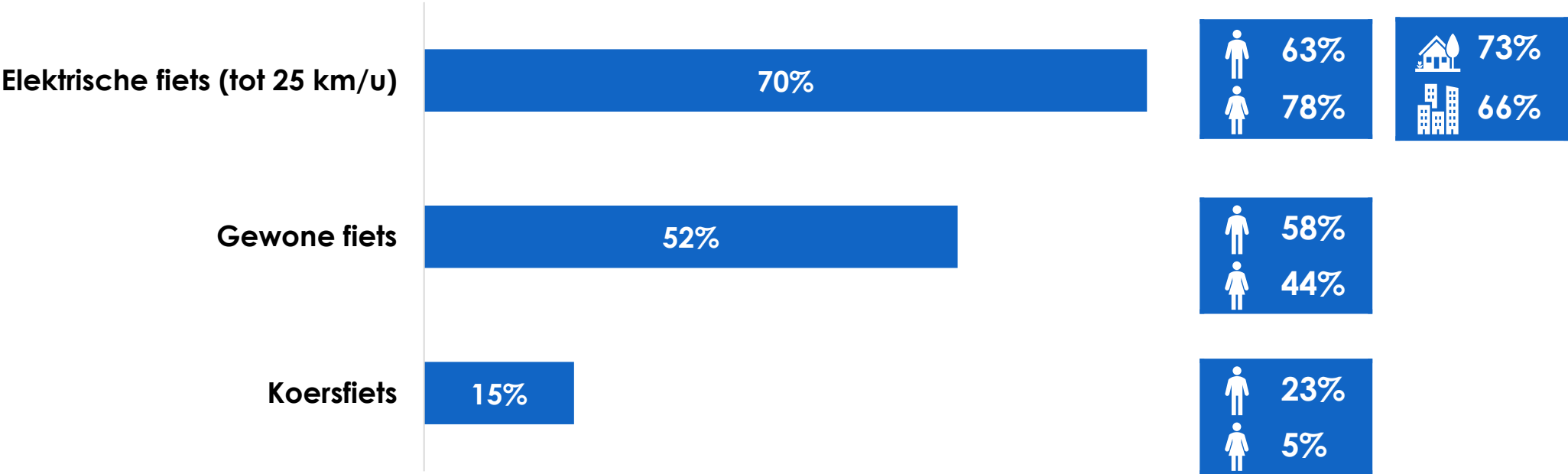
veilig verkeer



Welke fiets?

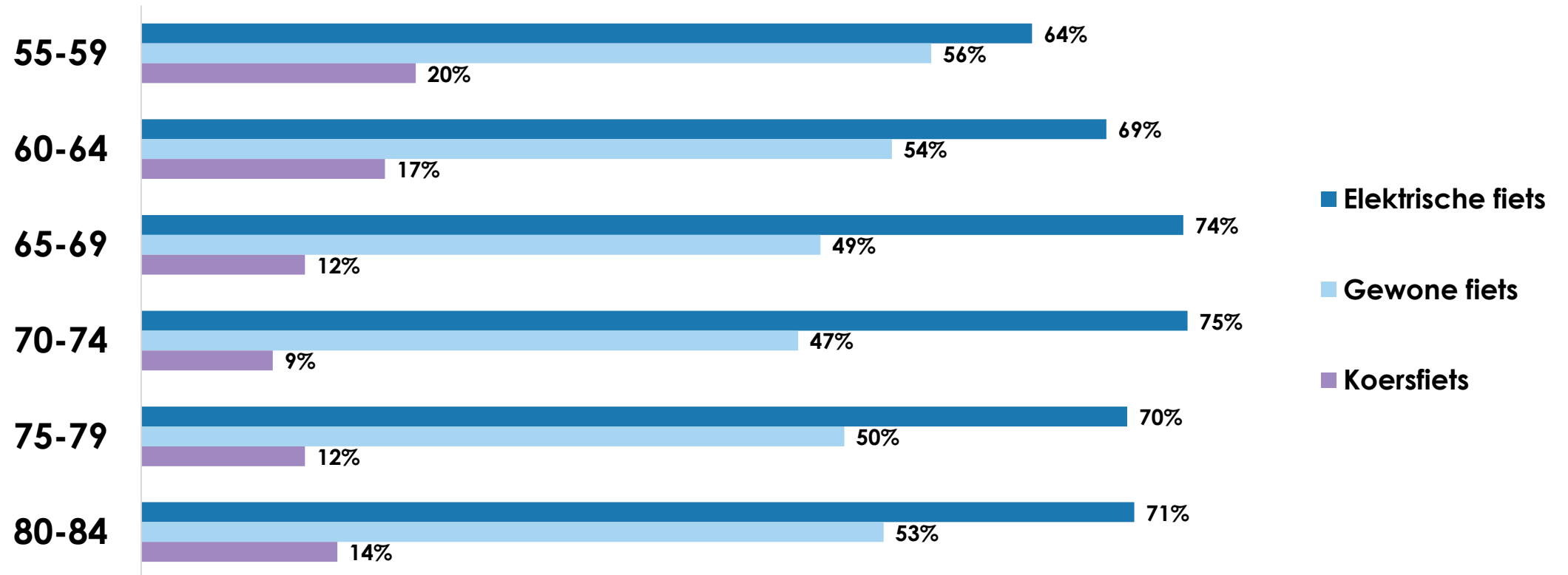
7 op de 10 fietsers bezit een elektrische fiets. Vrouwen en personen in landelijke gebieden hebben vaker een elektrische fiets. De helft van de fietsers beschikt nog over een gewone fiets.

Welke vervoersmiddelen heb je in je bezit?



Fietsbezit volgens leeftijd

Het bezit van de elektrische fiets is het hoogst bij personen tussen de 65 en 74 jaar.



Hoe vaak fietsen fietsers?

1 op de 3 gebruikt (bijna) dagelijks de elektrische fiets. De gewone fiets wordt iets minder frequent gebruikt. In stedelijke gebieden wordt er vaker gefietst.

In de afgelopen maanden, hoe vaak heb je je op deze verschillende manieren verplaatst?

Elektrische fiets (tot 25km/u)

N= 1469 (elektrische fiets)

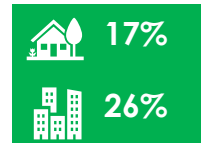


% (bijna) dagelijks



Gewone fiets

N= 1120 (gewone fiets)



Koersfiets

N= 301 (koersfiets)

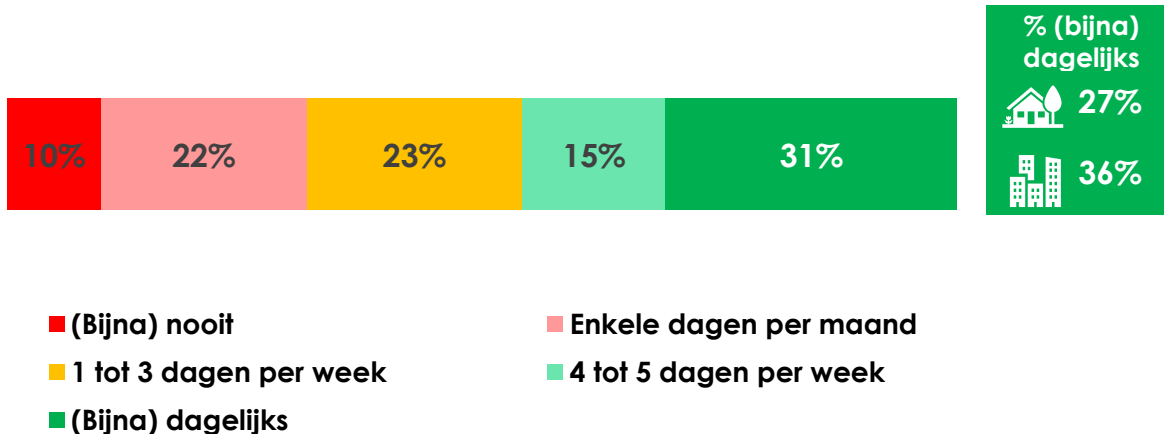


■ Nooit ■ Enkele dagen per jaar ■ Enkele dagen per maand ■ 1 tot 3 dagen per week ■ 4 tot 5 dagen per week ■ (Bijna) dagelijks

Hoe vaak fietste men 10 jaar geleden?

1 op de 3 (31%) **elektrische** fietsers reed 10 jaar geleden (bijna) dagelijks met de fiets. Dit opnieuw meer in stedelijke gebieden. Wanneer men 10 jaar geleden frequent fietste, doen de meeste dat nu nog steeds. Wanneer men vroeger weinig fietste, fietst men nu ook niet veel.

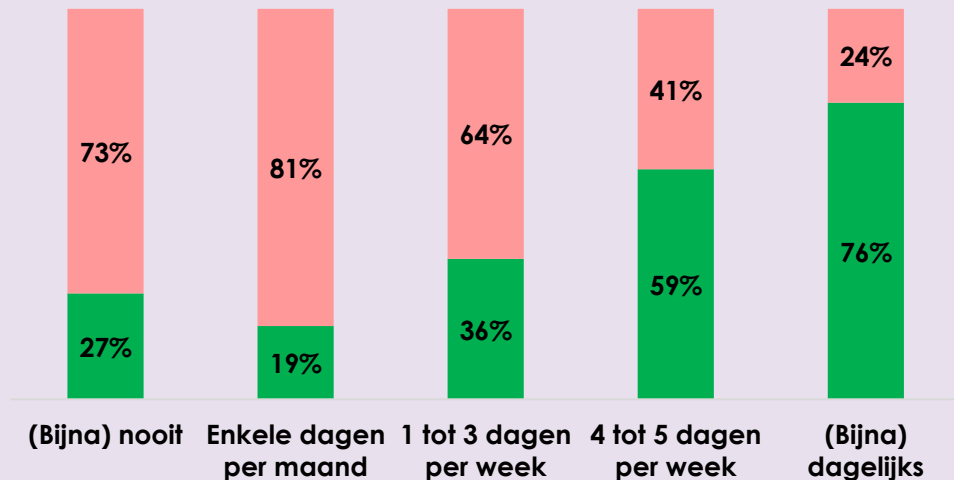
Weet je nog ongeveer hoe vaak je 10 jaar geleden met de fiets reed?



Fietsfrequentie: nu t.o.v. verleden

■ Fietst nu weinig ■ Fietst nu veel

Weet je nog ongeveer hoe vaak je 10 jaar geleden met de fiets reed?



Conclusie

Binnen groep van fietsers boven de 55 jaar zien we volgende resultaten:

Bezit

- 7 op de 10 heeft een elektrische fiets, de helft nog een gewone fiets.

Gebruik

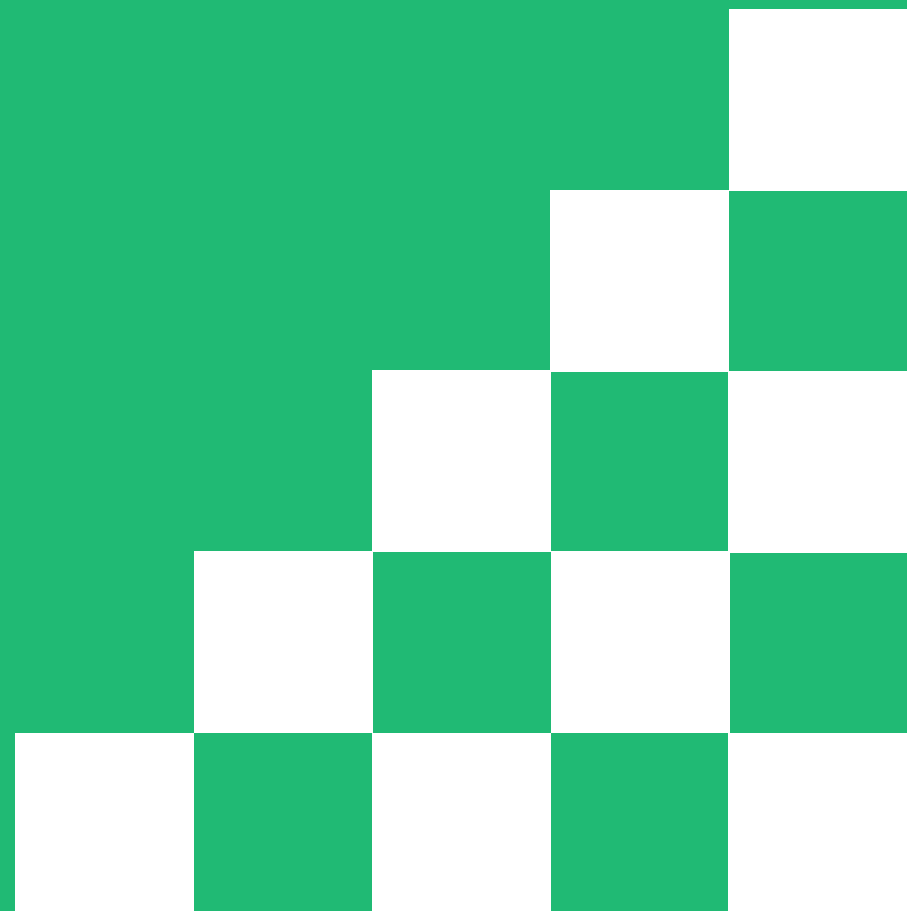
- 1 op de 3 gebruikt de elektrische fiets (bijna) dagelijks, meer vrouwen en in stedelijke gebied.
- 1 op de 5 gebruikt de gewone fiets (bijna) dagelijks, meer in stedelijke gebieden.
- Fietsers die nu frequent (elektrisch) fietsen, waren 10 geleden ook frequente fietsers. Het is een minderheid die vroeger weinig fietste en nu de fiets heeft ontdekt.

3. Fietsveiligheid

Fietsongevallen en veiligheidsgevoel

VSV

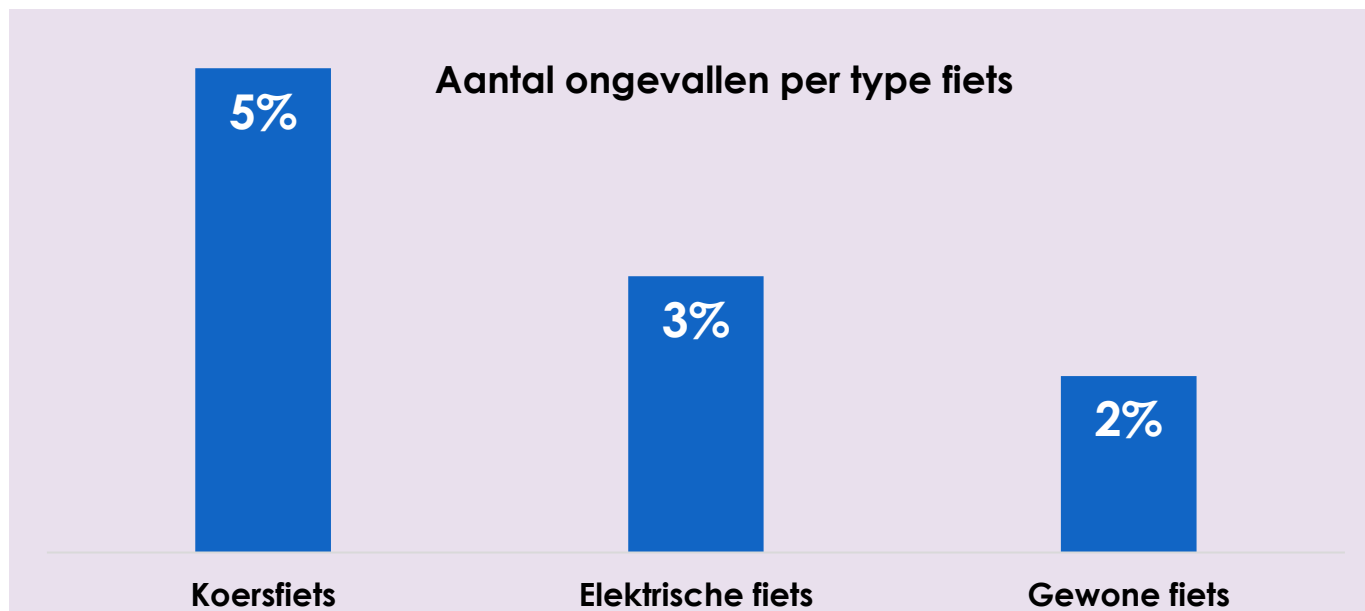
veilig verkeer



Aantal fietsongevallen

3,5% heeft in de afgelopen 12 maanden een **fietsongeval** meegemaakt waarbij ze naar de dokter of het ziekenhuis moesten. Bij de koersfiets ligt dit aantal iets hoger.

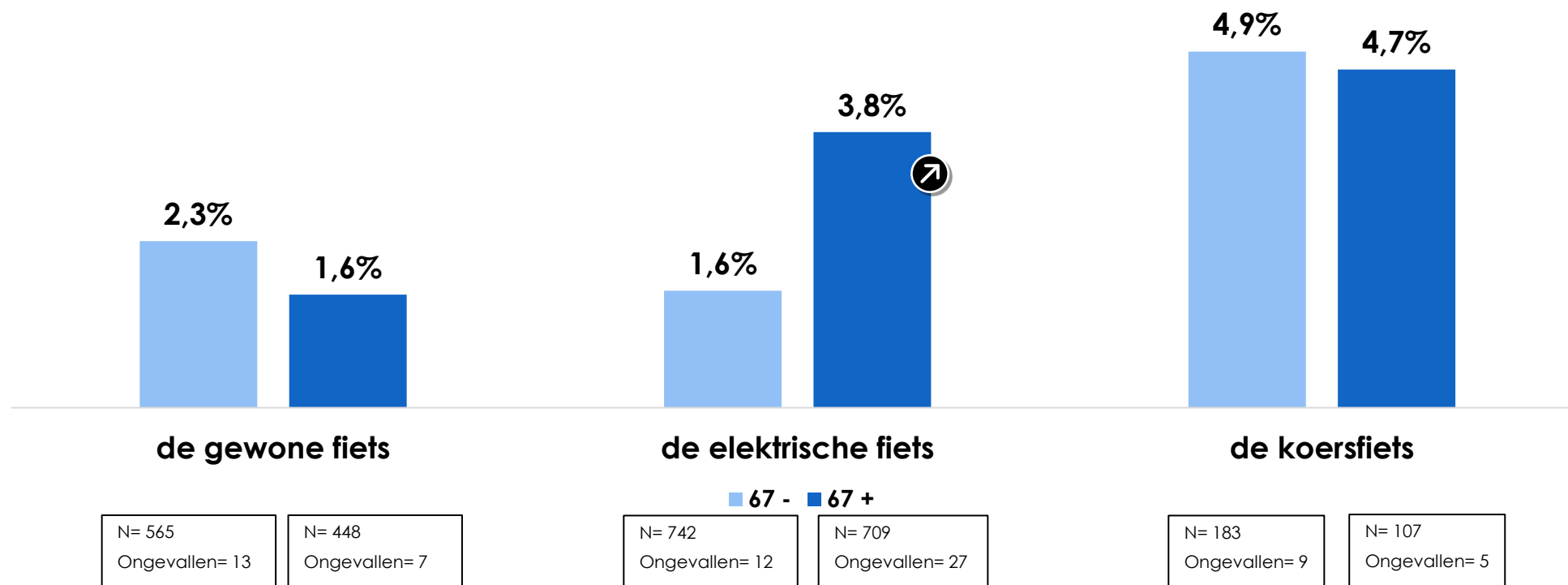
Heb je in de afgelopen 12 maanden een verkeersongeval meegemaakt waarbij je naar de dokter of het ziekenhuis moest om je verwondingen te laten verzorgen (bv. gevallen met je fiets, aangereden door een auto...)?



Is er een verband tussen fietsongevallen en leeftijd?

Bij de elektrische fiets zien we dat het risico op een ongeval bij personen boven 67 jaar het dubbele is van personen onder de 67 jaar.

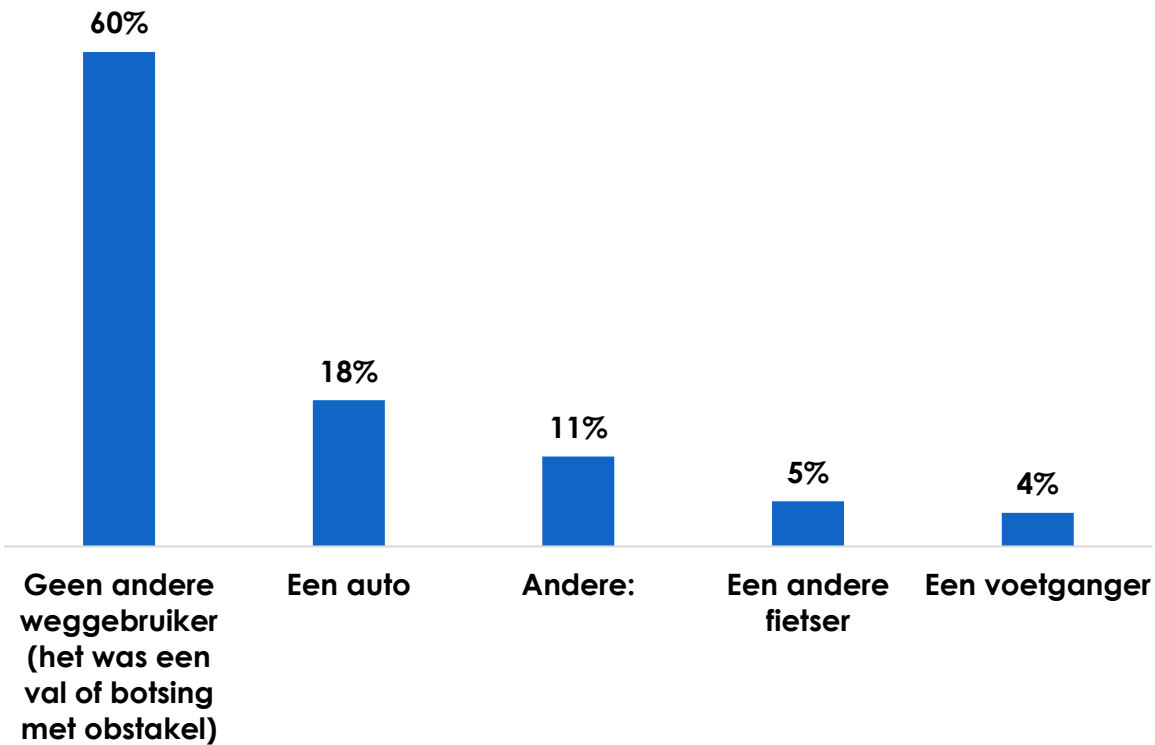
Heb je in de afgelopen 12 maanden een verkeersongeval meegemaakt waarbij je naar de dokter of het ziekenhuis moest om je verwondingen te laten verzorgen (Bv. gevallen met je fiets, aangereden door een auto...)?



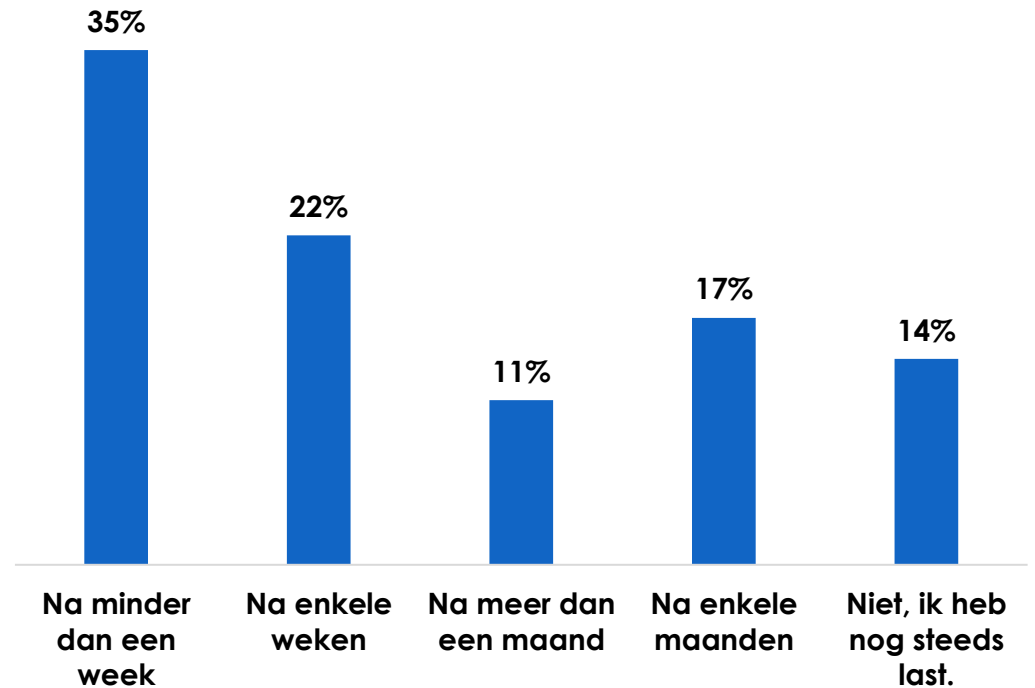
Betrokkenheid andere weggebruiker en herstelduur

Bij 6 op de 10 ongevallen was geen andere weggebruiker betrokken. 1 op de 5 fietsers had een ongeval met een autobestuurder als andere weggebruiker. 2 op de 3 personen kon na een week nog niet terug aan de slag zoals daarvoor, 1 op de 8 heeft blijvend last.

Was er een andere weggebruiker bij het fietsongeval betrokken?



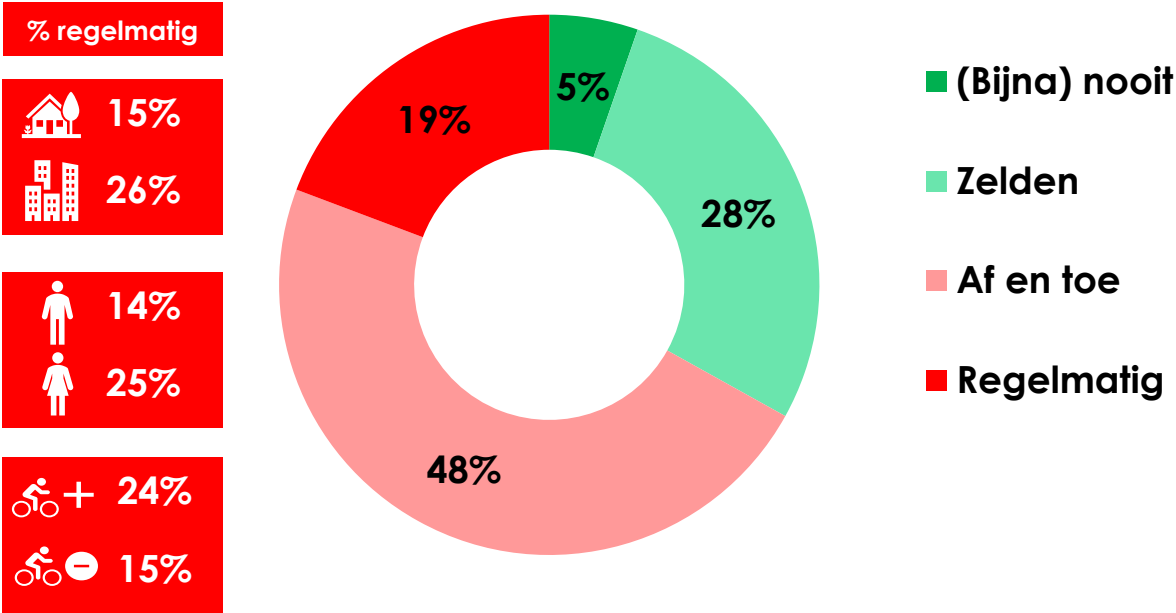
Hoe snel na je ongeval kon je weer je ritme opnemen zoals daarvoor?



Hoe vaak komt men in een gevaarlijke situatie terecht?

2 op de 3 komt af en toe in een gevaarlijke situatie terecht. 1 op de 5 fietsers voelt zich regelmatig onveilig door een gevaarlijke situatie. Dit gebeurt vaker bij vrouwen, personen in stedelijke gebieden en bij personen die vaak fietsen.

Hoe vaak kom je als fietser in een gevaarlijke situatie terecht, waarbij je je onveilig voelt?

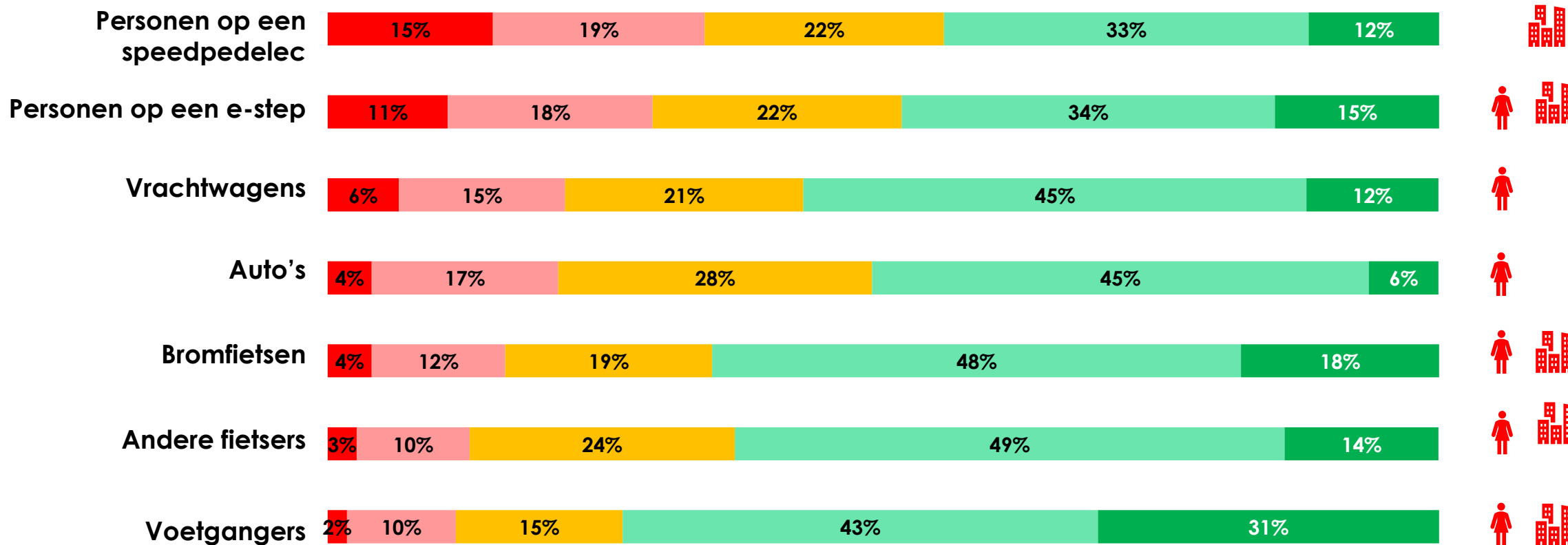


Hoe vaak zijn andere weggebruikers de oorzaak van een onveilig gevoel?

3 op de 10 fietsers voelen zich vaak onveilig in de buurt van speedpedelecs of e-steps. Dit vooral in stedelijke omgevingen. Ook vrachtwagens en auto's zorgen regelmatig voor een onveilig gevoel.

Valt het voor dat je je onveilig voelt door andere weggebruikers wanneer je met de fiets bent?

% meer bij:



Conclusie: fietsongevallen en veiligheidsgevoel

Fietsongevallen: vooral eenzijdig en vaak met langdurige gevolgen

- 1 op de 30 fietsers had in het afgelopen jaar een fietsongeval waarvoor ze naar de dokter of het ziekenhuis moesten. Dit vooral op de koersfiets (1 op de 20).
 - Bij fietsers boven de 67 jaar ligt het risico op een ongeval (1 op de 25) met de elektrische fiets dubbel zo hoog als bij 55-67 jarigen.
 - Dit was voor 60% een eenzijdig ongeval. 1 op de 8 ongevallen zorgde voor blijvende last (kon ritme niet meer opnemen zoals daarvoor).

Veiligheidsgevoel: negatiever in steden en bij snelle fietsers

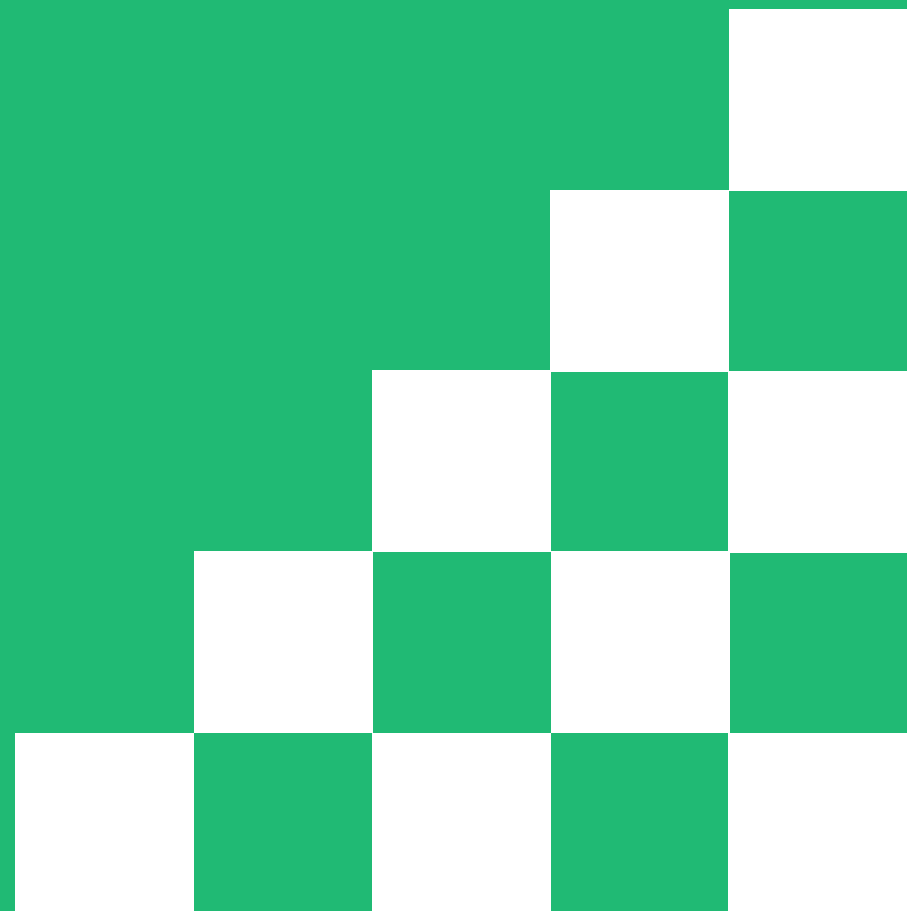
- 1 op de 5 komt regelmatig in een gevaarlijke situatie waarbij men zich onveilig voelt. Bij vrouwen, personen in stedelijke gebieden en bij personen die vaker fietsen is dit 1 op de 4.
- 3 op de 10 fietsers voelen zich vaak onveilig in de buurt van speedpedelecs of e-steps. Dit vooral in stedelijke omgevingen. Ook vrachtwagens en auto's zorgen regelmatig voor een onveilig gevoel.

4. Welke uitdagingen ervaren fietsers?

Omgeving en fysieke moeilijkheden

VSV

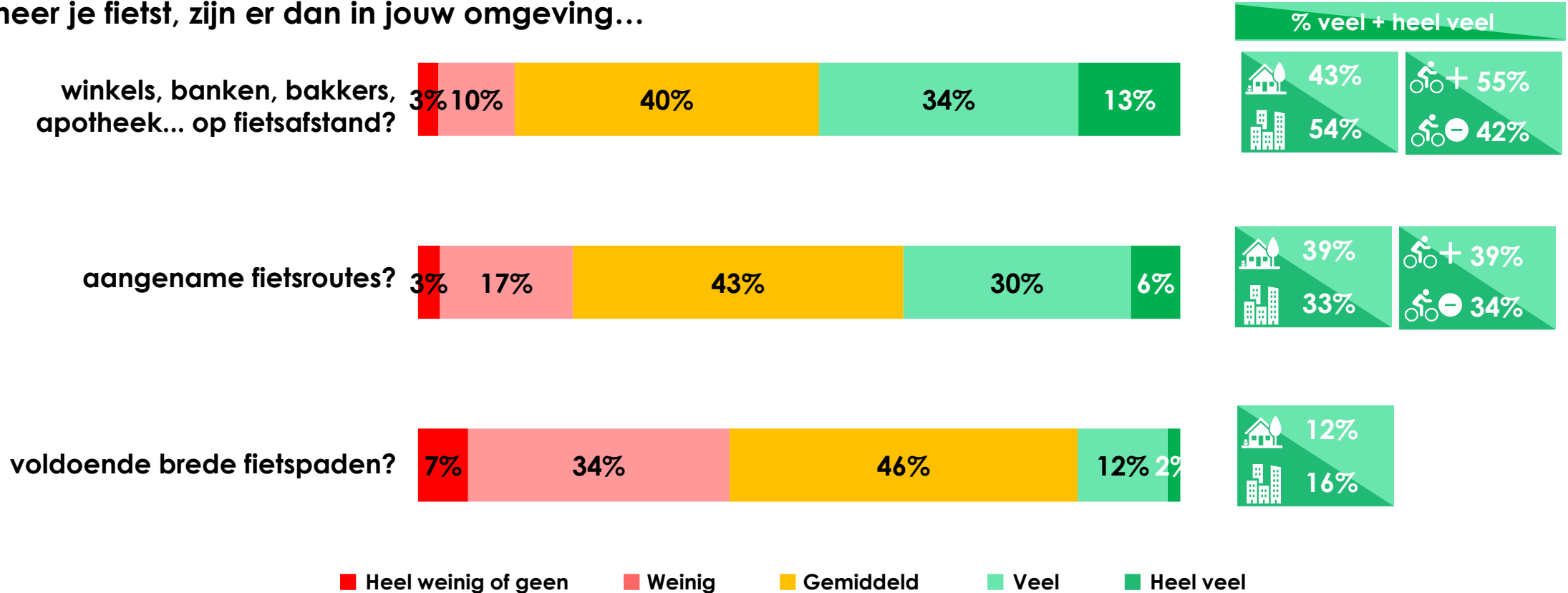
veilig verkeer



Wat vinden fietsers van hun omgeving?

Minder dan de helft van de fietsers vinden dat er veel winkels, bakkers en andere voorzieningen zijn in de buurt. 4 op de 10 vinden dat er te weinig voldoende brede fietspaden zijn.

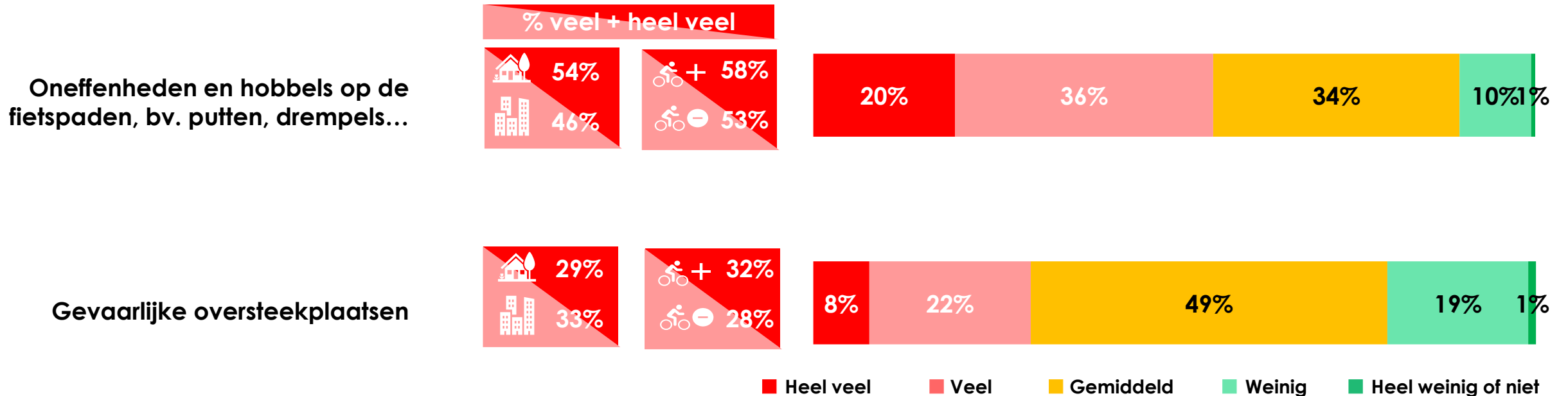
Wanneer je fietst, zijn er dan in jouw omgeving...



Wat vinden fietsers van hun omgeving?

Meer dan de helft van de fietsers vinden dat er veel oneffenheden en hobbels op de fietspaden zijn, 1 op de 3 vindt dat er (heel) veel gevaarlijke oversteekplaatsen zijn in de buurt. In stedelijke gebieden en door frequente fietsers worden deze zaken vaker gerapporteerd.

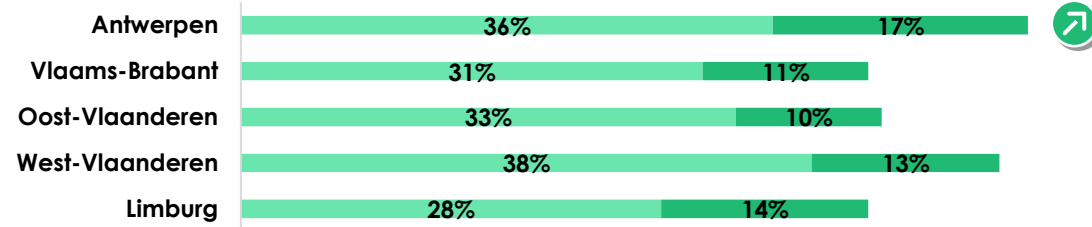
Wanneer je met de fiets ergens naartoe gaat, hoe vaak kom je dan in je omgeving onderstaande tegen?



Verschillen per provincie

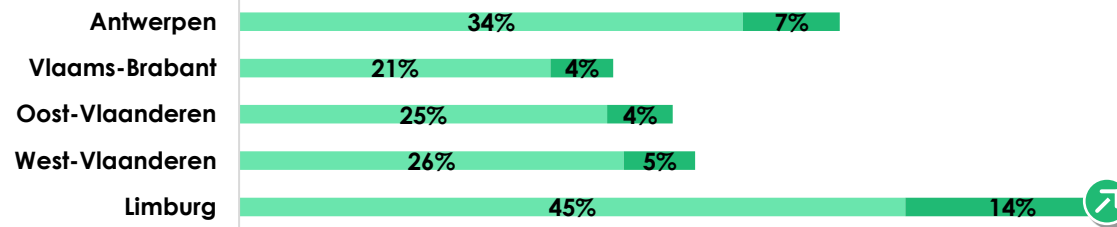
Fietsers uit Limburg en Antwerpen vinden dat er meer aangename fietsroutes en brede fietspaden zijn, in vergelijking met andere provincies.

winkels, banken, bakkers,
apotheek... op fietsafstand?

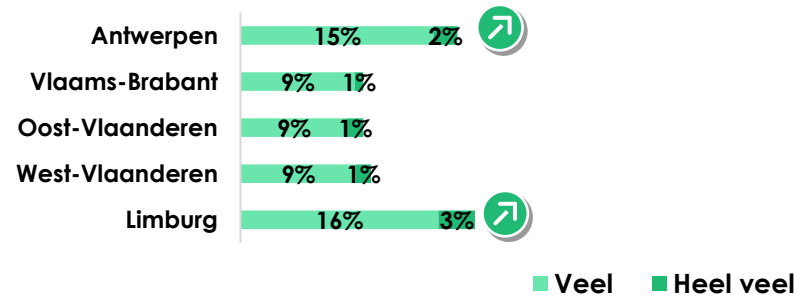


% veel + heel veel

aangename fietsroutes?



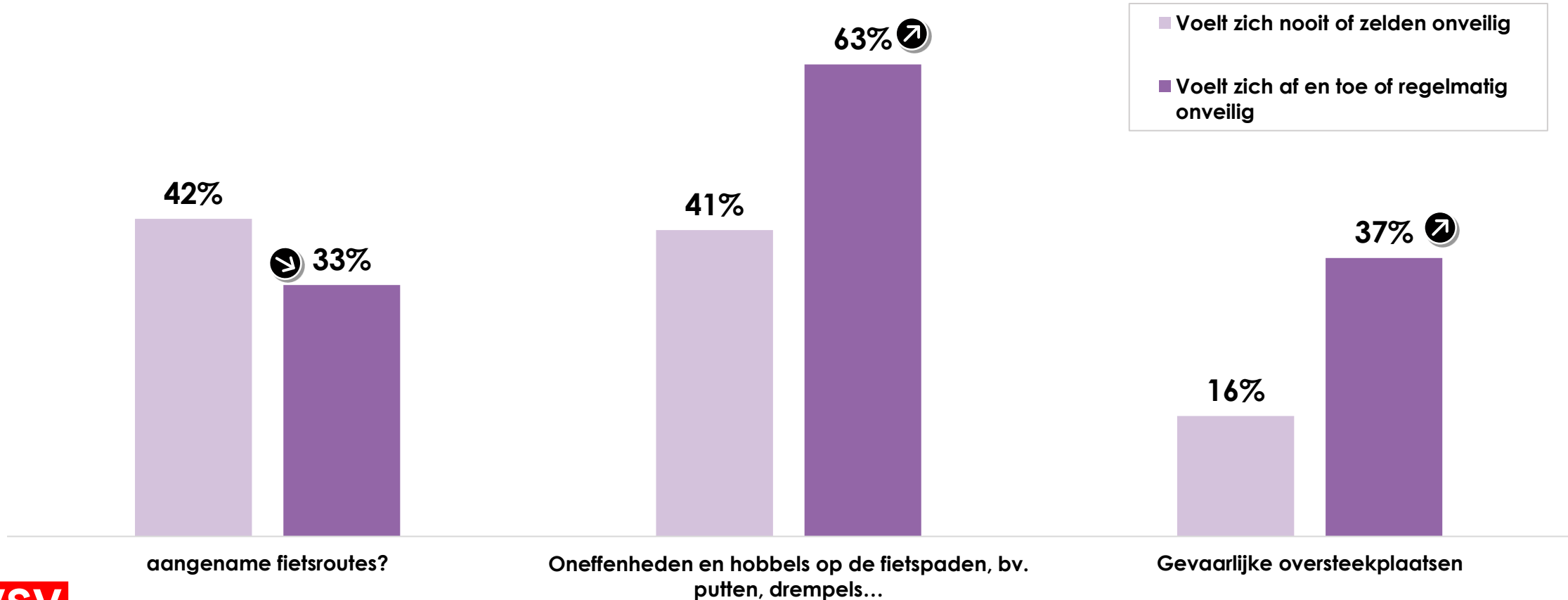
voldoende brede fietspaden?



Heeft de omgeving een invloed op het onveiligheidsgevoel?

Ja, personen die zich vaker onveilig voelen, vinden dat er minder aangename fietsroutes, meer oneffenheden en hobbels op de fietspaden en meer gevaarlijke oversteekplaatsen in de buurt zijn dan de mensen die zich minder onveilig voelen.

Wanneer je fietst, zijn er dan in jouw omgeving... % (heel) veel

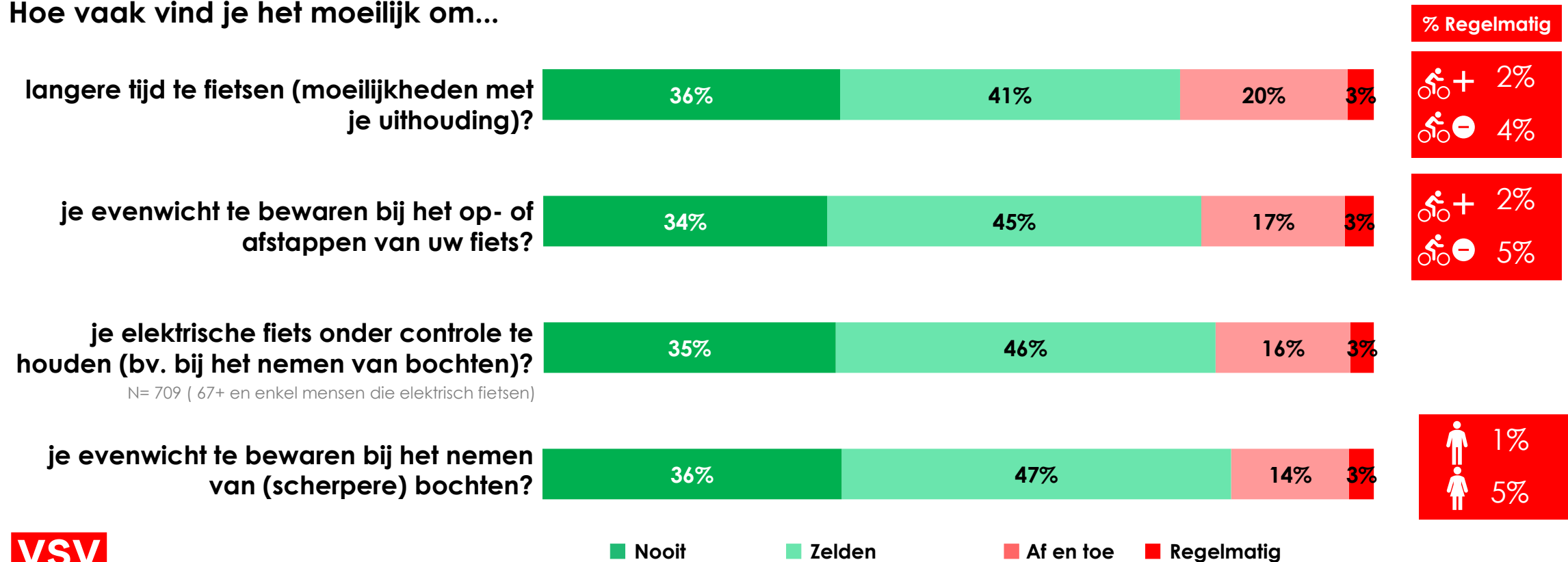


Hoeveel moeilijkheden ondervinden fietsers?

De meeste fietsers ervaren zelden of nooit moeilijkheden bij het fietsen. 1 op de 4 ervaart af en toe moeilijkheden met de uithouding, 1 op de 5 met het bewaren van het evenwicht.

Wie niet zo vaak fietst, ervaart meer uithoudingsproblemen en moeilijkheden bij het op en afstappen.

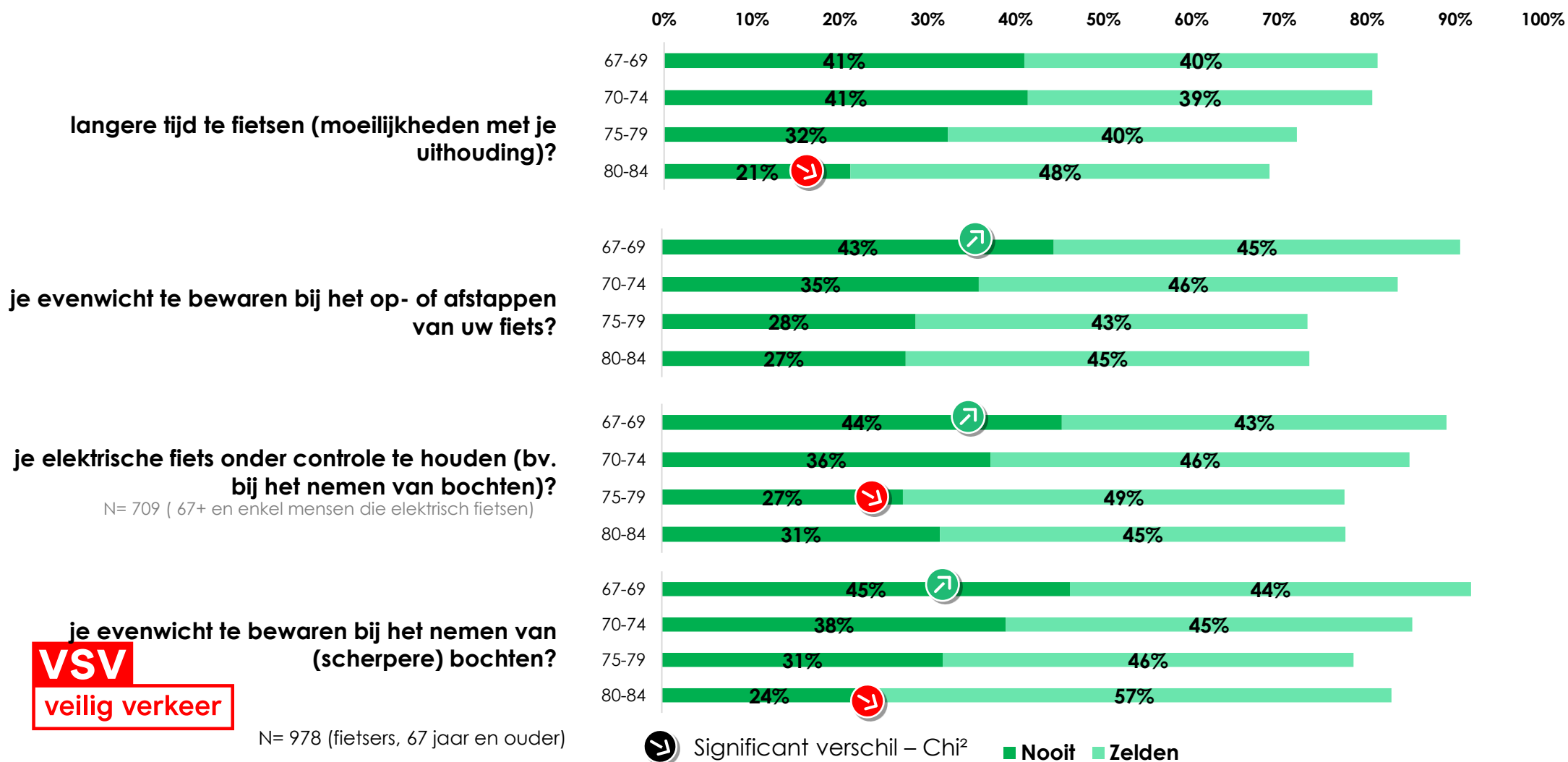
Hoe vaak vind je het moeilijk om...



Ervaren oudere fietsers meer moeilijkheden?

Ja, hoe ouder hoe meer men moeilijkheden ondervindt. Het aantal fietsers dat nooit moeilijkheden ervaart, neemt af met de leeftijd.

Hoe vaak vind je het moeilijk om... (% nooit/zelden)



Welke factoren hebben een invloed op elektrisch fietsgebruik?

Door middel van een regressieanalyse, kunnen we achterhalen in welke mate elke factor het fietsgebruik beïnvloedt. Uit deze analyse blijkt vooral het fietsgebruik 10 jaar geleden voorspellend te zijn voor het fietsgebruik. Daarna hebben ook de aanwezigheid van winkels in de buurt en het al dan niet hebben van evenwichtsproblemen een invloed op hoe vaak men fietst.

Gedragsbepaler	Stelling	B	Sig.
Verleden	Weet je nog ongeveer hoe vaak je 10 jaar geleden met de fiets reed?	-0,791	<,001
Omgeving	Wanneer je fietst, zijn er dan in jouw omgeving winkels, banken, bakkers, apotheek... op fietsafstand?	0,292	0,001
Evenwicht	Hoe vaak vind je het moeilijk om je evenwicht te bewaren bij het op- of afstappen van je fiets?	-0,255	0,018

Conclusie: omgeving en fysieke moeilijkheden

Omgeving wordt eerder kritisch bekeken

- Minder dan de helft van de fietsers vinden dat er veel winkels, bakkers en andere voorzieningen zijn in de buurt.
- Ook vindt maar 14% dat er veel brede fietspaden zijn in de buurt zijn.
- Meer dan de helft vinden dat er veel oneffenheden en hobbels op de fietspaden zijn. 1 op de 3 vindt dat er (heel) veel gevaarlijke oversteekplaatsen zijn in de buurt.
 - Fietsers die zich vaker onveilig voelen, geven ook vaker aan dat de fietsinfrastructuur onvoldoende is.
- Antwerpen en Limburg scoren iets beter.

Uitdagingen en moeilijkheden nemen toe met de leeftijd

- De meeste fietsers geven aan zelden of nooit moeilijkheden te ondervinden bij het fietsen. 1 op de 4 ervaren wel af en toe moeilijkheden met de uithouding, 1 op de 5 met het bewaren van het evenwicht.
 - Dit neemt toe met ouder worden.

Welke van deze factoren hebben een invloed op het fietsgebruik (elektrische fiets)?

Uit deze analyse blijkt vooral het **fietsgebruik 10 jaar geleden** voorspellend te zijn voor het huidige fietsgebruik. Daarna hebben ook de **aanwezigheid van winkels in de buurt** en het al dan niet hebben van **evenwichtsproblemen** een invloed op hoe vaak men fietst.

Hoe staan fietsers tegenover de veiligheidsmaatregelen?

Fietshelm, fluo, achteruitkijkspiegel, kracht- en evenwichtsoefening en cursussen

VSV

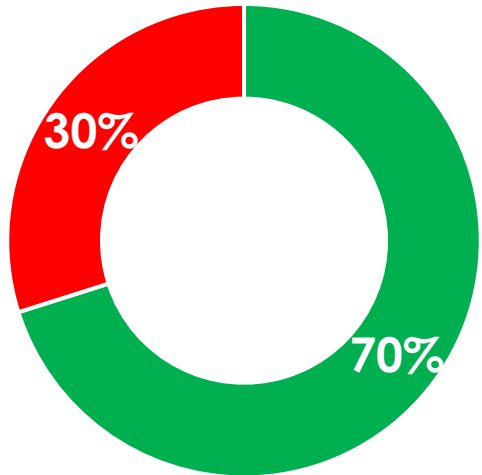
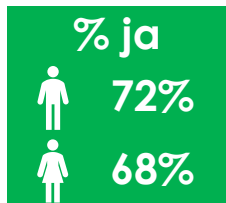
veilig verkeer



Bezit fietshelm en achteruitkijkspiegel

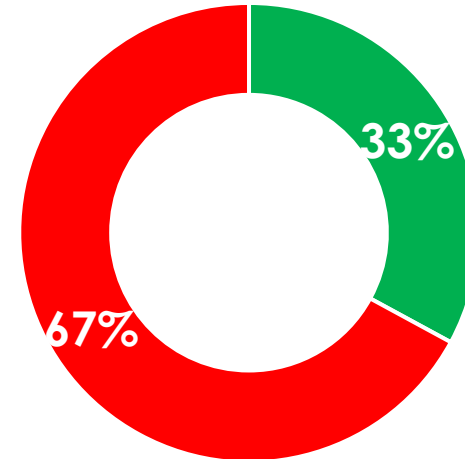
7 op de 10 fietsers hebben een fietshelm en 1 op de 3 heeft een achteruitkijkspiegel.
Mannen geven iets meer aan een fietshelm te bezitten.

Heb je een fietshelm?



■ Ja ■ Nee

Heb je een achteruitkijkspiegel op je fiets?

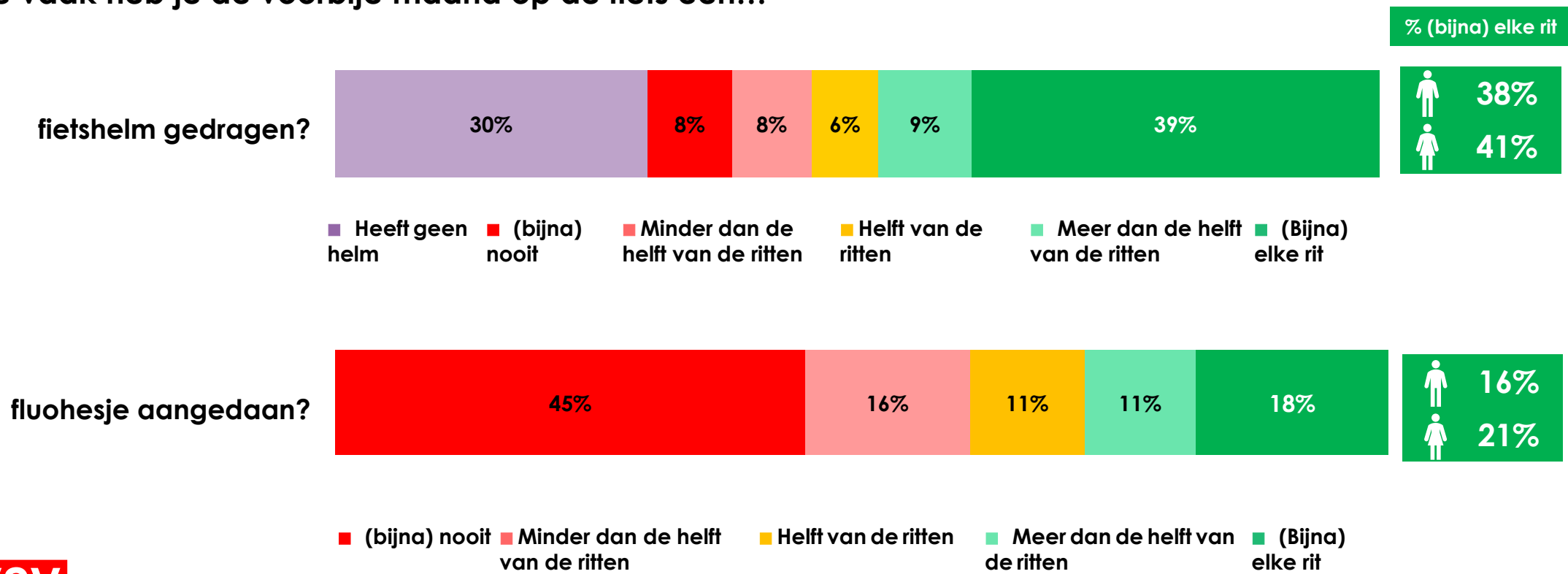


■ Ja ■ Nee

Draagt men een helm en flou?

Wanneer fietsers een helm hebben, dan dragen ze die ook frequent: 4 op de 10 draagt die bijna altijd. Het fluohesje wordt door 1 op de 5 (bijna) elke rit gedragen.

Hoe vaak heb je de voorbije maand op de fiets een...



Bereidheid

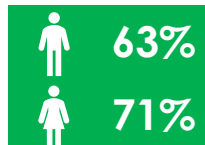
De meeste fietsers zijn bereid om met de elektrische fiets in een lage ondersteuning te vertrekken. 7 op de 10 is bereid een fietshelm en fluohesje te dragen. De bereidheid voor een spiegel of kracht- en evenwichtsoefening is lager.

Ben je bereid om onderstaande in de toekomst te doen?

% zeker wel

met je elektrische fiets altijd te vertrekken
in een lage ondersteuning?

N= 1313 (fietsers met een elektrische fiets)



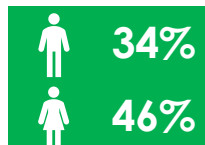
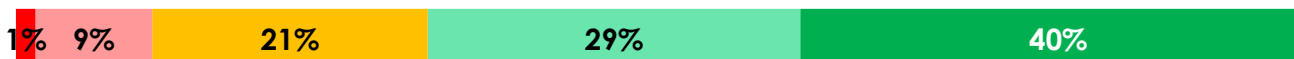
Een fietshelm dragen

N= 2072 (fietsers)



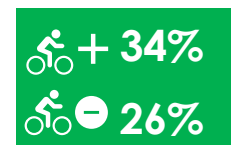
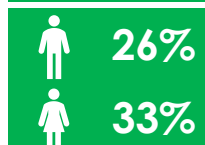
Een fluohesje dragen

N= 2072 (fietsers)



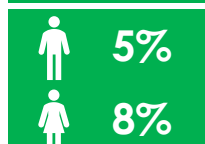
2 keer per week oefeningen doen die je
spierkracht en evenwicht trainen

N= 2072 (fietsers)



Een achteruitkijkspiegel te installeren

N= 1390 (fietsers zonder spiegel)



VSV

veilig verkeer

■ Zeker niet ■ Waarschijnlijk niet ■ Misschien ■ Waarschijnlijk wel ■ Zeker wel

Ervaren moeite

Vertrekken in lage ondersteuning (76%) vindt men het minst moeite. Gevolgd door een fluohesje (64%) en een fietshelm te dragen (61%). Vrouwen ondervinden iets meer moeite om de fietshelm te dragen.

Hoeveel moeite vind je het om...

altijd te vertrekken in een lage ondersteuning?

N= 1313 (fietsers met een elektrische fiets)

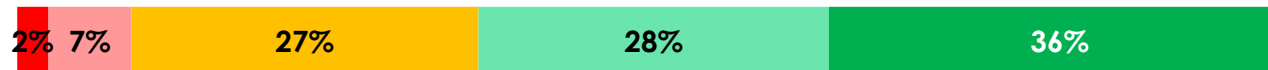


% heel weinig moeite

🚲 + 57%
🚲 - 51%

een fluohesje te dragen

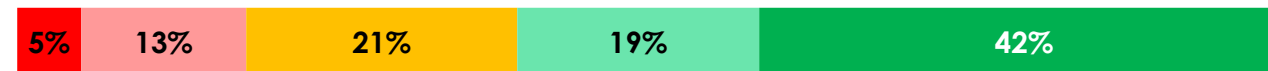
N= 2072 (fietsers)



🧑 33%
👩 40%

een fietshelm te dragen?

N= 2072 (fietsers)



een achteruitkijkspiegel te laten installeren?

N= 1390 (fietsers zonder spiegel)



🧑 35%
👩 38%

2 keer per week oefeningen te doen die je spierkracht en evenwicht trainen?

N= 2072 (fietsers)



■ Heel veel moeite ■ Veel moeite ■ Niet veel, niet weinig ■ Eerder weinig moeite ■ Heel weinig moeite

VSV

veilig verkeer

Wat denken ze dat anderen doen?

Het beeld over het gedrag van anderen komt niet echt overeen met het gerapporteerde gedrag. Zo denkt men bijvoorbeeld dat maar 3% altijd een helm draagt.

Denk je dat anderen van je leeftijd, wel of niet...

Een fietshelm dragen?

N= 2072 (fietsers)



% (bijna) iedereen/ de meesten doen dat



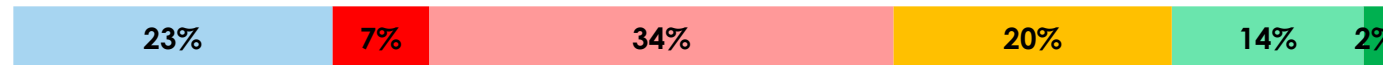
26%



21%

Altijd vertrekken in een lage ondersteuning met hun elektrische fiets?

N= 1313 (fietsers met een elektrische fiets)



Een fluohesje dragen?

N= 2072 (fietsers)



26%



21%

Een achteruitkijkspiegel installeren?

N= 2072 (fietsers)



9%



7%



+ 9%



- 7%

2keer per week oefeningen doen die de spierkracht en evenwicht trainen?

N= 2072 (fietsers)



VSV

veilig verkeer

Weet ik niet

(Bijna) niemand doet dat

Een aantal doet dat

Ongeveer de helft doet dat

De meesten doen dat

(Bijna) iedereen doet dat

Geloven ze in het nut?

Bijna iedereen is ermee akkoord dat de fietshelm beschermt tegen hoofdletsels (96%) en dat het dragen van fluo bijdraagt aan de zichtbaarheid (96%). Meer dan 7 op de 10 gaat akkoord dat de lage ondersteuning helpt minder snel te vallen (70%) en dat er door de achteruitkijkspiegel meer zicht is in het verkeer (69%).

In welke mate ben je akkoord dat...

Een fietshelm beschermt je tegen ernstige hoofdletsels.

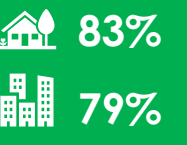
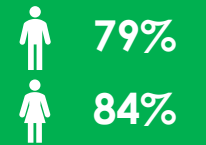
N= 2072 (fietsers)



% helemaal akkoord

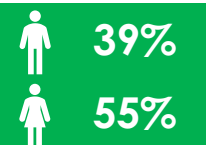
Met een fluohesje word je sneller opgemerkt.

N= 2072 (fietsers)



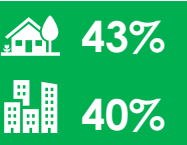
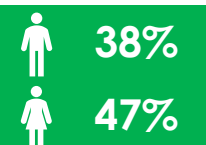
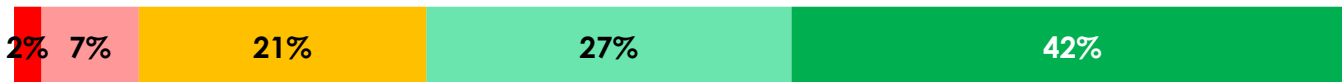
vertrekken in een lage ondersteuning met de elektrische fiets helpt om minder snel te vallen?

N= 1313 (fietsers met een elektrische fiets)



Met een achteruitkijkspiegel kan je makkelijker zien wat er in het verkeer gebeurt.

N= 2072 (fietsers)

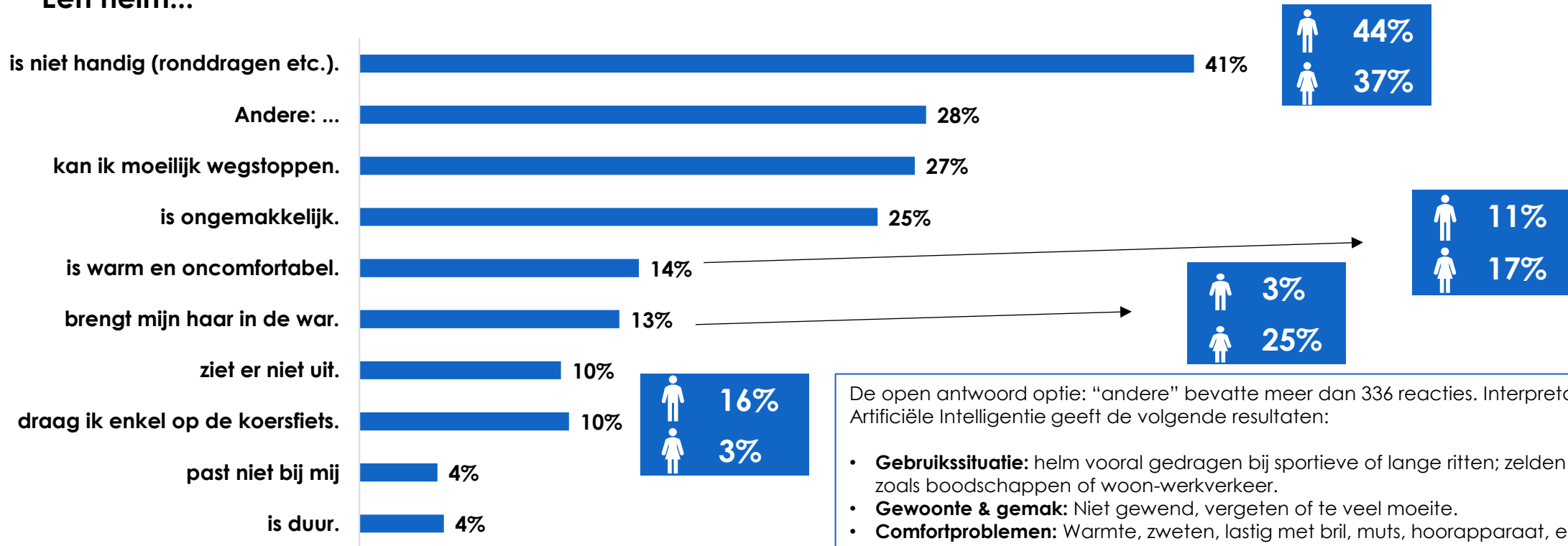


Wat zijn de redenen om geen helm te dragen?

De voornaamste redenen zijn dat dit niet handig is, moeilijk weg te stoppen of ongemakkelijk.

Je gaf eerder aan dat je niet altijd of nooit helm draagt, kan je ook aangeven waarom dit zo is? (meerdere antwoorden mogelijk)

Een helm...



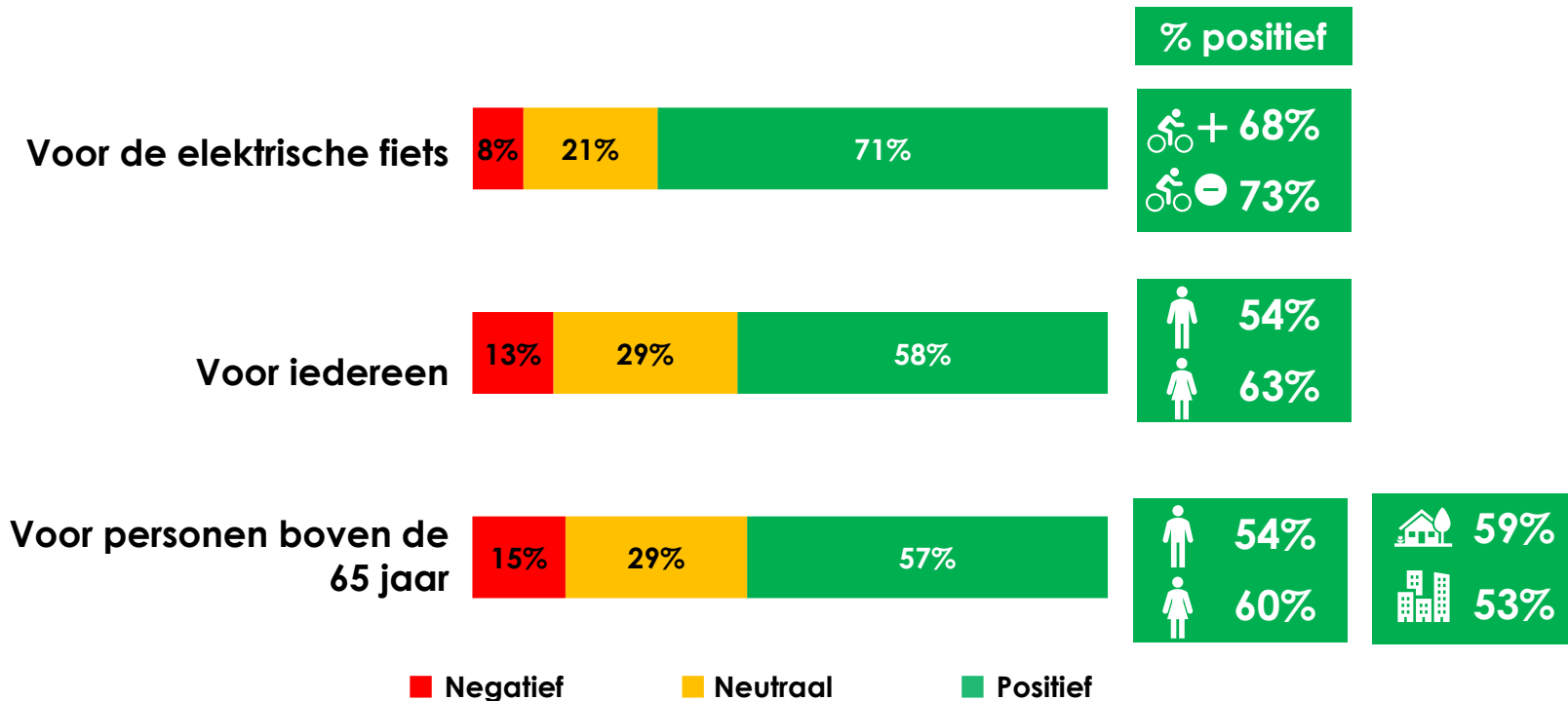
De open antwoord optie: "andere" bevatte meer dan 336 reacties. Interpretatie op basis van Artificial Intelligence geeft de volgende resultaten:

- **Gebruikssituatie:** helm vooral gedragen bij sportieve of lange ritten; zelden bij korte afstanden zoals boodschappen of woon-werkverkeer.
- **Gewoonte & gemak:** Niet gewend, vergeten of te veel moeite.
- **Comfortproblemen:** Warmte, zweten, lastig met bril, muts, hoorapparaat, en moeilijk op te bergen.
- **Risicoperceptie:** Men denkt traag te fietsen, voelt zich veilig, of vindt het de verantwoordelijkheid van automobilisten.
- **Vrijheid & verplichting:** Sommigen weigeren uit principe (geen verplichting, frustratie over betutteling), maar zouden bij verplichting wel een helm dragen.
- **Aanschafmoment:** Sommigen denken erover na of hebben er net een gekocht, vaak samen met een elektrische fiets.

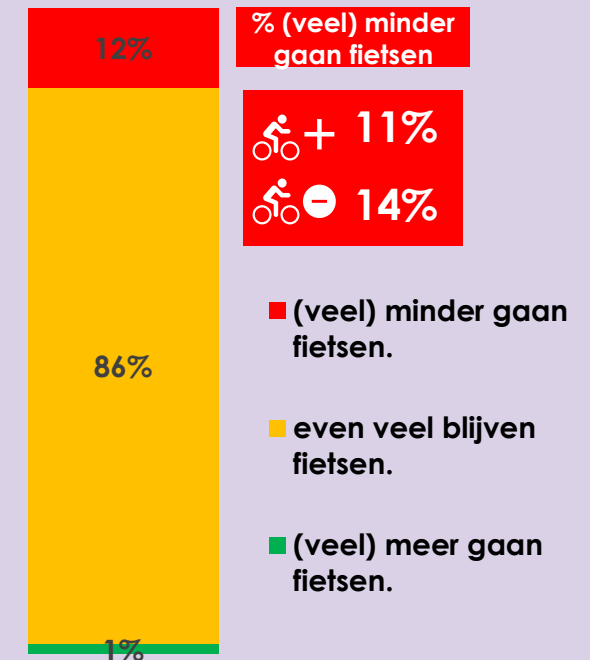
Wat vinden fietsers van een eventuele helmplicht?

7 op de 10 staan positief ten opzichte van een verplichting van de helm voor de elektrische fiets (71%). Ook wanneer dat voor iedereen of enkel personen boven de 65 jaar zou zijn, vinden nog steeds 6 op 10 dit positief. 1 op de 8 geeft aan minder te gaan fietsen bij een verplichting.

Wat is je mening over een eventuele verplichting van de fietshelm?



Bij een verplichting van de fietshelm zou ik...

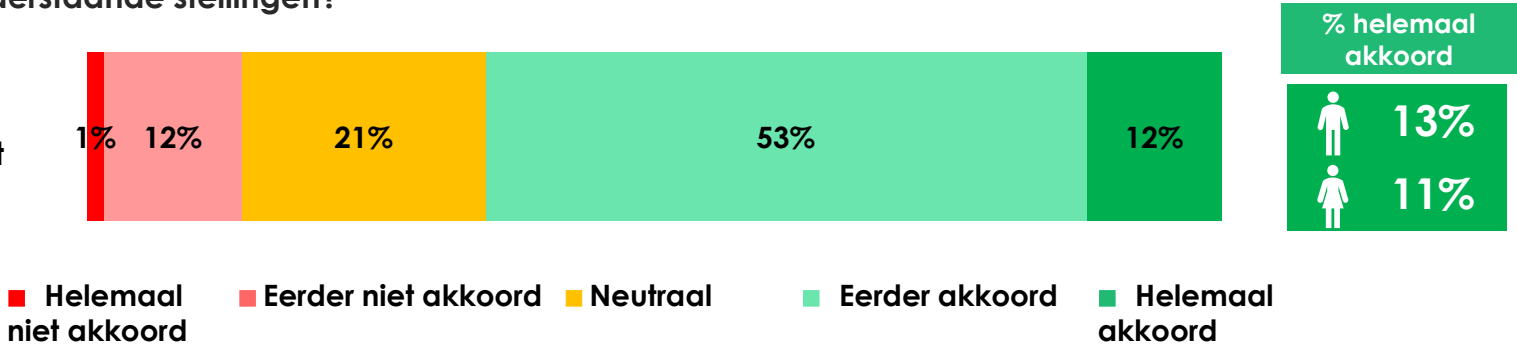


Blijft men op de hoogte van het verkeersreglement?

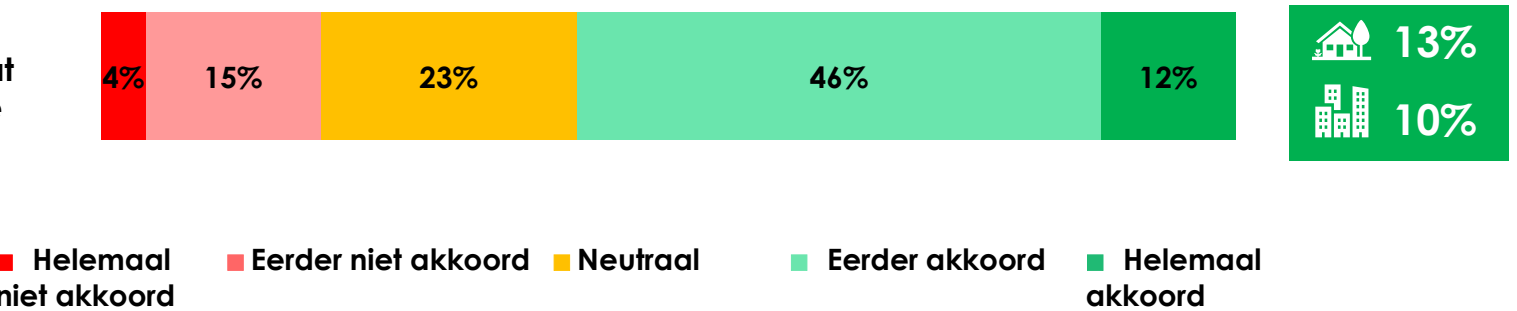
Meer dan de helft vindt dat het hen lukt om op de hoogte te blijven van de veranderingen in de verkeersregels. Tegelijkertijd vindt de helft dat de veranderingen zo snel gaan dat het onmogelijk is ze allemaal te kennen.

In welke mate ga je akkoord met onderstaande stellingen?

Het lukt me om op de hoogte te blijven van de veranderingen in het verkeersreglement.



De veranderingen in het verkeersreglement (met nieuwe borden en lichten) gaan zo snel, dat het onmogelijk is om ze allemaal te kennen.



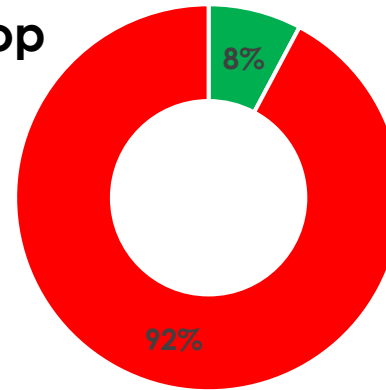
Hoe staan fietsers tegenover een cursus?

2 op de 3 heeft interesse in een cursus over de wijzigingen in de verkeersregels. Iets meer dan 1 op de 4 heeft interesse in een cursus om de fietsvaardigheid op de (elektrische) fiets te oefenen. De interesse is iets hoger bij vrouwen.

Heeft u in het verleden al eens een workshop gevolgd over veilig elektrisch fietsen?

N= 1451

■ Ja, specificeer welke?
■ Nee

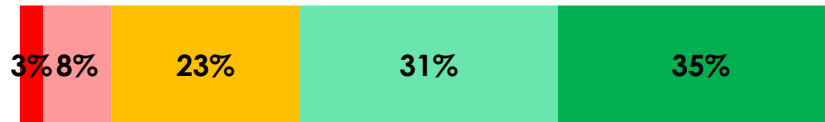


Indien ja: workshops bij:

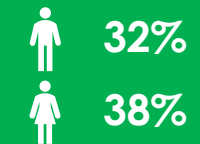
1. Okra
2. Veilig op de (elektrische) fiets
3. Raak VZW
4. Het werk
5. De gemeente
6. De VSV

In welke mate heb je interesse in een cursus waarbij je...

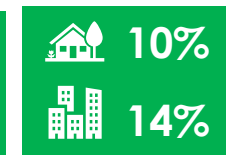
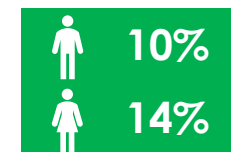
Een update krijgt over de wijzigingen in de verkeersregels?



% zeker wel



Je fietsvaardigheid op je (elektrische) fiets oefent?



De bereidheid om een cursus fietsvaardigheid te volgen stijgt met de leeftijd

% zeker en eerder wel

55-59: 22%
60-64: 27%
65-69: 30%
70-74: 27%
75-79: 34%
80-84: 34%

Conclusie: veiligheidsmaatregelen

Fietshelm: hoge bereidheid, ook voor een verplichting

- 7 op de 10 heeft een helm. Wanneer fietsers een helm hebben, dan dragen ze die ook frequent.
- Wanneer ze dit niet doen, is dit vooral uit praktische overwegingen.
- 71% is ook voorstander van een helmplicht voor de elektrische fiets. Ze beweren ook dat dit hun huidige fietsgebruik weinig zou aantasten.

Vertrekken in lage ondersteuning met de elektrische fiets: hoge bereidheid

- Hier is ook een grote bereidheid voor en men ervaart dit als een actie die weinig moeite vraagt.

Achteruitkijkspiegel: niet iedereen overtuigd van het nut en al wat meer moeite om te installeren

- 1 op de 3 heeft reeds een spiegel, maar wie dat niet heeft is vaak minder bereid die te installeren. Slechts 1 op de 5 zou dit waarschijnlijk doen.
- Het installeren zelf vinden ze ook al wat moeilijker en er zijn ook meer twijfels of dit helpt om makkelijker te zien wat er in het verkeer gebeurt.

Fluo

- 1 op de 5 draagt (bijna) elke rit een fluohesje. 69% is hiertoe ook wel bereid.

Evenwichts- en krachtoefeningen vindt men vooral wat moeite kosten

- Er is niet meteen een hoge bereidheid tot het doen van oefeningen (54% zou dit waarschijnlijk doen).
- Dit wordt vaker ervaren als iets wat veel moeite vraagt.

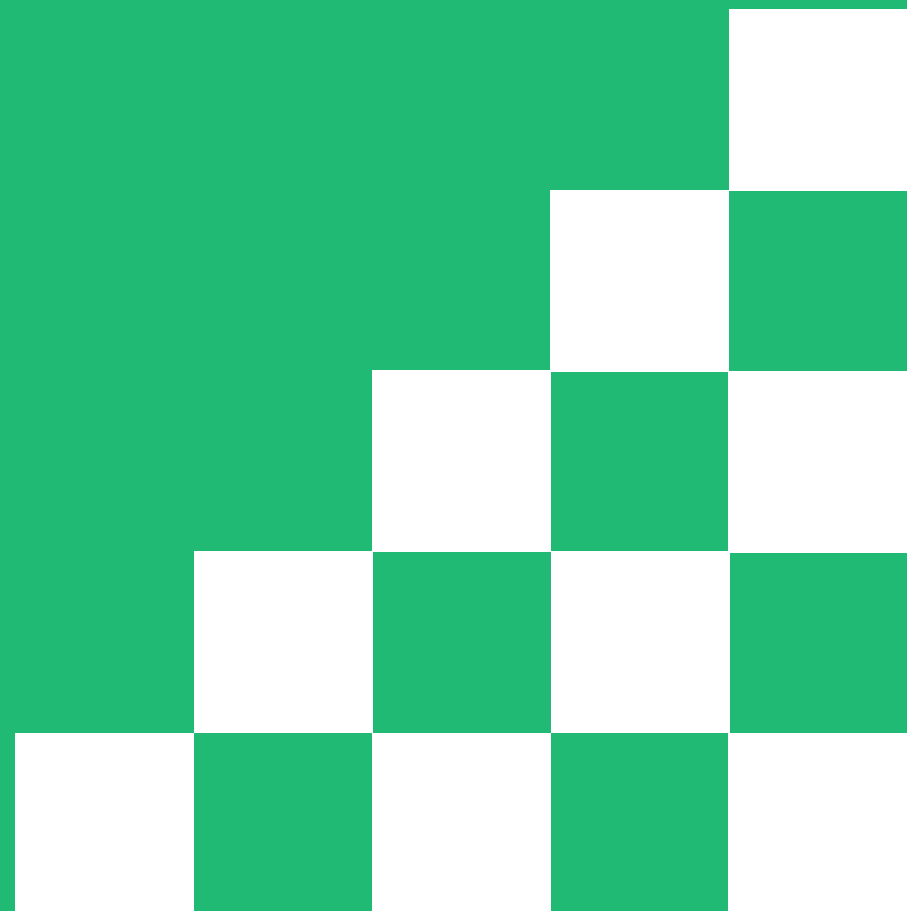
Oefenen wegcode en fietsvaardigheden: lagere bereidheid voor een training, wel meer voor een cursus wegcode

- Wegcode: 58% vindt dat het de wijzigingen in de wegcode te snel gaan en het onmogelijk is ze allemaal te kennen.
- Er is een grote bereidheid tot het volgen van een cursus wegcode (66% is bereid). Dat is lager bij een cursus om de fietsvaardigheden te oefenen (28% bereid).

Aanbevelingen

VSV

veilig verkeer



Prioritaire doelgroep

67-70+ met de elektrische fiets vragen bijzonder aandacht

- Ze gebruiken vaak de elektrische fiets.
- Ze hebben dubbel zoveel kans op een ongeval t.o.v. de mensen jonger dan 67 jaar.

Dit verhoogde ongevalsrisico komt doordat:

- Ze vaker fysieke moeilijkheden hebben om de fiets onder controle te houden, zoals evenwichtsproblemen (1 op de 5 gaf aan dit af en toe mee te maken) en verminderde reflexen,
 - en de letsels vaak ernstiger zijn wanneer ze vallen
- Vrouwen in deze leeftijdsgroep geven ook vaker aan zich onveilig te voelen in het verkeer.

"Ik durf echt niet op een elektrische fiets te kruipen (...) dat gaat sneller, ik heb de reflexen daar niet meer voor als dan in ene keer er een kind of hond voorkomt... ja dan sta je daar hé." (vrouw van 78 jaar)

1. Fietspromotie: vroeg genoeg en met aandacht voor vertrouwen in eigen vaardigheden en krachtoefeningen

Personen die nu vaak fietsen, deden dat 10 jaar geleden ook vaker.

1. Het is daarom aan te raden om vroeg genoeg te starten met **fietspromotie, al voor de pensioenleeftijd**. Op die manier trainen en onderhouden fietsers hun vaardigheden.

Het hebben van evenwichtsproblemen heeft een invloed op fietsgebruik. Zeker de oudere generatie elektrische fietsen zijn soms zwaar en moeilijk te controleren.

2. Promotie van laagdrempelige **kracht- en evenwichtsoefeningen** in het dagelijkse leven (via video's of online oefeningen)

3. **Fietsers vertrouwen geven om te (blijven) fietsen via fietsopleidingen.** Maar de bereidheid voor een opleiding fietsvaardigheid is laag. Dergelijke cursussen hebben echter een belangrijke rol in het geven van vertrouwen in de eigen vaardigheden.

Het Nederlandse initiatief "Doortrappen" kan als inspiratie dienen voor een meer geïntegreerde aanpak voor fietspromotie bij senioren: zowel naar informatieverstrekking, training als andere lokale activiteiten

"Ik ben daar bang voor (om opnieuw te fietsen). Ik zou het wel willen, maar ik ben bang dat ik weer op mijn gezicht ga vallen. Zou ik nog eens proberen? Maar voorlopig heb ik geen vertrouwen meer in mezelf." (vrouw 78 jaar)

Wanneer er in de buurt voldoende winkels of andere diensten zijn, zet dit aan tot vaker fietsen.

4. Zorg voor een voldoende aanbod van **diensten en winkels in de lokale kernen.**

2. Verhogen fietsveiligheid via infrastructuur en communicatie

Aan de wegbeheerders vragen we om te zorgen voor kwalitatieve veilige en comfortabele fietsroutes.

1. Met aandacht voor de **breedte en kwaliteit** van fietspaden.
2. Zet in op **veilige oversteekplaatsen** en het vermijden van hobbels.

Dit draagt bij aan het algemene veiligheid (eenzijdige ongevallen), maar ook zal ook zorgen voor minder conflicten tussen snelle en tragere fietsers.

"Je moet over dezelfde infrastructuur als iedereen, ja dat vind ik niet veilig tijdens de spits." (Vrouw van 65 jaar)

Ik vind voornamelijk dat een fietssnelweg geen onderdeel kan zijn van het recreatieve fietsnetwerk. Er zou één fietspad met één functie moeten zijn. Zo voorkom je veel conflicten tussen fietsers onderling en gaat het ook veel rustiger zijn. Met de wegen doen ze het toch ook zo, ze gaan het verkeer van een autosnelweg toch ook niet omleiden langs een woonstraat, meer eerder een steenweg. Ik denk dat het tijd wordt om hetzelfde ook te doen voor fietspaden." (Man van 70 jaar)

Een vijfde van de fietsers ervaren regelmatig gevaarlijke situatie waardoor ze zich onveilig voelen.

3. Vooral in de buurt van personen op de speedpedelec en e-step voelt men zich onveilig. Het kan daarom interessant zijn **snelle fietsers (en andere weggebruikers) bewust te maken van hun effect op het veiligheidsgevoel van oudere fietsers** (via een communicatiecampagne).

"De snelheid van de medefietsers vind ik het grootste risico. Dan moet ik te veel letten op andere die je vaak niet hoort aankomen en hun bel niet gebruiken. En plots zoef naast me zitten en meestal zijn dat de pedelecs en sportfietsers. (man 70 jaar)

3. Blijven inzetten op promotie voor de fietshelm

De bereidheid tot het dragen van een helm is hoog. Wanneer die niet gedragen wordt, is dit omdat ze er geen hebben of vanuit praktische overwegingen.

1. Het is daarom interessant te focussen op het kopen van een helm, eerder dan het dragen, bijvoorbeeld wanneer een nieuwe fiets wordt gekocht of als cadeau.
2. De perceptie leeft dat weinig anderen een helm dragen. Het is daarom ook belangrijk om deze verkeerde perceptie te corrigeren.
 - Blijven inzetten op de sociale norm van fietshelmgebruik (in beeldgebruik), waarbij we aantonen dat dit geen onhandig ding is.

*“De helmen zijn nu zo licht, ge hebt geen ketel meer op u hoofd gelijk vroeger hé. Dus het is allemaal comfortabeler dan je denkt!”
(Vrouw van 65 jaar)*

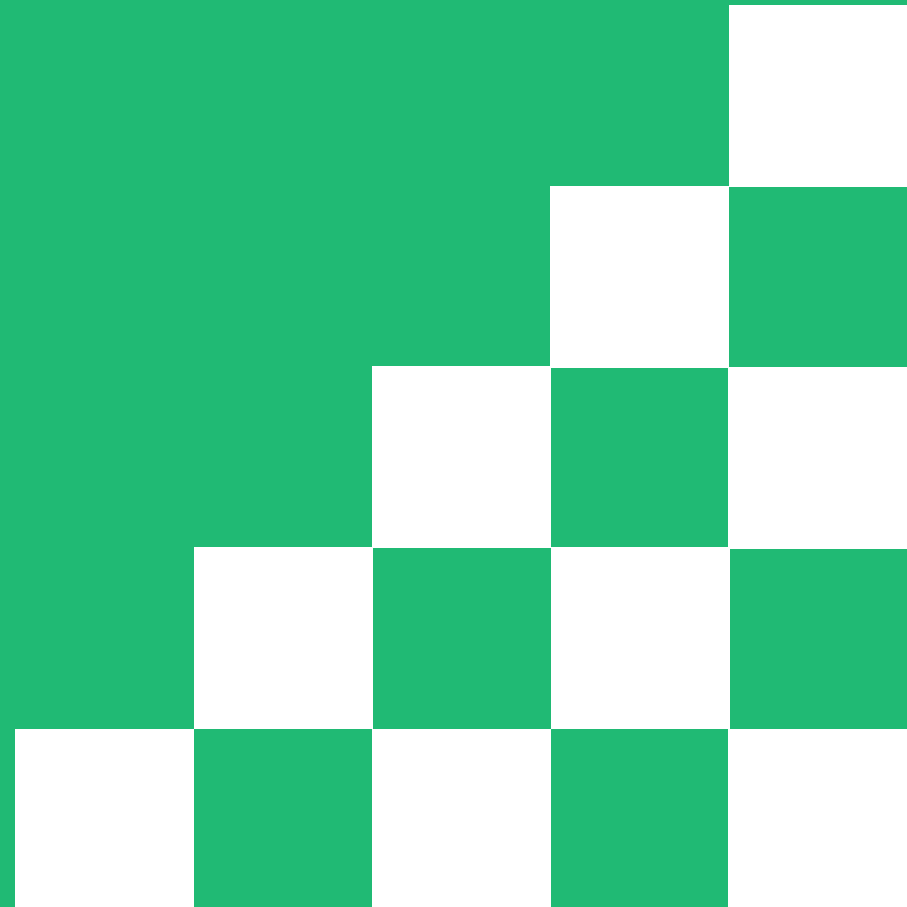
*“Sommige keuzes maak je niet voor jezelf maar maak je voor diegene die je lief hebt daarom draag ik met trots een helm”
(Man van 70 jaar)*

“Ze moeten dat gewoon verplichten dan lacht u niemand meer uit omdat je een fietshelm draagt.” (vrouw van 78 jaar)

Bijlage

VSV

veilig verkeer



Data cleaning

De dataset werd opgeschoond om tot een representatief en bruikbaar geheel te komen.
De originele dataset had 3348 respondenten.

1. Eerst verwijderden we deelnemers die niet de **volledige vragenlijst** hadden ingevuld, buiten de leeftijdsgroep van 55 tot 84 jaar vielen en die niet in Vlaanderen woonden (-578 respondenten).
2. Ook respondenten met een **andere genderidentiteit** zijn weggelaten omwille van de lage aantallen (-9 respondenten).
3. Daarna vergeleken we de verdeling van **geslacht, woongebied** (stedelijk/landelijk), **leeftijd** en **provincie** met de populatiecijfers.
4. Omdat sommige groepen te sterk vertegenwoordigd waren, hebben we een aantal respondenten uit de oververtegenwoordigde groepen willekeurig verwijderd (voornamelijk mannen en personen uit de provincie Antwerpen). Op die manier sluit de steekproef meer aan bij de algemene populatie (-281 respondenten).
 - Zo komen we tot een totale dataset van **2480** personen boven de 55 jaar die ofwel met de fiets of de auto rijden.
5. Als laatste pasten we een **weging** toe naar leeftijd: zo krijgt elke leeftijdsgroep het juiste gewicht in de analyses, en komt onze steekproef overeen met de Vlaamse populatie.
6. Uit deze groep werden de personen geselecteerd die **minstens enkele dagen per jaar met de fiets** rijden (2072).

Weging steekproef

Gewogen (n= 2072) en ongewogen data (2075).

Gender	ongewogen n	ongewogen %	gewogen n	gewogen%
Man	1094	53%	1107	53%
Vrouw	981	47%	965	47%

Leeftijd	ongewogen n	ongewogen %	gewogen n	gewogen%
55-59	316	15%	463	22%
60-64	427	21%	472	23%
65-69	496	24%	410	20%
70-74	459	22%	319	15%
75-79	277	13%	257	12%
80-84	100	5%	150	7%

Provincie	ongewogen n	ongewogen %	gewogen n	gewogen%
Antwerpen	623	30%	648	31%
Vlaams-Brabant	287	14%	288	14%
Oost-Vlaanderen	456	22%	449	22%
West-Vlaanderen	432	21%	414	20%
Limburg	277	13%	273	13%

Urbanisatie	ongewogen n	ongewogen %	gewogen n	gewogen%
Landelijk	1204	58%	1214	59%
Stedelijk	871	42%	858	41%

Vragen?

dr. Stijn Dhondt
Sam Bouckhout

Gedragsonderzoekers



Stijn.dhondt@vsv.be
Sam.bouckhout@vsv.be



www.vsv.be/aanbod/onderzoek

