

# Hoe ervaren ANWB-leden de fietsveiligheid in ons fietsland?

Rapportage over de (ervaren) fietsveiligheid binnen de bebouwde kom onder ANWB-leden in het ANWB Ledenpanel

Aug  
'22

blauw

# Inhoudsopgave

1	Managementsamenvatting
2	Het eigen fietsgedrag
3	Ervaren fietsveiligheid
4	Ideeën ter verbetering fietsveiligheid
5	Onderzoeksverantwoording en bijlage

## Leeswijzer

In dit rapport beschrijven we de inzichten van het onderzoek naar de ervaren fietsveiligheid van ANWB leden binnen de bebouwde kom. We maken in dit rapport een onderscheid tussen stadsfietsers en elektrische fietsers. Het gaat hierbij om mensen voor wie deze fiets de meest gebruikte fiets is. Daarnaast maken we een onderscheid tussen stedelijke en minder stedelijke gebieden. De significante verschillen tussen deze groepen worden in het rapport beschreven met de volgende iconen:



Stadsfietsers



Stedelijk gebied  
(>1500 inwoners per km<sup>2</sup>)



Elektrische fietsers



Minder stedelijk gebied  
(< 1500 inwoners per km<sup>2</sup>)

Of ze worden aangeduid met de volgende figuurtjes:

▲ / ▼ = significant hoger of lager dan andere groep.



# Managementsamenvatting



## De context

Fietsveiligheid is een belangrijk thema binnen onze lobby. De ongevallencijfers voor fietsers laten helaas een stijgende lijn zien. Door toenemende drukte en verschillen in snelheden op de fietspaden, lijkt de verkeersveiligheid van fietsers steeds vaker in gevaar te komen. Uit onderzoek onder recreatieve fietsers (2021) weten we dat veiligheid en comfort van fietspaden het belangrijkste verbeterpunt is voor de fietsinfrastructuur in het landelijk gebied. We hebben geen recente cijfers over de ervaren fietsveiligheid binnen de bebouwde kom.



## De uitdaging

De ANWB wil dat iedereen veilig en onbezorgd kan fietsen. Daarom pleiten wij voor veilige fietsinfrastructuur, veilig gedrag en veilige voertuigen. ANWB heeft behoefte aan inzicht in de houding en het gedrag van haar leden met betrekking tot de (ervaren) fietsveiligheid binnen de bebouwde kom.



## De hoofdvraag

Hoe ervaren ANWB-leden de verkeersveiligheid binnen de bebouwde kom als fietser en welke oplossingen zien zij om de fietsveiligheid te verbeteren?



## Fietsende ANWB-leden positief over eigen rijvaardigheid en de fietsveiligheid in Nederland

De algehele fietsveiligheid wordt met een 7,9 goed beoordeeld. ANWB-leden treffen ook veel maatregelen, al dan niet bewust, die bijdragen aan een veilige fietsomgeving. Deze maatregelen hebben met name betrekking op het rijgedrag zelf, zoals bijvoorbeeld geen telefoon gebruik en niet door rood rijden. De eigen rijvaardigheid beoordelen fietsers dan ook niet geheel verrassend erg goed. Fietsers voelen zich zelfverzekerd op de fiets en staan in voor hun eigen veiligheid en de veiligheid van medeweggebruikers.

Elektrische fietsers voelen zich net wat minder zeker over hun eigen rijgedrag dan stadsfietsers en treffen vaker maatregelen om een veilige fietssituatie te creëren. Zo passen ze hun rijgedrag vaker aan door onder andere hun telefoon niet te gebruiken en gebruiken ze vaker fietsaccessoires zoals verlichting, spiegeltjes en een helm.

Ondanks dat de fietsveiligheid in het algemeen goed wordt beoordeelt, is er wel degelijk ruimte voor verbetering. Er zijn namelijk voldoende situaties waarin fietsers zich minder veilig voelen. Deze situaties en momenten worden op de volgende pagina's toegelicht.

## Wanneer voelt de fietser zich onveilig binnen de bebouwde kom?



### Niet naleven van verkeersregels door andere weggebruikers

Ondanks dat een groot deel van de fietsers zegt zich keurig aan de verkeersregels te houden, is het gedrag van andere fietsers één van de belangrijkste redenen waardoor men zich als fietser weleens onveilig voelt. 21% voelt zich altijd of vaak onveilig door andere weggebruikers en 69% voelt zich soms onveilig door andere weggebruikers. Onder andere het gebruik van de mobiele telefoon, fietsers die naast elkaar fietsen en fietsers die geen richting aangeven zorgen voor een onveilig gevoel op de fiets.



### Menging met ander verkeer

Een groot deel van de fietsers voelt zich weleens onveilig door menging met ander verkeer. 20% voelt zich altijd of vaak onveilig door menging met ander verkeer en 68% soms. De voornaamste reden hiervoor is voertuigen zoals auto's, vrachtwagens en bussen die met hoge snelheid, vlak langs de fietsstroken rijden. Fietsers voelen zich dan ook onveilig op 50 km/u wegen met fietsstrook, dan op 30 km/u wegen zonder fietsstrook of fietspad.

Menging met ander verkeer zorgt vooral in stedelijke gebieden voor een onveilig gevoel op de fiets.

## Wanneer voelt de fietser zich onveilig binnen de bebouwde kom?



### Hoge / variërende snelheden van andere weggebruikers

Eén kwart van de fietsers voelt zich vaak onveilig door de snelheid of grootte van andere weggebruikers. De snelheid van andere weggebruikers en de wisselende snelheden op het fietspad spelen hierin de belangrijkste rol.

Het merendeel van de fietsers rijdt niet harder dan 20 km/u. Het zijn vooral de sportfietsers die vaker harder dan 20 km/u rijden. Elektrische fietsers fietsen over het algemeen ook vaak harder dan stadsfietsers, maar minder hard dan sportfietsers.



### Onveilige infrastructuur

7 op de 10 fietsers voelen zich weleens onveilig door de staat van het fietspad. Voor 1 op de 10 zorgt de staat van het wegdek zelfs vaak voor onveilige situaties.

In het bijzonder elektrische fietsers voelen zich vaker onveilig door de staat van het fietspad. Het gaat dan met name om de staat van het wegdek dat verslechterd is door bijvoorbeeld boomwortels of scheef liggende tegels.



## Aanscherping verkeersregels

Een aantal nieuwe verkeersregels kunnen de fietsveiligheid aanzienlijk verbeteren.

- Gelijke voorrangregels zijn het belangrijkste verbeterpunt als het gaat om verkeersregels, zeker voor elektrische fietsers. 6 op de 10 fietsers verwacht dat het gelijk trekken van de voorrangregels op alle rotondes en kruispunten de fietsveiligheid zal verbeteren.
- De helft van de fietsers is voorstander van een helmplicht voor elektrische fietsers, al zijn elektrische fietsers hier zelf minder enthousiast over.
- Daarnaast is een groot deel van de fietsers voor een maximum snelheid op de fietspaden. Het verschil in snelheden op de fietspaden is namelijk een belangrijke oorzaak van een onveilig gevoel op het fietspad.



## Veilige keuzes in nieuwe gebieden

In nieuwe gebieden of in gebieden die herontwikkeld worden kunnen keuzes worden gemaakt die bijdragen aan een verbeterde ervaring van de verkeersveiligheid. Zo voelen fietsers zich aanzienlijk veiliger op 30 km/u wegen zonder fietsstrook dan op 50 km/u wegen met fietsstrook. Ook voelen fietsers zich veiliger op kruispunten met verkeerslichten dan op kruispunten zonder verkeerslichten.



## Verbeteren handhaving

Handhaving op het rijgedrag van fietsers lijkt beperkt. Dit blijkt uit de wens voor meer en strengere handhaving alsook uit de beperkte angst voor het krijgen van boetes voor overtredingen. Meer en betere handhaving van de verkeersregels zou de verkeersveiligheid nog verder kunnen verbeteren. De grootste verbetering kan gemaakt worden door beter te handhaven op de snelheid van auto's. Daarnaast vindt 8 op de 10 fietsers dat er beter gehandhaafd moet worden op overtredingen van fietsers zelf. Het gaat dan met name om fietsverlichting en fietsers die door rood rijden.



## Opvoeding en zelfbescherming fietsers

ANWB kan een belangrijke rol spelen in de "opvoeding" van fietsers door gedragscampagnes en educatie op scholen. Ook kan ANWB zorgen voor meer bewustwording door de gevaren te benadrukken bij onveilig gedrag of juist de voordelen te benadrukken wanneer accessoires worden gebruikt om de veiligheid te verbeteren.

# Hoe kan de fietsveiligheid verbeterd worden?



## Hoe kan de fietsveiligheid verbeterd worden voor de verschillende fietsers?



### **Stadsfietsers: maximale snelheid op de fietspaden**

Stadsfietsers voelen zich over het algemeen veilig en zeker op de fiets, maar voelen zich in sommige situaties wel onveilig. Stadsfietsers voelen zich vaker dan andere fietsers onveilig door ander weggebruikers die te snel gaan. Stadsfietsers zijn dan ook vaker voorstander van een maximale snelheid van 20 km/u op de fietspaden en vinden dat hier een belangrijke rol weggelegd ligt voor ANWB. Zij vinden namelijk dat ANWB moet lobbyen voor een maximum snelheid op het fietspad.



### **Elektrische fietsers: vergroot zelfvertrouwen door verbeteren staat fietspaden en promoten fietsaccessoires**

Elektrische fietsers voelen zich net iets minder zeker over hun eigen fietsgedrag dan mensen op een gewone stadsfiets. Uit voorzorg neemt dit type fietser dan ook vaker maatregelen om de veiligheid op het fietspad te bevorderen. Zowel in rijgedrag als in het onderhoud van de fiets en gebruik van accessoires. Desondanks draagt momenteel maar een klein deel van de elektrische fietsers een helm.

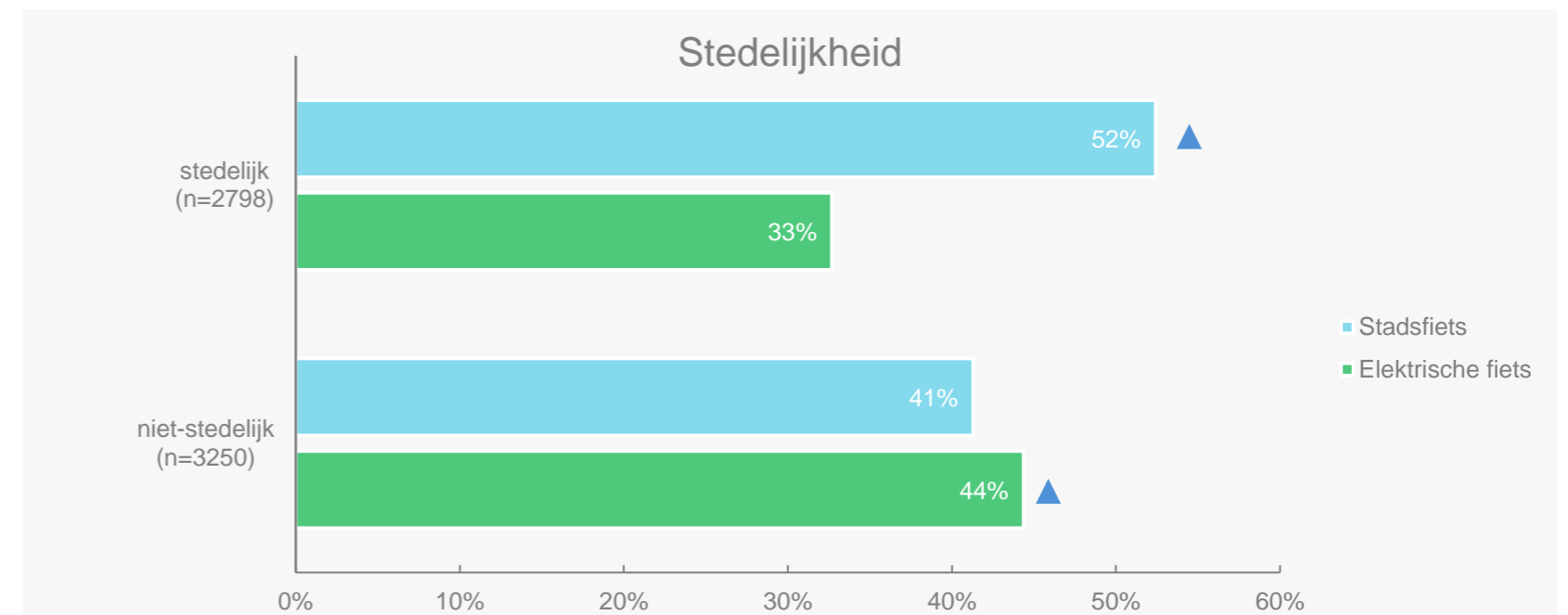
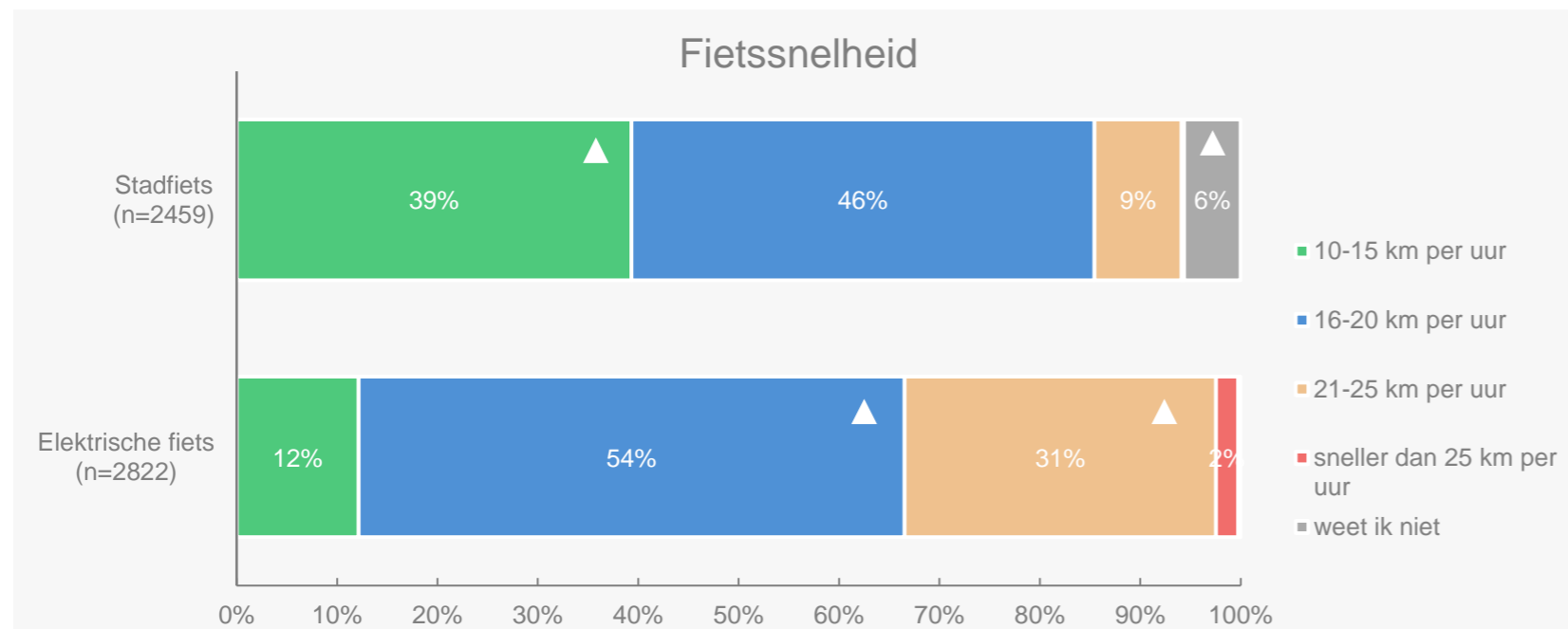
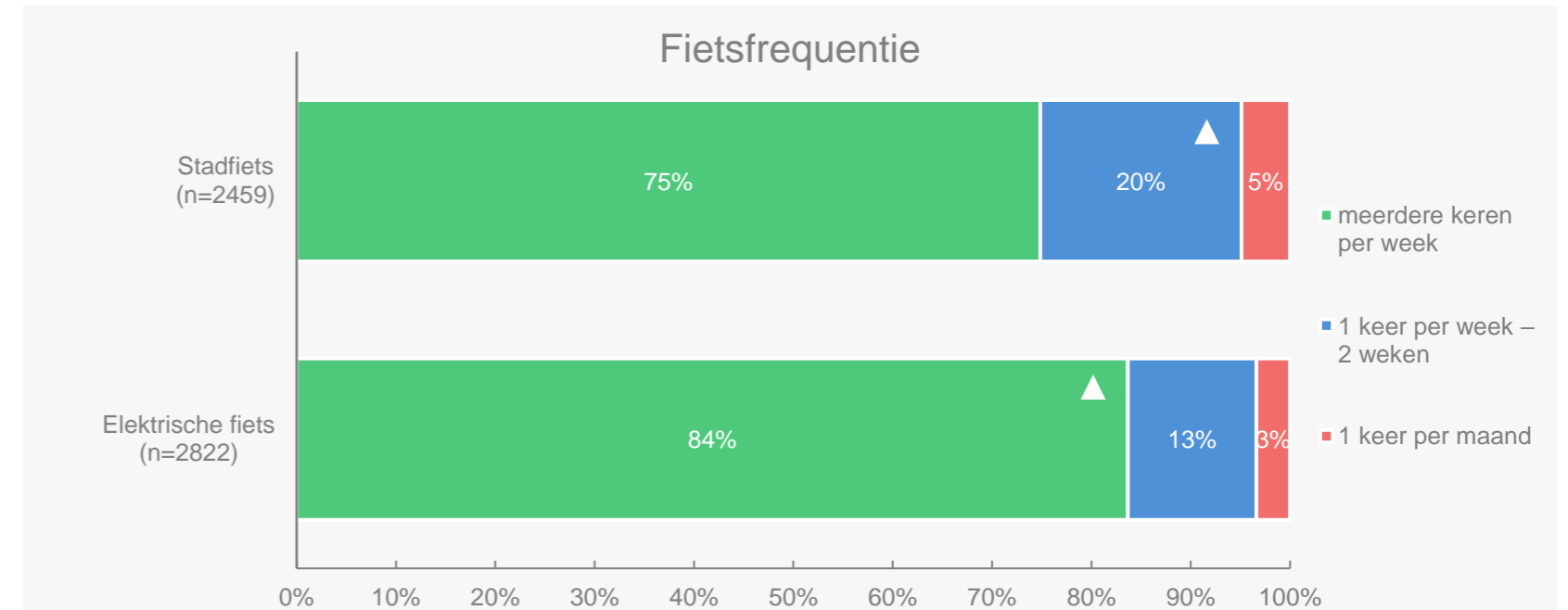
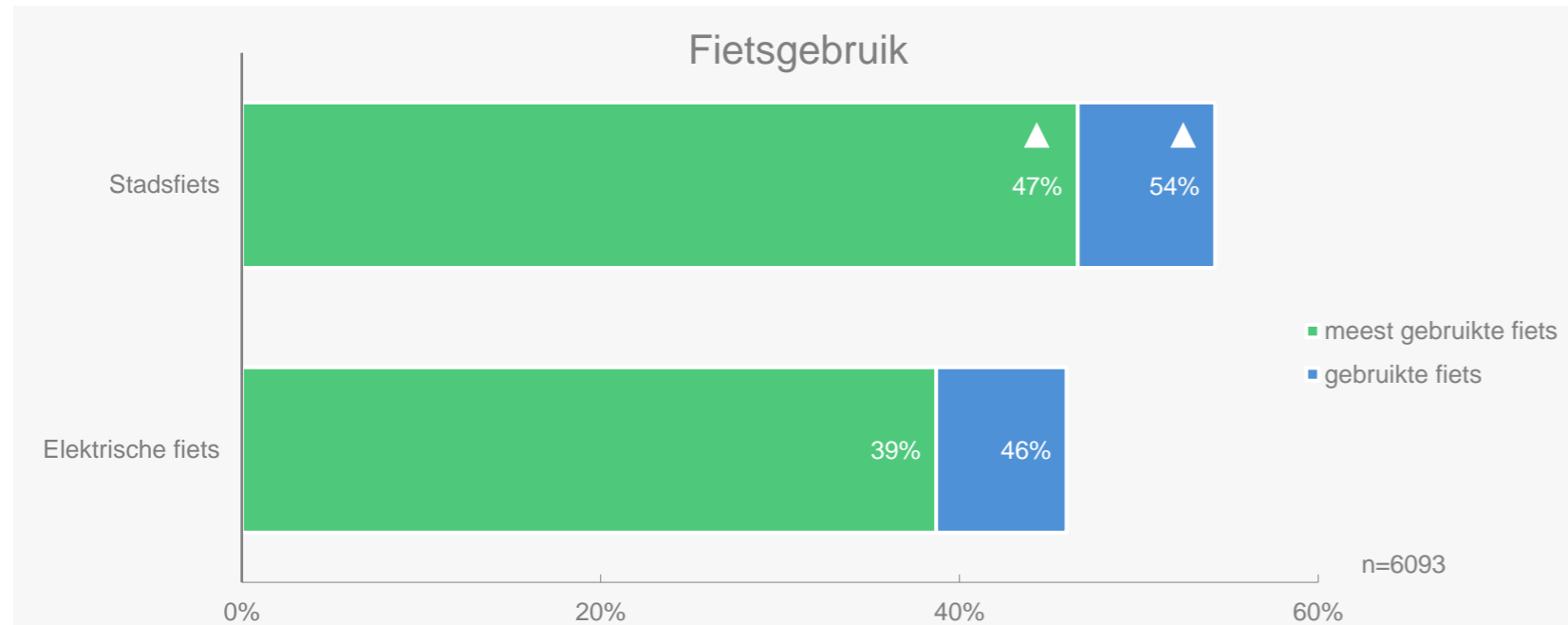
Daarnaast voelen elektrische fietsers zich vaker onveilig door de staat van het fietspad zelf. Met name als het gaat om de slechte kwaliteit van het wegdek, de breedte van de fietspaden, achterstallig onderhoud in de berm en paaltjes op het fietspad. Betere fietspaden zullen de veiligheidsbeleving dus ten goede komen.



Het eigen fietsgedrag

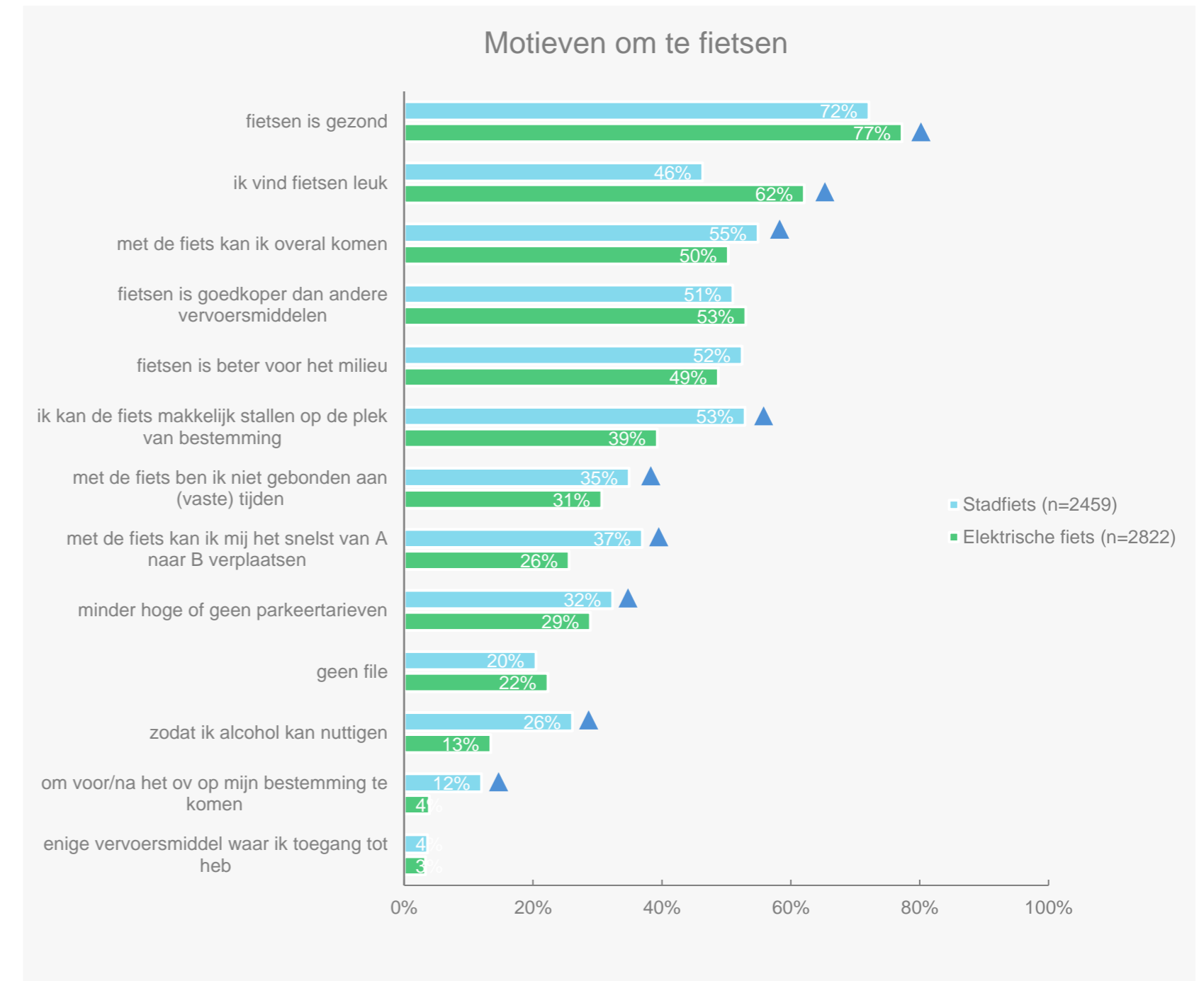
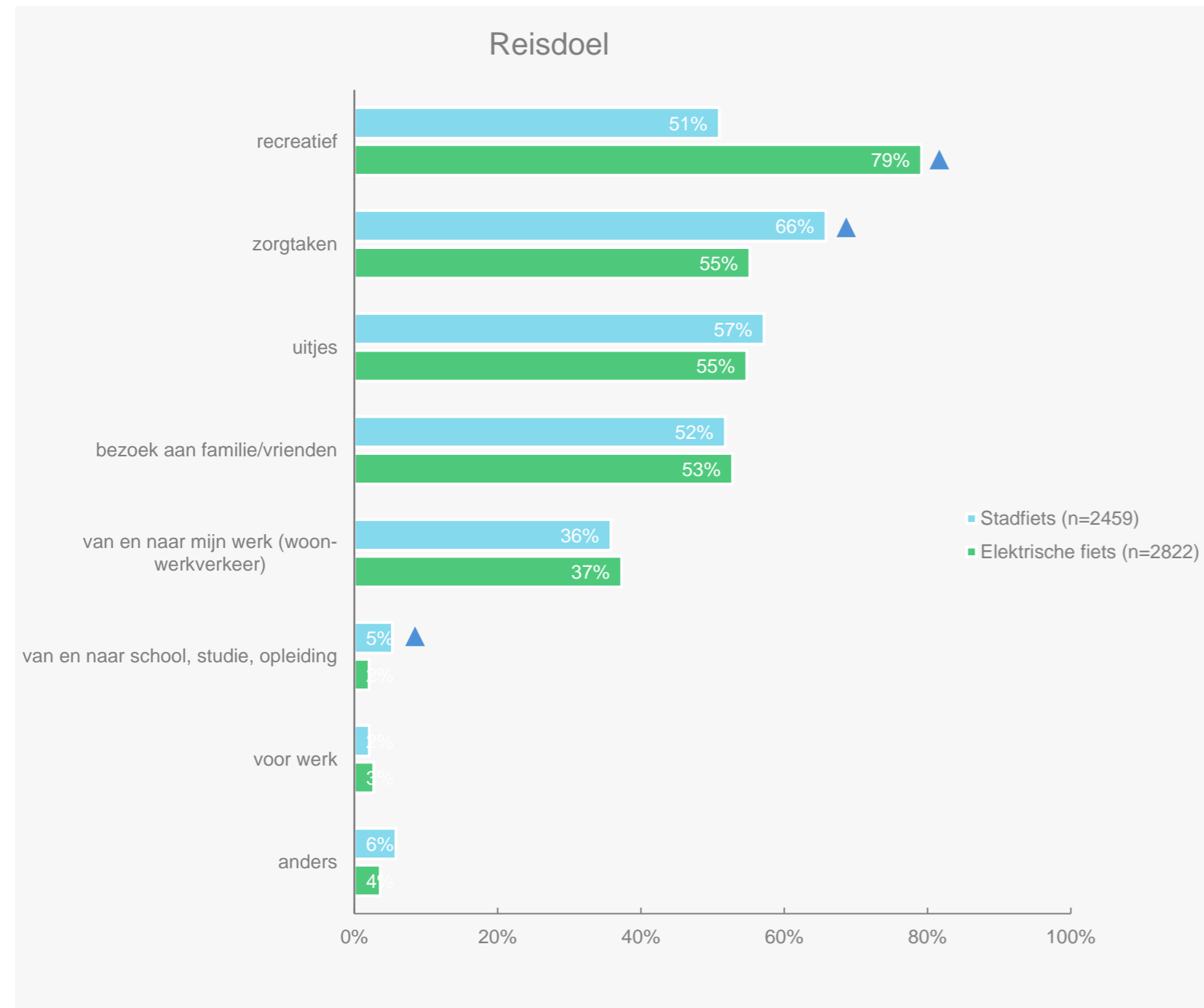
# Elektrische fiets vaak gebruikt, met name in niet-stedelijk gebied

Stadsfiets vaker gebruikt in stedelijk gebied



# Elektrische fiets bijzonder vaak voor recreatieve doeleinden gebruikt

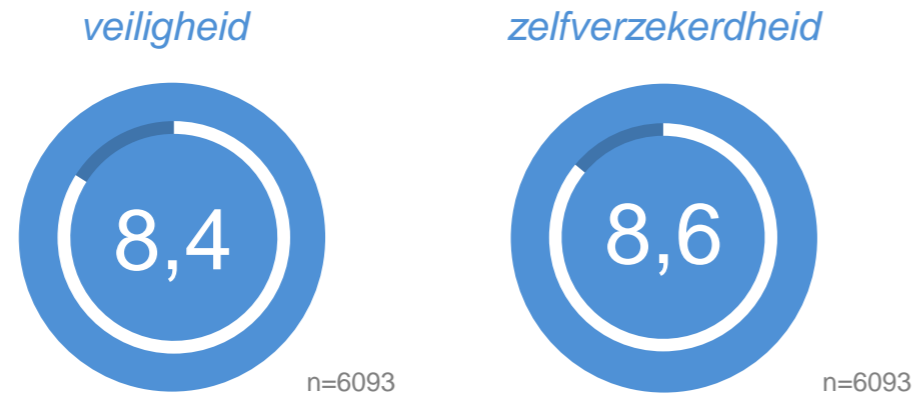
Stadsfiets het vaakst gebruikt voor zorgtaken (bijv. de boodschappen, kinderen ophalen); de fiets biedt flexibiliteit en gemak



# Eigen rijgedrag goed beoordeeld; fietsers zelfverzekerder over rijgedrag

Weinig fietsers vermijden drukke routes, spijtijden of drukke kruispunten/rotondes

Beoordeling eigen rijgedrag



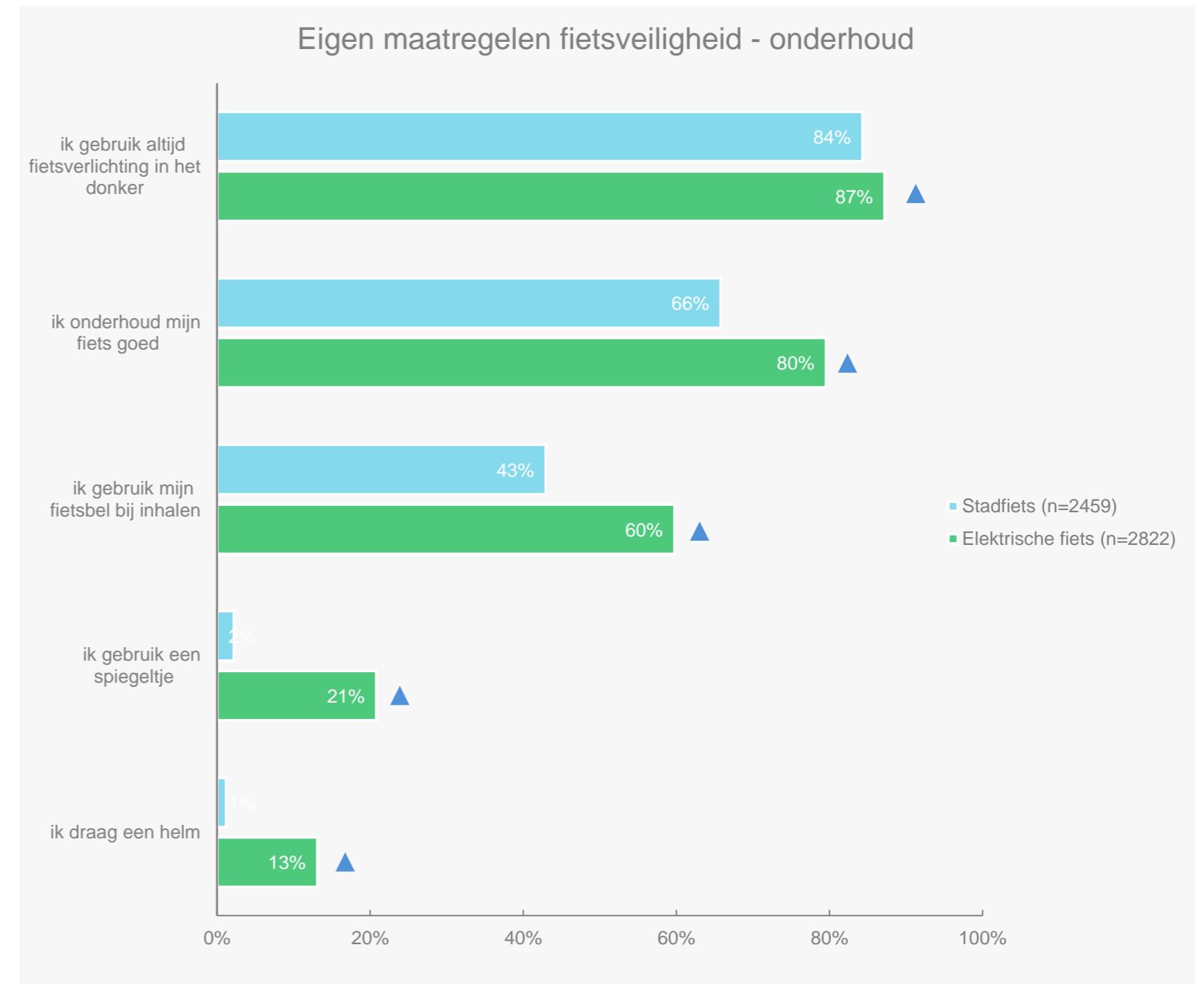
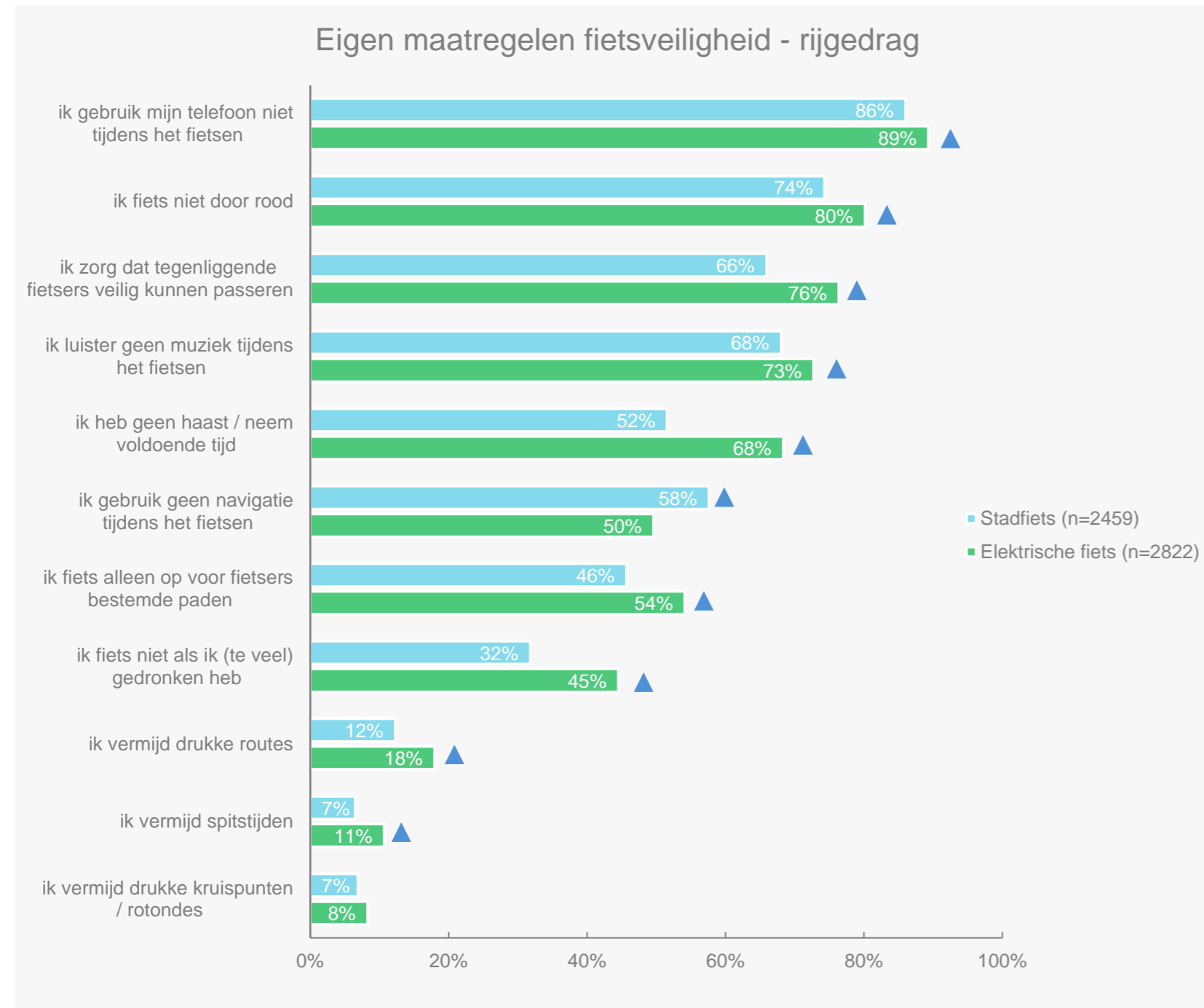
Fietsers beoordelen het eigen rijgedrag goed. Dit geldt voor alle type fietsers. Nagenoeg alle fietsers nemen maatregelen om de veiligheid op de fiets te garanderen. De meeste maatregelen die getroffen worden hebben te maken met het rijgedrag. Als het gaat om fietsaccessoires, is het met name de fietsverlichting die zorgvuldig gebruikt wordt.

Fietsers van 66 jaar en ouder nemen vaker maatregelen om veilig te fietsen, zo nemen zij vaker voldoende tijd (77%) en vermijden ze vaker drukke routes (18%) en spijtijden (16%). Ook gebruiken ze vaker fietsaccessoires zoals de bel (58%), een spiegel (25%) en een helm (16%) en ze onderhouden de fiets vaker (80%).

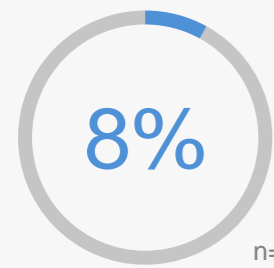


# Elektrische fietsers nemen vaker maatregelen

Zowel in rijgedrag als in onderhoud van de fiets en gebruik van accessoires



# Met name oudere fietsers dragen vaker een helm op de fiets, dit geldt ook voor ouderen op de elektrische fiets

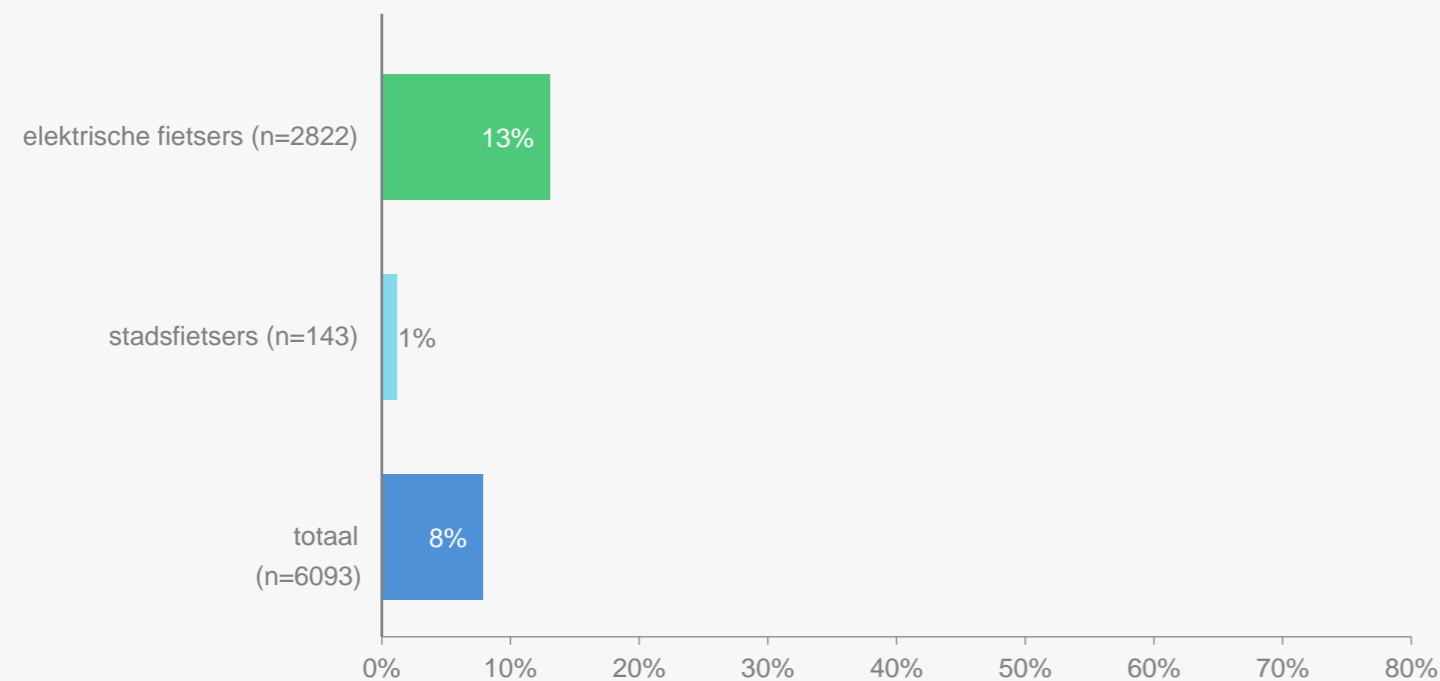


8% van de fietsers draagt een helm tijdens het fietsen. Het zijn met name de oudere elektrische fietsers die momenteel een helm dragen.

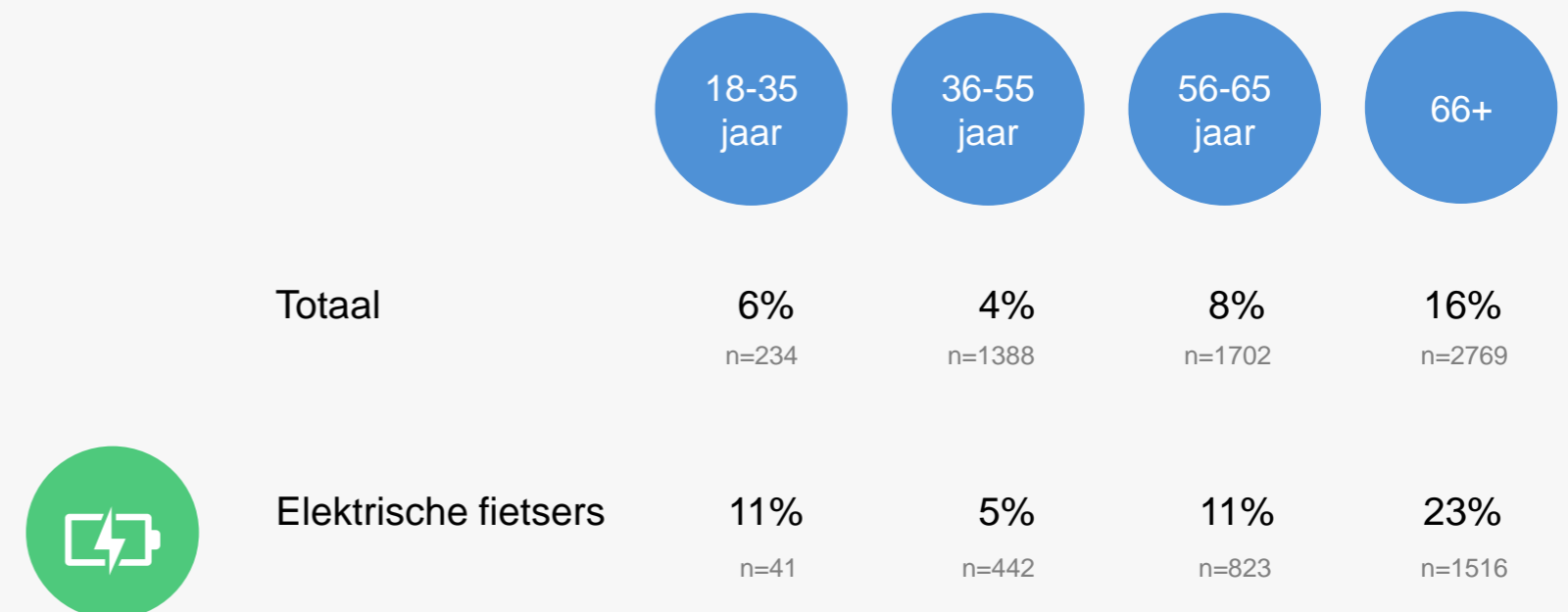
n=6093

draagt een helm

### Aandeel helm dragers



### Aandeel helm dragers binnen de leeftijdscategorieën

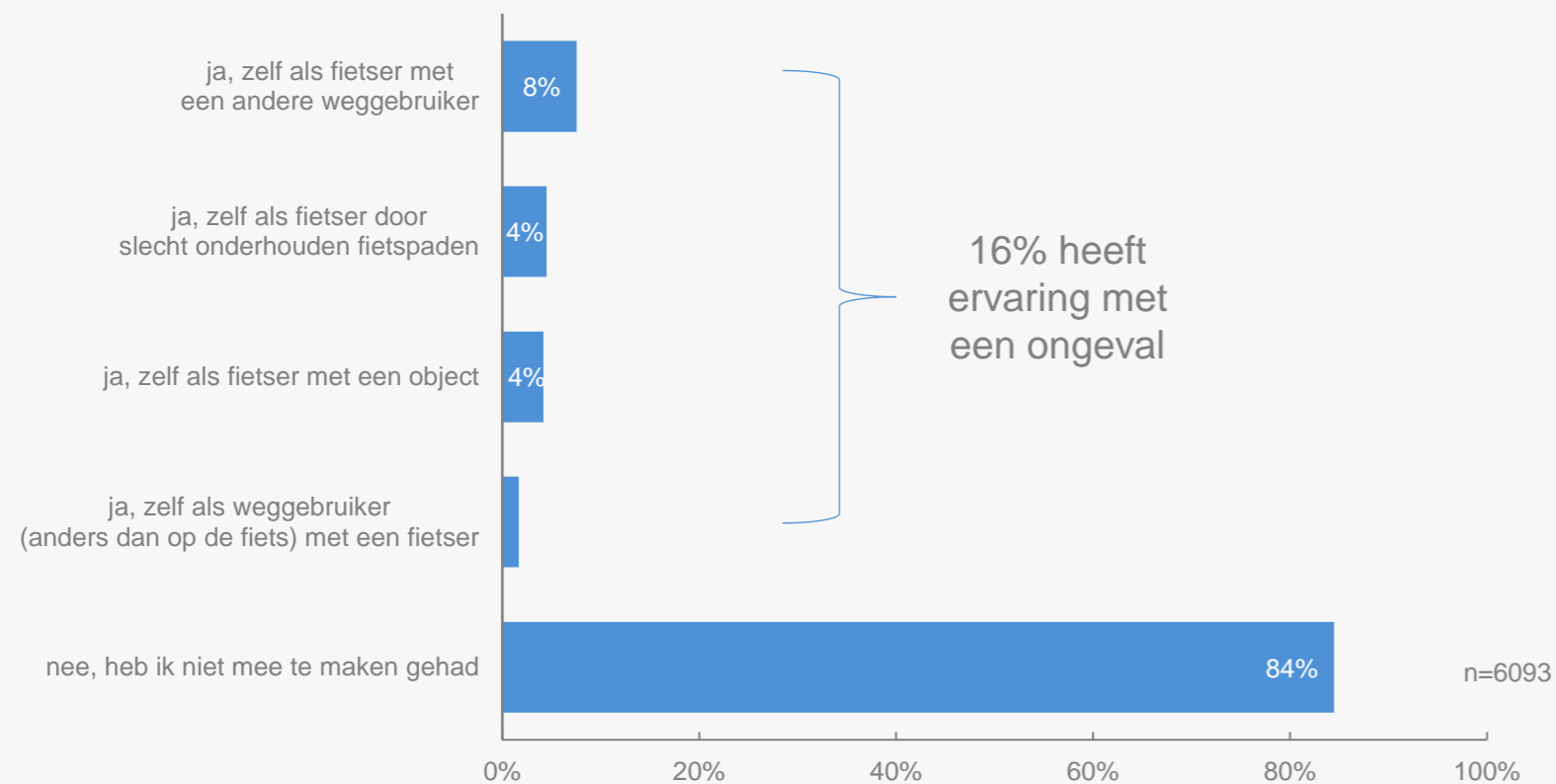


# 16% van de fietsers heeft in de afgelopen 3 jaar weleens te maken gehad met een ongeval

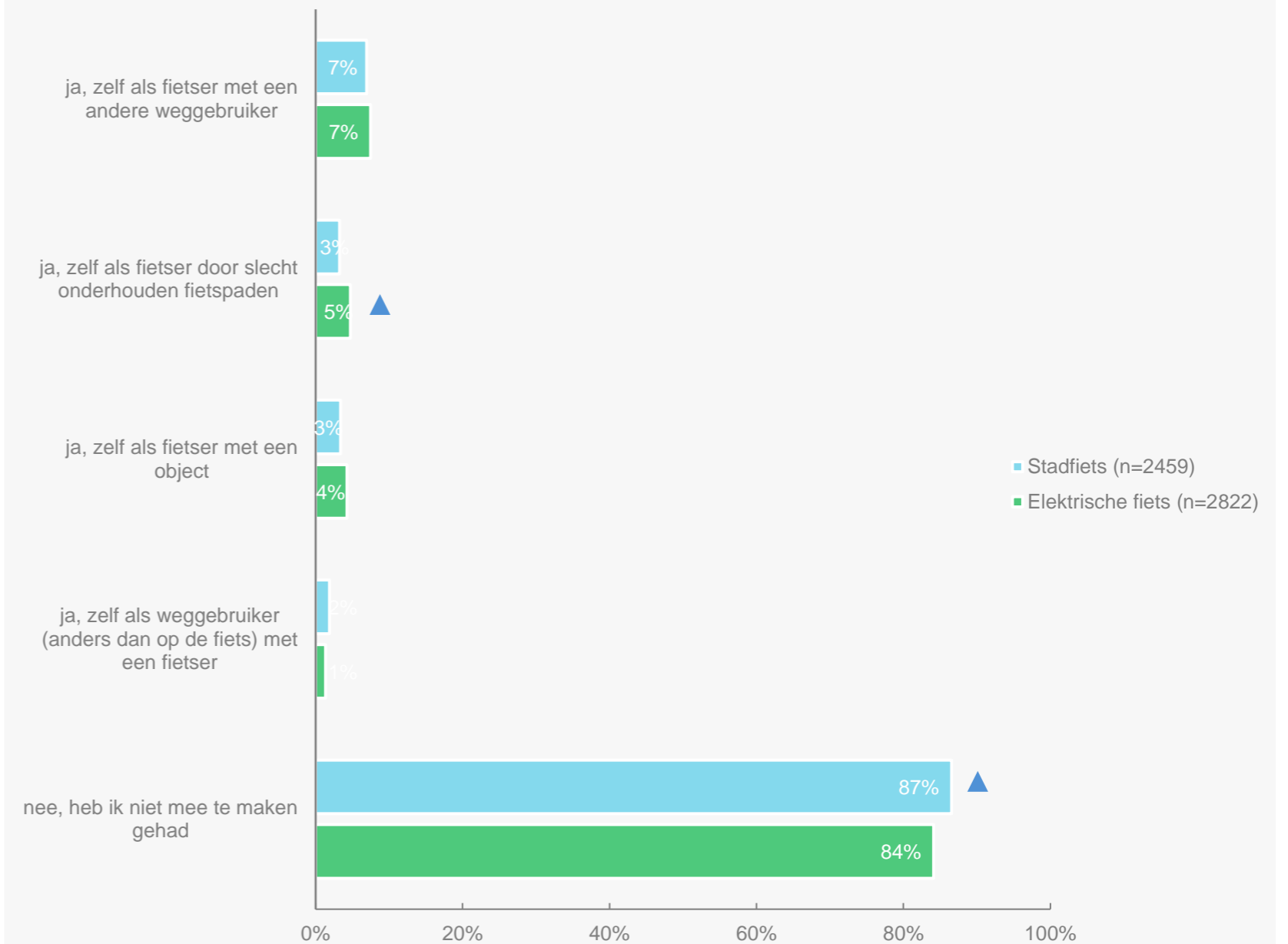
In de helft van de gevallen ging het om een zogenaamd eenzijdig ongeval, een aanrijding met een object of een ongeval door slecht onderhouden fietspaden.

Fietsers van 66 jaar en ouder hebben iets vaker een aanrijding met een object (6%).

### Ervaring ongeval afgelopen 3 jaar



### Ervaring met ongeval op de fiets



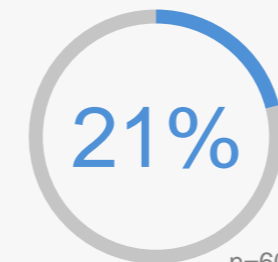


# Merendeel niet bang voor boete als ze een overtreding zouden begaan

1 op de 5 gebruikt de telefoon op de fiets, als deze gebruikt wordt is het vooral voor navigatie



Het grootste deel van de fietsers is niet bang voor een boete als ze een overtreding zouden begaan. De fietsers zijn het vaakst bang voor een boete als ze zonder fietsverlichting zouden fietsen. Het minst bang is men voor een boete wanneer er op de stoep zou worden gefietst of tegen de richting in.

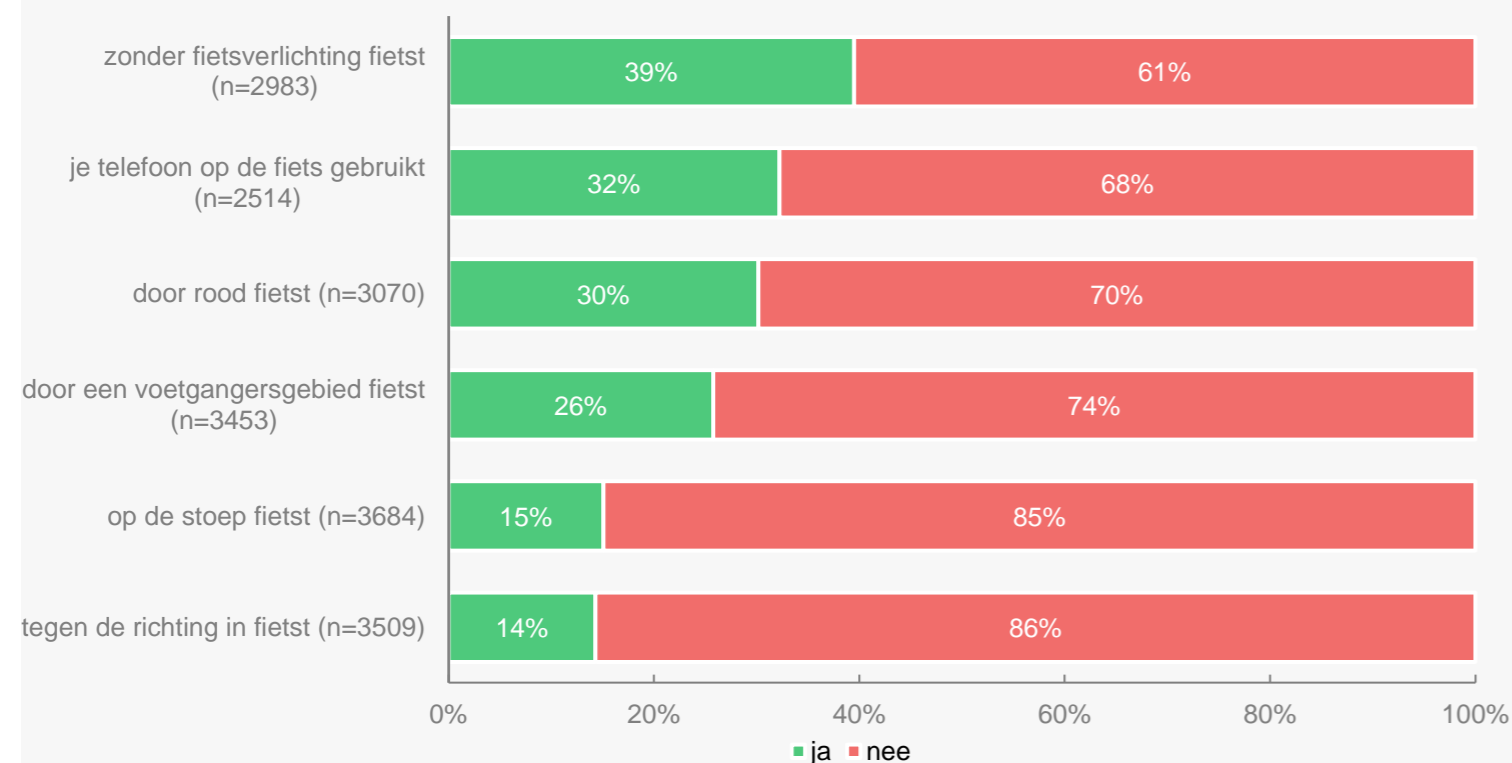


21%  
n=6093  
Gebruikt telefoon weleens op de fiets

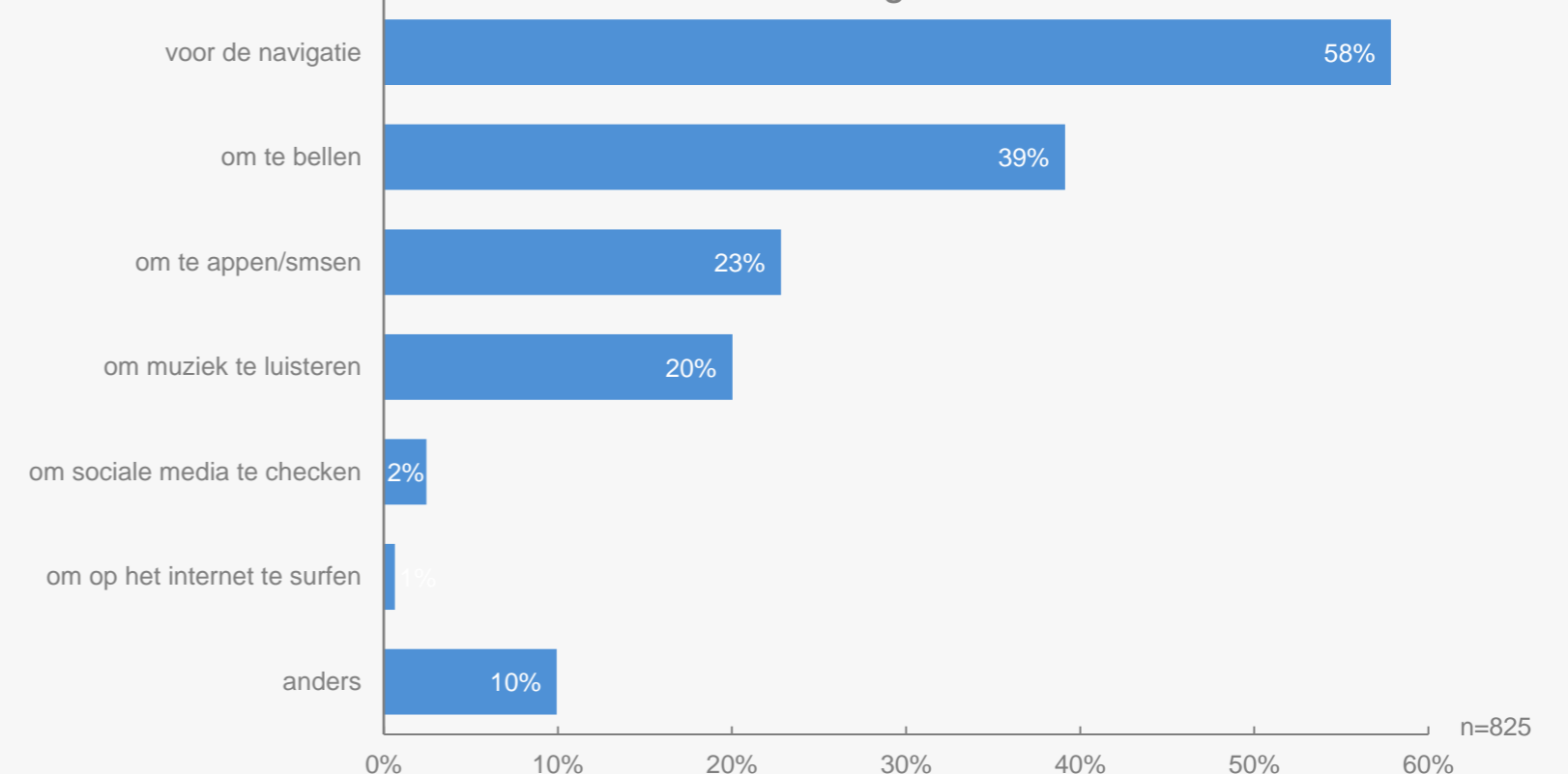
21% van de fietsers zegt de telefoon op de fiets (af en toe) te gebruiken, met name om te navigeren (58%). 16% gebruikt de telefoon alleen als het echt niet anders kan.

Er zit wel verschil in leeftijd wat betreft het telefoongebruik: 46% van de 18-35 jarigen zegt de telefoon weleens te gebruiken, terwijl slechts 4% van de 66-plussers de telefoon weleens gebruikt.

### Angst voor boete



### Motivatie telefoongebruik

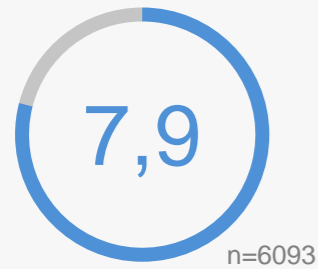




Ervaren fietsveiligheid

# Goede beoordeling algehele fietsveiligheid

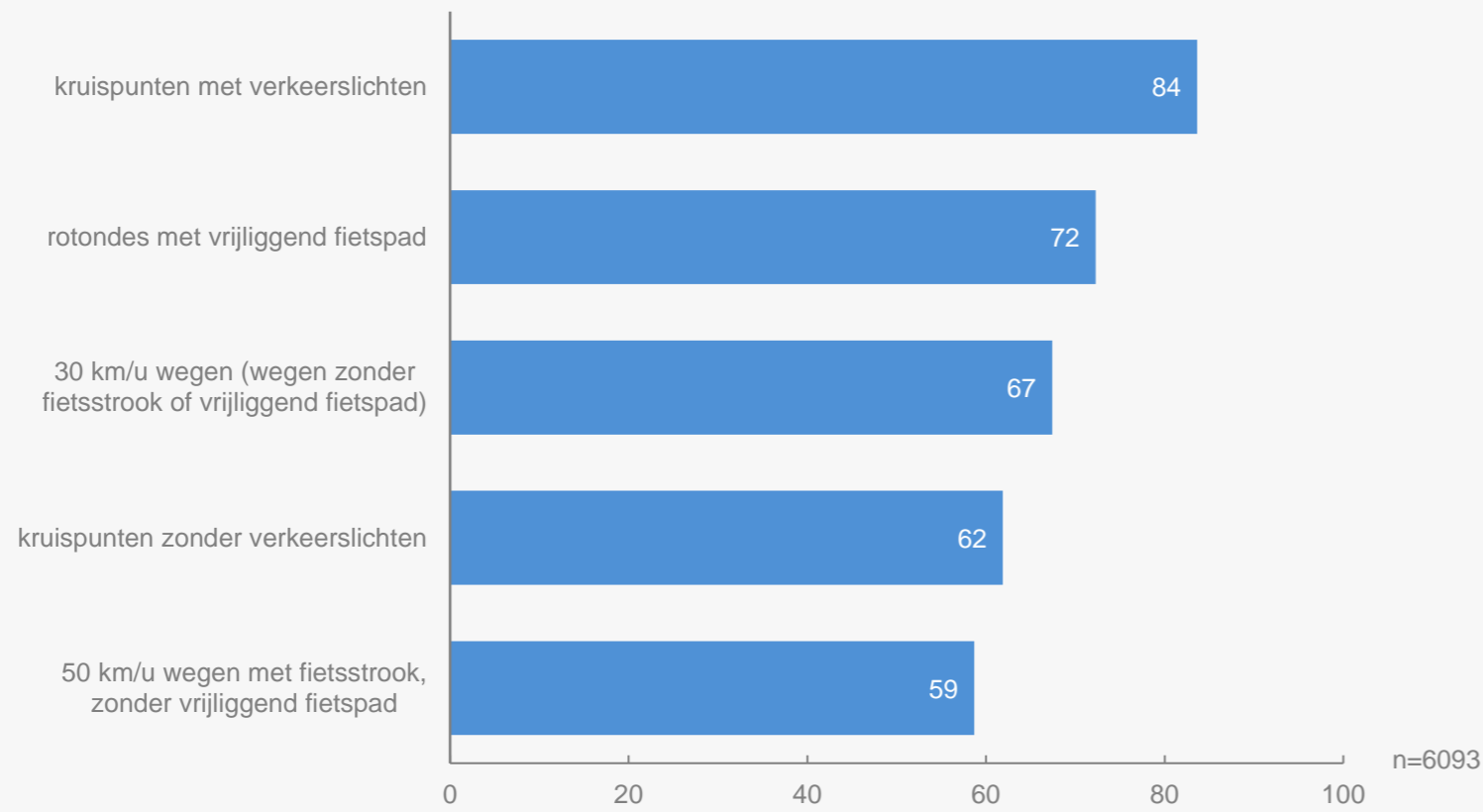
Fietsers voelen zich het meest veilig op kruispunten met verkeerslichten en op 30 km/u wegen



De algehele fietsveiligheid wordt beoordeeld met een 7,9. Fietsers voelen zich veiliger op kruispunten met verkeerslichten dan op kruispunten zonder verkeerslichten. Daarnaast voelen ze zich veiliger op 30 km/u wegen zonder fietspad dan op 50 km/u wegen met fietsstrook.

In niet-stedelijke gebieden voelen fietsers zich over het algemeen net wat veiliger dan in stedelijke gebieden (8 vs. 7,8), dit geldt voor alle type wegen.

Beoordeling veiligheid verschillende wegen (0=zeer onveilig vs. 100=zeer veilig)



”

Af en toe ben ik wat onzeker, zeker als ik links af moet en er komt verkeer van achteren.

”

Als fietser ben je kwetsbaar en krijg je niet altijd voorrang ook al heb je er recht op. Daarnaast met de elektrische fietsen is het snelheidsverschil groter waardoor soms gevaarlijke situaties kunnen ontstaan.

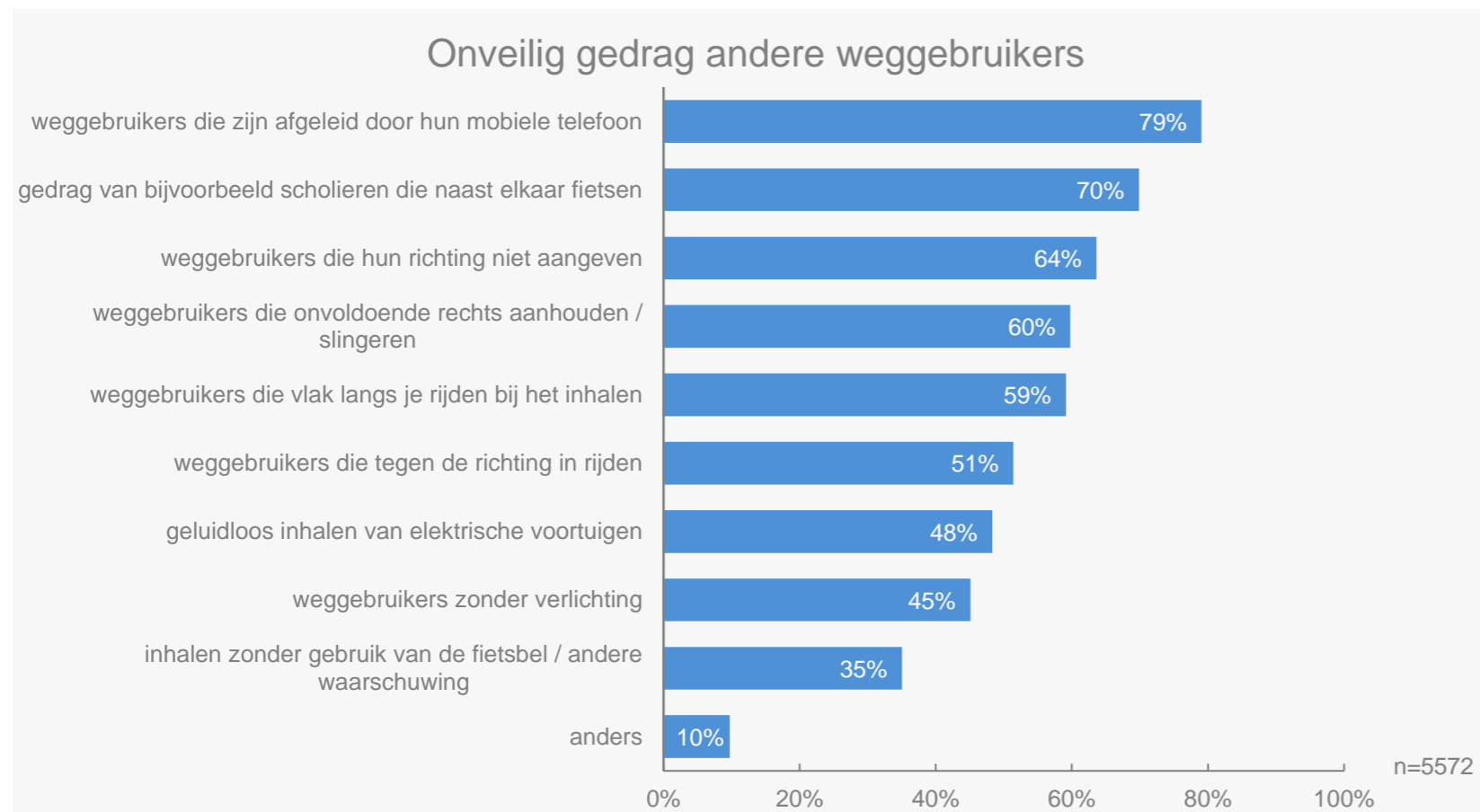
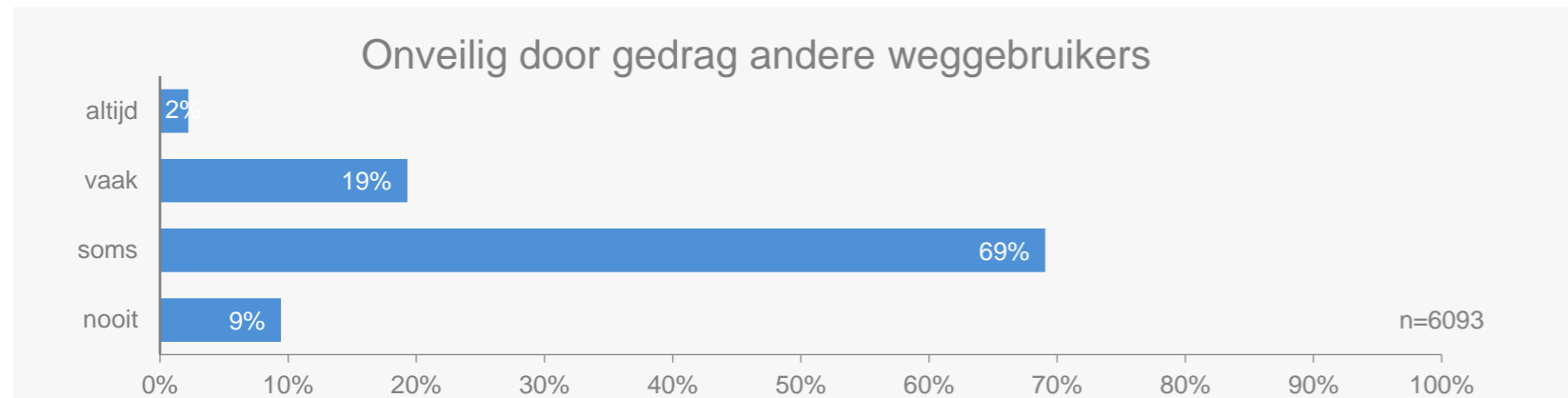
”

Als ik op de daarvoor bestemde paden blijf is het veilig. Echter bij kruispunten voel ik me niet altijd veilig omdat ik vaak zie dat er nog 1 a 2 auto's door rood rijden terwijl ik groen heb.

”

Als je op de doorgaande route door je dorp moet fietsen, kan het nog wel eens gevaarlijk zijn als er vrachtwagens op hogere snelheid langs denderen. Dan wil ik wel eens de stoep op vluchten. Komt echter niet vaak voor.

# 2 op de 10 fietsers voelen zich vaak onveilig op de fiets door het gedrag van andere weggebruikers



1 op de 5 fietsers voelt zich altijd of vaak onveilig door andere weggebruikers en 7 op de 10 voelt zich soms onveilig door andere weggebruikers. Dit komt met name door weggebruikers die zijn afgeleid door hun telefoon, gedrag van fietsers die naast elkaar fietsen en weggebruikers die hun richting niet aangeven.

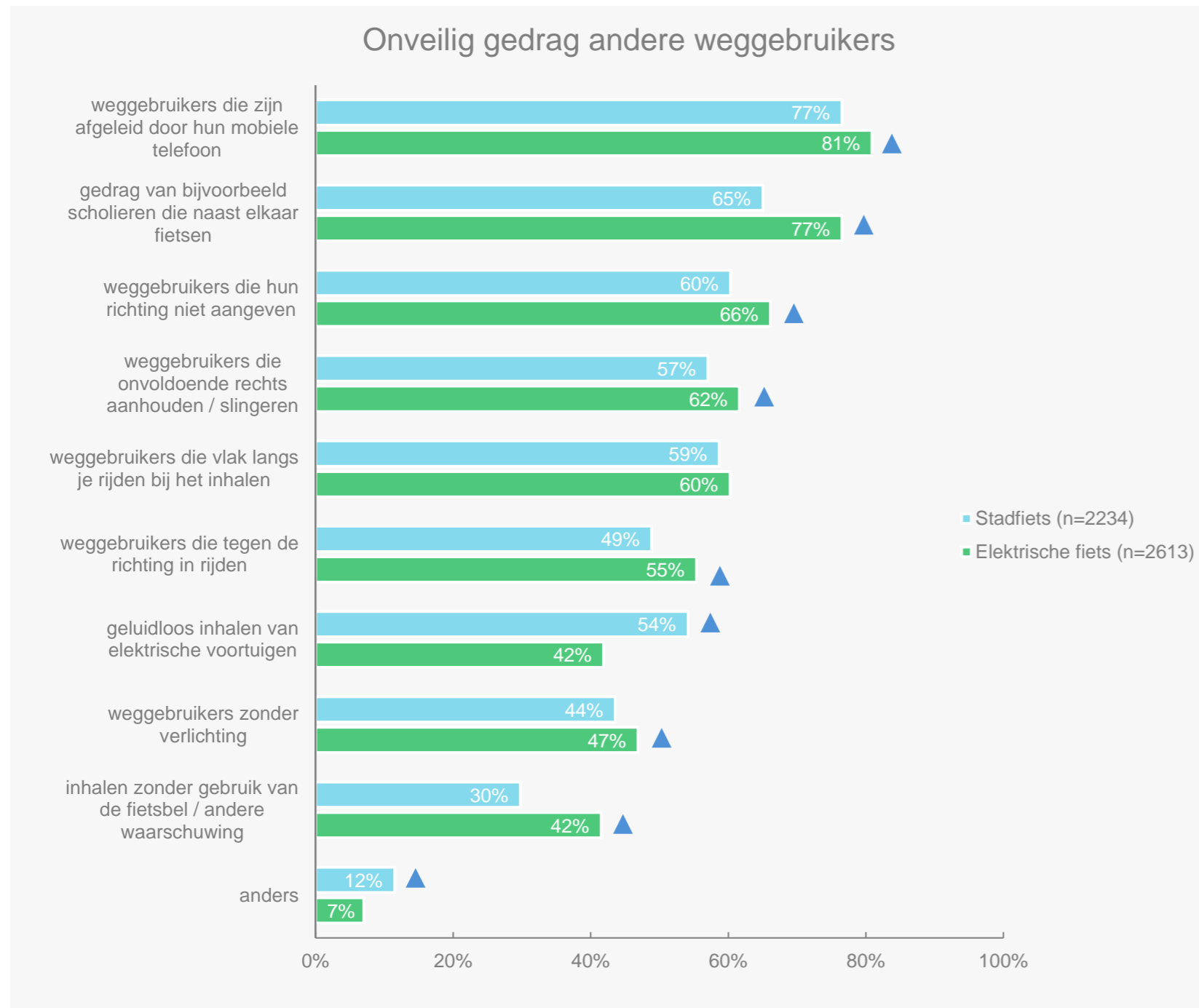
Oudere fietsers boven de 66 voelen zich vaker dan gemiddeld onveilig door gedrag van scholieren (77%) en inhalen zonder gebruik van een fietsbel of andere waarschuwing (47%).

Jongere fietsers (18-35) voelen zich vaker onveilig door weggebruikers die geen richting aangeven (71%) en die onvoldoende rechts houden/slingeren (72%).



Door weggebruikers die tegen de richting in rijden voelen fietsers in stedelijk gebied zich vaker onveilig (56%) dan fietsers in niet-stedelijk gebied (47%). Ook voelt men zich in stedelijk gebied vaker onveilig door weggebruikers die zijn afgeleid door hun mobiele telefoon (80% vs. 78%), weggebruikers die hun richting niet aangeven (66% vs. 62%), weggebruikers die onvoldoende rechts houden/slingeren (62% vs. 58%) en het geluidloos inhalen door elektrische voertuigen (50% vs. 47%).

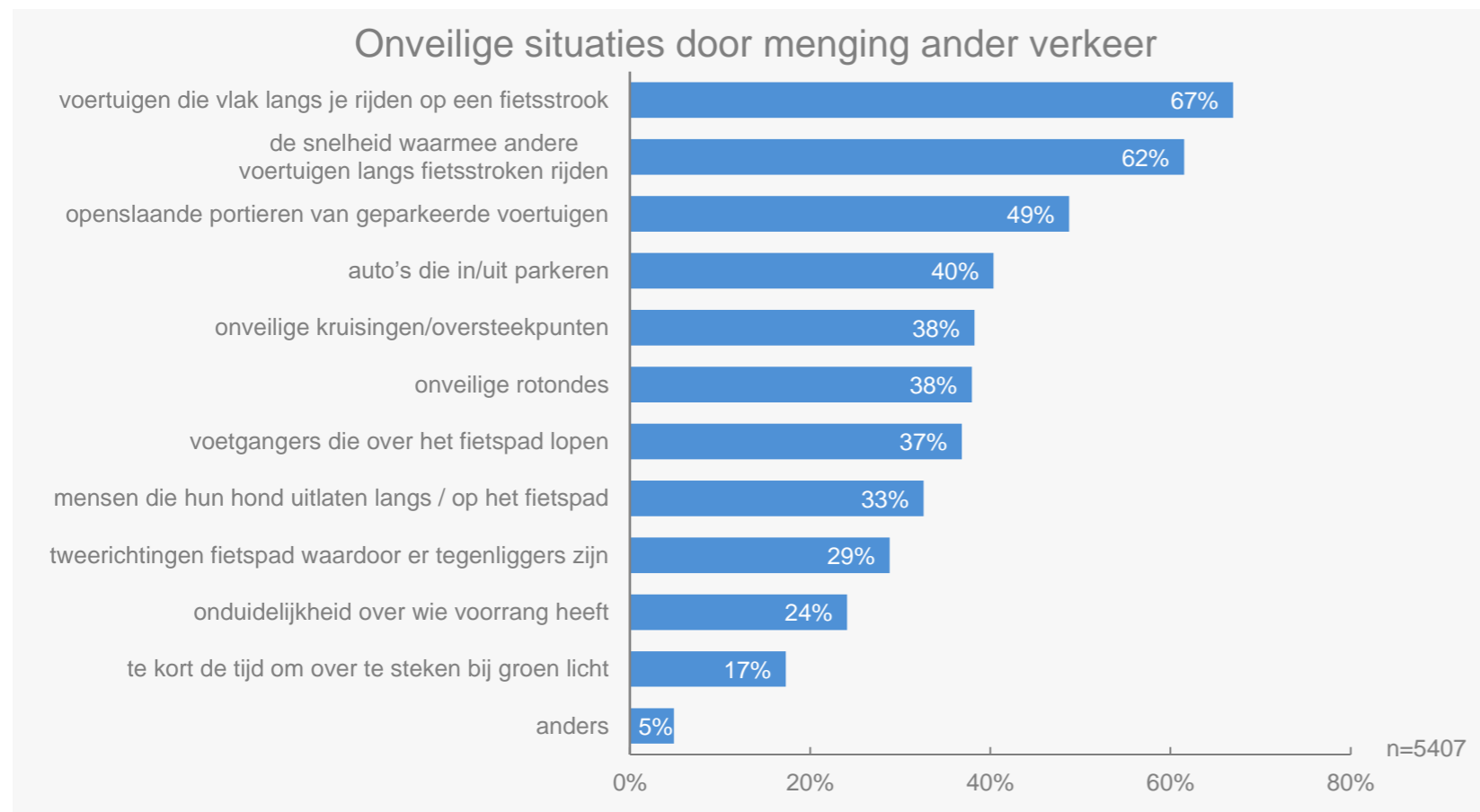
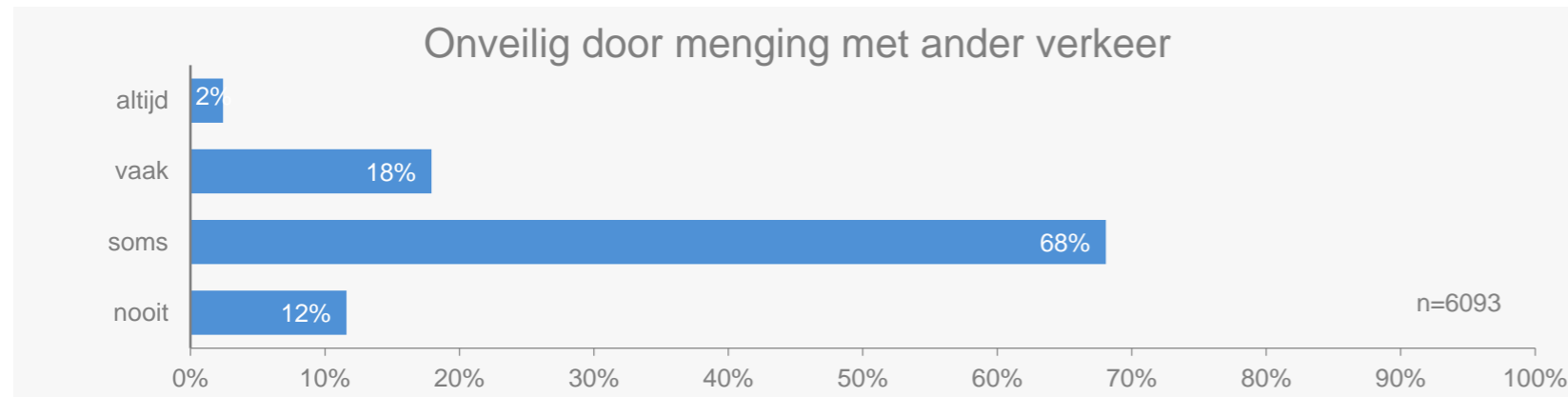
# De top 3 redenen waardoor fietsers zich onveilig voelen is gelijk voor stadsfietsers en elektrische fietsers



Elektrische fietsers voelen zich vaker onveilig door weggebruikers die afgeleid zijn door hun mobiele telefoon, fietser die naast elkaar fietsen, weggebruikers die hun richting niet aangeven en onvoldoende rechts aanhouden / slingeren, weggebruikers die tegen de richting in fietsen, weggebruikers zonder verlichting en mensen die inhalen zonder gebruik van fietsbel of andere waarschuwing.

Stadsfietsers voelen zich vaker onveilig door geluidloos inhalen van elektrische voertuigen

# Voertuigen die met hoge snelheid, vlak langs fietsstroken rijden zorgen het sterkst voor een onveilig gevoel op de fiets



Een groot deel van de fietsers voelt zich weleens onveilig door menging met ander verkeer. De voornaamste reden hiervoor zijn voertuigen die met hoge snelheid, vlak langs de fietsstroken rijden. Fietsers voelen zich onveiliger op 50 km/u wegen met fietsstrook, dan op 30 km/u wegen zonder fietsstrook of fietspad (zie sheet 19).



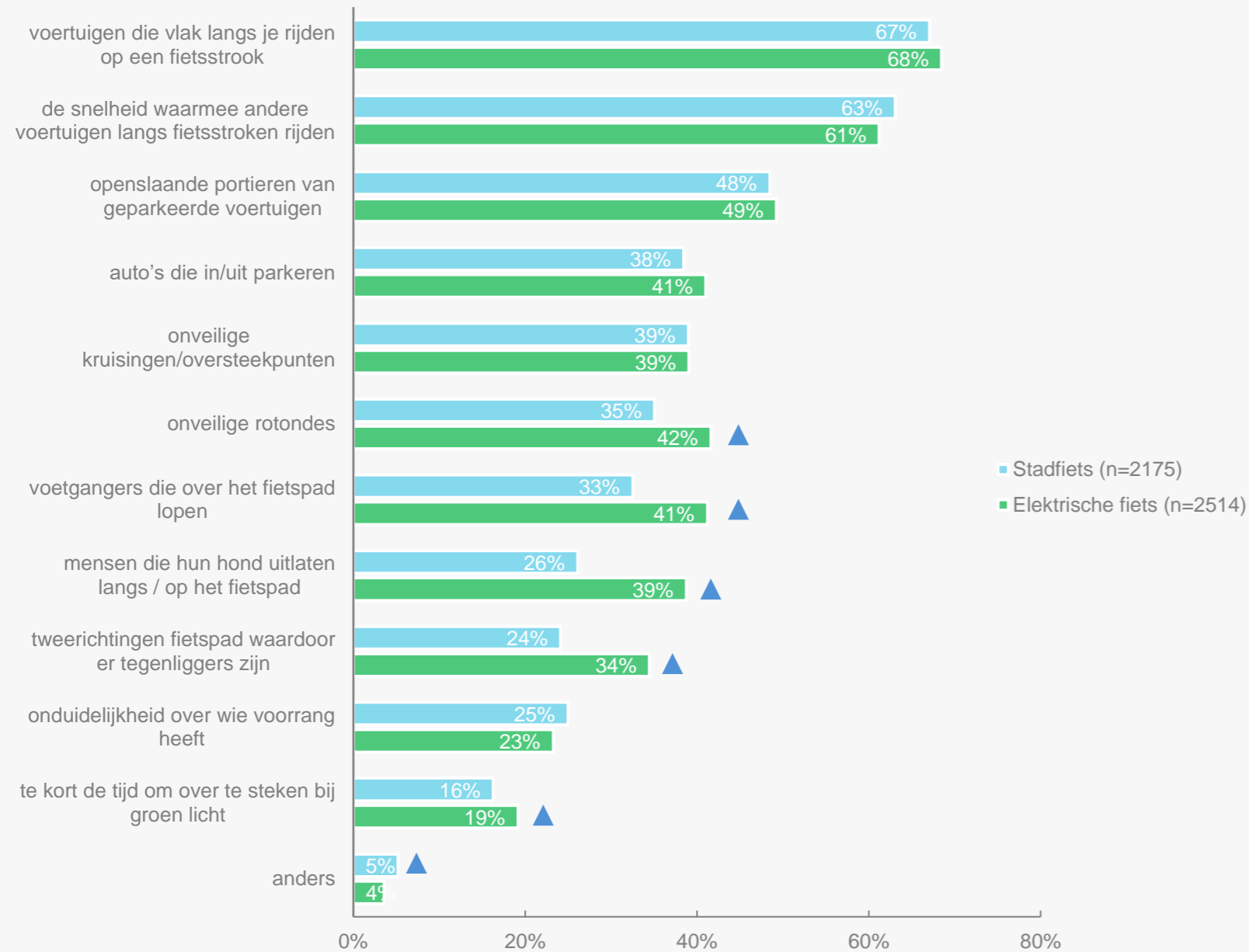
In het stedelijk gebied voelt men zich vaker onveilig door menging met ander verkeer, met name door openslaande portieren (53%), auto's die in/uit parkeren (42%), onveilige kruisingen/oversteekpunten (40%), voetgangers die over het fietspad lopen (40%) en als men te kort de tijd heeft om over te steken (19%).

Fietsers ouder dan 66 voelen zich vaker onveilig door mensen die hun hond uitlaten langs/op het fietspad (39%) en op tweerichtingen fietspaden waar er tegenliggers zijn (41%).

Jongere fietsers (18-35) ervaren onveilige kruisingen/oversteekpunten vaker als onveilig (49%).

# Fietsers voelen zich het meest onveilig door voertuigen die vlak langs rijden

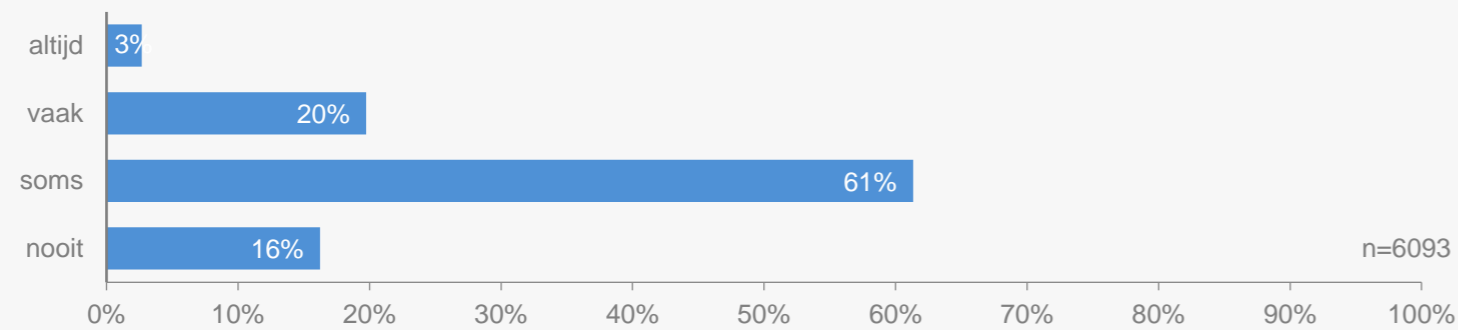
Onveilige situaties door menging ander verkeer



Elektrische fietsers voelen zich vaker dan gemiddeld onveilig door onveilige rotondes, voetgangers op het fietspad, mensen die hun hond uitlaten op het fietspad, tweerichtingen fietspad en te kort de tijd te hebben om over te steken.

# Verschillende snelheden zorgen voor onveilige situaties op het fietspad

Onveilig door snelheid / grootte andere weggebruikers

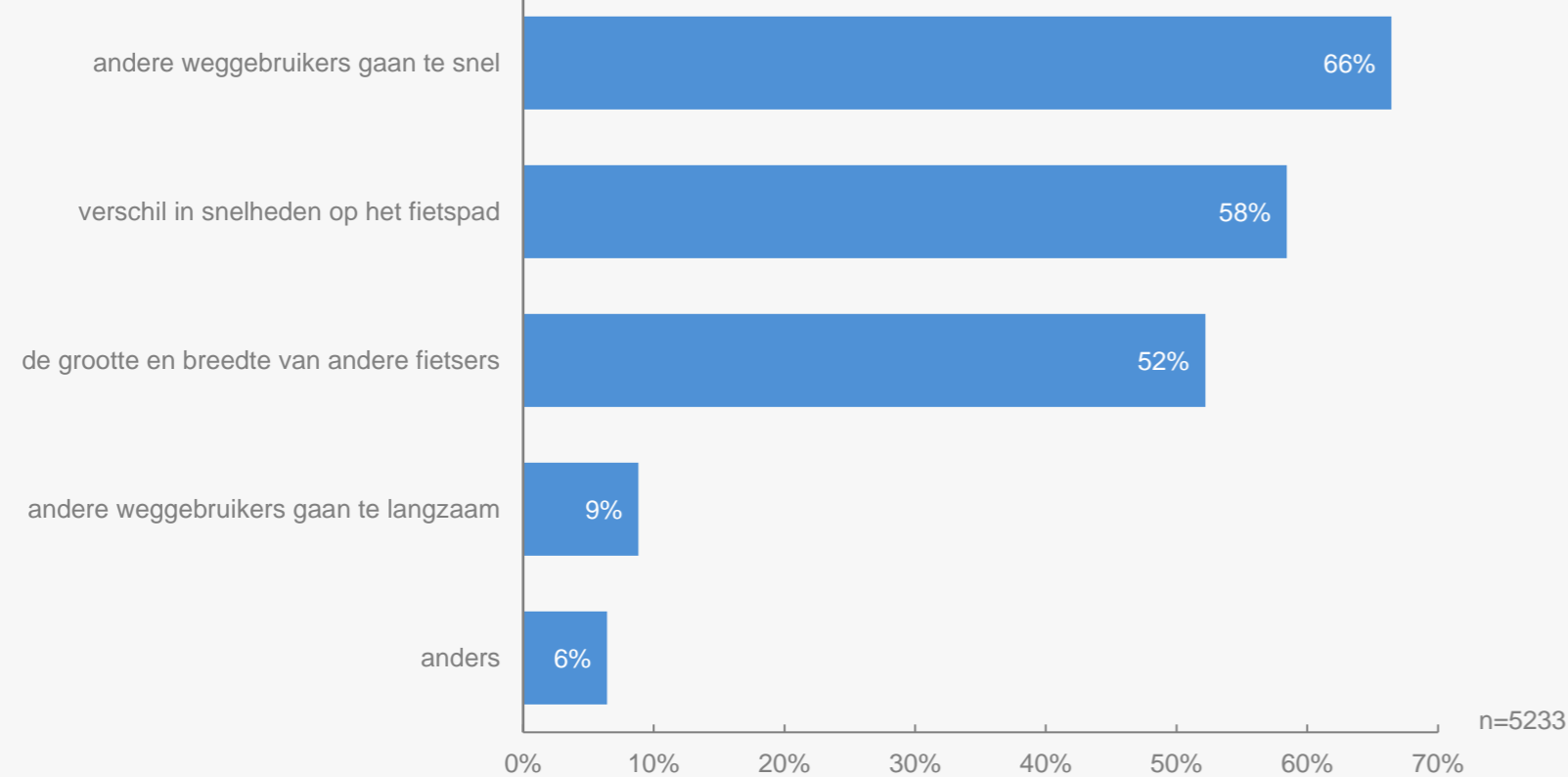


Bijna een kwart van de fietsers voelt zich vaak onveilig door de snelheid en of grootte van andere weggebruikers. Dit heeft te maken met de snelheid van andere weggebruikers en daarmee het verschil in snelheden dat ontstaat op fietspaden.

Fietsers van 66 en ouder geven vaker aan zich onveilig te voelen doordat andere weggebruikers te snel gaan (73%) en door de grootte en breedte van andere fietsers (58%).

Jonge weggebruikers (18-35) voelen zich juist vaker onveilig doordat andere weggebruikers te langzaam gaan (15%).

Onveilige situaties door snelheid of grootte

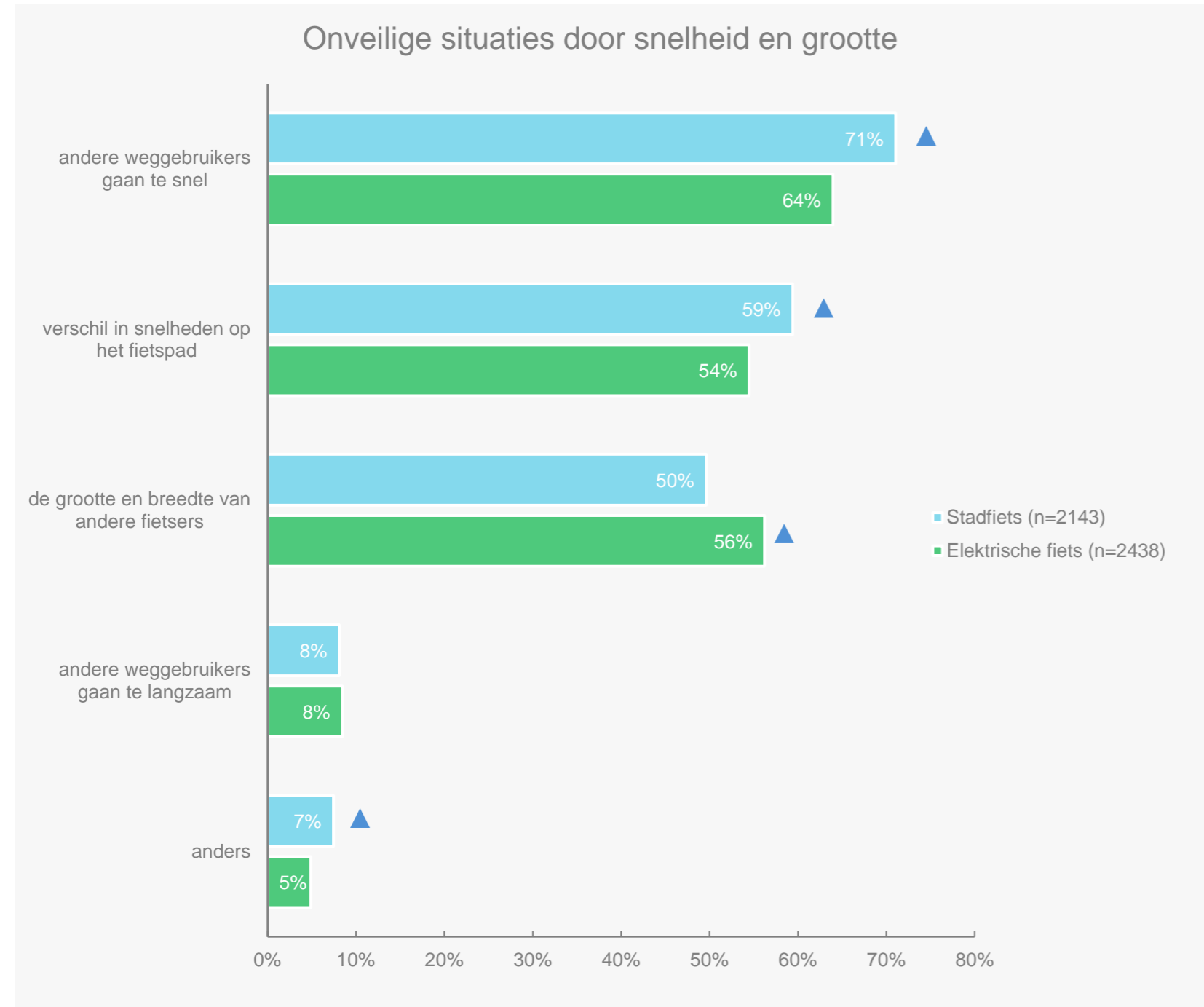


In stedelijke gebieden wordt de grootte en breedte van andere fietsers vaker als onveilig ervaren dan in niet-stedelijke gebieden (57%). Daarnaast voelen ze zich in stedelijke gebieden ook vaker onveilig door langzaam rijdende fietsers (10%).



# E-bikers ervaren vaker onveiligheid door grootte/breedte van anderen

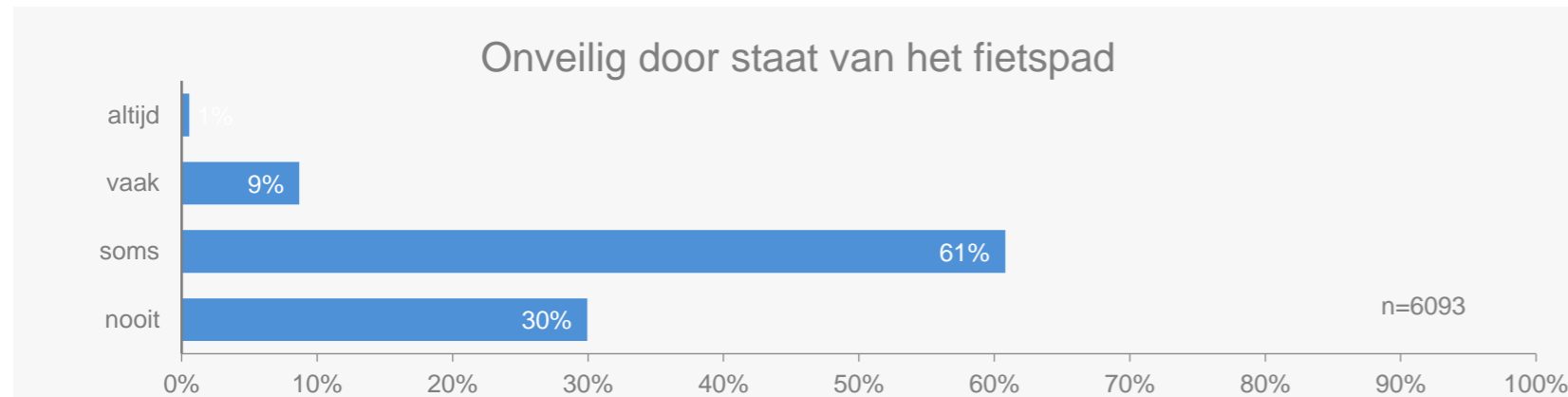
Stadsfietsers voelen zich vaker onveilig door ander weggebruikers die te snel gaan



Stadsfietsers voelen zich vaker dan gemiddeld onveilig door de snelheid van andere weggebruikers en het verschil in snelheden op fietspaden.

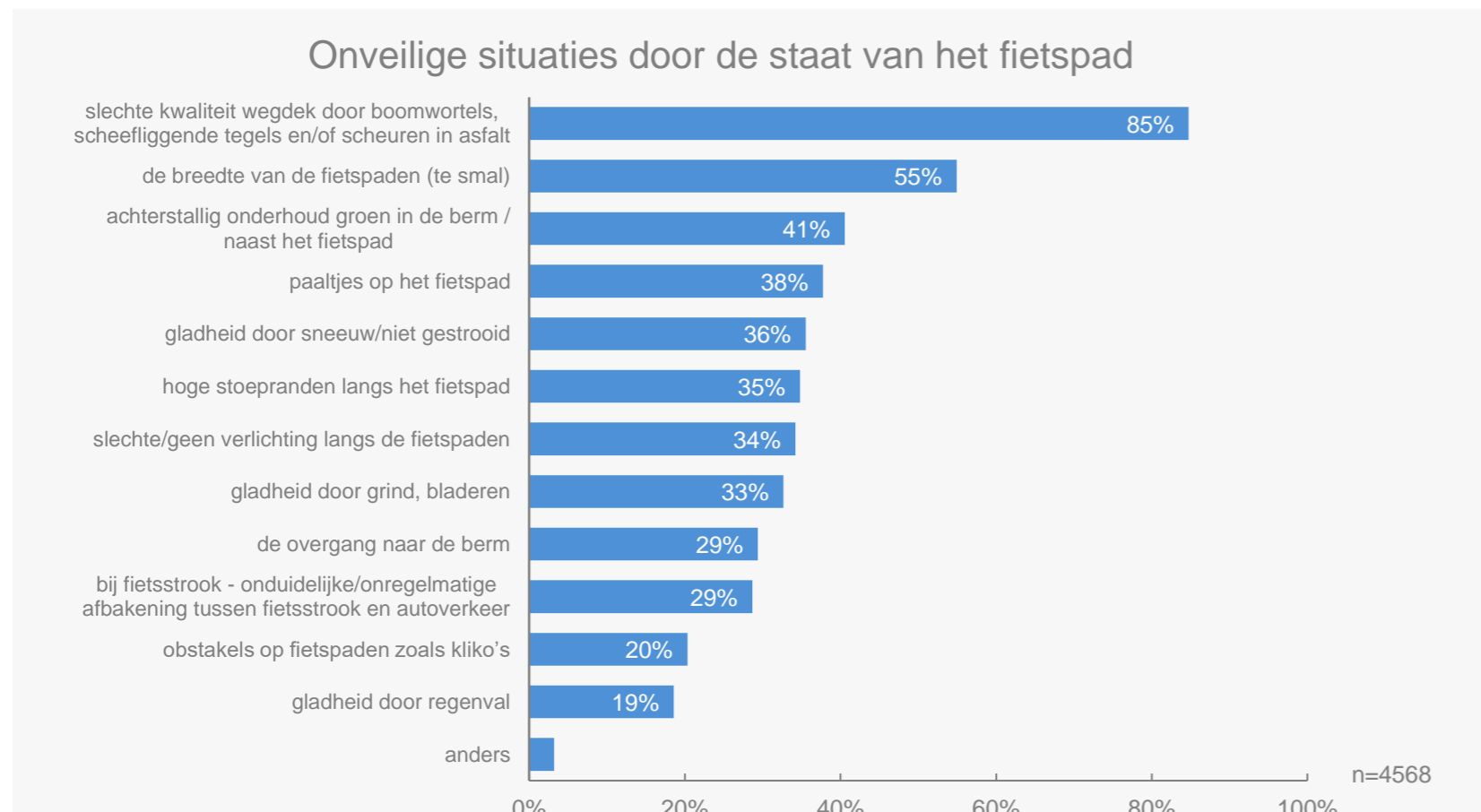
Voor elektrische fietsers vormen de bredere en grotere fietsen juist vaker een gevaar op het fietspad.

# Slechte kwaliteit wegdek door boomwortels, scheefliggende tegels en/of scheuren in het asfalt impact op veiligheidsgevoel op fietspad



Situaties waarin fietsers zich onveilig voelen door de staat van het fietspad komen relatief minder vaak voor. 3 op de 10 ervaart nooit een onveilige situatie door de staat van het fietspad.

Fietsers van 66 jaar en ouder voelen zich vaker onveilig door de breedte van de fietspaden (67%), paaltjes op het fietspad (47%), hoge stoepranden (43%) en de overgang naar de berm (35%).

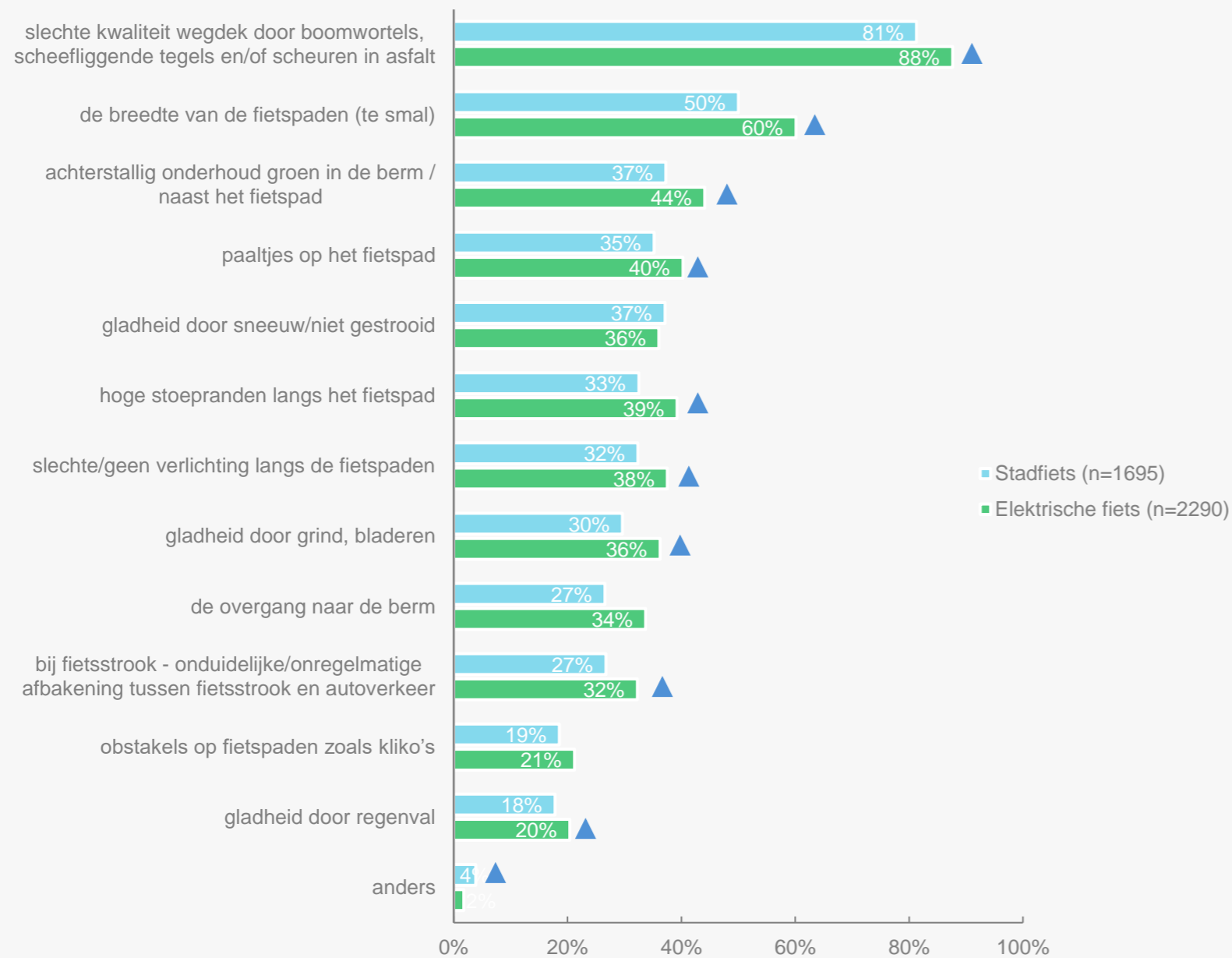


Er zijn kleine verschillen tussen fietsers uit stedelijk en niet-stedelijk gebied. Fietsers uit niet-stedelijke gebieden ervaren iets vaker onveiligheid door de breedte van de fietspaden (57%), achterstallig onderhoud van groen in de berm (43%) hoge stoepranden (37%) en de overgang naar de berm (34%).

# Elektrische fietsers voelen zich vaker onveilig door staat fietspad

Met name de slechte kwaliteit van het wegdek, de breedte van de fietspaden en achterstallig onderhoud in de berm

Onveilige situaties door de staat van het fietspad



Voor elektrische fietsers zijn veel meer zaken van invloed op hoe ze de staat van fietspaden ervaren dan voor stadfietsers.



Ideeën ter verbetering fietsveiligheid

# Gelijke voorrangregels belangrijkste verbeterpunt als het gaat om verkeersregels, in het bijzonder voor elektrische fietsers

6 op de 10 fietsers verwacht dat het gelijk trekken van de voorrangregels op alle rotondes en kruispunten de fietsveiligheid zal verbeteren.

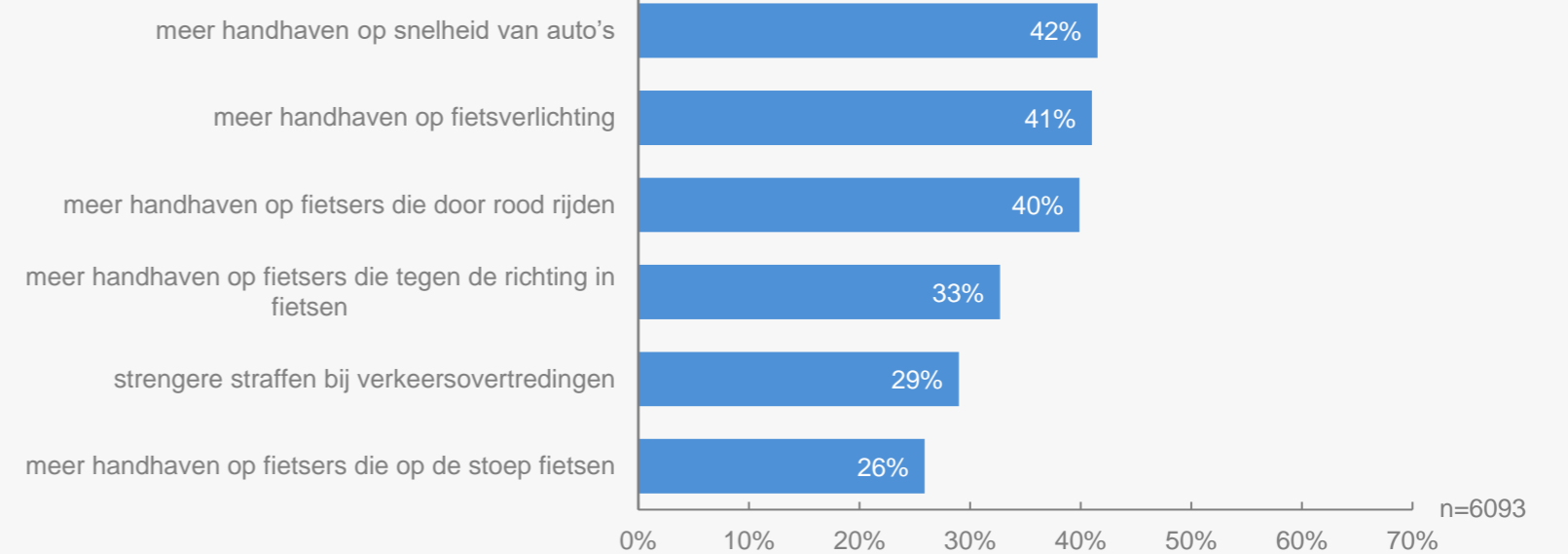


Stadsfietsers zijn vaker voorstander van een maximale snelheid van 20 km/u.

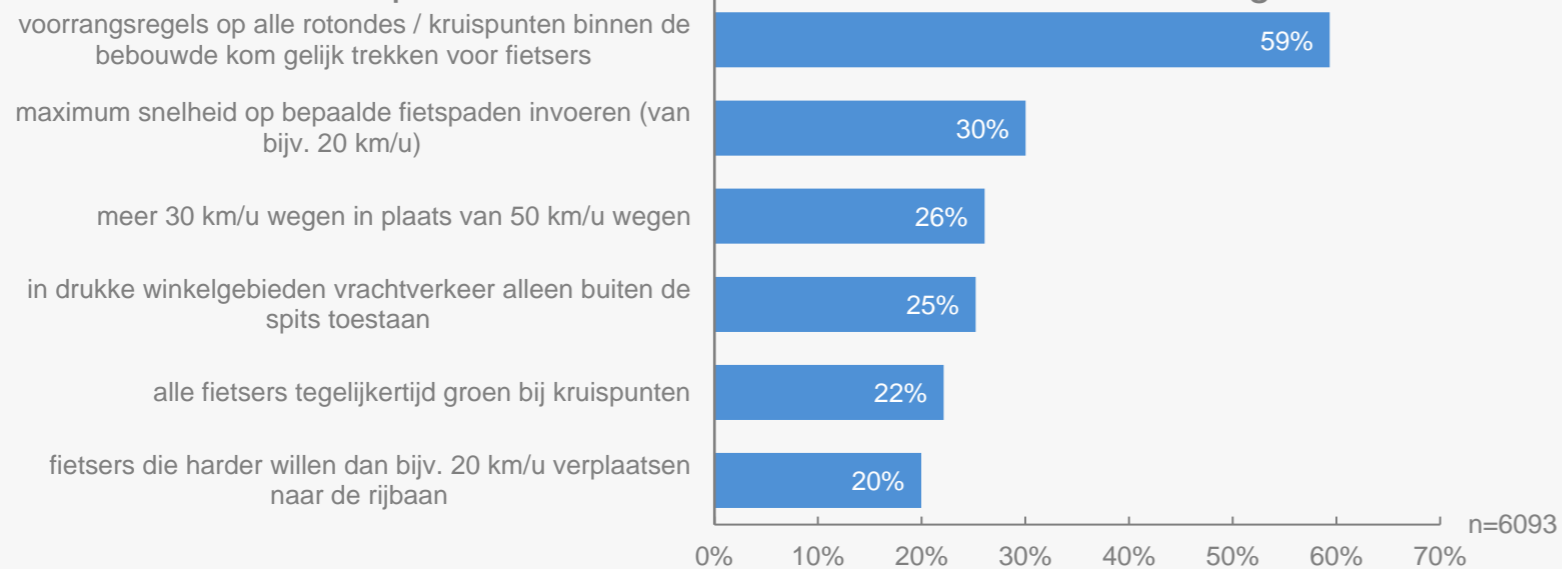


Elektrische fietsers zijn vaker voorstander van bijna alle ideeën dan andere fietsers. Zeker als het om de infrastructuur gaat.

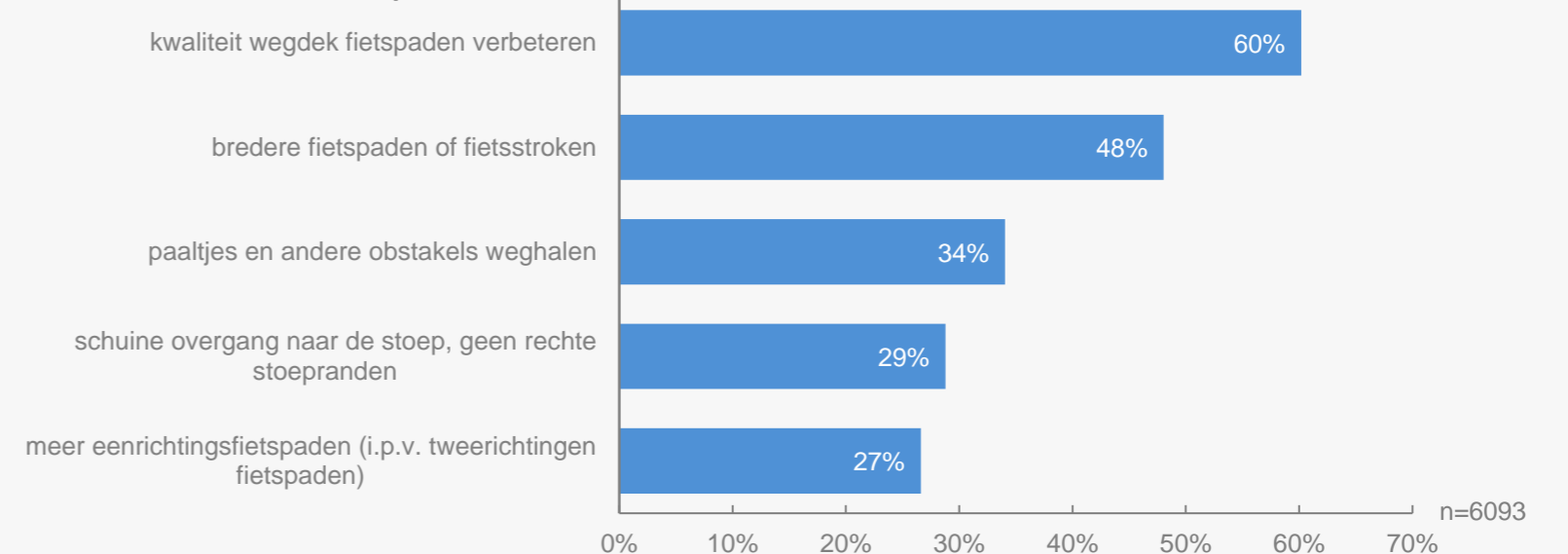
## Verbeterpunten en door te voeren ideeën - handhaving



## Verbeterpunten en door te voeren ideeën - verkeersregels

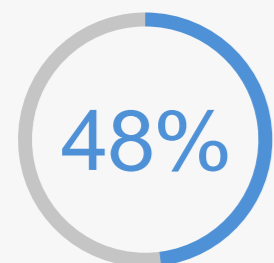


## Verbeterpunten en door te voeren ideeën - infrastructuur



# Bredere fietspaden ten koste van rijbanen voor auto's

Elektrische fietsers vaker voorstander van bredere fietspaden

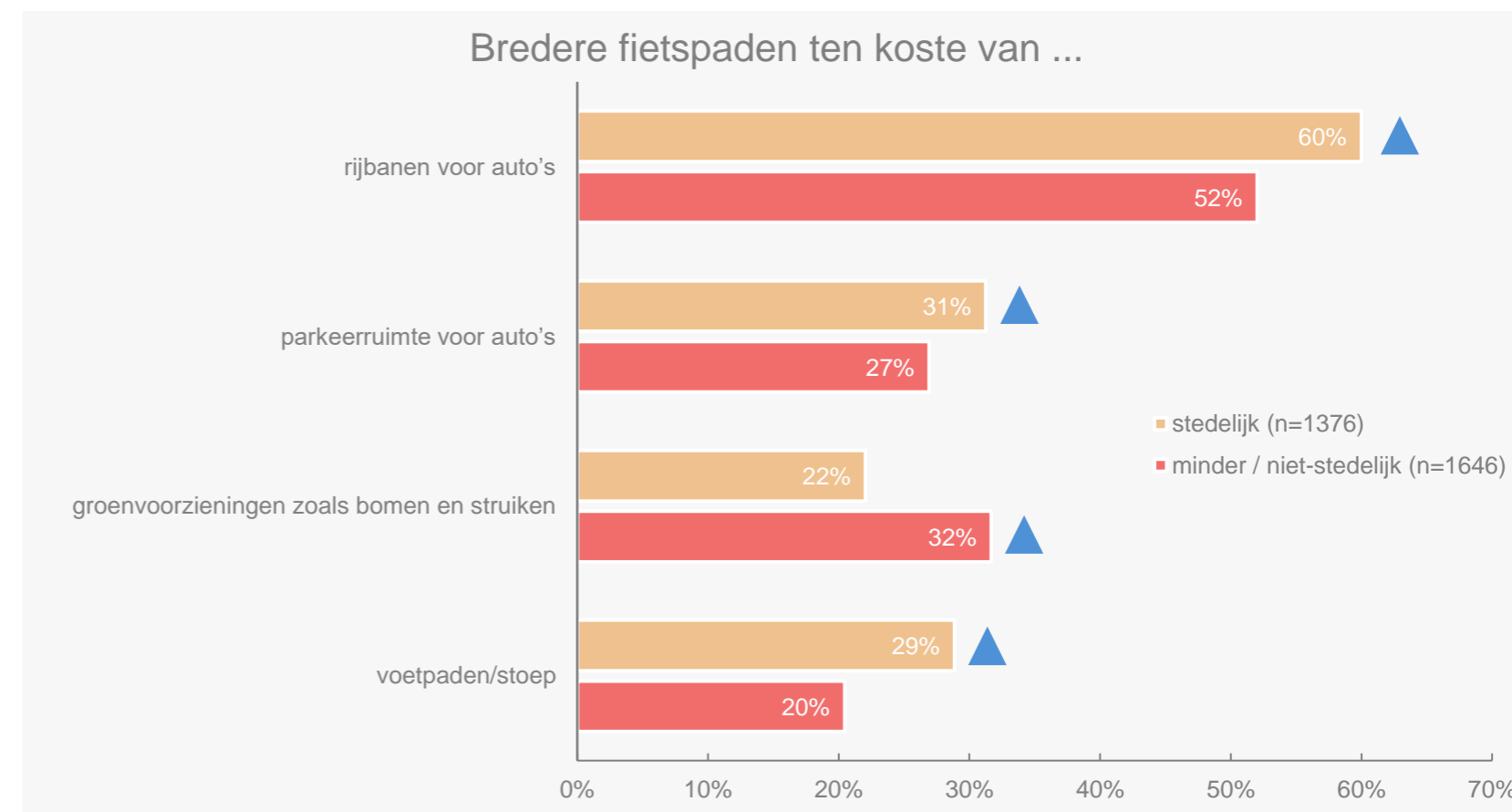
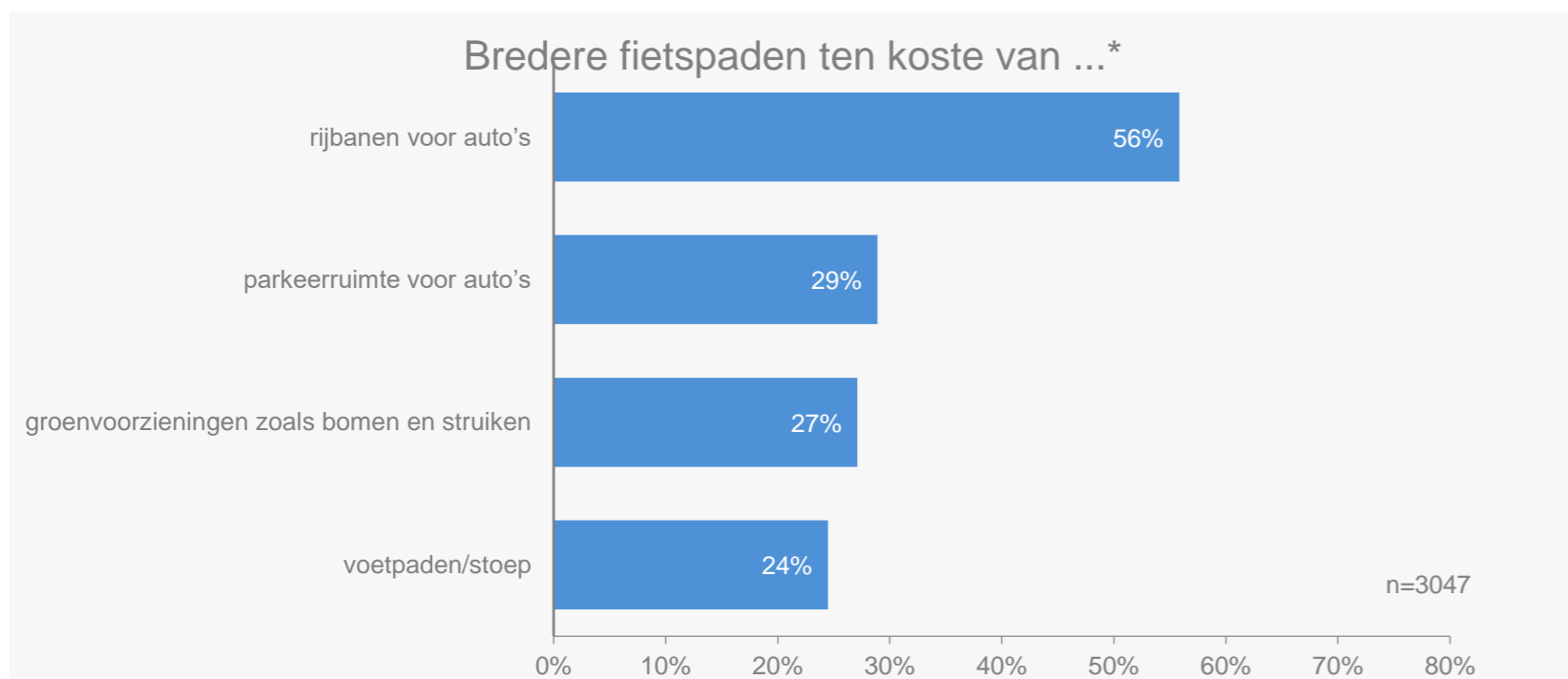


De helft van de fietsers verwacht dat bredere fietspaden de fietsveiligheid zal verbeteren. De bredere fietspaden moeten volgens deze groep fietsers vooral ten koste gaan van rijbanen voor auto's.

Ouderen zijn vaker voorstander van bredere fietspaden (54% vs. 48% op totaal). 60% vindt dat dit ten koste moet gaan van rijbanen voor auto's.



Elektrische fietsers zijn vaker voorstander van bredere fietspaden (53% vs. 43% onder stadsfietsers) en vinden vaker dan gemiddeld dat groenvoorzieningen hiervoor moeten wijken (30% vs. 24% onder stadsfietsers). Stadsfietsers vinden juist minder vaak dat groenvoorzieningen moeten wijken voor bredere fietspaden.

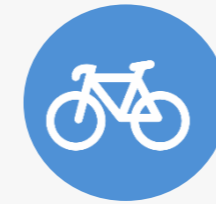
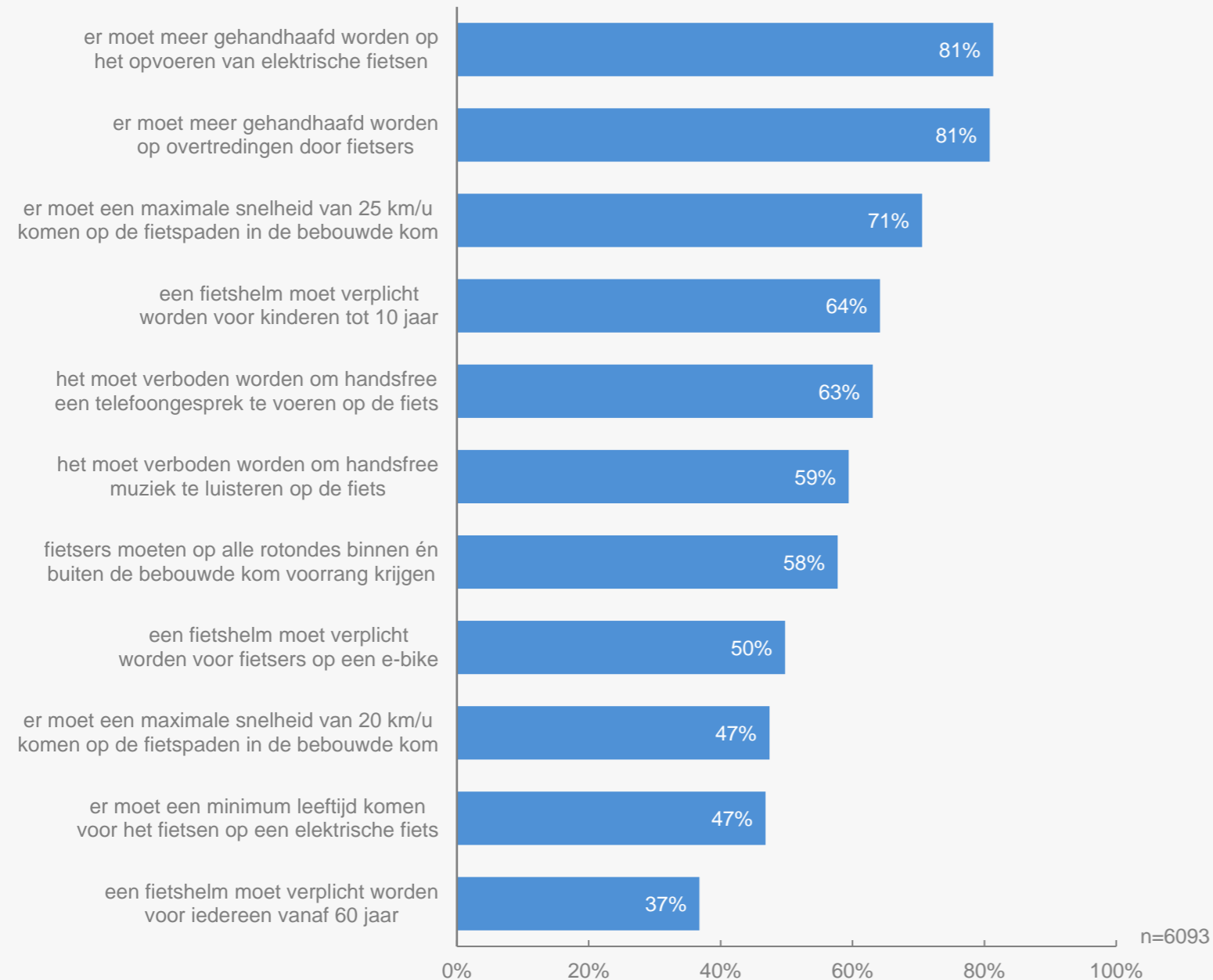


\*Er konden meerdere antwoorden worden gegeven.

# 8 op de 10 fietsers wensen meer handhaving op overtredingen

Groot deel voorstander van een maximale snelheid op de fietspaden, het maximum afhankelijk van het type fietser

## Stellingen maatregelen



### Helmplicht

De helft vindt dat er een helmplicht moet komen voor elektrische fietsers. Elektrische fietsers zelf zijn hier aanzienlijk minder enthousiast over; 35% van de elektrische fietsers vindt dat er een helmplicht moet komen voor e-bikes, onder stadsfietsers is dat 58%. Wel zijn elektrische fietsers vaker voorstander van een helmplicht voor kinderen tot 10 jaar (80% vs. 64% totaal). Een fietshelmplicht vanaf 60 jaar zien fietsers niet zitten, slechts 37% is voor.



### Maximale snelheid

7 op de 10 fietsende ANWB leden is voorstander van een maximale snelheid van 25 km/u en de helft is voorstander van een maximale snelheid van 20 km/u. Elektrische fietsers zijn minder vaak voorstander van een maximale snelheid van 20 km/u (43%), maar wel vaker voorstander van een maximale snelheid van 25 km/u (74%).



### Handhaving op overtreding

81% vindt dat er meer gehandhaafd moet worden op overtredingen door fietsers. Onder ouderen (66+) is dit zelfs 89% en onder stadsfietsers is dit 83%.



# Onderzoeksverantwoording



# Verantwoording

Kwantitatief onderzoek onder het ANWB ledenpanel



## METHODE

KWANTITATIEF

Online vragenlijst



n=6093



De doelgroep van dit onderzoek is ANWB leden (18+) die minimaal 1 keer per maand fietsen.



De doelgroep is bereikt via het ANWB Ledenpanel, Denk mee met de ANWB. Het onderzoek is representatief voor leeftijd en geslacht binnen het ANWB-ledenbestand.



Veldwerkperiode

1 – 15 juli 2022



Beoordeling  
vragenlijst



Bij start van het veldwerk is eerst een kleine batch verstuurd. De data van deze eerste groep is gecontroleerd op routing en consistentie. Bij de controle zijn geen bijzonderheden geconstateerd.

# Verantwoording

Kwantitatief onderzoek onder het ANWB ledenpanel

- Respondenten ontvingen voor hun deelname een incentive
- De vragenlijst is in nauwe samenwerking met ANWB opgesteld. De vragenlijst bestaat uit de volgende onderdelen: screening achtergrond, fietsgedrag leden, verkeersveiligheid fietsers, toetsen van ideeën ter verbetering fietsveiligheid.
- Waar mogelijk zijn de vragen gerouleerd en gerandomiseerd om eventuele volgorde effecten te voorkomen.

## Verdeling steekproef

Man 18-34 jaar	7,2%	Vrouw 18-34 jaar	8,3%
Man 35-50 jaar	12,2%	Vrouw 35-50 jaar	11,1%
Man 51-64 jaar	18,0%	Vrouw 51-64 jaar	16,2%
Man 65-80 jaar	19,1%	vrouw 65-80 jaar	5,6%
Man 81 jaar of ouder	1,0%	Vrouw 81 jaar of ouder	0,2%
<b>Totaal mannen</b>	<b>57,4%</b>	<b>Totaal vrouwen</b>	<b>41,4%</b>
Onbekend	1,2%		



### Dataverwerking

Na afloop van het veldwerk is het opgebouwde databestand gecontroleerd op volledigheid en consistentie en geschikt gemaakt voor statistische analyse.



### Weging

De bruto dataset is middels poststratificatie gewogen op de volgende variabelen geslacht en leeftijd. De totaalcijfers vormen hierdoor een representatief beeld van de ANWB leden.



### Analyse

Met een RWA-analyse hebben we de impact van de onderliggende factoren op de totaalbeleving van de veiligheid bepaald. Een dergelijke analyse geeft inzicht in de strategische prioriteiten om de fietsveiligheid te verbeteren.



### Rapportage

Waar in dit rapport wordt gesproken over een verschil gaat het om een significant verschil bij een alfa van 0,05. Dit houdt in dat de kans kleiner is dan 1 op 20 dat het gevonden verschil op toeval berust.