

RAPPORT KINDERFIETSTELLINGEN 2026 (versie 2)

Dit verslag geeft de belangrijkste cijfers weer van de Kinderfietstellingen in mei 2026. Deze telling had als doelstelling de volgende onderzoeksvraag te exploreren:

Centrale RQ: “In welke mate nemen kinderen deel aan het dagelijks fietsverkeer tijdens de ochtendspits in Vlaanderen en Brussel?”

RQ1: Welk aandeel van de kinderen fietst zelfstandig op een eigen fiets?

RQ2: Welk aandeel van de kinderen neemt deel als passagier?

RQ3: Kunnen we hierin verschillen vaststellen naargelang omgeving, type infrastructuur en snelheidsregime?

Voor een betrouwbare vergelijking is de dataset vooraf opgeschoond, zodat enkel tellocaties zijn meegenomen waar de volledige fietsstroom geregistreerd is geweest. De tellingen van de locaties in Aalst, Essen en Kessel-Lo zijn weggelaten vanwege ontbrekende of inconsistente gegevens: in Aalst werden kinderen niet geteld, in Essen werden volwassenen niet systematisch geteld en in Kessel-Lo ontbraken tellingen van volwassen fietsers volledig.

Dit rapport is een uitbreiding en lichte aanpassing van het vorige verslag uit juni 2026. Hierbij werden de telformulieren van twee extra afdelingen aan de dataset toegevoegd. Daarnaast werd de dataset gecorrigeerd voor de locatie in Geel: in het eerste verslag werden twee afzonderlijke telmomenten op dezelfde locatie opgenomen. De tellingen van het eerste formulier werden verwijderd omdat de lagere school op die dag gesloten bleek. Enkel de tweede, representatieve telling is behouden om dubbeltelling en vertekening te vermijden. Tenslotte werden ook omgevingskenmerken van de tellocaties toegevoegd aan de dataset zoals snelheidsregime en type infrastructuur. Ook hier wordt nog eens een onderscheid gemaakt volgens verstedelijkingsgraad¹.

In dit rapport worden na een korte methodologische toelichting, de globale samenstelling van het fietsverkeer en de invloed van omgevingskenmerken op de aanwezigheid van zelfstandig fietsende kinderen besproken.

Auteurs: Joyce David & Kato Selis, o.l.v. Meredith Glaser & Frank Witlox
Leerstoel Fiets, Universiteit Gent
Vakgroep Geografie

¹ Dit conform de volgende bepalingen: <https://kaartenruimterapport.omgeving.vlaanderen.be/vrl-klv/>.

1. Methodologische verantwoording van de data-analyse

De data werden op twee manieren geanalyseerd. Eerst wordt het algemene beeld van de samenstelling van het fietsverkeer tijdens de ochtendspits in kaart gebracht op basis van alle getelde fietsers (N = 12 469). Vervolgens worden de 33 afzonderlijke tellocaties met elkaar vergeleken om te onderzoeken of omgevingskenmerken zoals verstedelijkingsgraad, snelheidsregime en type infrastructuur, daadwerkelijk een rol spelen in de aanwezigheid van zelfstandig fietsende kinderen. Hierbij wordt specifiek gekeken naar het aandeel jonge kinderen (kleuters en lagere school) binnen het totale fietsverkeer op de tellocatie. Omdat de verschillen tussen individuele telpunten soms groot zijn, worden telkens zowel het gemiddelde als de mediaan gerapporteerd, en werden statistische toetsen (Kruskal-Wallis) gebruikt om na te gaan of de verschillen niet op toeval berusten.

2. Resultaten: samenstelling van het fietsverkeer

2.1 Algemeen overzicht en steekproefkenmerken

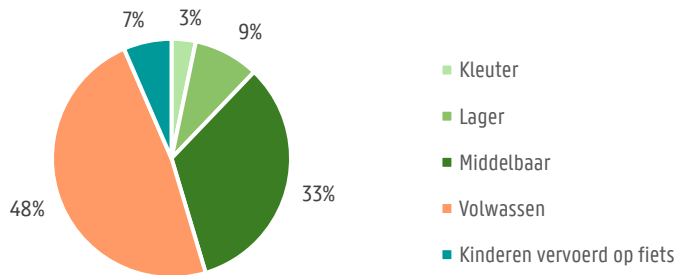
In totaal werden 12 469 fietsers geteld op verschillende locaties in Vlaanderen en Brussel van 26 tot en met 29 mei 2026, tijdens de ochtendspits van 7:30 tot 8:30. Er werd op 33 locaties geteld verspreid over 23 gemeenten. De tellocaties verschilden in verstedelijkingsgraad, snelheidsregime en type (fiets)infrastructuur (Tabel 1). Er werd het meest geteld in stedelijk gebied (54,5%), op locaties met een snelheidsregime van 30 km/u of minder (69,7%) en gemengd verkeer (39,4%) of aanliggende of gemarkeerde fietspaden (39,4%). De meerderheid van de locaties (64%) werd gekozen omwille van de ligging langs een schoolroute. De andere tellocaties werden gekozen om een bestaand probleem aan te kaarten (21%), omdat het op een belangrijke fietsroute ligt (6%) of voor continuïteit van reeds bestaande teldata (3%). De motivatie van de overige 6% is onbekend (zie Bijlage 1 voor een volledig overzicht van de tellocaties en hun kenmerken).

Tabel 1: Overzicht van aantal getelde fietsers en aantal tellocaties per omgevingskenmerk

	Aantal getelde fietsers		Aantal tellocaties	
Totaal	12 469		33	
Verstedelijkingsgraad				
Landelijk gebied	2191	(17,6%)	10	(30,3%)
Randstedelijk gebied	798	(6,4%)	5	(15,2%)
Verstedelijkt gebied	9480	(76,0%)	18	(54,5%)
Snelheidsregime				
30 km/u of minder	8442	(67,7%)	23	(69,7%)
50 km/u	1532	(12,3%)	8	(24,2%)
Geen <i>(bij volledig gescheiden infrastructuur)</i>	2495	(20,0%)	2	(6,1%)
Fietsinfrastructuur				
Gemengd verkeer	2914	(23,4%)	13	(39,4%)
Aanliggend en gemarkeerd	4377	(35,1%)	13	(39,4%)
Autoluwe zones – <i>fietszone, voetgangerszone, woonerf</i>	2421	(19,4%)	4	(12,1%)
Vrijliggende infrastructuur – <i>vrijliggend fietspad, fietsersbrug</i>	2757	(22,1%)	3	(9,1%)

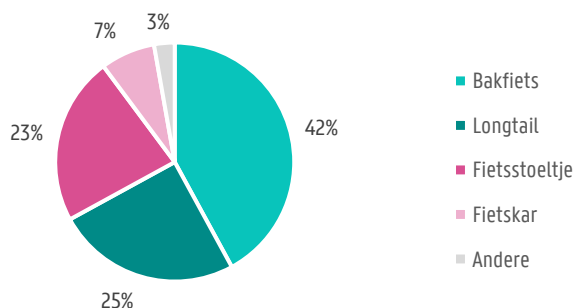
De samenstelling van het totale fietsverkeer tijdens de ochtendspits over alle 33 tellocaties samen wordt weergegeven in Figuur 1. Bijna de helft van alle getelde fietsers (45%) bestond uit zelfstandig fietsende kinderen of jongeren (3% kleuters, 9% lagere school en 33% middelbaar). Volwassenen maakten 48% uit van de fietsstroom en 7% bestond uit kinderen die vervoerd werden op de fiets van een volwassene.

Figuur 1: Totale verdeling van fietsvloot op de tellocaties samen (N = 12 469)



In Figuur 2 wordt verder een onderverdeling gemaakt tussen de verschillende fietstypes waarmee kinderen vervoerd worden (bakfiets, longtail, fietsstoeltje, fietskar of andere). Het grootste deel van de kinderen wordt vervoerd op een bakfiets (42%), gevolgd door een longtail (25%) en een fietsstoeltje (23%). Slechts 7% van de kinderen wordt vervoerd in een fietskar en 3% op een andere manier.

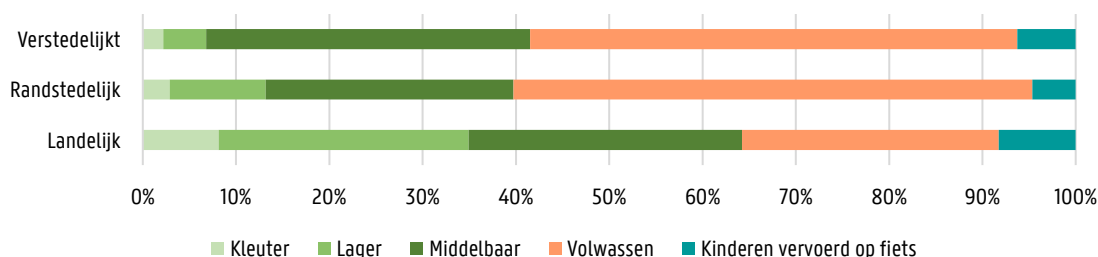
Figuur 2: Verdeling van de fietstypes waarmee kinderen vervoerd worden (N = 825)



2.2 Fietsverkeerssamenstelling naar verstedelijkingsgraad

Om inzicht te krijgen in de verdeling van de fietsgroepen, is eerst gekeken naar het contrast tussen verstedelijkte, randstedelijke en landelijke tellocaties (Figuur 3).

Figuur 3: Fietsverkeerssamenstelling naar verstedelijkingsgraad



De samenstelling van het fietsverkeer tijdens de ochtendspits verschilt sterk naargelang de ruimtelijke context:

- In **landelijke gebieden** bepalen jonge fietsers nadrukkelijk het straatbeeld. Ruim een derde van alle getelde fietsers bestaat uit zelfstandig fietsende kinderen (8% kleuters en 27% lagere school).
- In **randstedelijke gebieden** daalt het aandeel jonge, zelfstandige fietsers naar 13% (3% kleuters en 10% lagere school). Volwassenen (56%) en middelbare scholieren (27%) vormen hier de overgrote meerderheid van het fietsverkeer.
- In **verstedelijkte gebieden** maken zelfstandig fietsende kinderen nog slechts een fractie uit van het fietsverkeer: amper 7% (2% kleuters en 5% lagere school). Net als in randstedelijk gebied, worden de stedelijke fietsstromen gedomineerd door volwassenen (52%) en middelbare scholieren (35%).

Een statistische vergelijking tussen de 33 tellocaties bevestigt dat dit verschil betrouwbaar is en niet berust op toeval¹. In landelijk gebied is gemiddeld 32,5% van de getelde fietsers per locatie een jong kind is (mediaan: 28,3%), terwijl dit in de stad daalt naar gemiddeld 8,1% (mediaan: 5,8%). Het lagere aandeel in steden betekent niet noodzakelijk dat er minder kinderen fietsen; het toont vooral dat hun aanwezigheid procentueel verdund wordt door de grote aantallen volwassen pendelaars, studenten en middelbare scholieren.

Kinderen als passagier

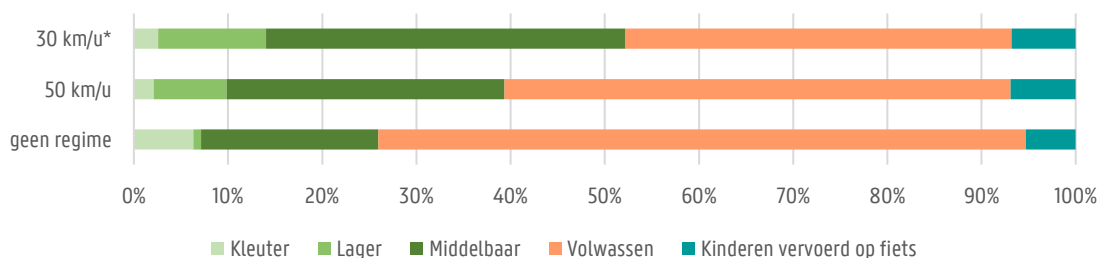
Het aandeel kinderen dat wordt meegevoerd op de fiets van een volwassene blijft opvallend stabiel over alle omgevingen heen: 8% in landelijk gebied, 6% in steden en 5% in de stadsrand. Wel verschilt het type fiets waarmee dit gebeurt per context:

- In landelijke gebieden worden kinderen vrijwel even vaak vervoerd in een bakfiets (33%) als in een traditioneel fietsstoeltje (32%), gevolgd door de longtail (22%).
- In randstedelijk gebied worden de bakfiets en het fietsstoeltje elk voor 40% van de vervoerde kinderen gebruikt.
- In verstedelijkte gebieden is de bakfiets met 45% het populairste vervoermiddel voor jonge kinderen.

2.3 Fietsverkeerssamenstelling naar snelheidsregime

Vervolgens is de samenstelling van de fietsvloot geanalyseerd naargelang de geldende snelheidslimiet op de tellocatie: 30 km/u of minder (inclusief stapvoets en 20 km/u), 50 km/u en locaties waar geen snelheidsregime van toepassing is (bij volledig vrijliggende fietsinfrastructuur) (Figuur 4).

Figuur 4: Fietsverkeerssamenstelling naar snelheidsregime



*Noot: * 30 km/u of minder omvat ook stapvoetse zones en 20 km/u*

De verdeling van de fietsgroepen toont duidelijke verschillen tussen de snelheidsregimes:

- Op locaties met een **snelheidsregime van maximaal 30 km/u** vormen zelfstandig fietsende kinderen ongeveer 15% van de totale fietsstroom (3% kleuters en 12% lagere school). De rest van de stroom bestaat voornamelijk uit volwassenen (41%) en middelbare scholieren (38%).
- Bij een **hogere snelheidslimiet (50 km/u)** zakt het aandeel zelfstandig fietsende jonge kinderen naar ongeveer 10% (2% kleuters en 8% lagere school). Volwassenen (54%) en middelbare scholieren (30%) vormen hier duidelijk de meerderheid.
- Locaties met vrijliggende fietsinfrastructuur en dus **zonder snelheidsregime** telden hoofdzakelijk volwassen fietsers (ongeveer 69%). Jonge kinderen zijn hier met ongeveer 7% vertegenwoordigd (6% kleuters en 1% lagere school). Omdat dit profiel in de steekproef op slechts twee specifieke locaties werd gemeten, dienen deze aandelen met de nodige voorzichtigheid geïnterpreteerd te worden.
- Het aandeel kinderen als passagier op de fiets blijft met 5% tot 7% over alle snelheidsregimes heen stabiel.

Hoewel er in straten met een snelheidslimiet van 30 km/u verhoudingsgewijs meer jonge kinderen fietsen dan in 50 km/u-straten (15% vs. 10%), is dat verschil op locatieniveau statistisch niet significant². De verschillen van locatie tot locatie zijn namelijk groot en de snelheidslimiet hangt bovendien sterk samen met de omgeving en de ligging van de straat (zie paragraaf 2.5 voor de verdiepende interactieanalyse).

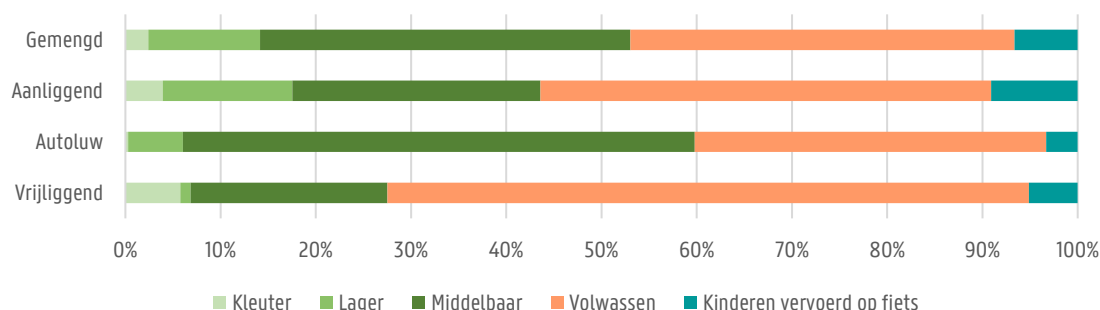
¹ $H(2) = 8,17$; $p = 0,017$

² $H(2) = 0,85$; $p = 0,654$

2.4 Fietsverkeerssamenstelling naar type (fiets)infrastructuur

Tot slot is de samenstelling van de fietsvloot uitgesplitst naar het infrastructuurtype op de tellocaties: gemengd verkeer, aanliggende en gemarkeerde fietspaden, autoluwe zones en vrijliggende fietsinfrastructuur (Figuur 5).

Figuur 5: Fietsverkeerssamenstelling naar type (fiets)infrastructuur



De algemene tellingen laten op het eerste gezicht opmerkelijke verschillen zien tussen de infrastructuurtypes:

- Op **aanliggende en gemarkeerde fietspaden** werd het grootste aandeel zelfstandig fietsende kinderen geteld (18%: 4% kleuters en 14% lagere school). Volwassenen (45%) en middelbare scholieren (26%) vervulden de stroom. Het aandeel kinderen dat als passagier wordt meegevoerd, ligt hier met 9% het hoogst van alle profielen.
- Straten met **gemengd verkeer** tellen eveneens een aanzienlijk aandeel kinderen (14%: 2% kleuters en 12% lagere school). Deze straten kennen daarnaast een groot aandeel middelbare scholieren (39%) en volwassenen (40%). 7% van de getelde fietsers betreft kinderen als passagier.
- **Autoluwe zones**, zoals fiets- of voetgangerszones en woonerven, worden opvallend gedomineerd door middelbare scholieren (54%), gevolgd door volwassenen (37%). Zelfstandig fietsende kinderen maken hier ongeveer 6% van de fietsstroom uit (vrijwel uitsluitend lagere school; kleuters werden nauwelijks geregistreerd). Het aandeel vervoerde kinderen bedraagt hier slechts 3%.
- Op **vrijliggende fietsinfrastructuur** bestaat meer dan twee derde van de getelde fietsers uit volwassenen. Zelfstandig fietsende jonge kinderen vertegenwoordigen hier slechts 7% van het totaal (6% kleuters en 1% lagere school), terwijl 5% als passagier meereist.

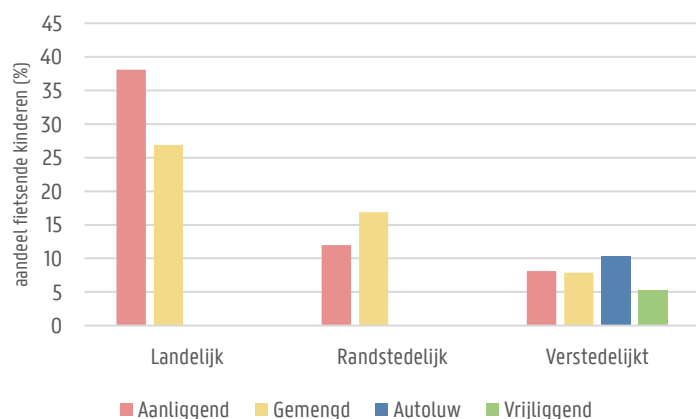
Op het eerste gezicht lijken straten met gemengd verkeer en aanliggende fietspaden meer jonge fietsers aan te trekken dan vrijliggende of autoluwe routes. Statistische toetsing toont echter aan dat dit verschil niet significant¹ is. Dit schijnbare voordeel blijkt namelijk vooral het gevolg van een ruimtelijke vertekening (zie paragraaf 2.5).

2.5 Verdiepende analyse: interactie tussen omgeving, infrastructuur en snelheid

Een eerste vergelijking van de algemene totalen wekt de indruk dat gemengde profielen en aanliggende fietspaden een groter aandeel zelfstandig fietsende kinderen tellen dan infrastructuurtypes met een hogere scheidingsgraad of trager verkeer (zoals vrijliggende fietspaden en autoluwe zones). Statistische toetsing over alle 33 tellocaties toonde echter aan dat noch het type infrastructuur, noch het snelheidsregime op zichzelf een significant effect heeft op het aandeel fietsende kinderen. Een nadere uitsplitsing per gebiedstype toont waarom deze algemene cijfers zonder context een vertekend beeld geven (Figuur 6).

¹ $H(3) = 2,98; p = 0,395$

Figuur 6: Gemiddeld aandeel zelfstandig fietsende kinderen (kleuter- en lagere schoolleeftijd) per tellocatie naar verstedelijkingsgraad en infrastructuurtype (N = 33)



2.5.1 Verklaring voor het hoge aandeel kinderen op aanliggende en gemengde infrastructuur

Het opvallend hoge aandeel fietsende kinderen op aanliggende en gemengde infrastructuur hangt nauw samen met de geografische spreiding van de metingen: alle 10 landelijke tellocaties bestaan uitsluitend uit aanliggende fietspaden (N = 5) of gemengd verkeer (N = 5). Doordat het aandeel kinderen in deze gebieden gemiddeld aanzienlijk hoger ligt (gemiddeld 32,5% per locatie, mediaan: 28,3%), trekken deze specifieke tellocaties het algemene gemiddelde van aanliggende en gemengde fietspaden sterk omhoog. Autoluwe zones (N = 4) en vrijliggende fietsinfrastructuur (N = 3) kwamen in deze steekproef daarentegen uitsluitend voor in verstedelijkte gebieden.

2.5.2 Infrastructuur binnen verstedelijk gebied

Enkel in verstedelijkte gebieden (N = 18) kwamen alle vier de types infrastructuur voor. Wanneer de vergelijking uitsluitend binnen deze stedelijke context wordt gemaakt, verdwijnt het schijnbare voordeel voor gemengde verkeer:

- Autoluwe zones telden het hoogste gemiddelde aandeel zelfstandig fietsende kinderen (10,3%; mediaan: 5,3%; N = 4).
- Aanliggend en gemengd verkeer tonen vergelijkbare, lagere gemiddelden van respectievelijk 8,1% (mediaan: 6,2%; N = 7) en 7,9% (mediaan: 8,0%; N = 4).
- Vrijliggende infrastructuur telde het laagste aandeel fietsende kinderen met gemiddeld 5,3% (mediaan: 4,2%; N = 3). Doordat op deze fietsinfrastructuur (zoals in Gent en Brussel) zeer grote aantallen volwassen fietsers fietsen, treedt een sterke relatieve verdunning van het aandeel fietsende kinderen op, zonder dat dit noodzakelijk wijst op een lagere absolute aantrekkelijkheid.

2.5.3 De rol van het snelheidsregime

Hoewel de beperkte steekproef per deelcategorie voorzichtige interpretatie vereist, laten de data consistente tendensen zien wanneer rekening wordt gehouden met het snelheidsregime (zie Bijlage 2 voor de volledige uitsplitsing):

- In **landelijk gebied** ligt het aandeel fietsende kinderen op locaties met een snelheidsregime van maximaal 30 km/u gemiddeld op 37,0% (mediaan: 42,8%; N = 8), tegenover 14,6% bij de twee tellocaties met een regime van 50 km/u.
- In **randstedelijk gebied** telden straten met gemengd verkeer met een snelheidslimiet van 30 km/u gemiddeld 28,9% fietsende kinderen (N = 2), tegenover 4,8% op vergelijkbare straten met een limiet van 50 km/u (N = 2).
- In **verstedelijk gebied** blijft het aandeel kinderen over alle snelheidsregimes heen relatief stabiel tussen 5% en 10%.

De data wijzen er dus op dat het aandeel zelfstandig fietsende kinderen primair samenhangt met de ruimtelijke context en verstedelijkingsgraad. Daarbinnen vormen lagere snelheden (maximaal 30 km/u) een belangrijke randvoorwaarde om niet-vrijliggende profielen daadwerkelijk door jonge fietsers te laten gebruiken.

3. Conclusie

De Kinderfietstellingen van mei 2026 bieden een eerste inzicht in de wijze waarop kinderen deelnemen aan de dagelijkse ochtendspits (7:30-8:30) in Vlaanderen en Brussel. Op basis van de teldata kunnen de vooropgestelde onderzoeksvragen beantwoord worden.

1) Zelfstandige deelname van kinderen op een eigen fiets

Kinderen en jongeren vormen een substantiële pijler van de ochtendspits: 45% van alle getelde fietsers bestaat uit zelfstandig fietsende kinderen of jongeren. Zelfstandig fietsende jonge kinderen (kleuters en lagere schoolleeftijd) vertegenwoordigen globaal 12% van de totale fietsvloot in de ochtendspits, aangevuld met een omvangrijke groep middelbare scholieren (33%).

2) Deelname van kinderen als passagier op de fiets

7% van het totale fietsverkeer in de ochtendspits bestaat uit kinderen die worden vervoerd op de fiets van een volwassene. Dit aandeel blijkt opvallend constant over alle onderzochte omgevingskenmerken heen (schommelend tussen 3% en 9%). Binnen deze groep vormt de bakfiets het dominante vervoermiddel (42%), direct gevolgd door de longtail (25%) en het conventionele fietsstoeltje (23%). Fietskarren nemen met 7% een bescheiden aandeel in.

3) Verschillen naargelang omgeving en type infrastructuur

- **De ruimtelijke context blijkt een primaire sturende factor:** De verstedelijkingsgraad is de enige factor die een statistisch significant verschil vertoont tussen de tellocaties. In landelijke gebieden bepalen kinderen mee het straatbeeld: ruim 1 op 3 getelde fietsers is een zelfstandig fietsend kind. In steden maken jonge kinderen slechts een fractie uit van de getelde fietsers, hoofdzakelijk door de grote stromen volwassen pendelaars en middelbare scholieren in stedelijke contexten.
- **Snelheidsregime en type infrastructuur moeten in perspectief worden geplaatst:** Op zichzelf vertonen beide kenmerken over de hele steekproef geen significant effect. Zodra we dieper kijken, blijkt een maximumsnelheid van 30 km/u wel een belangrijke randvoorwaarde om jonge kinderen zelfstandig te zien fietsen op gemengde wegen en aanliggende fietspaden. In steden trekken autoluwe zones (zoals fietsstraten en woonerven) verhoudingsgewijs de meeste jonge fietsers aan (gemiddeld ongeveer 10%). Op vrijliggende fietspaden ligt dat percentage lager door de grote toevloed aan volwassen pendelaars.

4. Bijlagen

Bijlage 1: Overzicht tellocaties met bijhorende omgevingskenmerken

Tellocatie	Locatie	Verstedelijingsgraad	Snelheidsregime	Infrastructuur	Motivatie voor locatie
Antwerpen	Kasteelpleinstraat 62 en 71	Verstedelijkt	30 km/u of minder	Aanliggend	Schoolroute
Arendonk 1	Kerkstraat	Landelijk	30 km/u of minder	Gemengd	Schoolroute
Arendonk 2	Kloosterbaan	Landelijk	30 km/u of minder	Aanliggend	Schoolroute
Bredene	Driftweg 193 en 197	Randstedelijk	50 km/u	Aanliggend	Schoolroute
Brussel	Dansaertstraat x Steenweg (brug over kanaal)	Verstedelijkt	30 km/u of minder	Aanliggend	Schoolroute
Geel	Holven 102	Verstedelijkt	50 km/u	Gemengd	Schoolroute
Gent 1	Louisa D'Havébrug	Verstedelijkt	Geen	Vrijliggend	Continuïteit
Gent 2	Tijdelijke tramtunnel station Gent Sint-Pieters	Verstedelijkt	30 km/u of minder	Aanliggend	Probleem aankaarten
Houthalen-Helchteren	Guldensporenlaan x Sint-Martinusplein	Randstedelijk	30 km/u of minder	Gemengd	Schoolroute
Hove	Kapelstraat 10 en 19	Verstedelijkt	30 km/u of minder	Gemengd	Schoolroute
Ieper	Eigenheerdstraat 19	Verstedelijkt	30 km/u of minder	Autoluw	Schoolroute
Kasterlee	Tielendorp 33-29	Landelijk	30 km/u of minder	Aanliggend	Schoolroute; probleem aankaarten
Lede 1	Vijverstraat x Meirveld	Randstedelijk	30 km/u of minder	Gemengd	Schoolroute
Lede 2	Gewestweg N442 x Julius De Geyterstraat	Randstedelijk	50 km/u	Gemengd	Probleem aankaarten
Leuven 1	Parijsstraat 4-14	Verstedelijkt	30 km/u of minder	Autoluw	Schoolroute
Leuven 2	Ridderstraat 147-157	Verstedelijkt	30 km/u of minder	Autoluw	Nagevraagd
Mechelen 1	Hoogstraat 77	Verstedelijkt	30 km/u of minder	Autoluw	Schoolroute
Mechelen 2	Liersesteenweg 2 (op de brug)	Verstedelijkt	50 km/u	Aanliggend	Schoolroute
Merelbeke-Melle 1	Fraterstraat x Bergstraat	Verstedelijkt	50 km/u	Aanliggend	Probleem aankaarten
Merelbeke-Melle 2	Burgemeester Maenhoutstraat 112	Landelijk	50 km/u	Aanliggend	Schoolroute
Merelbeke-Melle 3	Burgemeester van Gansberghelaan 66	Randstedelijk	50 km/u	Gemengd	Schoolroute
Merelbeke-Melle 4	Zwijnaardsesteenweg 29	Verstedelijkt	30 km/u of minder	Vrijliggend	Belangrijke fietsroute
Mortsel	Molenstraat	Verstedelijkt	30 km/u of minder	Aanliggend	Probleem aankaarten
Oostende	Slimmersdreef bij Graaf de Smet de Naeyersbruggen	Verstedelijkt	30 km/u of minder	Aanliggend	Probleem aankaarten
Oosterzele 1	Groenweg 35	Landelijk	30 km/u of minder	Gemengd	Schoolroute
Oosterzele 2	Keiberg 17	Landelijk	30 km/u of minder	Gemengd	Schoolroute
Oosterzele 3	Dorp 15	Landelijk	50 km/u	Gemengd	Schoolroute
Oud-Heverlee	Bierbeekstraat 4	Landelijk	30 km/u of minder	Aanliggend	Schoolroute
Poperinge	Rekhof 30	Landelijk	30 km/u of minder	Gemengd	Nagevraagd
Sint-Michiels (Brugge)	Dorpstraat 7 en 22	Verstedelijkt	30 km/u of minder	Gemengd	Probleem aankaarten
Sint-Niklaas	Fietssnelweg F411 (Driekoningenstraat)	Verstedelijkt	Geen	Vrijliggend	Belangrijke fietsroute
Turnhout	Duinenstraat 45	Verstedelijkt	30 km/u of minder	Gemengd	Probleem aankaarten
Zemst	Beekstraat (Eppegem)	Landelijk	30 km/u of minder	Aanliggend	Schoolroute

Bijlage 2: Gedetailleerde interactietabel van het kinderaandeel (kleuter- en lagere schoolleeftijd) per tellocatie naar verstedelijkingsgraad, snelheidsregime en infrastructuurtype (N = 33)

Verstedelijkingsgraad	Snelheidsregime	Infrastructuurtype	N	Gemiddelde (%)	Mediaan (%)
Landelijk	30 km/u	Gemengd	4	29,6%	26,0%
		Aanliggend	4	44,4%	45,0%
		<i>Subtotaal</i>	<i>8</i>	<i>37,0%</i>	<i>42,8%</i>
	50 km/u	Gemengd	1	16,4%	16,4%
		Aanliggend	1	12,9%	12,9%
		<i>Subtotaal</i>	<i>2</i>	<i>14,6%</i>	<i>14,6%</i>
	Totaal		10	32,5%	28,3%
Randstedelijk	30 km/u	Gemengd	2	28,9%	28,9%
		<i>Subtotaal</i>	<i>2</i>	<i>28,9%</i>	<i>28,9%</i>
	50 km/u	Gemengd	2	4,8%	4,8%
		Aanliggend	1	12,0%	12,0%
		<i>Subtotaal</i>	<i>3</i>	<i>7,2%</i>	<i>7,0%</i>
	Totaal		5	15,9%	12,0%
Verstedelijk	30 km/u	Gemengd	3	6,3%	5,4%
		Aanliggend	5	7,8%	6,2%
		Autoluw	4	10,3%	5,3%
		Vrijliggend	1	4,2%	4,2%
		<i>Subtotaal</i>	<i>13</i>	<i>7,9%</i>	<i>5,4%</i>
	50 km/u	Gemengd	1	12,9%	12,9%
		Aanliggend	2	8,8%	8,8%
		<i>Subtotaal</i>	<i>3</i>	<i>10,1%</i>	<i>12,3%</i>
	Geen	Vrijliggend	2	5,8%	5,8%
		<i>Subtotaal</i>	<i>2</i>	<i>5,8%</i>	<i>5,8%</i>
	Totaal		18	8,1%	5,8%

Noot: Gerapporteerde percentages betreffen zelfstandig fietsende kinderen van kleuter- en lagere schoolleeftijd ten opzichte van het totale getelde fietsvolume per tellocatie.