

FIETSOBSERVATORIUM IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

TELLINGEN EN GEGEVENSANALYSE

VERSLAG 2021



Marine De Mey
Marik Lahon

overheden@provelo.org



BRUSSEL MOBILITEIT

GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

Pro Velo



INHOUDSOPGAVE

INHOUDSOPGAVE	3
SAMENVATTING	6
INLEIDING	8
Historiek en methodologie	9
RESULTATEN VAN DE TELLING	11
Kwantitatieve tellingen	11
Evoluties tussen 2020 en 2021	14
Evoluties sinds 2010	15
Evoluties sinds 1999	21
Detail van de evolutie per telplaats	22
Verhoudingen van mannen, vrouwen en kinderen	25
Helmdracht	26
Kwalitatieve tellingen	28
Soorten fietsen	28
Het aandeel mannen/vrouwen naargelang het type fiets	29
Fietsers met een helm volgens het type fiets en gender	30
Kinderen vervoeren	31
Fietsverlichting bij het vallen van de avond	32
Parkeren	33
BIJLAGE 1: METHODOLOGISCHE VERANDERING IN KWANTITATIEVE SEIZOENSTELLINGEN	35
Reflectie bij de aanpassing van de methodologie	35
Nieuwe methodologie (sinds januari 2021)	37
I. Voorwaarden om de tellingen uit te voeren	38
II. Hoe moet ik tellen?	39
Aanpassing en filtering van de gegevens (van 1998 tot 2020)	40

LIJST VAN DE AFBEELDINGEN

Afbeelding 1: stromen die in aanmerking worden genomen bij de kwantitatieve ochtendtellingen (26 kruispunten). Bron: Pro Velo	8
Afbeelding 2: locaties van kwantitatieve tellingen en jaar waarin de telling van start ging. Bron: Pro Velo.	9
Afbeelding 3: evolutie van het woon-werkverkeer in België sinds het begin van de coronacrisis (maart 2020 tot december 2021). Bron: www.covidata.be (Google Mobility Data)	11
Afbeelding 4: gemiddeld aantal fietsers per uur (tussen 8 uur en 9 uur 's ochtends) van de 26 telpunten, voor het hele jaar 2021 (in absolute aantallen fietsers). Bron: Pro Velo	13
Afbeelding 5: evolutie van het gemiddeld aantal fietsers per kruispunt en per seizoen, op weekdays van 8 uur tot 9 uur, tussen 2010 en 2021. Bron: Pro Velo.	15
Afbeelding 6: evolutie van de weersomstandigheden voor elke telperiode tussen 2016 en 2021. Bron: Pro Velo, gebaseerd op gegevens van de klimatologische overzichten van het KMI (2021)	16
Afbeelding 7: evolutie van de fietsstromen (uurgemiddelde) in Brussel tussen 2010 en 2021. Bron: Pro Velo	17
Afbeelding 8: evolutie van de fietsstromen (uurgemiddelde per telpunt) in Brussel tussen 1999 en 2021. Bron: Pro Velo.	18
Afbeelding 9: evolutie van het aandeel mannen/vrouwen onder fietsers in het Brussels Gewest sinds 2010 — voor de 26 telpunten en de maanden januari, mei, september en november. Bron: Pro Velo.	22
Afbeelding 10: evolutie van de man-vrouwverdeling bij fietsers in het Brussels Gewest, sinds 1998, voor 15 telpunten, in mei en september. Bron: Pro Velo.	22
Afbeelding 11: evolutie van het aandeel fietsers met een helm onder de fietsers die tijdens kwantitatieve tellingen werden waargenomen sinds 1998. (15 plaatsen; tellingen in mei en september) Bron: Pro Velo.	23
Afbeelding 12: evolutie van het aandeel fietsers met een helm onder de fietsers, waargenomen bij kwantitatieve tellingen sinds 2010. (26 plaatsen; tellingen in januari, mei, september en november). Bron: Pro Velo.	23
Afbeelding 13: verdeling van de verschillende soorten getelde fietsen. Bron: Pro Velo.	25
Afbeelding 14: het aandeel mannen/vrouwen volgens het type fiets. Bron: Pro Velo.	26

Afbeelding 15: helmdracht onder fietsers, per gender en fietstype. Bron: Pro Velo.	27
Afbeelding 16: aandeel fietsen met voorzieningen om kinderen te vervoeren. Bron: Pro Velo	28
Afbeelding 17: aantal plaatsen en bezettingsgraad van fietsenstallingen in de buurt van metrostations en de belangrijkste treinstations in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Bron: MIVB-kaart, gegevens van Pro Velo.	30
Afbeelding 18: telfiche (fiche 1) voor het telpunt op het kruispunt van de Van Arteveldestraat met de Dansaertstraat.	33
Afbeelding 19: schema van de telling aan de Schaarbeeksepoort volgens de oude methode.	34
Afbeelding 20: selectie van de gegevens die moeten worden bewaard in de telfiche van de Schaarbeeksepoort (oude methode)	34
Afbeelding 21: schema van het telproces aan de Schaarbeeksepoort volgens de nieuwe methode.	35

LIJST VAN TABELLEN

Tabel 1: resultaten van ruwe tellingen, voor elke periode (januari, mei, september en november 2021).	12
Tabel 2: stijging tussen 2020 en 2021, per telpunt en per periode Bron: Pro Velo	14
Tabel 3: ruwe cijfers per telpunt voor de telperiodes januari en mei, tussen 1998 en 2021. Bron: Pro Velo.	19
Tabel 4: ruwe cijfers per telpunt voor de telperiodes september en november, tussen 1998 en 2021. Bron: Pro Velo.	20
Tabel 5: verhouding tussen mannen, vrouwen en kinderen per telpunt in 2021. De telpunten zijn gerangschikt in afnemende volgorde van het aandeel vrouwen. Bron: Pro Velo	22
Tabel 6: aandeel fietsers dat een helm draagt op elk van de 26 telpunten in 2021. Bron: Pro Velo	24
Tabel 7 - Aandeel elektrische fietsen in het totale aantal getelde fietsen sinds 2017. Bron: Pro Velo.	25
Tabel 8: Fietsverlichting bij het vallen van de avond op 4 telpunten. Bron: Pro Velo.	29

SAMENVATTING

In het kader van een overeenkomst met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is vzw Pro Velo sinds 1998 verantwoordelijk voor het **Brussels Fietsobservatorium**. Dit waren de doelstellingen van het observatorium voor 2021:

- **ochtendtellingen** op 26 plaatsen in Brussel en tijdens 4 periodes in het jaar;
- vaststellingen met betrekking tot **geparkeerde fietsen** bij de belangrijkste haltes van het openbaar vervoer;
- avondtellingen op vier plaatsen om de **verlichting** van de fietsen te evalueren;
- tellingen met betrekking tot de verschillende soorten fietsen (stadsfietsen, elektrische fietsen, speedpedelecs, vouwfietsen, bakfietsen en triporteurs, evenals de Villo's en free floating bikes (fietsen zonder parkeerstation) op 8 verschillende locaties.

KWANTITATIEVE TELLINGEN, 'S OCHTENDS

In de loop van **2021 hebben we maar liefst 104 uren geteld**. Uit resultaten van deze tellingen blijkt een stijging ten opzichte **van 2020 (+10,5%)**. Na een flinke daling in 2020 – vanwege COVID-19 – **zet de opwaartse trend die we al sinds begin 2000 zien, zich weer voort**. De **gemiddelde jaarlijkse groei** sinds 2010 bedraagt ongeveer **11%**.

Afhankelijk van de telperiodes stellen we aanzienlijke variaties vast in de groeisnelheid. Zo zien we in november een zeer sterke groei (+70%), terwijl januari wordt gekenmerkt door een sterke daling (-39%) ten opzichte van januari 2020. Hoewel deze verschillen verrassend kunnen lijken, kunnen we deze resultaten nuanceren door ze in verband te brengen met de recente pandemie.

KWALITATIEVE TELLINGEN, 'S OCHTENDS

De tellingen stelden ons ook in staat meer kwalitatieve informatie te verzamelen (helmen dragen, aandeel per fietstype, enz.). In de volgende paragrafen wordt een overzicht gegeven van deze resultaten.

Net als in ons verslag over 2020 zien we ook in 2021 een toename van het aandeel vrouwelijke fietsers (+3% ten opzichte van 2020). Hoewel uit de tellingen blijkt dat mannen nog steeds meer vertegenwoordigd zijn (58%), lijkt de kloof met **vrouwen (42%)** steeds kleiner te worden. Zoals we al zien sinds het begin van het Fietsobservatorium, neemt het aandeel van vrouwen dus toe.

Gemiddeld genomen droeg 62% van de fietsers dit jaar een helm, een stijging van meer dan 2% ten opzichte van 2020. Zo versterken fietsers die een helm dragen hun positie tegenover fietsers zonder helm, die tot 2017 in de meerderheid waren. Tot 2015 leken vrouwen veel minder geneigd om een helm te dragen dan mannen, maar dat **verschil is sinds 2016 duidelijk afgenomen** tot het in 2017 een kantelpunt bereikte. **In 2021 droeg 65% van de vrouwen een helm, tegenover 59% van de mannen.**

TELLINGEN PER "FIETSTYPE"

Uit de tellingen van het type fiets blijkt ook dat mensen op een elektrische fiets vaker een helm dragen: 69% van de mannen en 76% van de vrouwen (tegenover 49% van de vrouwen en 53% van de mannen op klassieke fietsen). Net als in voorgaande jaren bleek uit deze tellingen ook:

- een **oververtegenwoordiging van vrouwen op de elektrische fiets;**
- meer **elektrische fietsen voor woon-werkverkeer dan voor vrijetijdsbesteding.**

Zowel bij woon-werkverkeer als bij vrijetijdsbesteding zien we steeds meer elektrische fietsen: van 11% naar 24% van de geobserveerde fietsers op zondagmiddag, en van 27% naar 30% voor woon-werkverkeer.

De **deelfietsen van Villo!** waren 's morgens goed

voor 2% van de waargenomen fietsen. Er werden ook **free-floating bikes** en speedpedelecs in de telling opgenomen, maar die vertegenwoordigden respectievelijk slechts 0,9% en 3% van het woon-werkverkeer; deze steekproeven zijn te klein om er geldige conclusies aan te koppelen. Zowel **bakfietsen** als **vouwfietsen** bereikten een meer **significante waarde van 9%**. Terwijl het aandeel vouwfietsen stabiel blijft ten opzichte van vorig jaar, zien we een lichte stijging van het aandeel bakfietsen.

Van het totaal aantal getelde fietsen was 19% uitgerust met voorzieningen om kinderen te vervoeren (dit is 3% meer dan in 2020), waarvan 43% bakfietsen (7% meer dan in 2020).

TELLINGEN ROND FIETSVERLICHTING, 'S AVONDS

Tijdens de observaties voor fietsverlichting, stelden we vast dat **75% van de fietsen correct is uitgerust**, 15% slechts gedeeltelijk in orde is en 11% helemaal geen verlichting heeft.

TELLINGEN ROND STALLINGEN

Tijdens de zomer van 2021 werd de **bezettingsgraad van fietsenstallingen en parkeervoorzieningen** aan metrostations en de belangrijkste treinstations in het gewest geëvalueerd. De **gemiddelde bezettingsgraad** van die fietsenstallingen bedroeg toen **31%**.

We keken ook naar de manier waarop de fietsen in grotestations en metrostations worden vastgemaakt. 86% van de fietsen waren vastgemaakt met een goed slot. 1,6% van de fietsen was gegraveerd en 5% van alle geobserveerde fietsen had een "mybike. brussels"-sticker.

INLEIDING

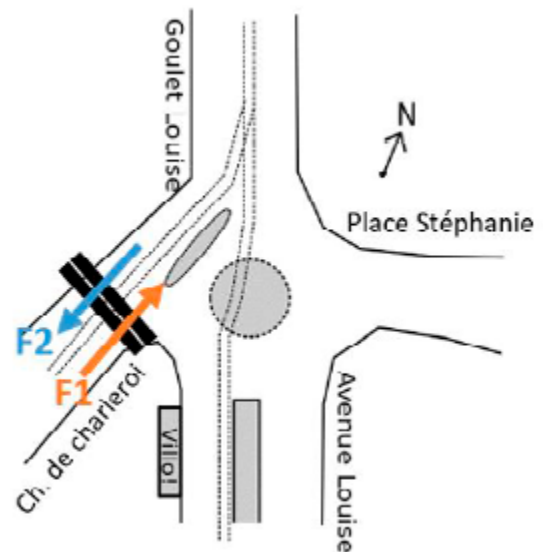
HISTORIEK EN METHODOLOGIE

Sinds 1998 voert Pro Velo elk jaar tellingen uit op diverse plaatsen in Brussel en tijdens verschillende periodes in het jaar.

In 1998 werden de tellingen uitgevoerd op 15 plaatsen tijdens de maanden september en juli, op 12 plaatsen in mei, en op 8 plaatsen tijdens de maanden november, januari en maart. Tussen 1999 en 2004 vonden de tellingen plaats op 16 plaatsen tijdens de maanden september, mei en juli (tot 2002) en op 8 plaatsen in november, januari en maart. Tussen 2005 en 2009 werden tellingen verricht op 20 plaatsen tijdens de maanden maart en mei, en op 8 plaatsen tijdens de maanden november en januari. In 2010 werden 25 plaatsen uitgekozen voor observaties over het hele jaar (januari, mei, september, november), en sinds 2011 worden er 26 plaatsen uitgekozen voor observaties over het hele jaar. Dankzij deze wijzigingen, waarbij rekening werd gehouden met een zekere continuïteit, kon een analyse gemaakt worden in de tijd en verbeterde de kwaliteit van de gegevens.

In 2020 hebben Pro Velo en Brussel Mobiliteit een grote studie uitgevoerd om de manuele telmethode aan te passen die al sinds 1998 werd gebruikt. Gezien het groeiende aantal fietsers dat elk jaar in Brussel wordt waargenomen, bestond de uitdaging erin de betrouwbaarheid van de gegevens die op het terrein door de manuele tellers werden verzameld, op lange termijn te waarborgen. Deze omschakeling heeft geleid tot de ontwikkeling van een nieuwe manuele telmethode, die sinds januari 2021 wordt toegepast en die ervoor zorgt dat fouten bij de gegevensverzameling tot een minimum worden beperkt. Om de gegevens te kunnen blijven vergelijken met de gegevens die vóór 2021 zijn verzameld, is tegelijk een grote 'schoonmaakactie' van de gegevens (van 1998 tot 2020) uitgevoerd. Voor meer informatie over deze actie verwijzen we naar bijlage 1, waarin elke fase van deze methodologische omschakeling in detail wordt beschreven.

De tellingen vonden plaats op weekdays tussen 8 uur en 9 uur (dinsdag of donderdag) om het



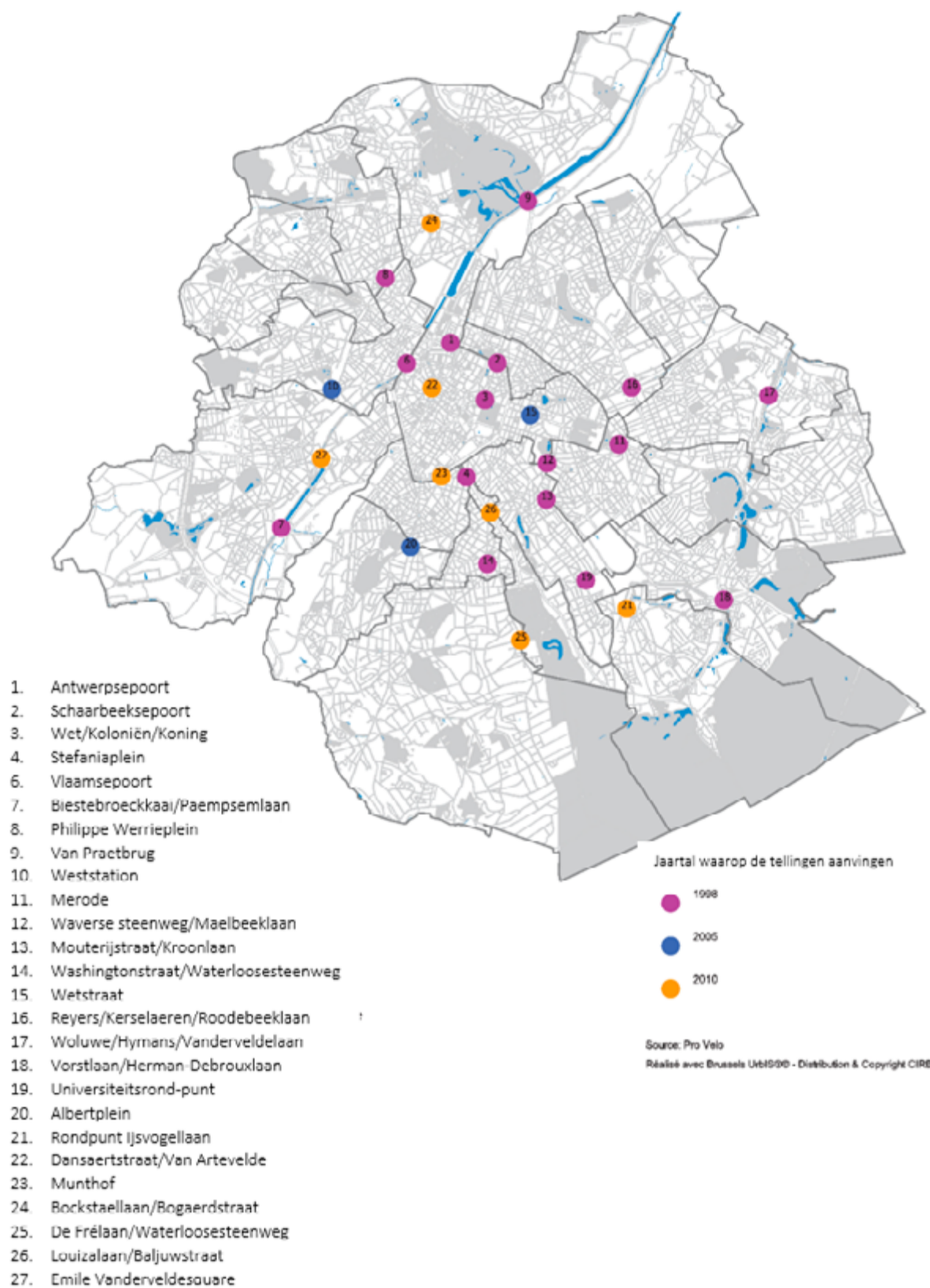
Afbeelding 1 - Stromen die in aanmerking worden genomen bij de kwantitatieve ochtendtellingen (26 kruispunten). Bron: Pro Velo

fietsverkeer naar het werk/de school tijdens de ochtendspits te registreren. Elke fietser die op het kruispunt verschijnt, wordt meegeteld en er worden **verschillende elementen geregistreerd**: vertrekpunt, bestemming, man/vrouw/kind, helmddracht. Tegelijk voerden we twee tellingen uit op een zondagnamiddag (6/06/2021 en 20/06/2021) op de Groene Wandeling om het fietsverkeer in de vrije tijd te registreren.

Naast deze ochtendtellingen organiseert Pro Velo sinds de winter van 2004-2005 ook **avondtellingen** om na te gaan hoe het met de **fietsverlichting** gesteld is.

Sinds 2009 werden de **fietsenstallingen** aan de Brusselse trein- en metrostations geanalyseerd. Hierbij wordt de **bezettingsgraad** gemeten, nagegaan hoe de **fietsen zijn vastgemaakt**, en bekeken of de **fietsen zijn gegraveerd of met sticker zijn voorzien**.

Sinds 2018 zijn de tellingen voor de verschillende soorten fietsen (stadsfietsen, elektrische fietsen, speedpedelecs, vouwfietsen, bakfietsen en triporteurs, evenals de Villo's en free-floating bikes (fietsen zonder parkeerstation) toegevoegd aan de bestaande tellingen. Het type fiets wordt dus niet meer meegeteld bij de seizoensgebonden tellingen.



Afbeelding 2 : locaties van kwantitatieve tellingen en jaar waarin de telling van start ging. Bron: Pro Velo.



RESULTATEN VAN DE TELLING

KWANTITATIEVE TELLINGEN

In de loop van **2021 hebben we maar liefst 104 uur kwantitatieve tellingen uitgevoerd**. De resultaten tonen een algemene daling van **10,5%** tijdens de spitsuren ten opzichte van 2020. We zien dus een duidelijk herstel van de groei, na een flinke daling in 2020 omwille van de coronacrisis en de strenge overheidsmaatregelen die daaruit voortvloeiden (cf. Fietsobservatorium 2020).

Net als voorgaande jaren variëren de geregistreerde getallen (tabel 1) sterk van het ene telpunt tot het andere, maar ook afhankelijk van de seizoenen. We herinneren eraan dat deze resultaten gebaseerd zijn op tellingen die zijn verricht tussen 8 en 9 uur 's morgens, in vier verschillende periodes (januari, mei, september, november). Met deze tellingen willen we in eerste instantie het leeuwendeel van de woon-school- en/of woon-werkverplaatsingen in kaart brengen.

Net als in 2020 zien we dat de coronacrisis een impact heeft gehad op dit soort verplaatsingen. Volgens de gegevens die op de website COVIDATA zijn verzameld, zien we dus zeer grote verschillen in

het school/werkverkeer in de loop van het jaar.

Aangezien de tellingen in vier periodes van het jaar werden uitgevoerd (januari, mei, september en november), vonden zij plaats in sterk wisselende contexten door de maatregelen om de gezondheidscrisis in de hand te houden (verplichting tot telewerken; (gedeeltelijke) sluiting van scholen ...). Dit is een bijzonder belangrijk aandachtspunt voor de gegevens die in januari 2020 en 2021 zijn verzameld, die respectievelijk betrekking hebben op perioden vóór en tijdens de gezondheidscrisis. We gaan hier dieper op in op pagina 15.



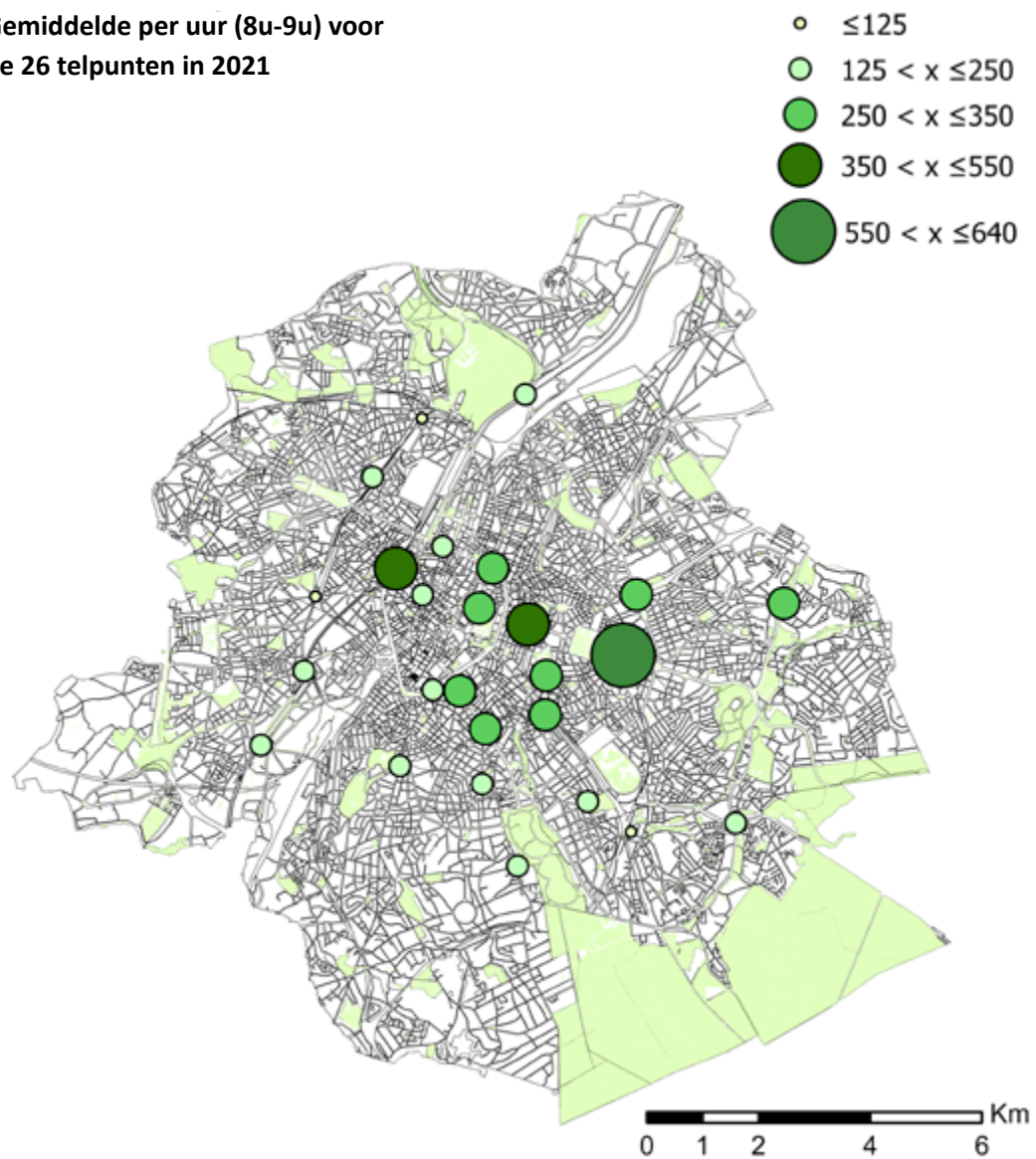
Afbeelding 3 : evolutie van het woon-werkverkeer in België sinds het begin van de coronacrisis (maart 2020 tot december 2021). Bron: www.covidata.be (Google Mobility Data)

	JAN	MEI	SEPT	NOV	Gemiddelde
Antwerpsepoort	102	137	244	195	170
Schaarbeeksepoort	178	256	469	375	320
Wet/Koloniën/Koning	226	240	478	357	325
Stefaniaplein	161	99	145	235	160
Vlaamsepoort	376	478	584	514	488
Biestebroeckkaai/Paempsemlaan	91	124	288	275	195
Philippe Werrieples	115	156	222	169	166
Van Praetbrug	172	232	427	343	294
Weststation	54	104	83	62	76
Merode	418	472	997	817	676
Waversesteenweg/Maelbeeklaan	182	204	478	341	301
Mouterijstraat/Kroonlaan	253	334	537	244	342
Washingtonstraat/Waterloosesteenweg	49	129	183	127	122
Wetstraat	354	308	888	813	591
Reyers/Kerselaeren/Roodebeeklaan	112	166	248	218	186
Woluwe/Hymans/Vanderveldelaan	188	196	267	276	232
Vorstlaan/Herman-Debrouxlaan	176	132	189	151	162
Universiteitsrondpunt	86	172	193	213	166
Albertplein	134	174	240	239	197
Rondpunt Ijvogellaan	70	124	204	201	150
Dansaertstraat/Van Artevelde	229	260	426	290	301
Munthof	130	208	251	257	212
Bockstaellaan/Bogaerdstraat	56	87	93	82	80
De Frélaan/Waterloosesteenweg	59	82	111	110	91
Louizalaan/Baljuwstraat	157	223	367	349	274
Emile Vanderveldesquare	100	117	206	168	148

Tabel 1 : resultaten van ruwe tellingen, voor elke periode (januari, mei, september en november 2021).

De kaart hieronder (afbeelding 4) toont de geografische verdeling van het aantal getelde fietsers (voor elk kruispunt, gemiddelde van de resultaten van de observaties tijdens de maanden januari, mei, september en november 2021, tussen 8 uur en 9 uur).

Gemiddelde per uur (8u-9u) voor
de 26 telpunten in 2021



Afbeelding 4 : gemiddeld aantal fietsers per uur (tussen 8 uur en 9 uur 's ochtends) van de 26 telpunten, voor het hele jaar 2021 (in absolute aantallen fietsers). Bron: Pro Velo

SEIZOENSTRENDS TUSSEN 2020 EN 2021

	Evolutie 2020-2021	Evolutie 2020-2021 januari	Evolutie 2020-2021 mei	Evolutie 2020-2021 september	Evolutie 2020-2021 november
Antwerpsepoort	0,9%	-46%	-10%	9%	82%
Schaarbeeksepoort	23,1%	-47%	127%	18%	92%
Wet/Koloniën/Koning	-8,9%	-40%	-11%	-11%	46%
Stefaniaplein	-34,7%	-45%	-32%	-60%	28%
Vlaamsepoort	17,1%	-13%	63%	-6%	59%
Biestebroekkaai/Paempsemalaan	33,9%	-52%	-23%	40%	919%
Philippe Werriepalein	2,2%	-40%	100%	-8%	25%
Van Praetbrug	39,3%	-41%	23%	73%	193%
Weststation	38,4%	2%	197%	1%	27%
Merode	-8,1%	-62%	36%	-6%	84%
Waversesteenweg/Maelbeeklaan	23,8%	-51%	82%	64%	71%
Mouterijstraat/Kroonlaan	-8,9%	-50%	55%	20%	-26%
Washingtonstraat/Waterloosesteenweg	3,0%	-58%	65%	14%	6%
Wetstraat	3,5%	-42%	-22%	-4%	126%
Reyers/Kerselaeren/Roodebeeklaan	51,8%	-38%	144%	134%	63%
Woluwe/Hymans/Vanderveldelaan	19,0%	11%	73%	-16%	55%
Vorstlaan/Herman-Debrouxlaan	38,2%	151%	91%	-8%	21%
Universiteitsrondpunt	41,9%	-46%	102%	43%	139%
Albertplein	45,2%	-28%	228%	69%	48%
Rondpunt Ijssvogellaan	38,3%	-31%	65%	50%	68%
Dansaertstraat/Van Artevelde	39,6%	0%	6%	70%	110%
Munthof	30,4%	-24%	52%	4%	157%
Bockstaellaan/Bogaerdstraat	46,5%	30%	64%	43%	46%
De Frélaan/Waterloosesteenweg	-14,6%	-38%	-5%	-21%	7%
Louizalaan/Baljuwstraat	2,9%	-49%	60%	-6%	53%
Emile Vanderveldesquare	-0,7%	-42%	13%	-6%	66%

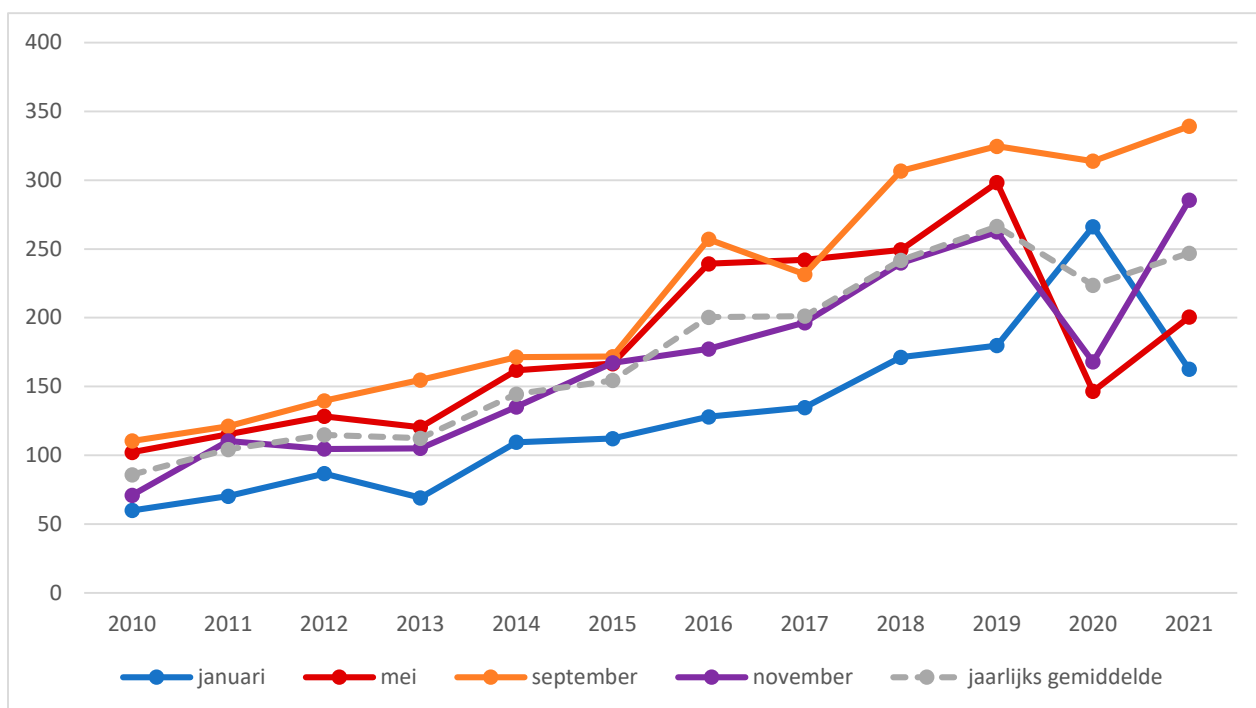
Tabel 2: stijging tussen 2020 en 2021, per telpunt en per periode Bron: Pro Velo

Uit tabel 2 blijkt dat de tendensen voor de vier telperioden bijzonder uiteenlopen. Deze verschillen kunnen echter grotendeels worden verklaard door de context waarin de gegevens werden verzameld.

In de eerste plaats stellen we vast dat januari 2021 voor bijna alle telpunten gekenmerkt lijkt te worden door een sterke daling ten opzichte van dezelfde periode in 2020. Hoewel deze resultaten verrassend kunnen zijn, zijn ze wellicht grotendeels te verklaren door het feit dat we in januari 2020 nog niet in de coronacrisis waren beland (aangezien die officieel is begonnen op 11 maart 2020), die, zoals we weten, een grote invloed heeft gehad op de mobiliteit in het algemeen.

In mei 2021 zien we daarentegen een zeer sterke groei in vergelijking met dezelfde periode in 2020. Hoewel voor beide telperioden crisismaatregelen in voege waren omwille van de pandemie, mogen we niet vergeten dat mei 2020 gekenmerkt werd door veel striktere maatregelen, zoals de sluiting van scholen en niet-essentiële winkels, aanbevolen telewerk, enz.

Voor een betere lezing en begrip van de resultaten in dit verslag moet dus rekening worden gehouden met de ontwikkeling van de coronamaatregelen.



Afbeelding 5: evolutie van het gemiddeld aantal fietsers per kruispunt en per seizoen, op weekdagen van 8 uur tot 9 uur, tussen 2010 en 2021. Bron: Pro Velo.

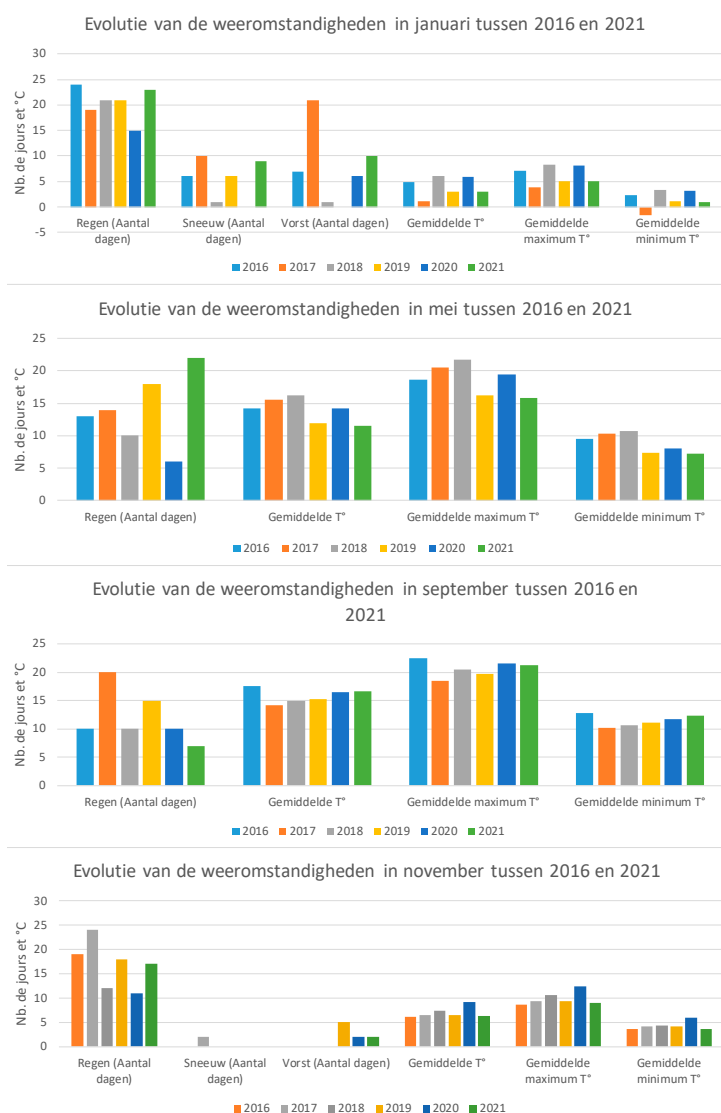
METEOROLOGISCHE FACTOR

Hoewel we er al op gewezen hebben hoe belangrijk het is om bij de interpretatie van de resultaten rekening te houden met de coronacrisis, mogen we andere belangrijke factoren, zoals de weeromstandigheden – neerslag en temperatuur – niet over het hoofd zien.

Het weer kan ook een verklarende factor zijn (maar natuurlijk niet de enige): uit de onderstaande grafieken blijkt dat **januari 2021** meer dagen met neerslag, sneeuw en vorst telde dan in 2020. De **minimum- en maximumtemperaturen** liggen ongeveer 2 tot 3°C lager dan in het vorige jaar.

Hoewel er **in mei en november meer neerslag** viel en de **temperatuur lager** lag dan in het voorgaande jaar, zagen toch we meer fietsers op de weg.

In **september** was er **minder neerslag** dan in het voorgaande jaar, maar was de temperatuur evenwel zeer vergelijkbaar.

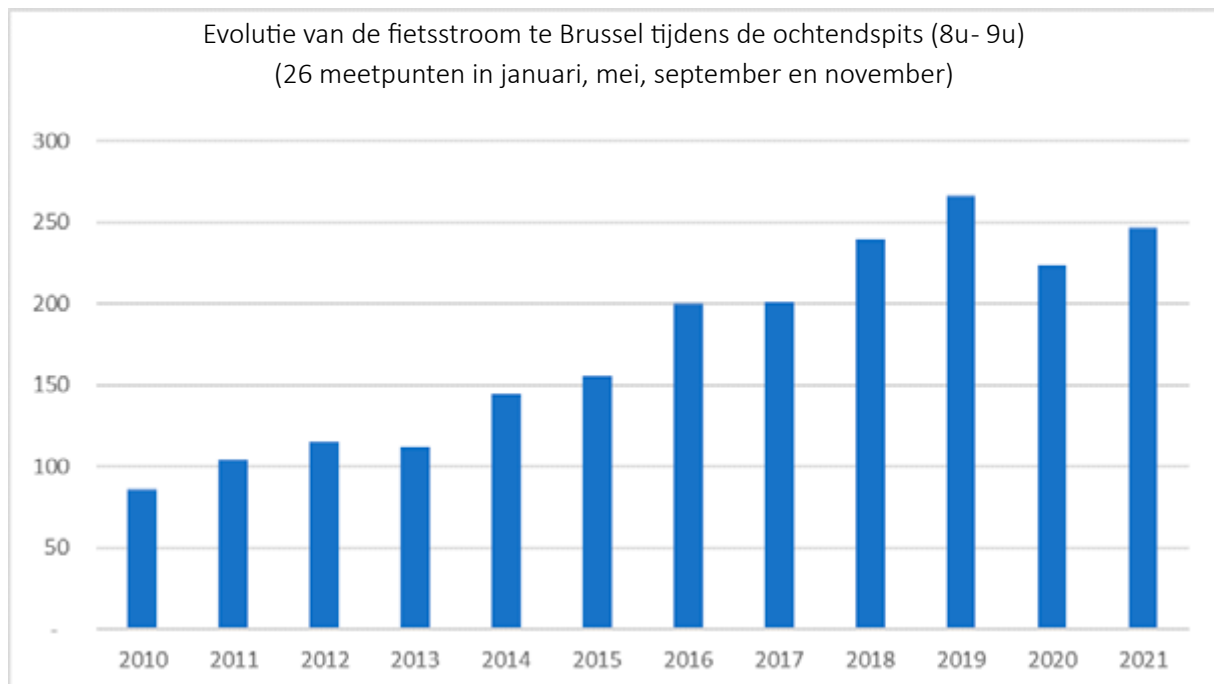


Afbeelding 6: evolutie van de weersomstandigheden voor elke telperiode tussen 2016 en 2021. Bron: Pro Velo, gebaseerd op gegevens van de klimatologische overzichten van het KMI (2021).¹

1. Koninklijk Meteorologisch Instituut. Klimatologische balansen voor 2021. Online beschikbaar op: <https://www.meteo.be/nl/klimaat/klimaat-van-belgie/klimatologisch-overzicht/2021/januari>. Laatst bewerkt op 5 januari 2022.

EVOLUTIES SINDS 2010

Onderstaande grafiek (afbeelding 7) geeft de evolutie weer ten opzichte van 2010 op basis van 26 telpunten en 4 periodes (januari², mei, september, november).



Afbeelding 7 - Evolutie van de fietsstromen (uurgemiddelde) in Brussel tussen 2010 en 2021. Bron: Pro Velo

De **gemiddelde jaarlijkse groei voor de periode 2010-2021**, rekening houdend met 26 telpunten en 4 telperiodes, **schommelt rond 11%**. Dit gemiddelde wordt opgetrokken door de "goede" jaren (2011, 2012, 2014, 2016, 2018, 2019, 2021) die een tegenwicht vormen voor de "minder goede" jaren waarin sprake is van stagnatie of achteruitgang (2013, 2017, 2020).



2. De tellingen van januari werden pas vanaf januari 2012 voor alle kruispunten gesystematiseerd. In 2010 en 2011 gebeurde dit op slechts 7 van 26 kruispunten. Met alle gegevens die voor de andere periodes werden verzameld, konden extrapolaties worden gemaakt voor de 19 andere kruispunten.

ONTWIKKELINGEN SINDS 1999

Tot 2005 werden de tellingen slechts op 15 kruispunten uitgevoerd en alleen in mei en september. De onderstaande grafiek toont de evolutie van het aantal fietsers tussen 1999 en 2021, als we enkel rekening houden met deze 15 telplaatsen in mei en september. Aangezien dit de twee maanden zijn met de hoogste geregistreerde aantallen, worden vooral de stijgingen in 2016, 2019 en 2021 belicht, die een aanzienlijk verschil aantonen ten opzichte van de jaren ervoor.

Hoewel ze een beeld geven over een langere periode van de evolutie van het aantal geobserveerde fietsers in de tellingen van het Brussels Fietsobservatorium, moeten deze gegevens om alle bovengenoemde redenen met de nodige voorzichtigheid worden bekeken.

Evolutie van de fietsstroom te Brussel tijdens de ochtendspits (8u-9u)
(gemiddelde van 15 meetpunten in mei + september)



Afbeelding 8: evolutie van de fietsstromen (uurgemiddelde per telpunt) in Brussel tussen 1999 en 2021. Bron: Pro Velo.

DETAIL VAN DE EVOLUTIE PER TELPLAATS

De volgende tabellen tonen **voor elke telplaats** de cijfers die sinds 1998 werden verzameld in januari, mei, september en november.

Tabel 3 (p.19): Ruwe cijfers per telpunt voor de telperiodes januari en mei, tussen 1998 en 2021. Bron: Pro Velo.
Tabel 4 (p.20): Ruwe cijfers per telpunt voor de telperiodes september en november, tussen 1998 en 2021. Bron: Pro Velo.

	Antwerpsepoort	Schaarbeeksepoort	Wet/Kolonien/Koning	Stefaniaplein	Vlaamsepoort	Biestebroekkaai/Paempsemlaan	Philippe Werriplein	Van Praetlaan/Vilvoordsesteenweg	Weststation	Mierode	Waverse steenweg/Maelbeeklaan	Mouterijstraat/Kroonlaan	Waschingtonstraat/Waterloosesteenweg	Wetsaat/Aarlenstraat	Reverslaan/Kerselaerenlaan/Roodebeeklaan	Woluweda/Hymanslaan/Roodebeeklaan	Vorstlaan/Herman-Debrouxlaan	Universiteitsrond-punt	Albertplein	Ijvogellaan/Waterwildlaan	Dansaertstraat/Van arteveldestraat	Munthof	Bockstaellaan/Bogaerdstraat	De Frélaan/Waterloostenweg	Louizalaan/Baljuwstraat	Emile Vanderveldesquare
JANUARI																										
1998		12		8						47	24	32			15	18	13									
1999		19		18						47	32	31			20	22	8									
2000		23		21						40	37	34			13	22	8									
2001		30		32						65	40	63			19	26	9									
2002		18		28						70	43	55			14	22	8									
2003																										
2004																										
2005		36		23						145	68	61			48	18	15									
2006		43		26						168	73	69			54	20	17									
2007		47		40						155	85	82			48	44	26									
2008		33		51						227	116	114			28	74	36									
2009		48		45						199	81	71			82	64	30									
2010	87	50	71	55	71	26	40	80	27	214	106	84	38	123	50	50	35	32	21	52	42	18	10	36	104	36
2011	89	84	141	79	32	37	37	46	9	229	107	142	28	212	56	63	29	43	32	46	50	44	12	38	117	24
2012	93	54	160	94	79	31	45	68	13	240	189	151	35	204	73	69	45	78	50	41	62	97	6	52	188	36
2013	59	72	98	62	92	13	26	72	25	232	158	168	19	237	42	70	22	47	21	38	66	35	6	24	81	9
2014	114	123	185	109	113	61	46	76	25	372	170	267	49	346	89	75	44	105	26	44	92	66	19	38	143	51
2015	115	118	175	105	130	68	63	90	35	364	185	255	39	284	87	87	42	85	89	37	111	74	26	38	155	61
2016	98	163	61	55	165	37	43	144	26	355	214	328	37	319	128	127	53	67	67	71	188	87	29	54	216	96
2017	112	175	202	129	176	83	46	118	36	517	163	337	52	351	130	106	69	81	95	59	158	97	30	62	52	63
2018	118	106	287	149	180	118	77	167	37	534	257	409	60	540	99	140	82	138	96	56	253	105	44	75	232	92
2019	109	264	354	174	217	174	67	113	28	693	281	412	85	345	121	135	79	110	112	38	280	94	27	78	191	95
2020	190	334	378	292	430	189	193	290	53	1.087	370	508	116	609	182	170	70	159	186	102	229	170	43	95	307	172
2021	102	178	226	161	376	91	115	172	54	418	182	253	49	354	112	188	176	86	134	70	229	130	56	59	157	100
MEI																										
1998	39	27	39	34						129	35	50	16		22	45	38	16								
1999	23	26	20	25	11	25	14	21		79	47	37	15		26	32	25	22								
2000	31	34	13	35	4	13	10	20		78	40	34	18		33	30	24	28								
2001	37	42	21	38	8	19	23	9		124	63	76	18		37	40	28	28								
2002	38	37	34	28	9	22	23	38		132	48	60	20		36	40	28	28								
2003	49	63	49	25	11	21	25	18		133	59	101	23		30	40	28	51								
2004	52	56	73	63	14	31	35	38		213	98	102	17	85	23	74	37	39								
2005	69	75	95	69	21	37	39	39	7	260	78	106	18	186	66	70	30	51	20							
2006	62	61	78	80	18	29	33	23	7	215	78	74	10	161	66	62	16	36	21							
2007	80	80	133	68	17	20	36	53	5	309	94	161	31	265	47	100	44	83	9							
2008	81	88	140	70	59	56	32	69	25	201	86	190	47	358	110	142	48	52	29							
2009	88	95	122	65	60	28	35	72	20	258	153	204	34	320	90	132	52	74	72							
2010	96	128	174	113	48	62	17	180	13	349	122	235	31	193	110	141	49	85	43	54	93	37	24	48	183	28
2011	124	155	143	105	45	85	61	124	14	469	151	310	58	224	94	119	77	68	39	63	88	59	33	41	193	46
2012	125	134	187	115	205	99	59	139	50	366	196	270	60	253	107	145	52	102	69	65	102	88	19	39	246	44
2013	129	86	207	127	154	68	43	97	29	468	163	131	28	484	90	99	74	82	29	39	99	76	29	50	181	66
2014	123	166	206	165	161	88	57	216	42	547	223	334	72	601	162	139	61	103	54	60	126	101	21	58	245	78
2015	159	181	116	172	112	88	76	194	37	589	226	357	70	511	103	147	94	120	120	79	152	127	35	80	253	103
2016	150	228	367	182	374	138	123	218	53	856	299	519	60	713	173	189	129	157	73	94	312	162	79	94	308	165
2017	162	265	327	191	356	165	139	228	53	784	288	543	91	706	182	164	124	208	93	104	355	118	69	96	331	145
2018	122	278	355	161	345	232	74	274	45	871	361	551	138	636	199	201	139	192	106	126	305	160	59	94	308	148
2019	145	392	439	261	444	260	150	355	72	1.061	459	591	140	769	231	246	192	159	149	92	318	185	62	97	290	195
2020	152	113	270	145	293	160	78	189	35	346	112	216	78	394	68	113	69	85	53	75	246	137	53	86	139	104
2021	137	256	240	99	478	124	156	232	104	472	204	334	129	308	166	196	132	172	174	124	260	208	87	82	223	117

	Antwerpsepoort	Schaarbeeksepoort	West/Koloniën/Koning	Stefaniaplein	Vlaamsepoort	Biestebroekkaai/Paempsemlaan	Philippe Werrieplein	Van Praetlaan/Vilvoordsesteenweg	Weststation	Merode	Waverse steenweg/Maelbeeklaan	Mouterijstraat/Kroonlaan	Waschingtonstraat/Waterloosesteenweg	Wetrsaai/Aarlenstraat	Reyerslaan/Kerselaerenlaan/Roodebeeklaan	Woluwedai/Hymanslaan/Roodebeeklaan	Vorstlaan/Herman-Debrouxlaan	Universiteitsrond-punt	Albertplein	Ijvogellaan/Waterwildlaan	Dansaertstraat/Van arteveldestraat	Munthof	Bockstraellaan/Bogaerdstraat	De Frélaan/Waterloosteenweg	Louizalaan/Baljuwstraat	Emile Vanderveldesquare
SEPTEMBER																										
1998	30	39	12	20		14	24	14		99	40	36	12		17	39	23	31								
1999	37	15	18	24	8	25	21	14		79	46	79	17		12	43	25	38								
2000	41	49	21	28	10	11	22	13		99	56	66	19		19	56	18	28								
2001	36	50	15	31	4	10	13	19		118	57	53	22		13	40	18	28								
2002	28	51	44	48	4	11	13	33		93	85	75	23		34	26	18	53								
2003	56	66	61	71	15	28	21	33		189	103	103	24		34	56	31	63								
2004	52	65	58	70	11	25	31	47		168	85	116	26	175	56	65	25	49								
2005	67	73	78	101	21	42	39	21	5	284	102	103	21	283	78	83	35	85	27							
2006	75	67	115	90	12	43	32	44	5	318	92	121	30	298	45	97	52	64	25							
2007	61	79	138	69	50	42	40	27	24	286	121	155	36	251	57	94	31	55	29							
2008	98	77	141	93	57	63	48	80	33	419	144	177	41	345	100	115	48	80	33							
2009	112	142	169	99	76	65	52	90	22	392	173	179	37	481	110	116	79	65	32							
2010	106	99	207	103	73	64	63	110	12	411	188	201	36	298	83	138	60	84	42	69	94	50	24	34	180	49
2011	155	139	118	105	170	62	52	156	23	525	149	218	54	249	72	140	69	106	32	58	80	71	35	59	184	63
2012	165	157	204	149	145	80	54	147	39	416	196	297	68	291	86	105	65	98	68	67	123	99	26	91	341	56
2013	122	169	265	165	130	94	83	208	42	527	185	285	62	430	101	154	104	112	52	56	159	115	42	35	248	74
2014	147	215	244	89	127	98	88	156	42	608	259	392	85	534	148	151	103	99	79	96	155	128	28	87	211	88
2015	162	215	248	134	223	84	76	224	36	663	213	361	59	459	111	80	78	144	58	66	209	111	54	57	275	87
2016	175	287	385	183	394	191	134	447	58	953	247	649	79	376	159	192	81	183	118	103	415	169	84	99	363	167
2017	137	341	377	179	404	152	109	193	43	623	290	573	77	646	146	147	81	161	114	91	344	126	50	90	242	286
2018	205	320	465	207	502	238	108	328	69	1.002	400	618	111	966	179	237	178	208	81	90	369	122	38	86	428	193
2019	212	347	525	224	599	272	111	362	87	935	486	670	158	865	201	273	181	246	299	123	304	165	46	131	392	235
2020	223	396	535	359	621	205	242	247	82	1.066	291	449	160	922	106	318	205	135	142	136	250	242	65	140	391	218
2021	244	469	478	145	584	288	222	427	83	997	478	537	183	888	248	267	189	193	240	204	426	251	93	111	367	206
NOVEMBER																										
1998		23		20						51	34	40			12	16	12									
1999		26		25						80	32	46			10	22	15									
2000		20		33						89	44	72			22	34	12									
2001		25		30						87	35	59			19	36	20									
2002		10		41						96	46	59			34	36	20									
2003																										
2004																										
2005		43		51						165	92	99			54	42	22									
2006		47		49						233	104	141			54	63	41									
2007		64		50						241	104	120			41	69	35									
2008		43		70						268	94	98			34	95	47									
2009		91		90						277	136	228			56	84	50									
2010	89	103	79	90	53	31	43	81	14	223	77	207	40	231	37	45	41	37	18	54	42	24	11	38	104	32
2011	119	108	156	100	144	59	60	86	24	327	133	201	43	242	97	83	48	90	98	56	78	101	20	46	303	47
2012	106	102	139	121	127	59	38	119	28	453	116	107	56	232	82	64	60	95	48	54	99	77	21	77	193	46
2013	109	113	171	91	149	70	54	84	39	336	225	107	42	326	84	98	38	89	39	38	78	74	17	48	141	68
2014	127	140	200	134	170	81	69	129	34	424	200	276	53	418	85	116	74	112	23	49	119	146	29	45	198	66
2015	132	213	225	123	161	72	59	237	43	556	241	372	52	494	114	153	87	132	79	54	230	168	37	48	229	102
2016	118	210	215	171	208	100	57	198	54	608	198	427	51	536	164	144	62	163	92	51	209	124	41	58	262	101
2017	154	231	312	272	196	147	97	161	35	572	330	453	81	639	157	129	91	173	56	82	233	109	41	42	227	100
2018	153	302	331	215	371	175	112	228	63	822	367	518	97	649	167	197	107	183	145	52	273	152	37	86	307	130
2019	211	344	454	218	535	158	148	230	48	833	387	498	120	796	150	220	104	153	122	102	255	118	29	109	322	155
2020	107	195	245	184	323	27	135	117	49	444	200	329	120	359	134	178	125	89	161	120	138	100	56	103	228	101
2021	195	375	357	235	514	275	169	343	62	817	341	244	127	813	218	276	151	213	239	201	290	257	82	110	349	168

VERHOUDINGEN VAN MANNEN, VROUWEN EN KINDEREN

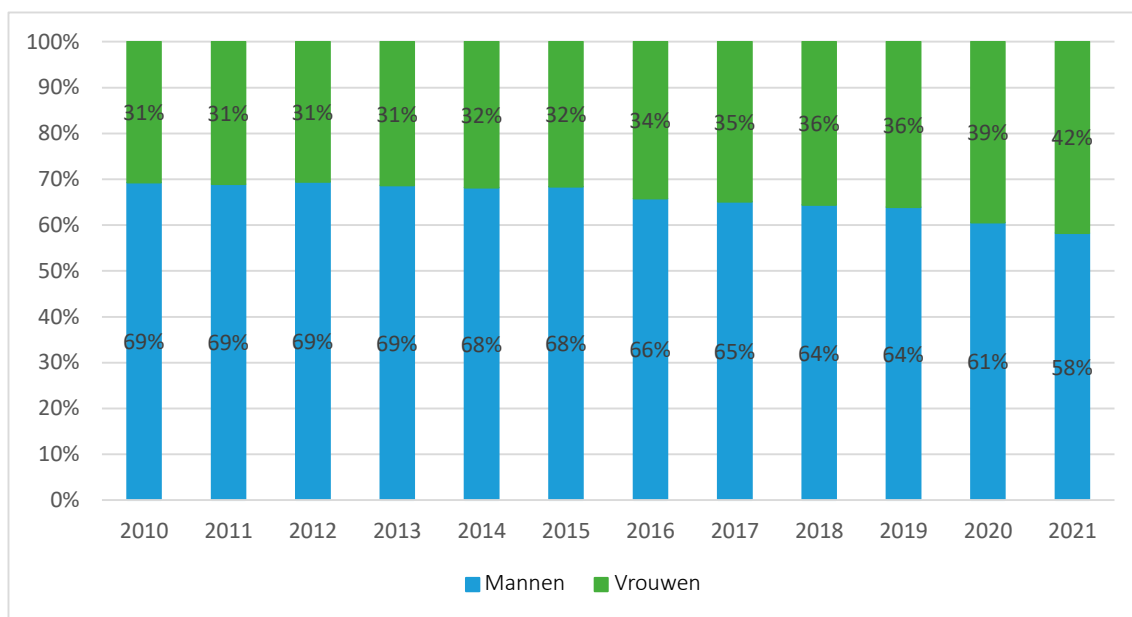
	Plaats	%M	%V	%K
14	Washingtonstraat/Waterloosesteenweg	54,10%	45,08%	0,82%
4	Stefaniaplein	54,38%	44,69%	0,94%
15	Wetstraat	55,52%	43,04%	1,44%
25	De Frélaan/Waterloosesteenweg	52,76%	42,54%	4,70%
11	Merode	51,48%	42,27%	6,25%
20	Albertplein	55,02%	41,93%	3,05%
12	Waversesteenweg/Maelbeeklaan	55,85%	41,66%	2,49%
24	Bockstaellaan/Bogaerdstraat	51,26%	41,51%	7,23%
23	Munthof	58,51%	41,13%	0,35%
3	Wet/Koloniën/Koning	58,49%	40,74%	0,77%
26	Louizalaan/Baljuwstraat	55,66%	40,42%	3,92%
13	Mouterijstraat/Kroonlaan	53,22%	39,77%	7,02%
6	Vlaamsepoort	50,87%	39,40%	9,73%
22	Dansaertstraat/Van Artevelde	50,54%	39,25%	10,21%
16	Reyers/Kerselaeren/Roodebeeklaan	57,93%	38,71%	3,36%
17	Woluwe/Hymans/Vanderveldelaan	52,64%	38,62%	8,74%
9	Van Praetbrug	61,84%	38,07%	0,09%
27	Emile Vanderveldesquare	58,04%	38,07%	3,89%
2	Schaarbeeksepoort	61,27%	37,64%	1,10%
8	Philippe Werrieples	53,78%	37,61%	8,61%
7	Biestebroekkaai/Paempsemlaan	60,93%	35,22%	3,86%
1	Antwerpsepoort	64,60%	35,10%	0,29%
18	Vorstlaan/Herman-Debrouxlaan	50,93%	34,88%	14,20%
21	Rondpunt Ijvogellaan	48,41%	33,39%	18,20%
19	Universiteitsrondpunt	61,14%	32,68%	6,17%
10	Weststation	66,34%	30,03%	3,63%

Tabel 5: verhouding tussen mannen, vrouwen en kinderen per telpunt in 2021. De telpunten zijn gerangschikt in afnemende volgorde van het aandeel vrouwen. Bron: Pro Velo

Zoals blijkt uit de tabel hiernaast (tabel 5), varieert de vertegenwoordiging van mannen, vrouwen en kinderen van kruispunt tot kruispunt. **Kinderen blijven bijzonder ondervertegenwoordigd, hoewel er een stijgende tendens is ten opzichte van de vorige jaren.**

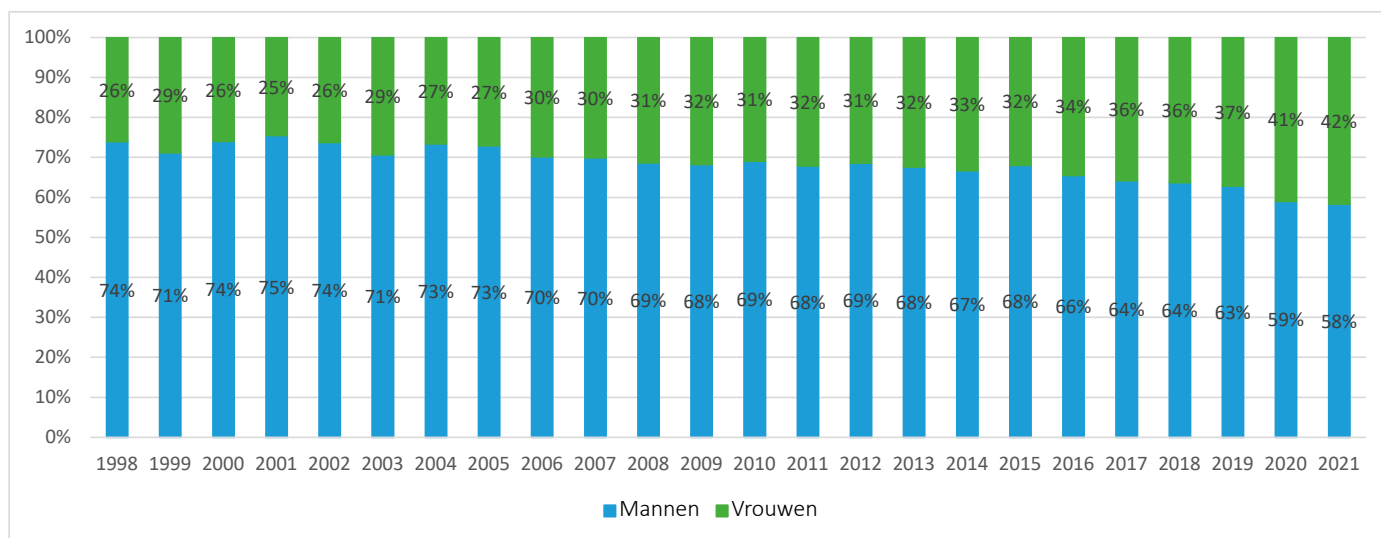
Op de kruispunten Dansaert/Van Artevelde (10,2%), Souverain/Hermann Debroux (14,2%) en de IJsvogellaan (18,2%) zien we evenwel dat 10% van de geobserveerde fietsers kinderen zijn.





Afbeelding 9: evolutie van het aandeel mannen/vrouwen onder fietsers in het Brussels Gewest sinds 2010 – voor de 26 telpunten en de maanden januari, mei, september en november. Bron: Pro Velo.

Als we uitsluitend naar de volwassenen kijken, zien we dat **58% van de geobserveerde fietsers** in 2021 **mannen waren en 42% vrouwen**. Dit betekent **een continue stijging van 3%** ten opzichte van 2020. We merken op dat dezelfde stijging van 3% ook al was waargenomen tussen 2020 en 2019.

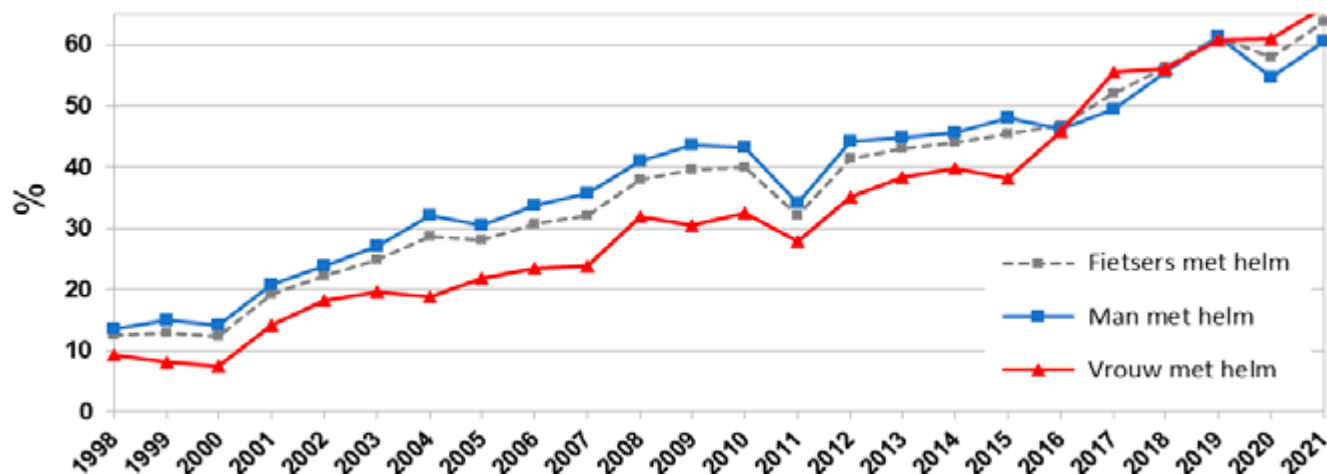


Afbeelding 10: evolutie van de man-vrouwverdeling bij fietsers in het Brussels Gewest, sinds 1998, voor 15 telpunten, in mei en september. Bron: Pro Velo.

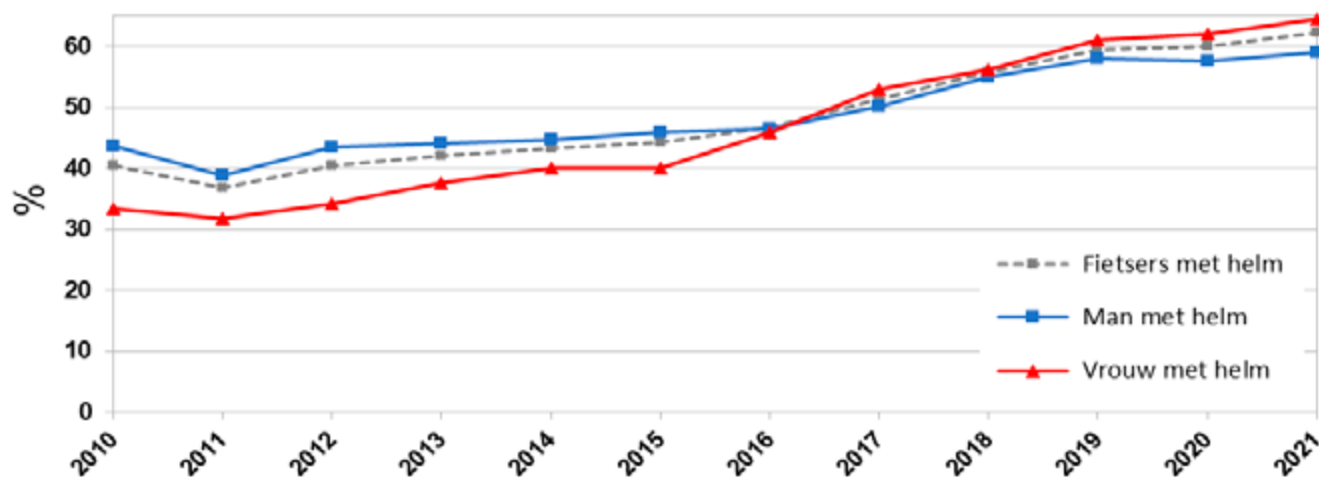
HELMDRACHT

Het aandeel fietsers dat een helm draagt, verschilt sterk van kruispunt tot kruispunt. **De trend neemt echter toe en is sinds 2015 steeds meer uitgesproken.**

In 2021 zien we een lichte stijging van het aandeel fietsers met een helm ten opzichte van 2020.



Afbeelding 11: evolutie van het aandeel fietsers met een helm onder de fietsers die tijdens kwantitatieve tellingen werden waargenomen sinds 1998. (15 plaatsen; tellingen in mei en september) Bron: Pro Velo.



Afbeelding 12: evolutie van het aandeel fietsers met een helm onder de fietsers, waargenomen bij kwantitatieve tellingen sinds 2010. (26 plaatsen; tellingen in januari, mei, september en november). Bron: Pro Velo.

	Plaats	% fietsers met helm
17	Woluwe/Hymans/Vanderveldelaan	75,62%
11	Merode	75,07%
9	Van Praetbrug	71,98%
18	Vorstlaan/Herman-Debrouxlaan	71,60%
21	Rondpunt Ijvogellaan	71,29%
19	Universiteitsrondpunt	68,83%
16	Reyers/Kerselaeren/Roodebeeklaan	68,41%
25	De Frélaan/Waterloosesteenweg	66,57%
27	Emile Vanderveldesquare	66,33%
13	Mouterijstraat/Kroonlaan	62,13%
26	Louizalaan/Baljuwstraat	60,58%
3	Wet/Koloniën/Koning	60,49%
8	Philippe Werrieplein	60,42%
12	Waversesteenweg/Maelbeeklaan	59,59%
15	Wetstraat	59,50%
2	Schaarbeeksepoort	59,39%
6	Vlaamsepoort	59,12%
14	Washingtonstraat/Waterloosesteenweg	57,79%
20	Albertplein	55,53%
7	Biestebroeckkaai/Paempsemlaan	55,53%
24	Bockstaellaan/Bogaerdstraat	55,03%
23	Munthof	54,14%
1	Antwerpsepoort	51,47%
4	Stefaniaplein	50,63%
22	Dansaertstraat/Van Artevelde	49,21%
10	Weststation	39,93%

Tabel 6: aandeel fietsers dat een helm draagt op elk van de 26 telpunten in 2021.
Bron: Pro Velo

Dit jaar droeg gemiddeld 62% van de fietsers een helm. Dat is een stijging met 2% ten opzichte van 2020. Uit tabel 6 blijkt dat er aanzienlijke verschillen bestaan tussen het ene kruispunt en het andere. Zo scoorden de kruispunten Woluwe/Vandervelde en de Van Praetbrug, net zoals in 2020, hoger dan 70% net als de kruispunten Merode, Vorstlaan/Hermann Debroux en Ijvogellaan, terwijl het Weststation achterop hinkt met 40%.

Als we even kijken naar verschil tussen mannen en vrouwen, zien we dat vrouwen voorheen minder geneigd waren om een helm te dragen. Dit verschil lijkt af te nemen sinds 2016 en sinds 2017 is het aantal vrouwen dat een helm draagt voor het eerst groter dan het aantal mannen. In 2020 droeg 58% van de mannen een helm, tegenover 62% van de vrouwen. **In 2021 stijgen deze cijfers tot 59% voor mannen en 65% voor vrouwen.**



KWALITATIEVE TELLINGEN

Aangezien het aantal fietsers op elk kruispunt sinds de beginjaren van het Observatorium aanzienlijk is toegenomen, wordt de **registratie van het type fiets sinds 2018 losgekoppeld van de kwantitatieve tellingen** om de betrouwbaarheid van de registratie van de kwantitatieve gegevens te behouden. In 2017 werden ook tellingen uitgevoerd om de opkomst van **elektrische fietsen** in kaart te brengen. Deze waarnemingen worden uitgevoerd in juni, op een dinsdag of donderdag van 8 uur tot 9 uur, op 8 kruispunten, om voornamelijk het woon-werkverkeer te observeren. Er werden ook twee tellingen uitgevoerd op zondagmiddag op de Groene Wandeling. Tenzij anders vermeld, hebben de onderstaande gegevens alleen betrekking op de verplaatsingen tijdens de spitsuren.

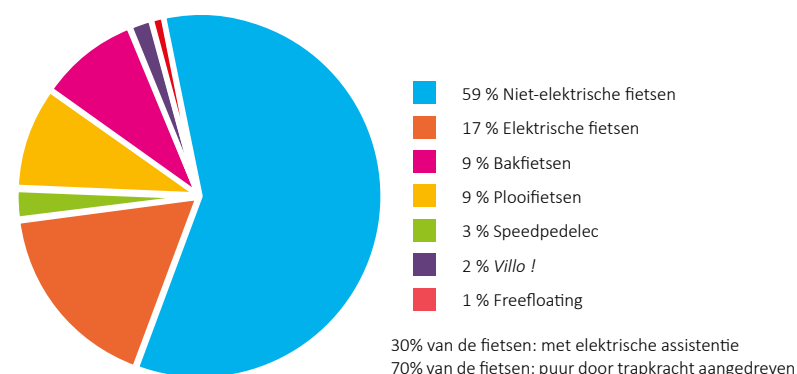
SOORTEN FIETSEN³

Het aandeel elektrische fietsen blijft onvermoeid stijgen sinds 2017 (+3% tussen 2020 en 2021). Net als in de voorgaande jaren zien we dit type fiets vooral tussen 8 uur en 9 uur in het straatbeeld, hoewel ze sinds 2017 ook steeds meer op zondag van stal worden gehaald.

Het aandeel van elektrische fietsen in het totale aantal fietsen op zondag is aanzienlijk gestegen ten opzichte van 2020 (+13,4%). De tellingen vonden plaats tussen 01/06 en 24/06.

Aandeel elektrische fietsen in het totale aantal getelde fietsen	2017	2018	2019	2020	2021
Verplaatsingen tussen 8 uur en 9 uur	13%	12%	20% (549 elektrische fietsen)	27% (678 elektrische fietsen)	30% (699 elektrische fietsen)
Verplaatsing op zondagmiddag	6%	8%	14% (57 elektrische fietsen)	11% (69 elektrische fietsen)	24,4% (117 elektrische fietsen)

Tabel 7: aandeel elektrische fietsen in het totale aantal getelde fietsen sinds 2017. Bron: Pro Velo.



Afbeelding 13: verdeling van de verschillende soorten getelde fietsen. Bron: Pro Velo.

We merken op dat de **omvang van de steekproef voor verplaatsingen op zondag eerder beperkt is in vergelijking met de omvang van de steekproef tijdens de spitsuren** (respectievelijk 360 en 1625 fietsers). Deze cijfers moeten daarom met de nodige voorzichtigheid worden geïnterpreteerd. De komende jaren zal aan de hand van observaties kunnen worden vastgesteld of de trend zich positief voortzet.

Speedpedelecs blijven relatief ondervertegenwoordigd, met 3% van het totale aantal getelde fietsers. Dit is evenwel een lichte stijging ten opzichte van 2020 (+2%).

Vouwfietsen en **bakfietsen** waren goed voor respectievelijk 9% en 9% van de getelde fietsen (5% en 2,9% voor vrijetijdsverplaatsingen). Voor bakfietsen betekent dit een stijging (+3%) ten opzichte van 2020.

En net als vorig jaar klokte Villo! uiteindelijk af op 2%.

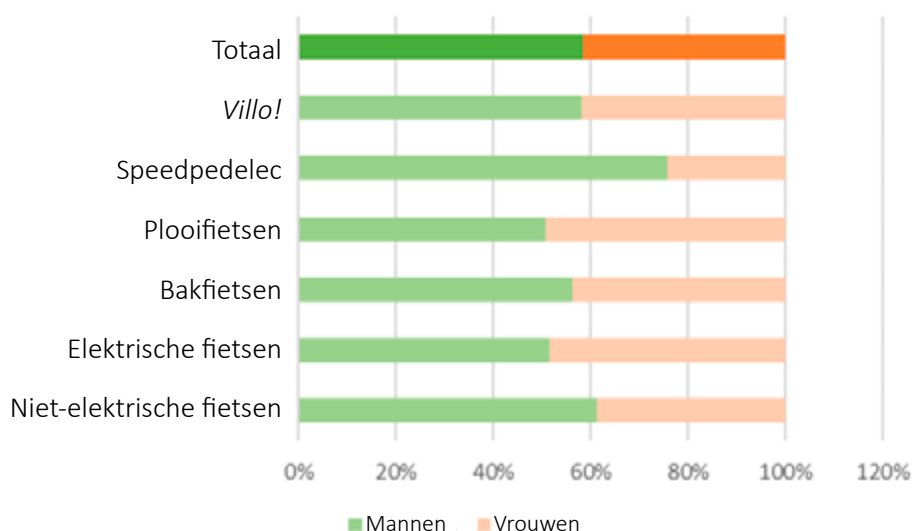
3. In 2017 en 2018 hebben we een afzonderlijke telling uitgevoerd voor speedpedelecs en elektrische fietsen. Sinds 2019 voegen we deze twee categorieën samen. Om geldige vergelijkingen te kunnen maken, hebben we bijgevolg de cijfers voor 2017 en 2018 in dit verslag aangepast.

HET AANDEEL MANNEN/VROUWEN NAARGELANG HET TYPE FIETS

De **trends per geslacht en per type fiets** zijn **zeer vergelijkbaar met die van 2020, met uitzondering van speedpedelecs**: hierbij is het aandeel vrouwen op één jaar tijd gedaald van 32% naar 24%. Gezien de beperkte omvang van de steekproef van dit fietstype (70 fietsers geobserveerd tussen 8 uur en 9 uur) moeten deze resultaten echter met de nodige omzichtigheid worden geïnterpreteerd.

Het aandeel vrouwen dat met een elektrische fiets rijdt (48%) blijft evenwel hoger dan het gemiddelde van alle geobserveerde fietsers (42%⁴ voor alle geobserveerde fietsers tijdens de vroege spitsuren). Hetzelfde geldt voor **bakfietsen** (44% vrouwen) en **vouwfietsen** (49%).

In vergelijking met 2020 zien we ook dat het aandeel vrouwen stabiel blijft voor alle soorten fietsen, met uitzondering van de speedpedelecs en Villo!



Afbeelding 14: het aandeel mannen/vrouwen volgens het type fiets. Bron: Pro Velo.



4. Opm.: de cijfers met betrekking tot het aandeel mannen/vrouwen zijn ontleend aan de tellingen die specifiek zijn voor het type fiets. Het is normaal dat ze afwijken van de cijfers van de gebruikelijke (kwantitatieve) tellingen.

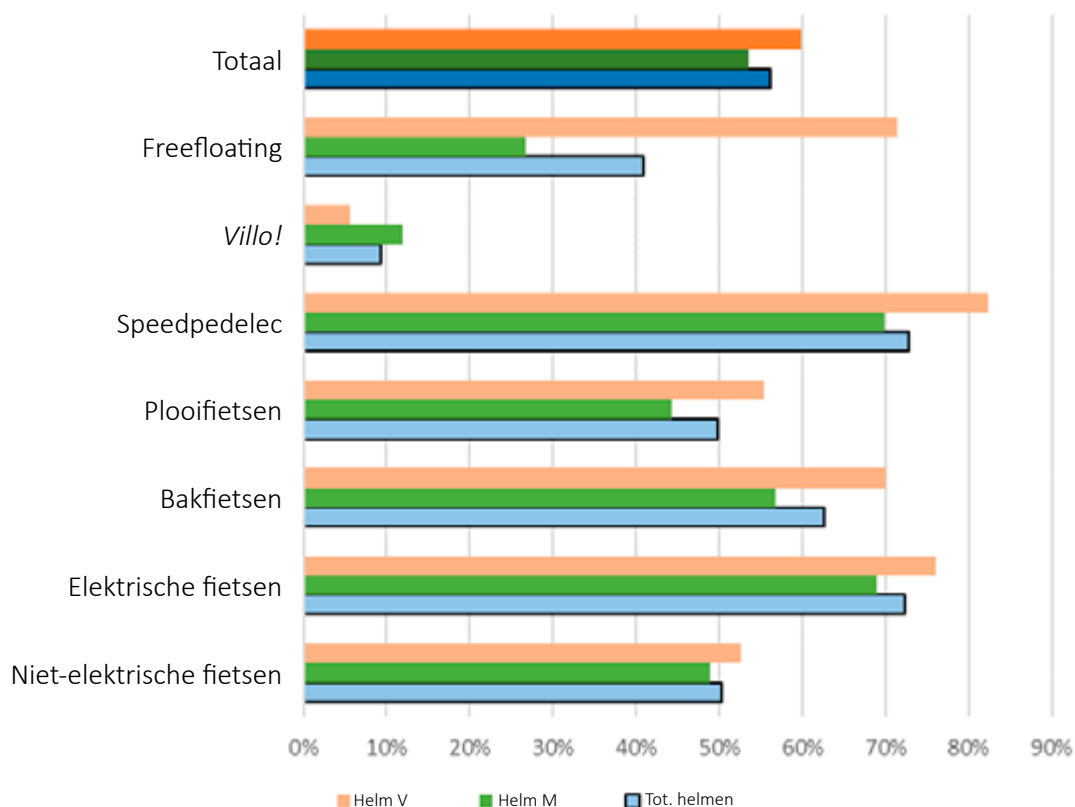
5. Opm.: de cijfers voor de helm draagt zijn ontleend aan de tellingen die specifiek zijn voor het type fiets. Het is dan ook normaal dat ze afwijken van de cijfers van de gebruikelijke tellingen.

FIETSERS MET EEN HELM VOLGENS FIETSTYPE EN GENDER

Uit de tellingen bleek dat de trend om een fietshelm te dragen stabiel blijft: 56% van de fietsers droeg een helm (tegenover 55% in 2020). Vrouwen lijken nog steeds meer geneigd om een helm te dragen (60%) dan mannen (53%). En dit verschil werd in 2021 nog groter, aangezien het aandeel vrouwen met een helm stijgt tot 60% (tegen 58% in 2020), terwijl het aandeel mannen met een helm stabiel blijft.

Net als in ons vorig Observatorium zien we dat **aanzienlijk meer mensen een helm opzetten op een elektrische fiets**: respectievelijk 69% mannen en 76% vrouwen (tegenover 49% mannen en 53% vrouwen op een klassieke fiets⁵), d.w.z. 72% in totaal. Hetzelfde geldt voor **bakfietsen** (57% mannen en 70% vrouwen) en **speedpedelecs** (70% mannen en 82% vrouwen), hoewel de percentages voor de laatste lager liggen dan vorig jaar. Deze laatste cijfers moeten echter met de nodige omzichtigheid worden geïnterpreteerd omwille van de beperkte steekproef (70 fietsers, waarvan 53 mannen). Wat de speedpedelecs betreft, mag men ook niet vergeten dat het wettelijk verplicht is om een helm te dragen.

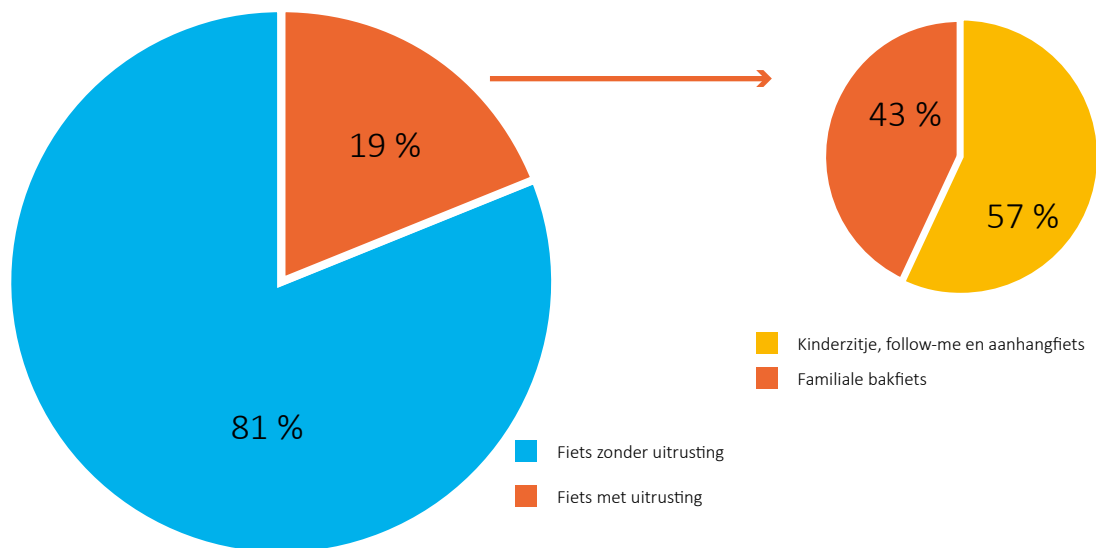
Tot slot kunnen we stellen dat vrouwen vaker een helm dragen, ongeacht met welk type fiets ze rijden, met uitzondering van **Villo!**. Dit resultaat moet evenwel ook met de nodige omzichtigheid moet worden geïnterpreteerd, gezien het beperkte aantal waargenomen fietsers: 43 fietsers, waarvan 25 mannen.



Afbeelding 15: helmdracht onder fietsers, per gender en fietstype. Bron: Pro Velo.

KINDEREN VERVOEREN

We zien ook een stijging van het aantal fietsers die uitgerust zijn om kinderen te vervoeren. Er werd vooral gelet op: **kinderzitjes, bakfietsen voor gezinnen, FollowMe's en aanhangfietsen**. Van het totaal aantal getelde fietsen was 19% uitgerust met voorzieningen om kinderen te vervoeren, dit is 3% meer dan in 2020. **Daarvan was 43% een bakfiets die hiervoor was bestemd** (bakfietsen voor gezinnen), tegenover 36% in 2020, 30% in 2019 en slechts 12% in 2018.



Afbeelding 16: aandeel fietsen met voorzieningen om kinderen te vervoeren. Bron: Pro Velo



FIETSVERLICHTING BIJ HET VALLEN VAN DE AVOND

De avondtellingen gingen 's avonds door op 4 verschillende plaatsen om een idee te krijgen in welke mate fietsen correct verlicht waren. Dit zijn de resultaten van alle observaties samen:

- **75%** van de geobserveerde fietsen was vooraan en achteraan **correct verlicht**;
- **15%** was slechts deels uitgerust met fietsverlichting;
- **11% van de fietsen had geen voorlicht en geen achterlicht**;
- **20%** van de fietsers **droeg een fluohesje**.

	EC1 - Vlaamsepoort		EC2 - Antwerpsepoort		EC3 - Koning/Wetstraat		EC4 - Maelbeek/Waversesteenweg		TOTAAL	
	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%
TOTAAL VROUWEN	70	34,5 %	16	38,1 %	50	38,8 %	45	37,5 %	181	36,6 %
TOTAAL MANNEN	133	65,5 %	26	61,9 %	79	61,2 %	75	62,5 %	313	63,4 %
TOTAAL FIETTERS	203	1	42	1	129	1	120	1	494	1
VROUWEN + MANNEN										
Correct verlicht	151	74,4 %	43	59,7 %	54	59,3 %	58	63,0 %	211	59,4 %
Gedeeltelijk uitgerust met fietsverlichting	27	13,3 %	18	25,0 %	21	23,1 %	24	26,1 %	81	22,8 %
Geen voorlicht en geen achterlicht	25	12,3 %	11	15,3 %	16	17,6 %	10	10,9 %	63	17,7 %
Fluohesje	44	21,7 %	17	23,6 %	21	23,1 %	27	29,3 %	90	25,4 %
Fluohoes	4	2,0 %	2	2,8 %	6	6,6 %	3	3,3 %	12	3,4 %
Fluohesje en/of fluohoes	48	23,6 %	18	25,0 %	22	24,2 %	28	30,4 %	93	26,2 %
VROUWEN										
Correct verlicht	17	48,6 %	14	70,0 %	19	65,5 %	15	55,6 %	65	58,6 %
Gedeeltelijk uitgerust met fietsverlichting	7	20,0 %	6	30,0 %	4	13,8 %	11	40,7 %	28	25,2 %
Geen voorlicht en geen achterlicht	11	31,4 %	0	0,0 %	6	20,7 %	1	3,7 %	18	16,2 %
Fluohesje	15	42,9 %	7	35,0 %	10	34,5 %	11	40,7 %	43	38,7 %
Fluohoes	0	0,0 %	0	0,0 %	4	13,8 %	2	7,4 %	6	5,4 %
Fluohesje en/of fluohoes	15	42,9 %	7	35,0 %	11	37,9 %	12	44,4 %	45	40,5 %
MANNEN										
Correct verlicht	39	60,0 %	29	55,8 %	35	56,5 %	43	66,2 %	146	59,8 %
Gedeeltelijk uitgerust met fietsverlichting	11	16,9 %	12	23,1 %	17	27,4 %	13	20,0 %	53	21,7 %
Geen voorlicht en geen achterlicht	15	23,1 %	11	21,2 %	10	16,1 %	9	13,8 %	45	18,4 %
Fluohesje	10	15,4 %	10	19,2 %	11	17,7 %	16	24,6 %	47	19,3 %
Fluohoes	1	1,5 %	2	3,8 %	2	3,2 %	1	1,5 %	6	2,5 %
Fluohesje en/of fluohoes	10	15,4 %	11	21,2 %	11	17,7 %	16	24,6 %	48	19,7 %

Tabel 8: fietsverlichting bij het vallen van de avond op 4 telpunten. Bron: Pro Velo.

Tot 2019 bleek uit de genderanalyse dat vrouwen meer aandacht schonken aan de zichtbaarheid op de fiets dan mannen en net als in 2020 zien we dat het verschil ook dit jaar afneemt: **73% van de vrouwen heeft een correcte fietsverlichting, tegenover 76% van de mannen. Anderzijds draagt 26,5% van de vrouwen een fluohesje, tegenover 17% van de mannen.**

PARKEREN

In de week van 27 september t.e.m. 4 oktober 2021, tussen 9.30 uur en 16.00 uur, werden gegevens verzameld over de bezettingsgraad van de fietsenstallingen in de buurt van de metrostations en de belangrijkste treinstations in het gewest.



Afbeelding 17: aantal plaatsen en bezettingsgraad van fietsenstallingen in de buurt van metrostations en de belangrijkste treinstations in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Bron: MIVB-kaart, gegevens van Pro Velo.

De gemiddelde bezettingsgraad van de fietsenstallingen bedraagt 31% (2017: 49%; 2018: 43%; 2019: 32%; 2020: 27%). Na een neerwaartse trend (-16% tussen 2018 en 2020) omwille van het toegenomen aanbod van fietsparkings rond stations in 2019 en 2020, is de gemiddelde bezettingsgraad van fietsparkings sinds 2019 relatief stabiel. Voor 2020 is het evenwel belangrijk om rekening te houden met de daling van het aantal reizigers in het openbaar vervoer als gevolg van de coronacrisis⁶ bij de interpretatie van deze resultaten.

Net als in de voorgaande jaren zien we de hoogste bezettingsgraad in de fietsenstallingen bij diverse treinstations. Bij de meeste stations ligt de bezettingsgraad hoger dan in 2020, maar ze bereiken niet allemaal het niveau dat we in 2019 konden waarnemen.

- Station Brussel-Noord (77,5%; tegenover 69% in 2020 en 80% in 2019)
- Station Brussel-Centraal (75,5%; tegenover 59% in 2020 en 90% in 2019)
- Station Brussel-Schuman (65%; tegenover 39% in 2020 en 53% in 2019)
- Station Brussel-Zuid (60%; tegenover 60% in 2020 en 56% in 2019)

6. In de week van 12 oktober 2020 daalde het aantal reizigers van tram/metro/bus van MIVB naar schatting met meer dan 60% ten opzichte van het normale aantal reizigers in 2020 vóór de verspreiding van het virus.

Bron: https://www.rtbf.be/info/belgique/detail_coronavirus-la-frequentation-de-la-stib-est-tombe-sous-les-60-de-celle-ayant-cours-avant-le-covid?id=10617884

Naast deze drukke fietsparkings zien we ook een kleine stijging ten opzichte van het voorgaande jaar bij het station Graaf van Vlaanderen (108%; tegenover 47% in 2019).

De minst drukke fietsparkings zijn – net als in 2020 – La Roue (0%) en Vandervelde (2,5%), Eddy Merckx (0%), Bizet (0%), Heizel (2%) en Demey (2,5%).

We verzamelden ook **gegevens over de manier waarop de fietsen werden vastgemaakt**. Van de 861 geparkeerde fietsen in het centrum of op de kleine ring, is **86% (tegenover 79% in 2020)** beveiligd met een **goed fietsslot** en **35% (tegenover 33% in 2020 en 44% in 2019)** vastgemaakt **met het frame en een van de twee wielen**. Hoewel dit laatste cijfer laag lijkt, moet worden opgemerkt dat op veel plaatsen (vooral in de NMBS-stations) de fietsenstallingen zijn uitgerust met **rekken** waarmee **een van de twee wielen** (meestal het voorste) van de fiets kan worden vastgemaakt. Hoewel het nog steeds aanbevolen is om het voorwiel én het frame vast te maken, kunnen we stellen dat het voldoende is om enkel het frame vast te maken onder deze omstandigheden.

Ook bij de fietsen met een **gravering of sticker** zien we een behoorlijke afwijking. In 2019 was 5% van de fietsen gegraveerd. Dit percentage daalde tot **minder dan 1% in 2020 en in 2021 was slechts 1,6%** van de fietsen **gegraveerd**, wat minder is dan in 2018. Anderzijds was **5%** van de fietsen voorzien van een sticker⁷ (dit cijfer blijft stabiel ten opzichte van 2020). We merken op dat er in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest sinds maart 2019 geen fietsen meer worden gegraveerd na de lancering van de Brusselse antidielfstalsticker. Het is dan ook normaal dat het aandeel van de gegraveerde fietsen in het gewest geleidelijk afneemt.



7. <https://mybike.brussels/nl/>

BIJLAGE 1: METHODOLOGISCHE VERANDERING IN KWANTITATIEVE SEIZOENSTELLINGEN

REFLECTIE BIJ DE AANPASSING VAN DE METHODOLOGIE

In 2020 hebben Pro Velo en Brussel Mobiliteit een grote studie uitgevoerd met het oog op de aanpassing van de methodologie voor de kwantitatieve seizoenstelling die al sinds 1998 werd gebruikt. De context van de fietsmobiliteit in het Brussels Gewest is namelijk aanzienlijk veranderd sinds het begin van het Fietsobservatorium. Het was dan ook belangrijk onze methodologie in vraag te stellen: is onze manier van tellen nog steeds de meest geschikte en de meest betrouwbare?

De methode uit 1998 hield in dat vrijwilligers alle fietsers telden die een kruispunt opreden en de richting noteerden die ze uitgingen. In 1998 werd ervoor gekozen alle fietsers te tellen die een geselecteerd kruispunt oprijden, omdat men een steekproef wilde samenstellen die groot genoeg was om kwalitatieve statistieken te kunnen opstellen (helmdracht, traject van de fietser, enz.) Vandaag de dag maakt de aanzienlijke toename van het aantal fietsers deze voorzorgsmaatregel overbodig of zelfs contraproductief. Op veel kruispunten volstond één enkele teller niet meer om de fietsstromen, de richtingen, het profiel (man, vrouw, kind) en het al dan niet dragen van een helm te tellen. Bovendien bleek in 2018 uit de analyse van het adviesbureau Tridée, in het kader van de gewestelijke BYPAD, dat de sinds 1998 gebruikte telmethode gegevens opleverde die moeilijk te vergelijken waren met de gegevens die in vergelijkbare stedelijke entiteiten werden geproduceerd: waar wij alle fietsers telden die een kruispunt opreden, telden anderen alleen de fietsstromen op de hoofdas.

Daarom hebben wij een grondige studie verricht om onze methodologie te ontwikkelen met het oog op **een grotere betrouwbaarheid, een rationelere toewijzing van de middelen en een betere vergelijkbaarheid van onze gegevens met die van vergelijkbare stedelijke entiteiten en van de gewestelijke automatische telpalen.**

Deze reflectie leidde ons tot een nieuwe telwijze, uitgevoerd op "sectieniveau" in plaats van "kruispunten". In de praktijk hebben wij elk geteld kruispunt geanalyseerd en vervolgens omgezet in een sectietelling.

Om een dergelijke telling mogelijk te maken, hebben we gezocht naar een betrouwbare telmethode (om telfouten en fouten bij de omzetting van oude gegevens te beperken), waarmee we de belangrijkste fietsstroom zouden kunnen vastleggen. De resultaten van 2011, 2015 en 2019 dienden als basis voor onze keuze. Bij de herziening van de gegevens over de kruispunten hebben we geprobeerd de variatie in de cijfers per kruispunt over de verschillende jaren tot een minimum te beperken.

Als resultaat van deze reflectie hebben wij een nieuwe methodologie ontwikkeld, die sinds januari 2021 van toepassing is.

NIEUWE METHODOLOGIE (SINDS JANUARI 2021)

I. VOORWAARDEN OM DE TELLINGEN UIT TE VOEREN

Telpunten

Sinds 2011 zijn op 26 punten in Brussel seizoensgebonden kwantitatieve tellingen uitgevoerd (zie afbeelding 2 van het verslag). Deze locaties blijven ongewijzigd in 2021.

Telperiodes, -dagen en -tijdstippen

De perioden, dagen en tijdstippen van de seizoensgebonden tellingen blijven ongewijzigd. Ze worden altijd uitgevoerd tussen 8 uur en 9 uur op een dinsdag of donderdag (behalve op feestdagen, tijdens schoolvakanties, stakingen van het openbaar vervoer en zware regenval/weer) 4 keer per jaar (in januari, mei, september en

november).

II. HOE MOET IK TELLEN?

Telfiches op het terrein

Elk telpunt heeft een of meer fiches.

Elke fiche bevat:

- o Een schema van de zone waarbij de exacte locatie van de telling is aangegeven (in de afbeelding hieronder weergegeven door de **dubbele zwarte balk**).
- o Een tabel specifiek voor elke fietsstroom⁸
 - waarin onderscheid wordt gemaakt tussen verschillende tijdslots voor de telling (per 15 minuten)
 - waarin kwalitatieve gegevens worden genoteerd (helmdracht; type gebruiker- m/v/kind).


Elke teller wordt gevraagd om elke geobserveerde fietser met een symbool in het overeenkomstige vak van de tabel weer te geven. Voor elke geobserveerde fietser kan aan de hand van het gebruikte symbool (opgenomen in de legende) het geslacht (man/vrouw) en de helmdracht worden aangegeven.

Carrefour: n°22, rue Van Artevelde / rue Dansaert

Date:	Traffic:	Remarques:
Effectué par:	Observations climatiques:	

Rue Dansaert (F1) Provenance : Canal				
	Hommes	Femmes	Enfants	Sous-total =
8h- 8h15				
8h15 - 8h30				
Sous-total :				
Total F1 (8h00 à 8h30) =				

Rue Dansaert (F2) Provenance : Orts; rue des poissonniers; Van Artevelde				
	Hommes	Femmes	Enfants	Sous-total =
8h- 8h15				
8h15 - 8h30				
Sous-total :				
Total F2 (8h00 à 8h30) =				



Symboles :	
	cycliste <u>non</u> casqué
↑	cycliste casqué

Total général (pg 1) =

Afbeelding 18: telfiche (fiche 1) voor het telpunt op het kruispunt van de Van Arteveldestraat met de Dansaertstraat.

8. In de bovenstaande afbeelding stelt de oranje pijl F1 fietsers voor die uit de Dansaertstraat komen en in de richting van de Ortsstraat gaan door de oversteekplaats (voorgesteld door een dubbele balk) te passeren. De blauwe pijl F2 stelt fietsers voor die uit de tegenovergestelde richting komen.

AANPASSING EN FILTERING VAN DE GEGEVENS (VAN 1998 TOT 2020)

Om de resultaten te kunnen blijven vergelijken met de gegevens die vóór het jaar 2021 zijn verzameld, zijn de gegevens (van 1998 tot 2020) ingrijpend aangepast en gefilterd.

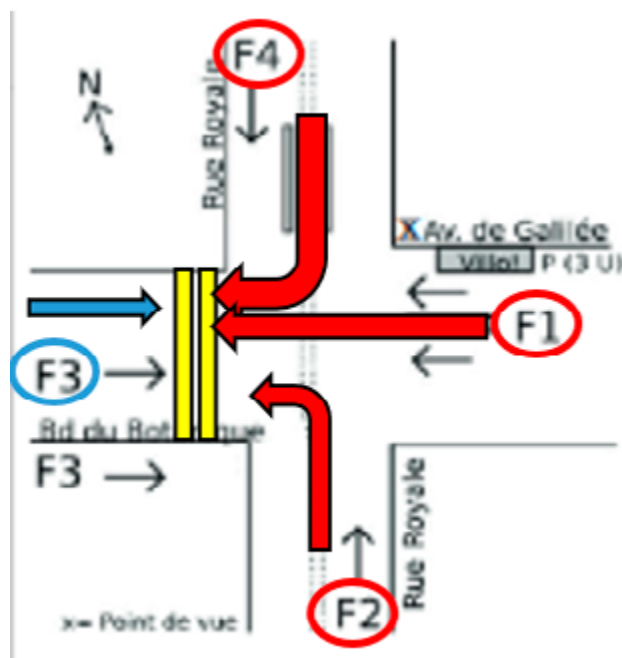
Om de vastgestelde "nieuwe stromen" te isoleren (zie afbeelding 18 hieronder), hebben we de richtingen van de "oude stromen" geselecteerd die vervolgens – gecombineerd – overeenkomen met de "nieuwe stromen".

Laten we even het voorbeeld nemen van de telling aan de Schaarbeeksepoort (zie afbeeldingen 18 tot 20 hieronder). Vóór 2021 werden in totaal 4 fietsersstromen geteld, namelijk

1. het aantal fietsers komende van de Galileelaan (F1)
2. het aantal fietsers komende van de Koningsstraat (Schaarbeek) (F2)
3. het aantal fietsers komende van de Koningsstraat (Centrum) (F3)
4. het aantal fietsers komende van de Kruidtuinlaan (F4)

Bij de herziening hebben wij dus de volgende gegevens gehandhaafd:

- De vroegere F3 in zijn geheel →, die overeenkomt met de nieuwe F1-stroom
- Fietsers die rechtsaf slaan in de oude F4; Fietsers die linksaf slaan in de oude F2; Fietsers die rechtdoor gaan in de oude F1 → die samen de nieuwe F2-stroom vormen.



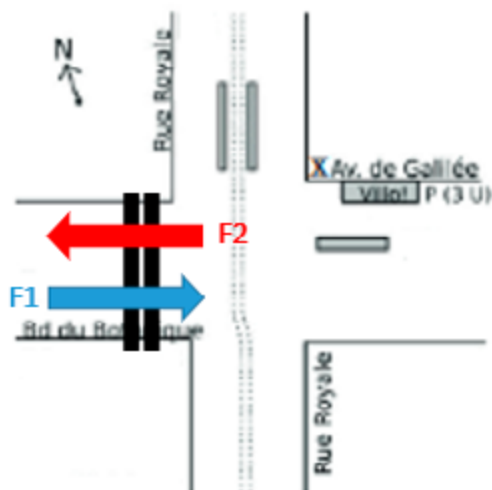
Afbeelding 19: schema van de telling aan de Schaarbeeksepoort volgens de oude methode

Porte de Schaerbeek

15-01-19

Flux				Flux			
Av. de Galilée (F1)				Rue Royale (F2)			
Place Madou				Rue de la Loi			
Heures	C	R	P	Heures	R	P	R
8h00-8h15	0	14	2	8h00-8h15	13	3	0
8h15-8h30	0	22	0	8h15-8h30	22	3	0
8h30-8h45	0	19	1	8h30-8h45	21	6	0
8h45-9h00	1	23	1	8h45-9h00	24	13	0
	1	70	4		60	25	0
83				105			
Flux				Flux			
Bld. Du Botanique (F3)				Rue Royale (F4)			
Place Rogier				Place de la Reine			
Heures	P	R	C	Heures	R	C	R
8h00-8h15	6	2	9	8h00-8h15	0	0	0
8h15-8h30	4	1	13	8h15-8h30	0	10	12
8h30-8h45	7	1	10	8h30-8h45	0	0	14
8h45-9h00	4	2	8	8h45-9h00	0	16	7
	21	6	40		0	42	39
67				81			

Afbeelding 20: selectie van de gegevens die moeten worden bewaard in de telfiche van de Schaarbeeksepoort (oude methode).



Afbeelding 21: schema van het telproces aan de Schaarbeeksepoort volgens de nieuwe methode.

Wij hebben deze methode zo ontwikkeld dat de algemene tendensen vergelijkbaar zijn met de gegevens die vroeger via de oude methode werden verkregen.

Door de databank te filteren, krijgen we echter onvermijdelijk afwijkingen in de vergelijkende tabellen van de gegevens die vóór 2021 zijn verzameld.



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

Pro Velo



www.provelo.org

