



be
good
move
be.brussels

VRAAG
03

Mobiliteitsdiagnose in Brussels Hoofdstedelijk Gewest | Mei 2017

Waarom heeft het Gewest onvoldoende fietsinfrastructuur ondanks de stijgende vraag?

In alle grote Europese steden kent het fietsgebruik een flinke boom. Ook in Brussel heeft fietsen een reëel potentieel voor de mobiliteit, zeker als je rekening houdt met de gemiddelde afstand van de trajecten en de mozaïekstructuur van het gewest. Maar ondanks de ambities die al 15 jaar terug gaan schiet de aangepaste infrastructuur vaak tekort en is het gebrek aan fietsvriendelijke trajecten een grote rem op het gebruik van de fiets. Het wordt tijd om fietsen niet meer te beschouwen als een vorm van verplaatsing die voorbehouden is aan een minderheid van overtuigde fietsers en het belang van fietsen voor de hele samenleving in te zien.

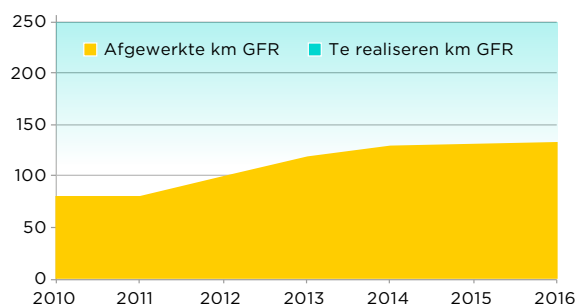
Te weinig fietsinfrastructuur

De fietsinfrastructuur van het Gewest bestaat uit twee netwerken:

- Het netwerk van de Gewestelijke Fietsroutes (GFR's), voornamelijk op lokale wegen in zones 30;
- Het netwerk van de grote verkeersassen, waar er fysieke aanpassingen moeten gebeuren.

Volgens het Gewestelijk Ontwikkelingsplan moest het GFR-netwerk opgeleverd zijn in 2005. In werkelijkheid is slechts 50% van het netwerk fysiek gerealiseerd in 2017. Het GFR-netwerk werd vanaf 1998 in eerste instantie uitgevoerd per traject. In 2004 waren 4 GFR's opgeleverd. Vanaf toen werd de aanle van volledige GFR's verlaten en werd het netwerk beetje bij beetje, per straat gerealiseerd. In 2007 werd er een studie over de GFR's gestart in het zuiden van Brussel. Die resulteerde in een grote werf, die momenteel nog steeds loopt in Vorst, Sint-Gillis, Elsene en Ukkel. Anderzijds werd een groot deel van de GFR's werd in 2014-2015 bewegwijzerd.

Evolutie afwerking GFR-netwerk





Waarom heeft het Gewest onvoldoende fietsinfrastructuur ondanks de stijgende vraag?

Voor de infrastructuur op de grote assen werd er een mix van inrichtingen uitgevoerd, gaande van een eenvoudige lijn tot een volledig afgescheiden fietspad, soms in twee richtingen, of een gemarkeerd fietspad of

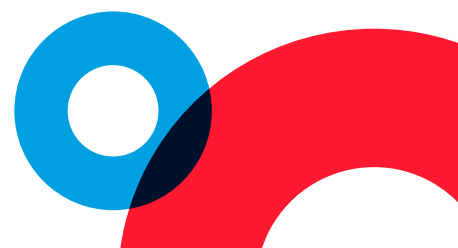
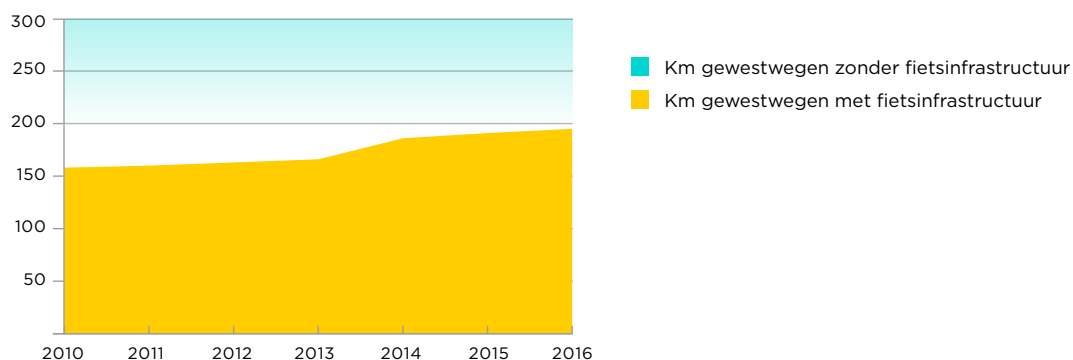
een busbaan. De fietser komt in Brussel allerlei soorten infrastructuur tegen, maar ook en bovenal problemen met de continuïteit.

Bestaande infrastructuur

Studie: Fietsbaarheidsanalyse in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest



Evolutie van de fietsinfrastructuur op gewestwegen





Waarom heeft het Gewest onvoldoende fietsinfrastructuur ondanks de stijgende vraag?

Kwaliteitsaudits wijzen op het gebrek aan infrastructuur

Een fietsbeleid beperkt zich natuurlijk niet alleen tot de infrastructuur. Het wordt traditioneel opgebouwd op de 4 E's:

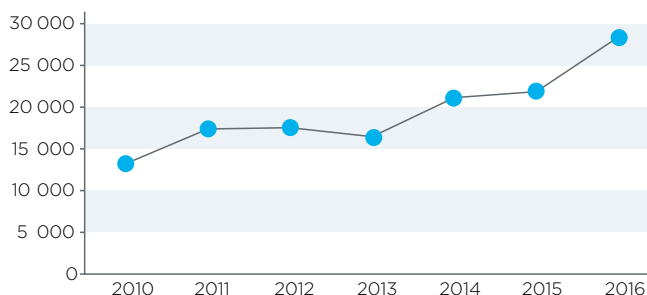
- **E**ngineering: infrastructuur
- **E**ducation: voorlichting
- **E**ncouragement: aanmoediging
- **E**nforcement: evaluatie, controle

BDe BYPAD's (Bicycle Policy Audit die het Brussels Gewest uitvoerde in 2004, 2007 en 2010) zijn gebaseerd op methoden van kwaliteitsbeheer en identificeren de domeinen in het gewestelijk fietsbeleid die vooruitgang boeken en die omgekeerd nog meer inspanningen vergen. Het betreft voornamelijk de ontwikkeling van de infrastructuur, maar ook begeleidende maatregelen, zoals circulatieplannen of parkeerbeleidsplannen, die stagneerden tussen 2007 en 2010. Toch heeft het Brussels Gewest initiatieven genomen om de gemeenten te ondersteunen in hun lokaal fietsbeleid. Dankzij de specifieke financiële steun hebben sommige gemeenten de infrastructuur, de parkeerfaciliteiten en de voorzieningen voor fietsers ontwikkeld. Als gevolg van de gewestelijke ondersteuning die startte in 2013 zullen alle gemeenten binnenkort een algemeen fietsplan hebben.

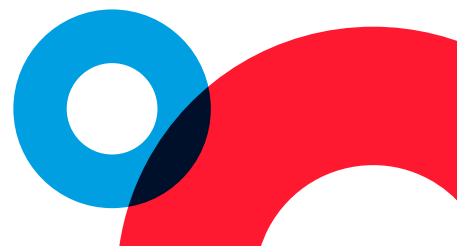
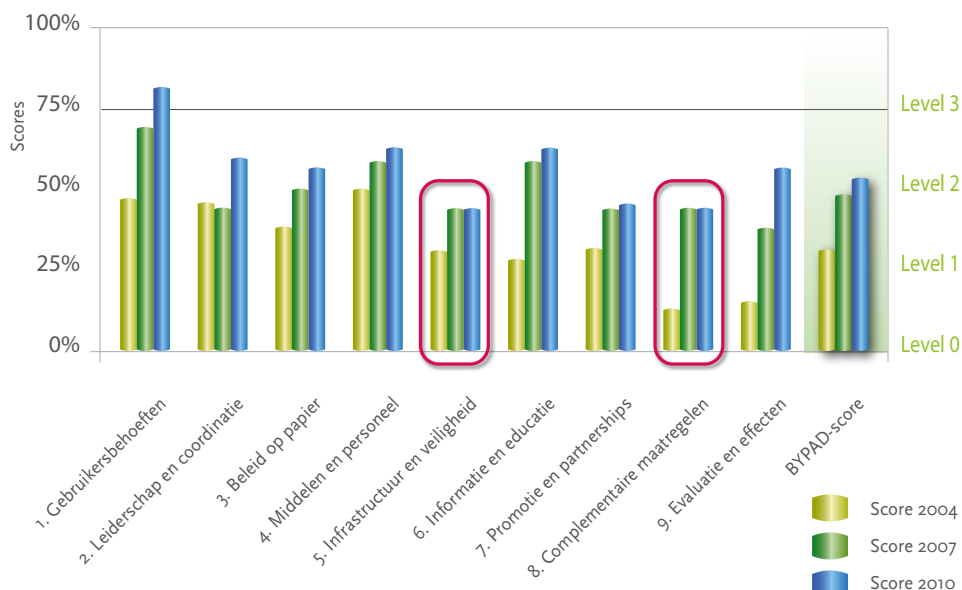
Fietsgebruik in Brussel

Volgens de BELDAM-enquête (2010), het grote nationaal onderzoek naar de mobiliteit van de Belgen, situeerde het modale aandeel van de Brusselse fietsverplaatsingen zich rond de 3,5%. Maar de stijging die we sindsdien merken kan erop wijzen dat de fiets een volwaardig verplaatsingsmiddel wordt in het gewest, ondanks de beperkte financiële middelen (minder dan 2% van het gewestelijk mobiliteitsbudget) die in het fietsbeleid geïnjecteerd werden en de traagheid van de realisaties van de laatste 10 jaar.

Fietsers evolutie sinds 2010



Scores per module voor de BYPAD-audits van 2004, 2007 en 2010





Waarom heeft het Gewest onvoldoende fietsinfrastructuur ondanks de stijgende vraag?

60% van de Brusselaars neemt nooit de fiets, terwijl 60% van de Vlamingen meerdere keren per week of per maand met de fiets rijdt. Nochtans tonen de tellingen van het Fietsobservatorium (4 keer per jaar op 27 strategische plaatsen) de laatste jaren een lichte maar blijvende stijging aan. En de tellingen van de fietsers in 2016 vertonen een versnelde groei: is dit een tijdelijk fenomeen of een belangrijke trend?

Het profiel van de fietsers blijft echter te beperkt: meestal mannen, jongvolwassenen, hoger opgeleid, met een gemiddeld of hoog inkomen. Om het modale aandeel echt te vergroten moet de doelgroep groter worden en moet het brede publiek aangesproken worden.

Ook het belang van de selfservice fietsverhuurdiensten moet gerelativeerd worden. In 2017 was slechts 4,5% van de waargenomen rijdende fietsen een Villo! en het aantal daalt nog verder. Het cijfer van ongeveer 2,5 ontleningen per dag per Villo!-station blijft ver onder de resultaten van vergelijkbare steden, maar de potentiële impact van selfservicefietsen is in elk geval toch zeer beperkt.

Wat is het fietspotentieel in Brussel?

Het modale aandeel van de fiets in München en Helsinki is hoger dan 10%, terwijl de voorbeelden van Kopenhagen en Amsterdam aantonen dat een modaal aandeel van 30% mogelijk is. Het potentieel in Brussel is groot, want ongeveer 60% van de interne verplaatsingen in het gewest ligt rond de 5 km. Deze afstand correspondeert met 3/4 van de fietsverplaatsingen en zou dus een oplossing zijn voor een groot aantal verplaatsingen. We kunnen dus duidelijk streven naar een modaal aandeel van de fietsverplaatsingen van 15 of 20%.

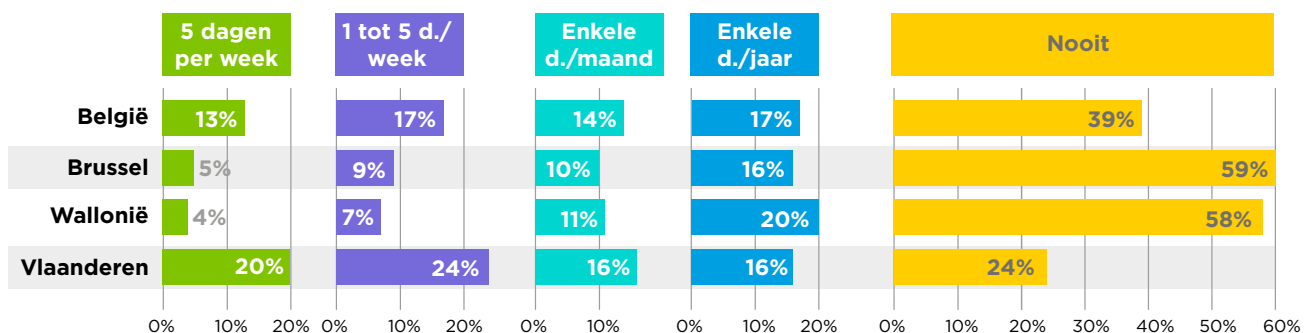
Wat zijn de belemmeringen voor fietsen in Brussel?

Waarom gebruiken Brusselaars niet vaker de fiets voor hun verplaatsingen in de stad, ondanks de stijging van het fietsgebruik en innovaties zoals de bakfiets en de elektrische fiets? Het reliëf en het weer zijn maar kleine obstakels. Meer fundamenteel is de wisselvallige fietsbaarheid op het terrein.

- Onveiligheidsgevoel:** Fietsers en niet-fietsers voelen zich niet veilig, doordat ze al te vaak geconfronteerd worden met het overheersende autoverkeer. Via een GFR moet de fietser theoretisch gezien verkeersluwe wijken met een zone 30 doorkruisen. In realiteit is de zone 30 nog maar gedeeltelijk ingevoerd en bevindt de fietser zich nog te vaak in lokale straten van 50 km per uur, zonder fietsinfrastructuur, waardoor hij de weg moet delen met bussen en sluipverkeer. Ondanks de gerealiseerde inspanningen vormt de verscheidenheid en de discontinuïteit van de infrastructuur op de belangrijkste wegen een probleem. Met name aan kruispunten of bij oversteekplaatsen moet de fietser vaak improviseren en risico's nemen, omdat een veilige en leesbare infrastructuur ontbreekt.
- Diefstalproblematiek:** Het aantal fietsenstallingen is nog ontoereikend. Er zijn niet alleen te weinig fietsbogen in de straat, maar er is vooral een gebrek aan beveiligde fietsenstallingen, zowel bij de woning als in de buurt van de bestemming (school, werk, voorzieningen) en bij het openbaar vervoer.

Fietsgebruik

Beldam 2010





Waarom heeft het Gewest onvoldoende fietsinfrastructuur ondanks de stijgende vraag?

Studie Fietsbaarheidsanalyse in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (2015)

Voor iedereen

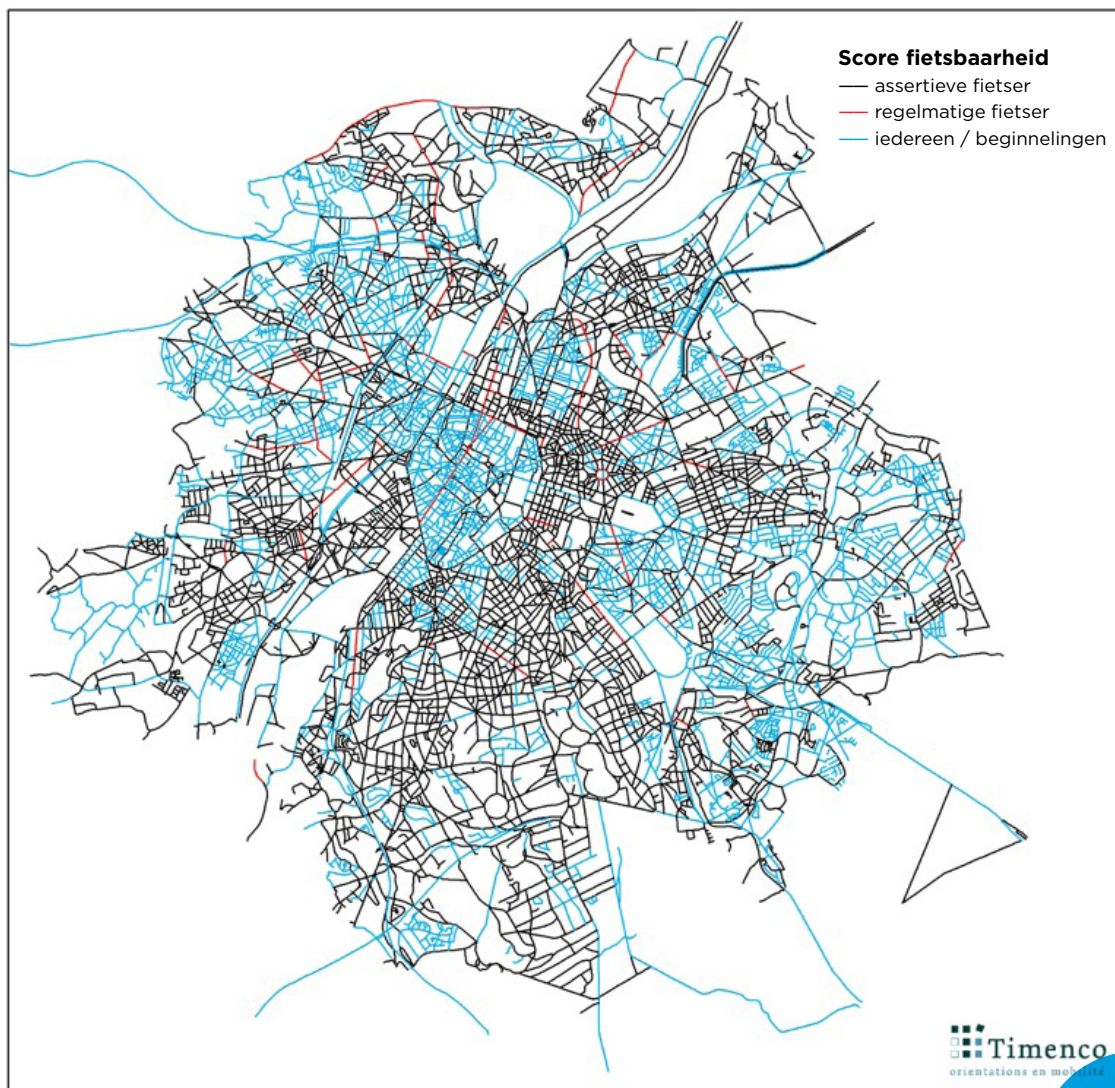
- 30 km/u (behalve mix op hoofdwegen en bus/fietsbaan)
- Fietspad met wegmarkering op hoofd- en interwijkenweg bij 30 km/u
- Vrijliggend fietspad (één/tweerichting), fietsweg, delen met voetgangers

Voor regelmatige fietsers

- Bus/fietsbaan (behalve op gewestwegen)
- Fietspad met wegmarkering bij 50 km/u op wijk-, hoofd- en interwijkenweg

Voor assertieve fietsers

- Mix op hoofd- en interwijkenwegen (zelfs 30 km/u)
- Mix bij 50 km/u
- Fietspad met wegmarkering op hoofd- en gewestweg
- Bus/fietsbaan op gewestweg





Waarom heeft het Gewest onvoldoende fietsinfrastructuur ondanks de stijgende vraag?

Tot besluit

Ondanks de sterke ambities en de sluitende aanpak sinds 25 jaar mist het fietsbeleid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de nodige slagkracht in de uitvoering. Veel spelers beschouwen de fiets nog altijd niet als een volwaardig verplaatsingsmiddel voor het grote publiek, maar eerder als een probleem voor een minderheid van bekeerlingen. De ontwikkeling van alternatieven voor de auto wordt hierdoor bovenmatig gericht op het openbaar vervoer, dat exponentiële investerings- en exploitatiekosten vereist in vergelijking met een fietsbeleid. Dit vertaalt zich in een terughoudendheid van de genomen maatregelen op het terrein, waardoor de fietser vaak in conflict komt met voetgangers, het openbaar vervoer en de groenvoorzieningen, terwijl het parkeerbeleid vaak onaantastbaar blijft. Het rekening houden met de fiets en de bijhorende kwaliteitsnormen is nog geen evidentie op alle beleidsniveaus. Daardoor moeten de verantwoordelijken voor het fietsbeleid, die steeds competenter worden, zich noodgedwongen beperken tot controleren en onderhandelen. De compromissen die daaruit voortvloeien resulteren niet in de kwalitatieve sprong die de noodzakelijke competitieve voordelen met zich meebrengt.

Het is zelfs niet nodig om het fietsbudget in overeenstemming te brengen met het gewenste modale aandeel van 20% (dat wil zeggen, een stijging van ongeveer 12 naar 120 miljoen euro per jaar op het jaarlijkse mobiliteitsbudget) om significante resultaten te halen. Maar het is duidelijk dat we het geweer van schouder moeten veranderen om iets te bereiken. De realisatie van een intergewestelijk fietsrouten netwerk langs spoorlijnen en van fietssnelwegen zou een echte sprong voorwaarts betekenen. Er moet ook gewezen worden op de conclusies van de studie over het economisch belang van de fiets in Brussel, die Transport & Mobility Leuven uitvoerde in 2014. De bestaande 4% fietsers in 2014 brengt al 100 miljoen per jaar op. Het gaat voornamelijk over besparingen: de niet-bestede uitgaven voor de gezondheidszorg (die er wel zouden zijn als we deze fietsers niet hadden) vormen meer dan 90% van dit bedrag. Een aandeel van 20% fietsers zou resulteren in 500 miljoen euro per jaar voordelen voor de maatschappij. Dit zou beleidsmakers moeten overtuigen om meer te investeren in het fietsbeleid.

