Brussels Studies

La revue scientifique pour les recherches sur Bruxelles
/ Het wetenschappelijk tijdschrift voor onderzoek over
Brussel / The Journal of Research on Brussels
Fact Sheets | 2020

Terugkeer van de fiets: ook in Brussel?

Un retour de la bicyclette, aussi à Bruxelles ?

Cycling has made a comeback: has it returned to Brussels as well?

Amandine Henry, Thomas Ermans et Fanny de Smet d'Olbecke

Traducteur : Annelies Verbiest (AV Translations)

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/brussels/4831>

DOI : 10.4000/brussels.4831

ISSN : 2031-0293

Éditeur

Université Saint-Louis Bruxelles

Référence électronique

Amandine Henry, Thomas Ermans et Fanny de Smet d'Olbecke, « Terugkeer van de fiets: ook in Brussel? », *Brussels Studies* [Online], Fact Sheets, nr 144, Online op 01 juin 2020, geraadpleegd op 02 juin 2020. URL : <http://journals.openedition.org/brussels/4831> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/brussels.4831>

Ce document a été généré automatiquement le 2 juin 2020.

Licence CC BY

Terugkeer van de fiets: ook in Brussel?

Un retour de la bicyclette, aussi à Bruxelles ?

Cycling has made a comeback: has it returned to Brussels as well?

Amandine Henry, Thomas Ermans et Fanny de Smet d'Olbecke

Traduction : Annelies Verbiest (AV Translations)

NOTE DE L'AUTEUR

Deze *factsheet* bouwt voort op het werk dat werd verricht in het kader van het katern *Le vélo en Région de Bruxelles-Capitale* van het Kenniscentrum van de mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Introductie

- 1 In deze tijden van social distancing zien de beleidsmakers zich genoopt om de plaats van de fiets in de Brusselse openbare ruimte te herzien. En in dat opzicht kan het interessant zijn om eraan te herinneren dat Brussel in een niet zo heel ver verleden al een massaal fietsgebruik heeft gekend. Hoewel de fiets aanvankelijk beperkt was tot recreatief gebruik in uitsluitend burgerlijke kringen, dook dit vervoersmiddel vanaf het begin van de 20^e eeuw meer en meer op in onze hoofdstad, toen ook de volksklasse het begon te gebruiken. In de vroegere provincie Brabant is het aantal fietsen naar schatting vertienvoudigd tussen 1905 en 1935 [Gerken en Lannoy, *nog te verschijnen*]. Destijds was de fiets het belangrijkste gemechaniseerde individuele verplaatsingsmiddel voor de Brusselaars, veel meer dan de wagen. Zo waren er in 1940 vijf keer meer fietsen in Brabant dan auto's in het hele land [Gerken en Lannoy, *nog te verschijnen*]. In de tweede helft van de 20^e eeuw begon het fietsgebruik geleidelijk af te nemen als gevolg van de opkomst van de auto.

- 2 Hoe is het fietsgebruik in Brussel intussen geëvolueerd tegen de achtergrond van deze recente geschiedenis, en hoe moeten we deze evolutie begrijpen? Zou de *terugkeer van de fiets* die we sinds de jaren 1970 in Noord-Europa vaststellen [Héran, 2014] zich ook doorzetten in Brussel? In deze factsheet onderzoeken we de verschillende bronnen en benaderingswijzen om het fietsgebruik in de hoofdstad en de recente ontwikkeling daarvan te kwantificeren. Daarvoor baseren we ons voornamelijk op het werk dat werd verricht in het kader van het Kenniscentrum van de mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest [de Smet d'Olbecke et al., *nog te verschijnen*].

1. Een gestage groei van het aantal fietsers tijdens het spitsuur

- 3 De afgelopen jaren lijken de fietsers de straten van de hoofdstad te heroveren. Deze ontwikkeling wordt objectief in kaart gebracht door Pro Velo, want sinds de jaren 1990 telt de vzw het aantal fietsers tussen 8 en 9 uur in de week op verschillende locaties in Brussel.

Figuur 1. Evolutie van het aantal getelde fietsers door Pro Velo in het BHG

Bron: Pro Velo

- 4 Het resultaat van deze tellingen is overduidelijk: na een voorzichtige maar constante stijging van het aantal fietsers tot 2013 neemt het aantal de voorbije jaren sneller toe. Het aantal getelde fietsers op alle locaties steeg tussen 2013 en 2019 van ongeveer 16 000 naar meer dan 36 000, wat overeenkomt met een gemiddeld groeipercentage van 14 % per jaar.
- 5 Maar zijn deze cijfers voldoende om de sterke comeback van de fiets in de hoofdstad te bevestigen? Hoewel ze een duidelijk teken van deze tendens vormen, geven ze niet echt een volledig beeld van de situatie. Ten eerste worden de gegevens van Pro Velo tijdens de ochtendspits verzameld en zijn ze dus vooral een afspiegeling van bepaalde verplaatsingsredenen: naar het werk of naar school gaan, de kinderen afzetten, goederen vervoeren... Ten tweede, aangezien het om tellingen van fietsers gaat, kunnen deze gegevens zowel de opmars van de fiets voor verplaatsingen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (BHG) als de toename van het totale aantal verplaatsingen tijdens het spitsuur weerspiegelen. Eenvoudiger gezegd, het feit dat er in Brussel meer fietsers worden geteld, komt misschien gewoon doordat het aantal verplaatsingen in de

hoofdstad toeneemt. Aangezien het bevolkingscijfer, de interne werkgelegenheid en het aantal leerlingen en studenten in diezelfde periode gestegen zijn [Hermia, 2020; Actiris, 2019; BISA, 2019], moet een deel van de stijging van het aantal fietsers eigenlijk aan deze tendensen worden toegeschreven.

- 6 In deze factsheet zullen we het plaatje dus compleet trachten te maken door twee aspecten verder uit te werken:
 - de ontwikkeling van het fietsgebruik op de weg van en naar het werk door werknemers die in Brussel wonen of werken;
 - de ontwikkeling van het fietsgebruik ongeacht de verplaatsingsredenen.

2. Uiteenlopende bronnen bevestigen een plotse stijging van het fietsgebruik op de weg van en naar het werk

- 7 De woon-werkverplaatsingen vormden lange tijd het voorwerp van een bevoorrechte statistische documentatie met het oog op het beheer van de stromen van arbeidskrachten, vooral in het kader van tellingen. Toen met die tellingen werd gestopt, werden de kwesties met betrekking tot het pendelverkeer overgenomen door diverse enquêtes: Mobel (1999), Beldam (2010) en de Enquête naar de Arbeidskrachten (EAK) vanaf 2011. Sinds midden jaren 2000 kreeg de belangstelling voor het beheer van de woon-werkverplaatsingen overigens een meer operationele context met de uitvoering van de federale diagnostiek woon-werkverkeer (FD) en de bedrijfsvervoerplannen (BVP) in het Brussels Gewest. Deze versnipperde verzameling van gegevensbronnen vormt echter een vrij uitgebreide empirische basis om meer inzicht te krijgen in de evolutie van het fietsgebruik op de weg van en naar het werk.
- 8 Deze enquêtes zijn het trouwens allemaal eens over één punt, namelijk de methodologische benadering van de modale verdeling van de werknemers. Zij worden verdeeld op basis van de *hoofdverplaatsingswijze* waarvan ze aangeven dat ze die *gewoonlijk* gebruiken om zich van hun woonplaats naar hun werkplaats te begeven. Onder hoofdverplaatsingswijze verstaan we de vervoerswijze die over de langste afstand wordt gebruikt. Werknemers die bijvoorbeeld 2 km fietsen om naar het station te gaan, waar ze vervolgens de trein nemen, zullen enkel als treingebruikers meetellen.
- 9 Op basis daarvan stellen we vast dat het aandeel van de werknemers die met de fiets naar het werk gaan de voorbije twee decennia gestegen is volgens iedere beschikbare bron sinds de Jaren 2000 (figuren 2a en 2b).
- 10 Als we meer in detail gaan, merken we het volgende op:
 - De stijging is opvallender voor de *interne werknemers*, namelijk de werknemers die in Brussel wonen en werken (figuur 2a). Het aandeel van de gebruikers van de fiets voor woon-werkverplaatsingen bij deze interne werknemers steeg van 1,2 % in 1999 naar 5,7 % in 2010 volgens Mobel en Beldam. Door de binnenkomende en uitgaande stromen mee te rekenen (figuur 2b), gebruikt het totaal van de werknemers met betrekking tot Brussel minder de fiets, maar ook dat cijfer is aan het toenemen.
 - Het aandeel van de interne werknemers die zich per fiets naar het werk verplaatsen volgens de BVP's was in 2017 goed voor bijna 10 %. Wel willen we verduidelijken dat de ondervraagde werknemerspopulaties voor de BVP's en de FD's¹ tewerkgesteld zijn in bedrijven met meer dan 100 werknemers. De werknemers hebben er gemiddeld een hoger

opleidingsniveau en zijn vaker bedienden en kaderleden dan arbeiders en zelfstandigen, twee kenmerken die in verband worden gebracht met meer fietsgebruik [Ermans *et al.*, 2019]. Bij de FD's en BVP's voorziet de werkgever bovendien vaker in een terugbetaling van de woon-werkverplaatsingen met de fiets.

- Op basis van de gegevens van de EAK kan het aandeel van de werknemers die de fiets nemen, worden geschat tussen 2,3 % en 4,2 % voor de *interne* werknemers in de periode 2011-2016 (tussen 1,2 % en 2,2 % voor het totaal van de werknemers met betrekking tot Brussel). Ondanks de ruime foutmarges die aan deze gegevens gekoppeld zijn, kunnen er geen aannemelijke conclusies worden getrokken omtrent de ontwikkeling van de gegevens in die periode.

Figuur 2a. Aandeel van de interne werknemers van het BHG die voor hun woon-werkverplaatsingen de fiets gebruiken, volgens verschillende enquêtes

Figuur 2b. Aandeel van het totaal van de werknemers met betrekking tot het BHG (intern, binnenkomend en uitgaand) die voor hun woon-werkverplaatsingen de fiets gebruiken, volgens verschillende enquêtes

Opmerking: de gegevens van de BVP's van 2006 (verschillende steekproef), van de FD's van vóór 2014 (berekening onmogelijk) en van de EAK van na 2016 (methodologische breuk) worden hier niet weergegeven. De BVP's houden geen rekening met de uitgaande werknemers van het BHG.

3. Het fietsgebruik neemt duidelijk toe voor alle verplaatsingsredenen samengenomen

- 11 Er zijn verschillende benaderingswijzen om de verplaatsingsgewoonten [zie met name Lebrun *et al.*, 2014], en dan vooral het fietsgebruik, te meten voor alle verplaatsingsredenen samen (en niet enkel voor de woon-werkverplaatsingen). We nemen hier drie metingen over: de modale aandelen volgens de hoofdafstand, de aandelen op basis van vermelding en de aangegeven gebruiksfrequentie.
- 12 Wat de voorgestelde benaderingswijze ook mag zijn, de uitvoering is gebaseerd op de enquêtes naar de mobiliteitsgewoonten in België. Mobel (1999) [Hubert en Toint, 2002] en Beldam (2010) [Cornelis *et al.*, 2012] zijn op dat gebied de referentie-enquêtes en zijn vergelijkbaar in de tijd. De Monitor-enquête (2017), die werd uitgevoerd met een gedegradeerde methodologie in vergelijking met haar voorgangers, is minder vergelijkbaar en moet als indicatief worden beschouwd in het kader van deze factsheet.

3.1. Modale aandelen: de fiets groeit op de *verplaatsingsmarkt*

- 13 Het modale aandeel van de fiets wordt berekend door het aantal verplaatsingen per fiets in verband te brengen met alle verrichte verplaatsingen, ongeacht de verplaatsingswijze (Lebrun *et al.*, 2014). De bedoeling is in zekere zin om het relatieve aandeel van de fiets te meten op de *verplaatsingsmarkt*. In dit geval is de meting dus gebaseerd op de verplaatsingen, en niet op de personen die zich verplaatsen, zoals in de berekening van de modale verdeling bij de werknemers (zie hoger).
- 14 Wanneer meerdere vervoerswijzen worden gebruikt om één en dezelfde verplaatsing te verrichten, wordt die verplaatsing ook hier toegewezen aan de vervoerswijze waarmee

de langste afstand wordt afgelegd. We noemen dit de methode van de *modale aandelen volgens de hoofdafstand*. Als de afstand niet gekend is, gebeurt de toewijzing van de verplaatsing volgens een vooraf bepaalde hiërarchie van de vervoerswijzen².

- 15 Volgens deze indicator is het fietsgebruik tussen 1999 en 2010 toegenomen voor de totale verplaatsingen met betrekking tot Brussel (het modale aandeel van de fiets steeg van 1,6 % naar 2,5 %) en nog meer voor de verplaatsingen uitsluitend binnen het Brussels Gewest (het modale aandeel van de fiets steeg van 1,2 % naar 3,5 %). Met de hoger vermelde voorzorgen met betrekking tot het gebruik willen we erop wijzen dat de Monitor-enquête de stijgende tendens na 2010 voortzet, waarbij het modale aandeel van de fiets in de interne verplaatsingen in 2017 werd geraamd op 4,6 %.

Tabel 1. Modale aandelen van de fiets in de verplaatsingen in het BHG, ongeacht de verplaatsingsredenen

Date	Verplaatsingen uitsluitend binnen het BHG		Verplaatsingen binnen, naar en van het BHG		Bron
	Modale aandeel	Aantal verplaatsingen	Modale aandeel	Aantal verplaatsingen	
1999	1,2%	1 727	1,6 %	2 779	MOBEL
2010	3,5 %	2 995	2,5 %	4 499	BELDAM
2017	4,6 %	1 292	3,3 %	2 288	MONITOR

3.2. De aandelen op basis van vermelding benadrukken vooral het belang van de fiets voor pendelaars

- 16 De methode van de modale aandelen volgens de hoofdafstand heeft de neiging om het werkelijke belang van de fiets in de verplaatsingen te onderschatten. Doordat de fiets meestal voor korte afstanden wordt gebruikt, wordt er vaak geen rekening mee gehouden wanneer de fiets met andere vervoerswijzen wordt gecombineerd. Dat is gewoonlijk het geval voor de verplaatsingen met de trein, waarbij de fiets wordt gebruikt om van de plaats van vertrek naar het station of van het station naar de plaats van bestemming te gaan.
- 17 De methode van de *aandelen op basis van vermelding* vormt in dat opzicht een adequaat alternatief, aangezien deze methode het aantal verplaatsingen per fiets, zelfs in combinatie met andere vervoerswijzen, in verband brengt met de totale verrichte verplaatsingen.
- 18 Deze indicator verandert echter niet veel aan de vaststelling met betrekking tot de modale aandelen voor de interne verplaatsingen. Het aandeel op basis van vermelding van de fiets in deze verplaatsingen was in 2010 namelijk goed voor 3,7 %, terwijl het modale aandeel 3,5 % vertegenwoordigde. Deze indicator benadrukt wel het belang van

de fiets in combinatie met andere vervoerswijzen in de verplaatsingen van en naar Brussel, want het aandeel op basis van vermelding van de fiets in de totale verplaatsingen met betrekking tot Brussel bedroeg 3,7 % in 2010, terwijl het modale aandeel goed was voor 2,5 %. Merk op dat voor deze verplaatsingen het traject met de fiets vaak volledig buiten het gewestelijk grondgebied wordt afgelegd. De resultaten van de Monitor-enquête suggereren ook hier een voortzetting van de stijgende tendens sinds 2010.

Tabel 2. Aandeel op basis van vermelding van de fiets in de verplaatsingen in het BHG, ongeacht de verplaatsingsredenen

Datum	Verplaatsingen uitsluitend binnen het BHG		Verplaatsingen binnen, naar en van het BHG		Bron
	Aandeel op basis van vermelding	Aantal verplaatsingen	Aandeel op basis van vermelding	Aantal verplaatsingen	
1999	1,3 %	1 727	1,8 %	2 779	MOBEL
2010	3,7 %	2 995	3,7 %	4 499	BELDAM
2017	4,9 %	1 292	5,1 %	2 288	MONITOR

3.3. Aangegeven gebruiksfrequentie: steeds meer Brusselaars maken regelmatig gebruik van de fiets

- 19 De modale aandelen en de aandelen op basis van vermelding maken het mogelijk om het belang van de fiets in de totale verplaatsingen voor te stellen, maar ze geven onduidelijk weer hoezeer het fietsgebruik verspreid is onder de populatie. Om een voorbeeld te geven: als in een welbepaalde populatie twee personen elk vier verplaatsingen met de auto verrichten en acht anderen elk één verplaatsing met de fiets, dan zal het modale aandeel van de fiets 50 % bedragen, terwijl 80 % van de personen de fiets neemt. Het is dus relevant om het fietsgebruik ook in direct verband met de personen weer te geven.
- 20 De verdeling van de Brusselse populatie volgens de gebruiksfrequentie van de fiets benadrukt dat het regelmatige gebruik van de fiets hoog ligt (bijna 14 % van de Brusselaars nam in 2010 minstens eenmaal per week de fiets). Het fietsgebruik steeg in de jaren 2000 in dezelfde grootorde als de modale aandelen en de aandelen op basis van vermelding (factor 3). Sinds 2010 zou het matige fietsgebruik (minder dan één dag per week) enigszins gestegen zijn.

Tabel 3. Gebruiksfrequentie van de fiets door de Brusselaars

Datum	Gebruiksfrequentie			Totaal	Aantal respondenten	Bron
	≥ 1 dag/week	< 1 dag/week	Nooit			
1999	5,4 %	25,6 %	68,9 %	100 %	676	MOBEL
2010	13,6 %	26,1 %	60,4 %	100 %	1 559	BELDAM
2017	12,4 %	31,5 %	56,1 %	100 %	654	MONITOR

4. Het fietsgebruik stijgt maar neemt (vooralsnog?) geen hoge vlucht

- 21 Na het massale fietsgebruik in de eerste helft van de 20^e eeuw kende de fiets een flinke terugval. Het modale aandeel van de fiets bedroeg ongeveer 1 % in 1999, het jaar van de eerste nationale mobiliteitsenquête. 1999 was ook het jaar van de eerste tellingen van het aantal fietsers tijdens het spitsuur, dat sindsdien constant stijgt.
- 22 Hoewel de enquêteresultaten over de woon-werkverplaatsingen afkomstig zijn van versnipperde gegevens, bevestigen ze een duidelijke en constante groei van het aandeel van de werknemers die met de fiets naar het werk gaan sinds het begin van de jaren 2000. Dit aandeel is groter en groeit ook sneller voor de verplaatsingen uitsluitend binnen het Brussels Gewest, waarbij relatief korte afstanden worden afgelegd en die zich dus goed lenen voor het gebruik van de fiets.
- 23 We betreuren het gebrek aan betrouwbare gegevens om het huidige modale aandeel van de fiets in Brussel te becijferen, ongeacht de verplaatsingsredenen. Wat de jaren 2000 betreft, komen de verschillende mogelijke benaderingswijzen echter samen om aan te tonen dat de fiets terrein gewonnen heeft. Zowel in verhouding tot de populatie die de fiets gebruikt, als in verhouding tot de verplaatsingen. Het fietsgebruik is duidelijk gestegen, zowel voor enkel de verplaatsingen binnen het Brussels Gewest als voor alle verplaatsingen met betrekking tot Brussel. De methode van de aandelen op basis van vermelding onderstreept het belang van de fiets in combinatie met andere vervoerswijzen bij de intergewestelijke verplaatsingen.
- 24 Hoewel we duidelijk een terugkeer van de fiets in Brussel vaststellen, blijft het fietsgebruik relatief beperkt in vergelijking met Vlaamse steden als Antwerpen en Gent (waar in 2014 bijna 25 % van de werknemers naar het werk ging volgens de FD's) of met markante buitenlandse steden als Kopenhagen en Amsterdam, die een modaal aandeel van de fiets van om en bij de 30 % kunnen voorleggen [Brussel Mobiliteit, 2016]. Bovendien nemen de Brusselaars veel minder vaak de fiets dan dat ze te voet gaan of de auto of het openbaar vervoer nemen. Ondanks de vastgestelde stijging is er dus nog altijd veel marge voor verbetering. Er zijn heel wat groeifactoren gekoppeld aan de fiets, maar de belangrijkste zijn toch wel de herstelling van het evenwicht van de

openbare ruimte en de ontwikkeling van specifieke infrastructuur [Vandenbulcke *et al.*, 2011]. In dat opzicht zullen de acties die tijdens de COVID-19-crisis worden ondernomen in het voordeel van het fietsverkeer (aanleg van een gestructureerd netwerk van fietspaden, meer gedeelde ruimten, enz.) er zeker toe bijdragen dat het fietsgebruik de komende maanden in een stroomversnelling zal geraken. Nu is het natuurlijk afwachten in hoeverre deze infrastructuur en nieuwe mobiliteitsgewoonten ook na de crisis behouden zullen blijven.

De auteurs willen iedereen bedanken die aan het Katern van het Kenniscentrum van de mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest over de fiets heeft bijgedragen, maar ook P. Huynen en C. Pauwels voor het aanleveren van extra gegevens.

BIBLIOGRAPHIE

ACTIRIS, 2019. *État des lieux - Le marché de l'emploi en Région bruxelloise*. Brussel.

BISA, 2019. 30 jaar evolutie van de schoolbevolking in het Brussels Gewest. In: *bisa.brussels*. Septembre 2019. [Geraadpleegd op 15/04/2020]. Beschikbaar op het adres: http://bisa.brussels/publicaties/titels/in-de-kijker/september-2019-30-jaar-evolutie-van-de-schoolbevolking-in-het-brussels-gewest?set_language=nl#.XsVbhHduKAg

BRUSSEL MOBILITEIT, 2016. *Diagnose van het gewestelijk mobiliteitsplan in het Brussels Gewest - Synthèse van de benchmarking*. Februari 2016. [Geraadpleegd op 15/04/2020]. Beschikbaar op het adres: <https://goodmove.brussels/nl/buiten-brussel-hoofdstad>.

CORNELIS, E., HUBERT, M. en HUYNEN, P., 2012. *Belgian Daily Mobility - BELDAM: Enquête sur la mobilité quotidienne des belges : rapport final*. Brussel: Federaal Wetenschapsbeleid.

DE SMET D'OLBECKE, F., HENRY, A., HUBERT, M. en HUYNEN, P., nog te verschijnen. Hoofdstuk 5. Les déplacements à vélo en Région de Bruxelles-Capitale. In: DE SMET D'OLBECKE, F., GERKENS, J.-P., BASTIN, S., DE GEUS, B., FENTON, G., HENRY, A., HUBERT, M., HUYNEN, P. en LANNOY, P., *Le vélo en Région de Bruxelles-Capitale*. Katernen van het Kenniscentrum van de mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, nr. 7. Brussel: Brussel Mobiliteit - Gewestelijke Overheidsdienst Brussel.

ERMANS, T., BRANDELEER, C., D'ANDRIMONT, C., HUBERT, M., MARISSAL, P., VANDERMOTTEN, C. en WAYENS, B., 2019. *Analyse van de woon-werk- en woon-schoolverplaatsingen met betrekking tot het Brussels Hoofdstedelijk Gewest*. Katernen van het Kenniscentrum van de mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, nr. 6. Brussel: Brussel Mobiliteit - Gewestelijke Overheidsdienst Brussel.

FOD MOBILITEIT EN VERVOER (2019) *Enquête Monitor over de mobiliteit van de Belgen*. Brussel.

FOD MOBILITEIT EN VERVOER (2019) *Federale diagnostiek woon-werkverkeer 2017*. Brussel.

GERKENS, J.-P. en LANNOY, P., nog te verschijnen. Hoofdstuk 1. Brève histoire du vélo racontée depuis Bruxelles. In: DE SMET D'OLBECKE, F., GERKENS, J.-P., BASTIN, S., DE GEUS, B., FENTON, G., HENRY, A., HUBERT, M., HUYNEN, P. en LANNOY, P., *Le vélo en Région de Bruxelles-Capitale*. Katernen van het Kenniscentrum van de mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, nr. 7. Brussel: Brussel Mobiliteit - Gewestelijke Overheidsdienst Brussel.

HÉRAN, F., 2014. *Le retour de la bicyclette : une histoire des déplacements urbains en Europe, de 1817 à 2050*. Parijs: La Découverte, collectie "Cahiers libres".

HERMIA, J.-P., 2020. Demografische barometer 2019 van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. In: *Focus van het BISA*, nr. 34.

HUBERT, J.-P. en TOINT, Ph., 2002. *La mobilité quotidienne des Belges*. Namen: Presses universitaires de Namur.

LEBRUN, K., HUBERT, M., HUYNEN, P. en PATRIARCHE, G., 2014. *De verplaatsingsgewoonten in Brussel: diepteanalyses*. Katernen van het Kenniscentrum van de mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, nr. 3. Brussel: Brussel Mobiliteit - Gewestelijke Overheidsdienst Brussel.

LEEFMILIEU BRUSSEL, 2019. *Bedrijfsvervoerplannen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest - Balans van de situatie in 2017*. Brussel: Leefmilieu Brussel, Brussel Mobiliteit.

VANDENBULCKE, G., DUJARDIN, C., THOMAS, I., DE GEUS, B., DEGRAEUWE, B., MEEUSEN, R. en PANIS, L., 2011. Cycle commuting in Belgium: spatial determinants and 're-cycling' strategies. In: *Transportation Research part A: Policy and Practice*, nr. 45-2, pp. 118-137.

NOTES

1. De lagere aandelen van de FD's ten opzichte van de BVP's kunnen vooral worden verklaard doordat er in de FD's rekening wordt gehouden met de vestigingen die, bij de bedrijven met meer dan 100 werknemers, tussen 30 en 100 werknemers hebben (waar de fiets minder zou worden gebruikt) en doordat er in de FD's enkele Europese instellingen afwezig zijn (waar meer werknemers zich met de fiets verplaatsen).
 2. (1) trein, (2) auto als passagier, (3) auto als bestuurder, (4) metro/tram/bus, (5) motorfiets/scooter, (6) fiets en (7) stappen.
-

RÉSUMÉS

De afgelopen jaren lijken de fietsers de straten van de hoofdstad te heroveren. Betekent deze toegenomen zichtbaarheid echt een terugkeer van de fiets in Brussel? Hoe moeten we de evolutie van het fietsgebruik correct begrijpen? In deze factsheet geven de auteurs een overzicht van de verschillende bronnen en benaderingswijzen om het fietsgebruik in de hoofdstad te kunnen kwantificeren. Aan de hand van de verschillende gegevens beschrijven ze de grote tendensen van de recente ontwikkeling van het fietsgebruik.

Ces dernières années, les cyclistes semblent prendre d'assaut les rues de la capitale. Cette visibilité accrue traduit-elle réellement un retour de la bicyclette à Bruxelles? Comment appréhender correctement l'évolution de la pratique cycliste? Dans cette *fact sheet*, les auteurs font le point sur les différentes sources et approches qui permettent de quantifier la pratique du vélo à Bruxelles. Ils mobilisent ces divers apports pour décrire les grandes tendances de son évolution récente.

In recent years, cyclists seem to be taking over the streets of the capital. Does this increased visibility really reflect a return of cycling in Brussels? How can we obtain an accurate understanding of the evolution of cycling? In this fact sheet, the authors explore the different sources and approaches which make it possible to quantify cycling in Brussels. They make use of the various inputs to describe the major trends in its recent evolution.

INDEX

Mots-clés : mobilité

Keywords : mobility

Thèmes : 7. aménagement du territoire – logement – mobilité

Trefwoorden : mobiliteit

AUTEURS

AMANDINE HENRY

Amandine Henry haalde een diploma menselijke geografie en filosofie aan de Université libre de Bruxelles. Ze heeft zich toegespitst op stedelijke mobiliteit in het Centre de recherches et d'interventions sociologiques (Cesir) van de Université Saint-Louis – Bruxelles. Ze schreef ook mee aan het *Katern van het Kenniscentrum van de mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest* over de fiets. Momenteel is ze werkzaam in het Brussels Instituut voor Statistiek en Analyse (BISA).
ahenry[at]perspective.brussels

THOMAS ERMANS

Thomas Ermans is geograaf (Université libre de Bruxelles) en haalde een aanvullende master in statistische gegevensanalyse (Universiteit Gent). Als onderzoeker in het Centre de recherches et d'interventions sociologiques (Cesir) voerde hij verschillende opdrachten uit voor het Kenniscentrum van de mobiliteit. Momenteel werkt hij in het Brussels Instituut voor Statistiek en Analyse (BISA) en is hij als onderzoeker aangesloten bij het Institut de recherches interdisciplinaires sur Bruxelles (IRIB).
termans[at]perspective.brussels

FANNY DE SMET D'OLBECKE

Fanny de Smet d'Olbecke is als geografe en stedenbouwkundige afgestudeerd aan de ULiège. Ze is gepassioneerd door de uitdagingen die gepaard gaan met stadsontwikkeling en werkte in het Centre d'Etudes Sociologiques (CES) van de Université Saint-Louis – Bruxelles rond kwesties over stedelijke mobiliteit. Ze was met name een van de initiatiefneemsters van het zevende *Katern van het Kenniscentrum van de mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest* over de fiets. Nu werkt ze op de afdeling Solutions van de vzw Pro Velo.
f.desmet[at]provelo.org