

> Frederick Depoortere, Attaché, Directie organiserende mobiliteitsautoriteit – Brussel Mobiliteit

## DE 'CORONAFIETSPADEN': EEN TERUGBLIK

De pandemie heeft de fiets in Brussel een flinke duw in de rug gegeven, zeker dankzij de invoering van nieuwe fietsvoorzieningen op de hoofdwegen, die voor het gemak 'coronafietspaden' worden genoemd.

Vrij snel tijdens de eerste algemene lockdown begon Brussel Mobiliteit tijdelijke inrichtingen op haar wegen aan te leggen. Aanvankelijk was het de bedoeling meer plaats te geven aan voetgangers en fietsers en gebruik te maken van het feit dat er in die periode weinig autoverkeer was. In totaal werden tussen mei en september 2020 iets meer dan 40 km fietspaden aangelegd, voornamelijk op het netwerk 'fietsPLUS'. In het Gewestelijk Mobiliteitsplan staat dat er in ieder geval voor 2030 kwalitatieve voorzieningen moesten komen.

Er werden markeringen aangebracht (fietspaden en gedeelde rijbanen voor bussen en fietsen), aparte, afgescheiden fietspaden aangelegd of nog werd een gedeelte van de E40 voor fietsers voorbehouden. Al deze ingrepen mogen wettelijk gezien maximaal twee jaar blijven, op voorwaarde dat er niet aan de vaste elementen wordt geraakt en dat alles binnen 48 uur in de oorspronkelijke staat hersteld kan worden.

We zijn in de Wetstraat gestart, waar een van de vier rijstroken plaats heeft gemaakt voor een afgescheiden tweerichtingsfietspad met

fietspadafscheiders (een project waar al vóór de pandemie aan gedacht werd). Daarna volgden nog deze fietspaden:

- De Middenring (langs de Lambermontlaan, de Reyerslaan, de Louis Schmidtdlaan en Generaal Jacqueslaan);
- De E40-snelweg tussen de Gemeenschappenlaan en de Middenring;
- De Groeninckx-De Maylaan en Dupuislaan;
- De Bordetlaan, Terhulpssteenweg en Delleurlaan;
- De Louizalaan en Demotlaan;
- De Keizer Karellaan.

Ook op het rond punt Louiza op de Kleine Ring kwam er een fietspad. De bestaande fietspaden langs de de Broqueville- en Paul Hymanslaan en langs de Waterlooosesteenweg werden voltooid en verbeterd.

Sommige projecten konden niet doorgaan wegens het uitblijven van een akkoord met de betrokken gemeenten of om technische

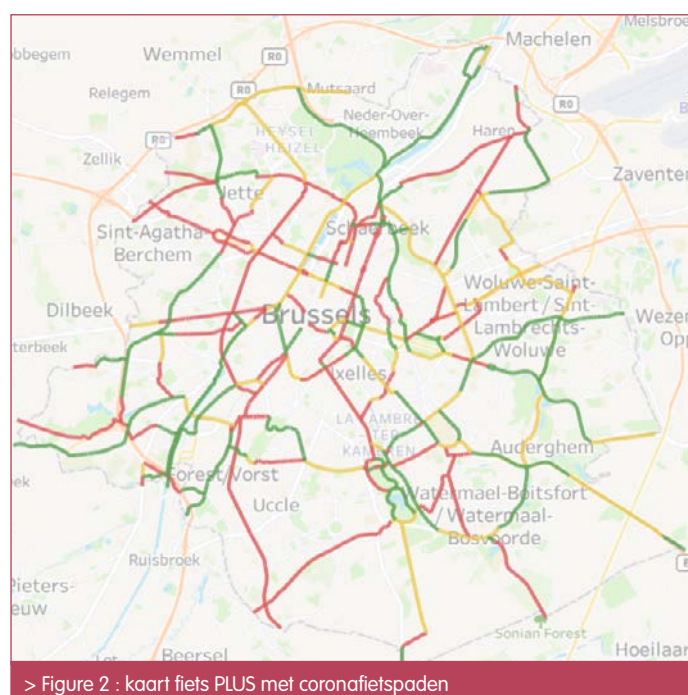
redenen. Het is niet uitgesloten dat ze er later alsnog komen.

In 2019 heeft Brussel Mobiliteit een foto gemaakt van haar fietsnetwerken (fig. 1). Van het netwerk fietsPLUS werd 30% beschouwd als goed voor minstens de komende tien jaar, 22% van het netwerk was fietsbaar maar zijn de voorzieningen ondermaats en 48%, of bijna de helft van het netwerk, was onbestaand:

Deze kaart werd aangevuld (fig. 2) met de 'coronafietspaden'. Hierdoor kwam er in drie maanden tijd 7% fietsnetwerk bij (met de volgende verdeling: 36% goed, 23% te verbeteren en 41% beoordeeld als niet bestaand):

Om te beginnen moeten we zeggen dat Brussel Mobiliteit de situatie in het Gewest maandelijks opvolgt en tellingen uitvoert in de tunnels en op bepaalde fietspaden het aantal fietsen telt via automatische terminals. Daaruit blijkt dat er in het algemeen steeds minder autoverkeer is en dat er aanzienlijk meer met de fiets wordt gereden.

Als uitgangspunt voor de evaluatie van elk apart aangelegd fietspad is deze algemene





> Fietspad op een deel van de autosnelweg E40, langs het traject van de Cyclostrade C203 die Sterrebeek verbindt met de Middenring.

vaststelling belangrijk: hoewel men hieruit niet rechtstreeks kan afleiden welke gevolgen een vermindering van het aantal rijstroken heeft voor de verkeersdoorstroming op een specifieke plaats, wordt het steeds duidelijker dat men niet «terug naar het normale» zal gaan, zoals sommigen voorspeld hadden. Ongeveer 25% van de werknemers werkt in 2023 immers nog regelmatig van thuis uit, en dit heeft een blijvend effect op het aantal verplaatsingen<sup>1</sup>. Uit de resultaten van een floating car data (FCD) analyse eind 2022 blijkt dat er in de ochtendspits in 2022 geen tijdverlies is ten opzichte van de situatie in 2019, ondanks de nieuwe maatregelen.

Vervolgens werd voor elk fietspad een evaluatiefiche opgesteld met alle beschikbare gegevens over het traject:

- Autotellingen voor en na de aanleg van het fietspad, op verschillende tijdstippen;
- Handmatige tellingen van fietsers en lus-tellingen (soms op het «coronafietspad» en op het reeds bestaande fietspad. Zo kan men nagaan wat de fietsers liever hebben).

Naast deze kwantitatieve beoordeling werd in het najaar van 2020 een kwalitatieve online-enquête gelanceerd (door het onderzoeksbureau BRAT). De bedoeling was vooral feedback te krijgen van fietsers, maar elk type gebruiker kon de vragenlijst invullen. Meer dan 14.000 mensen hebben dat ook gedaan, waaronder ongeveer 5.200 fietsers.

Voor elk fietspad werd in de enquête een beoordeling gevraagd van de kwaliteitscriteria die gewoonlijk voor

fietspaden worden gebruikt: samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort.

Voor niet-gebruikers is het uiteraard weinig interessant om bovenstaande criteria, die relevant zijn voor gebruikers van fietsvoorzieningen, te beoordelen. Andere vragen die zij konden beantwoorden, over de verschillende fietsvoorzieningen, al zijn er daarbij relatief grote verschillen naargelang de plaats (Fig 4)

Het is bijvoorbeeld duidelijk dat plaatsen waar bus en fiets samengaan minder positief scoren dan plaatsen waar alleen fietsen op kunnen, vooral wanneer er aparte (zelfs ondermaatse) fietspaden zijn (Sylvain Dupuis, Groeninckx-De May). Wat steeds terugkeert, is de opmerking dat men een fysieke afscheiding wil, ook al komt dit niet altijd tot uiting in de score van de betrokken fietspaden: de zeer goede score van het gemarkeerde fietspad langs de Louis Schmidlaan is waarschijnlijk te verklaren door zijn nut: het fietspad was een echte ontbrekende schakel in het netwerk.

Naast deze kwantitatieve en kwalitatieve evaluatie-elementen waren er ook waarnemingen op het terrein door de mensen van Brussel Mobiliteit. Ook vanuit de politiezones en de gemeenten kregen we feedback. Zo werd het fietspad langs de Sylvain Dupuislaan snel aangepast omdat de indeling van de bus- en fietsstrook een probleem vormde aan de ingang van de Westland Shopping.

Ook de feedback van de MIVB en De Lijn over de regelmaat van de betrokken lijnen werd in de analyse meegenomen.

1. U leest meer over de rapportering van het Brussels Mobility Center in een artikel van de Gids van de mobiliteit en de verkeersveiligheid: <https://brulocalis.brussels/nl/publicaties/gids-van-de-mobiliteit-en-de-verkeersveiligheid-nr-58>

Dankzij deze waarnemingen hebben we in de loop van het project de details van de installaties of de regeling van de verkeerslichten kunnen aanpassen en hun werking voor alle vervoerswijzen kunnen verbeteren.

### BESLUIT

Dankzij de 'coronafietspaden' hebben we het fietsnetwerk sneller kunnen voltooien, tot grote tevredenheid van de fietsers. Er is in het algemeen weinig of geen effect op de verkeersdrukke (dankzij het telewerk en het overstappen op andere vervoerswijzen), ook al zijn er plaatselijk problemen. Om de doelstellingen van het gewestelijk mobiliteitsplan te halen is het wenselijk dat ze blijven bestaan, maar op sommige plaatsen zullen verfijningen nodig zijn om de werking van het autonetwerk te garanderen.

